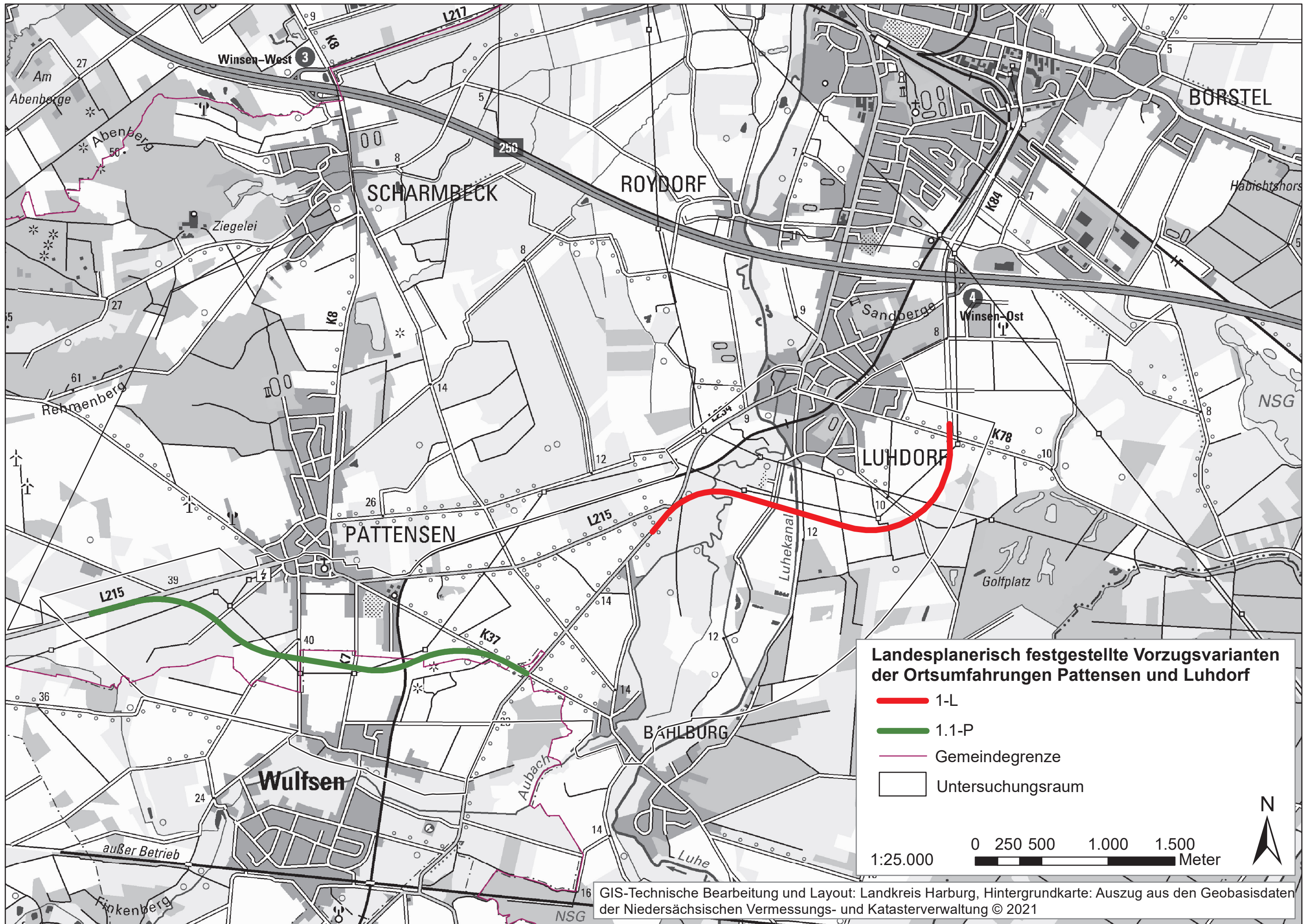


Landesplanerische Feststellung zum Raumordnungsverfahren mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung für die Ortsumfahrungen Pattensen und Luhdorf

Anlage 1

Lage der landesplanerisch festgestellten Vorzugsvarianten
im Untersuchungsraum

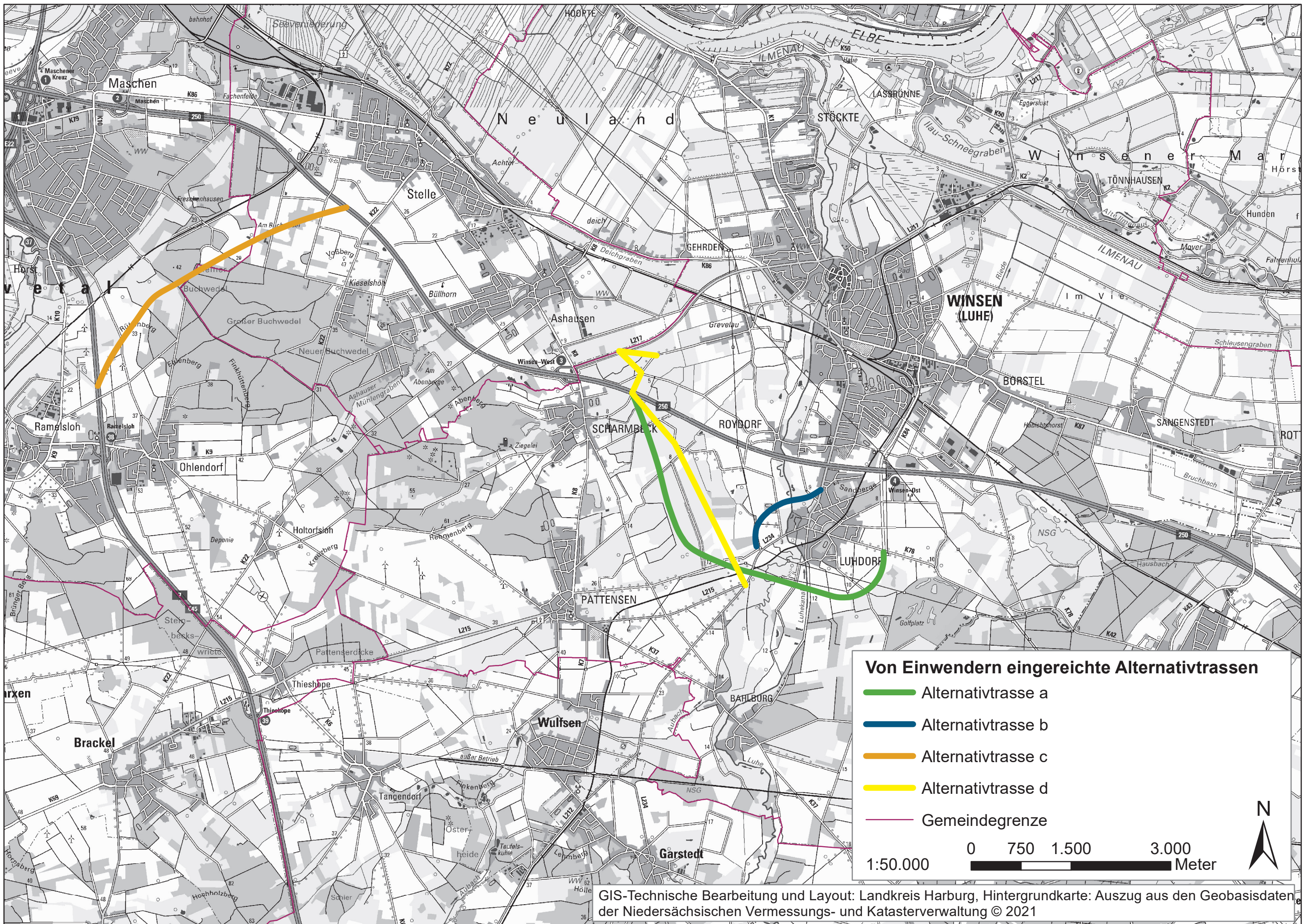


GIS-Technische Bearbeitung und Layout: Landkreis Harburg, Hintergrundkarte: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung © 2021

Landesplanerische Feststellung zum Raumordnungsverfahren mit integrierter
Umweltverträglichkeitsprüfung für die Ortsumfahrungen Pattensen und Luhdorf

Anlage 2

Karte der von Einwendern eingereichten Alternativtrassen



GIS-Technische Bearbeitung und Layout: Landkreis Harburg, Hintergrundkarte: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung © 2021

Landesplanerische Feststellung zum Raumordnungsverfahren mit integrierter
Umweltverträglichkeitsprüfung für die Ortsumfahrungen Pattensen und Luhdorf

Anlage 3

Synopse zur Abwägung der
Stellungnahmen aus der Beteiligung

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender_ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4	Naturschutz	1009	80	Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten und Naturschutz (NLWK)	<p>1. Aus den Scoping-Unterlagen ist nicht ersichtlich, inwieweit die UVPG-Novelle berücksichtigt wird, zumal der Untersuchungsrahmen im Wesentlichen beibehalten werden soll. So wird gem. § 2 UVPG die Fläche als eigenes Schutzgut genannt. Weitere Fragen betreffen die Kumulierung nach § 11 UVPG und die Ermittlung der Auswirkungen gem. § 16 Abs. 3 i.V.m. Anlage 4 UVPG. 2. Dies ist relevant für die Abschichtung im Planfeststellungsverfahren, zumal auch dort eine Alternativenprüfung gem. § 16 Abs. 1 Nr. 6 im Umweltbericht vorgenommen werden muß. Die Alternativenprüfung ist im Rahmen der FFH-Prüfung bekannterweise zwingend.</p> <p>3. Ohne ins Detail zu gehen, bleibt festzustellen, dass die Anforderungen im Zulassungsverfahren aufgrund der UVPG-Novelle nicht unerheblich gestiegen sind. Zusammenfassend wäre der Stabsstelle Kreisentwicklung zu empfehlen, dass sie prüfen sollte, inwieweit im Rahmen des ROV den Anforderungen der UVPG-Novelle 2017 Rechnung getragen werden kann, um eine sinnvolle Abschichtung im Zulassungsverfahren gewährleisten zu können.</p>	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die UVS erfolgte auf Grundlage des UVPG alte Fassung, da der Scopingtermin am 05.05.2008 stattfand. Für Verfahren, deren Scopingtermin vor dem 16.05.2017 lag, gilt gemäß § 74 UVPG (Stand 2017) eine Übergangsvorschrift, die hier Anwendung fand (vgl. Kap. 1, Unterlage 12.1.). Im Rahmen der 2. Antragskonferenz am 13.09.2019 wurde auf diese Thematik - laut Protokoll - nicht eingegangen. In der FFH-Verträglichkeitsprüfung ist eine Prüfung von Alternativen nur zwingend, wenn das Vorhaben gem. § 34 Abs. 2 BNatSchG zu erheblichen Beeinträchtigungen des Gebiets... führen kann und somit unzulässig ist. In der FFH-Ausnahmeprüfung sind im Rahmen der Planfeststellung Alternativen zu prüfen und es ist darzulegen, warum zumutbare Alternativen nicht gegeben sind.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	1010	39	Klosterforste n	Aus forstfachlicher Sicht erheben wir keine Einwände zu dem Raumordnungsverfahren. Wir weisen lediglich darauf hin, dass bei Inanspruchnahme von Waldflächen die Regelungen im § 8, Niedersächsisches Gesetz über den Wald und die Landschaftsordnung, zu beachten sind. Zu Ihrer Information möchten wir Ihnen in diesem Zuge gerne noch mitteilen, dass der Allgemeine Hannoversche Klosterfonds, vertreten durch den Klosterkammerforstbetrieb, für Kompensationsmaßnahmen die Nutzung eines Ökokontos bzw. Flächenpools, sowie weitere Maßnahmen innerhalb und außerhalb des Waldes anbietet.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise werden vermerkt und vom Vorhabenträger für die weitere Planung berücksichtigt.
5.4.3	Energie	1011	1	50Hertz Transmission GmbH	Nach Prüfung der Unterlagen teilen wir Ihnen mit, dass sich im Plangebiet derzeit keine von der 50Hertz Transmission GmbH betriebenen Anlagen (z. B. Hochspannungsfreileitungen und -kabel, Umspannwerke, Nachrichtenverbindungen sowie Ver- und Entsorgungsleitungen) befinden oder in nächster Zeit geplant sind. Diese Stellungnahme gilt nur für den angefragten räumlichen Bereich und nur für die Anlagen der 50Hertz Transmission GmbH.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise werden vermerkt und vom Vorhabenträger für die weitere Planung berücksichtigt.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5.4.3	Energie	1012	25	EWE Netz GmbH	<p>Die Aufstellung oder Veränderung von Leitplanungen kollidiert in der Regel nicht mit unserem Interesse an einer Bestandswahrung für unsere Leitungen und Anlagen. Sollte sich hieraus im nachgelagerten Prozess die Notwendigkeit einer Anpassung unserer Anlagen, wie z.B. Änderungen, Beseitigung, Neuherstellung der Anlagen an anderem Ort (Versetzung) oder anderer Betriebsarbeiten ergeben, sollen dafür die gesetzlichen Vorgaben, die anerkannten Regeln der Technik sowie die Planungsgrundsätze der EWE NETZ GmbH gelten. Gleiches gilt auch für die Neuherstellung, z.B. Bereitstellung eines Stationsstellplatzes. Die Kosten der Anpassungen bzw. Betriebsarbeiten sind von dem Vorhabenträger vollständig zu tragen und der EWE NETZ GmbH zu erstatten, es sei denn der Vorhabenträger und die EWE NETZ GmbH haben eine anderslautende Kostentragung vertraglich geregelt. Die EWE NETZ GmbH hat keine weiteren Bedenken oder Anregungen vorzubringen. Wir bitten Sie, uns auch in die weiteren Planungen einzubeziehen und uns frühzeitig zu beteiligen. Unsere Netze werden täglich weiterentwickelt und verändern sich dabei. Dies kann im betreffenden Planbereich über die Laufzeit Ihres Verfahrens/Vorhabens zu Veränderungen im zu berücksichtigenden Leitungs- und Anlagenbestand führen. Wir freuen uns Ihnen eine stets aktuelle Anlagenauskunft über unser modernes Verfahren der Planauskunft zur Verfügung stellen zu können - damit es nicht zu Entscheidungen auf Grundlage veralteten Planwerkes kommt. Bitte informieren Sie sich deshalb gern jederzeit über die genaue Art und Lage unserer zu berücksichtigenden Anlagen über unsere Internetseite: https://www.ewe-netz.de/geschaeftskunden/service/leitungsplaene-abrufen.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise werden vermerkt und vom Vorhabenträger für die weitere Planung berücksichtigt.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5.4.3	Energie	1013	83	Nord-West- Ölleitung GmbH	Soweit aus den uns übersandten Unterlagen zu ersehen ist, werden unsere dort vorhandenen Mineralölferrleitungen und / oder weitere von uns überwachten Fernleitungen nicht berührt. Wir haben daher gegen das Vorhaben keine Bedenken.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise werden vermerkt und vom Vorhabenträger für die weitere Planung berücksichtigt.
5.4.3	Energie	1014	96	Staatliches Gewerbeaufsicht amt Lüneburg	Seitens der von mir zu vertretenden Belange des anlagenbezogenen Immissionsschutzes bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben. Ich möchte jedoch darauf hinweisen, dass bei Nutzung der Variante 3/3.1 sich die Biogasanlage der Naturstrom Pattensen GmbH & Co. KG im Nahbereich der Umgehungsstraße befindet. Diese stellt einen Betriebsbereich nach der 12. BImSchV (Störfall-Verordnung) dar. Die Einordnung als einen wichtigen Fahrweg im Sinne i.S. von § 50 BImSchG kann ich nicht erkennen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise werden vermerkt und vom Vorhabenträger für die weitere Planung berücksichtigt.
5.4.3	Energie	1015	93	ElbEnergie GmbH	Im dem Bereich des Bebauungsplanes sind wir nicht der zuständige Netzbetreiber für die Gasversorgungsleitungen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise werden vermerkt und vom Vorhabenträger für die weitere Planung berücksichtigt.
4.1.7	Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	1016	56	Landkreis Harburg - Abt. 60.3 - Denkmalschu tz	Weder im Verlauf der vorgeschlagene Trassen noch in unmittelbarer Nähe befinden sich Baudenkmale gemäß § 3 Abs. 2 und 3 NDSchG. Die Belange der Baudenkmalpflege sind auf dem Gebiet der Samtgemeinde Salzhausen daher nicht betroffen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise werden vermerkt und vom Vorhabenträger für die weitere Planung berücksichtigt.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5.4.3	Energie	1017	89	PLEdoc GmbH	<p>Wir beziehen uns auf Ihre o.g. Maßnahme und teilen Ihnen hierzu mit, dass von uns verwaltete Versorgungsanlagen der nachstehend aufgeführten Eigentümer bzw. Betreiber von der geplanten Maßnahme nicht betroffen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Open Grid Europe GmbH, Essen • Kokereigasnetz Ruhr GmbH, Essen • Ferngas Netzgesellschaft mbH (FG), Netzgebiet Nordbayern, Schwaig bei Nürnberg • Mittel-Europäische Gasleitungsgesellschaft mbH (MEGAL), Essen • Mittelrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH (METG), Essen • Nordrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH & Co. KG (NETG), Dortmund • Trans Europa Naturgas Pipeline GmbH (TENP), Essen • GasLINE Telekommunikationsnetzgesellschaft deutscher Gasversorgungsunternehmen mbH & Co. KG, Straelen (hier Solotrassen in Zuständigkeit der PLEdoc GmbH) • Viatel GmbH (Zayo Group), Frankfurt <p>Hinsichtlich der Maßnahmen zum Ausgleich und zum Ersatz der Eingriffsfolgen entnehmen wir den Unterlagen, dass die Kompensationsmaßnahmen erst im weiteren Verfahren festgelegt werden bzw. keine Erwähnung finden. Wir weisen darauf hin, dass durch die Festsetzung planexterner Ausgleichsflächen eine Betroffenheit von uns verwalteter Versorgungseinrichtungen nicht auszuschließen ist. Wir bitten um Mitteilung der planexternen Flächen bzw. um weitere Beteiligung an diesem Verfahren. Maßgeblich für unsere Auskunft ist der im Übersichtsplan markierte Bereich. Dort dargestellte Leitungsverläufe dienen nur zur groben Übersicht. Achtung: Eine Ausdehnung oder Erweiterung des Projektbereichs bedarf immer einer erneuten</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise werden vermerkt und vom Vorhabenträger für die weitere Planung berücksichtigt.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Energie	1017			Abstimmung mit uns.		
4.1.7	Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	1018	5	Archäologisches Museum Hamburg - Bodendenkmalpflege	Der vorgelegten Planung wird von Seiten der Bodendenkmalpflege des Landkreises Harburg zugestimmt. Auch der ermittelten Vorzugstrasse 1.1-P/1-L wird zugestimmt, obwohl durch den Bau der OU negative Auswirkungen auf das Schutzgut Bodendenkmale absehbar sind. Begründet wird dies wie folgt: Ermittlung und Bewertung der erheblichen Auswirkungen des Verfahrens auf das Schutzgut Kulturelles Erbe, Ermittlung des Bestands: Der Bestand bekannter Bodendenkmale wurde im Jahr 2010 und erneut im Jahr 2012 beim Niedersächsischen Landesamt für Denkmalpflege abgefragt. Eine ergänzende Abfrage folgte im Jahr 2012 beim Archäologischen Museum Hamburg, das im Landkreis Harburg die fachlichen Aufgaben der Bodendenkmalpflege wahrnimmt. Der Sachstand hat sich im Bereich der OU Luhdorf nicht geändert, wohl aber im Bereich der OU Pattensen und ist gegebenenfalls zu aktualisieren (s. unten). Die Änderungen hätten allerdings lediglich Auswirkungen auf den nördlichen Untersuchungsraum und würden die ohnehin schon getroffene Entscheidung zugunsten der Vorzugsvariante 1.1-P bei Zurückstellung/Ausschluss der Varianten 4, 5, 6 und 9 nur weiter verstärken.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	
4.1.7	Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	1019	5	Archäologisches Museum Hamburg - Bodendenkmalpflege	Im Bereich der OU Luhdorf herrscht ein Naturraum vor, der für eine prähistorische Besiedlung ausgesprochen ungünstig war. Dementsprechend finden sich im südöstlichen Untersuchungsraum fast keine Bodendenkmale. Ein denkmalpflegerisches Monitoring der Erdarbeiten wird unabhängig von der gewählten Trasse dennoch notwendig sein, aber der vom Schutzgut erzeugte Raumwiderstand ist als gering bis nicht vorhanden einzustufen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Wie vom Einwender bereits für die Durchführung der UVS bestätigt wurde, ist mit weiteren archäologischen Funden zu rechnen. Ein denkmalpflegerisches Monitoring wird im Zuge des weiteren Planungsverlaufs durchgeführt, ist jedoch auf Ebene des Raumordnungsverfahrens noch nicht erforderlich.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.7	Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	1020	5	Archäologisc hes Museum Hamburg - Bodendenkm alpflge	Im Abschnitt der OU Pattensen ist dies grundsätzlich anders. Auf der Geest ist mit einem hohen Raumwiderstand durch bekannte und noch nicht bekannte Kulturdenkmale zu rechnen. Auch auf letztere sind gemäß § 5 NDSchG die Schutzvorschriften des Gesetzes anzuwenden. Gegenüber dem bisherigen Planungsstand sind durch die Tätigkeit ehrenamtlicher Helfer des Museums im nördlichen Untersuchungsraum in der Gemarkung Scharmbeck seit dem Jahr 2018 mehrere neue archäologische Fundstellen entdeckt worden. Es ist im Übrigen ein Kernproblem des Schutzgutes, dass der Kenntnisstand zum Thema auf Planungsebene grundsätzlich als ungenügend zu bezeichnen ist.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise werden vermerkt und vom Vorhabenträger für die weitere Planung berücksichtigt. Des Weiteren s. Abwägung zur Einwand_ID 1019
4.1.7	Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	1021	5	Archäologisc hes Museum Hamburg - Bodendenkm alpflge	Im Untersuchungsraum lassen aber zwei bereits abgeschlossene lineare Projekte eine Potenzialabschätzung zu. Im nördlichen Untersuchungsraum ist im Winter 2012/2013 die NEL-Pipeline gebaut worden. Dabei wurden vor allem nordwestlich von Pattensen umfangreiche und kostenintensive denkmalpflegerische Begleitmaßnahmen notwendig, da sich in dem Gebiet zwischen Altem Postweg und Holtorfer Weg eine offensichtlich sehr intensiv genutzte prähistorische Siedlungskammer befindet. Dort ist mit einem sehr hohen Bestand an weiterer Denkmalsubstanz zu rechnen. Im Verbund mit den zahlreichen prähistorischen Grabhügeln in dem Waldareal nordwestlich und nördlich von Pattensen ist der Raumwiderstand für alle nördlich von Pattensen verlaufenden Varianten der OU wesentlich höher als bei den südlich von Pattensen verlaufenden Varianten.	Dem Einwand wird gefolgt	Die nordwestlichen und nördlichen Varianten um Pattensen werden auch wegen anderer negativer Faktoren zurückgestellt. Vor allem ihre verkehrliche Wirkung (siehe RVU 2015) ist zweifelhaft. Auch gibt es keine positiven Aussagen zur Realisierungsmöglichkeit einer nach Osten verlegten BAB 39 AS Winsen-West aufgrund des zu geringen Abstandes zur nächsten Abfahrt.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.7	Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	1022	5	Archäologisches Museum Hamburg - Bodendenkmalpflege	Im südlichen Untersuchungsraum, in einem Korridor, der weitgehend dem Verlauf der südlichen Varianten der OU Pattensen entspricht, ist im Winter 2002/2003 die PST-Pipeline verlegt worden. Auch dabei kamen mehrere bis dahin unbekannte Bodendenkmale zum Vorschein. Obertägig sichtbare Denkmale liegen dort allerdings, wie in den Planungsunterlagen aufgeführt, nur im Bereich des Heiderelikts Lehmbusch (prähistorische Grabhügelgruppe).	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	S. Abwägung zur Einwand_ID 1019
4.1.7	Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	1023	5	Archäologisches Museum Hamburg - Bodendenkmalpflege	Bewertung des Raumwiderstands und der Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Bodendenkmale: Die in der RVU aufgeführten Aspekte zum Umweltschutzgut Bodendenkmale (Kulturgüter) sind aus meiner Sicht korrekt und in ausreichendem Umfang dargestellt: Die wesentlichen Vorhabenwirkungen auf das Schutzgut sind vor allem baubedingt und negativ. Jegliche im Bereich der späteren Trasse liegende Bodendenkmalsubstanz wird durch das Bauvorhaben vollständig zerstört werden. Es ist dabei zu beachten, dass dies ausdrücklich auch auf Flächen der Fall ist, die nur temporär durch das Bauvorhaben in Anspruch genommen werden (z. B. Baustraßen, Stellflächen für Kräne, Lagerplätze etc.). Die Durchführung von Erdarbeiten in einem Gebiet, in dem mit Bodendenkmalen zu rechnen ist, und die Zerstörung von Denkmalsubstanz erfordern eine denkmalrechtliche Genehmigung gemäß § 10 bzw. § 13 NDSchG. Notwendige Genehmigungen hierzu können mit Auflagen versehen werden und werden in die auf das ROV folgende Planfeststellung einkonzentriert. Bei obertägig sichtbaren Denkmalen kann es in sekundärer Folge zu einer Beeinträchtigung des Erscheinungsbilds der Denkmale kommen (s. Unterlage 12.1 UVS S. 62).	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Wie vom Einwender korrekt dargestellt, sind die Bodendenkmale betreffende Genehmigungen erst im Planfeststellungsverfahren einzuholen. Die gegebenen Hinweise werden daher jetzt vermerkt und vom Vorhabenträger für die weitere Planung berücksichtigt.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.7	Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	1024	5	Archäologisches Museum Hamburg - Bodendenkmalpflege	Das Prüfergebnis der RVU (S. 27 f. m. Tabelle 13) ist in Bezug auf das Schutzgut nachvollziehbar, allerdings aus meiner Sicht geringfügig zu korrigieren. Im Bereich der OU Pattensen schneidet die Variante 3.1-P laut der vorgelegten Unterlagen etwas günstiger ab, weil weniger bekannte Bodendenkmale betroffen sind (Anhang zum Erläuterungsbericht Tabelle A- 1) und ein größerer Abstand zu der Grabhügelgruppe im Lehmusch eingehalten wird. Hierzu ist kritisch anzumerken, dass im gesamten südlichen Untersuchungsraum auf der Geest von fachlicher Seite eher eine gleich hohe Erwartungshaltung an das Vorkommen noch unbekannter Bodendenkmalsubstanz besteht. Die Berücksichtigung nur des bekannten Denkmalbestandes liefert demgegenüber keine belastbare Aussage. In dem Bestreben, die zu erwartende Zerstörung von Bodendenkmalsubstanz möglichst gering zu halten, ist eine möglichst kurze Trassenführung zu bevorzugen, die Variante 3.1 schneidet genau hier aber am schlechtesten ab. Auch von bodendenkmalpflegerischer Seite her stellt die Variante 3.1 daher nicht die Vorzugsvariante dar. Erhebliche negative Auswirkungen auf das Schutzgut Bodendenkmale werden nicht gänzlich zu verhindern sein, unabhängig von der gewählten Trasse. Sie sind im folgenden Planfeststellungsverfahren durch ein denkmalpflegerisches Monitoring und denkmalrechtliche Nebenbestimmungen soweit möglich zu minimieren.	Dem Einwand wird gefolgt	Der Einwand nimmt Bezug auf Tab. 13 der RVU. Diese Tabelle stellt eine Übernahme aus der Tab. 16 der UVS (Kap. 6.2.2) dar und verweist insoweit auf die dort erfolgte Bewertung. Eine Änderung oder Ergänzung der RVU kann nur erfolgen, soweit die Aussagen der zugrunde liegenden UVS angepasst werden würden. Hinweis: In Bezug auf die in der UVS sowie der RVU bewerteten Grabhügel führt der Einwand nicht zu einer veränderten Bewertung. Vielmehr wird mit dem Verweis auf nicht bekannte Bodendenkmalsubstanz ein zusätzlicher Aspekt angesprochen, der allerdings einerseits gegenüber den angesprochenen Grabhügeln nachrangig und andererseits hinsichtlich seines Auftretens als unsicher zu bewerten ist. Da als dessen räumlicher Bezug der gesamte südliche Untersuchungsraum angegeben wird, würde eine zusätzliche Berücksichtigung zudem nicht zu einer veränderten Bewertung des Raumes führen. Unter Berücksichtigung der entsprechend § 6 Abs. 3 des Nds. Denkmalschutzgesetzes geforderten Maßnahmen wird der angesprochene Aspekt aus Sicht der RVU auch für den Variantenvergleich als nachrangig bewertet.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.7	Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	1025	5	Archäologisches Museum Hamburg - Bodendenkmalpflege	Redaktionelle Anmerkung: Die Bodendenkmale, die punktuell einen sehr hohen Raumwiderstand erzeugen, sind in den für die UVS angelegten Karten zum südlichen Untersuchungsraum falsch kartiert. Dies ist zu prüfen und zu korrigieren. Die Denkmale in den vom mir stichprobenartig begutachteten Kartierungen zum Schutzgut Mensch 2 und zum Raumwiderstand 2 und sind alle Richtung Norden verschoben (offensichtlich ein systematischer Koordinatenfehler). Daher scheint die Grabhügelgruppe im Heiderelikt Lehmbusch auf diesen Karten genau in der Trasse zu liegen, was nicht der Fall ist.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Aufgrund der erhaltenen Datensätze von 2010/2011 (Stadt Winsen) sind diese noch in dem alten Gauß-Krüger-Koordinatensystem projiziert. Die Umstellung auf das "neue" UTM-Modell erfolgte 2012/2013, sodass bei der Erstellung der aktuellen Lagepläne zwar das UTM-Modell genutzt worden ist, die Denkmal-shape Dateien, welche aus externer Quelle stammen, aber nicht automatisch umprojiziert worden sind. Da sich die anderen Schutzgutdaten im Laufe des letzten Jahrzehntes beständig inhaltlich und technisch aktualisiert haben (Biotoptypen, Tiere, Wasser, Boden, ATKIS) sind hierbei die bekannten Bodendenkmäler gem. ADABweb unverändert geblieben und dadurch nicht technisch aktualisiert worden. Durch einen Projektionsfehler werden die Hügelgräber nicht korrekt dargestellt. Dieser Fehler ist jedoch für das Abwägungsergebnis unerheblich. Maßgeblich verschieben sich die Grabhügel in die Heiderelikte, sodass sich für die Vorzugsvariante südl. von Pattensen der Raumwiderstand eher verringert.
5.4.3	Energie	1026	22	Deutsche Telekom AG	Bei der Realisierung aller Varianten werden Leitungen der Telekom berührt. In dieser frühen Phase ist es deshalb noch nicht möglich, konkrete Aussagen zu treffen. Wir bitten um weitere Beteiligung und um rechtzeitige Information, wenn die endgültige Trasse feststeht. Dann werden wir prüfen, inwieweit die Belange der Telekom genau betroffen sind und welche Maßnahmen ggf. von uns veranlasst werden müssen, falls unsere Leitungen im Wege liegen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise werden vermerkt und vom Vorhabenträger für die weitere Planung berücksichtigt.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5.4.3	Energie	1027	29	Gascade Gastrans. GmbH - Fachbereich Leitungsrecht e und - dokumentation	<p>Nach Prüfung des Vorhabens im Hinblick auf eine Beeinträchtigung unserer Anlagen teilen wir Ihnen mit, dass unsere Anlagen zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht betroffen sind. Für erforderliche externe Kompensationsmaßnahmen muss sichergestellt sein, dass diese unsere Anlagen nicht beeinträchtigen und nicht im Schutzstreifen unserer Anlagen stattfinden werden. Sollten externe Flächen zur Deckung des Kompensationsbedarfs erforderlich sein, sind uns diese ebenfalls mit entsprechenden Planunterlagen zur Stellungnahme vorzulegen. Wir bitten Sie daher, uns am weiteren Verfahren und an den nachgelagerten Verfahren zu beteiligen.</p> <p>In dem o. g. Vorhabensbereich ist die Erdgashochdruckleitung NEL, ON 1400 I MOP 100 bar, der NEL Gastransport GmbH nebst Kabel der WINGAS GmbH verlegt. Leitungsausgänge zu diesen beiden Anlagen in diesem Teilbereich Niedersachsens werden von der Gasunie Deutschland Transport Services GmbH wahrgenommen. Wir bitten Sie sich an folgende Adresse zu wenden:</p> <p>Gasunie Deutschland Transport Services GmbH Abteilung GLP Pelikanplatz 5 30177 Hannover Tel.: 0511 640 607-2137 Fax: 0511 640 607-2799 E-Mail: plananfragen@gasunie.de Wir möchten Sie darauf hinweisen, dass sich Kabel und Leitungen weiterer Betreiber in diesem Gebiet befinden können. Diese Betreiber sind gesondert von Ihnen zur Ermittlung der genauen Lage der Anlagen und eventuellen Auflagen anzufragen.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise werden vermerkt und vom Vorhabenträger für die weitere Planung berücksichtigt.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5.4.3	Energie	1028	31	Gasunie Deutschland Transport Services GmbH	<p>Von dem oben genannten Vorhaben sind Anlagen der von Gasunie Deutschland vertretenen Unternehmen betroffen. Sämtliche Maßnahmen im Schutzstreifen der Erdgastransportleitung bzw. der Kabel sind in Anwesenheit eines Gasunie-Mitarbeiters durchzuführen. Dabei ist der zuständige Leitungsbetrieb bereits über Arbeiten im Näherungsbereich ab ca. 50 m zur Erdgastransportleitung bzw. zum Kabel zu informieren. Ein Gasunie-Mitarbeiter wird die Lage des Schutzstreifens ermitteln, kennzeichnen und die vor Ort tätigen Personen einweisen. Hierfür fallen keine Kosten an. Es ist jedoch unbedingt erforderlich, rechtzeitig, spätestens 5 Werktage vor Beginn jeglicher Maßnahmen im Schutzstreifenbereich, Kontakt zu folgendem Leitungsbetrieb aufzunehmen: Gasunie Deutschland Transport Services GmbH Standort Eckel Vaenser Dorfstraße 45 21244 Buchholz i. d. N. Tel.: 0 4181 / 3403-65</p> <p>Die Stellungnahme inklusive Pläne und Schutzanweisung ist auf der Baustelle vorzuhalten. Nachfolgende Auflagen sind zu beachten und unbedingt einzuhalten. Auflagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aufgrund unvollständiger Informationen ist Art und Umfang der geplanten Maßnahme nicht eindeutig nachzuvollziehen. • Wir weisen vorsorglich darauf hin, dass der Schutzstreifenbereich der Erdgastransportleitung bzw. des Kabels nicht durch bautechnische Maßnahmen beeinträchtigt werden darf. • Ob und inwieweit sonstige Abstimmungen erforderlich werden, können wir konkret erst anhand von genauen Projektbeschreibungen feststellen. • Bitte reichen uns eine Ausfertigung der detaillierten bzw. endgültigen Projektunterlagen so frühzeitig ein, dass uns ein ausreichender Zeitraum zur Prüfung und Erstellung einer 	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise werden vermerkt und vom Vorhabenträger für die weitere Planung berücksichtigt.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Energie	1028			<p>entsprechenden Stellungnahme verbleibt.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Im Fall der Erfordernis von Schutzmaßnahmen für unsere Erdgastransportleitung kann es sich um sehr aufwendige Baumaßnahmen handeln, die ein Jahr oder mehr Planung und Bauvorlauf benötigen. Im Störfall außerhalb der Dienstzeit wenden Sie sich bitte an die ständig besetzte Leitzentrale 0 800 / 69 666 96. Kosten: • Die Kosten für eventuelle Schutzmaßnahmen / Gutachten sind vom Verursacher zu tragen. • Gasunie ist von allen Kosten, die in Folge der Baumaßnahme entstehen könnten (z.B. in Gestalt nachträglich erforderlicher Sicherungsmaßnahmen an unseren Anlagen oder im Vergleich zum ursprünglichen Zustand erhöhter Aufwendungen bei Reparatur-, Unterhaltungs- und Wartungsarbeiten) freizuhalten. Aktuell betroffene Anlagen: Erdgastransportleitung(en) / Kabel: ETL 0043.100 Abs. Stelle - Rettmer, Durchmesser in mm: 250, Schutzstreifen in m: 8,00, Begleitkabel: ja, Bestandsplan Nr.: BP 5, BP 7; Erdgastransportleitung(en) / Kabel: ETL 9087.210.110 NEL T-Abs. Hittbergen - Heidenau, Durchmesser in mm: 1400, Schutzstreifen in m: 1,00, Begleitkabel: ja, Bestandsplan Nr.: BP 29, BP 33, BP 34; Erdgastransportleitung(en) / Kabel: FMK 9087.210 Hittbergen - Achim, Durchmesser in mm: -, Schutzstreifen in mm: in ETL-Trasser der NEL, Begleitkabel: -, Bestandsplan Nr.: - • Die Angaben in den Plänen zu Lage und Verlauf der Gasunie-Anlagen sind so lange als unverbindlich anzusehen, bis sie in der Örtlichkeit durch einen Beauftragten der Gasunie Deutschland bestätigt werden. <p>• Suchschlitze und Querschläge sind vom Antragsteller unter Gasunie-Aufsicht durchzuführen.</p>		

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1029	37	Industrie- und Handelskam- mer Lüneburg- Wolfsburg	Die IHK Lüneburg-Wolfsburg dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme und hat keine grundsätzlichen Bedenken gegen das oben genannte Vorhaben. Wir begrüßen, dass mit den Ortsumgehungen Luhdorf und Pattensen eine Entlastung der Ortslagen vom Durchgangsverkehr einhergeht und eine belastbarere Verkehrsverbindung für den überörtlichen bzw. Fernverkehr geschaffen werden soll. Insbesondere die Verbindung von den Anschlussstellen Winsen zur A 7 hat eine besondere Bedeutung für die Unternehmen und Betriebe in der Region, insbesondere in den rund um Winsen gelegenen Gewerbegebieten. Insofern halten wir die Schaffung der zwei geplanten Ortsumgehungen für richtig und wichtig. Die getroffenen Annahmen zur konkreten Trassenfindung erachten wir darüber hinaus für nachvollziehbar.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise werden vermerkt und vom Vorhabenträger für die weitere Planung berücksichtigt.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5.2.3	Natur und Landschaft	1030	64	Naturfreunde Deutschland Ortsgruppe Nordheide	Hiermit beantragen wir, aus obigem ROV jegliche Straßenquerung des FFH-Gebietes Luhe herauszunehmen, weil die sich daraus ergebenden Planungen und Maßnahmen mit dem geltenden LROP und dem geltenden RROP 2025 nicht vereinbar wären. Begründung: Das LROP befasst sich im Abschnitt 3.1.2. (Seite 129, „Zu Ziff. 01“, 2. Absatz) mit Natur und Landschaft. Dort heißt es (auszugsweise): „Ziel ist es, Eigenart und Schönheit von Natur und Landschaft nachhaltig zu sichern, zu pflegen und zu entwickeln....“ Seinen – notwendigen – Niederschlag findet diese Ziel-Vorgabe im RROP 2025 in Abschn. 3.1.2, Ziff. 03. U.a. heißt es dort (dort fett gedruckt = Ziel der Raumordnung): „Einer weiteren Verringerung und Zergliederung wertvoller Landschaftsbestandteile ist entgegen zu wirken.“ Auch die Beikarte 1 zum RROP 2025 weist das FFH-Gebiet Luhe als „Vorranggebiet Biotopverbund“ aus und bezieht sich dabei auf zuvor zitierten Abschnitt 3.1.2, Ziff. 03.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Im Ausgangspunkt ist festzuhalten, dass auch für das Raumordnungsverfahren eine Bindung an Ziele der Raumordnung besteht. Die Landesplanungsbehörde kann daher bei einem Zielverstoß keine Raumverträglichkeit feststellen. Sie ist allerdings dazu berufen zu prüfen, welchen Aussagegehalt ein konkretes raumordnerisches Ziel hat und auf dieser Grundlage zu bewerten, ob ein Vorhaben zielkonform ist. Kann die Konformität nur mit Maßgaben hergestellt werden, sind diese bei der landesplanerischen Feststellung zu benennen. Gegebenenfalls ist zu prüfen, ob die Zielkonformität durch ein Zielabweichungsverfahren hergestellt werden kann. Auch in einem Vorranggebiet sind andere Nutzungen nicht schlechterdings ausgeschlossen, sondern nur, soweit diese mit den vorrangigen Funktionen und Nutzungen nicht vereinbar sind. Daher ist konkret zu bewerten, welche Funktion dem jeweiligen Vorranggebiet zugewiesen ist und dann ein Abgleich mit dem Vorhaben erforderlich. So kann beim Freiraumverbund eine Trassenführung im Einschnitt ausgeschlossen sein, da diese dem Ziel der Vernetzung entgegensteht, während eine aufgeständerte Trassenführung zu keinem Zielkonflikt führt. Bei der Querung linearer Vorranggebiete kann der Hinweis auf die Maßstäblichkeit des RROP allerdings zu kurz greifen. Mit Blick darauf, dass die Wirkungen einer Freileitung und einer Straße je nach betrachtetem Schutzgut sehr verschieden sind, bedarf die Aussage, dass durch eine enge Bündelung eine Konformität herbeigeführt werden kann der näheren Begründung. Nach der RVU lässt sich bei den betroffenen Vorranggebieten eine raumordnerische Konformität herbeiführen. Dies erscheint grundsätzlich auch nicht ausgeschlossen. Die FFH-Voruntersuchung zu den Varianten 1-L und 2.1-L kommt unter Berücksichtigung von Maßnahmen zur Schadensbegrenzung zu dem Ergebnis, dass die beiden Südvarianten von Luhdorf zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen des Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann. § 34 Abs. 2 BNatSchG tritt nach derzeitigem Kenntnisstand nicht ein. Eine Überprüfung der Ergebnisse der FFH-Voruntersuchung erfolgt in der FFH-Verträglichkeitsprüfung im Rahmen der Entwurfsplanung / Planfeststellungsverfahren.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5.2.1	Landesweiter Freiraumverb und	1031	64	Naturfreunde Deutschland Ortsgruppe Nordheide	Hinzu kommen die Ziele und Grundsätze zur Entwicklung der Freiraumstrukturen und Freiraumnutzungen in Abschn. 3 des RROP 2025. Hier heißt es in Abschn. 3.1.1.1, Ziff. 1, zweiter Absatz (dort fett gedruckt = Ziel der Raumordnung) auszugsweise: „Der Freiraumverbund dient der großräumigen Vernetzung... sowie naturnaher Erholungsmöglich-keiten und ist vorrangig entlang der Flussläufe ... zu sichern und zu entwickeln“. In der großen Karte zum RROP 2025 ist das gesamte FFH-Gebiet Luhe mit senkrecht stehenden grünen Rhomben versehen. Das bedeutet: „Vorranggebiet Freiraumfunktion“. Ferner wird bei diesem Zeichen auf den sehr interessanten RROP 2025 Abschnitt 3.1.1.1, Ziff. 03 verwiesen, den – auszugsweise – zu zitieren, sehr lohnend ist (dort fett gedruckt = Ziel der Raumordnung): „Landschaftsbestandteile und Freiräume in besiedelten Gebieten, die eine besondere Bedeutung für die Naherholung ... oder die Verbindung zur freien Landschaft darstellen, sind als Vorranggebiet Freiraumfunktion festgelegt... Diese Gebiete sind von einer Bebauung oder einer anderen funktionswidrigen Nutzung freizuhalten“.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1030
4	Naturschutz	1032	64	Naturfreunde Deutschland Ortsgruppe Nordheide	Ergänzend weisen wir darauf hin, dass der Landkreis nicht gesagt hat, wie die Hürde des § 34 BNatSchG (insbesondere Abs. 3) überwunden werden soll. Das hätte er aber sagen müssen, weil die einzigen drei Alternativtrassen sämtlich durch das FFH-Gebiet Luhe führen sollen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Nach der durchgeführten FFH-Voruntersuchung ist unter Berücksichtigung von Maßnahmen zur Schadensbegrenzung davon auszugehen, dass erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes ausgeschlossen werden können. Eine Abweichungsprüfung nach § 34 Abs. 3 BNatSchG wäre ausgehend von diesem Kenntnisstand nicht erforderlich. Daher kann auf der Ebene des Raumordnungsverfahrens davon ausgegangen werden, dass dieser Raumwiderstand überwunden werden kann, solange die Annahmen der FFH-Voruntersuchung nicht in Frage gestellt werden.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5	Raumordnung	1033	64	Naturfreunde Deutschland Ortsgruppe Nordheide	Die Genehmigung zur Eröffnung des ROV hätte nicht erteilt werden dürfen, weil das Verfahren gegen § 15 Abs. 1 Satz 3 ROG verstößt. Dort heißt es: „Gegenstand der Prüfung nach S. 2 sollen auch ernsthaft in Betracht kommende Standort- oder Trassenalternativen sein.“ Für die Ortsumfahrung Luhdorf bietet das ROV aber keine ernsthaft in Betracht kommende Trassenalternative an, weil sämtliche drei Alternativtrassen das FFH-Gebiet Luhe durchqueren und somit den Zielen der Raumordnung entgegen stehen würden, also rechtswidrig wären. Die Aufsichtsbehörde muss die Genehmigung zur Eröffnung des ROV zurück nehmen!	Dem Einwand wird nicht gefolgt	S. Abwägung zur Einwand_ID 1042
0	Allgemein	1034	64	Naturfreunde Deutschland Ortsgruppe Nordheide	Im Hinblick auf die Möglichkeit, dass dieser Aktenvorgang auch bei einer höheren Behörde aufscheinen könnte, halten wir es für angebracht, über unsere erste Stellungnahme vom 31.3.2020 hinaus weitere Kritikpunkte vorzubringen. Diese Kritikpunkte befassen sich mit der Ernsthaftigkeit der vorgelegten Alternativtrassen (§ 15 (1) S. 3 ROG), einer nicht vorgelegten Trassen-Alternative, mit der Rentabilität einer neuen Straße und mit dem Gewinn für die Allgemeinheit.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1035 bis 1042

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1035	64	Naturfreunde Deutschland Ortsgruppe Nordheide	<p>Trassenalternativen 0+Variante Diese Trassenalternative wäre von den vorgelegten „Alternativen“ die einzige rechtlich unproblematische, sofort machbare und sofort wirksame Alternativtrasse gewesen. Die Betreiber haben diese Alternative „mit leichter Hand“ weggewischt, weil angeblich für bauliche Veränderungen die Räume zu eng seien. Tempo 30 werde nicht genehmigt, wurde behauptet. Das ist falsch! In Luhdorf reichen die Räume allemal aus, um bauliche Veränderungen vorzunehmen. Die Gehwege auf der Südseite der Radbrucher Straße sind breit genug. Auf der Nordseite gibt es über weite Strecken keine Bebauung, so dass die Straße dort hin herüber geschwenkt werden kann. Es ist also dort möglich, sogenannten Flüsterasphalt einzubringen, an den Fahrbahnrändern radlaufhohe, grün berankte, Schallschutzwände zu errichten und in ausreichenden Abständen Fußgänger- und Radfahrerampeln zu errichten. Tempo 30 ist möglich, wenn mittels eines Immissionsgutachtens belegt wird, dass hierfür ein Bedarf besteht.</p>	Dem Einwand wird nicht gefolgt	<p>Es wird darauf hingewiesen, dass sowohl die Null- als auch die Null-Plus-Variante keine eigenständigen Varianten mit Wirkungen auf den betroffenen Raum und daher nicht im ROV zu prüfen sind. Es werden hierbei lediglich die vorgeschlagenen Trassenvarianten der Ortsumfahrungen auf ihre Raumverträglichkeit hin überprüft. Die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 ganztätig, oder auch nur nachts, für alle Verkehrsteilnehmer, oder für bestimmte Fahrzeugklassen (LKW), richtet sich nach § 45 der Straßenverkehrsordnung (StVO). Diese Vorschrift normiert, dass in bestimmten Situationen die Verkehrsbehörden die Benutzung der Straßen durch den Verkehr beschränken können. Dies allerdings nur unter den dort beschriebenen Voraussetzungen (z.B. Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen) und mit der Maßgabe des Absatzes 9, dass besondere Umstände dies zwingend erfordern. Aufgrund von Hinweisen aus der Bevölkerung und nach Beschlussfassung der politischen Gremien auf Kreis- und Stadtebene wurde in den Jahren 2011/12 die Möglichkeit einer verkehrsbeschränkenden Maßnahme zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm geprüft. Hierfür wurden Verkehrsdaten erhoben und ein Schallgutachten gefertigt. Dies hatte zum Ergebnis, dass an fast allen Immissionsorten die gesetzlichen Lärmwerte nicht erreicht wurden. Lediglich an zwei Orten wurden die Werte gerade erreicht. Gleichwohl hat die Stadt Winsen im Interesse ihrer Bürgerinnen und Bürger eine nächtliche Temporeduzierung für LKW auf Tempo 30 in Luhdorf (Radbrucher Straße) und Pattensen (Pattenser Hauptstraße) angeordnet. Das für die Fachaufsicht zuständige Verkehrsministerium hat diese Maßnahme beanstandet und den Rückbau der Schilder verfügt. Hiergegen gerichtete Klagen der Stadt blieben in zwei Instanzen erfolglos. Die Bewerbung der Stadt Winsen mit diesen beiden Straßen in Luhdorf und Pattensen in das Modellprojekt Tempo 30 des Landes Niedersachsen zu kommen, blieb erfolglos. In einem Teilbereich der Radbrucher Straße in Luhdorf konnte nach gesetzlicher Änderung und gestützt auf § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO eine Temporeduzierung auf 30 km/h im Bereich der dortigen Grundschule eingerichtet werden. Die Möglichkeit, eine Geschwindigkeitsreduzierung auf einen Lärmaktionsplan (LAP) zu stützen, wird derzeit geprüft. Der LAP der Stadt Winsen ist in Erarbeitung. Neue Verkehrsuntersuchungen, die seit dem letzten Lärmaktionsplan durchgeführt wurden, haben gezeigt, dass sich der Schwerlastverkehr weiter erhöht hat</p>

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Straßenplanung	1035					und somit auch der Lärmpegel und die daraus resultierenden Auslöseschwellen für Lärmaktionspläne. Die Stadt Winsen stellt daher ihren Lärmaktionsplan 3. Stufe auf. Die Aufstellung und Umsetzung der Lärmaktionsplanung ist eine kommunale Planung (ähnlich wie ein B-Plan) und die Maßnahmen, die daraus resultieren, können somit von der Fachaufsichtsbehörde nicht aus rein formalen Gründen gekippt werden, sondern müssten bei einer verwaltungsrechtlichen Klage inhaltlich geprüft werden. Davon verspricht sich die Stadt größere Chancen, dass die straßenverkehrsbehördliche Anordnung dieses Mal durchgesetzt werden kann.
1	Lage/Verlauf	1036	64	Naturfreunde Deutschland Ortsgruppe Nordheide	Variante entlang der A 39 westwärts, Schwenkung südwärts und westliche Umfahrung von Luhdorf Diese Variante war nur eine Schein-Variante. Uns sollte vorgespielt werden, man habe hier eine Variante untersucht. In Wahrheit war das aber keine Variante, weil nach dem Bundes-Fernstraßengesetz in einem Abstand von 40 Metern neben der BAB-Fahrbahn keine aufstehenden Bauten, zu denen Straßen gehören, zulässig sind. Diese Schein-Variante hätten die Betreiber gar nicht vorlegen dürfen, weil sie ja wussten oder wissen mussten, dass eine solche Straßenführung gesetzlich verboten ist.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Der Einwender bestätigt letztlich nur, dass die Varianten zu Recht abgeschichtet wurden. Da vom Anbauverbot aber Ausnahmen möglich sind und die Varianten abseits der rechtlichen Hindernisse als potentiell geeignet zu betrachten waren, ist die erfolgte Einbeziehung in die Variantenprüfung nicht zu beanstanden.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	1037	64	Naturfreunde Deutschland Ortsgruppe Nordheide	Variante Westumfahrung von Luhdorf mittels Verlegung der A 39 AS Winsen West nach Osten Diese Variante war nur eine Schein- Variante. Die Betreiber haben diese Variante vorgelegt, obwohl das Bundesverkehrsministerium es grundsätzlich ablehnt, BAB-Anschluss- Stellen in einem kürzeren Abstand als von 8 Kilometern zu errichten und außerdem grundsätzlich nicht bereit ist, kommunale Verkehrsprobleme mittels einer BAB zu lösen. Dies wussten die Betreiber oder mussten es wissen und hätten diese Schein-Variante gar nicht vorlegen dürfen. Hätten die Betreiber diese Variante als eine ernsthafte solche verwenden wollen, so hätten sie in Verhandlungen mit dem Straßenbauamt in Verden treten müssen, um zu klären, unter welchen Umständen vielleicht doch die A 39-AS Winsen West nach Osten verlegt werden könnte. Dies ist aber nicht geschehen, denn beim Amt in Verden existiert keinerlei Aktenvorgang.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Die Rückstellung der betreffenden Trassen erfolgte nicht nur aufgrund der negativen Haltung der NLStBV Verden, sondern vor allem wegen der geringen verkehrlichen Wirkung der Varianten. Desweiteren s. Abwägung zur Einwand_ID 1036

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	1038	64	Naturfreunde Deutschland Ortsgruppe Nordheide	Verbindungsspanne L 234-K 84 und „westliche Umgehung Luhdorf“ laut Verkehrsentwicklungsplan 2003 Durch Zufall stieß der Unterzeichner vor Monaten auf diese Straßenplanung. Wahrscheinlich wäre diese Straßenverbindung die einzige - gerade noch so - rechtlich machbare Variante außer der 0+Variante gewesen. Sie wurde uns nicht vorgelegt. Der Grund: die Stadt Winsen will unbedingt eine „glatte“ Fortsetzung der Osttangente bis hin zur A 7-AS Thieshope haben. Die Entlastung der Anlieger an der Radbrucher und Winsener Straße von Immissionen ist nur vorgeschoben. Anstatt diesen Menschen mittels der 0+Variante sofort zu helfen, missbrauchen die Betreiber diese Menschen für ihre egoistischen und überdimensionierten Straßenbaupläne. Die Nichtvorlage dieser wirklich ernsthaften Trassenvariante ist ein besonders schwerer Formfehler!	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Der Einwand bezieht sich auf den Konzeptansatz 2 des Verkehrsentwicklungsplans 2003 der Stadt Winsen. Dieser wurde bereits vor der Planung der OU Luhdorf-Pattensen verworfen, da die Realisierbarkeit in Frage gestellt wurde, dies aber in der Unterlage nicht näher untersetzt. Auch mit Blick auf die Konzentration des Verkehrs auf der Luhdorfer Straße drängt sich diese Variante nicht als vorzugswürdig auf.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
3	Kosten	1039	64	Naturfreunde Deutschland Ortsgruppe Nordheide	Rentabilität einer neuen Straße Die erwünschte Straße durch das FFH- Gebiet Luhe würde besonders teuer. Wegen der nötigen Straßenbrücke von ca. 800 Metern Länge dürften die Baukosten zurzeit 20 bis 30 Mio. € betragen. Auf jeden entlasteten Haushalt in der Radbrucher und Winsener Straße würden demzufolge ungefähr eine halbe bis dreiviertel Mio. € an Baukosten entfallen. Unter normalen Bedingungen, also ohne die Flausen einer Fortsetzung der Winsener Osttangente bis kurz vor Thieshope, würden Planer niemals eine solche Entlastungsstraße auch nur ansatzweise planen. Eine solche Straße ist von vornherein von jeglicher Rentabilität endlos weit entfernt. Es wäre nämlich für die Steuerzahler ganz erheblich billiger, jedem Haushalt (z.B.) 200tausend € „Entschädigung“ anzubieten, damit dann diese Haushalte sich unter Veräußerung ihres Anwesens anderswo eine weniger immissionsbelastete Wohnstatt beschaffen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	In die Bewertung der unterschiedlichen Trassenvarianten fließen neben den Kosten und der Wirtschaftlichkeit noch weitere Faktoren ein. Allein die Kosten wären für ein Raumordnungsverfahren keine ausreichende Entscheidungsgrundlage. Da die Varianten 9 und 10 als nicht realisierbar eingestuft werden müssen, setzt sich die Variante 1-L in der Summe der Faktoren durch, insbesondere auch deshalb, da sie das FFH-Gebiet nicht beeinträchtigt.

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
0	Allgemein	1040	64	Naturfreunde Deutschland Ortsgruppe Nordheide	Deutlicher Gewinn für die Allgemeinheit? In getrennten Erlassen haben vor einiger Zeit der Niedersächsische Minister für Verkehr und der Niedersächsische Minister für Umwelt im Hinblick auf den EU-Schutz und BNatSchG-Schutz für das FFH-Gebiet Luhe Folgendes klar gestellt: „Die Querung des FFH-Gebietes Luhe ist nur in Erwägung zu ziehen, wenn dadurch ein deutlicher Gewinn für die Allgemeinheit abgeleitet werden kann.“ Es dürfte außer eines jeden Zweifels stehen, dass der Immissionsschutz für ca. 40 Haushalte an der Radbrucher und Winsener Straße kein „deutlicher Gewinn für die Allgemeinheit“ sein kann. Der Niedersächsische Verkehrsminister hat in seinem Erlass außerdem klargestellt: „Das Gewerbegebiet an der AS Winsen Ost ist über die A 39 und das Autobahnkreuz Maschen ausreichend an das europäische Fernstraßennetz angeschlossen.“	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Die momentane Belastung der Ortsdurchfahrten von Luhdorf und Pattensen, auch von Scharmbeck und Roydorf, stellt ein berechtigtes Planungsfordernis der Vorhabenträger dar. Die Planungsziele beziehen sich dabei nicht nur auf die vom Einwander genannte Anzahl der durch die OU entlasteten Haushalte. Die Lebensqualität in den betroffenen Ortschaften soll insgesamt betrachtet verbessert werden. Zudem soll die innerörtliche Verkehrssicherheit für Fußgänger und Anlieger erhöht werden. Weitere Planungsziele sind die Verbesserung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit sowie die Sicherung der Erreichbarkeit lokaler Infrastruktur wie etwa Schulen und Sportanlagen. So sollen die Ortsumfahrungen zum Wohle der Allgemeinheit beitragen. Die durchgeführte FFH-Vorprüfung kommt zu dem Ergebnis, dass keine zwingenden Planungshindernisse vorliegen. Die aus der FFH-Vorprüfung resultierende Planung der Brückenbauwerke soll die erhebliche Beeinträchtigung der FFH-Lebensraumtypen und -Arten im betroffenen FFH-Gebiet vermeiden. FFH-Gebiete werden aufgrund wertgebender Arten oder auch Lebensraumtypen ausgewiesen. Da diese durch die geplanten Bauwerke nicht unmittelbar betroffen sind, liegen zum jetzigen Planungsstand keine Planungshindernisse vor. Die vom Einwander angeführten Aussagen der genannten Minister sind der Unteren Landesplanungsbehörde in diesem Wortlaut nicht bekannt.
0	Allgemein	1041	64	Naturfreunde Deutschland Ortsgruppe Nordheide	Stellen Sie dieses abwegige ROV sofort ein! Unsere Kritik richtet sich gegen die politisch Verantwortlichen, nicht gegen die Bearbeiter/innen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Die Durchführung des ROV wurde von den Vorhabenträgern (Landkreis Harburg (Betrieb Kreisstraßen)/Stadt Winsen) bei der Unteren Landesplanungsbehörde beantragt und kann nicht einseitig durch diese eingestellt werden. Es ging jedoch ein politischer Antrag im Kreistag ein, der die Einstellung der Planungen fordert. Klarstellung: Der Antrag fordert nicht die Einstellung des ROV, sondern die Kündigung der Vereinbarung zur Kostenteilung. Die Frage der Kostenträgerschaft ist für den Vorhabenträger von Bedeutung, jedoch nicht für die öffentlich-rechtlich tätige Raumordnungsbehörde. Das ROV kann nur ohne Ergebnis eingestellt werden, wenn beide Vorhabenträger den Antrag auf ein ROV zurückziehen. Es handelt sich beim ROV um eine Aufgabe des übertragenen Wirkungskreises, dementsprechend hat die Kreispolitik hier keine Hoheit.

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender_ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5	Raumordnung	1042	64	Naturfreunde Deutschland Ortsgruppe Nordheide	Der Landkreis Harburg (LKH) hat in seiner Eigenschaft als Aufsichtsbehörde gegenüber der Stadt Winsen/Luhe die Eröffnung des Raumordnungsverfahrens OU PALU genehmigt. Wir beantragen, diese Genehmigung hinsichtlich der Ortsumfahrung Luhdorf sofort zurück zu nehmen. Wenn dies so anteilig nicht möglich ist, beantragen wir, die Genehmigung für das gesamte ROV zurück zu nehmen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Für die Einleitung eines ROV ist keine Genehmigung erforderlich. Die Einleitung des ROV für die OU Luhdorf-Pattensen wurde von den Vorhabenträgern (LK Harburg, Betrieb Kreisstraßen und Stadt Winsen) beim LK Harburg (Untere Landesplanungsbehörde) beantragt. Nach Prüfung der Antragsunterlagen wurde den Vorhabenträgern die Vollständigkeit der vorgelegten Antragsunterlagen bestätigt und das ROV offiziell eingeleitet. Das Ergebnis des ROV hat gutachterlichen Charakter und entwickelt keine unmittelbare Rechtswirkung gegenüber dem Vorhabenträger, ist jedoch im darauf folgenden Genehmigungsverfahren (hier Planfeststellungsverfahren) zu berücksichtigen.
5	Raumordnung	1043	64	Naturfreunde Deutschland Ortsgruppe Nordheide	Begründung Nach § 170 Abs. 1, Satz 1 NKomVG sichert der LKH mit seiner Aufsicht die Erfüllung der Pflichten der Stadt Winsen/Luhe. Nach § 170 Abs. 1, Satz 2 NKomVG sorgt der LKH mit seiner Aufsicht dafür, dass die Stadt Winsen/Luhe die geltenden Gesetze beachtet. Beide zuvor genannten Vorgaben wurden mit der erteilten Genehmigung zur Eröffnung des ROV PALU missachtet. Die Genehmigung zur Eröffnung des ROV hätte nicht erteilt werden dürfen, weil das Verfahren Gegen § 15 Abs. 1 Satz 3 ROG verstößt. Dort heißt es: „Gegenstand der Prüfung nach S. 2 sollen auch ernsthaft in Betracht kommende Standort- oder Trassenalternativen sein.“ Für die Ortsumfahrung Luhdorf bietet das ROV aber keine ernsthaft in Betracht kommende Trassenalternative an, weil sämtliche drei Alternativtrassen das FFH-Gebiet Luhe durchqueren und somit den Zielen der Raumordnung entgegen stehen würden, also rechtswidrig wären. Um dies klarzustellen, wiederholen wir hier dasjenige, das wir in unserer Stellungnahme zum ROV bereits vorgetragen haben.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Das ROV dient der Prüfung der Raumverträglichkeit eines Vorhabens. Das Verfahren kann auch mit der Feststellung abschließen, dass keine Variante raumverträglich ist. In diesem Fall kann die Untere Landesplanungsbehörde Maßgaben erteilen, die der Vorhabenträger für die Erreichung der Raumverträglichkeit umsetzen muss. Die Zulässigkeit des Verfahrens wird damit nicht in Frage gestellt. Im Übrigen gelangt die RVU zu der Einschätzung, dass sich die Konformität herbeiführen lässt. Die Einwendung tritt dem nur pauschal entgegen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5	Raumordnung	1044	64	Naturfreunde Deutschland Ortsgruppe Nordheide	Das LROP befasst sich im Abschnitt 3.1.2. (Seite 129, „Zu Ziff. 01“, 2. Absatz) mit Natur und Landschaft. Dort heißt es (auszugsweise): „Ziel ist es, Eigenart und Schönheit von Natur und Landschaft nachhaltig zu sichern, zu pflegen und zu entwickeln....“ Seinen – notwendigen – Niederschlag findet diese Ziel-Vorgabe im RROP 2025 in Abschn. 3.1.2, Ziff. 03. U.a. heißt es dort (dort fett gedruckt = Ziel der Raumordnung): „Einer weiteren Verringerung und Zergliederung wertvoller Landschaftsbestandteile ist entgegen zu wirken.“ Auch die Beikarte 1 zum RROP 2025 weist das FFH-Gebiet Luhe als „Vorranggebiet Biotopverbund“ aus und bezieht sich dabei auf zuvor zitierten Abschnitt 3.1.2, Ziff. 03.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung zur Einwand_ID 1030

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5.2.1	Landesweiter Freiraumverb und	1045	64	Naturfreunde Deutschland Ortsgruppe Nordheide	Hinzu kommen die Ziele und Grundsätze zur Entwicklung der Freiraumstrukturen und Freiraumnutzungen in Abschn. 3 des RROP 2025. Hier heißt es in Abschn. 3.1.1.1, Ziff. 1, zweiter Absatz (dort fett gedruckt = Ziel der Raumordnung) auszugsweise: „Der Freiraumverbund dient der großräumigen Vernetzung... sowie naturnaher Erholungsmöglichkeiten und ist vorrangig entlang der Flussläufe ... zu sichern und zu entwickeln“. In der großen Karte zum RROP 2025 ist das gesamte FFH-Gebiet Luhe mit senkrecht stehenden grünen Rhomben versehen. Das bedeutet: „Vorranggebiet Freiraumfunktion“. Ferner wird bei diesem Zeichen auf den sehr interessanten RROP 2025 Abschnitt 3.1.1.1, Ziff. 03 verwiesen, den – auszugsweise – zu zitieren, sehr lohnend ist (dort fett gedruckt = Ziel der Raumordnung): „Landschaftsbestandteile und Freiräume in besiedelten Gebieten, die eine besondere Bedeutung für die Naherholung ... oder die Verbindung zur freien Landschaft darstellen, sind als Vorranggebiet Freiraumfunktion festgelegt... Diese Gebiete sind von einer Bebauung oder einer anderen funktionswidrigen Nutzung freizuhalten“. Der Text der gültigen Raumordnungs-VO lässt mit seiner sachlichen und räumlichen Zielgenauigkeit keinerlei Abwägungsspielraum zu.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung zur Einwand_ID 1030

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5	Raumordnung	1046	64	Naturfreunde Deutschland Ortsgruppe Nordheide	Im Anschluss an unser Schreiben vom 2.4.2020 ergänzen wir unseren Antrag, die Genehmigung zur Eröffnung des ROV PALU hinsichtlich der OU Luhdorf sofort zurück zu nehmen, mit folgender zusätzlicher Begründung: Für die Errichtung einer Ortsumfahrung müsste nach Beendigung des ROV eine Bauleitplanung eingeleitet und ein Bebauungsplan aufgestellt werden. Die Aufstellung von Bauleitplänen ist rechtlich im BauGB geregelt. In § 1 Abs. 4 a.a.O. heißt es: „Die Bauleitpläne sind den Zielen der Raumordnung anzupassen.“ Alle drei zur Auswahl stehenden Trassen sollen aber, wie im Schreiben vom 2.4.2020 bemängelt, das FFH-Gebiet Luhe queren und somit gegen die Ziele der Raumordnung verstoßen. Das bedeutet, dass die Vorhabenträger mit dem ROV PALU einen Verstoß gegen geltendes und geschriebenes Recht zu betreiben beabsichtigen. Sie hätten dieses ROV nicht genehmigen dürfen. Bitte, ziehen Sie Ihre Genehmigung sofort zurück!	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Nach dem Niedersächsischen Straßengesetz (NStrG) ist hier (vorrangig) eine Planfeststellung durchzuführen. Ein plan-feststellungsersetzender Bebauungsplan käme zwar grundsätzlich ebenso in Betracht, es besteht aber kein Zwang die Ortsumfahrung nach dem BauGB zu planen. Der Verweis auf die zwingende Zielbindung eines Bebauungsplans geht daher fehl. Die Aufstellung eines Bebauungsplans ist nicht erforderlich, da die Genehmigung der OU nicht im Rahmen eines Bebauungsplans erfolgt (ggf. Änderung/Aktualisierung des FNP mit Darstellung der raumordnerisch festgestellten Trasse oder der planfestgestellten Trasse). Zum Verfahrensablauf des ROV s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1030 und 1041 ff.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
0	Allgemein	1047	13	BUND Regionalverb and Elbe- Heide	<p>Aufgrund der Corona-Situation und der dadurch nicht mehr möglichen, aber rechtlich vorgeschriebenen öffentlichen Auslegung, wurden die laufenden Verfahren in der UNB ausgesetzt:</p> <p>Wichtige Information: Alle Rathäuser, in denen aktuell Verordnungsentwürfe für die Schutzgebiete "Luhe und Nebengewässer", "Untere Seeveniederung und Over Plack" und "Gräben und Altwässer der Elbmarsch" öffentlich ausliegen, sind aufgrund des Corona-Virus geschlossen. Wir können daher die laufenden Auslegungsverfahren nicht wie geplant durchführen. Die Verordnungsentwürfe inkl. der dazugehörigen Karten finden Sie weiterhin in digitaler Form auf unserer Landkreishomepage. Unter www.landkreis-harburg.de/natura2000verfahren können Sie sich zusätzlich die Abgrenzung der Gebiete auf einer interaktiven Karte ansehen. Sie können weiterhin Stellungnahmen mit Anregungen und Bedenken zu den drei Gebieten per Post oder per E-Mail an uns senden. Sobald die Rathäuser wieder vollständig geöffnet sind, werden wir die Verfahren fortsetzen. Hierzu werden wir Sie zu gegebener Zeit informieren. Wir gehen davon aus, dass dies auch für die Verfahren in der Raumordnung (z. B. ROV Pattensen Luhdorf, bisheriges Ende der Beteiligung 6.5.2020) gilt.</p>	Dem Einwand wird gefolgt	Die Beteiligung der Öffentlichkeit samt Auslegung der Antragsunterlagen wurde auf freiwilliger Basis wiederholt, da es aufgrund der Corona-Pandemie zu Unklarheiten hinsichtlich der Zugänglichkeit der Rathäuser gekommen ist. Die entsprechende Bekanntmachung ist am 28.05.2020 erfolgt. Den Bürgerinnen und Bürgern wurde erneut die Gelegenheit gegeben, die Unterlagen zu den jeweiligen Öffnungszeiten und unter den geltenden Schutzbestimmungen einzusehen. Die Antragsunterlagen wurden erneut in den Rathäusern von Winsen und Salzhausen ausgelegt (04.06.2020 bis 06.07.2020). Sie konnten während der jeweiligen Öffnungszeiten unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben eingesehen werden. Stellungnahmen konnten bis zum 06.08.2020 eingereicht werden. Trotz der Einschränkungen aus der pandemischen Lage ist das Verfahren im Interesse der Anwohner*innen sowie der Antragsteller fortzuführen.
7	Verkehr	1048	35	Handwerkska mmer Braunschwei g-Lüneburg- Stade	Die von Ihnen an uns gesandten Planunterlagen zum genannten Vorhaben wurden in unserem Hause geprüft. Die Verkehrsbelastung von Wohngebieten und Ortszentren durch eine Umgehungsstraße ist grundsätzlich zu begrüßen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise werden vermerkt und vom Vorhabenträger bei der weiteren Planung berücksichtigt.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1049	35	Handwerkska mmer Braunschwei g-Lüneburg- Stade	Von der Planung ist eine Vielzahl von Handwerksbetrieben mit Betriebsitz im Planungsgebiet betroffen. Ebenfalls nutzen viele Handwerksbetriebe die vorhandenen Straßenverbindungen, um ihren Arbeitsplatz, Baustellen oder Kunden zu erreichen. Auch der Lieferverkehr verläuft über die bestehende Infrastruktur. Aus handwerklicher Sicht bestehen derzeit unter Berücksichtigung der uns vorgelegten Unterlagen keine Bedenken, solange die bevorstehenden Baumaßnahmen die ansässigen Betriebe nicht unangemessen einschränken. Eine Liste der ortsansässigen und in der Handwerksrolle eingetragenen Betriebe senden wir Ihnen bei Bedarf gerne zu.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise werden vermerkt und vom Vorhabenträger bei der weiteren Planung berücksichtigt.
4.1.5.2	Lärm/Schall	1050	35	Handwerkska mmer Braunschwei g-Lüneburg- Stade	Mit dem Aus- und Umbau verbundene Beeinträchtigungen bei der Erreichbarkeit für Kunden und Lieferverkehr sind weitgehend zu vermeiden. Dies betrifft auch den Rückbau oder die Verlegung bestehender Verkehrswege. Die Bautätigkeiten dürfen nicht zu Störungen führen, die die Betriebsabläufe der ansässigen Handwerksbetriebe unzumutbar behindern. Zudem sind die Vorgaben des Immissionsschutzrechts für die durch die Planung betroffenen Baugebiete und Betriebsstandorte zu beachten; insbesondere zum Beispiel bei geräuschsensiblen Betrieben der Hörgeräteakustik, Optiktechnik, des Kosmetikgewerbes oder Musikinstrumentenbaus.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise werden vermerkt und vom Vorhabenträger bei der weiteren Planung berücksichtigt.
0	Allgemein	1051	35	Handwerkska mmer Braunschwei g-Lüneburg- Stade	Zur genauen Maßnahmenabstimmung bitten wir um Kontaktaufnahme mit den betroffenen Betrieben zwecks Baustelleneinrichtung, Zuwegung und Terminplanung bei der Ausführung der notwendigen Arbeiten. Dazu sollte der Vorhabenträger einen Ansprechpartner für die Bauleitung mitteilen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise werden vermerkt und vom Vorhabenträger bei der weiteren Planung berücksichtigt.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.3.1	Bodenschutz	1052	44	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie	<p>Aus Sicht des Fachbereiches Landwirtsch./Bodenschutz wird zu o.g. Vorhaben wie folgt Stellung genommen: Die in der UVS vorgenommene bodenfunktionale Betrachtung wird begrüßt. Um die erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Böden möglichst gering zu halten, empfehlen wir die deutlichere Aufnahme von bodenspezifischen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen in die Unterlagen (z.B. Kapitel 5.3.3 der RVU und in der UVS). Wir empfehlen die Verdeutlichung der Notwendigkeit einer frühzeitigen und aktiven Beteiligung der Belange des vorsorgenden Bodenschutzes bei der Planung, der Durchführung auf der Baustelle und der Kontrolle der Flächenwiederherstellung. Bei der Umsetzung des Vorhabens sollte folglich eine bodenkundliche Baubegleitung eingebunden werden. Ziel der bodenkundlichen Baubegleitung ist es, die Belange des vorsorgenden Bodenschutzes im Rahmen von Baumaßnahmen zu erfassen, zu bewerten und negative Auswirkungen auf das Schutzgut Boden durch geeignete Maßnahmen zu vermeiden. Konkret sollen negative stoffliche und bodenphysikalische Bodenveränderungen vermieden bzw. minimiert sowie natürliche Bodenfunktionen wiederhergestellt oder erhalten werden. Als fachliche Grundlage sollte DIN 19639 „Bodenschutz bei Planung und Durchführung von Bauvorhaben“ dienen. Der Geobericht 28 „Bodenschutz beim Bauen“ des LBEG dient zudem als Leitfaden zu diesem Thema in Niedersachsen (www.lbeg.niedersachsen.de > Karten, Daten & Publikationen > Publikationen > GeoBerichte > GeoBerichte 28).</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise werden vermerkt und vom Vorhabenträger bei der weiteren Planung berücksichtigt.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.3.1	Bodenschutz	1053	44	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie	Es wird zudem empfohlen, die Erstellung eines Bodenschutzkonzeptes in den Unterlagen aufzuführen. Mithilfe eines Bodenschutzkonzeptes können frühzeitig die bodenschutzrelevanten Faktoren ermittelt sowie Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Bodenbeeinträchtigungen festgelegt werden. Inhalt eines solchen Konzeptes ist z.B. eine Beschreibung des physikalischen, chemischen und biologischen Ausgangszustands der von der Planung betroffenen Böden, die Darlegung konkreter an die Bodeneigenschaften angepasster Schutzmaßnahmen oder eine Beschreibung geeigneter Rekultivierungsmaßnahmen der nur temporär genutzten Flächen. Es wird empfohlen, die bodenkundliche Baubegleitung bereits bei der Erarbeitung des Bodenschutzkonzeptes einzubeziehen. Das zu erarbeitende Bodenschutzkonzept sollte hierbei auf Grundlage der entsprechenden fachlichen Regelwerke, ins-besondere der DIN 19639 und der entsprechenden Bodenuntersuchungen erstellt werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Ein Bodenschutzkonzept sollte Bestandteil der Planfeststellung sein. Die Hinweise werden vermerkt und vom Vorhabenträger bei der weiteren Planung berücksichtigt.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.3	Boden und Fläche	1054	44	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie	Aus Sicht des Fachbereiches Bauwirtschaft wird zu o.g. Vorhaben wie folgt Stellung genommen: Im Untergrund der Planungsvarianten für die Ortsumgehungen Luhdorf und Pattensen sind uns keine löslichen Gesteine bekannt. Es besteht keine Erdfallgefahr (Gefährungskategorie 0 gemäß Erlass des Niedersächsischen Sozialministers "Baumaßnahmen in erdfallgefährdeten Gebieten" vom 23.2.1987, AZ. 305.4 - 24 110/2 -). Auf konstruktive Sicherungsmaßnahmen bezüglich Erdfallgefahr kann daher im Rahmen des Bauvorhabens verzichtet werden. Nach den uns vorliegenden Unterlagen (Kartenserver des LBEG) steht in einigen der Planungsbereiche lokal setzungsempfindlicher Baugrund an. Es handelt sich hierbei um anthropogene Auffüllungen, Torf, Mudde, Schlick und Lockergesteine mit geringer Steifigkeit wie z.B. Lösslehm, Auelehm.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise werden vermerkt und vom Vorhabenträger bei der weiteren Planung berücksichtigt.
4.1.3	Boden und Fläche	1055	44	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie	Für Bauvorhaben sind die gründungstechnischen Erfordernisse im Rahmen der Baugrunderkundung zu prüfen und festzulegen. Für die geotechnische Erkundung des Baugrundes sind die allgemeinen Vorgaben der DIN EN 1997-1:2014-03 mit den ergänzenden Regelungen der DIN 1054:2010-12 und nationalem Anhang DIN EN 1997-1/NA:2010-12 zu beachten. Der Umfang der geotechnischen Erkundung ist nach DIN EN 1997-2:2010-10 mit ergänzenden Regelungen DIN 4020:2010-12 und nationalem Anhang DIN EN 1997-2/NA:2010-12 vorgegeben. Vorabinformationen zum Baugrund können dem Niedersächsischen Bodeninformationssystem NIBIS (https://nibis.lbeg.de/cardomap3/) entnommen werden. Diese Stellungnahme ersetzt keine geotechnische Erkundung des Baugrundes.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise werden vermerkt und vom Vorhabenträger bei der weiteren Planung berücksichtigt.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5.4.3	Energie	1056	44	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie	Aus Sicht des Fachbereiches Bergaufsicht CLZ wird zu o.g. Vorhaben wie folgt Stellung genommen: Im kompletten Planungsgebiet liegen Erdgashochdruckleitungen der Hansewerk AG, Gasunie Deutschland GmbH & Co. KG und NEL Gastransport GmbH. Nach den geltenden Vorschriften ist bei Leitungen ein Schutzstreifen zu beachten. Der Schutzstreifen ist von jeglicher Bebauung und von tiefwurzelndem Pflanzenwuchs freizuhalten. Wir bitten Sie, sich mit den Unternehmen in Verbindung zu setzen und ggf. die zu treffenden Schutzmaßnahmen abzustimmen. Weitere Anregungen oder Bedenken aus Sicht unseres Hauses bestehen unter Bezugnahme auf unsere Belange nicht.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise werden vermerkt und vom Vorhabenträger bei der weiteren Planung berücksichtigt. Die TÖB bzw. deren Tochtergesellschaften wurden mit Schreiben vom 27.02.2020 und 14.04.2020 am ROV beteiligt.
0	Allgemein	1058	45	Landesamt für Geoinformati on und Landesverme ssung Niedersachse n Regionaldirek tion Lüneburg	Zu der mir übermittelten Fachplanung gebe ich folgende Anregungen, Hinweise und Bedenken: Sie verwenden einen sehr alten Quellenvermerk auf den Kartendarstellungen und Luftbildern. Außerdem fehlt das jeweilige Herausgabehjahr. Bitte verwenden Sie den Aktuellen. Bei Verwendung der Geobasisdaten (Kartendarstellungen) der Nds. Vermessungs- und Katasterverwaltung bitte ich den Quellvermerk gem. den Datenbenutzungsbedingungen in jeder Karte/Luftbild anzubringen: Quelle: Auszug aus den Geodaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen, © 20 .. Logo LGLN https://www.lgln.niedersachsen.de/wirueberuns/verwendungsundgeschaeftsbedingungen/--97401.htm Eine Internetpräsentation hat zudem einen deutlich sichtbaren und in angemessener Größe gestalteten Link auf die Homepage des LGLN (www.lgln.niedersachsen.de) zu enthalten.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise werden vermerkt und vom Vorhabenträger bei der weiteren Planung berücksichtigt. Der Quellenvermerk wird in zukünftigen Unterlagen korrigiert.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5.3.1	Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Fischerei	1059	61	Landwirtschaftskammer Niedersachsen Bezirksstelle Uelzen	Eine fachlich begründbare Aussage zu den landwirtschaftlichen Betroffenheiten im Untersuchungsraum, in Abwägung zu den denkbaren Trassenvarianten, geht im Rahmen dieser Vorhabens-Planung weit über das Maß einer Trägerbeteiligung hinaus. Angesichts der Vorhabens-Dimension, der Größe des Untersuchungsraumes (Ihrer Angabe nach ca. 1150 ha) und der umfänglichen Anzahl denkbarer Trassenvarianten halten wir die Erstellung eines landwirtschaftlichen Fachbeitrages ergänzt um eine landwirtschaftliche Betroffenheitsanalyse für dringend erforderlich. Dies entspräche dem Vorgehen im Hinblick auf den landwirtschaftlichen Belang analog zu ähnlich gelagerten Vorhaben, wie z.B. der Ortsumgehung Bundesstraße B3 Elstorf. Wie in bisherigen Verfahren, sollte aus unserer Sicht auch bei diesem der Landwirtschaftliche Belang über einen landwirtschaftlichen Fachbeitrag mit Betroffenheitsanalyse bearbeitet werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Belange der Landwirtschaft sind bei der Variantenprüfung zu berücksichtigen. Ein landwirtschaftlicher Fachbeitrag ist im ROV aus rechtlichen Gründen nicht zwingend erforderlich. Die Betroffenheiten der Landwirtschaft sind nach Auswahl einer grundsätzlich raumordnerisch verträglichen Variante in den weiteren Planungsschritten zu untersuchen. Es wird maßstabsbedingt verallgemeinert davon ausgegangen, dass die Betroffenheiten geringer ausfallen, je kürzer die gewählte Strecke der Ortsumgehungen ist. Die betrieblichen Auswirkungen und die entsprechenden Ausgleichsmaßnahmen (Flurbereinigung) können erst verlässlich erfasst werden, wenn sämtliche Betroffenheiten, z.B. durch Kompensationsmaßnahmen, ermittelt sind. Dies ist erst im Zuge der Planfeststellung möglich. S. auch Abwägung zur Einwand_ID 1092
5.3.1	Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Fischerei	1060	73	Nds. Landesforstern. Forstamt Sellhorn	In Absprache mit dem LWK-Forstamt Nordheide-Heidmark sind waldrechtliche Belange von der vorgelegten Planung betroffen. Daher enthält diese Stellungnahme folgende Hinweise zur weiteren Vorgehensweise. Momentan findet sich in den vorgelegten Unterlagen keine Berücksichtigung des waldrechtlichen Abwägungserfordernisses nach § 8 (3) NWaldLG. Aufgrund der inhomogenen Situationen im Vergleich der einzelnen Varianten, ist es angezeigt, dieses Abwägungserfordernis in das Variantenstudium einzubeziehen und das NWaldLG als Rechtsgrundlage aufzuführen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Waldbelange sind in die Bewertung bzgl. des Variantenvergleichs eingegangen. Berücksichtigt wurden dabei sowohl die Wertstufen der Wald-Biotoptypen als auch die Raumwiderstände, die etwa bei historischen Waldstandorten als sehr hoch eingestuft wurden. Es wurde die Zerschneidung von Waldflächen berücksichtigt. Eine Zerschneidung auf kürzerer Strecke wurde aufgrund des geringeren Flächenverlustes besser bewertet. Soweit besonders schutzwürdige Bereiche betroffen sind, sollte dies bei der Variantenprüfung Berücksichtigung finden. In diesem Zusammenhang ist auch auf den Einwand 1138 hinzuweisen. Im Übrigen ist über die Waldumwandlung nach § 8 (3) NWaldLG jedoch erst im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu entscheiden.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5	Raumordnung	1061	64	Naturfreunde Deutschland Ortsgruppe Nordheide	Vor einigen Monaten wurde mir eine Ausgabe des RROP 2025 zugesandt, welche nicht gilt. Vom Ministerium für Ernährung usw. erhielt ich heute eine gültige Fassung per E-Mail. Bei Ihnen habe ich heute eine Ausgabe auf Papier beantragt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Eine Papierfassung des gültigen RROP 2025 wurde wie gewünscht an den Einwender verschickt.
5.2.1	Landesweiter Freiraumverb und	1062	64	Naturfreunde Deutschland Ortsgruppe Nordheide	In dieser dritten Stellungnahme gehe ich auf dasjenige ein, was mir die gültige Ausgabe des RROP 2025 vorgibt. Gegenstandslos geworden sind die Ausführungen zu den RROP2025-Ziffern 3.1.1.1. 03, aber eben auch nur diese! Wie Sie wissen, richtete sich die Kritik unserer Vereinigung gegen die OU LU. Dabei bleibt es.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	
5	Raumordnung	1063	64	Naturfreunde Deutschland Ortsgruppe Nordheide	Sämtliche 3 Alternativtrassen würden das FFH-Gebiet Luhe durchqueren. Diese drei – einzigen – Alternativtrassen verstoßen gegen die Ziele der Raumordnung und sind gem. § 15 ROG als nicht ernsthafte Trassenalternativen von Ihnen (von Amtswegen!) auszusortieren. Die „Soll“- Vorschrift des § 15 ROG wird nach der ständigen Rechtsprechung des BVerfG zur „Muss“- Vorschrift, weil es keinen Abwägungs-Spielraum gibt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung zur Einwand_ID 1030
5.2.3	Natur und Landschaft	1064	64	Naturfreunde Deutschland Ortsgruppe Nordheide	Dies ergibt sich aus Folgendem: Das FFH-Gebiet Luhe ist auf der Karte entweder mit grünen Rhomben oder mit grünen und orangen Rhomben linienförmig umschlossen. Es wird auf die Textziffer 3.1.2. 06 verwiesen. Unter dieser Ziffer wird klargestellt, dass es sich bei diesem Gebiet um ein Vorranggebiet für Natur und Landschaft handelt. Dieser Text ist fett gedruckt. Demzufolge handelt es sich um ein Ziel der Raumordnung. Dieses Ziel der Raumordnung ist sachlich und räumlich hinreichend - dank sehr genauer Kartenkennzeichnung und unmissverständlicher Formulierung- bestimmt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung zur Einwand_ID 1030

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5	Raumordnung	1065	64	Naturfreunde Deutschland Ortsgruppe Nordheide	Hierzu die klarstellende Vorgabe des NDS Ministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz im Internet: „Aufgrund ihrer Bindungswirkung müssen Ziele der Raumordnung vom Träger der jeweiligen Raumordnungsplanung abschließend abgewogen worden sein. Auf nachfolgenden Planungsebenen ist zwar eine Konkretisierung von Zielen der Raumordnung möglich, aber keine erneute Abwägung, in der sie etwa ganz oder teilweise zurückgestellt werden könnten.“ Diese Klarstellung beruht bekanntlich auf ständiger VG-Rechtsprechung.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung zur Einwand_ID 1030
5.2.3	Natur und Landschaft	1066	64	Naturfreunde Deutschland Ortsgruppe Nordheide	Daraus folgt, dass der Vorhabenträger nicht die Ansicht vertreten darf und kann, dass mittels irgendwelcher Gutachten doch noch irgendeine Chance bestehen könnte, durch dieses FFH-Gebiet eine Straße zu bauen – und damit die Ziele der Raumordnung zumindest teilweise zurückstellen könnte. Anders wäre das, wenn das FFH-Gebiet Luhe nicht als Ziel der Raumordnung gekennzeichnet wäre. Dann wäre nicht abschließend abgewogen worden, und es gäbe möglicherweise eine erneute Abwägungsmöglichkeit hinsichtlich der Frage, ob eine querende Straße umweltverträglich sei oder nicht. Ich beantrage deshalb gem. § 15 ROG erneut, aus dem ROV die drei Alternativtrassen, welche das FFH-Gebiet Luhe queren würden, zu entfernen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1030

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5	Raumordnung	1067	64	Naturfreunde Deutschland Ortsgruppe Nordheide	Diese 4. Und letzte Stellungnahme wird nichts Neues bringen. Sie soll vor allem die Einwendungen der 1. und 3. Stellungnahme zusammenfassen und so der Arbeitserleichterung dienen. Wir sagen noch einmal: Sämtliche drei das FFH-Gebiet Luhe querende „Alternativ“-Trassen zur OU LU sind aus dem ROV heraus zu nehmen, weil sie nicht mit den Erfordernissen der RO übereinstimmen, und dies wiederum, weil sie den Zielen der RO widersprechen. Wir stellen nochmals voran, was laut Gesetz und lt. Verlautbarung des NDS-Ernähr.- Ministeriums im Internet gilt: „Aufgrund ihrer Bindungswirkung müssen Ziele der RO sachlich und räumlich hinreichend bestimmt sein oder bestimmbar sein und abschließend abgewogen worden sein. Auf nachfolgenden Planungsebenen ist zwar eine Konkretisierung von Zielen der RO möglich, aber keine erneute Abwägung, in der sie etwa ganz oder teilweise zurückgestellt werden könnten.“	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1030
5.2.1	Landesweiter Freiraumverb und	1068	64	Naturfreunde Deutschland Ortsgruppe Nordheide	Hier nun nochmals die Auflistung der Ziele, ja, ausschließlich der Ziele, der RO, die beim ROV OU LU zu beachten sind: 1. Biotopverbund, grüne flächige Färbun: Die Beikarte 1 zum RROP 2025 weist das FFH-Gebiet Luhe als Vorranggebiet Biotopverbund aus und verweist auf den Textteil 3.1.2. Ziff. 03. Der Text weist das gesamte Gebiet als geschützt aus und sagt u.a.: ...“ Einer weiteren Verringerung und Zergliederung wertvoller Landschaftsteile ist entgegen zu wirken“... Die Querung mittels einer Autostraße würde „verringern“ und „zergliedern“. Die Planung käme einer - verbotenen - erneuten Abwägung und einer - verbotenen - teilweisen Zurückstellung von Zielen der RO gleich.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung zur Einwand_ID 1030

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5.2.1	Landesweiter Freiraumverb und	1069	64	Naturfreunde Deutschland Ortsgruppe Nordheide	2. Zeichner. Darstell. Orange flächige Färbung/Rhomben orange-grün, linienha: Die Karte verweist auf den RROP 2025-Textteil 3.1.3. Ziff. 01. Der Schluss-Satz sagt alles: „Diese Gebiete sind entsprechend der jeweiligen Erhaltungsziele zu sichern!“ Die Querung mittels einer Autostraße würde dem Sicherungsgebot zuwiderlaufen. Die Planung käme einer - verbotenen - erneuten Abwägung und einer - verbotenen - teilweisen Zurückstellung der Ziele der RO gleich.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung zur Einwand_ID 1030
5.2.3	Natur und Landschaft	1070	64	Naturfreunde Deutschland Ortsgruppe Nordheide	3. Zeichner. Darstell. Rhomben orange-grün und nur grün sowie flächige senkrechte Grünschraffieru: Die Karte verweist auf den RROP-Textteil 3.1.2. Ziff. 06. Dieser sagt: „Diese Gebiete sind als Vorranggebiet Natur und Landschaft festgelegt.“	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung zur Einwand_ID 1030
4	Naturschutz	1071	64	Naturfreunde Deutschland Ortsgruppe Nordheide	Hier werden die Verfechter einer neuen Autostraße von Winsen nach Thieshope gewiss ansetzen, vor allem mit vom Vorhabenträger bezahlten Gutachten. Die naturschützerische Argumentation überlassen wir den Kollegen/innen anderer Verbände. Wir machen aber darauf aufmerksam, dass der § 34 Abs. 3 BNatSchG nicht zu überwinden sein dürfte, weil der Vorhabenträger mindestens eine mögliche Alternativtrasse nicht in das Verfahren mit eingebracht hat (siehe unsere 2. Stellungnahme).	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung zur Einwand_ID 1030
5	Raumordnung	1072	64	Naturfreunde Deutschland Ortsgruppe Nordheide	Entscheidend sind u.E. die Absätze 1 und 2. Es liegt eine derartig genaue sachliche und räumliche Bestimmtheit der bezeichneten Ziele der RO vor, dass wir keine Möglichkeit sehen, eine dieser drei „Alternativ“-Trassen zum Gegenstand einer Entscheidung nach § 11 NROG zu machen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1030

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1073	13	BUND Regionalverb and Elbe- Heide	Die Daten der Verkehrszählungen sind mangelhaft erhoben worden Die durchgeführten Befragungen zum Zwecke der Analyse der Verkehrsbeziehungen sind von mangelhaftem wissenschaftlichen Niveau. Diese wurde von Schülern durchgeführt. Dabei traten zwei grundlegende Probleme auf: 1) Für den Güterverkehr wurden die falschen Zeiten erfasst. Logistikverkehre haben ihre Spitzenstunden morgens zwischen 4:00 und 8:00 sowie nachmittags zwischen 15:00 und 19:00. Insbesondere das Vormittagsspitzenstundenintervall konnte von Schülern nicht erfasst werden.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Die Verkehrsanalyse umfasste einerseits Knotenstromzählungen (06:00 Uhr bis 10:00 Uhr und 14:00 Uhr bis 18:00 Uhr) und andererseits acht Querschnittszählungen mit Seitenradargeräten. Mit diesen wurden - wie auf Seite 4 des Gutachtens dargestellt ist - im Zeitraum von Donnerstag, den 5. Mai bis Mittwoch, den 11. Mai durchgängig der Verkehr erhoben. Somit sind auch die Nachtzeiten über mehrere Tage abgedeckt.
7	Verkehr	1074	13	BUND Regionalverb and Elbe- Heide	2) Die Befragungen dürften einen hohen Anteil an Fehlangaben enthalten. So ist der Autor dieser Stellungnahme auch gefragt worden, wohin er als nächstes fährt. Dies im Bereich südlich der Autobahnanschlussstelle Winsen/Ost. Die sachlich korrekte Antwort, die erteilt wurde, war nach Winsen (Luhe), weil der Autor dort als nächstes auf der anderen Autobahnseite tanken wollte. Anschließend kehrte der Autor zur südlichen Autobahnauffahrt zurück, ohne erneut befragt zu werden, und fuhr zu seinem eigentlichen Ziel, der Stadt Lüneburg. Dies wurde nicht erfasst. Analoge Erhebungsfehler dürften gehäuft, insbesondere bei dem vorliegenden Autohof und dem Schnellrestaurant vorgekommen sein. Es ist für eine rechtlich abgesicherte Untersuchungsgrundlage notwendig, eine aktuelle Knotenstromanalyse auf Basis anonymisierter Videoaufnahmen durchzuführen, wie es Stand der Technik ist und nicht mit „billig“-Erhebungen durch Schülern in einem ausgewählten Zeitintervall zu arbeiten.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Das angewandte Untersuchungsdesign entspricht den Vorgaben des Bundes und des Landes für Verkehrsuntersuchungen, die in den Empfehlungen für die Durchführung von Verkehrserhebungen (EVE) nachzulesen sind. Gleichwohl ist es richtig, dass bei der Aktualisierung des Gutachtens eine videogestützte Verkehrserhebung durchgeführt würde.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1075	13	BUND Regionalverb and Elbe- Heide	Die Daten der Verkehrszählungen sind veraltet: Die Daten der Verkehrserhebung sind aus dem Jahr 2011. Die Teilerhebung 2013 im Bereich der Osttangente zur Bewertung der Veränderung der Verkehrsströme ist insofern unzulässig, da sie eine allgemeine Veränderung der Verkehrsströme im gesamten Untersuchungsbereich nicht zulässt. Ohne diese ist aber eine qualifizierte aktuelle raumordnerische Bewertung nicht möglich. Exemplarisch seien hier die Erhebungsdaten der L 215 östlich von Thieshope genannt. Hier liegen Erhebungsdaten aus verschiedenen Verkehrsuntersuchungen von 1999 bis 2016 vor. Die Belastung pro Tag hat sich dort von 1999 bis 2016 von 5017 auf 8100 Fahrzeuge erhöht, eine Steigerung um 60 % innerhalb von 17 Jahren.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2011 wurde für eine Variantenuntersuchung aufgestellt. Für diesen Untersuchungszweck ist die Datenbasis ausreichend, da zurzeit keine rechtlich relevanten Fragestellungen, wie zum Beispiel die Frage von Lärmschutz etc., explizit behandelt werden. Es liegen aus diversen Verkehrsuntersuchungen im Stadtgebiet von Winsen (Luhe) aktuellere Verkehrszahlen vor. Gleichzeitig führt das Land Niedersachsen im Rahmen des sogenannten Verkehrsmonitorrings regelmäßig Verkehrserhebungen im Zuge von Landesstraßen durch. Auch diese Daten, z. B. im Zuge der L 215, sind aus dem Jahr 2019 bekannt. Anhand dieser Daten zeigt sich, dass das Niveau auf der L 215 im Bereich Pattensen um ca. 11 % gestiegen ist. Gleichwohl muss die Verkehrsuntersuchung in der Vorbereitung auf das Planfeststellungsverfahren aktualisiert werden.
7	Verkehr	1076	13	BUND Regionalverb and Elbe- Heide	Hierbei ist zu bemerken, dass für den Zweig L 215 westlich von Pattensen die Erhebungswerte in der Verkehrsuntersuchung dieses Raumordnungsverfahrens 2011 hier im Vergleich deutlich zu niedrig für den heutigen Stand sind. Dies lässt sich nicht alleine durch den Abschnitt Pattensen - Holtorfsloh erklären. Das Raumordnungsverfahren ist, um rechtssicher zu sein, mit aktuellen Verkehrserhebungen zu überarbeiten.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1075

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1077	13	BUND Regionalverb and Elbe- Heide	Die aus den Daten der Verkehrszählungen abgeleiteten Prognosen für Verkehr und Lärm sind aufgrund der Ausgangsfehler ebenfalls fehlerhaft: Aufgrund der mangelhaften Ausgangsdaten der Verkehrserhebungen besitzen alle nachfolgenden Prognosen, von der Verkehrsprognose ausgehend bis hin zu den Umweltprognosen (Lärm!) keine ausreichende Güte für ein rechtlich sicheres Raumordnungsverfahren. Spätestens bei einer Klage gegen eine Planfeststellung auf Basis eines Raumordnungsverfahrens mit dieser Datengüte wird das Genehmigungsverfahren scheitern.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die Verkehrsdaten dienen einem Variantenvergleich im Rahmen eines Raumordnungsverfahrens. Im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens ist das Verkehrsgutachten zu aktualisieren und auch auf den Prognosehorizont 2030 zu beziehen.
2	Straßenplanu ng	1078	13	BUND Regionalverb and Elbe- Heide	Es fehlt eine echte Umgehungsstraße um Winsen (Luhe) als minimalistische Variante. Diese ist gleichrangig zu untersuchen um rechtssicher zu sein: Es fällt auf, dass die nahe liegende Umgehungsvariante nicht in den Alternativen aufgeführt ist. Dies ist nach der Querung der Luhe eine Weiterführung westlich von Winsen (Luhe) und östlich von Pattensen und Scharmbeck an die Autobahn 39 Abfahrt West. Sie ist in der Karte grün eingezeichnet. Es ist dabei zu beachten, dass die Linie keine konkrete Streckenführung darstellt, sondern nur das Leitungsprinzip. So könnte auch die Autobahnanschlussstelle West wie in Variante 8 weiter nach Osten verschoben werden.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Die vorgeschlagene Trassenführung erreicht das Ziel der Verkehrsentlastung nicht. Bei dieser Variante würde der Verkehr nicht aufgenommen werden. Zudem gäbe es eine höhere Flächeninanspruchnahme durch den längeren Verlauf. Es gäbe auch keine Entlastung für Scharmbeck. Die Ortsumfahrung Pattensen wäre trotzdem erforderlich. Die Variante würde nur eine geringfügige Entlastung der betroffenen Ortschaften schaffen. Derzeit wird viel Verkehr über die K 84 und die Luhdorfer Straße geführt, der so nicht aufgenommen wird. Die vom Einwender genannte Variante 8 wurde aus dem Grunde ausgeschlossen, dass eine zusätzliche Anschlussstelle erforderlich gewesen wäre, was von der zuständigen NLStBV Verden nicht in Aussicht gestellt wurde. Die Abstände zwischen den einzelnen Anschlussstellen hätten die in den Richtlinien zur Anlage von Autobahnen (RAA) festgelegten Mindestabstände von 5 Kilometern unterschritten. Somit würde die vom Einwender vorgeschlagene Variante ebenfalls nicht zum Tragen kommen. Neben Variante 8 wurden auch die Varianten 7 (Zerschneidung eines VRG Rohstoffsicherung) und 9 (übermäßig erhöhte Baukosten) ausgeschlossen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1079	13	BUND Regionalverband Elbe-Heide	In der Darstellung sind drei Punkte mit P in einem grünen Kreis dargestellt. Hier bietet es sich bei dieser Lösung an Park+Ride-Plätze einzurichten. Damit könnte man einen Bus-Ringverkehr für Pendler und Kunden der Winsener Innenstadt einrichten, der ausgehend vom Bahnhof Winsen über die Osttangente die neue Umgehungsstraße und die L 217 nördlich von Scharmbeck und dem Bereich um Famila wieder zum Bahnhof zurückkehrt. Damit könnten erhebliche Verkehre aus dem Stadtbereich von Winsen herausgenommen und vor der Stadt aufgefangen werden. Im Prinzip könnte man sogar mittelfristig zum Beispiel durch Parkplatzsteuerung eine innerstädtische Vorzugslage für E-Mobilität schaffen, bei der KFZ mit Verbrennungsmotor innerstädtisch nur auf begrenzte Parkkapazitäten zurückgreifen können und auf den P+R-Parkplätzen parken müssen. Diese Variante lässt auch deutliche Entlastungseffekte auf dem Abschnitt Pattensen Scharmbeck-AS-Winsen West erwarten, die in allen anderen Varianten nicht in dem Maße vorliegen. Diese von uns vorgeschlagene Variante ist gleichartig im Detaillierungsgrad zu prüfen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Die verkehrliche Wirkung der vorgeschlagenen Variante wird nicht deutlich. Es ist fraglich, welche Verkehre diese Variante aufnehmen soll. Eine Ausführung wie vom Einwender beschrieben (P+R-Parkplätze, Busverbindungen) erscheint nicht zielführend, um die Verkehrsbelastung der betroffenen Ortschaften zu verringern. Ob Pendelnde und Kundschaft mit Ziel Winsener Stadtbereich das Angebot einer P+R-Anlage bzw. eines Bus-Ringverkehrs annehmen, erscheint ebenfalls fraglich. Zudem soll vor allem der LKW-Verkehr aus den Ortschaften herausgeholt werden. Die vorgeschlagene Variante würde am LKW-Verkehr durch die betroffenen Ortschaften nichts ändern. Dieser wird eher dazu tendieren, weiterhin durch die betroffenen Orte zu fahren, da diese Variante keinen verkehrlichen Nutzen für den LKW-Verkehr aufweist. S. Abwägung zur Einwand_ID 1078

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1080	13	BUND Regionalverband Elbe-Heide	Der Bereich der Luhe ist per Tunnel zu queren: Die Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 verlangt in Artikel 6 zwingend die Alternativenprüfung. Wir sehen als eine Alternative, eine Querung durch das FFH-Gebiet Luhe und Untere Neetze zu realisieren, in der Schaffung eines Tunnelbauwerkes. Dieses hat die Vorteile, dass es erfahrungsgemäß rechtlich realisierbar ist, da in der Regel bei korrekter Ausführung keine Belastungen beim Bau für das FFH-Gebiet auftreten müssen. Im Betrieb ist es dann sogar einer Brückenlösung überlegen, da hier im Normalbetriebsfall ohnehin, aber auch im Notfall (Unfall eines KFZ) im Gegensatz zu einem Brückenbauwerk keine Beeinträchtigung des FFH-Gebietes zu erwarten ist. Wir fordern somit im Falle einer Planung die Querung der Luhe mit einem Tunnelbauwerk. Quellenverzeichnis (2018) L 215 n Ortsumgehung Thieshope Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung für den Landkreis Harburg Betrieb Kreisstraßen Rathausstraße 60 21423 Winsen (Luhe) (2006). RICHTLINIE 92/43/EWG DES RATES vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Mit Blick darauf, dass es hier um die Querung eines Fließgewässers mit den dazugehörigen Uferbereichen geht, erscheint fraglich, dass mit Blick auf den Planungsraum eine Führung als Tunnel praktisch in Frage kommt. Eine solche Variante dürfte zudem aus Kostengründen ausscheiden. Im ROV wird eine Planung der Luhequerung als Tunnel nicht behandelt. Diese Alternative wäre in der Planfeststellung im Rahmen der Ausführungsplanung zu prüfen. Unabhängig von einer Führung im Tunnel oder über eine Brücke ist in der Planfeststellung zu prüfen, ob die Annahmen und Auswirkungen mit jenen des ROV kohärent sind. Sollte das Vorhaben sich inhaltlich zu weit von den Annahmen des ROV entfernen, ist darzulegen, ob das Ergebnis des ROV noch gültig ist. Dementsprechend kann man im Rahmen der Planfeststellung zu dem Ergebnis kommen, dass ein Tunnel unter raumordnerischen Gesichtspunkten die verträglichere Variante ist und mit den Erkenntnissen des ROV vereinbar ist.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.8	Natura 2000	1081	63	NABU Gruppe Winsen e.V.	Der NABU, Gruppe Winsen e.V. lehnt die in den Antragsunterlagen vorgesehene Vorzugsvariante 1 – L und 1.1 – P für die Ortsumgehung südlich von Luhdorf und Pattensen ab. Begründung: Der vorgesehene Vorzugskorridor 1- L zerschneidet südlich von Luhdorf das FFH – Gebiet Nr. 212 „Gewässersystem der Luhe und der unteren Neetze“. Vorgesehen sind hierfür die Überquerung der FFH-Fließgewässer „Aubach, Luhe und Luhe Kanal“ drei Brückenbauwerke mit einer Gesamtlänge von ca. 370 m. Die Brückenbauwerke sind mit einer Höhe von 9 m, ohne Lärmschutzwand und einer Trassenbreite der Straße von 60 m geplant. Dieser Eingriff führt zu einer massiven Beeinträchtigung des FFH-Gebietes.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Es findet eine optische Beeinträchtigung durch das Brückenbauwerk statt. Insgesamt überwiegen jedoch in der Bewertung die Vorteile bei der gewählten Trassenführung gegenüber anderen Trassen. Zur Überquerung der einzelnen Gewässer Luhekanal, Luhe sowie Aubach werden Brückenbauwerke erforderlich. Die lichten Weiten der Bauwerke werden so gewählt, dass die Widerlager außerhalb des FFH-Gebietes liegen. Bei der Trassierung der Bauwerke wurde die ökologische Durchlässigkeit nach dem MAQ 2008: Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen beachtet. Demnach sind für Feuchtgebiete min. L = 30 m; für Grünunterführungen min. L = 50 m breite Querungen vorzusehen. Die Höhen sollten ab H = 5 m (besser mit H = 10 m) gewählt werden. Entlang der Gewässer sind Bermen für Fischotter, hochwasserfrei einzuplanen. Für die Höhenlage der Gradienten wurden somit mehrere Lösungen untersucht, welche von einer flachen Führung mit einer lichten Höhe von LH = 1,50 m unter den Bauwerken bis zu einer Höhe LH = 4,50 m bis 5,00 m reichen. Zuzüglich der erforderlichen Konstruktionshöhen der Brückenbauwerke ergeben sich hieraus Höhen von h = 3,00 m bis maximal h = 7,50 m über dem Gelände. Hierbei ist zu betrachten, dass für die Gewässer Luhekanal und Luhe begleitende Wirtschaftswege mit zu unterführen sind. Die Gradienten verläuft hierbei im Bereich der Niederung des Aubaches als Überspannung des FFH-Gebietes auf einer Länge von 240 m zunächst mit einer flacheren Höhe von H = 1,50 m und steigt in Richtung Luhe an, wobei der gewässerbegleitende Suhrfeldweg (LH = 4,50 m) noch unterführt werden kann. Die lichte Weite des Brückenbauwerkes für die Luhe ergibt sich hierbei mit LW = 50 m. Im weiteren Verlauf steigt die Gradienten zur maximalen Höhenlage von h = 7,50 m zur Unterführung des Luhekanal mit dem begleitenden Falkenbergsweg (LH = 4,50 m) an. Hinter dem Bauwerk wird der Gradientenverlauf wieder auf die leichte Dammlage der Streckenführung mit ca. 1,00 m bis 1,50 m über dem Gelände abgesenkt. Gem. § 34 BNatSchG sind Vorhaben unzulässig, wenn sie mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebietes unverträglich sind. Im Rahmen der FFH-Vorprüfung wurde klargestellt, welches die konkreten Schutzziele sind und unter welchen Voraussetzungen eine Beeinträchtigung im Sinne von § 34 BNatSchG vermieden werden kann. Eine rein "optische" Beeinträchtigung verstößt nicht automatisch gegen die Bestimmungen des Naturschutzrechts.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2.1	Arten	1082	63	NABU Gruppe Winsen e.V.	Die Luhe und die Nebengewässer sind durch ihre naturnahe Ausprägung und auch durch die Vorkommen von Tierarten, die nur noch selten anzutreffen sind, von herausragendem Wert. Zu erwähnen sind hier Arten die bereits auf der Roten Liste stehen wie Fluss- und Meerneunauge, Bachneunauge, Mühlkoppe, Steinbeißer und Äsche. Die Fließgewässer sind Heimat von vielen Wirbellosen wie Stein- und Köcherfliegen und Prachtlibellen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die sehr hohe Bedeutung der Luhe als Lebensraum gefährdeter Tierarten ist in Unterlage 12.1.3 dargestellt und wird somit sowohl in der Karte Raumwiderstand als auch im Variantenvergleich berücksichtigt.
4.1.2.2	Biotoptypen	1083	63	NABU Gruppe Winsen e.V.	Von den wertvollen Biotopen entlang der Gewässer nehmen verschiedene Waldtypen den größten Raum ein. Weitere wertvolle Biotope gehören den verschieden Grünlandtypen und feuchte Hochstaudenfluren an. Neben vielen anderen ist hier eine große Vielzahl von Vogelarten in großer Bestandsdichte anzutreffen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Bedeutung der Biotoptypen ist in Unterlage 12.1.2 dargestellt und im Text der UVS beschrieben, wobei die Waldbiotoptypen entlang der Gewässer nicht den größten Anteil einnehmen. Biotoptypen von allgemeiner bis geringer Bedeutung für den Naturschutz (Acker, Intensivgrünland) überwiegen in der Luhe-Aubach-Niederung.
5.2.1	Landesweiter Freiraumverbund	1084	63	NABU Gruppe Winsen e.V.	Luhe und Aubach sind im LROP 2025 als Biotopverbund festgelegt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die länderübergreifende Biotopverbundfunktion des Gewässersystems von Luhe und Aubach ist in der UVS (Unterlage 12.1, Seite 86) genannt. Der Einwand zu den drei o.g. Kriterien ist unklar, da die Beschreibung der Kriterien den Inhalten der UVS entspricht.
4.1.8	Natura 2000	1085	63	NABU Gruppe Winsen e.V.	Durch die Realisierung der Ortsumgehung kommt es zu einer ganz erheblichen Beeinträchtigung des nach EU-Recht anerkannten Schutzgebietes.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung zur Einwand_ID 1032
4.1.8	Natura 2000	1086	63	NABU Gruppe Winsen e.V.	Vorgelegte FFH-Voruntersuchung: Die FFH-Verträglichkeitsprüfung basiert zum großen Teil auf Kartierungen und Quellen die teilweise älter als 10 Jahre sind. Hier müssen zwingend aktuelle Daten zu Grunde gelegt werden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die Biotoptypenkartierung wurde in 2017 für den Südteil des Untersuchungsraumes aktualisiert. Des Weiteren erfolgte für den Südteil - in Abstimmung mit der UNB Landkreis Harburg - die Kartierung der Tierartengruppen Vögel und Fledermäuse in 2017. Für die Erstellung der FFH-Verträglichkeitsprüfung zum Entwurf (Planfeststellungsverfahren) wird eine erneute Kartierung planungsrelevanter Tierartengruppen sowie die Aktualisierung der Daten erfolgen. Für die vorläufige Einschätzung der FFH-Verträglichkeit im Rahmen der FFH-Voruntersuchung waren die Daten ausreichend bzw. bei älteren Daten wurde von einem potenziellen Vorkommen ausgegangen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.6	Landschaft	1087	63	NABU Gruppe Winsen e.V.	Landschaftsrahmenplan Landkreis Harburg: Der Landschaftsrahmenplan weist den Landschaftsbildeinheiten „Luhe“ und „Aubachtal“ eine hohe Bedeutung für das Landschaftsbild zu. Durch die Realisierung dieser Straße mit einer Länge von ca. 1900 m, einer Rampenbreite von 60 m, einer Höhe von 9 m und drei Brückenbauwerken wird das Landschaftsbild massiv zerstört! Landschaftsräume mit hoher Landschaftsqualität sind von hoher Bedeutung für das Landschaftsbild. Die Bürger verlieren damit noch den letzten Rest von intakter Natur.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die Landschaftsbildqualität der Aubach-Luhe-Niederung wurde in der UVS als hoch eingestuft (vgl. Unterlage 12.1.1). Im Variantenvergleich sind beide Varianten südlich von Luhdorf entsprechend als „sehr ungünstig“ eingestuft.
7	Verkehr	1088	63	NABU Gruppe Winsen e.V.	Verkehrsbelastungen: Die ermittelten Verkehrsbelastungen für das gesamte Untersuchungsgebiet basieren auf dem Erhebungsjahr 2010. Sie sind auch Grundlage für die Prognose Berechnung die für uns fragwürdig ist. In den letzten Jahren hat es hier große Veränderungen gegeben. Allein durch die Ansiedlung von AMAZON hat sich der Quell- und Zielverkehr stark verändert. Aus unserer Sicht ist die Ermittlung der heutigen Verkehrsbelastung einer der wichtigsten Faktoren für eine Entscheidung für dieses angedachte Projekt.	Dem Einwand wird gefolgt	Soweit es nach der erfolgten Verkehrszählung nachvollziehbar eine Veränderung der Verkehrsbeziehungen gab, sollte eine Fortschreibung der Unterlage, jedenfalls für die Planfeststellung, erfolgen. Dies ergibt sich schon daraus, dass die Prognose einen Zeitraum umfassen muss, der nach dem absehbaren Zeitpunkt der Inbetriebnahme liegt. Der Prognosehorizont 2025, der dem Landesverkehrsmodell zu Grunde liegt, erweist sich daher als unzureichend. Die Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2011 wurde für eine Variantenuntersuchung aufgestellt. Für diesen Untersuchungszweck ist die Datenbasis ausreichend, da zurzeit keine rechtlich relevanten Fragestellungen, wie zum Beispiel die Frage von Lärmschutz etc. explizit behandelt werden. Es liegen aus diversen Verkehrsuntersuchungen im Stadtgebiet von Winsen (Luhe) aktuellere Verkehrszahlen vor. Gleichzeitig führt das Land Niedersachsen im Rahmen des sogenannten Verkehrsmonitorings regelmäßig Verkehrserhebungen im Zuge von Landesstraßen durch. Auch diese Daten z. B. im Zuge der L 215 sind aus dem Jahr 2019 bekannt. Anhand dieser Daten zeigt sich, dass das Niveau auf der L 215 im Bereich Pattensen um ca. 11 % gestiegen ist. Es hat keine grundsätzliche Änderung der Verkehrsbeziehungen gegeben. Somit ist aktuell kein anderes Ergebnis in der Variantenbewertung zu erwarten. Gleichwohl muss die Verkehrsuntersuchung in der Vorbereitung auf das Planfeststellungsverfahren aktualisiert werden.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1089	64	Naturfreunde Deutschland Ortsgruppe Nordheide	Verkehrslenkende Maßnahmen: Der NABU Winsen appelliert an die Entscheidungsträger die „Variante 0“ zu überprüfen. Die einzigen Optionen, die die Konfliktsituationen lösen könnten, sind geeignete Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Verkehrslenkung um die Ortskerne von Luhdorf und Pattensen insbesondere vom Schwerlastverkehr zu befreien. Es gibt Beispiele in Niedersachsen, wo das erfolgreich umgesetzt wurde. Die Politik bleibt aufgefordert hier Lösungsmöglichkeiten zu finden. Die massiven Eingriffe in Natur- und Landschaft können dadurch vermieden und erhebliche Finanzmittel eingespart werden. Bei Erweiterung des Sach- und Kenntnisstandes behalten wir uns weitere Änderungen vor. Wir bitten um weitere Beteiligung im o. g. Verfahren.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Es trifft zu, dass die Nullvariante im Vergleich zu den Varianten der Ortsumgehungen bei allen Schutzgütern außer dem Schutzgut Menschen am günstigsten zu beurteilen ist, da keine ruhigen Bereiche zerschnitten und keine zusätzlichen Flächen in Anspruch genommen werden müssen. Beim Schutzgut Menschen wird sich die bestehende Lärmbelastung in den Ortschaften Pattensen, Luhdorf und Scharmbeck aufgrund der prognostizierten Zunahme des Verkehrs jedoch noch erhöhen. Im Prognose-Nullfall werden im Bereich der Ortsdurchfahrten von Pattensen, Luhdorf und Scharmbeck Beurteilungspegel von 64 dB(A) bis 70 d(B)A tags und von 54 dB(A) bis 60 dB(A) nachts ermittelt. Die Ortslagen Luhdorf und Scharmbeck werden insbesondere nachts maßgeblich vom Kfz-Verkehr auf der BAB A 39 belastet. Oberhalb der Grenze von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts sind Schallimmissionen nach geltender Rechtsprechung als gesundheitsgefährdend eingestuft. Deshalb wird die Nullvariante in Bezug auf das Schutzgut Mensch schlechter beurteilt als bei den übrigen Schutzgütern. Die Nullvariante wurde zwar nicht von der weiteren Betrachtung ausgeschlossen, jedoch stellt sie keine ernsthaft in Betracht kommende Alternative zu den Ortsumgehungen dar. Zudem wird darauf hingewiesen, dass Null- bzw. Null-Plus-Varianten keine eigenständigen Varianten mit Wirkungen auf den betroffenen Raum und daher nicht im ROV zu prüfen sind.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.3	Boden und Fläche	1090	4	Amt für regionale Landesentwic- klung Lüneburg	<p>Das von mir durchgeführte amtsinterne Beteiligungsverfahren hat folgende Hinweise/Anregungen aus dem Bereich der Flurbereinigung (Dezernat 4, ArL Lüneburg) ergeben: 1. In dem von den Fachplanungen betroffenen Bereich gibt es keine angeordneten Verfahren nach dem Flurbereinigungsgesetz. 2. In Bereich des Vorhabens ist bisher keine Durchführung eines Flurbereinigungsverfahrens nach § 87 FlurbG geplant bzw. abgestimmt. 3. Die vorgelegten Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen berücksichtigen bzgl. der einbezogenen Querungsbauwerke die Kosten für die Querung von Gewässern bzw. gewidmeten Straßen. Die Kreuzung/Über-/Unterführung des ländlichen Wegenetzes bzw. dessen Anpassungsbedarf ist nicht einbegriffen. Ergänzend Hinweise: 1. Mit der Anordnung eines Flurbereinigungsverfahrens nach § 87 FlurbG können Eteignungsverfahren vermieden werden. Der für das Vorhaben benötigte Landbedarf kann als milderes Mittel auf einen größeren Kreis an Eigentümern verteilt werden. 2. Mit der Anordnung eines Flurbereinigungsverfahrens nach § 87 FlurbG könne (land-)wirtschaftliche Betroffenheiten und Nachteile, die durch das Vorhaben entstehen, vermieden oder minimiert werden. 3. Das ArL Lüneburg empfiehlt, mit der Vorbereitung eines entsprechenden Verfahrens nach § 87 FlurbG parallel zu den Objektplanungen des Straßenbauvorhabens zu beginnen. Ich bitte Sie, dies bei Ihren weiteren Planungen zu berücksichtigen.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise werden vermerkt und vom Vorhabenträger bei der weiteren Planung berücksichtigt.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
0	Allgemein	1091	59	Landvolk Niedersachse n Kreisverband Lüneburger Heide e.V.	Zur aktuellen Planung Ortsumgehung Pattensen Luhdorf tragen wir aus Sicht der Landwirtschaft im Wesentlichen die bereits bekannten Bedenken vor. Zunächst wird bemängelt, dass die Planunterlagen aufgrund der Corona-Pandemie und erfolgter Kontaktsperre, seit mehr als 6 Wochen in den Rathäusern nicht oder nur sehr eingeschränkt eingesehen werden konnten. Dies widerspricht einer für alle Bürger ordnungsgemäß öffentlich ausliegenden Planung. Auch konnte kaum jemand seine Bedenken in den Rathäusern zu Protokoll geben. Das Verfahren ist daher rechtsfehlerhaft. Der Bitte um Aussetzung der vorgegebenen Frist ist nicht entsprochen worden. In anderen derzeit ausliegenden dringlichen Planungen sind Fristen ausgesetzt worden (z.B. NSG/LSG Verordnungen).	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung zur Einwand_ID 1047
4.1.3	Boden und Fläche	1092	59	Landvolk Niedersachse n Kreisverband Lüneburger Heide e.V.	Die vorliegenden Planunterlagen zeigen deutlich das Ausmaß des zusätzlich geplanten Straßenbaus der in jeder der vorgestellten Varianten einen erheblichen Flächenverbrauch, vorwiegend landwirtschaftlicher Nutzflächen, nach sich zieht.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Bzgl. des Schutzgutes Boden wurden die vom Vorhabenträger vorgeschlagenen Vorzugsvarianten 1-L und 1.1-P am günstigsten bewertet. Bei der Bewertung der Flächeninanspruchnahme wurde vor allem die Länge der untersuchten Trassenvarianten berücksichtigt. Um mögliche baubedingte Beeinträchtigungen der Böden durch Flächeninanspruchnahme zu berücksichtigen, wurde bei den erfolgten Untersuchungen eine generelle Trassenbreite von 40 m angenommen. Somit ist die spätere tatsächliche Flächeninanspruchnahme der neuen Straßen geringer. Für die Varianten 1-L wird von einer Flächeninanspruchnahme von 12 ha ausgegangen, bei der Variante 1.1-P wird von 14 ha ausgegangen. Diese Werte liegen unter denen der anderen betrachteten Varianten. Dadurch, dass Teile der vorgeschlagenen Trassen auf bestehenden Straßen verlaufen, kann der Flächenverbrauch etwas verringert werden. Ein gänzlicher Verzicht auf die Beanspruchung neuer Flächen ist jedoch nicht möglich.
5.3.1	Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Fischerei	1093	59	Landvolk Niedersachse n Kreisverband Lüneburger Heide e.V.	Zusätzlich zu den für die Straßenkörper benötigten landwirtschaftlichen Flächen werden weitere Flächen für nötige Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen dauerhaft der Landwirtschaft - als potentielle Flächen zur Nahrungsmittelgewinnung - entzogen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	In welchem Maße Kompensationsflächen für den Ausgleich von Eingriffen erforderlich sind, wird im weiteren Planungsverlauf ermittelt. Die Lage oder auch die Größe und Nutzungsart von Kompensationsflächen ist nicht Gegenstand des ROV. S. Abwägung zur Einwand_ID 1142

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5.3.1	Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Fischerei	1094	59	Landvolk Niedersachsen Kreisverband Lüneburger Heide e.V.	Wir lehnen daher jeglichen Bau von weiteren großen Umgehungsstraßen aus landwirtschaftlicher Sicht grundsätzlich ab.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Die derzeitige Belastung der Ortsdurchfahrten in Winsen-Luhdorf, Scharmbeck und Pattensen stellt ein im Sinne der Vorhabenträger berechtigtes Planungserfordernis dar. Allein aus Sicht der Landwirtschaft mögen die Nachteile der Maßnahme überwiegen, nicht jedoch im Hinblick auf die Planungsziele insgesamt. Zu den Planungszielen gehören die Verbesserung der Lebensqualität und die Erhöhung der innerörtlichen Verkehrssicherheit in den betroffenen Ortschaften, die Verbesserung der Verbindungsfunktion sowie die Sicherung der Erreichbarkeit lokaler Infrastruktur.
4.1.3	Boden und Fläche	1095	59	Landvolk Niedersachsen Kreisverband Lüneburger Heide e.V.	Der Deutsche Bauernverband und auch die Niedersächsischen Landvolkverbände weisen in ihrer Aktion: „STOPPT LANDFRASS“ auf den seit Jahren immensen Flächenverbrauch von landwirtschaftlichen Nutzflächen für Siedlungs- und Verkehrsflächen in Deutschland von über 100 ha je Tag hin. Diese Flächen werden endgültig jeglicher landwirtschaftlichen Nutzung entzogen und fehlen der Landwirtschaft für die nachhaltige Erzeugung von Nahrungsmitteln vor dem Hintergrund steigender Bevölkerungszahlen und steigendem Nahrungsmittelverbrauch.	Dem Einwand wird gefolgt	Es ist bereits eine Vorbelastung der Böden im Untersuchungsraum gegeben durch Versiegelung (Straßen und Bebauung), Schadstoff- sowie Nährstoffeinträge aus Landwirtschaft und Straßenverkehr sowie Bodenauftrag und -abbau. Diese Vorbelastungen führen zu einer Beeinträchtigung der vorhandenen Böden. Es ist zutreffend, dass die Flächen, die für den Bau der Umgehungsstraßen benötigt werden, der landwirtschaftlichen Nutzung nicht mehr zur Verfügung stehen. Bei der Wahl der vom Vorhabenträger vorgeschlagenen Vorzugsvarianten wurde auch auf die möglichst geringe Flächeninanspruchnahme geachtet, s. auch Abwägung zur Einwand_ID 1092.
7	Verkehr	1096	59	Landvolk Niedersachsen Kreisverband Lüneburger Heide e.V.	Der Landkreis Harburg ist mit über 15 Autobahnanschlussstellen, 4 Autobahnen, 4 Bundesstraßen und zahlreichen Landes- und Kreisstraßen mit Verkehrswegen reichlich ausgestattet und dürfte landesweit an der Spitze derjenigen Landkreise stehen, die das umfangreichste und dichteste Straßenverkehrswegenetz besitzen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Eine quantitative Aufzählung von Elementen der kreisweiten Verkehrsinfrastruktur ist nicht geeignet, Aussagen über die Notwendigkeit einer Ortsumgehung zur Entlastung der betroffenen Bürger*innen zu treffen. Dafür ist die örtliche Situation der Verkehrsbelastung, insbesondere durch den Schwerlastverkehr, von Bedeutung.
4.1.3	Boden und Fläche	1097	59	Landvolk Niedersachsen Kreisverband Lüneburger Heide e.V.	Die landwirtschaftlichen Flächen hingegen sind ohnehin durch bestehende Zerschneidung entsprechend vorbelastet und würden durch einen weiteren Straßenneubau wiederum erheblich beeinträchtigt werden, da viele Flächen erneut zerschnitten und die über viele Jahre gewachsenen Strukturen aufgegeben werden müssen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die Zerschneidungswirkung und der Flächenverbrauch einer neuen Straße sind nicht zu bezweifeln. Dennoch führen die Vorhabenträger gewichtige Gründe für die Planung der Ortsumgehungen an (s. Erläuterungsbericht Seite 1f.), s. Abwägung zur Einwand_ID 1094.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.3	Boden und Fläche	1098	59	Landvolk Niedersachsen Kreisverband Lüneburger Heide e.V.	Ein Straßenneubau führt in der Regel ebenfalls ein erfahrungsgemäß jahrzehntelanges Flurneuerungs- und Flurbereinigerungsverfahren nach sich, welches nach heutigen Gesichtspunkten den Zielen einer förderlichen Agrarstruktur nicht mehr gerecht wird.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Derzeit stellt das Flurbereinigerungsverfahren ein erprobtes Mittel dar, koordiniert die landwirtschaftliche Nutzung trotz des Flächenverlustes und der Zerschneidung gleichmäßig abzumildern. Es folgt jedoch in einem gesonderten Verfahren, unabhängig vom Raumordnungsverfahren.
4.1.3	Boden und Fläche	1099	59	Landvolk Niedersachsen Kreisverband Lüneburger Heide e.V.	Der Deutsche Bauernverband hat bereits in einer Petition „Landwirtschaftliche Bodennutzung – Flächenverbrauch senken und landwirtschaftliche Nutzflächen schützen“ an den Deutschen Bundestag diese seit Jahren bestehende Problematik bekräftigt und die Überbauung bisheriger landwirtschaftlicher Flächen im Außenbereich angemahnt. Viele Bürger, auch hier vor Ort, teilen diese Einschätzung.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die Vorhabenträger haben durch die Wertung eines möglichst kurzen Streckenverlaufes der Minderung des Flächenverbrauchs Rechnung zu tragen. Die Gründe zur Aufnahme der Planungen wiegen jedoch entsprechend den landwirtschaftliche Belang auf, s. Abwägung zur Einwand_ID 1094.
7	Verkehr	1100	59	Landvolk Niedersachsen Kreisverband Lüneburger Heide e.V.	Aus landwirtschaftlicher Sicht muss den Verkehrsteilnehmern zugemutet werden, die bestehenden Straßen, insbesondere die Autobahn A 7 bis zum Maschener Kreuz und dann die A 39 in Richtung Lüneburg, zu nehmen. Eine Abkürzung über Thieshope, Pattensen und Luhdorf erscheint vor dem Hintergrund des äußerst dichten Straßennetzes im Landkreis Harburg nicht notwendig. Eine Planung lediglich für einen Abweiger vor Luhdorf in Richtung Gewerbegebiet würde vielleicht den Verkehrsstrom in die Innenstadt verteilen, höchstwahrscheinlich nicht vermindern. Trotzdem entsteht Landverbrauch.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Bei dem angesprochenen Verkehrsnetz handelt es sich um klassifizierte Straßen für die allgemeine Verkehrsnutzung. Es gibt keine rechtliche Handhabe, diese Nutzung grundsätzlich für die Verkehrsteilnehmer einzuschränken. Mehrfach hat die Stadt Winsen versucht, ein 30 Tempo durchzusetzen. Versuche werden nach Darstellung der Stadt auch in Zukunft unternommen. Die Nutzung kann jedoch nicht grundsätzlich untersagt werden.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1101	59	Landvolk Niedersachse n Kreisverband Lüneburger Heide e.V.	Es gibt geeignete Möglichkeiten, den Schwerverkehr auch zukünftig über die Autobahnen zu leiten, um so ein überhöhtes Verkehrsaufkommen und eine zusätzlich Belastung der Landstraßen, insbesondere der L 234, zu vermeiden. Durch beschilderte Gewichtsbeschränkungen aber auch entsprechende Einstellungen in Navigationssystemen muss es zukünftig gelingen, Hauptverkehrsströme auch über Hauptverkehrsadern zu lenken, um somit eine zusätzliche Verkehrsbelastung der ländlichen Regionen zu vermeiden.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Es gibt derzeit keine rechtlichen gültigen Möglichkeiten die vom Einwender vorgebrachten Vorschläge umzusetzen. Hierzu müssen auf Landes- bzw. Bundesebene die notwendigen Voraussetzungen geschaffen werden. Diese liegen nicht in der Hand der Vorhabenträger.
7	Verkehr	1102	59	Landvolk Niedersachse n Kreisverband Lüneburger Heide e.V.	In die Planungen sollte vor allem auch eine Erneuerung oder Optimierung des vorhandenen Wegenetzes einbezogen werden, um die vorhandenen Verkehrsströme den Anforderungen entsprechend zu lenken. Die Eigentümer und Bewirtschafter der von der Planung betroffenen land- und forstwirtschaftlichen Grundstücke sind die Hauptbetroffenen und diese lehnen überwiegend den Bau von zusätzlichen Straßen ab.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die Erneuerung des umliegenden betroffenen Wegenetzes wird Teil der folgenden Planungsphasen werden.
5.3.1	Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Fischerei	1103	59	Landvolk Niedersachse n Kreisverband Lüneburger Heide e.V.	Wir bitten daher, die Belange der Grundstückseigentümer im besonderen Maße zu berücksichtigen und hoffen auf das Verständnis für die ablehnende Haltung gegenüber diesem Planvorhaben. Das Interesse der Landwirtschaft liegt auch zukünftig in der Erhaltung und nachhaltigen Nutzung der land- und forstwirtschaftlichen Flächen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1102
4.1.3	Boden und Fläche	1104	59	Landvolk Niedersachse n Kreisverband Lüneburger Heide e.V.	Ein - wie in der Planung vorgesehener - immenser Flächenverbrauch, lediglich zum Zwecke einer Abkürzung von der Autobahnanschlussstelle Thieshope zur Autobahnanschlussstelle A 39 Winsen wird noch mehr Verkehrsaufkommen, insbesondere Schwerlastverkehr bringen, dieser findet keine Akzeptanz in der Landwirtschaft.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1094

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1105	82	NLStBV Lüneburg	Hierbei handelt es sich um eine Planung des Landkreises Harburg. Hinsichtlich der Linienführung der o. g. Ortsumgehungen sind verschiedene Varianten untereinander abgewogen worden, unter Einbeziehung von Abschnitten der Landesstraßen ,L 215' und ,L 234'. Aus dem ,Erläuterungsbericht zur Wirtschaftlichkeitsbetrachtung 2019' (Seite 21) ergibt sich nun als Vorzugsvariante eine Kombination der ,Varianten 1-L und 1.1 P'. Diesbezüglich sind nun die Landesstraßen ,L 215' und ,L 234' von der weiteren Planung betroffen. Es ist u.a. weiterführend ein Umstufungskonzept zu erarbeiten und zeitnah mit dem Geschäftsbereich Lüneburg abzustimmen. Hinsichtlich des weiteren Verfahrensablaufes sowie der weiteren Verkehrsplanerischen Abwicklung ist die Straßenbauverwaltung entsprechend rechtzeitig zu beteiligen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise werden vermerkt und vom Vorhabenträger bei der weiteren Planung berücksichtigt. Es ist ein Umstufungskonzept vorgesehen. Eine entsprechende weitere Beteiligung der NLStBV Lüneburg erfolgt im weiteren Planungsverlauf.
4.1.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	1106	50	Anglerverband Niedersachsen e.V.	Vielen Dank für Ihr Schreiben und die Gelegenheit zum Raumordnungsverfahren für die Ortsumgehungen Luhdorf und Pattensen Stellung zu nehmen. Zum jetzigen Zeitpunkt kann dies noch nicht abschließend erfolgen, aber wir begrüßen die angedachten Vermeidungsmaßnahmen zum Schutz von Biotopen und Lebewesen. Wir empfehlen zusätzlich zu den bereits vorgeschlagenen Maßnahmen die Einrichtung einer ökologischen Baubegleitung. Am weiteren Verfahren möchten wir beteiligt werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise werden vermerkt und vom Vorhabenträger bei der weiteren Planung berücksichtigt.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	1107	33	Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwält e Partnergese llschaft mbH	Wie Ihnen aus dem bisherigen Verfahren bereits bekannt ist, vertreten wir die rechtlichen Interessen der Gemeinde Wulfsen, vertreten durch den Bürgermeister, Schulstraße 43, 21445 Wulfsen. Für unsere Mandantin nehmen wir Stellung im Raumordnungsverfahren, wobei wir uns auf das rechtlich zu beanstandende frühzeitige Aussortieren der Nordvarianten konzentrieren.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Bei der Abschichtung der Nordvarianten ist eine Differenzierung zwischen den Varianten 4, 5, 7 und 8 einerseits und den Varianten 9 und 10 andererseits geboten. Bei ersteren Varianten wäre eine neue Anschlussstelle, bzw. eine Verschiebung der bestehenden Anschlussstelle an der BAB 39 erforderlich geworden. Der Träger der Straßenbaulast ist insofern der Bund. Haben örtliche Planungen zur Folge, dass Bundesfernstraßen geändert werden müssen, ist die Straßenbaubehörde zu beteiligen, die das Bundesverkehrsministerium einbezieht (§ 16 Abs. 3 S. 1 FStrG). Dabei hat die Bundesplanung Vorrang vor der örtlichen Planung (§ 16 Abs. 3 S. 3 FStrG), sodass die Umsetzung dieser Varianten zwingend davon abhängig ist, dass die Straßenbauverwaltung des Bundes dem Vorhaben zustimmt. Ein Anspruch auf eine positive Entscheidung lässt sich nicht begründen. Die Varianten 4 und 5 wurden nicht in einer der Raumordnung angemessenen Tiefe untersucht, eine abschließende raumordnerische Bewertung dieser Varianten bzgl. der Verlegung einer Anschlussstelle ist daher nicht möglich. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Verlegung einer Anschlussstelle ein großes Planungshemmnis darstellt. Die Umsetzung der Varianten 4 und 5 ist zwar theoretisch möglich, jedoch haben sie nur eine geringe verkehrliche Wirkung. Sie würden nur Scharmbeck entlasten, für Pattensen und Luhdorf hätten sie keine signifikante entlastende Wirkung. Ausschlaggebend für die Nichtweiterbetrachtung der Varianten 4 und 5 ist daher die fehlende Zielerreichung bzgl. der verkehrlichen Entlastungswirkung. Die Umsetzbarkeit einer zusätzlichen Anschlussstelle für Winsen wurde vom ehemals zuständigen Straßenbaulastträger NLStBV Verden im Rahmen durchgeführter Vorgespräche als unrealistisch beurteilt, da die hierfür erforderliche Zustimmung des Bundes als äußerst unwahrscheinlich angesehen wurde. Der Mindestabstand von 5 km zu den bestehenden Anschlussstellen Winsen-West und Winsen-Ost wäre unterschritten worden. Die Varianten 9 und 10, einschließlich der jeweiligen Untervarianten, wurden hingegen ausgeschieden, da sie innerhalb der Anbauverbotszone nach § 9 Abs. 1 S. 1 FStrG liegen. Zum Ausscheiden der Varianten 7 und 8 s. Abwägung zur Einwand_ID 1120. Nach § 9 Abs. 8 S. 1 FStrG sind von dem Anbauverbot jedoch Ausnahmen im Einzelfall möglich. Hierzu wurde eine Stellungnahme der NLStBV Verden eingeholt, die das Vorliegen von Ausnahmegründen verneint hat. Auch wenn es sich beim Raumordnungsverfahren um eine Vorplanung und keine PLANfeststellung handelt, ist

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Lage/Verlauf	1107					<p>bereits jetzt davon auszugehen, dass die Ausnahmetatbestände nicht erfüllt werden. Insofern ist zu beachten, dass nach § 9 Abs. 8 S. FStrG eine Ausnahme nur in Betracht kommt, wenn das Bauverbot zu einer nicht beabsichtigten Härte führt und das Wohl der Allgemeinheit die Abweichung erfordert oder sie zumindest mit öffentlichen Belangen vereinbar ist. Es genügt daher nicht festzustellen, dass die geplante Ortsumgehung die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der BAB 39 nicht beeinträchtigen würde. Von einer unbeabsichtigten Härte kann nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts in diesem Zusammenhang nur ausgegangen werden, wenn das Anbauverbot nachhaltig in die Rechte des Betroffenen eingreift und er dadurch ein erhebliches Opfer abverlangt wird, was über die allgemeinen Auswirkungen hinausgeht (BVerwG, Urt. v. 05.05.1976, IV C 83.74). Das Verbot baulicher Maßnahmen entlang der Bundesfernstraßen ist gerade das Ziel der Regelung, daher kann die damit verbundene eingeschränkte Nutzbarkeit der Grundstücke nur im Ausnahmefall eine unbeabsichtigte Härte darstellen. Die in der Stellungnahme getätigten Aussagen bestärken vielmehr die Einschätzung, dass die Ausnahmetatbestände nicht erfüllt werden, insbesondere, da Alternativen bestehen, die zwar aus ökologischen Gründen schlechter zu bewerten sind, gleichzeitig aber keine Ausnahme benötigen. Zu denken ist insbesondere an nachhaltige Eingriffe in das Eigentumsrecht oder geringe Erweiterungen bestandsgeschützter baulicher Anlagen, die zu keinen zusätzlichen Beeinträchtigungen an der Bundesfernstraße führen. Eine vergleichbare Situation ist hier nicht gegeben. Ungeachtet der Frage, welche eigenen geschützten Rechtspositionen der Vorhabenträgerin sie in die Lage versetzen sollen, hier einen Anspruch auf eine Ausnahme nach § 9 Abs. 8 S. 1 FStrG geltend machen zu können, ist ein solcher jedenfalls materiell-rechtlich absehbar ausgeschlossen. Die auf eine solche Entscheidung angewiesenen Varianten sind daher als rechtlich nicht umsetzbar auszuschneiden, sofern nicht die NLStBV eine Ausnahme in Aussicht stellt. S. auch Abwägungen zu den Einwand_IDs 1123 und 1124</p>

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	1108	33	Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwält e Partnergesell schaft mbH	I. Sachverhalt: 1. Die ab dem 05.03.2020 ausgelegten Planunterlagen beziehen sich insgesamt lediglich auf die Südvarianten, obwohl das Erfordernis einer Einbeziehung von Nordvarianten zuvor zutreffend erkannt worden war.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung der Einwand_ID 1107
1	Lage/Verlauf	1109	33	Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwält e Partnergesell schaft mbH	2. In der raumordnerischen Variantenbewertung von 2015 wurden die Nordvarianten 7, 8 und 9 wieder aussortiert. Die Varianten 2-P und 2-L, 3 sowie 9.1 wurden als nicht geeignet ausgeschlossen und die Varianten 4 und 5 zurückgestellt. Als weiter zu verfolgende Varianten wurden 1-P mit 1- L, 2.2-P mit 10/10.2/10.3 sowie 3.1 mit 10/10.2/10.3 festgestellt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung der Einwand_ID 1107
2	Straßenplanu ng	1110	33	Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwält e Partnergesell schaft mbH	3. Bis 2019 wurden dann weitere Varianten aussortiert. So sind die Varianten 10.1-10.3 aufgrund ihrer Lage in der Anbauverbotszone an der BAB A 39 ausgeschieden worden, weil sie eine Ausnahmeerteilung der niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr nach § 9 Abs. 8 FStrG erforderten. Aufgrund dessen wurde eine nördliche Trassenführung im Bereich Luhdorf ausgeschlossen (Erläuterungsbericht zum Raumordnungsverfahren OU Pattensen- Luhdorf der Planungsgruppe Umwelt von Januar 2020, S. 17). Auch die Varianten 4 und 5 wurden ausgeschlossen, weil die mit ihnen verbundene Verlegung der Anschlussstelle Winsen West eine Hürde für die Realisierung des Vorhabens darstelle (zu dichte Knotenpunktfolge auf der A 39).	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung der Einwand_ID 1107

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	1111	33	Gemeinde Wulfen vertreten durch die Mohr Rechtsanwälte Partnergesellschaft mbH	4. Von den verbleibenden Teilvarianten wurde die Variante 2-L ausgeschieden, weil sie länger sei als 2.1-L, aber gegenüber dieser keine Vorteile aufweise. Ebenso wurde die Teilvariante 2-P aufgrund der siedlungsnahen Führung zur Ortschaft Wulfen aussortiert. Aus Unterlage 7.1 ergebe sich auf S. 37, dass eine mittige Querung zwischen Pattensen und Wulfen vorzugswürdig sei. Die Unterlage 7.1 befindet sich jedoch nicht unter den ausgelegten Planunterlagen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Es wird auf den mit ausgelegten Lesehinweis verwiesen, in dem vom Inhaltsverzeichnis abweichende Unterlagen-Nummern aufgeführt sind. Die genannte Unterlage 7.1 bezieht sich auf die Lärm- und Luftschadstoffuntersuchung. Diese wurde zusammen mit den anderen Unterlagen ausgelegt. Desweiteren s. Abwägung zur Einwand_ID 1107
4	Naturschutz	1112	33	Gemeinde Wulfen vertreten durch die Mohr Rechtsanwälte Partnergesellschaft mbH	5. Teilvariante 6 ist aufgrund der nachteiligen Auswirkungen auf Umweltschutzgüter ausgeschieden worden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung der Einwand_ID 1107
4.1.5.2	Lärm/Schall	1113	33	Gemeinde Wulfen vertreten durch die Mohr Rechtsanwälte Partnergesellschaft mbH	6. Die Null-Plus-Variante (zusätzliche bauliche Maßnahmen innerorts) ist aufgrund der Verfehlung der übergeordneten Planungsziele, insbesondere der noch höheren Lärmbelastung, ausgeschieden worden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Es wird darauf hingewiesen, dass sowohl die Null- als auch die Null-Plus-Variante keine eigenständigen Varianten mit Wirkungen auf den betroffenen Raum und daher nicht im ROV zu prüfen sind. Es werden hierbei lediglich die vorgeschlagenen Trassenvarianten der Ortsumfahrungen auf ihre Raumverträglichkeit hin überprüft. Desweiteren s. Abwägung zur Einwand_ID 1107

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	1114	33	Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwält e Partnergese llschaft mbH	7. Somit verbleiben als vermeintlich vorzugswürdige Varianten für Pattensen die Teilvarianten 1.1-P, 1-P, 2.1-P, 2.2-P und 3.1 und für Luhdorf die Teilvarianten 1-L sowie 2-L. Diesbezüglich liegen Aktualisierungen der umweltfachlichen Verfahrensbestandteile UVS (Unterlage 5, Aland 2020), der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung (Unterlage 4.2, IGBV 2019), der immissionstechnischen Untersuchung (Unterlage 7.1.1, Lärmkontor 2019) und der Raumverträglichkeitsstudie/RVU (Unterlage 6, PGU 2020) vor. Die für Pattensen favorisierte Variante ist 1.1-P aufgrund ihrer mittigen Streckenführung zwischen Pattensen und Wulfsen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung der Einwand_ID 1107
1	Lage/Verlauf	1115	33	Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwält e Partnergese llschaft mbH	II. Rechtliche Würdigung: Die zwischenzeitliche Einbeziehung der Nordvarianten war erforderlich und ergab eine Priorisierung dieser Trassenverläufe (dazu 1.). Das Ausscheiden der Nordvarianten schon vor dem förmlichen Beginn des Raumordnungsverfahrens hingegen stellt sich als ungerechtfertigt dar (dazu 2.).	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung der Einwand_ID 1107

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.8	Natura 2000	1116	33	Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwälte Partnergesellschaft mbH	1. Erforderliche Einbeziehung der Nordvarianten: Bei den Nordvarianten handelt es sich um die Trassenverläufe mit den Nummern 4, 5-P, 5-S, 6, 7, 8 und 9 bzw. 9.1. Der Untersuchungsraum wurde nach Norden erweitert, weil die bis dahin ausschließlich betrachteten Südvarianten hohen bis sehr hohen Raumwiderständen begegneten, insbesondere aufgrund der Querung des FFH-Gebiets 212 „Gewässersystem der Luhe und unteren Neetze“ mit der Luhe, dem Luhe-Kanal und dem Aubach sowie ihren Niederungsflächen südlich von Luhdorf. Hierfür besagt das Regionale Raumordnungsprogramm: „Aufgrund ihrer Zweckbestimmung sind diese Gebiete von entgegenstehenden Nutzungen freizuhalten, d.h. alle raumbedeutsamen und raumbeanspruchenden Planungen und Maßnahmen müssen mit dem vorrangig bestimmten Nutzungszweck vereinbar sein.“ Die Querung des FFH-Gebiets wäre also nur dann in Erwägung zu ziehen, wenn hierdurch ein deutlicher Gewinn für die Allgemeinheit abgeleitet werden könnte und die europarechtlichen Schutzziele nicht beeinträchtigt würden. Die Auswertungen der hierzu durchgeführten umfangreichen Bestandsuntersuchungen haben ergeben, dass der gesamte Bereich als hochwertig einzustufen ist.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die Auswahl der Vorzugsvarianten 1-P und 1-L erfolgte aus raumordnerischer Sicht. Die Umweltverträglichkeit und die FFH-Verträglichkeit sind hierbei nur ein Kriterium. Entscheidender Grund dafür, dass die Nordvarianten im ROV keine Berücksichtigung mehr finden, sind nicht die Umweltkriterien. Die Variante 2-P ist auch aus Umweltsicht ungünstiger eingestuft als die anderen Südvarianten Pattensen. Ebenfalls wurde die Variante 2-L als ungünstigste Südvariante Luhdorf eingestuft. Die Gesamtvariante 3, die z.T. der Variante 1-P sowie der Variante 1-L entspricht, wurde im Vergleich mit den anderen Gesamtvarianten 4, 5, und 9.1 als ungünstigste eingestuft. s. auch Abwägung der Einwand_ID 1107
4.1.2.3	Schutzgebiete	1117	33	Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwälte Partnergesellschaft mbH	Außerdem reicht das Naturschutzgebiet „Laßbrook“ (Lü 127, ein Laubwald mit Vorkommen gefährdeter Waldgesellschaften und Pflanzenarten) in den Untersuchungsraum für die Südvarianten hinein. Darüber hinaus sind zahlreiche weitere wichtige Bereiche für Arten und Lebensgemeinschaften betroffen, die sich im Einzelnen bereits aus der Scoping-Unterlage von Aland von 2008 (S. 2-4) ergaben.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die besondere Bedeutung der Biooptypen im NSG „Laßbrook“ ist für den im Untersuchungsraum liegenden Teil dargestellt (vgl. Unterlage 12.1.2). Erhebliche Beeinträchtigungen des NSG durch die OU Pattensen-Luhdorf sind nicht zu erwarten. Eventuelle Beeinträchtigungen von Biooptypen bzw. Lebensraumtypen gemäß FFH-Richtlinie durch zusätzliche Stickstoffeinträge (Vorbelastung u.a. durch die bestehende L 234, die in einem geringeren Abstand am NSG entlang läuft als die Vorzugsvarianten) werden auf der nächsten Planungsebene berücksichtigt (Stickstoffgutachten).

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.6	Landschaft	1118	33	Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwälte Partnergesellschaft mbH	Die Südvarianten queren also Bereiche mit hoher Landschaftsbildqualität. Sie zerschneiden sämtlich gravierend die Naturlandschaft und zerstören sowohl die Trockenrasenflächen nördlich der Straße „Am Langenberg“, als auch die Feuchtwiesen zwischen Pattensen und Wulfsen. Auch südlich von Luhdorf wird den Südvarianten ein durchweg mindestens hoher Raumwiderstand bescheinigt, insbesondere im Bereich der Luhe-Querung. Dies ergibt sich auch daraus, dass der nun ausgelegte Erläuterungsbericht zur Wirtschaftlichkeitsbetrachtung 2019 (IGBV – Ingenieurgesellschaft für Bau- und Vermessungswesen vom 08.11.2019) die Varianten-Kombination 2-P und 2-L sowie die Variante 3 aufgrund ihrer hohen Umweltauswirkungen aussortiert.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Der Einwand gibt lediglich die Bewertungen in der UVS wieder – also keine Einwendungen gegen die UVS. Alle Süd-Varianten führen zu erheblichen Beeinträchtigungen der Landschaft / der Landschaftsbildqualität. Eine Unterquerung der OHE-Strecke (Einschnittslage der Trasse) vermeidet / minimiert im Bereich des Heiderelikts eine erhebliche Beeinträchtigung der Landschaftsbildqualität. Hinweis: Der Vergleich der nach dem Abschichtungsprozess im ROV zu betrachtenden Varianten untereinander ist nur relativ.
4.1.8	Natura 2000	1119	33	Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwälte Partnergesellschaft mbH	So bewirke die Varianten-Kombination 2-P und 2-L, insbesondere durch den Verlauf im wertvollen Landschafts- und Freiraum südlich von Luhdorf, die Zerschneidung des FFH-Gebiets der Luhe. Auch Variante 3 schneide hinsichtlich der Auswirkungen auf die Umweltschutzgüter sehr negativ ab. Die ebenfalls im südlichen Korridor verlaufenden Varianten 1-P und 1-L werden hingegen vorgezogen, obwohl sie die gleichen negativen Umweltauswirkungen, insbesondere die Zerschneidung des FFH-Gebiets zwischen Luhdorf und Bahlburg verursachen würden. Alle südlich von Luhdorf verlaufenden Trassen erfordern die Querung der Luhe, des Luhe-Kanals und des Aubachs. Alle südlich von Pattensen verlaufenden Trassen zerstören die Trockenrasenflächen nördlich der Straße „Am Langenberg“ und die Feuchtwiesen zwischen Pattensen und Wulfsen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Auswahl der Vorzugsvarianten 1-P und 1-L erfolgte aus raumordnerischer Sicht. Die Umweltverträglichkeit und die FFH-Verträglichkeit sind hierbei nur ein Kriterium. Entscheidender Grund dafür, dass die Nordvarianten im ROV keine Berücksichtigung mehr finden, sind nicht die Umweltkriterien. Die Variante 2-P ist auch aus Umweltsicht ungünstiger eingestuft als die anderen Südvarianten Pattensen. Ebenfalls wurde die Variante 2-L als ungünstigste Südvariante Luhdorf eingestuft. Die Gesamtvariante 3, die z.T. der Variante 1-P sowie der Variante 1-L entspricht, wurde im Vergleich mit den anderen Gesamtvarianten 4, 5, und 9.1 als ungünstigste eingestuft.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4	Naturschutz	1120	33	Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwält e Partnergesell schaft mbH	Der Untersuchungsraum wurde deshalb nach Norden und Süden erweitert, um zu prüfen, ob hier gegebenenfalls eine konfliktärmere Trasse gefunden werden kann. Die Nordvarianten wurden dann im Vergleich zu den Südvarianten insbesondere im Hinblick auf die Umweltauswirkungen sogar wesentlich positiver eingestuft.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Bei der Entwicklung von Trassenverläufen müssen alle vorhandenen Belange betrachtet werden. Die Umweltbelange spielen hierbei eine große, jedoch nicht die alleinige Rolle. Es müssen auch alle anderen Belange berücksichtigt werden. Die Nordvarianten (7, 8, 9) weisen zwar aus Sicht der Umweltauswirkungen geringere Raumwiderstände auf. Sie wurden jedoch als nicht raumverträglich und daher nicht umsetzungsfähig bewertet. Sie wurden aus folgenden Gründen ausgeschieden: Variante 7 wurde ausgeschlossen, weil sie ein Vorranggebiet Rohstoffsicherung zerschneidet und diese Fläche verloren bzw. der Abbau erschwert werden würde. Variante 8 wurde ausgeschieden, da für die Realisierung eine weitere BAB-Anschlussstelle für Winsen erforderlich wäre, die vom Straßenbaulasträger nicht in Aussicht gestellt wurde, da u.a. der Mindestabstand von 5 km zu den bestehenden Anschlussstellen Winsen-West und Winsen-Ost unterschritten worden wäre. Variante 9 wurde aufgrund übermäßig hoher Baukosten, bedingt durch ein Brückenbauwerk zur Querung der A 39 sowie einer großen Länge des Neubauabschnittes verworfen.
3	Kosten	1121	33	Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwält e Partnergesell schaft mbH	Auch unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit sind die Nordvarianten verglichen mit allen anderen Möglichkeiten (Südvarianten, Kombinationen aus Nord- und Südvarianten sowie Null-Plus-Variante mit einem Ausbau der Ortsdurchfahrten) am kostengünstigsten.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Da die Nordvarianten vorab aufgrund ihrer geringen verkehrlichen Wirkung ausgeschieden wurden, stehen keine aktuellen Zahlen zu deren Kosten zur Verfügung. Wie bei den anderen Varianten auch ist jedoch von einer Kostensteigerung auszugehen. Auch unter Berücksichtigung dieser Kostensteigerung wären die Nordvarianten zwar kostengünstiger als die anderen genannten Varianten. Es ist jedoch auch zu berücksichtigen, dass nicht nur die Wirtschaftlichkeit in die Gesamtbewertung mit einfließt, sondern alle vorhandenen Belange (Raumstruktur, UVS, FFH-Vorprüfung) einbezogen werden müssen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	1122	33	Gemeinde Wulfen vertreten durch die Mohr Rechtsanwälte Partnergesellschaft mbH	2. Fehlerhaftes Ausscheiden der Nordvarianten: Die nördlich von Pattensen verlaufenden Varianten sind gegenüber den Südvarianten als deutlich günstiger einzustufen (s.o.). Es ist daher nicht nachvollziehbar, dass die Nordvarianten nun bereits vor dem förmlichen Beginn des Verfahrens wieder ausgeschieden worden sind. Die günstigere Einstufung der Nordvarianten spricht gegen ein Ausscheiden dieser Trassenführungen (dazu unter a)). Ebenso trägt das Argument des Anbauverbots an der BAB A 39 nicht (dazu unter b)).	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1107
4.1	Schutzgüter	1123	33	Gemeinde Wulfen vertreten durch die Mohr Rechtsanwälte Partnergesellschaft mbH	a) Günstigere Einstufung der Nordvariante: So führen die Varianten 4 und 5 laut der vormaligen Unterlage 12.1 von Aland zu Entlastungen bzgl. der Immissionsgrenzwerte um bis zu 5 dB(A) in den Ortslagen von Pattensen und Scharmbeck. Außerdem weist insbesondere die Variante 4 laut der Raumordnerischen Bewertung zur OU Pattensen, Luhdorf und Scharmbeck eine gute verkehrliche Wirkung auf, und die Umweltauswirkungen sind aufgrund der geringen Streckenlänge günstig. Auch aus rein wirtschaftlicher Sicht bewirkt die Variante 4 den geringsten Investitions- und Betriebsaufwand. Außerdem wird das FFH-Gebiet nicht betroffen, und die artenschutzrechtlichen Auswirkungen sind gering. Auch die Variante 5 weist aufgrund der vergleichsweise geringen Streckenlänge weniger starke Umweltauswirkungen auf und wird als relativ günstig beurteilt. Schließlich schneidet diese Trassenführung auch aus Sicht der Wirtschaftlichkeit gut ab.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Auch wenn eine BAB AS verlegt werden könnte, würde von den drei Teilabschnitten dieser allein für sich genommen den geringsten Verkehrsentlastungseffekt erbringen. Ein vollständiges Erreichen der Planungsziele wäre demnach nur mit allen drei Umfahrungen zu erreichen. Es liegt jedoch an dem Vorhabenträgern zu entscheiden, diese Varianten in das Vorhaben einzubringen. Desweiteren s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1107 und 1121

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1124	33	Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwälte Partnergesellschaft mbH	Die Varianten 4 und 5 wurden jedoch zurückgestellt. Diese Abschichtung habe Herr Rechtsanwalt de Witt in einer leider nicht mit ausgelegten Stellungnahme vom 07.11.2019 empfohlen. In dieser wird auch Variante 6 (Nord-Umgehung Pattensen) als gegenüber den Süd-Umgehungen von Pattensen ungünstiger beschrieben. Die 9er- und 10er-Varianten würden danach ebenfalls ausscheiden, weil eine dafür erforderliche Ausnahme nach § 9 Abs. 8 FStrG durch die oberste Landesstraßenbaubehörde nur erteilt werden könne, wenn das Vorhaben gerade an dieser Stelle aus öffentlichem Interesse vernünftigerweise geboten sei. Die Landesstraßenbaubehörde habe dazu bereits mitgeteilt, dass sie eine solche Befreiung nicht erteilen werde. Die Stellungnahme des Herrn Rechtsanwalt de Witt ist jedoch nicht unter den Auslegungsunterlagen, ebenso wenig eine schriftliche Stellungnahme der Landesstraßenbaubehörde. Wir behalten uns daher vor, zur Vorzugswürdigkeit der Nordvarianten weiter vorzutragen, sobald uns diese zur Verfügung gestellt werden. Einen entsprechenden Antrag haben wir bereits gestellt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die Varianten 4 und 5 können eine verkehrliche Funktion nur durch eine Verlegung der Anschlussstelle Winsen-West zum Punkt der neuen Querung erfüllen. Der Bund müsste einer solchen Verlegung der Anschlussstelle zustimmen, kann dazu jedoch nicht verpflichtet werden. Der Landkreis Harburg hat in diesem Fall keine Planungskompetenz. Die beiden Varianten wurden aus einer weiteren Überprüfung ausgeschieden, da sie nur eine geringe verkehrliche Entlastung bewirken, s. auch Abwägung zur Einwand_ID 1107.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1125	33	Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwälte Partnergesellschaft mbH	b) Mögliches Anbauverbot an der BAB A 39 kein Planungshindernis: Zudem kann die bereits mehrfach vorgebrachte Begründung, die Nordvarianten seien insgesamt aufgrund fehlender Umsetzbarkeit aussortiert worden, nicht anerkannt werden (so z.B. bereits mündlich eingewandt in der Antragskonferenz am 13.09.2019, vgl. auch Protokoll des Landkreises Harburg zur „2. Antragskonferenz Raumordnungsverfahren Ortsumfahrungen Luhdorf und Pattensen 13.09.2019“ sowie offenbar auch in der o.g. Stellungnahme des Herrn Rechtsanwalt de Witt und in der Raumverträglichkeitsuntersuchung (RVU) der Planungsgruppe Umwelt von Januar 2020).	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1107
2	Straßenplanung	1126	33	Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwälte Partnergesellschaft mbH	Danach habe die Machbarkeitsprüfung für die alternativen Anschlussmöglichkeiten an die A 39 ergeben, dass eine Umsetzung an der fehlenden Zulassungsfähigkeit zusätzlicher Anschlussstellen bzw. der Lage innerhalb der Anbauverbotszone der Autobahn scheitert. Die dazu sehr knapp gehaltene und auch seitens der Straßenbaubehörde nicht schriftlich dokumentierte Begründung, dass eine Befreiung nach § 9 Abs. 8 FStrG durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr nicht erteilt würde, trägt jedoch nicht. Denn die Frage, ob die Voraussetzungen einer Ausnahme gem. § 9 Abs. 8 FStrG vorliegen, kann notwendig erst nach einer weiteren Ermittlung der Tatbestandsvoraussetzungen im weiteren Verfahren vor dessen Abschluss erfolgen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1107 und 2330

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1127	33	Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwälte Partnergesellschaft mbH	Das betrifft etwa die Frage, ob Gründe des Allgemeinwohls die Abweichung erfordern. Denn die Vor- und Nachteile der verschiedenen Trassenführungen der Ortsumfahrungen werden erst im weiteren Verfahrensverlauf in einer für die Prüfung relevanten Konkretisierung offenbar werden. Das betrifft etwa die Frage, ob sich für die südlichen Varianten aus den Anforderungen zwingenden Rechts Planungshindernisse ergeben, die ihrerseits allenfalls im Ausnahmewege überwunden werden könnten. Dann müssen die dortigen Anforderungen des Fachrechts mit den Zielen des § 9 Abs. 1 FStrG abwägend in Einklang gebracht werden. Wenn es an der Verhältnismäßigkeit des Verbots fehlt, also ein Dispens vorliegt, ist das Ermessen der obersten Landesstraßenbaubehörde zur Erteilung der Befreiung dabei sogar „auf Null“ reduziert (Bender in Müller/Schulz, FStrG, 2. Auflage, § 9, Rn. 144).	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Nach durchgeführter FFH-Vorprüfung und der daraus resultierenden Planung der Brückenbauwerke liegen noch keine zwingenden Planungshindernisse vor. Desweiteren s. Abwägung zur Einwand_ID 1107

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1128	33	Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwälte Partnergesellschaft mbH	<p>§ 9 Abs. 8 FStrG als Möglichkeit einer Befreiung von einem zwingenden Verbot ist gerade für den Fall geschaffen worden, dass dieses Verbot des § 9 Abs. 1 FStrG sich angesichts einer „Atypik“ des konkreten Einzelfalls als unverhältnismäßig darstellt und ein Dispens vorliegt (Bender in Müller/Schulz, FStrG, 2. Auflage 2013, § 9, Rn. 131). So kann vom Anbauverbot des § 9 Abs. 1 FStrG nach Absatz 8 befreit werden, wenn Gründe des Wohls der Allgemeinheit die Abweichung erfordern (Bender in Müller/Schulz, FStrG, 2. Auflage 2013, § 9, Rn. 139). Gründe des Wohls der Allgemeinheit erfordern eine Befreiung, wenn es zur Wahrnehmung des (jeweiligen) öffentlichen Interesses vernünftigerweise geboten ist, das Vorhaben an der vorgesehenen Stelle zu verwirklichen (Bender in Müller/Schulz, FStrG, 2. Auflage 2013, § 9, Rn. 140 mit Verweis auf OVG Rheinland-Pfalz vom 15.03.2001 – 1 A 11232/98 – juris, Rn. 18 ff.). Dabei wird in der Prüfung der Vereinbarkeit der Abweichung mit öffentlichen Belangen i. S. d. § 9 Abs. 8 FStrG die in der Antragskonferenz am 13.09.2019 bereits diskutierte Frage eine Rolle spielen, ob die Zielsetzung des Anbauverbots aus § 9 Abs. 1 FStrG in dem hier relevanten Abschnitt der A 39 überhaupt praktisch tangiert ist. Denn die dort angeführte Option, die A 39 auf sechs Fahrstreifen zu verbreitern, liegt praktisch fern.</p>	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1107

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1129	33	Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwälte Partnergesellschaft mbH	Eine derartige Maßnahme findet sich weder in den maßgeblichen Bedarfsplänen und Ausbaugesetzen zum FStrG, noch wurde sie nach diesseitiger Kenntnis überhaupt jemals als Option erörtert. Auch die Verkehrsprognosen aus den aktuellen Verfahren zur Verlängerung der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg in den dortigen Planungsabschnitten 1 – 7 führen in dem hier relevanten Bereich nicht auf Verkehrszahlen, die nach den einschlägigen Regelungswerken für die Dimensionierung von Bundesautobahnen auf eine Verbreiterung führen würden. Schließlich ist auch nicht zu erwarten, dass derartige Verkehrszahlen zeitlich nach dem Ende des für die dortigen Planungen maßgeblichen Prognosehorizonts 2030 entstehen könnten, weil sich nach allen hier bekannten Verkehrsprognosen für das Fernstraßennetz die früheren Zuwachsraten bis dahin in (wieder) sinkende Zahlen umgekehrt haben werden.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1107
7	Verkehr	1130	33	Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwälte Partnergesellschaft mbH	Die aktuellen und jetzt verbindlichen Ziele der Klimaschutzgesetze würden für den Verkehrssektor auch keine weiteren Anstiege erlauben. Bekanntlich ist das Gegenteil der Fall: Der Verkehrssektor wird nach den aktuellen Prognosen seine ihm auferlegten Reduktionsverpflichtungen verfehlen und muss daher ergänzend „liefern“. Das wird mit weiteren Zuwächsen im Individualverkehr durch bislang im Verkehrswegeplan nicht einmal enthaltene Maßnahmen nicht gelingen, weil schon die Klimaschutzziele und der aktuelle Verkehrswegeplan nicht zueinander passen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Ortsumfahrung trägt nur unwesentlich zur Verkehrserzeugung und damit den Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors aufgrund kleinräumig geringerer Raumwiderstände bei. Das Verkehrsnetz dient der Verkehrsabwicklung, so dass die bestehende Verkehrsnachfrage befriedigt werden kann. Diese Verkehrsnachfrage entsteht aus den Mobilitätsbedürfnissen der Wirtschaft und der Bevölkerung. Verkehr ist kein Selbstzweck. S. Abwägung zur Einwand_ID 1107

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1131	33	Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwälte Partnergesellschaft mbH	Vor diesem Hintergrund und angesichts der erheblichen negativen Umweltauswirkungen der alternativen Südvarianten erscheint es hier aus heutiger Perspektive daher geboten, jedenfalls aber keineswegs ausgeschlossen, am Ende des Raumordnungsverfahrens ggf. eine Befreiung nach § 9 Abs. 8 FStrG für eine der Nordvarianten zu erteilen. Daher erweist sich ein Ausscheiden der Nordvarianten schon vor dem förmlichen Beginn des Raumordnungsverfahrens als rechtlich fehlerhaft.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Zum jetzigen Planungsstand sind keine Planungshindernisse, die durch die Querung des FFH-Gebietes ausgelöst werden können, vorhanden. Möglicherweise vergeht jedoch zwischen dem Abschluss des ROV (oder einem möglichen Kreistagsbeschluss vom 30.09.2020, der sich mit der Einstellung des ROV beschäftigt) und dem anschließenden Planfeststellungsverfahren mehr Zeit als vorgesehen, in denen es zu Änderungen kommen kann. Desweiteren s. Abwägung zur Einwand_ID 1107

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1	Schutzgüter	1132	33	Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwält e Partnergesell schaft mbH	<p>Ergänzend zu unserer Stellungnahme vom 30.03.2020 tragen wir zum fehlerhaften Ausscheiden der Nordvarianten, insbesondere zur Zurückstellung der Varianten 4 und 5, wie angekündigt weiter vor. I. Vorzugswürdigkeit der Nordvarianten</p> <p>Wie bereits dargelegt, sind die nördlich von Pattensen verlaufenden Varianten gegenüber den Südvarianten als deutlich günstiger einzustufen. So führen die Varianten 4 und 5 zu Entlastungen bzgl. der Immissionsgrenzwerte in den Ortslagen von Pattensen und Scharmbeck. Außerdem weist insbesondere die Variante 4 eine gute verkehrliche Wirkung auf, und die Umweltauswirkungen sind aufgrund der geringen Streckenlänge günstig. Auch aus rein wirtschaftlicher Sicht bewirkt die Variante 4 den geringsten Investitions- und Betriebsaufwand. Außerdem wird das FFH-Gebiet 212 „Gewässersystem der Luhe und unteren Neetze“ mit der Luhe, dem Luhe-Kanal und dem Aubach sowie ihren Niederungsflächen südlich von Luhdorf nicht betroffen, und die artenschutzrechtlichen Auswirkungen sind gering. Auch die Variante 5 weist aufgrund der vergleichsweise geringen Streckenlänge weniger starke Umweltauswirkungen auf und wird als relativ günstig beurteilt. Schließlich schneidet diese Trassenführung auch aus Sicht der Wirtschaftlichkeit gut ab. Die Südvarianten hingegen begegnen hohen bis sehr hohen Raumwiderständen.</p>	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Zu diesem Ergebnis kam auch schon die RVS von 2015. Hier heißt es jedoch weiter (Seite 20 ^{f.}), dass beide Varianten für sich einen wesentlich geringeren Zielerreichungsgrad haben. Sie geben daher entweder nur im Verbund mit den Vorzugstrassen Sinn in der Hinsicht den Zielerreichungsgrad für das Untersuchungsgebiet insgesamt zu maximieren. Als solitäre Lösung kommen sie nur in Betracht, sollten weder die Varianten südlich von Luhdorf noch die parallel zur BAB 39 verlaufenden Varianten realisiert werden können. S. Abwägung zur Einwand_ID 1123

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	1133	33	Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwält e Partnergese llschaft mbH	II. Fehlerhaftes Ausscheiden der Nordvarianten aufgrund der Stellungnahme von Herrn Rechtsanwalt de Witt vom 07.11.2019: Dennoch wurden die Nordvarianten bereits vor dem förmlichen Beginn des Verfahrens wieder ausgeschieden. Dies betrifft insbesondere die Zurückstellung der Varianten 4 und 5 (dazu unter 1.), das Ausscheiden der Teilvariante 6 (dazu unter 2.) sowie das Ausscheiden der 9er- und 10er-Varianten (dazu unter 3.) und basiert auf der Stellungnahme des Herrn Rechtsanwalt de Witt vom 07.11.2019, die nicht mit ausgelegt, uns jedoch inzwischen antragsgemäß übermittelt wurde.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1134	33	Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwälte Partnergesellschaft mbH	1. Fehlerhafte Zurückstellung der Varianten 4 und 5: Zu den Varianten 4 und 5 enthält die Stellungnahme von Herrn Rechtsanwalt de Witt auf Seite 9 unter dem Punkt „c) Rechtliche Hindernisse“ allerdings lediglich die kurze Ausführung, der Bund habe einer hierfür notwendigen Verlegung der Anschlussstelle Winsen-West nicht zugestimmt und könne auch nicht dazu verpflichtet werden. Es wurde damit bereits mehrfach behauptet, dass eine Umsetzung der Nordvarianten an der fehlenden Zulassungsfähigkeit zusätzlicher Anschlussstellen bzw. der Lage innerhalb der Anbauverbotszone der Autobahn scheitere. Dies wird weder inhaltlich näher ausgeführt, noch wird auf eine entsprechende und dokumentierte Entscheidung der Straßenbaubehörde verwiesen. Wie in unserer Stellungnahme vom 30.03.2020 auf den Seiten 6 ff. dargelegt, erscheint es jedoch entgegen der Auffassung des Herrn Rechtsanwalt de Witt geboten, jedenfalls aber keineswegs ausgeschlossen, eine Befreiung vom Anbauverbot für eine der Nordvarianten zu erteilen. Dabei kann die Frage, ob die Voraussetzungen einer Ausnahme gem. § 9 Abs. 8 FStrG vorliegen, notwendig erst nach einer weiteren Ermittlung der Tatbestandsvoraussetzungen im weiteren Verfahren vor dessen Abschluss erfolgen (vgl. dazu unsere Stellungnahme vom 30.03.2020, Seite 7).	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1131

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	1135	33	Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwält e Partnergese llschaft mbH	2. Fehlerhaftes Ausscheiden der Variante 6: In der Stellungnahme von Herrn Rechtsanwalt de Witt wird auch die Teilvariante 6 (Nord-Umgehung Pattensen) als gegenüber den Süd-Umgehungen von Pattensen ungünstiger beschrieben. Auf Seite 11 führt Herr Rechtsanwalt de Witt aus, die Variante 6 beeinträchtigt höherwertigere Biotop-Typen, Tierlebensräume und siedlungsnaher Erholungsgebiete als die Südvarianten. Es fehlt jedoch an einer Darstellung, welche höherwertigen Biotop-Typen, Tierlebensräume und siedlungsnaher Erholungsgebiete dies sein sollen sowie an einer Abwägung, warum diese die ungünstigen Auswirkungen auf Umweltbelange durch die Südvarianten überwiegen sollen. Denn wie bereits in unserer Stellungnahme vom 30.03.2020 vorgetragen, zerstören alle südlich von Pattensen verlaufenden Trassen die Trockenrasenflächen nördlich der Straße „Am Langenberg“ sowie die Feuchtwiesen zwischen Pattensen und Wulfsen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Die schlechte Bewertung ergibt sich allein nicht aus der Stellungnahmen von Herrn De Witt (07.11.2019), sondern aus dem von ihm benutzten Quellen, die auch Teil der Auslegungsunterlagen sind: Erläuterungsbericht (Seite 14) und die Raumordnerische Bewertung (Seite 18). Die Einschätzungen beruhen auf dem vom Büro Aland erstellten Gutachten und der Raumwiderstandskarte. Hier sei beispielhaft auf das Gebiet östlich des VRG Rohstoffgewinnung nordöstlich von Pattensen hingewiesen (Tierartendarstellung). Zwar sind diese nicht direkt mit den möglichen Beeinträchtigungen südlich von Luhdorf im FFH-Gebiet gleich zu setzen, in der Kombination mit der Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen und im weiteren Verlauf der Zerschneidung einer zusammenhängenden Waldfläche und einer geringeren Verkehrswirkung schnitt diese Variante schon 2015 deutlich schlechter im Vergleich ab.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanu ng	1136	33	Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwält e Partnergese llschaft mbH	3. Fehlerhaftes Ausscheiden der 9er- und 10er-Varianten: Schließlich wurden auch die 9er- und 10er-Varianten aufgrund der Ausführungen von Herrn Rechtsanwalt de Witt auf Seite 9 f. seiner Stellungnahme ausgeschieden, weil eine dafür erforderliche Ausnahme nach § 9 Abs. 8 FStrG durch die oberste Landesstraßenbaubehörde nur erteilt werden könne, wenn das Vorhaben gerade an dieser Stelle aus öffentlichem Interesse vernünftigerweise geboten sei. Die Landesstraßenbaubehörde habe dazu nachvollziehbar mitgeteilt, dass sie eine solche Befreiung nicht erteilen werde. Wie oben dargestellt, fehlt es hierzu jedoch bereits an einer schriftlichen und nachvollziehbaren Stellungnahme der Landesstraßenbaubehörde. Auch sei an dieser Stelle noch einmal darauf hingewiesen, dass das Anbauverbot an der BAB A 39 kein Planungshindernis darstellt. Zur Vermeidung von Wiederholungen verweisen wir erneut auf unsere auf den Seiten 6 ff. unserer Stellungnahme vom 30.03.2020 gemachten Ausführungen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Um Zweifeln dieser Art vorzubeugen, hat die Raumordnungsbehörde die NLStBV Verden erneut um eine Stellungnahme gebeten. Die Aussagen wurden darin bestätigt und gelten nach wie vor, s. auch Abwägung zur Einwand_ID 2195.
4	Naturschutz	1137	57	Landkreis Harburg - Abt. 71 - Untere Naturschutzb ehörde	Es ist davon auszugehen, dass aufgrund der umfangreichen Vorabstimmungen die naturschutzfachlichen und -rechtlichen Belange ausreichend berücksichtigt wurden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.8	Natura 2000	1138	57	Landkreis Harburg - Abt. 71 – Untere Naturschutzbe- hörde	<p>Nachfolgende Bedenken und Hinweise bitte ich für die Landesplanerische Feststellung zu beachten:</p> <p>1) EFH-Voruntersuchung: Bezüglich der FFH-Voruntersuchung habe ich folgende Anregungen und Hinweise vorzubringen:</p> <p>-Bei der durchgeführten Untersuchung handelt es sich um eine Voruntersuchung, die lediglich einen Hinweis darauf geben kann, ob es unter Beachtung aller Vermeidungsmaßnahmen zu erheblichen Beeinträchtigungen des Natura 2000 Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen kommen kann. Die abschließende Beurteilung dieses Sachverhaltes bleibt dem Planfeststellungsverfahren vorbehalten.</p> <p>-In der Auflistung der FFH-Lebensraumtypen (Kap. 2.2.2) fehlt der LRT 91D0. Der Lebensraumtyp ist zwar in der Tabelle genannt. Auf die Erhaltungsziele und das Vorkommen im Gebiet wird jedoch nicht näher eingegangen.</p> <p>-In detailliert untersuchten Bereich kommt der Lebensraumtyp 3150 vor. Dies wird in den Unterlagen nicht aufgeführt. Die Unterlagen sind diesbezüglich um eine überschlägige Prognose zu ergänzen.</p> <p>-Das NSG „Laßbrook“ ist in den Untersuchungsbereich aufzunehmen. Dort befinden sich u.a. hochwertige Wald-LRT guter Qualität in deutlich näherer Umgebung zu den Varianten, als sie entlang der Luhe, dem Luhekanal und dem Aubach betrachtet und abgehandelt wurden.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Anregungen und Hinweise – insbesondere zur FFH-Vorprüfung – werden in der Landesplanerischen Feststellung und somit bei der Bearbeitung der Unterlagen zur Planfeststellung berücksichtigt. Der LRT 91D0* kommt im detailliert betrachteten Bereich nicht vor. Der Vollständigkeit halber wären Erhaltungsziele und Aussagen zum Vorkommen zu ergänzen. Der LRT 3150 ist durch die Südvarianten 1-L und 2.1-L nicht betroffen (Abstand Luftlinie ca. 1.600 m). Er wurde im Rahmen der FFH-Voruntersuchung zu den Nordvarianten (10er-Varianten) betrachtet. Das NSG „Laßbrook“ liegt außerhalb des detailliert zu betrachtenden Bereichs, der mit der UNB abgestimmt wurde. Aufgrund der Entfernung der Variante 2.1-L (ca. 600 m) sind keine Beeinträchtigungen zu erwarten. Im Rahmen der Bearbeitung der FFH-VP ist der potenzielle Wirkraum des Vorhabens (Reichweite von Stickstoffimmissionen) bzw. der detailliert zu untersuchende Bereich mit der UNB abzustimmen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.8	Natura 2000	1139	57	Landkreis Harburg - Abt. 71 – Untere Naturschutz- behörde	<p>- Die Betrachtung des Bibers und auch des Fischotters ist fehlerhaft. Im aktuellen Standarddatenbogen werden beide Arten genannt.</p> <p>-Es fehlt an Aussagen zum Kammmolch und zur Großen Moosjungfer.</p> <p>-Die Auswirkungen, die durch Schallimmissionen, der Eintrag von Schadstoffen insb. Tausalz und Stickstoff auf die Lebensraumtypen, bzw. Lebensräume und Arten haben können durch die Vorprüfung ohne geeignete Gutachten noch nicht beurteilt werden. Dementsprechend ist die Beurteilung, dass es zu keiner „keiner erheblichen Beeinträchtigung“ kommen kann aus naturschutzfachlicher Sicht fraglich.</p>	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die Anregungen und Hinweise – insbesondere zur FFH-Vorprüfung – werden in der Landesplanerischen Feststellung und somit bei der Bearbeitung der Unterlagen zur Planfeststellung berücksichtigt. Biber und Fischotter im neuen Standarddatenbogen: Beide Arten wurden im Rahmen der FFH-Voruntersuchung betrachtet. Ob beide Arten schon zum Zeitpunkt der Bearbeitung der FFH-Voruntersuchung im SDB ergänzt wurden, kann nicht gesagt werden, da das Datum der Aktualisierung nicht geändert wurde (der verwendete SDB hat ebenfalls das Datum Januar 2019). „Fehlerhaft“ also allenfalls in Bezug auf den SDB. Kammmolch und Große Moosjungfer: Aktuelle Vorkommen sind nicht bekannt bzw. es wurden keine Daten von Seiten der UNB erhalten. In der Untersuchung 2008 gibt es keine Vorkommen. Zudem fehlen potenzielle Lebensräume der Großen Moosjungfer im detailliert betrachteten Bereich. Von Seiten der UNB wurden keine Erhaltungsziele für beide Arten formuliert. Beeinträchtigungen durch Immissionen / Schadstoffeinträge: Es erfolgt eine Überprüfung der vorläufigen Einschätzungen der FFH-Voruntersuchung auf Grundlage der zu erstellenden Gutachten zu Schallimmissionen, Stickstoffeinträge und Tausalzeinträgen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.8	Natura 2000	1140	57	Landkreis Harburg - Abt. 71 – Untere Naturschutzbehörde	<p>Die auf dem Lageplan „FFH-Voruntersuchung Lebensraumtypen und Arten / Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele“ gewählte Darstellung ist irreführend. Es fehlt an der Benennung der konkreten Vermeidungsmaßnahmen, die im Textteil als Voraussetzung für ein Erreichen der unerheblichen Beeinträchtigungen festgesetzt werden. Es ist entweder komplette nach dem „Leitfaden zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau“ (BMVBW, 2004) vorzugehen, oder es müssen alle relevanten Daten in einer Karte zusammengeführt werden. Nur so können die einzelnen Prüfschritte nachvollzogen werden. Redaktioneller Hinweis: In der Karte fehlt die Abschätzung zum Meererneunauge. Diese ist zu ergänzen. Zudem ist zu korrigieren, dass die Präzisierung der FFH-Gebietsgrenze durch den NLWKN erfolgt ist.</p> <p>-Der Flächenverlust des Lebensraumtyps 6430 wird in Bezug auf das gesamte FF-Gebiet betrachtet. Aus naturschutzfachlicher Sicht kann diesem Vorgehen nicht zugestimmt werden. Zumindest der Luhelauf und das Grabensystem in der Elbmarsch sind strukturell völlig unterschiedlich. Aus naturschutzfachlicher Sicht muss eine Bildung von Teilgebieten erfolgen (vgl. nach Lamprecht und Trautner). Zudem ist der Flächenverlust in Quadratmetern statt in Metern anzugeben (vgl. Lamprecht und Trautner). Nur so können die Auswirkungen methodisch richtig beurteilt werden. Darüber hinaus sind weitere Flächenverluste durch temporäre Grundwasserabsenkung, Schad- und Stickstoffeintrag sowie Verschattung zu berücksichtigen.</p>	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	<p>Die Anregungen und Hinweise – insbesondere zur FFH-Vorprüfung – werden in der Landesplanerischen Feststellung und somit bei der Bearbeitung der Unterlagen zur Planfeststellung berücksichtigt. Kartographische Darstellung der Maßnahmen zur Schadensbegrenzung: Die Unterlage 12.2.2 entspricht den Inhalten der Karte 2 des Leitfadens des BMVBW. Aufgrund der Planungsebene (Linienbestimmung / ROV) und der FFH-Voruntersuchung ist noch keine genaue Verortung von Maßnahmen zur Schadensbegrenzung möglich – dies erfolgt erst auf Ebene der Entwurfsplanung. Präzisierung der FFH-Gebietsgrenze: Die Anmerkung kann nicht nachvollzogen werden. Auf Seite 1 der FFH-Voruntersuchung steht in der Fußnote, dass die vom NLWKN präzisierte Grenze zugrunde gelegt wurde. Flächenverlust LRT 6430: Gemäß Tab. 2 in LAMBRECHT/TRAUTNER richtet sich der Orientierungswert „quantitativ-absoluter Flächenverlust“ nach dem Flächenverlust eines LRT in Abhängigkeit vom Gesamtbestand des LRT im FFH-Gebiet. Es ist keine Richtlinie o.ä. bekannt, die eine Angabe von Flächenverlusten in m² vor-schreibt. Zudem sind auf dieser Planungsebene noch keine m²-Angaben möglich. Flächenverluste durch temporäre Grundwasserabsenkung und Schadstoffeintrag sind nicht erkennbar. Mögliche Beeinträchtigungen durch temporäre Grundwasserabsenkung und/ oder Schadstoffeinträge werden betrachtet. Die Verschattung wird beim Wirkfaktor Überbauung berücksichtigt.</p>

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.8	Natura 2000	1141	57	Landkreis Harburg - Abt. 71 – Untere Naturschutzbehörde	Bau- und anlagebedingte Beeinträchtigungen von Tieren sind durch geeignete Schutzmaßnahmen zu vermeiden. Unter anderem fehlt es an Maßnahmen zur Sicherung der Baugruben. Einige dieser Sachverhalte wurden in den Erläuterungsbericht übernommen. Auch dieser wäre an den entsprechenden Stellen zu überarbeiten. Zudem ist hier die Sachdarstellung zu den Varianten 4 und 5 zu bemängeln. Beide Varianten queren das FFH-Gebiet nicht. Wie dieses dennoch erheblich beeinträchtigt werden kann ist ohne weitere Begründung, v.a. vor dem Hintergrund, dass querende Varianten das FFH-Gebiet nicht erheblich beeinträchtigen, nicht nachvollziehbar.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Anregungen und Hinweise – insbesondere zur FFH-Vorprüfung – werden in der Landesplanerischen Feststellung und somit bei der Bearbeitung der Unterlagen zur Planfeststellung berücksichtigt. Bau- und anlagebedingte Beeinträchtigungen von Tieren: Welche Vermeidungsmaßnahmen sollten zur Sicherung von Baugruben vorgesehen werden? Sofern erforderlich, sind diese nach Vorlage der Entwurfsplanung / Bauablauf in der FFH-VP zu berücksichtigen. Die Sachdarstellung zu den Varianten 4 und 5 zu bemängeln: Die Anmerkung ist nicht korrekt; auf Seite 1 der FFH-Voruntersuchung steht, dass beide Varianten das FFH-Gebiet nicht queren. Von einer erheblichen Beeinträchtigung steht dort nichts.
4.1.3	Boden und Fläche	1142	57	Landkreis Harburg - Abt. 71 – Untere Naturschutzbehörde	2) Eingriffsregelung: Vor dem Hintergrund, dass neben der Flächeninanspruchnahme durch die Errichtung der Ortsumgehung, auch ein erheblicher Bedarf an Flächen für Kompensationsmaßnahmen entstehen wird, sollte die Landesplanerische Feststellung auch Lösungsansätze für die Lage dieser Flächen vorhalten. Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, für die Kompensationsmaßnahmen, die über den besonderen Artenschutz und sonstiger vor Ort zu leistenden Kompensation hinausgehen, auf einen Kompensationsflächenpool wie den Pool des Landkreises Harburg zuzugreifen. Aus naturschutzfachlicher Sicht ist es erstrebenswert die Kompensation möglichst großflächig und zusammenhängend durchzuführen. Durch die Ortsumgehung werden mehrere Bereiche gekreuzt oder gequert die aus naturschutzfachlicher Sicht von sehr hoher Bedeutung sind. Zur Kompensation der entstehenden erheblichen Beeinträchtigungen müssen sich Maßnahmen in besonderem Maß auf die „Luhenederung“ und den „Langenberg“ bei Wulfsen konzentrieren.	Dem Einwand wird gefolgt	Die Anregungen und Hinweise – insbesondere zur FFH-Vorprüfung – werden in der Landesplanerischen Feststellung und somit bei der Bearbeitung der Unterlagen zur Planfeststellung berücksichtigt. Kompensationsmaßnahmen werden sich – soweit möglich (u.a. Eigentümer) – schwerpunktmäßig auf die Luhenederung bzw. grundsätzlich auf den Eingriffsort beziehen. Sofern (großräumige) geeignete Kompensationskonzepte in der Luhenederung oder im Landkreis Harburg vorliegen, können sie berücksichtigt werden (Abstimmung mit UNB im Zuge der Erarbeitung des LBP zur Entwurfsplanung).

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2.1	Arten	1143	57	Landkreis Harburg - Abt. 71 – Untere Naturschutzb ehörde	<p>3) Besonderer Artenschutz: Es ist davon auszugehen, dass die durchgeführten Untersuchungen eine Grundlage liefern um die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege im Raumordnungsverfahren ausreichend zu berücksichtigen.</p> <p>Fundstellen der in diesem Brief verwendeten Rechtsgrundlagen: BNatSchG - Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I Nr. 51 vom 06.08.2009, S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 04.03.2020 (BGBl. I, S. 440); NAGBNatSchG - Niedersächsisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz vom 19.02.2010 (Nds. GVBl.Nr. 6, S. 104 vom 26.02.2010), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 20.05.2019 (Nds. GVBl. Nr. 8/2019, Seite 104)</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	
1	Lage/Verlauf	1144	92	Samtgemein de Salzhausen	I. Sachverhalt: 1. Die ab dem 05.03.2020 ausgelegten Planunterlagen beziehen sich insgesamt lediglich auf die Südvarianten, obwohl das Erfordernis einer Einbeziehung von Nordvarianten zuvor zutreffend erkannt worden war.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1107, 1123 und 1124
2	Straßenplanu ng	1145	92	Samtgemein de Salzhausen	2. In der raumordnerischen Variantenbewertung von 2015 wurden die Nordvarianten 7, 8 und 9 wieder aussortiert. Die Varianten 2-P und 2-L, 3 sowie 9.1 wurden als nicht geeignet ausgeschlossen und die Varianten 4 und 5 zurückgestellt. Als weiter zu verfolgende Varianten wurden 1-P mit 1-L, 2.2-P mit 10/10.2/10.3 sowie 3.1 mit 10/10.2/10.3.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung zur Einwand_ID 1107

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1146	92	Samtgemeinde Salzhausen	3. Bis 2019 wurden dann weitere Varianten aussortiert. So sind die Varianten 10.1-10.3 aufgrund ihrer Lage in der Anbauverbotszone an der BAB A 39 ausgeschieden worden, weil sie eine Ausnahmeerteilung der niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr nach § 9 Abs. 8 FStrG erforderten. Aufgrund dessen wurde eine nördliche Trassenführung im Bereich Luhdorf ausgeschlossen (Erläuterungsbericht zum Raumordnungsverfahren OU Pattensen-Luhdorf der Planungsgruppe Umwelt von Januar 2020, S. 17). Auch die Varianten 4 und 5 wurden ausgeschlossen, weil die mit ihnen verbundene Verlegung der Anschlussstelle Winsen West eine Hürde für die Realisierung des Vorhabens darstelle (zu dichte Knotenpunktfolge auf der A 39).	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung zur Einwand_ID 1107
1	Lage/Verlauf	1147	92	Samtgemeinde Salzhausen	4. Von den verbleibenden Teilvarianten wurde die Variante 2-L ausgeschieden, weil sie länger sei als 2.1-L, aber gegenüber dieser keine Vorteile aufweise. Ebenso wurde die Teilvariante 2-P aufgrund der siedlungsnahen Führung zur Ortschaft Wulfen aussortiert. Aus Unterlage 7.1 ergebe sich auf S. 37, dass eine mittige Querung zwischen Pattensen und Wulfen vorzuzugswürdig sei. Die Unterlage 7.1 befindet sich jedoch nicht unter den ausgelegten Planunterlagen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1107 und 1111
4	Naturschutz	1148	92	Samtgemeinde Salzhausen	5. Teilvariante 6 ist aufgrund der nachteiligen Auswirkungen auf Umweltschutzgüter ausgeschieden worden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung zur Einwand_ID 1107
4.1.5.2	Lärm/Schall	1149	92	Samtgemeinde Salzhausen	6. Die Null-Plus-Variante (zusätzliche bauliche Maßnahmen innerorts) ist aufgrund der Verfehlung der übergeordneten Planungsziele, insbesondere der noch höheren Lärmbelastung, ausgeschieden worden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1107 und 1113

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	1150	92	Samtgemein de Salzhausen	7. Somit verbleiben als vermeintlich vorzugswürdige Varianten für Pattensen die Teilvarianten 1.1-P, 1-P, 2.1-P, 2.2-P und 3.1 und für Luhdorf die Teilvarianten 1-L sowie 2-L. Diesbezüglich liegen Aktualisierungen der umweltfachlichen Verfahrensbestandteile UVS (Unterlage 5, Aland 2020), der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung (Unterlage 4.2, IGBV 2019), der immissionstechnischen Untersuchung (Unterlage 7.1.1, Lärmkontor 2019) und der Raumverträglichkeitsstudie/RVU (Unterlage 6, PGU 2020) vor. Die für Pattensen favorisierte Variante ist 1.1-P aufgrund ihrer mittigen Streckenführung zwischen Pattensen und Wulfsen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung zur Einwand_ID 1107
1	Lage/Verlauf	1151	92	Samtgemein de Salzhausen	II. Rechtliche Würdigung: Die zwischenzeitliche Einbeziehung der Nordvarianten war erforderlich und ergab eine Priorisierung dieser Trassenverläufe (dazu 1.). Das Ausscheiden der Nordvarianten schon vor dem förmlichen Beginn des Raumordnungsverfahrens hingegen stellt sich als ungerechtfertigt dar (dazu 2.).	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1107

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.8	Natura 2000	1152	92	Samtgemeinde de Salzhausen	1. Erforderliche Einbeziehung der Nordvarianten: Bei den Nordvarianten handelt es sich um die Trassenverläufe mit den Nummern 4, 5-P, 5-S, 6, 7, 8 und 9 bzw. 9.1. Der Untersuchungsraum wurde nach Norden erweitert, weil die bis dahin ausschließlich betrachteten Südvarianten hohen bis sehr hohen Raumwiderständen begegneten, insbesondere aufgrund der Querung des FFH-Gebiets 212 „Gewässersystem der Luhe und unteren Neetze“ mit der Luhe, dem Luhe-Kanal und dem Aubach sowie ihren Niederungsflächen südlich von Luhdorf. Hierfür besagt das Regionale Raumordnungsprogramm: „Aufgrund ihrer Zweckbestimmung sind diese Gebiete von entgegenstehenden Nutzungen freizuhalten, d.h. alle raumbedeutsamen und raumbeanspruchenden Planungen und Maßnahmen müssen mit dem vorrangig bestimmten Nutzungszweck vereinbar sein.“ Die Querung des FFH-Gebiets wäre also nur dann in Erwägung zu ziehen, wenn hierdurch ein deutlicher Gewinn für die Allgemeinheit abgeleitet werden könnte und die europarechtlichen Schutzziele nicht beeinträchtigt würden. Die Auswertungen der hierzu durchgeführten umfangreichen Bestandsuntersuchungen haben ergeben, dass der gesamte Bereich als hochwertig einzustufen ist.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1107 und 1116
4.1.2.3	Schutzgebiete	1153	92	Samtgemeinde de Salzhausen	Außerdem reicht das Naturschutzgebiet „Laßbrook“ (Lü 127, ein Laubwald mit Vorkommen gefährdeter Waldgesellschaften und Pflanzenarten) in den Untersuchungsraum für die Südvarianten hinein. Darüber hinaus sind zahlreiche weitere wichtige Bereiche für Arten und Lebensgemeinschaften betroffen, die sich im Einzelnen bereits aus der Scoping-Unterlage von Aland von 2008 (S. 2-4) ergaben.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung der Einwand_ID 1117

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.6	Landschaft	1154	92	Samtgemein de Salzhäusen	Die Südvarianten queren also Bereiche mit hoher Landschaftsbildqualität. Sie zerschneiden sämtlich gravierend die Naturlandschaft und zerstören sowohl die Trockenrasenflächen nördlich der Straße „Am Langenberg“, als auch die Feuchtwiesen zwischen Pattensen und Wulfsen. Auch südlich von Luhdorf wird den Südvarianten ein durchweg mindestens hoher Raumwiderstand bescheinigt, insbesondere im Bereich der Luhe-Querung. Dies ergibt sich auch daraus, dass der nun ausgelegte Erläuterungsbericht zur Wirtschaftlichkeitsbetrachtung 2019 (IGBV – Ingenieurgesellschaft für Bau- und Vermessungswesen vom 08.11.2019) die Varianten-Kombination 2-P und 2-L sowie die Variante 3 aufgrund ihrer hohen Umweltauswirkungen aussortiert.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung der Einwand_ID 1118
4.1.8	Natura 2000	1155	92	Samtgemein de Salzhäusen	So bewirke die Varianten-Kombination 2-P und 2-L, insbesondere durch den Verlauf im wertvollen Landschafts- und Freiraum südlich von Luhdorf, die Zerschneidung des FFH- Gebiets der Luhe. Auch Variante 3 schneide hinsichtlich der Auswirkungen auf die Umweltschutzgüter sehr negativ ab. Die ebenfalls im südlichen Korridor verlaufenden Varianten 1-P und 1-L werden hingegen vorgezogen, obwohl sie die gleichen negativen Umweltauswirkungen, insbesondere die Zerschneidung des FFH-Gebiets zwischen Luhdorf und Bahlburg verursachen würden. Alle südlich von Luhdorf verlaufenden Trassen erfordern die Querung der Luhe, des Luhe-Kanals und des Aubachs. Alle südlich von Pattensen verlaufenden Trassen zerstören die Trockenrasenflächen nördlich der Straße „Am Langenberg“ und die Feuchtwiesen zwischen Pattensen und Wulfsen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung der Einwand_ID 1119

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4	Naturschutz	1156	92	Samtgemein de Salzhausen	Der Untersuchungsraum wurde deshalb nach Norden und Süden erweitert, um zu prüfen, ob hier gegebenenfalls eine konfliktärmere Trasse gefunden werden kann. Die Nordvarianten wurden dann im Vergleich zu den Südvarianten insbesondere im Hinblick auf die Umweltauswirkungen sogar wesentlich positiver eingestuft.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung zur Einwand_ID 1120
3	Kosten	1157	92	Samtgemein de Salzhausen	Auch unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit sind die Nordvarianten verglichen mit allen anderen Möglichkeiten (Südvarianten, Kombinationen aus Nord- und Südvarianten sowie Null-Plus-Variante mit einem Ausbau der Ortsdurchfahrten) am kostengünstigsten.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1121
1	Lage/Verlauf	1158	92	Samtgemein de Salzhausen	2. Fehlerhaftes Ausscheiden der Nordvarianten: Die nördlich von Pattensen verlaufenden Varianten sind gegenüber den Südvarianten als deutlich günstiger einzustufen (s.o.). Es ist daher nicht nachvollziehbar, dass die Nordvarianten nun bereits vor dem förmlichen Beginn des Verfahrens wieder ausgeschieden worden sind. Die günstigere Einstufung der Nordvarianten spricht gegen ein Ausscheiden dieser Trassenführungen (dazu unter a)). Ebenso trägt das Argument des Anbauverbots an der BAB A 39 nicht (dazu unter b)).	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1107

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1	Schutzgüter	1159	92	Samtgemeinde Salzhausen	a) Günstigere Einstufung der Nordvariante: So führen die Varianten 4 und 5 laut der vormaligen Unterlage 12.1 von Aland zu Entlastungen bzgl. der Immissionsgrenzwerte um bis zu 5 dB(A) in den Ortslagen von Pattensen und Scharmbeck. Außerdem weist insbesondere die Variante 4 laut der Raumordnerischen Bewertung zur OU Pattensen, Luhdorf und Scharmbeck eine gute verkehrliche Wirkung auf, und die Umweltauswirkungen sind aufgrund der geringen Streckenlänge günstig. Auch aus rein wirtschaftlicher Sicht bewirkt die Variante 4 den geringsten Investitions- und Betriebsaufwand. Außerdem wird das FFH-Gebiet nicht betroffen, und die artenschutzrechtlichen Auswirkungen sind gering. Auch die Variante 5 weist aufgrund der vergleichsweise geringen Streckenlänge weniger starke Umweltauswirkungen auf und wird als relativ günstig beurteilt. Schließlich schneidet diese Trassenführung auch aus Sicht der Wirtschaftlichkeit gut ab.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1107, 1121 und 1123

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanu ng	1160	92	Samtgemein de Salzhausen	Die Varianten 4 und 5 wurden jedoch zurückgestellt. Diese Abschichtung habe Herr Rechtsanwalt de Witt in einer leider nicht mit ausgelegten Stellungnahme vom 07.11.2019 empfohlen. In dieser wird auch Variante 6 (Nord-Umgehung Pattensen) als gegenüber den Süd-Umgehungen von Pattensen ungünstiger beschrieben. Die 9er- und 10er-Varianten würden danach ebenfalls ausscheiden, weil eine dafür erforderliche Ausnahme nach § 9 Abs. 8 FStrG durch die oberste Landesstraßenbaubehörde nur erteilt werden könne, wenn das Vorhaben gerade an dieser Stelle aus öffentlichem Interesse vernünftigerweise geboten sei. Die Landesstraßenbaubehörde habe dazu bereits mitgeteilt, dass sie eine solche Befreiung nicht erteilen werde. Die Stellungnahme des Herrn Rechtsanwalt de Witt ist jedoch nicht unter den Auslegungsunterlagen, ebenso wenig eine schriftliche Stellungnahme der Landesstraßenbaubehörde. Wir behalten uns daher vor, zur Vorzugswürdigkeit der Nordvarianten weiter vorzutragen, sobald uns diese zur Verfügung gestellt werden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1107 und 1124
2	Straßenplanu ng	1161	92	Samtgemein de Salzhausen	b) Mögliches Anbauverbot an der BAB A 39 kein Planungshindernis: Zudem kann die bereits mehrfach vorgebrachte Begründung, die Nordvarianten seien insgesamt aufgrund fehlender Umsetzbarkeit aussortiert worden, nicht anerkannt werden (so z.B. bereits mündlich eingewandt in der Antragskonferenz am 13.09.2019, vgl. auch Protokoll des Landkreises Harburg zur „2. Antragskonferenz Raumordnungsverfahren Ortsumfahrungen Luhdorf und Pattensen 13.09.2019“ sowie offenbar auch in der o.g. Stellungnahme des Herrn Rechtsanwalt de Witt und in der Raumverträglichkeitsuntersuchung (RVU) der Planungsgruppe Umwelt von Januar 2020).	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1107

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1162	92	Samtgemeinde Salzhausen	Danach habe die Machbarkeitsprüfung für die alternativen Anschlussmöglichkeiten an die A 39 ergeben, dass eine Umsetzung an der fehlenden Zulassungsfähigkeit zusätzlicher Anschlussstellen bzw. der Lage innerhalb der Anbauverbotszone der Autobahn scheitern würde. Die dazu sehr knapp gehaltene und auch seitens der Straßenbaubehörde nicht schriftlich dokumentierte Begründung, dass eine Befreiung nach § 9 Abs. 8 FStrG durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr nicht erteilt würde, trägt jedoch nicht. Denn die Frage, ob die Voraussetzungen einer Ausnahme gem. § 9 Abs. 8 FStrG vorliegen, kann notwendig erst nach einer weiteren Ermittlung der Tatbestandsvoraussetzungen im weiteren Verfahren vor dessen Abschluss erfolgen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1107 und 2330
2	Straßenplanung	1163	92	Samtgemeinde Salzhausen	Das betrifft etwa die Frage, ob Gründe des Allgemeinwohls die Abweichung erfordern. Denn die Vor- und Nachteile der verschiedenen Trassenführungen der Ortsumfahrungen werden erst im weiteren Verfahrensverlauf in einer für die Prüfung relevanten Konkretisierung offenbar werden. Das betrifft etwa die Frage, ob sich für die südlichen Varianten aus den Anforderungen zwingenden Rechts Planungshindernisse ergeben, die ihrerseits allenfalls im Ausnahmewege überwunden werden könnten. Dann müssen die dortigen Anforderungen des Fachrechts mit den Zielen des § 9 Abs. 1 FStrG abwägend in Einklang gebracht werden. Wenn es an der Verhältnismäßigkeit des Verbots fehlt, also ein Dispens vorliegt, ist das Ermessen der obersten Landesstraßenbaubehörde zur Erteilung der Befreiung dabei sogar „auf Null“ reduziert (Bender in Müller/Schulz, FStrG, 2. Auflage, § 9, Rn. 144).	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1107 und 1127

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1164	92	Samtgemeinde Salzhäusen	<p>§ 9 Abs. 8 FStrG als Möglichkeit einer Befreiung von einem zwingenden Verbot ist gerade für den Fall geschaffen worden, dass dieses Verbot des § 9 Abs. 1 FStrG sich angesichts einer „Atypik“ des konkreten Einzelfalls als unverhältnismäßig darstellt und ein Dispens vorliegt (Bender in Müller/Schulz, FStrG, 2. Auflage 2013, § 9, Rn. 131). So kann vom Anbauverbot des § 9 Abs. 1 FStrG nach Absatz 8 befreit werden, wenn Gründe des Wohls der Allgemeinheit die Abweichung erfordern (Bender in Müller/Schulz, FStrG, 2. Auflage 2013, § 9, Rn. 139). Gründe des Wohls der Allgemeinheit erfordern eine Befreiung, wenn es zur Wahrnehmung des (jeweiligen) öffentlichen Interesses vernünftigerweise geboten ist, das Vorhaben an der vorgesehenen Stelle zu verwirklichen (Bender in Müller/Schulz, FStrG, 2. Auflage 2013, § 9, Rn. 140 mit Verweis auf OVG Rheinland-Pfalz vom 15.03.2001 – 1 A 11232/98 – juris, Rn. 18 ff.). Dabei wird in der Prüfung der Vereinbarkeit der Abweichung mit öffentlichen Belangen i. S. d. § 9 Abs. 8 FStrG die in der Antragskonferenz am 13.09.2019 bereits diskutierte Frage eine Rolle spielen, ob die Zielsetzung des Anbauverbots aus § 9 Abs. 1 FStrG in dem hier relevanten Abschnitt der A 39 überhaupt praktisch tangiert ist. Denn die dort angeführte Option, die A 39 auf sechs Fahrstreifen zu verbreitern, liegt praktisch fern.</p>	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1107

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1165	92	Samtgemeinde Salzhausen	<p>Eine derartige Maßnahme findet sich weder in den maßgeblichen Bedarfsplänen und Ausbaugesetzen zum FStrG, noch wurde sie nach diesseitiger Kenntnis überhaupt jemals als Option erörtert. Auch die Verkehrsprognosen aus den aktuellen Verfahren zur Verlängerung der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg in den dortigen Planungsabschnitten 1 – 7 führen in dem hier relevanten Bereich nicht auf Verkehrszahlen, die nach den einschlägigen Regelungswerken für die Dimensionierung von Bundesautobahnen auf eine Verbreiterung führen würden. Schließlich ist auch nicht zu erwarten, dass derartige Verkehrszahlen zeitlich nach dem Ende des für die dortigen Planungen maßgeblichen Prognosehorizonts 2030 entstehen könnten, weil sich nach allen hier bekannten Verkehrsprognosen für das Fernstraßennetz die früheren Zuwachsraten bis dahin in (wieder) sinkende Zahlen umgekehrt haben werden.</p>	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1107
7	Verkehr	1166	92	Samtgemeinde Salzhausen	<p>Die aktuellen und jetzt verbindlichen Ziele der Klimaschutzgesetze würden für den Verkehrssektor auch keine weiteren Anstiege erlauben. Bekanntlich ist das Gegenteil der Fall: Der Verkehrssektor wird nach den aktuellen Prognosen seine ihm auferlegten Reduktionsverpflichtungen verfehlen und muss daher ergänzend „liefern“. Das wird mit weiteren Zuwächsen im Individualverkehr durch bislang im Verkehrswegeplan nicht einmal enthaltene Maßnahmen nicht gelingen, weil schon die Klimaschutzziele und der aktuelle Verkehrswegeplan nicht zueinander passen.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1107 und 1130

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1167	92	Samtgemeinde Salzhausen	Vor diesem Hintergrund und angesichts der erheblichen negativen Umweltauswirkungen der alternativen Südvarianten erscheint es hier aus heutiger Perspektive daher geboten, jedenfalls aber keineswegs ausgeschlossen, am Ende des Raumordnungsverfahrens ggf. eine Befreiung nach § 9 Abs. 8 FStrG für eine der Nordvarianten zu erteilen. Daher erweist sich ein Ausscheiden der Nordvarianten schon vor dem förmlichen Beginn des Raumordnungsverfahrens als rechtlich fehlerhaft.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1107 und 1131
0	Allgemein	1168	105	Private und juristische Personen	Ich bin gegen eine Ortsumgehung um Luhdorf, weil 1. schützenswerte Natur zerstört wird, 2. es genug Straßen gibt, 3. es andere Möglichkeiten gibt, die Anwohner vor der Verkehrsbelastung zu schützen, z.B. die Radbrucher Straße für LKW und Durchgangsverkehr zu sperren und eine Tempo 30-Zone einzuführen. So würde man Steuergelder sparen, die schöne Luhlandschaft nicht zerstören und den Anwohnern helfen. Ich hoffe, dass Sie noch einmal darüber nachdenken!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195, 1244 und 1377
4	Naturschutz	1169	107	Private und juristische Personen	Ich lebe mit meiner Familie seit über 40 Jahren hier in Luhdorf und schätze diesen Ort für die Schönheit und die Vielfalt der Natur, der Tier- und Pflanzenwelt, die teilweise noch landwirtschaftliche Struktur, was alles Ruhe und Frieden ausstrahlt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1170	107	Private und juristische Personen	Das alles ist mit den Jahren immer weniger geworden, durch immer mehr Verkehrsaufkommen, den Bau der Autobahn A 39, die Osttangente, das Gewerbegebiet Luhdorf Nord und Luhdorf Süd. Dieses schien dafür zunächst ein passender Standort an der AS der Autobahn 39 Winsen-Ost, da es doch wohl klar war, dass dieses als die Haupt-Anbindung für die gewerblichen LKW und auch PKW vorgesehen war. Dass man es überhaupt zugelassen hat, dass sich der Schwerlastverkehr seinen Weg durch die Dörfer gesucht hat, ist mir unverständlich. Durch Verbote und Einschränkungen wäre das sofort zu verhindern gewesen und die Anbindung über die AS Winsen-Ost hätte von Anfang an als einzige Möglichkeit vorgegeben sein müssen. Sie sollten sich ggfs. mit einer besseren Lösung für die Auf- bzw. Abfahrt der LKW auf die AS Winsen Ost befassen, wofür es Möglichkeiten gibt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zu den Einwand_IDs 1195 und 1206
4.1	Schutzgüter	1171	107	Private und juristische Personen	Stattdessen wurde mit der geplanten Trasse zur Ortsumgehung ein noch schlimmeres Übel gewählt, dem ich aus folgenden Gründen widerspreche: Luhdorf ist von 3 Seiten umschlossen von lauten, stark befahrenen Straßen. Die einzige Öffnung ist zum Süden, wo sich uns die Natur öffnet und Luhdorfer und auch Winsener vielfach und ständig das idyllische Naherholungsgebiet nutzen. Ich bin Anrainer des Vierhöfener Weges, wo ich in ca. 10 Geh-Minuten an die geplante Trasse stoßen würde. Ich fühle mich regelrecht eingekesselt. Jetzt sehe ich jeden Tag unzählige Fußgänger, Spaziergänger, Wanderer, Radfahrer, Jogger, Hundeführer diesen Weg nutzen. Das geplante Bauwerk zerstört unsere Landschaft räumlich und auch optisch. Es ist daher abzulehnen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Es findet eine optische Beeinträchtigung durch das Brückenbauwerk statt. Insgesamt überwiegen jedoch in der Bewertung die Vorteile bei der gewählten Trassenführung gegenüber anderen Trassen. S. auch Abwägungen zu den Einwand_IDs 1209 und 1229

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1	Schutzgüter	1172	107	Private und juristische Personen	Der Lärm und die Kontamination durch den Verkehr, den die neue Trasse mit sich bringen würde, wäre ein Frevel an unserer herrlichen, schützenswerten Natur. Wie kann man nur den schädlichen Einfluss des Schwerlastverkehrs auf Flora und Fauna in Zeiten, wo alle über den Klimawandel diskutieren, so außer Acht lassen!?	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zur Einwand_ID 1244
2	Straßenplanung	1173	107	Private und juristische Personen	Die Trassenführung durch unsere wunderschöne, idyllische Natur ist auch optisch total abzulehnen. Die Streckenführung ist so gewählt, dass sie über drei Flussläufe führt und dafür ein monströses, einschließlich Lärmschutzwand bis 13 m hohes Bauwerk darstellt, ein furchtbarer Fremdkörper in unserer Landschaft.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1081
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1174	107	Private und juristische Personen	Ein weiterer Gesichtspunkt ist für mich, dass der Verkaufswert meines Grundstückes am Vierhöfener Weg durch die neue Industriestraße merklich sinkt. Jedenfalls wird meine Lebensqualität erheblich geschmälert.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Die Wertminderung eines in Nachbarschaft zu den geplanten Ortsumgehungen liegenden Grundstückes, dessen Nutzung als solche vom Vorhaben nicht beeinträchtigt wird, führt nicht zu Entschädigungsansprüchen des Grundstückseigentümers. Es kann nicht prognostiziert werden, ob durch Straßenneubauvorhaben der Wert einzelner Grundstücke/Immobilien steigt oder sinkt. Zudem können solche Wertveränderungen nicht durch staatliches Eingreifen ausgeglichen werden. Dafür besteht keine rechtliche Grundlage. Der Wert einer Immobilie bzw. der zum Zeitpunkt der Veräußerung zu erzielende Betrag ist abhängig von einer Vielzahl von Einzelfaktoren (u.a. Ausstattung, baulicher Zustand, Größe, Zinsniveau usw.). Die Auswirkungen der Ortsumfahrung gehören zu den sog. Umweltfaktoren. Dabei ergeben sich durch eine verbesserte Lebensqualität begünstigende Faktoren als auch ggf. nachteilige Auswirkungen (z.B. Lärmbelastung). In der Abwägung werden sämtliche veränderte Umweltfaktoren berücksichtigt. Der sich aus diesen Faktoren ergebende Wert einer Immobilie ist für sich genommen kein abwägungswürdiger Belang, da er eine Folge der abgewogenen Umweltbelange darstellt. Die Auswirkungen auf die Lebensqualität sind u.a. im Umweltbericht zum Schutzgut Mensch berücksichtigt und bewertet worden. Es ist zu beachten, dass auch die Bestandssituation mit Einbußen verbunden ist.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1175	107	Private und juristische Personen	Außerdem suggeriert der Bau einer Ortsumgehung, dass der Verkehr für die Ortsbewohner erträglicher wird. Stattdessen wird durch die geplante Verlängerung der Osttangente und bessere Erreichbarkeit der Autobahn A 7 der Verkehr mit Sicherheit entscheidend zunehmen, worauf der Beitrag auf Seite 7 der Broschüre 360° Winsen vom März d.J. klar hinweist: "um der hohen Nachfrage (gewerblicher Unternehmen) gerecht zu werden, arbeitet die Stadtverwaltung mit Hochdruck an der Erweiterung der Gewerbegebiete, sowie an Möglichkeiten, weitere Gebiete zu erschließen." Was sich da tut, ist doch wohl eindeutig...	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1206, 1210, 1222
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1176	107	Private und juristische Personen	Warum arbeitet man nicht "mit Hochdruck" an der Lebensqualität der Menschen, wozu der Erhalt der letzten nicht zersiedelten Nah-Erholungsgebiete gehört. Also stoppen Sie die Planung einer Ortsumgehung, ich lehne sie ab und bitte um Berücksichtigung meiner Argumente.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1209 und 1210
7	Verkehr	1177	108	Private und juristische Personen	Gegen das Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrung Pattensen - Luhdorf mache ich folgende Bedenken geltend: Ich beziehe mich auf Ihre Veröffentlichung u.a. im Winsener Anzeiger vom 27.2.2020, aus der hervorgeht, dass der Kraftverkehr, der in den letzten 10 Jahren vor allem nach der Bebauung des Industriegebietes südlicher Teil Luhdorf massiv zunahm und in der weiteren Zeit noch mehr wachsen wird, um Luhdorf und Pattensen herumgeleitet werden soll, um die Anbindung an die BAB 7 in Thieshope zu erreichen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1210 und 1222

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1178	108	Private und juristische Personen	Ich lehne diese Linienführung für den Schwerlastverkehr, d.h. LKWs über 10,5 t Gesamtgewicht ab. Die Gründe hierfür benenne ich im Nachfolgenden: Ich, meine Familie und andere Ortsansässige haben ein starkes Interesse daran, dass die uns umgebende östliche bis westliche Kulturlandschaft nicht weiter durch den schweren Lastwagenverkehr, die Zersiedelung durch Industriebauwerke und eine Trasse, die durch Überquerung von Straßen und Flüssen stellenweise eine Höhe von bis zu 7 m (bis OK Brücken- oder Straßenbelag) zzgl. 6 m Lärmschutz sogar insgesamt ca. 13 m Höhe, verschandelt wird.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1081
4.1	Schutzgüter	1179	108	Private und juristische Personen	Im Einzelnen und als Betroffener möchte ich gegen den Entwurf der vorliegenden Zeichnungen und Beschreibungen, die zur Durchführung des Vorhabens erforderlich sind, Einwendungen erheben. Unter dem Gesichtspunkt des Natur- und Landschaftsschutzes, ist in der heutigen Zeit der Schutz der Vegetation, der Tierwelt und natürlich des Menschen vorrangig. Das gilt es hier zu beachten. Und somit kommt eine Fortführung der Osttangente wie geplant nicht in Betracht.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Der Schutz der Menschen vor Lärm- und Luftschadstoffeinträgen soll durch die Ortsumfahrungen umgesetzt werden, indem diese aus den Ortschaften heraus geholt werden. Auch die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes fließen in die Bewertung ein, s. dazu auch die Abwägungen zu den Einwand_IDs 1209 und 1244

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.6.1	Schutzgebiete	1180	108	Private und juristische Personen	<p>Im Gegenteil: Unter den obigen Betrachtungen des Natur- und Landschaftsschutzes muss dringend darauf hingewiesen werden, dass gerade der Bereich östlich/südöstlich/südlich von Luhdorf die jetzt noch teilweise landwirtschaftlich genutzten Flächen beinhaltet, unter Naturschutz gestellt werden müssen. Da es immer wichtiger wird, dass die NH3/NH4OH-Eintragungen und Derivate ins Grundwasser verboten gehören/Überdüngung. Es fehlen allerdings z. Zt. zentrale Klärwerke, die die Gülle kostenfrei aufnehmen und endklären...die zusätzlichen Kosten der Klärung muss der Verbraucher tragen. Im vorliegenden Falle wurde das Gebiet "Luhe und Nebengewässer" leider nur teilweise als Naturschutzgebiet ausgewiesen (warum?), nämlich der Bahlburger Bruch und Laßbrook; die restlichen Gebiete, die an die geplante Osttangente angrenzen, wurden lediglich als Landschaftsschutzgebiete ausgewiesen..., eine Möglichkeit für eine spätere Bebauung?! Der Bereich Landschaftsschutz ist abzulehnen und durch Naturschutzgebiet zu ersetzen. Ich möchte in keinem Fall eine weitere Industrieansiedlung im vorgenannten Gürtel-Bereich erleben.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	<p>Derzeit bereitet die Untere Naturschutzbehörde des Landkreises Harburg die Neuausweisung von „Luhe und Nebengewässern“ als Landschaftsschutzgebiet (LSG) vor, um dieses Gebiet naturschutzrechtlich als Bestandteil des europäischen Schutzgebietsnetzes Natura 2000 zu sichern. Der allgemeine Schutzzweck für dieses LSG ist die Erhaltung, Entwicklung und Wiederherstellung der von der Luhe und ihrer Nebengewässer geprägten Kulturlandschaft als Lebensraum von schutzbedürftigen Arten und Lebensgemeinschaften. Es ist korrekt, dass eine Ausweisung als Naturschutzgebiet (NSG) eine strengere Verordnung zur Folge hätte, die noch mehr auf den Schutz der im Gebiet vorkommenden Tier- und Pflanzenarten sowie deren Lebensräume abzielen würde. Eine Ausweisung als LSG dient nicht nur dem Gebietschutz und den darin lebenden Tier- und Pflanzenarten, sondern ermöglicht auch den Menschen, dieses Gebiet für die Erholung zu nutzen, unter Beachtung der geltenden Schutzgebietsverordnung. So bleiben für das LSG „Luhe und Nebengewässer“ alle öffentlichen Wege und Straßen weiterhin für jeden nutzbar und ermöglichen es den Erholungssuchenden, die Luheniederung weiterhin zu betreten und zu Erholungszwecken aufzusuchen. Dies wäre mit einem Naturschutzgebiet nicht in gleichem Maße möglich. Die Ausweiskategorie ist neben den naturschutzfachlichen Grundlagen und der Einschätzung der Unteren Naturschutzbehörde immer auch eine politisch beschlossene Entscheidung. Ein Zusammenhang zwischen Ortsumfahrung und den Nitratreinträgen aus der Landwirtschaft in das Grundwasser wird nicht gesehen bzw. ist unerheblich für die Variantenauswahl oder Raumverträglichkeit.</p>

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5.1.1	Siedlungsstruktur/Bauleitplanung	1181	108	Private und juristische Personen	Zu dem Vorgenannten bleibt anzumerken, dass, wie in der Werbeschrift im Wochenblatt in der Ausgabe März 2020 (360°Winsen, Wirtschaftsstadt), geschrieben steht unter dem Titel "Wirtschaftsförderung nach Maß": "Die aktuellen Beschäftigungszahlen belegen, dass sich der Standort Winsen auch weiterhin auf Wachstumskurs befindet" und weiter".. Um der hohen Nachfrage auch künftig gerecht zu werden, arbeitet die Stadtverwaltung mit Hochdruck an der Erweiterung bestehender Gewerbegebiete, sowie an Möglichkeiten, weitere Gewerbe zu erschließen..." Man kann daraus entnehmen, dass unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftsförderung die weitere Ansiedlung von Industrieprojekten intensiv vorangetrieben werden soll. Dem ist hiermit aus oben genannten Gründen Einhalt zu gebieten.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Ein Bedarf an Gewerbeflächen für örtliches und überörtliches Gewerbe wird nicht bestritten. Soweit bekannt, arbeiten die Stadt Winsen (Luhe) und ihre Gremien an der Erweiterung von Gewerbegebieten, jedoch an anderer Stelle. Von einer Erweiterung des GE-Luhdorf bzw. Planungen für ein Industriegebiet in der Stadt ist nichts bekannt. Unter raumordnerischen Gesichtspunkten ist zudem darauf hinzuweisen, dass die zentralörtliche Aufgabe der Stadt Winsen u.a. in der Bereitstellung von Arbeitsplätzen liegt. Dementsprechend ist es richtig und wichtig, dass die grundsätzlichen Voraussetzungen für die Entwicklung und Sicherung von Arbeitsstätten von der Stadt Winsen geschaffen werden. Des Weiteren s. Abwägung zur Einwand_ID 1206
2	Straßenplanung	1182	108	Private und juristische Personen	Das geplante und vorgesehene Deich/Brückenbauwerk mit Lärmschutz (Gesamthöhe bis zu 13 m), das den jetzigen anliegenden Bewohnern die Sicht auf die Vegetation versperren dürfte, darf unter keinen Umständen gebaut werden. Es ist einfach ein Monster, das man sich dort ausgedacht hat. Als Architekt und Diplom-Bauingenieur steht es meinem ästhetischen Empfinden direkt entgegen. Es gehört in den Müllcontainer der Geschichte!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1081

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	1183	108	Private und juristische Personen	Die Osttangente ab Benzstraße muss für LKWs ab 10,5 t Gesamtgewicht in Richtung Winsener Landstraße gesperrt werden, um den Anwohnern an der Radbrucher Straße in Luhdorf eine bessere Lebensqualität bieten zu können. Eine aktuelle Verkehrszählung wäre vonnöten. Ich halte es im Übrigen für zumutbar, dass alle LKW auf die A 39 über die AS Winsen-Ost auffahren und diejenigen, die auf die A 1 oder A 7 aufgleisen wollen, können diese über das Maschener Kreuz erreichen. Diese Umfahrung ist zumutbar.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1075, 1195 und 1210
3	Kosten	1184	108	Private und juristische Personen	Wie ich hörte, soll eine Anbindung über die AS Winsen Ost schlecht durchführbar sein. Ich habe das geprüft und erachte das als machbar, ohne dass allzu hohe Kosten auf den Landkreis/Stadt zukommen. Die Realisierung ist deutlich schneller als die jetzt geplante Osttangente, abgesehen von großen Kosteneinsparungen, wobei mein Überschlag für die Verlängerung der Osttangente deutlich höher ausfallen würde als angegeben!!! Somit ist eine Fortführung des LKW-Verkehrs wie es sich jetzt zeigt zu verbieten.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Es wird davon ausgegangen, dass sich der Einwand auf die ausgeschiedenen Nordvarianten bezieht, da bei diesen zum Teil eine Anbindung an die AS Winsen-Ost vorgesehen war. Des Weiteren s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1107, 1121 und 1210

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.5.2	Lärm/Schall	1185	109	Private und juristische Personen	In Wahrnehmung meiner Beteiligungsrechte im oben genannten Raumordnungsverfahren wende ich mich mit Nachdruck gegen den geplanten Bau der Umgehungsstraßen von Luhdorf und Pattensen und erhebe als persönlich Betroffene folgende Einwände: 1. Ich bin geborene Winsenerin und verfolge mit Ängsten und Schrecken die Planungen der o.g. Ortsumfahrungen. Mit Nachdruck wende ich mich gegen den geplanten Bau südlich von Luhdorf und Pattensen. Durch das Vorhaben bin ich in meinen Rechten beeinträchtigt. Der Straßenbau führt zu erheblichen zusätzlichen Lärmbelastungen in meinem Wohnumfeld, nämlich in den Straßen Höllenberg, An der Luhe, Vierhöfener Weg, Glockenheide und sicher später auch in dem in Planung befindlichen Neubaugebiet „Kleiner Brümmelkamp“.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Im Lärmgutachten wird für die Straße „Höllenberg“ der Immissionsort 5 (Luhdorf 4) angegeben. Sowohl für die Tages- als auch die Nachtwerte sind für diesen Bereich keine Grenzwertüberschreitungen für die Varianten 1-L und 2.1-L zu erwarten (s. Immissionstechnische Untersuchung, S. 9 ff.). Für den Vierhöfener Weg sind die nächstgelegenen Immissionsorte 5 (Luhdorf 4) und 6 (Luhdorf 5). Beide Immissionsorte weisen für die Varianten 1-L und 2.1-L keine Grenzwertüberschreitungen auf, weder bei den Tages- noch bei den Nachtwerten. Der nächstgelegene Immissionsort für „An der Luhe“ ist 5 (Luhdorf 4). Dieser weist für die Varianten 1-L und 2.1-L keine Grenzwertüberschreitungen bei Tages- und Nachtwerten auf. Auch bei der Glockenheide sind die nächstgelegenen Immissionsorte 5 (Luhdorf 4) und 6 (Luhdorf 5) und weisen für die Varianten 1-L und 2.1-L keine Grenzwertüberschreitungen bei Tages- und Nachtwerten auf. Die hier genannten Immissionsorte sind in der Anlage 1 zur Immissionstechnischen Untersuchung eingezeichnet. Es ist somit ersichtlich, dass sich die Erhöhung der Lärmimmissionen im zumutbaren Rahmen bewegen, da eine Überschreitung von Richt- bzw. Grenzwerten nicht zu erwarten ist. Demgegenüber stehen Überschreitungen, teilweise im gesundheitsgefährdenden Ausmaß an anderer Stelle des Stadtgebietes, welche reduziert werden können. S. auch Abwägung zur Einwand_ID 1328
4.1.5.2	Lärm/Schall	1186	109	Private und juristische Personen	In Pattensen sehe ich die Straßen Süderfeld, Im Grimm, Pinnbarg usw. betroffen. Für den Ort Wulfsen sehe ich Beeinträchtigungen der Straßen Am Langenberg, Niedereichfeld, Vossbarg, Bergfeld, Lehmbusch, Ginsterweg. Außerdem ist davon auszugehen, dass der Lärm auch ins Dorf hineingetragen wird und die Anlieger z.B. in Luhdorf in der Radbrucher Straße von dem Lärm der OUF betroffen wären.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195, 1317, 1331 und 1899

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.5	Luft und Klima	1187	109	Private und juristische Personen	Weiterhin werden die zusätzlichen Abgas- und Feinstaubbelastungen die Bürger in den genannten Orten belasten. Die OUF sollen viel zu nah an den Orten Luhdorf und Pattensen verwirklicht werden. Das Institut „Raum und Energie“ hat hierzu auch viele Hinweise und Informationen aus der „Bürgerwerkstatt“ verarbeitet. Mehrfach wiesen die Bürger darauf hin, die OUF mit größeren Abständen zu den Orten zu planen!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1210, 1312, 1330 und 1405
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1188	109	Private und juristische Personen	2. Ich bearbeite meinen Garten, der schon von meinen Großeltern geschätzt wurde. Der Erholungseffekt ist für die Sicherung meiner Gesundheit und meines Lebensgefühls unersetzlich. Der geplante Straßenneubau würde den Erholungswert des Gartens durch Lärmbelastung und Schadstoffeintrag vernichten. Ich kann deshalb eine solche Planung nicht akzeptieren, zumal vorteilhaftere Alternativen zur Verfügung stehen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Ziele des Vorhabens sind u.a. die Steigerung der Lebensqualität durch Entlastung der Ortsdurchfahrten. Lärm- und Luftschadstoffbelastungen werden mittels der Ortsumfahrungen insgesamt betrachtet weiter vom Menschen entfernter verlegt. Laut immissionstechnischer Untersuchung führen alle untersuchten Umfahrungsvarianten (1-L, 2.1-L, 1-P, 1.1-P, 2.1-P, 2.2-P und 3.1) dazu, dass in den Ortschaften Luhdorf und Pattensen die Beurteilungspegel für Lärm an der straßennahen Bebauung zumindest teilweise deutlich zurückgehen. Daher ist es aus schalltechnischer Sicht sinnvoll, dass eine Ortsumfahrung umgesetzt wird. Alle untersuchten Varianten entlasten die betroffenen Orte vom Straßenverkehr und lösen keine neuen schalltechnischen Konflikte bzgl. Grenzwertüberschreitungen an Wohnbebauung aus. Würden die Null-Plus-Varianten umgesetzt werden (bauliche Maßnahmen im Planfall), würden die Beurteilungspegel verglichen mit dem baulichen Bestandsfall tendenziell eher ansteigen. Bezüglich der Luftschadstoffe sind entlang der Varianten keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte zu erwarten. Auch unter Annahme erhöhter Werte, werden die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV deutlich unterschritten. Die Beibehaltung der jetzigen Ortsdurchfahrten sowie die Umsetzung der Null-Plus-Varianten führt innerorts zu leicht erhöhten Immissionen, weshalb diese aus luftschadstofftechnischer Sicht nicht bevorzugt werden sollten.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1189	109	Private und juristische Personen	Besonders nachts und in den frühen Morgenstunden werden die weiteren Anlieger und ich die Fahrgeräusche wahrnehmen. Das Ruhe- und Erholungsbedürfnis wird empfindlich gestört werden. Bei geöffnetem Fenster zu schlafen wird sicher nicht mehr möglich sein und meinen Schlaf enorm beeinträchtigen. Nach der Verwirklichung dieser Baumaßnahme wäre ich persönlich und somit gesundheitlich beeinträchtigt, da mein Wohnsitz sich direkt an der Ortsumgehung Luhdorf befindet. Ich befürchte, durch den Lärm um meine Mittagsruhe und meinen nächtlichen Schlaf gebracht zu werden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Anwohner*innen in der Nähe der Varianten werden teilweise bei der Erholung/Ruhe eingeschränkt. Insgesamt überwiegen in der Bewertung jedoch die Vorteile der Trassenführung. Gesetzlich vorgesehene Grenzwerte werden sowohl tagsüber als auch nachts eingehalten (s. S. 13 Immissionstechnische Untersuchung). Der Erhöhung der Lärmemissionen im zulässigen Rahmen stehen deutliche Pegelreduzierungen unterhalb von Richt- und Grenzwerten an anderer Stelle gegenüber.
4.1.5	Luft und Klima	1190	109	Private und juristische Personen	4. Mit dem Bau der Ortsumgehung werden Lärm, Abgase und Feinstaub von A nach B verlagert. Es werden nun die Bürger im Süden Luhdorfs betroffen sein, die irgend wann eine Ortsumfahrung für die Ortsumfahrung fordern werden?! Oder erhält die neue Straße einen Flüsterasphalt? Werden die Brückenbauwerke mit hochwertigen Dehnungsfugen ausgestattet um die extremen Tock-Tock-Geräusche zu vermeiden? Werden Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt? Erhalten die betroffenen Bürger Schallschutzfenster? Oder wird irgendwann für die OUF Tempo 30 angeordnet? Der Bau der OUF verletzt in erheblichem Maße mein Recht auf Leben und Gesundheit!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Aufgrund des größeren Abstands der Ortsumfahrung zu schützenswerten Nutzungen ist insgesamt von einer Verbesserung der Gesamtsituation auszugehen. Der Bau einer Straße in einigem Abstand zur Wohnbebauung, bei der im Zuge des Straßenneubaus und bei zukünftigen wesentlichen Änderungen der Straße Lärmschutz seitens des Straßenbaulastträgers zu beachten ist, ist nicht mit der Situation an der Bestandsstraße zu vergleichen. Es wäre Schallschutz zum Schutz lärmsensibler Nutzungen vor schädlichen Umwelteinwirkungen erforderlich, wenn durch den Bau der Umgehungsstraßen an Wohngebäuden die Grenzwerte der 16. BImSchV tagsüber oder nachts überschritten werden. Laut Lärmgutachten wurden im Rahmen der vorliegenden Untersuchung in der untersuchten Detailtiefe keine Grenzwertüberschreitungen festgestellt (s. S. 13 Immissionstechnische Untersuchung). Es wird lediglich am Immissionsort 11 (Pattensen 5) im Bereich Aueweg der nächtliche Beurteilungspegel um bis zu 2 dB erhöht, sollte nur die OU Pattensen realisiert werden. In diesem Falle wird eine Anspruchsberechtigung auf Schallschutzmaßnahmen prognostiziert, da der Beurteilungspegel von > 60 dB nachts berechnet wird. Dafür wären dann voraussichtlich passive Schallschutzmaßnahmen am betroffenen Gebäude vorzusehen. Um die genauen Kosten für Schallschutzmaßnahmen zu ermitteln, müssen im weiteren Verfahren detailliertere Untersuchungen nach 16. BImSchV und 24. BImSchG durchgeführt werden. Der Hinweis auf Flüsterasphalt wird zur Kenntnis genommen und dem Vorhabenträger für weiteren Planungsschritte vorgelegt.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
0	Allgemein	1191	109	Private und juristische Personen	5. Ebenso sehe ich mich in meinem Recht auf Gleichbehandlung verletzt. In der Ortschaft Pattensen wurde Ende 2015 eine Meinungsumfrage bezüglich des Baus der Ortsumgehung durchgeführt. Warum dieses nicht auch in Luhdorf und in Wulfsen stattfand, ist für mich unbegreiflich. Winsen macht Politik, die sich über die Köpfe der Bürger hinwegsetzt. Nach dem Motto: Wenn es um die Ortsumgehung geht, dann haben die Bürger in ausgewählten Orten keine Meinung zu haben. Der Bürger hat „no name and no opinion“ und die Politik „no risk“!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Wie in Pattensen hätte in Luhdorf und bestenfalls auch in Wulfsen eine Meinungsumfrage durchgeführt werden sollen, um ein Gesamtbild der Ansichten der Anwohner*innen der betroffenen Ortschaften zu erhalten. Gleichwohl fanden auch in Luhdorf Informationsveranstaltungen zum jeweils aktuellen Planungsstand statt. Hier gab es eine Meinungsabfrage unter den Anwesenden. Eine deutliche Mehrheit sprach sich damals für eine Ortsumfahrung aus. In Pattensen war die Haltung jedoch ausgewogen, was ein Motiv für die Stadtverwaltung war, hier durch eine allgemeine Bürgerbefragung für den Ortsteil nachzufassen. Bei der Bürgerversammlung in Wulfsen war eine klare Mehrheit gegen die Ortsumfahrung.
4.1	Schutzgüter	1192	109	Private und juristische Personen	6. Die überplanten Flächen sollten in Zeiten der Diskussionen um den Klimawandel, die Friday for Future-Demos und insbesondere die CO2-Belastungen weiterhin als Ausgleichsflächen, z.B. zur A 39, erhalten und nicht bebaut werden. In den Jahren 1987 und 1991 wurden die Teilstücke mit den Abfahrten Winsen-West und Winsen-Ost der A 39 für den Verkehr freigegeben. Mit dem Bau dieser BAB kam es zu einem enormen Flächenverbrauch.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1092, 1142, 1244, 1493
4.1.5.2	Lärm/Schall	1193	109	Private und juristische Personen	Von dem Lärm der A 39 sind die Bürger in Luhdorf nicht unverschont geblieben. Bei Ostwind ist in vielen Bereichen Luhdorfs (Kiefernweg, Kirschenweg, Luhdorfer Waldweg, Kleines Feld, Drögenkamp, Vierhöfener Weg, Glockenheide, Höllenberg usw.) der Verkehrslärm wahrzunehmen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1789
7	Verkehr	1194	109	Private und juristische Personen	Ich erwarte von den Verkehrsplanern Konzepte zu erarbeiten, die den Verzicht auf neue OUF ermöglichen, und den Verkehr im Einklang mit den Anliegern und Bürgern auf vorhandene Straßen lenken.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1195

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1195	109	Private und juristische Personen	7. Der Wunsch der Bürger nach Tempo 30 und dem LKW-Durchfahrtsverbot in den Orten Luhdorf und Pattensen ist ungebrochen. Nach einer Befragung vieler Bürger in der Radbrucher Straße in Luhdorf stellte sich heraus, dass diese Bürger keine Naturzerstörung südlich von Luhdorf wollen und sie mit Tempo 30 und ohne Schwerlastverkehr sehr gut leben könnten. In vielen Orten in Niedersachsen und auch in anderen Bundesländern ist das Genannte alles machbar oder umgesetzt worden. Sogar im Landkreis Harburg wurden in diversen Orten verkehrsberuhigende Maßnahmen dieser Art ergriffen. Nur in Luhdorf lässt sich kein verkehrsberuhigendes Vorhaben durchführen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 ganztätig, oder auch nur nachts, für alle Verkehrsteilnehmer, oder für bestimmte Fahrzeugklassen (LKW), richtet sich nach § 45 der Straßenverkehrsordnung (StVO). Diese Vorschrift normiert, dass in bestimmten Situationen die Verkehrsbehörden die Benutzung der Straßen durch den Verkehr beschränken können. Dies allerdings nur unter den dort beschriebenen Voraussetzungen (z.B. Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen) und mit der Maßgabe des Absatzes 9, dass besondere Umstände dies zwingend erfordern. Aufgrund von Hinweisen aus der Bevölkerung und nach Beschlussfassung der politischen Gremien auf Kreis- und Stadtebene wurde in den Jahren 2011/12 die Möglichkeit einer verkehrsbeschränkenden Maßnahme zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm geprüft. Hierfür wurden Verkehrsdaten erhoben und ein Schallgutachten gefertigt. Dies hatte zum Ergebnis, dass an fast allen Immissionsorten die gesetzlichen Lärmwerte nicht erreicht wurden. Lediglich an zwei Orten wurden die Werte gerade erreicht. Gleichwohl hat die Stadt Winsen im Interesse ihrer Bürgerinnen/Bürger eine nächtliche Temporeduzierung für LKW auf Tempo 30 in Luhdorf (Radbrucher Straße) und Pattensen (Pattenser Hauptstraße) angeordnet. Das für die Fachaufsicht zuständige Verkehrsministerium hat diese Maßnahme beanstandet und den Rückbau der Schilder verfügt. Hiergegen gerichtete Klagen der Stadt blieben in zwei Instanzen erfolglos. Die Bewerbung der Stadt Winsen mit diesen beiden Straßen in Luhdorf und Pattensen in das Modellprojekt Tempo 30 des Landes Niedersachsen zu kommen, blieb erfolglos. In einem Teilbereich der Radbrucher Straße in Luhdorf konnte nach gesetzlicher Änderung und gestützt auf § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO eine Temporeduzierung auf 30 im Bereich der dortigen Grundschule eingerichtet werden. Die Möglichkeit, eine Geschwindigkeitsreduzierung auf einen Lärmaktionsplan zu stützen, wird derzeit geprüft. Der LAP ist in Erarbeitung. Ein LKW Durchfahrtsverbot (auch aus Gründen eines Mautausweichverkehrs) bedürfte mehr noch als das mildere Mittel einer Geschwindigkeitsbeschränkung einer den Anforderungen des § 45 StVO genügenden Begründung. Beachtet werden müsste auch, dass damit kein LKW-Verkehr verhindert werden könnte, der dem Ziel- und Quellverkehr zuzuordnen ist. Fahrten in das Gewerbegebiet Luhdorf wären also weiterhin zulässig.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.8	Natura 2000	1196	109	Private und juristische Personen	8. Für mich ist es unvorstellbar, in die vorhandenen Flora-Fauna-Habitats einzugreifen und dieses intakte Naherholungsgebiet, diese herrlichen Naherholungsflächen zu zerstören. Unbegreiflich ist die Tatsache, dass die Verkehrsplaner wissentlich diese zu schützenden Gebiete mit dem Bau der Ortsumgehungen vernichten werden. Unwiederbringlich werden die schönsten Flächen in den Bereichen des Luhekanals, der Luhe und des Aubachs „geopfert“. Auch wenn die Widerlager der Bauwerke außerhalb des FFH-Gebietes liegen, so wird das Gesamtbauwerk mit den überdimensionalen Brückenbauwerken zu einer furchtbaren Verschandelung der Landschaft führen. Ich nutze seit vielen Jahren die natürliche Umgebung hier vor Ort als Naherholungsgebiet. Ich lehne den Bau der o. g. Straße ab, da er meine Persönlichkeitsrechte in erheblichem Maße verletzt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1081 und 1209
4.1.7	Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	1197	109	Private und juristische Personen	Südlich von Pattensen wird mit dem Bau der OUF das letzte Wald- und Heidegebiet mit seinen archäologischen Fundstellen am Langenberg zerschnitten.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die Varianten südlich von Pattensen reichen randlich in das Heiderelikt hinein. Dieses Bodendenkmal wurde als sehr hoher Raumwiderstand mit hoher Empfindlichkeit eingestuft. Im weiteren Planungsverlauf wird ein bodendenkmalpflegerisches Monitoring durchgeführt, um ggf. weitere vorhandene Fundstellen zu verorten und die bodendenkmalpflegerische Begleitung des Vorhabens sicherzustellen. Zum hohen Raumwiderstand trägt auch die Bedeutung als Lebensraum für Tiere und Pflanzen bei.
4.1.3	Boden und Fläche	1198	109	Private und juristische Personen	Es ist unglaublich, wie Stück für Stück Natur vernichtet wird. Der Flächenverbrauch soll in Deutschland reduziert werden. Dafür gibt es Maßnahmen und Programme. Die Bundesregierung hat sich deshalb im Rahmen der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie zum Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2030 die Neuinanspruchnahme von Flächen für Siedlungen und Verkehr auf unter 30 Hektar pro Tag zu verringern. Sie müssen nicht bis zum Jahr 2030 warten! Ich bitte Sie, fangen Sie sofort damit an!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die genannte Nachhaltigkeitsstrategie, die Neuinanspruchnahme von Flächen bis 2030 auf weniger als 30 ha pro Tag zu verringern, ist korrekt. Es ist jedoch nicht möglich, dieses gesetzte Ziel unmittelbar oder mittelbar auf einzelne Vorhaben herunter zu brechen. S. Abwägung zur Einwand_ID 1092

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	1199	109	Private und juristische Personen	9. An meinem Wohnsitz sind die Terrassen nach Süden ausgerichtet. Ich konnte den Bau der NEL verfolgen. Hierzu bitte ich nachweislich um Mitteilung, mit welcher Breite ein Schutzstreifen zur Ortsumfahrung und zur Wohnbebauung vorgesehen ist. Hochspannungsleitungen befinden sich ebenfalls in unserem Blickfeld. Im Norden Luhdorfs verläuft die A 39, im Osten die Osttangente. Nun soll noch die OUF mit „monströsen“ Brückenbauwerken im Süden hinzukommen. Die Einkesselung des Ortes ist nicht hinnehmbar!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die Abstandsregelungen zum Schutzstreifen der NEL sind nicht Gegenstand des ROV. Es wird nachrichtlich darauf hingewiesen, dass der Schutzstreifen der NEL laut Leitungsbetreiber 10 m beträgt. S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1081 und 1640
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1200	109	Private und juristische Personen	10. Außerdem erleidet mein Grundstück durch den Bau dieser Straße einen enormen Wertverlust, was mich in meinen Rechten als Eigentümer dieses Grundstücks erheblich beeinträchtigt und mir hohen finanziellen Schaden zufügt.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1174
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1201	109	Private und juristische Personen	11. Auch an meinem Elternhaus sind die Terrassen nach Süden ausgerichtet. Durch den Bau der OU wird nicht nur für mich, sondern auch für meine Mieter eine gravierende Verschlechterung der Wohn- und Lebensqualität durch Verkehrslärm entstehen. Außerdem bleibt zu befürchten, dass die Vermietung hier vor Ort mit dem Bau der OUF schwieriger wird und es zu Mietausfällen kommen könnte.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1174
1	Lage/Verlauf	1202	109	Private und juristische Personen	12. Ich erwarte, dass weitere Trassenvarianten im Raumordnungsverfahren untersucht werden. Im Vorwege weitere mögliche Varianten auszuschließen und den Bürgern lediglich die Südvarianten für Luhdorf und Pattensen anzubieten, stellt für mich kein korrektes Raumordnungsverfahren dar.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1107 und 1792

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.8	Natura 2000	1203	109	Private und juristische Personen	13. In der UVS aus dem Jahr 2015 ist die OU-Südvariante für Luhdorf als ungeeignet eingestuft worden. In der UVS Jan. 2020 wird die Südvariante favorisiert. Warum nach fünf Jahren ein völlig anderes Ergebnis in der aktuellen UVS ausgewiesen wird, ist unbegreiflich! In diesem Punkt bitte ich um ausführliche Erklärungen, warum das FFH-Gebiet nun für den Bau der OU als geeignet eingestuft wurde.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Die für die BAB 39 zuständige Niedersächsische Behörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Verden, hat sich bereits 2015 gegen Trassenverläufe entlang der BAB 39 in deren Anbauverbotszone ausgesprochen und dies auch in der ROV-Stellungnahme nochmals bekräftigt. Gem. § 9 Fernstraßengesetz (FStrG) dürfen längs von Bundesfernstraßen in einer Entfernung bis zu 40 Metern bei Bundesautobahnen keine Hochbauten, wie in diesem Falle die OU Luhdorf, errichtet werden. Daher ist die Realisierung der Nordvarianten (Varianten 9 und 10) unwahrscheinlich. Da für die Varianten 1-L und 2.1-L Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes nicht auszuschließen sind, wurde für diese Varianten eine FFH-Vorprüfung durchgeführt. Diese ist noch nicht abschließend, eine abschließende FFH-Verträglichkeitsprüfung ist erst im Planfeststellungsverfahren erforderlich. Die Vorprüfung kommt zu dem Ergebnis, dass beide Varianten bei Umsetzung von Maßnahmen zur Schadensbegrenzung zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele bzw. den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann. Dies begründet sich in dem Vorkommen von hauptsächlich wassergebundenen Arten und Lebensraumtypen, da diese durch die geplanten Brückenbauwerke nicht beeinträchtigt werden. Da das Eintreten von erheblichen Beeinträchtigungen nicht absehbar ist, wurden die Südvarianten als geeignete Varianten in die weitere Betrachtung aufgenommen.
0	Allgemein	1204	109	Private und juristische Personen	Der geplante Straßenbau beeinträchtigt meine Interessen erheblich. Der Bau der OUF verletzt in erheblichem Maße mein Recht an meinem Eigentum. Ich bitte Sie, meinen Einwänden Rechnung tragend, den Neubau der Ortsumfahrungen abzulehnen und eine für mich und die Gesellschaft vorteilhaftere Lösung zu bevorzugen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1174

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	1205	112	Private und juristische Personen	Hiermit lege ich Widerspruch gegen die geplanten Ortsumgehungen Luhdorf-Pattensen ein. Mein Widerspruch bezieht sich auf die Trassenführung Luhdorf 1-L ebenso wie auf die alternative Variante Luhdorf 2.1-L. Als Luhdorferin von Geburt an ist mir das Thema Ortsumgehung seit Jahrzehnten bekannt. Während die Radbrucher Straße in meiner Kindheit am Ortsausgang endete, zählt sie seit Existenz der A 39 und Etablierung eines riesigen Gewerbegebietes zu den, wenn nicht der meistbefahrenen Straße Winsens. Extrem belastend ist der LKW-Verkehr.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1206 und 1210
7	Verkehr	1206	112	Private und juristische Personen	Ich erinnere mich an den Zeitpunkt Anfang 2000, als in der Schule am Ilmer Barg der neue Flächennutzungsplan mit Ausweisung der gigantischen Gewerbeflächen vorgestellt wurde. Alle Verantwortlichen, egal ob Verwaltungsmitarbeiter oder Kommunalpolitiker, versicherten uns fassungslosen Bürgern, dass die Anbindung des Gewerbegebietes nahezu ausschließlich über die Anschlussstelle der A 39 erfolgen sollte. Die zusätzliche Belastung Luhdorfs sollte damit minimal ausfallen. Wie wir alle wissen, ist der umgekehrte Fall eingetreten. Nur wenige LKWs nutzen die Autobahn, denn der Weg von der A 7 ins Luhdorfer Gewerbegebiet lässt sich durch Pattensen und Luhdorf perfekt abkürzen. Es ist das eindeutige Versäumnis von Verwaltung und Politik, von Beginn an ein Durchfahrtsverbot für LKW etabliert zu haben.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Gewerbeansiedlungen haben bedingt Einfluss auf den LKW-Verkehr in den Ortsdurchfahrten. Gemäß des Planungsziels soll das Vorhaben hier jedoch eine Verbesserung erreichen. S. Abwägung zur Einwand_ID 1195

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1207	112	Private und juristische Personen	Durchfahrtsverbote dieser Art gibt es beispielhaft in vielen niedersächsischen Kommunen, angeführt sei hier nur die B213 mit Durchfahrtsverbot für Ahlhorn. Die Streckenführung für LKW erfolgt über die A 1 und A 29. Im Fall Luhdorf/Pattensen wären es A 7, Maschener Kreuz und A 39. Die Argumentation von Seiten unserer zuständigen Politiker, dass dieses Durchfahrtsverbot an juristischen Hürden gescheitert sei, halte ich für vorgeschoben.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195, 1210, 1556 und 1710
4	Naturschutz	1208	112	Private und juristische Personen	Die geplanten Trassenführungen sind für Luhdorf eine Katastrophe. Das letzte Stück intakter Natur, das uns in Luhdorf zum Bewegen und Atmen geblieben ist, würde unwiderruflich zerstört. Luhdorf wäre ringförmig von Straßen umgeben. Luheniederung mit wertvollen FFH-Gebieten wären Vergangenheit. Die Zerstörung der Natur würde man billigend in Kauf nehmen und die Menschen in diesem Straßennetz einsperren.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zu den Einwand_IDs 1209 und 1229

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1209	112	Private und juristische Personen	Gerade in der Zeit von Corona erleben wir täglich, wie wertvoll und wie zerbrechlich die Gesundheit ist. Die Menschen sind glücklich, wenn sie ein Stück intakter Natur vorfinden, wo sie mit Bewegung an frischer Luft ihre Gesundheit stabilisieren und Kraft für den nächsten Tag schöpfen können. Genau diese Möglichkeit würde man uns Luhdorfern mit beiden Trassenführungen nehmen. Somit stellen beide Trassen einen Frevel an Mensch und Natur dar.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die Erholungsnutzung des Raumes wird in der UVS zusammen mit den Parametern Wohn- und Wohnumfeldnutzung sowie Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit für das Schutzgut Mensch betrachtet. Bereiche mit einer hohen landschaftsbezogenen Erholungseignung wurden als mittlerer Raumwiderstand eingestuft ebenso wie Bereiche mit hoher Landschaftsbildqualität. In den Variantenvergleich wurde für die UVS das Zielfeld „Umwelt, Schutzgebiete, Artenschutz“ eingestellt. Ziel 1 ist die „geringe Beeinträchtigung der Umwelt (Schutzgüter des UVP)“. In das Schutzgut Menschen wurde die Erhaltung der ortsnahe Erholungsfunktion (Kriterien: „siedlungsnahe Erholungsbereiche“) einbezogen. Bei der Betrachtung des Kriteriums „Wohnumfeldqualität“ wurden die Auswirkungen der Varianten dahingehend verglichen, in welcher Zahl siedlungsnahe Erholungsbereiche zerschnitten werden bzw. ihre Erholungswirkung beeinträchtigt wird. Eine Lärmbelastung des bedeutsamen siedlungsbezogenen Freiraums für die Teilvarianten OU Luhdorf (1-L und 2.1-L) und somit eine Beeinträchtigung der Erholungsnutzung/-eignung geht von beiden Varianten gleichermaßen aus. Von den Teilvarianten OU Luhdorf werden je zwei siedlungs-nahe Erholungsbereiche zerschnitten (südlich von Luhdorf, zwischen Pattensen und Luhdorf). Von den Teilvarianten OU Pattensen wird je ein siedlungsnaher Erholungsbereich zerschnitten (zwischen Pattensen und Wulfsen). Zwischen Pattensen und Luhdorf sowie südlich von Luhdorf durchschneidet die vom Vorhabenträger vorgeschlagene Vorzugsvariante 1-L zwei siedlungsnahe Erholungsbereiche, ebenso wie die Variante 2.1-L. Insgesamt wurde die 1-L beim Schutzgut Menschen etwas besser bewertet. Es ist korrekt, dass der Landschaft in der Luheniederung als landschaftsprägendem Element eine hohe Bedeutung für das Landschaftsbild zukommt, dies wird sowohl durch den Landschaftsrahmenplan (2013) als auch die UVS für dieses ROV (2019) bestätigt. Landschaftsräume mit hoher Landschaftsbildqualität sind von hoher Bedeutung für die landschaftsbezogene Erholung (hohe Erholungseignung). Es bestehen jedoch bereits Vorbelastungen, die die Qualität des Landschaftsbildes beeinträchtigen. Dies sind akustische Beeinträchtigungen durch Schallimmissionen des Kfz-Verkehrs, Hochspannungsleitungen sowie die intensive landwirtschaftliche Nutzung. Nichtsdestotrotz sollen die Beeinträchtigungen für die Landschaft und die Menschen möglichst geringgehalten werden. Bei der

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1209					Beanspruchung von Vorbehaltsgebieten landschaftsgebundene Erholung wurde die Variante 1- L besser bewertet als die Variante 2.1-L, da sie das VBG Erholung an der Luhe auf kürzerer Strecke durchquert.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
0	Allgemein	1210	112	Private und juristische Personen	Ich frage mich, ob die Entscheidungsträger in einer Zeit, wo wir uns mit Klimaschutz, Verkehrsreduktion und Aufforstung beschäftigen, den Bau einer derart zerstörerischen Umgehungsstraße vor sich selbst und vor ihren Nachfahren rechtfertigen können. Denn wir alle wissen, dass neue breite Straßen mehr Verkehr anziehen, so dass noch höhere Lärm- und Schadstoffemissionen die Folge wären.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die großräumigen Veränderungen der Verkehrsströme, die sich durch die Veränderung der Verkehrsnachfrage (Stichwort BVWP-Prognose) oder durch Veränderungen im Straßennetz (Stichwort Neubau der 39) ergeben, werden im bundesweiten Verkehrsmodell, das die regionalen und überregionalen Verkehrsverflechtungen bzw. deren Veränderungen abbildet, wiedergegeben. Das Verkehrsmodell des Landkreises Harburg (VM-Lk Har) der SSP Consult ist ein makroskopisches Modell, um die Straßenverkehrsnachfrage im Jahr 2015 oder im Prognosehorizont 2030 abzubilden. Das VM-LK Har wurde im Auftrag des Landkreises Harburg bezüglich der Verkehrsbezirkseinteilung verfeinert. Das VM-LK HAR berücksichtigt dabei die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Das im VM-LK Har für den Prognoseplanfall 2030 implementierte Straßennetz beinhaltet neben bestehenden Straßen auch Projekte des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen 2016. Das VM-LK HAR dient der Darstellung großräumiger Verkehre auf dem Bundesfernstraßennetz in Niedersachsen. Die Prognosegenauigkeit sinkt mit der Straßenkategorie und der Nähe eines Streckenzuges zu urbanen Ballungsräumen. Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wurde aus dem VM-LK HAR für den Analyse- und den Bezugsfall Teilmodelle herausgeschnitten, die der räumlichen Abgrenzung des Untersuchungsraumes entsprechen. Vor diesem Hintergrund wurde ein Verkehrsmodell für die Stadt Winsen (Luhe) (Modell WiLu) aufgebaut. Da die Verkehrsverflechtungsmatrizen aus den beiden Teilmodellen (VMLK HAR und Modell WiLu) räumlich gesehen deckungsgleich sind, können die Verflechtungen bezogen auf die äußeren Einspeisepunkte abgeglichen und für den jeweiligen Berechnungszeitraum angepasst werden. Somit werden die regionalen und überregionalen Verkehrsverlagerungen in dem Verkehrsmodell WiLu abgebildet. Aus den Ergebnissen der Verkehrsmodellrechnungen nimmt der regionale und überregionale Verkehr zwischen der A 7 und der A 39 nach Realisierung der Ortsumgehungen nur in geringem Umfang zu. Die Route über die L 215 von der AS Thieshope an der A 7 zur AS Winsen Ost an der A 39 mit ca. 12 km ist gegenüber der Route über die A 7 – Maschener Kreuz – A 39 mit ca. 24 km, wesentlich kürzer und somit auch für diese Eckbeziehung attraktiv. Da die regionalen und

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Allgemein	1210					überregionalen Verkehrsbeziehungen auf dieser Eckverbindung jedoch sehr gering sind, ist auch die prognostizierte geringe Zunahme bei den Planungsfällen erklärbar. Anhand von sogenannten Strombündeln lässt sich die Verteilung des Verkehrs im Straßennetz verdeutlichen. Dabei werden alle Verkehrsbeziehungen, die über einen Querschnitt fahren, bzgl. der Herkunfts- bzw. Zielrichtungen betrachtet. Ausgewertet wird das Strombündel auf der A 39 östlich der AS Winsen-Ost. In der Prognose 2030 liegt die Querschnittsbelastung auf diesem Autobahnabschnitt bei 54.800 Kfz/24 h. Das Verkehrsmodell verdeutlicht, dass im Straßennetz ohne die Ortsumgehungen Luhdorf und Pattensen von diesem Querschnitt aus nahezu kein Fahrzeug über das Maschener Kreuz zum Abschnitt der A 7 nördlich der AS Thieshope fährt, so dass das Verlagerungspotential maximal im unteren dreistelligen Bereich liegt. Zur Minimierung der Lärm-, Luftschadstoffbelastung und der Einschränkung der Lebensqualität der Anwohner*innen werden die Ortsumgehungen geplant. Hierdurch werden die Ortsdurchfahrten vom Bestandsverkehr und somit von den Immissionen entlastet, wobei die Ortsumgehungen soweit erforderlich aktive Lärmschutzmaßnahmen erhalten werden.
0	Allgemein	1211	112	Private und juristische Personen	Corona zeigt uns, dass das Credo „immer höher, schneller, größer, weiter“ dauerhaft nicht funktioniert. Ich appelliere an die verantwortlichen Entscheidungsträger, die Ortsumgehung aus den Planungen zu streichen. Die dafür eingeplanten Millionen werden jetzt und auch im nächsten Jahrzehnt für wertvollere Zwecke benötigt.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1368
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1212	112	Private und juristische Personen	Ein LKW-Durchfahrtsverbot für Pattensen und Luhdorf würde den Bewohnern Respekt zollen und die Lebensqualität aller Bürger stärken. Dieser Beitrag zur Stärkung unseres Lebensraumes ist für jede im Gewerbegebiet ansässige Firma zumutbar. Seien Sie sich Ihrer Verantwortung auch für die nächsten Generationen bewusst und verzichten Sie auf unwiederbringliche Zerstörung unseres Lebensraumes!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1195

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1	Schutzgüter	1213	113	Private und juristische Personen	Seit fast 50 Jahren wohne ich in Luhdorf, davon rund 26 Jahre in der Straße Glockenheide am Rande Luhdorfs. Es ist mir jeden Tag eine Freude so nah an einer weitgehend intakten Natur und dem besonderen Privileg eines Flusses mit seltenen Tier- und Pflanzenarten wohnen zu dürfen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1214	113	Private und juristische Personen	Der Luhewanderweg und auch die angrenzenden Waldgebiete dienen allen als Naherholung, was in diesen schwierigen Zeiten (Stichwort: Corona) von ganz besonderer Bedeutung ist.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1209
7	Verkehr	1215	113	Private und juristische Personen	Mir ist bewusst, dass das erhöhte Verkehrsaufkommen in den Straßen "Winsener Landstraße" und insbesondere "Radbrucher Straße" reduziert werden muss; dennoch frage ich mich, ob es nicht sinnvollere und schnell umzusetzende Maßnahmen gibt, wie z.B. Durchfahrverbote für schwere LKWs, konsequente Umsetzung eines Tempolimits und vor allem auch Kontrollen der selbigen, als durch eine weitere Zerstörung unserer schönen Natur!!!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1035, 1195, 1244 und 1783
1	Lage/Verlauf	1216	113	Private und juristische Personen	Mit Entsetzen habe ich den vorgestellten Bauplänen entnommen, dass die präferierte Trassenführung nicht nur recht nah an den bestehenden Wohngebieten Höllenberg, Vierhöfener Weg und Glockenheide entlang führen soll, sondern dass die Überquerung der drei Flussläufe durch eine "riesige" Rampe geplant ist!	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1185
4	Naturschutz	1217	113	Private und juristische Personen	Ich finde, dass... - das geplante Brückenbauwerk zur Überquerung von Luhe, Luhekanal und Aue eine unwiderrufliche und irreparable Schädigung der vorhandenen wunderschönen Natur darstellt!!! - das einzige noch nicht durch Straßen zerschnittene Naherholungsgebiet von Luhdorf somit nachhaltig zerstört wird	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1081 und 1209

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1218	113	Private und juristische Personen	- Luhdorf als Wohnort meines Erachtens hierdurch nachhaltig entwertet und somit auch der Wert unserer Immobilien gesenkt wird - die Möglichkeit der Ausweisung weiterer Baugebiete Richtung Süden endgültig verhindert wird.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1174 und 1640
0	Allgemein	1219	113	Private und juristische Personen	Ich fürchte zudem, dass bei Fertigstellung der Ortsumgehung das Verkehrsaufkommen sich noch mehr erhöhen wird und zudem weitere Begehrlichkeiten zur Ausweisung von Gewerbegebieten hier in Luhdorf aufkommen werden. Freie Flächen hat unser Dorf ja mehr als genug... Aus den vorgenannten Gründen und auch um meinen Kindern und Enkelkindern die Schönheit Luhdorfs zu erhalten, bitte ich um Beachtung und Umsetzung meiner Einwendungen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1206
4.1.8	Natura 2000	1220	116	Private und juristische Personen	Gegen das Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrung Pattensen-Luhdorf mache ich folgende Einwendungen: - das FFH-Gebiet Luhdorf-Bahlburg mit seiner schützenswerten Flora und Fauna würde zerstört werden	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1244
4.1.3	Boden und Fläche	1221	116	Private und juristische Personen	- die Fläche eines landwirtschaftlichen Betriebes wird durch Straßenbau verbraucht und geht unwiederbringlich verloren	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1092

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1222	116	Private und juristische Personen	<p>- die geplante Ortsumfahrung würde als Eckverbindung zwischen den Autobahnen A 39 und A 7 für erheblich mehr Verkehr und Lärm in der Nähe unserer Ortschaften führen (siehe Projekt „https://www.A21-jetzt.de“).</p> <p>Bei Unfall-Sperrungen auf dieser neuen Strecke wären zudem noch Umleitungen durch unsere Dörfer die Folge.</p> <p>- unsere Region bietet ein gutes Verkehrsnetz, die A 39 bietet direkte Anbindungen an das Autobahn-Netz</p>	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die L 215 bis zur Pattenser Spitze (alt L 234/L 215) in Verbindung mit der L 234, K 78, K 84 ist nicht dazu bestimmt, die Autobahnen 7 und 39 zu verbinden, denn weiträumige Verkehre sollen in erster Linie die Bundesfernstraßen nutzen. Grundsätzlich steht nach dem geltenden Recht das gesamte Straßennetz aber jedem Verkehr offen, ohne Rücksicht auf Quelle, Ziel und Zweck. Daher nehmen die vermutlich allermeisten Straßen auch einen gemischten Verkehr auf. Da nicht jede Verkehrsbeziehung zu verhindern ist, werden auch Verbindungen zwischen den Anschlussstellen BAB 7 Thieshope und BAB 39 Winsen-Ost und Winsen-West genutzt werden. Diese stellen jedoch keine Verkehrsbeziehungen dar, die den Charakter der Straßen prägen bzw. prägen sollen. Die vorgeschlagenen Vorzugsvarianten unterstreichen gerade den Charakter, das keine schnelle Eckverbindung entstehen soll. So wurden zwei Teilabschnitte mit dem bestehenden Landesstraßennetz kombiniert, um die Ortsdurchfahrten großteils vom Verkehr zu entlasten. Die Varianten 3 bzw. 3.1 oder kombinierte Varianten hätten diesen Charakter viel deutlicher geprägt. S. auch Abwägung zur Einwand_ID 1210
7	Verkehr	1223	116	Private und juristische Personen	- in Gutachten wird darauf hingewiesen, dass die Blumenstraße in Pattensen durch den Bau einer Ortsumfahrung keine erhebliche Verkehrsentlastung erfahren wird	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die Entlastung der Blumenstraße in Pattensen ist deutlich geringer (10 %) als etwa bei der Pattenser Hauptstraße (65 %), der Bahlburger Straße (35 %) oder „Im Grimm (45 %). Sowohl die Süd- als auch die Nordvarianten tragen wenig zur Verkehrsentlastung der Blumenstraße bei. Die Ortslage Pattensen insgesamt wird jedoch bei einer Südumfahrung sehr hoch entlastet.
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1224	116	Private und juristische Personen	- die Lebensqualität unserer Dörfer wird durch den Bau dieser Straße weiter eingeschränkt: mehr Lärm, zerstörte Landschaft, zerschnittene Naherholungsgebiete. Ich bitte Sie, die Straßenplanung genau abzuwägen unter Würdigung dieser Einwendungen und um eine Bestätigung dieses Schreibens.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1209, 1229, 1244 und 1259

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4	Naturschutz	1225	117	Private und juristische Personen	Hiermit lege ich Widerspruch gegen die geplanten Ortsumgehungen Luhdorf-Pattensen (Trassenführung Luhdorf 1-L und Luhdorf 2.1-L) ein. Die geplanten Trassenführungen haben für Luhdorf katastrophale Folgen. Luhdorf wäre bei einer Realisierung dieses Vorhabens ringförmig von Straßen umgeben und das letzte Stück intakter Natur würde unwiderruflich zerstört.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1209, 1229, 1244 und 1259
7	Verkehr	1226	117	Private und juristische Personen	Die einzige Entlastung, die diese Ortsumgehung bringt, ist die Entlastung der Radbrucher Straße. Die Anwohner dieser Straße sind in der Tat durch den enormen LKW-Verkehr stark betroffen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1410
7	Verkehr	1227	117	Private und juristische Personen	Die Ansiedlung von Amazon im Gewerbegebiet hat dieses Problem noch weiter verschärft. Als Anfang 2000 der Flächennutzungsplan für das Gewerbegebiet vorgestellt wurde, hieß es von Seiten der Verantwortlichen aus Politik und Verwaltung, dass die Verkehrsanbindung über die A 39 erfolgen soll. Dies ist offensichtlich nicht der Fall. Nur wenige LKWs nutzen den Weg über das Maschener Kreuz. Viele LKW-Fahrer kürzen die Strecke von der A 7 ins Luhdorfer Gewerbegebiet über Pattensen und Luhdorf und umgekehrt ab. Eine Entlastung der Winsener Landstraße wird es durch diese Ortsumgehung nicht geben. Anstelle einer Ortsumgehung sollte hier besser ein Durchfahrtsverbot für den Schwerlastverkehr erwirkt werden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195 und 1206
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1228	117	Private und juristische Personen	Insbesondere in Zeiten von Klimaschutz, Fahrverboten für Dieselfahrzeuge und Ansätzen, den Gesamtverkehr zu reduzieren, stelle ich die Sinnhaftigkeit eines solchen Vorhabens in Frage. Denken Sie auch an die folgenden Generationen, die mit der unwiederbringlichen Zerstörung dieses Lebensraumes leben müssen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1244

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4	Naturschutz	1229	118	Private und juristische Personen	Seit 1993 wohne ich in Luhdorf und habe es bis heute sehr genossen, im Süden des Dorfes direkt in der Natur zu sein - in allen anderen Richtungen ist Luhdorf von Straßen umschlossen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Ortsumfahrungen führen meist bogenförmig um Ortschaften herum. Selten, und auch nicht in diesem Fall, werden Orte völlig umschlossen.
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1230	118	Private und juristische Personen	Die geplante Trasse relativ nah an der südlichen Ortsgrenze wird die Lebensqualität nachhaltig negativ beeinflussen (Straßenring, Lärm, massive optische Beeinträchtigung, zunehmende Abgasbelastung).	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1081, 1209 und 1229
4	Naturschutz	1231	118	Private und juristische Personen	Eine derartige unumkehrbare Umweltzerstörung, noch dazu zu immensen Kosten, halte ich für nicht hinnehmbar.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1244, 1475 und 1557
7	Verkehr	1232	118	Private und juristische Personen	Sicherlich muss die Radbrucher Straße dringend vom (Schwerlast-)Verkehr entlastet werden, dieses sollte aber m.E. durch ein schlussendlich doch durchzusetzendes Durchfahrtsverbot i.V. mit Verkehrsberuhigung erreicht werden. Das gescheiterte Verfahren sollte erneut aufgenommen werden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1035 und 1195
7	Verkehr	1233	118	Private und juristische Personen	Neue Straßen schaffen mittelfristig i.d.R. eine Zunahme des Verkehrs, wahrscheinlich wird auch der überregionale Verkehr durch eine Eckverbindung von der A 39 zur A 7 zunehmen - von der möglichen neuen Autobahnverbindung aus dem schleswig-holsteinischen Raum gar nicht zu reden. Wir brauchen nicht mehr Straßen, sondern intelligente Verkehrskonzepte!	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung zu den Einwand_IDs 1210 und 1222
1	Lage/Verlauf	1234	121	Private und juristische Personen	Wir begrüßen, dass nun endlich das Raumordnungsverfahren für die Ortsdurchfahrung Luhdorf eingeleitet wurde. Als Anwohner von Luhdorf halten wir eine Umfahrung von Luhdorf für unbedingt erforderlich! Von allen angedachten und vorgeschlagenen verschiedenen Trassen halten wir die südliche Umfahrung für die einzige richtige Lösung.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1235	121	Private und juristische Personen	Der Verkehr durch unser Dorf über die Winsener Landstraße und die Radbrucher Straße hat extrem zugenommen und ist durch den LKW-Anteil unerträglich. Als Zwischenlösung bis zur Fertigstellung der Umfahrung würden wir ein Durchfahrtsverbot für LKW durch unser Dorf sehr begrüßen!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1195
1	Lage/Verlauf	1236	121	Private und juristische Personen	Falls irgendwelche Gründe bei dem Pattensener Teil der Umfahrung zu Verzögerungen führen, sollte die Umgehungsstraße von Luhdorf unabhängig davon gebaut werden.	Dem Einwand wird gefolgt	Es handelt sich bei den vom Vorhabenträger vorgeschlagenen Vorzugsvarianten um zwei einzelne Ortsumfahrungen (OU Luhdorf und OU Pattensen), die im ROV auch einzeln betrachtet werden. Ein voneinander unabhängiger Bau der Ortsumfahrungen ist daher möglich.
1	Lage/Verlauf	1237	123	Private und juristische Personen	Wir begrüßen, dass nun endlich das Raumordnungsverfahren für die Ortsumgehung Luhdorf eingeleitet wurde. Ich wohne bereits mein gesamtes Leben an der Radbrucher Straße und das Verkehrsaufkommen ist in den vergangenen Jahren fast unerträglich geworden. Daher halten wir die vorgeschlagene südliche Trasse für sehr sinnvoll.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	
1	Lage/Verlauf	1238	126	Private und juristische Personen	Wir freuen uns sehr, dass endlich das Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrung Luhdorf eingeleitet wurde. Als Einwohner von Luhdorf halten wir die Ortsumfahrung von Luhdorf als unbedingt erforderlich.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	
7	Verkehr	1239	126	Private und juristische Personen	Der Verkehr auf der Radbrucher Straße hat extrem zugenommen und ist mittlerweile unerträglich geworden. Der viele Auto- und LKW-Verkehr lässt einen kaum noch zur Ruhe kommen, im Haus wackeln die Gläser in den Schränken. Den Garten kann man nicht mehr nutzen, da die Radbrucher Straße als Zubringer zwischen der A 39 und der A 7 genutzt wird.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1410
2	Straßenplanung	1240	126	Private und juristische Personen	Sollte es aus irgendwelchen Gründen bei dem Pattensener Teil der Umgehung zu Verzögerungen kommen, sollte die Umgehungsstraße von Luhdorf unabhängig davon gebaut werden.	Dem Einwand wird gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1236

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1241	129	Private und juristische Personen	Gegen das Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrung Pattensen-Luhdorf mache ich die folgenden Bedenken geltend: <ul style="list-style-type: none"> • Ich Sorge mich um die Gesundheit meiner ganzen Familie. Eine Ortsumgehung zieht bekanntermaßen mehr Verkehr an und verursacht noch mehr Lärm. Das ist in zahllosen Beispielen gut belegt. Unser Leben wird dadurch negativ beeinflusst und macht uns schlimmstenfalls krank. 	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1188
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1242	129	Private und juristische Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Die geplante Straße schneidet uns von unseren wesentlichen Naherholungsgebieten ab. Diese sind dann gar nicht oder nur schlecht zu erreichen. Die Qualität der Naherholungsgebiete sinkt dramatisch durch die Verlärmung. Außerdem sinkt dadurch der Wert unserer Grundstücke beträchtlich. Diese schleichende Enteignung ist nicht hinnehmbar. Über Entschädigungen für Betroffene in den neu verlärmten Randgebieten ist in den Unterlagen kein Wort zu lesen. 	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1174 und 1209
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1243	129	Private und juristische Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Die IG Pro Lebensqualität Pattensen hatte Ihnen bereits über 1.000 Unterschriften übergeben und damit den eindeutigen Bürgerwillen dokumentiert, die Planungen der Ortsumgehungen zu stoppen und stattdessen andere Maßnahmen zur Verkehrs- und Lärmreduzierung zu ergreifen. Von einer Unterschriften-Aktion für eine Straße ist bislang nichts bekannt. 	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Die originalen Unterschriftenlisten von 2013 waren an die Vorhabenträger adressiert (LK Harburg, Stadt Winsen). Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum ROV wurden die Listen in Kopie von der IG Pro Lebensqualität Pattensen als Anhang zu einer Stellungnahme an die Untere Landesplanungsbehörde übersandt. Sie sind im weiteren Planungsverlauf einer anschließenden politischen Bewertung zu unterziehen. Sie sind somit nicht Bestandteil des Raumordnungsverfahrens.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.8	Natura 2000	1244	129	Private und juristische Personen	<ul style="list-style-type: none"> Das FFH-Gebiet zwischen Luhdorf und Bahlburg ist als LSG eine besonders erhaltens- und schützenswerte Fluss- und Kulturlandschaft mit sehr prägenden Elementen wie Fluss-Auen und -Marschen sowie artenreicher Tier- und Pflanzenwelt. Die geplante Umgehungsstraße schädigt diese wertvolle Landschaft bei allen bisher bekannten Varianten in einem nicht vertretbaren Ausmaß. Dieser Schaden ist auch durch Ausgleichsmaßnahmen nicht zu kompensieren. Der Schutz dieser Landschaft ist ein höherwertiges öffentliches Interesse als das einer neuen Straße. 	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	<p>Die momentane Belastung der Ortsdurchfahrten von Luhdorf und Pattensen, auch von Scharmbeck und Roydorf, stellt ein berechtigtes Planungserfordernis der Vorhabenträger dar. Die Planungsziele beziehen sich dabei nicht nur auf die vom Einwender genannte Anzahl der durch die OU entlasteten Haushalte. Die Lebensqualität in den betroffenen Ortschaften soll insgesamt betrachtet verbessert werden. Zudem soll die innerörtliche Verkehrssicherheit für Fußgänger und Anlieger erhöht werden. Weitere Planungsziele sind die Verbesserung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit sowie die Sicherung der Erreichbarkeit lokaler Infrastruktur wie etwa Schulen und Sportanlagen. So sollen die Ortsumfahrungen zum Wohle der Allgemeinheit beitragen. Die durchgeführte FFH-Vorprüfung kommt zu dem Ergebnis, dass keine zwingenden Planungshindernisse vorliegen. Die aus der FFH-Vorprüfung resultierende Planung der Brückenbauwerke soll die erhebliche Beeinträchtigung der FFH-Lebensraumtypen und -Arten im betroffenen FFH-Gebiet verhindern. FFH-Gebiete werden aufgrund wertgebender Arten oder auch Lebensraumtypen ausgewiesen. Da diese durch die geplanten Bauwerke nicht unmittelbar betroffen sind, liegen zum jetzigen Planungsstand keine Planungshindernisse vor. Die Varianten der Ortsumfahrung Luhdorf beeinträchtigen das Landschaftsbild bzw. die Landschaftsbildqualität. Der Landschaft in der Luheniederung kommt eine hohe Bedeutung für das Landschaftsbild zu, dies wird sowohl durch den Landschaftsrahmenplan (2013) als auch die UVS für dieses ROV (2019) bestätigt. Landschaftsräume mit hoher Landschaftsbildqualität sind von hoher Bedeutung für die landschaftsbezogene Erholung (hohe Erholungseignung). Es bestehen jedoch bereits Vorbelastungen, die die Qualität des Landschaftsbildes beeinträchtigen. Dies sind akustische Beeinträchtigungen durch Schallimmissionen des Kfz-Verkehrs, Hochspannungsleitungen sowie die intensive landwirtschaftliche Nutzung. Nichtsdestotrotz sollen die Beeinträchtigungen für die Landschaft und die Menschen möglichst geringgehalten werden, etwa durch die Wahl eines möglichst kurzen Streckenverlaufs. Im Vergleich mit Variante 2.1-L (4 km) weist die vorgeschlagene Vorzugsvariante 1-L eine Gesamtlänge von 3 km auf. Möglichen</p>

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Natura 2000	1244					<p>erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes soll durch Maßnahmen zur Schadensbegrenzung entgegengewirkt werden. Die einzelnen vorgesehenen Maßnahmen sind im Erläuterungsbericht der UVS (ab S. 92) aufgelistet. Bei Umsetzung dieser Maßnahmen sind erhebliche Beeinträchtigungen für das FFH-Gebiet auszuschließen. Dazu gehören auch Maßnahmen, die auf den Schutz von FFH-Arten wie Fischotter, Biber und Fledermäusen abzielen. Variante 1-L quert Fledermauslebensräume mit sehr hoher Bedeutung entlang der Luhe, des Luhekanals sowie des Vierhöfener Weges. Variante 2.1-L quert Fledermauslebensräume mit sehr hoher Bedeutung entlang des Luhekanals und des Vierhöfener Weges. Beeinträchtigungen der Fledermauslebensräume sollen durch die in der UVS aufgeführten Maßnahmen vermieden werden. Variante 1-L quert im Bereich des Aubachs ein Weißstorch-Nahrungshabitat mit landesweiter Bedeutung. Ansonsten sind die gequerten Bereiche Vogelbrutgebiete regionaler Bedeutung. Variante 2.1-L quert ebenfalls ein Weißstorch-Nahrungshabitat mit landesweiter Bedeutung. Zudem verläuft sie auf relativ langer Strecke durch ein Vogelbrutgebiet mit landesweiter Bedeutung. Im Rahmen des Variantenvergleichs wurden für das Schutzgut Tiere die Artengruppen Vögel und Fledermäuse zur Bewertung herangezogen, da sie aus artenschutzrechtlicher Sicht besonders relevant sind. Hier schneidet die Variante 1-L etwas besser ab, da sie kein Vogelbrutgebiet mit landesweiter Bedeutung quert.</p> <p>Bei der Querung des Aubachs führt die Variante 1-L als Brücke über ein Grünlandbiotop von besonderer bis allgemeiner Bedeutung. Westlich des Vierhöfener Weges quert sie zudem ein weiteres Grünlandbiotop von besonderer bis allgemeiner Bedeutung. Abgesehen von den genannten Grünlandflächen sowie vom Aubach selbst, der dort als Biotoptyp von besonderer Bedeutung eingestuft ist, quert die Variante 1-L nur Biotope mit allgemeiner bzw. allgemeiner bis geringer Bedeutung. Variante 2.1-L quert neben dem Aubach, der an der betreffenden Stelle als Biotop von allgemeiner Bedeutung eingestuft ist, ein Grünlandbiotop von besonderer Bedeutung sowie ein Waldbiotop mit besonderer bis allgemeiner Bedeutung. Zwar kommen im Südteil des Untersuchungsraumes gefährdete Pflanzenarten vor, jedoch sind diese weder von Variante 1-L noch von Variante 2.1-L unmittelbar betroffen. Im randlich in das Untersuchungsgebiet hineinreichenden Naturschutzgebiet „Laßbrook“ kommen gefährdete Waldgesellschaften und Pflanzenarten vor. Jedoch</p>

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Natura 2000	1244					wird dieser Bereich durch keine der untersuchten Varianten direkt beeinträchtigt. Beim Variantenvergleich zum Schutzgut Pflanzen schneidet die Variante 2.1-L besser ab als Variante 1-L, da sie Biotoptypen mit mittlerer bzw. hoher oder sehr hoher Bedeutung auf kürzerer Strecke quert. Beim Variantenvergleich der UVS-Schutzgüter liegen beide Varianten gleich auf. In der Gesamtbewertung, die zwar auch die Umweltschutzbelange berücksichtigt, aber auch alle anderen betroffenen Belange, hat sich die Variante 1-L als am besten bewertet herausgestellt. Desweiteren s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1040 und 1493
7	Verkehr	1245	129	Private und juristische Personen	<ul style="list-style-type: none"> Die in der Koplas-Studie von 2010 aufgeführten zukünftigen Verkehrsbelastungen basieren auf den Erhebungsjahren 2010 und älter. Gleichzeitig beleuchten sie lediglich einen Zeitraum bis 2025. Nicht berücksichtigt sind die Folgen der Wirtschafts- und Finanzkrise von 2008/09 und der aktuellen Krise durch die die Corona-Pandemie, die voraussichtlich noch gravierender sein werden. Es kann davon ausgegangen werden, dass die prognostizierten Verkehrszahlen völlig überhöht sind. Damit hätte sich die Notwendigkeit der Straße erübrigt. Mindestens muss eine neue Untersuchung über die aktuellen Verkehre und Prognosen unter besonderer Berücksichtigung des aktuell zu beobachtenden Trends der Deglobalisierung erfolgen. 	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	KoPLAS war eine Studie, die in Auftrag gegeben wurde, um die Infrastruktur für das Logistikgewerbe zu prüfen. Diese ist jedoch nicht Bestandteil der Verkehrsuntersuchung, die für das ROV durchgeführt wurde und ist daher nicht mit ins ROV eingeflossen. S. Abwägung zur Einwand_ID 1075
7	Verkehr	1246	129	Private und juristische Personen	<ul style="list-style-type: none"> Auf der Grundlage der bekannten Verkehrszählungen ist feststellbar, dass eine geplante Ortsumgehung in West-Ost-Richtung den Verkehr aus der Blumenstraße in Pattensen nicht aufnehmen wird und demzufolge eine Verkehrsberuhigung nicht erreicht werden würde. Ich lehne daher eine Ortsumgehung im Sinne einer Verkehrsberuhigungsmaßnahme ab und fordere (zum wiederholten Male) sofortige verkehrslenkende Maßnahmen sowie die Unterlassung der späteren Hochstufung der Blumenstraße zur Landesstraße. 	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die Entlastung der Blumenstraße in Pattensen ist deutlich geringer (10 %) als etwa bei der Pattenser Hauptstraße (65 %), der Bahlburger Straße (35 %) oder „Im Grimm (45 %). Sowohl die Süd- als auch die Nordvarianten tragen wenig zur Verkehrsentslastung der Blumenstraße bei. Die Ortslage Pattensen insgesamt wird jedoch bei einer Südumfahrung sehr hoch entlastet. Verkehrlich gesehen sind die Varianten 4 und 5 für die Blumenstraße am effektivsten. Jedoch nur dort und nicht an den anderen betroffenen Stellen. Die Hochstufung zur Landesstraße ist nicht Gegenstand des Raumordnungsverfahrens, sondern des Umstufungskonzeptes, s. auch Abwägung zur Einwand_ID 2039

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1247	129	Private und juristische Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Ich halte die Bezeichnung "Ortsumfahrung Pattensen-Scharmbeck-Luhdorf" für irreführend. Tatsächlich handelt es sich vielmehr um die Herstellung einer direkten Verbindung zwischen den AS Winsen/Ost und Thieshope. Der aufgenommene Verkehr ist also überörtlicher Natur. Daraus ergibt sich, dass Stadt und Landkreis nicht, sondern das Land Niedersachsen für Planung und Bau zuständig sind, vgl. StraßenGesetz. 	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Aufgrund eines Landtagsbeschlusses werden bereits seit Jahrzehnten keine Ortsumgehungen an Landesstraßen geplant. Alternativ planen die betroffenen Gemeinden bzw. Landkreise eigene Vorhaben und können bei der Umsetzung Fördermittel des Landes beantragen (GVFG-Mittel (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)). Es wurde eine Planungsvereinbarung zwischen den Vorhabenträgern (Stadt Winsen, Betrieb Kreisstraßen des LK Harburg) sowie der Niedersächsischen Behörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV), Geschäftsbereich Lüneburg, geschlossen. Dabei übernehmen der Landkreis und die Stadt anteilig die Planungsfinanzierung.
2	Straßenplanung	1248	129	Private und juristische Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Die als Begründung genannte „Verkehrsentlastung“ wird sogar lt. Gutachten in den Planungsunterlagen kaum bis gar nicht erreicht. Erheblich kostengünstigere Maßnahmen wie Tempo 30 innerorts und LKW-Durchfahrtsverbote wurden bislang nicht verfolgt. Mit einem Bruchteil der Planungskosten für die Straße könnten solche Maßnahmen rechtssicher umgesetzt werden. Weitere Vorschläge von betroffenen Bürgern wurden gar nicht verfolgt. 	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1195
2	Straßenplanung	1249	129	Private und juristische Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Die als zweiter Grund angegebene "leistungsfähige Verkehrsverbindung" besteht durch die direkte Anbindung Winsens an die A 39, über die die A 7 leicht und schnell erreichbar ist. Der wirtschaftliche Nutzen einer kürzeren Anbindung an die A 7 würde ausschließlich Logistik-Unternehmen nützen, nicht aber der Stadt oder gar dem Landkreis. 	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Nach der Verkehrsuntersuchung wird die Strecke zwischen Winsen (Luhe) und der Autobahnauffahrt Thieshope bzw. der Orte dahinter weit überwiegend durch den lokalen und regionalen Verkehr genutzt. Insofern betreffen verkehrliche Verbesserungen an der Route vor allem die Einwohner*innen und Unternehmen der Stadt Winsen oder die Bewohner*innen des Landkreises, s. PGT 2015, Seite 22, Befragungspunkt 1. S. auch Abwägungen zu den Einwand_IDs 1075, 1210, 1377 und 1592
7	Verkehr	1250	129	Private und juristische Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Durch die Schaffung einer direkten Verbindung zwischen den Autobahnen A 39 und A 7 wird erheblich mehr Verkehr angezogen. Damit werden die betroffenen Ortschaften von außen mit neuem Lärm beschallt, für den in absehbarer Zeit neue Lösungen gefunden werden müssen. 	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung zur Einwand_ID 1210

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
3	Kosten	1251	129	Private und juristische Personen	Fazit: Wirtschaftlich betrachtet ist der Bau einer Straße für die genannten Ziele zwischen "Totalschaden" und "Katastrophe" anzuesiedeln.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1475, 1557 und 1568
4	Naturschutz	1252	130	Private und juristische Personen	Gegen das Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrung Pattensen – Luhdorf mache ich folgende Bedenken geltend: - Naturzerstörung! Das Gebiet südlich von Luhdorf wird von sehr vielen Luhdorfern und Bahlburgern als Erholungsgebiet für Spaziergänge, Läufe etc. genutzt und ist aufgrund der Ruhe und Naturbelassenheit unbedingt zu erhalten. Der Bau einer Umgehung würde die gesamte Region zerstören und vor allem den natürlichen Lebensraum rund um die Luhe/Aue	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1189, 1209 und 1244
7	Verkehr	1253	130	Private und juristische Personen	- Die Umgehung wird zu einer Zunahme des Verkehrs führen, da diese Straße als Querverbindung von A 39 und A 7 genutzt werden würde, vielfach auch von noch mehr LKWs. Des Weiteren besteht dadurch die Gefahr von weiteren Gewerbegebieten, die den dörflichen Charakter von Luhdorf, Bahlburg und Pattensen zunehmen zerstören. Abhilfe würden Tempo 30 Zonen in Luhdorf (Radbrucher Str.) und Pattensen sowieso LKW Durchfahrtsverbote schaffen - dadurch kann der Verkehr deutlich eingeschränkt und die Lärmbelastung deutlich verringert werden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195, 1206, 1210, 1220 und 1597
3	Kosten	1254	130	Private und juristische Personen	- Die erwarteten Kosten von 40 Mio EUR (oder mehr?) stehen in keinem Verhältnis, könnten deutlich sinnvoller eingesetzt werden (Schulen, Sporthallen, Kindergärten) und kann sich niemand leisten	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	S. Abwägung zu den Einwand_IDs 1311, 1368 und 1475

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1255	133	Private und juristische Personen	In meiner Stellungnahme gehe ich auf die Planung einer Ortsumgehung für Pattensen sowie einer weiteren für Luhdorf durch den Landkreis Harburg ein (https://www.landkreis-harburg.de/oupalu). Wie der Übersichtslegeplan aller Varianten (4.1.2_uebersichtslegeplan_aller_varianten.pdf) zeigt, werden auch nördlich gelegene Varianten, die Scharmbeck betreffen würden, in Erwägung gezogen (z.B. die Varianten 4, 5-S, 5-P, 6). Im Vorfeld sind zwar die nördlich verlaufenden Varianten ausgeschieden, da sie als nicht realistisch umsetzbar eingestuft wurden, jedoch schreiben Sie auch, dass es sich bei der Ermittlung der raumverträglichsten und konfliktärmsten Varianten nicht zwangsläufig nur um die momentanen südlichen Vorzugsvarianten handeln muss. Im Folgenden werde ich daher argumentativ belegen, weshalb weiterer Straßenbau vermieden werden sollte und zudem die nördlichen Varianten nicht realistisch umsetzbar sind.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1124, 1123 und 1132
7.1	Verkehrssicherheit	1256	133	Private und juristische Personen	Die Sicherheit und Unbeschwertheit für Kindergarten- und Schulkinder, Spazier- und Gassigänger sowie Radfahrer wäre durch den Verkehr und die Abgase eingeschränkt und sogar gefährdet. Somit würde eine eventuelle Erhöhung der innerörtlichen Verkehrssicherheit für Fußgänger und Anlieger in Pattensen und Luhdorf gleichzeitig im und um das Landschaftsschutzgebiet nördlich von Pattensen zu einem erhöhten Risiko führen - für Mensch und Tier gleichermaßen. Schulkinder nutzen z.B. gerne den sicheren Fußweg durch das Landschaftsschutzgebiet, um von Scharmbeck zur Pattenser Schule zu gelangen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Im Zuge des Verlaufs der Variante 1-L sind die Abmessungen der Brückenbauwerke für die Gewässer Luhekanal und Luhe so groß gewählt worden, dass die begleitenden Wirtschaftswege (Suhrfeldweg; Falkenbergsweg) mit unterführt werden. Im Zuge des Verlaufs der Variante 1.1-P werden keine Wege im Waldgebiet Langenberg, Heiderelikt gekreuzt. Die Varianten südlich Pattensen verlaufen alle nördlich außerhalb des Waldgebietes. Die nördlichen Varianten 4 und 5, die bei Scharmbeck verlaufen, haben nur eine geringe Zielerreichung bzgl. der verkehrlichen Entlastungswirkung auf Luhdorf und Pattensen und werden deshalb nicht weiter betrachtet. Die Schulwege zwischen Scharmbeck und Pattensen sind daher nicht von der weiter südlich verlaufenden Vorzugstrasse 1.1-P betroffen. Detaillierte verträgliche Lösungen für ggf. betroffene Schulwegbeziehungen wären Gegenstand des folgenden Planfeststellungsverfahrens.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7.1	Verkehrssicherheit	1257	133	Private und juristische Personen	Der Scharmbecker Kindergarten samt Tagesstätte, der sich aufgrund seiner Naturverbundenheit großer Beliebtheit auch weit über Scharmbeck hinaus erfreut, könnte seine Außenanlage nicht mehr ohne spürbare Folgen der Umgehungsstraßen nutzen, aufgrund von Lärm und Abgasen, auch bei Einhaltung der Grenzen. Zudem ist die Hauptspezierstrecke der Kinder für Ausflüge und um die Umwelt kennenzulernen das angrenzende Landschaftsschutzgebiet. Das wäre in der Form, wie es aktuell möglich ist, nicht mehr denkbar.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Es wird davon ausgegangen, dass der Einwender die Variante 4 meint, die südöstlich von Scharmbeck verläuft. Diese Variante wurde aufgrund ihres geringen Zielerreichungsgrades bzgl. der verkehrlichen Entlastungswirkung für Luhdorf und Pattensen zurückgestellt und daher nicht näher überprüft (s. auch Abwägungen zu den Einwand_IDs 1123 und 1124). Da die südlich von Pattensen verlaufende Variante 1.1-P favorisiert wird, ist auch das angesprochene LSG nicht vom Trassenverlauf betroffen. S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1288 und 2288
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1258	133	Private und juristische Personen	Trotz Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwänden, etc.) würde es durch die Umgehungen unvermeidbar lauter werden, als es jetzt der Fall ist. Dies würde nicht nur zu einer Störung der aktuell vorherrschenden Naherholung führen, die zu den Top-Gründen zählt, warum Menschen in Scharmbeck leben bzw. hierher ziehen, sondern der Lärm würde damit auch den Quadratmeterpreis enorm senken, was nicht nur die Anwohner durch Wertminderung der eigenen Immobilie betreffen würde (wie wäre geplant dieses Minusgeschäft jedes einzelnen Anwohners zu kompensieren?), sondern auch Scharmbeck als Wohnort für Neubürger weniger attraktiv machen würde. Das Vorhaben würde zu keiner Verbesserung der Lebensqualität in den Ortslagen durch Verkehrsentslastung führen, sondern zu einer Abwanderung von Ortsansässigen, durch Minderung der Lebensqualität.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	So wie auch bei den Vorzugstrassen gäbe es auch einen positiven Effekt auf die Ortsdurchfahrt von Scharmbeck und die anliegenden Grundstücke durch weniger Lärm und eine höhere Verkehrssicherheit innerorts. S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1174, 1188, 1209 und 1210

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1	Schutzgüter	1259	133	Private und juristische Personen	Selbst unter Berücksichtigung der Umweltverträglichkeitsprüfung und damit einhergehenden, wie Sie es nennen, möglichst gering ausfallenden Umweltbelastungen, wird die Umwelt noch immer belastet! In Angesicht der aktuellen, globalen Lage ist das absolut verwerflich! Unser aller Ziel sollte sein, die Umwelt zu 100 % zu schützen, anstatt den Schaden nur „möglichst gering“ ausfallen zu lassen. Studien kommen zu ähnlichen Ergebnissen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Um die durch den Straßenbau entstehenden Eingriffe in Natur und Landschaft und die daraus entstehenden Beeinträchtigungen auszugleichen, findet die Eingriffsregelung Anwendung. Nicht vermeidbare Beeinträchtigungen müssen vom Verursacher kompensiert werden, entweder direkt vor Ort oder an anderer Stelle im betroffenen Naturraum. S. auch Abwägungen zu den Einwand_IDs 1244 und 1493
4.1.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	1260	133	Private und juristische Personen	In Anbetracht der Naturverbundenheit der Ansässigen ist vom Plan dieses Bauvorhabens abzuraten und es müsste mit erheblichen Widerständen gerechnet werden. Nicht nur der Lärm und die Abgase würden viele Tiere vertreiben und ihren Lebensraum drastisch einschränken, sondern bereits die Bauarbeiten würden dafür sorgen, dass weniger Tiere (Vögel, Fledermäuse, Rehe, etc.) auf den Feldern und im Landschaftsschutzgebiet Zuhause sind. Dabei macht genau das unsere Scharmbecker Umgebung aus!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1209 und 1244
4.1.3	Boden und Fläche	1261	133	Private und juristische Personen	Daneben lässt sich feststellen, dass es auch zu Flächensterben führen und die Landwirtschaft Scharmbecks negativ betreffen würde.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1092
4.1.6.1	Schutzgebiete	1262	133	Private und juristische Personen	Hierzu der Hinweis, dass es nicht zufriedenstellend wäre, den aktuellen Verlauf des Landschaftsschutzgebietes zu ändern bzw. einzuschränken, da dies ebenfalls auf Widerstände stoßen würde.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Es ist nicht geplant, den Verlauf des LSG "Buchwedel und Umgebung" zu ändern oder einzuschränken, zumal die bevorzugte Trassenvariante 1.1-P südlich von Pattensen verläuft und das genannte LSG nicht tangiert, s. auch Abwägung zur Einwand_ID 1257

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1263	133	Private und juristische Personen	Fazit: Die nördlichen Varianten, die auch Scharmbeck betreffen, wären nicht effektiv, da die südlichen Varianten Luhdorf und Pattensen stärker entlasten würden. Anstatt die Natur und die Anwohner durch dieses Bauvorhaben unnötig zu belasten, würde ein LKW-Durchfahrtsverbot und die erhöhte Nutzung der Autobahn effektivere und zufriedenstellendere Ergebnisse erzielen! Neuen Straßen bedarf es nicht. Sollten wir alle, anstatt weitere Straßen zu bauen, nicht besser erstmal lernen die vorhandenen effektiv zu nutzen?	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Korrekt ist, dass die Verkehrsminderung bei Realisierung der angesprochenen Nordvarianten, die Scharmbeck betreffen würden, auf die Ortsdurchfahrten von Luhdorf und in Pattensen weniger wirken. Eine Entlastung würde nur für die Ortsdurchfahrt Scharmbeck selbst erzeugt. S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1035, 1195 und 1377
1	Lage/Verlauf	1264	134	Private und juristische Personen	Wir begrüßen, dass nun endlich das Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrung Luhdorf eingeleitet wurde. Als Einwohner von Luhdorf halten wir eine Umfahrung von Luhdorf für unbedingt erforderlich. Von allen angedachten und vorgeschlagenen verschiedenen Trassen halten wir die südliche Umfahrung für die einzige richtige Lösung.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	
7	Verkehr	1265	134	Private und juristische Personen	Der Verkehr durch unser Dorf über die Winsener Landstraße - Radbrucher Straße hat extrem zugenommen und ist durch den Lkw-Anteil unerträglich. Ich bin von der Stadt aufs Land gezogen, um Ruhe und gute Luft zu genießen, doch das hier ist die Hölle. Das man sich für Naturschutzgebiete einsetzt ist ja ok, aber was ist mit uns? Als Zwischenlösung bis zur Fertigstellung der Umfahrung würden wir ein Durchfahrtsverbot für Lkw durch unser Dorf sehr begrüßen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1195
2	Straßenplanung	1266	134	Private und juristische Personen	Falls irgendwelche Gründe bei dem Pattenser Teil der Umfahrung zu Verzögerungen führen, sollte die Umgehungsstraße von Luhdorf unabhängig davon gebaut werden.	Dem Einwand wird gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1236

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1267	135	Private und juristische Personen	Endlich ist das Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrung Luhdorf-Pattensen eingeleitet. Ein Schritt, auf den wir Anwohner der Radbrucher Straße schon jahrelang gewartet haben. Es ist ein wichtiger Schritt zur Verbesserung der Lebensqualität durch Verkehrsentslastung und es ist ein Schritt zur Sicherheit der Kinder, die diese Straße mehrmals täglich queren müssen, um zur Schule und zum Sport zu gelangen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	
7	Verkehr	1268	135	Private und juristische Personen	Als das Gewerbegebiet Luhdorf mit seinen Logistikzentren gebaut wurde haben vermutlich alle nur an die Steuereinnahmen gedacht, aber niemand hat an den vielen Verkehr gedacht der jetzt durch unser Dorf rollt. Wenn man sich dazu noch die Prognosen für den Auto und Lkw-Verkehr für die nächsten Jahre ansieht ist eine Ortsumgehung unvermeidbar! Als Anwohner von Luhdorf halten wir eine Ortsumfahrung für Luhdorf somit für unbedingt erforderlich.	Dem Einwand wird gefolgt	
2	Straßenplanung	1269	135	Private und juristische Personen	Sollte es aus irgendwelchen Gründen zu Verzögerungen bei dem Teilstück Pattensen kommen, sollte die Umgehungsstraße von Luhdorf unabhängig davon gebaut werden.	Dem Einwand wird gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1236

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4	Naturschutz	1270	142	Private und juristische Personen	Ich bin im Höllenberg in Luhdorf aufgewachsen und werde nächstes Jahr dorthin zurückkehren. Zu oben genanntem Verfahren möchte ich folgende dringende Bedenken äußern: Luhdorf ist aktuell bereits an drei Seiten von Hauptverkehrsstraßen umschlossen. Das Gebiet südlich des Ortsteils wird von Luhdorfern und vielen Bewohnern angrenzender Ortsteile für Spaziergänge, Sport und somit zur Erholung genutzt. Die Ortsumfahrung würde dies nachhaltig und stark beschädigen. Von der Zerstörung des natürlichen Lebensraums für Flora und Fauna ganz zu schweigen. Eine solche Natur für eine Ortsumfahrung zu zerstören steht meines Erachtens in keinem Verhältnis. Dafür muss es andere Lösungswege geben (s. letzter Absatz).	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1209, 1229, 1244 und 1789
7	Verkehr	1271	142	Private und juristische Personen	Neben diesem Punkt würde der Verkehr mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit stark zunehmen. Die Trasse würde als Querverbindung von der A 39 zur A 7 genutzt werden. D.h. sie leitet nicht nur den Verkehr der Radbrucher Straße um, sondern es würde deutlich mehr werden. Die Lärmbelastung und Luftverschmutzung würden erheblich zunehmen. Das kann nicht in Ihrem Interesse sein.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1210 und 1222
3	Kosten	1272	142	Private und juristische Personen	Für mich persönlich ein nicht so wichtiger Punkt wie die Naturzerstörung und die stark sinkende Lebensqualität, die ich in beiden oben stehenden Punkten beschreibe, sind natürlich auch die Kosten: Die genaue Höhe ist mir und vermutlich auch Ihnen aktuell nicht bekannt - geschätzt werden meines Wissens ca. 40 Mio. €. Wer soll diese Summe tragen? Erfahrungsgemäß enden solche Bauvorhaben auch über den anfänglich kalkulierten Kosten.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1475 und 1557

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1273	142	Private und juristische Personen	Mir ist bewusst, dass die aktuelle Situation der Radbrucher Straße und der Hauptstraße in Pattensen ebenfalls keine Lösung darstellt. Ich bin aber davon überzeugt, dass sie sich deutlich optimieren ließe. Tempo-30-Zonen würden den Verkehr stark beruhigen. Auch Durchfahrtsverbote für LKW könnten eine Option sein. Für diese ist der Weg über das Maschener Kreuz absolut machbar, aktuell nur zeitlich und streckenmäßig etwas länger und dadurch ist die Abkürzung über die Dörfer natürlich attraktiver. Wir sprechen hier aber von ca. 15 Minuten und 15 km. Dafür die schwerwiegenden Nachteile eines solchen Baus in Kauf zu nehmen, finde ich unverhältnismäßig. Es muss und wird möglich sein, ein vernünftiges Verkehrskonzept aufzustellen, welches keine neue Ortsumfahrung beinhaltet.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1195
4	Naturschutz	1274	142	Private und juristische Personen	Wann wird die Natur mehr in den Vordergrund gestellt, wenn nicht jetzt?! Es muss an allen Stellen damit angefangen werden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1244 und 1259
1	Lage/Verlauf	1275	139	Private und juristische Personen	Diese Stellungnahme betrifft die Planung der Ortsumgehungen für Pattensen und Luhdorf durch den Landkreis Harburg (https://www.landkreis-harburg.de/oupalu). Da auch die nördlich von Pattensen gelegenen Varianten (z.B. 4, 5-S, 5-P, 6), die Scharmbeck betreffen, in Erwägung gezogen werden, und Sie sich aktuell mit der Ermittlung der raumverträglichsten und konfliktärmsten Varianten befassen, belege ich folgend, warum die nördlichen Varianten nicht realistisch umsetzbar sind.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1124, 1123 und 1132
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1276	139	Private und juristische Personen	Spazier-, Gassigänger und Radfahrer kommen teils auch außerhalb Scharmbecks nur um die Ruhe und Natur im Landschaftsschutzgebiet nördlich von Pattensen zu nutzen. Durch den Verkehr und die Abgase würden diese gefährdet werden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1189 und 1209

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7.1	Verkehrssicherheit	1277	139	Private und juristische Personen	Zudem würde die Sicherheit von Kindergarten- und Schulkindern unter einem Straßenverlauf durch das Landschaftsschutzgebiet leiden, da der Fußweg durch das Landschaftsschutzgebiet genutzt wird, um z.B. von Scharmbeck zur Pattenser Schule zu gelangen. Eine eventuelle Erhöhung der innerörtlichen Verkehrssicherheit für Fußgänger und Anlieger in Pattensen und Luhdorf würde daher gleichzeitig außerorts zu einem erhöhten Sicherheitsrisiko führen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1256 und 1257
7.1	Verkehrssicherheit	1278	139	Private und juristische Personen	Auch der Scharmbecker Kindergarten und die Kindertagesstätte würden beeinträchtigt werden. Die Nutzung der Außenanlage wäre, aufgrund von Lärm und Abgasen auch unter Einhaltung der Grenzen, nicht unbeschwert möglich. Das angrenzende Landschaftsschutzgebiet wird regelmäßig für Ausflüge mit den Kindern genutzt, was mit einer dort durchführenden Umgehungsstraße nicht mehr denkbar wäre.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1256 und 1257
4	Naturschutz	1279	139	Private und juristische Personen	Sogar möglichst gering ausfallende Umweltbelastungen, sind noch immer zu viel für die Umwelt! Gerade jetzt sollten wir Umweltschutz als höchste Priorität ansehen, was aktuell unzählige Studien belegen. Bedenkt man, wie naturverbunden die Scharmbecker sind, müsste mit Widerständen gerechnet werden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1259, 1244 und 1493
4.1	Schutzgüter	1280	139	Private und juristische Personen	Die Umgehungen würden den Lebensraum der Tiere im Landschaftsschutzgebiet eindämmen und teils komplett zerstören, es würde zu Flächensterben führen und die Landwirtschaft Scharmbecks beeinträchtigen. Sollten wir wirklich den Raum zerstören, der unsere Nahrung anbaut?	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zu den Einwand_IDs 1279 und 1244

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1281	139	Private und juristische Personen	Zudem würde die aktuelle Naherholung Scharmbecks durch Umgehungen, die nördlich von Pattensen verlaufen, trotz Lärmschutzmaßnahmen, gestört werden. Es wäre unvermeidbar, dass es lauter wäre, als es aktuell der Fall ist. Des Weiteren würde der Lärm den Quadratmeterpreis negativ beeinflussen, was für die Anwohner zu enormen Wertminderungen der Immobilien führen würde, die zu kompensieren wären. Außerdem wäre Scharmbeck für Neubürger unattraktiver, da in die Naturverbundenheit und Ruhe drastisch eingegriffen werden würde. Die Lebensqualität der Ortsansässigen würde enorm eingeschränkt werden!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1174, 1189 und 1209
4.1.6.1	Schutzgebiete	1282	139	Private und juristische Personen	Den aktuellen Verlauf des Landschaftsschutzgebietes anzupassen, wäre ebenfalls keine Option und würde auf Widerstände stoßen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1262
7	Verkehr	1283	139	Private und juristische Personen	Fazit: Die nördlichen Varianten, wären für Luhdorf und Pattensen uneffektiv, da die südlichen zu einer stärkeren Verkehrsentlastung in den beiden Orten führen würden. Anstatt unsere Umwelt und uns Anwohner durch weitere Straßenbauten unnötig zu belasten, sollte ein LKW-Durchfahrtsverbot eingeführt und verstärkt auf die bestehende Autobahn ausgewichen werden! So könnte man auf neue Straßen verzichten.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1107, 1123, 1195 und 1377

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1284	140	Private und juristische Personen	Hiermit möchten wir fristgerecht unseren Unmut zu der Umgehungsstraße kundtun. Allerorts ist man bemüht den LKW-Verkehr von den Landstraßen fernzuhalten. Mit dieser Umgehungsstraße wird jedoch genau das Gegenteil erreicht. Der LKW-Verkehr wird ermutigt, statt über die Autobahn die Abkürzung über die Landstraße zu nehmen. Die Verkehrsbelastung wird stark ansteigen, denn der Verkehr Richtung Scharmbeck (was laut den Pattensenern den größten Teil ausmacht) wird durch die Umgehung nicht reduziert. Allen wäre doch geholfen, wie geplant, den LKW-Verkehr mit Schildern einzudämmen. Dann würden viele auch wieder die Autobahnen nutzen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Verkehrsbeschränkungen oder ein innerörtlicher Ausbau erreichen nicht alle Ziele, die mit der Maßnahme verfolgt werden. Die Verkehrssicherheit wird zwar bedeutend verbessert, aber das Verkehrsaufkommen und die Lärmbelastung werden nur unzureichend gesenkt. S. auch Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195 und 1210
4.1.4	Wasser	1285	140	Private und juristische Personen	Auch hat noch niemand von der Chemie-Pipeline, die genau unter der geplanten Straße liegt, gesprochen. Ist diese für so eine Belastung ausgelegt? Wir möchten keine Verunreinigungen in unserem Grundwasser.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die genannte Pipeline ist im RROP 2025 als Vorranggebiet Rohrfernleitung raumordnerisch gesichert. Die Pipeline verläuft auf gesamter Strecke parallel zur vom Vorhabenträger vorgeschlagenen Vorzugsvariante 1.1-P. Dies wurde bei der Raumverträglichkeitsanalyse positiv bewertet. Im Rahmen der weiteren Planungen wird eine genauere Abstimmung mit dem Leitungsbetreiber vorzunehmen sein bzgl. einzuhaltender Sicherheitsabstände. S. auch Abwägung zur Einwand_ID 1199
4.1	Schutzgüter	1286	140	Private und juristische Personen	Diese Straße wird zusätzlich die Lebensqualität vom südlichen Pattensen, Wulfsen und die Natur beeinträchtigen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1209 und 1244
3	Kosten	1287	140	Private und juristische Personen	Hiermit appellieren wir an Ihren gesunden Menschenverstand und wünschen uns, dass dieses unsinnige Unterfangen so schnell wie möglich eingestellt wird, um nicht noch mehr Gelder zu vergeuden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1475 und 1557

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1288	104	Kirchengemeinde St. Gertrud Pattensen	Der Kirchenvorstand (KV) der St. Gertrud-Kirchengemeinde hat sich in seiner Sitzung am 16.04.2020 mit dem "Raumordnungsverfahren für die Ortsumgehungen Luhdorf und Pattensen" als Träger öffentlicher Belange (TöB) befasst. Der KV stellt fest, dass die unterschiedlichen Varianten auch unterschiedliche Betroffenheiten der Gemeindeglieder auslösen. Vor diesem Hintergrund geht der KV davon aus, dass die jetzt ersichtlichen Trassenplanungen notwendig und erforderlich sind und dass alle verkehrsorganisatorischen Maßnahmen im Vergleich dazu bereits hinreichend abgewogen wurden. Sollte dies nicht der Fall sein, bittet der KV um eine Einbeziehung in die Entscheidung, soweit einzelne Betroffene weitere Argumente vorbringen.	Dem Einwand wird gefolgt	Die Ortsumgehungen werden geplant, um das steigende Verkehrsaufkommen auf der L 215 aufzunehmen und so die Ortsdurchfahrten von Luhdorf, Pattensen und, soweit möglich, auch Scharmbeck zu entlasten. Zudem soll eine leistungsfähige Verkehrsverbindung in der Region gesichert und entwickelt werden. Das Raumordnungsverfahren dient der Ermittlung der raumverträglichsten Trassenvarianten der Ortsumfahrung Luhdorf und Pattensen. Die weitere Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit erfolgt nach Abschluss des ROV im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens.
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1289	104	Kirchengemeinde St. Gertrud Pattensen	Der KV geht vor diesem Hintergrund ebenfalls davon aus, dass bei der Wahl der letztlich notwendigen und geeigneten Variante die Auswirkungen auf die Bewohner*innen der Ortschaften Luhdorf und Pattensen und auch der Ortschaften Wulfen und Scharmbeck abgewogen werden im Hinblick auf die jeweils am wenigsten belastende Eingriffsvariante.	Dem Einwand wird gefolgt	Es ist Aufgabe des Raumordnungsverfahrens, die raumverträglichsten Trassenvarianten zu ermitteln. Die Vereinbarkeit der vorgelegten Varianten mit den Zielen der Raumordnung ist zu überprüfen. Dazu gehören sowohl die Siedlungs- als auch die Freiraumstruktur. Sowohl in den Antragsunterlagen zum ROV enthaltene Gutachten als auch die von TöB und Öffentlichkeit eingebrachten Stellungnahmen werden abgewogen, berücksichtigt und in das Ergebnis des ROV, die Landesplanerische Feststellung einbezogen, um die konfliktärmsten Varianten zu ermitteln. Diese ist im weiteren Planungsverlauf bei der Planfeststellung zu berücksichtigen.
4.1	Schutzgüter	1290	104	Kirchengemeinde St. Gertrud Pattensen	Der KV geht ebenfalls davon aus, dass neben diesen Abwägungen auch die Eingriffe in Natur und Umwelt und ggf. daraus erforderliche Ausgleichsmaßnahmen sorgfältig abgewogen werden und die Eingriffe in Natur und Umwelt zwingend erforderlich sind.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung zur Einwand_ID 1093

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1291	104	Kirchengemeinde St. Gertrud Pattensen	Das Raumordnungsverfahren und der eventuelle Bau einer Ortsumgehung werden sich noch über viele Jahre hinziehen. Der KV bittet die verantwortlichen Stellen darum, für die Zwischenzeit zum Schutz der Gesundheit aller Bürgerinnen und Bürger alternative verkehrsberuhigende Maßnahmen zu prüfen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Es wird darauf hingewiesen, dass sowohl die Null- als auch die Null-Plus-Variante keine eigenständigen Varianten mit Wirkungen auf den betroffenen Raum und daher nicht im ROV zu prüfen sind. Es werden hierbei lediglich die vorgeschlagenen Trassenvarianten der Ortsumfahrungen auf ihre Raumverträglichkeit hin überprüft. Die Hinweise werden für die zukünftige Betrachtung im Rahmen der weiteren Planung an die Vorhabenträger weitergeleitet.
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1292	141	Private und juristische Personen	Es ist keine Frage, die lärm- und abgasgeplagten Anwohner der Radbrucher Straße in Luhdorf und der Dorfstraße in Pattensen benötigen dringend eine Entlastung.	Dem Einwand wird gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1210 und 2074
3	Kosten	1293	141	Private und juristische Personen	Geplant sind zwei ca. 40 Mio. teure Ortsumgehungen, um dieses zu erreichen. Wir wagen zu bezweifeln, dass diese Summe ausreicht – bisher sind fast alle öffentlichen Bauvorhaben um ein vielfaches teurer geworden: Elbphilharmonie, BER – immer noch nicht fertiggestellt- , Stuttgart 21,	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1557
3	Kosten	1294	141	Private und juristische Personen	Nicht nur der zeitliche Rahmen, auch der finanzielle Rahmen wurde immer um ein Vielfaches überschritten - selbst bei der Mini - Straßenbaumaßnahme 2019 zwischen Luhdorf und dem Bahlburger Kreuz. Zudem werden die Auswirkungen der Corona-Krise riesige Kosten verursachen, so dass es zwangsläufig zu Einsparungen kommen muss.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	S. Abwägung zu den Einwand_IDs 1368 und 1557
7	Verkehr	1295	141	Private und juristische Personen	Wir wollen: Durchfahrtsverbot für LKW über 12 t und Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h – unter strenger Kontrolle!!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1195
7	Verkehr	1296	141	Private und juristische Personen	Auch wenn die Stadt in einem ersten Verwaltungsgerichtsverfahren zur Umsetzung dieser Maßnahme nicht erfolgreich war, sollte die Politik diese Option mit Nachdruck verfolgen. Diese Maßnahme würde die Bürger sofort entlasten, keine unkalkulierbaren Kosten und keine unwiderrufliche Zerstörung der Natur nach sich ziehen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1195

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1297	141	Private und juristische Personen	Es kann doch nicht sein, dass durch Amazon und Co die Lebensqualität der Bürger immer weiter eingeschränkt wird – Konsum/Wirtschaft ist nicht alles. Wir haben die Verantwortung und die Pflicht unseren Kindern und Enkelkindern eine lebenswerte, intakte Umwelt zu hinterlassen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1188
0	Allgemein	1298	146	Private und juristische Personen	In Zeiten der Corona-Seuche sind meine Gedanken an das Raumordnungsverfahren für den Bau der Umgehungsstraße Luhdorf, Pattensen, mir völlig abhanden gekommen. Ich danke für die Erinnerung.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	
4.1	Schutzgüter	1299	146	Private und juristische Personen	Die Einwände der Ablehner der besten aller Streckenführungen im Süden von Luhdorf und Pattensen, sind nicht schwerwiegend genug. Natur ist etwas erhaltenswürdiges und sollte geschont werden. Vögel und Fledermäuse können aber auch ungestört außerhalb der geplanten Trasse nisten und Naturliebhaber aus Luhdorf finden genügend Grün Richtung Einemhof und Radbruch oder am Luhewanderweg.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1244, 1300 und 1568
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1300	146	Private und juristische Personen	Im Vergleich zu der Lärm- und Verkehrsbelästigung halte ich die Argumente der Gegner der Umgehungsstrasse nicht für ausreichend stichhaltig.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Zu den Schutzgütern nach § 2 Abs. 1 UVPG gehören neben Landschaft sowie Tieren und Pflanzen ebenso das Schutzgut Mensch inkl. der menschlichen Gesundheit. Beide werden im Rahmen einer UVS untersucht und bewertet. Das ROV soll alle Belange in Einklang bringen und durch die Ermittlung der raumverträglichsten Trassen allen Belangen bestmöglich gerecht werden. Beide Einwände haben ihre Berechtigung und werden im ROV abgewogen. S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1244 und 1568
1	Lage/Verlauf	1301	147	Private und juristische Personen	Meine Familie und ich sind durch die geplante Ortsumgehung Luhdorf (Vorzugskorridor 1-L) im Hinblick auf unsere Wohnlage im südlichen Teil Luhdorfs betroffen und erheben daher grundsätzliche Einwendungen gegen eine geplante Ortsumgehung (OU) sowie speziell gegen den geplanten Vorzugskorridor.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung zur Einwand_ID 1312

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5.2.1	Landesweiter Freiraumverb und	1302	147	Private und juristische Personen	1.0 Vorbemerkungen, Regionales Raumordnungsprogramm (RROP 2025): Ich möchte Folgendes vorausschicken: Mir ist bewusst, dass bei Entscheidungsfindungen in dermaßen komplexen Sachzusammenhängen die Notwendigkeit einer steten Abwägung zwischen Umwelt- und Wirtschaftserfordernissen (einschließlich Infrastruktur) notwendig ist. Zur Herstellung einer ausgewogenen Balance darf jedoch insbesondere bei der in Rede stehenden Ortumfahrung südlich Luhdorf (Vorzugskorridor) auch in Zukunft die Bedeutung der Freiräume für Mensch und Natur nicht nachrangig bewertet werden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1209
1	Lage/Verlauf	1303	147	Private und juristische Personen	<ul style="list-style-type: none"> Gemäß Medieninformation der Pressestelle des Landkreises Harburg vom 25.02.2020 „steht der genaue Verlauf der Ortsumgehungen noch nicht fest. Der Landkreis ermittelt die raumverträglichsten und konfliktärmsten Trassenvarianten in den kommenden Monaten. Dabei muss es sich nicht zwangsläufig um die bisherigen Vorzugsvarianten handeln. Auch die möglichen Trassenalternativen werden überprüft“. Ich werde daher bezüglich des gemäß ROV südlich Luhdorf neben dem ausschließlich favorisierten Vorzugskorridors 1-L auch die in fast allen Fachgutachten berücksichtigte, weiter südlich verlaufende Variante 2.1-L in meine Überlegungen mit einbeziehen. 	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5	Raumordnung	1304	147	Private und juristische Personen	Meine Einwendungen zur OU Luhdorf orientieren sich im Wesentlichen an den Festlegungen von Schutz- und Erhaltungszielen des seit April letzten Jahres rechtsgültigen RROP 2025. Bekanntlich binden dabei die im RROP festgelegten Ziele und Grundsätze der Raumordnung öffentliche Planungsträger und Genehmigungsbehörden bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	
5	Raumordnung	1305	147	Private und juristische Personen	Die Aufzählung der folgenden Schutzziele erhebt dabei keinen Anspruch auf Vollständigkeit; die Reihenfolge ist rein zufällig gewählt. <ul style="list-style-type: none"> • Schutz von Mensch und Gesundheit • Schutz der Wohnfunktion und Siedlungsstruktur • Schutz der regionalen Identität der Bevölkerung <ul style="list-style-type: none"> • Schutz vor der Zerschneidung von Freiräumen mit Auswirkungen auf Landschaft und Ökologie mit dem Ziel des Erhalt eines Verbundsystems • Schutz von Erholungsfreiräumen durch Vorrang- und Vorbehaltsgebiete • Schutz vor negativen Auswirkungen der regionalen Verkehrsnfrastruktur • Schutz vor der Veränderung des Landschaftsbildes 	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5.2.4	Natura 2000	1306	147	Private und juristische Personen	Abschließend zitiere ich noch aus dem RROP 2025: „Im Ergebnis der FFH-Vorprüfung (Anmerkung: ALAND November 2019) werden keine erheblichen Beeinträchtigungen von Natura-2000-Gebieten in ihren für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen erwartet. In einigen wenigen Fällen können auf der Ebene der Regionalplanung erhebliche Auswirkungen auf die Schutz- und Erhaltungsziele nicht völlig ausgeschlossen werden. Vor diesem Hintergrund sind auf der nachfolgenden Planungs- bzw. Zulassungsebene weitere Umweltprüfungen bzw. Umweltverträglichkeitsprüfungen unter Berücksichtigung aktueller Bestandsdaten erforderlich.“ Den hier angesprochenen Nichtausschluss erheblicher Auswirkungen auf Schutz- und Erhaltungsziele im Einzelfall werde ich im Folgenden für die OU Luhdorf (Vorzugskorridor) thematisieren.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Der vom Einwender zitierte Text zur FFH-Vorprüfung bezieht sich auf das RROP 2025 (s. Umweltbericht zum RROP, S. 107). Im Rahmen dessen Neuaufstellung wurde eine Strategische Umweltprüfung (SUP) durchgeführt. Als eigenständiger Teil dieser SUP wurde eine FFH-Verträglichkeitsprüfung (FFH-VP) nach § 4 Abs. 1 Satz 3 NROG durchgeführt. In die FFH-Vorprüfung wurden alle Natura 2000-Gebiet im LKH einbezogen. Im Ergebnis wurden keine erheblichen Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten in ihren maßgeblichen Bestandteilen erwartet. Wie im RROP bereits angemerkt, sind auf nachfolgenden Planungsebenen weitere Umweltprüfungen erforderlich. Für das ROV zur OU Luhdorf-Pattensen wurden von ALAND eine Umweltverträglichkeitsstudie erstellt sowie eine FFH-Voruntersuchung für das FFH-Gebiet 212 "Gewässersystem der Luhe und unteren Neetze" durchgeführt.
4	Naturschutz	1307	147	Private und juristische Personen	Die Erheblichkeit einer Beeinträchtigung ist gemäß § 34 Abs. 2 BNatSchG das entscheidende Kriterium für die Zulassungsfähigkeit. „Grundsätzlich ist jede Beeinträchtigung von Erhaltungszielen oder Schutzzwecken erheblich und muss daher aus rechtlicher Sicht als 'Beeinträchtigung des Gebietes als solchem' gewertet werden“.	Dem Einwand wird gefolgt	Für die Varianten 1-L und 2.1-L wurde eine FFH-Voruntersuchung durchgeführt, um zu klären, ob diese zu erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes führen können und somit nach § 34 BNatSchG unzulässig wären. Die FFH-Voruntersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass beide Varianten, unter Berücksichtigung von Maßnahmen zur Schadensbegrenzung, nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen des Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen können. S. auch Abwägung zur Einwand_ID 1244

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1308	147	Private und juristische Personen	2.0 Ergebnisse der Bürgerbeteiligungen 2015: Da nach meinem Verständnis sowohl bei über- als auch innerörtlichen Verkehrswegeplanungen der Mensch und hier insbesondere der betroffene Bürger im unmittelbaren Fokus stehen sollte, sei vorweg an die Ergebnisse der Bürgerbeteiligungen/-dialoge 2015 eingegangen: Die Auswirkungen der Ortsumgehung Luhdorf auf die Umwelt und andere Schutzgüter wurden in einer öffentlichen Bürgerbeteiligungsveranstaltung sowie in der Bürgerwerkstatt Luhdorf behandelt. Bedenken und Vorschläge von Bürgerinnen und Bürgern wurden durch das Institut für Planung, Kommunikation und Prozessmanagement (Raum und Energie, Mai 2015) ausgewertet.	Dem Einwand wird gefolgt	
1	Lage/Verlauf	1309	147	Private und juristische Personen	Ich fasse einige vorgetragene Argumente pro/kontra OU zusammen: • Auch wenn es vereinzelt Stimmen pro Ortsumgehung in den Bürgerversammlungen gab: In der tabellarischen Zusammenfassung der Bürgerwerkstätten nach Qualität und Quantität der getroffenen Aussagen wird die Streckenführung 1-L auffallend oft negativ hinsichtlich des konkreten Verlaufs („Führung viel zu eng am Siedlungsgebiet“) bewertet.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1312
4	Naturschutz	1310	147	Private und juristische Personen	• Weiterhin wurden die „Zerstörung von Naherholungsflächen (FFH-Gebiet) sowie die Verschandelung der Natur durch lange Dammlagen und hohe Brückenbauwerke“ beklagt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1081 und 1209
7	Verkehr	1311	147	Private und juristische Personen	• Weitere Schwerpunkte der Einwendungen waren Verkehrs- sowie Lärm- und Schadstoffbelastungen, die Abkürzung/Eckverbindung zwischen A 39 und A 7 mit noch mehr (Schwerlast-)Verkehr sowie das ungünstige Kosten-Nutzen-Verhältnis der geplanten Baumaßnahmen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Es wurde kein Kosten-Nutzen-Verhältnis, etwa wie im Vergleich einer Bundesverkehrswegeplanung, vorgenommen. Eine politische Entscheidung über die weiteren Planungsschritte steht noch aus. S. Abwägung zur Einwand_ID 1222

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	1312	147	Private und juristische Personen	Im Rahmen der Vorstellung der beiden verbliebenen Vorzugsvarianten südlich Luhdorf und Pattensen durch das Planungsbüro Arndt im September letzten Jahres wurden v. a. bezüglich der Variante 1-L von vielen betroffenen Anwohnern vergleichbare Ablehnungsgründe vorgetragen, so z. B. der viel zu geringe Abstand der Trasse zur Ortschaft (Ortsvorsteher Rolf Gevers) sowie das lediglich auf Schätzungen beruhende, unsichere Kostenmodell.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Der Abstand der Variante 1-L zur Ortschaft Luhdorf beträgt rund 350 m. Damit ist ein ausreichender Abstand gegeben, bei dem keine Grenzwertüberschreitungen bzgl. Immissionen zu erwarten sind. Die Kostenschätzung im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung ist ein gängiges Verfahren, um die voraussichtlich zu erwartenden Kosten zu ermitteln. S. auch Abwägungen zu den Einwand_IDs 1321, 1329 und 2134
1	Lage/Verlauf	1313	147	Private und juristische Personen	In der Einleitung zum ROV wird hervorgehoben, dass die von den Anwohnern und dem Arbeitskreis erhobenen Einwände „stets mitbetrachtet und in die Analyse mit einbezogen wurden“. Ich muss leider feststellen, dass die unmittelbare Nähe des bevorzugten Korridors zur Ortschaft Luhdorf (vgl. auch das nachfolgende Kapitel - Faktenlage) in keiner Weise dem im öffentlichen Bürgerdialog vorgetragene Votum nach einer signifikanten, weiter südlichen Verlagerung der Streckenführung entspricht.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Es stimmt, dass der Wunsch einer südlicheren Variante im Bürgerdialog eingebracht wurde. Bei der Abwägung aller Faktoren kann sich jedoch die Trasse 1-L durchsetzen. S. auch Abwägungen zur Einwand_ID 1312
4.1	Schutzgüter	1314	147	Private und juristische Personen	3.0 Faktenlage: Als meine Familie und ich vor rd. 42 Jahren den Vierhöfener Weg am südlichen Ortsrand Luhdorfs als Wohnstandort wählten, war uns bewusst, dass der Ortsteil im Norden (A 39 in Planung), im Westen (L 234, Winsener Straße) und im Osten (K 78, Radbrucher Straße) durch stark befahrene Verkehrswege an drei Seiten eng umschlossen wird. Doch die einzigartige Landschaft im Süden zwischen Luhdorf und Bahlburg mit dem Vorrang-/ Schutzgebiet Natura 2000, der Luhe- und Aubachniederung mit selten anzutreffender Flora und Fauna sowie den idyllischen Rad- und Wanderwegen überwog bei unserer Entscheidung pro Luhdorf.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1209 und 1244

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5.2	Freiraumstruktur	1315	147	Private und juristische Personen	3.1 Im Flächennutzungsplan der Stadt Winsen wird dieser Bereich zu Recht als „Suchraum für Ausgleichsmaßnahmen“ und damit als Vorbehaltsgebiet für landschaftsbezogene, siedlungsnaher Erholung (auch für die Stadt) ausgewiesen. Vor allem der nahe der BAB 39 gelegene Ort Luhdorf hat in diesem Zusammenhang eine besondere, ausgleichende Bedeutung.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Suchraum für Ausgleichsmaßnahmen im Flächennutzungsplan bedeutet nicht, dass es ausschließlich um die menschliche Erholung geht. Vielmehr sollen Flächen gefunden werden, auf denen Ausgleichsmaßnahmen für Eingriffe in die Natur, die durch Baumaßnahmen entstehen, umgesetzt werden sollen. Hierdurch sollen der Naturhaushalt und das Landschaftsbild aufgewertet werden.
4.1.5	Luft und Klima	1316	147	Private und juristische Personen	Der Abschnitt der A 39 im Untersuchungsraum zählt heute mit bis zu 28.800 Kfz/24 h zu den immissionsökologisch relevanten Straßenabschnitten mit bis zu gesundheitsgefährdenden Schallpegeln. Innerhalb eines Korridors von 300 m um diese stark befahrene Straße ist außerdem mit erheblichen Schadstoffbelastungen zu rechnen, die sich auf sämtliche Schutzgüter negativ auswirken.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Der Einwender zitiert hier aus dem Abschnitt 3.5.2 Lufthygienische Situation (Vorbelastung) aus der UVS. S. Abwägung zur Einwand_ID 1330

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.5	Luft und Klima	1317	147	Private und juristische Personen	3.2 Die Nutzungskategorien der Bauleitplanung werden bezüglich der Vorbehaltsgebiete mit Wohn- und Erholungsfunktionen als hoch (bedeutsam), mit besonderer Empfindlichkeit gegenüber Schall- und Schadstoffimmissionen sowie visueller Beeinträchtigung bewertet (siehe hierzu insbesondere Pkt. 3.9: Immissionstechnische Untersuchung, LÄRMKONTOR vom Januar 2020).	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Der Gesetzgeber trägt der Beeinträchtigung durch das BImSchG und die 16. bzw. 24. BImSchV Rechnung. Die Entlastungswirkung der beiden Ortsdurchfahrten wirkt sich aufgrund der Fahrbeziehung nicht gleichmäßig auf Pattensen und Luhdorf bzw. auf den gesamten Streckenverlauf aus. Im nachgeordneten Verfahren, der Untersuchung des Straßenneubaus, wird auf die Überschreitung der Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) abgestellt. Aus diesem Grund stellt auch die vorliegende schalltechnische Untersuchung für das Raumordnungsverfahren zur Findung einer Vorzugstrasse bereits auf die Grenzwerte der 16. BImSchV ab. Sind die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten, besteht demnach keine schalltechnische Konfliktlage. Der Prognose-Nullfall ist die verkehrliche Situation, welche sich prognostisch einstellen würde, sollte die Ortsumfahrung nicht realisiert werden. Für eine zukunftsgerichtete Planung - wie im vorliegenden Fall - sind die Auswirkungen der Planung regelhaft auf Basis des Prognose-Nullfalls zu bestimmen und ein Vergleich mit dem Prognose-Planfall anzustellen. Den Berechnungen liegen die aktuellen abgestimmten Verkehrsprognosen zu Grunde. Die Ausbreitungsberechnungen wurden nach der geltenden Berechnungsvorschrift durchgeführt (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990). Meteorologische Bedingungen werden dabei vorschriftsmäßig nicht berücksichtigt. Die geplanten Geländeverhältnisse mit Brücken oder Einschnitten wurden im Ausbreitungsmodell der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt und liegen den Berechnungen mit etwaigen Steigungszuschlägen gemäß der geltenden Berechnungsvorschrift zu Grunde. S. auch Abwägung zur Einwand_ID 1188

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5.2.1	Landesweiter Freiraumverbund	1318	147	Private und juristische Personen	3.3 Gemäß der Raumverträglichkeitsuntersuchung (RVU), Planungsgruppe Umwelt, Hannover (PU), vom Januar 2020, „kommt den siedlungsstrukturellen Kriterien sowie den als Vorranggebiet festgelegten Freiraumstrukturen und -funktionen eine hohe Raumrelevanz bzw. ein hohes Restriktionsniveau zu. Vor allem die Aubach- und Luheniederung (FFH-Gebiet „Gewässersystem Luhe und untere Neetze“, derzeit im Entwurf als Landschaftsschutzgebiet - LSG ausgewiesen, siehe Pkt. 4.0) stellen einen Konfliktschwerpunkt mit hohen Raumwiderständen dar“.	Dem Einwand wird gefolgt	Die Raumwiderstandsstufe (sehr hoch, hoch, mittel) ist nicht mit einer Wertstufe gleichzusetzen. Sie stellt das Konfliktpotenzial eines Sachverhaltes dar. Ein hoher Raum-widerstand bedeutet nicht, dass das Vorhaben grundsätzlich nicht umsetzbar ist. Ein Sachverhalt mit hohem Raumwiderstand kann zu erheblichen Umweltauswirkungen führen und somit Probleme bei der Genehmigung hervorrufen. Es können zudem arten-schutzrechtliche Verbotstatbestände oder erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes eintreten. Für die in der FFH-Vorprüfung betrachteten Varianten sind jedoch keine erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes zu erwarten, siehe auch Abwägung zu Einwand_IDs 1244 und 1307
1	Lage/Verlauf	1319	147	Private und juristische Personen	3.4 Bereits im Mai 2008 (Scopingtermin) wurde erkannt, „dass im südlichen Untersuchungsraum hohe und sehr hohe Raumwiderstände vorliegen, die eine konfliktarme Trassenführung unmöglich machen“. Die dann im erweiterten Nordbereich untersuchten Trassenführungen wurden inzwischen allesamt aus unterschiedlichen Gründen verworfen. Aktuell wird - trotz der negativen Erkenntnisse im Jahre 2008 und daher dem Nicht-Fachmann kaum vermittelbar - wieder ein Vorzugskorridor mit unmittelbarer Nähe zum Ortsrand von Luhdorf favorisiert.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Seit 2008 haben sich die Kenntnisse durch vertiefte Untersuchungen deutlich verdichtet, s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1203 und 1244
2	Straßenplanung	1320	147	Private und juristische Personen	3.5 Geplant ist, diese einzigartige Landschaft durch eine 60 m breite Dammlage (1,00 – 1,50 m Höhe) in ca. 200 m Entfernung vom Ortsrand Luhdorf mit im weiteren Verlauf geplanten Querungen der drei Fließgewässer Luhekanal, Luhe, Aubach mittels dreier Brückenbauwerke zu zerschneiden. Die Breite des Brückenbauwerkes für die Luhe wird mit 50 m angegeben. Im weiteren Verlauf steigt die Gradienten zur maximalen Höhenlage von bis zu 7,50 m zur Unterführung des Luhekanals mit dem begleitenden Falkenbergsweg an.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung zur Einwand_ID 1081

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	1321	147	Private und juristische Personen	3.6 Gemäß der aktuellen ROV-Übersichtskarte „Vorzugskorridor, Variante südlich Luhdorf 1-L“, beträgt der Abstand des Neubaugebietes „Kleiner Brümmelkamp“ (Bebauungsplan Luhdorf Nr. 14) zu dem geplanten rd. 125 m breiten Vorzugskorridor nur rd. 175 m. Innerhalb des Korridors verläuft die 60 m breite Dammlage der geplanten neuen Trasse 1-L. Daraus folgt, dass innerhalb des Korridors eine maximal mögliche Verschiebung der Trasse von gerade einmal 65 m nach Süden möglich wäre. Was für eine großzügige Geste der Verantwortlichen gegenüber dem Bürgervotum (siehe Pkt. 2.0)!	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Der Abstand der Ortsumfahrung Luhdorf zum neuen Baugebiet „Kleiner Brümmelkamp“ beträgt 300 m. Auch hier werden die immissionschutzrechtlichen Belange mit im Bebauungsplanverfahren abgearbeitet. Im Lärmgutachten zum ROV wird für das geplante Neubaugebiet der Immissionsort 5 angegeben. Sowohl für die Tages- als auch die Nachtwerte wurden für diesen Bereich keine Grenzwertüberschreitungen für die Varianten 1-L und 2.1-L festgestellt (s. Immissionstechnische Untersuchung, S. 8 ff.).
4.1.8	Natura 2000	1322	147	Private und juristische Personen	3.7 Das im Rahmen einer Binnendifferenzierung angestrebte Ziel, Bereiche in denen das FFH-Gebiet über die Gewässerläufe hinausreicht, zu umgehen, weil dort angrenzende FFH-Lebensraumtypen vorkommen, wird bei beiden Teilvarianten nicht erreicht. Die Variante 1-L wird in der UVS aus Sicht des Artenschutzes (höchste Schutzstufe 1) im Vergleich zur Variante 2.1-L jedoch eindeutig als ungünstiger bewertet, da sie Lebensräume von Fischottern (in Nds. Vom Aussterben bedroht, Gefährdungskategorie 1), Fledermäusen und Brutvögeln - z. B. durch die geplante Dammlage - stärker beeinträchtigt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Es ist eine Linienführung zu wählen, die die Luheniederung in den Bereichen quert, wo das FFH-Gebiet auf die Gewässerläufe begrenzt ist und keine FFH-Lebensraumtypen angrenzend vorkommen. Bei der Linienführung der vorgeschlagenen Vorzugsvariante 1-L ist dies bei Luhe und Luhekanal der Fall. Die nächstgelegenen Lebensraumtypen befinden sich außerhalb der gewählten Linienführung und sind daher nicht betroffen (s. Unterlage 12.2.2) Der Aubach wird zwar auch in einem Bereich quert, bei dem das FFH-Gebiet über den Gewässerlauf hinaus-reicht. Es befinden sich jedoch auch hier keine FFH-Lebensraumtypen in unmittelbarer Nähe. Variante 2.1-L quert nur Bereiche des FFH-Gebietes, die auf die Gewässerläufe beschränkt sind. Jedoch ist in ihrem Verlauf der Lebensraumtyp 9160 (Subatlantischer oder mitteleuropäischer Stieleichenwald oder Eichen-Hainbuchenwald) durch seine Nähe zur Trasse betroffen, daher ist Variante 2.1-L ungünstiger einzustufen als Variante 1-L. Die anlagebedingten erheblichen Beeinträchtigungen der FFH-Gewässer sowie ihrer Arten (Fischotter, Biber, Fledermäuse) können durch gewässerüberspannende Brückenbauwerke vermieden werden, wenn diese Unterquerungsmöglichkeiten für Fledermäuse und hochwasserfreie Bermen für Fischotter berücksichtigen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.8	Natura 2000	1323	147	Private und juristische Personen	Weiterhin ist bei der Variante 2.1-L die Länge der Querung von FFH-Gebiet um rd. 43 % geringer (180 m statt 315 m - UVS Seite 1 -) und der Abstand der Trasse zum Ortsrand Bahlburg im Vergleich zur Variante 1-L mehr als doppelt so groß (rd. 500 m).	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Auch der Abstand zu den nächsten Wohngebäuden in Luhdorf ist mit 300 m und mehr hält die Lärmgrenzwerte ein. Es entstehen keine neuen Lärmkonflikte. Zur Querung der Variante 2.1-L s. Abwägung zur Einwand_ID 2136
4.1.8	Natura 2000	1324	147	Private und juristische Personen	3.8 Weiterhin sind im Ergebnis des Variantenvergleichs UVS, Januar 2020, „die Unterschiede zwischen den beiden Südvarianten hinsichtlich möglicher Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der Lebensraumtypen (LRT) sehr gering, so dass keine Vorzugsvariante genannt werden kann.“	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Es ist korrekt, dass keine eindeutige Vorzugsvariante bzgl. der FFH-Vorprüfung festgestellt wurde. Jedoch wurde die Variante 1-L etwas besser bewertet, s. dazu auch die Abwägungen zu den Einwand_IDs 1322 und 2136
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1325	147	Private und juristische Personen	Unter stärkerer Berücksichtigung des Schutzgutes Mensch sprechen allerdings die Abstände der Trassen zu den jeweiligen Ortsrändern Luhdorf bzw. Bahlburg (rd. 200 m bzw. 500 m) gegen die Variante 1-L.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Variante 2.1-L liegt zwar deutlich weiter von Luhdorf entfernt (600 m) und wurde auch dementsprechend günstiger bewertet. Jedoch wurde unter Berücksichtigung aller raumordnerischen Belange 1-L besser bewertet. Variante 2.1-L wiederum verläuft näher an Bahlburg, hat mit ca. 500 m aber auch einen ausreichenden Abstand. S. Abwägung zur Einwand_ID 1312
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1326	147	Private und juristische Personen	Im Ergebnis ist die Variante 2.1-L bei einem entsprechend geänderten Gesamt-Punktverhältnis von 10 : 8 eindeutig zu bevorzugen! Wegen ihrer Bedeutung für die Schutzgüter Mensch und Gesundheit sei noch auf die immissionstechnische Untersuchung (Lärm- und Luftschadstoffe) der LÄRMKONTOR GmbH Hamburg vom 13.01.2020 näher eingegangen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1458, 1459 und 2134

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.5.2	Lärm/Schall	1327	147	Private und juristische Personen	Hinsichtlich der südlichen Ortsumfahrung Luhdorf werden die beiden Varianten 1-L und 2.1-L einem Ranking unterzogen und mit dem Prognose-Nullfall (2025) verglichen. Dabei wird einerseits auf schalltechnische Untersuchungsdaten des Landkreises vom 05.02.2015, andererseits auf Berechnungen an neuralgischen Punkten im Bestandsnetz (Immissionsorte) zurückgegriffen. Im Ergebnis der Untersuchungen wird die Feststellung aus dem Jahre 2015 bestätigt (wiederholt): „Zwischen den untersuchten Varianten ergeben sich nur geringe schalltechnische Unterschiede“.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1331
4.1.5.2	Lärm/Schall	1328	147	Private und juristische Personen	Dieses Ergebnis bedarf aus folgenden Gründen einer Korrektur: In den Untersuchungen wird ebenfalls festgestellt, dass „die Variante 2.1-L in Bezug auf die Raum- und Siedlungsstruktur aufgrund der Einhaltung eines größeren Abstandes zu den benachbarten Ortslagen als vorteilhafter einzustufen ist.“ Im Einzelnen: <ul style="list-style-type: none"> • Tabellen 2+3: Anzahl belasteter Wohngebäude Tag/Nacht Die Anzahl belasteter Gebäude, die Differenz zum Prognose-Nullfall sowie das abschließende Ranking müssen unter Einbeziehung der in Planung befindlichen Wohnbebauung „Kleiner Brümmelkamp“ (Bebauungsplan Luhdorf Nr. 14) mit rd. 120 zusätzlich zu berücksichtigenden Gebäuden sowie einer Kita korrigiert werden. Damit ergeben sich für die Variante 1-L sowohl für den Tag- als auch Nachtzeitraum im Prognose-Nullfall deutlich mehr als 35/33 belastete Gebäude, sodass die Variante 2.1-L deutlich besser abschneidet.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Konkrete Informationen zur Bebauung innerhalb des Bebauungsplanes „Kleiner Brümmelkamp“ lagen zum Zeitpunkt der Gutachtenerstellung nicht vor. Im schalltechnischen Gutachten wurden Gebäude identifiziert, an denen der maßgebliche Grenzwert überschritten wird. In den Tabellen 4 und 5 (Immissionsort 6 – Luhdorf 5) der schalltechnischen Untersuchung wird deutlich, dass keine Überschreitung des maßgeblichen Grenzwertes im Bereich „Kleiner Brümmelkamp“ durch die Planung zu erwarten ist. Eine fiktive Bebauung an der Radbrucher Straße (dort sind ggf. Überschreitungen des Grenzwertes möglich) würde durch die Umsetzung einer Ortsumfahrung von Luhdorf, im Vergleich zum Prognose-Nullfall, eine schalltechnische Entlastung erfahren. Eine Verschiebung des Rankings ist nicht zu erwarten.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.5.2	Lärm/Schall	1329	147	Private und juristische Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Tabellen 4+5: Belastung Wohngebäude Bestandsnetz Tag/Nacht Im Ranking schneidet für Luhdorf bereits die Variante 2.1-L besser (als die Variante 1-L) ab. Anmerkung: Die geplante Fertigstellung des Neubaugebietes „Kleiner Brümmelkamp“ wird zeitlich weit vor dem Prognose-Nullfall realisiert werden. Unter Einbeziehung der dadurch zu berücksichtigenden Gebäude verschiebt sich das Ranking weiterhin zugunsten der Variante 2.1-L. Dies gilt ebenfalls bei einer notwendigen neuen Positionierung des derzeit für die Berechnungen gewählten Immissionsortes „Luhdorf 5 (östliches Luhdorf, unbebauter Bereich)“. Um die hochgradig gefährdeten (neu entstehenden) Wohngebäude im Süden des geplanten Baugebietes „Kleiner Brümmelkamp“ unmittelbar in die Berechnungen einzubeziehen, sollte der derzeit gewählte Immissionsort rd. 200 m weiter südlich positioniert werden. 	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die schalltechnischen Untersuchungen basieren auf den Grundlagendaten, die zum Zeitpunkt der durchgeführten Berechnungen zu den einzelnen Planungsvarianten vorlagen. Die Beurteilungspegel am Immissionsort Luhdorf 5 liegen mit ca. 5 dB deutlich unter den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung. Auch 200 m weiter südlich werden die Grenzwerte noch sicher eingehalten. Desweiteren s. Abwägung zur Einwand_ID 1328
4.1.5.2	Lärm/Schall	1330	147	Private und juristische Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Tabellen 6+7: Belastete Fläche Tag/Nacht Im Ranking schneidet für Luhdorf bereits die Variante 2.1-L besser (als die Variante 1-L) ab. Im Hinblick auf die bedrohliche Nähe des derzeit favorisierten Korridors mit nur 175 m (vgl. Pkt. 3.6), ist nochmals beispielhaft auf die Situation der A 39 zu verweisen, nach der innerhalb eines Korridors von 300 m mit erheblichen Schadstoffbelastungen zu rechnen ist, die sich auf sämtliche Schutzgüter negativ auswirken. 	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Ein direkter Vergleich der OU Luhdorf mit der A 39 bzgl. der Schadstoffbelastungen ist nicht zielführend, da es sich um unterschiedliche Straßentypen und Verkehrsbelastungen handelt. Auch in geringen Abständen (< 50 m) zu den Ortsumfahrungen ist nicht mit Überschreitungen der Immissionsrichtwerte zu rechnen (s. S. 25 Immissionstechnische Untersuchung). Des Weiteren s. Abwägung zur Einwand_ID 1685

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.5.2	Lärm/Schall	1331	147	Private und juristische Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Schallschutz/Gesamtbewertung (Tabelle 8) Die Untersuchungen stellen zum Schallschutz abschließend fest, dass „in der vorgenommenen (Untersuchungs-)Detailtiefe durch den Bau der Umfahrvarianten südlich Luhdorf (1-L, 2.1-L) an Wohngebäuden die Überschreitung der Grenzwerte der 16.-BImSchV tags/nachts (59/49 dB(A)) nicht identifiziert werden konnte. Die Ergebnisse zum Gesamtranking zeigen, dass die Umfahrvarianten nahezu gleichwertig sind.“ Diesen Feststellungen muss aufgrund der bisherigen Ausführungen eindeutig widersprochen werden; der Variante 2.1-L ist in jedem Fall auch aus immissionstechnischer Sicht gegenüber der Variante 1-L der Vorzug zu geben. 	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	<p>Im nachgeordneten Verfahren, der Untersuchung des Straßenneubaus, wird auf die Überschreitung der Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) abgestellt. Aus diesem Grund stellt auch die vorliegende schalltechnische Untersuchung für das Raumordnungsverfahren zur Findung einer Vorzugstrasse bereits auf die Grenzwerte der 16. BImSchV ab. Sind die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten, besteht demnach keine schalltechnische Konfliktlage. Der Prognose-Nullfall ist die verkehrliche Situation, welche sich prognostisch einstellen würde, sollte die Ortsumfahrung nicht realisiert werden. Für eine zukunftsgerichtete Planung - wie im vorliegenden Fall - sind die Auswirkungen der Planung regelhaft auf Basis des Prognose-Nullfalls zu bestimmen und ein Vergleich mit dem Prognose-Planfall anzustellen. Den Berechnungen liegen die aktuellen abgestimmten Verkehrsprognosen zu Grunde. Die Ausbreitungsberechnungen wurden nach der geltenden Berechnungsvorschrift durchgeführt (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990). Meteorologische Bedingungen werden dabei vorschriftsmäßig nicht berücksichtigt. Die geplanten Geländeverhältnisse mit Brücken oder Einschnitten wurden im Ausbreitungsmodell der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt und liegen den Berechnungen mit etwaigen Steigungszuschlägen gemäß der geltenden Berechnungsvorschrift zu Grunde. Ziel der schalltechnischen Untersuchung war die Aufstellung eines Rankings. Die Untersuchung hat im Ergebnis geringe Unterschiede zwischen den Planungsvarianten herausgearbeitet. Im Fazit der schalltechnischen Untersuchung wird ausgeführt, dass die Aufstellung eines Rankings aus schalltechnischen Gesichtspunkten nur untergeordnet aussagekräftig ist, da keine signifikanten schalltechnischen Unterschiede zwischen den Varianten identifiziert wurden. Der nur geringe Vorteil der Variante 2.1-L ist auch nur daher begründet, da schon die Auswirkungen der Variante 1-L gering sind und den gesetzlichen Vorgaben genügen. Andere raumbedeutende Faktoren / Belange können bei der Identifizierung einer Vorzugsvariante ein stärkeres Gewicht in die Entscheidung für eine Vorzugsvariante bringen.</p>

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.6.1	Schutzgebiete	1332	147	Private und juristische Personen	4.0 Neuausweisung des Landschaftsschutzgebietes /LSG) „Luhe und Nebengewässer“ Das Landschaftsschutzgebiet „Luhe und Nebengewässer“ ist Bestandteil des FFH-Gebietes 212 und somit vom geplanten Verlauf des Vorzugskorridors direkt betroffen. Der Landkreis Harburg ist als zuständige Naturschutzbehörde verpflichtet, alle an die EU gemeldeten FFH-Gebiete zu geschützten Teilen von Natur und Landschaft zu erklären. Die (um Jahre verspätete) Neuausweisung mit öffentlicher Auslegung auf Basis der „Verordnung des Landkreises Harburg über das Landschaftsschutzgebiet „Luhe und Nebengewässer in der Stadt Winsen (Luhe) und der Samtgemeinde Salzhausen“ (Entwurf 06.02.2020) ist beendet.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Das Beteiligungsverfahren zur Neuausweisung der Luhe und Nebengewässer ist beendet. Die Untere Naturschutzbehörde wertet derzeit die eingegangenen Stellungnahmen aus, um diese im entsprechenden Fachausschuss (Umweltausschuss) des LK Harburg zu beraten.
4.1.6.1	Schutzgebiete	1333	147	Private und juristische Personen	Diese Verordnung hat zum Ziel, „eine Verschlechterung der natürlichen Lebensräume und Habitate der Arten, für die das FFH-Gebiet ausgewiesen ist, zu verhindern“. Dieses Ziel entspricht den Festlegungen im RROP 2025 bezüglich der nahezu flächendeckenden Vorrangfunktion von Natur und Landschaft, als auch denen im Landschaftsrahmenplan des Landkreises Harburg hinsichtlich der in etwa landesweiten Schutzwürdigkeit.	Dem Einwand wird gefolgt	
4.1.6.1	Schutzgebiete	1334	147	Private und juristische Personen	Die Verordnung zur Neuausweisung des LSG beinhaltet Erhaltungs- und Entwicklungsziele der geschützten Landschaft wie z. B. die: • Förderung der Ruhe und Ungestörtheit (§ 2, Abs. 7), • Bewahrung und Wiederherstellung der besonderen Vielfalt, Eigenart und Schönheit (§ 2, Abs. 8	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die vom Einwender genannten Punkte sind in der LSG-Verordnung unter § 2 Schutzgegenstand und Schutzzweck aufgeführt.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender Personen	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.6.1	Schutzgebiete	1335	147	Private und juristische Personen	<p>Andererseits werden konkrete Verbote (§ 3, Abs. 1-28) formuliert, bei deren vorsätzlicher oder fahrlässiger Zuwiderhandlung Geldbußen drohen. Die Verbote sind dabei so gewählt, dass sie den Vorgaben des § 33 Abs. 1 BNatSchG entsprechen. Danach sind „in einem Natura 2000 / FFH - Gebiet alle Veränderungen und Störungen verboten, die zu einer erheblichen Beeinträchtigung in den für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen können“. § 3 gibt die gesetzliche Vorgabe des § 26 Abs. 2 BNatSchG wieder, nach dem in einem LSG alle Handlungen verboten sind, „die den Charakter des Gebietes verändern oder dem besonderen Schutzzweck zuwiderlaufen“. Bei dieser Vorschrift handelt es sich um unmittelbar geltende Verbotstatbestände, z. B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Errichtung von baulichen Anlagen • Anlegen von Straßen und Wegen • Vornehmen von Bohrungen aller Art • Vornehmen von Aufschüttungen • Überbauung von Gewässern • Störung der Natur (Lärm, Licht etc.). 	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Der Einwender gibt die in § 3 der Schutzgebietsverordnung aufgeführten Verbote korrekt wieder. Für die in der FFH-Vorprüfung betrachteten Varianten sind keine erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes zu erwarten, siehe dazu auch die Abwägung zu Einwand_ID 1307. Nach § 8 der LSG-Verordnung kann die Untere Naturschutzbehörde Befreiungen von den Verboten der Verordnung gewähren.
4.1.8	Natura 2000	1336	147	Private und juristische Personen	<p>Da bei dem geplanten Vorzugskorridor wie auch bei der weiter südlich verlaufenden Variante 2.1-L zweifelsfrei erkennbar ist, dass sie den Charakter des LSG erheblich verändern sowie den Schutzzweck erheblich beeinträchtigen werden, ist m. E. zu erwarten/zu fordern, dass im Rahmen der nächsten Genehmigungsebene (FFH-Verträglichkeitsprüfung) keine Freistellung von vorliegenden Verbotstatbeständen erfolgt.</p>	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1030

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1337	147	Private und juristische Personen	5.0 Schutz vor negativen Auswirkungen der regionalen Verkehrsinfrastruktur Grundlage der Analysewerte für die Ableitung verkehrlicher Wirkungen für die OU Luhdorf sind Verkehrsmengenermittlungen aus dem Jahr 2011 unter Berücksichtigung des erhöhten Verkehrsaufkommens durch das Gewerbegebiet Luhdorf (2013) mit einem Prognosehorizont bis 2025 (Verkehrsuntersuchung, PGT Umwelt und Verkehr, Hannover, September 2015). Wegen der besonderen Bedeutung einer Gewerbegebietserweiterung (Luhdorf) wird ausgeführt, dass „auf Basis der Analysen und der zur Verfügung stehenden Flächen, von einem Zuwachs des Verkehrsaufkommens um ca. 4.500 Kfz/24 h auszugehen ist“.	Dem Einwand wird gefolgt	
7	Verkehr	1338	147	Private und juristische Personen	In die Untersuchung wurden alle 2011 in Rede stehenden Varianten (24) und Nebenvarianten (9) einbezogen. Es ist m. E. erforderlich, die Datenlage zu aktualisieren. Insofern sind gemäß RROP 2025 auf der nachfolgenden Planungs- bzw. Zulassungsebene neben weiteren Umwelt- bzw. Umweltverträglichkeitsprüfungen auch Verkehrsanalysen unter Berücksichtigung aktueller Bestandsdaten erforderlich.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1075
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1339	147	Private und juristische Personen	FAZIT: 1. Gemäß der Leitvorstellung des § 1 Nds. Gesetz über Raumordnung und Landesplanung, dient eine nachhaltige Raumentwicklung dazu, die sozialen und wirtschaftlichen Raumsprüche mit den natürlichen Gegebenheiten in Einklang zu bringen. Ich fordere, dass die bisherige UVS-Einstufung der Schutzgüter Mensch und Gesundheit im Hinblick auf das hohe Restriktionspotenzial im Bereich des gewählten Vorzugskorridors in der Genehmigungs-/Planfeststellungsphase revidiert wird.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Der Einwand bezieht sich auf § 1 Abs. 2 des Raumordnungsgesetzes (ROG). Das Schutzgut Menschen/Gesundheit wurde in der UVS mit einem hohen bis sehr hohen Raumwiderstand eingestuft bzgl. der Siedlungsbereiche. Bereiche für die menschliche Erholungsnutzung wurden mit einem mittleren Raumwiderstand bewertet. Im Rahmen des folgenden Planfeststellungsverfahrens werden tiefergehende Überprüfungen, insbesondere der Schutzgüter nach § 2 Abs. 1 UVPG, also auch für das Schutzgut Mensch, durchgeführt. Für das Raumordnungsverfahren sind die bisher durchgeführten Untersuchungen ausreichend. S. auch Abwägung zur Einwand_ID 1188

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1340	147	Private und juristische Personen	Die Vorteile der Variante 2.1-L in Bezug auf die Raum- und Siedlungsstruktur sowie die schalltechnischen Untersuchungsergebnisse gegenüber der derzeit favorisierten Variante 1-L bzw. dem Vorzugskorridor stützen diese Forderung zweifelsfrei.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Bei der Gesamtabwägung zeigt sich unter Betrachtung aller Faktoren, dass sich die Variante 1-L gegenüber der Variante 2.1-L durchsetzt. Zwar fällt der direkte Vergleich in den Bereichen Lärm/Abgase und der Betroffenheit von Natur- und Artenschutz knapper aus. Aber im Bereich Wirtschaftlichkeit liegt die Variante 1-L ganz klar vorne, was im Vergleich dieser beiden Varianten den Ausschlag gibt.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.8	Natura 2000	1341	147	Private und juristische Personen	<p>2. Erhebliche Beeinträchtigungen durch die geplante OU Ludorf mittels des gewählten Vorzugskorridors lassen sich - selbst unter Berücksichtigung von Maßnahmen zur Schadensbegrenzung - nicht mit hinreichender Wahrscheinlichkeit ausschließen. So sind z. B. die zu erwartenden Beeinträchtigungen der FFH-Lebensraumtypen durch Stickstoffimmissionen (Kfz-Verkehr / Critical Loads) oder durch Chlorideintrag (infolge Tausalz im Winter) in die Fließgewässer ungeklärt. Dabei gilt: Grundsätzlich ist jede Beeinträchtigung von Erhaltungszielen oder Schutzzwecken erheblich und muss daher aus rechtlicher Sicht als „Beeinträchtigung des Gebietes als solchem“ gewertet werden.</p>	Dem Einwand wird nicht gefolgt	<p>Stickstoffeinträge: Die Wahrscheinlichkeit, dass einer der im FFH-Gebiet vorkommenden LRT mit hoher Stickstoff-Empfindlichkeit (LRT 9160 und LRT 9190) durch Stickstoffeinträge oberhalb des Critical Loads betroffen sein wird und gleichzeitig der Orientierungswert nach LAMBRECHT / TRAUTNER überschritten wird, ist aufgrund des relativ geringen prognostizierten Verkehrsaufkommens und der Abstände zwischen Trasse und LRT äußerst gering. Sollte dieser eher unwahrscheinliche Fall doch im Rahmen eines Gutachtens berechnet werden, könnte eine erhebliche Beeinträchtigung durch die Maßnahme zur Schadensbegrenzung „Errichtung von Immissionsschutzwänden“ vermieden werden. Eine Beeinträchtigung des Erhaltungsziels „Erhalt und Förderung...“ des LRT kann bereits in diesem Planungsstadium ausgeschlossen werden. Nicht auszuschließende kumulative Wirkungen können allerdings erst im Zuge der Entwurfsplanung / des Planfeststellungsverfahrens berücksichtigt werden.</p> <p>Tausalzeintrag in Fließgewässer: Wenngleich ein Eintrag von Chlorid in die Fließgewässer nicht mittels Regenrückhalteanlagen und Versickerung vermieden werden kann, lassen Berechnungen aus anderen Vorhaben (z.B. Autobahnneubau A 20) darauf schließen, dass die Chlorideinträge zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen der Fischfauna und des LRT 3260 führen werden. Der Erhaltungszustand des LRT 3260 (Luhe unterhalb der querenden A 39) wurde in der Basiserfassung als gut (B) eingestuft, so dass daraus abgeleitet werden kann, dass die Chlorid-Einträge infolge der Einleitung von Oberflächenwasser der Fahrbahnen der A 39 zu keiner Verschlechterung des Erhaltungszustands des LRT geführt hat. Da es sich bei der A 39 um eine vierspurige Autobahn handelt, ist von höheren Einträgen auszugehen als bei einer geplanten zweispurigen Ortsumfahrung. Nach DRACHENFELS (2015) wird für die Bewertung des guten Erhaltungszustands des LRT 3260 Flüsse der planaren bis montanen Stufe ein Beurteilungswert von < 100 mg/l Chlorid im Jahresdurchschnitt genannt. Da Groppe, Bachneunauge, Flussneunauge und Meerneunauge zu den charakteristischen Tierarten des LRT gehören, ist davon auszugehen, dass für diese Arten auch keine strengeren / niedrigeren Werte einzuhalten sind. Beispielsweise wurde im Fachbeitrag WRRL für den geplanten sechsstreifigen Ausbau der A 7 keine Chloridkonzentrationen > 100 mg/l für das betroffene Fließgewässer berechnet. Somit ist auch für den zweistreifigen Bau der OU Ludorf keine Überschreitung des Wertes zu erwarten. Nach dem</p>

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Natura 2000	1341					Bundesamt für Naturschutz (BfN) wird dem Wirkfaktor Salzeintrag eine geringe Relevanz bzgl. Beeinträchtigungen der in diesem FFH-Gebiet relevanten Fischfauna beigemessen. Eine Beeinträchtigung des Erhaltungsziels „Erhalt / Förderung naturnaher Fließgewässer...einschließlich der typischen Tier- und Pflanzenarten“ kann ausgeschlossen werden.
4.1.6.1	Schutzgebiete	1342	147	Private und juristische Personen	3. Die gebietspezifisch dargestellten Erhaltungs- und Schutzziele der vor kurzem öffentlich ausgelegten Verordnung des Landkreises Harburg über die Neuausweisung des LSG „Luhe und Nebengewässer“ stellen einen verbindlichen Rahmen für die erforderliche FFH-Verträglichkeitsprüfung auf der folgenden Genehmigungsebene dar.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1030
4	Naturschutz	1344	147	Private und juristische Personen	4. Zusammenfassend steht die Linienführung des Vorzugskordors für die Variante 1-L mehrheitlich im Widerspruch zu den Schutz- und Erhaltungszielen des rechtsgültigen RROP 2025, dem Landschaftsrahmenplan des Landkreises Harburg (2013) sowie der Verordnung über das LSG „Luhe und Nebengewässer“ (Entwurf Februar 2020). Durch hohe und sehr hohe Raumwiderstände sind im beanspruchten Vorzugskorridor Werte und Funktionen betroffen, die zu erheblichen Umweltbeeinträchtigungen führen werden. Die Realisierung des vorgeschlagenen Vorzugskorridors ist daher aus meiner Sicht eindeutig abzulehnen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1030, 1244 und 1340

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1345	147	Private und juristische Personen	Hinsichtlich der Verkehrssituation bleibt zu hoffen, dass im Rahmen der Neuerstellung eines Lärmaktionsplanes der Stadt Winsen im laufenden Jahr, in Verbindung mit Verkehrsmengenzählungen in Luhdorf und Pattensen, zeitnah (nach Überstehen der Corona-Einschränkungen) auf belastbare Verkehrsdaten zurückgegriffen werden kann. Dies wäre die Grundlage für überfällige innerörtliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in der Radbrucher Straße (K 78) mit dem Ziel, die Lebensqualität der betroffenen Anwohner zu verbessern, z. B. durch Reduzierung der schalltechnischen Belastung nachts durch LKW. Keinesfalls ist den Betroffenen zuzumuten, weitere 10 Jahre (ohne die Berücksichtigung von zusätzlichen Verzögerungen infolge Einwirkungen von Interessengemeinschaften oder durch Klagen!) auf die Realisierung eines - in der jetzigen Linienführung kaum durchsetzbaren und daher zweifelhaften - Vorzugskorridors zu warten.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Das Vorgehen der Stadt Winsen kann eine Grundlage für verkehrsrechtliche Maßnahmen sein, die die Lebensqualität in Luhdorf und den anderen betroffenen Ortsteilen erhöhen (zur Vorgeschichte siehe Abwägung zur Einwand_ID 1195). Ziel des Raumordnungsverfahrens ist jedoch, die raumverträglichste Trasse zu identifizieren und nicht eine Entscheidung über den Bau einer Ortsumgehung zu treffen.
7	Verkehr	1346	148	Private und juristische Personen	Gegen das Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrungen Pattensen und Luhdorf habe ich einige Gedanken und Bedenken: <ul style="list-style-type: none"> • Diese politisch herbeigeführte Umfahrung basiert auf veralteten Verkehrs-Daten, die wiederum zu Prognosen geführt haben, die von einer Zunahme des Verkehrs ausgegangen sind. Diese Prognosen hätten durch erneute Verkehrszählungen sicherlich untermauert werden können, die Kontrolle der Prognosen haben aber meines Wissens nach nicht stattgefunden. Somit besteht die Begründung für so eine Ortsumfahrung auf Prognosen und nicht auf wirklichen Untersuchungen. 	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zur Einwand_ID 1075

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1347	148	Private und juristische Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Kritierend ist alleine schon bei dieser Herangehensweise, dass die Verkehrszahlen angeblich eine Ortsumfahrung rechtfertigen, aber viele einfachere Maßnahmen zur innerörtlichen Verkehrsberuhigung nicht. Maßnahmen, die bereits im Kreis beschlossen waren, wie das LKW Durchfahrtsverbot, sind durch politische Manöver und formale Fehler vorsätzlich zu keiner Umsetzung geführt worden. 	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Der Einwender führt keinerlei konkrete Belege für politische Manöver und formale Fehler der Beantragung der verkehrspolitischen Maßnahmen durch die Stadt an. Zum Sachverhalt s. Abwägung zur Einwand_ID 1195
7	Verkehr	1348	148	Private und juristische Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Dazu kommt, dass in verschiedenen Veranstaltungen zu den Ortsumfahrungen Maßnahmen angepriesen wurden, die dafür sorgen, dass aus den Ortsumfahrungen keine Schnellstraße zwischen den Autobahnen A 7 und A 39 entstehen soll. Diese Aussagen kann ich in keinem Satz der Planungsunterlagen wieder finden und auf Nachfragen in den Veranstaltungen wurde die Beantwortung dieser Fragen stets ausgewichen. Ich bezweifle, dass eine Ortsumgehung, die zur Entlastung der Durchfahrten geplant wird, zusätzlichen Verkehr ausschließt. 	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Die beiden möglichen Ortsumgehungen verfolgen nicht das Ziel, Verkehr auszuschließen. Die Beschreibung der Vorzugsvarianten sieht keine Schnellstraße vor. Vielmehr handelt es sich um zwei getrennte Vorhaben und dazwischen um die Nutzung der heutigen L 234. Zu den Verkehrsbeziehungen s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1210 und 1222
7	Verkehr	1349	148	Private und juristische Personen	Im Gegenteil, die Umfahrung wird einen Abkürzungs-Charakter haben und die Autobahnen A 7 und A 39 verbinden. Langfristig sind die A20 und die Autobahneckverbindung (A 1 auf A 7) auf der anderen Seite des Maschener Kreuzes heranzuziehen. Wir werden hier erheblich viel mehr Verkehr bekommen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Eine Beziehung zur Fertigstellung der A20 ist nicht erkennbar, es sei denn, ein Verkehrsteilnehmer stellt in Winsen oder in Thiehope fest, dass er sich verfahren hat und in die andere Richtung wollte. Zum Abkürzungscharakter s. auch Abwägung zur Einwand_ID 1222
7	Verkehr	1350	148	Private und juristische Personen	Aktuell – laut Aussage auf den Veranstaltungen zu diesen Planungen – fahren aus dem Gewerbegebiet Luhdorf nur 15 % der LKW die auf die A 7 nach Süden möchten durch Luhdorf und Pattensen. Ich gehe davon aus, dass sich diese Zahl bei einer umgesetzten Ortsumfahrung stark in Richtung 100 % bewegen wird. Dazu wird es überörtlichen Verkehr der Autobahnen geben, der sich ebenfalls durch diese Gegend bewegt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1206 und 1210

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.5.2	Lärm/Schall	1351	148	Private und juristische Personen	Das wird alles im Geschwindigkeitsprofil von 100 km/h bewegen und damit zu einer erheblichen zusätzlichen Lärmbelastung führen. Wir wohnen ca. 400 Meter von der geplanten Südumfahrung Pattensen entfernt, eine Entfernung in der wir eine ganze Menge des zusätzlichen Lärms (durch zusätzlichen Verkehr und lauterem Verkehr, weil höherer Geschwindigkeit und höherer LKW Anteil) abbekommen. Eine gesundheitliche Belastung ist zu erwarten. Der Lärm verschwindet durch eine Troglage oder Lärmschutzwand nicht, der wird in erster Linie verlagert, auch wenn es leicht abgeschwächt sein wird.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Lärm nimmt bezogen von seinem Entstehungsort exponentiell ab. Das lärmtechnische Gutachten weist für die südliche Umfahrung von Pattensen nur einen Konfliktpunkt an der Südspitze der Wohnbebauung in der Straße "Im Süderfeld auf" (< 50 m zur Vorzugstrasse). An diesem Punkt ist eine Troglage vorgesehen. Von weiteren lärmindernden Maßnahmen ist derzeit nicht auszugehen. In weiteren Planungsschritten sind genauere Untersuchungen vorzulegen. Zum Planungsziel s. Abwägung zur Einwand_ID 1188
7	Verkehr	1352	148	Private und juristische Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Des Weiteren möchte ich auf die aktuelle Corona-Krise eingehen und die Wirtschafts-Krise von 2008 nach der Lehman Brothers Pleite mit anführen. Es wird immer von mehr Verkehr gesprochen und die Frage wird immer als unstrittig dargestellt – Belege fehlen (siehe Punkt 1). Es sind gerade einmal 12 Jahre zwischen zwei essentiellen Krisen, die jeweils erhebliche wirtschaftliche Auswirkungen haben (auch wenn die aktuelle Krise noch nicht zu beziffern ist). Die These, dass die Verkehre zukünftig immer mehr zunehmen werden, die als Grundlage für diese Ortsumfahrung herangezogen wird (in Prognosen ist davon auszugehen), weil die aktuellen Verkehrszahlen eben keine ausreichende Begründung darstellt, lässt sich aus meiner Sicht nicht aufrecht halten. 	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die Entwicklung der Verkehrszahlen wird laufend beobachtet. Auch hier wurde eine Steigerung gegenüber des Ausgangswertes festgestellt, jedoch geringer als ursprünglich angenommen. Jedoch begründen auch schon die Ausgangswerte des Gutachtens von 2011 die Maßnahme. Gleichwohl sollte im nächsten Planungsschritt eine aktuelle Verkehrszählung und eine neue Verkehrsteilnehmerbefragung erfolgen. S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1075 und 1210

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1353	148	Private und juristische Personen	Zudem verändert sich gerade massiv die Welt der Fahrzeuge. Elektromobilität wird in bereits absehbarer Zeit viel schneller in die private PKW Nutzung einfließen, als bisher in allen Planungsunterlagen berücksichtigt. Planungsüberlegungen durch veränderte Technik auf die Ortsdurchfahrten habe ich nicht erkannt. Würde nur der PKW-Verkehr durch die Orte Luhdorf und Pattensen fahren und dieser in 10 Jahren vielleicht zu 50 % elektrisch fahren, wie sähe dann die Berechtigung einer solchen Ortsumfahrung aus. Aus meiner Sicht müsste PKW- und LKW-Verkehr getrennt betrachtet werden. Zudem ist es zumutbar, dass LKW direkt auf die bereits existierenden Autobahnen geleitet werden und damit die Ortsdurchfahrten Luhdorf und Pattensen weitestgehend vom LKW Verkehr eine massive Entlastung erfahren.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195 und 1354
7	Verkehr	1354	148	Private und juristische Personen	Kostengünstige Lösungen sind aus meiner Sicht viel zu wenig betrachtet worden, genauso wird der zukünftige Individualverkehr nicht oder komplett falsch eingeschätzt. Ich kann keine diesbezüglichen Überlegungen in der Planung erkennen. An dieser Stelle möchte ich die aktuelle HomeOffice Offensive anführen. HomeOffice war auch vor der aktuellen Krise möglich, doch ist in vielen Bereichen, in denen es bisher entweder nicht nötig war oder in der bisher ein Anreiz fehlte, diese Möglichkeit nicht ausprobiert worden. Was ist, wenn es zur Dauerkrise wird oder aber nach Beendigung der Krise das Instrument HomeOffice in zum Teil beibehalten wird, würde das nicht ebenfalls zu weniger ansteigendem Verkehr führen?	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Es ist nicht ausgeschlossen, dass sich eine fortgesetzte Gefahr durch die Corona-Pandemie auch langfristig auf das Pendelverhalten auswirkt. Jedoch leitet sich die Verkehrsbelastung nicht allein aus Pendlern ab, sondern verteilt sich u. a. auf Schwerlastverkehr (dazu zählen auch Busse), Gelegenheitsfahrten usw. Mit einem deutlichen Zurückgehen der Pendlerbeziehungen ist gegenwärtig jedoch nicht zu rechnen. In der Einführung der E-Mobilität wird dagegen kein Einfluss auf die Verkehrsprognose gesehen. Bei einer bis 2050 angenommenen umfangreichen Elektrifizierung des Verkehrs bzw. der Nutzung von H2-Brennstoffzellen für Busse und LKW kann in der Tat von einer Reduktion des Lärms ausgegangen werden. Diese Entlastung träfe auf die Ortsdurchfahrt wie auf die Ortsumgehungen gleichermaßen zu. Gerade in der Ortsdurchfahrt Pattensen sind deren Enge und die Konfliktpunkte mit der Verkehrssicherheit ein Planungsgrund.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1355	148	Private und juristische Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Der LKW Verkehr und andere Lärmbelästigungen sind in anderen Teilen Deutschlands zuletzt in verschiedenen Urteilen ganz neu gegenüber Lebensqualität bewertet worden. Diese Planungen der Ortsumfahrungen drehen sich viel zu sehr um sich selber, um die Umsetzung als um die Betrachtung, was zur wirklichen Entlastung und somit für die Lebensqualität der Anwohner getan werden kann. 	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1089, 1188 und 1568
7	Verkehr	1356	148	Private und juristische Personen	Es geht bei der Planung scheinbar ausschließlich darum die Straße zu bauen, nicht darum wie den Orten Luhdorf und Pattensen eine Verkehrsbelastung zu nehmen ist. Es entsteht der Eindruck, dass einfache Maßnahmen entweder mit Absicht an die Wand gefahren werden (formale Fehler bei der Umsetzung 30 km/h für LKW nachts, kein weiterer Versuch der Umsetzung, die formal korrekt wären) und Nichtbeachtung von Vorschlägen aus der Bevölkerung.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1195
3	Kosten	1357	148	Private und juristische Personen	Es sind bereits 10 Jahre vergangen, in denen nichts für eine Verkehrsentslastung im Kleinen ausprobiert wurde. Im gleichen Zeitraum sind sehr hohe Summen in die Planung der Straße geflossen. Auf der einen Seite wird sehr viel Geld für eine Straßenplanung ausgegeben, auf der anderen Seite wird kein Geld für kleine Lösungen in die Hand genommen (Lösungssuche in anderen Gemeinden; wie lassen sich LKW aus den Ortschaften halten; wäre eine niederländische Lösung umsetzbar – dort gibt es viele Lösungsansätze, die man hier ausprobieren könnte). Das ist ein Ungleichgewicht, der mich an der eigentlichen Begründung für die Straße zweifeln lässt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1195

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1358	148	Private und juristische Personen	Letztlich wird mich der zusätzliche LKW-Lärm treffen, dazu kommt, dass ein Naherholungsgebiet für mich durch die Straße abgeschnitten wird – egal wie die konkrete Umsetzung stattfinden wird, der Weg vom Süderfeld oder über die Felder in den nahegelegenen Wald werden entweder durch die Troglage der Straße oder eine Lärmschutzwand verstellt sein. Das stellt also eine doppelte und dreifache Beschneidung der aktuellen Lebensqualität dar.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1209 und 1229
5.1.1	Siedlungsstruktur/Bauleitplanung	1359	148	Private und juristische Personen	<ul style="list-style-type: none"> Ich sehe in der Begründung für diese Straße eine ganz andere Zielsetzung. Auf dieser Strecke existiert bereits ein Industriegebiet (Biogas-Anlage) und das Gewerbegebiet in Luhdorf wird immer wieder als voll bezeichnet und damit sind weitere Gewerbegebiets-Ansiedlungen seitens der Stadt Winsen gewünscht. Unlängst wurde in zukünftige Planungen Pattensen indirekt als Gewerbegebiet ins Auge genommen, nach Einwänden ist diese Passage wieder entfernt worden. Dennoch gehe ich davon aus, dass diese Planung langfristig Bestand hat und eine Straße fördert weitere Bebauung. Das zeigt die Besiedelung an der Osttangente. Sollte es zu einer Ausweitung von Gewerbegebieten um Pattensen herum kommen, weil diese Straße gebaut wird, so wird uns das erneut betreffen und das Leben in einem Dorf zu einem Leben umzingelt von einem Gewerbegebiet machen. 	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Im Flächennutzungsplan der Stadt Winsen sind für Pattensen keine Gewerbeflächen ausgewiesen. Aktuelle bzw. künftige Planungen für Gewerbe sind derzeit nicht bekannt. S. Abwägung zur Einwand_ID 1206

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1	Schutzgüter	1360	148	Private und juristische Personen	<ul style="list-style-type: none"> Ich sehe die Chance, mit etwas politischem Willen, dem Standard-Rezept Umgehungsstraße zu entgehen. Nicht nur, weil das Vorhaben finanziell ein Wahnsinn ist, sondern weil das Gleichgewicht zwischen lebenswertem Raum und wirtschaftlichen Interessen eine gewaltige Schiefelage droht. Die einseitige Unterstützung eines Gewerbegebietes, das an und für sich mit einer direkten Autobahn-Auffahrt gut ausgestattet ist, gegenüber dem Verbrauch von Flächen die auf Kosten der Lebensqualität der Bevölkerung. 	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1035, 1092, 1095 und 1377
2	Straßenplanung	1361	148	Private und juristische Personen	Des Weiteren kommt es mir vor, dass die Straße nicht an richtiger Stelle geplant wird. Für eine regionale Lösung zur Verkehrsberuhigung der Ortslagen wäre die Stadt Winsen vielleicht die korrekte Stelle. Da es bereits jetzt aber mehr um überörtlichen Verkehr geht, der durch die Ortslagen fährt, so ist doch eher eine Landes- oder vielleicht Bundesbehörde die korrekte Planungsebene. Gibt es dafür nicht Regeln?	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1247
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1362	148	Private und juristische Personen	Bereits jetzt sind die geschaffenen Arbeitsplätze im Gewerbegebiet Luhdorf überregional vergeben. Hintergrund wird sicherlich sein, dass Hamburg Logistikunternehmen immer mehr in die Peripherie der Metropolregion verdrängt. Langfristig wird damit viel Landschaft verbraucht und der Lebensraum von ganz Winsen unattraktiv. Wird jetzt dieser Entwicklung Vorschub geleistet, verliert Winsen zunehmend attraktiven Lebensraum.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Gewerbegebiete sind besonders in und um Hamburg knapp (s. Gewerbeflächenkonzept der Metropolregion Hamburg von 2018). Im Gewerbegebiet Luhdorf haben aber auch einige einheimische Unternehmen einen neuen Standort gefunden. Mit der Ansiedlung von Gewerbeunternehmen sind auch positive Aspekte verbunden, wie eine niedrige Arbeitslosigkeit, höhere Beschäftigungsraten, höhere Immobilienwerte und mehr Steuereinnahmen. Andererseits erhöhen sich auch der Gewerbe-bedingte Verkehr und die Flächeninanspruchnahme. S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188 und 1210

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1363	148	Private und juristische Personen	Darum schlage ich vor, das Vorhaben Umgehungsstraße, das ihren benannten Zweck niemals wird erfüllen können, sondern zur Autobahneckverbindung mutieren wird, so zu überdenken, dass verkehrsleitende Maßnahmen, vorzugsweise den LKW Verkehr betreffend, auf bestehende Streckenverbindungen zu leiten. Das ist in erster Linie die A 39. Ich bitte um genaues lesen, Kenntnisnahme, entsprechende Würdigung und Berücksichtigung im Abwägungsprozess, vor allem einiger neuer Punkte, die bis vor kurzem sicherlich noch nicht voraussehbar waren sowie eine schriftliche Eingangsbestätigung.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Hauptanliegen des Raumordnungsverfahrens ist die Überprüfung der vorgelegten Planungsunterlagen hinsichtlich der Eignung einer Vorzugstrasse und weiterer alternativer Trassen. Die durch die Planungsgemeinschaft vorgeschlagenen Vorzugstrassen haben sich in der Abwägung als raumverträglich erwiesen. Eine politische Entscheidung über die Umsetzung des Baus einer oder mehrerer Ortsumgehungen oder das Einschlagen alternativer verkehrsrechtlicher Maßnahmen nach einem Lärmaktionsplan ist noch nicht getroffen. S. auch Abwägungen zu den Einwand_IDs 1035, 1210 und 1222
0	Allgemein	1364	149	Private und juristische Personen	Während der aktuellen Corona Pandemie waren die Verwaltungen geschlossen. Wie betroffene Bürger und Bürgerinnen die Antragsunterlagen einsehen konnten, wenn sie nicht über einen Internetanschluss / PC verfügen, weiß ich nicht. Das hat in meinen Augen nichts mit Gleichheit vor dem Gesetz zu tun.	Dem Einwand wird gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1047
7	Verkehr	1365	149	Private und juristische Personen	Für mich ist klar zu erkennen, dass sich nach Umsetzung der Planungen die Wohn- und Lebenssituation der betroffenen Ortsteile verschlechtern wird. Dies gilt vor allem mit Blick auf den zu erwartenden Anstieg von Abgas- und Lärmemissionen. Die geplante Trasse ist eine Eckverbindung zwischen zwei Autobahnen. Das Verkehrsaufkommen - vor allem der Schwerverkehr - wird sich deutlich erhöhen!	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188 und 1222

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1366	149	Private und juristische Personen	Aus den Planungsunterlagen wird deutlich, dass ein riesiges Brückenbauwerk (1.900 m lang mit einer Höhe von 9 m) eine Beschallung der Landschaft nach sich ziehen wird. Zusätzlich soll die Bahnstrecke im Bereich Süderfeld Pattensen einen Tunnel erhalten. Damit wird die Lebensqualität in unmittelbarer Nähe zur Wohnbebauung unerträglich!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	In Pattensen ist laut den Planungsunterlagen für die Vorzugsvariante eine Troglage vorgeschlagen worden. Zur Brücke/Damm s. Abwägung zur Einwand_ID 1081
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1367	149	Private und juristische Personen	Ganz offensichtlich sollen hier neue Straßenlandschaften entstehen, die aber auch die viel genutzten Wirtschaftswege zerschneiden werden. Diese wurden speziell für die Bauern angelegt und natürlich auch von den Wanderern, Reitern und Radfahrern genutzt! Diese naturnahen Wege müssen erhalten bleiben, denn diesen unnötigen Flächenverbrauch können wir uns ökologisch nicht mehr leisten.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Wirtschaftswege sind zum Erreichen der Flurstücke notwendig. Die genaue Lage wird jedoch noch Gegenstand eines Flurbereinigungsverfahrens sein, in dessen Zuge auch die Wirtschaftswege ggf. neu angelegt werden. Diese wären dann voraussichtlich auch weiterhin für Spaziergänger, Radfahrer etc. für die Naherholung zugänglich.
3	Kosten	1368	149	Private und juristische Personen	Zitat U. von der Leyen zum Investitionsprogramm, das nach der Krise angeschoben werden soll: „Wir sprechen hier nicht über Milliarden, wir sprechen über Billionen.“ Die Kommissionspräsidentin bezieht sich natürlich auf die Wirtschaftsprogramme, wer aber glaubt, dass nach der Corona Pandemie weiterhin solche sinnlosen Bauvorhaben finanziert werden, der irrt. Daher ist das Bauvorhaben mit über 40.000.000 Euro - 40 Millionen!!! - unverantwortlich und von der Stadt / dem Landkreis nicht zu finanzieren. Die Planungen sollten sofort eingestellt werden!	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Eine politische Entscheidung über die weiteren Planungsschritte steht noch aus. Der Kreistag hat auf seiner Sitzung am 20. Januar 2021 entschieden, die weiteren Planungen nach dem Ende des Raumordnungsverfahrens einzustellen. Eine politische Entscheidung seitens der Stadt Winsen steht noch aus.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1369	149	Private und juristische Personen	Wenn alle Planer etwas FÜR die Bewohner dieser Region tun wollen, dann muss der Verkehr entlastet werden, beispielsweise durch geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen auf den Ortsdurchfahrten und eine bundesweit erhöhte Mautgebühr auf Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen. Die Niedersächsischen Kommunen haben sich gerade dafür ausgesprochen und schlagen vor, dass die Einnahmen in der Kommune verbleiben, um die entstandenen Schäden, die jetzt schon durch den Schwerverkehr - z.B. Amazon - entstanden sind, beheben zu können. Auf diese Weise können die Planer, in dem sie auf den unnötigen Eingriff in Natur und Landschaft verzichten, umweltgerecht agieren und erhebliche Finanzmittel einsparen. Das wäre ein zukunftsweisendes Raumordnungsverfahren!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Der Hinweis auf eine Entscheidung des Niedersächsischen Städte- und Gemeindebundes (NSGB), des Niedersächsischen Städtetages (NST) oder des Niedersächsischen Landkreistages (NLT) sind unklar. Mautgebühren werden derzeit nur durch den Bund auf Autobahnen und allen Bundesstraßen erhoben. Sie sollen auch für eine Sanierung (inkl. des Schienennetzes) verwendet werden. S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1035, 1195, 1244 und 1373
1	Lage/Verlauf	1370	150	Private und juristische Personen	Wir begrüßen, dass nun endlich das Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrung Luhdorf eingeleitet wurde. Als Einwohner von Luhdorf halten wir eine Umfahrung von Luhdorf für unbedingt erforderlich. Von allen angedachten und vorgeschlagenen verschiedenen Trassen, halten wir die südliche Umfahrung für die einzige richtige Lösung.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	
7	Verkehr	1371	150	Private und juristische Personen	Der Verkehr durch unser Dorf über die Winsener Landstraße - Radbrucher Straße hat extrem zugenommen und ist durch den LKW Anteil unerträglich. Als Zwischenlösung bis zur Fertigstellung der Umfahrung würden wir ein Durchfahrtsverbot für den LKW Verkehr für unser Dorf sehr begrüßen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1195
2	Straßenplanung	1372	150	Private und juristische Personen	Falls irgendwelche Gründe bei dem Pattensener Teil der Umfahrung zu Verzögerungen führen, sollte die Umgehungsstraße von Luhdorf unabhängig davon gebaut werden.	Dem Einwand wird gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1236

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanu ng	1373	152	Private und juristische Personen	Hiermit sende ich Ihnen eine Stellungnahme zum im Betreff genannten Bauvorhaben. Ich bin 26 Jahre alt und lebe mein gesamtes Leben in umliegenden Ortschaften von Winsen. Es folgen meine Bedenken/Anliegen: • V erbindung vo A 39 zur A 7: Das Bauvorhaben solle eine Verbindung von A 39 zu A 7 schaffen, die so den Güterverkehr umlenkt. Ziel sei es das Verkehrsaufkommen in den Ortsteilen zu reduzieren. In meinen Augen besteht jedoch eine Verbindung der beiden Autobahnen – das Maschener Kreuz. Würde man diese Strecke trotz ihrer längeren Strecke für LKW attraktiver machen, indem man z.B. eine Geschwindigkeitsreduzierung durch die Ortschaften oder etwas, wie eine Maut, nutzen würde, könnte der Güterverkehr aus eigenem Interesse die Autobahn weiter nutzen. Dies wäre ohnehin die beste Straße für LKW.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Eine Maut wird für den LKW-Verkehr nur durch die Bundesverwaltung festgelegt und erhoben. Dies betrifft alle Autobahnen (auch die A 39 und die A 7) und alle Bundesstraßen. Für Landes- und Kreisstraßen besteht gesetzlich nicht die Möglichkeit, eine Maut zu erheben. Zudem würde die Maut nur gleiche Bedingungen zwischen der Autobahn und den Verbindungsstraßen zwischen Winsen und Thieshope herstellen. Durch die kürzere Strecke wäre die Abkürzung in dieser Hinsicht weiterhin von Vorteil. Nach den Quell-/Zielerhebungen des Verkehrsgutachtens nutzt nur ein begrenzter Teil diese Strecke tatsächlich als Abkürzung. Zur Möglichkeit der Geschwindigkeitsreduzierung s. Abwägung zur Einwand_ID 1195
4.1	Schutzgüter	1374	152	Private und juristische Personen	• Eingriff in die Natur: Wir sind an einem Punkt angelangt, an dem man sich wirklich fragen sollte, ob man immer weiter in die Natur eingreifen sollte. Gerade die jüngeren Bürger und aktuellen Schüler zeigen in ihren Fridays for Future Demonstrationen ganz klar, dass sie kein Interesse an endlosem Wachstum auf Kosten der Natur haben. Das sind die Menschen, die die längste Zeit mit dieser Trasse leben wollen. Auch wenn eine Umweltverträglichkeitsprüfung gemacht wurde, ist jeder Bau einer solchen Größe ein starker Eingriff in Flora und Fauna. Zumindest im Vergleich dazu keine Trasse zu bauen. Generell muss man sagen, dass wir bereits ein sehr dichtes Straßennetz rund um Winsen haben.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1244

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1375	152	Private und juristische Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Auswirkungen Digitalisierung und COVID-19 auf Pendlerverkehr: Die aktuelle Situation rund um COVID-19 zeigt, dass das Arbeiten von zuhause in vielen Berufen nicht mehr unmöglich ist. Unternehmen haben sich sehr schnell auf ein digitales arbeiten umgestellt. Von vielen Pendlern hört man, dass dies zu einer höheren Lebensqualität führt. Die Frage ist, was bleibt? Zugegebenermaßen ist dieser Punkt sehr spekulativ. Allerdings rechne ich in den kommenden Jahren mit einem weiteren Anstieg der Digitalisierung und Homeoffice Möglichkeiten. Wer aktuell nach Hamburg pendelt weiß, der Pendlerverkehr ist so gering wie nie. Vielleicht sollte man dies in einer 10 Jahre alten Planung bedenken und hier noch ein paar weitere Jahre warten. 	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1354
7	Verkehr	1376	152	Private und juristische Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Attraktivität der Ortsteile: Dieser Punkt ist natürlich ein egoistischer, aber da ich Scharmbecker bin erlaube ich mir das trotzdem. Es ist nicht zu vernachlässigen, dass viele Bürgerinnen und Bürger statt des hohen Verkehrsaufkommens in ihrer Ortschaft nun eine Verlagerung des Problems erfahren. Derjenige, der sich aktuell über den LKW vor der Haustür ärgert, ist dann eben jemand der sich über die Brücke/Straße an seinem Wohngebiet aufregt. Generell leben die meisten auf dem Dorf, weil sie das Dorfleben und dessen Charakter schätzen. Dies geht mit jedem größeren Bauvorhaben etwas weiter verloren. 	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Bei den vorliegenden Planungen kann davon ausgegangen werden, dass sich die Lebensqualität hinsichtlich des Lärms bei einer Ortsumfahrung deutlich verbessern würde (s. auch Abwägung zur Einwand_ID 1188). Es werden aber auch andere Faktoren wie die Freizeitnutzung eingeschränkt (s. Abwägung zur Einwand_ID 1209). Dies träfe auch auf Scharmbeck zu, jedoch ist Scharmbeck nicht unmittelbar vom Verlauf der Vorzugsvarianten betroffen. Der Siedlungsbereich von Scharmbeck wird wie bei den anderen Ortschaften als Bereich von besonderer Bedeutung bewertet. Im Bereich um Scharmbeck herum befinden sich Landschaftsbildeinheiten mit mittlerer Bedeutung, wodurch sich hier eine mittlere Bedeutung für die landschaftsgebundene Erholung ergibt. Zwischen Scharmbeck und Pattensen befindet sich ein Waldgebiet mit einem landschaftsprägenden Waldbestand, woraus sich eine Landschaftsbildqualität mit hoher Bedeutung und eine hohe Bedeutung für die landschaftsgebundene Erholung ergeben. Diese wertvollen Erholungsbereiche wären von den zurückgestellten Varianten 4 und 5 betroffen gewesen. Da diese jedoch nicht näher im ROV betrachtet wurden, sind diese Bereiche nicht betroffen und werden von den Vorzugsvarianten nicht beeinträchtigt.

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1377	152	Private und juristische Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Großer Widerstand in der Bevölkerung: Durch meine Jugendarbeit in diversen Vereinen habe ich gerade zu jüngeren, aber auch vielen älteren Mitbürgern Kontakt. Tatsächlich kann ich mich nicht an eine Person erinnern, die sich dieses Bauvorhaben tatsächlich wünscht. Fast jeder sieht das Ganze kritisch, gerade die jüngeren. Leider ist es so, dass nicht jeder sich die Mühe machen wird, eine Stellungnahme zu schreiben. Aber Sie sollten auf jeden Fall eine hohe Dunkelziffer einbeziehen. Generell denke ich, dass es genug Gründe gibt, die bestehende Infrastruktur besser zu nutzen und somit diesen großen Eingriff in die Natur zu vermeiden. 	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die bestehende Infrastruktur wird auch weiterhin genutzt werden, jedoch soll die Umsetzung der Ortsumfahrungen eine Entlastung der Ortsdurchfahrten bewirken, um u.a. eine Verbesserung der Lebensqualität und Erhöhung der innerörtlichen Verkehrssicherheit zu erreichen. Diese und weitere Planungsziele würden durch die Null- bzw. Null-Plus-Varianten nicht erreicht werden. S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195, 1244 und 1412
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1378	153	Private und juristische Personen	Es ist keine Frage, die lärm- und abgasgeplagten Anwohner der Radbrucher Str. in Luhdorf und der Dorfstr. in Pattensen benötigen dringend eine Entlastung.	Dem Einwand wird gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1210, 1410 und 2074
3	Kosten	1379	153	Private und juristische Personen	Geplant sind zwei ca. 40 Mio. teure Ortsumgehungen, um dieses zu erreichen. Wir wagen zu bezweifeln, dass diese Summe ausreicht. Bisher sind beinahe alle öffentlichen Bauvorhaben um ein Vielfaches teurer geworden. Man denke an die Elbphilharmonie, BER (noch immer nicht fertiggestellt), Stuttgart21, ...	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1557
3	Kosten	1380	153	Private und juristische Personen	Nicht nur der zeitliche Rahmen, auch der finanzielle Rahmen wurde immer um ein Vielfaches überschritten – sogar bei der minimalen Straßenbaumaßnahme 2019 zwischen Luhdorf und dem Bahlburger Kreuz. Zudem werden die Auswirkungen der Corona-Krise riesige Kosten verursachen, so dass es zwangsläufig zu Einsparungen kommen muss.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zu den Einwand_IDs 1368 und 1557
7	Verkehr	1381	153	Private und juristische Personen	Wir wollen: Durchfahrtsverbot für LKW über 12 t und Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h – unter strenger Kontrolle!!!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1195

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1382	153	Private und juristische Personen	Auch wenn die Stadt in einem ersten Verwaltungsgerichtsverfahren zur Umsetzung dieser Maßnahme nicht erfolgreich war, sollte die Politik diese Option mit Nachdruck verfolgen. Diese Maßnahme würde die Bürger sofort entlasten, keine unkalkulierbaren Kosten verursachen und keine unwiderrufliche Zerstörung der Natur nach sich ziehen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1195
7	Verkehr	1383	153	Private und juristische Personen	Es kann doch nicht sein, dass durch Amazon und Co die Lebensqualität der Bürger immer weiter eingeschränkt wird. Konsum /Wirtschaft ist nicht alles. Wir haben die Verantwortung und die Pflicht, unseren Kindern eine lebenswerte und intakte Umwelt zu hinterlassen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1195, 1206, 1244 und 1259
2	Straßenplanung	1384	154	Private und juristische Personen	Aus meiner Sicht soll hier keine Ortsumfahrung der Orte Pattensen und Luhdorf erstellt werden, sondern vielmehr eine Verbindung der beiden Autobahnen A 7 und A 39 sowie ein direkter Anschluss der Firma Amazon an die A 7. Mein Wohnort Pattensen würde von einer Autobahneckverbindung kaum profitieren, sondern wäre vielmehr aufgrund des zu erwartenden noch zunehmenden LKW-Verkehrs zusätzlicher Lärm- und Abgasbelastung ausgesetzt. Die Hauptprobleme in Pattensen - die starke Belastung der Blumenstraße (Schulweg zur Grundschule, enge Radwege z. Teil auf der Straße) würden überhaupt nicht gelöst.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die Entlastung der Blumenstraße in Pattensen ist deutlich geringer (10 %) als etwa bei der Pattenser Hauptstraße (65 %), der Bahlburger Straße (35 %) oder „Im Grimm (45 %). Sowohl die Süd- als auch die Nordvarianten tragen wenig zur Verkehrsentslastung der Blumenstraße bei. Die Ortslage Pattensen insgesamt wird jedoch bei einer Südumfahrung sehr hoch entlastet. S. Abwägung zur Einwand_ID 1222
2	Straßenplanung	1385	154	Private und juristische Personen	Alternativ zur Autobahneckverbindung gibt es eine Reihe von leicht, kostengünstig und schnell umsetzbaren Maßnahmen, welche schon seit langem von den Bürgern gefordert werden und die den LKW-Verkehr aus dem Ort heraus zurück auf die Autobahnen verlagern würden. Hierbei würden sowohl die Haupt- als auch die Blumenstraße deutlich entlastet.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung zur Einwand_ID 1222

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1386	154	Private und juristische Personen	Dies sind für mich (einzeln oder auch zusammen) - ein Durchfahrverbot überregionaler LKW durch die Ortschaften Pattensen und Luhdorf - eine Geschwindigkeitsbegrenzung für LKW innerorts auf 30 km/h - Mautpflicht für LKW auf den derzeit durch überregionale LKW genutzten Straßen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195 und 1373
4.1.3	Boden und Fläche	1387	154	Private und juristische Personen	Gegen eine Autobahnneckverbindung sprechen aus meiner Sicht u. a. folgende Argumente: - ein unverhältnismäßiger Verbrauch wertvoller landwirtschaftlicher Flächen sowie von Flächen unter Naturschutz	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung zu den Einwand_IDs 1092, 1222 und 1244
3	Kosten	1388	154	Private und juristische Personen	- Ausgaben in gewaltiger Höhe, wobei die Belastung des Haushalts durch die Corona-Krise schon stark steigen dürfte	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1368
4.1.3	Boden und Fläche	1389	154	Private und juristische Personen	- Zerschneidung der Ortschaften Pattensen und Wulfsen sowie der dazugehörigen landwirtschaftlichen Flächen	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Eine südliche Trassenführung der OU Pattensen würde zwar etwa mittig zwischen Pattensen und Wulfsen verlaufen. Sie würde die Verbindung zwischen beiden Orten jedoch nicht trennen, da es sogenannte Zwangspunkte gibt, die in jedem Fall passiert werden müssen. Dabei sollen vorgesehene Querverbindungen erhalten werden. Denkbar ist hier für den Knotenpunkt 4 an der Pattensener Straße etwa eine Kreuzung ohne Lichtsignalanlage. Somit wären beide Orte trotz OU weiterhin erreichbar. Die Vorzugsvarianten zerschneiden zwar auch landwirtschaftliche Flächen und es gehen Flächen verloren, dies jedoch in geringerem Umfang als bei den anderen betrachteten Varianten, da die Trassenlängen hier am geringsten sind. Die genauen Auswirkungen auf landwirtschaftliche Betriebe und deren Flächen ist im weiteren Planungsverlauf zu ermitteln. Auf Raumordnungsebene ist ein landwirtschaftlicher Fachbeitrag, der sich mit dieser Thematik befasst, nicht zwingend erforderlich. S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1092, 1097 und 1098
4.1.5.2	Lärm/Schall	1390	154	Private und juristische Personen	- zusätzliche erhebliche Lärm- und Abgasbelastung der angrenzende Ortschaften Pattensen, Wulfsen und Luhdorf durch zusätzlichen LKW-Verkehr	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1210 und 1466

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanu ng	1391	154	Private und juristische Personen	- Ablehnung des Bauvorhabens durch große Teile der Bevölkerung der betroffenen Ortschaften. - alternative Möglichkeiten, den Verkehr zu beruhigen (siehe oben), wurden nicht einmal versuchsweise probiert, obwohl diese keinem Natur und Umwelt bedürfen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die quantitative Abschätzung der Ablehnung und deren Konsequenzen hat durch die Politik zu erfolgen. Dazu hatte die Stadt Winsen in Pattensen auch eine Bürgerbefragung durchgeführt. Zudem wurden auch Stimmungsbilder bei den öffentlichen Informationsveranstaltungen eingeholt. Im Raumordnungsverfahren hat es zahlreiche negative Stellungnahmen gegeben. Zu den alternativen Möglichkeiten s. Abwägung zur Einwand_ID 1195
4.1.4	Wasser	1392	156	Private und juristische Personen	Wir hatten schon vor geraumer Zeit unsere Bedenken gegen die geplanten Baumaßnahmen vorgetragen. Wir möchten dieses jetzt noch einmal ausdrücklich wiederholen. Wir betreiben seit Jahrzehnten einen Lebendfischhandel unter der o.a. Adresse. Wir bitten Sie bei geplanten und durchzuführenden Baumaßnahmen unbedingt dafür Sorge zu tragen, dass wir die Qualität und die vorhandene Menge Wasser des Aue Baches in unveränderter Form für unseren Betrieb nutzen können.	Dem Einwand wird gefolgt	Das Schutzgut Wasser wird in der UVS betrachtet. Eine Verschlechterung der Qualität und auch Quantität des Grundwassers soll vermieden werden. Eine Verschlechterung des Zustandes der Fließgewässer soll vermieden werden. Letzteres kann durch Versickerung von Oberflächenwasser über die Böschungflächen bzw. eine Vorklärung des Oberflächenwassers vor Einleitung in die Gewässer vermieden werden. Für die Planfeststellung ist ein Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie zu erstellen, der die Auswirkungen auf die Qualität der Oberflächenwasserkörper näher untersuchen wird. Dabei gilt das Verschlechterungsgebot der WRRL. In der Entwurfsplanung werden auch weitere Gutachten zum Thema Wasser erstellt. Es ist jedoch davon auszugehen, dass der Betrieb des Einwenders kaum von den Baumaßnahmen für die favorisierte Trasse 1- L betroffen sein wird, da dieser flussaufwärts in etwa 800 m Luftlinie zur geplanten Querung des Aubaches liegt. S. Abwägung zur Einwand_ID 1341
2	Straßenplanu ng	1393	156	Private und juristische Personen	Wir lagern dort ständig mehrere Tonnen lebender Fische, die wir entweder lebend veräußern oder in unserem Verarbeitungsbetrieb nach Kundenwünschen zubereiten. Es versteht sich von selbst, dass entsprechende Zufahrten für große LKWs permanent und immer zu unserem Betrieb gewährleistet sein müssen. Außerdem betreiben wir unter der o.a. Adresse auch noch ein Ladengeschäft, zu dem der Zugang natürlich auch gesichert sein muss.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise werden vermerkt und vom Vorhabenträger bei der weiteren Planung berücksichtigt.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.4	Wasser	1394	156	Private und juristische Personen	Im Rahmen Ihrer geplanten Baumaßnahmen soll es auch eine Grundwasserabsenkung geben, was wir natürlich auf keinen Fall hinnehmen können. Wir möchten Sie bitten uns in Ihre Pläne so weit einzuweißen, dass das berechnete Interesse unseres 130 Jahre alten Betriebes auch für die Zukunft gesichert ist.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Im Nahbereich der Errichtung der Widerlager und Brückenpfeiler ist eine temporäre Wasserhaltung bzw. Grundwasserabsenkung notwendig. Die genaue Dauer ist vom jeweiligen Bauwerk abhängig. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wird es eine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit geben. S. Abwägung zur Einwand_ID 1392
4.1.8	Natura 2000	1395	157	Private und juristische Personen	- Erhebliche Verschlechterung des FFH-Gebiets: Im Bereich Luhdorf und Bahlburg kreuzt die geplante Ortsumfahrung in einer Breite von 60 m und einer Höhe von 9 m ein nach EU-Recht anerkanntes Schutzgebiet. Durch einen möglichen Straßenbau wird in diesem Bereich eine erhebliche Verschlechterung schutzwürdiger und seltener Tier- und Pflanzenwelt ausgelöst. Zusätzlich wird den Luhdorfer Bürgern der letzte freie Zugang zu Naturflächen genommen. Das wurde in den Planungen nicht ausreichend berücksichtigt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1209 und 1244

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	1396	157	Private und juristische Personen	- Erhebliche Verschlechterung des Lebensraums schutzwürdiger Tierarten in Pattensen: Die geplante Teilstrecke Pattensen durchkreuzt mit der geplanten Schnellstraße (90 Km/h) den Lebensraum von seltenen Fledermäusen und des Rotmilans. Das wurde in den Planungen nicht ausreichend berücksichtigt.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Zum Rotmilan: Der Rotmilan ist in der UVS als gefährdete Vogelart, sowohl als Brutvogel als auch als Nahrungsgast, aufgeführt. Für das Untersuchungsgebiet gibt es einen Brutnachweis im Teilgebiet 2 (Kiefern-mischwald). Der Rotmilan ist als planungs-relevante Tierart in den UVS-Unterlagen aufgeführt und wird entsprechend berücksichtigt. Der Rotmilan kommt u.a. in den Teilgebieten 5 und 6 des Untersuchungsgebietes als Nahrungsgast vor. Dort verläuft die vom Vorhabenträger vorgeschlagene Vorzugstrasse für die OU Pattensen. Der Rotmilan ist jedoch keine Vogelart mit sehr hoher oder hoher Mortalitätsgefährdung durch Kollision an Straßen (vgl. BERNOTAT & DIERSCHKE 2016). Ein während der durchgeführten Kartierungen festgestellter Horstbaum des Rotmilans ist nicht unmittelbar vom möglichen Verlauf der OU Pattensen betroffen, da er sich außerhalb des Untersuchungsgebietes befindet. Zu den Fledermäusen: Im Rahmen der Fledermauskartierung wurden die meisten Fledermäuse in den Siedlungsbereichen festgestellt. Es wurden Netzfänge durchgeführt, im Rahmen dessen wurden mehrere Standorte von „Flugstraßen“, die von mehreren Fledermausindividuen zwischen ihren Quartieren und Jagdgebieten befliegen werden, nachgewiesen (s. Karte 1_Fledermäuse 2018). Die Varianten verlaufen größtenteils zwischen den für Fledermäuse wertvollen Lebensräumen. Im Untersuchungsraum kommen keine Fledermauslebensräume mit sehr hoher Bedeutung (Wertstufe 1) vor. Durch die vom Vorhabenträger vorgeschlagene Vorzugsvariante 1-P sind Fledermauslebensräume mit hoher Bedeutung südwestlich von Pattensen und randlich Fledermauslebensräume mit mittlerer Bedeutung entlang der K 37 betroffen. Auch die Varianten 2.2-P und 2.1-P schneiden an mehreren Stellen Fledermauslebensräume. Die Varianten 3.1 sowie 2-P und 2-L schneiden noch an weiteren Stellen Fledermauslebensräume beider Kategorien. Um dem signifikant erhöhten Kollisionsrisiko von Fledermäusen im Straßenverkehr vorzubeugen, sind ausreichend dimensionierte Brückenbauwerke zur Unterfliegung der Trassen, trassenparallel angelegte Gehölzpflanzungen oder auch Kollisionsschutzwände im Bereich stärker frequentierter Jagdgebiete möglich. Genaue Standorte dieser Vermeidungsmaßnahmen sind in der späteren Entwurfsplanung zu ermitteln. Ausführungen zu Schnellstraßen s. Abwägung zur Einwand_ID 1908

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1397	157	Private und juristische Personen	- Angenommene Zahlen zu Verkehrsbelastungen sind veraltet: Die in der Koplas-Studie von 2010 aufgeführten zukünftigen Verkehrsbelastungen basieren auf den Erhebungsjahren 2010 und älter. Gleichzeitig beleuchten sie lediglich einen Zeitraum bis 2025. Zudem ist hinlänglich bekannt, dass die bislang prognostizierten Verkehrszahlen allesamt rückläufig sind und eine Fertigstellung der Ortsumgehung wohl nicht vor 2025 gesichert werden kann. Eine auf den bisher vorgelegten Prognosen basierende Notwendigkeit ist daher mehr als fragwürdig.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1075 und 1245
7	Verkehr	1398	157	Private und juristische Personen	Ich fordere daher eine aktuellere Untersuchung über die tatsächliche Notwendigkeit einer Ortsumgehung, insbesondere unter Berücksichtigung des aktuell zu beobachtenden Trends der De-Globalisierung und der stattfindenden Rezession, und es bestimmt noch Jahre benötigt, bis wir wieder den gleichen Bedarf an Verkehrsaufkommen zu managen. Bis dahin gibt es bestimmt neue Technologien und Ansätze, die eine so ortsnahe Umgehung nicht nötig machen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1075, 1568 und 2036

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5.4.1	Schienen- und Straßenverke hr	1399	157	Private und juristische Personen	- Abweichung vom RROP 2025: Im gültigen regionalen Raumordnungsprogramm ist im Planungsbereich eine Straße von „regionaler Bedeutung“ angedacht. Die geplanten Ortsumfahrungen haben jedoch eine überregionale Bedeutung, da sie zwei Autobahnen verbinden. Erhebliche Einwendungen von Anwohnern haben zu Änderungen der Planungsvorgaben im gültigen RROP 2025 im Gegensatz zum alten RROP 2020 geführt. Somit entsprechen die Planungen nicht dem gültigen RROP!	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Im seit dem 05.04.2019 gültigen RROP 2025 für den Landkreis Harburg ist die Ortsumfahrung Luhdorf-Pattensen nicht als Vorbehaltsgebiet Straße von regionaler Bedeutung festgelegt. Dies war zwar im ersten Entwurf der Fall, die Ausweisung als VBG wurde jedoch zurückgenommen, da die Planungen zum Zeitpunkt der Neuaufstellung noch nicht hinreichend konkret genug waren, um ein VBG zu rechtfertigen. Daher widerspricht die Planung zur OU Luhdorf-Pattensen nicht den Vorgaben des gültigen RROP. Es wird lediglich textlich darauf hingewiesen, dass konkurrierende Nutzungen im Bereich der Vorzugstrassen südlich von Pattensen und südlich/westlich von Luhdorf nur zulässig sind, wenn dadurch die Festlegung einer abschließenden Vorzugstrasse nicht beeinträchtigt wird. Diese wird im derzeit laufenden Raumordnungsverfahren ermittelt. Es ist nach wie vor keine überregionale Straße vorgesehen. Dies wird vom Verkehrsgutachten bestätigt, da die meisten Fahrbeziehungen Ziel-/Quellverkehre in der Region sind.
2	Straßenplanu ng	1400	157	Private und juristische Personen	- Der Landkreis Harburg und die Stadt Winsen sind für die Planung einer derartigen Straße nicht zuständig: Da es sich bei dieser Straßenplanung um eine Straße von überregionaler Bedeutung handelt, sind beide Behörden für diese Straßenplanung nicht zuständig. Schließlich soll diese Straße im Bedarfsfall das Autobahnkreuz Horst/Maschen entlasten.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1247
2	Straßenplanu ng	1401	157	Private und juristische Personen	Im Fall der beschlossenen Umsetzung der Fehmarn-Belt-Querung kommen auf die geplante Ortsumfahrung noch zusätzliche überregionale Aufgaben zu. Schon im jetzigen Planungsstand ist die Straße für 15.000 Fahrzeuge am Tag ausgelegt. Daher wäre es Aufgabe des Landes Niedersachsen oder der Bundesrepublik Deutschland, die Straße zu planen, zu bauen und die Kosten zu tragen!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1247 und 1989

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1402	157	Private und juristische Personen	- Zielsetzungen werden mit den Planungen nicht erreicht: In der Einleitung zum Planfeststellungsverfahren wird als ein Ziel die Reduzierung der Verkehrsbelastung angegeben. Die geplanten Trassenverläufe werden durch die Nähe zu Luhdorf und zu Pattensen jedoch die Verkehrsbelastung nur auf andere Wohngebiete verschieben und zusätzlichen Verkehr an die Orte heranführen. Die optimalen Entlastungsmöglichkeiten und die neu entstehenden Verkehrsbelastungen wurden bei den Planungen nicht hinreichend untersucht bzw. nicht hinreichend abgewogen. Gleichzeitig ist bewiesen, dass neue Verkehrswege „Verkehre“ anziehen und nicht vermeiden, somit wird die Belastung der Ortsbewohner bei Umsetzung des Vorhabens definitiv zunehmen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Neben neuen Verkehren aus dem Gewerbegebiet ist auch eine allgemeine Verkehrszunahme zu berücksichtigen. Die prognostizierte Verkehrssteigerung stammt überwiegend aus der allgemeinen Verkehrszunahme in Deutschland (vgl. S. 39, Verkehrsgutachten). Strukturelle Entwicklungen der Stadt Winsen wurden bereits mit berücksichtigt. Desweiteren s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1075, 1210 und 1222
4.1	Schutzgüter	1403	157	Private und juristische Personen	- Die Attraktivität der Ortsteile Luhdorf und Pattensen sowie der Gemeinde Wulfsen verschlechtern sich nach der Umsetzung der Planungen: Der Straßenneubau soll laut Aussage der Einleitung zum Raumordnungsverfahren die Attraktivität der Ortsteile wieder herbeiführen. Das Gegenteil ist der Fall. Die Nähe zu bestehender Bebauung, die Umschließung von Teilbereichen Luhdorfs und großer Teile von Pattensen aus der Hauptwindrichtung wird Schall und Abgase in unvorstellbaren Maßen von der als Schnellstraße ausgelegten Trasse (durchschnittlich 90 Km/h) auf unsere Dörfer einwirken lassen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1210, 1229, 1317 und 1908

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.5	Luft und Klima	1404	157	Private und juristische Personen	Da die geplante Straße als Eckverbindung zwischen zwei Autobahnen (A 7 - A 39) ausgelegt ist, wird sie wie ein Magnet den Schwerlastverkehr von den Autobahnen anziehen. Zusammen genommen wird beides die Wohnqualität und die Attraktivität in unseren Dörfern deutlich verschlechtern! Wir leiden schon jetzt unter einem permanenten Lärm, der je nach Windrichtung, stärker zu hören ist, beispielhaft sei das „Amazon“ Lager und die A 39 genannt, jetzt noch von den anderen Himmelsrichtungen beschallt zu werden, ist ein Unding, dass das Ortsteilbewohnern zugemutet werden soll!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1222
1	Lage/Verlauf	1405	157	Private und juristische Personen	- Unzureichender Abstand zu künftiger Wohnbebauung: In Luhdorf verläuft die geplante Trasse zu nahe am neuen Baugebiet. In Pattensen umkreist die geplante Trasse das im Flächennutzungsplan ausgewiesene zukünftige Baugebiet „Pinnbarg“ um nahezu 180 Grad. Dies ist widersprüchlich und steht im Gegensatz zum Planungsziel. Also – entweder es entstehen neue Wohngebiete, oder es entstehen neue Straßenlandschaften. Beides geht nicht! Diesem Umstand sollte mehr Beachtung geschenkt werden, es geht nicht beides, eine „Gewinnmaximierung“ auf Kosten der Anwohner und Steuerzahler ist nicht zumutbar.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Die Wohnbaufläche „Pinnbarg“ in Pattensen ist lediglich im Flächennutzungsplan der Stadt Winsen dargestellt. Ein Bebauungsplanverfahren ist z. Zt. nicht vorgesehen, würde aber dann die immissionsschutzrechtlichen Belange mit abarbeiten. Eine mögliche Bebauung bleibt hinter der Bautiefe des Süderfelds zurück (weiter östlich gelegen), sodass grundsätzlich die Möglichkeit besteht, im Rahmen der Bauleitplanung durch entsprechende Festsetzungen gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu gewährleisten. Ansonsten müsste zusätzlicher Lärmschutz durch die Stadt Winsen geleistet werden. Durch die geplante Umgehungsstraße würde die Verkehrsabwicklung zusätzlicher Verkehre aus dem Neubaugebiet erleichtert. Zu Luhdorf s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188 und 1312
2	Straßenplanu ng	1406	157	Private und juristische Personen	- Erhebliche Belastung durch ein gigantisches Brückenbauwerk: Aus den Planungsunterlagen wird deutlich, dass südlich von Luhdorf in direkter Nähe zur Wohnbebauung ein gigantisches Brückenbauwerk mit einer Länge von 1.900 m und einer Höhe von ca. 9 m vorgesehen ist. Die Rampe weist laut Planung eine Breite von 60 m auf. Dieses Bauwerk in unmittelbarer Nähe zu Wohnbebauung wird die Lebensqualität in der Umgebung erheblich verschlechtern.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1081

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.5.2	Lärm/Schall	1407	157	Private und juristische Personen	- Zusätzliche erhebliche Schallbelastung durch ein Brückenbauwerk in Pattensen: Aus den Planungsunterlagen geht hervor, dass die Bahnstrecke im Bereich Süderfeld, Pattensen getunnelt werden soll. In Höhe der Straße „Pinnbarg“, Pattensen soll sie jetziges Straßenniveau erhalten. Diese Planungen würden ein Brückenbauwerk in der Straße Im Grimm, Pattensen erforderlich machen. Verkehr, der diese Brücke zwischen Pattensen und Wulfsen passiert, wird unsere Dörfer zusätzlich beschallen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die geplanten Geländeverhältnisse mit Brücken oder Einschnitten wurden im Ausbreitungsmodell der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt und liegen den Berechnungen mit etwaigen Steigungszuschlägen gemäß der geltenden Berechnungsvorschrift (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990) zu Grunde.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.5.2	Lärm/Schall	1408	157	Private und juristische Personen	- Verkehrslärm auf dem Friedhof: Bedingt durch die Nähe der Vorzugstrasse zum Luhdorfer Friedhof wird es nach deren Umsetzung erheblichen Verkehrslärm auf dem Friedhof geben. Eine Beisetzung ohne Lautsprecheranlage wird dann nicht mehr möglich sein. In abgeschwächter Form wird davon ebenfalls der Pattensener Friedhof betroffen sein. Dieser Punkt ist aus Pietätssicht schon gar nicht vertretbar und sollte aus Respekt den Toten wie auch den Angehörigen gegenüber berücksichtigt werden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die Friedhöfe in Pattensen und Luhdorf wurden im Rahmen der UVS für das Schutzgut Menschen betrachtet. Beide Friedhöfe stellen laut UVS, wie auch einige Siedlungsbereiche, sehr hohe Raumwiderstände dar, die zu erheblichen Umweltauswirkungen führen können. Der Friedhof Pattensen ist als Baudenkmal ausgewiesen und nach § 3 NDSchG geschützt. Baudenkmale können gegenüber benachbarten Vorhaben eine bestimmte Empfindlichkeit aufweisen. Würde die Null-Plus-Variante umgesetzt werden, könnte der Friedhof Pattensen durch die Verbreiterung des Straßenraums beeinträchtigt werden. Die Entfernung der Variante 1.1-P zum Friedhof Pattensen beträgt rund 400 m. Der Abstand des Friedhofs Pattensen zur vom Vorhabenträger vorgeschlagenen Vorzugsvariante 1.1-P ist somit größer als zur derzeit stark befahrenen Ortsdurchfahrt. Durch den jetzt geringen Abstand wird die Friedhofsruhe stärker gestört als durch die weiter entfernt vorgesehene Ortsumfahrung. Der Friedhof Luhdorf wurde als Bereich mit hoher Bedeutung für die Wohn- und Wohnumfeldnutzung bewertet. Er weist ein besonders hohes Konfliktpotenzial auf und soll deshalb nicht von der Ortsumfahrung gequert werden. Die Entfernung der vorgeschlagenen Vorzugsvariante 1-L zum Luhdorfer Friedhof beträgt rund 85 m. Die durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen basieren auf den Grundlagendaten, die zum Zeitpunkt der durchgeführten Berechnungen zu den einzelnen Planungsvarianten vorlagen. Die Beurteilungspegel am Immissionsort Luhdorf 5 liegen mit ca. 5 dB deutlich unter den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung. Auch 200 m weiter südlich werden die Grenzwerte noch sicher eingehalten. Es ist davon auszugehen, dass die Friedhofsruhe, ggf. unter Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen, eingehalten werden kann. Dies ist im Planfeststellungsverfahren genauer zu prüfen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1409	157	Private und juristische Personen	- Erhebliche Zerschneidung von Wirtschaftswegen: In allen Bereichen werden bei Umsetzung der Planung diverse Wirtschaftswege zerschnitten. Diese Wirtschaftswege dienen nicht nur der Landwirtschaft. Zahlreiche Spaziergänger, Radfahrer und Reiter benutzen diese Wege. Es muss in der Planung sichergestellt werden, dass alle Wege erhalten bleiben und weiterhin für Landwirtschaft und Freizeit ohne Einschränkungen nutzbar bleiben.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1367
7	Verkehr	1410	157	Private und juristische Personen	- Beanstandung an der Auswahl der Vorzugstrassen: Die Planungsunterlagen zeigen auf, dass die am meisten vom Verkehr belasteten Straßen nur sehr wenig bis fast gar nicht entlastet werden. In Pattensen fahren Richtung Scharmbeck auf der Blumenstraße täglich ca. 1.000 Fahrzeuge mehr als auf der Ausgangsstraße Richtung Thieshope. Die Blumenstraße wird jedoch laut veröffentlichten Verkehrsuntersuchungen nur sehr gering entlastet. Das gleiche zeigt sich in Luhdorf. Hier wird die Luhdorfer Straße im größten Teil überhaupt nicht entlastet. Die ausgewählten Vorzugstrassen erfüllen somit nicht die vorausgesetzten Planungsziele. Dies wurde in der Vergangenheit schon mehrfach mit der Politik und den Ortsverbänden besprochen!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die Entlastung der Blumenstraße in Pattensen ist deutlich geringer (10 %) als etwa bei der Pattenser Hauptstraße (65 %), der Bahlbürger Straße (35 %) oder „Im Grimm (45 %). Sowohl die Süd- als auch die Nordvarianten tragen wenig zur Verkehrsentslastung der Blumenstraße bei. Die Ortslage Pattensen insgesamt wird jedoch bei einer Südumfahrung sehr hoch entlastet. Die Ortsdurchfahren von Luhdorf sind in die Radbrucher Straße (Ost-West-Richtung) und die Winsener Landstraße (Nord-Süd-Richtung) eingeteilt. Die Radbrucher Straße wird am stärksten durch südöstliche Umfahrung entlastet (65 %). Die Winsener Landstraße wird bei westlicher Umfahrung auch sehr hoch entlastet (65 %), wobei auch die Radbrucher Straße mit 45 % gut entlastet wird. Für Luhdorf wird bei den Westvarianten die stärkste Gesamtentlastung erreicht, auch für den Ortskern. Die westlich von Luhdorf verlaufenden Varianten, die als Nordvarianten entlang der A 39 verlaufen, wurden jedoch trotz ihrer guten Entlastungswirkungen aufgrund ihrer Lage in der Anbauverbotszone der Autobahn sowie aus raumordnerischen und finanziellen Gründen ausgeschieden.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.3	Boden und Fläche	1411	157	Private und juristische Personen	- Unnötiger Flächenverbrauch: Unserer Bereich weist eines der dichtesten Straßennetze Deutschlands auf. Der Bauernverband und der Niedersächsische Landvolkverband warnen vor zusätzlichem „Landfraß“ und sehen die Existenzen bäuerlicher Betriebe gefährdet. Daher haben sich im Vorfeld der Planungen sehr viele Landwirte gegen den Bau einer Ortsumfahrung ausgesprochen. Dieser Aspekt sollte unbedingt in den Planungen berücksichtigt und fair bewertet werden. Die Logistik Projekte können und dürfen nicht über alles gestellt werden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1092, 1097, 1098
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1412	157	Private und juristische Personen	- Die überwiegende Mehrheit der Bevölkerung lehnt die Planung einer Ortsumfahrung ab: In der im Vorwege durchgeführten Bürgerbeteiligung wurde deutlich, dass die überwiegende Mehrheit den Bau einer Ortsumfahrung ablehnt. Das zeigten die vorgezogenen Bürgerbeteiligungen am 02.06.2015 in Luhdorf, am 03.06.2015 in Pattensen, am 06.05.2015 in Winsen und am 16.06.15 in Wulfsen. Als Beleg meiner Aussage dienen die Aufzeichnungen der so genannten Bürgerwerkstatt, die den Planungsunterlagen beiliegen. Auch bei der Bürgerbefragung in Pattensen sprach sich keine deutliche Mehrheit für eine Ortsumfahrung aus, und das obwohl sich der Bürgermeister im Vorwege massiv für eine OU einsetzte. Der Kreisverwaltung und der Stadtverwaltung liegen Unterschriftenlisten vor, in denen über 1.189 Bewohner unserer Dörfer sich für eine Verkehrsberuhigung durch eine Schilderregelung und gegen den Bau einer Ortsumfahrung aussprechen. Diese Forderungen sollte die Politik beachten und endlich umsetzen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Der Anteil der Ablehnung war hoch, aber nicht überwiegend. Im weiteren Planungsverlauf werden die Planfeststellungsverfahren unabhängig von einander durchgeführt. Hierdurch bietet sich die Möglichkeit einer bedarfsgerechten politischen Steuerung. S. auch die Abwägungen zu den Einwand_IDs 1243 und 1284

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
3	Kosten	1413	157	Private und juristische Personen	- Das Bauvorhaben ist finanziell unverantwortlich: Schon vor der Corona- Pandemie zeichnete es sich ab, dass dieses geplante über 40.000.000 € teure Bauvorhaben unsere Stadt und unseren Landkreis finanziell überfordern. Nun, wo sich die wirtschaftlichen Auswirkungen der aktuellen Corona-Krise abzeichnen, ist es unverantwortlich, die Planungen umzusetzen. Der Bedarf einer Ortsumgehung solchen Ausmaßes ist sicherlich auch jetzt in der Covid-19-Krise und danach neu zu bewerten.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1368
2	Straßenplanung	1414	157	Private und juristische Personen	- Nur verkehrslenkende Maßnahmen können die Bewohner entlasten: Nach Durchsicht der Planungsunterlagen und Abwägung aller Kriterien wird deutlich, dass nur verkehrslenkende und geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen auf den vorhandenen Ortsdurchfahrten die Bewohner entlasten werden. Gleichzeitig können so Eingriffe in Natur und Landschaft vermieden und erhebliche Finanzmittel eingespart werden, die sicherlich in den nächsten Jahren in anderen Projekten sinnvoller eingesetzt werden können.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195, 1259 und 1475
0	Allgemein	1415	157	Private und juristische Personen	- Mängelrüge zur öffentlichen Auslegung: Vom 05. März bis zum 06. April sollten die Antragsunterlagen in den Verwaltungen der Stadt Winsen, der Samtgemeinde Salzhausen sowie der Gemeinde Wulfsen öffentlich ausliegen und während der Öffnungszeiten eingesehen werden können. Das war aber aufgrund der Covid-19 Krise nicht möglich. Bürger und Bürgerinnen, die nicht mit email und Web-Medien vertraut sind, hatten somit kaum die Möglichkeit, die Antragsunterlagen einzusehen. Daher ist es nach meiner Auffassung unumgänglich, dass die öffentliche Auslegung und die Bürgerbeteiligung verlängert werden.	Dem Einwand wird gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1047

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1416	158	Private und juristische Personen	Meiner Meinung nach wäre eine Ortsumfahrung Pattensen - Luhdorf nichts anderes als eine Autobahneckverbindung zwischen der A 7 und der A 39. Es ist offensichtlich, dass man sie plant zum direkten Anschluss des Luhdorfer Gewerbegebietes an die A 7 (Amazon!) und für eine weitere Verbindung zwischen den beiden Autobahnen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1222
4.1.3	Boden und Fläche	1417	158	Private und juristische Personen	Verbunden mit dem Bau dieser Ortsumfahrung ist ein großer, unnötiger Verbrauch landwirtschaftlicher Flächen. Wirtschaftswege werden abgeschnitten.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1367
4.1.8	Natura 2000	1418	158	Private und juristische Personen	Große Gebiete der Natur werden zerstört durch die Trassenführung u. a. durch das FFH-Gebiet in Luhdorf, durch Brückenbauwerke südlich von Luhdorf und im Bereich der Bahnstrecke bei Pattensen und durch die Zerschneidung von Naherholungsgebieten. Das kann ich nicht gutheißen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1081, 1209 und 1244
7	Verkehr	1419	158	Private und juristische Personen	Diese Eckverbindung zwischen A 7 und A 39 wird mit Sicherheit vermehrt Schwerlastverkehr anziehen. Das bringt eine zusätzliche Lärm- und Abgasbelastung in unmittelbarer Nähe von Wohngebieten in Luhdorf und Pattensen. Ein weiterer Ausbau der Trasse ist meiner Meinung nach vorprogrammiert.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1222

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1420	158	Private und juristische Personen	Eine Verkehrsberuhigung für Pattensen, womit von Ihrer Seite geworben wird, kann durch eine Ortsumfahrung nicht erreicht werden, da die Blumenstraße und damit auch der östliche Teil der Pattenser Hauptstraße lt. öffentlicher Verkehrsuntersuchungen nur gering entlastet werden. Und genau dort liegt das Hauptverkehrsaufkommen in Pattensen. Eine Ortsumfahrung von Pattensen würde deshalb für uns bedeuten: Lärm- und Abgasbelastigung innerhalb des Ortes und zusätzlich noch durch eine neue Autobahn-Eckverbindung.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1410 und 1222
3	Kosten	1421	158	Private und juristische Personen	Außerdem sprechen Ausgaben in gewaltiger Höhe gegen dieses Projekt. Allein für die Planung sind schon viel zu viele Steuergelder verschwendet worden. Gerade in der jetzigen Zeit sollte das ein ganz wichtiger Aspekt sein.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1368
2	Straßenplanung	1422	158	Private und juristische Personen	Man sollte versuchen eine schnelle und günstige Verkehrsberuhigung herbeizuführen durch Tempo 30 und ein LKW-Durchfahrtsverbot. Auch die Maut-Pflicht für LKWs abseits von Autobahnen könnte erheblich zur Verkehrsentlastung unserer Orte beitragen. Bitte stoppen Sie die weitere Planung: Es gibt bereits eine nahe liegende Verbindung zwischen A 7 und A 39, nämlich über das Maschener Kreuz!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195 und 1373

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanu ng	1423	161	Private und juristische Personen	Ich bin sicher, Ihnen ist das bereits heute existierende große Ausmaß der Zersiedelung unserer Region durch Straßen bewusst. Insbesondere Pattensen, Scharmbeck und Wulfsen sind von den Autobahnen A 39 und A 7 regelrecht eingekesselt. Beide Autobahnen befinden sich keine 5 km von den genannten Orten entfernt. Es ist mittlerweile hinlänglich bekannt und erwiesen, dass die Standard-Begründung von Behörden für den Bau der Umgehungsstraße, nämlich die Entlastung der Anwohner, nicht bzw. nur sehr kleinräumig zutrifft.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1317 und 1410
7	Verkehr	1424	161	Private und juristische Personen	Während innerorts oft, aber auch nicht immer, eine kurzzeitige Entlastung erreicht werden kann, kommt es im Planungsraum insgesamt immer zu einer Verkehrszunahme ("Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten" Daniel Goeudevert). In diesem konkreten Fall entlastet die Straße als "Abkürzung" das (durch eine fehlerhafte Messung während einer Baustellensituation als angeblich überlastet dargestellte) Autobahnkreuz Horst/Maschen und führt damit zu einer massiven Zunahme des Lastverkehrs durch die gesamte Region.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1210 und 1222
4.1.5.2	Lärm/Schall	1425	161	Private und juristische Personen	Dies hat eine erhöhte Lärmbelastung, man spricht von einem Lärmteppich, zur Folge, der sich weiträumig über die angrenzenden Naturräume und Ortschaften legt.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1188

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1426	161	Private und juristische Personen	Als weitere Folge ist eine mögliche Strukturveränderung anzuführen, da neue Straßen in Bezug auf den Flächenverbrauch neue Grenzen für Bauleitplanungen damit für weitere Bebauung bieten. Der Einzelhandel sowie die Industrie folgen dem Verkehr, was wiederum ein insgesamt großräumig erhöhtes Verkehrsaufkommen nach sich zieht, und dies nicht nur außerhalb des Ortes, sondern auch innerhalb. Es ist ein sich selbst verstärkender Prozess im Sinne einer positiven Rückkopplung, die durch den induzierten Verkehr letztendlich zum Gegenteil der eingangs erwähnten Entlastung führt. Natürlich ist dies den Entscheidungsträgern bewusst, die Effekte des Straßenbaus sind ja hinlänglich bekannt, und von diesen vielleicht sogar erwünscht, so dass eine ganz gezielte Irreführung der Anwohner durch die Entscheidungsträger nicht auszuschließen ist.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1206 und 1402
4.1.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	1427	161	Private und juristische Personen	Straßenbau führt zur Landschaftszerschneidung und stellt damit eine der größten Gefahren für die Artenvielfalt dar. Lebensräume von Tieren und Pflanzen sowie deren Ausbreitung und Wanderungen werden beschränkt. Durch die Fragmentierung werden die verbliebenen Lebensraumflächen oft zu klein um das Überleben von Arten zu ermöglichen. Kleine, unbewegliche Arten finden sich in einer Lebensraumisolation wieder, die den genetischen Austausch vermindert und Populationen schwächt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die Planung der Luhdorfer Trassen als Brückenbauwerke dient neben der Querung der Fließgewässer auch dem Austausch der Populationen wassergebundener Arten sowie von Fledermäusen und Vögeln, der somit weiterhin möglich bleibt. Weitere erforderliche Querungsmöglichkeiten entlang der Straßen sind im Planfeststellungsverfahren zu prüfen und detaillierter zu planen. S. auch Abwägung zur Einwand_ID 1490

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.6.1	Schutzgebiete	1428	161	Private und juristische Personen	Insbesondere das FFH-Gebiet zwischen Luhdorf und Bahlbürg, das als Vorranggebiet 2000 der EU eine besonders erhaltens- und schützenswerte Fluss- und Kulturlandschaft mit sehr prägenden Elementen wie Fluss-Auen und -Marschen sowie artenreicher Tier- und Pflanzenwelt ist sowie die Heidelandschaft "Am Langenberg" bei den Hügelgräbern zwischen Wulfsen und Pattensen sind hier zu nennen. Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung ist ein Verlust an Biodiversität durch keinerlei Ausgleichsmaßnahmen kompensierbar. Der Schutz dieser Gebiete ist von hochwertigem öffentlichem Interesse.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Kompensationsmaßnahmen können so geplant werden, dass sie auf Erhalt und Entwicklung der Biodiversität abzielen. Mittels Anwendung der Eingriffsregelung sollen die Eingriffe in Natur und Landschaft möglichst umfassend ausgeglichen werden. Die genaue Ausgestaltung der erforderlichen Maßnahmen wird im Planfeststellungsverfahren in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde des LK Harburg festgelegt. S. auch Abwägungen zu den Einwand_IDs 1142, 1244 und 1259
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1429	161	Private und juristische Personen	Nicht zuletzt stellen diese Gebiete für die Einwohner der anliegenden Dörfer wichtige Naherholungsgebiete dar und sind von einer Südumgehung direkt betroffen. Verkehrslärm stört die Ruhe und damit die Erholungsfunktion der Landschaft. Stark befahrene Straßen sind für Mensch physische und psychische Barrieren.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1189 und 1209
2	Straßenplanung	1430	161	Private und juristische Personen	Nicht genug, dass der immense Flächenverbrauch in Kauf genommen wird, die Planung und der Bau der Straße fällt zudem, juristisch betrachtet, durch die überregionale Funktion der geplanten Straße in die Zuständigkeit des Landes, wenn nicht sogar des Bundes und kann somit nicht mehr durch einen kommunalen Träger realisiert werden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1092 und 1247

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1431	161	Private und juristische Personen	Dies ist eine kleine Auswahl an Einwänden aus einer weit größeren Palette an Bedenken. Ich spreche bestimmt nicht nur für mich und meine Familie, wenn ich Sie darum bitte, sich der einfachsten, kostengünstigsten und nachhaltigsten Lösungsvariante anzunehmen, nämlich die Umleitung des überregionalen Verkehrs über 7,5 Tonnen auf die bereits vorhandenen höherrangigen Straßen, also die Autobahnen A 7 bzw. A 39. Durch diese einfache Maßnahme werden alle weiteren Planungen einer Umgehung hinfällig.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1195
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1432	161	Private und juristische Personen	Der Bundespräsident rief in seiner Osteransprache zu einem Umdenken der Gesellschaft auf, die bislang nur auf "höher, weiter, schneller" beschränkt war. Vor allem mit Blick auf die physische und psychische Gesundheit der nächsten Generationen sollten wir JETZT damit anfangen!	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	
5.3.1	Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Fischerei	1433	162	Private und juristische Personen	Hiermit möchten wir Stellung zum Neubau einer Umgehungsstraße nehmen - wir bewirtschaften einen landw. Betrieb in Pattensen und sind Flurstückinhaber von betroffenen Flächen. Diese Flächen benötigen wir unbedingt zum Erhalt unserer Landwirtschaft, – da wir 2 Söhne haben, die unseren seit Generationen geführten Betrieb in Zukunft weiter bewirtschaften möchten. Unsere Familien möchten auch weiterhin von und mit der Landwirtschaft. Die Weiterbewirtschaftung dieser Flächen ist unbedingt lebensnotwendig für uns. Ein Flächen-Zukauf/Pachtung ist schwer möglich rund um Pattensen. Für uns Landwirte geht ein wirtschaftender Betrieb verloren beim Neubau der OU (Straßenfraß).	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1092, 1097, 1098 und 1389

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1434	162	Private und juristische Personen	Wir sind Anlieger der Blumenstraße und befürchten trotz der OU, dass der Verkehr nicht weniger wird, sondern sich weiter erhöht, da die Nordsüdtrasse nicht entlastet wird – neue Straßen ziehen Verkehr an – die Blumenstraße wird weiter stark fragmentiert. Bitte berücksichtigen Sie unseren Hilferuf!!!!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_1410
0	Allgemein	1435	163	Private und juristische Personen	Einleitend teile ich Ihnen meine Bedenken bezüglich der öffentlichen Auslegung der Planungsunterlagen mit. Gleichzeitig spreche ich hiermit eine Mängelrüge aus. Aufgrund der derzeitigen Covid-19 bedingten Situation und den damit verbundenen Kontaktbeschränkungen - auch in öffentlichen Gebäuden - war eine ordentliche in Augenscheinnahme der Planungsunterlagen nicht möglich. Eine von Rechtswegen unverzichtbare Beteiligung der Bevölkerung ist in meinen Augen so nicht gegeben. Das Argument, die Unterlagen wären über elektronische Medien abrufbar gewesen, kann man meiner Meinung nach nicht als ausreichend fristwährend betrachten.	Dem Einwand wird gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1047
4.1.8	Natura 2000	1436	163	Private und juristische Personen	Durch die von Ihnen geplanten Trassenverläufe durchschneiden Sie ein nach EU-Recht anerkanntes Schutzgebiet in einer Breite von 60 m und einer Höhe von 9 m. Dies stellt einen unreparierbaren Eingriff in den geschützten Bereich dar.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1081 und 1244
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen	1437	163	Private und juristische Personen	Den Anwohnern in Luhdorf würde der letzte ungehinderte Zugang in freie Naturflächen genommen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zu den Einwand_IDs 1209 und 1229
4.1.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	1438	163	Private und juristische Personen	Auch stellt ein Verlauf um Pattensen die Schutzwürdigkeit des Rotmilans und diverser Fledermäusen ad absurdum.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1244 und 1396

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
3	Kosten	1439	163	Private und juristische Personen	In der Gesamtheit muss in meinen Augen festgestellt werden, dass erstens der Bau und Unterhalt einer Umgehungsstraße, gleich welcher Trassenführung, die finanziellen Kapazitäten der Stadt und des Landkreises massiv übersteigen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1368
4.1.5	Luft und Klima	1440	163	Private und juristische Personen	Zweitens dass, die jetzigen Schall und Abgasemissionsbelastungen nicht gemildert sondern nur verlagert werden. Dies bedeutet, die Anwohner im Zentrum werden möglicherweise entlastet, die Anwohner an der Trasse aber definitiv belastet.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1190, 1210 und 1317
7	Verkehr	1441	163	Private und juristische Personen	Drittens ist dies Projekt einer Umfahrung ein Autobahn ähnliches Bauwerk und wird zu einer massiven Steigerung von Durchgangsverkehr führen, insbesondere Schwerlastverkehr.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1210 und 1222
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1442	163	Private und juristische Personen	Viertens lehnt ein Großteil der von der betroffenen Umgehung und der ortsansässigen Bevölkerung die Planung und den Bau einer, wie auch immer gearteten Umgehungsstraße ab.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1412
2	Straßenplanung	1443	163	Private und juristische Personen	Eine wirkliche Entlastung der Anwohner in den betroffenen Ortschaften ist nicht durch eine ca. 40 Mio. Euro teure, laute Schnellstraße zu erreichen. Vielmehr sollten die vorhandenen Ortsdurchfahren für den LKW (ab 7,5 t) und den Schwerlastverkehr gänzlich gesperrt werden. Diese Durchfahrtsverbote müssen dann durchgesetzt werden. Der technische Fortschritt in den letzten Jahren beweist, dass es auch für Navigationsgeräte möglich ist für LKW geeignete Routen zu berechnen. Ich bin gegen jede Art von neuer Straße rund um die Ortschaften Scharmbeck, Pattensen, Luhdorf, Roydorf und Wulfsen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Für eine Routenführung ohne entsprechende verkehrsrechtliche Einschränkungen gibt es keine gesetzlichen Grundlagen. Der Versuch von verkehrsrechtlichen Einschränkungen wurde seitens der Stadt Winsen (Luhe) mehrfach unternommen, s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1035, 1195 und 1908

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1444	126	Private und juristische Personen	Gegen den geplanten Bau der Ortsumgehungen Luhdorf und Pattensen erhebe ich folgende Einwendungen: Ich bin durch das Vorhaben in meinen Rechten beeinträchtigt. Der Straßenbau führt zu erheblichen zusätzlichen Lärm- und Abgasbelastungen im Süden Luhdorfs. Er verletzt in erheblichem Maße mein Recht auf Leben und Gesundheit.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1210, 1312 und 1317
4.1.5	Luft und Klima	1445	126	Private und juristische Personen	Im Einzelnen bin ich wie folgt betroffen: Ich wohne im Ortsteil Luhdorf mit etwa 350 m Abstand und mit Sichtkontakt zum geplanten Brückenbauwerk über den Luhekanal und zur Trassenführung. Durch den Bau der o. g. Straße werde ich während der Bauphase und anschließend während des regulären Betriebs einer erheblichen Beeinträchtigung durch Lärm und Luftverunreinigung ausgesetzt sein. Dies schränkt mich in meinen Grundrechten unangemessen ein, zumal die Straße Umweltbelastungen produziert und aus verkehrlichen Gründen nicht erforderlich ist.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1081, 1188, 1312, 1568
4.1.8	Natura 2000	1446	126	Private und juristische Personen	In Zeiten des fortschreitenden Klimawandels sollte uns allen bewusst sein, wie wichtig ist es ist, zusätzlichen Verkehr zu verhindern. Die Umgehungsstraße von Luhdorf wird durch das FFH-Gebiet Nr. 212 verlaufen. In der betroffenen Fläche herrscht eine gewachsene Struktur mit einem Biotop in der Aueniederung. Auch wenn es für diese Fläche Ausgleichsflächen geben sollte, wird hier Natur, eben Flora und Fauna, unwiederbringlich zerstört.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Der genaue Verlauf der Trasse sowie die Lage von erforderlichen Kompensationsflächen steht noch nicht fest, dieser wird im folgenden Planfeststellungsverfahren festgelegt. Für Ausführungen zum Kompensationsbedarf s. auch Abwägungen zu den Einwand_IDs 1244, 1259 und 1493
4.1.6.1	Schutzgebiete	1447	126	Private und juristische Personen	Das Flora-Fauna-Habitat soll in ein Landschaftsschutzgebiet umgewandelt werden. Aus diesem Grund wäre die Priorisierung von neuen Straßen in Landschaftsschutzgebieten ein fatales Signal an die Bevölkerung und die Jugend, die sich gerade im Zuge der friday for future Bewegung für die Umwelt stark machen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Bei der Neuausweisung der Luhe und Nebengewässer als LSG handelt es sich nicht um eine Umwandlung des Gebietes. Vielmehr wird das FFH-Gebiet durch die Ausweisung als LSG naturschutzfachlich gesichert und die Schutzgebietsverordnung den Erhaltungs- und Entwicklungszielen des FFH-Gebietes angepasst.

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.3	Boden und Fläche	1448	126	Private und juristische Personen	Die „Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie“ fordert die Reduzierung der Flächenverbräuche. Setzen Sie diese Strategie bitte sofort um und nicht erst in den kommenden Jahren.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1198
4.1.5.1	Luftschadstoffe	1449	126	Private und juristische Personen	Die hohe Konzentration von CO ² in unserer Atmosphäre beschleunigt nachweislich den Klimawandel. Davon sind wir bereits alle betroffen. Mit dem Bau der Ortsumgehungen und den höheren Geschwindigkeiten auf diesen Straßen wird der CO ² -Ausstoß erhöht. Es werden krebserregende Stoffe durch den Abrieb der Reifen freigesetzt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die prognostizierte Verkehrssteigerung stammt überwiegend aus der allgemeinen Verkehrszunahme in Deutschland (vgl. S. 39, Verkehrsgutachten). Zugleich sind sowohl die EU-Kommission als auch die Bundesregierung bemüht, über Vorgaben an die Automobilhersteller den CO ² -Ausstoß in der Zukunft deutlich zu senken. S. auch Abwägung zur Einwand_ID 1130
4.1.5.2	Lärm/Schall	1450	126	Private und juristische Personen	Die Lärmbelastung wird aus den Ortsmitten an die Ortsränder verlagert und dieser Lärm wird dann dort die Anlieger belasten. Wir sollten alles unternehmen, um diese Nachteile zu verhindern.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zur Einwand_IDs 1188, 1210 und 1317
4.1.5.1	Luftschadstoffe	1451	126	Private und juristische Personen	Ausgleichs- und Ersatzflächen, die für den Bau der Ortsumgehung geplant sind, befinden sich vermutlich weit entfernt von der beabsichtigten Trassenführung und kompensieren in meinem Wohn- und Erholungsbereich (Garten, Umland) die Schadstoffbelastungen nicht. Durch vorherrschende Windrichtungen aus W/SW wird diese Schadstoffbelastung noch erhöht und stellt für meine Familie ein erhebliches Gesundheitsrisiko dar.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1093, 1209 und 1317
4.1.5	Luft und Klima	1452	126	Private und juristische Personen	Im § 1 des Bundesimmissionsschutzgesetzes heißt es: „Zweck dieses Gesetzes ist es, Menschen vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu schützen und dem Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen vorzubeugen.“	Dem Einwand wird gefolgt	

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.5	Luft und Klima	1453	126	Private und juristische Personen	Weiterhin heißt es im § 50 BImSchG: „Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sind die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Fläche so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich dem Wohnen dienende Gebiete so weit wie möglich vermieden werden“.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1317
3	Kosten	1454	126	Private und juristische Personen	Unvorstellbar ist für mich der Kostenrahmen dieser Maßnahmen. Selbst für einen Laien lässt sich erkennen, dass das Kosten-Nutzen- Verhältnis der OUF nicht im Einklang stehen kann.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwender_ID 1311
7	Verkehr	1455	126	Private und juristische Personen	Weiterhin lässt sich aus Ihren Planungen erkennen, dass viele Bürger durch den Bau einer Ortsumgehung nicht entlastet werden. Verkehr auf der Winsener Landstraße, z.B. zu den Schulzentren, wird sich hier nicht reduzieren lassen. Bitte sorgen Sie für „Tempo 30“ und „keine LKW im Dorf“. Lenken Sie den LKW-Verkehr über die A 39 und entlasten Sie endlich die Anlieger in der Radbrucher Straße.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195, 1377 und 1410
4.1	Schutzgüter	1456	126	Private und juristische Personen	Sie erkennen aus meinem Schreiben, dass der geplante Straßenbau meine Interessen erheblich beeinträchtigt. Ich bitte Sie, meinen Einwänden Rechnung tragend, den Neubau abzulehnen und eine für mich und die Gesellschaft vorteilhaftere Lösung zu bevorzugen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1089 und 1195

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	1457	166	Private und juristische Personen	In Ihrer Presseinformation vom 25.02.2020 habe ich entnommen, dass Sie im Rahmen des ROV nicht nur die bisherigen Vorzugsvarianten untersuchen, sondern auch die möglichen Trassenalternativen überprüfen. Nachdem ich die ROV-Unterlagen im Internet eingesehen habe, möchte ich folgende Einwendungen vorbringen: 1. Vorzugstrasse: Ich wende mich entschieden dagegen, dass die Variante 1-L weiterhin als Vorzugstrasse innerhalb eines ca. 125 m breiten Vorzugskorridors für die Ortsumgehung Luhdorf geplant wird, sondern dass stattdessen die Trassenvariante 2.1-L weiterverfolgt wird. Es handelt sich hier um die ursprüngliche, bereits nach Norden verlegte und damit optimierte Trasse 2-L.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Im ROV werden alle Trassenvarianten auf ihre Raumverträglichkeit hin überprüft, nicht nur die vom Vorhabenträger vorgeschlagenen Vorzugsvarianten. In der erfolgten Raumverträglichkeitsuntersuchung hat sich die Variante 1-L als günstigere Variante herausgestellt. S. auch Abwägungen zu den Einwand_IDs 1458, 1459, 1705 und 2134

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1458	166	Private und juristische Personen	Begründung: In den ROV-Dokumenten wird übereinstimmend die Gleichwertigkeit beider Varianten festgestellt. So heißt es in der „Allgemeinverständlichen Zusammenfassung für die Ortsumgebung Pattensen-Luhdorf (S.14): „Die Unterschiede zwischen den beiden Varianten sind zu gering, um eine Vorzugsvariante benennen zu können“. In der folgenden Bewertungstabelle (S. 15) erhalten beide Varianten 9 Punkte. Was allerdings in dieser Tabelle irritiert ist die Bewertung des Schutzgutes „Menschen und deren Gesundheit“. Während die Trasse 1-L im Mindestabstand von 300 m eng am südlichen Ortsrand von Luhdorf verläuft (der Mindestabstand des geplanten Vorzugskorridors zum geplanten Neubaugebiet „Kleiner Brümmelkamp“ wird sogar um ca. 100 m unterschritten!), verläuft die bereits optimierte Trasse 2.1-L in sicherem Abstand von 500 m nördlich des Ortsrandes von Bahlburg durch ein Waldgebiet. Dennoch wird die Gefährdung des Schutzgutes „Menschen und deren Gesundheit“ bei der Trasse 2.1-L als „sehr ungünstig“ (2 Punkte) bewertet, bei der Trasse 1-L dagegen nur mit „ungünstig“ (1 Punkt).	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Die zitierte Stelle in der allgemeinverständlichen Zusammenfassung ist Teil des Umweltberichtes. Bei der Gesamtbewertung fließen auch weitere Kriterien wie die Wirtschaftlichkeit mit ein. Bei Variante 2.1-L werden gemäß der Immissionstechnischen Berechnung an geringfügig mehr Gebäuden die Immissionsgrenzwerte überschritten und der Entlastungseffekt gegenüber dem Prognose-Nullfall ist geringfügig geringer (vgl. Tab. A-2 im Anhang der Unterlage 12.1). Deshalb wird die Variante 1-L als geringfügig günstiger (1= ungünstig) im Vergleich zu Variante 2.1-L eingestuft. Diese Rangfolge entspricht auch derjenigen der Immissionstechnischen Berechnung (Lärmkontor 2019). Beide Varianten sind auch deshalb ähnlich eingestuft, da schon die Variante 1-L kaum lärmschädliche Auswirkungen auf die Wohnbebauung hat. Da sich der Schall exponentiell mit der Entfernung abschwächt, kann 2.1 L nicht wesentlich besser gewertet werden, sondern nur leicht. Laut aktuellem Verfahrensstand des B-Plans "Kleiner Brümmelkamp" ist keine Bebauung in weniger als 300 m Abstand zur Trasse 1.1-P vorgesehen. Die Entfernung zu dieser Trasse beträgt durchgehend mindestens 300 m. S. auch Abwägungen zu den Einwand_IDs 1459, 1675, 1705 und 2134

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1459	166	Private und juristische Personen	Berücksichtigt man zusätzlich, dass in Luhdorf wesentlich mehr Menschen von Lärm und Abgasen betroffen sein werden als im wesentlich kleineren Bahlburg, so ist diese Bewertung vollends unverständlich. Korrigiert man deshalb die Werte in der o.g. Tabelle, indem man sie „austauscht“, so ist keine Gleichwertigkeit der Varianten mehr gegeben: Die Variante 2.1-L mit 10 Punkten ist jetzt günstiger als die Variante 1-L (8 Punkte). Fazit: Im ROV sollte ab sofort die Trasse 2.1-L als Vorzugstrasse geplant werden!	Dem Einwand wird nicht gefolgt	2019 wurde die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung vorgenommen. Im Fazit der Ergebnisse landet die Variantenkombination aus V 1-L und V 1.1-P auf Rang 1 und bildet somit unter dem Aspekt der reinen Wirtschaftlichkeit die Vorzugsvariante. Schaut man sich nur die Herstellungskosten der beiden Trassenvarianten südlich von Luhdorf: 1-L und die 2.1-L im Vergleich näher an, so stellt man fest, dass die Variante 2.1-L 9,9 € Mio. € teurer ist als die Variante 1-L. Dies ist zum einen der 1 km längeren Trasse und zum anderen auch den Bauwerkskosten zur Überspannung des Überflutungsgebietes und des FFH-Gebietes geschuldet. Hierzu im Einzelnen: Kosten Variante 1-L: rd. 22,4 Mio. €. Die Länge der Baustrecke beträgt 3,0 km. Hierin enthalten sind die Bauwerkskosten für die Unterführung der Luhe, des Luhekanals und des Aubachs mit einem Anteil von rd. 9,4 Mio. €. Kosten Variante 2.1-L: rd. 32,3 Mio. €. Die Länge der Baustrecke beträgt 4,0 km. Hierin enthalten sind die Bauwerkskosten für die Unterführung der Luhe, des Abzugsgrabens „alte Luhe“ des Luhekanals, sowie des Aubachs, welche als sehr lange Brückenbauwerke das FFH – Gebiet und die Überflutungsbereiche überspannen, mit einem Anteil von rd. 16,0 Mio. €. Ergebnis: Die Variante 2.1-L ist auf jeden Fall schlechter zu bewerten als die Variante 1-L. Dies muss aber auch bei einer Betrachtung der Umweltbelange aufgrund der geschilderten Querungen und der Trassenlänge herauskommen. Im Raumwiderstand 2019 ist der Bereich unter der Variante 2.1-L in Farbe „rot“ – sehr hoch dargestellt. Im Bereich der Variante 1-L lediglich in Farbe „ocker“ – hoch, somit mit der geringeren Umweltbelastung. S. auch Abwägung zur Einwand_ID 1705

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5.1.1	Siedlungsstruktur/Bauleitplanung	1460	166	Private und juristische Personen	2. Ortsteilentwicklung: Die Variante 1-L ist auch im Interesse einer weiteren Entwicklung von Luhdorf als Wohnort mit hoher naturnaher Wohnqualität abzulehnen. Durch die Trasse wird die letzte Straßenlücke um Luhdorf geschlossen, ein „Straßenring“ wird den Ortsteil künftig umschließen. Jede weitere Ortsteilentwicklung in Richtung Süden wird dadurch für immer blockiert. In Zeiten des knappen Gutes Bauland und der weiteren Stadtentwicklung ist dies nicht nachvollziehbar und abzulehnen. Zudem wird das Naherholungsgebiet südlich von Luhdorf (FFH-Gebiet!) auf Dauer zerstört.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1209 und 1640
2	Straßenplanung	1461	154	Private und juristische Personen	Aus meiner Sicht soll hier keine Ortsumfahrung der Orte Pattensen und Luhdorf erstellt werden, sondern vielmehr eine Verbindung der beiden Autobahnen A 7 und A 39 sowie ein direkter Anschluss der Firma Amazon an die A 7. Mein Wohnort Pattensen würde von einer Autobahneckverbindung kaum profitieren, sondern wäre vielmehr aufgrund des zu erwartenden noch zunehmenden LKW-Verkehrs zusätzlicher Lärm- und Abgasbelastung ausgesetzt. Die Hauptprobleme in Pattensen - die starke Belastung der Blumenstraße (Schulweg zur Grundschule, enge Radwege z. Teil auf der Straße) würden überhaupt nicht gelöst.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1410 und 1222
2	Straßenplanung	1462	154	Private und juristische Personen	Alternativ zur Autobahneckverbindung gibt es eine Reihe von leicht, kostengünstig und schnell umsetzbaren Maßnahmen, welche schon seit langem von den Bürgern gefordert werden und die den LKW-Verkehr aus dem Ort heraus zurück auf die Autobahnen verlagern würden. Hierbei würden sowohl die Haupt- als auch die Blumenstraße deutlich entlastet.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung zur Einwand_ID 1222

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1463	154	Private und juristische Personen	Dies sind für mich (einzeln oder auch zusammen) <ul style="list-style-type: none"> • Eine Geschwindigkeitsbegrenzung für LKW innerorts auf 30 km/h • Mautpflicht für LKW auf den derzeit durch überregionale LKW genutzten Straßen. • Ein Durchfahrverbot überregionaler LKW durch die Ortschaften Pattensen und Luhdorf 	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195 und 1373
4.1.3	Boden und Fläche	1464	154	Private und juristische Personen	Gegen eine Autobahneckverbindung sprechen aus meiner Sicht u. a. folgende Argumente: <ul style="list-style-type: none"> • Ein unverhältnismäßiger Verbrauch wertvoller landwirtschaftlicher Flächen sowie von Flächen unter Naturschutz 	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1092, 1094 und 1222
2	Straßenplanung	1465	154	Private und juristische Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Ablehnung des Bauvorhabens durch große Teile der Bevölkerung der betroffenen Ortschaften. • Alternative Möglichkeiten, den Verkehr zu beruhigen (siehe oben), wurden nicht einmal versuchsweise probiert, obwohl diese keinem Natur und Umwelt bedürfen. 	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zur Einwand_ID 1195 und 1412
4.1.5.2	Lärm/Schall	1466	154	Private und juristische Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Zusätzliche erhebliche Lärm- und Abgasbelastung der angrenzende Ortschaften Pattensen, Wulfsen und Luhdorf durch zusätzlichen LKW-Verkehr 	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Das überregionale Verkehrsmodell geht davon aus, dass die Verkehrsbeziehungen von der L 215 (westlich von Pattensen) in Richtung BAB A 39 (Fahrtrichtung Osten) im Lkw-Verkehr um rund 130 Lkw/24 h ansteigen wird. Es ist insgesamt von einem Anstieg des LKW-Verkehrs zu ausgehen. Die Entlastung der Ortsdurchfahrten vom LKW-Verkehr ist ein Planungsziel, das mit der Umsetzung der Ortsumfahrungen erreicht werden soll. S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1210 und 1317
3	Kosten	1467	154	Private und juristische Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Ausgaben in gewaltiger Höhe, wobei die Belastung des Haushalts durch die Corona-Krise schon stark steigen dürfte 	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1368
1	Lage/Verlauf	1468	167	Private und juristische Personen	Vorweg: Ich bin grundsätzlich für eine Ortsumgehung Luhdorf, weil dadurch die Bewohner der Radbrucher Str. mehr entlastet werden als es uns in der Glockenheide mehr belastet.	Dem Einwand wird gefolgt	

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	1469	167	Private und juristische Personen	Ich wende mich jedoch entschieden dagegen, dass die Variante 1-L weiterhin als Vorzugstrasse für die Ortsumgehung Luhdorf geplant wird, sondern dass stattdessen die Trassenvariante 2.1-L, die einen weiteren Bogen um das bewohnte Gebiete von Luhdorf macht, weiterverfolgt wird.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zu den Einwand_IDs 1457-1459 und 2134
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1470	167	Private und juristische Personen	Begründung: In den ROV-Dokumenten wird übereinstimmend die Gleichwertigkeit beider Varianten festgestellt. So heißt es in der „Allgemein verständlichen Zusammenfassung für die Ortsumgehung Pattensen-Luhdorf (S.14): „Die Unterschiede zwischen den beiden Varianten sind zu gering, um eine Vorzugsvariante benennen zu können“. In der folgenden Bewertungstabelle (S. 15) erhalten beide Varianten 9 Punkte. Da in der Trassenvariante 2.1.-L die Entfernung zu den bewohnten Gebieten in Luhdorf wesentlich größer ist (zumal das z.T. hohe Straßenniveau eine einschneidende Beeinträchtigung der Natur ist) und auch Bahlburg weniger stark belastet wird als es Luhdorf nach der Variante 1-L ist, verstehe ich nicht, weshalb diese Variante nicht verfolgt werden soll. Fazit: Im ROV sollte ab sofort die Trasse 2.1-L als Vorzugstrasse geplant werden!	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1458 und 2134
4.1.2.3	Schutzgebiete	1471	170	Private und juristische Personen	Verschlechterung des Naturschutzgebietes: In den Bereichen Luhdorf und auch Bahlburg kreuzt die geplante Ortsumfahrung in einer Höhe von 9,00 m und einer Breite von 60,00 m ein anerkanntes Schutzgebiet. Dadurch wird durch den möglichen Straßenbau eine Verschlechterung der Tier- und Pflanzenwelt ausgelöst. Sämtlichen Bürgern in Luhdorf wird dann der freie Zugang zu den Naturflächen genommen. Darüber hat man sich keine Gedanken gemacht.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1209 und 1244

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2.1	Arten	1472	170	Private und juristische Personen	Verschlechterung des Lebensraumes besonders zu schützender Tierarten in Pattensen: Die geplante Teilstrecke Pattensen durchkreuzt mit der geplanten Schnellstraße den Lebensraum von seltenen Fledermausarten und anderen Tieren. Dieses wurde nicht ausreichend berücksichtigt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1396 und 1908
2	Straßenplanung	1473	170	Private und juristische Personen	Belastung durch eine riesige Brücke: Lt. Planung soll südlich von Luhdorf, und zwar direkt in dicht besiedelter Wohnbebauung eine Brücke mit einer Länge von 1.900 m und einer Höhe von ca. 9,00 m gebaut werden. Eine Rampe von 60,00 m ist auch noch vorgesehen. Diese Brücke wird die Lebensqualität der Bewohnung erheblich verschlechtern.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1081
2	Straßenplanung	1474	170	Private und juristische Personen	Ich könnte natürlich noch seitenweise Mängel und Rügen bzgl. dieses gigantischen Brückenbauwerkes auflisten. Deswegen kommen von mir jetzt noch ein paar sehr wesentliche Anregungen: -Unzureichender Abstand bzgl. der zukünftigen Wohnbebauung in Luhdorf -Schallbelastung durch die Brücke auch in Pattensen -Unnötiger Flächenverbrauch	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die geplanten Geländebeziehungen mit Brücken oder Einschnitten wurden im Ausbreitungsmodell der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt und liegen den Berechnungen mit etwaigen Steigungszuschlägen gemäß der geltenden Berechnungsvorschrift (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990) zu Grunde. Für den Bereich Pattensen ist zum Teil eine Troglage vorgesehen und keine Brücke wie bei Variante 1-L. S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1092, 1188 und 1190
3	Kosten	1475	170	Private und juristische Personen	Und wie sieht es mit den Kosten aus??? Dies ist auch ein Punkt, den man nicht außer Acht lassen darf.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung wurde eine Kostenermittlung durchgeführt. Die bisher ermittelten Kosten wurden 2019 fortgeschrieben und aktualisiert. Betrachtet wurden dabei sowohl die Herstellungskosten als auch die laufenden Unterhaltungskosten. S. Abwägung zu den Einwand_IDs 1368 und 1557
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1476	170	Private und juristische Personen	Bitte bedenken Sie, die überwiegende Mehrheit der Bevölkerung lehnt diese Planung der Ortsumfahrung ab. Es gibt sicherlich andere Möglichkeiten, die Menschen, die dort wohnen und auch die Tier- und Natur zu schützen, ohne eine gewaltige Brücke zu bauen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1081 und 1412

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1477	171	Private und juristische Personen	Als Anwohnerin von Wulfsen verfolge ich seit nunmehr 20 Jahren die Verkehrsentwicklung im Raum Salzhausen-Winsen. Die erste deutliche Verschlechterung erlebte ich mit Einführung der LKW-Maut, da plötzlich der Ortsverkehr in Pattensen deutlich durch LKWs verdichtet wurde, die die „Abkürzung“ über die Dörfer Thieshope-Pattensen-Winsen als Umfahrung der mautpflichtigen Autobahnstrecke über das Maschener Kreuz nutzten. Plötzlich war z.B. das Reiten entlang der Hauptstraße von Pattensen nicht mehr gefahrlos möglich (mein Pferd stand um 2005 herum bei xy in Pattensen), weil vermehrt LKWs durch die enge Dorfstraße fuhren. Dass man heute zur Hauptverkehrszeit Schwierigkeiten hat, von Wulfsen aus auf die Pattensener Hauptstraße abzubiegen, mag man als weiteres Indiz einer Verschlechterung der Verkehrssituation werten.	Dem Einwand wird gefolgt	
2	Straßenplanung	1478	171	Private und juristische Personen	Dennoch bin ich absolut gegen den Bau der geplanten Umgehungsstraße. Meiner Ansicht nach können nur verkehrslenkende und geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen Bewohner und Dörfer entlasten. Alle Versuche seit 2005 von Seiten der Pattensener Bürger hinsichtlich einer Verkehrsberuhigung und des Heraushaltens von überregionalem LKW-Verkehr aus den Orten, alle Eingaben von Wulfsener Bürgern (Bürgerinitiative IGL Wulfsen, Eingaben von Privatpersonen, Kommunalpolitikern und Landwirten) führten nicht dazu, dass sich die Stadt Winsen vom lange geplanten Vorhaben einer Ortsumfahrung abbringen ließ und auch die „Vorzugstrasse“ südlich wählte, obwohl es verkehrstechnisch günstigere Möglichkeiten im Norden von Pattensen gegeben hätte.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1107, 1195, 1263 und 1412

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2.1	Arten	1479	171	Private und juristische Personen	Ich selbst habe mich mehrfach auch öffentlich gegen diese Ortsumfahrung geäußert. Jetzt möchte ich nur noch einmal stichpunktartig meine Einwände zum Ausdruck bringen: - Der Bau der Straße würde zu einer erheblichen Verschlechterung der Flora und Fauna im FFH Gebiet bei Luhdorf und auf dem Langenberg bei Wulfsen führen (Fledermäuse, Milan).	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zu den Einwand_IDs 1244 und 1396
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1480	171	Private und juristische Personen	Außerdem würde er sowohl bei Luhdorf, als auch in Pattensen/Wulfsen wertvolle Naherholungsgebiete zerschneiden bzw. unwiederbringlich zerstören.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1209
4.1.3	Boden und Fläche	1481	171	Private und juristische Personen	- Es kommt zu weiterem fragwürdigen Flächenverbrauch zu Lasten von Natur und Landwirtschaft.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1092, 1097 und 1098
3	Kosten	1482	171	Private und juristische Personen	- Die geschätzten Baukosten dieser Straße liegen schon jetzt bei anvisierten 40 Mio. Euro! In Zeiten des Klimawandels und wirtschaftlicher Engpässe, bzw. Rezession durch Corona, ist die Verschleuderung von Steuergeldern in dieser Größenordnung für mich nicht hinnehmbar, zumal öffentliche Bauvorhaben ja in der Praxis meist noch viel teurer werden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zu den Einwand_IDs 1368 und 1557
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1483	171	Private und juristische Personen	- Der Bau der Straße würde definitiv nicht –wie von den Winsenern Politikern behauptet- die Lebensqualität in Luhdorf und Pattensen verbessern. Vielmehr würde die Belastung von einigen Wohnbereichen hin zu anderen verschoben. Zudem würde das logischerweise ansteigende Verkehrsvolumen dieser Autobahn-Eckverbindung zu steigenden Emissions- und Lärmbelastigungen führen, die die Lebensbedingungen für die Bevölkerung verschlechtern und die Attraktivität der Orte schmälern. Dies gilt natürlich insbesondere auch für Wulfsen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1210 und 1222

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1484	171	Private und juristische Personen	- Da die Straße durch die faktische Umsetzung einer Autobahn-Eckverbindung überregionale Bedeutung hat, stellt sich mir auch die Frage, ob die Stadt Winsen oder der Landkreis Harburg für die Planung überhaupt zuständig sind. Meiner Ansicht nach müsste ein solches Bauwerk vom Bund oder dem Land Niedersachsen geplant werden.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1247
0	Allgemein	1485	171	Private und juristische Personen	- Last not least: Ist die Bürgerbeteiligung gewahrt, wenn in Zeiten von Corona Bürgerinnen und Bürger ohne entsprechende PC-Kenntnisse und Internetzugang kaum Möglichkeiten haben, die Planungsunterlagen einzusehen, da die Verwaltungen geschlossen haben?	Dem Einwand wird gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1047
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1486	173	Private und juristische Personen	Wir, die xy GmbH, vertreiben, warten und reparieren die komplette Produktpalette von Landtechnik. Unser Betrieb bietet Beschäftigung für 18 Mitarbeitende, davon z.Z. vier Auszubildende. Der Betrieb ist darauf angewiesen, dass möglichst viele landwirtschaftliche Betriebe in unserer Region wirtschaften. Das sichert unseren Mitarbeitern und auch ihren Familien das Einkommen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1059 und 1092
4.1.3	Boden und Fläche	1487	173	Private und juristische Personen	In unserer Umgebung spielt die Landwirtschaft mit ihren vielen vor- und nachgelagerten Gewerbetreibenden eine herausragende ökonomische Rolle. Für uns ist es also von großer Bedeutung, dass die Wirtschaftlichkeit der Landwirte - also unserer Hauptkunden - gesichert bleibt. Im Falle der Umsetzung des geplanten Bauvorhabens sehen wir eine erhebliche zusätzliche Belastung der aktiven Landwirte. Ackerland ist begrenzt und nicht vermehrbar. Aus diesem Grund warnen auch der Bauernverband sowie der Niedersächsische Landvolkverband vor zusätzlichem „Landfraß“. Sie sehen dadurch die Existenzen bäuerlicher Betriebe gefährdet.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1059, 1092 und 1095

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1488	173	Private und juristische Personen	Auch haben sich im Vorfeld der Planungen sehr viele Landwirte gegen den Bau einer Ortsumfahrung ausgesprochen. Dieser Aspekt sollte unbedingt in den Planungen mehr Beachtung finden. Aus diesen vorgenannten Gründen fordern wir die sofortige Beendigung der Planungen von einer Ortsumfahrung Luhdorf - Pattensen. Eine derartig große Versiegelung von wertvoller landwirtschaftlicher Nutzfläche passt nicht in unsere Zeit und gefährdet Arbeitsplätze. Die in dem Raumordnungsverfahren veröffentlichten Ziele, wie z. B. Entlastung der Anwohner und Sicherstellung des Verkehrsflusses, sollten ausschließlich durch verkehrlenkende und geschwindigkeitsbegrenzende Maßnahmen auf den vorhandenen Straßen umgesetzt werden!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1092, 1097, 1098 und 1195
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1489	174	Private und juristische Personen	Ich wohne mit meiner Familie seit 3 Jahren in Luhdorf, einem ruhigen Ortsteil mit hoher Lebensqualität, um hier durch naturnahes Wohnen Entspannung und Erholung zu finden. Dies ist durch die Planung der Ortsumgehungen in absehbarer Zeit gefährdet und ich erhebe gegen diese Planung die folgenden Einwendungen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1209

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.8	Natura 2000	1490	174	Private und juristische Personen	Natur und Umwelt: Der in Ihren Planungen ausgewiesene Vorzugstrasse 1-L (sowie die Trassenvariante 2.1-L) verlaufen durch das FFH-Gebiet 212. Dieses Gebiet südlich von Luhdorf ist durch EU-Recht als besonders schützenswert ausgewiesen, da es eine unter Naturschutzgesichtspunkten hochgradig wertvolle Tier- und Pflanzenwelt aufweist. Das wird bestätigt durch die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) für die Ortsumgehungen Pattensen-Luhdorf (ALAND, Januar 2020), die u.a. das o.g. FFH-Gebiet zum Untersuchungsgegenstand hat. Es ist deshalb völlig unverständlich und nicht nachvollziehbar, dass durch dieses Schutzgebiet eine Umgehungsstraße gebaut werden soll. Denn dadurch wird das FFH-Gebiet südlich Luhdorf, das der Winsener Bevölkerung (und nicht nur den Luhdorfern) als Naherholungsgebiet dient, unwiderruflich zerstört. Die Überbrückung von Luhekanal, Luhe und Aubach macht den Bau von Brückenbauwerken mit einer Höhe von bis zu 7,50 m (ohne Lärmschutzwände) erforderlich, die die Landschaft des FFH-Gebietes verschandeln werden. Hinzu kommt die 60 m breite Straßentrasse, die auf einer Dammlage von ca. 1,9 km (!) bis auf Brückenhöhe ansteigt und die das Schutzgebiet zerschneiden wird.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Bei allen Trassenvarianten zur Umfahrung bzw. Lösung der Verkehrsprobleme in Luhdorf wird das FFH-Gebiet zerschneiden. Die Zerschneidung fällt bei den südlicheren Varianten ungleich stärker aus als bei den Nordvarianten (V 9 und V 10 L etc.). Auf-grund der negativen Stellungnahme der Niedersächsischen Behörde für Straßenbau- und Verkehr, Geschäftsbereich Verden, von 2015 und 2020 kann jedoch nicht von einer Realisierung dieser Trassen ausgegangen werden und so wurden diese bereits im Vorfeld ausgeschlossen. S. auch Abwägungen zu den Einwand_IDs 1081 und 1244

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	1491	174	Private und juristische Personen	Die o. g. Trassenvariante 2.1-L ist hier vergleichsweise vorteilhafter, da sie das FFH-Gebiet auf kürzerer Strecke kreuzt. Sie taucht aber als Vorzugsvariante nicht auf. Dies ist umso erstaunlicher, als in der „Allgemein verständlichen Zusammenfassung für die OU Pattensen-Luhdorf“ (ALAND, Januar 2020, S. 16) festgestellt wird, „dass beim Vergleich der beiden Südvarianten keine Vorzugsvariante genannt werden kann“. In Tab. 4 wird dieses „Patt“ mit Zahlen belegt (S. 16). Ich erwarte deshalb, dass die Variante 2.1-L in das ROV einbezogen wird.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die Variante 2.1-L wird in die Abwägung einbezogen. Die allgemein verständliche Zusammenfassung bezieht sich lediglich auf den Umweltbericht und bezieht z.B. nicht die Wirtschaftlichkeit mit ein. S. auch Abwägungen zu den Einwand_IDs 1322, 1458, 1459 und 2134
5.2.3	Natur und Landschaft	1492	174	Private und juristische Personen	An dieser Stelle sei ferner darauf hingewiesen, dass das Regionale Raumordnungsprogramm (RROP 2025), das die Grundsätze der Raumordnung festlegt, den Vorrang von Natur und Landschaft und dessen Vorrangfunktion und Schutzwürdigkeit feststellt. Als öffentliche Planungsträger sind Landkreis und Stadt daran gebunden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1030
3	Kosten	1493	174	Private und juristische Personen	Schließlich werden hohe Kosten der Umweltzerstörung verursacht, die nicht annähernd zu beziffern sind, sich aber mit Sicherheit im siebenstelligen Bereich bewegen werden. Hinzu kommen die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen, die angesichts der massiven Umweltzerstörung erforderlich werden und deren Kosten in diesem Planungsstadium noch gar nicht ermittelt wurden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	In welchem Maße Kompensationsflächen für den Ausgleich von Eingriffen erforderlich sind, wird im weiteren Planungsverlauf ermittelt. Dies ist nicht Gegenstand des ROV. Dementsprechend stehen die Kosten, die für die Eingriffskompensation anfallen, noch nicht fest.
4	Naturschutz	1494	174	Private und juristische Personen	Auf der 25. Weltklimakonferenz in Madrid im Dezember 2019 prägte UN-Generalsekretär Guterres den Satz „Unser Krieg gegen die Natur muss ein Ende haben!“ Gemessen an dieser Aussage ist der geplante Bau der Ortsumgehungen Luhdorf-Pattensen eine Kriegserklärung an die Natur!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1244 und 1259

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1495	174	Private und juristische Personen	Mensch und Gesundheit: In der UVS für die Ortsumgehungen Pattensen-Luhdorf-Scharmbeck (ALAND, Mai 2015) wird dem Schutzgut „Mensch und Gesundheit“ ein hoher Wert beigemessen. Es wird festgestellt, dass „Leben, Gesundheit und Wohlbefinden der Menschen durch physikalische, chemische und/oder biologische Einwirkungen beeinträchtigt werden“. Die Bedeutung dieses Schutzgutes wird für Wohngebiete generell als „hoch“ eingestuft. Es wird festgestellt, dass das Schutzgut „Mensch und Gesundheit“ besonders empfindlich ist gegen Schall- und Schadstoffimmissionen, Flächenverlust und visuelle Beeinträchtigung.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung zur Einwand_ID 1317
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1496	174	Private und juristische Personen	Dies wird erneut bestätigt durch eine aktualisierte Umweltverträglichkeitsstudie der Arbeitsgemeinschaft Landschaftsökologie (ALAND) vom Januar 2020, in der die Bedeutung des geplanten Vorzugskorridors für die Wohn- und Erholungsnutzung als „hoch“, die Empfindlichkeit gegen Schall- und Schadstoffimmissionen als „hoch empfindlich“ eingestuft wird.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung zur Einwand_ID 1317
1	Lage/Verlauf	1497	174	Private und juristische Personen	Nimmt man diese Feststellungen zum Maßstab, so ist der Verlauf der Vorzugstrasse 1-L für alle Luhdorfer Bewohner eine Zumutung. Der Trassenverlauf „schmiegt“ sich stellenweise – unter Nichtbeachtung des Mindestabstandes zur Wohnbebauung von 300 m – förmlich um den südlichen Ortsrand von Luhdorf. Der Abstand des geplanten Neubaugebietes „Kleiner Brümmelkamp“ zum geplanten ca. 125 m breiten Vorzugskorridor ist noch geringer und beträgt zwischen 175 m und 240 m. Das widerspricht den gesetzlichen Vorschriften und ist unzumutbar und nicht akzeptabel!	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1321 und 1675

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1498	174	Private und juristische Personen	Berücksichtigt man außerdem die Tatsache, dass der Landkreis von einer kontinuierlichen Verkehrszunahme in den nächsten Jahren ausgeht sowie die Erfahrungstatsache, dass neue Straßen neuen Verkehr anziehen, so haben die Luhdorfer schwere Zeiten vor sich! Steigende Lärm- und Abgasimmissionen werden sich nicht mehr in der Radbrucher Str. konzentrieren, sondern sich flächendeckend über den ganzen Ortsteil verteilen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die Prognosen sehen eine steigende Verkehrsbelastung für den betroffenen Raum (s. Abwägung zur Einwand_ID 1220). Nicht bestätigt wird, dass durch die Realisierung der Ortsumgehung die Belastung generell im ganzen Ort zunimmt (s. Abwägung zur Einwand_ID 1188). Des Weiteren s. Abwägung zur Einwand_ID 1210
4.1.5	Luft und Klima	1499	174	Private und juristische Personen	An dieser Stelle sei auf § 50 Bundesimmissionsgesetzes hingewiesen: Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sind die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich dem Wohnen dienenden Gebiete so weit wie möglich vermieden werden. Diesen gesetzlichen Vorgaben sind auch Landkreis und Stadt als Planungsträger verpflichtet.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1317
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1500	174	Private und juristische Personen	Fazit: Durch den geplanten Bau der OU Luhdorf-Pattensen wird sich die Wohn- und Lebensqualität der Menschen in Luhdorf drastisch verschlechtern. Das Schutzgut „Mensch und Gesundheit“ wird gravierend verletzt werden, die Luhdorfer Einwohner werden sich auf gesundheitliche Beeinträchtigungen einstellen müssen. Aus diesem Grund ist die geplante Vorzugstrasse 1-L - die aber für die Luhdorfer Einwohner nur Nachteile bringt - strikt abzulehnen!	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1188

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5.1.1	Siedlungsstruktur/Bauleitplanung	1501	174	Private und juristische Personen	Ortsteilentwicklung: Die geplante Trassenführung der Variante 1-L wird den „Straßenring“ um Luhdorf schließen. Im Norden, Westen, Osten und jetzt auch im Süden wird Luhdorf von Straßen umgeben sein. Eine weitere Entwicklung des Ortsteils nach Süden wird für immer unmöglich gemacht. Das wird auch für Winsens Stadtentwicklung von Nachteil sein. Denn Winsen profitiert von seiner Lage zwischen Marsch und Heide und ist gerade für großstadtmüde Hamburger ein attraktiver, weil naturnaher Wohnort. Baugrundstücke in Winsen sind heiß begehrt und Luhdorf ist hier ganz vorne mit dabei! Diesen Beitrag zur positiven Stadtentwicklung wird Luhdorf – sollte die Planung der Ortsumgehung realisiert werden – nicht mehr leisten können und seine naturnahe Wohnqualität verlieren.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1640
5.1.1	Siedlungsstruktur/Bauleitplanung	1502	174	Private und juristische Personen	Die Stadt sollte sich auf die Entwicklung als attraktiver und naturnaher Wohnort fokussieren, denn das hat Winsen in den letzten Jahrzehnten durch die wachsende Einwohnerzahl (mit überproportional steigenden Steuereinnahmen aus der Einkommensteuer!) nach vorne gebracht. Stattdessen setzt man – vielfach über die Köpfe der betroffenen Bürger hinweg - auf die ungehemmte Erweiterung von Gewerbegebieten (mit der Erwartung eines steigenden Gewerbesteueraufkommens) mit zusätzlichem Verkehr und Straßenbau als zwangsläufiger Folge. Das ist nicht im Sinne der Bürger(innen) und deshalb abzulehnen. Ich bitte meine Einwendungen zur Kenntnis zu nehmen und diese zu berücksichtigen, in dem Sie die kostspieligen und naturzerstörenden Planungen für die Trasse 1-L einstellen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1206 und 1359

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1503	175	Private und juristische Personen	Hiermit nehme ich innerhalb der vorgesehenen Frist Stellung zum oben genannten Raumordnungsverfahren. Ich bitte um entsprechende Beachtung meiner nachfolgenden Anregungen und Bedenken. Die geplante Ortsumfahrung der Dörfer Luhdorf und Pattensen lehne ich aus mehreren Gründen ab. Konkret bemängele ich, dass die Alternativen nicht ausreichend geprüft wurden. Damit meine ich eine umgehende Verkehrsberuhigung durch das Aufstellen von Verkehrsschildern in den betroffenen Straßen Radbrucher Straße in Luhdorf sowie Pattensener Hauptstraße und Blumenstraße in Pattensen. Hier vertreten mehrere namhafte Juristen die Meinung, dass die Stadtverwaltung mit einer fundierten Rechtsberatung eine sofortige und kostengünstige (Schilder-) Lösung durchsetzen kann. Durch entsprechende Beschilderung kann die Geschwindigkeit des durchfahrenden Verkehrs von 50 auf 30 km/h gedrosselt werden, was nachweislich zu einer erheblichen Minderung des Verkehrslärms führt. Eine zweite verkehrsberuhigende Maßnahme stellt ein Durchfahrverbot oder eine Mautpflicht für den Lkw-Fernverkehr dar. Dies würde die Anzahl der Schwerfahrzeuge verringern.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195, 1284 und 1373

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
3	Kosten	1504	175	Private und juristische Personen	Bedingt durch die aktuell herrschende Corona-Pandemie bricht die Wirtschaftskonjunktur nachhaltig ein. Die prognostizierten Steuereinnahmen sinken dramatisch. Es ist unverantwortlich, in einer so noch nie dagewesenen Wirtschaftsflaute sinkende öffentliche Mittel in Straßenbau mit zweifelhaftem Nutzen zu stecken. Das Geld wird gebraucht für die Sanierung der bestehenden Straßen, Brücken und Schienenwege und für andere Bereiche wie den Ausbau der Telekommunikation und die Schaffung von angemessen bezahlten Arbeitsplätzen im Pflegebereich und der Kinderbetreuung, um nur einige zu nennen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1368
7	Verkehr	1505	175	Private und juristische Personen	Zudem zeigt diese Infektionskrankheit auf, wie effektiv Homeoffice ist und weiter werden wird. Zukünftig werden weniger Berufstätige jeden Tag zur Arbeit pendeln. Dies wird die bestehenden Straßen weiter entlasten.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1354
4.1.8	Natura 2000	1506	175	Private und juristische Personen	Meine Bedenken betreffen auch den hohen ökologischen Schaden, den die Ortsumfahrungen Pattensen und Luhdorf anrichten werden. Irreparabel wird das Flora-Fauna-Habitat (FFH) Gebiet um Luhe, Aue und Nebengewässer im Bereich zwischen Luhdorf und Bahlburg vernichtet. Das geplante Brückenbauwerk wird das europäisch anerkannte Schutzgebiet zerstören. Vom Verlust des Naherholungsgebietes ganz zu schweigen. Seltener, schutzwürdiger Tier- und Pflanzenbestand wird auch in der Pattenser Gemarkung ausgelöscht.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1081, 1209 und 1244
4	Naturschutz	1507	175	Private und juristische Personen	An der „Fridays for Future“-Bewegung sieht man, wie sehr sich die junge Generation um eine lebenswerte Zukunft sorgt. Eine Vernichtung von Natur, um den Kraftfahrzeugverkehr zu stärken, ist für sie das falsche Signal und trifft auf Unverständnis.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188 und 1244

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.3	Boden und Fläche	1508	176	Private und juristische Personen	Mit dem Vorhaben gehen mir landwirtschaftliche Flächen verloren, die für meinen Betrieb existenziell wichtig sind. Durch die Trassenführung, durch die Gemarkung Wulfsen, wird unser landwirtschaftlicher Betrieb erblich vom Flächenfraß der Straße betroffen sein. Ein Ausgleich durch andere Flächen ist bei den Bodenpreisen und keine Verfügbarkeit von Flächen nicht möglich.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1092, 1097, 1098 und 1389
4.1.6.1	Schutzgebiete	1509	176	Private und juristische Personen	Wir werden auch durch das Landschaftsschutzgebiet, was zurzeit neu ausgewiesen werden soll, auch stark belastet.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1510	176	Private und juristische Personen	Außerdem stellt diese Ortsumfahrung auch einen Werteverlust bezüglich der Grundstücke innerhalb der Ortschaften dar.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1174
4.1.5.2	Lärm/Schall	1511	176	Private und juristische Personen	Wir werden auch durch den Verkehrslärm stark belastet, denn wir wohnen dicht an der geplanten Trassenführung.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die Lärmbelastung wurde für den nördlichen Bebauungsrand in Wulfsen laut Lärmgutachten am Messpunkt 13 aufgenommen und für die K7 an dieser Stelle für den Fall der Realisierung der Variante 1.1-P prognostiziert. Wie auch bei keiner anderen Variante werden die gesetzlichen Grenzwerte in Wulfsen laut Prognose überschritten.
5.3.4	Wassermanagement/-versorgung, Küsten-/Hochwasserschutz	1512	177	Private und juristische Personen	Gegen das Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrung Pattensen - Luhdorf mache ich folgende Bedenken geltend: Uns wurde als Anwohner beim Bau unseres Hauses durch den Landkreis starke Auflagen auferlegt, da wir trotz Kaufes eines Grundstückes mit B-Plan nun in einem vorläufigen Überschwemmungsgebiet bauen wollten. Es wurde argumentiert, das durch den Bau eines!! Hauses der Strömungsverlauf der Luhe verändert werden kann und somit eine erhöhte Überschwemmungsgefahr besteht. Risikogebiete außerhalb von Überschwemmungsgebieten nach § 78 b HwSchG II	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Das betreffende Haus liegt unmittelbar an der Luhe am Rand eines Siedlungsgebietes. Die Dammlage der geplanten OU im Freiraum endet für die Luhdorfer Varianten vor dem Überschwemmungsgebiet und wird daher als unproblematisch bewertet. Durch anlagebedingte Bodenversiegelungen kann es zu einer Erhöhung des Oberflächenabflusses kommen. Dem kann durch Versickerung von Oberflächenwasser und das Anlegen von Regenrückhaltebecken entgegen gewirkt werden. Um einen hochwasserbedingten Aufstau der Luhe über die Grenzen des festgelegten Überschwemmungsgebietes hinaus zu verhindern, müssen ggf. die geplanten Bauwerke angepasst werden, bspw. durch eine Flutöffnung innerhalb der Dammlage. Dies ist im weiteren Planungsverlauf zu prüfen. S. Abwägung zur Einwand_ID 1513

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5.3.4	Wassermanagement/-versorgung, Küsten-/Hochwasserschutz	1513	177	Private und juristische Personen	Und nun soll an drei Stellen die Luhe/Luhekanal eine Überquerung durch eine Straße stattfinden. Der Bau dieser Überführungen wird garantiert schwerer werden als ein Einfamilienhaus und somit auch grundlegend Einwirkungen auf ein mögliches Hochwasser in der Region haben. Damit steigt für alle Anwohner der Luhe in Luhdorf das Risiko, das es zu einer Überschwemmung kommen kann.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Siedlungsbereiche, die möglicherweise von einem durch die Varianten 1-L bzw. 2.1-L bedingten Aufstau der Fließgewässer betroffen sein könnten, befinden sich etwa 900 bzw. 950 m von der geplanten Ortsumfahrung entfernt (Richtung Süden). Der mögliche Einfluss auf das Fließverhalten und eine damit verbundene Zunahme der Hochwassergefahr für Dritte wird daher als gering erachtet.
4	Naturschutz	1514	177	Private und juristische Personen	Durch die Umgehungsstraße entsteht ein erheblicher Eingriff in die Natur. Unser Dorf (Luhdorf) wird dann vollständig von Straßen eingesäumt sein.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1229, 1244 und 1259
7	Verkehr	1515	177	Private und juristische Personen	Zusätzlich wird der Verkehr über diese Straßen erheblich zunehmen, da dieses noch mehr LKWs dazu verleiten lässt, das Maschener Kreuz so zu umfahren.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1210 und 1222
3	Kosten	1516	177	Private und juristische Personen	Die Kosten stehen auch in keinem Verhältnis mit dem Nutzen. Die Gelder dafür sollten sinnvoller verwendet werden. Eine Verkehrsberuhigung und ein LKW Fahrverbot in den Dörfern ist viel günstiger umzusetzen und erfüllt völlig den Zweck. Die Autobahnen sind bereits da und müssen auch entsprechend genutzt werden.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195, 1311 und 1373

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1	Schutzgüter	1517	179	Private und juristische Personen	Seit 2013 wohne ich mit meinem Sohn xy in Luhdorf. Wir finden es schön hier und erfreuen uns täglich an der Ruhe und der hohen Lebensqualität. Ferner genießen wir es, so dicht an der Natur zu leben und nun, dadurch dass wir in den Höllenberg gezogen sind, genießen wir auch die Nähe zu dem FFH Gebiet. Leider soll eben dieses Gebiet nun durch den Bau einer Umgehung erheblich gestört werden. Dazu möchte ich gerne ein paar Einwände loswerden. Zu allererst merken wir gerade in der jetzigen Zeit, wie wichtig die zugängliche und unzerstörte Natur für den Menschen ist, damit dieser auch in solchen schweren Zeiten Zuversicht und Energie hinzugewinnen kann. Hierzu trägt das FFH Gebiet maßgeblich bei.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung der Einwand_ID 1189
4	Naturschutz	1518	179	Private und juristische Personen	Wir sollten uns mal wieder mehr Gedanken um die Natur machen und nicht darüber, wie wir durch Umgehungen und die einhergehende Zerstörung der Natur noch mehr Profit durch noch mehr Verkehr erhalten können.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	
0	Allgemein	1519	179	Private und juristische Personen	Ich möchte auch noch dafür plädieren, dass Sie die öffentliche Auslegung und die Bürgerbeteiligung verlängern, da nicht jeder die Möglichkeit hatte, die Antragsunterlagen einzusehen.	Dem Einwand wird gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1047
4.1.8	Natura 2000	1520	179	Private und juristische Personen	Ferner weise ich darauf hin, dass der Bau der Umgehung in der Variante 1-L eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH Gebietes und der damit verbundenen Tier- und Pflanzenwelt mit sich bringt. Eine Zerstörung, die so in meinen Augen nicht hinnehmbar ist, wenn man bedenkt, dass die Planung ein ca. 7,5 m hohes Bauwerk beinhaltet.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1081 und 1244

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.5	Luft und Klima	1521	179	Private und juristische Personen	Hinzu kommt noch, dass der geplante Bau der Trasse zwischen 200-300 Metern an bebautem Gebiet läuft. Wenn wir bedenken, dass der Verkehr mit dem Bau der Umgehung eher steigen wird, muss man damit rechnen, dass der ganze Ort durch mehr Emissionen leiden wird.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_ID 1210, 1312 und 1321
1	Lage/Verlauf	1522	179	Private und juristische Personen	Durch meine Interpretation Ihrer Abhandlungen zu diesem Thema wäre die Trassenvariante 2.1-L eine weniger starke Beeinträchtigung der Tier- und Pflanzenwelt, auch würde sie nicht so dicht an bewohntem Gebiet vorbeiführen, wie die Variante 1-L. Aus diesem Grund bitte ich darum beide Varianten gleichwertig im ROV auszuwerten.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1457-1459 und 2134
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1523	179	Private und juristische Personen	Wenn man sich die Trassenführung genauer anschaut, ist zu erkennen, dass Lohdorf quasi eingekesselt wird, und dass eine weitere Entwicklung des Dorfes in Richtung Süden dann nicht mehr möglich sein wird. Es ist nun aber so, dass die Grundstücke im Speckgürtel Hamburgs sehr beliebt sind und dies in Zukunft auch bleiben werden. Durch diese Maßnahme nimmt sich die Stadt die Option das Dorf weiter in Richtung Süden zu entwickeln. Zusätzlich werden die bestehenden Grundstücke an Wert verlieren wegen der starken Belastung durch die Ortsumgehung. Dies ist wirklich nicht der Wille der Dorfgemeinschaft.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1174 und 1640
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1524	179	Private und juristische Personen	Nach der Befragung der Bürger in mehreren Bürgerbeteiligungen stellte sich heraus, dass die überwiegende Mehrzahl eine solche Ortsumgehung ablehnt. Diese Forderungen sollten mehr Gehör finden und die Politik sollte diese Forderungen umsetzen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1412 und 1568

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
3	Kosten	1525	179	Private und juristische Personen	Fraglich ist außerdem, wie die Stadt Winsen und das Land Niedersachsen nach der Corona-Pandemie dieses Paket stemmen will. Gibt es nicht erstmal deutlich wichtigere Projekte, die es zu realisieren gilt? Zumal dieses Projekt sowieso vom Volumen jegliches Maß sprengt.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1368
2	Straßenplanung	1526	179	Private und juristische Personen	Wäre es nicht erheblich einfacher die Energie eher auf Maßnahmen zu verwenden, die zügig Abhilfe schaffen, wie z.B. verkehrslenkende Maßnahmen? Könnte man nicht zeitnah eine Geschwindigkeitsbegrenzung in Luhdorf oder ein Durchfahrtsverbot für LKW prüfen bzw. durchsetzen? Dies ist doch in anderen Teilen Deutschlands auch möglich. Wieso geht es dort, aber nicht in Luhdorf? Eventuell liegt die Beantwortung darin, dass es gar nicht um die Entlastung der Bürger geht, sondern eher um Profitmaximierung? Hierzu habe ich mich schon am Anfang dieses Schreibens geäußert.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_Ids 1035 und 1195
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1527	179	Private und juristische Personen	Bitte zerstören Sie nicht die Lebensqualität für mich und meinen Sohn und erhalten Sie die Natur, so dass Luhdorf weiterhin so lebenswert bleibt, wie es jetzt ist.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1210 und 1244
0	Allgemein	1528	181	Private und juristische Personen	Ich bin entsetzt über das immer noch laufende Verfahren für eine Ortsumgehung von Luhdorf und Pattensen! Und dies in einer Zeit, wo schon von einer anderen Zeit als vor Corona gesprochen wird! Aber dies scheint ein Aspekt zu sein, der überhaupt nicht gilt und auch die enorme Kostenfrage keinerlei Rolle zu spielen scheint!	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1368
7	Verkehr	1529	181	Private und juristische Personen	Gerade jetzt besteht die Möglichkeit, mehr Augenmerk auf die Klimakatastrophe zu setzen und AUTO-Mobilität anders zu bewerten und danach zu handeln! Seit Jahren kommen immer wieder andere Planungen auf den Tisch, dabei kommt nicht EINE in Frage, zumal eine Ortsumgehung nicht benötigt wird!	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1188

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender_ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1530	181	Private und juristische Personen	Auf diversen Sitzungen wurde bereits die Problematik beschrieben, dass eine Ortsumgehung immer mehr Verkehr nach sich zieht, also keinerlei Entlastung bringt! Dies ist eine alte Tatsache und sollte endlich entsprechend Berücksichtigung finden! Außerdem ist der Landkreis mit Autobahnen gut versorgt auf denen sich der Verkehr bewegen kann. Die Mautgebühren etc. sind endlich neu zu regeln, so dass es kein Abschwenken von den Autobahnen gibt. So bedarf es nicht weiterer Verdichtungen wichtiger ökologischer Flächen! Auch ist dafür zu sorgen, dass endlich die Geschwindigkeitsbegrenzungen in den Ortsteilen geschweige auch in der Stadt neu zu regeln sind!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1210 und 1373
4.1.3	Boden und Fläche	1531	181	Private und juristische Personen	Die Versiegelung der noch vorhandenen Flächen muss ein für alle Male endlich ad acta gelegt werden! Der Großteil der Bevölkerung wäre hierüber erfreut auch im Sinne des Klimazieles!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1092
3	Kosten	1532	181	Private und juristische Personen	Die Kosten von ca. € 40 Millionen für eine derartige Ortsumgehung stehen in keinerlei Verhältnis zu ihrem Nutzen, die eher mit 0 anzusetzen sind! Wer soll diese unnötige Last auch tragen?	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1311
4.1.3	Boden und Fläche	1533	181	Private und juristische Personen	Darüber hinaus werden bereits vorhandene, z. T. natürlich gewachsene Strukturen bzw. auch in der Vergangenheit angelegte Wege zerstört und damit den landwirtschaftlichen und touristischen Bereichen entzogen!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1367
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1534	181	Private und juristische Personen	Es kann nicht angehen, dass sich durch die Umsetzung der Planungen die Wohn- und Lebenssituation der betroffenen Ortsteile verschlechtern!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188 und 1209
4	Naturschutz	1535	181	Private und juristische Personen	In dieser heutigen Zeit sollten unnötige Eingriffe in die Natur unterbleiben, dies ist klimafreundlich und finanzpolitisch sicher unumstritten! Insofern sollten die Verantwortlichen das Projekt nun endgültig auf Eis legen!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1040, 1244 und 1475

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1536	183	Private und juristische Personen	Als betroffener Einwohner von Luhdorf erhebe ich die u. g. Einwendungen, da ich mich durch die Planung und späteren Realisierung der Ortsumgehungen in meiner Gesundheit und Lebensqualität beeinträchtigt sehe. Die geplante OU zieht neuen Verkehr an mit steigendem Lärm und Schadstoffimmissionen, dadurch Gefährdung des Schutzgutes Mensch und Gesundheit	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1210
4.1.8	Natura 2000	1537	183	Private und juristische Personen	Das FFH-Gebiet südlich Luhdorf als wertvoller Naherholungsraum wird durch die Trasse V1-L zerstört, das ist in Zeiten des Klimawandels und des großen Artensterbens nicht nachvollziehbar und hinnehmbar	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1209 und 1244
5.1.1	Siedlungsstruktur/Bauleitplanung	1538	183	Private und juristische Personen	Luhdorf wird nach Bau der OU von einem Straßenring in allen Himmelsrichtungen umschlossen sein, die zukünftige Ortsteilentwicklung wird dadurch beeinträchtigt werden	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1640
4.1.3	Boden und Fläche	1539	183	Private und juristische Personen	Versiegelung der Landschaft und Verbrauch an wertvoller landwirtschaftlicher Fläche	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1092 und 1095
4.1.6	Landschaft	1540	183	Private und juristische Personen	Verschandelung des Landschaftsbildes durch die Straßentrasse (60 m breit, ca. 1,9 km lange Dammlage in 1,0 - 1,5 m Höhe) sowie 3 Brückenbauten von bis 7,50 m Höhe	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1081
1	Lage/Verlauf	1541	183	Private und juristische Personen	Neben der Trasse V1-L muss auch die Trasse V2.1-L als Alternativtrasse untersucht werden, da beide in den ROV-Unterlagen als gleichwertig bewertet werden!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1457-1459 und 2134
0	Allgemein	1542	184	Private und juristische Personen	Ich wohne seit 40 Jahren in Luhdorf und habe diesen Wohnort wegen seiner gewachsenen Dorfstruktur, ruhigen Lage und Naturnähe lieben und schätzen gelernt. Diese Vorzüge sehe ich durch die geplante Ortsumgehung massiv bedroht. Ich nehme deshalb meine Beteiligungsrechte im Rahmen des ROV wahr und erhebe als Betroffener nachstehende Einwendungen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1209, 1210 und 1244

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	1543	184	Private und juristische Personen	Vorbemerkung: In Ihrer Medieninformation vom 25.02.2020 wird konstatiert: Der genaue Verlauf der Ortsumgehungen steht noch nicht fest. Der Landkreis ermittelt die raumverträglichsten und konfliktärmsten Trassenvarianten in den kommenden Monaten. Dabei muss es sich nicht zwangsläufig um die bisherigen Vorzugsvarianten handeln. Auch die möglichen Trassenalternativen werden überprüft. Nachdem ich die ROV-Unterlagen im Rathaus eingesehen und auf Ihrer Website im Internet recherchiert habe, macht sich bei mir Skepsis breit. Denn aus der ROV-Übersichtskarte "Vorzugskorridor, Variante südlich Luhdorf 1-L" ist bisher nur der bekannte Vorzugskorridor ersichtlich, nicht jedoch Trassenalternativen. Ich erwarte deshalb, dass in den nächsten Monaten – wie von Ihnen angekündigt - alternative Trassen ernsthaft überprüft werden, hier insbes. die Trassenvariante 2.1-L. Hierzu verweise ich auf meine Ausführungen weiter unten.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Der Einwender bezieht sich vermutlich auf die Übersichtskarte Vorzugskorridor mit den Varianten 1-L und 1.1-P südlich von Luhdorf und Pattensen (Unterlage 2.2). Es ist korrekt, dass darauf nur die vom Vorhabenträger vorgeschlagenen Vorzugsvarianten dargestellt sind. In den Unterlagen sind jedoch auch Karten bzw. Übersichtspläne der untersuchten Alternativen enthalten. Auf der Seite www.landkreis-harburg.de/oupalu wie auch in den Auslegungsunterlagen ist eine Karte mit den untersuchten Trassenvarianten der Ortsumfahrungen Luhdorf und Pattensen zu finden, inklusive der vorab ausgeschiedenen Nordvarianten. Im ROV werden, wie vom Einwender richtig genannt, die Trassenvarianten überprüft, um die raumverträglichsten Varianten zu ermitteln, mit denen in das Genehmigungsverfahren (Planfeststellungsverfahren) gegangen werden soll.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1544	184	Private und juristische Personen	Vor diesem Hintergrund bringe ich gegen den geplanten Bau der OU Luhdorf-Pattensen die folgenden Einwendungen vor: 1. Vorzugsvariante 1-L Die geplante Trassenführung der Variante 1-L ist unter dem Aspekt „Schutzgut Mensch und dessen Gesundheit“ für alle Bewohner Luhdorfs eine Zumutung. Ich verweise hier auf die Umweltverträglichkeitsstudie der Arbeitsgemeinschaft Landschaftsökologie (ALAND) vom Januar 2020, in der die Bedeutung des geplanten Vorzugskorridors für die Wohn- und Erholungsnutzung als „hoch“, die Empfindlichkeit gegen Schall- und Schadstoffimmissionen als „hoch empfindlich“ eingestuft wird. Hinzu kommt, dass gern. der o.g. ROV-Übersichtskarte der Abstand zum geplanten Neubaugebiet „Kleiner Brümmelkamp“ (Bebauungsplan Luhdorf Nr. 14) zu dem geplanten rd. 125 m breiten Vorzugskorridor nur ca. 175 m beträgt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1321, 1328
1	Lage/Verlauf	1545	184	Private und juristische Personen	Der geplante Vorzugskorridor entpuppt sich bei näherer Betrachtung als „schmale Gasse“, denn innerhalb desselben verläuft die 60 m breite Trasse auf Dammlage. Daraus folgt, dass innerhalb des Korridors eine maximal mögliche Trassenverschiebung in südlicher Richtung von gerade einmal 65 m möglich wäre. Ein wahrlich generöses Angebot der Planer gegenüber den Luhdorfer Anrainern!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die 60 m als Trassenbreite sind als maximale Breite des späteren Böschungsfußes zu sehen und wurde als Darstellung der Trassenkorridore gewählt. Der Böschungsfuß wird nicht an allen Stellen der geplanten Straßen diese Breite einnehmen, daher sind kleinräumige Verschiebungen im Rahmen der Entwurfsplanung weiterhin möglich.

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1546	184	Private und juristische Personen	Beim Variantenvergleich 1-L/2.1-L in diversen ROV-Berichten (z.B. Raumverträglichkeitsuntersuchung, Jan. 2020, S. 31) wird festgestellt, dass keine der beiden Teilvarianten eindeutig zu bevorzugen ist. Dies ist zu hinterfragen, wenn man das Schutzgut „Mensch und Gesundheit“ in den Fokus nimmt. Hier müsste die Bewertung der Varianten 1-L und 2.1-L im Variantenvergleich UVS vom Jan. 2020, S. 86, Tab. 16 überprüft und m. E. korrigiert werden. Begründung: - Der Abstand der Trassen zu den jeweiligen Ortsrändern ist signifikant unterschiedlich: Während die Trasse 1-L im Mindestabstand von 300 m eng am südlichen Ortsrand von Luhdorf verläuft (der Mindestabstand des geplanten Vorzugskorridors zum geplanten Neubaugebiet „Kleiner Brümmelkamp“ wird wie oben dargestellt sogar unterschritten!), verläuft die optimierte Trasse 2.1-L in sicherem Abstand von 500 m nördlich des Ortsrandes von Bahlburg durch ein Waldgebiet. Dennoch wird bei der Trasse 2.1-L die Gefährdung des Schutzgutes „Menschen und deren Gesundheit“ höher bewertet (1Punkt= sehr ungünstig) als bei der Trasse 1-L (2 Punkte= ungünstig).	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1321, 1457 - 1459, 1675 und 2134
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1547	184	Private und juristische Personen	- Berücksichtigt man zusätzlich, dass in Luhdorf durch die geplante Ortsumgehung 1-L wesentlich mehr Menschen von Lärm und Abgasen betroffen sein werden als im wesentlich kleineren Bahlburg durch die Trasse 2.1-L, so ist diese Bewertung vollends unverständlich. Erschwerend kommt hinzu, dass der nördliche Teil von Luhdorf bereits jetzt durch die A 39 zusätzlich mit gesundheitsgefährdenden Lärm und Schadstoffimmissionen belastet ist!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1458, 1459 und 2134

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1548	184	Private und juristische Personen	Ich fordere deshalb, dass die Werte in der o.g. Tabelle 16 (UVS, Jan. 2020, S. 86) sowie in den sonstigen ROV-Unterlagen die entsprechenden Vergleichstabellen überprüft und dahingehend korrigiert werden, dass die Bewertung für das Schutzgut "Menschen und deren Gesundheit" der tatsächlich zu erwartenden Belastung angepasst wird (Trasse 1-L: 1 Punkt; Trasse 2.1-L: 2 Punkte). Ergebnis: Es ist keine Gleichwertigkeit der Varianten mehr gegeben, die Variante 2.1-L ist mit 10 Punkten jetzt günstiger als die Variante 1-L (8 Punkte). (Hinweis: Sollten Sie wider Erwarten bei Ihrer Bewertung bleiben, so bitte ich mir dieses mitzuteilen und detailliert zu begründen!).	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Auch die UVS orientiert sich bei der Bewertung an den gesetzlichen Grenzwerten, die schon bei der Variante 1-L eingehalten werden. Da sich der Schall exponentiell mit der Entfernung abschwächt, kann 2.1-L nicht wesentlich besser gewertet werden, sondern nur leicht. S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1458, 1459 und 2134
1	Lage/Verlauf	1549	184	Private und juristische Personen	Fazit: Im Rahmen des ROV sollte die Trasse 2.1-L als Vorzugstrasse weiter geplant werden! Dieses gilt nur unter der Voraussetzung, dass die als Alternative geforderte Verkehrslenkung und -beruhigung (s.u.) sich als nicht durchführbar erweisen sollte!	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Die Variante 1-L hat sich insgesamt als günstigere Variante herausgestellt, s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1458, 1459, 1548 und 2134

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.8	Natura 2000	1550	184	Private und juristische Personen	2. Umweltzerstörung: Die Variante 1-L ist unter dem Aspekt des Natur- und Umweltschutzes gleichfalls abzulehnen, da diese zur irreversiblen Zerstörung des Naherholungsgebietes südlich von Luhdorf führt und hohe und nicht zu beziffernde Kosten der Naturzerstörung verursacht. In der „Allgemein verständlichen Zusammenfassung für die OU Pattensen- Luhdorf“, ALAND, Jan. 2020, S. 3 wird zur Bedeutung dieses Gebietes für die Naherholung festgestellt: "Zu den bedeutsamen siedlungsnahen Erholungsbereichen sind die Luhe und die Aubachniederung, der Bereich östlich des Luhekanals und der Bereich nordöstlich von Wulfsen zu zählen. Sie sind im RROP 2025 als Vorbehaltsgebiete für landschaftsbezogene Erholung dargestellt". Alle bisher erstellten Umweltverträglichkeitsstudien belegen die Schutzwürdigkeit dieses Gebietes auf eindrucksvolle Weise (UVS Aland, Mai 2015 / FFH-Voruntersuchung für FFH-Gebiet 212, Aland, Nov. 2019 / UVS Aland, Jan. 2020). Die Querung des Niederungsbereiches von Luhe und Aubach sowie des FFH-Gebietes auf großer Länge zerschneidet wichtige, bisher ruhige Naherholungsbereiche und verursacht große Beeinträchtigungen der Tier- und Pflanzenwelt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1209 und 1244

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.6	Landschaft	1551	184	Private und juristische Personen	Sie beschädigt zudem das Schutzgut Landschaft. So zerschneidet die 60 m breite Trasse auf Dammlage (1,0 - 1,5 m Höhe!) der Variante 1-L den ruhigen, siedlungsbezogenen Freiraum südlich und südöstlich von Luhdorf als klimaökologisch wirksamen Ausgleichsraum (auch für die Stadt Winsen). Gleichmaßen beeinträchtigt sie eine Landschaft mit hoher Bildqualität durch bis zu 7,50 m hohen Brückenbauwerken (ohne Berücksichtigung von ca. 6 m hohen Lärmschutzwällen!). Angesichts dieser massiven Umweltbeeinträchtigungen verweisen die o.g. Studien auf die Notwendigkeit von massiven Ausgleichsmaßnahmen, deren Umsetzbarkeit kostenträchtig, ungeprüft und zweifelhaft ist.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1081, 1209 und 1244
5.2.3	Natur und Landschaft	1552	184	Private und juristische Personen	Ferner sei darauf hingewiesen, dass das Regionale Raumordnungsprogramm (RRÖP 2025) die Vorrangfunktion von Natur und Landschaft feststellt und dessen landesweite Schutzwürdigkeit betont. Diese festgelegten Grundsätze der Raumordnung binden bekanntlich öffentliche Planungsträger und Genehmigungsbehörden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1030

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1553	184	Private und juristische Personen	3. Ortsteilentwicklung: Trotz der durch das Stadtgebiet verlaufenden A 39 und der dadurch verursachten Umweltbelastung im nördlichen Teil Luhdorfs hat sich der Ortsteil dennoch eine hohe Wohn- und Lebensqualität bewahren können, nicht zuletzt dadurch, dass Luhdorf im Süden einen offenen Zugang zur dortigen Natur- und Kulturlandschaft besitzt. Hier ist ein Naherholungsgebiet für alle Winsener, das gleichzeitig ein klimaökologischer Ausgleichsraum für die gesamte Stadt darstellt. Diese Qualitätsmerkmale sind durch die geplante Ortsumgehung massiv bedroht. Denn die geplante Trasse 1-L wird die letzte Straßenlücke um Luhdorf schließen. Ein „Straßenring“ im Norden, Osten, Westen und Süden wird den Ortsteil umschließen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1209
5.1.1	Siedlungsstruktur/Bauleitplanung	1554	184	Private und juristische Personen	Jede weitere Ortsteilentwicklung in Richtung Süden wird dadurch für immer blockiert. In Zeiten des knappen Gutes Bauland und der weiteren Stadtentwicklung ist dies nicht nachvollziehbar. Fazit: Die geplante Variante 1-L ist unter dem Aspekt der weiteren Entwicklung von Luhdorf als Ortsteil mit hoher naturnaher Wohnqualität abzulehnen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Das Argument steht im Widerspruch zu Einwand 1553 vom selben Einwender. Auch eine Siedlungsentwicklung würde das Naherholungsgebiet einschränken. S. auch Abwägung zur Einwand_ID 1640
2	Straßenplanung	1555	184	Private und juristische Personen	4. Verkehrsberuhigung und -lenkung: In Anbetracht der o. g. massiven Umweltzerstörung (und der hohen Kosten!) ist der Bau der Ortsumgehungen Luhdorf und Pattensen grundsätzlich abzulehnen. Stattdessen sollten Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung (Durchfahrtsverbot für LKW ab 7,5 t, Verkehrsberuhigung (30 km/h, zumindest nachts) sowie Maßnahmen zur Verkehrslenkung eingeleitet werden. Damit könnte auch den Anwohnern der Radbrucher Str. kurzfristig geholfen werden, die durch Schadstoff- und Lärmemissionen stark belastet sind.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1035 und 1195 und 1410

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1556	184	Private und juristische Personen	Dass das machbar ist, zeigt das Beispiel der B 213 in der Nähe des Ahlhorner Dreiecks an der BAB 1. Da der Schwerlastverkehr (mit dem Fahrziel Raum Ostfriesland) von der BAB 1 auf die B 213 auswich, wurde für die B 213 ein Fahrverbot für LKW verhängt. Das Paradoxe: Während man den LKW-Verkehr von der B 213 erfolgreich verbannte, geschieht bei den geplanten OU Lohdorf-Pattensen das Gegenteil: Man plant zwei neue kostspielige Straßen mit der Folge, dass durch die Autobahneckverbindung LKW-Verkehr von der A 39 bzw. A 7 abgezogen bzw. „umgeleitet“ wird! Die Stadt sollte sich von diesem „Schildbürgerstreich“ verabschieden und sich die o.g. erfolgreiche Maßnahme zum Vorbild nehmen. In Zeiten des Klimawandels ist es hohe Zeit umzudenken mit dem Ziel, Lärm und Schadstoffimmissionen zu minimieren. In Sachen Verkehrsberuhigung und -lenkung ist deshalb ein neuer Anlauf dringend geboten.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195, 1210 und 1222
3	Kosten	1557	184	Private und juristische Personen	5. Finanzierung: Im Zeichen der Corona-Krise und deren Folgen kommen schwere Zeiten auf die öffentlichen Haushalte zu, es drohen Milliardendefizite mit der Gefahr wachsender öffentlicher Verschuldung. Angesichts dieser Perspektive wäre es nicht zu verantworten, die Planungen für die Ortsumgehungen weiter zu verfolgen, zumal die Kosten von z. Zt. geschätzten 40 Mio. € die Finanzkraft von Stadt und Landkreis bei weitem übersteigen. Im Haushalt der Stadt sind 1,0 Mio. € Planungskosten allein für 2020 eingestellt! Sollten die Planungen fortgesetzt werden, sind weitere Kosten programmiert - Ausgang ungewiss!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Zwar sind Kostensteigerungen in einem gewissen Umfang einberechnet, die tatsächlichen Baukosten können jedoch abweichen. Genauere Kostenwerte werden in den folgenden Planungsschritten erhoben. S. auch die Abwägung zur Einwand_ID 1368

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
3	Kosten	1558	184	Private und juristische Personen	Erschwerend kommt hinzu, dass in der o. g. Summe die nicht erfassbaren Kosten der irreversiblen Umweltzerstörung (insbes. im FFH-Gebiet 212 südlich von Luhdorf) nicht enthalten sind. Angesichts dieses Szenariums ist zu fragen, ob es politisch überhaupt zu verantworten ist, die Kosten des Straßenbaues und der Umweltzerstörung billigend in Kauf zu nehmen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1244 und 1493
3	Kosten	1559	184	Private und juristische Personen	Hinzuweisen ist ferner auf den Prognosecharakter der genannten 40 Mio. € Schätzkosten für Planung und Bau der Ortsumgehungen (vor 5 Jahren rechnete man noch mit voraussichtlich 30 Mio. €!). Es ist unschwer vorauszusagen, dass die Summe von 40 Mio. € mit Sicherheit signifikant überschritten werden wird. Fazit: Auch aus finanzieller Sicht ist der Bau der OU abzulehnen!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1557
7	Verkehr	1560	185	Private und juristische Personen	Als Anwohner des Vierhöfener Weg und schon mehr als 39 Jahren wohnhaft an diesem Standort, bin ich grundsätzlich für eine geplante Ortsumfahrung. Da der zunehmende Verkehr auf unseren zu kleinen Ortsdurchfahrt auf Dauer nicht zu ertragen ist.	Dem Einwand wird gefolgt	
2	Straßenplanung	1561	185	Private und juristische Personen	Als selbständiger Malermeister mit einem Unternehmen am oben genannten Standort benötigen wir schnelle Lieferketten und das setzt ein gut ausgebautes Straßennetz voraus!	Dem Einwand wird gefolgt	
4.1	Schutzgüter	1562	185	Private und juristische Personen	Aber die jetzt bevorzugte Variante V1-L kann ich auf keinen Fall unterstützen. Da der Naherholungsraum direkt hinter und um das E-Werk erheblich beeinträchtigt wird. Gerade bei sommerlichen Temperaturen zieht es jedes Jahr mehr Menschen an die Luhe, zum abendlichen Baden. Bei der jetzt bevorzugten Streckenvariante wäre der Lärm und die angehobene Streckenführung mit seinen 3 Brücken unvorstellbar.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zu den Einwand_IDs 1081 und 1209

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	1563	185	Private und juristische Personen	Neben der Trasse V1-L muss auch die Trasse V2.1L als Alternativtrasse untersucht werden, da beide in den ROV-Unterlagen als gleichwertig bewertet werden. Da dieser Streckenabschnitt einen deutlich höheren Abstand zum Ortskern aufweist und teilweise durch Wälder führt wird optisch weniger sichtbar und auch akustisch deutlich ruhiger ausfallen. Die Streckenführung V2.1-L ist auf jeden Fall wesentlich vertretbarer als die jetzt geplante Variante.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1457-1459 und 2134
0	Allgemein	1564	186	Private und juristische Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Mängelrüge zur öffentlichen Auslegung: Wegen der „Corona-Pandemie“ hatten Bürger und Bürgerinnen ohne digitale Möglichkeiten nur eingeschränkt oder gar nicht die Möglichkeit, die Antragsunterlagen in den Verwaltungen der Stadt Winsen, der Samtgemeinde Salzhausen sowie der Gemeinde Wulfsen öffentlich einzusehen. Daher ist es unumgänglich, dass die öffentliche Auslegung und die Bürgerbeteiligung verlängert werden. 	Dem Einwand wird gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1047
4.1.8	Natura 2000	1565	186	Private und juristische Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Erhebliche Verschlechterung des FFH-Gebiets: Im Bereich Luhdorf und Bahlburg kreuzt die geplante Ortsumfahrung ein nach EU-Recht anerkanntes Schutzgebiet. Der geplante Straßenbau wird eine Gefährdung schutzwürdiger und seltener Tier- und Pflanzenwelt auslösen. 	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1244
4.1.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	1566	186	Private und juristische Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Erhebliche Verschlechterung des Lebensraums schutzwürdiger Tierarten in Pattensen: Die Teilstrecke Pattensen durchkreuzt mit einer geplanten Schnellstraße den Lebensraum von seltenen Tierarten wie des Rotmilans und weiteren, gefährdeten Tierarten. 	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1396 und 1908

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1567	186	Private und juristische Personen	<ul style="list-style-type: none"> Die Zahlen zur Verkehrsbelastungen sind veraltet: Die aufgeführten zukünftigen Verkehrsbelastungen basieren auf den Erhebungsjahren 2010 und älter. Gleichzeitig beleuchten sie lediglich einen Zeitraum bis 2025. Aber: die bislang prognostizierten Verkehrszahlen sind allesamt rückläufig. 	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1075
7	Verkehr	1568	186	Private und juristische Personen	Eine aktuellere Untersuchung über die tatsächliche Notwendigkeit einer Ortsumgehung ist dringend notwendig, auch weil sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen verändert haben und im Sinne einer zu erwartenden weiteren Deglobalisierung weiter verändern werden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die momentane Belastung der Ortsdurchfahrten von Luhdorf und Pattensen, auch von Scharmbeck und Roydorf, stellt ein berechtigtes Planungerfordernis der Vorhabenträger dar. Die Planungsziele beziehen sich dabei auf die gesamten Ortschaften von Luhdorf und Pattensen. Die Lebensqualität in den betroffenen Ortschaften soll insgesamt betrachtet verbessert werden. Zudem soll die innerörtliche Verkehrssicherheit für Fußgänger und Anlieger erhöht werden. Weitere Planungsziele sind die Verbesserung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit sowie die Sicherung der Erreichbarkeit lokaler Infrastruktur wie etwa Schulen und Sportanlagen. So sollen die Ortsumfahrungen zum Wohle der Allgemeinheit beitragen.
1	Lage/Verlauf	1569	186	Private und juristische Personen	<ul style="list-style-type: none"> Unzureichender Abstand zu künftiger Wohnbebauung: In Luhdorf verläuft die geplante Trasse zu nahe am neuen Baugebiet. In Pattensen berührt die geplante Trasse das im Flächennutzungsplan ausgewiesene zukünftige Baugebiet Pinnbarg unmittelbar, optisch sowie lärm - und abgastechnisch. Dies ist widersprüchlich und steht im Gegensatz zur eigentlich geplanten, verkehrstechnischen Entlastung der genannten Gebiete. 	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1321 und 1405

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1570	186	Private und juristische Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Eine überwiegende Mehrheit der Bevölkerung lehnt die Ortsumfahrung ab: Das zeigten die vorgezogenen Bürgerbeteiligungen am 02.06.2015 in Luhdorf, am 03.06.2015 in Pattensen, am 06.05.2015 in Winsen und am 16.06.15 in Wulfsen. Auch bei der Bürgerbefragung in Pattensen sprach sich keine deutliche Mehrheit für eine Ortsumfahrung aus, Kreis- und Stadtverwaltung liegen Unterschriftenlisten vor, in denen über 1.000 Bewohner unserer Dörfer sich für eine Verkehrsberuhigung durch eine Schilderregelung und gegen den Bau der Ortsumfahrung aussprechen. Diese Forderungen sollte die Politik beachten und umsetzen. 	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zu den Einwand_IDs 1412, 1243 und 1284
3	Kosten	1571	186	Private und juristische Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Die eingeplanten 40.000.000 € sollten besser in geschwindigkeitsreduzierende und verkehrslenkende Maßnahmen über die vorhandenen BAB-Struktur eingesetzt werden. Der Überschuss von mehreren Dutzend Millionen Euro sollte naturregenerierenden Maßnahmen oder sozialen Projekten zu Gute kommen, die allen nutzen. 	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1368
2	Straßenplanu ng	1572	187	Private und juristische Personen	Um den Durchgangsverkehr, der im Laufe der kommenden Jahre sicherlich noch zunehmen wird, aus den Ortschaften Luhdorf und Pattensen herauszuhalten, befürworte ich ausdrücklich den Bau einer Umgehungsstraße zum Vorteil aller Bürger, um die Lebensqualität und die Sicherheit im Straßenverkehr, ganz besonders für die Kinder und älteren Einwohner, wiederherzustellen und dann auch zu erhalten.	Dem Einwand wird gefolgt	
4.1.5.2	Lärm/Schall	1573	187	Private und juristische Personen	Die Umgehungsstraße wird Nachteile für wenige zukünftige Anrainer bringen. Sie müssen Straßenlärm ertragen und der Blick in die Natur wird ihnen ggf. durch eine Lärmschutzwand verwehrt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1081 und 1188

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1574	187	Private und juristische Personen	Um die Akzeptanz für den Straßenbau dieser besonders betroffenen Bürger zu erhöhen, sollten sowohl in Luhdorf, in Pattensen (Süderfeld) als auch Wulfsen (Am Langenberg) die Nachteile so gering wie möglich gehalten werden. Die für die Schutzmaßnahmen zuständige Behörde sollte nicht darauf bestehen, dass nur die Mindeststandards lt. Gesetzesvorgaben verbaut werden. Bei der Entscheidung welche Maßnahmen sinnvoll sind, sollte bedacht werden, dass jedes Jahr der Verzögerung des Straßenbaus, z.B. durch Gerichtsverfahren, dem Staat und damit uns Bürgern zusätzliche hohe Kosten entstehen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1331, 1578, 1615 und 1899
1	Lage/Verlauf	1575	187	Private und juristische Personen	Der Verlauf der Umgehungsstraße zwischen Pattensen (Süderfeld) und Wulfsen (Am Langenberg) sollte möglichst weit entfernt von den vorhandenen Häusern verlaufen. Dabei könnte der in Richtung Pattensen liegende Waldabschnitt vom Langenberg, der keine Hügelgräber enthält, für die Straße genutzt werden. Der Abstand nach Wulfsen wäre noch groß genug und der Abstand für das Süderfeld verträglicher.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Das Heiderelikt zwischen Pattensen und Wulfsen wurde nicht nur wegen der vorhandenen Bodendenkmale sowie der hohe Bedeutung für die Erholung als hoher Raumwiderstand eingestuft, sondern auch, da es eine hohe Bedeutung als wertvoller Lebensraum für die Flora und Fauna hat. Besonders für mehrere stark gefährdete Heuschreckenarten ist dieser Bereich von hoher Bedeutung. Neben den vorhandenen Hügelgräbern könnten zudem noch weitere, bisher unentdeckte Bodendenkmale im Bereich des Heiderelikts vorhanden sein, s. Abwägung zur Einwand_ID 1197. Der Abstand zu den beiden Straßen wäre zwar größer, jedoch müssten dafür die genannten wertvollen Bereiche weiter zerschnitten werden. Dies soll aus genannten Gründen vermieden werden. S. Abwägung zur Einwand_ID 1578
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1576	187	Private und juristische Personen	Die Nachteile, die die Anwohner ein Leben lang hinnehmen müssen, ist m. E. höher einzustufen als die Argumente, der Langenberg wäre historisch relevant und ein Naherholungsgebiet. In dem kleinen Wald gehen hauptsächlich Personen aus der direkten Umgebung spazieren. Als Naherholungsgebiet für die umliegenden Ortschaften einschl. Winsen wird dieses Waldgebiet bestimmt nicht genutzt.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1575

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	1577	187	Private und juristische Personen	Die Bewohner aus Wulfsen, Garstedt und weiteren Ortschaften aus dem Süden werden bestimmt die neue Umfahrung nutzen und sich nicht durch Pattensen quälen und an der unübersichtlichen Straßenkreuzung Im Grimm/Pattensener Hauptstr./Bahlburger Str. im Stau stehen. Daher sollte auch die Gemeinde Wulfsen bzw. Salzhausen einer Trassenführung über einen kleinen Abschnitt ihres Gebietes zustimmen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Eine politische Entscheidung über die weiteren Planungsschritte steht noch aus.
1	Lage/Verlauf	1578	187	Private und juristische Personen	Obwohl ich persönlich nicht direkt von der Umgehungsstraße betroffen bin, bitte ich den Verlauf der Umfahrungstrasse zwischen Pattensen (Süderfeld) und Wulfsen (Am Langenberg) noch einmal unter folgenden Gesichtspunkten zu überdenken: -Die Straßenführung erfolgt zu dicht an den Häusern Nr. x, y und z der Straße Süderfeld vorbei und sollte daher näher an Wulfsen herangeführt werden.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Für die Straße Süderfeld in Pattensen wird der Immissionsort 10 (Pattensen 4) dargestellt. Sowohl für die Tages- als auch die Nachtwerte sind für diesen Bereich keine Grenzwertüberschreitungen für die Teilvarianten OU Pattensen zu erwarten. Es wird lediglich am Immissionsort 11 (Pattensen 5) im Bereich Aueweg der nächtliche Beurteilungspegel um bis zu 2 dB erhöht, sollte nur die OU Pattensen realisiert werden. In diesem Falle wird eine Anspruchsberechtigung auf Schallschutzmaßnahmen prognostiziert, da der Beurteilungspegel von > 60 dB nachts berechnet wird. Dafür wären dann voraussichtlich passive Schallschutzmaßnahmen am betroffenen Gebäude vorzusehen. (s. Immissionstechnische Untersuchung, S. 15 ff.). S. auch Abwägungen zu den Einwand_IDs 1190 und 1575
4.1.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	1579	187	Private und juristische Personen	-Dabei würde ein kleiner Waldabschnitt vom Langenberg, in dem kein historisch relevante Stellen vorkommen, der neuen Straße geopfert und könnte auf entsprechende Ausgleichsflächen, z.B. zwischen den Häusern und der Straße, wieder aufgeforstet werden.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1575
2	Straßenplanung	1580	187	Private und juristische Personen	-Es sollte neben den Schallschutzwänden in der Nähe der anliegenden Häuser auch die Verlegung eines sogenannten "Flüsterasphalts" vorgesehen werden.	Dem Einwand wird gefolgt	Im Bereich L 234/Aueweg werden Schallschutzmaßnahmen prognostiziert. Der Hinweis wird dem Vorhabenträger für die weiteren Planungsschritte vorgelegt.

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1581	187	Private und juristische Personen	Da, wie ich glaube, dass mit der Fertigstellung der Umfahrung erst in ca. 20 Jahren zu rechnen ist, wären möglichst bald verkehrsberuhigende Maßnahmen wünschenswert, z.B. dauerhaft Tempolimit 30 km/h auf der Hauptstraße in Pattensen zwischen Dorfstraße und Kreuzung Im Grimm/Bahlburger Straße. In diesem Abschnitt befinden sich Geschäfte, Restaurants, Cafés, Veranstaltungen auf dem Dorfplatz, wie Wochenmarkt, Weihnachtsmarkt, Herbstmarkt und die Zuwege zu den Kindergärten, Kirche und Arzt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1195
1	Lage/Verlauf	1582	190	Private und juristische Personen	Als Bewohnerin des OT Luhdorf in direkter Nachbarschaft zur Radbrucher Str. und damit zum Zentrum des massiv anwachsenden Verkehrsaufkommens befürworte ich den Vorschlag der südlichen Umfahrung. In der Hoffnung auf Umsetzung dieser Lösung verbleibe ich.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	
4	Naturschutz	1583	193	Private und juristische Personen	Leider verstehe ich nicht, wer so ein Projekt „Umgehungsautobahn“ entworfen hat! Im Gegenteil. Es entspricht nicht seinen Erwartungen! 1. Die Landschaft und die schöne Natur werden durch den Bau zunichte gemacht!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1209 und 1244
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen	1584	193	Private und juristische Personen	2. Friedhofsruhe zerstört!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1408
4.1.5.2	Lärm/Schall	1585	193	Private und juristische Personen	3. Die Abgase und der Lärm werden auf die Bürger ausgestrahlt.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1188
3	Kosten	1586	193	Private und juristische Personen	4. Dann die erheblichen Kosten, diese bleiben bei dem Steuerzahler hängen! Ich bitte den Landkreis Harburg, setzen Sie alles daran, diese Umgehungsautobahn darf nie gebaut werden! Danke!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1475, 1557 und 1568

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.8	Natura 2000	1587	195	Private und juristische Personen	Gegen das Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrung Pattensen-Luhdorf, das am 05.03.2020 eröffnet wurde, mache ich folgende Bedenken innerhalb der Äußerungsfrist geltend: Der in Luhdorf geplante Abschnitt der Ortsumgehung geht unter Berücksichtigung aller Varianten durch das FFH Gebiet "Gewässersystem der Luhe und unteren Neetze". Das widerspricht in meinen Augen der grundsätzlichen Idee eines solchen Schutzgebietes, nämlich den Lebensraum der dort ansässigen Tier- und Pflanzenwelt zu schützen. Die Ortsumgehung würde dem massiv entgegenwirken, den Lebensraum einschränken oder gar zerstören. Das steht meiner Ansicht, dem Anspruch des Landkreises Harburg, dieses Gebiet zu schützen und diametral gegenüber.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1244
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1588	195	Private und juristische Personen	Dieses betreffende Gebiet wird gerne von den Bürgern als Naherholungsgebiet genutzt. Naherholungsgebiete in Winsen und Umgebung werden immer rarer. Dieses wäre dann durch eine Ortsumgehung, dem damit einhergehenden Lärm und steigenden Emissionen als solches dann auch für die Bürger nicht mehr attraktiv.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1209
7	Verkehr	1589	195	Private und juristische Personen	Ferner befürchte ich, dass durch das Vorhandensein einer Ortsumgehung mehr Verkehr angezogen wird, als jetzt schon vorhanden. Die Vermutung liegt nahe, dass die Ortsumgehung in höherem Maße als Eckverbindung zwischen A 7, der A 39 und letztlich zur B 404 genutzt werden würde.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1210 und 1222
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1590	195	Private und juristische Personen	Damit geht einher, dass durch das verstärkte Verkehrsaufkommen mit einer massiv verstärkten Lärm- und Emissionsbelastung in den existierenden Wohngebieten und auch in den geplanten Wohngebieten zu rechnen ist. Das führt zu einem erheblichen Verlust der Lebensqualität.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1210 und 1317

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1591	195	Private und juristische Personen	In der Bekanntmachung zur Durchführung des Raumordnungsverfahrens ist bei den Gründen zur Durchführung der Straßenbaumaßnahme - sehr allgemein gehalten - genannt, dass die verkehrliche Belastung in den Ortschaften Luhdorf und Pattensen reduziert werden solle. Für die Winsener Landstraße in Luhdorf und die Blumenstraße in Pattensen, die in den Orten am stärksten belastet sind, erschließt sich dieser Effekt mir überhaupt nicht. Können Sie mich hier bitte aufklären, wie das in der Praxis aussehen soll.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1410
2	Straßenplanung	1592	195	Private und juristische Personen	Hinsichtlich des Punktes, dass eine leistungsfähige Verkehrsanbindung gesichert und entwickelt werden soll, erbitte ich eine detaillierte Darstellung, insbesondere wofür noch mehr Leistungsfähigkeit benötigt wird und wer als Empfänger oder Adressat dieser Leistung profitieren soll. Die A 39 ist doch als leistungsfähige Verkehrsanbindung vorhanden und auch ohne großen Aufwand von der A 1 und A 7 zu erreichen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Durch die Ortsumgehungen soll die verkehrliche Leistungsfähigkeit im Straßennetz um die Orte Luhdorf und Pattensen verbessert werden. Dies wird erforderlich aufgrund der prognostizierten erhöhten Verkehrsmengen. S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1075, 1210 und 1377
3	Kosten	1593	195	Private und juristische Personen	Dem Vorhandensein einer guten Verkehrsinfrastruktur, die nur angemessen organisiert werden müsste, steht eine Investition von geschätzten 40 Millionen Euro entgegen, deren Folgen im Zweifel keine entlastenden Effekte mit sich bringt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1475, 1557 und 1568
2	Straßenplanung	1594	195	Private und juristische Personen	Ein LKW Fahrverbot über 12t durch Pattensen und Luhdorf mit Verweis auf die Nutzung der Autobahnen und eine Verkehrsberuhigung mittels Tempo 30 in Luhdorf und Pattensen und ein attraktiver Ausbau des ÖPNV könnte hier immer noch das Mittel der Wahl sein, das weder Natur und Lebensqualität zerstört, noch unüberschaubare Großinvestitionen mit fraglichem Nutzen erfordert.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1035 und 1195

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.8	Natura 2000	1595	197	Private und juristische Personen	Gegen das Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrung Pattensen-Luhdorf, das am 05.03.2020 eröffnet wurde, mache ich folgende Bedenken innerhalb der Äußerungsfrist geltend: Der in Luhdorf geplante Abschnitt der Ortsumgehung geht unter Berücksichtigung aller Varianten durch das FFH Gebiet „Gewässersystem der Luhe und unteren Neetze“. Das steht meiner Vorstellung nach, der grundsätzlichen Idee eines solchen Schutzgebietes, nämlich den Lebensraum der dort ansässigen Tier- und Pflanzenwelt zu schützen, entgegen. Die Ortsumgehung würde den Lebensraum einschränken oder gar unwiderruflich zerstören. Das steht meiner Ansicht, zu der Idee des Landkreis Harburg dieses Gebiet besonders zu schützen, sehr stark im Widerspruch.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1244
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1596	197	Private und juristische Personen	Dieses betreffende Gebiet wird gerne von vielen Mitbürgern und mir als Naherholungsgebiet genutzt. Naherholungsgebiete in Winsen und Umgebung werden immer rarer. Dieses wäre dann durch eine Ortsumgehung, dem damit einhergehenden Lärm und steigenden Emissionen als solches dann auch für die Bürger nicht mehr attraktiv.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1209
7	Verkehr	1597	197	Private und juristische Personen	Ferner liegt die Vermutung nahe, dass die Ortsumgehung in höherem Maße als Verbindung des übergeordneten Verkehrs zwischen der A 7, der A 39 und letztlich der B 404 genutzt werden würde. Hier darf man damit rechnen, dass dadurch wesentlich mehr Verkehr angezogen wird.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die gewählten Vorzugsvarianten neigen gerade nicht zu einer möglichst "schnellen Eckverbindung". Zwar werden die Ortsdurchfahrten "eingespart", aber es wird auch die bestehende L 234 genutzt, die jeweils mit zwei Kreisverkehren angebunden werden wird. Die kombinierten Varianten 2-P oder 2.1-P und noch mehr die Varianten 3 bzw. 3.1 hätten diesen Charakter viel mehr gehabt. S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1210 und 1222
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1598	197	Private und juristische Personen	Damit geht einher, dass durch das verstärkte Verkehrsaufkommen mit einer massiv verstärkten Lärm- und Emissionsbelastung in den existierenden Wohngebieten und auch in den geplanten Wohngebieten zu rechnen ist. Das führt zu einem erheblichen Verlust der Lebensqualität.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1210 und 1317

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1599	197	Private und juristische Personen	Hinsichtlich des Punktes, dass eine leistungsfähige Verkehrsanbindung gesichert und entwickelt werden soll, möchte ich auf diesem Wege anfragen, für wen und welche Ziele noch mehr Leistungsfähigkeit benötigt wird und wer von dieser Leistung profitieren soll. Die A 39 ist als leistungsfähige Verkehrsanbindung für die Gewerbegebiete bereits vorhanden und auch ohne großen Aufwand von der A 1 und A 7 zu erreichen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Vor allem lokale Ziel- und Quellverkehre sind von der Maßnahme betroffen. S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1075, 1210 und 1592
3	Kosten	1600	197	Private und juristische Personen	Dem Vorhandensein einer guten Verkehrsinfrastruktur, die nur adäquat organisiert werden müsste, steht eine Investition von geschätzten 40 Millionen Euro entgegen, deren Folgen im Zweifel keine entlastende Effekte mit sich bringt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1475, 1557 und 1568
2	Straßenplanung	1601	197	Private und juristische Personen	Ein LKW Fahrverbot über 12 t durch Pattensen und Luhdorf mit Verweis auf die Nutzung der Autobahnen und eine Verkehrsberuhigung mittels Tempo 30 in Luhdorf und Pattensen könnte hier das passende Mittel der Wahl sein, das weder Natur und Lebensqualität zerstört, noch unüberschaubare Großinvestitionen mit fraglichem Nutzen erfordert.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1035 und 1195
4.1	Schutzgüter	1602	198	Private und juristische Personen	Folgende Gründe sprechen gegen eine Ortsumfahrung: Der erste Grund ist die unnötige Naturbelastung, da die geplante Ortsumfahrung ein von der EU anerkanntes Schutzgebiet, den Lebensraum von seltenen Fledermäusen und den Lebensraum des Rotmilans kreuzt. Neben der Belastung von Flora und Fauna wird auch zusätzlicher Verkehrslärm erzeugt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zu den Einwand_IDs 1244 und 1396

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1603	198	Private und juristische Personen	Ein weiterer Grund ist die mangelhafte und fehlerbehaftete Planung, denn die angenommenen Zahlen zur Verkehrsbelastung stammen aus dem Jahr 2010 und sind somit veraltet. Des Weiteren wurde bei der Planung nicht auf einen ausreichenden Abstand zwischen Ortsumfahrung und zukünftigem Baugebiet Pinnberg in Pattensen geachtet.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1075 und 1405
5.3.1	Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Fischerei	1604	198	Private und juristische Personen	In der Planung wurde auch nicht beachtet, dass laut Bauernverband und des Niedersächsischen Landvolkverbandes bäuerliche Betriebe in ihrer Existenz gefährdet werden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1092, 1097 und 1098
7	Verkehr	1605	198	Private und juristische Personen	Neben den Mängeln an der Planung können die Planungsziele der Ortsumfahrung auch nicht erreicht werden. Ziel der Ortsumfahrung sollte die Reduzierung der Verkehrsbelastung sein, aber anstatt die Verkehrsbelastung zu reduzieren, wird sie nur auf andere Wohngebiete verschoben und es ist sogar noch mehr Verkehr zu erwarten, da die Straße als Eckverbindung zwischen der A 7 und der A 39 ausgelegt ist. Schon die Planungsunterlagen zeigen auf, dass einige relevante Straßen z.B. die Blumenstraße nur sehr wenig entlastet werden würden und dass somit die Ortsumfahrung nicht vollständig erfüllt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1210, 1222 und 1410
3	Kosten	1606	198	Private und juristische Personen	Die geplante Ortsumfahrung ist nicht nur unnötig, sondern auch noch finanziell nicht tragbar. Denn mit geplanten 40.000.000 € würde das Bauvorhaben den Landkreis finanziell überfordern. Wenn man für dieses Bauprojekt die Kennzahl der Wirtschaftlichkeit nutzen würde, so würde sie sehr schlecht ausfallen, denn der Aufwand ist überdimensional hoch im Gegensatz zum recht geringen Ertrag.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1368

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1607	198	Private und juristische Personen	Dieses Bauprojekt ist keine perfekte Lösung für die Reduzierung der Verkehrsbelastung, unter anderem auch dadurch, dass die am meisten vom Verkehr belasteten Straßen, laut Planungsunterlagen, nur sehr wenig bis fast gar nicht entlastet werden würden. Plump gesagt wäre dieses Projekt eine Steuerverschwendung und damit ein Fall für "Mario Bart deckt auf" oder "Extra 3".	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1410
2	Straßenplanung	1608	198	Private und juristische Personen	Der Bau einer Ortsumfahrung wäre finanziell, der Natur und den Bürgern gegenüber unverantwortlich. Statt einer Ortsumfahrung schlage ich deshalb eine entsprechende Beschilderung vor, wie sie von den Bürgern und Bewohnern gefordert wird. Noch ist es nicht zu spät! Nebenbei, dieses Geld könnte für bessere Zwecke genutzt werden.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195, 1284 und 1368
0	Allgemein	1609	199	Private und juristische Personen	Zunächst möchte ich darauf hinweisen, dass die Einsichtnahme in die öffentliche Auslegung innerhalb der Auslegungsfrist vom 05. März bis 06. April 2020 aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie nicht bzw. nur eingeschränkt erfolgen konnte, da die Verwaltungen der Stadt Winsen, der Samtgemeinde Salzhausen sowie der Gemeinde Wulfsen fast den gesamten Zeitraum geschlossen waren. Somit war eine Einsichtnahme für Personen wie mich, die über keinen Internetzugang oder die technischen Möglichkeiten verfügen, nicht möglich. Mir ist diese Stellungnahme nur möglich, da ich durch Verwandte entsprechend informiert wurde. Ich halte deshalb eine Verlängerung der Auslegung für notwendig, da gewährleistet werden muss, dass die gesetzlich vorgeschriebene Monatsfrist eingehalten wird und innerhalb dieser auch der Zugang zu den Unterlagen in analoger Form möglich sein sollte.	Dem Einwand wird gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1047

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1610	199	Private und juristische Personen	Zweifelhaft ist die Zuständigkeit des Landkreises Harburg und der Stadt Winsen. Bei der geplanten Straße handelt es sich um eine Straße mit überregionaler Bedeutung, da diese zwei Autobahnen miteinander verbindet. Die Nutzung der geplanten Straße würde überwiegend erfolgen, um die Wegstrecke, die über das Autobahnkreuz Maschen anfällt, zu verkürzen. Der Bau einer Straße mit überregionaler Bedeutung fällt in den Zuständigkeitsbereich des Landes Niedersachsen oder der Bundesrepublik Deutschland. Zumal durch die geplante Straße eine Landesstraße teilweise "ersetzt" werden soll.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1247
5.4.1	Schienen- und Straßenverkehr	1611	199	Private und juristische Personen	Die Planung einer Straße mit überregionaler Bedeutung widerspricht zudem dem RROP 2025, welcher im Planungsbereich eine Straße von regionaler Bedeutung vorsieht.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1399
4.1	Schutzgüter	1612	199	Private und juristische Personen	Die geplante Straße würde sich durch eine Vielzahl von Emissionen (u.a. Lärm und Abgase) negativ auf die angrenzenden Bereiche auswirken. Zu den genannten Bereichen gehört neben den Wohngebieten auch das besonders geschützte Biotop am Langenberg, welches an die geplante Trasse angrenzt. Außerdem kreuzt die geplante Ortsumfahrung im Bereich Luhdorf und Bahlburg ein nach EU-Recht anerkanntes Schutzgebiet. Von den Auswirkungen sind sowohl die Bewohner der naheliegenden Gebiete, welche in ihrer Gesundheit sowie Lebensqualität negativ beeinflusst werden, als auch seltene Tierarten (Fledermaus und Rotmilan), deren Lebensraum genommen wird, betroffen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1244, 1396 und 1575

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1613	199	Private und juristische Personen	Zudem wird das Eigentum der betroffenen Anwohner entwertet, da sich eine Straße der geplanten Größenordnung negativ auf die Grundstückswerte auswirken wird. Dies folgt vor allem daraus, dass sich die Wohnqualität verschlechtern wird.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1174
4.1.3	Boden und Fläche	1614	199	Private und juristische Personen	Besonders stark betroffen sind hiervon auch die ansässigen Landwirte, die einen enormen Anteil ihrer Ackerflächen verlieren würden. Der Bauernverband und der Niedersächsische Landvolkverband warnen vor zusätzlichem „Landfraß“ und sehen die Existenzen landwirtschaftlicher Betriebe gefährdet.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1092, 1097, 1098 und 1389
7	Verkehr	1615	199	Private und juristische Personen	Bei der gesamten Planung, die die Reduzierung der Verkehrsbelastung als Ziel haben soll, wurde nicht ausreichend berücksichtigt, dass durch die geplanten Trassenverläufe die Verkehrsbelastung nur auf andere Wohngebiete verschoben wird und zusätzlicher Verkehr für diese Orte entsteht. Dies betrifft vor allem den Ort Wulfsen, der nur die negativen Auswirkungen der geplanten Straße zu spüren bekäme und keinerlei Vorteile daraus ziehen kann.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Für Wulfsen wurden zwei Immissionsorte festgelegt: Wulfsen 1 (Wulfener Mühlenweg) und Wulfsen 2 (Am Lagenberg). In den Tabellen 4 und 5 der Immissionstechnischen Untersuchung sind die Werte mit 0,0 dargestellt, da sie nicht mit einer Grenzwertüberschreitung bei der Lärmbetrachtung einhergehen. Die Grenzwerte in Wulfsen und den anderen Orten werden eingehalten. Die Lärmbelastung wird durch die Ortsumgehungen auf die Orte verteilt, wodurch alle Orte unter den gesundheitsgefährdenden Lärmwerten liegen und keine gesundheitlichen Beeinträchtigungen mehr vorliegen. S. Abwägung zur Einwand_ID 1190
7	Verkehr	1616	199	Private und juristische Personen	Auch eine Entlastung innerhalb der Orte Pattensen und Luhdorf erscheint mehr als zweifelhaft, da die dort meist befahrenen Straßen (Blumenstraße in Pattensen und Luhdorfer Straße in Luhdorf) laut veröffentlichten Verkehrsuntersuchungen nur sehr gering entlastet würden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1410
3	Kosten	1617	199	Private und juristische Personen	Das geplante über 40.000.000 € teure Bauvorhaben stellt bereits für sich genommen eine große finanzielle Belastung für den Landkreis Harburg und die Stadt Winsen dar. In Anbetracht der wirtschaftlichen Auswirkungen der aktuellen Corona-Krise ist es unverantwortlich, diese Planung fortzusetzen bzw. umzusetzen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1368

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1618	199	Private und juristische Personen	Die Planung der Ortsumfahrung widerspricht dem Willen der überwiegenden Mehrheit der Bevölkerung der betroffenen Ortschaften. Bereits die vorgezogenen Bürgerbeteiligungen im Jahr 2015 zeigten, dass der überwiegende Teil der betroffenen Bevölkerung die geplante Ortsumfahrung ablehnt. Dies ergibt sich aus den Aufzeichnungen der sog. Bürgerwerkstatt. Zudem liegen den Verwaltungen des Kreises und der Stadt Unterschriftenlisten vor, in denen über 1.189 Bewohner unserer Dörfer sich für eine Verkehrsberuhigung durch eine Schilderregelung und gegen den Bau einer Ortsumfahrung aussprechen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zu den Einwand_IDs 1243 und 1412
2	Straßenplanu ng	1619	199	Private und juristische Personen	Sinnvoller zur Entlastung der Ortsdurchfahrten Pattensen und Luhdorf wären verkehrslenkende und geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen. Anderweitige Belastungen sowie Eingriffe in Natur und Landschaft könnten so vermieden und erhebliche Finanzmittel eingespart werden. All die o.g. Punkte wurden bei der Planung nicht ausreichend berücksichtigt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1035, 1195, 1244 und 1259

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.8	Natura 2000	1620	201	Private und juristische Personen	Die geplante Ortsumfahrung soll durch ein FFH-Gebiet führen, welches zu dem Natura 2000 gehört (zusammenhängendem Netz von Schutzgebieten innerhalb der europäischen Union). In diesem Gebiet leben Arten die bereits vom Aussterben bedroht sind bzw. deren Arten gefährdet sind. Einige dieser Tiere werden in den Anhängen 11 und IV der Richtlinie 92/43 EWG gelistet und sind somit streng schützenswert wie z. B die in dem Gebiet vorkommenden Fledermäuse sowie der Biber und der Fischotter. Deren Lebensraum und Jagdreviere werden durch den Bau der Ortsumgehung massiv gestört und zerstört. Der Erhalt dieser Arten soll durch die o.g. Richtlinie der EU, welche in der nationalen Gesetzgebung der Bundesrepublik Deutschland implementiert ist, gewährleistet und geschützt werden. Ich befürchte das der Lebensraum unwiederbringlich zerstört wird und die Wiederansiedlung teilweise stark bedrohter Arten gefährdet bzw. schier unmöglich gemacht wird.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1244 und 1663
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1621	201	Private und juristische Personen	Luhdorf ist ein beliebtes Naherholungsgebiet wo auch viele Winsener Bürger hinkommen um Ruhe und Erholung in ausgedehnten Spaziergängen an der Luhe zu finden, zu joggen oder zu baden. Dieses Naherholungsgebiet wird zerstört.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1189 und 1209
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1622	201	Private und juristische Personen	Die Lebensqualität in Luhdorf wird massiv sinken, durch die erhöhte Lärmbelastung (Rollgeräusche, Dehnungsfugen an Brücken) und durch die stärker werdenden Abgasemissionen, da diese Ortsumgehung weit mehr überregionalen Verkehr anziehen wird.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188 und 1210

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1623	201	Private und juristische Personen	Ebenso wird durch die eng am Friedhof vorbei führende Trasse die Totenruhe empfindlich gestört, sowie auch die Trauer der Trauergemeinde bei Beerdigungen durch vorbeirauschenden Verkehr.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1408
7	Verkehr	1624	201	Private und juristische Personen	Luhdorf wird endgültig durch einen Straßenring eingekesselt (A 39, Osttangente und die stark befahrene Winsener Landstraße). Der Verkehr an der Winsener Landstraße wird durch diese Ortsumgehung nicht gemindert und bleibt eine hoch frequentierte Straße über die auch Kinder den Weg zur Grundschule finden müssen ohne eine weitere Querungshilfe in Form von Lichtzeichenanlagen und erheblicher Verkehrsberuhigung durch z.B. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h Innerorts.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195, 1229, 1284 und 1410
7	Verkehr	1625	201	Private und juristische Personen	Ich befürchte durch diese Ortsumgehung die Ansiedlung weiterer Gewerbegebiete in den wenigen, dann noch verbleibenden Grünflächen um Luhdorf. Auch diese werden mehr LKW und PKW Verkehr anziehen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1206
7	Verkehr	1626	201	Private und juristische Personen	Ich bin der Meinung, dass in Zeiten vom Klimawandel die Verkehrsberuhigung in den Ortschaften im Vordergrund stehen sollte und nicht der Bau neuer Straßen, die noch mehr überregionalen Verkehr anziehen werden. Es wird eine Eckverbindung zwischen A 39 und A 7 geschaffen. Eine Autobahn ist bereits vorhanden. Der LKW Verkehr aus den Gewerbegebieten sollte auch über diese wieder abfließen, diese Möglichkeit besteht und sollte auch zwingend genutzt werden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1210 und 1222

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1627	204	Private und juristische Personen	Zerstörung Naherholungsgebiet: Mit dem Bau der geplanten Trasse V1-L geht den Winsener Bürgern ein wertvolles Naherholungsgebiet verloren. Meine Familie und ich nutzen dieses Naherholungsgebiet regelmäßig für ausgiebige Spaziergänge oder sportliche Aktivitäten und können das geplante Bauvorhaben, vor allem mit der Trassenvariante V1 -L, nicht unterstützen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1209
4.1	Schutzgüter	1628	204	Private und juristische Personen	Das Gebiet nahe Luhdorf ist ein besonders schützenswertes Gut, da es eine unter Naturschutzgesichtspunkten hochgradig wertvolle Tier- und Pflanzenwelt aufweist. Das wird bestätigt durch die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) für die Ortsumgehungen Pattensen-Luhdorf, die dieses Gebiet als Untersuchungsgegenstand hatte. Eine Zerschneidung und Zerstörung dieses Lebensraumes durch eine Schnellstraße bedeutet für Natur wie Anwohner eine nicht hinnehmbare Belastung durch Schall- und Schadstoffimmissionen. Ausgleichsmaßnahmen für diese Umweltzerstörung werden nach meiner Kenntnis im Planungsverfahren nicht benannt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1244, 1389, 1493 und 1908
2	Straßenplanu ng	1629	204	Private und juristische Personen	Ein Bau der Vorzugsvariante V1-L ist nicht nachvollziehbar. Für den Bau der geplanten Schnellstraße in direkter Nähe zur Wohnbebauung Luhdorf ist eine Überbrückung der Luhe und des Luhekanals notwendig. Dafür sind ein Brückenbauwerk mit einer Höhe von über 7 Metern und eine dazugehörige Rampe von 60 Metern Breite geplant.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1081 und 1908

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1630	204	Private und juristische Personen	Dies verursacht zum einen immense Kosten, zum anderen wird das Landschaftsbild zerstört und der Schall weit über den Ortsteil Luhdorf getragen. Die, durch den zunehmenden LKW, belasteten Luhdorfer würden durch diese Variante eine noch stärkere Belastung erfahren. Eine solche Schnellstraße öffnet dem Schwertastverkehr die Tür, die Autobahnen zu verlassen und wird in der Region den Schwerlastverkehr, und folglich Schadstoff- und Lärmbelastung, stark erhöhen. Zusätzlicher Schwertastverkehr wird an die Ortsteile herangeführt. Aus diesem Grund ist eine solches Bauvorhaben abzulehnen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1210 und 1908
5.1	Raum- und Siedlungsstruktur	1631	204	Private und juristische Personen	Weiter ist anzumerken, dass durch die Vorzugsvariante 1-L ein Straßenring um Luhdorf geschlossen wird. Eine weitere Entwicklung des Ortsteiles nach Süden wird dadurch unmöglich gemacht. Das wird auch für Winsens Stadtentwicklung nachteilig sein. Baugrundstücke in Winsen und Umgebung sind derzeit sehr begehrt und Mangelware (wachsende Einwohnerzahl!). Winsen verliert durch die Realisierung der Ortsumgehung eine mögliche Option für naturnahes Wohnen. Zum Punkt Ortsteilentwicklung ist zusätzlich anzumerken, dass die geplante Straße zu nah an dem geplanten neuen Baugebiet Kleiner Brümmelkamp vorbeigeführt wird. Der Mindestabstand wird hier nicht eingehalten (unter 300 m zur Wohnbebauung) und widerspricht so den gesetzlichen Vorschriften.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1321, 1554, 1640 und 1675
7	Verkehr	1632	204	Private und juristische Personen	Die für das Raumordnungsverfahren erhobenen Daten zur Verkehrsentwicklung stammen aus dem Erhebungsjahr 2010 und älter. Sie beleuchten lediglich einen Zeitraum bis zum Jahr 2025. Sie sind aus meiner Sicht veraltet und nicht mehr zu verwendbar für ein solches Bauvorhaben.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1075

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
3	Kosten	1633	204	Private und juristische Personen	Kosten von geschätzten 40 Mio. € für beide Ortsumgehungen überfordern die Finanzkraft von Stadt und Landkreis.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1368
2	Straßenplanung	1634	204	Private und juristische Personen	Die Anwohner der Ortschaften von Pattensen und Luhdorf müssen schnellstmöglich vom Schwerlastverkehr entlastet werden. Dieses ist meiner Ansicht kurzfristig jedoch nur über verkehrslenkende und geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen zu erreichen. Langfristig ist über den Ausbau bestehender Streckennetze (A 7/A 39) und Osttangente nachzudenken.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 sind zwar aktuell weder ein Ausbau der A 39 noch der A 7 im Bereich von Winsen vorgesehen, ausgeschlossen ist dies für die Zukunft jedoch nicht. Der Landkreis Harburg bzw. die Stadt Winsen sind im Falle der Autobahnen allerdings nicht die zuständigen Behörden bzw. Planungsträger und haben keine unmittelbare Planungskompetenz. Hierfür sind Bund bzw. das Land mit den entsprechenden Straßenbaubehörden zuständig. S. Abwägung zur Einwand_ID 1195
7	Verkehr	1635	205	Private und juristische Personen	Ziel Verkehrsentlastung wird nicht erreicht: Aus unserer Sicht ist es nicht hinzunehmen mit der Ortsumgehung dem LKW-Anlieferverkehr des Gewerbegebietes den Weg frei zu machen und die Autobahnen zu verlassen. Das Ziel einer Reduzierung der Verkehrsbelastung für die Winsener Ortschaften Pattensen und Luhdorf wird dadurch nicht erreicht. Im Gegenteil, es wird zusätzlicher Verkehr an die Ortschaften herangeführt und die Lärm- und Schadstoffbelastung für die Anwohner erhöht. Die optimalen Entlastungsmöglichkeiten und die neu entstehenden Verkehrsbelastungen wurden bei den Planungen nicht hinreichend untersucht, bzw. abgewogen. Schon aus diesem Grund ist der Bau der Ortsumgehung Luhdorf-Pattensen abzulehnen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1210, 1222 und 1402
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1636	205	Private und juristische Personen	Naherholungsgebiet geht verloren: Mit dem Bau der geplanten Trasse V1-L geht den Winsener Bürgern ein wertvolles Naherholungsgebiet verloren. Meine Familie und ich nutzen dieses Naherholungsgebiet regelmäßig für ausgiebige Spaziergänge oder sportliche Aktivitäten und können das geplante Bauvorhaben, vor allem mit der Trassenvariante V1-L, nicht unterstützen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1209

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1	Schutzgüter	1637	205	Private und juristische Personen	Das Gebiet nahe Luhdorf ist ein besonders schützenswertes Gut, da es eine unter Naturschutzgesichtspunkten hochgradig wertvolle Tier- und Pflanzenwelt aufweist. Das wird bestätigt durch die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) für die Ortsumgehungen Pattensen-Luhdorf, die dieses Gebiet als Untersuchungsgegenstand hatte. Eine Zerschneidung und Zerstörung dieses Lebensraumes durch eine Schnellstraße bedeutet für Natur wie Anwohner eine nicht hinnehmbare Belastung durch Schall- und Schadstoffimmissionen. Ausgleichsmaßnahmen für diese Umweltzerstörung werden nach meiner Kenntnis im Planungsverfahren nicht benannt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1244, 1389, 1493 und 1908
2	Straßenplanung	1638	205	Private und juristische Personen	Ein Bau der Vorzugsvariante V1-L ist nicht nachvollziehbar. Für den Bau der geplanten Schnellstraße in direkter Nähe zur Wohnbebauung Luhdorf ist eine Überbrückung der Luhe und des Luhekanals notwendig. Dafür sind ein Brückenbauwerk mit einer Höhe von über 7 Metern und eine dazugehörige Rampe von 60 Metern Breite geplant.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1081 und 1908
7	Verkehr	1639	205	Private und juristische Personen	Dies verursacht zum einen immense Kosten, zum anderen wird das Landschaftsbild zerstört und der Schall weit über den Ortsteil Luhdorf getragen. Die, durch den zunehmenden LKW, belasteten Luhdorfer würden durch diese Variante eine noch stärkere Belastung erfahren. Auch der Friedhof in Luhdorf ist direkt durch den Lärm des Schwerlastverkehrs betroffen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1171, 1188 und 1408

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5.1	Raum- und Siedlungsstruktur	1640	205	Private und juristische Personen	Weiter ist anzumerken, dass durch die Vorzugsvariante 1-L ein Straßenring um Luhdorf geschlossen wird. Eine weitere Entwicklung des Ortsteiles nach Süden wird dadurch unmöglich gemacht. Das wird auch für Winsens Stadtentwicklung nachteilig sein. Zum Punkt Ortsteilentwicklung ist zusätzlich anzumerken, dass die geplante Straße zu nah an dem geplanten neuem Baugebiet „Kleiner Brümmelkamp“ vorbeigeführt wird. Der Mindestabstand wird hier nicht eingehalten (unter 300 m zur Wohnbebauung) und widerspricht so den gesetzlichen Vorschriften.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Ortsumfahrungen führen meist bogenförmig um Ortschaften herum. Selten, und auch nicht in diesem Fall, werden Orte völlig umschlossen. Eine Ortsteilentwicklung von Luhdorf in Richtung Süden ist im Flächennutzungsplan der Stadt Winsen nicht vorgesehen. Diese wird zudem von zwei bereits vorhandenen Stromleitungen begrenzt. Desweiteren s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1321 und 1675
7	Verkehr	1641	205	Private und juristische Personen	Die für das Raumordnungsverfahren erhobenen Daten zur Verkehrsentwicklung stammen aus dem Erhebungsjahr 2010 und älter. Sie beleuchten lediglich einen Zeitraum bis zum Jahr 2025 (das Bauvorhaben ist bis dahin wohl kaum abgeschlossen und dann eigentlich schon veraltet). Sie sind aus meiner Sicht veraltet und nicht mehr zu verwendbar für ein solches Bauvorhaben.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1075
7	Verkehr	1642	205	Private und juristische Personen	Das Verkehrsproblem rund um Hamburg ist ein Größeres und sollte in größeren Dimensionen durchdacht werden (Entlastung der A 7, Horster Dreieck usw.). Eine Ortsumgehung Luhdorf/ Pattensen ist keine Lösung. Auch sollten in Winsen erstmal bestehende Verkehrskonzepte rund um das Gewerbegebiet an der Osttangente durchdacht werden, bevor noch mehr LKW-Verkehr über die Ortsumgehung geleitet wird. Es kommt in Stoßzeiten jetzt schon zu Behinderungen des Verkehrsflusses mit gefährlichen Rückstaus auf die A 39, weil beispielweise Abbiegespuren für den LKW-Verkehr nicht ausreichend geplant sind.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Dem Einwand wird insoweit gefolgt, dass eine großräumiger gedachte Entlastung, auch der Autobahnen, sinnvoll wäre. Der Landkreis Harburg bzw. die Stadt Winsen sind im Falle der Autobahnen jedoch nicht die zuständigen Behörden bzw. Planungsträger und haben keine unmittelbare Planungskompetenz. S. Abwägung zur Einwand_ID 2266
3	Kosten	1643	205	Private und juristische Personen	Die Kosten von geschätzten 40 Mio. € für beide Ortsumgehungen überfordern die Finanzkraft von Stadt und Landkreis.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1368

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1644	205	Private und juristische Personen	Anwohner der Ortschaften von Pattensen und Luhdorf müssen schnellstmöglich vom Schwerlastverkehr entlastet werden. Dieses ist meiner Ansicht kurzfristig jedoch nur über verkehrslenkende und geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen zu erreichen. Langfristig ist über den Ausbau bestehender Streckennetze (A 7/A 39) und Osttangente nachzudenken.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195 und 1634
2	Straßenplanung	1645	206	Private und juristische Personen	Endlich wurde das Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrung Luhdorf eingeleitet. Wir, als Anwohner der Radbrucher Straße sind der Meinung, dass diese Maßnahme längst überfällig ist. Wir halten die südliche Umfahrung für die einzig richtige Lösung.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	
7	Verkehr	1646	206	Private und juristische Personen	Durch den Ausbau und die Erweiterung des Gewerbegebietes Luhdorf hat der Verkehr durch unsere Straße extrem zugenommen und ist durch den LKW-Anteil unerträglich geworden. Der Höhepunkt ist erreicht. Die nächtlichen Fahrten insbesondere der LKWs durch unsere Straße lassen uns in der Nacht nicht mehr zu Ruhe kommen.	Dem Einwand wird gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1210
2	Straßenplanung	1647	206	Private und juristische Personen	Als Zwischenlösung bis zur Fertigstellung der Umfahrung würden wir ein Durchfahrtsverbot für LKW durch unser Dorf sehr begrüßen. Wir freuen uns endlich auf die Umsetzung.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1195

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.6	Landschaft	1648	207	Private und juristische Personen	Natureingriff: Durch den Straßenbau werden ca. 5 % der Fläche des Winsener Stadtgebietes unwiderruflich versiegelt und der Natur entzogen. Hierbei handelt es sich zudem um Stück wertvoller Landschaft und nicht „nur“ Ackerfläche, welche großflächig zerschnitten und immens durch die bauliche Höhe und den Natureingriff negativ verändert würde. Ein erhaltenswertes Naherholungsgebiet würde so sehr zerstört, dass es nach dem Bau der Straße den Namen Naherholungsgebiet nicht mehr verdienen würde. Machen Sie sich bitte die Mühe und gehen Sie einmal fußläufig von Luhdorf entlang der Luhe bis nach Bahlburg. Anschließend führen Sie sich das gigantische Bauprojekt vor Augen und projizieren es in die dortige Landschaft. Kann das der menschliche Wille der Bewohner Winsens sein?	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1171 und 1209
7	Verkehr	1649	207	Private und juristische Personen	Fehlende Verkehrsentlastung/Belastung für die Randlage: Einige Luhdorfer (ca. 60 Häuser) würden über den wohl etwas geringeren Verkehr in der Radbrucher Straße recht froh sein. Dabei handelt es sich aber nicht einmal um alle Bewohner der genannten Straße, denn tatsächlich sind in den letzten Jahren -trotz des massiven Verkehrs- doch noch einige Neubauten an der Radbrucher Straße hinzugekommen. Sämtliche Anwohner der im Süden Luhdorfs liegenden Straßen wären bei der Umsetzung der Umfahrung dann vom Verkehrslärm sowie der Optik des Bauwerkes und von der Landschaftszerteilung betroffen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1312 und 1410

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1650	207	Private und juristische Personen	Zudem ist zu befürchten, dass die Straße neues Gewerbe und Wohngebiete zu erschließen vermag, was dann neuen Verkehr anziehen würde. Bitte recherchieren Sie im Internet; nahezu jede Ortsumfahrung hat zu kaum Verkehrsentslastung innerorts, aber zu deutlich mehr Verkehr auf der neuen Straße und anderswo geführt!!!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1206, 1210 und 1402
7	Verkehr	1651	207	Private und juristische Personen	Für Pattensen ist die fehlende Verkehrsentslastung noch drastischer. Die von Winsen-Ost zur AS Thieshope fahrenden LKW würden dem Ort zwar entzogen, alle anderen LKW und PKW mit Fahrtziel BAB 39/AS Winsen-West würden aber nach wie vor durch Pattensen fahren. Für Pattensen gilt analog zu Luhdorf ähnliches: Der Pattensener Süden wird durch die Umfahrung von Lärm und Landschaftszerschneidung stark belastet, der Ortskern nur geringfügig entlastet.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1081 und 1410
3	Kosten	1652	207	Private und juristische Personen	Kostenfaktor: Ein derartiges Verkehrsprojekt mit einer -nach jetzigem Stand- Kostenprognose von 40.000.000 € kann weder durch die Stadt Winsen noch durch den Landkreis Harburg finanziert werden. Eine Kostenübernahme durch das Land Niedersachsen scheint somit zwingend notwendig, kann aber eigentlich nicht funktionieren, da die ursprüngliche Planung durch die Stadt Winsen dann später mithilfe des LK Harburg erfolgte. Kosten und Nutzen der Umfahrung stehen aus den bereits oben genannten Gründen in keinem Verhältnis zueinander.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zu den Einwand_IDs 1311 und 1368

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
3	Kosten	1653	207	Private und juristische Personen	Es steht außerdem zu befürchten, dass das Verkehrsprojekt im weiteren Verlauf noch wesentlich teurer wird, wie die Erfahrung aus vielen Großprojekten zeigt. Nun kommt auch voraussichtlich noch die nächste Finanzkrise durch das Corona Virus hinzu. Die zu stemmende Finanzlast wird sämtliche nicht wirklich notwendigen Verkehrsprojekte - hoffentlich- in weite Ferne rücken lassen. Dazu dürfte auch die Ortsumfahrung Luhdorf-Pattensen gehören.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1557
2	Straßenplanung	1654	207	Private und juristische Personen	Autobahneckverbindung: Offiziell wird es zwar nirgends gesagt, aber jeder, der sich mit der Problematik der Ortsumfahrung beschäftigt, wird früher oder später feststellen, dass die geplante Straße eine quasi Eckverbindung von der BAB 39 (AS Winsen-Ost) bis zur BAB 7 (AS Thieshope) bildet. Sie wäre somit geeignet, an ihrer Achse weitere Gewerbegebiete anzusiedeln, die zwar Arbeitsplätze und Steuerneinbringt, unsere dörfliche Struktur aber für immer zerstören würde. Eine Umsetzung des Projektes würde zu ähnlichen Strukturen führen, wie es in großen Teilen der Gemeinde Seevetal der Fall ist.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1206 und 1222
2	Straßenplanung	1655	207	Private und juristische Personen	Schilderlösung: Die von mir genannten Gründe sollten Sie bewegen, von der weiteren Planung der Ortsumfahrung abzurücken und stattdessen den politischen Willen einer Schilderlösung (Tempo 30 und LKW Durchfahrtsverbot) durchzusetzen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1195

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1656	207	Private und juristische Personen	Anmerkung: Einen Kreistagsbeschluss zum LKW Durchfahrtsverbot gibt es seit 2011, wurde aber bislang nicht umgesetzt. Tempo 30 innerorts, auch auf Landes- und Bundesstraßen, gibt es bereits in vielen Städten und Orten, vornehmlich aber in anderen Bundesländern, obwohl es sich bei der StVO um ein Bundesgesetz handelt. Somit sollte es auch in Winsen möglich sein, eine Tempo 30 Lösung durchzusetzen. Nach meinen Recherchen sind hierbei jedoch nur Niedersachsen und Hessen zurückhaltend. Wenn die überwiegende Mehrheit der 16 Bundesländer es hinbekommt, Tempo 30 innerorts anzuordnen, so ist davon auszugehen, dass dieses auch in Niedersachsen möglich ist. Zudem würde dieses unmittelbar zu einer Verkehrsberuhigung führen, eine Ortsumfahrung maximal in 10 Jahren, wenn sie denn überhaupt umgesetzt werden kann. Fazit: Bitte sehen sie insbesondere wegen der immensen Naturzerstörung und weiterhin wegen der äußerst geringen innerörtlichen Verkehrsbelastung von der Umsetzung der Ortsumfahrung ab.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1035 und 1195
7	Verkehr	1657	210	Private und juristische Personen	Zum vielfach und kontrovers diskutierten Raumordnungsverfahren „Ortsumfahrung Pattensen - Luhdorf“ möchte ich hiermit meine Bedenken zum Ausdruck bringen. Wir wohnen jetzt seit fast 10 Jahren in Glockenheide und erfahren die Verkehrssituation in Luhdorf und beim Gewerbegebiet sehr gut. Der Nutzen für die geplante Ortsumfahrung Luhdorf steht meiner Meinung nach in keinem Verhältnis zum Schaden und zum finanziellen Aufwand.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195 und 1311

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1658	210	Private und juristische Personen	Die LKWs sollten konsequent die Autobahn anstelle die Querung nach Thieshope zu nutzen. Weiter könnten die Ortsdurchfahrten Luhdorf und Pattensen für Schwerlastverkehr gesperrt oder eingeschränkt werden. Das alles würde wenig kosten und hätte einen großen Nutzen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1195
2	Straßenplanung	1659	210	Private und juristische Personen	Das aktuelle Verkehrsaufkommen rechtfertigt keinesfalls den Bau einer solchen Straße. Da diese Straße zwei Autobahnen verbindet und eine Abkürzung darstellt, wird es ein erhebliches Verkehrsaufkommen kommen. Die eigentliche Entlastung der Ortskerne wird dadurch zu einer enormen Verkehrsbelastung für diese Region. Die Fahrzeuge sollten auf der Autobahn bleiben, auch wenn das vom Süden der A 7 her kommend ein kleiner Umweg ist. Sicherlich gibt es heute Stoßzeiten mit hohen LKW-Aufkommen, aber ganz ehrlich, zumindest für Luhdorf sprechend hält sich das in Grenzen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1210 und 1222
4.1.6.1	Schutzgebiete	1660	210	Private und juristische Personen	Mit dem Bau der Ortsumgebung von Luhdorf wird ein wunderschönes Landschaftsschutzgebiet verschandelt und damit die Attraktivität von Luhdorf deutlich verschlechtert.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1209 und 1244
3	Kosten	1661	210	Private und juristische Personen	Auch die veranschlagten Kosten von 40 Mio. Euro stehen mit dem Nutzen in keinem Verhältnis.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1311 und 1368
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1662	210	Private und juristische Personen	Ich kann dieses Vorhaben nicht begrüßen und wir erwägen einen Umzug, sollte diese Ortsumgebung wirklich gebaut werden. Schade, denn Luhdorf und die Glockenheide ist bisher ein wundervoller Ort zum Wohnen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung zur Einwand_ID 1185

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	1663	217	Private und juristische Personen	Ich persönlich, xy, bin gegen die Ortsumfahrung. - Lebensraum schützenswürdiger Tierarten und Pflanzen in Pattensen- Luhdorf verschlechtert sich erheblich. Wie Fledermäuse, Flugschneise Rotmilan, Otter, Biber und mehr.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Zum Fischotter: Die Luhe- und Aubachniederung sind Teillebensräume des Fischotters, er kommt dort regelmäßig als Nahrungsgast vor. Demnach wird die gesamte Aubach-Luhe-Niederung als Wanderachse des Fischotters bewertet. Gewässerüberspannende Brückenbauwerke können mit Unterquerungsmöglichkeiten, sogenannten Bermen, versehen werden, um dem Fischotter die sichere Unterquerung der Brücken zu ermöglichen und zu vermeiden, dass er auf die Straße ausweicht und dort mit dem Straßenverkehr kollidiert. Das Eintreten von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 BNatschG kann für den Fischotter für die Teilvarianten Pattensen ausgeschlossen werden, da dort keine Wanderachsen vorkommen. Für die Teilvarianten Luhdorf können sie durch o.g. Maßnahmen vermieden werden. Zum Biber: Es ist korrekt, dass der Biber im Landkreis Harburg vorkommt. Es sind derzeit jedoch keine Vorkommen im Untersuchungsraum bekannt. Da die Luhe- und Aubachniederung im Untersuchungsraum potenzielle Lebensräume des Bibers darstellen, ist zukünftig ein potenzielles Vorkommen möglich. Das Eintreten von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 BNatschG kann wie auch beim Fischotter ausgeschlossen oder zumindest vermieden werden. Zu Fledermäusen und Rotmilan s. Abwägung zur Einwand_ID 1396
4.1.5.2	Lärm/Schall	1664	217	Private und juristische Personen	- unzureichender Abstand bestehender Wohnhäuser. Der Verkehrslärm wird nur verlagert.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1210 und 1312
4.1.3	Boden und Fläche	1665	217	Private und juristische Personen	- erhebliche Zerschneidung von Feldern, Wiesen und Straßen, Wirtschaftsweg - unnötiger Flächenverbrauch. Durch den Landfraß sind bäuerliche Betriebe gefährdet. Viele Landwirte haben sich gegen den Bau einer Ortsumfahrung ausgesprochen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1092, 1095, 1097 und 1367
3	Kosten	1666	217	Private und juristische Personen	- die Finanzmittel für die Ortsumfahrung könnte man anders einsetzen. Zum Beispiel Radwege und Straßen sanieren.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Im Rahmen dieses Verfahrens kann nicht geklärt werden, was mit kommunalen Mitteln geschieht, falls keine Umsetzung der Planung erfolgt. S. auch Abwägung zur Einwand_ID 1368

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1667	209	Private und juristische Personen	Ich habe mit meiner Familie im Jahr 2018 hier in Luhdorf ein Haus erworben, da für uns Luhdorf ein Ort mit hoher Lebensqualität ist. Vor allem das angrenzende Naherholungsgebiet zwischen Luhdorf und Bahlburg wird von uns nahezu täglich genutzt. Hier finden wir Entspannung und Erholung. Und nicht nur wir wissen diesen Ort zu schätzen. Viele Winsener reisen an um dort spazieren zu gehen, Rad zu fahren, Laufsport zu betreiben. Besonders in Zeiten der Corona Pandemie wird dieses umso deutlicher. Durch den Bau der von Ihnen ausgewiesenen Vorzugsvariante 1-L, sowie der Trassenvariante 2.1L sehen wir diese Lebensqualität für uns, ebenso wie für alle Luhdorfer und Winsener Bürger gefährdet.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1209
7	Verkehr	1668	209	Private und juristische Personen	Die Attraktivität der Ortsteile Luhdorf, Pattensen wird durch den Straßenneubau nicht wie angestrebt verbessert, sondern durch Umschließung der Ortsteile drastisch verschlechtert. Da die geplante Schnellstraße als Eckverbindung zwischen zwei Autobahnen (A 7-A 39) gedacht ist, wird sie einen Großteil des Schwerlastverkehrs von den Autobahnen abziehen. Darüber hinaus gibt es weitere Bedenken, die wir gegen den Bau dieser Schnellstraße einwenden möchten.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Vorzugsvarianten sehen nicht den Bau einer Schnellstraße vor. S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1222, 1229 und 1908

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1669	209	Private und juristische Personen	1.) Veraltete Erfassungszahlen zur Verkehrsbelastung: Die für das Raumordnungsverfahren erhobenen Daten zur Verkehrsentwicklung stammen aus dem Erhebungsjahr 2010 und älter. Sie beleuchten lediglich einen Zeitraum bis zum Jahre 2025. Alleine zwischen dem Erhebungsjahr und dem heutigen Blick auf das Geschehen, hat sich die Verkehrslage in Winsen (und Umgebung) stark verändert. Der Bedarf, wie auch die Menge des heutigen Verkehrs weicht von den erfassten Daten weit ab. Die Zunahme an LKW-Verkehr durch die Ortschaften durch das Anfahren des Gewerbegebietes an der Osttangente (amazon etc.) ist für die Bewohner von Thieshope, Pattensen und Luhdorf eine nicht hinzunehmende Verkehrsbelastung.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu dein Einwand_IDs 1075 und 1206
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1670	209	Private und juristische Personen	Aus diesem Blickwinkel macht die Ortsumgehung auf den ersten Blick Sinn. Jedoch wird die Vorzugvariante 1-L für die Bewohner nur vordergründig Entlastung bringen. Verkehrslärm, Erschütterung, Abgasimmissionen werden die Lebensqualität und Gesundheit der Luhdorfer drastisch verschlechtern.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188 und 2140

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1671	209	Private und juristische Personen	2. Ziel Verkehrsentslastung wird nicht erreicht: Aus unserer Sicht ist es nicht hinzunehmen mit der Ortsumgehung dem LKW- Anlieferverkehr des Gewerbegebietes den "roten Teppich" auszurollen und die Autobahnen zu verlassen. Zum einem um Abzukürzen und Kosten zu sparen, zum anderen um das Autobahnkreuz Horst/Maschen zu umgehen (also Zeiteinsparung bei den Anlieferern). Das Ziel einer Reduzierung der Verkehrsbelastung für die Ortschaften Pattensen und Luhdorf wird dadurch nicht erreicht. Im Gegenteil, es wird zusätzlicher Verkehr an die Ortschaften herangeführt. Die optimalen Entlastungsmöglichkeiten und die neu entstehenden Verkehrsbelastungen wurden bei den Planungen nicht hinreichend untersucht, bzw. abgewogen (siehe Punkt 1).	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1210, 1222 und 1402
7	Verkehr	1672	209	Private und juristische Personen	So mündet beispielsweise die Ortsumgehung in die Osttangente Winsen. Auch diese ist, aus meiner Sicht, schon jetzt für den mittlerweile anfallenden LKW Verkehr nicht ausgelegt. Zu Stoßzeiten kommt es zu Stau und vor allem gefährlichen Rückstaus auf die Autobahn. Die LKWs können wegen des starken Verkehrsflusses nicht abbiegen und behindern dann den weiteren Verkehrsfluss. Hier sollte aus unserer Sicht dringend nachgebessert werden und entsprechende Erfassungen des Verkehrsflusses erfolgen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die gestiegene Verkehrsbelastung durch u.a. die Ansiedlung von Amazon im Gewerbegebiet Luhdorf ist den aktuellen Gegebenheiten entsprechend in die Betrachtungen zur Knotenpunktplanung einzubeziehen. Es ist insgesamt von steigenden Verkehrszahlen auszugehen, die nicht nur aus dem (LKW-)Verkehr im Bereich des Gewerbegebietes resultieren. S. Abwägung zur Einwand_ID

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1673	209	Private und juristische Personen	Des Weiteren zeigen die Planungsunterlagen, dass die am meisten vom Verkehr belastenden Straßen in den Orten nur sehr wenig entlastet werden. Das heißt die Anwohner profitieren nicht wirklich von der Ortsumgehung. In Pattensen fahren auf der Blumenstraße Richtung Scharmbeck täglich ca. 1000 Fahrzeuge mehr als auf der Ausgangsstraße nach Thieshope. Die Blumenstraße wird laut veröffentlichten Verkehrsunterlagen nur sehr wenig entlastet. Gleiches Bild in Luhdorf. Die Luhdorfer Straße wird ebenfalls nur gering entlastet, allenfalls die Radbrucher Straße.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1410
5.1.1	Siedlungsstruktur/Bauleitplanung	1674	209	Private und juristische Personen	3. Ortsteilentwicklung: Durch die Vorzugsvariante 1-L wird ein Straßenring um Luhdorf geschlossen. Das heißt Luhdorf ist von allen Seiten von Straßen umgeben. Eine weitere Entwicklung nach Süden wird dadurch unmöglich gemacht. Das wird auch für Winsens Stadtentwicklung nachteilig sein. Baugrundstücke in Winsen und Umgebung sind derzeit sehr begehrt und Mangelware (wachsende Einwohnerzahl!). Winsen verliert durch die Realisierung der Ortsumgehung eine mögliche Option für naturnahe und attraktive Stadtentwicklung.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Die Argumentation steht im Widerspruch zu Einwand 1667 vom selben Einwender. Auch eine Siedlungsentwicklung würde das Naherholungsgebiet einschränken. S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1229 und 1640
5.1	Raum- und Siedlungsstruktur	1675	209	Private und juristische Personen	Zum Punkt Ortsteilentwicklung ist zusätzlich anzumerken, dass die geplante Straße zu nah an dem geplanten neuem Baugebiet "Kleiner Brümmelkamp" vorbeigeführt wird. Der Mindestabstand wird hier nicht eingehalten (unter 300 m zur Wohnbebauung) und widerspricht so den gesetzlichen Vorschriften. Eine Umschließung des Ortsteiles Luhdorf zerstört Luhdorfs Status als naturnahes Wohngebiet. Die Einwohner müssen aufgrund der Lärm und Abgasimmissionen mit Wertverlust ihrer Grundstücke rechnen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Es sind keine gesetzlichen Vorgaben bekannt, nach denen Straßen einen Mindestabstand von explizit 300 m oder mehr zur Bebauung einhalten müssen. S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1174 und 1321

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1	Schutzgüter	1676	209	Private und juristische Personen	4. Natur und Umwelt Gesundheit: Das Gebiet in Luhdorf ist durch EU-Recht als besonders schützenswert ausgewiesen, da es eine unter Naturschutzgesichtspunkten hochgradig wertvolle Tier- und Pflanzenwelt aufweist. Das wird bestätigt durch die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) für die Ortsumgehungen Pattensen-Luhdorf, die dieses Gebiet als Untersuchungsgegenstand hatte. Eine geplante Überbrückung (in direkter Wohnbebauungsnähe!) von Luhe, Lukekanal und Aubach erfordert eine Höhe von 7,50 Metern ohne Lärmschutzwand. Die Rampe weist laut Planung eine Breite von 60 Metern auf, die auf einer Dammlage von ca. 1,9 km bis auf Brückenhöhe ansteigt. Dieses Bauwerk wird die Natur zerschneiden und das Naherholungsgebiet unwiederbringlich zerstören.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1081, 1209 und 1244
4.1	Schutzgüter	1677	209	Private und juristische Personen	Für Anwohner und Natur bedeutet es eine unzumutbare Belastung durch Schall und Schadstoffimmissionen. Von visueller Beeinträchtigung gar nicht zu reden. Diese Belastung wird sich mit der Ortsumgehung von der Radbrucher Straße auf ganz Luhdorf ausweiten. Auch der Friedhof in Luhdorf wird von der Lärmbelastung in besonderem Maße betroffen sein. Ausgleichsmaßnahmen für dieses hohe Maß an Umweltzerstörung und die dafür anfallenden immensen Kosten sind im Planungsverfahren nicht ermittelt worden! Ein Bau der Vorzugsvariante V1-L ist deshalb nicht nachvollziehbar. Variante 2.1-L ist etwas vorteilhafter, da sie Gebiet auf kürzerer Strecke kreuzt. Es handelt sich hier um die ursprüngliche, bereits nach Norden verlegte und damit optimierte Trasse 2-L.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1408, 1493, 1705 und 2134

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1678	209	Private und juristische Personen	In den ROV-Dokumenten wird übereinstimmend die Gleichwertigkeit beider Varianten festgestellt. So heißt es in der "Allgemein verständlichen Zusammenfassung für die Ortsumgehung Pattensen-Luhdorf (S.14): „Die Unterschiede zwischen den beiden Varianten sind zu gering, um eine Vorzugsvariante benennen zu können". In der folgenden Bewertungstabelle (S. 15) erhalten beide Varianten 9 Punkte. Was allerdings in dieser Tabelle irritiert ist die Bewertung des Schutzgutes "Menschen und deren Gesundheit". Während die Trasse 1-L im Mindestabstand von 300 m eng am südlichen Ortsrand von Luhdorf verläuft (der Mindestabstand des geplanten Vorzugskorridors zum geplanten Neubaugebiet "Kleiner Brümmelkamp" wird sogar um ca. 100 m unterschritten!), verläuft die bereits optimierte Trasse 2.1-L in sicherem Abstand von 500 m nördlich des Ortsrandes von Bahlburg durch ein Waldgebiet. Dennoch wird die Gefährdung des Schutzgutes "Menschen und deren Gesundheit" bei der Trasse 2.1-L als "sehr ungünstig" (2 Punkte) bewertet, bei der Trasse 1-L dagegen nur mit "ungünstig" (1 Punkt).	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1321, 1458, 1675 und 2134
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1679	209	Private und juristische Personen	Berücksichtigt man zusätzlich, dass in Luhdorf wesentlich mehr Menschen von Lärm und Abgasen betroffen sein werden als im wesentlich kleineren Bahlburg, so ist diese Bewertung vollends unverständlich. Korrigiert man deshalb die Werte in der o.g. Tabelle, indem man sie "austauscht", so ist keine Gleichwertigkeit der Varianten mehr gegeben: Die Variante 2.1-L mit 10 Punkten ist jetzt günstiger als die Variante 1-L (8 Punkte).	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1458, 1459 und 2134

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
3	Kosten	1680	209	Private und juristische Personen	5. Kosten: Aus unserer Sicht überfordern Kosten von geschätzten 40 Mio. € für beide Ortsumgehungen die Finanzkraft von Stadt und Landkreis. Es ist auch zu hinterfragen ob Stadt und Landkreis für die Planung und den Bau einer solchen Straße überhaupt zuständig sind, da die geplanten Ortsumfahrungen überregionale Bedeutung haben (Eckverbindung A 7 I A 39). Schon im jetzigen Planungszustand ist die Straße für 15.000 Fahrzeuge am Tag ausgelegt. Daher sehen wir hier das Land Niedersachsen oder die Bundesrepublik in der Verantwortung eine solche Straße zu planen und die Kosten für den Bau zu tragen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1210, 1222, 1247 und 1368
7	Verkehr	1681	209	Private und juristische Personen	Fazit: Ich sehe in dem Bau der Vorzugvariante keine Vorteile für den Großteil der Bevölkerung von Luhdorf. Es werden hier nur einige wenige direkte Anwohner entlastet. Diese Entlastung steht in keinem Verhältnis zu der dann folgenden gesundheitlichen Belastung der gesamten Luhdorfer Bevölkerung durch Lärm und Abgasimmissionen beim Bau der Variante V1-L und wird darüber hinaus mit der Zerstörung schützenswerter Natur erkaufte. Dass die Anwohner der Radbrucher Straße schnellstmöglich vom Schwerlastverkehr entlastet werden müssen, steht dabei außer Frage. Dieses ist meiner Ansicht kurzfristig jedoch nur über verkehrslenkende und geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen zu erreichen. Langfristig ist über den Ausbau bestehender Streckennetze (A 7/A 39) und Osttangente nachzudenken. Sollte sich aus verkehrsplanerischer Sicht der Neubau einer Umgehung als unumgänglich erweisen ist aus meiner Sicht die Variante V2.1-L anzuwenden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1195, 1244, 1410, 1634, 1705 und 2134

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1682	212	Private und juristische Personen	Als wahrscheinlich einer der am stärksten direkt betroffenen Anwohner im Süderfeld (x) geht mit der geplanten Ortsumfahrung für meine Familie und mich eine erhebliche Reduzierung der Lebensqualität durch die zu erwartende Geräuschentwicklung und eine Wertminderung unseres Grundstückes einher. Aus diesem sicherlich für jeden ersichtlichen Grund sehe ich die Ortsumfahrung skeptisch.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Es ist nachvollziehbar, dass sich der Einwender von der Nähe der Trasse zum Süderfeld beeinträchtigt sieht. Für das Süderfeld ist der Immissionsort 10 (Pattensen 4) untersucht worden. Dort werden sowohl tags- als auch nachtsüber die geltenden Lärmgrenzwerte eingehalten. Es sind in diesem Bereich keine Grenzwertüberschreitungen zu erwarten. S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1174, 1578 und 1687
4.1.5.2	Lärm/Schall	1683	212	Private und juristische Personen	Nach einem intensiven Studium der bereitgestellten Unterlagen möchte ich der Darstellung in der Raumverträglichkeitsuntersuchung und den zugrunde liegenden Gutachten in Teilen widersprechen. In wesentlichen Teilen werden unterschiedliche Basisannahmen getroffen und die Belange des Lärmschutzes nicht ausreichend gewürdigt.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1331
7	Verkehr	1684	212	Private und juristische Personen	Unterschiedliche Berechnungen der Verkehrsbelastung, veraltete Daten: Auf Seite 12, 3.2 wird eine Flächenbeanspruchung für 15.000 Kfz/24h gewählt (Entwurfsklasse 3), auf Seite 24 wird von einer prognostizierten Verkehrsbelastung von etwa 7.300 Kfz/24h ausgegangen; der Lärm- und Luftschadstoffbericht wählt ebenfalls den Prognose-Nullfall als Basis; die Datenbasis (Verkehrsuntersuchung) ist nahezu 10 Jahre alt und kann nicht als Maßstab dienen. Durch die fehlerhaften Annahmen sind die Aussagen zum Lärm- und Luftschutz nicht valide. So wird z.B. die zurzeit stark wachsende Logistikbranche mit einer jährlichen Zuwachsrate von 10 % nicht ausreichend berücksichtigt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die vom Einwender genannten Verweise sind bei diesem Einwand und auch bei folgenden nicht genau nachvollziehbar. Die in den Unterlagen genannten 15.000 Kfz/24 h beziehen sich auf die Verkehrsbelastung, für die die geplanten Straßen mit ihrem Regelquerschnitt ausreichend dimensioniert sind. Die Entwurfsklasse III, der die Ortsumfahrungen zugeordnet sind, sind somit auch einer noch höheren Verkehrsbelastung als angenommen angepasst. Es ist korrekt, dass der Umsatz der Logistikbranche von 2009 bis 2019 kontinuierlich gestiegen ist. Der jährliche Gesamtdurchschnitt liegt jedoch deutlich unter 10 %. S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1075 und 1331

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.5.2	Lärm/Schall	1685	212	Private und juristische Personen	Schalltechnische Bewertung wird nicht ausreichend berücksichtigt: Seite 12: „Darüber hinaus ist als betriebsbedingter Effekt die im Bereich der Trassenführung entstehende Lärmemission zu berücksichtigen.“ Seite 15: „Da zudem keine neuen schalltechnischen Konflikte hinsichtlich Grenzwertüberschreitung für die Wohnbebauung erzeugt werden, wird auf die Aufstellung eines schalltechnischen Rankings verzichtet (a.a.O. S. 14f)“. Im zugehörigen Gutachten wird ein eindeutiges Ranking für die Variante 3.1 und nicht 1.1P ausgestellt und klare Vorteile dieser Variante bescheinigt. Es ist nicht nachzuvollziehen wie ein elementarer Gesichtspunkt, wie von Ihnen selbst aufgeführt wird, keine Berücksichtigung findet. Ich fordere sie auf, ein aktualisiertes Lärmgutachten in das Gesamtranking aufzunehmen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Ziel der schalltechnischen Untersuchung war die Aufstellung eines Rankings. Die Untersuchung hat im Ergebnis geringe Unterschiede zwischen den Planungsvarianten herausgearbeitet. Im Fazit der schalltechnischen Untersuchung wird ausgeführt, dass die Aufstellung eines Rankings aus schalltechnischen Gesichtspunkten nur untergeordnet aussagekräftig ist, da keine signifikanten schalltechnischen Unterschiede zwischen den Varianten identifiziert wurden. Andere raumbedeutende Faktoren / Belange können bei der Identifizierung einer Vorzugsvariante ein stärkeres Gewicht in die Entscheidung für eine Vorzugsvariante bringen. In die schalltechnische Untersuchung sind die aktuellen Verkehrserhebungen eingeflossen. Im Rahmen der Planfeststellung sind die Daten zum Verkehrsaufkommen jedoch zu aktualisieren und zu berücksichtigen, s. auch Abwägungen zu den Einwand_IDs 1075 und 1331

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.5	Luft und Klima	1686	212	Private und juristische Personen	<p>Immissionstechnische Untersuchung: Seite 8: „Die Auswertung erfolgt nur für Immissionsorte, die über dem jeweiligen Grenzwert belastet sind. Alle Werte, welche nicht mit einer Grenzwertüberschreitung einhergehen, werden in Tabelle 4 und Tabelle 5 mit 0,0 dargestellt.“ Diese Darstellung ist irreführend. Zum einen müssten die Messpunkte Pattensen 1 bis 5 ins Verhältnis der aktuellen Situation zur Planungs- 0-Variante gesetzt werden, damit nicht der Eindruck einer lärmneutralen Belastung entsteht, zum anderen ist eine pauschale nicht überprüfbare Festlegung nicht zulässig. Es wird weder dargestellt wie groß der Abstand zur Immissions-Grenze ist noch wird im Modell eine Zunahme des Verkehrs auf die Auslegungsparameter der Straße (15000 Kfz/24h) berücksichtigt. Im Bericht wird eine von wesentlicher Bedeutung gewählte Größe mangelhaft in Tabelle 4 und 5 dargestellt. Es wird nicht die vorherrschende Windrichtung S/W erwähnt und die damit für Pattensen erhöhte Lärmimmission. Es wird nicht die zu erwartende Lärmsteigerung durch die erhebliche Steigung zwischen OHE Bahnquerung und dem Knoten 4, Anschluss K 7 berücksichtigt.</p>	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1331 und 1684

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.5	Luft und Klima	1687	212	Private und juristische Personen	Ich fordere sie auf, das Gutachten in den dargestellten Punkten nachzubessern und erneut zu bewerten. Im Bereich der Osttangente wurde erst vor einigen Jahren ein Lärmschutzwall errichtet, obwohl die Anwohner weiter entfernt wohnen. Es stellt sich die Frage, warum bei dichter Entfernung (100 m) keine schallreduzierenden Maßnahmen nötig sind bzw. für sinnvoll erachtet werden. Dies gilt insbesondere für den Abschnitte Knoten 3.1 bis Knoten 4. Im Bereich Knoten 3.1 bis Querung der Bahnstrecke (OHE) ist eine ungeschützte Freifläche, ohne jeglichen Anwohnerschutz vorgesehen. Die zugegeben entlastende Wirkung der 7 m tiefen Bahnquerung muss im weiteren Verlauf durch zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen unterstützt werden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Der Trassenabschnitt zwischen den Knotenpunkten 4 und 3.1 verläuft ca. 130 m vom südlichen Süderfeld (Pattensen) entfernt. Aus immissionsschutztechnischer Sicht wurde die Variante 3.1 am günstigsten bewertet. Alle Varianten schaffen eine Entlastung der Ortschaften vom Straßenverkehr und führen zu keinen neuen schalltechnischen Konfliktlagen. Es wird lediglich am Immissionsort 11 (Pattensen 5) im Bereich Aueweg der nächtliche Beurteilungspegel um bis zu 2 dB erhöht, sollte nur die OU Pattensen realisiert werden. In diesem Falle wird eine Anspruchsberechtigung auf Schallschutzmaßnahmen prognostiziert, da der Beurteilungspegel von > 60 dB nachts berechnet wird. Dafür wären dann voraussichtlich passive Schallschutzmaßnahmen am betroffenen Gebäude vorzusehen. Bei der Gesamtbewertung der Varianten müssen jedoch alle Belange betrachtet werden, nicht nur der Immissionsschutz. S. auch Abwägungen zu den Einwand_IDs 1190, 1210, 1317, 1331 und 1578
1	Lage/Verlauf	1688	212	Private und juristische Personen	Mittlere Lage: Auf Seite 26 wird die Teilvariante 1.1-P als mittlere Lage bezeichnet. Diese Darstellung ist aus Sicht des Süderfelds falsch. Die ebenfalls untersuchte und in vielfältiger Weise gleichberechtigte aufgeführte Variante 1 P würde einer mittleren Lage eher entsprechen, da sie den Abstand um immerhin 50 m zum Süderfeld vergrößert. Ich fordere Sie daher auf, diesen Punkt stärker zu gewichten und in einer Abwägung zwischen Variante 1.1-P und 1.P zum Vorteil für Variante 1.P zu werten.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die mittlere Lage bezieht sich auf den Gesamtverlauf zwischen den Hauptsiedlungen von Pattensen und Wulfesen, nicht allein auf das Süderfeld. Variante 1.1-P weist aufgrund ihrer etwas geringeren Trassenlänge leichte Vorteile gegenüber Variante 1-P auf was die Beeinträchtigung der Schutzgüter und auch die voraussichtlichen Kosten angeht. S. auch Abwägung zur Einwand_ID 1575

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1	Schutzgüter	1689	212	Private und juristische Personen	In der Tabelle 13 wird ein Ranking der Teilvarianten auf Schutzgüter durchgeführt. Die teilweise erheblichen Differenzen zwischen 1-P und 1.1-P sind nicht plausibel. So wird für das Schutzgut Boden der Variante 1.1P die höchste Punktzahl 5 von 5 vergeben, obwohl der Bericht aufführt: "Bei allen Teilvarianten ist eine Unterquerung der OHE-Strecke in Einschnittslage vorgesehen. Mögliche Auswirkungen auf das Grundwasser konnten beim derzeitigen Planungsstand noch nicht abgeschätzt werden." - Wie kann die höchste Bewertung erfolgen ohne das die "Auswirkungen abgeschätzt wurden". Ich fordere eine neue Bewertung der Schutzgüter.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Gemeint ist wahrscheinlich die Tab. 15 „Variantenvergleich OU Pattensen“ und nicht Tab. 13 „Baudenkmale in Pattensen“. Grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, dass die Bewertung / Rangfolge der einzelnen Varianten relativ ist, d.h. bezogen auf die Varianten untereinander. Die Tab. A1 im Anhang dient der Nachvollziehbarkeit der in Tab. 15 dargestellten Rangfolge. Beim Schutzgut Boden wurde die Flächeninanspruchnahme/ Neuversiegelung als Kriterium gewählt, so dass die Variante 1.1-P mit 3,5 km Länge geringfügig günstiger eingestuft wurde als Variante 1-P mit 3,6 km. Beim Schutzgut Wasser - Grundwasser wurde die Lage im Einschnitt im Bereich der OHE-Querung nicht als Kriterium gewählt, da alle Varianten im Einschnitt im Querungsbereich mit der OHE geführt werden. Somit würde sich in der Rangfolge der Varianten nichts ändern. Aufgrund der Lage der Grundwasseroberfläche > 15-20 m im Einschnittsbereich sowie des hohen Grundwasserschutzpotenzials (Daten des LBEG) sind baubedingte erhebliche Beeinträchtigungen nicht zu erwarten (vgl. auch Kap. 6.5.1). Die Notwendigkeit einer neuen Bewertung der Schutzgüter bzw. der Rangfolge wird nicht gesehen.
4.1.5.2	Lärm/Schall	1690	212	Private und juristische Personen	Aufgrund der detailliert beschriebenen Mängel erwarte ich eine Überarbeitung der Raumverträglichkeitsuntersuchung und der damit verbundenen Gutachten mit dem Ziel einer deutlichen Verbesserung insbesondere der vorauszusehenden Lärmbelastigung für das Süderfeld.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1578

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender Personen	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1691	213	Private und juristische Personen	2018 habe ich gemeinsam mit meiner Lebensgefährtin und ihren 2 Söhnen in Luhdorf ein Einfamilienhaus erworben. Luhdorf erfüllt unsere Wünsche und Bedürfnisse nach einem Domizil mit ländlicher Umgebung aber trotzdem optimaler Verkehrsanbindung Richtung Hamburg oder den Süden, sowie ausreichend umgebende Natur und damit Lebensqualität für die Freizeitgestaltung. Vor allem das angrenzende Naherholungsgebiet zwischen Luhdorf und Bahlburg wird von uns nahezu täglich genutzt. Regelmäßig treffen wir Winsener Freunde an, die hier Vorort anreisen, um genau diesen Freizeitwert zu genießen durch Spaziergänge, Sportliche Aktivitäten und ab und zu ein kühles Bad in der Luhe. Besonders in Zeiten der Corona Pandemie wird dieses umso deutlicher. Durch den Bau der von Ihnen ausgewiesenen Vorzugsvariante 1-L, sowie der Trassenvariante 2.1L sehen wir diese Lebensqualität für uns, ebenso wie für alle Luhdorfer und Winsener Bürger gefährdet.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1209
1	Lage/Verlauf	1692	213	Private und juristische Personen	An dieser Stelle wende ich mich auch entschieden dagegen, dass die Variante 1-L weiterhin als Vorzugstrasse innerhalb eines ca. 125 m breiten Vorzugskorridors für die Ortsumgehung Luhdorf geplant wird, sondern dass stattdessen die Trassenvariante 2.1-L weiterverfolgt wird. Es handelt sich hier um die ursprüngliche, bereits nach Norden verlegte und damit optimierte Trasse 2-L.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1457-1459 und 2134

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1693	213	Private und juristische Personen	<p>Begründung: In den ROV-Dokumenten wird übereinstimmend die Gleichwertigkeit beider Varianten festgestellt.</p> <p>So heißt es in der "Allgemein verständlichen Zusammenfassung für die Ortsumgebung Pattensen-Luhdorf (S.14): "Die Unterschiede zwischen den beiden Varianten sind zu gering, um eine Vorzugsvariante benennen zu können". In der folgenden Bewertungstabelle (S. 15) erhalten beide Varianten 9 Punkte. Was allerdings in dieser Tabelle irritiert ist die Bewertung des Schutzgutes "Menschen und deren Gesundheit". Während die Trasse 1-L im Mindestabstand von 300 m eng am südlichen Ortsrand von Luhdorf verläuft (der Mindestabstand des geplanten Vorzugskorridors zum geplanten Neubaugebiet "Kleiner Brümmelkamp" wird sogar um ca. 100 m unterschritten!), verläuft die bereits optimierte Trasse 2.1-L in sicherem Abstand von 500 m nördlich des Ortsrandes von Bahlburg durch ein Waldgebiet. Dennoch wird die Gefährdung des Schutzgutes "Menschen und deren Gesundheit" bei der Trasse 2.1-L als "sehr ungünstig" (2 Punkte) bewertet, bei der Trasse 1-L dagegen nur mit "ungünstig" (1 Punkt).</p>	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1321, 1458, 1675 und 2134
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1694	213	Private und juristische Personen	<p>Berücksichtigt man zusätzlich, dass in Luhdorf wesentlich mehr Menschen von Lärm und Abgasen betroffen sein werden als im wesentlich kleineren Bahlburg, so ist diese Bewertung vollends unverständlich. Korrigiert man deshalb die Werte in der o.g. Tabelle, indem man sie "austauscht", so ist keine Gleichwertigkeit der Varianten mehr gegeben: Die Variante 2.1-L mit 10 Punkten ist jetzt günstiger als die Variante 1-L (8 Punkte).</p>	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1458, 1459 und 2134

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1695	213	Private und juristische Personen	Fazit: Im ROV sollte ab sofort die Trasse 2.1-L als Vorzugstrasse geplant werden! Für mich ist es damit nicht ersichtlich, dass durch den geplanten Straßenneubau eine Attraktivität der Ortsteile Luhdorf oder Pattensen erreicht wird. Ganz im Gegenteil. Die Umschließung der Ortsteile und Schaffung einer Verbindung zwischen A 7 und A 39, wird einen Großteil des Schwerlastverkehrs zur Umgehung führen und damit die Umschließung der Ortsteile erreichen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1229, 1457-1459 und 2134
7	Verkehr	1696	213	Private und juristische Personen	Folgende weitere Bedenken sind einzuwenden: A. Ziel Verkehrsentlastung wird nicht erreicht: Aus meiner Sicht ist es nicht hinzunehmen mit der Ortsumgehung dem LKW-Anlieferverkehr des Gewerbegebietes den "roten Teppich" auszurollen und die Autobahnen zu verlassen. Zum einem um Abzukürzen und Kosten zu sparen, zum anderen um das Autobahnkreuz Horst/Maschen zu umgehen (also Zeiteinsparung bei den Anlieferern). Das Ziel einer Reduzierung der Verkehrsbelastung für die Ortschaften Pattensen und Luhdorf wird dadurch nicht erreicht. Im Gegenteil, es wird zusätzlicher Verkehr an die Ortschaften herangeführt Die optimale Entlastungsmöglichkeiten und die neu entstehenden Verkehrsbelastungen wurden bei den Planungen nicht hinreichend untersucht, bzw. abgewogen (siehe Punkt 1).	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1075, 1210 und 1222

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1697	213	Private und juristische Personen	So mündet beispielsweise die Ortsumgehung in die Ostagenten Winsen. Auch diese ist, aus meiner Sicht, schon jetzt für den mittlerweile anfallenden LKW Verkehr nicht ausgelegt. Zu Stoßzeiten kommt es zu Stau und vor allem gefährlichen Rückstaus auf die Autobahn. Die LKWs können wegen des starken Verkehrsflusses nicht abbiegen und behindern dann den weiteren Verkehrsfluss. Hier sollte aus meiner Sicht dringend nachgebessert werden und entsprechende Erfassungen des Verkehrsflusses erfolgen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1672
7	Verkehr	1698	213	Private und juristische Personen	Des Weiteren zeigen die Planungsunterlagen, dass die am meisten vom Verkehr belastenden Straßen in den Orten nur sehr wenig entlastet werden. Das heißt die Anwohner profitieren nicht wirklich von der Ortsumgehung. In Pattensen fahren auf der Blumenstraße Richtung Scharmheck täglich ca. 1000 Fahrzeuge mehr als auf der Ausgangsstraße nach Thieshope. Die Blumenstraße wird laut veröffentlichten Verkehrsunterlagen nur sehr wenig entlastet. Gleiches Bild in Luhdorf. Die Luhdorfer Straße wird ebenfalls nur gering entlastet, allenfalls die Radbrucher Straße.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1410
5.1.1	Siedlungsstruktur/Bauleitplanung	1699	213	Private und juristische Personen	B. Ortsteilentwicklung: Durch die Vorzugsvariante 1-L wird ein Straßenring um Luhdorf geschlossen. Das heißt Luhdorf ist von allen Seiten von Straßen umgeben sein. Eine weitere Entwicklung nach Süden wird dadurch unmöglich gemacht. Das wird auch für Winsens Stadtentwicklung nachteilig sein. Baugrundstücke in Winsen und Umgebung sind derzeit sehr begehrt und Mangelware (wachsende Einwohnerzahl!). Winsen verliert durch die Realisierung der Ortsumgehung eine mögliche Option für naturnahe und attraktive Stadtentwicklung.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Das Argument stellt einen Widerspruch zur Einwand_ID 1691 dar. S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1229 und 1640

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1700	213	Private und juristische Personen	Zum Punkt Ortsteilentwicklung ist zusätzlich anzumerken, dass die geplante Straße zu nah an dem geplanten neuem Baugebiet "Kleiner Brümmelkamp" vorbeigeführt wird. Der Mindestabstand wird hier nicht eingehalten (unter 300 m zur Wohnbebauung) und widerspricht so den gesetzlichen Vorschriften. Eine Umschließung des Ortsteiles Luhdorf zerstört Luhdorfs Status als naturnahes Wohngebiet. Die Einwohner müssen aufgrund der lärm und Abgasimmissionen mit Wertverlust ihrer Grundstücke rechnen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1174, 1321, 1328 und 1675
7	Verkehr	1701	213	Private und juristische Personen	C. Veraltete Erfassungszahlen zur Verkehrsbelastung: Die für das Raumordnungsverfahren erhobenen Daten zur Verkehrsentwicklung stammen aus dem Erhebungsjahr 2010 und älter. Sie beleuchten lediglich einen Zeitraum bis zum Jahr 2025. Alleine zwischen dem Erhebungsjahr und dem heutigen Blick auf das Geschehen, hat sich die Verkehrslage in Winsen (und Umgebung) stark verändert. Alleine wenn man die Entwicklungszahlen des Kraftfahrtbundesamtes zu einer Bewertung heranziehen würde, ergäben sich ca. 25 % mehr Schwerlastverkehr seit 2010 (siehe Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes VD 1, Jahr 2018; https://www.kba.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Statistik/Kraftverkehr/VD/2018/vd12018.pdf?blob=publicationFile&v=4) Der Bedarf, wie auch die Menge des heutigen Verkehrs weicht von den erfassten Daten weit ab. Die Zunahme des LKW Verkehrs durch die Ortschaften durch das Anfahren des Gewerbegebietes an der Osttangente (Firmen wie z.B. amazon sind erst seit 2017 in Betrieb) ist für die Bewohner von Thieshope, Pattensen und Luhdorf eine nicht hinzunehmende Verkehrsbelastung.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zu den Einwand_IDs 1075 und 1206

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1702	213	Private und juristische Personen	Aus diesem Blickwinkel macht die Ortsumgehung auf den ersten Blick Sinn. Jedoch wird die Vorzugvariante 1-L für die Bewohner nur vordergründig Entlastung bringen. Verkehrslärm, Erschütterung, Abgasimmissionen werden die Lebensqualität und Gesundheit der Luhdorfer drastisch verschlechtern.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1188 und 2140
7	Verkehr	1703	213	Private und juristische Personen	In der weiteren Betrachtung ist die Anschlussstelle an der A 39 Winsen Ost aktuell innerhalb der zunehmenden Berufsverkehrsbelastung in der Abfahrtssituation regelmäßig verstaут. Dies würde durch die Anbindung an eine neue Trasse in der Auffahrtssituation ebenso zu Engpässen führen. Warum also nicht die gesamte Autobahnsituation betrachten und durch den Industriepark zunehmende Verkehrsbelastung mit einbinden? In der Folge wäre damit die Schaffung einer neuen Verkehrssituation über die Autobahnen gesamt günstiger als die Schaffung einer neuen Trasse ohne die Autobahnsituation mit zu bewerten.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Auch das steigende Kfz-Aufkommen in diesem Bereich, u.a. bedingt durch Berufspendler, ist neben dem LKW-Anteil bei der detaillierten Knotenpunktgestaltung im Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen. S. auch Abwägungen zu den Einwand_IDs 1642 und 1672

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1	Schutzgüter	1704	213	Private und juristische Personen	D. Natur und Umwelt Gesundheit: Das Gebiet in Luhdorf ist durch EU-Recht als besonders schützenswert ausgewiesen, da es eine unter Naturschutzgesichtspunkten eine hochgradig wertvolle Tier- und Pflanzenwelt aufweist. Das wird bestätigt durch die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) für die Ortsumgehungen Pattensen-Luhdorf, die dieses Gebiet als Untersuchungsgegenstand hatte. Eine geplante Überbrückung (in direkter Wohnbebauungsnähe!) von Luhe, Lukekanal und Aubach erfordert eine Höhe von 7,50 Metern ohne Lärmschutzwand. Die Rampe weist laut Planung eine Breite von 60 Metern auf, die auf einer Dammlage von ca. 1,9 km bis auf Brückenhöhe ansteigt. Dieses Bauwerk wird die Natur zerschneiden und das Naherholungsgebiet unwiederbringlich zerstören.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1081 und 1209

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1	Schutzgüter	1705	213	Private und juristische Personen	Für Anwohner und Natur bedeutet es eine unzumutbare Belastung durch Schall und Schadstoffimmissionen. Von visueller Beeinträchtigung gar nicht zu reden. Diese Belastung wird sich mit der Ortumgehung von der Radbrucher Straße auf ganz Luhdorf ausweiten. Auch der Friedhof in Luhdorf wird von der Lärmbelastung in besonderem Maße betroffen sein. Die Variante 1-L ist auch im Interesse einer weiteren Entwicklung von Luhdorf als Wohnort mit hoher naturnaher Wohnqualität abzulehnen. Durch die Trasse wird die letzte Straßenlücke um Luhdorf geschlossen, ein "Straßenring" wird den Ortsteil künftig umschließen. Jede weitere Ortsteilentwicklung in Richtung Süden wird dadurch für immer blockiert. In Zeiten des knappen Gutes Bauland und der weiteren Stadtentwicklung ist dies nicht nachvollziehbar und abzulehnen. Zudem wird das Naherholungsgebiet südlich von Luhdorf (FFH-Gebiet!) auf Dauer zerstört. Ausgleichsmaßnahmen für dieses hohe Maß an Umweltzerstörung und die dafür anfallenden immensen Kosten sind im Planungsverfahren nicht ermittelt worden! Ein Bau der Vorzugsvariante V1-L ist deshalb nicht nachvollziehbar. Variante 2.1-L ist etwas vorteilhafter, da sie Gebiet auf kürzerer Strecke kreuzt. Sie taucht als Vorzugsvariante nicht auf. Variante 2.1-L ist aus meiner Sicht der Variante V1-L den Vorzug zu geben.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Es ist korrekt, dass Variante 2.1-L das FFH-Gebiet auf einer geringeren Länge (180 m) kreuzt als Variante 1-L (315 m). Jedoch sind im Vergleich zu anderen südlichen Teilvarianten Bereiche mit hoher Landschaftsbildqualität sowie ein östlich der Luheniederung angrenzender Landschaftsraum mit LSG-Eignung weniger betroffen. Aus umweltfachlicher Sicht konnte in der UVS bei den Teilvarianten OU Luhdorf keine eindeutige Vorzugsvariante ermittelt werden. Bei der Gesamtbewertung des Variantenvergleichs sind jedoch alle im Untersuchungsraum betroffenen Belange zu berücksichtigen, nicht nur die umweltbezogenen Schutzgüter. Dazu gehören auch die Kriterien Verkehr/Wirtschaftlichkeit sowie Raumnutzung/Städtebauliche Belange. Unter Berücksichtigung aller Belange hat sich die vom Vorhabenträger vorgeschlagene Variante 1-L als am besten bewertet herausgestellt. Desweiteren s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1081, 1093, 1209, 1408, 1640 und 1685

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
3	Kosten	1706	213	Private und juristische Personen	E. Kosten: Aus meiner Sicht überfordern Kosten von geschätzten 40 Mio. € für beide Ortsumgehungen die Finanzkraft von Stadt und Landkreis. Es ist auch zu hinterfragen ob Stadt und Landkreis für die Planung und den Bau einer solchen Straße überhaupt zuständig sind, da die geplanten Ortumfahrungen überregionale Bedeutung haben (Eckverbindung A 7/A 39). Schon im jetzigen Planungszustand ist die Straße für 15.000 Fahrzeuge am Tag ausgelegt. Daher sehe ich hier das Land Niedersachsen oder die Bundesrepublik in der Verantwortung eine solche Straße zu planen und die Kosten für den Bau zu tragen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1247 und 1368
7	Verkehr	1707	213	Private und juristische Personen	Fazit: Ich sehe in dem Bau der Vorzugvariante keine Vorteile für den Großteil der Bevölkerung von Luhdorf. Es werden hier nur einige wenige direkte Anwohner entlastet. Diese Entlastung steht in keinem Verhältnis zu der dann folgenden gesundheitlichen Belastung der gesamten Luhdorfer Bevölkerung durch Lärm und Abgasimmissionen beim Bau der Variante V1-L und wird darüber hinaus mit der Zerstörung schützenswerter Natur erkaufte. Dass die Anwohner der Radbrucher Straße schnellstmöglich vom Schwerlastverkehr entlastet werden müssen, steht dabei außer Frage. Dieses ist meiner Ansicht kurzfristig jedoch nur über verkehrslenkende und geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen zu erreichen. Langfristig ist über den Ausbau bestehender Streckennetze (A 7/A 39) und Osttangente nachzudenken. Sollte sich aus verkehrsplanerischer Sicht der Neubau einer Umgehung als unumgänglich erweisen ist aus meiner Sicht die Variante V2.1-L anzuwenden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1195, 1244, 1705 und 2134

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanu ng	1708	211	Private und juristische Personen	Zu der geplanten Ortsumfahrung Pattensen Luhdorf möchte ich anmerken, dass durch den Bau der geplanten Straße das eigentliche Problem nicht gelöst wird. Die Pattenser Hauptstraße im Bereich Kirche - Dorfplatz entspricht nicht den gesetzlichen Vorschriften (Breite der Straße). Das hat zur Folge, dass sich entgegenkommende LKW - mehrfach täglich - über den Gehweg ausweichen, um keine Schäden an ihren Fahrzeugen zu riskieren.	Dem Einwand wird gefolgt	Die Verbesserung der derzeit unbefriedigenden Situation für die Verkehrssicherheit der Ortsdurchfahrt ist ein Ziel der Planungen.
2	Straßenplanu ng	1709	211	Private und juristische Personen	Wir haben - als Anwohner dieses Straßenbereichs - auch schon erlebt, dass LKW-Fahrer ohne Reduzierung der Geschwindigkeit, die gesamte Breite des Gehweges befahren haben. Dieser Zustand müsste im Interesse der Gesundheit der Fußgänger und Radfahrer unverzüglich beseitigt werden! Das bedeutet: LKW - Durchfahrverbot sofort!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1035, 1195 und 1708
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1710	211	Private und juristische Personen	Alternativ-Strecke: Thieshope - Maschener Kreuz - A 39 - AB - Abfahrt Winsen Ost - Industriegebiete. Das hätte zur Folge, dass nicht nur die Gefährdung der Fußgänger und Radfahrer auf ein Minimum reduziert wäre, sondern auch die Lärm - und Erschütterungsbelästigung der Anwohner in Thieshope, Pattensen und Luhdorf.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die genannte Alternativstrecke ist bereits gegeben, wird aber kaum genutzt, da die Strecke durch die Orte wesentlich kürzer ist. Durch die Umsetzung der Ortsumgehungen soll vor allem der LKW-Verkehr aus den Ortschaften heraus geholt werden, um die angesprochenen Aspekte zur Verbesserung der Lebensqualität und Verkehrssicherheit, vorwiegend in Luhdorf und Pattensen, zu ermöglichen. Für die Möglichkeit, durch verkehrsrechtliche Anordnungen (Tonnagebegrenzung, Durchfahrtsverbote) den Schwerlastverkehr auf die vorgeschlagene Alternativstrecke zu schicken, fehlt die gesetzliche Grundlage, da die Straßen dem öffentlichen Verkehr in seiner Gesamtheit gewidmet sind. S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1210 und 1222
2	Straßenplanu ng	1711	211	Private und juristische Personen	Dem Hinweis eines Beamten des niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, man könne sich nur im Rahmen der bestehenden Gesetze bewegen, ist zu entgegnen, dass sich verändernde Bedingungen - hier Straßenverkehr - möglicherweise eine Überarbeitung der bestehenden Gesetze notwendig machen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Es wird insoweit gefolgt, dass Gesetze im Laufe der Zeit ggf. neuen Gegebenheiten angepasst werden müssen. Der Landkreis Harburg bzw. die Vorhabenträger sind jedoch nicht für die Gesetzgebung bzw. deren Änderungen zuständig, sondern setzen diese um. Für Hinweise auf möglicherweise notwendige Änderungen müsste sich der Einwender an den entsprechenden Gesetzgeber wenden.

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1712	211	Private und juristische Personen	Wir alle - auch die Straßenbauunternehmen - sollten die sich verändernden, zukünftigen Bedingungen in den Blick nehmen. Der Individualverkehr wird sich ändern (Home-Office, CO2-Belastung, Online-Einkauf, etc.) wie auch der LKW-Verkehr (Online-Handel). Die momentanen, sich verändernden Lebensbedingungen in diesen schwierigen Zeiten machen deutlich, dass eine Veränderung der bestehenden Gesetze - wenn im Interesse der Bevölkerung - durchaus möglich ist.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1075, 1195, 1354 und 1711
7	Verkehr	1713	214	Private und juristische Personen	Das Ziel der Reduzierung der Verkehrsbelastung in Pattensen, Scharmbeck, Lohdorf und Thieshope halte ich für ein wichtiges und erstrebenswertes Ziel, welches zügig (im Sinne von schon längst) gelöst werden sollte.	Dem Einwand wird gefolgt	
4.1.5.2	Lärm/Schall	1714	214	Private und juristische Personen	Ich halte jedoch aus den folgenden Gründen eine Ortsumfahrung für eine völlig falsche Lösung dieses Problems: 1.) Eine Ortsumfahrung würde Jahrzehnte dauern, bis sie umgesetzt ist. Die Lärmbelastung ist jetzt - bzw. seit vielen Jahren vor Ort und sollte schneller gelöst werden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195
3	Kosten	1715	214	Private und juristische Personen	2.) Eine Ortsumfahrung würde viel Geld kosten, welches in anderen Bereichen, wie Kitas, Schulen, Sozialeinrichtungen oder selbst dem Erhalt bestehender Straßen in meinen Augen sinnvoller genutzt wäre. Insbesondere in Zeiten wirtschaftlicher Ungewissheit durch COVID-19, halte ich jeden Euro zur Unterstützung/Erhalt lokaler Wirtschaft für relevanter als Millionen in diese Ortsumfahrung zu investieren.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1368

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1716	214	Private und juristische Personen	3.) Ein - in meinen Augen erheblicher - Teil der Verkehrsbelastung entsteht durch schwere LKWs, welche das Maschener Kreuz umfahren und direkt von AS Thieshope zu AS Winsen-Ost oder auch AS Winsen-West fahren. Diese LKWs verursachen Lärm, nehmen einen Großteil der Fahrbahn ein (siehe Pattensener Hauptstraße auf Höhe der Kirche) und sorgen für entgangene Mauteinnahmen. Eine Ortsumfahrung löst diese genannten Probleme durch Autobahn-Abkürzer nicht. Sie würde sie nur verschieben - in Bereiche unberührter Natur. Womöglich würde eine Ortsumfahrung sogar dafür sorgen, dass noch mehr Verkehr unsere Dörfer als Abkürzung nutzt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195, 1210 und 1222
4	Naturschutz	1717	214	Private und juristische Personen	4.) Der Bau einer Ortsumfahrung beschädigt unwiderbringbar bestehende Natur. Vor eineinhalb Monaten bin ich zum zweiten Mal Vater geworden. Trotz beruflicher Tätigkeit von meiner Frau und mir in Hamburg, haben wir uns entschlossen nicht direkt nach Hamburg zu ziehen. Stattdessen haben wir uns für Scharmbeck entschieden, da wir hier fußläufig erreichbar eine wunderschöne Natur haben. Gerne radeln wir durch die Wiesen und besuchen Verwandtschaft in Pattensen. Die wertvolle Natur vor Ort müssen wir für unsere Kinder und spätere Generationen erhalten.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1209, 1244 und 1259
7	Verkehr	1718	214	Private und juristische Personen	5.) Eine Ortsumfahrung löst in keinsten Weise die Verkehrsbelastung zwischen Winsen-West und Thieshope. Bringt also keinerlei Lösung für Scharmbeck, große Teile von Pattensen (Blumenstraße) und teilweise Thieshope.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1410

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.5.2	Lärm/Schall	1719	214	Private und juristische Personen	6.) Eine Ortsumfahrung löst das Problem nicht, sondern sie verschiebt es. Den Verkehrslärm, den z.B. Pattensen weniger hat, hat Wulfsen dadurch mehr. So sieht für mich keine vernünftige Lösung aus, welche eine Investition in Straßenbau in Millionenhöhe rechtfertigt. Aus all diesen Gründen halte ich eine Ortsumfahrung für das falsche Instrument zur Lösung des Problems der Verkehrsbelastung.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1368 und 1899
2	Straßenplanung	1720	214	Private und juristische Personen	Ich wünsche mir, dass verstärkter nach Lösungen zur Reduzierung der Verkehrsbelastung gesucht wird - und nicht zur Verlagerung auf Kosten von Natur, Steuergeldern und Nachbardörfern. Seien dies bauliche Veränderungen, welche es deutlich unattraktiver machen, über unsere Dörfer "abzukürzen", straßenrechtliche Veränderungen oder weitere Lösungen. Hier gibt es Lösungen, welche kostengünstiger, schneller, Natur erhaltend und effektiver sind.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195
4	Naturschutz	1721	223	Private und juristische Personen	Wir sind deshalb nach Luhdorf gezogen um diese Ruhe, auch im Alter, genießen zu können. Auch für die Winsener und Hamburger Bürger ist dieses Erholungsgebiet sehr wertvoll geworden, deshalb sollten alle mithelfen, dieses schöne Stück Natur zu erhalten. Durch entstehende Abgase und Schall werden erhebliche Umweltbelastungen auf uns zukommen, die Menschen und Tieren schaden und nicht wieder rückgängig gemacht werden können. Ein jeder wird die nun angebotene Eckverbindung von der A 39 zur A 7 nutzen, Schwerlast- sowie PKW-Verkehr.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1189, 1209 und 1222
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1722	223	Private und juristische Personen	Gerade die dörfliche Umgebung mit den schmalen Wirtschaftswegen lädt auch uns Menschen zum Radfahren, Hundespaziergängen und Joggen ein, durch die geplante Ortsumgehung wird auch der letzte Zugang zu diesen Flächen abgeschnitten.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1367

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	1723	223	Private und juristische Personen	Es gibt, wie jeder mittlerweile weiß, in den letzten Jahren ein starkes Bienen- und Insektensterben. Diese Lebewesen sind jedoch die Voraussetzungen für die meisten dort lebenden und sich dorthin zurückgezogenen Tier- und Pflanzenarten. Durch die Luheniederungen und die Nebengewässer trifft man selten gewordene Kraniche, Seiden- und Graureiher und andere Schreitvögel. Entzieht man nun den so wertvollen Lebensraum für Insekten und Co., wird die Nahrungskette unterbrochen, der Lebensraum zerstört. Da in diesem Gebiet eine herausragende Vielfalt verschiedenster Tier- Insekten und Pflanzenbestände existiert, muss den Biotopen und Auwäldern dort auf jeden Fall ein deutlich erhöhter Schutz zugutekommen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Zumindest für flugfähige Vögel stellt eine Umgehungsstraße keine unüberwindbare Barriere dar, insbesondere für Großvogelarten. Auch die meisten Insektenarten dürften diese überwinden, um zu entsprechenden Nahrungsquellen zu gelangen. In der Entwurfsplanung sind Maßnahmen zu entwickeln, um die Auswirkungen des Straßenbaus auf die Avifauna gering zu halten, um Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatschG zu vermeiden. Geeignete Maßnahmen sind z.B. Bauzeitenregelungen (Baufeldräumungen außerhalb der Vogelbrutzeiten), die Entwicklung bzw. Aufwertung von Brutvogelgebieten oder auch das Anlegen trassenbegleitender Gehölzstrukturen, um die Gefahr von Kollisionen mit dem Straßenverkehr zu minimieren. S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1180, 1244 und 2213
7	Verkehr	1724	223	Private und juristische Personen	Als Ziel soll, laut Planfeststellungsverfahren, die Verkehrsbelastung reduziert werden. Meiner Meinung nach wird diese jedoch nur auf andere Wohngebiete verschoben!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1210 und 1317
2	Straßenplanu ng	1725	223	Private und juristische Personen	Für mich eine unfassbare Vorstellung, wie sich, (direkt am Luhdorfer Friedhof vorbei) eine fast 2 km lange, 9 m hohe und 60 m breite Betontrasse in die Natur einschmiegen soll und von allgemeiner Reduzierung der Verkehrsbelastung gesprochen wird.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1081 und 1408
4.1.3	Boden und Fläche	1726	223	Private und juristische Personen	Fraglich ist ebenso, wie die Landwirte nun auf ihre Felder kommen sollen. Ist eine weitere Versiegelung für Wirtschaftswege geplant?	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1367
4	Naturschutz	1727	223	Private und juristische Personen	Durch das Gewerbegebiet ist schon eine riesige Fläche versiegelt worden, nun ist es an der Zeit, gerade durch den Corona-Virus mit eingeschränkter Reisebedingung, die Natur vor der Haustür wieder schätzen und schützen zu lernen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1092, 1209 und 1244

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
0	Allgemein	1728	223	Private und juristische Personen	Leider wurde der Termin in der Stadthalle nicht genutzt, um die Bürger aufzuklären. Es ist heutzutage ein leichtes mittels Computeranimationen oder geeigneter 3 D-Darstellung den Bürgern ein klares Bild zu geben, was sie hier für ein Bauwerk erwartet. Genau das wurde, sicherlich aus eindeutigem Grund, nicht gemacht. Die vorgestellten Unterlagen sind sicherlich korrekt, aber völlig ungeeignet um ein Gesamtbild aufzuzeigen. Es ist schlicht nicht gewollt das Thema neutral vorzustellen. Das Planungsbüro war komplett einseitig, zu Gunsten der Seite die es (angeblich) bezahlt. Leider wird dabei leicht vergessen, das letztendlich der Steuerzahler alles bezahlt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Der Hinweis auf eine möglichst anschauliche Darstellung der vorliegenden Planungen wird als Verbesserungsvorschlag für die Durchführung zukünftiger Bürgerinformationsveranstaltungen an die Vorhabenträger bzw. die beauftragten Planungsbüros weitergegeben. Anliegen der Vorhabenträger ist es, bei den Bürgerinnen und Bürgern für den ausgeführten Planungsauftrag um Verständnis zu werben und die Notwendigkeit des Vorhabens, in diesem Falle den Ortsumgehungen Luhdorf und Pattensen, zu verdeutlichen.
2	Straßenplanung	1729	221	Private und juristische Personen	Die geplante Ortsumgehung im Bereich Pattensen und Luhdorf lehne ich ab. Bisher ist weder ausreichend geprüft noch nachgiebig durch die Verwaltungen von Stadt und Landkreis verfolgt, Alternativen zu denken und zu realisieren. Eine schnelle Verkehrsberuhigung durch ein LKW-Fahrverbot, durch die Ausweisung von mautpflichtigen Straßen durch Luhdorf und Pattensen, durch das Aufstellen verkehrsberuhigender Straßenschilder mit Tempo 30 wurden nicht nachhaltig und energisch verfolgt. Stattdessen wird der Versandgigant Amazon im Gewerbegebiet Luhdorf angesiedelt. Ich erwarte von unseren Verwaltungen, dass sie uns Bürgern nicht wiederholt erklären, warum was nicht geht, sondern das sie alles daran setzen, wie etwas gehen und gelingen kann. Zusätzlich entsteht durch die geplante Ortsumgehung ein unwiderruflicher Schaden am Ökosystem.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195, 1284 und 1373

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
3	Kosten	1730	224	Private und juristische Personen	Ich lebe seit ungefähr 10 Jahren in Luhdorf und immer wenn ich mich dazu umhöre, gibt es nur Ablehnung. Auch ich kann mich nur immer wieder fragen: was soll dieser finanzielle Wahnsinn??? 40 Millionen für eine Autotrasse die nicht gewollt und nicht notwendig ist! Das ist in meinen Augen absoluter Irrsinn!!!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1368 und 1412
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1731	224	Private und juristische Personen	Diese Straße macht alles kaputt, was uns Luhdorfern und Winsenern lieb und teuer ist. Wir haben ein Naherholungsgebiet direkt vor der Nase und wollen nicht zulassen, dass irgendwelche finanziellen Interessen von geldgetriebenen Politikern uns das zerstören!!!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zu den Einwand_IDs 1209
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1732	224	Private und juristische Personen	Wenn man sich mal überlegt, wie nah diese Straße an den Wohngebieten vorbei gehen soll, wird mir schlecht. Die Abgase und der Lärm würden dann durch die Hauptwindrichtung in dieser Gegend fast ununterbrochen ungefiltert auf uns hereinregnen. Was ist mit den Menschen in dieser Gegend? Jetzt leben wir vor einem Naherholungsgebiet. Dann würden wir im ewigen Dreck und Lärm dieser fürchterlichen Trasse leben, die uns zudem nicht - aber auch in keinster Weise nützlich ist.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1209, 1312 und 1321

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2.1	Arten	1733	224	Private und juristische Personen	Was ist mit den Tieren, die hier leben? Wenn wir mit unseren Kindern spazieren gehen sieht man hier Rehe, Füchse, Pferde auf ihren Koppeln, Hasen, Kaninchen, Fledermäuse, Eichhörnchen, Igel, Schlangen und andere Reptilien sowie Vögel verschiedenster Arten. Sie wollen uns doch nicht erzählen, dass hier mit Ihrer ekelhaften Straße alles so friedlich bleiben würde wie es momentan ist? Regelmäßig würde ein Reh, ein Dachs, ein Igel, ein Fuchs überfahren werden, wenn es zu der Zeit hier überhaupt noch Tierbestand geben sollte. Wir vernichten sukzessive immer mehr Natur und denken nach wie vor, dass wir Menschen alles besser wissen und können und verstehen. Aber nichts verstehen wir! Munter springen wir weiter der Zerstörung der Natur entgegen wie dumme, naive Kinder und verstehen gar nichts oder wenn, dann nur zu spät.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1244 und 1259
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1734	224	Private und juristische Personen	Wie viele Menschen gehen in diesem Gebiet südlich von Lohdorf mit ihren Familien, ihren Hunden oder zu Pferd spazieren und erholen sich von den Strapazen des Alltages und der nahegelegenen Großstadt Hamburg? Die Menschen kommen teilweise weite Strecken bis zu uns her gepilgert, um das Naherholungsgebiet zu genießen! Wollen Sie uns weismachen, dass es erholsam ist, an Ihrer „Entlastungsstraße“ entlang spazieren zu gehen? Wohl kaum!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1209
4.1.3	Boden und Fläche	1735	224	Private und juristische Personen	Selbst die Landwirte haben sich gegen den „Landfraß“ ausgesprochen, den der Bau dieses Projektes mit sich bringen würde. Wie viele Äcker und Felder werden durch den Bau zerstückelt oder gänzlich zerstört?	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zu den Einwand_IDs 1092, 1097 und 1098

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1736	224	Private und juristische Personen	Was soll diese riesige Straße hier hinter unserem Rücken? Es gibt das Verkehrsaufkommen, welches angeblich diese Umgehung notwendig macht, nicht!!! Die Studien zur Verkehrsbelastung sind total veraltet und die Prognosen für zukünftiges Verkehrsaufkommen sind aufgrund ihres Alters ebenfalls mehr als fragwürdig. Straßen, wie die Luhdorfer Landstraße in Luhdorf oder die Blumenstraße in Pattensen, die tatsächlich entlastenswert sind, würden durch die Umgehung nicht entlastet werden. Die Zielsetzungen werden also tatsächlich gar nicht erreicht. Wir haben für den LKW-Verkehr eine laute, stinkende Autobahn nördlich von uns vor der Nase. Dort soll der Verkehr entlang fahren. A 39 bis hin zum Maschener Kreuz und dann auf die A 7. An anderen Autobahnkreuzen gibt es doch auch keine fragwürdigen Abkürzungen! Es gibt ein Autobahnkreuz und dort hat der Verkehr langzufahrend, nicht durch die umliegenden Dörfer oder ominöse „Entlastungsstrecken“. Was soll diese „Entlastung“ hier zusätzlich südlich von uns? Sie würde nur erst den LKW-Verkehr anziehen. Es würde ein paar Kilometer Abkürzung ergeben für ein Übermaß an Lärm, Dreck und Zerstörung und das ganze Schlamassel für über 40 Millionen Euro!!! Eine überdimensionierte Brücke von 60 m Breite und einer Länge von fast 2 Kilometer! Was für ein Wahnsinn für nichts und wieder nichts!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1075, 1081, 1188, 1222 und 1410

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
3	Kosten	1737	224	Private und juristische Personen	Das ist der absolute Irrsinn und ich frage mich ehrlich, wer solch eine Rechnung aufstellt. Jeder normale Menschenverstand würde hier erkennen, dass dies ein mehr als fragwürdiges Projekt ist. Gerade jetzt in der Corona-Krise gibt es so viele Menschen, die ihre Lebensgrundlage verloren haben und dem finanziellen Ruin entgegen steuern. Die Wirtschaft ist stark angeschlagen und noch gibt es keinen Überblick über den Schaden, der aus dieser Pandemie für Deutschland erwachsen ist. Haben wir tatsächlich so viel Geld zur Verfügung, um solche absolut überflüssigen Projekte zu genehmigen und durchzuziehen? Es müssen nach ‚Corona‘ Bauprojekte solch finanziellen Ausmaßes unbedingt neu bewertet werden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1368
2	Straßenplanung	1738	224	Private und juristische Personen	Meines Erachtens nach sind nur verkehrslenkende und geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen sinnvoll um das hohe Verkehrsaufkommen, den Verkehrslärm sowie die Verschmutzung durch den Straßenverkehr in den Ortschaften zu minimieren. Eine Umgehungsstraße würde all die Probleme nur verschieben. Es ist elementar wichtig die Natur und die Landschaft rund um unsere Ortschaften zu schützen und eine hochgradige Verschwendung von Finanzmitteln zu vermeiden!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195, 1210 und 1244
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1739	225	Private und juristische Personen	Ich bin jetzt 14 Jahre alt und habe eigentlich meine ganze bewusst erlebte Kindheit in Luhdorf verbracht. Ich gehe mit meinen Eltern und meiner kleinen Schwester hier sehr oft spazieren, Inlineskaten oder Fahrradfahren und ich bin auch mit Freunden und den Pferden viel in dem Naherholungs-gebiet direkt hinter unserem Wohngebiet unterwegs.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4	Naturschutz	1740	225	Private und juristische Personen	Ehrlich gesagt möchte ich mir nicht vorstellen wie es wäre, wenn direkt hinter unserem Wohngebiet eine riesige Straße entlang führen würde. Ich liebe die Umgebung und die Ruhe und die Natur mit ihren faszinierenden Tieren darin.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1189, 1209 und 1244
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1741	225	Private und juristische Personen	Ich bitte Sie: lassen Sie nicht zu, dass diese große Straße gebaut wird! Sie bringt uns nichts als Schmutz und Lärm und nimmt uns unsere wunderbare Natur, die uns so lieb ist. Was soll denn noch alles zerstört werden? Es bleibt immer weniger Platz für uns Kinder und die Familien, die wir später einmal haben werden. Sie sollten endlich aufhören weiter alles zu zerstören was den nachfolgenden Generationen noch bleibt. Bitte sprechen Sie sich gegen diese Straße aus! Wir wollen sie nicht.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1210 und 1244
4.1.8	Natura 2000	1742	226	Private und juristische Personen	1. Das FFH-Gebiet im Bereich Luhdorf und Bahlburg erfährt in einem besonders wertvollen Bereich eine nicht wieder gut zu machende Verschlechterung. Die geplante Umfahrung kreuzt das Gebiet in einer Breite von 60 m. In dem betroffenen Bereich wird die Bauhöhe obendrein 9 m betragen. Der Straßenbau wird EU-rechtlich anerkannt schutzwürdige Tier- und Pflanzenwelt und insbesondere auch den aquatischen Lebensraum und die Grundwassersituation erheblich verschlechtern. Die Durchschneidung mit einer neuen Straße schneidet außerdem die Nutzbarkeit des Naturraums als Naherholungsraum von den Luhdorfer Bürgern ab.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1209 und 1244

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	1743	226	Private und juristische Personen	2. Der Lebensraum schutzwürdiger Tierarten im Bereich Pattensen. Hier befindet sich ein wichtiges Biotop für verschiedene Fledermausarten und auch der Rotmilan brütet in dem Bereich. Auch gibt es im Bereich zwischen Pattensen und Wulfsen wiederkehrende Beobachtung des Seeadlers und des Fischadlers. Alle diese Arten werden in ihrem Lebensraum durch die geplante Baumaßnahme und auch die fertige Straße selber empfindlich gestört.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Im Rahmen der durchgeführten Brutvogelkartierungen wurden im Untersuchungsraum weder Seeadler noch Fischadler erfasst. Die Hinweise zu diesen Arten werden vermerkt und in den weiteren Planungen berücksichtigt. Zu Fledermäusen und Rotmilan s. Abwägung zur Einwand_ID 1396
7	Verkehr	1744	226	Private und juristische Personen	3. Die zugrunde gelegten Zahlen zur Verkehrsbelastung der Dörfer sind nicht mehr relevant. Sie wurden im Rahmen der KOPLAS-Studie auf Basis von Erhebungsdaten aus dem Jahr 2010 ermittelt und können 10 Jahre später unmöglich geeignet sein für Abschätzungen bis 2025. Verkehrszahlen im Großraum Hamburg südlich der Elbe sind seit Jahren rückläufig. Die Prognosen sind insofern grundsätzlich in Frage zu stellen insbesondere angesichts sich abzeichnender völlig neuer Entwicklungen im Mobilitätssektor.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1075 und 1245
5.4.1	Schienen- und Straßenverke hr	1745	226	Private und juristische Personen	4. Das Regionale Raumordnungsprogramm sieht eine Planung für eine Straße mit regionaler Bedeutung vor. Die Autobahneckverbindung entlang einer der wichtigsten europäischen Verkehrsachsen zwischen Skandinavien und Mitteleuropa kann jedoch mitnichten als Regionalstraße eingeordnet werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1222 und 1399

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1746	226	Private und juristische Personen	Auch die bisherigen Planungen aus früheren Phasen geben deutlich Aufschluss über den drastischen Anstieg des Verkehrs, sollte mit der sogenannten Ortsumfahrung eine neue Straße entstehen. Das Verkehrsaufkommen auf einer und schneller befahrenen, neuen Straße wird drastisch ansteigen und die damit einhergehenden zusätzlichen Immissionen letztendlich keine Entlastung für die Bürger von Luhdorf und Pattensen bringen. Im Gegenteil: Die Gemeinde Wulfsen wird zusätzlich erheblich von Immissionen betroffen sein. Eine Betrachtung der kollateralen Auswirkungen auf Nachbargemeinden hinsichtlich der sich dort auswirkenden Verschlechterung einer Umgehungsstraße ist in den bisherigen Planungen noch gar nicht berücksichtigt worden. Selbst innerhalb der Dörfer Pattensen und Luhdorf profitieren nur kleine Teile von einer angestrebten „Entlastung der Ortschaften“ durch eine Ortsumfahrung. Eine Kosten-Nutzen Abwägung im Hinblick allein auf die ursprüngliche Veranlassung einer Ortsumfahrung, nämlich die Entlastung der Bürger wurde bislang nicht zufriedenstellend ermittelt, insbesondere nicht unter Einbeziehung betroffener Nachbargemeinden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1210, 1311, 1317, 1331, 1410 und 1899
2	Straßenplanung	1747	226	Private und juristische Personen	5. Die geplante Straße ist per Definition keine Straße mit regionaler Bedeutung, sondern die Verbindung zweier Autobahnen, die transnationale Verkehrsachsen mit entsprechend eindeutig überregionaler Bedeutung verbinden würde! Weder die Stadt Winsen, noch der Landkreis Harburg sind für die Planung solcher Verkehrswege zuständig. Die Zuständigkeit liegt hier eindeutig beim Land bzw. beim Bund.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1222 und 1247

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1748	226	Private und juristische Personen	6. Das erklärte Ziel einer Verbesserung der Wohnqualität für die Ortschaften Luhdorf, Pattensen und Wulfsen wird sich schwerlich einstellen. Es ist die Überzeugung auch der Planer aus dem vorangegangenen Planungsverfahren, dass neue Straßen grundsätzlich auch neuen also zusätzlichen Verkehr nach sich ziehen. Das wird insbesondere im vorliegenden Falle durch die Verkürzung der Wegstrecke durch die Autobahneckverbindung, die bessere Anbindung nach Lüneburg, Geesthacht und auch nach Dänemark, Skandinavien und Schleswig-Holstein in erheblichem Umfang passieren. Mitnichten ist also von einer Verkehrs- und Immissionsreduzierung, sondern im Gegenteil von einer Erhöhung derselben auszugehen. Insbesondere Wulfsen wird gar keinen Nutzen, sondern ausschließlich Nachteile durch die neue Straße haben. Dieser Aspekt fand bislang keinerlei angemessene Würdigung!	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Es ist korrekt, dass die Einwohnerinnen und Einwohner von Wulfsen bislang nicht unter dem Verkehrslärm an den Ortsdurchfahrten in Luhdorf, Pattensen und Scharmbeck leiden. Die vorgeschlagenen Trassen erhöhen zwar die Belastung, sind aber von gesetzlichen Grenzwerten entfernt (s. hierzu auch Abwägung zur Einwand_ID 1899, zur "Autobahneckverbindung" siehe Abwägung zur Einwand_ID 1597, des Weiteren s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1222 und 1615
5.1.1	Siedlungsstruktur/Bauleitplanung	1749	226	Private und juristische Personen	7. Die Metropolregion Hamburg wird in den nächsten Jahrzehnten in großem Umfang Raum für neue Wohngebiete erforderlich machen. Es erscheint widersprüchlich, dass attraktivste Wohnräume auch für in HH arbeitende Bevölkerung zunichte gemacht werden sollen. Im Bereich zwischen den Dörfern Pattensen und Wulfsen wurde bereits die Ausweisung neuer Baugebiete ins Auge gefasst. Landwirtschaftsbetriebe haben Baugenehmigungen für diesen Standort. Grundstückseigentümer und Gemeinden müssen in dieser Hinsicht Planungssicherheit haben, die durch eine Durchschneidung zunichte gemacht werden würde.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Zwischen Pattensen und Wulfsen gibt es eine verlängerte Baugenehmigung für den Neubau einer landwirtschaftlichen Lagerhalle. Diese wäre durch den Bau der Varianten 1-P bzw. 2-P betroffen. Die vorgeschlagene Vorzugsvariante 1.1-P würde die geplante Halle nicht beeinträchtigen. Zum jetzigen Zeitpunkt sind im Bereich zwischen Pattensen und Wulfsen keine weiteren Baugenehmigungsverfahren oder Bauvorbescheide bekannt. Neu geplante Baugebiete sind derzeit nicht bekannt. Abschließend sei nochmal auf den kausalen Zusammenhang hingewiesen, dass zusätzliche Wohngebiete ebenso Naherholungsräume belasten und Verkehr erhöhen. Dem Einwand kann aber auch teilweise gefolgt werden, da der Siedlungsdruck im suburbanen Raum um Hamburg sehr groß ist. S. Abwägung zur Einwand_ID 1389

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.3	Boden und Fläche	1750	226	Private und juristische Personen	8. Landwirtschaftsbetriebe bewirtschaften heute gemeindeübergreifend Eigentums- und Pachtflächen. Die An- und Durchschneidung von Ackerflächen würde die Landwirte erheblich beeinträchtigen, wenn nicht hinreichend Querungen von Wirtschaftswegen eingerichtet werden. Dies steht aber wohl im Widerspruch zur Ausbaukategorie der Straße. Dies und der Flächenverlust an landwirtschaftlicher Fläche werden u. U. für einzelne Betriebe existenzbedrohend.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1367
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1751	226	Private und juristische Personen	9. Die Kirchengemeinde St. Gertrud in Pattensen ist die zentrale Kirchengemeinde für zahlreiche Ortschaften der Gegend. Der Friedhof liegt im Schallimmissionsbereich der geplanten Straße. Es ist nicht vorstellbar, dass dort künftig die Menschen unter derartigem Lärm Ihre Angehörigen würdevoll zu Grabe tragen können.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Die Lage an der jetzt stark befahrenen Ortsdurchfahrt stört die Friedhofsruhe stärker. Die bevorzugte Trassenvariante ist wesentlich weiter von der Südgrenze des Friedhofs entfernt.
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1752	226	Private und juristische Personen	10. Der Zweck einer Verkehrsberuhigung wird durch eine Ortsumfahrung nicht erreicht. Verkehrsberuhigungen in einzelnen Ortsteilen stehen erheblichen Verschlechterungen der Situation für andere Ortsteile respektive Ortschaften (Wulfsen) gegenüber. Auch klare Mehrheiten für die OU lassen sich unter den betroffenen Bürgern nicht ausmachen. Entsprechende Bürgerbefragungen und Unterschriften liegen vor. Die seitens der Stadt Winsen und des LK Harburg entfaltete Planungsaktivität erschließt sich also keineswegs auf der Grundlage einer Verkehrsberuhigung für die Bürger der Gemeinden Pattensen und Luhdorf. Diese Verkehrsberuhigung ist weder gewünscht, noch wird sie durch die geplanten Maßnahmen erreicht. Die Zielvorgaben des Planungsverfahrens sind nicht signifikant erreichbar. Insofern ist die Planung grundsätzlich abzulehnen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1188, 1410, 1412 und 1748

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1753	226	Private und juristische Personen	Die Motive für die über Jahrzehnte hinweg mit immensem finanziellem Aufwand, der allein schon in der Planungsphase betrieben wurde, hat allein die Autobahneckverbindung mit entsprechender Erhöhung des Verkehrsaufkommens und den damit einhergehenden Anbindung- und Erweiterungsmöglichkeiten von Gewerbeansiedlungen, mitnichten jedoch die Verbesserung der Lebensqualität der Anwohner in der Region zum Ziel.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1206 und 1222
2	Straßenplanung	1754	226	Private und juristische Personen	11. Wenn die Politik glaubwürdig das Ziel verfolgen würde, mit der Motivation der Verbesserung der Lebensqualität zu handeln, hätte es schon lange Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung und -reduzierung durch bauliche Maßnahmen und Beschilderung und Tempolimits gegeben.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195 und 1284
0	Allgemein	1755	226	Private und juristische Personen	12. Ich fordere die Politik und die involvierten Behörden dazu auf, die Grundlagen der Planung auf eine vollständige und brauchbare Basis hin zu entwickeln und die Zieldefinition derselben, sowie den Grad der Zielerreichung ehrlich und für alle betroffenen Bürger transparent zu machen. Es muss möglich sein und stünde der Politik in Zeiten fortschreitenden Glaubwürdigkeitsverlustes gut zu Gesicht, mit ehrlich ermittelten Erkenntnissen im Ergebnis auch zu einer Abkehr von politisch gewollten Projekten kommen zu können!	Dem Einwand wird gefolgt	Für mehr Transparenz im Planungsverfahren werden bspw. Bürgerinformationsveranstaltungen durchgeführt, die über die gesetzlich vorgesehene Öffentlichkeitsbeteiligung hinaus gehen und einen Dialog mit den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern ermöglichen sollen. Im Rahmen solcher Veranstaltungen wurde der aktuelle Planungsstand mehrfach vorgestellt. Die ermittelten Grundlagen sind auch in ausgelegten Unterlagen bzw. im Internet einsehbar.

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1756	227	Private und juristische Personen	Ich wollte Ihnen gerne mitteilen, wie sehr wir als Luhdorfer und Anwohner der Radbrucher Str. den Start des Raumordnungsverfahrens begrüßen. Gerade mit der Ansiedlung von Amazon, ist die Verkehrsbelastung weiter gestiegen, das Logistik-Konzept von Amazon, so wie weiterer Logistik im Gewerbegebiet, beruht auf einem 24/7 Konzept, so dass die 40-Tonner zu jeder Tag- und Nachtzeit durch unser Dorf fahren.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	
7	Verkehr	1757	227	Private und juristische Personen	Wer glaubt, dass der Verkehr Richtung Hannover aktuell über das Maschener Kreuz abgewickelt wird, den lade ich gerne zu mir ein, um sich selbst davon zu überzeugen, wie der Fern- und Schwerlastverkehr Richtung A 7 durch unser Dorf fährt. (Radbrucher Str. xy) In Zeiten von Klimaschutz ist es ja auch nicht zielführend einen Umweg bis zum Maschener Kreuz auf sich zu nehmen. Eine Verlängerung der Osttangente ist die einzig sinnvolle und nachhaltige Lösung.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1210 und 1710
5.1	Raum- und Siedlungsstruktur	1758	228	Private und juristische Personen	Abweichung vom RROP 2025: Im gültigen regionalen Raumordnungsprogramm ist im Planungsbereich eine Straße von „regionaler Bedeutung“ angedacht. Die geplanten Ortsumfahrungen haben jedoch eine überregionale Bedeutung, da sie zwei Autobahnen verbinden. Erhebliche Einwendungen von Anwohnern haben zu Änderungen der Planungsvorgaben im gültigen RROP 2025 im Gegensatz zum alten RROP 2000 geführt. Somit entsprechen die Planungen nicht dem gültigen RROP!	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1399

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1759	228	Private und juristische Personen	Der Landkreis Harburg und die Stadt Winsen sind für die Planung einer derartigen Straße nicht zuständig: Da es sich bei dieser Straßenplanung um eine Straße von überregionaler Bedeutung handelt, sind beide Behörden für diese Straßenplanung nicht zuständig. Schließlich soll diese Straße im Bedarfsfall das Autobahnkreuz Horst-Maschen entlasten. Im Fall der beschlossenen Umsetzung der Fehmarn-Belt-Querung kommen auf die geplante Ortsumfahrung noch zusätzliche überregionale Aufgaben zu. Schon im jetzigen Planungsstand ist die Straße für 15.000 Fahrzeuge am Tag ausgelegt. Daher wäre es Aufgabe des Landes Niedersachsen oder der Bundesrepublik Deutschland, die Straße zu planen, zu bauen und die Kosten zu tragen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1247 und 1989
7	Verkehr	1760	228	Private und juristische Personen	Zielsetzungen werden mit den Planungen nicht erreicht: In der Einleitung zum Planfeststellungsverfahren wird als ein Ziel die Reduzierung der Verkehrsbelastung angegeben. Die geplanten Trassenverläufe werden durch die Nähe zu Luhdorf und zu Pattensen jedoch die Verkehrsbelastung nur auf andere Wohngebiete verschieben und zusätzlichen Verkehr an die Orte heranführen. Die optimalen Entlastungsmöglichkeiten und die neu entstehenden Verkehrsbelastungen wurden bei den Planungen nicht hinreichend untersucht bzw. nicht hinreichend abgewogen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1312 und 1578
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1761	229	Private und juristische Personen	Als betroffene Einwohnerin von Luhdorf erhebe ich folgende Einwendungen, da ich mich durch die Planung und späteren Realisierung der Ortsumgehungen in meiner Gesundheit und Lebensqualität beeinträchtigt sehe.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1188

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.8	Natura 2000	1762	229	Private und juristische Personen	Im Einzelnen: Das FFH-Gebiet südlich Luhdorf als wertvoller Naherholungsraum wird durch die Trasse V1-L zerstört, das ist in Zeiten des Klimawandels und des großen Artensterbens nicht nachvollziehbar und hinnehmbar	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1209 und 1244
4.1.6	Landschaft	1763	229	Private und juristische Personen	Verschandelung des Landschaftsbildes durch die geplante Straßentrasse (60 m breit, ca. 1,9 km lange Dammlage in 1,0 - 1,5 m Höhe) sowie 3 Brückenbauten von bis zu 7,50 m Höhe (ohne ca. 6 m hohe Lärmschutzwälle!)	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1081
4.1.3	Boden und Fläche	1764	229	Private und juristische Personen	Versiegelung der Landschaft und Verbrauch an wertvoller landwirtschaftlicher Fläche	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1092 und 1095
4.1.5	Luft und Klima	1765	229	Private und juristische Personen	Die geplante OU zieht neuen Verkehr an mit steigendem Lärm und Schadstoffimmissionen, dadurch würde meine Gesundheit gefährdet	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1210 und 1222
5.1.1	Siedlungsstruktur/Bauleitplanung	1766	229	Private und juristische Personen	Luhdorf wird nach Bau der OU von einem Straßenring in Norden, Osten, Westen und Süden umschlossen sein, dadurch wird die zukünftige Ortsteilentwicklung beeinträchtigt werden	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1640
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1767	229	Private und juristische Personen	Luhdorf ist im Norden durch die A 39 bereits Lärm und Schadstoffimmissionen ausgesetzt, eine weitere Umweltbelastung im Süden ist nicht zu verantworten, das Schutzgut "Menschen und deren Gesundheit" würde akut gefährdet	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1317 und 1789
1	Lage/Verlauf	1768	229	Private und juristische Personen	Neben der Trasse V1-L muss auch die Trasse V2.1-L als Alternativtrasse untersucht werden, da beide in den ROV-Unterlagen als gleichwertig bewertet werden!	Dem Einwand wird gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1457 und 2134

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1769	230	Private und juristische Personen	Ich lebe schon seit meiner Kindheit in Luhdorf und bin damit in einem kleinen Dorf groß geworden, dass sich in den letzten Jahren leider immer mehr zum negativen verändert hat. Die Möglichkeiten, noch unberührte Natur zu erleben und dies auch an unsere Kinder weiterzugeben, verschwinden immer mehr. Und durch die Planung der Ortsumgehungen in absehbarer Zeit sind diese noch mehr gefährdet und ich erhebe gegen diese Planung die folgenden Einwendungen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1209 und 1244
4.1.8	Natura 2000	1770	230	Private und juristische Personen	Natur und Umwelt: Der in Ihren Planungen ausgewiesene Vorzugstrasse 1-L (sowie die Trassenvariante 2.1-L) verlaufen durch das FFH-Gebiet 212. Dieses Gebiet südlich von Luhdorf ist durch EU-Recht als besonders schützenswert ausgewiesen, da es eine unter Naturschutzgesichtspunkten hochgradig wertvolle Tier- und Pflanzenwelt aufweist. Das wird bestätigt durch die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) für die Ortsumgehungen Pattensen-Luhdorf (ALAND, Januar 2020), die u.a. das o.g. FFH-Gebiet zum Untersuchungsgegenstand hat. Es ist deshalb völlig unverständlich und nicht nachvollziehbar, dass durch dieses Schutzgebiet eine Umgehungsstraße gebaut werden soll. Denn dadurch wird das FFH-Gebiet südlich Luhdorf, das der Winsener Bevölkerung (und nicht nur den Luhdorfern) als Naherholungsgebiet dient, unwiderruflich zerstört. Die Überbrückung von Luhekanal, Luhe und Aubach macht den Bau von Brückenbauwerken mit einer Höhe von bis zu 7,50 m (ohne Lärmschutzwände) erforderlich, die die Landschaft des FFH-Gebietes verschandeln werden. Hinzu kommt die 60 m breite Straßentrasse, die auf einer Dammlage von ca. 1,9 km (!) bis auf Brückenhöhe ansteigt und die das Schutzgebiet zerschneiden wird.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1081, 1209 und 1244

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5.2.3	Natur und Landschaft	1771	230	Private und juristische Personen	An dieser Stelle sei ferner darauf hingewiesen, dass das Regionale Raumordnungsprogramm (RROP 2025), das die Grundsätze der Raumordnung festlegt, den Vorrang von Natur und Landschaft und dessen Vorrangfunktion und Schutzwürdigkeit feststellt. Als öffentliche Planungsträger sind Landkreis und Stadt daran gebunden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1030
3	Kosten	1772	230	Private und juristische Personen	Schließlich werden hohe Kosten der Umweltzerstörung verursacht, die nicht annähernd zu beziffern sind, sich aber mit Sicherheit in siebenstelligem Bereich bewegen werden. Hinzu kommen die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen, die angesichts der massiven Umweltzerstörung erforderlich werden und deren Kosten in diesem Planungsstadium noch gar nicht ermittelt wurden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1259 und 1493
4	Naturschutz	1773	230	Private und juristische Personen	Auf der 25. Weltklimakonferenz in Madrid im Dezember 2019 prägte UN- Generalsekretär Guterres den Satz „Unser Krieg gegen die Natur muss ein Ende haben!“ Gemessen an dieser Aussage ist der geplante Bau der Ortsumgehungen Luhdorf-Pattensen eine Kriegserklärung an die Natur!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1244 und 1259
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1774	230	Private und juristische Personen	Mensch und Gesundheit: In der UVS für die Ortsumgehungen Pattensen-Luhdorf- Scharmbeck (ALAND, Mai 2015) wird dem Schutzgut „Mensch und Gesundheit“ ein hoher Wert beigemessen. Es wird festgestellt, dass „Leben, Gesundheit und Wohlbefinden der Menschen durch physikalische, chemische und/oder biologische Einwirkungen beeinträchtigt werden“. Die Bedeutung dieses Schutzgutes wird für Wohngebiete generell als „hoch“ eingestuft. Es wird festgestellt, dass das Schutzgut „Mensch und Gesundheit“ besonders empfindlich ist gegen Schall- und Schadstoffimmissionen, Flächenverlust und visuelle Beeinträchtigung.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1317

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1775	230	Private und juristische Personen	Dies wird erneut bestätigt durch eine aktualisierte Umweltverträglichkeitsstudie der Arbeitsgemeinschaft Landschaftsökologie (ALAND) vom Januar 2020, in der die Bedeutung des geplanten Vorzugskorridors für die Wohn- und Erholungsnutzung als „hoch“, die Empfindlichkeit gegen Schall- und Schadstoffimmissionen als „hoch empfindlich“ eingestuft wird.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1317
1	Lage/Verlauf	1776	230	Private und juristische Personen	Nimmt man diese Feststellungen zum Maßstab, so ist der Verlauf der Vorzugstrasse 1-L für alle Luhdorfer Bewohner eine Zumutung. Der Trassenverlauf „schmiegt“ sich stellenweise – unter Nichtbeachtung des Mindestabstandes zur Wohnbebauung von 300 m – förmlich um den südlichen Ortsrand von Luhdorf. Der Abstand des geplanten Neubaugebietes „Kleiner Brümmelkamp“ zum geplanten ca. 125 m breiten Vorzugskorridor ist noch geringer und beträgt zwischen 175 m und 240 m. Das widerspricht den gesetzlichen Vorschriften und ist unzumutbar und nicht akzeptabel!	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1321 und 1675
2	Straßenplanung	1777	230	Private und juristische Personen	Nach Durchsicht der Planungsunterlagen und Abwägung aller Kriterien wird deutlich, dass nur verkehrslenkende und geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen auf den vorhandenen Ortsdurchfahrten die Bewohner entlasten werden. Gleichzeitig können so Eingriffe in Natur und Landschaft vermieden und erhebliche Finanzmittel eingespart werden, die sicherlich in den nächsten Jahren in anderen Projekten sinnvoller eingesetzt werden können.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1035 und 1195

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.5	Luft und Klima	1778	230	Private und juristische Personen	An dieser Stelle sei auf § 50 Bundesimmissionsgesetzes hingewiesen: Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sind die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich dem Wohnen dienenden Gebiete so weit wie möglich vermieden werden. Diesen gesetzlichen Vorgaben sind auch Landkreis und Stadt als Planungsträger verpflichtet.	Dem Einwand wird gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1317
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1779	230	Private und juristische Personen	Fazit: Durch den geplanten Bau der OU Luhdorf-Pattensen wird sich die Wohn- und Lebensqualität der Menschen in Luhdorf drastisch verschlechtern. Das Schutzgut „Mensch und Gesundheit“ wird gravierend verletzt werden, die Luhdorfer Einwohner werden sich auf gesundheitliche Beeinträchtigungen einstellen müssen. Aus diesem Grund ist die geplante Vorzugstrasse 1-L - die aber für die Luhdorfer Einwohner nur Nachteile bringt - strikt abzulehnen!	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188 und 2140
5.1.1	Siedlungsstru- ktur/Bauleitpl- anung	1780	230	Private und juristische Personen	Ortsteilentwicklung Die geplante Trassenführung der Variante 1-L wird den „Straßenring“ um Luhdorf schließen. Im Norden, Westen, Osten und jetzt auch im Süden wird Luhdorf von Straßen umgeben sein. Eine weitere Entwicklung des Ortsteils nach Süden wird für immer unmöglich gemacht. Das wird auch für Winsens Stadtentwicklung von Nachteil sein. Denn Winsen profitiert von seiner Lage zwischen Marsch und Heide und ist gerade für großstadtmüde Hamburger ein attraktiver, weil naturnaher Wohnort. Baugrundstücke in Winsen sind heiß begehrt und Luhdorf ist hier ganz vorne mit dabei! Diesen Beitrag zur positiven Stadtentwicklung wird Luhdorf – sollte die Planung der Ortsumgebung realisiert werden – nicht mehr leisten können und seine naturnahe Wohnqualität verlieren.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Die Argumentation steht im Widerspruch zu den Einwand_IDs 1769/70. S. Abwägung zur Einwand_ID 1640

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5.1.1	Siedlungsstruktur/Bauleitplanung	1781	230	Private und juristische Personen	Die Stadt sollte sich auf die Entwicklung als attraktiver und naturnaher Wohnort fokussieren, denn das hat Winsen in den letzten Jahrzehnten durch die wachsende Einwohnerzahl (mit überproportional steigenden Steuereinnahmen aus der Einkommensteuer!) nach vorne gebracht. Stattdessen setzt man – vielfach über die Köpfe der betroffenen Bürger hinweg – auf die ungehemmte Erweiterung von Gewerbegebieten (mit der Erwartung eines steigenden Gewerbesteueraufkommens) mit zusätzlichem Verkehr und Straßenbau als zwangsläufiger Folge. Das ist nicht im Sinne der Bürger(innen) und deshalb abzulehnen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Auch die Realisierung von Wohngebieten führt in der Regel zu einer Zunahme von Verkehr. S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1206, 1210, 1222, 1321 und 1640
3	Kosten	1782	230	Private und juristische Personen	Außerdem ist das Bauvorhaben finanziell unverantwortlich: Schon vor der Corona- Pandemie zeichnete es sich ab, dass dieses geplante über 40.000.000 € teure Bauvorhaben unsere Stadt und unseren Landkreis finanziell überfordern. Nun, wo sich die wirtschaftlichen Auswirkungen der aktuellen Corona-Krise abzeichnen, ist es unverantwortlich, die Planungen umzusetzen. Der Bedarf einer Ortsumgehung solchen Ausmaßes ist sicherlich auch jetzt in der Covid-19 Krise und danach neu zu bewerten. Ich bitte meine Einwendungen zur Kenntnis zu nehmen und diese zu berücksichtigen, in dem Sie die kostspieligen und naturzerstörenden Planungen für die Trasse 1-L einstellen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1368

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1783	132	Private und juristische Personen	In meiner Kindheit konnte ich die Winsener Landstraße überqueren, um zur Schule zu gehen. Heute sehe ich keine Kinder mehr, die überhaupt versuchen die Straße zu queren. Nun gut, die Welt ändert sich, so ist das nun mal. Im 19. Jahrhundert waren Rückenschmerzen kein Thema, jetzt sind sie Volkskrankheit Nr. eins! Wenn man bedenkt, wie sich die Menschheit bis dahin entwickelt hat, hat in den letzten gut hundert Jahren ein rasanter Wandel stattgefunden. Ich habe den Eindruck, dass heutzutage viele Menschen einen gestressten und überlasteten Eindruck machen. Es sind mir sogar mehrere Personen bekannt die psychisch krank sind.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die durchgeführte Verkehrsuntersuchung bestätigt die hohe Verkehrsbelastung der Winsener Landstraße (bis zu 11.000 Fahrzeuge/24 h). Die OU sollen die Verkehrsbelastung aus den Orten heraus ziehen, um u.a. die innerörtliche Verkehrssicherheit zu erhöhen.
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1784	132	Private und juristische Personen	Ich habe 28 Jahre in München und Umgebung gearbeitet. Erst Verkauf von Computer Hard- und Software später Datenbank Entwicklung. Mein Resümee ist, Arbeit gibt ihnen heute keine Sicherheit/Rückhalt mehr, Wohlstand durch Arbeit zu steigern ist aus meiner Sicht nicht mehr möglich! Ich kenne Mitarbeiter z. B. der Allianz, Lufthansa Technik, Deutsche Bahn oder öffentlicher Dienst, die seit 20 Jahren und länger dort tätig sind und feststellen, dass sie mehr ausgebeutet werden, der Kundenkontakt unfreundlich bis aggressiv ist oder einfach unter der Informationsflut und den permanenten Veränderungen zusammenbrechen. Das Wachstum uns noch Wohlstand bringt ist ein fataler Irrtum!	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Ein direkter Bezug der vorliegenden Einwendung zum ROV bzw. zum Vorhaben ist nicht gegeben. Es wird nicht deutlich, was der Einwender ausdrücken will.
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1785	132	Private und juristische Personen	Apropos Wohlstand, Wohlstand ist wohl etwas das jeder für sich, anders definiert als der nächste. Lässt sich Wohlstand messen? Bei der IHK hat man mir mal beigebracht, es gibt eine Wohlstandspyramide. Was bringt mir materieller Wohlstand, wenn der größte Teil der Bevölkerung nicht im geringsten in der Lage ist, sich um die eigene Gesundheit zu kümmern!	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Ein direkter Bezug der vorliegenden Einwendung zum ROV bzw. zum Vorhaben ist nicht gegeben. Es wird nicht deutlich, was der Einwender ausdrücken will.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1786	132	Private und juristische Personen	Ich fordere keine Revolution! aber ich möchte Sie bitten „fangen Sie an umzudenken“ und legen sie die Pläne bezüglich der Ortsumgehungen ad acta. Suchen sie stattdessen nach Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung und intelligenter Mobilitätsplanung. Meinen Informationen nach sind Deutschlandweit die Prognosen der Demographischen Entwicklung rückläufig!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Entgegen der Entwicklung auf Landes- oder Bundesebene fällt die Bevölkerungsentwicklung Landkreis Harburg deutlich positiver aus (s. Landkreis Harburg, Demographiegutachten 2018). Besonders in Winsen steigt die Bevölkerungszahl stetig an. S. auch Abwägung zur Einwand_ID 1195
5.1.1	Siedlungsstruktur/Bauleitplanung	1787	132	Private und juristische Personen	Da das Gewerbegebiet bei der Umgehung ein Thema ist: Wenn Sie Firmen heranlocken, reißen diese andern Orts ein Loch auf! Lassen Sie die Firmen da wo sie jetzt sind, dort können Sie organisch wachsen. Unternehmen, die bei Ihnen nachfragen und unbedingt Gewerbegrund benötigen, können Sie Buchholz empfehlen, die haben gerade 25 ha Gewerbegrund ausgewiesen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1788	132	Private und juristische Personen	In der Automobilindustrie ist bekannt, dass ein großer Teil der Belegschaft für die kommende sich wandelnde Produktion nicht mehr benötigt wird. Stattdessen wird eine neue Belegschaft benötigt, aber nicht mehr so viele. Haben Sie mal über die Strukturen der öffentlichen Hand nachgedacht?! Es ist sehr simpel nach Jahrzehnte langen Wiederaufbauerfolgskonzepten weiter zu machen, aber so leicht funktioniert unsere Welt nicht mehr!	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Ein direkter Bezug der vorliegenden Einwendung zum ROV bzw. zum Vorhaben ist nicht gegeben. Es wird nicht deutlich, was der Einwender ausdrücken will.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1789	132	Private und juristische Personen	Wenn ich mir als Gewerbetreibender nicht bewusst die Zeit nehmen würde, würde ich nicht eine Stunde am Tag mehr an die FRISCHE LUFT kommen. Die Autobahn BESCHALLT bereits jetzt ganz Luhdorf. Dies empfinde ich als erhebliche Einschränkung! Den Bereich der geplanten Umgehung nutze ich intensiv zum Walken, Laufen und Radfahren. Auch Inline Skating habe ich schon mal probiert, allerdings waren mir zu viele Autos unterwegs (auch dort wo nur Forst und Landwirtschaft erlaubt ist!) und richtig Spaß macht das wohl auch nur auf speziellen Untergrund. Lassen Sie es nicht soweit kommen das hier nun der letzte Vogel verstummt!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die A 39 mit den entsprechenden Prognoseverkehrszahlen ist in den Berechnungen enthalten. An dem der Planung nächstgelegenen Immissionspunkt im Bereich Höllenberg, werden die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung sicher eingehalten. Auf den Bereich Luhdorfer Waldweg etc. hat die Planung bzw. Umsetzung der Ortsumfahrung keinen Einfluss. Im Bereich der Ortsdurchfahrt wird der Beurteilungspegel mit einer Ortsumfahrung geringer. S. Abwägung zur Einwand_ID 1209
0	Allgemein	1790	132	Private und juristische Personen	P. S. Generell möchte ich anregen, dass sie sich mehr auf Ihre hoheitlichen Aufgaben konzentrieren und weniger als Unternehmer agieren.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	
4.1	Schutzgüter	1791	132	Private und juristische Personen	Deutschlandweit gesehen glaube ich nicht, dass die Arbeit mehr wird. Dies möchte ich noch als Ergänzung zu meiner gestrigen Email sagen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Ein direkter Bezug der vorliegenden Einwendung zum ROV bzw. zum Vorhaben ist nicht gegeben. Es wird nicht deutlich, was der Einwender ausdrücken will.

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	1792	111	Private und juristische Personen	<p>In Wahrnehmung meiner Beteiligungsrechte im oben genannten Raumordnungsverfahren wende ich mich mit Nachdruck gegen den geplanten Bau der Umgehungsstraßen von Luhdorf und Pattensen und erhebe als persönlich Betroffener folgende Einwände:</p> <p>1. Mit meinem Zuzug nach Luhdorf im Jahr 2011 habe ich hier eine neue Heimat gefunden. Das Thema OUF Luhdorf – Pattensen und das eingeleitete Raumordnungsverfahren ist für mich Besorgnis erregend. Es ist für mich unbegreiflich, warum Sie im o.g. Raumordnungsverfahren lediglich jeweils eine Variante der OUF für Luhdorf und Pattensen eingestellt haben. Ein ordentliches Verfahren sollte meiner Meinung nach mindestens drei Trassenvarianten zur Prüfung beinhalten. Hier fordere ich den Landkreis Harburg auf, auch die Variante 4, die positiv beurteilt wurde, ins ROV aufzunehmen.</p>	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Der Vorhabenträger hat die Möglichkeit, mit von ihm gewählten Vorzugsvarianten ins ROV zu gehen. Es werden jedoch auch alle anderen entwickelten Varianten im ROV auf ihre Raumverträglichkeit hin überprüft, die nicht vorzeitig ausgeschieden wurden. Welche Varianten als Ergebnis landesplanerisch festgestellt werden, wird im ROV ermittelt. Dem Vorhabenträger können Maßgaben auferlegt werden, die zur Erreichung einer raumverträglichen Planung umzusetzen sind. S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1123 und 1132
7	Verkehr	1793	111	Private und juristische Personen	<p>2. Noch vorteilhafter wäre es, gänzlich auf die geplanten Ortsumfahrungen zu verzichten! Mit „Tempo 30“ und einem „LKW-Durchfahrtsverbot“ könnten auch ganz viele naturverbundene Anlieger der Radbrucher Straße leben. Bedauerlicherweise bringen die Ortsumfahrungen keine Entlastung für die Winsener Landstraße in Luhdorf und auch nicht für die Blumenstraße in Pattensen. Das macht den Bau der Ortsumgehungsstraßen überflüssig. Vermutlich wird mit dem Bau der OUF noch mehr Verkehr angezogen. So hat z.B. in Finkenwerder der Verkehr nach der Freigabe der Ortsumgehung unerträglich zugenommen. Wissen Sie davon? Wie werden oder wollen Sie den Bürgern später ein solch negatives Ergebnis erklären?</p>	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die zunehmende Verkehrsbelastung an der B73 und der OU Finkenwerder ist einer der Hauptgründe für die Planung und den Bau der A26, der diese Abschnitte wieder entlasten soll. S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195, 1210 und 1410

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
3	Kosten	1794	111	Private und juristische Personen	3. In Zeiten, in denen die finanziellen Mittel in Stadt und Land knapp sind, würde ich es begrüßen, Steuergelder in sinnvolle Projekte (Kindergärten, Schulen, vorhandene, marode Brücken und Straßen etc.) zu investieren. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis der OUF steht nicht im Einklang. Angesichts der Haushaltslage des Landkreises Harburg und auch der Stadt Winsen (Luhe) ist die Finanzierung der mit geschätzten 40 Millionen Euro teuren Variante schon in der vorgestellten Planung unverantwortlich und stellt eine Steuerverschwendung dar, weil z.B. der Bau der Variante 4 mit voraussichtlich 20 Millionen Euro zu veranschlagen wäre. Die Steuerzahler möchten nicht länger für die Prestigeobjekte der Politik „bluten“, die auch vom Bürger nicht gewollt und nicht gewünscht sind!	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu Einwand_ID 1311 und 1368
7	Verkehr	1795	111	Private und juristische Personen	Außerdem betrachte ich die Ortsumgehungen, die zwischen Luhdorf und Pattensen mit einer Unterbrechung versehen sind, als äußerst unsinnig, da kein reibungsloser Verkehrsfluss gegeben ist.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Es handelt sich um zwei einzelne Ortsumfahrungen (OU Luhdorf und OU Pattensen), die im ROV auch einzeln betrachtet werden. Ein voneinander unabhängiger Bau der Ortsumfahrungen ist möglich. Dem Einwand wird in sofern gefolgt, dass eine durchgehende Trasse einen besseren Verkehrsfluss hätte. Die Trassen verlaufen durch sogenannte Zwangspunkte, die in jedem Fall passiert werden müssen. Diese Knotenpunkte können unterschiedlich gestaltet werden, je nach Gegebenheiten etwa als Kreisverkehrsplatz. So werden die Anbindung an das bestehende Straßennetz und ein möglichst ungestörter Verkehrsfluss gewährleistet.
4.1.5.1	Luftschadstoffe	1796	111	Private und juristische Personen	4. Die hohe Konzentration von CO ² in unserer Atmosphäre beschleunigt nachweislich den Klimawandel. Davon sind wir bereits alle betroffen. Mit dem Bau der Ortsumgehungen und den höheren Geschwindigkeiten auf diesen Straßen wird der CO ² -Ausstoß erhöht. Es werden krebserregende Stoffe durch den Abrieb der Reifen freigesetzt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1449 und 1130

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.5.2	Lärm/Schall	1797	111	Private und juristische Personen	Die Lärmbelastung wird aus den Ortsmitten an die Ortsränder verlagert und dieser Lärm wird dann dort die Anlieger belasten. Wir sollten alles unternehmen, um diese Nachteile zu verhindern. Lärm, der schon mit der Bauphase beginnt und dann „never ending“ nach dem Bau aufkommen wird, macht krank. Nach der Verwirklichung dieser Baumaßnahme wäre ich persönlich und somit gesundheitlich beeinträchtigt, da mein Wohnsitz sich direkt an der Ortsumgehung Luhdorf befindet.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1188
4.1.5.2	Lärm/Schall	1798	111	Private und juristische Personen	5. Wie stellen Sie sich für die Anlieger an der geplanten Ortsumgehung den Umgang mit der Lärmproblematik vor? Heutige Verkehrsprognosen können keine Aussagekraft haben. Niemand weiß, wie sich die wirtschaftliche Lage und der damit verbundene Verkehr entwickelt. Ich möchte in diesem Zusammenhang den § 41 des Bundes-Immissions-Schutzgesetzes zitieren: „Bei dem Bau öffentlicher Straßen ist sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgereusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind“.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1075 und 1317
4.1.5.2	Lärm/Schall	1799	111	Private und juristische Personen	Im § 1 des Bundesimmissionsschutzgesetzes heißt es: „Zweck dieses Gesetzes ist es, Menschen vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu schützen und dem Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen vorzubeugen.“ Weiterhin heißt es im § 50 BImSchG: „Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sind die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Fläche so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich dem Wohnen dienende Gebiete so weit wie möglich vermieden werden“.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1317

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1800	111	Private und juristische Personen	6. Ausgleichs- und Ersatzflächen, die für den Bau der Ortsumgehung geplant sind, befinden sich vermutlich weit entfernt von der beabsichtigten Trassenführung und kompensieren in meinem Wohn- und Erholungsbereich (Garten, Umland) die Schadstoffbelastungen nicht. Durch vorherrschende Windrichtungen aus W/SW wird diese Schadstoffbelastung noch erhöht und stellt für mich ein erhebliches Gesundheitsrisiko dar.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Variante 1-L hat einen Abstand von mindestens 300 m zum Höllenberg in Luhdorf. Ein Einfluss der durch die Ortsumfahrung hervorgerufenen Luftschadstoffe ist nicht zu erwarten. Die Zusatzbelastung durch die Ortsumfahrung ist bereits in 100 m Entfernung kleiner als $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Im ländlich geprägten Raum ist eine Durchlüftung vorhanden, die für eine Verwirbelung bzw. den Abtransport von Luftschadstoffen sorgt. S. auch Abwägungen zu den Einwand_IDs 1093, 1142 und 1188
2	Straßenplanu ng	1801	111	Private und juristische Personen	7. Erschreckend sind außerdem die „monströsen“ Brückenbauwerke mit riesigen Lärmschutzwänden über den Luhekanal, Luhe und Aueniederung.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1081
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1802	111	Private und juristische Personen	Der geplante Straßenbau beeinträchtigt meine Interessen erheblich. Ich bitte Sie, meinen Einwänden Rechnung tragend, den Neubau der Ortsumfahrungen abzulehnen und eine für mich und die Gesellschaft vorteilhaftere Lösung zu bevorzugen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1089, 1195
2	Straßenplanu ng	1803	114	Private und juristische Personen	Wir begrüßen, dass nun endlich das Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrung Luhdorf eingeleitet wurde. Als Anlieger der Radbrucher Straße halten wir eine Umfahrung von Luhdorf für unbedingt erforderlich. Wir haben uns auf den vorgelagerten Veranstaltungen seit 2015 zu diesem Thema laufend informiert und sind zu dem Schluss gekommen, dass eine südliche Umfahrung von Luhdorf die richtige Lösung ist.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1804	114	Private und juristische Personen	Dieses Projekt sollte nun auch endlich zügig realisiert werden. Wir sind schon jetzt durch den Verkehr und besonders durch die Lkw auf der Radbrucher Straße stark beeinträchtigt. Nach Pressemitteilungen setzt sich die Niedersächsische Landesregierung für die Beschleunigung von Verkehrsinfrastrukturprojekten ein. In einem Brief vom 18.09.2019 teilt der Niedersächsische Minister Dr. Bernd Althusmann uns mit, dass wir uns zum Thema „Beschleunigung“ in diesem Fall an den Landkreis Harburg als Vorhabenträger wenden müssten. Was wir hiermit tun.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Verkehrsminister Dr. Althusmann hat die Ortsumgehung Elstorf als Pilotprojekt zur Planungsbeschleunigung von Straßenbauvorhaben bestimmt. Die lokale Öffentlichkeit wurde frühzeitig in einen Dialogprozess mit den Vorhabenträgern einbezogen, um gemeinsam Varianten zu entwickeln und spätere Planungsverzögerungen möglichst zu vermeiden. Auch bei den Planungen für die OU Luhdorf und Pattensen gab es vorgeschaltete Bürgerbeteiligungen und Informationsveranstaltungen. Wie die weitere Planung nach Abschluss des ROV aussieht, obliegt den Vorhabenträgern. Eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung ist in jedem Fall im folgenden Planfeststellungsverfahren durchzuführen.
2	Straßenplanung	1805	114	Private und juristische Personen	Falls irgendwelche Gründe bei dem Pattensener Teil der Umfahrung zu Verzögerungen führen, sollte die Umgehungsstraße von Luhdorf unabhängig davon zügig gebaut werden.	Dem Einwand wird gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1236
4.1.8	Natura 2000	1806	119	Private und juristische Personen	Hiermit nehmen wir unsere Beteiligungsrechte zu dem o.g. Raumordnungsverfahren wahr. Wir wenden uns mit Nachdruck gegen diesen geplanten Bau der OUF, der Stadt Winsen und des Landkreis Harburg, von Luhdorf und Pattensen. 1.) Das Flora-Fauna-Habitat im Naherholungsgebiet südlich von Luhdorf wird durch die geplante Straßentrasse und Brückenbauten über den Luhekanal, die Luhe, den Aubach und die Wirtschaftswege beim Bau der OUF zerstört. Eine gewaltige Rampe Höhe 6 m, Breite 60 m, Länge 1.900 m muss aufgeschüttet werden, zzgl. einer 6 m hohen Lärmschutzwand. Dieses Brückenbauwerk stellt einen brutalen Eingriff in die Natur dar. Von den immensen Baukosten für die OUF ganz zu schweigen, die von uns als Steuerzahler zu begleichen sind.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1081, 1209 und 1244

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1	Schutzgüter	1807	119	Private und juristische Personen	2.) Auch der Lebensraum und Rückzugsort seltener Tierarten wird unwiederbringlich vernichtet. Unser Erholungsraum und der vieler anderer Menschen, die sich gerne in dieser wunderbaren Naturlandschaft aufhalten, wird nachhaltig verändert, d.h. unwiderruflich zerstört.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1209 und 1244
7	Verkehr	1808	119	Private und juristische Personen	3.) Es ist für uns als Anwohner ersichtlich, dass es sich bei diesem Bau um eine Autobahn-Verbindung für das Gewerbegebiet Luhdorf von der A 39 zur A 7 handelt. Die Umweltbelastung durch Lärm und Abgase des LKW- und PKW-Verkehr werden durch die Eckverbindung für uns Luhdorfer ansteigen, da noch mehr Verkehr angezogen wird.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1210 und 1222
2	Straßenplanung	1809	119	Private und juristische Personen	4.) Natürlich muss die Radbrucher Straße und auch der Ortsteil Pattensen vom Schwerlastverkehr baldmöglichst entlastet werden. Mit einem Durchfahrverbot des Schwerlastverkehr und einer Verkehrsberuhigung (30 km-Zone) wäre dies ohne Mehrkosten zu erreichen. Anlässlich der zu erwartenden Umweltschäden und der unkalkulierbaren Kosten ist hier die Politik gefordert. Wir bitten darum unseren Einwänden Rechnung zu tragen und den Bau der OUF abzulehnen und die für uns vorteilhaftere Lösung, siehe Punkt 4, zu verfolgen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1035 und 1195
2	Straßenplanung	1810	127	Private und juristische Personen	Wir begrüßen, dass nun endlich das Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrung Luhdorf eingeleitet wurde. Als Einwohner von Luhdorf halten wir eine Umfahrung von Luhdorf für unbedingt erforderlich. Von allen angedachten und vorgeschlagenen verschiedenen Trassenführungen halten wir die südliche Umfahrung für die einzig richtige Lösung!	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1811	127	Private und juristische Personen	Da der Verkehr durch unser Dorf über die Winsener Landstraße und die Radbrucher Straße extrem zugenommen hat und durch den wesentlich erhöhten Lkw-Anteil unerträglich geworden ist, würden wir als Zwischenlösung bis zur Fertigstellung der Umfahrung ein Durchfahrtsverbot für diese Verkehrsgruppe sehr begrüßen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1195
2	Straßenplanung	1812	127	Private und juristische Personen	Falls es aus irgendwelchen Gründen bei dem Pattenser Teil der Umfahrung zu Verzögerungen kommen sollte, müsste die Möglichkeit geschaffen werden, die Umgehungsstraße für Luhdorf unabhängig davon zu erstellen.	Dem Einwand wird gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1236
2	Straßenplanung	1813	128	Private und juristische Personen	Wir begrüßen, dass das Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrung Luhdorf eingeleitet wurde. Als Einwohner von Luhdorf halten wir eine Umfahrung von Luhdorf für unbedingt erforderlich. In den vergangenen Jahren hat der LKW-Verkehr extrem zugenommen, insbesondere durch die Ansiedlung von TAKKO, Amazon und Co. im Luhdorfer Gewerbegebiet. In unseren Augen ist es nur eine Frage der Zeit, bis es zu einem schweren Unfall kommen wird und wir hoffen, dass eine Lösung gefunden wird bevor ein Mensch (oder eher ein Kind) totgefahren wird. Durch die Enge der Straße ist auch der Fußweg nicht mehr sicher. Daher würden wir als Zwischenlösung bis zur Fertigstellung der Umfahrung ein Durchfahrtsverbot für Lkw durch das Dorf sehr begrüßen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1195
2	Straßenplanung	1814	128	Private und juristische Personen	Von allen angedachten und vorgeschlagenen verschiedenen Trassen ist die südliche Umfahrung die einzige richtige Lösung. Falls irgendwelche Gründe bei dem Pattensener Teil der Umfahrung zu Verzögerungen führen, sollte die Umgehungsstrasse von Luhdorf unabhängig davon gebaut werden.	Dem Einwand wird gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1236

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1815	122	Private und juristische Personen	Endlich wurde jetzt nach vielen Jahren das Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrung Luhdorf-Pattensen eingeleitet. Wir halten als Luhdorfer Bürger eine Umfahrung von Luhdorf für unbedingt erforderlich, weil alle anderen Lösungsvorschläge wie Temporeduzierung, Durchfahrtsverbote für LKW usw. fehlgeschlagen sind, bzw. nicht genehmigt werden (können?).	Dem Einwand wird gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1195
1	Lage/Verlauf	1816	122	Private und juristische Personen	Die jetzt vorgeschlagene südliche Trasse halten wir für die einzig richtige Lösung. Allerdings würden wir uns wünschen, dass die endgültige Trassenführung weiter vom Ortsrand entfernt verläuft, damit die Lärmbelästigung für uns so weit wie möglich reduziert wird.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1075
7	Verkehr	1817	122	Private und juristische Personen	Der Verkehr durch unser Dorf über die Winsener Landstraße-Radbrucher Straße hat in den letzten Jahren extrem zugenommen und ist durch den Lkw-Anteil für die Anwohner unerträglich geworden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung zur Einwand_ID 1210
2	Straßenplanung	1818	122	Private und juristische Personen	Da die endgültige Fertigstellung der Ortsumfahrung noch etliche Jahre dauern wird, würden wir ein (eingeschränktes) Durchfahrtsverbot für Lkw durch unser Dorf sehr begrüßen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1195

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1819	122	Private und juristische Personen	Wie wir auf der Bürger- Informationsveranstaltung in der Stadthalle erfahren haben, wird bisher eine zweigeteilte Umfahrung (Luhdorf-Pattensen) mit der Anbindung an die vorhandene Pattensener Gabelung ins Auge gefasst. Dies ist u.E. sehr ungünstig, weil hier ein zusätzlicher problematischer Knotenpunkt geschaffen würde. Unserer Meinung nach sollte versucht werden, die Anbindung an den demnächst zu erstellenden "Bahlbürger Kreisel" einzuplanen. Evtl. wäre vielleicht auch eine Änderung des Verlaufes des Auebachs näher an den Luhe-Umleiter oder umgekehrt möglich, um ein Brückenbauwerk einzusparen? Wir hoffen inständig, dass das Planfeststellungsverfahren so schnell wie möglich gestartet wird.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Es wird davon ausgegangen, dass sich der Einwender auf die Varianten 2-L bzw. 2.1-L bezieht. Sollte eine dieser Varianten zum Tragen kommen, wäre die bevorzugte Lösung für den Anschluss der OU ans Bestandsnetz eine Einmündung, bei Weiterbau in Richtung Pattensen ein Kreisverkehrsplatz. Eine Anbindung über das Bahlbürger Kreuz ist nicht vorgesehen, da die Varianten 2-L bzw. 2.1-L im weiteren Verlauf direkt an die Variante 2-P angeschlossen werden würden. Eine Verlegung des Auebachs ist nicht vorgesehen. Dies hätte voraussichtlich weitaus gravierendere Auswirkungen auf die Gewässer und das Grundwasser zur Folge als die vorgesehenen Brückenbauwerke.
7	Verkehr	1820	131	Private und juristische Personen	-Ziel der Planungen sei es, die Ortsteile Luhdorf und Pattensen attraktiver zu machen: Die geplante Eckverbindung zwischen den Autobahnen A 7 und A 39 wird absehbar zusätzlichen Verkehr im Planungsraum erzeugen. Die gewonnenen Minuten Fahrzeit werden dazu führen, dass ausnahmslos alle LKW vom Süden der A 7 kommend mit dem Fahrziel Lüneburg und darüber hinaus diese Abkürzung nutzen werden, da sie automatisch von entsprechenden Navigationsgeräten geleitet werden. Damit wird absehbar eines der wesentlichen Planungsziele nicht erreicht, nämlich den Verkehr in den Dörfern zu reduzieren. Vielmehr wird weiterer Verkehr an die Dörfer herangeführt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Fahrzeuge, die von Richtung Süden nach Lüneburg fahren wollen, nutzen in der Regel die Abfahrten Soltau-Ost oder Evendorf. Die Verbindungen sind kürzer und für den LKW-Verkehr mautfrei. S. Abwägung zur Einwand_ID 1222
4.1.5.2	Lärm/Schall	1821	131	Private und juristische Personen	Der Verkehrslärm (Kreisstraße mit hohen Geschwindigkeiten) wird durch die überwiegend vorherrschenden Winde ungebremst aus west-südwestlicher Richtung in die direkt angrenzenden Dörfer Pattensen und Luhdorf getragen. Das Wohnen bzw. die Attraktivität der Dörfer wird in der Folge ab- anstatt, wie geplant, zunehmen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188 und 1317

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1822	131	Private und juristische Personen	-Alle Verkehr lenkenden Maßnahmen prüfen und damit Bewohner entlasten: Wir bitten darum, eingehend zu prüfen und ggf. durch geeignete Messverfahren bzw. entsprechende Rechtsnormen nachzuweisen, dass sämtliche Möglichkeiten verkehrslenkender und geschwindigkeitsreduzierender Maßnahmen für die vorhandenen Dorfdurchfahrten erwogen und als für den Planungszweck nicht geeignet befunden wurden. Diese Entlastungsmöglichkeiten sollten insbesondere auch vor dem Hintergrund des enormen Eingriffs in den Naturraum sowie die erheblichen Kosten die mit einer Realisierung der Ortsumgehung verbunden wären, abgewogen und damit eine zu vermutende Unverhältnismäßigkeit dieser Maßnahme verhindert werden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195, 1259, 1373 und 1475
4.1.2.1	Arten	1823	131	Private und juristische Personen	-Schutz des Lebensraums schützenswerter Tierarten in Pattensen: Der Planungsraum im Bereich des Ortsteils Pattensen ist gleichzeitig Lebensraum verschiedener Fledermausarten sowie des Rotmilans für den u.a. örtliche Windkraftwerke während der Brutzeit zeitweise abgeschaltet werden müssen. Die bisherigen Planungen gehen auf diesen Umstand nicht in ausreichender, überzeugender Form ein.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung zur Einwand_ID 1396

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1824	131	Private und juristische Personen	-Planungen angesichts der derzeitigen Krise mit ungewissem Ausgang aussetzen: Aktuell durchleben wir weltweit eine durch das Corona-Virus verursachte Pandemie, die in wesentlichen Bereichen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens erhebliche Spuren hinterlassen wird. Diskutiert werden u.a. vom Wissenschaftsrat Leopoldina, der die Bundesregierung berät, wie die Krise bewältigt und sich die Gesellschaft in Zukunft vor ähnlichen Bedrohungen schützen können. Welche Maßnahmen dafür notwendig werden, bzw. welche Trends sich weiter ausprägen werden (z.B. sich der schon vor Corona- Zeiten entwickelnde Trend hin zur Regionalisierung) und damit für sich verändernde Verkehre bei einer sich wandelnden Wirtschaft sorgen werden, ist abschließend bisher selbst für den Wissenschaftsrat nicht vorhersehbar. In dieser ungewissen Zeit die Planungen einer Ortsumgehung voran zu treiben, halten wir, ohne eine zwingend zu aktualisierende Datengrundlage und darauf basierender verlässlicher Prognosen zukünftiger Verkehrsentwicklungen, für unverantwortlich. Vor diesem Hintergrund bitten wir eindringlich darum, die Planungen bis auf weiteres auszusetzen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1368
2	Straßenplanung	1825	136	Private und juristische Personen	Wir begrüßen, dass nun endlich das Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrung Luhdorf eingeleitet wurde. Als Einwohner von Luhdorf halten wir eine Umfahrung des Ortes für unbedingt erforderlich. Von allen angedachten und vorgeschlagenen Trassen halten wir die südliche Umfahrung für die einzig richtige Lösung.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1826	136	Private und juristische Personen	Der Verkehr durch unser Dorf über die Winsener Landstraße - Radbrucher Straße hat extrem zugenommen und ist durch den hohen LKW-Anteil unerträglich geworden. Als Zwischenlösung bis zur Fertigstellung der Umfahrung würden wir ein Durchfahrtsverbot für LKW sehr begrüßen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1195
2	Straßenplanung	1827	136	Private und juristische Personen	Falls irgendwelche Gründe bei dem Pattenser Teil der Umfahrung zu Verzögerungen führen, sollte die Umgehungsstraße von Luhdorf unabhängig davon gebaut werden.	Dem Einwand wird gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1236
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1828	142	Private und juristische Personen	Unsere Kinder und Enkelkinder wohnen seit ca. 10 Jahren in Luhdorf, in der Glockenheide. So oft es geht fahren wir von Halle aus besuchsweise zu ihnen. Es ist nicht nur die familiäre Bindung, die uns immer wieder in Richtung Luhdorf bewegen lässt. Es ist auch die schöne Gegend um Luhdorf und Winsen, die wir so gern besuchen. Sehr oft unternehmen wir zusammen lange Wanderungen oder Fahrradtouren, weil uns die wunderschöne Natur um Luhdorf mit dem Flüsschen Luhe ans Herz gewachsen ist.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1829	142	Private und juristische Personen	Nun hören wir, dass dieser Landstrich lediglich als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen ist. Somit stehen alle Türen offen, diesen Lebensraum durch eine geplante Autobahneckverbindung zu zerstören. Natürlich ist der immer weiter zunehmende LKW-Verkehr durch die Ortschaften für die Einwohner sehr lästig, aber ist das nicht das Ergebnis einer jahrzehntelangen verfehlten Verkehrspolitik und der gewollten Verlagerung des Güterverkehrs auf die Straße? Immer mehr Produktion wird in Billigländer verlegt, was zu weiterer Steigerung des Straßenverkehrs und der Erhöhung des CO2-Ausstoßes führt! Warum setzt man sich nicht endlich aktiv dafür ein, dass das Schienennetz wieder ausgebaut und erweitert wird? Diese Maßnahme würde manche Umgehungsstraße unnötig machen! Abgesehen von der immensen Belastung der Umwelt durch den Güterverkehr auf der Straße wird diese Logistik immer störanfälliger, was in der derzeitigen Situation der Corona-Krise sehr augenscheinlich ist.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1180, 1222 und 1939
4.1.2.3	Schutzgebiete	1830	142	Private und juristische Personen	Wir glauben, dass sich namhafte Stellen, auch im Landkreis Harburg, dafür einsetzen sollten, das Gebiet um Luhdorf als Naturschutzgebiet einzustufen. Vielleicht könnte diese Maßnahme ein wenig zum Umdenken unserer Politiker beitragen, so wie kürzlich unser Bundespräsident dazu aufgerufen hat. Unser Streben sollte nicht mehr auf ein "Höher, Schneller, Weiter" beschränkt sein, die Natur, unser Lebensraum, der so wichtig für unsere Enkel und damit für die aufwachsende Generation ist, sollte endlich in den Vordergrund gestellt werden!	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung zur Einwand_ID 1180

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2.3	Schutzgebiete	1831	142	Private und juristische Personen	Sehr geehrte Damen und Herren, wir bitten und fordern Sie auf, sich dafür einzusetzen, dass das Gebiet um Luhdorf als Naturschutzgebiet eingestuft wird. Das wäre sowohl für die Natur als auch für die dort lebenden Menschen sehr dienlich. Wir glauben, dass der jetzt schon ausgewiesene Landschaftsschutz dieser grünen Lunge durch eine Einstufung als NSG der herrlichen Natur besser gerecht werden würde.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung zur Einwand_ID 1180
4.1.2.1	Arten	1832	142	Private und juristische Personen	Das artenreiche Grünland, die Nasswiesen und die Waldbestände sind genau wie der Tierartenreichtum und das Schutzgut Menschen / Gesundheit im Siedlungsbereich von Luhdorf hochgradig schutzwürdig, zumal demnächst ein neues Wohngebiet entlang des Vierhöfener Weges entstehen soll. Ein Naturschutzgebiet in unmittelbarer Nähe wäre ideal für die "alten" und für die künftigen neuen Bewohner von Luhdorf.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung zur Einwand_ID 1180
7	Verkehr	1833	142	Private und juristische Personen	Die Herauslösung des LKW-Verkehrs aus den Ortschaften ist zugunsten der Einwohner eine notwendige Maßnahme, aber bestimmt geht das auch auf anderem Wege als auf den vorgesehenen Varianten 1 und 2!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Der Einwender geht nicht näher auf die von ihm angesprochene andere Entlastungsmöglichkeit ein, daher kann keine entsprechende Erwiderung erfolgen.
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1834	138	Private und juristische Personen	Gegen das Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrung Luhdorf-Pattensen haben wir starke Bedenken! Wir sind eine junge Familie, die aus Hamburg extra wegen der Vorteile des Landlebens und im Speziellen des Lebens in Luhdorf rausgezogen ist. Kein Straßenlärm, keine Abgase, ruhige Sackgassenlage und vor allen Dingen fußläufig ein wunderschönes Naherholungsgebiet mit der wundervollen Auenlandschaft Luhe. Nun soll genau dies zerstört und immense Summen investiert werden. Wir halten dies für nicht nachvollziehbar!!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1209

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1835	138	Private und juristische Personen	Natürlich wäre es wünschenswert, wenn für die Anwohner der Radbrucher Straße eine Entlastung (weniger Durchgangsverkehr, weniger Lärm und Abgase) geschaffen werden könnte. Aber dies durch Umweltzerstörung und hohe, unkalkulierbare Kosten zu erreichen finden wir nicht verhältnismäßig!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1244, 1410, 1475 und 1557
2	Straßenplanung	1836	138	Private und juristische Personen	Wir fordern eine Verkehrsberuhigung (30 km/h-Zone) und Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung (Durchfahrtsverbot für LKW ab 12 t). Dies wurde leider in einem ersten Verwaltungsgerichtsverfahren abgelehnt, wir fordern nichtsdestotrotz weiterhin diese Maßnahmen zu verfolgen und zu verwirklichen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1035 und 1195
7	Verkehr	1837	138	Private und juristische Personen	Die geplante Alternative (Ortsumgehung) würde zusätzliche Verkehrsströme durch die Autobahn-Eckverbindung anziehen! Es wird keine Entlastung geben, sondern zusätzlicher Lärm und Abgase entstehen, da der Verkehr durch die Ortsumfahrung wachsen wird. Weiterhin wird die Verkehrsbelastung nur auf andere Wohngebiete verschoben und somit das Ziel der Planung (Reduzierung der Verkehrsbelastung) nicht erreicht.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188 und 1222
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1838	138	Private und juristische Personen	Das geplante gigantische Brückenbauwerk würde unsere Lebensqualität erheblich verschlechtern. Man stelle sich den Verkehrslärm in unserem täglichen Naherholungsgebiet mal vor, sogar unser Friedhof wird davon betroffen sein. Keine ruhigen Beisetzungen werden mehr möglich sein.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1171, 1209 und 1408

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1839	138	Private und juristische Personen	Des Weiteren sollen Wirtschaftswege zerschnitten werden, die nicht nur der Landwirtschaft dienen, sondern Spazier-, Radfahr- und Reitwege zahlreicher Bürger des Landkreises Harburgs sind. Dies kann nicht im Sinne unserer Mitmenschen sein. Die Bewohner des Landkreises Harburg und der Stadt Winsen/Luhe brauchen Naherholungsgebiete. Gerade in der aktuellen Lage, in der Reisen aufgrund von Infektionsgefahr zu vermeiden sind, bekommen die Naherholungsgebiete einen noch höheren Stellenwert. Bitte erhalten Sie diese einmalige Natur und Auenlandschaft der Luhe! Setzen Sie sich dafür ein, dass keine unwiderrufliche Umweltzerstörung geschieht, die mit immensen Baukosten (finanziell unverantwortlich) verbunden ist. Auch wegen unserer Kinder!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_ID 1209 und 1367
2	Straßenplanung	1840	143	Private und juristische Personen	Wir halten die Bezeichnung Ortumfahrung Pattensen-Luhdorf weiterhin für irreführend. Es war seiner Zeit im Raumordnungsprogramm eine Straße von "regionaler Bedeutung" angedacht. Die Planungen zeigen jedoch vielmehr einen Lückenschluss zwischen den Autobahnauffahrten Winsen-Ost (A 39) und Thieshope (A 7). Das primäre Ziel scheint immer noch die Ostumfahrung Hamburgs zu sein. Mithin sind der Landkreis Harburg und die Stadt Winsen für eine Straße von dieser überregionalen Bedeutung nicht zuständig. Vielmehr fällt diese in den Bereich des Landes bzw. des Bundes. Die Einhaltung des gültigen RROP 2020 ist darüber hinaus auch nicht gegeben.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1247 und 1399

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1841	143	Private und juristische Personen	Verkehrslenkende und ggfs. auch geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen auf den vorhandenen Ortsdurchfahrten können die Entlastung der Anwohner gleichermaßen, wenn nicht sogar finanziell attraktiver herbeiführen. Diese geplante Wegeführung zieht lediglich mehr LKW-Fahrer (Mautersparnis) an.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1035, 1195 und 1210
7	Verkehr	1842	143	Private und juristische Personen	Ob die zu Grunde gelegten Zahlen hinsichtlich der Ortsdurchfahrten in Pattensen und Lühdorf noch aktuell sind, wird von uns darüber hinaus bezweifelt. Es ist bekannt, dass dieses Zahlenwerk bis 2025 prognostiziert ist. Gesichert sind sie keineswegs. Mithin ist erscheint uns die Notwendigkeit einer Ortsumgehung als fragwürdig. Die Erhebung aktueller Daten erscheint unter dem Licht der Deglobalisierung mehr als geboten.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1075
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1843	143	Private und juristische Personen	Ferner stellt sich uns die Frage, warum die Meinung des überwiegenden Teils der Bevölkerung keine Beachtung findet. In den vorangegangenen Bürgerbeteiligungen wurde deutlich, dass der Bau einer Ortsumfahrung abgelehnt wird. Vielmehr wurden auch hier verkehrsberuhigende Maßnahmen durch Schilder gefordert. Unsere Umgebung ist Teil eines der dichtesten Straßennetze der Bundesrepublik. Warum nun eine Baumaßnahme zielführender sein soll als eine evtl. Umwidmung bzw. neue Beschilderung, ist nicht zu erkennen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1284 und 1412
4.1.3	Boden und Fläche	1844	143	Private und juristische Personen	Vielmehr werden auch landwirtschaftliche Flächen geopfert und bäuerliche Existenzen dadurch gefährdet.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1092, 1097, 1098 und 1389

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1845	143	Private und juristische Personen	Sollten diese neuen Planungen umgesetzt werden, verschlechtern sich die Attraktivitätsmerkmale der betroffenen Orte bzw. Ortsteile. Diese Straße würde als Verbindung zwischen zwei Autobahnen den Schwerlastverkehr anziehen. Die damit einhergehenden Lärm- und Abgasbelastungen würden die Wohnqualität deutlich verschlechtern.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1210 und 1317
4.1	Schutzgüter	1846	143	Private und juristische Personen	Dies gilt insbesondere auch für den geplanten Brückenbau. Darüber hinaus zerstört der Bau einer Umgehungsstraße Natur und belastet unsere Naherholungsgebiete. Die auch von Spaziergängern und Radfahrern genutzten Wirtschaftswege werden erheblich zerschnitten. Der Lebensraum schutzwürdiger Arten (z.B. Fledermäuse) wird beeinträchtigt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1081, 1171, 1209 und 1367
4.1.5.2	Lärm/Schall	1847	144	Private und juristische Personen	Folgendes Ziel sollen die Maßnahmen erreichen: „Verbesserung der Lebensqualität in den Ortslagen durch Verkehrsentlastung“. Das Erreichen dieses Zieles lässt sich nicht erkennen. Es werden lediglich andere Ortsteile gerade durch die Ortsumfahrung Pattensen betroffen sein. Die Umfahrung in südwestlicher Richtung - und damit der Hauptwindrichtung - von Pattensen wird einen großen Teil des Verkehrslärms über Pattensen einwirken lassen. Dieser Verkehrslärm wird durch die erwartbar hohe Geschwindigkeit auf der Umfahrung deutlich höher sein als momentan.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1210, 1317 und 1331
7	Verkehr	1848	144	Private und juristische Personen	Die Umfahrung dient jedoch aufgrund ihrer Lage nicht nur der Ortsumfahrung (wie z.B. in Ramelsloh) sondern in überwiegendem Maß der Autobahneckverbindung zwischen der A 7 und der A 39. Damit wird der Autobahnverkehr Richtung Lüneburg von der A 7 über diese Umfahrung zusätzlich dicht an den Orten Pattensen und Luhdorf vorbeigeführt und trägt zur Minderung der Lebensqualität bei.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Fahrzeuge, die von Richtung Süden nach Lüneburg fahren wollen, nutzen in der Regel die Abfahrten Soltau-Ost oder Evendorf. Die Verbindungen sind kürzer und für den LKW-Verkehr mautfrei. S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1210, 1222 und 1317

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1849	144	Private und juristische Personen	Was eine östliche Autobahnumfahrung Hamburgs an zusätzlichem Verkehr auf dieser Trasse beisteuern wird, mag man sich gar nicht ausmalen. Ist diese angedachte Trasse jedoch einmal gebaut, ist eine Autobahn zwischen den betroffenen Dörfern Pattensen, Wulfsen und Luhdorf kaum zu verhindern. Damit ist das von Ihnen ausgegebene Ziel nicht nur nicht erreicht, sondern die Lebensqualität wird sich sehr verschlechtern.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1210 und 1222
5.1.1	Siedlungsstruktur/Bauleitplanung	1850	144	Private und juristische Personen	Unzureichender Abstand zu künftiger Wohnbebauung: In Luhdorf verläuft die geplante Trasse nahe am neuen Baugebiet. In Pattensen umkreist die geplante Trasse das im Flächennutzungsplan ausgewiesene zukünftige Baugebiet Pinnbarg um nahezu 180 Grad. Dies ist widersprüchlich und steht im Gegensatz zum Planungsziel der Wohnbebauung! Diesem Umstand sollte mehr Beachtung geschenkt werden.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1321 und 1405
2	Straßenplanung	1851	144	Private und juristische Personen	Maßnahmen zur Verkehrslenkung: Bisher wurde unserer Wahrnehmung nach nicht versucht, insbesondere den Schwerlastverkehr durch die Orte Luhdorf und Pattensen zu vermeiden, indem dieser über das Maschener Autobahnkreuz gelenkt wird. Wir bitten um nochmalige Prüfung und den Nachweis, dass alle derartigen Methoden (Durchfahrtsverbote, Geschwindigkeitsbeschränkungen) eingehend geprüft wurden. Dies muss insbesondere vor dem Hintergrund geschehen, dass solche Maßnahmen mit geringstem Aufwand und ohne Beeinträchtigung von Natur und Bewohnern der Orte realisierbar wären. Dahingegen bedeutet eine Ortsumfahrung einen immensen Eingriff in die Natur, eine erhebliche Beeinträchtigung der Bewohner und nicht zuletzt ein nicht zu vertretender finanzieller Aufwand.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1035, 1188, 1195, 1244 und 1386

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1852	144	Private und juristische Personen	Aktuelle Lage und Entwicklung: Momentan befinden wir uns in vor gewaltigen Herausforderungen durch die Corona-Krise. Welche Auswirkungen diese auf die Zukunft haben wird, kann bisher keiner absehen. Daher bitten wir, die Planung bis auf weiteres auszusetzen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1041 und 1368
7	Verkehr	1853	144	Private und juristische Personen	Des Weiteren können wir uns eine Zunahme des Straßenverkehrs nicht leisten, da damit die Klimaschutzziele der Bundesregierung nicht einhaltbar werden würden. Eine zusätzliche Straße, das hat die Vergangenheit gezeigt, reduziert jedoch nicht den Verkehr, sondern fördert ihn.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1210 und 1939
4.1.5.2	Lärm/Schall	1854	145	Private und juristische Personen	Ich und meine Familie wohnen im Rüschiweg in der Gemeinde Wulfsen. Uns ergeben sich nach Studium der im Internet veröffentlichten Unterlagen starke Zweifel an der Sinnhaftigkeit dieser Umgehung. Diese Strecke wird zweifelsfrei nach Fertigstellung eine nicht nur leichte Beeinträchtigung der Lebensqualität der Wulfseiner Bürger nach sich ziehen. Der Lärm der nicht gerade kleinen Straße wird sich über den kompletten Ort verteilen. Da kann man nichts schönreden. Das wäre realitäts- und lebensfern!	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1190 und 1615
7	Verkehr	1855	145	Private und juristische Personen	Diese Straße wird eine hohe Anziehungskraft für den Schwerlastverkehr darstellen. Gibt es belastbare Zahlen, in welchem Verhältnis die Bewohnerzahlen stehen von Gebieten, welche entlastet und Gebiete welche belastet werden? Wenn man diese Zahlen dann noch in ein Verhältnis setzt zu den Kosten dieser Straße, muss doch der gesunde Menschenverstand sagen, dass diese Straße eine unzumutbare Belastung aller Beteiligten darstellt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	In der Immissionstechnischen Untersuchung sind die Zahlen der aktuell belasteten Wohngebäude bzw. Flächen im Untersuchungsgebiet aufgeführt. Es wurde ermittelt, wie viele Wohngebäude durch die jeweiligen Trassenvarianten entlastet bzw. in welchem Umfang Freiflächen mehr belastet werden (s. Immissionstechnische Untersuchung, S. 7 ff.). Des Weiteren s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1210 und 1222

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1856	145	Private und juristische Personen	Das Ziel, welches bei Ihnen formuliert wird, dass diese Straße die Attraktivität der Ortsteile steigern soll, wird nicht nur verfehlt, sondern sogar noch genau gegenteilig erreicht. Die Attraktivität der Ortsteile wird mehr als stark eingeschränkt. Die Ruhe und landschaftliche Idylle, welche diese Ortsteile bis jetzt auszeichnet wird quasi komplett zerstört. Man will für 40 Millionen Euro eine Straße bauen, durch welche noch mehr Bürger belastet werden? Das widerspricht jeder menschlichen Logik!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung der Einwand_ID 1189, 1209 und 1368
4.1	Schutzgüter	1857	151	Private und juristische Personen	Die vorgesehenen Maßnahmen haben u.E. folgende Nachteile: <ul style="list-style-type: none"> • Die geplanten Straßenverläufe bieten eine Eckverbindung zwischen den Autobahne A 39 und A 7 und ziehen damit noch mehr überregionalen Verkehr an. • Es kommt zu erheblichem Flächenverbrauch und Flächenversiegelung. • Die Lebensqualität in unseren Dörfern leidet durch vermehrte Belastung mit Lärm und Abgasen. • Beeinträchtigung eines FFH-Gebietes bei Luhdorf und Bahlburg • Hoher Verbrauch öffentlicher Mittel 	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1092, 1188, 1210, 1222, 1244, 1312 und 1475
7	Verkehr	1858	151	Private und juristische Personen	Es hat sich in den vergangenen Jahrzehnten gezeigt, dass das Konzept, dem ständig wachsenden Verkehr immer neue Straßen hinterher zu bauen, eine Sackgasse ist und zu ökologischen Problemen führt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1244, 1259 und 1377

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanu ng	1859	151	Private und juristische Personen	<p>Andererseits sind die derzeitigen Zustände in Luhdorf (Radbrucher Straße) und Pattensen (Ortsdurchfahrt) in der Tat unhaltbar. Deshalb möchten wir Sie bitten, als Alternative zu den Straßenneubauten folgendes ernsthaft zu prüfen und umzusetzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Drastische Geschwindigkeitsbeschränkungen in den Ortsdurchfahrten Luhdorf und Pattensen • Durchfahrtsverbote für LKW in Pattensen • Maßnahmen, mit denen der An- und Abfahrtsverkehr der Winsener Gewerbegebiete auf die A39 gezwungen wird. 	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1035 und 1195
2	Straßenplanu ng	1860	159	Private und juristische Personen	<p>Wir lehnen eine Ortsumfahrung ab. Unserer Meinung nach ist eine Schilderregelung die bessere Lösung. Auf den schon vorhandenen Ortsdurchfahrten kann so eine Beruhigung durch Verkehrslenkung und Geschwindigkeitsreduzierung erreicht werden. Somit kann ein Eingreifen in die Landschaft und in die Natur vermieden werden und ein zusätzlicher Landverbrauch für einen monströsen Brücken- und Straßenbau ist nicht nötig. Da die geplante Straße als Eckverbindung zwischen den Autobahnen A 7 und A 39 ausgelegt ist, wird sie wahrscheinlich wie ein Magnet den Schwerlastverkehr als Abkürzung des Horster Dreiecks genutzt werden. Außerdem ist die neue Ortsumfahrung finanziell unverantwortlich.</p>	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195, 1222 und 1284

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1861	160	Private und juristische Personen	1. Angenommene Verkehrsbelastung entspricht nicht mehr den aktuellen Gegebenheiten. Die in 2010 angefertigte Studie zur Verkehrsbelastung basiert auf dem Jahr 2010 und den Jahren davor und berücksichtigt nur einen Zeitraum bis 2025. Wie Ihnen bekannt ist, sind die prognostizierten Verkehrszahlen nicht erreicht worden und zudem rückläufig. Die Fertigstellung der Ortsumgehung bis 2025 ist zweifelhaft. Die Notwendigkeit der Ortsumgehung ist auf Grundlage der veralteten Daten damit zweifelhaft. Ich fordere daher eine aktuelle Untersuchung zur Notwendigkeit der Ortsumgehung.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1075
7	Verkehr	1862	160	Private und juristische Personen	2. Beabsichtigte Ziele werden nicht erreicht. Mit der geplanten Ortsumgehung wird eine Reduzierung der Verkehrsbelastung angestrebt. Die geplanten Trassenverläufe verschieben die Verkehrsbelastung aufgrund ihrer Nähe zu Luhdorf und Pattensen jedoch nur in andere Wohngebiete, die dann eine zusätzliche Verkehrsbelastung erfahren werden. Somit kann festgestellt werden, dass die neu entstehenden Verkehrsbelastungen nicht ausreichend geprüft bzw. nicht ausreichend abgewogen wurden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1210, 1317 und 1402
4.1.5	Luft und Klima	1863	160	Private und juristische Personen	3. Die Lebensqualität der Gebiete Luhdorf und Pattensen sowie der Gemeinde Wulfen verschlechtern sich bei Umsetzung der Planung erheblich. Die geplanten Trassenverläufe zeigen eine große Nähe zu bebauten Gebieten und umschließen teilweise Luhdorf und Pattensen. Aus der Hauptwindrichtung wird damit eine erhebliche Schall- und Abgasbelastung auf die genannten Dörfer einwirken, insbesondere da die Trassen als Schnellstraße ausgelegt sein sollen. Zusätzlich soll eine Eckverbindung zwischen den Autobahnen A 7/A 39 entstehen. Der somit zu erwartende Schwerlastverkehr erhöht die genannten Belastungen für die Dörfer zudem um ein Vielfaches.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1222, 1229, 1317 und 1908

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
3	Kosten	1864	160	Private und juristische Personen	4. Finanzielle Belastung. Für das Projekt sind mindestens EUR 40 m veranschlagt. Es kann jedoch aus den Erfahrungen anderer Projekt erwartet werden, dass dieser Betrag deutlich überschritten wird. Vor dem Hintergrund der zu bezweifelnden Wirksamkeit der Maßnahme und den Auswirkungen des durch die aktuelle Pandemie entstandenen wirtschaftlichen Abschwungs sollten die Mittel in wirtschaftlich und sozial sinnvolle Projekt investiert werden und nicht in einer Steuerverschwendung enden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zu den Einwand_IDs 1368 und 1557
2	Straßenplanung	1865	160	Private und juristische Personen	5. Verkehrslenkende Maßnahmen. Diese wurden bisher nicht ausreichend berücksichtigt oder verhindert. Eine Geschwindigkeitsreduzierung oder eine Maut für den Schwerlastverkehr bei Durchfahrt der Dörfer kann erheblich positiven Einfluss auf die aktuelle Verkehrsbelastung haben. Gleichzeitig wären damit Eingriffe in die Natur, die Lebensqualität der Bürger und erhebliche finanzielle Anstrengungen nicht notwendig.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zur Einwand_IDs 1035, 1195 und 1373
3	Kosten	1866	164	Private und juristische Personen	Unter den jetzigen Bedingungen der Pandemie müssen langfristig wirtschaftliche Prioritäten gesetzt werden. Um die dadurch entstandenen finanziellen Anforderungen an den Staat nicht noch mehr zu belasten und die Gelder sinnvoll einzusetzen. Das Bauvorhaben ist finanziell unverantwortlich und in der jetzigen Situation untragbar.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1368
0	Allgemein	1867	164	Private und juristische Personen	Weitere Bedenken haben wir wie folgt: *Mängelrüge zur öffentlichen Auslegung	Dem Einwand wird gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1047
4.1.8	Natura 2000	1868	164	Private und juristische Personen	*Erhebliche Verschlechterung des FFH-Gebiets Luhdorf Bahlburg ein anerkanntes Schutzgebiet (nach EU-Recht)	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1244

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1869	164	Private und juristische Personen	Für uns Luhdorf Bürger wird der letzte freie Zugang zu Naturflächen genommen, für uns eine erhebliche Verschlechterung der Wohnbedingungen und Erholung.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1209
4.1.2	Tiere, Pflanzen und biologische	1870	164	Private und juristische Personen	Erhebliche Verschlechterung des Lebensraums schutzwürdiger Tierarten in Luhdorf, Bahlburg und Pattensen	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1244 und 1396
5.4.1	Schienen- und Straßenverke	1871	164	Private und juristische Personen	* Abweichung vom RROP 2025	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1399
2	Straßenplanung	1872	164	Private und juristische Personen	*der Landkreis Harburg und die Stadt Winsen sind für die Planung einer derartigen Straße nicht zuständig *Zielsetzungen werden mit den Planungen nicht erreicht	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1247
5.1.1	Siedlungsstruktur/Bauleitplanung	1873	164	Private und juristische Personen	*unzureichender Abstand zukünftiger Wohnbebauung in Luhdorf	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1312
4.1.3	Boden und Fläche	1874	164	Private und juristische Personen	*unnötiger Flächenverbrauch	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1092, 1097 und 1098
2	Straßenplanung	1875	164	Private und juristische Personen	*nur verkehrlenkende Maßnahmen können die Bewohner entlasten in Pattensen, Bahlburg und Luhdorf	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1195
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1876	164	Private und juristische Personen	*die überwiegende Mehrheit der Bevölkerung lehnt die Planung einer Ortsumfahrung ab, in der Stadtverwaltung und Kreisverwaltung liegen Unterschriftenlisten vor.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1243 und 1412
2	Straßenplanung	1877	164	Private und juristische Personen	*über das Maschener Kreuz sind alle Richtungen und Autobahnverbindung gut erreichbar.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195 und 1210
4.1.6	Landschaft	1878	165	Private und juristische Personen	Das Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrung Luhdorf-Pattensen halten wir für eine katastrophale Fehlplanung. Dass eine intakte Auenlandschaft und ein großartiges Naherholungsziel unwiederbringlich zerstört werden, wird offenbar in Kauf genommen für die Entlastung der Anwohner der Durchgangsstraße. Darüber könnte man vielleicht noch diskutieren.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1209 und 1244

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	1879	165	Private und juristische Personen	Aber bitte, gucken Sie ein wenig in die Zukunft: Winsen und damit Luhdorf werden weiter wachsen. Die Neubaugebiete liegen zwangsläufig irgendwann am Rand von Luhdorf!! Und genau dahin wollen Sie die Umgehungsstraße legen! Damit werden dann nicht weniger Menschen belästigt, sondern sehr viel mehr, nämlich außer den jetzigen Randbewohnern noch viele weitere Familien.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Es sei zu bedenken, dass die Entwicklung von Bauland auch die Naherholung und den Naturraum einschränken. S. Abwägung zur Einwand_ID 1640
4.1.5	Luft und Klima	1880	165	Private und juristische Personen	Außerdem wird die Belastung durch Lärm und Abgase zunehmen, denn der Verkehr wird natürlich kräftig anwachsen! Und das alles mit einem riesigen finanziellen Aufwand!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1210, 1222, 1475 und 1557
2	Straßenplanung	1881	165	Private und juristische Personen	Für Luhdorf eine komplette Fehlplanung! Tempo-30-Gebot und Verbot für LKW über 12 t sind das einzig sinnvolle Mittel und müssten mit einer gewissen Hartnäckigkeit doch zu erreichen sein (mit einer wachsenden Schule am Rand der Straße!).	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1195
2	Straßenplanung	1882	168	Private und juristische Personen	Wir freuen uns sehr darüber, dass jetzt endlich nach den langen Jahren der Verzögerungen und des Wartens das Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrung Luhdorf konkret in Angriff genommen wird.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	
7	Verkehr	1883	168	Private und juristische Personen	Uns als Anwohnern an der Radbrucher Straße erscheint angesichts der jetzt schon kaum noch zumutbaren Belästigungen durch den Schwertlast- und Berufsverkehr und dessen prognostizierte Zunahme nur eine Ortsumfahrung als die sinnvolle und letztlich einzige Lösung.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanu ng	1884	168	Private und juristische Personen	Welche Trasse für die Umfahrung ausgewählt wird, möchten wir dem Sachverstand der Fachleute und der Entscheidung durch die Politik überlassen. Natürlich wären wir dankbar, wenn bis zur Fertigstellung der Umgehungsstraße ein Durchfahrtsverbot für den Schwerlastverkehr durchgesetzt werden könnte.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1195
0	Allgemein	1885	169	Private und juristische Personen	- V erlängerung der öffentlichen Auslegung: Aufgrund der Corona Pandemie war es den Bürgerinnen und Bürgern, die nicht mit der Nutzung von elektronischen Medien vertraut sind, nahezu unmöglich, die relevanten Unterlagen in den Rathäusern einzusehen. Daher halte ich es für absolut notwendig, die öffentliche Auslegung und die damit verbundene Bürgerbeteiligung zu verlängern.	Dem Einwand wird gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1047
5.1.1	Siedlungsstru ktur/Bauleitpl anung	1886	169	Private und juristische Personen	- N icht ausreichender Abstand zu Wohnbebauung in Luhdorf: Der Abstand zur Wohnbebauung in Luhdorf ist nicht ausreichend! Die geplante Trasse führt viel zu dicht an der Wohnbebauung in Luhdorf entlang. Die Lärmbelastung in Luhdorf, die schon jetzt sehr hoch ist, wird weiter steigen. Zusätzlich ist ein neues Wohngebiet zwischen der Radbrucher Straße und der Verlängerung des Vierhöfener Wegs geplant. Die vorgesehene Trasse verläuft viel zu dicht an diesem neuen Wohngebiet. Der Bereich der geplanten Trasse ist für Luhdorf nahezu die einzige Möglichkeit, zukünftig weitere Wohnbauungsfläche auszuweisen und evtl. den Sportplatz aus dem Dorf heraus zu verlegen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1312, 1321, 1640 und 2135
4.1.5.2	Lärm/Schall	1887	169	Private und juristische Personen	Die geplante Trassenführung in einer Höhe von 9 m führt zu einer weiteren erheblichen Zunahme der Schallbelastung durch Autoverkehr. Schon jetzt hat Luhdorf die Schallbelastung der A 39 zu ertragen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1407 und 1789

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.8	Natura 2000	1888	169	Private und juristische Personen	-Deutliche Verschlechterung des FFH Gebietes: Im Bereich südöstlich von Luhdorf kreuzt die geplante Trasse der Ortsumfahrung ein nach EU-Recht anerkanntes Schutzgebiet. Eine massive Trasse in einer Breite von 60 m und eine Höhe von 9 m ist laut Planung vorgesehen. Viele Menschen nutzen dieses Gebiet zur Naherholung. Die Bewegungsfreiheit der dort lebenden Tiere wird deutlich eingeschränkt, man muss ein Artensterben in diesem Gebiet befürchten.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zu den Einwand_IDs 1081, 1209 und 1244
2	Straßenplanung	1889	169	Private und juristische Personen	-Auswahl der Vorzugstrassen mangelhaft: Mit den vorgelegten Planungen wird die gewünschte Entlastung für die Menschen in Pattensen und Luhdorf nur teilweise erreicht werden können. Die Verkehrsbelastung in den beiden Orten wird weiterhin sehr hoch bleiben. Die Verkehre auf der Blumenstraße in Pattensen und der Winsener Landstraße in Luhdorf bleiben den Dörfern uneingeschränkt erhalten. Damit erfüllen die vorgelegten Planungen nicht die vorausgesetzten und erwünschten Planungsziele. Die durch die geplante Umfahrung entstehenden Kosten stehen in keinem vernünftigen Verhältnis zu den Zielen und belasten die kommunalen Haushalte auf viele Jahre.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1368 und 1410
4.1.3	Boden und Fläche	1890	169	Private und juristische Personen	-Zerschneidung von Wirtschaftswegen: In allen Bereich der Planung werden vielfältig genutzte Wirtschaftswegen zerschnitten. Diese Wege haben vielfältige Nutzer (Fußgänger, Radfahrer, Landwirtschaft). Diese Wege müssen weiterhin frei zugänglich sein.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1367

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.3	Boden und Fläche	1891	169	Private und juristische Personen	-Flächenverbrauch viel zu hoch: Der Landkreis Harburg hat mit den zahlreichen Autobahnen schon jetzt eine sehr hohe Verkehrsbelastung zu ertragen. Es sind bereits jetzt genügend übergeordnete Straßen im Landkreis Harburg vorhanden, die den Verkehr zu den vorhandenen Gewerbegebieten führen können. Weitere Straßen werden dazu nicht benötigt, sondern führen zu einem weiteren Anstieg der Verkehrsbelastung durch großräumiges Umfahren der Engpässe auf Hamburger Gebiet. Die Zunahme des Wirtschafts- und des Umfahrungsverkehrs wird eine erhebliche Mehrbelastung für die Region bringen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1092, 1206, 1210, 1198 und 1377
4.1.2	Tiere, Pflanzen und biologische	1892	178	Private und juristische Personen	Die Lebensräume von schützenswerter Tierarten verschlechtern sich erheblich.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zur Einwand_ID 1244
2	Straßenplanung	1893	178	Private und juristische Personen	Die Umgehungsstraße führt zu mehr Verkehr, weil die Trasse die Alternative zu Autobahn für diejenigen ist, die sonst eher über die A 7 und A 39 nach Winsen gefahren wären. Wieso nicht Durchgangsverbote, das wirkt schnell, denn viele Anwohner Winsens nutzen die Strecke als eine Art „Abkürzung“.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1210 und 1222
2	Straßenplanung	1894	178	Private und juristische Personen	Wenn man den Schwerlastverkehr mittels Durchfahrtsverbot, und die ortskundigen Mitbürger direkt mit Schildern darauf hinweist, wird es keine 3 Monate dauern bis die Maßnahmen wirken. Die Autobahnen A 7 und A 39 sind exakt zu dem Zweck da. Wenn man jetzt Alternativen wie die Ortsumgehung anbietet, wird die Autobahn ad absurdum geführt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu denr Einwand_IDs 1195, 1284 und 1989
3	Kosten	1895	178	Private und juristische Personen	Und der Steuerzahler wird mit den Summen, die für diesen Aus- und Umbau anstehen, nicht belastet. Wir reden hier über € 40 Millionen, nicht zu vertreten.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1368

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanu ng	1896	178	Private und juristische Personen	Also verkehrslenkende Maßnahmen sind mehr als angebracht, billiger und schnell umgesetzt, alles andere ist ein schwerer Eingriff in die Natur, sowie in die Wohnqualität der Ortschaften Luhdorf, Pattensen und Wulfsen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195, 1209, 1244 und 1188
2	Straßenplanu ng	1897	180	Private und juristische Personen	Wir wohnen seit 20 Jahren im liebens- und lebenswerten Landkreis Harburg in der Samtgemeinde Salzhausen. Seit vielen Jahren verfolgen wir die Lokalpolitik insbesondere des Orsrates Wulfsen und können vor diesem Hintergrund das Vorgehen des Landkreises Harburg in Bezug auf die Verkehrsentlastung der Ortschaften Pattensen und auch Luhdorf aus folgenden immer wieder öffentlich vorgetragenen, berechtigten Kritikpunkten nicht nachvollziehen: 1. Der Bau der Ortsumgehung wurde auf fast jeder Ortsratssitzung hinterfragt und sowohl durch den Ortsrat Wulfsen als auch von der Salzhausener Lokalpolitik kategorisch abgelehnt (Samtgemeindegemeindevorstand Krause, Ortsrat Wulfsen Bürgermeister Müller).	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Auch wenn die Auswirkungen der OU auf die Ortschaft Wulfsen vergleichsweise gering ausfallen, sollte nichtsdestotrotz eine Abstimmung der Vorhabenträger mit der SG Salzhausen erfolgen, da die OU grenzüberschreitend auch auf deren Gemeindegebiet verlaufen soll. S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1615 und 1899
4.1	Schutzgüter	1898	180	Private und juristische Personen	2. Das betroffene Gebiet ist ein einzigartiges Rückzugsgebiet für viele Wulfseiner (Neubaugebiet, Rödelberg) und bietet einzigartige Landschaft inklusive neusteinzeitlicher Kulturdenkmäler (Heide, Hügelgräber).	Dem Einwand wird gefolgt	Das Landschaftsbild hat an dieser Stelle eine hohe Landschaftsbildqualität und somit eine hohe Bedeutung für die landschaftsbezogene Erholung. S. Abwägung zur Einwand_ID 1197

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.5	Luft und Klima	1899	180	Private und juristische Personen	3. Wulfsen liegt in einer Senke; Lärm und Abgase ziehen dementsprechend dorthin und stellen eine Mehrbelastung für diese Bürger (ökologisch, finanziell, akustisch) dar.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Die Entfernung der Ortschaft Wulfsen zu den Varianten der Ortsumgehungstrasse ist relativ groß (ca. 250 m). Ein Einfluss der durch die Ortsumfahrungstrasse hervorgerufenen Luftschadstoffe ist nicht zu erwarten (Zusatzbelastung durch die Ortsumfahrung: kleiner als 1 µg/m ³ bereits in 100 m Entfernung). Es ist eine Durchlüftung im ländlich geprägten Raum vorhanden, die für eine Verwirbelung bzw. den Abtransport von Luftschadstoffen sorgt. Auch die Lage Wulfsens - in einer Senke - führt nicht dazu, dass sich dort die Luftschadstoffe durch die Ortsumfahrungstrasse sammeln. Durch den stetigen Luftaustausch ist eine Verdünnung der Luftschadstoffe gegeben. Eine Mehrbelastung der Anwohner ist nicht zu befürchten. Für Ausführungen zu Lärm s. Abwägung zur Einwand_ID 1615
4.1.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	1900	180	Private und juristische Personen	4. Außerdem wird noch mehr Landschaft versiegelt und bereits knapper Lebensraum von Tieren und Pflanzen weiter eingeschränkt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zu den Einwand_IDs 1092 und 1244
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen	1901	180	Private und juristische Personen	5. Die wirtschaftliche Existenz von betroffenen Landwirten in Wulfsen und Pattensen steht auf dem Spiel.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1092, 1097, 1098 und 1389
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1902	180	Private und juristische Personen	6. Im Rahmen des Dorferneuerungsprogramms „Zukunftswerkstatt Wulfsen 2030“ gab es zuletzt am 18.12.19 im Rahmen des Vertiefungsworkshops „Planungsbüro Patt“ direkt eine Abfrage zur Umgehungsstraße. Bis auf eine Stimme waren alle Teilnehmer dagegen - Die Umgehungsstraße wird also in der Bevölkerung durchweg abgelehnt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Das Protokoll der genannten Veranstaltung bestätigt, dass die meisten Teilnehmer des Workshops die Ortsumfahrung ablehnen. S. des Weiteren Abwägung zur Einwand_ID 1899

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
3	Kosten	1903	180	Private und juristische Personen	7. Das herausstechendste Argument gegen die Umgehungsstraße ist unserer Meinung nach finanzieller Natur: Kosten und Nutzen stehen in keinem Verhältnis! In Zeiten leerer Kassen und der absehbaren Coronarezession wäre es fahrlässig und unverantwortlich knappe Steuergelder so zu verschwenden. Es profitiert ausschließlich das Winsener Gewerbegebiet und man muss sich doch fragen, welche Absprachen (zum Beispiel mit Amazon) bei den Grundstücksverkäufen getroffen wurden, dass trotz breiter Ablehnung durch die Bevölkerung und aller betroffenen Ortschaften rigoros und rücksichtslos an diesem Projekt festgehalten wird.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Es wird darauf hingewiesen, dass die Planunge für die Ortsumfahrung bereits weit vor der Ansiedlung von Amazon aufgenommen wurden. S. Abwägung zur Einwand_ID 1368
2	Straßenplanung	1904	180	Private und juristische Personen	Insbesondere, weil kostengünstige und ökologisch wie ökonomisch sinnvolle Alternativen in Form von Lkw-Durchfahrtsbeschränkungen bzw. die Anweisung zur Nutzung der Strecke über das Maschener Kreuz bestehen: Wenn LKWs sich an geltende Tempolimits halten müssten (Tempo 60 auf Landstraße / Durchsetzen von geltenden Geschwindigkeitsvorgaben durch Blitzer, idealer Weise mit Geschwindigkeitsdistanzmessung) würde die Strecke über das Maschener Kreuz schnell etabliert und damit die Verkehrssituation in Pattensen und Luhdorf zwangsläufig (!) entlastet. Zumal die BAB 39 in diesem Abschnitt in den letzten Jahren aufwändig saniert wurde und seither nur ausnahmsweise noch Staus zu beobachten sind. Wirtschaftlich und verkehrspolitisch langfristig sinnvoll wäre ggfs. einzig und alleine die Prüfung / Erarbeitung einer weitläufigeren, leistungsfähigen Ostumfahrung der Stadt Hamburg mit entsprechender zusätzlicher Elbquerung ...	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195, 1210 und 1642

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1905	180	Private und juristische Personen	Fazit: Der Bau der Umgehungsstraße stellt einen gravierenden ökologischen und sozialen Einschnitt zwischen den einzelnen Ortschaften, insbesondere der Verbindung zwischen Wulfsen und Pattensen dar (Natur, Kirche, Einkaufsmöglichkeiten, Schulen). In allen offiziellen Bürgerinformationsveranstaltungen (nicht nur in Pattensen, auch in Wulfsen und Winsen) wurde stets klar von Bürgerseite auf die vorgenannten Punkte hingewiesen und die breite Mehrheit der Bürger hat sich gegen die Umgehungsstraße ausgesprochen, was leider seitens der Lokalpolitik im Rathaus Winsen konsequent ignoriert wird. Obwohl die Planung zu einem wesentlichen Teil über Wulfsener Gemeindegebiet führt, wurde Wulfsen nur noch per Pflichtaushang informiert. Wir appellieren an die Verantwortlichen, endlich die Argumente der BürgerInnen ernst zu nehmen und dieses von lokalen Wirtschaftslobbyisten forcierte Projekt einzustellen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1389, 1412 und 2312
4.1.8	Natura 2000	1906	188	Private und juristische Personen	Im Bereich Luhdorf und Bahlburg kreuzt die geplante Ortsumfahrung in einer Breite von 60 m und einer Höhe von 9 m ein nach EU-Recht anerkanntes Schutzgebiet. Durch einen möglichen Straßenbau wird in diesem Bereich eine erhebliche Verschlechterung schutzwürdiger und seltener Tier- und Pflanzenwelt ausgelöst. Zusätzlich wird den Luhdorfer Bürgern der letzte freie Zugang zu Naturflächen genommen. Das wurde in den Planungen nicht ausreichend berücksichtigt. Dadurch würde es durch die geplante Ortsumfahrung zu einer erheblichen Verschlechterung des FFH-Gebiets kommen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1081, 1209 und 1244

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2.1	Arten	1907	188	Private und juristische Personen	Außerdem würde es durch geplante Ortsumfahrung zu einer erheblichen Verschlechterung des Lebensraums schutzwürdiger Tierarten in Pattensen kommen. Die geplante Teilstrecke Pattensen durchkreuzt mit der geplanten Schnellstraße (90 Km/h) den Lebensraum von seltenen Fledermäusen und des Rötmilans. Das wurde in den Planungen nicht ausreichend berücksichtigt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1396 und 1908
4.1	Schutzgüter	1908	188	Private und juristische Personen	Die Attraktivität der Ortsteile Luhdorf und Pattensen sowie der Gemeinde Wulfen verschlechtern sich deutlich nach der Umsetzung der Planungen: Der Straßenneubau soll laut Aussage der Einleitung zum Raumordnungsverfahren die Attraktivität der Ortsteile wieder herbeiführen. Das Gegenteil ist aber der Fall. Die Nähe zu bestehender Bebauung, die Umschließung von Teilbereichen Luhdorfs und großer Teile von Pattensen aus der Hauptwindrichtung wird Schall und Abgase in unvorstellbaren Maßen von der als Schnellstraße ausgelegten Trasse (durchschnittlich 90 Km/h) auf unsere Dörfer einwirken lassen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	In Deutschland liegt die Geschwindigkeitsbegrenzung für allgemeine Landstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften bei 100 km/h, sofern verkehrsbedingte Einschränkungen nicht eine andere verkehrsrechtliche Anordnung erforderlich machen. Im Zusammenhang mit den Planungen der Ortumfahrungen von Pattensen und Luhdorf ist nicht von einer Schnellstraße auszugehen (Geschwindigkeiten von mehr als 100 km/h bei entsprechenden baulichen Voraussetzungen). S. auch Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1229 und 1317
4.1.5	Luft und Klima	1909	188	Private und juristische Personen	Da die geplante Straße als Eckverbindung zwischen zwei Autobahnen (A 7 - A 39) ausgelegt ist, wird sie wie ein Magnet den Schwerlastverkehr von den Autobahnen anziehen. Zusammen genommen wird beides die Wohnqualität und die Attraktivität in unseren Dörfern stark verschlechtern!	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung zur Einwand_ID 1222

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.3	Boden und Fläche	1910	188	Private und juristische Personen	Darüber hinaus bedeutet die geplante Ortsumfahrung einen unnötigen Flächenverbrauch, bzw. eine weitere Versiegelung von Flächen. Unser Bereich weist eines der dichtesten Straßennetze Deutschlands auf. Der Bauernverband und der Niedersächsische Landvolkverband warnen vor zusätzlichem „Landfraß“ und sehen die Existenzen bäuerlicher Betriebe gefährdet. Naturschützer warnen vor der Versiegelung von immer mehr Flächen. Daher haben sich im Vorfeld der Planungen sehr viele Landwirte und Naturschützer gegen den Bau einer Ortsumfahrung ausgesprochen. Diese Aspekte sollte unbedingt in den Planungen beachtet werden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1092, 1097, 1098 und 1389
7	Verkehr	1911	188	Private und juristische Personen	Die Planungsunterlagen zeigen, dass die am meisten vom Verkehr belasteten Straßen nur sehr wenig bis fast gar nicht entlastet werden. In Pattensen fahren Richtung Scharmbeck auf der Blumenstraße täglich ca. 1.000 Fahrzeuge mehr als auf der Ausgangsstraße Richtung Thieshope. Die Blumenstraße wird jedoch laut veröffentlichten Verkehrsuntersuchungen nur sehr gering entlastet. Das gleiche zeigt sich in Luhdorf. Hier wird die Luhdorfer Straße im größten Teil überhaupt nicht entlastet. Die ausgewählten Vorzugstrassen erfüllen somit nicht die vorausgesetzten Planungsziele.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1410

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1912	188	Private und juristische Personen	Tatsache ist, dass die überwiegende Mehrheit der Bevölkerung den Bau einer Ortsumfahrung ablehnt. Dies wurde deutlich in der im Vorwege durchgeführten Bürgerbeteiligung. Das zeigten die vorgezogenen Bürgerbeteiligungen am 02.06.2015 in Luhdorf, am 03.06.2015 in Pattensen, am 06.05.2015 in Winsen und am 16.06.15 in Wulfsen. Als Beleg meiner Aussage dienen die Aufzeichnungen der so genannten Bürgerwerkstatt, die den Planungsunterlagen beiliegen. Auch bei der Bürgerbefragung in Pattensen sprach sich keine deutliche Mehrheit für eine Ortsumfahrung aus, und das, obwohl sich der Bürgermeister im Vorwege massiv für eine OU einsetzte.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zur Einwand_ID 1412
2	Straßenplanu ng	1913	188	Private und juristische Personen	Der Kreisverwaltung und der Stadtverwaltung liegen Unterschriftenlisten vor, in denen über 1.189 Bewohner unserer Dörfer sich für eine Verkehrsberuhigung durch eine Schilderregelung und gegen den Bau einer Ortsumfahrung aussprechen. Diese Forderungen sollte die Politik beachten und endlich umsetzen. Nach Durchsicht der Planungsunterlagen und Abwägung aller Kriterien wird deutlich, dass nur verkehrslenkende und geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen auf den vorhandenen Ortsdurchfahrten die Bewohner entlasten werden.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195, 1243 und 1284
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1914	189	Private und juristische Personen	Vor 23 Jahren haben wir uns entschieden, aus dem Zentrum von Hamburg nach Luhdorf zu ziehen. Hier fanden wir das, was wir uns für unsere Familie gewünscht haben. Gute Luft, wenig Autoverkehr in einer ruhigen Sackgassenstraße. Kindergarten und Grundschule nur wenige Fußminuten entfernt. Vor allen Dingen aber, ein wunderschönes Naherholungsgebiet mit einem einmaligen Flusslauf und einer traumhaften Auenlandschaft. Das soll aber nun alles zerstört werden, indem mittendurch eine Straße gebaut werden soll.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1209

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.5	Luft und Klima	1915	189	Private und juristische Personen	Die Radbrucher Straße liegt in direkter Hörweite zu unserem Haus, somit würden wir, wie die anderen Anwohner der Radbrucher Straße unter Umständen sogar emissionsmäßig entlastet werden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1410
4.1.8	Natura 2000	1916	189	Private und juristische Personen	Nur diese vermeintliche Entlastung ist zu teuer erkaufte und steht in keinem Verhältnis zum Schaden der angerichtet wird. Die im Folgenden aufgeführten Punkte sind Ihnen unter Umständen schon bekannt. Wir möchten sie jedoch hier für Sie noch einmal zusammenfassen: Erhebliche Verschlechterung des FFH-Gebiets: Im Bereich Luhdorf und Bahlburg kreuzt die geplante Ortsumfahrung in einer Breite von 60 m und einer Höhe von 9 m ein nach EU-Recht anerkanntes Schutzgebiet. Durch einen möglichen Straßenbau wird in diesem Bereich eine erhebliche Verschlechterung schutzwürdiger und seltener Tier- und Pflanzenwelt ausgelöst. Zusätzlich wird den Luhdorfer Bürgern der letzte freie Zugang zu Naturflächen genommen. Das wurde in den Planungen nicht ausreichend berücksichtigt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1081, 1209 und 1244
4.1.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	1917	189	Private und juristische Personen	- Erhebliche Verschlechterung des Lebensraums schutzwürdiger Tierarten in Pattensen: Die geplante Teilstrecke Pattensen durchkreuzt mit der geplanten Schnellstraße (90 Km/h) den Lebensraum von seltenen Fledermäusen und des Rotmilans. Das wurde in den Planungen nicht ausreichend berücksichtigt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1396 und 1908

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	1918	189	Private und juristische Personen	- Angenommene Zahlen zur Verkehrsbelastungen sind veraltet: Die in der Koplas-Studie von 2010 aufgeführten zukünftigen Verkehrsbelastungen basieren auf den Erhebungsjahren 2010 und älter. Gleichzeitig beleuchten sie lediglich einen Zeitraum bis 2025. Zudem ist hinlänglich bekannt, dass die bislang prognostizierten Verkehrszahlen allesamt rückläufig sind und eine Fertigstellung der Ortsumgehung wohl nicht vor 2025 gesichert werden kann. Eine auf den bisher vorgelegten Prognosen basierende Notwendigkeit ist daher mehr als fragwürdig.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1075 und 1245
7	Verkehr	1919	189	Private und juristische Personen	Ich fordere daher eine aktuellere Untersuchung über die tatsächliche Notwendigkeit einer Ortsumgehung, insbesondere unter Berücksichtigung des aktuell zu beobachtenden Trends der De-Globalisierung und der stattfindenden Rezession, und es bestimmt noch Jahre benötigt, bis wir wieder den gleichen Bedarf an Verkehrsaufkommen zu managen. Bis dahin gibt es bestimmt neuen Technologien und Ansätze, die eine so ortsnahe Umgehung nicht nötig machen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1075 und 1368
5.4.1	Schienen- und Straßenverkehr	1920	189	Private und juristische Personen	- Abweichung vom RROP 2025: Im gültigen regionalen Raumordnungsprogramm ist im Planungsbereich eine Straße von „regionaler Bedeutung“ angedacht. Die geplanten Ortsumfahrungen haben jedoch eine überregionale Bedeutung, da sie zwei Autobahnen verbinden. Erhebliche Einwendungen von Anwohnern haben zu Änderungen der Planungsvorgaben im gültigen RROP 2025 im Gegensatz zum alten RROP 2020 geführt. Somit entsprechen die Planungen nicht dem gültigen RROP!	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1399

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanu ng	1921	189	Private und juristische Personen	- Der Landkreis Harburg und die Stadt Winsen sind für die Planung einer derartigen Straße nicht zuständig: Da es sich bei dieser Straßenplanung um eine Straße von überregionaler Bedeutung handelt, sind beide Behörden für diese Straßenplanung nicht zuständig. Schließlich soll diese Straße im Bedarfsfall das Autobahnkreuz Horst/Maschen entlasten.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1247
2	Straßenplanu ng	1922	189	Private und juristische Personen	Im Fall der beschlossenen Umsetzung der Fehmarn-Belt-Querung kommen auf die geplante Ortsumfahrung noch zusätzliche überregionale Aufgaben zu. Schon im jetzigen Planungsstand ist die Straße für 15.000 Fahrzeuge am Tag ausgelegt. Daher wäre es Aufgabe des Landes Niedersachsen oder der Bundesrepublik Deutschland, die Straße zu planen, zu bauen und die Kosten zu tragen!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1247 und 1989
7	Verkehr	1923	189	Private und juristische Personen	- Zielsetzungen werden mit den Planungen nicht erreicht: In der Einleitung zum Planfeststellungsverfahren wird als ein Ziel die Reduzierung der Verkehrsbelastung angegeben. Die geplanten Trassenverläufe werden durch die Nähe zu Lohdorf und zu Pattensen jedoch die Verkehrsbelastung nur auf andere Wohngebiete verschieben und zusätzlichen Verkehr an die Orte heranzuführen. Die optimalen Entlastungsmöglichkeiten und die neu entstehenden Verkehrsbelastungen wurden bei den Planungen nicht hinreichend untersucht bzw. nicht hinreichend abgewogen. Gleichzeitig ist bewiesen, dass neuen Verkehrswege „Verkehre“ anziehen und nicht vermeiden, somit wird die Belastung der Ortsbewohner bei Umsetzung des Vorhabens definitiv zunehmen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1210, 1222, 1317 und 1410

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1	Schutzgüter	1924	189	Private und juristische Personen	- Die Attraktivität der Ortsteile Luhdorf und Pattensen sowie der Gemeinde Wulfsen verschlechtern sich nach der Umsetzung der Planungen: Der Straßenneubau soll laut Aussage der Einleitung zum Raumordnungsverfahren die Attraktivität der Ortsteile wieder herbeiführen. Das Gegenteil ist der Fall. Die Nähe zu bestehender Bebauung, die Umschließung von Teilbereichen Luhdorfs und großer Teile von Pattensen aus der Hauptwindrichtung wird Schall und Abgase in unvorstellbaren Maßen von der als Schnellstraße ausgelegten Trasse (durchschnittlich 90 Km/h) auf unsere Dörfer einwirken lassen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1229, 1317 und 1908
4.1.5	Luft und Klima	1925	189	Private und juristische Personen	Da die geplante Straße als Eckverbindung zwischen zwei Autobahnen (A 7 - A 39) ausgelegt ist, wird sie wie ein Magnet den Schwerlastverkehr von den Autobahnen anziehen. Zusammen genommen wird beides die Wohnqualität und die Attraktivität in unseren Dörfern deutlich verschlechtern! Wir leiden schon jetzt unter einem permanenten Lärm, der je nach Windrichtung, stärker zu hören ist, beispielhaft sei das „Amazon“ Lager und die A 39 genannt, jetzt noch von den anderen Himmelsrichtungen beschallt zu werden, ist ein Unding, dass das Ortsteilbewohnern zugemutet werden soll!	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung zur Einwand_ID 1222

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	1926	189	Private und juristische Personen	- Unzureichender Abstand zu künftiger Wohnbebauung: In Luhdorf verläuft die geplante Trasse zu nahe am neuen Baugebiet. In Pattensen umkreist die geplante Trasse das im Flächennutzungsplan ausgewiesene zukünftige Baugebiet „Pinnbarg“ um nahezu 180 Grad. Dies ist widersprüchlich und steht im Gegensatz zum Planungsziel. Also – entweder es entstehen neue Wohngebiete, oder es entstehen neue Straßenlandschaften. Beides geht nicht! Diesem Umstand sollte mehr Beachtung geschenkt werden es geht nicht beides, eine „Gewinnmaximierung“ auf Kosten der Anwohner und Steuerzahler ist nicht zumutbar.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1312, 1321 und 1405
2	Straßenplanung	1927	189	Private und juristische Personen	- Erhebliche Belastung durch ein gigantisches Brückenbauwerk: Aus den Planungsunterlagen wird deutlich, dass südlich von Luhdorf in direkter Nähe zur Wohnbebauung ein gigantisches Brückenbauwerk mit einer Länge von 1.900 m und einer Höhe von ca. 9 m vorgesehen ist. Die Rampe weist laut Planung eine Breite von 60 m auf. Dieses Bauwerk in unmittelbarer Nähe zu Wohnbebauung wird die Lebensqualität in der Umgebung erheblich verschlechtern.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1081
4.1.5.2	Lärm/Schall	1928	189	Private und juristische Personen	- Zusätzliche erhebliche Schallbelastung durch ein Brückenbauwerk in Pattensen: Aus den Planungsunterlagen geht hervor, dass die Bahnstrecke im Bereich Süderfeld, Pattensen getunnelt werden soll. In Höhe der Straße „Pinnbarg“, Pattensen soll sie jetziges Straßenniveau erhalten. Diese Planungen würden ein Brückenbauwerk in der Straße Im Grimm, Pattensen erforderlich machen. Verkehr, der diese Brücke zwischen Pattensen und Wulfsen passiert, wird unsere Dörfer zusätzlich beschallen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1407

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.5.2	Lärm/Schall	1929	189	Private und juristische Personen	- Verkehrslärm auf dem Friedhof: Bedingt durch die Nähe der Vorzugstrasse zum Luhdorfer Friedhof wird es nach deren Umsetzung erheblichen Verkehrslärm auf dem Friedhof geben. Eine Beisetzung ohne Lautsprecheranlage wird dann nicht mehr möglich sein. In abgeschwächter Form wird davon ebenfalls der Pattensener Friedhof betroffen sein. Dieser Punkt ist aus Pietätsicht schon gar nicht vertretbar und sollte aus Respekt den Toten wie auch den Angehörigen gegenüber berücksichtigt werden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1408
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1930	189	Private und juristische Personen	- Erhebliche Zerschneidung von Wirtschaftswegen: In allen Bereichen werden bei Umsetzung der Planung diverse Wirtschaftswege zerschnitten. Diese Wirtschaftswege dienen nicht nur der Landwirtschaft. Zahlreiche Spaziergänger, Radfahrer und Reiter benutzen diese Wege. Es muss in der Planung sichergestellt werden, dass alle Wege erhalten bleiben und weiterhin für Landwirtschaft und Freizeit ohne Einschränkungen nutzbar bleiben.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1367
7	Verkehr	1931	189	Private und juristische Personen	- Beanstandung an der Auswahl der Vorzugstrassen: Die Planungsunterlagen zeigen auf, dass die am meisten vom Verkehr belasteten Straßen nur sehr wenig bis fast gar nicht entlastet werden. In Pattensen fahren Richtung Scharmbeck auf der Blumenstraße täglich ca. 1.000 Fahrzeuge mehr als auf der Ausgangsstraße Richtung Thieshope. Die Blumenstraße wird jedoch laut veröffentlichten Verkehrsuntersuchungen nur sehr gering entlastet. Das gleiche zeigt sich in Luhdorf. Hier wird die Luhdorfer Straße im größten Teil überhaupt nicht entlastet. Die ausgewählten Vorzugstrassen erfüllen somit nicht die vorausgesetzten Planungsziele. Dies wurde in der Vergangenheit schon mehrfach mit der Politik und den Ortsverbänden besprochen!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1410

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.3	Boden und Fläche	1932	189	Private und juristische Personen	- Unnötiger Flächenverbrauch: Unserer Bereich weist eines der dichtesten Straßennetze Deutschlands auf. Der Bauernverband und der Niedersächsische Landvolkverband warnen vor zusätzlichem „Landfraß“ und sehen die Existenzen bäuerlicher Betriebe gefährdet. Daher haben sich im Vorfeld der Planungen sehr viele Landwirte gegen den Bau einer Ortsumfahrung ausgesprochen. Dieser Aspekt sollte unbedingt in den Planungen berücksichtigt und fair bewertet werden. Die Logistik Projekte können und dürfen nicht über alles gestellt werden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1092, 1097, 1098 und 1389
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1933	189	Private und juristische Personen	- Die überwiegende Mehrheit der Bevölkerung lehnt die Planung einer Ortsumfahrung ab: In der im Vorwege durchgeführten Bürgerbeteiligung wurde deutlich, dass die überwiegende Mehrheit den Bau einer Ortsumfahrung ablehnt. Das zeigten die vorgezogenen Bürgerbeteiligungen am 02.06.2015 in Luhdorf, am 03.06.2015 in Pattensen, am 06.05.2015 in Winsen und am 16.06.15 in Wulfsen. Als Beleg meiner Aussage dienen die Aufzeichnungen der so genannten Bürgerwerkstatt, die den Planungsunterlagen beiliegen. Auch bei der Bürgerbefragung in Pattensen sprach sich keine deutliche Mehrheit für eine Ortsumfahrung aus, und das obwohl sich der Bürgermeister im Vorwege massiv für eine OU einsetzte. Der Kreisverwaltung und der Stadtverwaltung liegen Unterschriftenlisten vor, in denen über 1.189 Bewohner unserer Dörfer sich für eine Verkehrsberuhigung durch eine Schilderregelung und gegen den Bau einer Ortsumfahrung aussprechen. Diese Forderungen sollte die Politik beachten und endlich umsetzen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1243, 1284 und 1412

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
3	Kosten	1934	189	Private und juristische Personen	- Das Bauvorhaben ist finanziell unverantwortlich: Schon vor der Corona- Pandemie zeichnete es sich ab, dass dieses geplante über 40.000.000 € teure Bauvorhaben unsere Stadt und unseren Landkreis finanziell überfordern. Nun, wo sich die wirtschaftlichen Auswirkungen der aktuellen Corona-Krise abzeichnen, ist es unverantwortlich, die Planungen umzusetzen. Der Bedarf einer Ortsumgehung solchen Ausmaßes ist sicherlich auch jetzt in der Covid-19-Krise und danach neu zu bewerten.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1368
2	Straßenplanung	1935	189	Private und juristische Personen	- Nur verkehrslenkende Maßnahmen können die Bewohner entlasten: Nach Durchsicht der Planungsunterlagen und Abwägung aller Kriterien wird deutlich, dass nur verkehrslenkende und geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen auf den vorhandenen Ortsdurchfahrten die Bewohner entlasten werden. Gleichzeitig können so Eingriffe in Natur und Landschaft vermieden und erhebliche Finanzmittel eingespart werden, die sicherlich in den nächsten Jahren in anderen Projekten sinnvoller eingesetzt werden können.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195, 1259 und 1475
0	Allgemein	1936	189	Private und juristische Personen	- Mängelrüge zur öffentlichen Auslegung: Vom 05. März bis zum 06. April sollten die Antragsunterlagen in den Verwaltungen der Stadt Winsen, der Samtgemeinde Salzhausen sowie der Gemeinde Wulfsen öffentlich ausliegen und während der Öffnungszeiten eingesehen werden können. Das war aber aufgrund der Covid-19 Krise nicht möglich. Bürger und Bürgerinnen, die nicht mit email und Web-Medien vertraut sind, hatten somit kaum die Möglichkeit, die Antragsunterlagen einzusehen. Daher ist es nach meiner Auffassung unumgänglich, dass die öffentliche Auslegung und die Bürgerbeteiligung verlängert werden.	Dem Einwand wird gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1047

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1	Schutzgüter	1937	191	Private und juristische Personen	----Genommener Lebensraum für Mensch und Tier. Die geplante Teilstrecke Pattensen (Schnellstraße)- zwischen Pattensen und Wulfsen nimmt den Lebensraum von selten gewordenen Tierarten wie Fledermaus und Rotmilan. Außerdem brauchen die Insekten und Waldtiere den wunderschönen Wald, wo auch Spaziergänger, Kinder und Sportfreunde die Natur genießen. Wieder würden Mensch und Tier der Sauerstoff und die Natur genommen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1209, 1396 und 1908
7	Verkehr	1938	191	Private und juristische Personen	----Güternahverkehr: Wenn eine Ortsumgehung stattfinden sollte, bleiben Kraft- und Lastkraft Fahrzeuge in der Nähe der Ortschaften. Z.B. fährt die Firma xy im Gewerbegebiet "Neu Garstedt" täglich Betonschalungsutensilien von dort aus über das Bahlburger Kreuz durch Pattensen nach Scharmbeck zur Autobahn. Der Verkehr wird auf jeden Fall bleiben. Das nennt man Güternahverkehr. Ebenso betrifft es die Firma xy mit inzwischen 10 Kies-LKWs mit Sitz in Wulfsen sowie xy Landhandel.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Es soll auch der überregionale Verkehr aus den Ortschaften heraus gezogen werden. Es gibt aber auch einen hohen Anteil lokaler Quell- und Zielverkehre, die nur teilweise, je nach Fahrbeziehung, umgelenkt werden können. S. Abwägung zur Einwand_ID 1210
7	Verkehr	1939	191	Private und juristische Personen	----Belastung durch zu schnelles Fahren: Gerade jetzt in der Corona-Zeit fahren deutlich weniger LKWs durch Pattensen, und man merkt extrem, wie die Fahrzeuge (hauptsächlich Kieslaster, Busse, Trecker, Trecker mit schweren Anhängern und die genannten LKWs, viel schneller durch den Ort fahren als sonst. Dadurch entstehen stärkere Erschütterungen und mehr Lärm, wodurch unser Haus in der Pattenser Hauptstraße sehr leidet. Die genannten Fahrzeuge bleiben ja auch nach der Krise und vor allem auch mit der Ortsumgehung. Zusätzlich kommt der Lärm und der CO2 Ausstoß der Umgehungsstraße ja noch dazu! Von Entlastung und Wohnqualität ist dann ja wohl nichts zu spüren.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die prognostizierte Verkehrssteigerung stammt überwiegend aus der allgemeinen Verkehrszunahme in Deutschland (vgl. Verkehrsgutachten). Zugleich sind sowohl die EU-Kommission als auch die Bundesregierung bemüht, über Vorgaben an die Automobilhersteller den CO ² -Ausstoß in der Zukunft deutlich zu senken.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanu ng	1940	191	Private und juristische Personen	----Alte Ortsdurchfahrt Pattensen: Wenn die Ortsumgehungsstraße gebaut ist, wer kümmert sich dann noch um die alte Ortsdurchfahrt, die jetzt am Verschleißende ist?	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Diese Frage ist nicht Bestandteil des Raumordnungsverfahrens. Die Zuständigkeit wird im Rahmen des Umstufungskonzeptes sowie der Linienbestimmung geklärt.
4.1.6	Landschaft	1941	191	Private und juristische Personen	----Naturlandschaft oder Betonlandschaft? Zur Zeit haben wir in und um Pattensen, Luhdorf und Wulfsen eine schöne Landschaft. Mit kleinen Wäldchen, Wiesen und Auen. Durch die Ortsumgehung hätten wir ein paar Autos und LKWs weniger im Ort, dafür eine Betonlandschaft mit Tunnel, Brücken, Lärmschutzwänden und Umweltverschmutzung sowie Schallbelastung.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zu den Einwand_IDs 1188 und 1209
2	Straßenplanu ng	1942	191	Private und juristische Personen	----Zone 30: Durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in den Hauptstraßen der Ortschaften Pattensen, Luhdorf und Scharmbeck wäre allen Anwohnern geholfen. Die LKWs, die nur durch die Ortschaften fahren, um die Autobahn Maut zu sparen, würden wahrscheinlich bei einer 30er Zone weg bleiben. Es wäre auch finanziell eine optimale Lösung.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195 und 1475
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1943	194	Private und juristische Personen	Zunächst möchten wir einmal Stellung beziehen zu den fünf Planungszielen auf die sich Landkreis und Stadt Winsen/Luhe verständigt haben: Verbesserung der Lebensqualität in den Ortslagen durch Verkehrsentlastung: Eine Verbesserung in den Ortslagen kann auf jeden Fall nur bedingt erreicht werden. Die Nord-Südverbindung (Blumenstraße) kann nachweislich kaum entlastet werden (auch lt. Verkehrsuntersuchung). Einer bedingten Entlastung steht eine erhebliche Belastung des Dorfes gegenüber. Es werden erheblich mehr Menschen belastet als entlastet.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Laut Verkehrsgutachten wird der Verkehr auch in Zukunft weiter anwachsen. Die Immissionstechnische Untersuchung belegt in diesem Zusammenhang, dass im Vergleich zwischen einer Realisierung der Ortsumfahrungen mit einer Beibehaltung der jetzigen Situation (Null-Variante) die Anzahl betroffener Wohngebäude deutlich geringer ist, wenn die Ortsumfahrung umgesetzt wird. Der Bau der Ortsumfahrungen bleibt natürlich nicht ohne Auswirkungen. Insgesamt gesehen überwiegen jedoch die Vorteile, wenn diese umgesetzt werden, da die Ortsdurchfahrten von Luhdorf und Pattensen vom Verkehr und seinen Folgen entlastet werden und so die Lebensqualität in den Ortschaften insgesamt verbessert wird. S. auch Abwägungen zu den Einwand_IDs 1410 und 1568

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7.1	Verkehrssicherheit	1944	194	Private und juristische Personen	Erhöhung der innerörtlichen Verkehrssicherheit für Fußgänger und Anlieger Für die Blumenstraße kann das aus o. a. Gründen auch nur erfolgen, wenn man mehr Fußgängerampeln schafft. Außerdem spielt für die Verkehrssicherheit ein Tempolimit (Tempo 30) eine ganz große Rolle, wie auch ein Durchfahrverbot für den Schwerlastfernverkehr. Warum hat man all die Jahre nicht für eine Verkehrssicherheit gesorgt? Mit den vorgenannten Punkten kann man für mehr Sicherheit sorgen, ohne der Natur über 100 ha zu stehlen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die Möglichkeiten verkehrsrechtlicher Anordnungen ergeben sich anhand der lokalen Bedürfnisse (z.B. Schulwege) sicher erst nach einem Linienbestimmungsverfahren. Da die Ortsdurchfahrt entlang der Blumenstraße jedoch weniger durch die beiden Vorzugstrassen entlastet wird als bei möglicher zusätzlicher Realisierung der Varianten 4 oder 5, sollten verkehrsberuhigende Maßnahmen im Sinne einer "Null-Plus-Variante" hier weiter verfolgt werden. S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1092, 1195, 1284 und 2179
7	Verkehr	1945	194	Private und juristische Personen	Verbesserung der Verkehrsverbindungen gemäß den Verkehrsprognosen: Die Verkehrsprognosen basieren auf den Erhebungen 2010 und älter. Es wird ein Zeitraum bis 2025 beleuchtet. Hierbei muss jedoch das veränderte Verhalten der Menschen durch die Wirtschafts- und Finanzkrisen und die aktuelle Corona-Krise beachtet werden. In sehr vielen Fällen ist jetzt Heimarbeit angeordnet worden und wird auch so problemlos durchgeführt. Unsere heutige Technik macht diese Art zu arbeiten möglich und sollte eigentlich auch schon länger so genutzt werden. Nach Beendigung der Krisen werden evtl. viele Menschen diese Art zu arbeiten beibehalten wollen, bzw. nur noch ab und zu den alten Arbeitsplatz in der Firma fahren. Die prognostizierten Verkehrszahlen scheinen mir aus dieser Sicht überhöht zu sein. Die Notwendigkeit eine so umweltschädliche neue Straße zu bauen erübrigt sich daher. Es muss mindestens eine neue Untersuchung über die aktuellen Verkehre und Prognosen unter besonderer Berücksichtigung der aktuellen Situation erfolgen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1075 und 1354

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1946	194	Private und juristische Personen	Erreichbarkeit von Schulen, Kindertagesstätten, Sportanlagen und Feuerwehren: Die Erreichbarkeit ist und bleibt auch ohne neue Straße gut. Die neue Straße hätte keine Auswirkungen auf die Erreichbarkeit.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die Sicherung der Erreichbarkeit der lokalen Infrastruktur ist nur ein Planungsziel der Ortsumfahrung, das zwischen den Vorhabenträgern vereinbart wurde. In Verbindung mit den weiteren Planungszielen, wie der Verbesserung der Lebensqualität und Erhöhung der innerörtlichen Verkehrssicherheit, soll die Umsetzung der OU zum Allgemeinwohl beitragen. Durch die OU sollen die Ortsdurchfahrten entlastet werden, was durch weniger Durchgangsverkehr zu einer leichteren Erreichbarkeit der genannten Institutionen beitragen soll.
4.1.7	Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	1947	194	Private und juristische Personen	Qualitätssicherung und Schutz der Umgebung von Kulturdenkmälern: Als besonders schützenswert fällt mir die St. Gertrud Kirche in Pattensen ein. Hier würde man mit Tempo 30 und Schwerlastfernverkehr raus mehr erreichen als durch eine Umgehungsstraße und Tempo 50 und den Schwerlastfernverkehr teilweise im Dorf zu behalten.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1195, 1188, 1210 und 2279
4.1.6.1	Schutzgebiete	1948	194	Private und juristische Personen	Durch den Neubau der Straße würde das Heiderelikt zwischen Pattensen und Wulfsen beschädigt werden. Die Schädigung des FFH-Gebietes in Luhdorf wäre sehr beträchtlich. Ich kann nicht verstehen, wie man so eine Naturzerstörung überhaupt in Betracht zieht.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die Süd-Varianten führen zu Beeinträchtigungen der Landschaft / der Landschaftsbildqualität. Eine Unterquerung der OHE-Strecke (Einschnittslage der Trasse) vermeidet / minimiert im Bereich des Heiderelikts eine erhebliche Beeinträchtigung der Landschaftsbildqualität. Desweiteren s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1244 und 1575
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1949	194	Private und juristische Personen	Weitere Bedenken gegen das Raumordnungsverfahren für die Ortsumgehung Pattensen-Luhdorf Die geplante Umgehungsstraße schneidet uns von unseren Naherholungsgebieten ab. Die Qualität der Naherholungsgebiete sinkt dramatisch durch die Verlärmung.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1209 und 1229

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2.1	Arten	1950	194	Private und juristische Personen	Auf der geplanten Trasse in Pattensen gibt es eine große Artenvielfalt an Tieren. Dies wurde mir von einer Jägerin bestätigt. Diese Artenvielfalt soll höher sein als in anderen Gebieten. Der Rotmilan hat entlang der Trasse sein Jagdgebiet und ist hier täglich mehrmals auf Beuteflug. Auch gibt es hier Kolonien von Fledermäusen, die sogar auf der Liste der gefährdeten Arten stehen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung zur Einwand_ID 1396
4.1.6.1	Schutzgebiete	1951	194	Private und juristische Personen	Das FFH-Gebiet zwischen Luhdorf und Bahlburg ist als LSG eine besonderes erhaltens- und schützenswertes Fluss- und Kulturlandschaft mit sehr prägenden Elementen wie Fluss-Auen und -Marschen sowie artenreicher Tier- und Pflanzenwelt. Die geplante Umgehungsstraße schädigt diese wertvolle Landschaft bei allen bisher bekannten Varianten in einem nicht vertretbaren Ausmaß. Dieser Schaden ist auch durch Ausgleichsmaßnahmen nicht zu kompensieren. Der Schutz dieser Landschaft ist ein höherwertiges öffentliches Interesse als das einer neuen Straße.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1244 und 1259
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1952	194	Private und juristische Personen	Durch die Nähe der Umgehungsstraße zum Dorf wird der Dorfkern auf jeden Fall eine ganz erhebliche Einbuße an Lebensqualität erfahren.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1210 und 1317
2	Straßenplanung	1953	194	Private und juristische Personen	a) die neue Umgehungsstraße wird den Verkehr magisch anziehen, da zwei Autobahnen verbunden werden und das Luhdorfer Gewerbegebiet von der A 7 und auch von der A 39 angefahren werden kann.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1210 und 1222
4.1.5	Luft und Klima	1954	194	Private und juristische Personen	b) durch den überwiegenden Wind aus West/Südwest wird der Schall stark in das Dorf hineingetragen und die Luftverschmutzung wird erheblich sein.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zur Einwand_ID 1317

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1955	194	Private und juristische Personen	c) Kleinkinder werden durch die hohe Luftverschmutzung besonders leiden (Krupphusten) Diese Leiden sind bei unseren Kindern auch aufgetreten, obwohl die A 7 ca. 5 Kilometer entfernt ist.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Ein direkter Vergleich der Ortsumfahrungen mit der A 7 bzgl. der Schadstoffbelastungen ist nicht zielführend, da es sich um unterschiedliche Straßentypen und Verkehrsbelastungen handelt. Auch in geringen Abständen (< 50 m) zu den Ortsumfahrungen ist nicht mit Überschreitungen der Immissionsrichtwerte zu rechnen (s. S 25 Immissionstechnische Untersuchung). Desweiteren s. Abwägung zur Einwand_ID 1188 und 1210
4.1.5.2	Lärm/Schall	1956	194	Private und juristische Personen	d) durch das hohe Tempo, dass die neue Umgehungsstraße wohl zulassen wird, entsteht ein hoher Lärmpegel. Es wird also ein ständiger Kampf gegen Lärm werden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1190 und 1317
2	Straßenplanu ng	1957	194	Private und juristische Personen	Die Bezeichnung Ortsumfahrung Pattensen/Luhdorf halte ich für irreführend. Vielmehr handelt es sich um die Herstellung einer direkten Verbindung zwischen der AS Winsen/Ost und Thieshope. Der aufgenommene Verkehr ist also überörtlicher Natur. Daraus ergibt sich, dass der Landkreis und die Stadt Winsen/Luhe nicht Bauträger dieser Straße sein können, sondern das Land Niedersachsen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1210, 1222 und 1247
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1958	194	Private und juristische Personen	Wie wollen sie die Anwohner, die dann in der Nähe der Umgehungsstraße wohnen müssen, vor dem Lärm und den Abgasen schützen? Wie kann das Leben für diese Menschen in Zukunft lebenswert bleiben? Können Menschen, die bisher relativ ruhig gelebt haben diesen verheerenden Wandel überhaupt überleben? Welche Lärmschutzmaßnahmen an den Wohngebäuden werden vom Bauträger der Straße gezahlt?	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung zur Einwand_ID 1190
2	Straßenplanu ng	1959	194	Private und juristische Personen	Der richtige Weg wäre eine Null Plus Variante. Keine Umgehungsstraße, dafür Tempo 30, Schwerlastfernverkehr raus und mehr Fußgängerampeln.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_IDs 1035 und 1195

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanu ng	1960	219	Private und juristische Personen	Endlich wurde das Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrung Luhdorf eingeleitet. Wir, als Anwohner der Radbrucher Straße, sind der Meinung, dass diese Maßnahme längst überfällig ist. Wir halten die südliche Umfahrung für die einzig richtige Lösung.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	
7	Verkehr	1961	219	Private und juristische Personen	Durch den Ausbau und die Erweiterung des Gewerbegebietes Luhdorf hat der Verkehr durch unsere Straße extrem zugenommen und ist durch den LKW- Anteil unerträglich geworden. Der Höhepunkt ist erreicht. Die nächtlichen Fahrten, insbesondere der LKWs durch unsere Straße, lassen uns in der Nacht nicht mehr zu Ruhe kommen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	
2	Straßenplanu ng	1962	219	Private und juristische Personen	Als Zwischenlösung bis zur Fertigstellung der Umfahrung würden wir ein Durchfahrtsverbot für LKW durch unser Dorf sehr begrüßen. Wir freuen uns endlich auf die Umsetzung.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1195
0	Allgemein	1963	220	Private und juristische Personen	Zunächst möchten wir darauf hinweisen, dass die Einsichtnahme in die öffentliche Auslegung innerhalb der Auslegungsfrist vom 05. März bis 06. April 2020 aufgrund der Auswirkungen der Corona- Pandemie nicht bzw. nur eingeschränkt erfolgen konnte, da die Verwaltungen der Stadt Winsen, der Samtgemeinde Salzhausen sowie der Gemeinde Wulfsen fast den gesamten Zeitraum geschlossen waren. Somit war eine Einsichtnahme für Personen, die über keinen Internetzugang oder die technischen Möglichkeiten verfügen, nicht möglich. Wir erachten eine Verlängerung der Auslegung für notwendig, da gewährleistet werden muss, dass die gesetzlich vorgeschriebene Monatsfrist eingehalten wird und innerhalb dieser auch der Zugang zu den Unterlagen in analoger Form möglich ist.	Dem Einwand wird gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1047

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1964	220	Private und juristische Personen	Zweifelhaft ist die Zuständigkeit des Landkreises Harburg und der Stadt Winsen. Bei der geplanten Straße handelt es sich um eine Straße mit überregionaler Bedeutung, da diese zwei Autobahnen miteinander verbindet. Die Nutzung der geplanten Straße würde überwiegend erfolgen, um die Wegstrecke, die über das Autobahnkreuz Maschen anfällt, zu verkürzen. Der Bau einer Straße mit überregionaler Bedeutung fällt in den Zuständigkeitsbereich des Landes Niedersachsen oder der Bundesrepublik Deutschland. Zumal durch die geplante Straße eine Landesstraße teilweise „ersetzt“ werden soll.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1247
5.4.1	Schienen- und Straßenverkehr	1965	220	Private und juristische Personen	Die Planung einer Straße mit überregionaler Bedeutung widerspricht zudem dem RROP 2025, welcher im Planungsbereich eine Straße von regionaler Bedeutung vorsieht.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1399
4.1	Schutzgüter	1966	220	Private und juristische Personen	Die geplante Straße würde sich durch eine Vielzahl von Emissionen (u.a. Lärm und Abgase) negativ auf die angrenzenden Bereiche auswirken. Zu den genannten Bereichen gehört neben den Wohngebieten auch das besonders geschützte Biotop am Langenberg, welches an die geplante Trasse angrenzt. Außerdem kreuzt die geplante Ortsumfahrung im Bereich Luhdorf und Bahlburg ein nach EU-Recht anerkanntes Schutzgebiet. Von den Auswirkungen sind sowohl die Bewohner der naheliegenden Gebiete, welche in ihrer Gesundheit sowie Lebensqualität negativ beeinflusst werden, als auch seltene Tierarten (Fledermaus und Rotmilan), deren Lebensraum genommen wird, betroffen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1244, 1396 und 1575

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1967	220	Private und juristische Personen	Zudem wird das Eigentum der betroffenen Anwohner entwertet, da sich eine Straße der geplanten Größenordnung negativ auf die Grundstückswerte auswirken wird. Dies folgt vor allem daraus, dass sich die Wohnqualität verschlechtern wird.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1174
4.1.3	Boden und Fläche	1968	220	Private und juristische Personen	Besonders stark betroffen sind hiervon auch die ansässigen Landwirte, die einen enormen Anteil ihrer Ackerflächen verlieren würden. Der Bauernverband und der Niedersächsische Landvolkverband warnen vor zusätzlichem „Landfraß“ und sehen die Existenzen landwirtschaftlicher Betriebe gefährdet.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1092, 1097, 1098 und 1389
7	Verkehr	1969	220	Private und juristische Personen	Bei der gesamten Planung, die die Reduzierung der Verkehrsbelastung als Ziel haben soll, wurde nicht ausreichend berücksichtigt, dass durch die geplanten Trassenverläufe die Verkehrsbelastung nur auf andere Wohngebiete verschoben wird und zusätzlicher Verkehr für diese Orte entsteht. Dies betrifft vor allem den Ort Wulfsen, der nur die negativen Auswirkungen der geplanten Straße zu spüren bekäme und keinerlei Vorteile daraus ziehen kann.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1190, 1317, 1615 und 1899
7	Verkehr	1970	220	Private und juristische Personen	Auch eine Entlastung innerhalb der Orte Pattensen und Luhdorf erscheint mehr als zweifelhaft, da die dort meist befahrenen Straßen (Blumenstraße in Pattensen und Luhdorfer Straße in Luhdorf) laut veröffentlichten Verkehrsuntersuchungen nur sehr gering entlastet würden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1410
3	Kosten	1971	220	Private und juristische Personen	Das geplante über 40.000.000 € teure Bauvorhaben stellt bereits für sich genommen eine große finanzielle Belastung für den Landkreis Harburg und die Stadt Winsen dar. In Anbetracht der wirtschaftlichen Auswirkungen der aktuellen Corona-Krise ist es unverantwortlich, diese Planung fortzusetzen bzw. umzusetzen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1368

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1972	220	Private und juristische Personen	Die Planung der Ortsumfahrung widerspricht dem Willen der überwiegenden Mehrheit der Bevölkerung der betroffenen Ortschaften. Bereits die vorgezogenen Bürgerbeteiligungen im Jahr 2015 zeigten, dass der überwiegende Teil der betroffenen Bevölkerung die geplante Ortsumfahrung ablehnt. Dies ergibt sich aus den Aufzeichnungen der sog. Bürgerwerkstatt. Zudem liegen den Verwaltungen des Kreises und der Stadt Unterschriftenlisten vor, in denen über 1.189 Bewohner unserer Dörfer sich für eine Verkehrsberuhigung durch eine Schilderregelung und gegen den Bau einer Ortsumfahrung aussprechen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1243, 1284 und 1412
2	Straßenplanu ng	1973	220	Private und juristische Personen	Sinnvoller zur Entlastung der Ortsdurchfahrten Pattensen und Luhdorf wären verkehrslenkende und geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen. Anderweitige Belastungen sowie Eingriffe in Natur und Landschaft könnten so vermieden und erhebliche Finanzmittel eingespart werden. All die o.g. Punkte wurden bei der Planung nicht ausreichend berücksichtigt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195 und 1259
4.1	Schutzgüter	1974	222	Private und juristische Personen	Hiermit möchte ich mich gegen die Ortsumgehung Pattensen-Luhdorf wehren, und zwar aus folgenden Gründen: 1. Als die Planungen begannen waren die Voraussetzungen ganz andere. Nun in der Zwischenzeit erfahren wir weltweit durch den Klimawandel und durch Corona, dass wir unsere Parameter unbedingt sofort ändern müssen: Wir müssen mit dem auskommen, was wir haben, ganz insbesondere was den Flächenverbrauch und die Natur angeht.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1092, 1244 und 1939

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1975	222	Private und juristische Personen	Das Projekt Umgehungsstraße ist so groß, dass durch diese Fehlentscheidung Generationen leiden müssen. Es ist politisch möglich, den LKW-Verkehr umzuleiten und eine Zone 30 einzurichten auf den entsprechenden Straßen. Wenn die Politik dazu nicht in der Lage ist, soll sie abtreten, und das Ganze Menschen überlassen, die sich tatsächlich für die lokalen Belange der Bürger einsetzen. Das Auspielen der Luhdorfer und der Dörfer gegeneinander ist eine geglückte Schweinerei.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1195
2	Straßenplanung	1976	222	Private und juristische Personen	2. Als am 18. September der Plan in der Stadthalle vom Ingenieurbüro vorgeführt wurde, war von einer Untertunnelung südlich von Luhdorf die Rede, nun taucht auf einmal die riesige Brücke über Luhe und Aubach im Plan auf. Vorsätzliche Irreführung als Mittel zur Überzeugung? Oder wie begründen Sie diesen Sinneswandel? In dem untenstehenden Bild (Suhrfeldweg, Höhe E-Werk) wird der Horizont ab der hellgrünen Linie durch eine dunkelgrüne Wand ersetzt (die später mit schönen Graffities beschmiert sein wird), der Wald wird nicht mehr am Horizont zu sehen sein. Noch schlimmer, wenn man vom Luhesteg hinter dem E-Werk Richtung Süden schaut. Eine Mauer zeigt das Ende der Welt an.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Bei der Öffentlichkeitsveranstaltung am 18. September 2019 wurde nicht näher auf ein mögliches Tunnelbauwerk eingegangen. Es wurde in früheren Veranstaltungen jedoch bereits von den Fachplanern darauf hingewiesen, dass Tunnelbauwerke sehr kostenaufwendig sind. Aufgrund des großen Aufwandes ist die Umsetzung einer Untertunnelung eher unwahrscheinlich. S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1081 und 1171

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	1977	222	Private und juristische Personen	3. Man wolle die Streckenführung nehmen, die den wenigsten Widerstand verspricht. Das war ein Argument bei der Streckenführung: Nun ist es die Variante, die am dichtesten an Luhdorf vorbei führt. Sie haben Erfahrungen mit BUND und anderen Umweltverbänden gemacht. Aus vorauseilender Angst gegenüber den Umweltverbänden geben Sie Hund, Katze, Maus und Vögel Vorrang vor Menschen. Ansonsten müsste die Streckenführung in der Mitte zwischen Bahlburg und Luhdorf liegen. Da gibt es auch einen Wald, der wunderschön ist, allerdings auch nichts anderes als eine vor 100 Jahren angepflanzte Kultur. Wenn die Schneise mittig dadurch geschlagen wird, ist das Bemerkens der Straße von beiden Dörfern am geringsten, der verbrauchte Nutzwald kann leicht wieder aufgeforstet werden, evtl. durch Bäume, die mit dem zukünftigen Klima gut zurechtkommen werden. Was muss ich tun, wie groß muss mein Widerstand werden, damit sie zu folgender Einschätzung kommen: den größten Widerstand gibt es bei der dichtesten südlichen Umgehung um Luhdorf herum?	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Variante 1-L wurde u.a. deshalb besser bewertet als Variante 2.1-L, weil sie keine Vorbehaltsgebiete Wald zerschneidet. Wald stellt je nach Ausprägung einen hohen Raumwiderstand dar, wie bei Variante 2.1-L. Es ist korrekt, dass Variante 1-L aufgrund der Nähe zu Luhdorf schlechter zu bewerten ist als Variante 2.1-L. Bei Betrachtung aller raumordnerischen Belange schneidet Variante 1-L jedoch insgesamt am günstigsten ab. S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1312, 1705 und 2134
4.1.5.2	Lärm/Schall	1978	222	Private und juristische Personen	Ich bin von dem Plan sehr betroffen, weil ich ca. 500 Meter (östlich) und 300 Meter (südlich) Luftlinie zur geplanten Strecke wohne. Sie wird mein Haus in dieser Entfernung östlich und südlich total in 90 Grad eingrenzen. Die Lärmbelastung unter diesen Umständen nehme ich nicht hin.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1229 und 1312

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1979	222	Private und juristische Personen	Ich fordere Sie hiermit auf, die Umgehungsstraße nicht zu bauen und Ihrer Verantwortung nachzukommen, sich für lokale Belange und Menschen einzusetzen, und nicht in Abwägung für die Radbrucher Straße und gegen den Rest von Luhdorf, sondern im Sinne aller, und das Verbot des Durchgangsverkehrs für LKW weiter bis zum Erfolg zu verfolgen. Das dies in Deutschland politisch möglich ist, wissen wir alle, wenn man es wirklich will. Hören Sie auf, Konzernen, die Ihre Umsatzsteuer noch nicht mal in D zahlen, einen Teppich auszurollen auf Kosten der Bürger.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1035, 1195 und 1210
1	Lage/Verlauf	1980	172	Private und juristische Personen	Hiermit lege ich Widerspruch gegen die geplanten Ortsumgehungen Luhdorf-Pattensen ein. Mein Widerspruch bezieht sich auf die Trassenführung Luhdorf 1-L ebenso wie auf die alternative Variante Luhdorf 2.1-L.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	
4	Naturschutz	1981	172	Private und juristische Personen	Die geplanten Trassenführungen sind für Luhdorf eine Katastrophe. Das letzte Stück intakter Natur, das in Luhdorf zum Bewegen und Atmen geblieben ist, würde unwiderruflich zerstört. Luhdorf wäre ringförmig von Straßen umgeben. Luheniederung mit wertvollen FFH-Gebieten wären Vergangenheit. Die Zerstörung der Natur würde man billigend in Kauf nehmen und die Menschen in diesem Straßennetz einsperren.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zu den Einwand_IDs 1209, 1229 und 1244

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1982	172	Private und juristische Personen	Natürlich ist die derzeitige Verkehrsbelastung Luhdorfs, insbesondere der Radbrucher Straße, dauerhaft nicht hinzunehmen. Während der PKW-Verkehr vielleicht noch zu tolerieren ist, gilt dies keinesfalls für den LKW-Verkehr. Die Lösung dafür ist denkbar einfach, kostengünstig und innerhalb kürzester Zeit umsetzbar: Sperrung der Ortsdurchfahrten Luhdorf und Pattensen für LKW ab 7,5 oder zumindest ab 12 t. Für die Begegnung von 12-Tonnern ist die Radbrucher Straße im Übrigen zu schmal. Grünstreifen oder Fußweg werden regelmäßig mitbefahren.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1035, 1195 und 1708
2	Straßenplanung	1983	172	Private und juristische Personen	Es ist eine Frage des politischen Willens, den LKW-Verkehr aus dem Gewerbegebiet über die A 39 und das Maschener Kreuz zu leiten. LKW-Durchfahrtsverbote zur Reduktion der innerörtlichen Verkehrsbelastung gibt es in der Bundesrepublik zahlreiche. Für Niedersachsen möchte ich das Durchfahrtsverbot auf der B 213 zwischen Ahlhorn und der A 1 und A 29 im Landkreis Oldenburg nennen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195 und 1556
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1984	172	Private und juristische Personen	Gerade in der Zeit von Corona erleben wir täglich, wie wertvoll und wie zerbrechlich die Gesundheit ist. Wir Menschen sind glücklich, wenn wir ein Stück intakter Natur vorfinden, die wir als Spaziergänger, Radfahrer, Jogger oder Hundeführer genießen dürfen. Genau diese Möglichkeit würde man nicht nur den Luhdorfern, sondern auch uns Mitbürgern aus Bahlburg, Roydorf und anderen Teilen Winsens mit beiden Trassenführungen nehmen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1209 und 1244

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanu ng	1985	172	Private und juristische Personen	Somit stellen beide Trassen einen Frevel an Mensch und Natur dar. Ich frage mich, ob die Entscheidungsträger in einer Zeit, wo wir uns mit Klimaschutz, Aufforstung, Verkehrsreduktion und E-Mobilität beschäftigen, den Bau einer derart zerstörerischen Umgehungsstraße vor sich selbst, vor unserer und den nachfolgenden Generationen rechtfertigen können. Denn wir alle wissen, dass neue breite Straßen mehr Verkehr anziehen, so dass noch höhere Lärm- und Schadstoffemissionen die Folge wären. Corona zeigt uns, wie schnell sich Prioritäten verändern können. Ich appelliere an die verantwortlichen Entscheidungsträger, die Ortsumgehung aus den Planungen zu streichen. Die dafür eingeplanten Millionen werden jetzt und auch in den nächsten Jahrzehnten für wertvollere Zwecke benötigt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1210, 1354, 1368, 1475 und 1939
2	Straßenplanu ng	1986	172	Private und juristische Personen	Ein LKW-Durchfahrtsverbot für Pattensen und Luhdorf würde den Bewohnern der betroffenen Straßen Respekt zollen und die Lebensqualität aller Bürger stärken! Dieser Beitrag zur Stärkung unseres Lebensraumes ist für jede im Gewerbegebiet ansässige Firma zumutbar!! Verkehrsberuhigung ja! - Ortsumgehung nein!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1195
2	Straßenplanu ng	1987	196	Private und juristische Personen	Als Anwohner sehen wir eine Verkehrsentlastung in Luhdorf als dringend notwendig an! Durch den Bau einer Ortsumgehung wird jedoch ein wichtiger Teil unserer Naherholungsmöglichkeiten zerstört. Nicht zuletzt, weil wir ohnehin bereits von vielen sehr stark frequentierten Straßen umgeben und durchzogen sind, sehen wir diese Variante nicht als zukunftsweisende, naturschützende und anwohnerfreundliche Lösung. Zumal wir durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen eine Mehrbelastung von Lärm und Schadstoffen befürchten.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1209

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	1988	106	Private und juristische Personen	Wir, meine Ehefrau xy und ich, yx, lehnen alle vorgesehenen Trassen aus übergeordneten und nachstehenden Überlegungen ab. Bei übergeordneter Betrachtung sämtlichen Verkehrs von und zu den Gewerbegebieten östlich von Winsen, wird der LKW-Verkehr von den geplanten Trassenführungen angezogen, um das Maschener Kreuz zu vermeiden. Jede Trasse beeinträchtigt nachhaltig stark die Wohnqualität naher Ortsteile und zerstört Natur in größtem Ausmaß.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1210 und 1244
2	Straßenplanung	1989	106	Private und juristische Personen	Bisher völlig unbeachtet bleibt in diesem Zusammenhang, dass bei Realisierung der festen FEHMARN-BELT-QUERUNG der weitaus größte Teil des LKW-Verkehrs mit Skandinavien nicht mehr wie bisher über Flensburg - Hamburg-West fließen wird, sondern über die kürzere Verbindung über Fehmarn - Lübeck - B 404 - A 39 zur A 7. Wenn bis zu diesem Zeitpunkt die B 404 nicht über die A 39 hinaus nach Süden zur A 7 verlängert worden ist, kommt es zu einem katastrophalen Verkehrsstau ab BAB Anschlussstelle Winsen-Ost in Richtung Süden. Und sollte eine der jetzt vorgeschlagenen Trassen realisiert worden sein, hätte diese Trasse den größten Teil des Nord-Süd-Verkehrs aus Skandinavien aufzunehmen; das wär für die Menschen, die in diesem Gebiet leben, eine Umweltbelastung größten Ausmaßes und kann und wird nicht hingenommen werden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die Verfahrensunterlagen gehen zum jetzigen Zeitpunkt nicht auf die Verlängerung der B 404 bzw. deren Ausbau als A 21 ein. Angedacht ist eine Verlängerung der B 404 als A 21 bis zur A 39. Diese Maßnahme ist im BVWP 2030 als weiterer Bedarf mit Planungsrecht eingestuft. Ein Zeitplan für den Planungsverlauf liegt derzeit nicht vor. Eine angedachte Weiterführung der A 21 von der A 39 zur A 7 ist im BVWP 2030 nicht enthalten. Die Planungen für diese Abschnitte befinden sich noch in einem sehr frühen Stadium, sind aber im weiteren Planungsverfahren für die Ortsumfahrungen zu berücksichtigen. Es sei aber noch darauf hingewiesen, dass auch der Bau der A 39 nach Süden fortgesetzt werden soll, um ebenfalls großräumig Verkehre nach Süden zu leiten. Prognosen bzgl. der Verkehrszahlen sowie deren Auswirkungen sind im Planfeststellungsverfahren ebenfalls zu überprüfen. S. auch Abwägungen zu den Einwand_IDs 1075, 1190, 1210, 1222, 1710 und 1399
4.1	Schutzgüter	1990	106	Private und juristische Personen	Wir möchten mit unseren Einwendungen dazu beitragen, dass unsere gemeinsame Umwelt (Wald-, Grün- und Ackerflächen, Biotope, Flächen in Landschaftsschutz- und Naturschutzgebieten und Flächen der Naherholung) nicht durch weiteren Straßenbau zerstört wird;	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1209 und 1244

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	1991	106	Private und juristische Personen	vielmehr muss der Durchgangs-LKW-Verkehr und der zu - und abfließende LKW-Verkehr aus den Winsener Gewerbegebieten auf die Nutzung der vorhandenen Autobahn A 39 verpflichtet werden. Wir beantragen definitiv für die Entlastung der Radbrucher Straße eine Verkehrsreduzierung mit Durchfahrtsverbot für LKW ab 12 Tonnen, um für die Anlieger die Umweltbelastung aus dem Straßenverkehr in vertretbaren Grenzen zu halten.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1035 und 1195
4.1.8.2	Arten	1992	202	Private und juristische Personen	Die geplante Ortsumgehung soll durch ein FFH-Gebiet führen, welches zu dem Natura 2000 gehört (zusammenhängendes Netz von Schutzgebieten innerhalb der europäischen Union). In diesem Gebiet leben Arten, die bereits vom Aussterben bedroht sind bzw. deren Arten gefährdet sind. Einige dieser Tiere werden im Anhang II und IV der Richtlinie 92/43 EWG gelistet. Hierunter fallen die in dem Gebiet vorkommenden Fledermäuse sowie der Biber und der Fischotter. Deren Lebensraum und Jagdreviere werden durch den Bau der Ortsumgehung massiv gestört und zerstört. Der Erhalt dieser Arten soll durch die o.g. Richtlinie der EU, welche in der nationalen Gesetzgebung der Bundesrepublik Deutschland implementiert ist, gewährleistet und geschützt werden. Dieses sehe ich durch den Bau der Ortsumgehung nicht gegeben.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Zu den Fledermäusen s. Abwägung zur Einwand_ID 1396, zu Fischotter und Biber s. Abwägung zur Einwand_ID 1663
4.1.6	Landschaft	1993	202	Private und juristische Personen	Ebenso wird durch dieses Bauwerk die Landschaft derart zerschnitten, das auch das Landschaftsbild extrem zerstört wird.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1081 und 1171

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1994	202	Private und juristische Personen	Durch die doch sehr ortsnahe Trassenführung werden die Anwohner extremen Lärm- und Abgasbelastungen ausgesetzt. Für Mensch, Natur und Tier ist diese Ortsumgebung eine erhebliche und nachhaltige Verschlechterung. Durch den Bau der Ortsumgebung wird ein Naherholungsgebiet zerstört in dem viele, auch Winsener Bürger, am Wochenende zum Spazieren gehen, joggen, laufen oder im Sommer zum Baden nach Luhdorf kommen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1209, 1244 und 1312
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	1995	202	Private und juristische Personen	Die Lebensqualität in Luhdorf wird massiv sinken, durch die erhöhte Lärmbelastung (Rollgeräusche, Dehnungsfugen an Brücken) und durch die stärker werdenden Abgasemissionen, da diese Ortsumgebung weit mehr überregionalen Verkehr anziehen wird. Ebenso wird durch die eng am Friedhof vorbei führende Trasse die Totenruhe empfindlich gestört, sowie auch die Trauer der Trauergemeinde bei Beerdigungen durch vorbeirauschenden Verkehr.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1210 und 1408
2	Straßenplanu ng	1996	202	Private und juristische Personen	Luhdorf wird endgültig durch einen Straßenring eingekesselt (A 39, Osttangente und die stark befahrene Winsener Landstraße). Der Verkehr an der Winsener Landstraße wird durch diese Ortsumgebung nicht gemindert und bleibt eine hoch frequentierte Straße, über die auch Kinder den Weg zur Grundschule finden müssen, ohne eine weitere Querungshilfe in Form von Lichtzeichenanlagen und erheblicher Verkehrsberuhigung durch z.B. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h innerorts.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195, 1229 und 1284
7	Verkehr	1997	202	Private und juristische Personen	Ich befürchte durch diese Ortsumgebung die Ansiedlung weiterer Gewerbegebiete in den wenigen, dann noch verbleibenden Grünflächen um Luhdorf. Auch diese werden mehr LKW und PKW Verkehr anziehen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1206

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanu ng	1998	202	Private und juristische Personen	Ich bin der Meinung, dass in Zeiten vom Klimawandel die Verkehrsberuhigung in den Ortschaften im Vordergrund stehen sollte und nicht der Bau neuer Straßen, die noch mehr überregionalen Verkehr anziehen werden. Es wird eine Eckverbindung zwischen A 39 und A 7 geschaffen. Eine Autobahn ist bereits vorhanden. Der LKW Verkehr aus den Gewerbegebieten sollte auch über diese wieder abfließen, diese Möglichkeit besteht und sollte auch zwingend genutzt werden und nicht eine weitere Straße gebaut werden. Gerade durch den geplanten Ausbau der B 404 zur A 20 in Schleswig-Holstein und durch die geplante feste Fehmarn Belt-Querung wir auch zukünftig der Reise- und Güterverkehr nach Skandinavien über diese Ortsumgehung fahren, da diese das Nadelöhr Hamburg umgehen wollen, anstatt auf der Autobahn zu bleiben.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Es wird auch darauf hingewiesen, dass die A 39 nach Süden zur A 7 bei Salzgitter verlängert wird, um Verkehr großräumig nach Süden zu führen. S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1210 und 1222
2	Straßenplanu ng	1999	202	Private und juristische Personen	Im Hinblick auf die aktuelle Corona-Krise in der wir uns aktuell befinden, sollte eine solch kostenintensive Baumaßnahme vermieden werden und die alternative, LKW-Durchfahrverbot und Geschwindigkeitsbegrenzung innerhalb der Ortschaften, durchgesetzt werden. Diese Gelder sollten eher für den Ausbau der Kranken- und Pflegeeinrichtungen genutzt werden, anstatt in eine Ortsumgehung, die die einzige Naherholungsmöglichkeit nachhaltig zerstört.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195, 1209 und 1368

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.8.2	Arten	2000	203	Private und juristische Personen	Die geplante Ortsumgehung soll durch ein FFH-Gebiet führen, welches zu dem Natura 2000 gehört (zusammenhängendem Netz von Schutzgebieten innerhalb der europäischen Union). In diesem Gebiet leben Arten, die bereits vom Aussterben bedroht sind, bzw. die gefährdet sind. Einige dieser Tiere werden im Anhang II und IV der Richtlinie 92/43 EWG gelistet und sind somit „Streng zu schützende Tier- und Pflanzenarten von gemeinschaftlichem Interesse“. Hierunter fallen die in dem Gebiet vorkommenden Fledermäuse sowie der Biber und der Fischotter. Deren Lebensräume und Jagdreviere werden durch den Bau der Ortsumgehung massiv gestört und zerstört. Der Erhalt dieser Arten soll durch die o.g. Richtlinie der EU, welche in der nationalen Gesetzgebung der Bundesrepublik Deutschland implementiert ist, gewährleistet und geschützt werden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1244 und 1992
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2001	203	Private und juristische Personen	Ebenso wird durch den Bau der Ortsumgehung ein Naherholungsgebiet zerstört in dem viele, auch Winsener Bürger, am Wochenende zum Spazieren gehen, joggen, laufen oder im Sommer zum Baden nach Luhdorf kommen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1209
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2002	203	Private und juristische Personen	Die Lebensqualität in Luhdorf wird massiv durch die erhöhte Lärmbelastung (Rollgeräusche, Dehnungsfugen an Brücken), und die stärker werdenden Abgasemissionen, da diese Ortsumgehung weit mehr überregionalen Verkehr anziehen wird, sinken. Ebenso wird durch die eng am Friedhof vorbei führende Trasse die Totenruhe empfindlich gestört, sowie auch die Trauer der Trauergemeinde bei Beerdigungen durch vorbeirauschenden Verkehr.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1210 und 1408

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	2003	203	Private und juristische Personen	Luhdorf wird endgültig durch einen Straßenring eingekesselt (A 39, Osttangente und die stark befahrene Winsener Landstraße). Der Verkehr an der Winsener Landstraße wird durch diese Ortsumgehung nicht gemindert, sondern bleibt eine hoch frequentierte Straße, über die auch Kinder den Weg zur Grundschule finden müssen, ohne eine weitere Querungshilfe in Form von Lichtzeichenanlagen und erheblicher Verkehrsberuhigung durch z.B. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h innerorts.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195, 1229 und 1284
7	Verkehr	2004	203	Private und juristische Personen	Ich befürchte durch diese Ortsumgehung die Ansiedlung weiterer Gewerbegebiete in den wenigen, dann noch verbleibenden Grünflächen um Luhdorf. Auch diese werden mehr LKW und PKW Verkehr anziehen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1206
2	Straßenplanung	2005	203	Private und juristische Personen	Durch die Ortsumgehung wird eine Eckverbindung zwischen der A 39 und der A 7 geschaffen, die weiteren überregionalen Verkehr anziehen wird. Deswegen bin ich der Meinung, dass gerade in Zeiten von Klimawandel die Verkehrsberuhigung in den Ortschaften im Vordergrund stehen sollte, und nicht der Bau neuer Straßen. Die Autobahn ist bereits vorhanden. Der LKW-Verkehr aus den Gewerbegebieten sollte über diese wieder abfließen, diese Möglichkeit besteht und sollte auch zwingend genutzt werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1210 und 1222
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2006	215	Private und juristische Personen	Zerstörung Naherholungsgebiet: Mit dem Bau der geplanten Trasse V1-L geht Winsen ein wertvolles Naherholungsgebiet verloren. Meine Familie und ich nutzen dieses Naherholungsgebiet regelmäßig für ausgiebige Spaziergänge und sind entsetzt über das geplante Bauvorhaben.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1209

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1	Schutzgüter	2007	215	Private und juristische Personen	Das Gebiet nahe Luhdorf ist durch EU-Recht als besonders schützenswert ausgewiesen, da es eine unter Naturschutzgesichtspunkten hochgradig wertvolle Tier- und Pflanzenwelt aufweist. Das wird bestätigt durch die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) für die Ortsumgehungen Pattensen-Luhdorf, die dieses Gebiet als Untersuchungsgegenstand hatte.	Dem Einwand wird gefolgt	
4.1	Schutzgüter	2008	215	Private und juristische Personen	Für den Bau der geplanten Schnellstraße in direkter Nähe zur Wohnbebauung Luhdorf ist eine Überbrückung der Luhe und des Luhekanals notwendig. Dieses Bauwerk mit einer Höhe von über 7 Metern verschandelt die gesamte Wohnumgebung rund um Luhdorf und wird den Schall weit über den Ortsteil tragen. Eine dazugehörige Rampe von 60 Metern Breite wird das Naherholungsgebiet zerschneiden und zerstören. Für Anwohner und Natur bedeutet es eine unzumutbare Belastung durch Schall und Schadstoffimmissionen. Entsprechende Ausgleichmaßnahmen für diese Umweltzerstörung sind im Planungsverfahren nicht ermittelt worden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1081, 1093, 1209, 1312 und 1908
1	Lage/Verlauf	2009	215	Private und juristische Personen	Ein Bau der Vorzugsvariante V1-L ist nicht nachvollziehbar. Variante 2.1-L ist vorteilhafter. Es handelt sich hier um die ursprüngliche, bereits nach Norden verlegte und damit optimierte Trasse 2-L. In den ROV-Dokumenten wird übereinstimmend die Gleichwertigkeit beider Varianten festgestellt. So heißt es in der „Allgemein verständlichen Zusammenfassung für die Ortsumgehung Pattensen-Luhdorf (5.14): .. Die Unterschiede zwischen den beiden Varianten sind zu gering, um eine Vorzugsvariante benennen zu können“. In der folgenden Bewertungstabelle (S. 15) erhalten beide Varianten 9 Punkte.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1458, 1459, 1705 und 2134

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5.1.1	Siedlungsstruktur/Bauleitplanung	2010	215	Private und juristische Personen	<p>Ortsteilentwicklung: Durch die Vorzugsvariante 1-L wird ein Straßenring um Luhdorf geschlossen. Eine weitere Entwicklung nach Süden wird dadurch unmöglich gemacht. Das wird auch für Winsens Stadtentwicklung nachteilig sein. Baugrundstücke in Winsen und Umgebung sind derzeit sehr begehrt und Mangelware (wachsende Einwohnerzahl!). Winsen verliert durch die Realisierung der Ortsumgehung eine mögliche Option für naturnahes Wohnen. Zum Punkt Ortsteilentwicklung ist zusätzlich anzumerken, dass die geplante Straße zu nah an dem geplanten neuem Baugebiet „Kleiner Brümmelkamp“ vorbeigeführt wird. Der Mindestabstand wird hier nicht eingehalten (unter 300 m zur Wohnbebauung) und widerspricht so den gesetzlichen Vorschriften. Die Stadt sollte sich auf die Entwicklung als attraktiver und naturnaher Wohnort fokussieren. Stattdessen setzt man auf die Erweiterung der Gewerbegebiete mit steigenden Verkehrszahlen (vor allem Schwerlastverkehr), kommt aber in der Planung der Verkehrsführung nicht hinterher. Wir versuchen uns schon länger in Winsen für ein geeignetes Baugrundstück zu bewerben. Dies. Aus diesem Grund ist der Bau von Vorzugsvariante 1-L für uns nicht nachvollziehbar.</p>	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Der Einwand steht im Widerspruch zu Einwand_ID 2006. Auch Wohnbebauung stört Naherholung und Naturschutz. S. auch Abwägungen zu den Einwand_IDs 1181, 1229, 1321, 1640 und 1675

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	2011	215	Private und juristische Personen	Ziel Verkehrsentslastung wird nicht erreicht: Aus unserer Sicht ist es nicht hinzunehmen mit der Ortsumgehung dem LKW- Anlieferverkehr des Gewerbegebietes den Weg frei zu machen und die Autobahnen zu verlassen. Das Ziel einer Reduzierung der Verkehrsbelastung für die Winsener Ortschaften Pattensen und Luhdorf wird dadurch nicht erreicht. Im Gegenteil, es wird zusätzlicher Verkehr an die Ortschaften herangeführt. Die optimale Entlastungsmöglichkeiten und die neu entstehenden Verkehrsbelastungen wurden bei den Planungen nicht hinreichend untersucht, bzw. abgewogen. Die für das Raumordnungsverfahren erhobenen Daten zur Verkehrsentwicklung stammen aus dem Erhebungsjahr 2010 und älter. Sie beleuchten lediglich einen Zeitraum bis zu Jahre 2025. Sie sind aus meiner Sicht veraltet und nicht mehr zu verwenden	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1210, 1222 und 1075
3	Kosten	2012	215	Private und juristische Personen	Kosten: Kosten von geschätzten 40 Mio € für beide Ortsumgehungen überfordern die Finanzkraft von Stadt und Landkreis. Da die geplanten Ortsumfahrungen überregionale Bedeutung hat (Eckverbindung zwischen A 7/A 39) sehe ich Stadt und Landkreis auch nicht in der Verantwortung für einer solchen Baumaßnahme	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1222 und 1368

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	2013	215	Private und juristische Personen	Fazit: Die Anwohner der Ortschaften von Pattensen und Luhdorf müssen schnellstmöglich vom Schwerlastverkehr entlastet werden. Dieses ist meiner Ansicht kurzfristig jedoch nur über verkehrslenkende und geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen zu erreichen. langfristig ist über den Ausbau bestehender Streckennetze (A 7/A 39) und Osttangente nachzudenken. Sollte sich aus verkehrsplanerischer Sicht der Neubau einer Umgehung als unumgänglich erweisen ist aus meiner Sicht die Variante V1-L abzulehnen, im ROV sollte ab sofort die Trasse 2.1-L als Vorzugstrasse geplant werden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195, 1634, 1705 und 2134
4.1	Schutzgüter	2014	216	Private und juristische Personen	Natur und Umwelt Gesundheit: Das Gebiet in Luhdorf ist durch EU-Recht als besonders schützenswert ausgewiesen, da es eine unter Naturschutzgesichtspunkten hochgradig wertvolle Tier- und Pflanzenwelt aufweist. Das wird bestätigt durch die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) für die Ortsumgehungen Pattensen-Luhdorf, die dieses Gebiet als Untersuchungsgegenstand hatte.	Dem Einwand wird gefolgt	

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1	Schutzgüter	2015	216	Private und juristische Personen	Eine geplante Überbrückung (in direkter Wohnbebauungsnähe!) von Luhe, Lukekanal und Aubach erfordert eine Höhe von 7,50 Metern ohne Lärmschutzwand. Die Rampe weist laut Planung eine Breite von 60 Metern auf, die auf einer Dammlage von ca. 1,9 km bis auf Brückenhöhe ansteigt. Dieses Bauwerk wird die Natur zerschneiden und das Naherholungsgebiet zerstören. Für Anwohner und Natur bedeutet es eine unzumutbare Belastung durch Schall und Schadstoffimmissionen. Und das in Zeiten, in der alle Welt über Klimawandel und Naturschutz diskutiert. Es braucht keine öffentliche Diskussion über die Abholzung der Regenwälder, wenn hier schützenswerte Natur zu Gunsten einer, mit veralteten Zahlen geplanten, Schnellstraße weichen muss. Auch der Friedhof in Luhdorf wird von der Lärmbelastung in besonderem Maße betroffen sein. Ausgleichsmaßnahmen für dieses hohe Maß an Umweltzerstörung und die dafür anfallenden immensen Kosten sind im Planungsverfahren nicht ermittelt worden!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1081, 1209, 1259, 1408 und 1908
1	Lage/Verlauf	2016	216	Private und juristische Personen	Ein Bau der Vorzugsvariante V1-L ist nicht nachvollziehbar. Variante 2.1-L ist etwas vorteilhafter, da sie Gebiet auf kürzerer Strecke kreuzt. Es handelt sich hier um die ursprüngliche, bereits nach Norden verlegte und damit optimierte Trasse 2-L. In den ROV-Dokumenten wird übereinstimmend die Gleichwertigkeit beider Varianten festgestellt. So heißt es in der „Allgemein verständlichen Zusammenfassung für die Ortsumgehung Pattensen-Luhdorf (S.14): „Die Unterschiede zwischen den beiden Varianten sind zu gering, um eine Vorzugsvariante benennen zu können“. In der folgenden Bewertungstabelle (S. 15) erhalten beide Varianten 9 Punkte.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1458, 1459, 1705 und 2134

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2017	216	Private und juristische Personen	Was allerdings in dieser Tabelle irritiert ist die Bewertung des Schutzgutes „Menschen und deren Gesundheit“. Während die Trasse 1-L im Mindestabstand von 300 m eng am südlichen Ortsrand von Luhdorf verläuft (der Mindestabstand des geplanten Vorzugskorridors zum geplanten Neubaugebiet „Kleiner Brümmelkamp“ wird sogar um ca. 100 m unterschritten!), verläuft die bereits optimierte Trasse 2.1-L in sicherem Abstand von 500 m nördlich des Ortsrandes von Bahlburg durch ein Waldgebiet. Dennoch wird die Gefährdung des Schutzgutes „Menschen und deren Gesundheit“ bei der Trasse 2.1-L als „sehr ungünstig“ (2 Punkte) bewertet, bei der Trasse 1-L dagegen nur mit „ungünstig“ (1 Punkt).	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1312, 1321, 1458, 1459, 1675, 1705 und 2134
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2018	216	Private und juristische Personen	Berücksichtigt man zusätzlich, dass in Luhdorf wesentlich mehr Menschen von Lärm und Abgasen betroffen sein werden als im wesentlich kleineren Bahlburg, so ist diese Bewertung vollends unverständlich. Korrigiert man deshalb die Werte in der o.g. Tabelle, indem man sie „austauscht“, so ist keine Gleichwertigkeit der Varianten mehr gegeben: Die Variante 2.1-L mit 10 Punkten ist jetzt günstiger als die Variante 1-L (8 Punkte).	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1458, 1459 und 2134

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5.1.1	Siedlungsstruktur/Bauleitplanung	2019	216	Private und juristische Personen	<p>Ortsteilentwicklung: Durch die Vorzugsvariante 1-L wird ein Straßenring um Luhdorf geschlossen. Das heißt Luhdorf ist von allen Seiten von Straßen umgeben sein. Eine weitere Entwicklung nach Süden wird dadurch unmöglich gemacht. Das wird auch für Winsens Stadtentwicklung nachteilig sein. Baugrundstücke in Winsen und Umgebung sind derzeit sehr begehrt und Mangelware (wachsende Einwohnerzahl!). Winsen verliert durch die Realisierung der Ortsumgebung eine mögliche Option für naturnahe und attraktive Stadtentwicklung. Zum Punkt Ortsteilentwicklung ist zusätzlich anzumerken, dass die geplante Straße zu nah an dem geplanten neuem Baugebiet „Kleiner Brümmelkamp“ vorbeigeführt wird. Der Mindestabstand wird hier nicht eingehalten (unter 300 m zur Wohnbebauung) und widerspricht so den gesetzlichen Vorschriften. Die Stadt sollte sich auf die Entwicklung als attraktiver und naturnaher Wohnort fokussieren, denn das hat Winsen in den letzten Jahren nach vorne gebracht. Stattdessen setzt man auf die ungehemmte Erweiterung der Gewerbegebiete mit steigenden Verkehrszahlen, kommt aber in der sinnvollen Planung der Verkehrsführung überhaupt nicht hinterher. Wir versuchen uns schon länger in Winsen für ein geeignetes Baugrundstück zu bewerben. Diese sind knapp und als „Altwinsener“ haben wir kaum eine Chance. Aus diesem Grund ist der Bau von Vorzugsvariante 1-L für uns nicht nachvollziehbar.</p>	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Der Einwand steht im Widerspruch zu Einwand_ID 2015. Auch Wohnbebauung stört Naherholung und Naturschutz. S. auch Abwägungen zu den Einwand_IDs 1181, 1229, 1321, 1675 und 1640
7	Verkehr	2020	216	Private und juristische Personen	<p>Veraltete Erfassungszahlen zur Verkehrsbelastung: Die für das Raumordnungsverfahren erhobenen Daten zur Verkehrsentwicklung stammen aus dem Erhebungsjahr 2010 und älter. Sie beleuchten lediglich einen Zeitraum bis zu Jahre 2025.</p>	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1075

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	2021	216	Private und juristische Personen	Ziel Verkehrsentslastung wird nicht erreicht: Aus unserer Sicht ist es nicht hinzunehmen mit der Ortsumgehung dem LKW-Anlieferverkehr des Gewerbegebietes den Weg frei zu machen und die Autobahnen zu verlassen. Das Ziel einer Reduzierung der Verkehrsbelastung für die Winsener Ortschaften Pattensen und Luhdorf wird dadurch nicht erreicht. Im Gegenteil, es wird zusätzlicher Verkehr an die Ortschaften herangeführt. Die optimale Entlastungsmöglichkeiten und die neu entstehenden Verkehrsbelastungen wurden bei den Planungen nicht hinreichend untersucht, bzw. abgewogen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1210, 1222 und 1075
2	Straßenplanung	2022	216	Private und juristische Personen	Fazit: Dass die Anwohner der Ortschaften von Pattensen und Luhdorf schnellstmöglich vom Schwerlastverkehr entlastet werden müssen ist mir bei meiner Einwendung bewusst und dieses Ziel ist zu unterstützen. Dieses ist meiner Ansicht kurzfristig jedoch nur über verkehrslenkende und geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen zu erreichen. Langfristig ist über den Ausbau bestehender Streckennetze (A 7/A 39) und Osttangente nachzudenken. Sollte sich aus verkehrsplanerischer Sicht der Neubau einer Umgehung als unumgänglich erweisen ist aus meiner Sicht die Variante V1-L abzulehnen, im ROV sollte ab sofort die Trasse 2.1-L als Vorzugstrasse geplant werden	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1195, 1457 - 1459, 1634, 1705 und 2134

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
0	Allgemein	2023	125	Private und juristische Personen	Mängelrüge zur öffentlichen Auslegung: Vom 05. März bis zum 06. April sollten die Antragsunterlagen in den Verwaltungen der Stadt Winsen, der Samtgemeinde Salzhausen sowie der Gemeinde Wulfsen öffentlich ausliegen und während der Öffnungszeiten eingesehen werden können. Doch das ging nicht. Fast die gesamte Zeit waren die Verwaltungen auf Grund der aktuellen Corona-Pandemie geschlossen. Bürger und Bürgerinnen, die nicht mit elektrischen Medien vertraut sind, hatten somit kaum die Möglichkeit, die Antragsunterlagen einzusehen. Daher ist es nach meiner Auffassung unumgänglich, dass die öffentliche Auslegung und die Bürgerbeteiligung verlängert werden.	Dem Einwand wird gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1047
4.1.8	Natura 2000	2024	125	Private und juristische Personen	Erhebliche Verschlechterung des FFH-Gebiets: Im Bereich Luhdorf und Bahlburg kreuzt die geplante Ortsumfahrung in einer Breite von 60 m und einer Höhe von 9 m ein nach EU-Recht anerkanntes Schutzgebiet. Durch einen möglichen Straßenbau wird in diesem Bereich eine erhebliche Verschlechterung schutzwürdiger und seltener Tier- und Pflanzenwelt ausgelöst. Zusätzlich wird den Luhdorfer Bürgern der letzte freie Zugang zu Naturflächen genommen. Das wurde in den Planungen nicht ausreichend berücksichtigt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1209 und 1244
4.1.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	2025	125	Private und juristische Personen	Erhebliche Verschlechterung des Lebensraums schutzwürdiger Tierarten in Pattensen: Die geplante Teilstrecke Pattensen durchkreuzt mit der geplanten Schnellstraße (90 Km/h) den Lebensraum von seltenen Fledermäusen und des Rotmilans. Das wurde in den Planungen nicht ausreichend berücksichtigt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung zu den Einwand_IDs 1396 und 1908

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5.4.1	Schienen- und Straßenverke hr	2026	125	Private und juristische Personen	Abweichung vom RROP 2025: Im gültigen regionalen Raumordnungsprogramm ist im Planungsbereich eine Straße von "regionaler Bedeutung" angedacht. Die geplanten Ortsumfahrungen haben jedoch eine überregionale Bedeutung, da sie zwei Autobahnen verbinden. Erhebliche Einwendungen von Anwohnern haben zu Änderungen der Planungsvorgaben im gültigen RROP 2025 im Gegensatz zum alten RROP 2000 geführt. Somit entsprechen die Planungen nicht dem gültigen RROP!	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1399
2	Straßenplanu ng	2027	125	Private und juristische Personen	Der Landkreis Harburg und die Stadt Winsen sind für die Planung einer derartigen Straße nicht zuständig: Da es sich bei dieser Straßenplanung um eine Straße von überregionaler Bedeutung handelt, sind beide Behörden für diese Straßenplanung nicht zuständig. Schließlich soll diese Straße im Bedarfsfall das Autobahnkreuz Horst/Maschen entlasten.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1247
2	Straßenplanu ng	2028	125	Private und juristische Personen	Im Fall der beschlossenen Umsetzung der Fehmarn-Belt-Querung kommen auf die geplante Ortsumfahrung noch zusätzliche überregionale Aufgaben zu. Schon im jetzigen Planungsstand ist die Straße für 15.000 Fahrzeuge am Tag ausgelegt. Daher wäre es Aufgabe des Landes Niedersachsen oder der Bundesrepublik Deutschland, die Straße zu planen, zu bauen und die Kosten zu tragen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1247 und 1989

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	2029	125	Private und juristische Personen	Zielsetzungen werden mit den Planungen nicht erreicht: In der Einleitung zum Planfeststellungsverfahren wird als ein Ziel die Reduzierung der Verkehrsbelastung angegeben. Die geplanten Trassenverläufe werden durch die Nähe zu Luhdorf und zu Pattensen jedoch die Verkehrsbelastung nur auf andere Wohngebiete verschieben und zusätzlichen Verkehr an die Orte heranführen. Die optimalen Entlastungsmöglichkeiten und die neu entstehenden Verkehrsbelastungen wurden bei den Planungen nicht hinreichend untersucht bzw. nicht hinreichend abgewogen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1075 und 1188
4.1	Schutzgüter	2030	125	Private und juristische Personen	Die Attraktivität der Ortsteile Luhdorf und Pattensen sowie der Gemeinde Wulfen verschlechtern sich nach der Umsetzung der Planungen: Der Straßenneubau soll laut Aussage der Einleitung zum Raumordnungsverfahren die Attraktivität der Ortsteile wieder herbeiführen. Das Gegenteil ist der Fall. Die Nähe zu bestehender Bebauung, die Umschließung von Teilbereichen Luhdorfs und großer Teile von Pattensen aus der Hauptwindrichtung wird Schall und Abgase in unvorstellbaren Maßen von der als Schnellstraße ausgelegten Trasse (durchschnittlich 90 Km/h) auf unsere Dörfer einwirken lassen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1229, 1317 und 1908
4.1.5	Luft und Klima	2031	125	Private und juristische Personen	Da die geplante Straße als Eckverbindung zwischen zwei Autobahnen (A 7- A 39) ausgelegt ist, wird sie wie ein Magnet den Schwerlastverkehr von den Autobahnen anziehen. Zusammen genommen wird beides die Wohnqualität und die Attraktivität in unseren Dörfern stark verschlechtern!	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung zur Einwand_ID 1222

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	2032	125	Private und juristische Personen	Unzureichender Abstand zu künftiger Wohnbebauung: In Luhdorf verläuft die geplante Trasse zu nahe am neuen Baugebiet In Pattensen umkreist die geplante Trasse das im Flächennutzungsplan ausgewiesene zukünftige Baugebiet Pinnbarg um nahezu 180 Grad. Dies ist widersprüchlich und steht im Gegensatz zum Planungsziel. Also - entweder es entstehen neue Wohngebiete, oder es entstehen neue Straßenlandschaften. Beides geht nicht! Diesem Umstand sollte mehr Beachtung geschenkt werden.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1321 und 1405
4.1.5.2	Lärm/Schall	2033	125	Private und juristische Personen	Zusätzliche erhebliche Schallbelastung durch das geplante Brückenbauwerk: Aus den Planungsunterlagen geht hervor, dass die Bahnstrecke im Bereich Süderfeld, Pattensen getunnelt werden soll. In Höhe der Straße Pinnbarg, Pattensen soll sie jetziges Straßenniveau erhalten. Diese Planungen würden ein Brückenbauwerk in der Straße Im Grimm, Pattensen erforderlich machen. Verkehr, der diese Brücke zwischen Pattensen und Wulfsen passiert, wird unsere Dörfer zusätzlich beschallen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1407
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2034	125	Private und juristische Personen	Erhebliche Zerschneidung von Wirtschaftswegen: In allen Bereichen werden bei Umsetzung der Planung diverse Wirtschaftswege zerschnitten. Diese Wirtschaftswege dienen nicht nur der Landwirtschaft. Zahlreiche Spaziergänger, Radfahrer und Reiter benutzen diese Wege. Es muss in der Planung sicher gestellt werden, dass alle Wege erhalten bleiben.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1367

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	2035	125	Private und juristische Personen	Hiermit sende ich Ihnen fristgerecht eine Ergänzung meiner Stellungnahme vom 12.04.2020. Die Ergänzung sende ich, da mir zwischenzeitlich zusätzlich weitere Anregungen und Bedenken zum Raumordnungsverfahren offensichtlich wurden. Hier meine zusätzlichen Hinweise: Angenommene Zahlen zur Verkehrsbelastung sind veraltet: Die in der Koplas-Studie von 2010 aufgeführten zukünftigen Verkehrsbelastungen basieren auf den Erhebungsjahren 2010 und älter. Gleichzeitig beleuchten sie lediglich einen Zeitraum bis 2025. Zudem ist hinlänglich bekannt, dass die bislang prognostizierten Verkehrszahlen allesamt rückläufig sind und eine Fertigstellung der Ortsumgehung wohl nicht vor 2025 gesichert werden kann. Eine auf den bisher vorgelegten Prognosen basierende Notwendigkeit ist daher mehr als fragwürdig. Ich fordere daher eine aktuellere Untersuchung über die tatsächliche Notwendigkeit einer Ortsumgehung, insbesondere unter Berücksichtigung des aktuell zu beobachtenden Trends der Deglobalisierung.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1075
7	Verkehr	2036	125	Private und juristische Personen	Unzureichende Beachtung der Veränderung in der Mobilität: Seit dem Dieselabgasskandal verändert sich rasant das Kaufverhalten der Fahrzeughalter. Auch ist es erklärtes politisches Ziel, die Mobilität zu verändern. Verstärkt werden aus diesem Grunde elektrobetriebene Fahrzeuge im Nahverkehr eingesetzt. Auch das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs nimmt diesen Trend stark an. Diese Veränderung in der Mobilität setzte sich erst nach den in den Planungsunterlagen beigefügten Verkehrsuntersuchungen durch. Daher ist es dringend erforderlich, aktuellere Untersuchungen für diese Planungen heranzuziehen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	In der Einführung der E-Mobilität wird kein Einfluss auf die Verkehrsprognose gesehen. S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1075

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.4	Wasser	2037	125	Private und juristische Personen	Keine Grundwasser-Absenkung im Bereich des FFH-Gebiets: Im Schutzgebiet darf es auf keinen Fall zu einer Absenkung des Grundwasserspiegels kommen. Eine Absenkung des Grundwasserspiegels würde großen Schaden in diesem Schutzgebiet verursachen. Daher ist sicherzustellen, dass es während des eventuellen Baus und auch im möglichen späteren Betrieb der Straße nicht zu diesen befürchteten Veränderungen des Grundwasserspiegels kommt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1392 und 1394
4.1.7	Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	2038	125	Private und juristische Personen	Mögliche Schädigung des Heiderelikts am Langenberg in Pattensen: Bevor es zu Baumaßnahmen im Bereich des Langenberg kommt, sollte unbedingt dieser Bereich heimatkundlich untersucht werden. Die geplante Tunnelung der OHE-Bahntrasse in der unmittelbaren Nähe zum Heiderelikt kann zu massiven Beeinträchtigungen führen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1019 und 1575

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	2039	125	Private und juristische Personen	Die geplante Hochstufung von innerörtlichen Kreisstraßen zu Landesstraßen widerspricht den erklärten Planungszielen: Nach dem Bau einer Ortsumfahrung Luhdorf-Pattensen sollen innerörtliche Straßen zu Landesstraßen hochgestuft werden. In einer Beschlussvorlage zur nichtöffentlichen Sitzung des Verwaltungsausschusses am 06.05.2020 empfiehlt die Stadtverwaltung, die Kreisstraßen K 08 und K 37 von der Autobahnabfahrt Winsen-West (Scharmbeck) bis zum Bahlburger Kreuz quer durch Scharmbeck und Pattensen zu einer Landesstraße hochzustufen. Die Erreichung des Planungsziels, die Anwohner von Verkehrsbelastungen zu entlasten, scheint mir nach einer derartigen Hochstufung der innerörtlichen Straßen unmöglich. Dass diese möglichen, gravierenden Veränderungen der Straßenlastträgerschatten nicht in den Planungsunterlagen veröffentlicht wurden und fern von der Öffentlichkeit zum jetzigen Zeitpunkt, wo noch nicht einmal das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens vorliegt, politisch verhandelt werden, halte ich für mehr als fragwürdig.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Die Hochstufung zur Landesstraße ist nicht Gegenstand des Raumordnungsverfahrens, sondern des Umstufungskonzeptes. Das Straßennetz hat sich seit den 60er Jahren kaum verändert. Der Neubau der BAB 39 (Lüneburg – Maschener Kreuz) sowie die Verlängerung der L 217 (Knoten L 217/L 234/K 86) bis zur Anschlussstelle Winsen-West zog lediglich eine Änderung im Straßennetz nach sich, nämlich die Abstufung der autobahnparallelen Bundesstraße 4 (von Lüneburg bis Maschen) zum 01.01.2002. Tatsächlich ergeben sich aber infolge des Autobahnbaus mit zusätzlichen Autobahnverbindungen sowie der zusätzlichen Straßenverbindung L 217 zur Anschlussstelle Winsen-West geänderte Verkehrsbeziehungen und damit auch eine geänderte Verkehrsbedeutung. Dies trifft auf Teile der K 8 (BAB 39 / AS Winsen West –Pattensen) und K 37 (Pattensen – Bahlburger Kreuz (Knoten L 234/K 37) sowie der L 234 (Bahlburger Kreuz – Knoten L 234 / L 217 / K 86) zu. Die Verlängerung der L 217 in Verbindung mit der K 8, L 215 und K 37 bis zum Bahlburger Kreuz ist geeignet, die L 234 zwischen dem Bahlburger Kreuz und der L 217 zu ersetzen, zumal die L 234 keine Verbindung zur BAB 39 besitzt. Im Gegensatz dazu besteht bei der heutigen K 8 eine Anbindung an die BAB 39 (AS Winsen-West). Bei der Verbindung von L 234 über die K 37, L 215 und K 8 an die L 217 verlief die Landesstraßenverbindung kreisübergreifend mit Verbindung zur Autobahn. Die geänderte Verkehrsbedeutung resultiert damit aus dem Autobahnbau.
2	Straßenplanung	2040	125	Private und juristische Personen	Nur verkehrslenkende Maßnahmen können die Bewohner entlasten: Nach Durchsicht der Planungsunterlagen und Abwägung aller Kriterien wird deutlich, dass nur verkehrslenkende und geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen auf den vorhandenen Ortsdurchfahrten die Bewohner entlasten werden. Gleichzeitig können so Eingriffe in Natur und Landschaft vermieden und erhebliche Finanzmittel eingespart werden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1195

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	2041	125	Private und juristische Personen	Beanstandung an der Auswahl der Vorzugstrassen: Die Planungsunterlagen zeigen auf, dass die am meisten vom Verkehr belasteten Straßen nur sehr wenig bis fast gar nicht entlastet werden. In Pattensen fahren Richtung Scharmbeck auf der Blumenstraße täglich ca. 1.000 Fahrzeuge mehr als auf der Ausgangsstraße Richtung Thieshope. Die Blumenstraße wird jedoch laut veröffentlichten Verkehrsuntersuchungen nur sehr gering entlastet. Das gleiche zeigt sich in Luhdorf. Hier wird die Luhdorfer Straße im größten Teil überhaupt nicht entlastet. Die ausgewählten Vorzugstrassen erfüllen somit nicht die vorausgesetzten Planungsziele.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1410
4.1.3	Boden und Fläche	2042	125	Private und juristische Personen	Unnötiger Flächenverbrauch: Unser Bereich weist eines der dichtesten Straßennetze Deutschlands auf. Der Bauernverband und der Niedersächsische Landvolkverband warnen vor zusätzlichem "Landfraß" und sehen die Existenzen bäuerlicher Betriebe gefährdet. Daher haben sich im Vorfeld der Planungen sehr viele Landwirte gegen den Bau einer Ortsumfahrung ausgesprochen. Dieser Aspekt sollte unbedingt in den Planungen beachtet werden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1092, 1097, 1098 und 1389

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2043	125	Private und juristische Personen	Die überwiegende Mehrheit der Bevölkerung lehnt die Planung einer Ortsumfahrung ab: In der im Vorwege durchgeführten Bürgerbeteiligung wurde deutlich, dass die überwiegende Mehrheit den Bau einer Ortsumfahrung ablehnt. Das zeigten die vorgezogenen Bürgerbeteiligungen am 02.06.2015 in Luhdorf, am 03.06.2015 in Pattensen, am 06.05.2015 in Winsen und 16.06.15 in Wulfsen. Als Beleg meiner Aussage dienen die Aufzeichnungen der so genannten Bürgerwerkstatt, die den Planungsunterlagen beiliegen. Auch bei der Bürgerbefragung in Pattensen sprach sich keine deutliche Mehrheit für eine Ortsumfahrung aus, und das obwohl sich der Bürgermeister im Vorwege massiv für eine OU einsetzte. Der Kreisverwaltung und der Stadtverwaltung liegen Unterschriftenlisten vor, in denen über 1.189 Bewohner unserer Dörfer sich für eine Verkehrsberuhigung durch eine Schilderregelung und gegen den Bau einer Ortsumfahrung aussprechen. Diese Forderungen sollte die Politik beachten und endlich umsetzen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1243, 1284 und 1412
3	Kosten	2044	125	Private und juristische Personen	Das Bauvorhaben ist finanziell unverantwortlich: Schon vor der Corona-Pandemie zeichnete es sich ab, dass dieses geplante über 40.000.000 € teure Bauvorhaben unsere Stadt und unseren Landkreis finanziell überfordern. Nun, wo sich die wirtschaftlichen Auswirkungen der aktuellen Corona-Krise abzeichnen, ist es unverantwortlich, die Planungen umzusetzen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1368
1	Lage/Verlauf	2045	110	Private und juristische Personen	Wie Ihnen aus dem bisherigen Verfahren bereits bekannt ist, vertreten wir die rechtlichen Interessen von Herrn xy, Straße xy, 21445 Wulfsen. Für unseren Mandanten nehmen wir Stellung im Raumordnungsverfahren, wobei wir uns auf das rechtlich zu beanstandende frühzeitige Aussortieren der Nordvarianten konzentrieren.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1107, 1123 und 1124

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	2046	110	Private und juristische Personen	I. Sachverhalt: 1. Die ab dem 05.03.2020 ausgelegten Planunterlagen beziehen sich insgesamt lediglich auf die Südvarianten, obwohl das Erfordernis einer Einbeziehung von Nordvarianten zuvor zutreffend erkannt worden war.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung der Einwand_ID 1107
1	Lage/Verlauf	2047	110	Private und juristische Personen	2. In der raumordnerischen Variantenbewertung von 2015 wurden die Nordvarianten 7, 8 und 9 wieder aussortiert. Die Varianten 2-P und 2-L, 3 sowie 9.1 wurden als nicht geeignet ausgeschlossen und die Varianten 4 und 5 zurückgestellt. Als weiter zu verfolgende Varianten wurden 1-P mit 1-L, 2.2-P mit 10/10.2/10.3 sowie 3.1 mit 10/10.2/10.3 festgestellt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung der Einwand_ID 1107
2	Straßenplanung	2048	110	Private und juristische Personen	3. Bis 2019 wurden dann weitere Varianten aussortiert. So sind die Varianten 10.1-10.3 aufgrund ihrer Lage in der Anbauverbotszone an der BAB A 39 ausgeschieden worden, weil sie eine Ausnahmeerteilung der niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr nach § 9 Abs. 8 FStrG erforderten. Aufgrund dessen wurde eine nördliche Trassenführung im Bereich Luhdorf ausgeschlossen (Erläuterungsbericht zum Raumordnungsverfahren OU Pattensen-Luhdorf der Planungsgruppe Umwelt von Januar 2020, S. 17). Auch die Varianten 4 und 5 wurden ausgeschlossen, weil die mit ihnen verbundene Verlegung der Anschlussstelle Winsen West eine Hürde für die Realisierung des Vorhabens darstelle (zu dichte Knotenpunktfolge auf der A 39).	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung der Einwand_ID 1107

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	2049	110	Private und juristische Personen	4. Von den verbleibenden Teilvarianten wurde die Variante 2-L ausgeschieden, weil sie länger sei als 2.1-L, aber gegenüber dieser keine Vorteile aufweise. Ebenso wurde die Teilvariante 2-P aufgrund der siedlungsnahen Führung zur Ortschaft Wulfsen aussortiert. Aus Unterlage 7.1 ergebe sich auf S. 37, dass eine mittige Querung zwischen Pattensen und Wulfsen vorzugswürdig sei. Die Unterlage 7.1 befindet sich jedoch nicht unter den ausgelegten Planunterlagen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1107 und 1111
4	Naturschutz	2050	110	Private und juristische Personen	5. Teilvariante 6 ist aufgrund der nachteiligen Auswirkungen auf Umweltschutzgüter ausgeschieden worden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung der Einwand_ID 1107
4.1.5.2	Lärm/Schall	2051	110	Private und juristische Personen	6. Die Null-Plus-Variante (zusätzliche bauliche Maßnahmen innerorts) ist aufgrund der Verfehlung der übergeordneten Planungsziele, insbesondere der noch höheren Lärmbelastung, ausgeschieden worden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1107 und 1113
1	Lage/Verlauf	2052	110	Private und juristische Personen	7. Somit verbleiben als vermeintlich vorzugswürdige Varianten für Pattensen die Teilvarianten 1.1-P, 1-P, 2.1-P, 2.2-P und 3.1 und für Luhdorf die Teilvarianten 1-L sowie 2-L. Diesbezüglich liegen Aktualisierungen der umweltfachlichen Verfahrensbestandteile UVS (Unterlage 5, Aland 2020), der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung (Unterlage 4.2, IGBV 2019), der immissionstechnischen Untersuchung (Unterlage 7.1.1, Lärmkontor 2019) und der Raumverträglichkeitsstudie/RVU (Unterlage 6, PGU 2020) vor. Die für Pattensen favorisierte Variante ist 1.1-P aufgrund ihrer mittigen Streckenführung zwischen Pattensen und Wulfsen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung der Einwand_ID 1107

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	2053	110	Private und juristische Personen	II. Rechtliche Würdigung: Die zwischenzeitliche Einbeziehung der Nordvarianten war erforderlich und ergab eine Priorisierung dieser Trassenverläufe (dazu 1.). Das Ausscheiden der Nordvarianten schon vor dem förmlichen Beginn des Raumordnungsverfahrens hingegen stellt sich als ungerechtfertigt dar (dazu 2.).	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung der Einwand_ID 1107
4.1.8	Natura 2000	2054	110	Private und juristische Personen	1. Erforderliche Einbeziehung der Nordvarianten: Bei den Nordvarianten handelt es sich um die Trassenverläufe mit den Nummern 4, 5-P, 5-S, 6, 7, 8 und 9 bzw. 9.1. Der Untersuchungsraum wurde nach Norden erweitert, weil die bis dahin ausschließlich betrachteten Südvarianten hohen bis sehr hohen Raumwiderständen begegneten, insbesondere aufgrund der Querung des FFH-Gebiets 212 „Gewässersystem der Luhe und unteren Neetze“ mit der Luhe, dem Luhe-Kanal und dem Aubach sowie ihren Niederungsflächen südlich von Luhdorf. Hierfür besagt das Regionale Raumordnungsprogramm: „Aufgrund ihrer Zweckbestimmung sind diese Gebiete von entgegenstehenden Nutzungen freizuhalten, d.h. alle raumbedeutsamen und raumbeanspruchenden Planungen und Maßnahmen müssen mit dem vorrangig bestimmten Nutzungszweck vereinbar sein.“ Die Querung des FFH-Gebiets wäre also nur dann in Erwägung zu ziehen, wenn hierdurch ein deutlicher Gewinn für die Allgemeinheit abgeleitet werden könnte und die europarechtlichen Schutzziele nicht beeinträchtigt würden. Die Auswertungen der hierzu durchgeführten umfangreichen Bestandsuntersuchungen haben ergeben, dass der gesamte Bereich als hochwertig einzustufen ist.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1107 und 1116

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2.3	Schutzgebiete	2055	110	Private und juristische Personen	Außerdem reicht das Naturschutzgebiet „Laßbrook“ (Lü 127, ein Laubwald mit Vorkommen gefährdeter Waldgesellschaften und Pflanzenarten) in den Untersuchungsraum für die Südvarianten hinein. Darüber hinaus sind zahlreiche weitere wichtige Bereiche für Arten und Lebensgemeinschaften betroffen, die sich im Einzelnen bereits aus der Scoping-Unterlage von Aland von 2008 (S. 2-4) ergaben.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1107 und 1117
4.1.6	Landschaft	2056	110	Private und juristische Personen	Die Südvarianten queren also Bereiche mit hoher Landschaftsbildqualität. Sie zerschneiden sämtlich gravierend die Naturlandschaft und zerstören sowohl die Trockenrasenflächen nördlich der Straße „Am Langenberg“, als auch die Feuchtwiesen zwischen Pattensen und Wulfen. Auch südlich von Luhdorf wird den Südvarianten ein durchweg mindestens hoher Raumwiderstand bescheinigt, insbesondere im Bereich der Luhe-Querung. Dies ergibt sich auch daraus, dass der nun ausgelegte Erläuterungsbericht zur Wirtschaftlichkeitsbetrachtung 2019 (IGBV – Ingenieurgesellschaft für Bau- und Vermessungswesen vom 08.11.2019) die Varianten-Kombination 2-P und 2-L sowie die Variante 3 aufgrund ihrer hohen Umweltauswirkungen aussortiert.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1118

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.8	Natura 2000	2057	110	Private und juristische Personen	So bewirke die Varianten-Kombination 2-P und 2-L, insbesondere durch den Verlauf im wertvollen Landschafts- und Freiraum südlich von Luhdorf, die Zerschneidung des FFH-Gebiets der Luhe. Auch Variante 3 schneide hinsichtlich der Auswirkungen auf die Umweltschutzgüter sehr negativ ab. Die ebenfalls im südlichen Korridor verlaufenden Varianten 1-P und 1-L werden hingegen vorgezogen, obwohl sie die gleichen negativen Umweltauswirkungen, insbesondere die Zerschneidung des FFH-Gebiets zwischen Luhdorf und Bahlburg verursachen würden. Alle südlich von Luhdorf verlaufenden Trassen erfordern die Querung der Luhe, des Luhe-Kanals und des Aubachs. Alle südlich von Pattensen verlaufenden Trassen zerstören die Trockenrasenflächen nördlich der Straße „Am Langenberg“ und die Feuchtwiesen zwischen Pattensen und Wulfen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung zur Einwand_ID 1119
4	Naturschutz	2058	110	Private und juristische Personen	Der Untersuchungsraum wurde deshalb nach Norden und Süden erweitert, um zu prüfen, ob hier gegebenenfalls eine konfliktärmere Trasse gefunden werden kann. Die Nordvarianten wurden dann im Vergleich zu den Südvarianten insbesondere im Hinblick auf die Umweltauswirkungen sogar wesentlich positiver eingestuft.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung zur Einwand_ID 1120
3	Kosten	2059	110	Private und juristische Personen	Auch unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit sind die Nordvarianten verglichen mit allen anderen Möglichkeiten (Südvarianten, Kombinationen aus Nord- und Südvarianten sowie Null-Plus-Variante mit einem Ausbau der Ortsdurchfahrten) am kostengünstigsten.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1121

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	2060	110	Private und juristische Personen	2. Fehlerhaftes Ausscheiden der Nordvarianten: Die nördlich von Pattensen verlaufenden Varianten sind gegenüber den Südvarianten als deutlich günstiger einzustufen (s.o.). Es ist daher nicht nachvollziehbar, dass die Nordvarianten nun bereits vor dem förmlichen Beginn des Verfahrens wieder ausgeschieden worden sind. Die günstigere Einstufung der Nordvarianten spricht gegen ein Ausscheiden dieser Trassenführungen (dazu unter a)). Ebenso trägt das Argument des Anbauverbots an der BAB A 39 nicht (dazu unter b)).	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1107
4.1	Schutzgüter	2061	110	Private und juristische Personen	a) Günstigere Einstufung der Nordvarianten: So führen die Varianten 4 und 5 laut der vormaligen Unterlage 12.1 von Aland zu Entlastungen bzgl. der Immissionsgrenzwerte um bis zu 5 dB(A) in den Ortslagen von Pattensen und Scharmbeck. Außerdem weist insbesondere die Variante 4 laut der Raumordnerischen Bewertung zur OU Pattensen, Luhdorf und Scharmbeck eine gute verkehrliche Wirkung auf, und die Umweltauswirkungen sind aufgrund der geringen Streckenlänge günstig. Auch aus rein wirtschaftlicher Sicht bewirkt die Variante 4 den geringsten Investitions- und Betriebsaufwand. Außerdem wird das FFH-Gebiet nicht betroffen, und die artenschutzrechtlichen Auswirkungen sind gering. Auch die Variante 5 weist aufgrund der vergleichsweise geringen Streckenlänge weniger starke Umweltauswirkungen auf und wird als relativ günstig beurteilt. Schließlich schneidet diese Trassenführung auch aus Sicht der Wirtschaftlichkeit gut ab.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1107, 1121 und 1123

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanu ng	2062	110	Private und juristische Personen	Die Varianten 4 und 5 wurden jedoch zurückgestellt. Diese Abschtigung habe Herr Rechtsanwalt de Witt in einer leider nicht mit ausgelegten Stellungnahme vom 07.11.2019 empfohlen. In dieser wird auch Variante 6 (Nord-Umgehung Pattensen) als gegenüber den Süd-Umgehungen von Pattensen ungünstiger beschrieben. Die 9er- und 10er-Varianten würden danach ebenfalls ausscheiden, weil eine dafür erforderliche Ausnahme nach § 9 Abs. 8 FStrG durch die oberste Landesstraßenbaubehörde nur erteilt werden könne, wenn das Vorhaben gerade an dieser Stelle aus öffentlichem Interesse vernünftigerweise geboten sei. Die Landesstraßenbaubehörde habe dazu bereits mitgeteilt, dass sie eine solche Befreiung nicht erteilen werde. Die Stellungnahme des Herrn Rechtsanwalt de Witt ist jedoch nicht unter den Auslegungsunterlagen, ebensowenig eine schriftliche Stellungnahme der Landesstraßenbaubehörde. Wir behalten uns daher vor, zur Vorzugswürdigkeit der Nordvarianten weiter vorzutragen, sobald uns diese zur Verfügung gestellt werden. Einen entsprechenden Antrag haben wir bereits gestellt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1107 und 1124

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	2063	110	Private und juristische Personen	b) Mögliches Anbauverbot an der BAB A 39 kein Planungshindernis: Zudem kann die bereits mehrfach vorgebrachte Begründung, die Nordvarianten seien insgesamt aufgrund fehlender Umsetzbarkeit aussortiert worden, nicht anerkannt werden (so z.B. bereits mündlich eingewandt in der Antragskonferenz am 13.09.2019, vgl. auch Protokoll des Landkreises Harburg zur "2. Antragskonferenz Raumordnungsverfahren Ortsumfahrungen Luhdorf und Pattensen 13.09.2019" sowie offenbar auch in der o.g. Stellungnahme des Herrn Rechtsanwalt de Witt und in der Raumverträglichkeitsuntersuchung (RVU) der Planungsgruppe Umwelt von Januar 2020).	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1107

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	2064	110	Private und juristische Personen	<p>Danach habe die Machbarkeitsprüfung für die alternativen Anschlussmöglichkeiten an die A 39 ergeben, dass eine Umsetzung an der fehlenden Zulassungsfähigkeit zusätzlicher Anschlussstellen bzw. der Lage innerhalb der Anbauverbotszone der Autobahn scheitert. Die dazu sehr knapp gehaltene und auch seitens der Straßenbaubehörde nicht schriftlich dokumentierte Begründung, dass eine Befreiung nach § 9 Abs. 8 FStrG durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr nicht erteilt würde, trägt jedoch nicht. Denn die Frage, ob die Voraussetzungen einer Ausnahme gem. § 9 Abs. 8 FStrG vorliegen, kann notwendig erst nach einer weiteren Ermittlung der Tatbestandsvoraussetzungen im weiteren Verfahren vor dessen Abschluss erfolgen. Das betrifft etwa die Frage, ob Gründe des Allgemeinwohls die Abweichung erfordern. Denn die Vor- und Nachteile der verschiedenen Trassenführungen der Ortsumfahrungen werden erst im weiteren Verfahrensverlauf in einer für die Prüfung relevanten Konkretisierung offenbar werden. Das betrifft etwa die Frage, ob sich für die südlichen Varianten aus den Anforderungen zwingenden Rechts Planungshindernisse ergeben, die ihrerseits allenfalls im Ausnahmewege überwunden werden könnten. Dann müssen die dortigen Anforderungen des Fachrechts mit den Zielen des § 9 Abs. 1 FStrG abwägend in Einklang gebracht werden. Wenn es an der Verhältnismäßigkeit des Verbots fehlt, also ein Dispens vorliegt, ist das Ermessen der obersten Landesstraßenbaubehörde zur Erteilung der Befreiung dabei sogar „auf Null“ reduziert (Bender in Müller/Schulz, FStrG, 2. Auflage, § 9, Rn. 144).</p>	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1107 und 2330

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	2065	110	Private und juristische Personen	<p>§ 9 Abs. 8 FStrG als Möglichkeit einer Befreiung von einem zwingenden Verbot ist gerade für den Fall geschaffen worden, dass dieses Verbot des § 9 Abs. 1 FStrG sich angesichts einer „Atypik“ des konkreten Einzelfalls als unverhältnismäßig darstellt und ein Dispens vorliegt (Bender in Müller/Schulz, FStrG, 2. Auflage 2013, § 9, Rn. 131). So kann vom Anbauverbot des § 9 Abs. 1 FStrG nach Absatz 8 befreit werden, wenn Gründe des Wohls der Allgemeinheit die Abweichung erfordern (Bender in Müller/Schulz, FStrG, 2. Auflage 2013, § 9, Rn. 139). Gründe des Wohls der Allgemeinheit erfordern eine Befreiung, wenn es zur Wahrnehmung des (jeweiligen) öffentlichen Interesses vernünftigerweise geboten ist, das Vorhaben an der vorgesehenen Stelle zu verwirklichen (Bender in Müller/Schulz, FStrG, 2. Auflage 2013, § 9, Rn. 140 mit Verweis auf OVG Rheinland-Pfalz vom 15.03.2001 – 1 A 11232/98 – juris, Rn. 18 ff.). Dabei wird in der Prüfung der Vereinbarkeit der Abweichung mit öffentlichen Belangen i.S.d. § 9 Abs. 8 FStrG die in der Antragskonferenz am 13.09.2019 bereits diskutierte Frage eine Rolle spielen, ob die Zielsetzung des Anbauverbots aus § 9 Abs. 1 FStrG in dem hier relevanten Abschnitt der A 39 überhaupt praktisch tangiert ist. Denn die dort angeführte Option, die A 39 auf sechs Fahrstreifen zu verbreitern, liegt praktisch fern.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1107 und 1127

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	2066	110	Private und juristische Personen	<p>Eine derartige Maßnahme findet sich weder in den maßgeblichen Bedarfsplänen und Ausbaugesetzen zum FStrG, noch wurde sie nach diesseitiger Kenntnis überhaupt jemals als Option erörtert. Auch die Verkehrsprognosen aus den aktuellen Verfahren zur Verlängerung der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg in den dortigen Planungsabschnitten 1 – 7 führen in dem hier relevanten Bereich nicht auf Verkehrszahlen, die nach den einschlägigen Regelungswerken für die Dimensionierung von Bundesautobahnen auf eine Verbreiterung führen würden. Schließlich ist auch nicht zu erwarten, dass derartige Verkehrszahlen zeitlich nach dem Ende des für die dortigen Planungen maßgeblichen Prognosehorizonts 2030 entstehen könnten, weil sich nach allen hier bekannten Verkehrsprognosen für das Fernstraßennetz die früheren Zuwachsraten bis dahin in (wieder) sinkende Zahlen umgekehrt haben werden.</p>	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1107
7	Verkehr	2067	110	Private und juristische Personen	<p>Die aktuellen und jetzt verbindlichen Ziele der Klimaschutzgesetze würden für den Verkehrssektor auch keine weiteren Anstiege erlauben. Bekanntlich ist das Gegenteil der Fall: Der Verkehrssektor wird nach den aktuellen Prognosen seine ihm auferlegten Reduktionsverpflichtungen verfehlen und muss daher ergänzend „liefern“. Das wird mit weiteren Zuwächsen im Individualverkehr durch bislang im Verkehrswegeplan nicht einmal enthaltene Maßnahmen nicht gelingen, weil schon die Klimaschutzziele und der aktuelle Verkehrswegeplan nicht zueinander passen.</p>	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1107 und 1130

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	2068	110	Private und juristische Personen	Vor diesem Hintergrund und angesichts der erheblichen negativen Umweltauswirkungen der alternativen Südvarianten erscheint es hier aus heutiger Perspektive daher geboten, jedenfalls aber keineswegs ausgeschlossen, am Ende des Raumordnungsverfahrens ggf. eine Befreiung nach § 9 Abs. 8 FStrG für eine der Nordvarianten zu erteilen. Daher erweist sich ein Ausscheiden der Nordvarianten schon vor dem förmlichen Beginn des Raumordnungsverfahrens als rechtlich fehlerhaft.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1107 und 1131

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1	Schutzgüter	2069	110	Private und juristische Personen	<p>Ergänzend zu unserer Stellungnahme vom 30.03.2020 tragen wir zum fehlerhaften Ausscheiden der Nordvarianten, insbesondere zur Zurückstellung der Varianten 4 und 5, wie angekündigt weiter vor. I. Vorzugswürdigkeit der Nordvarianten: Wie bereits dargelegt, sind die nördlich von Pattensen verlaufenden Varianten gegenüber den Südvarianten als deutlich günstiger einzustufen. So führen die Varianten 4 und 5 zu Entlastungen bzgl. der Immissionsgrenzwerte in den Ortslagen von Pattensen und Scharmbeck. Außerdem weist insbesondere die Variante 4 eine gute verkehrliche Wirkung auf, und die Umweltauswirkungen sind aufgrund der geringen Streckenlänge günstig. Auch aus rein wirtschaftlicher Sicht bewirkt die Variante 4 den geringsten Investitions- und Betriebsaufwand. Außerdem wird das FFH-Gebiet 212 „Gewässersystem der Luhe und unteren Neetze“ mit der Luhe, dem Luhe-Kanal und dem Aubach sowie ihren Niederungsflächen südlich von Luhdorf nicht betroffen, und die artenschutzrechtlichen Auswirkungen sind gering. Auch die Variante 5 weist aufgrund der vergleichsweise geringen Streckenlänge weniger starke Umweltauswirkungen auf und wird als relativ günstig beurteilt. Schließlich schneidet diese Trassenführung auch aus Sicht der Wirtschaftlichkeit gut ab. Die Südvarianten hingegen begegnen hohen bis sehr hohen Raumwiderständen.</p>	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1123 und 1132

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	2070	110	Private und juristische Personen	<p>II. Fehlerhaftes Ausscheiden der Nordvarianten aufgrund der Stellungnahme von Herrn Rechtsanwalt de Witt vom 07.11.2019: Dennoch wurden die Nordvarianten bereits vor dem förmlichen Beginn des Verfahrens wieder ausgeschieden. Dies betrifft insbesondere die Zurückstellung der Varianten 4 und 5 (dazu unter 1.), das Ausscheiden der Teilvariante 6 (dazu unter 2.) sowie das Ausscheiden der 9er- und 10er-Varianten (dazu unter 3.) und basiert auf der Stellungnahme des Herrn Rechtsanwalt de Witt vom 07.11.2019, die nicht mit ausgelegt, uns jedoch inzwischen antragsgemäß übermittelt wurde.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	2071	110	Private und juristische Personen	1. Fehlerhafte Zurückstellung der Varianten 4 und 5: Zu den Varianten 4 und 5 enthält die Stellungnahme von Herrn Rechtsanwalt de Witt auf Seite 9 unter dem Punkt „c) Rechtliche Hindernisse“ allerdings lediglich die kurze Ausführung, der Bund habe einer hierfür notwendigen Verlegung der Anschlussstelle Winsen-West nicht zugestimmt und könne auch nicht dazu verpflichtet werden. Es wurde damit bereits mehrfach behauptet, dass eine Umsetzung der Nordvarianten an der fehlenden Zulassungsfähigkeit zusätzlicher Anschlussstellen bzw. der Lage innerhalb der Anbauverbotszone der Autobahn scheitere. Dies wird weder inhaltlich näher ausgeführt, noch wird auf eine entsprechende und dokumentierte Entscheidung der Straßenbaubehörde verwiesen. Wie in unserer Stellungnahme vom 30.03.2020 auf den Seiten 6 ff. dargelegt, erscheint es jedoch entgegen der Auffassung des Herrn Rechtsanwalt de Witt geboten, jedenfalls aber keineswegs ausgeschlossen, eine Befreiung vom Anbauverbot für eine der Nordvarianten zu erteilen. Dabei kann die Frage, ob die Voraussetzungen einer Ausnahme gem. § 9 Abs. 8 FStrG vorliegen, notwendig erst nach einer weiteren Ermittlung der Tatbestandsvoraussetzungen im weiteren Verfahren vor dessen Abschluss erfolgen (vgl. dazu unsere Stellungnahme vom 30.03.2020, Seite 7).	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1131

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	2072	110	Private und juristische Personen	2. Fehlerhaftes Ausscheiden der Variante 6: In der Stellungnahme von Herrn Rechtsanwalt de Witt wird auch die Teilvariante 6 (Nord-Umgehung Pattensen) als gegenüber den Süd-Umgehungen von Pattensen ungünstiger beschrieben. Auf Seite 11 führt Herr Rechtsanwalt de Witt aus, die Variante 6 beeinträchtigt höherwertigere Biotop-Typen, Tierlebensräume und siedlungsnaher Erholungsgebiete als die Südvarianten. Es fehlt jedoch an einer Darstellung, welche höherwertigen Biotop-Typen, Tierlebensräume und siedlungsnaher Erholungsgebiete dies sein sollen sowie an einer Abwägung, warum diese die ungünstigen Auswirkungen auf Umweltbelange durch die Südvarianten überwiegen sollen. Denn wie bereits in unserer Stellungnahme vom 30.03.2020 vorgetragen, zerstören alle südlich von Pattensen verlaufenden Trassen die Trockenrasenflächen nördlich der Straße „Am Langenberg“ sowie die Feuchtwiesen zwischen Pattensen und Wulfsen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1135

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	2073	110	Private und juristische Personen	<p>3. Fehlerhaftes Ausscheiden der 9er- und 10er-Varianten: Schließlich wurden auch die 9er- und 10er-Varianten aufgrund der Ausführungen von Herrn Rechtsanwalt de Witt auf Seite 9 f. seiner Stellungnahme ausgeschieden, weil eine dafür erforderliche Ausnahme nach § 9 Abs. 8 FStrG durch die oberste Landesstraßenbaubehörde nur erteilt werden könne, wenn das Vorhaben gerade an dieser Stelle aus öffentlichem Interesse vernünftigerweise geboten sei. Die Landesstraßenbaubehörde habe dazu nachvollziehbar mitgeteilt, dass sie eine solche Befreiung nicht erteilen werde.</p> <p>Wie oben dargestellt, fehlt es hierzu jedoch bereits an einer schriftlichen und nachvollziehbaren Stellungnahme der Landesstraßenbaubehörde. Auch sei an dieser Stelle noch einmal darauf hingewiesen, dass das Anbauverbot an der BAB A 39 kein Planungshindernis darstellt. Zur Vermeidung von Wiederholungen verweisen wir erneut auf unsere auf den Seiten 6 ff. unserer Stellungnahme vom 30.03.2020 gemachten Ausführungen.</p>	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zu den Einwand_IDs 1136 und 2195
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2074	136	Private und juristische Personen	Die lärm- und abgasgeplagten Anwohner der Radbrucher Straße in Luhdorf und der Dorfstraße in Pattensen benötigen dringend eine Entlastung!	Dem Einwand wird gefolgt	Die Scharmbecker Dorfstraße erfährt durch die Variante 1-P (1.1-P) sogar eine höhere Entlastung als die Radbrucher Straße von rund 810 Kfz/24 h bzw. 60 LKW/24 h (s. Verkehrsuntersuchung, S. 41 ff.). S. auch Abwägung zur Einwand_ID 1410
3	Kosten	2075	136	Private und juristische Personen	Geplant sind zwei ca 40 Mio. teure Ortsumgehungen, um dieses zu erreichen. Wir wagen zu bezweifeln, dass diese Summe ausreicht – bisher sind fast alle öffentlichen Bauvorhaben sehr viel teurer geworden: Elbphilharmonie, BER (immer noch nicht fertiggestellt), Stuttgart 21, ...	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1557

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
3	Kosten	2076	136	Private und juristische Personen	Nicht nur der zeitliche Rahmen, auch der finanzielle Rahmen wurde immer um ein Vielfaches überschritten - selbst bei der vergleichsweise winzigen Straßenbaumaßnahme 2019 zwischen Luhdorf und dem Bahlburger Kreuz. Zudem werden die Auswirkungen der Corona-Krise riesige Kosten verursachen, so dass es zwangsläufig zu Einsparungen kommen muss.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1557
7	Verkehr	2077	136	Private und juristische Personen	Wir wollen: - ein Durchfahrtsverbot für LKW über 12 t - eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h – unter strenger Kontrolle!!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1195
7	Verkehr	2078	136	Private und juristische Personen	Auch wenn die Stadt in einem ersten Verwaltungsgerichtsverfahren zur Umsetzung dieser Maßnahme nicht erfolgreich war, sollte die Politik diese Option mit Nachdruck verfolgen. Diese Maßnahme würde die Bürger sofort entlasten, keine unkalkulierbaren Kosten und keine unwiderrufliche Zerstörung der Natur nach sich ziehen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1195
7	Verkehr	2079	136	Private und juristische Personen	Es kann doch nicht sein, dass durch Amazon und Co die Lebensqualität der Bürger immer weiter eingeschränkt wird. Konsum/ Wirtschaft ist nicht alles! Wir haben die Verantwortung und die Pflicht unseren Kindern und Enkelkindern ein lebenswerte, intakte Umwelt zu hinterlassen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1188
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2080	182	Private und juristische Personen	Seit nunmehr 9 Jahren wohnen wir in Luhdorf. Für uns ist die Nähe zur Natur die entscheidende Qualität unserer Wohnlage hier. Dafür sind die Flächen südlich von Luhdorf ausschlaggebend, mit ihrer noch recht naturnahen Mischungen aus Wiesen, Feldern und Waldgebieten sowie mit der Luhe und ihren naturbelassenen Nebengewässern.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1209 und 1244

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2081	182	Private und juristische Personen	Mit großer Sorge sehen wir daher die geplante Ortsumgehung, die eine Straße für täglich 15000 Fahrzeuge vorsieht. Diese Straßenbaumaßnahme würde in jeder ihrer Varianten die Nutzung der Flächen südlich von Luhdorf als Naherholungsgebiet sehr stark einschränken. Insbesondere bei Realisierung der offenbar bevorzugten Variante (nämlich der Trasse V1) würde die Landschaft am südlichen Ortsrand von Luhdorf ihren Charakter als Naherholungsgebiet unwiederbringlich verlieren. Dazu tragen Lärm, Verkehrsbewegungen, das Zerschneiden von Wegen ebenso bei wie auch der massive Eingriff in das Landschaftsbild durch das gigantische Brückenbauwerk, den Straßendamm und Lärmschutzwände.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1081 und 1209
4.1.5	Luft und Klima	2082	182	Private und juristische Personen	Neben der Zerstörung des Naherholungsgebiets würde sowohl auf die bereits etablierten Wohnlagen im Süden und Osten von Luhdorf wie auch auf das im Südosten geplante Neubaugebiet eine sehr erhebliche und qualitativ neue Belastung durch Lärm- und Schadstoffemissionen zukommen. Dies insbesondere dadurch, dass mit dem Bau der Ortsumgehung eine Abkürzung zwischen den Autobahnen A 39 und A 7 eingerichtet würde, die ein sehr erhebliches Mehr an Straßenverkehr in den Raum südlich von Luhdorf ziehen würde.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1209, 1210, 1222 und 1312
2	Straßenplanu ng	2083	182	Private und juristische Personen	Als eine Begründung für den Bau der Ortsumgehung wird regelmäßig die Entlastung des innerörtlichen Verkehrs in Luhdorf angeführt. Dieses Argument ist schwer nachvollziehbar, da Verkehrsstudien zeigen, dass das hohe Verkehrsaufkommen in der Winsener Landstraße durch die Maßnahme nicht reduziert würde, und da die bisher offenbar nur halbherzig verfolgten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in der Radbruchstraße eine angemessene Priorisierung der Reduktion des örtlichen Verkehrs seitens der Stadtverwaltung nicht erkennen lassen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195, 1210 und 1410

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1	Schutzgüter	2084	182	Private und juristische Personen	Die Vernichtung des Naherholungsgebiets, die substantielle Reduktion der Wohnqualität in großen Teilen von Luhdorf, die Zerstörung großer naturnaher bzw. landwirtschaftlich genutzter Flächen, der erhebliche Eingriff in das Landschaftsbild sowie nicht zuletzt auch die großen Investitionen lassen sich durch die moderaten Auswirkungen auf den innerörtlichen Verkehr in keiner Weise rechtfertigen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1092, 1095, 1188, 1209, 1244 und 1568
3	Kosten	2085	182	Private und juristische Personen	Gerade durch die ganz neue Situation aufgrund der Covid-19-Pandemie muss erwartet werden, dass auf Städte und Gemeinden erhebliche finanzielle Belastungen zukommen, die ein Überdenken der Priorisierung in der Finanzplanung erfordern. Die Mehrheit der Bürger von Luhdorf sieht bereits heute in der Ortsumgebung keinen erkennbaren Nutzen. In naher Zukunft wird absehbar die Bindung finanzieller Mittel in dieses Projekt stattdessen empfindliche Nachteile mit sich bringen. Auch dies legt nahe, das diesbezügliche Raumordnungsverfahren einzustellen und die freiwerdenden Mittel für dringendere Maßnahmen zur Abschwächung der Folgen der Pandemie einzusetzen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zu den Einwand_IDs 1041, 1368, 1475, 1557 und 1568

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
0	Allgemein	2086	182	Private und juristische Personen	Nach eingängiger Beschäftigung mit der Begründung und mit den Konsequenzen für die Baumaßnahme des Raumordnungsverfahrens sehen wir neben den oben genannten, für uns unmittelbar offensichtlichen Gründen noch weitere Punkte, die nach unserer Ansicht bei der Entscheidungsfindung sehr wichtig sind. Im Interesse einer übersichtlichen Darstellung sind diese zusätzlichen Punkte als Einträge 1-14 im Anhang zu diesem Schreiben in Form einer kommentierten Stichwortliste aufgeführt. Wir möchten jeden einzelnen dieser 14 Punkte hier mit Nachdruck vorbringen und dringend um seine Berücksichtigung bitten. Die gerade genannten Gründe bewegen uns zu diesem Schreiben und zu unserer dringenden Bitte, vom Bau einer Ortsumgehung Luhdorf Abstand zu nehmen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	
4.1.8	Natura 2000	2087	182	Private und juristische Personen	Anhang: Anregungen und Bedenken zum Raumordnungsverfahren „Ortsumfahrung Pattensen-Luhdorf“ 1. Beeinträchtigung des FFH-Gebiets: Nahe Luhdorf/Bahlburg durchquert die geplante Ortsumgehung ein nach EU-Recht anerkanntes Schutzgebiet. Ein möglicher Straßenbau in diesem Gebiet wird die seltene und schützenswerte Flora und Fauna erheblich beeinträchtigen. Darüber hinaus wird den Luhdorfer Bürgern der letzte freie Zugang zu Naturgebieten verwehrt. Dies wurde bei der Planung nicht ausreichend berücksichtigt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1209 und 1244
3	Kosten	2088	182	Private und juristische Personen	2. Finanzplanung ist nicht zu verantworten: Es war bereits vor der Corona-Pandemie abzusehen, dass die Ausgaben von voraussichtlich > 40.000.000 € Stadt und Bezirk finanziell überfordern. Unter Berücksichtigung der voraussichtlichen wirtschaftlichen Auswirkungen der Krise ist die Umsetzung der Pläne unverantwortlich geworden.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1368

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	2089	182	Private und juristische Personen	3. Zu Grunde gelegte Zahlen zur Verkehrsbelastung sind veraltet: Die in der Koplas-Studie von 2010 aufgeführten zukünftigen Verkehrsbelastungen basieren auf den Erhebungsjahren 2010 und älter. Zudem ist die Fertigstellung der Umgehung nicht vor 2025 zu erwarten, während die prognostizierten Verkehrszahlen rückläufig sind. Beim aktuellen Stand bieten daher die Prognosen keinen soliden Hinweis auf die Notwendigkeit der Baumaßnahme. Eine aktuelle Untersuchung zur tatsächlichen Notwendigkeit der Baumaßnahme ist daher aus meiner Sicht erforderlich, wobei insbesondere der gegenwärtige Trend einer De-Globalisierung berücksichtigt werden muss.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1075
4.1.3	Boden und Fläche	2090	182	Private und juristische Personen	4. Auswirkungen des Flächenverbrauchs nicht adäquat berücksichtigt: Bauernverband und Landverband Niedersachsen warnen, da aufgrund von zusätzlicher Flächeninanspruchnahme landwirtschaftliche Betriebe in ihrer Existenz gefährdet werden. Dieser Aspekt ist bei der Planung nicht adäquat berücksichtigt; dies muss nachgeholt werden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1092, 1097, 1098, 1389

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2091	182	Private und juristische Personen	5. Eine Mehrheit der Bürger lehnt die Umgehungsstraße ab: In der im Vorfeld durchgeführten Öffentlichkeitsbeteiligung wurde deutlich, dass die überwiegende Mehrheit den Bau einer Ortsumgehung ablehnt. Dies belegen die Aufzeichnung des sogenannten Bürger-workshops sowie die Bürgerbeteiligung am 02.06.2015 in Luhdorf, am 03.06.2015 in Pattensen, am 06.05.2015 in Winsen und am 16.06.15 in Wulfsen. Auch die Bürgerbefragung in Pattensen ergab keine klare Mehrheit für eine Ortsumgehung – dies trotz starker Befürwortung der Maßnahme durch den Bürgermeister. Den Bezirks- und Stadtbehörden liegen Unterschriftenlisten vor, in denen sich mehr als 1000 Einwohner der Betroffenen Dörfer für eine Verkehrsberuhigung durch eine Wegweiserregelung und gegen den Bau einer Ortsumgehung aussprechen. Diese Lösung sollte umgesetzt und auf Basis der Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen eine Neubewertung der Lage vorgenommen werden.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1243, 1284 und 1412
7	Verkehr	2092	182	Private und juristische Personen	6. Die Planung ist nicht zielführend: In der Einleitung zum Planfeststellungsverfahren wird als eines der Ziele die Verringerung der Verkehrsüberlastung genannt. Die geplante Trasse wird jedoch Luhdorf und Pattensen so nahe umfahren, dass lediglich eine Verlagerung der Verkehrsbelastung in andere Wohngebiete erreicht wird. Darüber hinaus wird das gesamte Verkehrsaufkommen erheblich zunehmen, damit auch die Belastung durch Lärm, Abgase, und Verkehrsbewegungen. Das Kriterium einer optimalen Entlastung wurde bei der Planung nicht mit hinreichender Konsequenz berücksichtigt. Insbesondere die neu entstehende Verkehrsbelastung und ihre Auswirkungen wurden vernachlässigt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1210 und 1402

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5.4.1	Schienen- und Straßenverke hr	2093	182	Private und juristische Personen	7. Planung ist nicht konform mit RROP 2025: Im aktuellen regionalen Raumordnungsprogramm ist im Planungsgebiet eine Straße von "regionaler Bedeutung" vorgesehen. Die geplanten Ortsumgehungen sind jedoch von überregionaler Bedeutung, da sie zwei Autobahnen verbinden. Erhebliche Einwände von Anwohnern haben dazu geführt, dass die Planungsvorgaben im gültigen RROP 2025 im Gegensatz zum alten RROP 2020 geändert wurden. Die Pläne berücksichtigen daher nicht das derzeit gültige RROP.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1399
4.1.3	Boden und Fläche	2094	182	Private und juristische Personen	8. Fragmentierung der Wirtschaftswege: Durch die Baumaßnahme werden Wirtschaftswege abgeschnitten. Diese Wege werden nicht nur für die Landwirtschaft genutzt, sondern in erheblichem Maß von Spaziergängern, Wanderern, Radfahrern und Reitern. Bei der Planung muss sichergestellt werden, dass alle Wege intakt bleiben.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1367
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2095	182	Private und juristische Personen	9. Unzureichender Abstand zur Wohnbebauung: In Luhdorf verläuft die geplante Trasse in unmittelbarer Nähe an den etablierten Wohngebieten wie auch am Neubaugebiet. Dies widerspricht dem Planungsziel einer Reduktion der Verkehrsbelastung. Die Auswirkungen der Nähe zu Wohngebieten müssen konsequent untersucht und ihre Auswirkungen auf die Trassenführung neu bewertet werden.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1321

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	2096	182	Private und juristische Personen	10. Entlastung ist mit unaufwändigen, lediglich verkehrslenkenden Maßnahmen erreichbar: Sichtung der Planungsunterlagen und Abwägung aller Kriterien legen nahe, dass einfache Maßnahmen, die lediglich auf der Lenkung des Verkehrs und der Reduktion der Geschwindigkeit auf den bestehenden Durchgangsstraßen basieren, die Anwohner entlasten können. Gleichzeitig können Eingriffe in Natur und Landschaft vermieden und erhebliche finanzielle Mittel eingespart werden. Diese Maßnahmen sind zu bevorzugen. Zum mindesten müssen sie versucht werden, bevor das unverhältnismäßig aufwändigere und landschaftszerstörende Bauprojekt ins Auge gefasst wird.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1195, 1244, 1475 und 1557
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2097	182	Private und juristische Personen	11. Erheblicher Eingriff in das Landschaftsbild durch das Brückenbauwerk: Südlich von Luhdorf ist ein Brückenbauwerk mit einer Länge von 1.900 m und einer Höhe von ca. 9 m geplant, mit einer 60 m breiten Rampe. Dieses Bauwerk in unmittelbarer Nähe der Wohnbebauung wird die Lebensqualität in Luhdorf und die Attraktivität der Wohnlage erheblich beeinträchtigen. Die Reduktion der Lebensqualität ist für die Bürger inakzeptabel und sie widerspricht dem Planungsziel.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1081
7	Verkehr	2098	182	Private und juristische Personen	12. Unbefriedigende Auswirkung auf den innerörtlichen Verkehr: Die Planungsunterlagen deuten darauf hin, dass die vom Verkehr am stärksten beanspruchten innerörtlichen Straßen nur wenig oder gar nicht entlastet werden. In Luhdorf würde die Luhdorfer Straße größtenteils gar nicht entlastet. Die Baumaßnahme erreicht in dieser Hinsicht nicht die in den Planungszielen beabsichtigte Verkehrsberuhigung.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1410

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	2099	182	Private und juristische Personen	13. Stadt Winsen und Landkreis Harburg sind für die Planung nicht zuständig: es handelt sich um eine Straße von überregionaler Bedeutung. Sie ist bereits im aktuellen Planungsstadium für 15000 Autos pro Tag ausgelegt und soll das Autobahnkreuz Horst/Maschen entlasten. Stadt und Landkreis sind daher als Behörden nicht zuständig. Sollte die Fehmarn-Belt-Querung realisiert werden, wird die geplante Ortsumgehung zusätzlichen überregionalen Aufgaben unterworfen. Es liegt daher in der Verantwortung des Landes Niedersachsen bzw. der Bundesrepublik Deutschland, die Straße zu planen, zu bauen und die Kosten zu tragen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1247 und 1989
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2100	182	Private und juristische Personen	14. Durch die Baumaßnahme wird die Wohnlage Luhdorf weniger attraktiv: dem Einleitungstext zum Raumordnungsverfahren zufolge soll die Baumaßnahme die Attraktivität der anliegenden Ortsteile steigern. Tatsächlich bedingt jedoch die Nähe der als Schnellstraße angelegten Trasse zu Teilen von Luhdorf eine erhöhte Belastung durch Lärm und Abgase im Ort. Als Eckverbindung zwischen A 7 und A 39 wird die Straße zudem ein erhebliches (zusätzliches!) Aufkommen an Schwerlastverkehr anziehen. Lärm und Abgase werden die Lebensqualität und die Attraktivität aller anliegenden Dörfer stark beeinträchtigen!	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung zu den Einwand_IDs 1188, 1222 und 1908

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
0	Allgemein	2101	186	Private und juristische Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Mängelrüge zur öffentlichen Auslegung: Wegen der „Corona-Pandemie“ hatten Bürger und Bürgerinnen ohne digitale Möglichkeiten nur eingeschränkt oder gar nicht die Möglichkeit, die Antragsunterlagen in den Verwaltungen der Stadt Winsen, der Samtgemeinde Salzhausen sowie der Gemeinde Wulfsen öffentlich einzusehen. Daher ist es unumgänglich, dass die öffentliche Auslegung und die Bürgerbeteiligung verlängert werden. 	Dem Einwand wird gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1047
4.1.8	Natura 2000	2102	186	Private und juristische Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Erhebliche Verschlechterung des FFH-Gebiets: Im Bereich Luhdorf und Bahlburg kreuzt die geplante Ortsumfahrung ein nach EU-Recht anerkanntes Schutzgebiet. Der geplante Straßenbau wird eine Gefährdung schutzwürdiger und seltener Tier- und Pflanzenwelt auslösen. Dies sehen wir in den Planungen nicht berücksichtigt. 	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1244
4.1.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	2103	186	Private und juristische Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Erhebliche Verschlechterung des Lebensraums schutzwürdiger Tierarten in Pattensen: Die Teilstrecke Pattensen durchkreuzt mit einer geplanten Schnellstraße den Lebensraum von seltenen Tierarten wie des Rotmilans und weiteren, gefährdeten Tierarten. Dies sehen wir in den Planungen nicht berücksichtigt. 	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zu den Einwand_IDs 1396 und 1908
7	Verkehr	2104	186	Private und juristische Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Die Zahlen zur Verkehrsbelastungen sind veraltet: Die aufgeführten zukünftigen Verkehrsbelastungen basieren auf den Erhebungsjahren 2010 und älter. Gleichzeitig beleuchten sie lediglich einen Zeitraum bis 2025. Aber: die bislang prognostizierten Verkehrszahlen sind allesamt rückläufig. 	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1075

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	2105	186	Private und juristische Personen	Eine aktuellere Untersuchung über die tatsächliche Notwendigkeit einer Ortsumgehung ist dringend notwendig, auch weil sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen verändert haben und im Sinne einer zu erwartenden weiteren Deglobalisierung weiter verändern werden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1075, 1568
1	Lage/Verlauf	2106	186	Private und juristische Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Unzureichender Abstand zu künftiger Wohnbebauung: In Luhdorf verläuft die geplante Trasse zu nahe am neuen Baugebiet. In Pattensen berührt die geplante Trasse das im Flächennutzungsplan ausgewiesene zukünftige Baugebiet Pinnbarg unmittelbar, optisch sowie lärm- und abgastechisch. Dies ist widersprüchlich und steht im Gegensatz zur eigentlich geplanten, verkehrstechnischen Entlastung der genannten Gebiete. 	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1321 und 1405
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2107	186	Private und juristische Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Eine überwiegende Mehrheit der Bevölkerung lehnt die Ortsumfahrung ab: Das zeigten die vorgezogenen Bürgerbeteiligungen am 02.06.2015 in Luhdorf, am 03.06.2015 in Pattensen, am 06.05.2015 in Winsen und am 16.06.15 in Wulfsen. Auch bei der Bürgerbefragung in Pattensen sprach sich keine deutliche Mehrheit für eine Ortsumfahrung aus, Kreis- und Stadtverwaltung liegen Unterschriftenlisten vor, in denen über 1.000 Bewohner unserer Dörfer sich für eine Verkehrsberuhigung durch eine Schilderregelung und gegen den Bau der Ortsumfahrung aussprechen. Diese Forderungen sollte die Politik beachten und umsetzen. 	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1243, 1284 und 1412
3	Kosten	2108	186	Private und juristische Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Die eingeplanten 40.000.000 € sollten besser in geschwindigkeitsreduzierende und verkehrslenkende Maßnahmen über die vorhandenen BAB - Struktur eingesetzt werden. Der Überschuss von mehreren Dutzend Millionen Euro sollte natur-regenerierenden Maßnahmen oder sozialen Projekten zu Gute kommen, die ALLEN nützen. 	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195, 1368 und 1634

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4	Naturschutz	2109	223	Private und juristische Personen	Wir sind deshalb nach Luhdorf gezogen, um diese Ruhe, auch im Alter, genießen zu können. Auch für die Winsener und Hamburger Bürger ist dieses Erholungsgebiet sehr wertvoll geworden, deshalb sollten alle mithelfen, dieses schöne Stück Natur zu erhalten. Durch entstehende Abgase und Schall werden erhebliche Umweltbelastungen auf uns zukommen, die Menschen und Tieren schaden und nicht wieder rückgängig gemacht werden können. Ein jeder wird die nun angebotene Eckverbindung von der A 39 zur A 7 nutzen, Schwerlast- sowie PKW-Verkehr.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1209 und 1222
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2110	223	Private und juristische Personen	Gerade die dörfliche Umgebung mit den schmalen Wirtschaftswegen lädt auch uns Menschen zum Radfahren, Hundespaziergängen und Joggen ein, durch die geplante Ortsumgehung wird auch der letzte Zugang zu diesen Flächen abgeschnitten.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1367
4.1.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	2111	223	Private und juristische Personen	Es gibt, wie jeder mittlerweile weiß, in den letzten Jahren ein starkes Bienen- und Insektensterben. Diese Lebewesen sind jedoch die Voraussetzungen für die meisten dort lebenden und sich dorthin zurückgezogenen Tier- und Pflanzenarten. Durch die Luheniederungen und die Nebengewässer trifft man selten gewordene Kraniche, Seiden- und Graureiher und andere Schreitvögel. Entzieht man nun den so wertvollen Lebensraum für Insekten und Co, wird die Nahrungskette unterbrochen, der Lebensraum zerstört. Da in diesem Gebiet eine herausragende Vielfalt verschiedenster Tier- Insekten und Pflanzenbestände existiert, muss den Biotopen und Auwäldern dort auf jeden Fall ein deutlich erhöhter Schutz zugutekommen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1180, 1244, 1723 und 2213

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	2112	223	Private und juristische Personen	Als Ziel soll, laut Planfeststellungsverfahren, die Verkehrsbelastung reduziert werden. Meiner Meinung nach wird diese jedoch nur auf andere Wohngebiete verschoben!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1190, 1210 und 1317
2	Straßenplanung	2113	223	Private und juristische Personen	Für mich eine unfassbare Vorstellung, wie sich, (direkt am Luhdorfer Friedhof vorbei) eine fast 2 km lange, 9 m hohe und 60 m breite Betontrasse ist die Natur einschmiegen soll, und von allgemeiner Reduzierung der Verkehrsbelastung gesprochen wird.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1081 und 1408
4.1.3	Boden und Fläche	2114	223	Private und juristische Personen	Fraglich ist ebenso, wie die Landwirte nun auf ihre Felder kommen sollen. Ist eine weitere Versiegelung für Wirtschaftswege geplant?	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1367
4	Naturschutz	2115	223	Private und juristische Personen	Durch das Gewerbegebiet ist schon eine riesige Fläche versiegelt worden , nun ist es an der Zeit, gerade durch den Corona-Virus mit eingeschränkter Reisebedingung, die Natur vor der Haustür wieder schätzen und schützen zu lernen. Ich möchte auch das Thema Wachstum unterstützen. Aber nicht für die Wirtschaft, sondern endlich für die Natur!!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1092, 1209 und 1244
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2116	218	Private und juristische Personen	Wir wohnen mittlerweile mit unserem 9-jährigen Sohn seit 13 Jahren in Luhdorf, einem ruhigen Ortsteil mit hoher Lebensqualität, um hier durch naturnahes Wohnen Entspannung und Erholung zu finden. Dies ist durch die Planung der Ortsumgehungen in absehbarer Zeit gefährdet und ich erhebe gegen diese Planung die folgenden Einwendungen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1209

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.8	Natura 2000	2117	218	Private und juristische Personen	Natur und Umwelt: Der in Ihren Planungen ausgewiesene Vorzugstrasse 1-L (sowie die Trassenvariante 2.1-L) verlaufen durch das FFH-Gebiet 212. Dieses Gebiet südlich von Luhdorf ist durch EU-Recht als besonders schützenswert ausgewiesen, da es eine unter Naturschutzgesichtspunkten hochgradig wertvolle Tier- und Pflanzenwelt aufweist. Das wird bestätigt durch die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) für die Ortsumgehungen Pattensen-Luhdorf (ALAND, Januar 2020), die u.a. das o.g. FFH-Gebiet zum Untersuchungsgegenstand hat. Es ist deshalb völlig unverständlich und nicht nachvollziehbar, dass durch dieses Schutzgebiet eine Umgehungsstraße gebaut werden soll. Denn dadurch wird das FFH-Gebiet südlich Luhdorf, das der Winsener Bevölkerung (und nicht nur den Luhdorfern) als Naherholungsgebiet dient, unwiderruflich zerstört. Die Überbrückung von Luhekanal, Luhe und Aubach macht den Bau von Brückenbauwerken mit einer Höhe von bis zu 7,50 m (ohne Lärmschutzwände) erforderlich, die die Landschaft des FFH-Gebietes verschandeln werden. Hinzu kommt die 60 m breite Straßentrasse, die auf einer Dammlage von ca. 1,9 km (!) bis auf Brückenhöhe ansteigt und die das Schutzgebiet zerschneiden wird.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1081, 1209, 1244 und 1490

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	2118	218	Private und juristische Personen	Die o. g. Trassenvariante 2.1-L ist hier vergleichsweise vorteilhafter, da sie das FFH-Gebiet auf kürzerer Strecke kreuzt. Sie taucht aber als Vorzugsvariante nicht auf. Dies ist umso erstaunlicher, als in der "Allgemein verständlichen Zusammenfassung für die OU Pattensen-Luhdorf" (ALAND, Januar 2020, S. 16) festgestellt wird, "dass beim Vergleich der beiden Südvarianten keine Vorzugsvariante genannt werden kann". In Tab. 4 wird dieses "Patt" mit Zahlen belegt (S. 16). Ich erwarte deshalb, dass die Variante 2.1-L in das ROV einbezogen wird.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1322, 1457 - 1459, 1705 und 2134
5.2.3	Natur und Landschaft	2119	218	Private und juristische Personen	An dieser Stelle sei ferner darauf hingewiesen, dass das Regionale Raumordnungsprogramm (RROP 2025), das die Grundsätze der Raumordnung festlegt, den Vorrang von Natur und Landschaft und dessen Vorrangfunktion und Schutzwürdigkeit feststellt. Als öffentliche Planungsträger sind Landkreis und Stadt daran gebunden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1030
3	Kosten	2120	218	Private und juristische Personen	Schließlich werden hohe Kosten der Umweltzerstörung verursacht, die nicht annähernd zu beziffern sind, sich aber mit Sicherheit im siebenstelligen Bereich bewegen werden. Hinzu kommen die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen, die angesichts der massiven Umweltzerstörung erforderlich werden und deren Kosten in diesem Planungsstadium noch gar nicht ermittelt wurden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1493
4	Naturschutz	2121	218	Private und juristische Personen	Auf der 25. Weltklimakonferenz in Madrid im Dezember 2019 prägte UN-Generalsekretär Guterres den Satz "Unser Krieg gegen die Natur muss ein Ende haben!" Gemessen an dieser Aussage ist der geplante Bau der Ortsumgehungen Luhdorf-Pattensen eine Kriegserklärung an die Natur!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1244 und 1259

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2122	218	Private und juristische Personen	Mensch und Gesundheit: In der UVS für die Ortsumgehungen Pattensen-Luhdorf-Scharmbeck (ALAND, Mai 2015) wird dem Schutzgut "Mensch und Gesundheit" ein hoher Wert beigemessen. Es wird festgestellt, dass "Leben, Gesundheit und Wohlbefinden der Menschen durch physikalische, chemische und/oder biologische Einwirkungen beeinträchtigt werden". Die Bedeutung dieses Schutzgutes wird für Wohngebiete generell als "hoch" eingestuft. Es wird festgestellt, dass das Schutzgut "Mensch und Gesundheit" besonders empfindlich ist gegen Schall- und Schadstoffimmissionen, Flächenverlust und visuelle Beeinträchtigung.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1317
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2123	218	Private und juristische Personen	Dies wird erneut bestätigt durch eine aktualisierte Umweltverträglichkeitsstudie der Arbeitsgemeinschaft Landschaftsökologie (ALAND) vom Januar 2020, in der die Bedeutung des geplanten Vorzugskorridors für die Wohn- und Erholungsnutzung als "hoch", die Empfindlichkeit gegen Schall- und Schadstoffimmissionen als "hoch empfindlich" eingestuft wird.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1317
1	Lage/Verlauf	2124	218	Private und juristische Personen	Nimmt man diese Feststellungen zum Maßstab, so ist der Verlauf der Vorzugstrasse 1-L für alle Luhdorfer Bewohner eine Zumutung. Der Trassenverlauf "schmiegt" sich stellenweise- unter Nichtbeachtung des Mindestabstandes zur Wohnbebauung von 300 m -förmlich um den südlichen Ortsrand von Luhdorf. Der Abstand des geplanten Neubaugebietes "Kleiner Brümmelkamp" zum geplanten ca. 125 m breiten Vorzugskorridor ist noch geringer und beträgt zwischen 175 m und 240 m. Das widerspricht den gesetzlichen Vorschriften und ist unzumutbar und nicht akzeptabel!	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1312, 1321 und 1675

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	2125	218	Private und juristische Personen	Berücksichtigt man außerdem die Tatsache, dass der Landkreis von einer kontinuierlichen Verkehrszunahme in den nächsten Jahren ausgeht sowie die Erfahrungstatsache, dass neue Straßen neuen Verkehr anziehen, so haben die Luhdorfer schwere Zeiten vor sich! Steigende Lärm- und Abgasimmissionen werden sich nicht mehr in der Radbrucher Str. konzentrieren, sondern sich flächendeckend über den ganzen Ortsteil verteilen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1210, 1222 und 1317
4.1.5	Luft und Klima	2126	218	Private und juristische Personen	An dieser Stelle sei auf § 50 Bundesimmissionsgesetzes hingewiesen: Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sind die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich dem Wohnen dienenden Gebiete so weit wie möglich vermieden werden. Diesen gesetzlichen Vorgaben sind auch Landkreis und Stadt als Planungsträger verpflichtet.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1317 und 1331
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2127	218	Private und juristische Personen	Fazit: Durch den geplanten Bau der OU Luhdorf-Pattensen wird sich die Wohn- und Lebensqualität der Menschen in Luhdorf drastisch verschlechtern. Das Schutzgut "Mensch und Gesundheit" wird gravierend verletzt werden, die Luhdorfer Einwohner werden sich auf gesundheitliche Beeinträchtigungen einstellen müssen. Aus diesem Grund ist die geplante Vorzugstrasse 1-L - die aber für die Luhdorfer Einwohner nur Nachteile bringt - strikt abzulehnen!	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188 und 2140

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5.1.1	Siedlungsstruktur/Bauleitplanung	2128	218	Private und juristische Personen	Ortsteilentwicklung: Die geplante Trassenführung der Variante 1-L wird den "Straßenring" um Luhdorf schließen. Im Norden, Westen, Osten und jetzt auch im Süden wird Luhdorf von Straßen umgeben sein. Eine weitere Entwicklung des Ortsteils nach Süden wird für immer unmöglich gemacht. Das wird auch für Winsens Stadtentwicklung von Nachteil sein. Denn Winsen profitiert von seiner Lage zwischen Marsch und Heide und ist gerade für großstadtmüde Hamburger ein attraktiver, weil naturnaher Wohnort. Baugrundstücke in Winsen sind heiß begehrt und Luhdorf ist hier ganz vorne mit dabei! Diesen Beitrag zur positiven Stadtentwicklung wird Luhdorf- sollte die Planung der Ortsumgehung realisiert werden - nicht mehr leisten können und seine naturnahe Wohnqualität verlieren.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Der Einwand steht auch im Gegensatz zu Einwand_ID 2117. Auch Wohnbebauung greift in die Naherholung und den Naturschutz ein. S. auch Abwägung zur Einwand_ID 1640
5.1.1	Siedlungsstruktur/Bauleitplanung	2129	218	Private und juristische Personen	Die Stadt sollte sich auf die Entwicklung als attraktiver und naturnaher Wohnort fokussieren, denn das hat Winsen in den letzten Jahrzehnten durch die wachsende Einwohnerzahl (mit überproportional steigenden Steuereinnahmen aus der Einkommensteuer!) nach vorne gebracht. Stattdessen setzt man - vielfach über die Köpfe der betroffenen Bürger hinweg - auf die ungehemmte Erweiterung von Gewerbegebieten (mit der Erwartung eines steigenden Gewerbesteueraufkommens) mit zusätzlichem Verkehr und Straßenbau als zwangsläufiger Folge. Das ist nicht im Sinne der Bürger(innen) und deshalb abzulehnen. Ich bitte meine Einwendungen zur Kenntnis zu nehmen und diese zu berücksichtigen, in dem Sie die kostspieligen und naturzerstörenden Planungen für die Trasse 1-L einstellen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1181, 1188, 1206, 1321 und 1640

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
0	Allgemein	2130	84	Ortsvorsteher Luhdorf	Bereits mit Schreiben vom 17.06.2015 hatte ich einen kopierten Leserbrief von Herrn xy aus dem Kirschenweg in Luhdorf in meiner Funktion als Ortsvorsteher zu diesem Thema an die Stadtverwaltung übergeben. Da die Argumentation weiterhin aktuell ist, bat Herr xy mich um erneute Vorlage in dem nun eröffneten Raumordnungsverfahren. Leider verfüge ich nicht mehr über die Kopie und ich bitte, auf meine ursprüngliche Vorlage zurückzugreifen und an den Landkreis Harburg zu übermitteln, sofern sie Ihnen noch verfügbar ist. Auch die nachfolgenden Argumente aus der Sicht des Ortsvorstehers Luhdorf bitte ich in das Verfahren einzubringen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	
1	Lage/Verlauf	2131	84	Ortsvorsteher Luhdorf	Mit dem nunmehr ins Verfahren eingestiegenen Trassenkorridor, der die Varianten 1 L favorisiert, ist der für die Bevölkerung Luhdorfs denkbar schlechteste Korridor gewählt worden. Der sogenannte vierte Bauabschnitt der damaligen BAB 250 verlief genau in diesem Bereich. Er war bereits planfestgestellt und konnte trotz gesicherter Finanzierung über den damaligen Bundesverkehrswegeplan bei zwei Anläufen nicht umgesetzt werden, weil dieser Trassenverlauf den örtlichen, politischen Gremien so stark missfallen hat, dass das Umsetzungsverfahren gestoppt wurde. Warum nun bereits ein dritter Anlauf mit dieser Trassenvariante genommen wird, ist nicht nachvollziehbar. Die Gründe für die damalige Ablehnung sind sehr deutlich und ich darf sie noch einmal in Stichworten wiederholen:	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Bei der Gesamtbewertung des Variantenvergleichs sind alle im Untersuchungsraum betroffenen Belange zu berücksichtigen, nicht nur die umweltbezogenen Schutzgüter. Dazu gehören die Kriterien Umweltverträglichkeit, Verkehr/Wirtschaftlichkeit sowie Raumnutzung/Städtebauliche Belange. Unter Berücksichtigung aller Belange hat sich die vom Vorhabenträger vorgeschlagene Variante 1-L als am besten bewertet herausgestellt. Die vom Vorhabenträger vorgeschlagene Variante führt näher am Ortsrand von Luhdorf vorbei und wird Einwohnerinnen und Einwohner sowie Naherholungssuchende stärker beeinträchtigen. Andere Varianten sind jedoch entweder nicht realisierbar, da die Landesstraßenbehörde einer Ausnahmeregelung für die Varianten 10 bis 10.3 und 9 sowie 9.1 nicht zugestimmt hat. Im Vergleich mit den Varianten 2 L und 2.1 L überwiegt jedoch deutlich der geringere Eingriff in das Naturschutzgebiet/FFH-Gebiet. Diese Varianten würden mit Sicherheit im weiteren Planungsprozess auf umweltrechtliche Hindernisse stoßen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2132	84	Ortsvorstehe r Luhdorf	Einkesselung Luhdorfs von allen Seiten: Norden = Autobahn, Osten = Osttangente, Westen= Luheverlauf. Einzig verbliebener freier Zugang in den naturnahen Raum im Süden soll zu eng am Ortskern gebaut werden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Einkesselung ist kein passender Begriff. Nur die Autobahn bietet wenig Querungsmöglichkeiten und stellt in diesen Sinn eine Barriere dar. Dagegen handelt es sich bei der Luhe um eine natürliche Gegebenheit, die mehrfach durch Brücken überwunden wird. Zudem stellt nicht die Anlage der Osttangente eine Barriere dar, da hier theoretisch weitere Querungsmöglichkeiten denkbar wären. Hier wirkt eher das Gewerbegebiet als Begrenzung für die Naherholung. S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1229 und 2131
4.1.5	Luft und Klima	2133	84	Ortsvorstehe r Luhdorf	- Verlagerung der verkehrsbelasteten Einwohner: Verkehrsemissionen werden zu Gunsten der Bewohner der Radbrucher Straße nunmehr zu Lasten der Bewohner in den Straßenzügen Höllenberg, Glockenheide und Plangebiet Kleiner Brümmelkamp verschoben.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Im Lärmgutachten wird für die Straße „Höllenberg“ der Immissionsort 5 (Luhdorf 4) angegeben. Sowohl für die Tages- als auch die Nachtwerte sind für diesen Bereich keine Grenzwertüberschreitungen für die Varianten 1-L und 2.1-L zu erwarten (s. Immissionstechnische Untersuchung, S. 9 ff.). Für den Vierhöfener Weg sind die nächstgelegenen Immissionsorte 5 (Luhdorf 4) und 6 (Luhdorf 5). Beide Immissionsorte weisen für die Varianten 1-L und 2.1-L keine Grenzwertüberschreitungen auf, weder bei den Tages- noch bei den Nachtwerten. Der nächstgelegene Immissionsort für „An der Luhe“ ist 5 (Luhdorf 4). Dieser weist für die Varianten 1-L und 2.1-L keine Grenzwertüberschreitungen bei Tages- und Nachtwerten auf. Auch bei der Glockenheide sind die nächstgelegenen Immissionsorte 5 (Luhdorf 4) und 6 (Luhdorf 5) und weisen für die Varianten 1-L und 2.1-L keine Grenzwertüberschreitungen bei Tages- und Nachtwerten auf. Die hier genannten Immissionsorte sind in der Anlage 1 zur Immissionstechnischen Untersuchung eingezeichnet. S. auch Abwägung zur Einwand_ID 1328

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	2134	84	Ortsvorsteher Luhdorf	Um diese beiden gravierenden Punkte auszuräumen, ist zwingend eine weitere (mit größerem Abstand verlaufende) Umfahrung der Ortschaft Luhdorf erforderlich. Dafür bietet sich die Trassenvarianten 2.1 L an. Die Trasse 2.1 L ist auch die ökologisch beste Variante, worauf ich an einer nachfolgenden Stelle dieses Schreiben eingehe.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Bei der Gesamtbewertung wurden die Kriterien Raumstruktur, Wirtschaftlichkeit, Umweltverträglichkeit sowie FFH-Vorprüfung bewertet. Bzgl. der Raumstruktur wurde die 2.1-L als weniger vorteilhaft als die Variante 1-L bewertet. Bei der Wirtschaftlichkeit wurde sie aufgrund von Mehrkosten von mehr als 30 % schlechter bewertet als die 1-L-Variante. Bei den Kriterien Umweltverträglichkeit sowie FFH-Vorprüfung ergaben sich keine deutlichen Unterschiede der Varianten zueinander. Als Ergebnis der Gesamtbewertung wurde unter Betrachtung aller Kriterien die Variante 2.1-L schlechter bewertet als die nun vorgeschlagene Vorzugsvariante 1-L. 2019 wurde die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung vorgenommen. Im Fazit der Ergebnisse landet die Variantenkombination aus V 1-L und V 1.1-P auf Rang 1 und bildet somit unter dem Aspekt der reinen Wirtschaftlichkeit die Vorzugsvariante. Schaut man sich nur die Herstellungskosten der beiden Trassenvarianten südlich von Luhdorf: 1-L und die 2.1-L im Vergleich näher an, so stellt man fest, dass die Variante 2.1-L 9,9 € Mio. € teurer ist als die Variante 1-L. Dies ist zum einen der 1 km längeren Trasse und zum anderen auch den Bauwerkskosten zur Überspannung des Überflutungsgebietes und des FFH-Gebietes geschuldet. Hierzu im Einzelnen: Kosten Variante 1-L: rd. 22,4 Mio. €. Die Länge der Baustrecke beträgt 3,0 km. Hierin enthalten sind die Bauwerkskosten für die Unterführung der Luhe, des Luhekanals und des Aubachs mit einem Anteil von rd. 9,4 Mio. €. Kosten Variante 2.1-L: rd. 32,3 Mio. €. Die Länge der Baustrecke beträgt 4,0 km. Hierin enthalten sind die Bauwerkskosten für die Unterführung der Luhe, des Abzugsgrabens „alte Luhe“ des Luhekanals, sowie des Aubachs, welche als sehr lange Brückenbauwerke das FFH – Gebiet und die Überflutungsbereiche überspannen, mit einem Anteil von rd. 16,0 Mio. €. Ergebnis: Die Variante 2.1-L ist auf jeden Fall schlechter zu bewerten als die Variante 1-L. Dies muss aber auch bei einer Betrachtung der Umweltbelange aufgrund der geschilderten Querungen und der Trassenlänge herauskommen. Im Raumwiderstand 2019 ist der Bereich unter der Variante 2.1-L in Farbe „rot“ – sehr hoch dargestellt. Im Bereich der Variante 1-L lediglich in Farbe „ocker“ – hoch, somit mit der geringeren Umweltbelastung.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2135	84	Ortsvorstehe r Luhdorf	Auf weitere ortsbezogene Dinge darf ich hinweisen: - Vom MTV Luhdorf Roydorf wird ein Sportgelände betrieben, dass unmittelbar an die Wohnbebauung angrenzt. Dabei kommt es immer wieder zu Nachbarschaftsproblemstellungen, die der Stadtverwaltung als Eigentümerin der Fläche nicht unbekannt sind. Die Bemühungen des Vereins in den Jahren 2015 und 2016, eine Ausweichfläche in Ortsnähe zu finden, blieben leider auch deshalb erfolglos, weil eine Fläche mit notwendigem Abstand zur Bebauung nicht zur Verfügung stand. Die nunmehr angedachte Fläche zur Umsiedelung des Sportplatzes liegt südlich des Friedhofes und ist mit dem Straßenverlauf der Plantrasse L 1 überdeckt. Sollte der Streckenverlauf tatsächlich dort verlaufen, wäre nachfolgenden Generationen eine Sportplatzverlagerung nur außerhalb der oben beschriebenen Einkesselung möglich. Das würde bedeuten, dass Sportteilnehmer zur Erreichung der Sportstätte nach weit außerhalb der Ortschaft "reisen" müssten und dabei auch die Umgehungsstraße kreuzen müssten. Insbesondere Kindern, die zurzeit regelmäßig mit dem Fahrrad zum Sport erscheinen, sollte das nicht zugemutet werden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die beschriebene Fläche ist derzeit nicht im Flächennutzungsplan der Stadt Winsen ausgewiesen. Es können nur Planungen berücksichtigt werden, die bereits fortgeschritten bzw. verfestigt sind. Der genaue Verlauf der Ortsumfahrung wird nicht im ROV festgelegt, sondern erst im weiteren Planungsverlauf. Es handelt sich zum jetzigen Zeitpunkt lediglich um den groben Trassenverlauf. Anpassungen des späteren Straßenverlaufs innerhalb dieses Korridors sind noch möglich. Die genaue Lage des angedachten Sportplatzes ist weiterhin mit der Stadt Winsen abzustimmen. Sollte eine Realisierung des Sportplatzes mit dem LSG vereinbar sein, sollte im Planfeststellungsverfahren eine Quermöglichkeit einbezogen werden (Untertunnelung des Straßendamms).
1	Lage/Verlauf	2136	84	Ortsvorstehe r Luhdorf	- Als Anlage 1 füge ich einen Kartenausdruck bei, der auf der Homepage des Landkreises im Rahmen des Verfahrens LSG Luhe und Nebengewässer veröffentlicht ist. Die darin von mir mit zwei roten Kreisen gekennzeichneten Punkte zeigen m. E. eindeutig die bestmögliche Querungsvariante zur Luhe, um den vorhandenen Raumwiderständen gerecht zu werden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Der Einwender verweist in der genannten Anlage auf die Querungspunkte der Luhe durch die Variante 2.1-L. Es trifft zu, dass die Variante 2.1-L (180 m) die Luhe auf einer geringeren Länge quert als die Variante 1-L (315 m). Variante 1-L quert insgesamt betrachtet jedoch weniger Bereiche mit sehr hohem Raumwiderstand als Variante 2.1-L und wurde daher günstiger eingestuft. Insgesamt gesehen, unter Berücksichtigung aller Kriterien, wurde Variante 1-L günstiger bewertet als Variante 2-1-L (s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 2131 bzw. 2134).

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2137	84	Ortsvorstehe r Luhdorf	Der Abstand des Trassenkorridors L 1 zu dem in Planung befindlichen B-Plan "Kleiner Brümmelkamp" ist zu gering, was mir bereits bei der ersten Begehung zu diesem Projekt von Frau Glass mündlich bestätigt wurde.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Der Abstand der Ortsumfahrung Luhdorf zum neuen Baugebiet „Kleiner Brümmelkamp“ beträgt 300 m. Auch hier werden die immissionschutzrechtlichen Belange mit im Bebauungsplanverfahren abgearbeitet. Im Lärmgutachten zum ROV wird für das geplante Neubaugebiet der Immissionsort 5 angegeben. Sowohl für die Tages- als auch die Nachtwerte wurden für diesen Bereich keine Grenzwertüberschreitungen für die Varianten 1-L und 2.1-L festgestellt (s. Immissionstechnische Untersuchung, S. 8 ff.).
2	Straßenplanu ng	2138	84	Ortsvorstehe r Luhdorf	Ein oberster Grundsatz bei jeder Planung sollte sein, vorhandene Raumgegebenheiten auszunutzen. Daher ist nach meiner Ansicht der aus Richtung Luhdorf kommende Verkehrsweg zwingend an den "Bahlburger-Kreisel" anzubinden, der in diesem Jahr fertiggestellt werden soll. Der Kreisel stellt eine einzigartige Möglichkeit zur Aufnahme der verschiedenen Verkehre aus diversen Fahrtrichtungen dar. Aus den vorhandenen Unterlagen ist nicht ersichtlich, warum dieser immer wieder vorgetragene Vorschlag negiert wird. Durch die enge Umfahrung des Dorfes (L 1 Trasse) wäre die "Einkesselung" des Ortes vollendet und sollte unbedingt vermieden werden, weil dadurch jedwedem Entwicklungspotential des Ortes entzogen würde, was es zu verhindern gilt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Ortsumfahrungen führen meist bogenförmig um die betroffenen Ortschaften herum. Selten, und auch nicht in diesem Fall, werden Orte völlig umschlossen. Insgesamt betrachtet überwiegen in der Bewertung die Vorteile der als Vorzugstrasse vorgeschlagenen Variante 1-L gegenüber der Variante 2.1-L. S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1819 und 2134

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	2139	84	Ortsvorsteher Luhdorf	Das bisher vorgestellte Brückenbauwerk mit dieser Höhe sowie der in der Hauptwindrichtung zur Ortschaft Luhdorf, wäre möglicherweise nicht so zu gestalten, dass die Lärmemissionswerte eingehalten werden könnten. Neben den Ratsmitgliedern Andre Bock und Dr. Georg Edmanski gehörte ich zu den Mitunterzeichnern des Antrages im Jahre 2008, der den Bau einer Umgehungsstraße forderte. Ich bin auch heute noch überzeugt, dass es eine Umgehung für die Ortschaft Luhdorf geben muss. Aber bereits bei der damaligen Antragstellung herrschte in Luhdorf die Auffassung vor, dass die enge Umfahrung Luhdorfs, wie sie aus dem BAB-Bau bekannt war, nicht umgesetzt werden darf. Die Gründe dafür habe ich vorstehend ausreichend erläutert.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Es wird auf die vorangegangenen Abwägungen zu diesem Einwander verwiesen. S. auch Abwägungen zu den Einwand_IDs 1081 und 1171
4.1.5.2	Lärm/Schall	2140	84	Ortsvorsteher Luhdorf	Die Interventionen der Bahlburger Interessengruppe (auch innerhalb der Landkreisverwaltung) sind hier durchaus bekannt. Es gilt aber insbesondere abzuwägen, dass die näher an Bahlburg gelegene Trassenführung für die dortige Bevölkerung auf der windabgewandten (Nord bis Nord-West) Seite erfolgen würde, während in Luhdorf die Bevölkerung durch die Verkehrslärmemissionen besonders betroffen wäre, weil sich der Straßenverlauf in der "Hauptwindrichtung" (West bis Süd-West) befände und in Verbindung mit dem hohen Brückenbauwerk ein Schutz der Bevölkerung vor den zu erwartenden Lärmemissionen kaum möglich wäre.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Die Immissionstechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass es bei beiden Luhdorfer OU-Varianten zu Reduzierungen des Beurteilungspegels kommt, sowohl tags als auch nachts. Notwendiger Schallschutz zum Schutz lärmsensibler Nutzungen vor schädlichen Umwelteinwirkungen wäre dann vorzusehen, wenn durch den Bau der Umgehungsstraßen an Wohngebäuden die Grenzwerte der 16. BImSchV tags oder nachts überschritten werden. Es wurden im Rahmen der untersuchten Detailtiefe jedoch keine Grenzwertüberschreitungen identifiziert. S. auch Abwägung zur Einwand_ID 1458

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1	Schutzgüter	2141	231	Private und juristische Personen	Nachdem die Auslegungsfrist für das Raumordnungsverfahren verlängert wurde, äußere auch ich noch fristgerecht folgende Bedenken auch im Namen meiner Kinder: Zerstörung von Naturschutz- und Naherholungsgebieten: Die Landschaft zwischen Luhdorf und Bahlburg dient tausenden Bürgern als Naherholungsgebiet. Es wird für Spaziergänge mit und ohne Hund, Radtouren und Sport genutzt. Zudem bietet dieses durch EU-Recht geschützte Gebiet einen der letzten Rückzugsorte für viele verschiedene Pflanzen und Tiere. Dasselbe gilt für das Heiderelikt zwischen Pattensen und Wulfsen. Beide Gebiete würden massiv beschädigt! Zudem würde Bürgern ein wertvoller Erholungsraum genommen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1948, 1209, 1244 und 1575
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2142	231	Private und juristische Personen	Verkehrslärm macht krank: Laut Gutachten in den Planungsunterlagen sinkt der Lärm in den Ortskernen kaum, dafür steigt er in den Randlagen an. Die Wohnqualität in den Randlagen der Dörfer sinkt also auch noch. Insgesamt verlieren viele und keiner gewinnt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1317 und 1410
7	Verkehr	2143	231	Private und juristische Personen	Notwendigkeit fraglich: Die Begründung für die Umfahrung war immer eine Verkehrsentlastung der Ortskerne. Wie jüngst durch eine Rechtsanwältin bewiesen wurde, ist das auch ohne neue Straße möglich. Die Stadt muss nur mit der richtigen Begründung vorgehen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195 und 1568
3	Kosten	2144	231	Private und juristische Personen	Finanzierung ungewiss: Die Stadt Winsen und der Landkreis Harburg müssten selbst mit Fördermitteln zusammen 20 Millionen Euro für den Bau der OU aufbringen. Die wirtschaftlichen Auswirkungen der aktuellen Krise werden die öffentlichen Haushalte noch Jahre beschäftigen. Das macht eine valide Finanzplanung unmöglich.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1368

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.3	Boden und Fläche	2145	231	Private und juristische Personen	Auswirkung auf die Umwelt: Die Zerstörung, Versiegelung Zerschneidung von landwirtschaftlichen und naturnahen Flächen ist offensichtlich und geht weit über das im Gutachten erwähnte Maß hinaus.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1092, 1095, 1097 und 1367
7	Verkehr	2146	231	Private und juristische Personen	Erfahrung: Noch immer haben neue Straßen mehr Verkehr angezogen als vorher prognostiziert wurde. Und genauso wurden noch alle Versprechungen, die neue Straße nicht als Erschließungsstraße zu nutzen, gebrochen. Da muss man nur nach Hittfeld schauen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1210
4.1.3	Boden und Fläche	2147	231	Private und juristische Personen	Die Begründungen für weiteren Flächenverbrauch werden unterschiedlich bewertet. Meine Sicht habe ich ansatzweise dargelegt. Selbst, wenn man die Gründe für die OU gelten lassen möchte, ist die Frage offen: Wann ist denn endlich Schluss damit, noch weiter Flächen für Gewerbe und Straßen zu „verbrauchen“? Gibt es für Winsen keine wirtschaftliche Alternative, als immer weiter Flächen zu versiegeln?	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1092 und 1095
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2148	231	Private und juristische Personen	Ich persönlich nutze den Langenberg fast täglich als Naherholungsgebiet. Nach dem Bau der Ortsumfahrung wäre dies nicht mehr möglich, eine Alternative gibt es hier nicht. Das gilt auch für die meisten meiner Nachbarn.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1209 und 1575

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.3	Boden und Fläche	2149	233	Private und juristische Personen	Da mir in der Nordrichtung ein fast 5 ha großes Stück Ackerland (xy) gehört, bin ich gegen eine mögliche Nordumgehung. 1. Zum einen gehört die Fläche zu dem qualitätsmäßigen besten Ackerland. Eine Umgehungsstraße würde ein Großteil Natur zerstören. 2. Zum anderen wird der dort ortsansässige Pächter/Landwirt u.a. auch auf diese große zusammenhängende Fläche für seinen Betrieb angewiesen sein. 3. Landwirtschaft ist ein hohes Gut, welches zu erhalten, wichtig ist. Ohne Landwirtschaft würde es sehr viele Lebensmittel überhaupt nicht geben.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1092, 1244 und 1389
4.1.2	Tiere, Pflanzen und biologische	2150	233	Private und juristische Personen	4. Lebensraum für Tiere ist außerdem sehr wichtig. Auch dieser würde einer Umgehung zum Opfer fallen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1244
7	Verkehr	2151	233	Private und juristische Personen	5. Ich halte generell die Notwendigkeit einer Ortsumgehung für Pattensen für unnötig. Da ich selbst in Hanstedt an einer sehr befahrenen Hauptstraße wohne, kenne ich die möglichen „Störungen“. Allerdings halte ich diese für zumutbar. An jeder Hauptstraße entsteht eine gewisse Belastungssituation für die Anwohner. Das Anliegen von uns Menschen sollte deshalb sein, Natur und Landwirtschaft zu erhalten, damit es Rückzugsorte für Mensch (spazieren gehen in der Natur) und Tier weiterhin gibt. Und dies nicht für unsere Bequemlichkeit etc. zu opfern.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1209 und 1244

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	2152	232	Private und juristische Personen	Ich rege an, zwischen Luhdorf/Roydorf und Pattensen/Scharmbeck eine östliche Umfahrung von Winsen ab der „Pattensener Spitze“ auf der o.g. Gemarkungsgrenze über die A 39-Brücke „Grevelau“ bis zur L 217 / AS Winsen-West zu errichten. Der überörtliche Verkehr könnte so auch ohne eine Verlegung der AS Winsen-West aus den Ortslagen Pattensen und Scharmbeck herausgeholt werden (s. Karten im Anhang).	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Vorgeschlagen wird vom Einwender neben einer südl. Umfahrung Luhdorf (wie 1-L) und einer südl. Umfahrung Pattensen (wie 1-P) die Aufnahme einer, mit den vorgenannten zu kombinierenden, neuen Trassenvariante deren Verlauf von bestehender Einmündung L 234 / L 215 („Pattensener Spitze“) zwischen Luhdorf und Pattensen in Richtung Norden zur bestehenden Wirtschaftswegüberführung („Grevelau“) über die BAB 39 und weiteren Anbindung auf Höhe der vorh. L 217 nordöstlich der vorh. AS Winsen West verläuft. Die AS Winsen West soll beibehalten werden. Vorteil dieser zusätzlichen Trassenführung wäre, den Durchgangsverkehr aus Pattensen und Scharmbeck zusätzlich zu entnehmen. Die neue Trasse würde die bestehende Kreisstraße 8 ersetzen und an Stelle innerhalb der Ortslagen dann neu östlich der Ortschaften Scharmbeck und Pattensen verlaufen. Die angedachte Trasse entspricht dem Autobahnkreuzungspunkt der zurückgestellten Variante 4 bzw. der Variante 5S, wobei ein Verlauf Richtung Einmündung L 215/L 234 südwestlich von Luhdorf erfolgen soll. Ein Anschluss an die vorh. K 8 wird über das Kiesabbaugebiet vorgeschlagen. Dieser vorgeschlagene Trassenverlauf ist nicht möglich. Innerhalb dieses Gebiets zwischen Scharmbeck und Pattensen wurden bereits aufgrund des Vorrangs der Sondernutzung für Kiesabbau die Variante 7 und aufgrund der Sondernutzung für Windkraftanlagen die Variante 8 aus dem Variantenvergleich ausgeschlossen. Außerdem ist im Übersichtslageplan ein Vogelbrutgebiet mit Raumwiderstand 2015 in Farbe „rot“ – sehr hoch; bzw. in 2019 noch in Farbe „ocker“ – hoch erkennbar, welches für den vorgeschlagenen Trassenverlauf gekreuzt werden müsste. Des Weiteren wäre bei einer Beibehaltung der AS Winsen West auf Höhe der vorh. K 8 nördlich Scharmbeck die Annahme der vorgeschlagenen Trasse durch den Verkehr zweifelhaft.
4.1.3	Boden und Fläche	2153	232	Private und juristische Personen	An der L 234 sollte keine zusätzliche Kreuzung errichtet werden, da dies die Verkehrssicherheit beeinträchtigt. Ein Flurbereinigungsverfahren wäre auch nicht in der Lage, die entstehende Dreiecksfläche zwischen neuer Ortsumfahrung und bestehender L 234 einer sinnvollen Ackerbewirtschaftung zuzuführen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Verkehrssicherheit ist ein wichtiger Faktor. Die genaue Straßenführung wird jedoch noch Teil des Umstufungskonzeptes und der Linienbestimmung sein. Erst damit ergeben sich im Planfeststellungsverfahren die Straßenverläufe und Vorfahrtregelungen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	2154	232	Private und juristische Personen	Eine Straßenquerung zwischen den Hügelgräbern würde dazu führen, dass die Strecke südlich an den Strommasten entlang geführt würde und nicht unterhalb oder zwischen den Strommasten verlaufen würde. Dort wäre auch eine Bahnunterquerung leichter möglich.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 2152 und 1575
3	Kosten	2155	234	Private und juristische Personen	Massive Verschwendung von Steuergeldern, da die Umfahrung wirklich nicht benötigt wird.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1475, 1557 und 1568
7	Verkehr	2156	234	Private und juristische Personen	Setzen Sie die Kreistagsbeschlüsse zum Thema Durchfahrtsverbot für LKW durch die betroffenen Gemeinden einfach konsequent um. Es gibt in unserem Land viele positive Beispiele, wo dies bereits praktiziert wird und entsprechende Entlastung für die Bürger bringt. Einfach mal mit den "Nachbarn" sprechen! Das Verkehrsaufkommen sollten die vorhandenen Autobahnen A 7 und A 39 ohne Probleme verkraften. Ein striktes Tempolimit von 30 km/h für LKW im Zu-Anlieferverkehr würde die Lebensqualität in den Gemeinden Pattensen / Lohdorf (und auch Thieshope) auch schon wesentlich verbessern.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1195
4	Naturschutz	2157	234	Private und juristische Personen	Die ganzen Einwände zum Aspekt der Umweltzerstörung usw. schenke ich mir an dieser Stelle, da diese Ihnen in Ihrer Funktion bekannt sein sollten.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	
7	Verkehr	2158	235	Private und juristische Personen	Die Blumenstraße ist schon heute sehr stark befahren, eine Hochstufung zur Landesstraße würde den Ort noch mehr spalten (vergleichbar mit einem großen Fluss) und noch mehr Lärm verursachen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 2039

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5.4.4	Sonstige Standort- und Flächenanforderungen	2159	235	Private und juristische Personen	Man gewinnt langsam den Eindruck, dass Pattensen als nicht relevantes Dorf langsam geopfert wird, um immer mehr Infrastruktur anzusiedeln, dieses ist nicht zuletzt mit den unzähligen Windrädern geschehen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Das Vorranggebiet Windenergienutzung WIN 07 bei Pattensen wurde als solches im RROP 2025 ausgewiesen, da die Fläche die Kriterien für eine Ausweisung erfüllt hat. Dazu zählen u.a. einzuhalten Mindestabstände zu Siedlungen, Betroffenheit von Schutzgebieten oder empfindlichen Vogelarten. Für den Betrieb der Windenergieanlagen sind, wie beim Straßenverkehr auch, gesetzliche Grenzwerte zum Immissionsschutz einzuhalten, um die Bevölkerung vor Schallimmissionen zu schützen. Die Planungen für die Ortsumgehungen Luhdorf und Pattensen gab es zwar bereits zum Zeitpunkt der Erarbeitung und Fertigstellung des RROP, jedoch waren sie zum damaligen Zeitpunkt noch nicht verfestigt und damit kein raumordnerischer Belang, der zum Ausschluss der Potenzialfläche führte.
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2160	236	Private und juristische Personen	Als Einwohner von Pattensen (Rehkamp xy, 21423 Winsen) mache ich gegen das Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrung Pattensen – Luhdorf folgende Bedenken geltend: <ul style="list-style-type: none"> • Die Lärmbelastung in Pattensen wird steigen, • Die Lebensqualität in unserem Dorf wird sich durch den zunehmenden Verkehr verschlechter 	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1188
4.1	Schutzgüter	2161	237	Private und juristische Personen	Als betroffene Einwohnerin von Pattensen (Rehkamp xy, 21423 Winsen) möchte ich im Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrung Pattensen - Luhdorf folgende Bedenken und Einwände geltend machen: <ul style="list-style-type: none"> - Beeinträchtigung der Lebensqualität der Bürger/innen von Pattensen durch Lärmbelastung, Abgase und weiterer Zerstörung der Landschaft mit Auswirkungen auf Flora und Fauna 	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188 und 1244

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
3	Kosten	2162	237	Private und juristische Personen	- erhebliche finanzielle Investitionen, die gerade in Zeiten von Corona besser in finanziell in Not geratene Familien oder Kleinunternehmen investiert werden sollten, zumal es günstigere Alternativen gibt wie z.B. das längst fällige Tempo-30-Limit bzw. ein generelles Durchfahrtsverbot für Schwerlasttransporte, die genauso gut die Autobahnen zur Anfahrt ins Gewerbegebiet Luhdorf nutzen können. Wir verfügen bereits über genügend Straßen!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195,1368 und 1377
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2163	237	Private und juristische Personen	Mein Mann und ich sind vor 10 Jahren nach Pattensen gezogen, weil wir einen Ort und eine Umgebung gesucht haben, die noch halbwegs landschaftlich und lärmäßig intakt schien. Nun sind innerhalb kürzester Zeit in unmittelbarer Umgebung Windräder errichtet worden, eine Gasleitung gebaut und nun soll auch noch die weitere Landschaftszerstörung durch den Bau einer Umgehungsstraße vorangetrieben werden, um eine vermeintliche Entlastung der Ortschaft Pattensen zu erreichen, die sehr zweifelhaft erscheint. Und möglicherweise kommt noch eine Strom- oder Bahntrasse	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1040, 1188 und 1223
4.1.5.2	Lärm/Schall	2164	237	Private und juristische Personen	Die Lärmbelästigung einiger Luhdorfer Anwohner/innen soll entlastet werden, um eine weitere Lärmbelästigung den Anwohnern/innen von Pattensen zuzumuten, die ja schon durch den Lärm der in den letzten Jahren zahlreich errichteten Windräder in unmittelbarer Umgebung beeinträchtigt werden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188 und 1210
4.1.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	2165	237	Private und juristische Personen	Ferner wird durch diese Umgehungsstraße ein weiterer Teil der Landschaft zerschnitten und die Pflanzen- und Tierwelt damit weiter beeinträchtigt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1244 und 1367

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2166	237	Private und juristische Personen	Ich bitte Sie, diese Gründe in Ihrem Abwägungsprozess zu berücksichtigen und nicht nur die wirtschaftlichen Interessen, sondern auch die Bedürfnisse der Einwohner/innen von Pattensen zu berücksichtigen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	
2	Straßenplanung	2167	238	Private und juristische Personen	Hiermit widerspreche ich der Kopplung des ROV mit einer Umwidmung der Kreisstraße K 8 (Scharmbeck-Pattensen) zur Landesstraße auf das Schärfste. Es mutet wie ein Schildbürgerstreich an, dass man eine Entlastung in Pattensen und Luhdorf dadurch erreichen will, dass man die gesamte Scharmbecker Dorfstraße (der Name sollte Programm sein: es ist eine Dorf- und keine Landesstraße!!) und in Pattensen die Blumenstraße zur Landesstraße umwidmet. Das Ziel der Umwidmung mag ja Kostengesichtspunkte beinhalten - Nach dem niedersächsischen Straßengesetz sollen die Landesstraßen aber zusammen mit den Bundesstraßen ein Verkehrsnetz bilden und überwiegend einem über das Gebiet hinausgehenden Verkehr, insbesondere dem Durchgangsverkehr, dienen. Es kann einfach nicht sein, dass man in Pattensen jetzt größere Strecken für den Durchgangsverkehr vorsieht als bisher und in Scharmbeck die gesamte Dorfstraße.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 2039

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1	Schutzgüter	2168	238	Private und juristische Personen	<p>Alle schönen Planungsansätze des ROV werden damit ad absurdum geführt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Verbetterung der Lebensqualität in den Ortslagen durch Verkehrsentlastung -> gilt dann weder für Pattensen, noch für Scharmbeck!!! 2. Erhöhung der innerörtlichen Verkehrssicherheit für Fußgänger und Anlieger -> gilt dann weder für Pattensen, noch für Scharmbeck!!! 3. Verbetterung der Verkehrsverbindungen gemäß den Verkehrsprognosen 4. Ereichbarkeit von Schulen, Kindertagesstätten, Sportanlagen und Feuerwehren -> die Erreichbarkeit der Pattensene Schule wird deutlich leiden (mehr Verkehr) 5. Qualitätssicherung und Schutz der Umgebung von Kulturdenkmälern -> das Kultrdenkmal „Scharmbecker Dorfstraße xy“ wird dann noch schutzloser und verliert erheblich an Qualität. 	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	u.a. s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1210 und 2039
4.1.5.2	Lärm/Schall	2169	238	Private und juristische Personen	<p>Ich erinnere daran, dass Herr Riech (Stadt Winsen) festgestellt hat, dass nach Aussage des Lärmkontors, die Grenzwerte hinsichtlich ihrer Lärmbelastung an zwei Punkten (einer in Scharmbeck, einer in Pattensen) bzgl. des nächtliches Lärmwertes heute schon erreicht sind - wollen Sie das durch einen entsprechenden Umwidmungsantrag tatsächlich noch steigern und so den Zielen des ROV grundlegend zuwider handeln? Das würde eine Dienstaufsichtsbeschwerde meinerseits nach sich ziehen! Aus den genannten Gründen fordere ich Sie auf, das ROV in keinem Fall unter der Randbedingung der Umwidmung der K 8 zur Landesstraße fortzuführen.</p>	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1188, 1246 und 2039

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.7	Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	2170	238	Private und juristische Personen	Hiermit weise ich Sie auf die fehlerhafte Einordnung des Grundstückes „Scharmbecker Dorfstraße xy“ in der Umweltverträglichkeitsprüfung (Unterlage „5.2.3_Raumwiderstand_01.pdf“): Entsprechend der Kriterien muss der Raumwiderstand des o.g. Grundstückes als sehr hoch eingetragen werden. Oder wie sehen Sie es, wenn direkt im Vorgarten des Baudenkmales ein Verkehrskreisel angelegt werden soll. Der Wert als Kulturdenkmal geht damit zum großen Teil verloren!!! Es versteht sich von selbst, dass das nicht hinnehmbar ist. Lassen Sie die Planung eines Kreisels an dieser Stelle und den Wegfall der Ampel bitte aus den Unterlagen entfernen. Bitte lassen Sie dieses auch in der Karte und im Vergleich der verschiedenen Varianten berücksichtigen.	Dem Einwand wird gefolgt	Der Hinweis ist korrekt. Das in Karte 12.1.1 Blatt Nord richtig dargestellte Baudenkmal Scharmbecker Straße xy wurde in der Widerstandskarte nicht berücksichtigt. Da im Zuge der Vorbereitung des ROV eine Reduzierung / Abschichtung der Variantenbetrachtung erfolgte, sind die Nord-Varianten, die um Scharmbeck verlaufen wären, wegen ihrer geringen verkehrlichen Wirkung sowie raumordnerischer Gründe nicht mehr Gegenstand der UVS / des Variantenvergleichs (Unterlage 12.1) und eine erhebliche Beeinträchtigung des Baudenkmales somit nicht mehr gegeben. Im Falle der Umsetzung der Vorzugsvarianten 1.1-P und 1-L ist das Baudenkmal nicht unmittelbar von den Ortsumgehungen betroffen.
2	Straßenplanung	2171	239	Private und juristische Personen	Die Ortsumfahrung an sich ist eine gute Sache, aber die Hochstufung der Landstraße zwischen Scharmbeck und Pattensen sollte unterbleiben. Schon jetzt staut sich der Verkehr regelmäßig an den Abzweigstellen im Ort. Wird diese Straße zur Landstraße hochgestuft, werden die modernen Navigationsgeräte die Wegstrecken neu berechnen und zunehmend diese Straße zum Autobahnzubringer Winsen-West nutzen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die Wegweisung von Navigationsgeräten beruht auf der Echtzeitberechnung einer Vielzahl von Faktoren und nicht allein auf der Klassifizierung der Straße. S. Abwägung zur Einwand_ID 2039
4.1.5.2	Lärm/Schall	2172	239	Private und juristische Personen	Die Lärmbelästigung der Bevölkerung, durch den zunehmenden Verkehr, wird stark zunehmen. Damit wird die ganze sinnvolle Umgehung wieder zunichte gemacht.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1188

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	2173	240	Private und juristische Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Kin 30 alle Orte, Herabstufung aller Straßen höchstens auf Kreisstraßenniveau • Keine zusätzliche Versiegelung von Grünflächen • Berücksichtigung der bisherigen Umbauung mit Windkraftanlagen von Pattensen <p>Mit größter Überraschung wurden wir über den aktuellen Stand der Planungen zum Betreff in Kenntnis gesetzt. Das Ziel der Maßnahmen scheint der Bau einer Abkürzung zwischen den Anschlussstellen der BAB A 7 Thieshope und BAB A 39 Winsen Ost zu sein.</p>	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1092, 1195, 1210, 1222 und 2159
7	Verkehr	2174	240	Private und juristische Personen	<p>Das wird den Verkehr um Pattensen deutlich erhöhen, da ja der jetzt schon für die Fahrer mühsamere Weg durch die Dörfer häufig vom Schwerlastverkehr genutzt wird, um Kilometer und Autobahngebühr zu sparen. Dieser Weg wird auch jetzt schon z.B. von Google Maps als der schnellste mit 12,2 km / 13 Minuten angegeben. Der für den Schwerlastverkehr von der Straßenqualität vorgesehene Weg über die Autobahn / Maschener Kreuz mit 31,8 km / 20 Minuten wird gar nicht angezeigt. Genau so stellt sich ja auch die Realität dar mit den unendlichen Schwerlastdurchfahrten durch Pattensen. Weshalb es ja schon seit Langem – übrigens im Interesse des die Straßen unterhaltenden Kreises – eine Initiative zur gerechten Verteilung der überörtlichen Lasten auf die Bürger gibt.</p>	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195 und 1210
4.1	Schutzgüter	2175	240	Private und juristische Personen	<p>Die weitere völlig unnötige und für Mensch und Natur sehr schädliche Versiegelung von Grünflächen z.T. im Naturschutzgebiet wirkt ja allem entgegen, was wir Menschen mittlerweile zum Schutz unseres eigenen Überlebens organisieren müssen, sei es CO2 Reduktion, Schutz der Bienen und anderen Insekten, Artenvielfalt etc.</p>	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1244 und 2213

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2176	240	Private und juristische Personen	Wir, d.h. die Pattenser Bürger, haben, unseres Wissens klaglos die Ummauerung mit Windkraftanlagen geduldet. Dieser Beitrag der Bürger zum Vorteil und Nutzen der ganzen Republik muss der Hauptgrund sein, dass nun nicht eine weitere Wertminderung durch zusätzlichen Lärm wegen noch größerem Schwerlastverkehr durch unser Dorfgebiet auf uns zu kommt.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1174 und 2159
7	Verkehr	2177	240	Private und juristische Personen	Vielmehr müssen alle Straßen um Pattensen heruntergestuft werden auf höchstens Kreisstraßenniveau mit dem Ziel, der ja schon einmal für ein paar Tage gültigen Verkehrsregelung von 30 km/h im ganzen Ort und Durchfahrtsverbot für Schwerlastverkehr.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195 und 2039
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2178	240	Private und juristische Personen	Schon durch die erhebliche Nutzung des Gebietes besonders in der Windrichtung West mit Windkraftanlagen ist ein wirtschaftlicher Schaden entstanden, der noch zu beziffern ist. Eine weitere Verschlechterung der Wohnqualität und der damit weitere wirtschaftliche Schaden wird schon jetzt und weiter im widrigen Falle zusätzlich einzufordern sein.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1317 und 2159
4.1.5.2	Lärm/Schall	2179	241	Private und juristische Personen	Gegen das Raumordnungsverfahren für die Hochstufung der K08 zur Landstraße mache ich folgende Bedenken geltend: Ich mache mir Gedanken über noch höhere Lärmbelastung durch u.a. mehr LKW und deren hohen Gewichte, die diese Straße jetzt schon gar nicht auffängt, da sich bei mir wirklich die Gläser in der Vitrine bemerkbar machen. Ich merke jetzt schon bei schweren LKW deutliche Vibrationen in der gesamten Wohnung. Die Häuser in der Blumenstraße sind das hohe Schwingen der Straße nicht ausgelegt!	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Bei der Umsetzung einer Null-Plus Variante würde in der Ortslage Pattensen die Blumenstraße entsprechend dem ausgewiesenen Regelquerschnitt (vgl. Null Plus – Varianten: Lageplan Unterlage 7.1 Pattensen Blatt 2; sowie RQ Unterlage 6.1 Blatt 2 mit Straßenquerschnitt RAS 06, Bild 6.3) verkehrsgerecht ausgebaut. Hierbei wurde eine Oberbaubemessung nach der zukünftigen Verkehrsbelastung vorgenommen und die erforderliche Bauklasse (Bk 10) ermittelt. Der Deckenaufbau der Asphaltbefestigung wird nach dieser Bauklasse hergestellt, so dass die Blumenstraße ausreichend dimensioniert ist den Schwerlastverkehr abzuwickeln. Sofern die Variante einer Ortsumgehung hergestellt wird (Vorzugsvariante 1.1-P), werden an der vorhandenen Blumenstraße (K 8) keine baulichen Maßnahmen erfolgen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7.1	Verkehrssicherheit	2180	241	Private und juristische Personen	Es fehlen jetzt schon auf beiden Seiten Bürgersteige oder passende Überwege, die Straße ist unter anderem auch ein Schulweg. (Muss erst etwas passieren!) Die Raumaufteilung der Straße ist jetzt schon eng bezüglich des neueren Fahrradstreifens, wie soll es erst werden wenn mehr Verkehr kommt? Radfahrer werden dadurch deutlich gefährdeter. Wobei ja grade alle um Umweltschutz und um nachhaltiges Handeln reden.....	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Bei der Umsetzung einer Null-Plus Variante würde in der Ortslage Pattensen die Blumenstraße entsprechend dem ausgewiesenen Regelquerschnitt (vgl. Null Plus – Varianten: Lageplan Unterlage 7.1 Pattensen Blatt 2; sowie RQ Unterlage 6.1 Blatt 2 mit Straßenquerschnitt RAS 06, Bild 6.3) verkehrsgerecht ausgebaut. Hierbei werden entsprechende Schutzstreifen für Radfahrer im Querschnitt berücksichtigt. Im Lageplan der Null – Plus Variante sind die geplanten Querungshilfen und Lichtsignalanlagen (LSA) für Fußgänger dargestellt. Außerdem werden geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen (vgl. Legende des LP) angeordnet. Alle vorgenannten Maßnahmen tragen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Die detaillierten Maßnahmen innerhalb der Ortslagen sind dem Erläuterungsbericht der Variantenuntersuchung (igbv 15.12.2014) im Kapitel Null – Plus – Varianten (Ziffer 6.1 bis Ziffer 6.1.6.2) zu entnehmen. Sofern die Variante einer Ortsumgehung hergestellt wird (Vorzugsvariante 1.1-P), werden an der vorhandenen Blumenstraße (K 8) keine baulichen Maßnahmen erfolgen.
7.1	Verkehrssicherheit	2181	241	Private und juristische Personen	Ich würde mir eine Reduzierung der Geschwindigkeit in der Straße wieder wünschen, in Neukloster im Landkreis Stade ist die gesamte Hauptstraße mit Tempo 40 beschränkt! Ich sehe nach der Abschaffung der 30 Zone, wo ich in die Blumenstraße gezogen bin, nur noch eine Belastung, die künftig noch höher werden soll, dies ist kein Schutz für Bürger. Eine Gefährdung für Radfahrer, Schulkinder und Kinder, die in der Blumenstraße leben.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die vorgeschlagenen Trassen tragen kaum zur verkehrlichen Entlastung der Blumenstraße bei. Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit sollten vom zukünftigen Baulastträger berücksichtigt werden. S. Abwägung zur Einwand_ID 1195

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	2182	242	Private und juristische Personen	<p>Ich habe große Einwände zur geplanten Ortsumfahrung sowie Hochstufung K 8 zur Landstraße.</p> <p>* Die Ortsumfahrung ist ein viel zu großer Eingriff in die Natur und der Tier- und Pflanzenwelt. Und außerdem haben wir eine super ausgebaute A 7 weiter über Horster Dreieck bis zur A 39 Richtung Lüneburg. Dort können die LKWs bequem u.a. bis Winsen-Ost fahren. Dort fährt der größte Teil der LKWs zu Amazon. Deswegen macht auch ein Durchfahrtsverbot für Lastwagen durch Pattensen zusätzlich absolut Sinn ... Besonders in Höhe der Kirche in Pattensen gab es schon viele brenzlige Situationen wenn dort zwei LKWs entgegenkamen.</p>	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1195, 1244, 1377 und 2039
7.1	Verkehrssicherheit	2183	242	Private und juristische Personen	<p>* Die Hochstufung der K 8/K 37 zur Landstraße ist für mich einfach nur LEBENSGEFÄHRLICH. Die Straße ist jetzt schon eine Rennstrecke. Auch hier sinkt die Lebensqualität der Bürger um ein Vielfaches. Auch die Sicherheit (besonders Kinder) sehe ich hierbei sehr gefährdet.</p>	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 2039
2	Straßenplanung	2184	242	Private und juristische Personen	<p>Hier wäre meine Idee. Die Straße so lassen und Tempo 30 für LKWs. Über beide Planungen bin ich sehr betroffen und hoffe, dass die Ortsumfahrung und die Hochstufung NICHT in die Tat umgesetzt werden.</p>	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195 und 2039
3	Kosten	2185	243	Private und juristische Personen	<p>Gegen das Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrung Pattensen - Luhdorf mache ich folgende Bedenken geltend: Die Kosten stehen dem Nutzen in keinem Verhältnis. Die Kosten sind viel zu hoch. Verschwendung von Steuergeldern. Durch die neue Landesstraße entsteht mehr Verkehr und Lärm, sollte eigentlich vermieden werden.</p>	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1210 und 1311

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
0	Allgemein	2186	244	Private und juristische Personen	Heute fand ich den im Anhang als Scan beigefügten professionell gestalteten Flyer der „IG Pro Pattensen“ des Herrn xy in meinem Briefkasten. Ich wohne in Luhdorf in der zweiten Reihe zur Radbrucher Straße, dem bevorzugten Zubringer von Amazon und anderen Logistikunternehmen aus dem Luhdorfer Gewerbegebiet zur BAB-Auffahrt in Thieshope. Sie werden vermutlich in diesen Tagen mehrere Zuschriften von Bürgern aus Luhdorf, vor allem aber aus Pattensen erhalten. Denn, wie Sie wissen, steht dahinter eine gut organisierte Vereinigung von Leuten, die ihre ganz persönlichen Eigeninteressen lautstark und mit Nachdruck gegen die berechtigten Interessen nicht organisierter, zumeist älterer und in Agitation unerfahrener Menschen durchzusetzen versuchen. Und, wie mir scheint, haben die Lauten und Rücksichtslosen wieder einmal Erfolg gegenüber der ruhigen Mehrheit. Die Anhänger der Pattensener Organisation wollen ihre - durchaus verständlichen - Eigeninteressen mit aller Kraft durchsetzen. Unterstützung ist ihnen dabei von entsprechender politischer Seite sicher.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1412 und 1568
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2187	244	Private und juristische Personen	Das Schicksal der seit Jahren von der hohen Verkehrsbelastung betroffenen Menschen ist ihnen de facto gleichgültig. Die Argumente in Richtung der Einrichtung einer Tempo-30-Zone, Erhaltung der Umwelt u. ä. sind wunderbar klingende Scheinargumente, bloße Feigenblätter, um eben nicht in den Ruf des rücksichtslosen Egoismus zu geraten. Und im Zweifel ist Umweltschutz alles, Menschenschutz und Artikel 1 GG nichts. Die Strategie dieser Leute ist leicht durchschaubar. Die Überschrift des Pattensener Flyer-Pamphlets und die Handreichungen auf dessen Rückseite machen das noch einmal deutlich.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1568

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2188	244	Private und juristische Personen	Einzig das in vorgerücktem Alter befindliche Luhdorfer Ehepaar xy tritt nach meinem Kenntnisstand gegen die starke Pattensener Lobby an, welche in einer bevorzugten ruhigeren Wohngegend Luhdorfs ebenfalls Anhänger hat. Das Ehepaar xy hat völlig zu Recht wiederholt darauf hingewiesen, dass die Lärmbelastung der Anwohner der Radbrucher Straße in Luhdorf, der dahinter liegenden Straßenzüge sowie im weiteren Straßenverlauf der Anwohner der Pattensener Straßen nicht nur unerträglich und unzumutbar ist, sondern auch die Gesundheit der Anwohner schädigt. Auch auf die Gefahren für Fußgänger und Radfahrer wurde bereits hingewiesen und auf die Schadstoffbelastung der innerörtlichen Luft. Die Hoffnung der betroffenen Luhdorfer Anwohner lag und liegt daher auf der geplanten Ortsumgehung.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_IDs 1188, 1317 und 1568
0	Allgemein	2189	244	Private und juristische Personen	Meine Bitte an Sie lautet, dass Sie, wie es sich für eine Behörde gehört, rein nach sachlichen Erwägungen handeln, soweit es in Ihrer Macht steht. Ich weiß, dass Politiker wetterwendisch sind und Ihnen dann je nach Stärke des öffentlich vorgetragene Gegenwindes Vorgaben machen, an die Sie dann als Beschäftigte im öffentlichen Dienst gebunden sind. Aber auch Sie haben gewiss die Möglichkeit einer auf sachlicher Analyse beruhenden Stellungnahme.	Dem Einwand wird gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1289
4.1	Schutzgüter	2190	245	Private und juristische Personen	Gegen das Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrung Pattensen – Luhdorf mache ich folgende Bedenken geltend: <ul style="list-style-type: none"> • Mein Naherholungsgebiet wird durch die Baumaßnahme zerstört. • In Zeiten des großen Artensterbens dürfen wir keine Biotop und Lebensräume von bedrohten Arten zerstören. • Neue Straßen bringen mehr Verkehr. Wir wollen aber nicht mehr Verkehr, sondern weniger. 	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1209, 1210 und 1244

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.5.2	Lärm/Schall	2191	245	Private und juristische Personen	Ich wohne im Luhdorfer Waldweg. Wenn ich mein Haus verlasse und nach draußen in den Garten gehe, haben wir schon jetzt viel Lärm. Zum einen von der Autobahn, zum anderen von der Winsener Landstraße. Wenn ich dann zur Erholung einen weniger lärmbelasteten Bereich von meinem Zuhause aus aufsuchen möchte, (mit dem Fahrrad oder zu Fuß) bleibt eigentlich nur eine Richtung, und die ist Richtung Bahlburg. An der Luhe kann man sich noch erholen... Und genau dort würde die OU entstehen und somit auch mit Lärm belastet werden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1209

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender Personen	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1	Schutzgüter	2192	246	Private und juristische Personen	<p>Gegen das Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrung Pattensen – Luhdorf mache ich folgende Bedenken geltend:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nachdem im Osten von Luhdorf durch den Golfplatz und das Gewerbegebiet hinreichend Natur- und gewachsene Kulturlandschaft zerstört wurde, muss dies jetzt im Südosten und Süden von Luhdorf verhindert werden. Auf den Flächen des Golfplatzes und des Gewerbegebietes konnten vor deren Errichtung Rebhühner, Fasane, Feldhasen und Feldlerchen beobachtet werden. Alles mehr oder weniger bedrohte Tierarten. Jetzt ist davon nichts mehr zu sehen. Der Golfplatz ist eine überdüngte und beregnete Kunstlandschaft, das Gewerbegebiet eine Asphalt- und Betonwüste. Durch die Umgehungsstraße würde Luhdorf, welches schon jetzt durch Autobahn und Osttangente/Gewerbegebiet von zwei Seiten eingeschlossen ist, auch nach Süden und Südosten den Anschluss an naturnahen Raum als wichtiges und von mir genutztes Naherholungsgebiet (Joggen, Radfahren, Skaten) verlieren. Durch die Zerstörung der Luhe-Auen würde wertvoller Lebensraum für viele Tier- und Pflanzenarten zerstört. Umwelt- und Naturschutz ist auch Klima- und Menschenschutz und muss vor unserer eigenen Haustür beginnen! 	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1209 und 1244
7	Verkehr	2193	246	Private und juristische Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Eine Umgehungsstraße würde noch mehr Verkehr auf die Osttangente ziehen. Da ich am östlichen Rand von Luhdorf wohne, kommt zu der bei Ostwind nächtlichen Lärmbelästigung durch Autobahn und Gewerbegebiet auch noch der Lärm des Mehrverkehrs durch eine als Abkürzung von der A 7 (Thieshope) zur A 39 (Winsen Ost) genutzte Umgehungsstraße dazu. 	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1210, 1222 und 1789

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	2194	246	Private und juristische Personen	<ul style="list-style-type: none"> Das Ziel einer Verkehrsberuhigung der Ortsdurchfahrten von Pattensen und Luhdorf lässt sich günstiger und umweltverträglicher erreichen, indem man den Schwerlastverkehr auf die Autobahn über das Maschener Kreuz zwingt. Das funktioniert in anderen Regionen bundesweit hervorragend und sollte daher auch in Niedersachsen rechtlich kein Problem sein, sofern man es nur will. 	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195 und 1210
1	Lage/Verlauf	2195	247	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr - GB Verden	<p>Als zuständiger Baulastträger für die BAB A 39 nehme ich zu dem im Betreff genannten Verfahren wie folgt Stellung: Bereits in der Vergangenheit hat sich unser Haus im Rahmen der Planung zum o.g. Projekt gegen Trassenverläufe entlang der BAB A 39 in deren Bauverbotszone ausgesprochen. Ich verweise diesbezüglich auf das beigefügte Schreiben an Ihr Haus vom 12.06.2015. Nach Sichtung der Unterlagen und unter Bezugnahme auf das Telefonat mit Ihnen bleibt festzuhalten, dass die Vorzugstrasse sich aus den Teilvarianten 1.1-P und 1-L zusammensetzt. Somit erfolgt ein Verlauf der Vorzugstrasse fernab der BAB A 39. Diese vorgesehene Trassenführung wird mit Verweis auf das Schreiben vom 12.06.2015 von hier aus sehr begrüßt. Bezogen auf die Vorzugstrasse ist sicherzustellen, dass die verkehrlichen Auswirkungen auf die Anschlussstelle Winsen-Ost untersucht und eventuelle Anpassungen an der Anschlussstelle im Hinblick auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im weiteren Planungsverlauf mit berücksichtigt werden. Ich möchte Sie daher bitten, unser Haus auch im weiteren Verfahren zu beteiligen.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die bisherigen Hinweise des Einwenders bzgl. der Anbauverbotszone der A 39 wurden bereits berücksichtigt. Die entsprechenden Varianten innerhalb dieser Zone wurden vorab abgeschichtet und werden im ROV nicht betrachtet. Die Untere Landesplanungsbehörde hat bei der nun zuständigen Straßenbaubehörde (Die Autobahn GmbH bzw. Fernstraßen-Bundesamt) um eine Einschätzung der Trassenverläufe innerhalb der Anbauverbotszone gebeten. Diese hat die Stellungnahme der NLStBV Verden bestätigt. Die nun gegebenen Hinweise werden vermerkt und bei der weiteren Planung berücksichtigt. Die weitere Beteiligung der nun zuständigen Straßenbaubehörden ebenso wie die Untersuchung der Auswirkungen auf die BAB, AS Winsen-Ost, erfolgen im weiteren Planungsverlauf.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2196	248	Private und juristische Personen	Gegen das Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrung Pattensen – Luhdorf mache ich folgende Bedenken geltend: <ul style="list-style-type: none"> • Ich bin als Pattensener direkt betroffen (Schulstraße xy) • Erhöhter CO²-Ausstoß durch höhere Geschwindigkeit, dadurch mehr Lärmbelastung 	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1188
7	Verkehr	2197	248	Private und juristische Personen	Neue Straßen bringen mehr Verkehr, wir wollen aber nicht mehr Verkehr, sondern weniger.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1210
4.1	Schutzgüter	2198	249	Private und juristische Personen	Gegen das Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrung Pattensen – Luhdorf mache ich folgende Bedenken geltend: <ul style="list-style-type: none"> - Zerstörung der Natur - Extreme Minderung der Lebensqualität aller Anwohner - Hohe Lärmbelästigung - Mein Naherholungsgebiet wird durch diese Baumaßnahme zerstört 	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1209, 1244 und 1317
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2199	250	Private und juristische Personen	Als Einwohnerin von Pattensen möchte ich gegen die geplante Ortsumfahrung Einspruch einlegen. Ich bin unbedingt gegen die geplanten Maßnahmen und auch betroffen, so dass diese Maßnahmen zu erhöhter Lärmbelastung in meinem Wohnumfeld führen werden, außerdem wird die Lebensqualität extrem reduziert durch die geplanten Einschnitte in die Natur (Wald und Wiese).	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1209 und 1244
7	Verkehr	2200	250	Private und juristische Personen	Sicherlich ist eine Verkehrsentlastung sinnvoll und dringend erforderlich, allerdings nicht durch eine Ortsumfahrung!!! Wichtig wäre, dass ein LKW-Durchfahrtsverbot erlassen wird und der Verkehr über die Autobahn A 7 zum Maschener Kreuz und zur A 39 geführt wird. So wie es wohl ursprünglich vorgesehen war. Hier sind Bundesautobahnen vorhanden. Insofern sollte das LKW-Durchfahrtsverbot, das durch den Kreistag vor vielen Jahren bereits beschlossen wurde, einfach umgesetzt werden!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1195 und 1377

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2201	251	Private und juristische Personen	Als Einwohner von Pattensen möchte ich gegen die geplante Ortsumfahrung Einspruch einlegen. Ich bin durch die geplanten Maßnahmen insofern betroffen, als dass diese zu erhöhter Lärmbelastung in meinem Wohnumfeld führen wird und zudem die Lebensqualität durch die geplanten Einschnitte in der Flora und Fauna reduziert wird.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1188, 1209 und 1244
7	Verkehr	2202	251	Private und juristische Personen	Sicherlich ist eine Verkehrsentlastung sinnvoll und dringend erforderlich, allerdings doch nicht durch eine Ortsumfahrung! Wichtig wäre, dass ein LKW-Durchfahrtsverbot erlassen wird und der Verkehr, wie wohl ursprünglich auch vorgesehen, über die Autobahn A 7 zum Maschener Kreuz und zur A 39 geführt wird. Hier sind Bundesautobahnen vorhanden. Insofern sollte das LKW-Durchfahrtsverbot, das durch den Kreistag vor vielen Jahren bereits beschlossen wurde, einfach umgesetzt werden!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195 und 1377
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2203	252	Private und juristische Personen	Wir wohnen direkt an der Blumenstraße und es ist auch ohne die geplante Landstraße schon sehr laut. Das Verkehrsaufkommen, vor allem durch LKW, wäre für uns, Familie mit kleinem Kind, eine Minderung unserer Lebensqualität. Mehr Verkehr = höheres Risiko für die Grundschulkinder, die täglich auf dem Weg zur Schule sind. Es wird sich jetzt schon nicht an das vorgeschriebene Limit von 50 km/h gehalten. Sollte man nicht lieber eine Lösung finden, um Kindern einen sicheren Weg zur Schule zu ermöglichen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1210 und 2181
4.1.2	Tiere, Pflanzen und biologische	2204	252	Private und juristische Personen	Durch die geplanten Baumaßnahmen wird außerdem die Natur zerstört und viele Tiere verlieren ihren Lebensraum.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1244 und 1259

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1	Schutzgüter	2205	252	Private und juristische Personen	Es leiden unter diesem Vorhaben wir Anwohner, die Kinder, die Natur und der dörfliche Charakter geht dadurch verloren. Die Ortsumgehung entlastet uns nicht, sondern kostet uns Lebensqualität und Sicherheit.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1210, 1317 und 1708
4.1	Schutzgüter	2206	253	Private und juristische Personen	Gegen das Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrung Pattensen - Luhdorf und Hochstufung der Kreisstraßen K 37-K 8 mache ich folgende Bedenken geltend: Zerstörung der Naturschutz- und Naherholungsgebiete, Zerstörung landwirtschaftlicher Nutzflächen, Lärmbelästigung, Noch mehr Schadstoffemissionen in den Dörfern und Umgebung	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1092, 1188, 1209, 1244, 1317 und 2039
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2207	254	Private und juristische Personen	Ich möchte Einwände gegen eine Ortsumgehung Luhdorf/Pattensen erheben. Wir wohnen auf dem Pinnbarg in Pattensen und sind persönlich betroffen, da die Umfahrung sehr dicht an unseren Grundstück geplant ist, es kommt jede Menge Lärm auf uns zu, außerdem geht eine große Fläche Natur verloren, die viele Bürger für ihre Freizeit nutzen, um den Alltagsstress zu bewältigen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Auch in geringen Abständen (< 50 m) zu den Ortsumfahrungen ist nicht mit Überschreitungen der Immissionsrichtwerte zu rechnen (s. S. 25 Immissionstechnische Untersuchung). S. auch Abwägungen zu den Einwand_IDs 1209, 1244 und 1405
7	Verkehr	2208	254	Private und juristische Personen	Es entstehen Unmengen an Kosten und eine Verkehrsberuhigung entsteht dadurch nicht. Der Verkehr wird weiterhin durch Pattensen rollen. Es sollte ein Durchfahrverbot für LKW in den Abend- und Nachtstunden durchgeführt werden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1035, 1195 und 1410

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1	Schutzgüter	2209	255	Private und juristische Personen	Gegen das Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrung Pattensen – Luhdorf mache ich folgende Bedenken geltend: <ul style="list-style-type: none"> • Ich bin als Pattensenerin direkt betroffen (Schulstraße xy) • In Zeiten des Klimawandels können wir es uns nicht leisten wertvolles Waldgebiet zu zerstören • In Zeiten des großen Artensterbens dürfen wir keine Biotope und Lebensräume von bedrohten Arten zerstören • Der Staat ist verantwortlich für eine sinnvolle Finanzpolitik, die Haushaltsmittel wären sinnvoller für Schulen etc. zu investieren 	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1244 und 1368
4.1	Schutzgüter	2210	244	Private und juristische Personen	Gegen das Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrung Pattensen – Luhdorf mache ich folgende Bedenken geltend: <ul style="list-style-type: none"> • Ich bin als Pattensenerin direkt betroffen (Schulstraße xy) • Mein Naherholungsgebiet wird durch die Baumaßnahme zerstört • Durch die geplante Straße wird der Lärmpegel extrem ansteigen 	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1209 und 2246
7	Verkehr	2211	257	Private und juristische Personen	Als Bewohner des Heubergs in Pattensen (unmittelbar an der Kreisstraße K 08) erhebe ich Einwand gegen die geplante Hochstufung der K 08 zur Landesstraße. Dies würde noch mehr Verkehr, Lärm und Abgase in unserem Dorf verursachen. Schon jetzt ist es manchmal unerträglich, bei einer hochgestuften Landesstraße wäre noch mehr zu erwarten. Trotz der neuen Umgehung wäre es aus Gewohnheit oder Unwissenheit oder gemäß Navi der kürzeste Weg von Pattensen zur A 39. Es sollte meines Erachtens eher eine Verkehrsberuhigung stattfinden, z.B. Lkw-Verbot, Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30, Hindernisse o.ä.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195, 1210 und 2039

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender_ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	2212	260	Private und juristische Personen	Vor einigen Tagen fanden wir einen Flyer mit der Überschrift "Mehr Lärm für alle" der IG ProPattensen in unserem Briefkasten. Dieser Aussage können wir uns nicht anschließen, da eine Ortsumfahrung für uns weniger Lärm, weniger LKH-Durchgangsverkehr und Zubringerverkehr zu Autobahn bedeutet. Eine dringend benötigte Entlastung, die wir begrüßen und unterstützen. Daher bringen wir an dieser Stelle keine Einwände vor, sondern hoffen auf baldigen Baubeginn.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung zur Einwand_ID 1188
4.1.6	Landschaft	2213	240	Private und juristische Personen	PS: vielleicht schauen Sie sich mal in Ruhe diesen Film an und bewerten, ob weitere Versiegelungen der Landschaft insbesondere auch noch mit Nachtbeleuchtung wirklich ein Vorteil für Menschen (=Bürger/Wähler) ist: https://www.youtube.com/watch?v=QIaP3cLiu2s	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Flächenverlust durch Versiegelung ist ein Faktor, der für den Insektenschwund mitverantwortlich ist. Weitere Faktoren, wie der Pestizideinsatz oder eine strukturarme, ausgeräumte Landschaft, kommen hinzu. Im Rahmen der durchgeführten UVS wurden bestimmte Insektenartengruppen erfasst (Falter, Libellen und Heuschrecken). Die Lebensräume dieser und weiterer planungsrelevanter Tierarten wurden in Raumwiderstandskarten dargestellt (s. Unterlage 12.1.3, Karten Nord und Süd). Die Lebensräume der erfassten Insekten wurden größtenteils mit hoher bis sehr hoher Bedeutung eingestuft und dem Planungsstand entsprechend berücksichtigt. Eine Straßenbeleuchtung ist laut Planungsunterlagen nur bei einer Verwirklichung der Null-Plus-Varianten vorgesehen. Innerorts ist ohnehin Straßenbeleuchtung vorhanden. Im Falle der Umsetzung der Null-Plus-Varianten, diese werden jedoch nicht im ROV geprüft, da sie keine eigenständigen, raumbedeutsamen Varianten sind, ist ggf. zu überprüfen, wie insektenfreundliche Leuchtmittel für die Straßenbeleuchtung eingesetzt werden können, um diese zu schützen. Weitergehende Untersuchungen von Flora und Fauna sowie der Auswirkungen der Straßenplanungen auf diese sind im Planfeststellungsverfahren vorzunehmen. Des Weiteren s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1092, 1188, 1244, 1259 und 1575

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2214	261	Private und juristische Personen	Gegen das Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrung Pattensen – Luhdorf mache ich folgende Bedenken geltend: Das Gebiet zwischen Luhdorf und Bahlburg dient nicht nur meiner Familie und mir als Naherholungsgebiet. Viele Menschen aus der Region genießen dort die Ruhe in der Natur. Auch viele Jugendliche und Familien lieben die schönen Orte an der Luhe. Die „Bahlburg-Runde“ entlang der Luhe ist eine beliebte Strecke für Jogger, Spaziergänger, Radfahrer und Walker. Durch die Autobahn und das wachsende Gewerbegebiet sind bereits andere Bereiche in denen wir uns früher gerne bewegt haben verloren gegangen. Wo soll man denn noch „auftanken“, wenn immer mehr Natur verloren geht?	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1189 und 1209
7	Verkehr	2215	261	Private und juristische Personen	Auch die Attraktivität der hiesigen Wohngebiete geht verloren, wenn die Naherholungsgebiete zerstört werden und der Lärmpegel steigt. Warum ist es nicht möglich den Schwerlastverkehr über die Autobahnen umzulenken? Manche Regionen wünschen sich eine Autobahn zu diesem Zweck. Wir haben die Autobahn vor der Haustür, wozu also noch eine Straße?	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1195, 1209, 1210 und 1317
7	Verkehr	2216	262	Private und juristische Personen	Wir sind aus folgenden Gründen gegen die geplanten Varianten der Ortsumgehung Pattensen-Luhdorf: Zusätzlicher Verkehr, von und in den Raum Lübeck-Schwarzenbeck B 207, B 404, wird durch die Umgehungsstraße herangeholt. Mehr Schwerlastverkehr durch Pattensen, durch die Aufwertung der K zur L (Blumenstraße Pattensen).	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1210, 1222, 1998 und 2039
4	Naturschutz	2217	262	Private und juristische Personen	Unvertretbarer und nicht zeitgemäßer Eingriff in die Natur im Umland von Pattensen und Luhdorf.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1244

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	2218	262	Private und juristische Personen	Umgehungsstraße über geplanten Bahlburger Kreisel wird unter Umständen nicht genutzt werden. Es wird trotzdem durch Pattensen gefahren, weil der Weg kürzer ist.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Es ist davon auszugehen, dass die fertiggestellten Ortsumfahrungen genutzt werden und somit die Ortsdurchfahrten vor allem vom Schwerlastverkehr entlasten. Bei Umsetzung der Vorzugsvariante kann die jetzige L 215 herabgestuft und für den LKW-Verkehr gesperrt werden. S. auch Abwägung zur Einwand_ID 1223
4.1.3	Boden und Fläche	2219	262	Private und juristische Personen	Da wir von den Planungen evtl. als Grundeigentümer direkt betroffen sind, sind wir gegen jede Zerstückelung und jeden Raubbau von landwirtschaftlichen Nutzflächen (Agrarwende).	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1092, 1097, 1098 und 1389
7	Verkehr	2220	262	Private und juristische Personen	Wenn es bei der Planung wirklich um eine Verkehrsberuhigung für die Bereiche Luhdorf und Pattensen gehen soll, versetzen Sie bitte das Ortsschild Pattensen in Höhe "Am Sägewerk" vor die Bahnschienen in Höhe des Hauses der Familie xy oder Abzweigung zur Biogasanlage xy und machen die gesamte bisherige Route LKW-Mautpflichtig.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Eine Verlegung des Ortsschildes ist nicht ohne weiteres möglich. Da es sich um den Außenbereich handelt und nur eine einseitige Bebauung vorhanden ist, kann an dieser Stelle keine 50er-Zone ausgewiesen werden. Des Weiteren s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195 und 1373
4.1.5.2	Lärm/Schall	2221	262	Private und juristische Personen	Sollte es trotz aller Einwände zum Bau einer Umgehungsstraße kommen, planen Sie bitte von vornherein in den Bereichen der Ortschaften Lärmschutzwände ein, da auf den Umgehungsstraßen erheblich höhere Geschwindigkeiten gefahren werden und es somit eher zu einer erhöhten Lärmbelastung der Ortschaften kommt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1190

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanu ng	2222	263	Private und juristische Personen	Ich spreche mich für Pattensen für die Durchführung der Variante 2.2-P aus. Für Luhdorf und Scharmbeck (Null-Plus-Variante) gebe ich keine Stellungnahme ab. Alle Nordvarianten und die Null-Plus-Variante für Pattensen werden von mir abgelehnt. Begründung: Die Entlastung der Ortsdurchfahrt Pattensen ist aus meiner Sicht nur durch eine Ortsumgehung möglich. Durch die Nordvarianten wird die Ortsdurchfahrt Pattensen aus dem Süden (Wulfsen, Garstedt) und dem Osten (Lüneburg, Vierhöfen, Bahlburg), der den Hauptverkehr nach Pattensen bringt, nicht entlastet. Die Null-Plus-Variante bringt durch die Kreisverkehre zusätzliche Belastungen für die Anwohner. Bei der Variante 2.2-P der Südumgehung profitieren die Wohnbereiche in Pattensen und Wulfsen gleichermaßen von der Verminderung der Lärmbelästigung. Gegenüber der Variante 2.1-P, die zusätzlichen Flächenbedarf erfordert, kann die Variante 2.2-P direkt an den künftigen Kreisverkehr am Bahlburger Kreuz angeschlossen werden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Der Ansicht, dass die Nordvarianten eine geringe Entlastung bringen, wird gefolgt. Aus raumordnerischer Sicht wurde die Variante 2.2-P schlechter bewertet als bspw. die vom Vorhabenträger vorgeschlagene Vorzugsvariante 1.1-P, da sie aufgrund ihrer größeren Trassenlänge mehr Bereiche mit Freiraumfunktionen und -nutzungen schneidet und im westlichen Teil keine Bündelung mit bestehender Infrastruktur möglich ist. Auch bzgl. anfallender Mehrkosten von ca. 11 % und einer ungünstigen Bewertung der UVS-Schutzgüter wurde die 2.2-P im Vergleich zur Variante 1.1-P günstiger bewertet. Im Rahmen der Immissionstechnischen Untersuchung wurde Variante 2.1-P etwas schlechter bewertet als Variante 2.2-P bewertet. Variante 2.2-P wiederum wurde schlechter bewertet als die vorgeschlagene Vorzugsvariante 1.1-P aufgrund der etwas höher ausfallenden belasteten Fläche und der etwas geringeren Reduzierung des Beurteilungspegels in Pattensen.
7	Verkehr	2223	263	Private und juristische Personen	Hinsichtlich der von Kritikern der Südumgehung angesprochenen fehlenden Entlastung der Blumenstraße in Pattensen (K 8) vertrete ich die Auffassung, dass sich jede neue Straße ihren Verkehr sucht. Der Verkehr, der bisher zur A 39 in Scharmbeck läuft, wird sich zu einem großen Teil auf die Südumgehung nach Thieshope zur A 7 verlagern.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1210 und 1410

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	2224	264	Private und juristische Personen	Gegen das Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrung Pattensen – Luhdorf mache ich folgende Bedenken geltend: Die geplante Ortsumfahrung wird in keiner Weise unsere Dörfer Scharmbeck, Pattensen und Luhdorf entlasten. Nur ein LKW-Durchgangsverbot (über 12 T) kann Abhilfe schaffen, wenn Sie uns Bürger schützen wollen. Der Lärm von den LKWs ist unerträglich, in den letzten Monaten sogar jetzt auch nachts. Ich bin Anwohnerin der Scharmbecker Dorfstraße, weiß wovon ich rede.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1035, 1195 und 1210
4.1	Schutzgüter	2225	265	Private und juristische Personen	Gegen das Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrung Pattensen – Luhdorf mache ich folgende Bedenken geltend: Aufgrund des Klimawandels können wir es nicht verschmerzen wertvolle Waldgebiete zu verlieren, damit zerstören wir wichtigen Lebensraum für Mensch und Tier!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die vom Vorhabenträger vorgeschlagenen Vorzugsvarianten 1-L und 1.1-P schneiden keine Waldgebiete. Variante 2.1-L schneidet Vorbehaltsgebiete Wald auf rund 300 m Länge und wurde deshalb schlechter bewertet als Variante 1-L.
4.1	Schutzgüter	2226	265	Private und juristische Personen	Gegen das Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrung Pattensen – Luhdorf mache ich folgende Bedenken geltend: Die neuen Straßen bringen deutlich mehr Verkehr, allerdings möchten wir nicht mehr Verkehr. Dieser ist nicht nur eine Lärmbelästigung, sondern auch eine Gefahr für Kinder und Tiere!	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188 und 1210
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2227	266	Private und juristische Personen	Ich habe das folgende Problem mit der Ortsumgehung um Luhdorf. Ich nutze dieses Gebiet täglich für eine Fahrradtour mit meinem Hund, durch eine Ortsumgehung würde dieses ruhige Gebiet vollständig zerstört werden und keinen Erholungsraum mehr bieten. Als jungem Menschen würde uns außerdem ein cooler Ort an der Luhe wegfallen, wo man sich entspannt mit Freunden auf ein Bier treffen kann.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1209

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.5.2	Lärm/Schall	2228	267	Private und juristische Personen	Gegen das Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrung Pattensen – Luhdorf mache ich folgende Bedenken geltend: Die neue Umgehungsstraße führt zu nah an dem Wohngebiet in Wulfsen vorbei. Dadurch entsteht mehr Verkehrslärm für die Anwohner.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	s. Abwägung zur Einwand_ID 1615
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2229	268	Private und juristische Personen	Bereits im November 2013 übergaben Mitglieder der Interessengemeinschaft Pro Lebensqualität Pattensen dem damaligen Landrat Bordt und dem ersten Stadtrat Riech eine 134-seitige Unterschriftensammlung. Mehr als 1.100 betroffene Bürger forderten schon damals die sofortige Einstellung der Planung der Umgehungsstraßen und stattdessen die Umsetzung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen. Die Umsetzung dieses Bürgerwillens vermissen wir. Zur Verdeutlichung fügen wir die unterzeichneten Forderungen nochmals diesem Schreiben bei. Wir erwarten, dass nun endlich der Wunsch betroffener Bürger respektiert wird und die Planungen zum Bau einer Ortsumfahrung sofort eingestellt werden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die im Rahmen des ROV erneut eingereichten Unterschriftenlisten sind im weiteren Planungsverlauf einer anschließenden politischen Bewertung zu unterziehen. Sie sind somit nicht Bestandteil des Raumordnungsverfahrens. S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1041 und 1243
7	Verkehr	2230	269	Private und juristische Personen	Grundsätzlich bin ich nicht gegen die geplante Ortsumfahrung. Mit dem stetig steigenden Zuwachs in den Gewerbegebieten rund um Winsen/Luhe steigt auch der LKW- und Autoverkehr. Die Anwohner der Dörfer Pattensen und Luhdorf müssen schon einen ziemlichen Lärmpegel ertragen. Daher ist die Ortsumfahrung eigentlich sogar nötig.	Dem Einwand wird gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1206 und 1210

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	2231	269	Private und juristische Personen	Nun wohne ich allerdings in Scharmbeck, Scharmbecker Dorfstraße. Auch hier ist der Lärmpegel in den vergangenen Monaten extrem gestiegen, die gemessenen - und im Raumordnungsverfahren dokumentierten - Daten spiegeln das ja auch wieder. Daher mache ich Bedenken gegen das Raumordnungsverfahren geltend. Ich sehe nicht, wie die geplante Ortsumfahrung auch eine Entlastung für die Anwohner Scharmbecks werden kann. Hier sind meiner Ansicht nach andere Maßnahmen zu ergreifen, z.B. ein LKW-Durchgangsverbot (über 12 T) und die Einrichtung einer Tempo 30-Zone in der Zeit von 22-6 Uhr.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195 und 1210
4.1.5	Luft und Klima	2232	270	Private und juristische Personen	Gegen das Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrung Pattensen-Luhdorf mache ich folgende Bedenken geltend: Die neue Umgehungsstraße führt zu nah an dem Wohngebiet in Wulfsen vorbei. Dadurch entsteht mehr Verkehrslärm für die Anwohner. Da dort auch sehr viele LKW fahren werden, wird es in den Orten Pattensen und Wulfsen zu einer erhöhten CO2 belastung kommen!	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1210, 1615, 1899 und 1939
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2233	271	Private und juristische Personen	Gegen das Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrung Pattensen-Luhdorf mache ich folgende Bedenken geltend: Die neue Umgehungsstraße führt zu nah an dem Wohngebiet in Wulfsen vorbei. Dadurch entsteht mehr Verkehrslärm für die Anwohner. Außerdem geht dadurch landwirtschaftliche Fläche verloren!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1092, 1095, 1188 und 1615

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.5.2	Lärm/Schall	2234	272	Private und juristische Personen	Als direkter Anwohner und Betroffener der geplanten Ortsumgehung kann ich mich nur dagegen aussprechen. Mit Wohnhaft Aueweg xy, liege ich direkt im Abschnitt "Bestandsstraße", was für mich eine erhebliche Mehrbelastung an Lärm und Fahrzeugverkehr bedeutet. Was zur Entlastung der Bürger geändert werden soll kann ja nicht einfach anderen zugemutet werden. Ich frage mich auch was zur Lärmreduzierung an meinem Wohnort geplant ist?	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1190, 1210 und 1317
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2235	272	Private und juristische Personen	Zu Bedenken gebe ich auch, dass es keine Abbiegerspur in den Aueweg gibt. Schon jetzt gab es in der Vergangenheit mehrere Unfälle, da viele Leute in den Aueweg einbiegen, um den Hofladen der Fischanlage xy oder unsere Ponyreitschule zu besuchen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Diese Information wird an die Vorhabenträger weitergegeben, um ggf. einen Unfallschwerpunkt zu erfassen und entsprechende Maßnahmen einzuleiten. Ob dies im Rahmen der geplanten OU geschieht oder in einem gesonderten Verfahren, ist den Vorhabenträgern überlassen.
4.1.3	Boden und Fläche	2236	273	Private und juristische Personen	Gegen das Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrung Pattensen – Luhdorf mache ich folgende Bedenken geltend: Die landwirtschaftlich genutzten Felder werden zerschnitten und könnten die - teilweise nebenberuflichen - Landwirte zur Aufgabe zwingen, da diese Flächen nicht mehr sinnvoll und rentabel genutzt werden können. Alle reden von "Regionalität" - diese wird dadurch unmöglich gemacht.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1092, 1097, 1098 und 1389
4.1.5.2	Lärm/Schall	2237	273	Private und juristische Personen	Durch die notwendigen Unterführungen Aubach, Luhe... muss die Straße südlich von Luhdorf komplett durch einen Damm mehrere Meter erhöht gebaut werden, sodass ein wirksamer und vor allem natürlicher Immissionsschutz unmöglich werden könnte, von den immensen Kosten ganz zu schweigen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1081, 1171, 1190, 1210 und 1312

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2238	273	Private und juristische Personen	Ihre Ziele, die Lebens-/Wohnqualität zu steigern und die Attraktivität der Ortsteile herbeizuführen, werden dadurch nicht erreicht, da durch die Ortsumfahrung andere Anwohner beeinträchtigt und vor allem das Neubaugebiet in Luhdorf unattraktiv werden könnten. Die bisherigen Beeinträchtigungen werden nicht behoben, nur verschoben.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188 und 1321
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen	2239	273	Private und juristische Personen	Viele Feld-/Wege zur Erholung und für die Lebensqualität werden gekappt, Naherholungsgebiete zerstört.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1209 und 1367
4.1.2.1	Arten	2240	273	Private und juristische Personen	Die Tier- und Artenwelt wird gestört, ihr natürlicher Raum vernichtet und weiter verdrängt/verkleinert, z.B. Nabu: "Der Fasan gilt dem Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) § 7 Abs. 2 Nr.13 zufolge als besonders geschützte Art." Nabu: "Fledermäuse sind laut § 20e (1) Bundesnaturschutzgesetz in Verbindung mit der Anlage 1 der Bundesartenschutzverordnung als "vom Aussterben bedrohte" Tiere besonders geschützt. Gemäß § 20f (1) Nr. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes ist es verboten, Fledermäusen nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten. Darüber hinaus sind die Brut-, Wohn- und Zufluchtstätten der besonders geschützten Tiere gegen Entnahme, Beschädigung und Zerstörung geschützt. § 20f (1) Nr. 3 verbietet es außerdem, wildlebende Tiere der vom Aussterben bedrohten Arten an ihren Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtstätten durch Aufsuchen, Fotografieren, Filmen oder ähnliche Handlungen zu stören."	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Für den Fasan wurden im Untersuchungsgebiet vier bis sieben Brutverdachten erfasst. Diese Art ist geschützt, jedoch nicht gefährdet. Des Weiteren s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1244 und 1396
7	Verkehr	2241	273	Private und juristische Personen	Durch die Ortsumfahrung wird der Verkehr attraktiver gemacht (es werden noch mehr LKWs über Thieshope, Pattensen und Luhdorf fahren, anstatt die Autobahn A 7 + A 39 zu benutzen) und so die Schadstoffimmision erhöht. Dies sind nur einige Bedenken/Einwände.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1210 und 1222

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2242	274	Private und juristische Personen	Gegen das Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrung Pattensen-Luhdorf mache ich folgende Bedenken geltend: Durch die neue Straße und die Hochstufung der Straßen wird die Lärmbelästigung deutlich höher und führt zu gesundheitlichen Schädigungen. Des Weiteren zu erhöhter Unfallgefahr!	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Die Ortsumfahrungen sind so geplant, dass neue Unfallschwerpunkte vermieden werden sollen. Die bisherigen Ortsdurchfahrten werden größtenteils vom Verkehr entlastet, womit sich auch das Unfallrisiko mindert. S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188 und 2039
7	Verkehr	2243	275	Private und juristische Personen	Gegen das Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrung Pattensen-Luhdorf mache ich folgende Bedenken geltend: Aufgrund der neuen Straße und der Hochstufung der Straßen, wird es deutlich mehr Verkehr geben. Wir wollen aber nicht mehr Verkehr, sondern weniger! Da dies die Unfallgefahr deutlich erhöht.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1210, 2039 und 2242
7	Verkehr	2244	276	Private und juristische Personen	Gegen das Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrung Pattensen – Luhdorf mache ich folgende Bedenken geltend: Wenn man eine der Hauptstrecken, die durch den kompletten Ort führen, zu einer Landstraße hochstuft, kann dieses nicht zur einer Verkehrsberuhigung führen. Es kommt eher zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen, der mehr Lärm und mehr Autos bedeutet. Dies könnte auch zu einer höheren Unfallgefahr führen, da diese Straße mitten durch den Ort führt.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 2039
4.1	Schutzgüter	2245	276	Private und juristische Personen	Gegen die Ortsumgehung Pattensen-Luhdorf spricht, dass dort der Lebensraum vieler Tiere und die Landschaft unnötig zerstört werden. Auch wird diese Gegend viel als Wanderweg genutzt, durch eine Umgehungsstraße ganz in der Nähe würde diese ruhige Ecke sehr darunter leiden. Tiere würden vertrieben werden und durch das erhöhte Verkehrsaufkommen mehr Lärm und Abgase entstehen, die die Umwelt noch zusätzlich belasten und wir den Lärm von allen Seiten hätten.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1209, 1210 und 1244

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.5.2	Lärm/Schall	2246	277	Private und juristische Personen	Einwände möglich bis 6. August 2020, das mache ich hiermit. Ich wohne in Pattensen in der Schulstraße und erlebe wie in jeder anderen Stadt und Dorf den starken Verkehrslärm; allerdings stört mich der LKW-Lärm gelegentlich nachts nicht, so sehen es hier weitere Anwohner auch.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Auch wenn der Verkehrslärm nicht alle Anwohner*innen gleichermaßen belastet bzw. sich diese davon gestört fühlen, würden die Ortsumfahrungen insbesondere den Immissionsort 9 (Pattensen 3) im Bereich der Schulstraße in Pattensen deutlich entlasten (s. S. 9 ff. Immissionstechnische Untersuchung). S. Abwägung zur Einwand_ID 1568
4.1	Schutzgüter	2247	277	Private und juristische Personen	Eine Ortsumfahrung lehne ich strikt ab, denn sie zerstört die wichtige Landwirtschaft und beliebte Ausflugs- und Radfahrgebiete; auch wären ein Tunnel- und Brückenbauwerk nötig, eine viel zu teure, überflüssige Baumaßnahme! Auch wie soll das bloß jemals von uns und unseren Nachkommen finanziert werden? Übrigens, die Corona-Pandemie hat doch jedem von uns, besonders natürlich die Wirtschaft, immens geschadet, und Impfung und Medikamente sind noch weit entfernt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1092, 1097, 1098, 1209, 1368 und 1389
7	Verkehr	2248	277	Private und juristische Personen	Was wäre u.a. zu tun? LKWs raus aus Pattensen, sie können hier die verschiedenen Autobahnen befahren, eine 30 km Beschränkung für alle Autofahrer wäre doch eine gute Idee, so mehr Ruhe und keine Raser an Hauptstraße und der Blumenstraße, keine LKW-„Hatzerei“ (kommt selten vor/auf der Ecke x-y, Kirchenbüro und Gasthaus x-y.)	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1195
0	Allgemein	2249	277	Private und juristische Personen	Falls Geld zu viel vorhanden bitte keine weitere Veränderung vor der Kirche in Winsen wie wieder neues Pflaster und Bäume raus und neue rein, es so sehr nett für alle bzw. es gibt viele Möglichkeiten in unserer schönen Lüneburger Heide.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die für die Stadterneuerung vorgesehenen Mittel sind im jeweiligen Haushalt für die entsprechenden Zwecke vorgesehen und somit zweckgebunden. Sie stehen nicht in Zusammenhang mit den Planungen der Ortsumgehungen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1	Schutzgüter	2250	278	Private und juristische Personen	Gegen das Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrung Pattensen-Luhdorf mache ich folgende Bedenken geltend: - die geplante Route zerstört große Naturgebiete, die für uns sehr wichtig als Naherholungsgebiet sind. Dies wird von uns täglich genutzt. Mit dem deutlich zunehmenden Verkehr und Lärm ist dieses unwiederbringlich zerstört.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1209 und 1244
4.1	Schutzgüter	2251	278	Private und juristische Personen	- Wir erfreuen uns an den dort heimischen, zum Teil selten gewordenen Wildtieren und Pflanzen direkt an unserem Wohngebiet gelegen. Sollte dies durch die Straße zerstört werden, werden wir wahrscheinlich unser Zuhause aufgeben müssen und den Landkreis Harburg verlassen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zur Einwand_ID 1244
7	Verkehr	2252	278	Private und juristische Personen	- Wir glauben nicht an eine Entlastung der Ortsteile Pattensen und Luhdorf, sondern im Gegenteil an eine deutliche Zunahme des Verkehrs, insbesondere da die Strecke schon jetzt von vielen Ortsfremden als Abkürzung zwischen den Autobahnen A 7 und A 39 missbraucht wird. Hier wäre eine Rückstufung der Straßenkategorie und ein Durchfahrtsverbot für LKW in Pattensen und Luhdorf, unseres Erachtens sinnvoller.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1195 und 1222
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2253	279	Private und juristische Personen	Gegen das Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrung Pattensen-Luhdorf sehen wir eine erhebliche Lärmbelästigung für Wulfsen. Durch die Nähe zur Ortsumfahrung wird unsere Lebensqualität erheblich eingeschränkt. Außerdem befürchten wir einen Wertverlust unserer Immobilie. Für uns ist es nicht ersichtlich, warum wir die Leidtragenden der Ortsumfahrung sein sollen. Als weiteren Einwand möchten wir aufführen, dass unser Naherholungsgebiet am Langenberg durch die geplante Ortsumgehung stark belastet wird.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1174, 1209, 1575 und 1615

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2254	280	Private und juristische Personen	Gegen das Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrung Pattensen-Luhdorf sehen wir eine erhebliche Lärmbelästigung für Wulfsen. Durch die Nähe zur Ortsumfahrung wird die Lebensqualität für uns und nachfolgende Generationen erheblich eingeschränkt. Als weiteren Einwand möchten wir aufführen, dass unser Naherholungsgebiet am Langenberg durch die geplante Ortsumgehung stark belastet wird.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1209, 1575 und 1615
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2255	281	Private und juristische Personen	Gegen das Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrung Pattensen-Luhdorf mache ich folgende Bedenken geltend: Als Einwohner Bahlburgs nutze ich den Bereich zwischen Bahlburg und Luhdorf als Radfahrer und Spaziergänger um mich zu erholen. Ich genieße die Vielfalt der Pflanzen- und Tierwelt gerade in diesem Bereich. Der Bau einer neuen Straße würde das gesamte Natur- und Erholungsgebiet zerstören, zusätzlicher Lärm macht keine Erholung möglich, sondern macht die Menschen krank und verscheucht die Tiere.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1209 und 1244
4	Naturschutz	2256	281	Private und juristische Personen	Ich erwarte, dass der Naturschutz deutlich stärker priorisiert wird als der Bau neuer Straßen in Wäldern und Landschaftsschutzgebieten. Sie erkennen aus meinem Schreiben, dass der geplante Straßenbau meine Interessen erheblich beeinträchtigt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1060 und 1244
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2257	282	Private und juristische Personen	Gegen das Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrung Pattensen-Luhdorf mache ich folgende Bedenken geltend: Die Luhe mit ihren anliegenden Bächen und Wäldern ist ein Erholungsgebiet für Menschen, die dem immer stärker werdenden Stress in unserer Gesellschaft ausgesetzt sind.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1209

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4	Naturschutz	2258	282	Private und juristische Personen	Das gesamte Gebiet um die Luhe sollte daher geschützt und als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen werden. Aus diesem Grund wäre die Anlegung von neuen Straßen in diesem Bereich ein Vergehen gegen die Bevölkerung und die schützenswerte Landschaft. Der Naturschutz muss deutlich stärker priorisiert werden als neue Straßen in Wäldern und Landschaftsschutzgebieten.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Das Gebiet wurde mittlerweile als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen. Das Vorhaben beeinträchtigt, aber verhindert nicht die vorgegebenen Schutzzwecke. S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1030, 1209, 1244 und 1259
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2259	282	Private und juristische Personen	Persönlich bin ich betroffen, da ich als Hundeführer und Radfahrer diesen Bereich zur Erholung intensiv nutze und benötige und keinem weiteren Lärm ausgesetzt sein möchte. Sie erkennen aus meinem Schreiben, dass der geplante Straßenbau meine Interessen erheblich beeinträchtigt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1209 und 1367
7	Verkehr	2260	283	Private und juristische Personen	Gegen das Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrung Pattensen - Luhdorf mache ich folgende Bedenken geltend: Der eigentliche Zweck der Ortsumfahrung führt nicht zu einer Entlastung unseres Dorfes, sondern stellt eine Querungshilfe für jeglichen Verkehr aus Richtung Hannover, der ein Ziel nordöstlich von uns hat. Durch das verstärkte Verkehrsaufkommen hätten wir nun nicht nur den Lärm der A 39 und der Bahntrasse, sondern in verstärkter Form den Lärm der Ostumgehung bei Tag und Nacht. Es wird zu einem noch stärkeren Stauaufkommen auf der Osttangente im Bereich von Amazon und der A 39 Auf-/Abfahrt kommen. Welches schon zur jetzigen Zeit zu bestimmten Uhrzeiten nervenaufreibend ist.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1210 und 1222

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2261	283	Private und juristische Personen	Unsere Naherholung mit den Routen zwischen Luhdorf und Bahlburg wird zunichte gemacht. Mehrmals die Woche nutzen wir die ruhigen Wege am Luhekanal und der alten Luhe. Wenn diese durch eine Ortsumfahrung zerschnitten werden, müssten wir zum Spaziergehen erst einmal mit dem Auto in eine ruhige Gegend fahren. Das ist doch Irrsinn und kann nicht im Interesse unserer Bürger liegen. Ich bitte inständigst darum, dass Sie sich einmal in unsere Lage versetzen und sich vielleicht auch einmal selbst vor Ort einen Eindruck verschaffen, wie dies unsere Lebensqualität einschränken würde und zu einem Wertverlust unseres Eigenheims führt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1174, 1188 und 1209
2	Straßenplanu ng	2262	284	Private und juristische Personen	Ich bin Anwohner der Blumenstraße Nr. xy in 21423 Winsen/Pattensen und nicht damit einverstanden, dass die Straße wegen Lärmbelästigung zur Landesstraße hochgestuft wird.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 2039
4.1	Schutzgüter	2263	285	Private und juristische Personen	Ich bin gegen den Bau der Ortsumgehungsstraße bei Pattensen/Luhdorf und der damit verbundenen Zerstörung von Lebensraum. Schon als Kind bin ich dort viel spazieren gegangen und Rad gefahren, wie so viele andere auch. Noch heute gehen dort (ich ebenfalls) viele Leute mit ihren Kindern und/oder Hunden spazieren, fahren Fahrrad und freuen sich über die Natur. Ich hoffe, Sie finden eine andere Lösung und lassen uns diesen schönen Flecken Erde mit all seinen Pflanzen und Tieren.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zu den Einwand_IDs 1209 und 1244
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2264	286	Private und juristische Personen	Ich bin mit meiner Familie Bewohnerin der Winsener Landstraße und Inhaberin einer denkmalgeschützten ortsprägenden Hofanlage, die unmittelbar an der Winsener Landstraße liegt. Ich habe die Planungen für die Ortsumgehung Luhdorf seit Beginn verfolgt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	2265	286	Private und juristische Personen	Aktuell habe ich folgende Bedenken und Einwände gegen die Planung der Ortsumgehung Luhdorf: 1. Erhöhung des Verkehrs entlang der Winsener Landstraße: Wir befürchten sowohl eine Erhöhung des PKW-Aufkommens als auch des LKW-Verkehrs, da ein Teil des Verkehrs, der jetzt noch die Radbrucher Straße und die Osttangente Richtung Winsener Stadtgebiet nimmt, den Umweg nicht in Kauf nehmen wird und dann die Winsener Landstraße nutzt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1210, 1222 und 1410
7	Verkehr	2266	286	Private und juristische Personen	2. Begründung: a. Es fehlt ein Verkehrskonzept mit entsprechender Wegweisung und verpflichtender Nutzung, z.B. Richtung Winsen-Mitte und Winsen-Nord die Ortsumgehung zu nutzen, um dann über Lüneburger Straße und Tönnhäuser Weg in die Stadt zu fahren. Wenn das nicht erfolgt, wird der gesamte Verkehr über den Süden, also die Winsener Landstraße in Luhdorf und die Luhdorfer Straße in die Stadt fahren. Bei entsprechender Wegweisung könnte eine Verkehrshöhung entlang der derzeit schon sehr belasteten Straße vermieden werden und vielleicht sogar eine Reduzierung erreicht werden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Es existiert ein Verkehrsentwicklungsplan für Winsen aus dem Jahr 2003 mit einem Prognosezeitraum bis 2020. Über eine mögliche Fortschreibung des Plans ist derzeit nichts bekannt. Ein Verkehrskonzept für Winsen und Umgebung wäre für die im Zuständigkeitsbereich der Stadt liegenden Straßen möglich. Dieses ließe sich auch mit dem in Vorbereitung befindlichen Lärmaktionsplan der Stadt Winsen verbinden. S. auch Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195 und 1634
7	Verkehr	2267	286	Private und juristische Personen	b. Es fehlt im Verkehrskonzept die Herunterstufung der L 234 in Luhdorf zur Kreisstraße und eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 Km/h. Dieses würde ergänzend zur geeigneten Wegweisung, die Attraktivität der Winsener Landstraße für einen schnellen Weg in die Stadt verringern und damit den Verkehr nicht noch weiter erhöhen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195 und 2039

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	2268	287	Private und juristische Personen	<p>Zu obigem Thema (Ortsumfahrung Luhdorf/Pattensen) fallen mir spontan nur zwei Schlagworte ein: - großes Gewerbegebiet in Winsen, - Autobahnzufahrt genau daneben</p> <p>Diese betreffende Autobahn besteht seit ca. 30 Jahren und in den Folgejahren hat sich immer mehr Gewerbe im Gebiet Luhdorf angesiedelt. Eine einladende Autobahnauffahrt wird dem Gewerbeverkehr geradezu auf dem Silbertablett serviert. Ich empfinde es als widersinnig, dass genau diese viel zu wenig genutzt wird. Sie führt doch den Verkehr zum Maschener Kreuz und eröffnet dann alle Richtungen für den Fernverkehr.</p>	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1100, 1206 und 1210
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2269	287	Private und juristische Personen	<p>Ich verstehe nicht, dass nur wegen einiger km- und Minuteneinsparung dem Verkehr erlaubt wird, durch unsere Dörfer zur BAB-Auffahrt nach Thieshope zu fahren. Das kann ganz bestimmt durch entsprechende Straßennutzungszuweisung und Beschilderung so geregelt werden, dass auch für jedes Navigationsgerät dieser Weg unattraktiv wird. Ich verstehe auch nicht, dass uns Bürgern in Luhdorf und Pattensen durch die bestehende tägliche Nutzung Tausender Fahrzeuge, die anders fahren könnten, soviel an Lebensqualität genommen wird.</p>	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1284

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1	Schutzgüter	2270	287	Private und juristische Personen	<p>Die geplante Umgehungsstraße zur angeblichen Verkehrsberuhigung unserer Dörfer ist ein viel zu großes Opfer in mehrfacher Hinsicht:</p> <ul style="list-style-type: none"> - eine unsinnige Zerstörung natürlicher Landschaften und landwirtschaftlicher Nutzflächen - eine neue unbekannte Lärmquelle durch den nahe am Dorf vorbeirauschenden Verkehr - Vortäuschung einer besseren Lebensqualität durch geringere Verkehrsdichte in unseren Dörfern - eine Anbiederung an große Gewerbetreibende auf Kosten der Lebensqualität von Generationen in gewachsenen Dörfern - überdimensionierte notwendige Maßnahmen bezüglich Über- oder Unterquerung von Luhe und Eisenbahntrasse - ein geradezu hochgestapelter nach oben offener finanzieller Rahmen von 35 bis 40 Millionen Euro <p>Aus all diesen Gründen und Bedenken bin ich auf jeden Fall gegen eine weitere Planung geschweige denn den Bau einer Ortsumfahrung von Luhdorf und Pattensen.</p>	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1081, 1095, 1181, 1188, 1209, 1244, 1368 und 1389
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2271	288	Private und juristische Personen	<p>Ich bin vor ca. 6 Jahren nach Wulfsen gezogen, weil ich einfach wenigstens in meiner wenigen Freizeit mir Ruhe gewünscht habe. Die Ortsumfahrung bringt uns weiteren Verkehr und Lärm in die Dörfer. Jeden Tag opfert man viel Zeit, mit im Stau stehen und den längeren Arbeitsweg um wenigstens in der Freizeit seine Ruhe zu bekommen. Da man sich den Wohnort aussuchen kann, aber leider nicht immer den Arbeitsplatz. Der anliegende Wald ist immer für einen entspannten kleinen Abendspaziergang gut. Auch das werden Sie uns mit der Ortsumgehung nehmen.</p>	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1189 und 1575
4.1.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	2272	288	Private und juristische Personen	<p>Für die Wildtiere bedeutet es wieder eine weitere Einschränkung des Lebensraumes, sowie eine neue Todesfalle.</p>	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1244

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5.3.1	Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Fischerei	2273	288	Private und juristische Personen	Und was wir aus der Coronakrise eigentlich gelernt haben sollten ist, das Ackerland und Weideflächen für uns mal sehr wichtig werden könnten. Immer wieder Lieferengpässe in vielen Bereichen. Zum Glück noch nicht bei den Lebensmitteln. Aber wir wissen alle nicht wie es weiter geht oder was als nächstes kommt. So ist es doch wichtig, dass sich Regionen selbst versorgen können. Dann brauchen wir keine Straßen für unsere Bequemlichkeit, sondern Acker - und Weideflächen. Wir persönlich kaufen möglichst bei unseren ansässigen Landwirten ein, um sie zu unterstützen. Zahlen deswegen auch gerne mal mehr und nehmen den Mehraufwand des Einkaufes gerne in Kauf. Umso schlimmer ist es, zuzuschauen, wenn wieder Ackerland planiert wird.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_IDs 1092, 1097 und 1389
4.1	Schutzgüter	2274	285	Private und juristische Personen	Ich bin gegen den Bau der Ortumgehungsstraße bei Pattensen/Luhdorf und der damit verbundenen Zerstörung von Lebensraum. Dort gehen viele Leute mit ihren Kindern und/oder Hunden spazieren, fahren Fahrrad und freuen sich über die Natur. Ich würde mir wünschen, dass Sie eine andere Lösung finden und uns diesen Ort so lassen wie er ist mit seinen Tieren und Pflanzen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1209 und 1244
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2275	291	Private und juristische Personen	Gegen das Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrung Pattensen – Luhdorf mache ich folgende Bedenken geltend: Uns Pattensenern muss noch ein ruhiges Naturgebiet zur Erholung bestehen bleiben. Wir haben in Norden den Lärm der A 39 und im Westen sowie Osten sehr ortsnah neu aufgestellte Windradanlagen. Bereits in drei Windrichtungen sind wir vom Lärm eingekesselt. Wo können wir noch Erholung nach einem arbeitsreichen Tag finden, wenn Sie auch noch im Süden des Ortes Lärm verursachen? Wenn die Natur um den Langenberg, die Luhe-Auen zerstört werden?	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1209 und 1575

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	2276	291	Private und juristische Personen	Sie wollten amazon in Winsen Ost, nun finden Sie bitte eine Lösung für den entsprechenden Verkehr, der nicht zu Lasten unseres beschaulichen Ortes geht. Der Verkehrslärm muss raus aus Pattensen, da sind wir uns einig. Bitte nutzen Sie dafür die bereits vorhandene A 39! Zeigen Sie, dass es Ihnen um unser Bürgerwohl geht.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zu den Einwand_IDs 1188, 1195, 1206 und 1377
7	Verkehr	2277	291	Private und juristische Personen	Anbei demonstriere ich Ihnen mittels von mir auf meinem Arbeitsweg in Pattensen gemachte Bilder vom LKW-Verkehr in Pattensen. Zwei LKW sind im Vorbeifahren auf der Pattensener Hauptstraße kurz vor Ortsausgang Richtung Thieshope aneinander geschrammt. Auf den Bildern sehen Sie, wie beide LKW aufgrund des Unfalles auf dem Gehweg parken.	Dem Einwand wird gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1708
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2278	291	Private und juristische Personen	Die LKW befahren regelmäßig unsere Fußgängerwege, da unsere Straßen nicht für den Verkehr der geschaffenen Gewerbegebiete ausgelegt sind. Es ist eine Frage der Zeit, dass Unfälle mit Menschenbeteiligung (Passanten) entstehen.	Dem Einwand wird gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1568 und 1708
4.1.5	Luft und Klima	2279	291	Private und juristische Personen	Der Lärm ist nicht mehr zu ertragen. Ich wohne nahe der Hauptstraße und kann mittlerweile nur noch mit Ohropax schlafen. Tagsüber schließe ich häufig die Fenster, um den Verkehrslärm draußen zu halten. Die 1628 erbaute St. Gertrud Kirche ist kein ruhiger Ort mehr, der zur Einkehr einlädt, sondern Lärm geplagt. Die Abgase machen dem altehrwürdigen Gebäude zu schaffen. Nun sollen wir auch noch außerhalb des Ortes dem Lärm einer Ortsumfahrung nicht mehr entgehen können?	Dem Einwand wird gefolgt	Durch die Ortsumfahrungen werden Schadstoffe und Lärm aus den Orten heraus geholt und entlasten somit auch die Gebäude in den Ortschaften. S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188 und 1210

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	2280	291	Private und juristische Personen	Bitte denken Sie neu, Herr Rempe. Finden Sie eine wirkliche Entlastung für uns! Können Sie mir garantieren, dass eine neue Ortsumfahrung nicht mehr Verkehr, mehr Gewerbegebiete und mehr Lärm nach sich zieht? Schrecklich! Ich fordere im Sinne des Bürgerwohls die Nutzung der A 39 für Schwerlastverkehr. Dieser muss raus aus unserem beschaulichen Ort!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1100, 1210, 1377 und 1710
2	Straßenplanung	2281	291	Private und juristische Personen	Die in Erwägung gezogene Hochstufung zu einer Landesstraße wäre eine Zumutung. Mit einem Durchfahrverbot für Schwerlastverkehr und Tempo 30, was regelmäßig kontrolliert werden soll, sind Maßnahmen, mit der Sie uns Bürgern Entlastung schaffen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195 und 2039

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7.1	Verkehrssicherheit	2282	290	Private und juristische Personen	Ich bin aktiver Radfahrer und häufig mit dem Rad von Quarrendorf nach Winsen u.a. zum Bahnhof unterwegs. Dabei empfinde ich die Straßen im untersuchten Bereich, gerade die L 215 zwischen Thieshope und Pattensen als sehr gefährlich. Wie Abschnitt 2.2.1 des Erläuterungsberichts zu entnehmen ist, ist ein Ziel der Ortsumgehungen die Erhöhung der innerörtlichen Verkehrssicherheit für Fußgänger und Anlieger. Ich bin der Meinung, dass auch die Sicherheit der Radfahrer in den Ortsdurchfahrten verbessert werden muss, aber nicht nur dort, sondern auch entlang der Straßen zwischen den Orten.	Dem Einwand wird gefolgt	Die Gefährlichkeit des Abschnittes der L 215 zwischen Thieshope und Pattensen ist bekannt und soll im Rahmen der Realisierung der OU Thieshope gelöst werden. Sobald die Planung für diese Ortsumfahrung abgeschlossen ist, soll die Planung für den Radweg aufgenommen werden. Für die Ortsdurchfahrt von Pattensen wird darauf hingewiesen, dass sofern die Variante einer Ortsumgehung hergestellt wird (Vorzugsvariante 1.1-P), keine zusätzlichen baulichen Maßnahmen innerhalb der Ortsdurchfahrten erfolgen. Es wird angegeben, dass in der Null-Plus-Variante bauliche Maßnahmen innerhalb der Ortsdurchfahrten, Scharmbeck, Pattensen und Luhdorf, aufgezeigt werden, um positive Wirkungen im Verkehrsablauf im Hinblick auf die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer und Kfz) zu erzielen. Für die zu betrachtenden Straßenzüge innerhalb der Ortsdurchfahrten wurden über die verschiedenen Verkehrsbelastungen die erforderlichen Führungsformen des Radverkehrs abgeleitet welche für die Verkehrssicherheit erforderlich sind. Die Straßenquerschnitte der Null-Plus-Varianten wurden unter Berücksichtigung dieser Belange entwickelt. Weitere Einzelmaßnahmen wie Fahrbahnverschwenkungen, Querungshilfen sowie der Umbau von Einmündungen und Kreuzungen zu Kreisverkehren dienen gleichzeitig auch der Verkehrsberuhigung und der Verbesserung der Aufenthaltsqualität, da durch sie eine Geschwindigkeitsdämpfung innerhalb der Ortslagen erreicht wird. Sie sind für jede Ortslage dem Erläuterungsbericht der Variantenuntersuchung (igbv 15.12.2014) im Kapitel Null – Plus – Varianten (Ziffer 6.1 bis Ziffer 6.1.6.2) zu entnehmen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7.1	Verkehrssicherheit	2283	290	Private und juristische Personen	Entlang der L 215 zwischen den Ortschaften Thieshope und Pattensen ist ein sicheres Radfahren derzeit nicht möglich, da es dort keinen Radweg gibt. Diese Lücke wird auch im Radverkehrskonzept des Landkreises Harburg als Netzlücke nach ERA beschrieben und stellt die zweitgrößte ihrer Art im Landkreis dar. Der Schließung dieser Lücke wurde entsprechend eine hohe Priorität eingeräumt. Ich bin der Meinung, dass hier zwingend der Bau eines Radweges nötig ist, da derzeit die Kreisstadt Winsen unter anderem aus der nördlichen Samtgemeinde Hanstedt nur über erhebliche Umwege über Stelle oder Salzhausen auf sicheren Radwegen erreicht werden kann. Bereits bei der heutigen Verkehrsbelastung werde ich bei jeder Fahrt auf der L 215 zwischen Thieshope und Pattensen mehrfach gefährlich mit zu geringen Sicherheitsabständen, bei Gegenverkehr und in Kurven- und Kuppenbereichen überholt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Es wird darauf hingewiesen, dass die Ortschaft Thieshope und der vorgenannte Bereich der L 215 nicht Bestandteil der Untersuchungen im vorliegenden Raumordnungsverfahren sind. Der Einwand kann daher nicht in dieser Planung berücksichtigt werden. Der Landkreis Harburg ist hier nicht zuständig, aber es hat Abstimmungen hierzu mit der NLStBV gegeben.
7	Verkehr	2284	290	Private und juristische Personen	Wie dem Lageplan der Null-Plus-Variante Pattensen zu entnehmen ist, wurde diese Gefahrenstelle auch erkannt. Die Null-Plus-Variante sieht hier einen straßenbegleitenden Radweg zwischen dem Ortsausgang Pattensen in Richtung Thieshope und dem Weg nach Holtorfsloh vor. In der Verkehrsuntersuchung von 2015 werden im Anhang in mehreren Diagrammen die berechneten Verkehrsbelastungen kleinteilig für alle Straßenabschnitte im Untersuchungsraum für verschiedene Fälle dargestellt. In Tabelle 1 sind die aus diesen Diagrammen abgelesenen Verkehrsbelastungen für die L 215 zwischen Thieshope und Pattensen jeweils insgesamt und für LKW aufgelistet.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Es wird begrüßt, dass die vorgeschlagene Null-Plus-Variante beim Einwender Anklang findet. Es wird jedoch darauf hin gewiesen, dass sofern die Variante einer Ortsumgehung hergestellt wird (Vorzugsvariante 1.1-P), keine zusätzlichen baulichen Maßnahmen innerhalb der Ortsdurchfahrten erfolgen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7.1	Verkehrssicherheit	2285	290	Private und juristische Personen	Wie an diesen Zahlen zu erkennen ist, würde der Bau einer Ortsumgehung um Pattensen bereits zu einem über den Planungs-Nullfall hinausgehenden Anstieg der Verkehrsbelastung von über 10 % insgesamt und über 17 % für den Schwerverkehr führen. Der Bau beider Ortsumgehungen würde zu einem Anstieg der Verkehrsbelastung von über 14 % insgesamt und über 27 % für den Schwerverkehr führen. Betrachtet man die Auswirkungen der Variantenkombination 1-P mit 1-L gegenüber der Analyse aus 2013 auf die Verkehrsbelastung der L 215, nimmt diese insgesamt um über 54 % zu und für den Schwerverkehr um über 57 %. Der Bau der Ortsumgehungen würde also die Verkehrsbelastung auf der L 215 zwischen Thieshope und Pattensen noch einmal deutlich erhöhen und so die Sicherheit der Fahrradfahrer weiter verschlechtern. Da die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer auch ein Ziel dieses Vorhabens ist, erachte ich es für notwendig, möglichst bald, jedoch spätestens zum Bau der Ortsumgehungen einen Radweg entlang der L 215 von Thieshope nach Pattensen zu planen und zu bauen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Die vom Einwender erläuterte Verkehrsbelastungszunahme kann nicht nachvollzogen werden, da der Anstieg des Verkehrs auf der freien Strecke der vorhandenen L 215 (Verkehrsprognose) nicht vom Bau einer Ortsumgehung abhängig ist. Es gibt insgesamt gesehen eine allgemeine Verkehrszunahme, auch ohne den Bau von Ortsumgehungen. Die Notwendigkeit der Anlage eines Radweges wurde erkannt. Dieser wird geplant und gebaut, sobald die Planungen zur OU Thieshope abgeschlossen sind. S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1210 und 2283
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2286	289	Private und juristische Personen	Ich bin strikt gegen das Vorhaben, unsere Heimat bzw. Landschaft weiter zu verschandeln und zu vernichten sowie unsere Lebensqualität erheblich zu beschneiden. Die geplante Ortsumgehung wird den Verkehr in der Region auf allen betroffenen Hauptstraßen weiter erhöhen und in Summe keine örtliche Reduktion des Verkehrsaufkommens, Lärm- und Abgasbelastung herbeiführen. Dies wird unsere Lebensqualität im Dorf, durch die benannten Punkte, sehr stark beeinflussen und stellt uns vor die Frage, ob ein Verbleib in Pattensen mittelfristig sinnvoll ist.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1209, 1210 und 1222

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1	Schutzgüter	2287	289	Private und juristische Personen	Durch den Bau einer zusätzlichen Straße wird zusätzlicher Verkehr von der vorhandenen gut ausgebauten Autobahn (A 39/A 7) für eine Ersparnis oder Abkürzung weniger Minuten oder Kilometer mit Millionenaufwand von Euros und viel zusätzlichem Lärm, Abgasen oder Bebauung unberührter Natur sowie zusätzlicher Belastung der Anwohner, besser Menschen vor Ort - darunter auch ich - in Kauf genommen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1210, 1222 und 1244
2	Straßenplanung	2288	289	Private und juristische Personen	Und der Zubringerverkehr in Richtung Hamburg über Scharmbeck ist davon überhaupt nicht betroffen. Auf dieses Teilstück hat die geplante Streckenführung überhaupt keine Auswirkung. Somit schon wieder kein Vorteil für uns Bürger. Oder soll demnächst vielleicht durch den Pattensener-Scharmbecker Wald eine zweite Entlastungsstraße geplant werden?	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die verbliebenen untersuchten Varianten haben keine direkten schalltechnischen Auswirkungen auf die Ortschaft Scharmbeck und wurden bei der Schalltechnischen Untersuchung nicht weiter betrachtet. Für den Fall, dass zu einem späteren Zeitpunkt eine zusätzliche Ortsumfahrung für den Bereich Scharmbeck geplant werden soll, sind die schalltechnischen Auswirkungen zu untersuchen und zu bewerten. S. Abwägung zur Einwand_ID 1123
7	Verkehr	2289	289	Private und juristische Personen	Zumal Ihre auf den Bau der Straße basierenden Gutachten vor mehreren Jahren erstellt und die heutigen wichtigen Zukunftsthemen wie den Klimawandel (u. a. Reduktion des CO2-Ausstoßes), die Elektromobilität und damit mittelfristige Reduzierung des Gesamtverkehrs oder die Nachhaltigkeit der Baumaßnahme ich keinsten Weise ausreichend berücksichtigt. Somit dürfte aus rein rechtlicher Sicht das Vorhanden gar nicht sinnvoll geschweige weiter verfolgt werden dürfen!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1354

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2290	289	Private und juristische Personen	Für uns und insbesondere für meine Familie bedeutet eine Zunahme des Verkehrs, zusätzliche Lärmbelastung und zusätzliche Abgase, Vernichtung von unberührter Natur und damit eine erhebliche Verminderung der Lebensqualität. Zudem werden nahliegende Naherholungsgebiete z. B. die Luhe-Auen unwiderruflich zerstört. Weiter wird ein Keil zwischen die Dörfer, insbesondere von Wulfsen und Pattensen getrieben, sodass die persönlichen Kontakte - und sei es auf Spaziergängen oder Fahrradtouren - erheblich erschwert werden. Zudem ist Pattensen sehr landwirtschaftlich geprägt und die Vernichtung der landwirtschaftlichen Flächen hätte weitreichende Folgen, bis zur Aufgabe einzelner Höfe.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1209, 1244 und 1367
7	Verkehr	2291	289	Private und juristische Personen	Stattdessen sollten folgende Maßnahmen angegangen werden: <ul style="list-style-type: none"> • eine bessere Taktung des Schienen-Nahverkehrs mit optimierter zeitlicher Anbindung an den HVV • der Ausbau der A 39/A 7 im Bereich des Autobahnkreuzes Maschen, um die Kapazität zu verbessern • bessere Zuführung des Verkehrs zwischen Lüneburg und Winsen auf die Autobahn A 39 - in diesen Bereich ist keine Ab- oder Auffahrt, somit quält sich der Verkehr letztendlich über Pattensen zur Autobahn (es kann auch nicht sein, dass immer mehr Baugebiete/Logistikzentren im Hinterland ausgewiesen werden und durch den daraus resultierenden zusätzlichen Verkehr und Belastung veröden die ursprünglichen Dörfer an den Zubringerstraßen - wo ist hier die Nachhaltigkeit und weitsichtige Infrastrukturplanung? • Tempo 30 km/h in den Ortschaften insbesondere auf den Hauptverkehrsstraße 	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Für eine Verbesserung des SPNV steht der LK Harburg mit den entsprechenden Stellen im Austausch. s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1195, 1222, 1634 und 1710

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2292	289	Private und juristische Personen	Alle die in meinen Schreiben aufgeführten Gründe, betreffen mich persönlich und werden letztendlich auch gesundheitliche Folgen herbeiführen. Der geplante Straßenbau wird meine Interessen erheblich beeinträchtigen. Ich bitte Sie, meine Einwände zu überprüfen, den Neubau abzulehnen und eine für mich und die (Dorf-) Gesellschaft eine vorteilhaftere Lösung zu bevorzugen. Die Alternative ist bereits gebaut (A 39) und wird jeden Tag tausendfach genutzt. Wie gesagt, um ein paar Minuten Autofahrt zu schinden, müssen nicht ganze Dörfer unter einem unnötigen Neubau täglich und insbesondere nachts darunter leiden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Auch in geringen Abständen (< 50 m) zu den Ortsumfahrungen ist nicht mit Überschreitungen der Immissionsrichtwerte zu rechnen (s. S. 25 Immissionstechnische Untersuchung). S. auch Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1195, 1317 und 1377
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2293	292	Private und juristische Personen	Die Planung und etwaige Realisierung einer Ortsumgehung Luhdorf in der „Vorzugsvariante 1-L“ macht uns persönlich betroffen. Im Folgenden möchten wir Ihnen daher unseren Einwand zum Raumordnungsverfahren Pattensen-Luhdorf darlegen. Das letzte ortsnaher Erholungsgebiet würde zerstört werden: Die Luheniederungen zwischen Luhdorf und Bahlburg sind für uns von großer Wichtigkeit. Durch regelmäßige Spaziergänge sowie Rad- Touren mit unserer Tochter sowie Kanu- Touren mit Familie und Freunden fühlen wir uns diesem Gebiet eng verbunden. Eine Ortsumgehung würde den Charakter dieses Gebietes jedoch unwiderruflich verändern. Dort, wo wir und viele weitere Luhdorfer Bürgerinnen und Bürger es gewohnt sind, lärmfrei Erholung zu erfahren, die Natur zu genießen und Kraft für den Arbeits- Alltag zu tanken, würden sich tagtäglich hunderte Autos und Lastkraftwagen mit hohen Geschwindigkeiten ihren Weg durch die Landschaft bahnen. Für uns würde dies den Verlust eines großen Stücks an Lebensqualität bedeuten.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1209

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2294	292	Private und juristische Personen	Aus unserer Sicht handelt es sich bei besagtem Gebiet sogar um das letzte Naherholungsgebiet für die Bürgerinnen und Bürger Luhdorfs. Die bewaldeten Bereiche des Ortes im Nord-Osten sowie das Gebiet östlich von Luhdorf sind – aus lärmtechnischer Sicht – aufgrund des Verkehrsaufkommens durch die „A 39“ und der „Osttangente“ beziehungsweise des Gewerbegebiets Luhdorf ungeeignet. Als Naherholungsgebiet ungeeignet sind auch die Bereiche westlich von Luhdorf. Hier wurde durch die Errichtung von großen Windkraftanlagen ebenfalls stark in den Naturraum eingegriffen. Das letzte ortsnahe Erholungsgebiet befindet sich daher im Süden. Und dieses gilt es zu schützen!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1209
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2295	293	Private und juristische Personen	Leider komme ich erst jetzt dazu ihnen zu schreiben, daher nun schnell noch per email. Auf der einen Seite leuchtet mir bzgl. der Verkehrsführung die nun angedachte Variante ein, sie ist von denen die diskutiert werden rein für den Verkehr schon ein Optimum, aber sie führt nah an Ortschaften vorbei und muss u.a. die Luhe queren, was bautechnisch und bzgl. Lärmverbreitung deutlich ungünstig ist. Die Menschen - auch ich - in diesen Ortschaften, deren Naherholungsgebiet wird sehr beeinträchtigt, daher mein Einwand.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1081, 1209, 1312, 1321 und 1407
7	Verkehr	2296	293	Private und juristische Personen	Die jetzige Situation, dass LKWs - die von Süden über die A 7 kommend - die Abkürzung via Thieshope in Richtung dem, insbesondere für Amazon, stark frequentierten Gewerbegebiet WL-Ost nehmen, ist so nicht mehr hinnehmbar. Die Umleitung dieses Verkehrs über das ebenfalls stark frequentierte Maschener Kreuz ist ebenfalls keine gute Lösung, zumal viele LKW-Fahrer dem so eher nicht folgen würden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1206, 1210 und 1610

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanu ng	2297	293	Private und juristische Personen	<p>Alternatividee - Trassenführung weiter entfernt von den Wohngebieten: Diese bietet sich m. E. nur oberhalb des jetzigen Planungsgebietes an. Sorry, dann müsste alles noch mal von vorne beginnen. Die Variante s.u. bietet einen Kompromiss aus:</p> <ul style="list-style-type: none"> - meiden des Maschener Kreuzes - Einsparen von weniger Kilometern als die s.o. Variante (nur etwa 5 km), dafür aber schnelleres, entspannteres Vorankommen für die LKW - Beenden der jetzigen auf Dauer untragbaren Situation, vermeiden der ebenfalls kaum tragbaren neuen Situation. - mit Sicherheit hohe Akzeptanz in den jetzt tangierten Winsener OT. - Sofern die Raumordnung geklärt würde, könnte die Baumaßnahme als Landstraße, ggf. Autobahn, stressfrei durchgeführt werden. - aber man würde anderes Land opfern - am bzw. durch einen Wald! - Die angedachte Trasse würde oberhalb der Raststätte Seevetal Ost und ebenfalls oberhalb der Querung A 39/Unter den Linden verlaufen können. - Vor Thieshope müsste diese dann für den Verkehr Richtung Gewerbegebiet WL-Ost "beworben werden". 	Dem Einwand wird nicht gefolgt	<p>Es gibt einige Gründe, die gegen diese vorgeschlagene Trassenalternative sprechen. Der verkehrliche Nutzen zur Entlastung von Pattensen und Luhdorf ist zweifelhaft. LKW mit Ziel-/Startpunkt Winsen-Ost würden kaum diese Verbindung wählen, um von der A 7 nach Winsen bzw. zur A 7 zu gelangen, vor allem, wenn sie aus Richtung Süden kommen. Für diese Verkehrsteilnehmenden hätte die vorgeschlagene Strecke keinen Mehrwert, sie würden voraussichtlich weiterhin das Maschener Kreuz nutzen oder durch die jetzt schon stark belasteten Ortschaften fahren. Eine direkte Verbindung der Autobahnen A 39 und A 7 nahe dieser Stelle ist bereits durch das Maschener Kreuz vorhanden. Zudem müssten neue Knotenpunkte für eine direkte Anbindung an die Autobahnen geschaffen werden. Dieser Trassenvorschlag mutet durch seine Lage eher wie eine Umfahrung von Seevetal/Maschen an und nicht wie eine Ortsumfahrung für die belasteten Ortschaften bei Winsen, da sie weit entfernt davon verläuft. Mit rund 5 km ist diese Trasse außerdem recht lang. Bezüglich raumordnerischer Gegebenheiten würde sie bereits vorhandene Windenergieanlagen in Vorranggebieten Windenergie tangieren. Eine Querung dieser Gebiete wäre aufgrund einzuhaltender Mindestabstände zwischen Straße und Anlagen bzw. Gebietsgrenzen nicht möglich. Außerdem würden Waldflächen auf großer Strecke zerschnitten und es müssten gleich zwei Gasleitungen gekreuzt werden, was einerseits aufwendige Kompensationsmaßnahmen und Kreuzungsbauwerke zur Folge hätte, was hohe Kosten verursachen würde.</p>
7.1	Verkehrssiche rheit	2298	2	ADFC Kreis Harburg e.V.	<p>Der ADFC Kreisverband Harburg e.V. weist darauf hin, dass für den Bau der Ortsumfahrung Pattensen – Luhdorf zwingend ein Radweg an der L 215 zwischen Pattensen und Thieshope erforderlich ist. Der Radverkehr ist auf dieser Hochgeschwindigkeitsstrecke sehr gefährdet. Durch die Ortsumfahrung ist mit noch mehr Verkehr zur Autobahn zu rechnen. Es ist für Radfahrende aus der Samtgemeinde Hanstedt nicht möglich, sicher und direkt in die Kreisstadt Winsen zu kommen.</p>	Dem Einwand wird gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 2283

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	2299	2	ADFC Kreis Harburg e.V.	Uns ist aufgefallen, dass bei keiner der Untersuchungen, sei es der Verkehrsuntersuchung oder der Raumverträglichkeitsuntersuchung, Radverkehr und ÖPNV und deren mögliches Potential zur Verkehrsverlagerung und damit zur Schonung des Raumes und der Umwelt berücksichtigt wurden. Damit werden die Anforderungen nach mehr Klimaschutz im Verkehrssektor nicht beachtet.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Es ist zutreffend, dass die vorgenommenen Untersuchungen keine Aussagen zu Radverkehr und ÖPNV enthalten. Im ROV werden lediglich die Auswirkungen der untersuchten Varianten der Ortsumfahrungen auf den betroffenen Raum überprüft, um zu einer möglichst raum- und umweltverträglichen Trassenführung zu gelangen. Eine mögliche Verkehrsverlagerung hin zu Radverkehr und ÖPNV ist gesondert zu betrachten.
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2300	294	Private und juristische Personen	Hiermit legen wir Beschwerde gegen die Planung der Ortsumgehungsstraßen für Luhdorf und Pattensen ein. Wir leben selbst in Luhdorf und nutzen beide Gebiete für unsere täglichen Spaziergänge zur Naherholung und genießen die Vielfalt der Tiere in diesen Gebieten, die nach Bau der Windkraftanlagen und der Autobahn glücklicherweise überhaupt noch dort anzutreffen sind.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1209 und 1244
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2301	294	Private und juristische Personen	Wir fühlen uns heute schon durch die Autobahn und sämtliche Land- und Umgehungsstraßen, sowie die Bahngleise in unserer täglichen Wahl der Spazierwege im direkten Umfeld stark eingeschränkt. Wenn jetzt auch noch diese Gebiete zerstört werden, ist Luhdorf komplett eingekesselt von Lärm und verliert für uns gänzlich den Reiz um hier zu wohnen. Die Anbindungen zu den Autobahnen sind aus unserer Sicht bereits gut und eine weitere Zerstörung der Natur ist nicht zu rechtfertigen. Wir bitten dringend darum, die Ausbaupläne nicht umzusetzen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1209, 1229, 1244 und 1312

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2302	295	Private und juristische Personen	Hiermit möchten wir zu oben genannten Ortsumfahrungen unseren Einwand einreichen, da wir davon betroffen sind! Begründung: 1. Erhebliche Lärmbelästigung durch noch mehr Verkehr, dazu mehr CO2-Ausstoß! Wir wollen nicht mehr Verkehr, sondern weniger! 2. Wir sind 2000 aufs Land nach Wulfsen gezogen, da wir dieses Naherholungsgebiet, die Ruhe und die Natur so schätzen! (vermehrtes Treckeraufkommen durch die Landwirtschaft als auch die erhöhte Nitratbelastung in den Böden haben bereits die Lebensqualität eingeschränkt!)	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1210, 1244, 1575, 1615 und 1899
4.1	Schutzgüter	2303	295	Private und juristische Personen	3. Dazu der Klimawandel, der allgegenwärtig ist. Wir roden wertvolle Flächen, bedrohten Arten fehlen Biotope und Lebensräume. Die Wälder vertrocknen, der Borkenkäfer macht sich breit. Der Ausbau von weiteren Straßen wird dies nicht verbessern!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Der Klimawandel wird nicht geleugnet, jedoch werden Eingriffe in die Natur gesetzlich ausgeglichen. S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1259 und 1568
5.4	Technische Infrastruktur/ raumstruktur elle Standortpoten- ziale	2304	295	Private und juristische Personen	4. Gelder könnten statt geplanter Umgehungsstraßen sinnvoller in die Infrastruktur investiert werden: Ausbau der Digitalisierung auf den Dörfern und in den Schulen! Bahnverbindungen ausbauen, den Güterverkehr auf die Schienen bringen, die Schweiz macht es uns vor!	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Die genannten Alternativen lösen in keiner Weise die konkreten Verkehrsprobleme in Pattensen und Luhdorf. S. Abwägung zur Einwand_ID 1368
1	Lage/Verlauf	2305	295	Private und juristische Personen	Zu guter Letzt unsere Bitte nach weiteren Alternativen zu suchen, damit auch dieser schöne Landstrich in Niedersachsen und seine Lebensqualität erhalten bleiben.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188 und 1568

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5.1.1	Siedlungsstruktur/Bauleitplanung	2306	296	Private und juristische Personen	Gegen das Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrung Pattensen - Luhdorf mache ich folgende Bedenken geltend: - Die geplante Trasse führt zu nah an den betroffenen Ortsteilen vorbei. Dadurch werden diese in ihren zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten eingeschränkt. Insbesondere Luhdorf, welches im Westen von der Luhe, im Norden von der A 39 und im Osten durch das Gewerbegebiet begrenzt ist, wird so auch im Süden vollständig umschlossen. Trotz der dann auf der Osttangente absehbaren Zunahme des Schwerverkehrs wurde in unmittelbarer Nähe der Umgehungsstraße ein neues Baugebiet ("Kleiner Brümmelkamp") ausgewiesen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1229, 1312 und 1321
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2307	296	Private und juristische Personen	- Die geplante Streckenführung durch die Luheniederung macht ein aufwändiges Brückenbauwerk mit Zufahrtsrampen erforderlich, dessen Kosten und räumliche Dimension in keinem Verhältnis zum erhofften Nutzen steht. Zudem zerstören Brücke und Zufahrtsrampen Naturflächen und beeinträchtigen die Naherholungsmöglichkeiten für Einheimische und Touristen (z.B. Kanuwandern, Walken, Radtouren). Dies steht im Widerspruch zu der von der Stadt Winsen gerne betonten Familienfreundlichkeit.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1081, 1209 und 1244
7	Verkehr	2308	296	Private und juristische Personen	Die einfachere, kostengünstigere und ressourcenschonendere Lösung wäre ein Durchfahrtsverbot für den Schwerlastverkehr durch die betroffenen Ortsteile.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1195
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2309	296	Private und juristische Personen	- Persönlich fühle ich mich bereits jetzt durch den Verkehrslärm der Autobahn sowie von den vom Gewerbegebiet Luhdorf ausgehenden Lärmemissionen in meinem Wohlbefinden beeinträchtigt und bin besorgt, dass sich diese Situation durch den zusätzlichen Verkehr noch verschlechtert.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1206, 1210 und 1789

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanu ng	2310	296	Private und juristische Personen	- In meinen Augen ist die Verkehrsplanung in und um Winsen Stückwerk ohne zukunftsorientiertes Gesamtkonzept. Das ursprüngliche Konzept dieser Umgehungsstraße ist durch die Größe des hier entstandenen Gewerbegebietes, die neu bebauten Wohngebiete und die allgemeine Zunahme des Straßenverkehrs überholt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1075, 1206 und 2266
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2311	297	Private und juristische Personen	Gegen das Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrung Pattensen – Luhdorf mache ich folgende Bedenken geltend: • Es ist mit einer stark erhöhten Umweltbelastung insbesondere durch Lärm und Abgase zu rechnen. Durch die vorgesehene Trassenführung bin ich als direkter Anrainer auf meinem Grundstück Vossberg xy in Wulfsen, welches in Sichtweite der geplanten Trassenführung liegt, direkt und unmittelbar betroffen! • Die Lebensqualität am nördlichen Rand von Wulfsen (meinem Grundstück) wird stark vermindert! • Es wurde zudem keine Betroffenheitsanalyse gemacht, d.h. wie viele Bewohner entlastet und wie viele durch den Bau neu belastet werden.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1615, 1855 und 1899
1	Lage/Verlauf	2312	297	Private und juristische Personen	• Es ist außerdem für mich überhaupt nicht nachvollziehbar, warum eine Umgehungsstraße für zu Winsen gehörende Gemeindeteile auf dem Gemeindegebiet der Samtgemeinde Salzhausen gebaut werden soll und auch der Verkehr dadurch nicht weniger, sondern eher mehr wird und zudem hauptsächlich zu Lasten der Gemeinde Wulfsen gehen wird.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die Vorzugsvariante 1.1-P verläuft mittig zwischen Pattensen und Wulfsen, damit die Abstände zwischen OU und Ortschaften gleich sind und keiner der beiden Orte benachteiligt wird. Sie verläuft auf ca. 990 m auf dem Gebiet der Samtgemeinde Salzhausen bei einer Gesamtlänge von 3,5 km. Andere Varianten würden mehr Fläche in der SG Salzhausen beanspruchen, wie z.B. Variante 2-P in Verbindung mit Variante 2-L (etwa die doppelte Länge von Variante 1.1-P). S. Abwägung zur Einwand_ID 1899

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	2313	298	Private und juristische Personen	Gegen das Raumordnungsverfahren für die Ortsumfahrung Pattensen – Luhdorf mache ich folgende Bedenken geltend: <ul style="list-style-type: none"> • Ich bin durch enorm zunehmenden Lärm und stark steigende Luftverschmutzung durch Abgase in meiner direkten Nachbarschaft persönlich und direkt betroffen! • Mein direkt angrenzendes Naherholungsgebiet wird durch die Baumaßnahme zerstört 	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188 und 1209
3	Kosten	2314	298	Private und juristische Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Der Landkreis ist verantwortlich für eine sinnvolle Finanzpolitik. Die Haushaltsmittel wären sinnvoller für z.B. Schulen, Kindergärten und Pflegeeinrichtungen bzw. die personelle Ausstattung dieser Institutionen zu investieren. 	Dem Einwand wird nicht gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 1368
7	Verkehr	2315	298	Private und juristische Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Neue Straßen bringen mehr Verkehr. Wir wollen aber nicht mehr Verkehr, sondern weniger. • Außerdem handelt es sich bei dieser „Umgehungsstraße“ ganz offensichtlich nicht um ebendiese, sondern vielmehr um eine Autobahn-Querspange zwischen der A 39 und der A 7! Hier will man sehr offensichtlich insbesondere einem großen amerikanischen Unternehmen an der Osttangente eine eigene Autobahnquerspange bauen und diesem Unternehmen damit schenken, was zusätzlich eine maßlose Verschwendung von Steuergeldern wäre! Dies würde nicht nur Unmut fördern, sondern mit ziemlicher Sicherheit auch rechtliche Konsequenzen nach sich ziehen. 	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1210, 1903 und 2039

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5.4.3	Energie	2316	89	PLEdoc GmbH	<p>Wir beziehen uns auf Ihre o.g. Maßnahme und teilen Ihnen hierzu mit, dass von uns verwaltete Versorgungsanlagen der nachstehend aufgeführten Eigentümer bzw. Betreiber von der geplanten Maßnahme nicht betroffen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Open Grid Europe GmbH, Essen • Kokereigasnetz Ruhr GmbH, Essen • Ferngas Netzgesellschaft mbH (FG), Netzgebiet Nordbayern, Schwaig bei Nürnberg • Mittel-Europäische Gasleitungsgesellschaft mbH (MEGAL), Essen • Mittelrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH (METG), Essen • Nordrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH & Co. KG (NETG), Dortmund • Trans Europa Naturgas Pipeline GmbH (TENP), Essen • GasLINE Telekommunikationsnetzgesellschaft deutscher Gasversorgungsunternehmen mbH & Co. KG, Straelen (hier Solotrassen in Zuständigkeit der PLEdoc GmbH) • Viatel GmbH (Zayo Group), Frankfurt <p>Maßgeblich für unsere Auskunft ist der im Übersichtsplan markierte Bereich. Dort dargestellte Leitungsverläufe dienen nur zur groben Übersicht. Achtung: Eine Ausdehnung oder Erweiterung des Projektbereichs bedarf immer einer erneuten Abstimmung mit uns.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	
4.1.3	Boden und Fläche	2317	44	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie	<p>Aus Sicht des Fachbereiches Landwirtsch./Bodenschutz wird zu o.g. Vorhaben wie folgt Stellung genommen: An dem Erörterungstermin nehmen wir nicht teil. Weitere Anregungen oder Bedenken aus Sicht unseres Hauses bestehen unter Bezugnahme auf unsere Belange nicht.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanu ng	2318	69	Nds. Landesbehör de für Straßenbau und Verkehr Geschäftsber eich Lüneburg	Zu der Abwägung d.d. LK Harburg hier meine Stellungnahme zu Einwender ID 1105/82 (NLStBV Lüneburg), Seite 58 der Synopse: - Be züglich ihres Vorschlages zur Abwägung gibt es hinsichtlich der Beteiligung der NLStBV Lüneburg keine weiteren Ergänzungen. Die Straßenbauverwaltung ist am weiteren Planungsablauf, in Bezug auf die Landesstraßen L 215 und L 234, entsprechend rechtzeitig zu beteiligen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	
5.4.3	Energie	2319	29	Gascade Gastrans. GmbH - Fachbereich Leitungsrecht e und - dokumentati on	Wir danken für Übersendung der Synopse und die Einladung zu dem Erörterungstermin zu o. g. Vorhaben. Unsere Stellungnahme mit Schreiben vom 08.04.2020 halten wir weiter aufrecht. An dem Erörterungstermin am 07.10.2020 werden wir nicht teilnehmen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	
0	Allgemein	2320	13	BUND Regionalverb and Elbe- Heide	EINWAND-ID 1047: In der Abwägung heißt es: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Korrekt muss es heißen: Dem Hinweis wird gefolgt.	Dem Einwand wird gefolgt	

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	2321	13	BUND Regionalverb and Elbe- Heide	EINWAND-ID 1074, EINWAND-ID 1076, EINWAND-ID 1077: Die hier vorgenommene Verlagerung einer aktualisierten Untersuchung auf das Planfeststellungsverfahren ist im Hinblick auf zwei Umstände problematisch - dem FFH-Recht und dem Eigentumsrecht. Sowohl im FFH- Recht wie in der Frage einer Enteignung wird in der Rechtsprechung die gleichwertige Untersuchung verlangt, die z.B. im FFH-Recht auch keine vernünftigen wissenschaftlichen Zweifel zulassen darf. Wird die Verkehruntersuchung erst im Planfeststellungsverfahren aktualisiert, dann kann ein Kläger auf diesen Mangel hinweisen und das Verfahren beginnt dann wieder bei Null (ROV), weil eine gleichartige Untersuchung mit aktuellen Daten nicht erfolgt ist und vor der Aktualisierung Alternativen vorzeitig ausgeschlossen wurden. Wir empfehlen dringend, Verkehruntersuchung gemäß zeitgemäßen technischen und methodischen Standards nachzuholen bevor eine Trassenauswahl erfolgt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Das ROV dient der Ermittlung der raumverträglichsten Trasse bzw. ob im vorliegenden Untersuchungsraum grundsätzlich die Umsetzung der Ortsumgehungen möglich ist. Dies wird als machbar angesehen. Weitergehende Prüfungen, sowohl bzgl. der FFH- Thematik als auch aktueller Verkehrszahlen, sind in Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens durchzuführen. Die Landesplanerische Feststellung als Ergebnis des ROV muss zwar im Planfeststellungsverfahren berücksichtigt werden, es kann jedoch aus vom Vorhabenträger darzulegenden Gründen davon abgewichen werden, etwa wenn sich zwischenzeitlich neue Grundlagen ergeben. S. auch Abwägung zur Einwand_ID 1077

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	2322	13	BUND Regionalverband Elbe-Heide	<p>EINWAND-ID 1078, EINWAND-ID 1079: Ohne detaillierte, nachvollziehbare Verkehrsanalyse ist die von Ihnen erstellte Bewertung unserer Variante hinsichtlich der Zielerreichung nicht qualifiziert. In Deutschland und Niedersachsen gibt es in aktuellen Planungsverfahren und Realisierungen übrigens ausreichend Beispiele für Abstände < 5km. Die Begründung 1079 ist von der Argumentation her inhaltlich auf dem Stand des Jahres 1980 stehen geblieben. Sie ist von der Faktenlage nicht nachvollziehbar. Winsen hat selbst eine Ringbuslinie eingeführt. Wozu? Im Rahmen der Energiewende sind auch ÖPNV-Maßnahmen bis hin zu verkehrsstrukturellen Änderungen zwingend notwendig, um die Klimaziele der Bundesregierung zu erreichen. Die aktuell vorliegenden Trassenplanungen liefern im Gegensatz zur Trassenvariante des BUND keine auf den Klimawandel bezogene Verbesserungen. Im Endeffekt läuft ihre Argumentation darauf hinaus, dass mit der aktuellen Variante eine Autobahnquerverbindung für LKW gebaut werden soll. Dies widerspricht allen bisherigen Aussagen zum Verfahren. Im übrigen ließe sich für diesen gewünschten Fall wie auf der Grafik auf der nächsten Seite dargestellt (grüner) Pfeil eine Erweiterung in Richtung A 7 zwischen Pattensen und Scharmbeck realisieren. Hier stellt sich dann auch schnell die Frage nach der Streckenlänge neu. Wir verweisen in diesen Zusammenhang auch auf die zuvor aufgeführten Punkte zur gleichwertigen Trassenuntersuchung und empfehlen dringend, wenn eine Realisierung bis 2050 vorgesehen ist, den Empfehlungen des BUND zu folgen.</p>	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Es wird weiter auf die Abwägungen zu den Einwand_IDs 1078 und 1079 verwiesen. Mittels der Ortsumfahrungen soll auch der LKW-Verkehr aus den Ortschaften Luhdorf und Pattensen heraus geholt werden, um die Anwohner*innen von Lärm- und Schadstoffbelastungen zu entlasten. ÖPNV-Angebote tragen zwar zur Erreichung der Klimaziele bei, jedoch haben sie keinen Einfluss auf den bestehenden und sich laut Prognosen noch steigenden LKW-Verkehr. Die Ortsumfahrungen haben zudem positive Auswirkungen auf das innerörtliche Klima durch ihre entlastende Wirkung. S. auch Abwägungen zu den Einwand_IDs 1188, 1120 und 1210

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7.1	Verkehrssicherheit	2323	13	BUND Regionalverb and Elbe- Heide	EINWAND-ID 2298: Die referenzierte Abwägung 2283 existiert nicht.	Dem Einwand wird gefolgt	Dabei handelt es sich um einen Verweis auf die Abwägung zu einer privaten Stellungnahme, die in der Gesamtversion der Synopse enthalten ist. Die Einwand_ID 1198 bezieht sich jedoch nicht auf den BUND als Einwender.
7	Verkehr	2324	104	Kirchengemei nde St. Gertrud Pattensen	Am 07.10.2020 nahm Frau xy als Vertreterin der St. Gertrud Kirchengemeinde Pattensen am Erörterungstermin für Träger öffentlicher Belange teil. Bei der Veranstaltung wurde noch einmal deutlich dargelegt, dass mit dem Bau einer Ortsumfahrung u.a. eine Verkehrsentlastung der Bewohner geschaffen werden soll. Aus den Planungsunterlagen zum Raumordnungsverfahren geht hervor, dass die Blumenstraße bei einer Umsetzung der Südumfahrung kaum entlastet wird. Somit werden dann immer noch erhebliche Verkehrsströme entlang unserer Kirchengebäude vorbeiziehen. Auf diesen Punkt machte Frau xy am Erörterungstermin deutlich aufmerksam. Als Abwägungsvorschlag erwiderte Herr Dr. Alexander Stark, dass im Falle der Umsetzung der Planungen die Pattensener Hauptstraße in diesem Bereich als Gemeindestraße umgewidmet werden soll - dann wäre eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in diesem Bereich möglich. Diese Antwort wirft jedoch Fragen auf. Aus dem bisher veröffentlichten Umwidmungskonzept geht hervor, dass die jetzige K 08 (Blumenstraße) und die K 37 (Bahlburger Straße) von der A 39 bis zum Bahlburger Kreuz zur Landesstraße hochgestuft werden sollen. Ist es trotzdem möglich, den Bereich der jetzigen L 215 im Bereich des Kirchengebäudes auf eine Gemeindestraße herunterzustufen? Über eine Klarstellung würden wir uns freuen. Bitten senden Sie uns eine Eingangsbestätigung und die Antwort auf unsere Frage.	Dem Einwand wird gefolgt	Im Falle der Umsetzung der geplanten OU Luhdorf und Pattensen werden diese anschließend als Kreisstraßen gewidmet. Die L 215 zwischen Luhdorf und Pattensen sowie der Abschnitt der K 78 zwischen Luhdorf und der K 84 werden dann zu Stadtstraßen umgewidmet. Auch der Abschnitt der L 215, der Richtung Westen durch Pattensen verläuft, wird zur Stadtstraße herabgestuft. Durch diese Umstufung wird eine Verkehrsberuhigung in den Ortschaften ermöglicht, auch im Bereich nördlich der Kirche in Pattensen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	2325	33	Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwälte Partnergesellschaft mbH	Nach dem Erörterungstermin am 07.10.2020 möchten wir die dort ausgesprochene Gelegenheit nutzen, die Argumente gegen das frühzeitige Ausscheiden der Nordvarianten noch einmal schriftlich vorzutragen. 1. Plausible ursprüngliche Erweiterung des Untersuchungsgebiets: Das Untersuchungsgebiet für die Trassenführung wurde in Auswertung der Ergebnisse des „runden Tisches“ nach Norden erweitert. Denn die Südvarianten begegnen unstreitig und sämtlich hohen Raumwiderständen wie der Zerschneidung der FFH-Gebiete der Luhe und der Aubachniederung. Zudem wurde den Südvarianten auch keine hinreichende Ortsentlastung von Pattensen im Hinblick auf den Nord-Süd-Verkehr bescheinigt, und es wurden für sie hohe Kosten prognostiziert.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Nur eine Ortsumfahrung für alle Ortsteile würde auch alle Verkehrsprobleme lösen. Allerdings ist der Entlastungsgrad unterschiedlich. Daher ist angesichts der Kosten hier eine Betrachtung der Entlastungswirkung notwendig. Im Übrigen s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1116, 1121, 1203, 1223, 1244, 1459 und 2134
1	Lage/Verlauf	2326	33	Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwälte Partnergesellschaft mbH	2. Anforderungen an das Ausscheiden von Varianten im gestuften Verfahren: Für das Ausscheiden der zuvor aus guten Gründen in die Voruntersuchungen aufgenommenen Nordvarianten schon vor dem förmlichen Beginn des Raumordnungsverfahrens müssten daher nach den Anforderungen der Rechtsprechung an gestufte Abwägungsentscheidungen zwingende Umsetzungshindernisse oder zuvor nicht erkennbare, ihre Eignung offensichtlich ausschließende Raumwiderstände sprechen. Das ist aber nicht der Fall.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Im Raumordnungsverfahren wurden diese Trassen nicht gänzlich ausgeschlossen, sondern aufgrund ihrer geringen verkehrlichen Wirkungen zurückgestellt. Die anderen Varianten haben bessere Zielerreichungsgrade insbesondere bzgl. des LKW-Verkehrs. Es ist korrekt, dass für die Nordvarianten keine vertieften Untersuchungsergebnisse vorgelegt wurden. Dieser Umstand ist zu bemängeln. Des Weiteren s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1107 und 1120

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	2327	33	Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwälte Partnergesellschaft mbH	3. Keine zwingenden Umsetzungshindernisse für Nordvarianten: Der Landkreis bezieht sich in seinem Abwägungsvorschlag allein auf die Anbauverbotszone der A 39 und dazu konkret auf die ablehnende Stellungnahme der NLStBV aus dem Jahr 2015. Das trägt nicht. Im Einzelnen: a. Dabei kommt es nicht einmal auf die Frage an, ob die Begründung der NLStBV aus dem Jahr 2015 überzeugt oder nicht. Denn über die Frage, ob Nordvarianten an den Anbauverbotszonen des § 9 FStrG scheitern könnten oder ob die Voraussetzungen des § 9 Abs. 8 FStrG für eine Ausnahme vorliegen, kann notwendig erst nach dem Raumordnungsverfahren und in der daran anschließenden Planfeststellung entschieden werden. Niemand, auch nicht die NLStBV, konnte im Jahr 2015 oder kann heute hinreichend gewiss prognostizieren, ob die Tatbestandsvoraussetzungen des § 9 Abs. 8 FStrG im Ergebnis bejaht werden können oder nicht. Denn das hängt notwendig (auch) von der weiteren Konkretisierung der Vor- und Nachteile der im Grundsatz realisierbaren Varianten ab. Von daher kann derzeit kein Planungshindernis angenommen, sondern nur ein potenzielles Erfordernis für eine Ausnahmeerteilung gem. § 9 Abs. 8 FStrG angenommen werden.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Das Ausscheiden der Nordvarianten basiert nicht ausschließlich auf der Anbauverbotszone, sondern hatte, je nach Variante, noch weitere Gründe, etwa raumordnerische Gründe sowie eine geringe verkehrliche Entlastungswirkung. S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1037, 1107, 1120 und 1123

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.8	Natura 2000	2328	33	Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwälte Partnergesellschaft mbH	b. Damit gleicht die Situation derjenigen, die für die Südvarianten als hoher Raumwiderstand, aber nicht als Planungshindernis eingestuft worden ist. Denn für die Südvarianten wurde ein „Planen in die Ausnahme hinein“ bezüglich der dort betroffenen FFH-Gebiete der Luhe und der Aubachniederung zwar als hoher Raumwiderstand, jedoch nicht als Planungshindernis eingestuft. Dies, obwohl auch eine Abweichungsentscheidung nach der Habitatrichtlinie keineswegs überwiegend wahrscheinlich erscheint, sondern mit hohen rechtlichen Risiken verbunden wäre.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Eine Ausnahme für die Planung einer Querung des FFH-Gebietes ist wahrscheinlicher zu erreichen als der Bau einer Umgehungsstraße in der Anbauverbotszone der A 39, der von der NLStBV Verden als nicht durchführbar eingestuft wurde, zumal die wertgebenden FFH-Arten bzw. Lebensraumtypen von den Brückenbauwerken nicht erheblich beeinträchtigt werden. S. auch Abwägungen zu den Einwand_IDs 1107, 1244 und 2329
2	Straßenplanung	2329	33	Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwälte Partnergesellschaft mbH	c. Danach wäre es ein schwerer methodischer Fehler, die Nordvarianten mit dem Hinweis auf das grundsätzliche Verbot aus § 9 FStrG und einen vermeintlich rechtlich zwingenden Versagungsgrund auszuscheiden, andererseits aber trotz der absehbaren habitatschutzrechtlichen Konflikte die Südvarianten als möglich einzustufen und vertieft zu untersuchen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Die Querungen des FFH-Gebietes stellen zum jetzigen Zeitpunkt keine Planungshindernisse dar, da sie die wertgebenden FFH-Arten bzw. Lebensraumtypen nicht erheblich beeinträchtigen. Dennoch sind sie in einer im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durchzuführenden FFH-Prüfung detaillierter zu prüfen, da sich die Gegebenheiten ggf. bis dahin geändert haben könnten. S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1107 und 1244

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanu ng	2330	33	Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwält e Partnergesell schaft mbH	d. Unabhängig davon überzeugt die nur knapp begründete Einschätzung der NLStBV aus dem Jahr 2015 mit ihrem Verweis auf potenzielle Ausbaubedarfe der A 39 nicht. Tatsächlich erscheint es keinesfalls ausgeschlossen, dass eine Ausnahme nach § 9 Abs. 8 NLStBV rechtskonform zu erteilen sein wird. Im Einzelnen: e. Eine Ausnahme gemäß § 9 Abs. 8 FStrG ist zu erteilen, wenn Gründe des Wohls der Allgemeinheit die Abweichung erfordern. Der Abwägungsvorschlag geht an dieser Stelle lediglich darauf ein, dass keine unbeabsichtigte Härte gegeben sei. Zu der Prüfung, ob Gründe des Wohls der Allgemeinheit die Ausnahmeerteilung erfordern, kommt er nicht. Daraus muss geschlossen werden, dass der Landkreis davon ausgeht, dass die Voraussetzungen „unbeabsichtigte Härte“ und „Gründe des Wohls der Allgemeinheit“ kumulativ vorliegen müssten. Tatsächlich lässt sich der Kommentierung zum FStrG aber entnehmen, dass es sich um alternative Voraussetzungen handelt. So heißt es bei Bender in Müller/Schulz, FStrG, 2. Auflage 2013, § 9, Rn. 139: „Befreit werden vom Anbauverbot kann auch, wenn Gründe des Wohls der Allgemeinheit die Abweichung erfordern.“ Und weiter in Rn. 140: „Gründe des Wohls der Allgemeinheit erfordern eine Befreiung nicht erst dann, wenn den Belangen der Allgemeinheit auf keine andere Weise als durch die Befreiung entsprochen werden kann. [...] Gründe des Wohls der Allgemeinheit erfordern eine Befreiung, wenn es zur Wahrnehmung des (jeweiligen) öffentlichen Interesses vernünftigerweise geboten ist, das Vorhaben an der vorgesehenen Stelle zu verwirklichen.“	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die Untere Landesplanungsbehörde hat um eine detailliertere Auskunft der aktuell zuständigen Bundesbehörde (Fernstraßen-Bundesamt) zu den Varianten 9 und 10 gebeten. Diese hat die Einschätzung der ehemals zuständigen Straßenbaubehörde NLStBV Verden bestätigt: „Gemäß § 9 Abs. 2 FStrG bedürfen Baugenehmigungen oder nach anderen Vorschriften notwendige Genehmigungen der Zustimmung des Fernstraßen-Bundesamtes, wenn bauliche Anlagen längs der Bundesautobahnen in einer Entfernung bis zu 100 Meter und längs der Bundesstraßen außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten bis zu 40 Meter, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, errichtet, erheblich geändert oder anders genutzt werden sollen. Die Zustimmung nach Absatz 2 darf gemäß § 9 Abs. 3 FStrG nur versagt oder mit Bedingungen und Auflagen erteilt werden, soweit dies aufgrund der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs, der Ausbauabsichten oder der Straßenbaugestaltung nötig ist. Aus Sicht des Fernstraßen-Bundesamtes kann einer Lage der geplanten Ortsumgehung in der Anbauverbotszone nicht zugestimmt werden. Die geplante Ortsumgehung ist eine bauliche Anlage und befindet sich gemäß vorliegender Planungsunterlagen der Varianten 9 und 10 in der Anbaubeschränkungszone der BAB 39. Die geplante Lage der Fahrbahn ist dabei in ähnlicher Höhenlage wie die bestehende BAB 39, teilweise auch darüber. Durch den Bau der Ortsumgehung in diesen Varianten sind umfangreiche Neuprofilierungen neben der BAB erforderlich, es kommt zu umfangreichen Aufschüttungen und Abgrabungen. Folglich steht eine Veränderung des Baugrunds der BAB 39 sowie der Entwässerungssituation zu befürchten. Aus diesem Grund ist vorzugsweise eine andere Trassenführung zu wählen, um die Standsicherheit der BAB nicht zu beeinträchtigen. Weiterhin ist zu beachten, dass durch die Regelungen des § 9 FStrG das Schutzgut Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewahrt werden soll. Daher ist zur Vermeidung schädlicher Ablenkungen der Verkehrsteilnehmer vorzugsweise von einer Parallelführung der geplanten Ortsumgehung mit der bestehenden BAB 39 abzusehen. Aufgrund der wahrscheinlich genehmigungsfähigen Alternativplanung wird nach Abwägung der vorgenannten Schutzgüter die Führung der Ortsumgehung im Anbauverbot der BAB 39 abgelehnt. Sollte die Alternativplanung (Vorzugsvariante durch das FFH-Gebiet) entgegen der

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Straßenplanung	2330					derzeitigen Annahmen nicht zulässig sein, und die Varianten 9 oder 10 in den Fokus der Planungen gelangen, wäre eine Ausnahme vom Anbauverbot gemäß § 9 Abs. 8 FStrG beim Fernstraßen-Bundesamt zu beantragen. In diesem Fall ist zur Beurteilung der Ausnahmetatbestände die Beibringung von Gutachten über die Standfestigkeit des bestehenden Straßenkörpers der BAB 39 und die Entwässerung nötig. Bezüglich der Möglichkeit der Gefährdung der Verkehrssicherheit auf der BAB 39 durch Ablenkung sollte in diesem Fall auch die Errichtung von Sichtschutzmaßnahmen thematisiert werden.“ Es wird zudem noch einmal darauf hingewiesen, dass die bisherige negative Stellungnahme der NLStBV Verden sowie deren Bekräftigung im Rahmen der Beteiligung zu diesem ROV Bestand haben und weder von den Vorhabenträgern noch der Unteren Landesplanungsbehörde beeinflusst oder übergangen werden können. S. Abwägung zur Einwand_ID 1107
2	Straßenplanung	2331	33	Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwälte Partnerschaft mbH	f. Eine dahingehende Prüfung, ob Gründe des Wohls der Allgemeinheit eine Ausnahmeerteilung erfordern, haben weder der Landkreis noch die NLStBV vorgenommen. Sie wäre – wie oben dargelegt – ohnehin nur in Auswertung der weiteren Trassenuntersuchungen zu beantworten. Die NLStBV behandelt in ihrer Stellungnahme lediglich die Varianten 10.3, nicht hingegen die 9er- und übrigen 10er-Varianten. Auch hat die NLStBV lediglich „verkehrliche Probleme“ bewertet und keine anderen öffentlichen Belange – wie z. B. Umweltbelange – untersucht. Als einzigen Ablehnungsgrund führt die NLStBV in ihrer Stellungnahme den „möglichen sechsspurigen Ausbau der BAB A 39 zwischen Lüneburg und Hamburg“ an. Ein solches Szenario ist jedoch aus verschiedenen Gründen fernliegend.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Wie aus dem Übersichtslageplan ersichtlich ist, verlaufen sowohl die 9er als auch die 10er Varianten zumindest abschnittsweise in der Anbauverbotszone entlang der A 39, daher ist davon auszugehen, dass sich die negative Stellungnahme der NLStBV Verden ebenfalls auf diese Varianten bezieht. S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1107 und 2332

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanu ng	2332	33	Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwält e Partnergese ll schaft mbH	aa. Zunächst sind bei aktuellen Planungen im Raumordnungsverfahren nur solche zukünftigen anderen Planungen zu berücksichtigen, die hinreichend konkret sind. Daran fehlt es hier. Nicht nur besteht keine hinreichend konkrete Planung zum Ausbau der A 39 auf 6 Fahrstreifen an dieser Stelle, sondern eine solche Planung existiert überhaupt nicht.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Es ist korrekt, dass im BVWP 2030 derzeit keine Ausbauplanungen für die A 39 vorgesehen sind. Jedoch ist für den Fall der Erforderlichkeit einer Erweiterung auf sechs Fahrstreifen aufgrund steigender Verkehrszahlen vor allem auch im Raum Hamburg, besonders im Hinblick auf den fortschreitenden Ausbau der A 39 im Abschnitt zwischen Lüneburg und Wolfsburg, die Anbauverbotszone entlang der Autobahn generell freizuhalten, selbst wenn ein mittelfristiger Ausbau unwahrscheinlich erscheint.
2	Straßenplanu ng	2333	33	Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwält e Partnergese ll schaft mbH	bb. Ein sechsstreifiger Ausbau der A 39 im Bereich nördlich von Lüneburg ist im Verkehrswegeplan 2030 und im Fernstraßenausbaugesetz nicht vorgesehen, und zwar weder im vordringlichen noch im weiteren Bedarf. Damit ist eine davon losgelöste Planfeststellung bis zum Jahr 2030 nach der Rechtsprechung des BVerwG zwar nicht schon aus Rechtsgründen, aber doch faktisch ausgeschlossen. Ein Ausbau würde jedenfalls an seiner fehlenden Finanzierbarkeit scheitern. Denn selbst die Vorhaben des FStrAusbG sind unterfinanziert mit der Folge, dass dort immerhin enthaltene Vorhaben des weiteren Bedarfs tatsächlich nahezu niemals Realität werden. Ein sechsstreifiger Ausbau der A 39 nördlich Lüneburg ist aber nicht einmal im weiteren Bedarf verzeichnet.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 2332

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	2334	33	Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwälte Partnerschaft mbH	cc. Auch für die Zeit nach dem Jahr 2030 ist ein Ausbaubedarf für die A 39 nicht absehbar, sondern sogar fernliegend. (1) So geht die (geänderte) Verkehrsprognose in dem aktuellen Verfahren zum Abschnitt 1 der geplanten A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg (Unterlage U21.1 mit Stand vom November 2019) von einer Verkehrsbelastung für den – hier maßgeblichen – Verkehrsstrom nördlich von Lüneburg im Prognosejahr 2030 von maximal 61.300 Kfz/Tag aus (vgl. dort S. b26). Daran gemessen besteht kein Ausbaubedarf. Denn maßgeblich für die Planung von Autobahnquerschnitten sind die Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA). Danach verfügt der für vierspurige Autobahnen geltende Regelquerschnitt RQ 31 über eine Kapazität von bis zu 70.000 Kfz/Tag. (2) Für den vierstreifig mit einem RQ 31 geplanten Abschnitt 1 in Lüneburg werden in der Verkehrsprognose ca. 61.000 Kfz/Tag prognostiziert, also eine nahezu identische Zahl. (3) Dem dortigen Einwand, diese Dimensionierung sei für die Zeit nach 2030 nicht hinreichend zukunftssicher, ist die NLStBV in der Gesamterwiderung (abrufbar derzeit im Konsultationsverfahren gem. Plansicherstellungsgesetz) auf Seite 221/222 entgegengetreten und hat einen hinreichenden „Kapazitätspuffer“ angenommen, die Leitungs- und Zukunftsfähigkeit des Querschnitts RQ 31 also auch über das Jahr 2030 hinaus bejaht (vgl. Probleme Nr. 11.01-03 und 11.01-05, S. 221/222).	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägung zur Einwand_ID 2332

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	2335	33	Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwälte Partnergesellschaft mbH	(4) Von daher erscheint es widersprüchlich, wenn die NLStBV einerseits im Jahr 2015 eine potenzielle 6-Spurigkeit als Argument anführt und daran auf Nachfrage des Landkreises ohne aktualisierte Begründung festhält und andererseits in einem aktuellen Planfeststellungsverfahren zur A 39 genau gegenteilig argumentiert. (5) Auch losgelöst von alledem erscheint es aus aktueller Perspektive fernliegend anzunehmen, dass nach dem Jahr 2030 ein sechsspuriger Ausbau der A 39 nördlich von Lüneburg jemals Wirklichkeit werden könnte. Denn bei Umsetzung der im Verkehrswegeplan 2030 enthaltenen Straßenbauvorhaben werden die im Klimaschutzgesetz des Bundes enthaltenen Kontingente für den Verkehrssektor ersichtlich nicht eingehalten werden können mit der Folge, dass gerade aktuell von vielen ein „Moratorium“ für den weiteren Straßenausbau gefordert wird. Losgelöst davon, ob sich diese Forderung durchsetzt, ist jedenfalls naheliegend, dass es aus Klimaschutzgründen nach dem Jahr 2030 keinen weiteren Fernstraßenbau im bisher bekannten Umfang mehr geben wird. Dagegen sprechen unabhängig von Klimaschutzmaßnahmen auch die Entwicklungen der Verkehrsprognosen, die in den letzten Jahren für Fernstraßen durchgängig einen „Scheitelpunkt“ des Verkehrsbedarfs vor dem Jahr 2030 gesehen haben.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 2330 und 2332
5.4.3	Energie	2336	299	ExxonMobil Production Deutschland GmbH	Wir schreiben Ihnen im Auftrage der BEB Erdgas und Erdöl GmbH, der Mobil Erdgas-Erdöl GmbH (MEEG) und der Norddeutschen Erdgas-Aufbereitungsgesellschaft mbH (NEAG) und danken für die Beteiligung in o.g. Angelegenheit. Wir möchten Ihnen mitteilen, dass Anlagen oder Leitungen der oben genannten Gesellschaften von dem angefragten Vorhaben (s. Betreff) nicht betroffen sind.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5.4.1	Schienen- und Straßenverke hr	2337	300	Eisenbahn- Bundesamt	<p>Das Eisenbahn-Bundesamt ist die zuständige Planfeststellungsbehörde für die Betriebsanlagen und die Bahnstromfernleitungen (Eisenbahninfrastruktur) der Eisenbahnen des Bundes. Es prüft als Träger öffentlicher Belange, ob die zur Stellungnahme vorgelegten Planungen bzw. Vorhaben die Aufgaben nach § 3 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes berühren. Die Belange des Eisenbahn-Bundesamtes werden von dem Raumordnungsverfahren für die Ortsumgehungen Luhdorf und Pattensen nicht berührt. Insofern bestehen keine Bedenken. Die o. g. Umgehungsstraße wird in den Orten Luhdorf und Pattensen eine Eisenbahnstrecke kreuzen, so dass hier Brückenbauwerke von der Maßnahme betroffen sind. Hierbei ist sicherzustellen, dass bei der Realisierung der Planung der Umgehungsstraße, hier in den Orten Luhdorf und Pattensen weder die Substanz der Eisenbahnbetriebsanlagen noch der darauf stattfindende Eisenbahnverkehr gefährdet wird. Sofern dies nicht ohnehin veranlasst worden sein sollte, wird die Beteiligung über die Infrastrukturbetreiberin DB Netz AG, Regionalbereich Nord, Lindemannallee 3 in 30173 Hannover als Trägerin öffentlicher Belange und als Grundstückseigentümerin die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Region Nord, Hammerbrookstraße 44 in 20097 Hamburg empfohlen. Denn das Eisenbahn-Bundesamt prüft nicht die Vereinbarkeit Ihrer Planungen aus Sicht der Betreiber der Eisenbahnbetriebsanlagen.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die genannten Träger öffentlicher Belange wurden im Rahmen einer ergänzenden Beteiligung beteiligt.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5.4.3	Energie	2339	301	DOW Olefinverbun d GmbH	<p>Die uns übergebenen Unterlagen haben wir geprüft. Wir geben dazu folgende Stellungnahme ab:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Im Planungsgebiet ist die Pipeline Stade - Teutschenthal (PST) einschl. Steuerkabel unseres Unternehmens verlegt (Übersichtskarte beiliegend). Des Weiteren befindet sich am Holtorfer Weg die Armaturenstation ASE4 der Pipeline PST. Über unseren Pipelines ist ein Schutzstreifen von 6 m Breite definiert. Für die Bereitstellung von digitalen Leitungsdaten zur Darstellung der Pipelines in ihren Planungsunterlagen bitten wir Sie, sich im direkten Kontakt mit dem Vermessungsbüro Schmitt (Ansprechpartner Herrn xy, Tel. xxx bzw. xxx) über das Datenformat und den Transfer zu verständigen. • Arbeiten im Schutzstreifen der Dow-Pipelines und auf unseren Liegenschaften bedürfen generell der ausdrücklichen schriftlichen Genehmigung bzw. Zustimmung unseres Unternehmens. • Im Schutzstreifen der Dow-Anlagen dürfen ohne unsere ausdrückliche Genehmigung keine baulichen Anlagen errichtet (u. a. auch Ablagerungen von Materialien und Gegenständen, Aufstellflächen für Baumaschinen, Einzäunungen) oder sonstige Einwirkungen vorgenommen werden, die den Bestand oder Betrieb der Anlage beeinträchtigen oder gefährden, insbesondere keine Tiefbauarbeiten. Der Schutzstreifen ist auch während der Bauphase freizuhalten, so dass dieser zu jeder Zeit begehbar, befahrbar sowie sichtbar ist. • Ohne besondere Schutzmaßnahmen dürfen im freien Gelände verlegte Leitungsabschnitte nicht mit Baufahrzeugen befahren werden. Erforderliche Überfahrten sind in Abstimmung mit uns festzulegen und durch geeignete 	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Energie	2339			<p>Maßnahmen zu sichern.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der geplanten Maßnahme stimmen wir, außerhalb unserer Liegenschaften, grundsätzlich zu. • Vor Beginn von Arbeiten im Bereich von Dow-Pipelines ist eine Sicherheitsabsteckung, die den Verlauf der Pipelines bzw. der Schutzstreifen eindeutig kennzeichnet, zu beauftragen! • Für mögliche Kreuzungsstellen der Ortsumgehung ist die Notwendigkeit zu prüfen, in wie weit sich durch den Straßenneubau und die zu erwartende Verkehrsbelastung, die Errichtung von Schutzbauwerken im Pipelinebereich erforderlich macht. Dazu sind exakte Planungsunterlagen, ggf. für Kreuzungsbauwerke, von einem autorisierten Planungsbüro zu erarbeiten und uns vorzulegen. Erforderliche Schutzmaßnahmen für die Bauphase sind in diese Betrachtungen einzubeziehen. Erst nach Vorlage und Zustimmung zu den geforderten Unterlagen kann dann für die Bauausführung Erlaubnisschein für Erdarbeiten bei uns beantragt werden, in dem das Procedere der Bauausführung festgelegt ist. Zur Verkürzung der Verfahrensweise schlagen wir vor, die Firma ARS Betriebsservice GmbH. KG, 06217 Merseburg, Hoppenhaupt Straße 3 damit zu beauftragen. Diese Firma ist mit der Betriebsführung unseres Pipelinesystems beauftragt und im Besitz der relevanten technischen Unterlagen. • Die Pfosten von geplanten Schutzplanken sind grundsätzlich außerhalb der Schutzstreifen unserer Pipelines anzuordnen. Innerhalb des Schutzstreifens sind die Pfosten der Schutzplanken als Eingrabepfosten mit Fußplatte im größtmöglichen Abstand zu den Rohrachsen in offener Bauweise (Aushubtiefe ca. 0,7 - 0,8 m) 		

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Energie	2339			<p>einzubringen. Rammarbeiten im Schutzstreifen unserer Pipelines lehnen wir aus Sicherheitsaspekten ab.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bei der Seitenraumgestaltung ist zu beachten, dass keine Verringerung der Mindestüberdeckung der Pipeline (z.B. durch Tieferlegung vorhandener Entwässerungsgräben) eintritt und der Schutzstreifen von tiefwurzelnden Gewächsen frei zu halten ist. Hinsichtlich der Fluginspektion ist ein Einwachsen von Baumkronen in den Schutzstreifen dauerhaft auszuschließen. • Bei möglichen ländlichen Wegebaumaßnahmen im Schutzstreifenbereich ist anstelle von Betonspurbahnen der Oberflächenabschluss in Wegbreite und beidseitig mindestens 1,5 m zur Rohrachse als durchgehend bewehrte Betonplatte, min. 0,2m stark, Beton C25/30 mit Bewehrung aus Betonstahlmatten (Fahrbahnmatten) B500B gemäß DIN 488 entsprechend der zu erwartenden Belastung des Weges auszuführen. • Gemäß Genehmigungsbescheid zum Betrieb der Pipeline ist bei direkter Parallelführung zu Bundes- und Landstraßen ein Mindestabstand von 20 m einzuhalten. Für mögliche Tiefbauarbeiten im Schutzstreifen unserer Pipelines (3 m beidseitig der Rohrachsen) ist bei uns rechtzeitig (min. 3 Wochen vor Baubeginn) ein Erlaubnisschein für Erdarbeiten mit der Angabe des Auftraggebers, der bauausführenden Firma, des verantwortlichen Bauleiters mit Telefonnummer, möglichst Mobiltelefon, des Vorhabens mit Aushubtiefe, der Örtlichkeit sowie des Ausführungszeitraumes und der Vorgangsnummer zu beantragen. Diesem Antrag ist eine detaillierte Baubeschreibung beizufügen. Für die Feststellung der Pipelinelage und Markierung sowie die Einmessung eines neuen Bestandes im Schutzstreifenbereich sind ausschließlich 		

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Energie	2339			<p>zertifizierte, durch uns bestätigte Vermessungsbüros zu beauftragen. Auf Grund großer Erfahrung im Bereich der Pipelinesysteme schlagen wir das Vermessungs- und Kopierbüro Schmitt, 04564 Böhlen, Am Rundteil, Tel. xxx für diese Tätigkeit vor. Diese Firma ist im Besitz der vermessungstechnischen Unterlagen unserer Pipelinesysteme und mit der Pflege unserer Bestandsdokumentation betraut.</p>		

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5.4.1	Schienen- und Straßenverke hr	2340	302	Deutsche Bahn AG DB Immobilien - Region Nord	<p>Gegen das o.g. Raumordnungsverfahren bestehen bei Beachtung und Einhaltung der nachfolgenden Bedingungen/Auflagen und Hinweise aus Sicht der DB AG und ihrer Konzernunternehmen keine Bedenken. Durch die Planungen dürfen der DB Energie GmbH keine Schäden oder nachteilige Auswirkungen entstehen. Innerhalb des Verfahrensgebietes verläuft die planfestgestellte 110-kV-Bahnstromleitung Nr. 0460 Abzw. Uelzen – Harburg, Mastfeld 2667 - 2689. Die 110-kV-Bahnstromleitung ist eine Bahnbetriebsanlage der DB und dient u.a. der Energieversorgung der Eisenbahnstrecken. Folgende Punkte sind daher unbedingt zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Leitung und insbesondere die Maststandorte müssen für Wartungs- und Beschichtungsarbeiten durch Mitarbeiter der DB bzw. durch von der DB beauftragte Fremdfirmen jederzeit, ggfs. auch mit Fahrzeugen, erreichbar sein. • Bei einer Änderung der Flurstücke (Teilungen, Zusammenlegungen o. Ä.) sind alle Rechte des alten Bestandes auf den neuen Bestand zu übernehmen. Dies trifft für alle Flurstücke zu, die im Schutzstreifenbereich der 110-kV-Bahnstromleitung liegen. • Die Bahnstromleitung verfügt über freiem Gelände und für Bebauungen über einen Schutzstreifenbereich von bis zu 20 m beiderseits der Trassenachse (die genaue Breite ist abhängig von der jeweiligen Mastentfernung zueinander), für Anpflanzungen von Bäumen, Sträuchern usw. und in Waldgebieten gilt ein Schutzstreifen von 30 m rechts und links der Trassenachse. • Bei der Neuanlage von Straßen, Sportflächen usw. sind die Maste evtl. auf eine erhöhte Sicherheit umzurüsten, die Kosten dafür hat der Veranlasser zu tragen. Wird bei einer Neuanlage bzw. Nutzungsänderung von Verkehrsstraßen die laut DIN EN 50341/VDE 0210 geforderte Mindesthöhe von 7 m am 	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise werden vermerkt und vom Vorhabenträger für die weitere Planung berücksichtigt. Die weitere Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit erfolgt nach Abschluss des ROV im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Schienen- und Straßenverke hr	2340			<p>Kreuzungspunkt der Straße mit der Hochspannungsleitung nicht erreicht, ist diese durch bauliche Veränderungen (z.B. Aufstocken der Maste), herzustellen. Die Kosten für diese Maßnahmen hat der Veranlasser zu tragen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • An den Maststandorten in unmittelbarer Nähe von Straßen muss ein Anfahrtschutz errichtet werden. • Bei Grabungen im Schutzstreifen ist ein Abstand von 10 m zu den Mastfundamenten einzuhalten. • Soll eine eventuell vorhandene Seefläche später als See für Freizeitaktivitäten genutzt werden, so ist für den Schutzstreifenbereich der 110-kV-Bahnstromleitung ein Segel- und Angelverbot auszusprechen. • Der Schutzstreifenbereich der Bahnstromleitung unterliegt aus Sicherheitsgründe u.a. einer Aufwuchsbeschränkung. Dies bedeutet, dass auch künftig Bäume und Sträucher gestutzt bzw. gefällt werden müssen um jederzeit einen sicheren Energietransport zu gewährleisten. Bei einer Neuanpflanzung sowie bei der Ausweisung von Landschafts- und Naturschutzgebieten ist dies zu berücksichtigen. • Für Bebauungen verfügt die Bahnstromleitung über einen Schutzstreifenbereich. Es sind nur Bauwerke zulässig, bei denen die Schutz-/Mindestabstände zu den bei tiefstem Durchhang ruhenden und / oder ausschwingenden Leiterseil eingehalten werden. Für die Genehmigung von Bauten im Schutzstreifenbereich sind uns in jedem Fall Pläne einzureichen, aus denen die genaue Lage, die Höhe und die Art der Bedachung des Bauobjektes zu ersehen sind. • Sollten im Bereich der Bahnstromleitung Windenergieanlagen errichtet werden, so sind die erforderlichen Sicherheitsabstände und notwendigen Schutzmaßnahmen mit uns als Leitungsbetreiber abzustimmen. • Das Lagern von Baustoffen aus dem 		

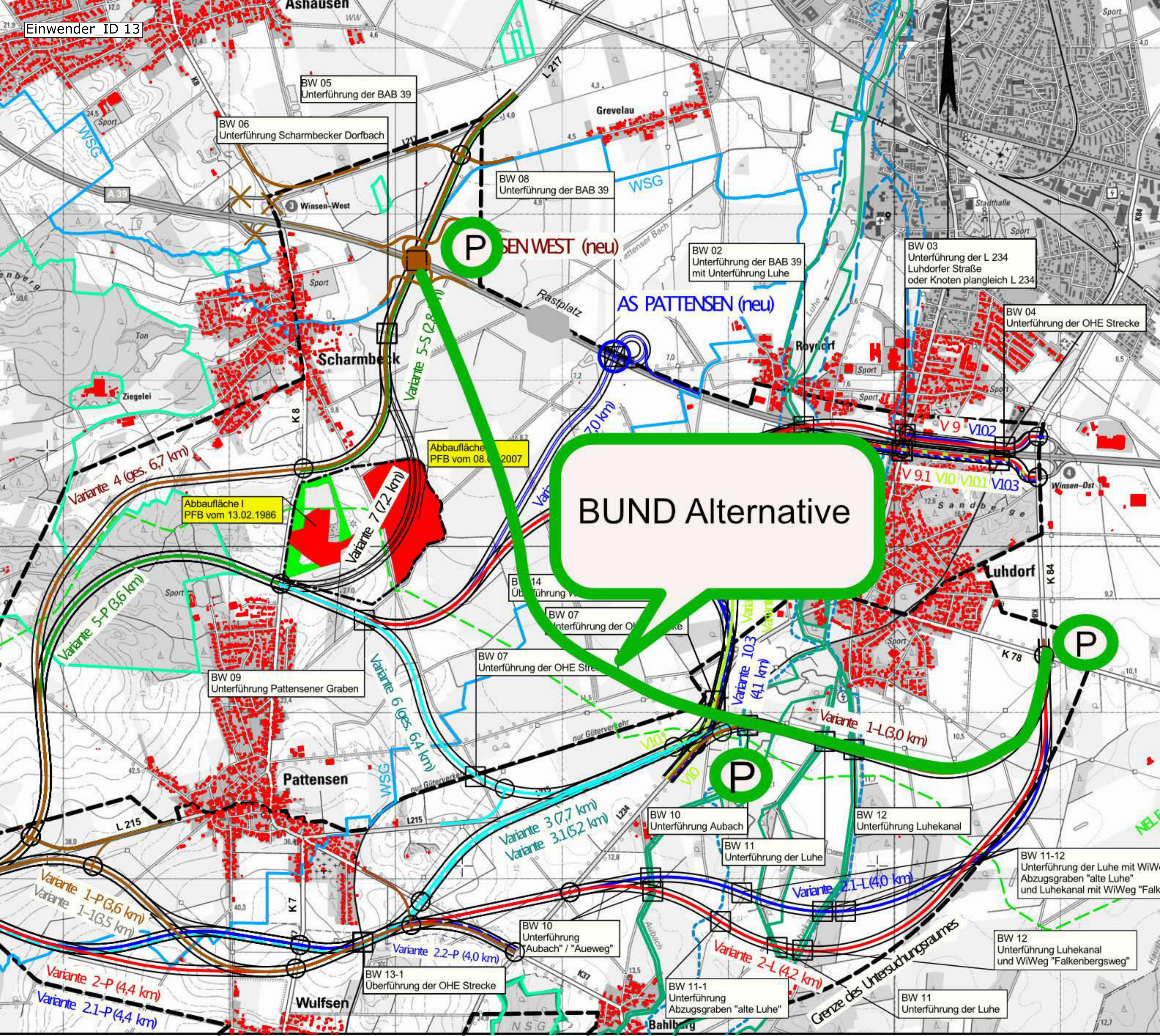
ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Schienen- und Straßenverke hr	2340			<p>Straßenbau (Beton, Asphalt, Erde usw.) ist innerhalb des Schutzstreifen nur möglich, wenn dabei die laut DIN EN 50341/VDE 0210 geforderten Sicherheitsabstände von mindestens 6 m „Oberkante Materialhaufen zu den stromführenden Leiterseilen“ nicht unterschritten werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bei einem Einsatz von Baumaschinen im Schutzstreifen gibt es Einschränkungen. Es ist stets ein Sicherheitsabstand von 3 m einzuhalten. <p>Im Hinblick auf die durchzuführenden Bauarbeiten wird ausdrücklich darauf aufmerksam gemacht, dass jede Annäherung an die stromführenden Teile der 110-kVBahnstromleitung, insbesondere mit Baukränen, Mobilkränen, Gerüststangen usw. mit Lebensgefahr verbunden ist. Die DB Energie übernimmt keinerlei Haftung für Schäden, die mit den noch auszuführenden Bauarbeiten in Zusammenhang stehen. In der Nähe von stromführenden Hochspannungsleitungen ist mit elektromagnetischen Beeinflussungen zu rechnen. Die DB Energie erstattet weder Entschädigungen noch die Kosten für evtl. erforderliche Abschirmungen. Die DB Energie haftet nicht für Schäden an Objekten, die infolge Witterungseinflüsse z.B. von den Stromseilen herabfallendes Eis auftreten. Wir bitten vor Beginn von Baumaßnahmen innerhalb unseres Schutzstreifens um Information zwecks Unterweisung des arbeitsverantwortlichen auf die vorhandenen Gefahren. DB Energie GmbH Energieversorgung Nord, Eisenbahnlängsweg 130, 31275 Lehrte, Mail: DB.Energie.TechnischesBueroNord@deutschebahn.com</p> <p>Für eventuelle Kreuzungen benötigen wir einen Straßenbenutzungsvertrag für Leitungen der öffentlichen Versorgung bei Hinzukommen der Straße. In dem weiteren Verfahren sehen wir die</p>		

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Schienen- und Straßenverke hr	2340			Notwendigkeit, einen Umbau unserer Leitung zu prüfen. Nach der Festlegung der Trassenführung bitten wir um nochmalige Beteiligung bezüglich Umbauplanungen der Leitung, die für unsere Projekte notwendig sind. Wir bitten um weitere Beteiligung im Verfahren.		
4	Naturschutz	2341	303	Wasserverband zur Regulierung Luhe zw. Bahlburg und Luhdorf	Der Unterhaltungsverband zur Regulierung der Luhe Luhdorf/Bahlburg erhebt mit folgender Stellungnahme Einspruch: Der Unterhaltungsverband bevorzugt die Variante 2.1-L aus Naturschutzgründen. Bei der Variante 1-L wird mehr Natur als nötig zerstört. Für die Gewässerunterhaltung ist eine Durchfahrtshöhe von 3 m unter Bauwerken erforderlich. Die Grabenräumung mit Fahrzeugen muss gewährleistet sein und bleiben. Für die Brücken- und Bauwerksunterhaltung ist der Verband nicht zuständig.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die Hinweise werden vermerkt und vom Vorhabenträger für die weitere Planung berücksichtigt. Des Weiteren s. Abwägung zur Einwand_ID 1244

Landesplanerische Feststellung zum Raumordnungsverfahren mit integrierter
Umweltverträglichkeitsprüfung für die Ortsumfahrungen Pattensen und Luhdorf

Anlage 4

Anhang der Synopse zur Abwägung der
Stellungnahmen aus der Beteiligung



BUND Alternative

P SEN WEST (neu)

AS PATTENSEN (neu)

P

P

BW 05
Unterführung der BAB 39

BW 06
Unterführung Scharmbecker Dorfbach

BW 08
Unterführung der BAB 39

BW 02
Unterführung der BAB 39
mit Unterführung Luhe

BW 03
Unterführung der L 234
Luhdorfer Straße
oder Knoten plangleich L 234

BW 04
Unterführung der OHE Strecke

Abbaufäche I
PFB vom 13.02.1986

Abbaufäche
PFB vom 08.02.2007

BW 14
Überführung v...

BW 07
Unterführung der O...

BW 07
Unterführung der OHE Stre...

BW 09
Unterführung Pattensener Graben

BW 10
Unterführung Aubach

BW 12
Unterführung Luhekanal

BW 11
Unterführung der Luhe

BW 11-12
Unterführung der Luhe mit WiW
Abzugsgraben "alte Luhe"
und Luhekanal mit WiWeg "Falk...

BW 10
Unterführung
"Aubach" / "Aueweg"

BW 13-1
Überführung der OHE Strecke

BW 11-1
Unterführung
Abzugsgraben "alte Luhe"

BW 11
Unterführung der Luhe

BW 12
Unterführung Luhekanal
und WiWeg "Falkenbergsweg"

Grenze des Untersuchungsraumes

Wulfsen

Bahlberg

Luhdorf

Pattensen

Scharmbeck

Grevelau

Ashausen

Sport

Stadthalle

Sport

Sport

Sport

Sport

Sport

Sport

Sport

Sport

Sport

Sport

Sport

Sport

Sport

Sport

Sport

Sport

Sport

Sport

Sport

Sport

Sport

Sport

Sport

Sport

Sport

Sport

Sport

Sport

Sport

Sport

Sport

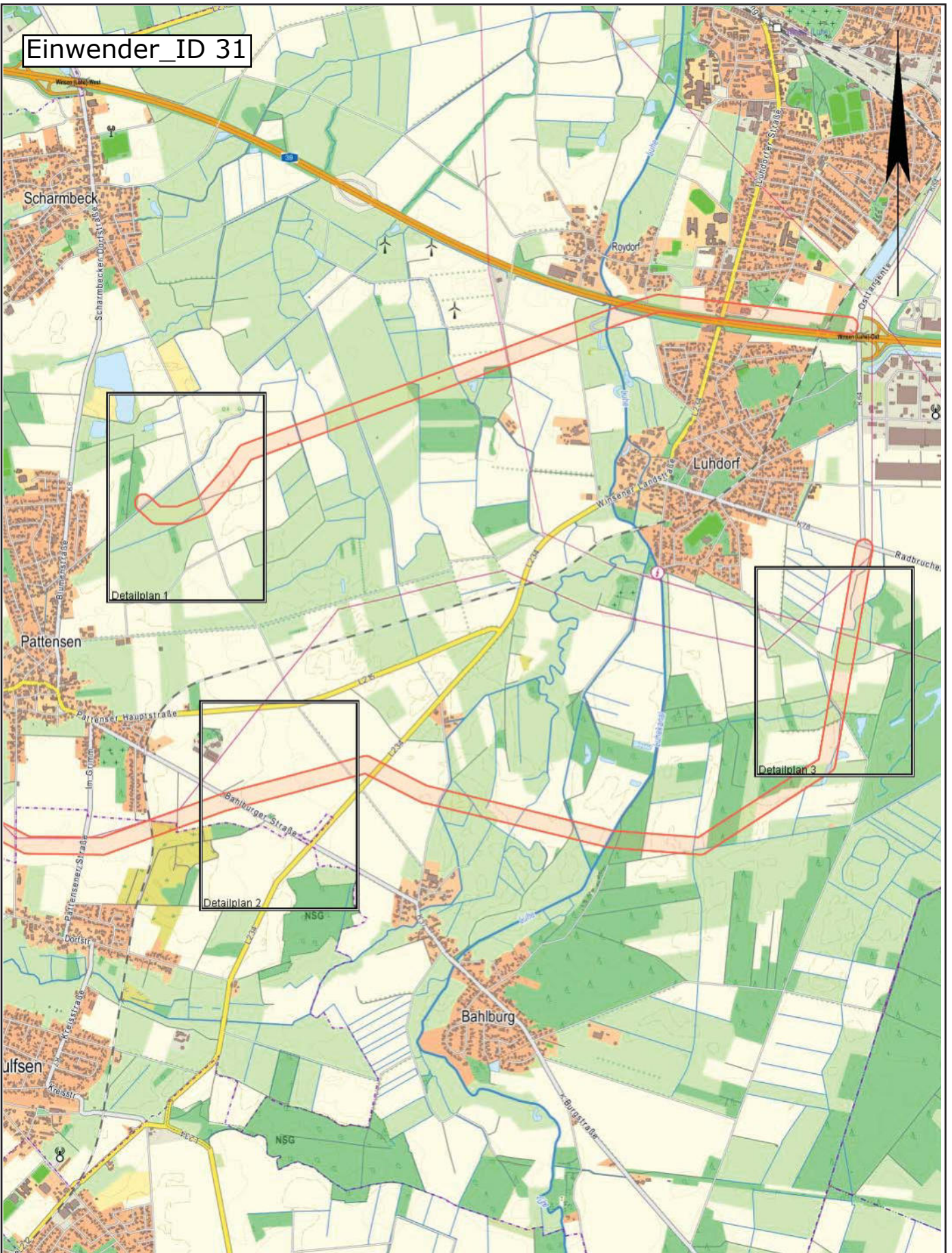
Sport

Sport

Sport

Sport

Einwender_ID 31



Karte: onmaps.de ©GeoBasis-DE/BKG/ZSHH 2019/2020

Übersichtsplan 1

Von Ihrer Anfrage sind Anlagen der Gasunie Deutschland Transport Services GmbH betroffen. Den Leitungsverlauf entnehmen Sie bitte den Detailplänen.

gasunie

Gasunie Deutschland
Transport Services GmbH
Pasteurallee 1
30655 Hannover
Tel.: [REDACTED]

Erstellt am: 14.04.2020

Vorgang: [REDACTED]



Legende: — Erdgasleitung, — Wasser-/Abwasserleitung, — Fernmelde-/ E-Kabel, — Anoden-/Erderkabel, Station

Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung, © 2019 LGLN



Detailplan 1

**Zur unverbindlichen Vorinformation
Mit Abweichungen der wirklichen Lage von den
Eintragungen im Detailplan muss gerechnet werden!**

gasunie

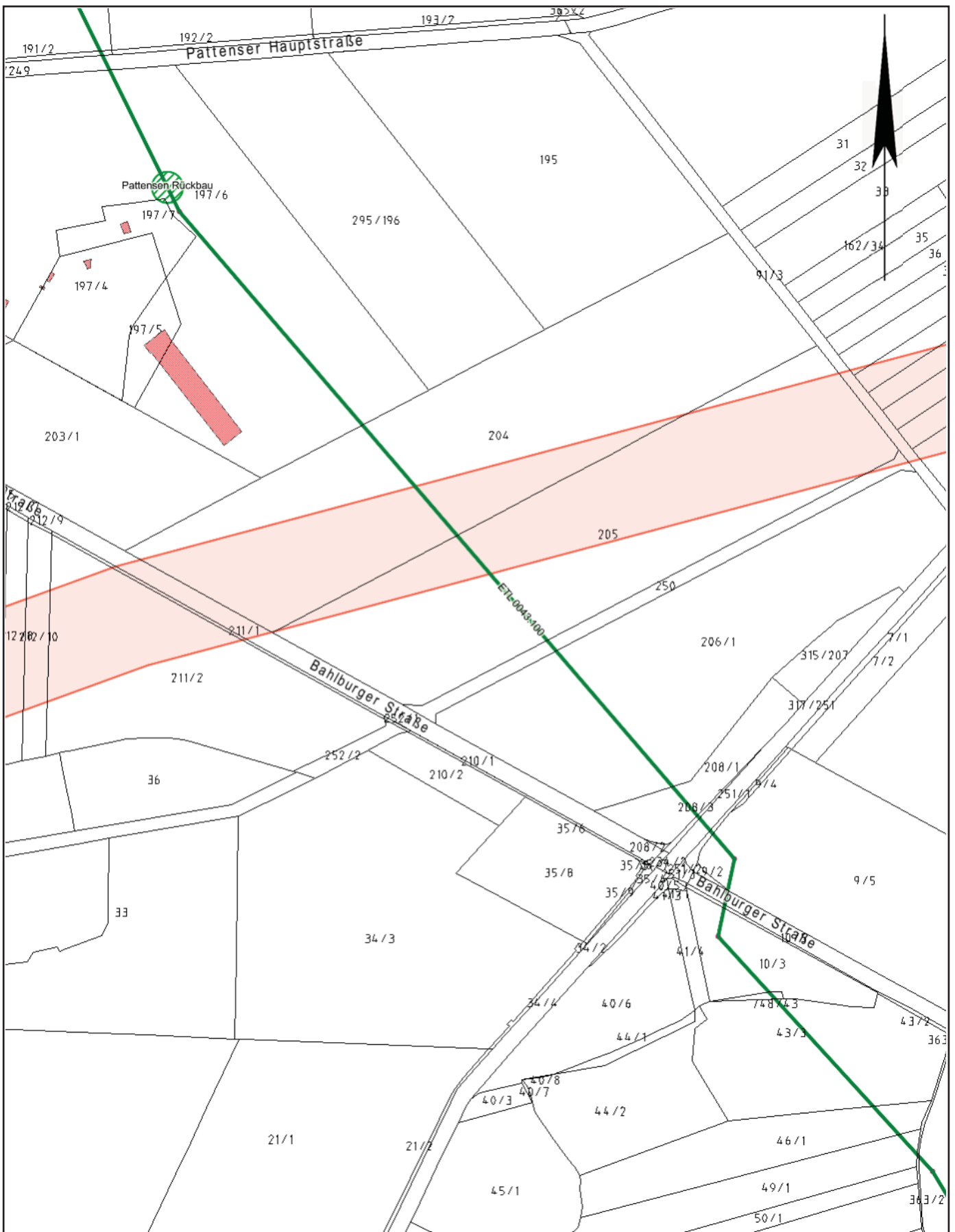


Gasunie Deutschland
Transport Services GmbH
Pasteurallee 1
30655 Hannover
Tel.: [REDACTED]

Maßstab: 1:5000

Erstellt am: 14.04.2020

Vorgang: [REDACTED]



Legende: — Erdgasleitung, — Wasser-/Abwasserleitung, — Fernmelde-/ E-Kabel, — Anoden-/Erderkabel, Station

Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung, © 2019 LGLN



Detailplan 2

**Zur unverbindlichen Vorinformation
Mit Abweichungen der wirklichen Lage von den
Eintragungen im Detailplan muss gerechnet werden!**

gasunie

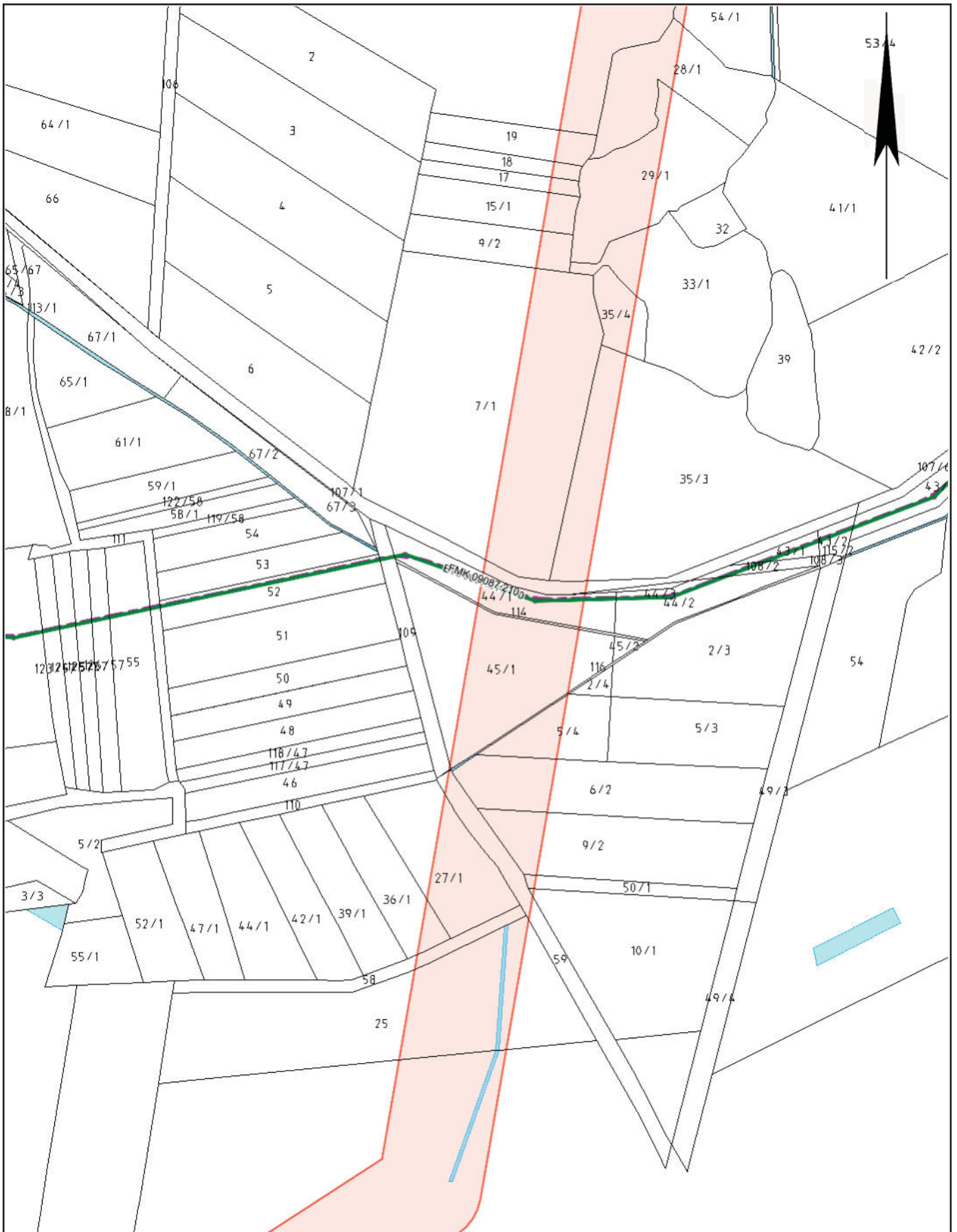


Gasunie Deutschland
Transport Services GmbH
Pastoralallee 1
30655 Hannover
Tel.: [REDACTED]

Maßstab: 1:5000

Erstellt am: 14.04.2020

Vorgang: [REDACTED]



Legende: — Erdgasleitung, — Wasser-/Abwasserleitung, — Fernmelde-/ E-Kabel, — Anoden-/Erderkabel, Station

Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung, © 2019 LGLN



Detailplan 3

**Zur unverbindlichen Vorinformation
Mit Abweichungen der wirklichen Lage von den
Eintragungen im Detailplan muss gerechnet werden!**



Gasunie Deutschland
Transport Services GmbH
Pasteurallee 1
30655 Hannover
Tel.: XXXXXXXXXX

Maßstab: 1:5000

Erstellt am: 14.04.2020

Vorgang: XXXXXXXXXX

gasurHE

Erdgasleitungen

Anweisungen zu deren Schutz



1. Einleitung

Die Gasunie Deutschland Transport Services GmbH ist verantwortlich für den Betrieb, die Unterhaltung und die Instandsetzung von Erdgashochdruckleitungen nebst Begleitkabeln und anderem Zubehör (nachfolgend „Gasunie-Anlagen“ genannt).

Im Interesse von Sicherheit und Umweltschutz, insbesondere zur Verhinderung von Beeinträchtigungen und Gefährdungen von Gasunie-Anlagen und Personen in deren Umfeld durch Baumaßnahmen Dritter, bitten wir Sie, die nachfolgenden Anweisungen sorgfältig zu lesen und zu beachten. Ferner verweisen wir u. a. auf das DVGW-Regelwerk, hier im Besonderen auf die

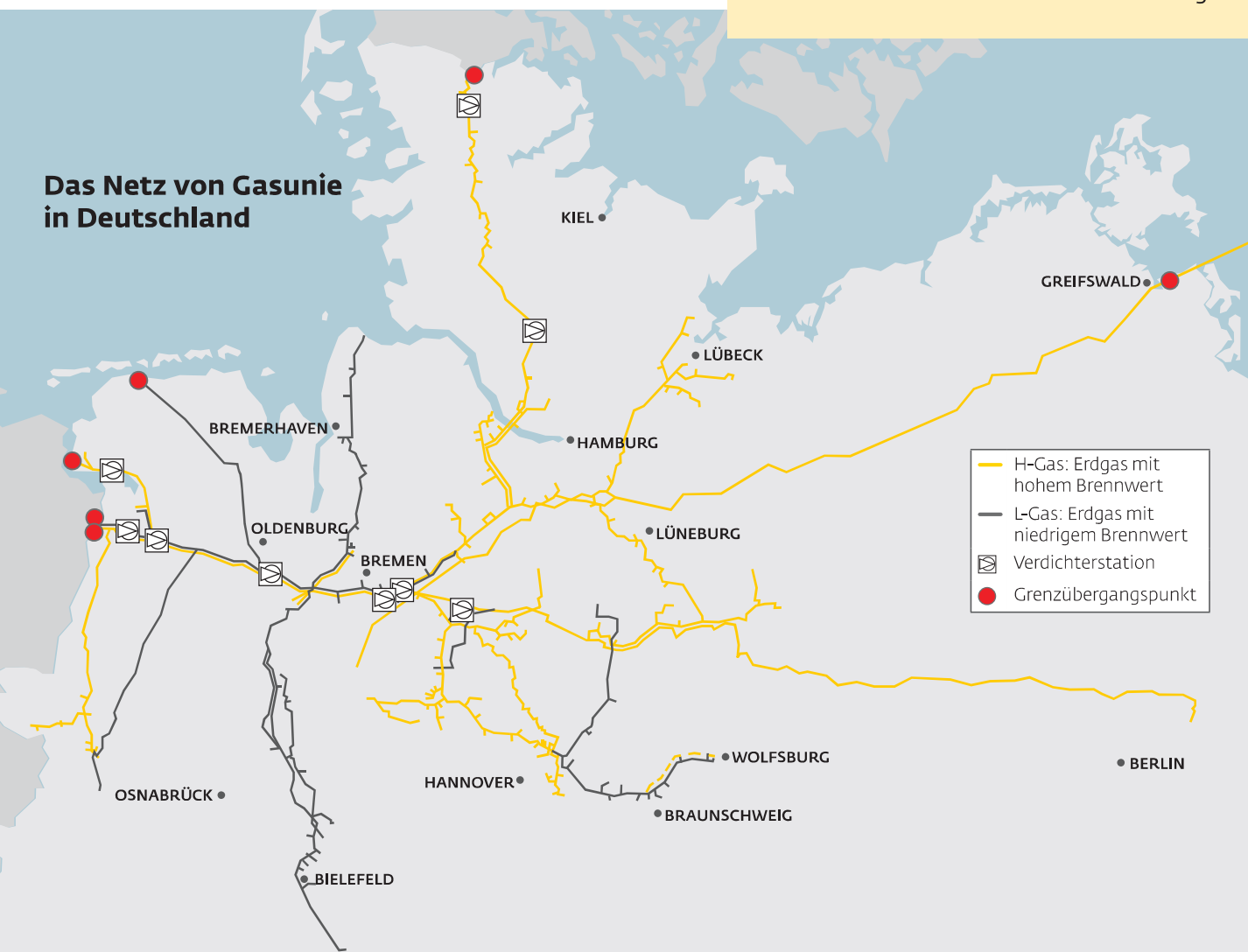
GW 315 sowie die berufsgenossenschaftlichen Vorschriften und Regeln.

So leisten Sie einen wichtigen Beitrag, um nachhaltig Leitungs- und Personenschäden zu vermeiden.

Gasunie Deutschland Daten & Fakten

Länge Pipelinenetz	3.800 Kilometer
Anzahl Verdichterstationen	9
Gastransport	rund 250 TWh
Gasqualitäten	H- und L-Gas
Hauptverwaltung	Hannover
Mitarbeiter	rund 250

Das Netz von Gasunie in Deutschland



2. Grundsätze

Gasunie-Anlagen liegen grundsätzlich in Schutzstreifen, die in der Regel durch beschränkte persönliche Dienstbarkeiten im Grundbuch gesichert sind. Die Breite der Schutzstreifen der Gasunie-Anlagen beträgt je nach Leitungsdurchmesser bis zu 12 m. Im Schutzstreifen sind alle baulichen und sonstigen Maßnahmen, die die Sicherheit dieser Anlagen gefährden oder beeinträchtigen könnten, verboten. Hierzu zählt auch das Lagern und Abstellen von Gerätschaften und Materialien sowie die Veränderung des Geländeniveaus. Weiterhin sind Maßnahmen außerhalb der Schutzstreifen, die Auswirkungen auf die Sicherheit der Gasunie-Anlagen haben können, unzulässig. Dazu gehören z. B. Bohr-, Vortriebs- und Rammarbeiten in einer Entfernung bis 20 m, Windkraftanlagen in einer Entfernung bis 850 m, Sprengarbeiten in einer Entfernung bis 1000 m und Hochspannungsbeeinflussungen bis 1000 m. Eine Veränderung des Geländeniveaus im Näherungsbereich des Schutzstreifens ist mit der Gasunie abzustimmen.

Die auf die Leitungen hinweisenden Schilderpfähle befinden sich nicht immer direkt auf der Leitungsachse. Daher kann der genaue Leitungsverlauf in der Örtlichkeit nicht durch Fluchten der Schilderpfähle ermittelt werden.

Die Erkundigungs- und Sicherungspflicht für bereits im Baufeld liegende Leitungen und Kabel Dritter liegt gemäß den gesetzlichen Bestimmungen beim ausführenden Unternehmen der geplanten Maßnahme. Aber auch der Vorhabenträger trägt eine Verantwortung und hat im Rahmen der Planung bereits vorhandene Anlagen zu erfassen und entsprechend zu berücksichtigen. Die Anfrage ist frühzeitig im Rahmen der Planung,

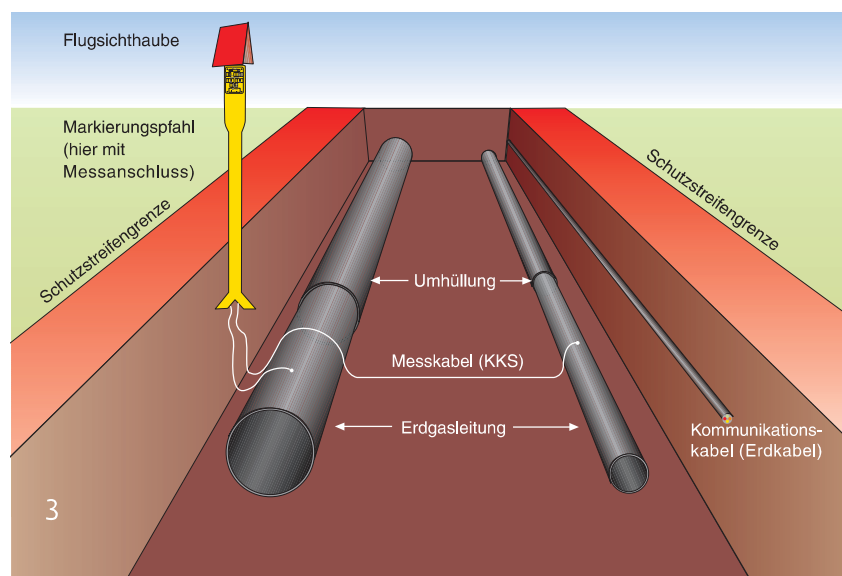
mindestens jedoch drei Wochen vor Baubeginn, zu stellen.

Aufwändige Sicherungsmaßnahmen oder Umlagungen der Erdgasleitungen können ein Jahr oder mehr in Anspruch nehmen.

Arbeiten im Schutzstreifen bedürfen der schriftlichen Zustimmung durch die Gasunie. Bei Beginn der Maßnahme muss die Stellungnahme der Gasunie mit den entsprechenden Bestandsunterlagen und der Schutzanweisung auf der Baustelle vorliegen.

Aus Sicherheitsgründen sind sämtliche Baumaßnahmen im Schutzstreifen der Erdgastransportleitungen in Anwesenheit eines Gasunie-Mitarbeiters durchzuführen. Daher ist es unbedingt erforderlich, rechtzeitig, spätestens jedoch fünf Werktage vor Beginn aller Maßnahmen im Schutzstreifen, Kontakt zu dem zuständigen in der Stellungnahme aufgeführten Leitungsbetrieb aufzunehmen.

Den Anweisungen des Gasunie-Mitarbeiters zum Schutz der Anlage ist unbedingt Folge zu leisten. Die Gasunie-Anlage muss auch während der Bauzeit jederzeit zugänglich sein. Ein Streifen von jeweils 2 m Breite beiderseits der Gasunie-Anlage ist sichtbar und begehbar zu halten.



3. Einweisung / Schutzmaßnahmen / Bauausführung

Nach Einholung einer schriftlichen Stellungnahme der Gasunie ist vor Beginn der geplanten Baumaßnahme ein Vor-Ort-Termin mit dem zuständigen Leitungsbetrieb gemäß der vorliegenden Stellungnahme zu vereinbaren.

Im Zuge des Vor-Ort-Termins erfolgt eine Absteckung / Markierung der betroffenen Gasunie-Anlagen sowie eine entsprechende Einweisung des Bauausführenden in die zu beachtenden Sicherheitsbestimmungen, technischen Vorgehensweisen und die örtlichen Gegebenheiten.

Bei Arbeiten innerhalb des Schutzstreifens sind neben dieser Anweisung die hierfür gültigen Regeln der Technik zu beachten. Gegebenenfalls ist im Beisein eines Gasunie-Mitarbeiters eine Suchschachtung zur exakten Feststellung der Leitungssache durchzuführen. Die notwendigen Erdarbeiten sind im Schutzstreifen der

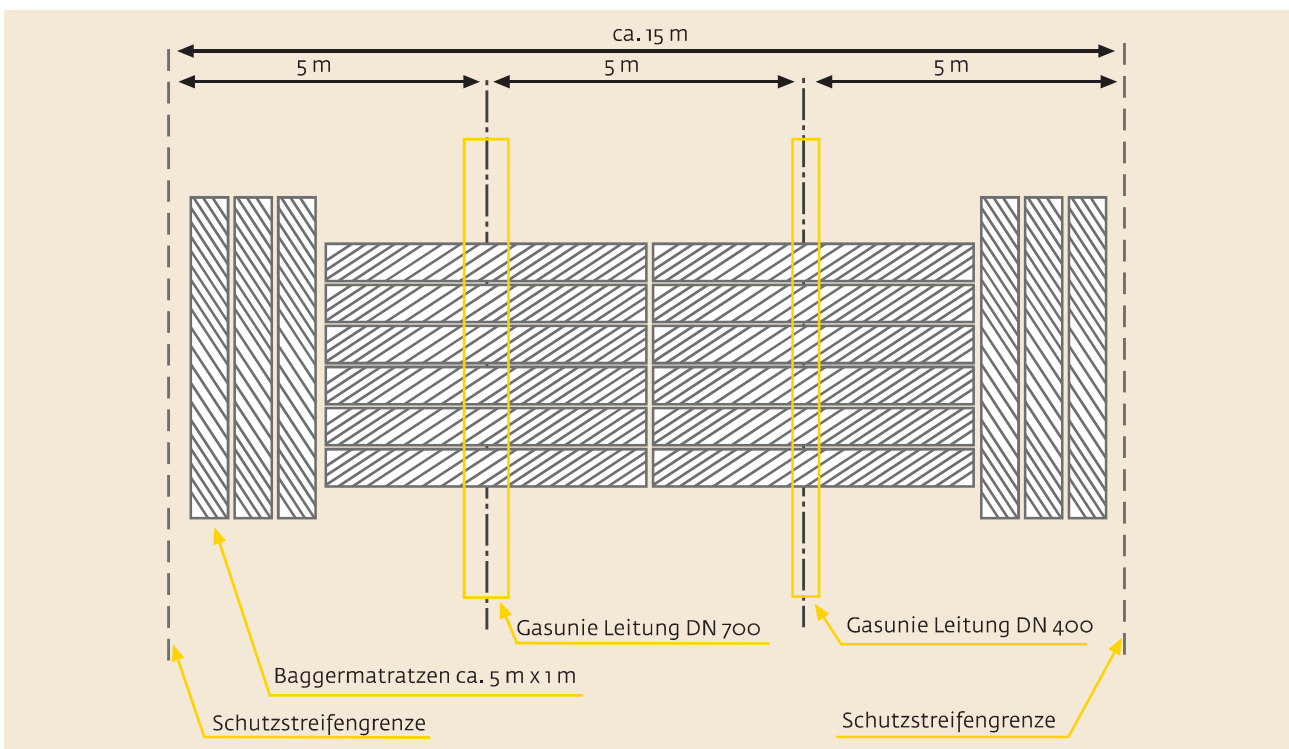
Gasunie-Anlagen in Handschachtung auszuführen. Generell sind alle Arbeiten im Schutzstreifen nur unter Aufsicht eines Gasunie-Mitarbeiters zulässig. Eine Handschachtung mit Maschinenunterstützung und der Einsatz sonstiger Baumaschinen bedürfen im Einzelfall der gesonderten Freigabe durch die Gasunie-Aufsichtsperson.

Anpflanzungen und Bewuchs

Das Anpflanzen von Bäumen, Hecken und Sträuchern sowie das Setzen von tiefwurzelnden Pflanzen im Schutzstreifen ist unzulässig. Darüber hinaus dürfen außerhalb des Schutzstreifens stehende Bäume und Gehölze die erdverlegten Anlagen nicht gefährden. Ein Austreiben von Wurzeln in den Schutzstreifen sowie ein Kronenschluss ist zu verhindern.

Befahren des Schutzstreifens

Während der Bauphase dürfen die Gasunie-Anlagen nicht mit schweren Fahrzeugen



Muster für die Verlegung von Baggermatratzen

befahren werden, ohne dass eine Sicherung, z. B. mittels Baggermatratzen oder ähnlichen Materialien, erfolgt ist.

Kabel- und Leitungsverlegungen

Im Falle einer Kreuzung muss zwischen der neu zu errichtenden Anlage und der bestehenden Gasunie-Anlage grundsätzlich ein lichter Abstand von mindestens 0,40 m eingehalten werden. Wird eine Kabelanlage errichtet, ist diese innerhalb des Schutzstreifens der Gasunie-Anlage in einem Schutzrohr zu verlegen. Kabel- und Kanalschächte sind außerhalb des Schutzstreifens der Gasunie-Anlagen vorzusehen.

Die Unterkreuzung der Gasunie-Anlagen ist dabei möglichst in offener Bauweise durchzuführen. Sollte die Kreuzung der Gasunie-Anlage mittels geschlossenem Bauverfahren (z. B. durch Pressung oder HDD-Verfahren) durchgeführt werden müssen, darf der lichte Abstand zwischen den Anlagen 2 m nicht unterschreiten. Eine möglichst rechtwinklige Kreuzung der Gasunie-Anlage ist anzustreben. Parallel verlaufende Leitungen sind grundsätzlich außerhalb des Schutzstreifens der Gasunie-Anlagen zu verlegen. Schutzstreifenüberlappungen sind zu vermeiden. Eine Überlappung von Schutzstreifen bedarf der besonderen Genehmigung durch Gasunie.

Bebauung

Jegliche Bebauung im Schutzstreifen der Gasunie-Anlagen ist unzulässig. Des Weiteren dürfen keine Dachüberstände in den Schutzstreifen hineinragen. Bebauungen in einem Sicherheitsstreifen von 50 m beiderseits der Leitungsachse bedürfen einer besonderen Prüfung durch die Gasunie.

Gasunie ist im Rahmen des Bauantragsverfahrens Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Bauliche Anlagen sind so anzulegen, dass jederzeit ein uneingeschränktes Freilegen der Gasunie-Anlage möglich ist, ohne dass es zu einer Beeinträchtigung der Standsicherheit der baulichen Anlage kommen kann.

Straßen- und Wegebau

Bei Straßenverbreiterungen und neu geplanten Straßen sind Gasunie detaillierte Planungsunterlagen vorzulegen, um die eventuell notwendig werdenden Sicherungsmaßnahmen prüfen und festlegen zu können. Es wird darauf hingewiesen, dass es sich hierbei um aufwändige Sicherungsmaßnahmen handeln kann, die einen längeren Planungs- und Ausführungszeitraum von einem Jahr oder mehr zur Folge haben können. Eine frühzeitige Kontaktaufnahme wird daher dringend empfohlen.

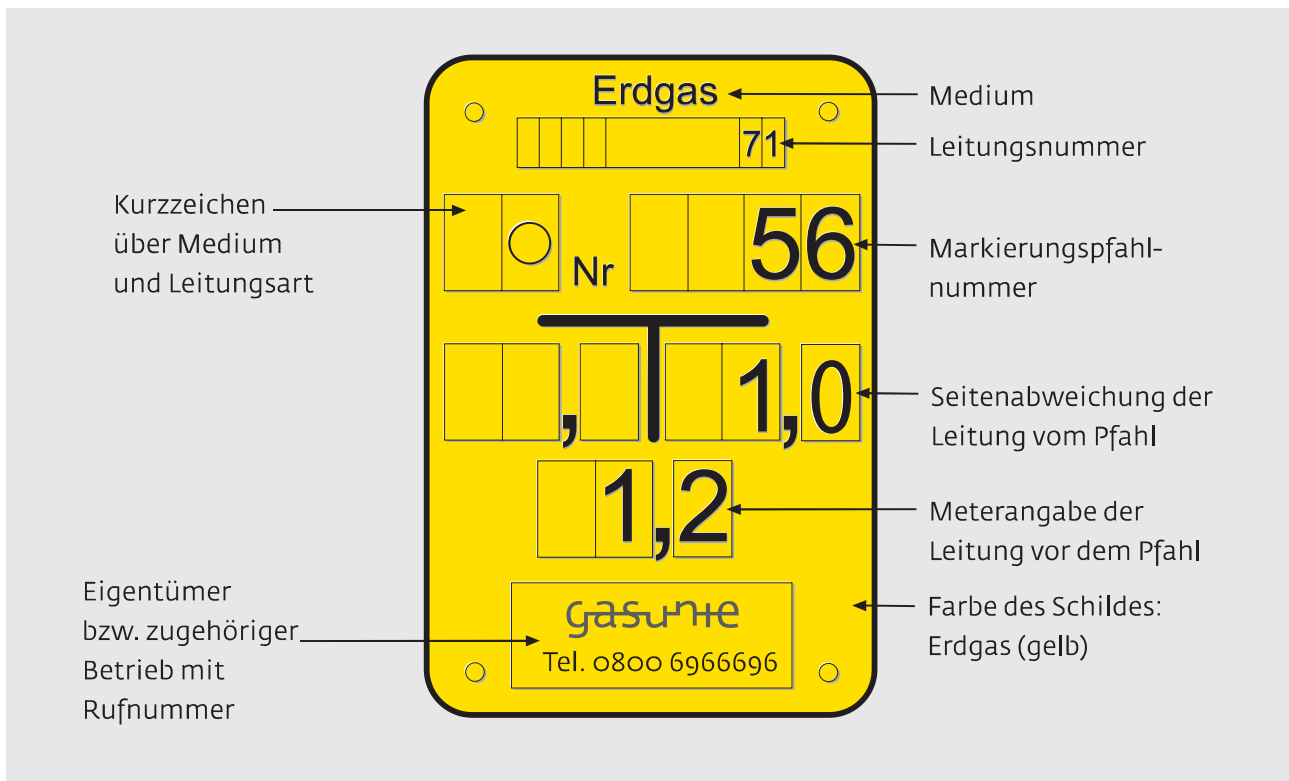
Bei Straßensanierungen sind das eventuelle Aufnehmen der Fahrbahndecke sowie das Erstellen der neuen Fahrbahndecke im Schutzstreifen erschütterungsfrei durchzuführen.

Weitere mögliche Maßnahmen

Veränderungen des Geländeneiveaus, Erstellen von Entwässerungsgräben sowie Tiefenlockerungsmaßnahmen sind im Schutzstreifen unzulässig.

Nach Abschluss der Baumaßnahme ist das ursprüngliche Gelände im Schutzstreifen der Gasunie-Anlage wiederherzustellen.

Baugruben dürfen erst nach Freigabe durch die Gasunie wieder verfüllt werden.



Muster einer Hinweistafel an einem Schilderpfahl

4. Unterrichtung / Betrieb / Reparatur

Der Unternehmer und die Gasunie sind verpflichtet, sich einander und unverzüglich über festgestellte und drohende Schäden und Störungen zu unterrichten.

Muss eine Änderung oder Reparatur an Versorgungsleitungen oder an Gasunie-

Anlagen vorgenommen werden, so sind alle Beteiligten zu verständigen.

Falls ein Eingriff in Notfällen keinen Aufschub duldet, ist die Leitzentrale unverzüglich zu informieren. Die Leitzentrale der Gasunie ist Tag und Nacht besetzt und leitet den Kontakt an die zuständige Bereitschaft weiter.

5. Haftung

Die Haftung für alle Schäden, die unmittelbar oder mittelbar im Zusammenhang mit Arbeiten im Bereich der Gasunie-Anlage entstehen, richtet sich nach den gesetz-

lichen Bestimmungen. Die Verantwortlichkeit des Bauunternehmers bzw. seiner Bediensteten oder Beauftragten wird dadurch nicht eingeschränkt.

6. Maßnahmen im Schadensfall

Sämtliche tatsächlichen oder vermuteten Beschädigungen von Gasunie-Anlagen sind unverzüglich dem aufsichtführenden Gasunie-Mitarbeiter oder der Leitzentrale zu melden.

**Die Leitzentrale der Gasunie ist unter der Telefonnummer
0800 6966696
Tag und Nacht zu erreichen.**

Gegebenenfalls sind sofortige Maßnahmen zur Verringerung von Gefahren einzuleiten.

Bei Gasaustritt sind folgende Maßnahmen zu ergreifen:

- Zündquellen vermeiden
- Maschinen und elektrische Geräte ausschalten
- Gefahrenbereich räumen und absichern
- Schadensmeldung an Gasunie
- ggf. Polizei und/oder Feuerwehr informieren

Sämtliche ggf. sofort notwendig werdende und weitergehende Maßnahmen sind mit den Mitarbeitern des zuständigen Leitungsbetriebes der Gasunie abzustimmen.

Der verantwortliche Verursacher hat vor Ort zu verbleiben und dafür Sorge zu tragen, dass sich keine weiteren Personen der beschädigten Stelle nähern, bis ein Gasunie-Mitarbeiter eintrifft und über die näheren Umstände informiert wurde.

Plananfragen / Leitungsauskunft:

Bitte stellen Sie die an uns gerichteten Plananfragen über das webbasierte Auskunftsportaal BIL ein www.bil-leitungsauskunft.de



oder wenden Sie sich direkt an:

Gasunie Deutschland Transport Services GmbH

Pasteurallee 1, 30655 Hannover
Postfach 51 44 09, 30634 Hannover
Telefon 0511 640607-2463
Fax 0511 640607-2799
E-Mail plananfragen@gasunie.de

Kontaktdaten der Standorte:

Eckel:

Gasunie Deutschland Transport Services GmbH
Vaenser Dorfstraße 45, 21244 Buchholz i. d. N.
Telefon 04181 3403-65

Embsen:

Gasunie Deutschland Transport Services GmbH
In der Grund 85, 28832 Achim
Telefon 04202 7640-45

Folmhusen:

Gasunie Deutschland Transport Services GmbH
Holter Weg 35, 26817 Rhaderfehn
Telefon 04952 92800-65

Hannover:

Gasunie Deutschland Transport Services GmbH
Pasteurallee 1, 30655 Hannover
Telefon 0511 640607-1045

Quarnstedt:

Gasunie Deutschland Transport Services GmbH
Am Diecksbarg, 25563 Quarnstedt
Telefon 04822 37887-65

Schneiderkrug:

Gasunie Deutschland Transport Services GmbH
Husumer Straße 37, 49685 Schneiderkrug
Telefon 04447 809-65

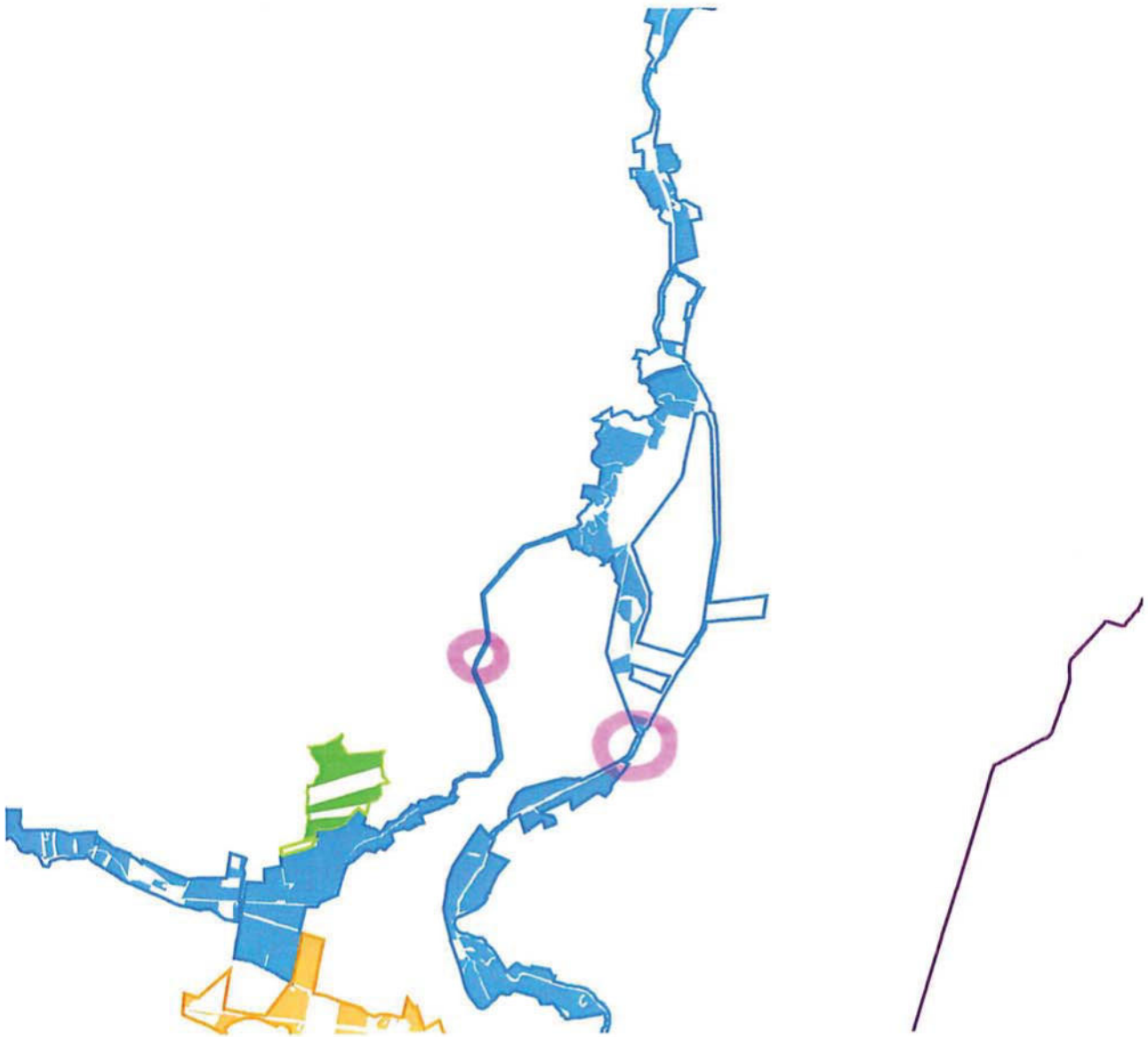
Notfallnummer

Tag und Nacht besetzt:

0800 6966696

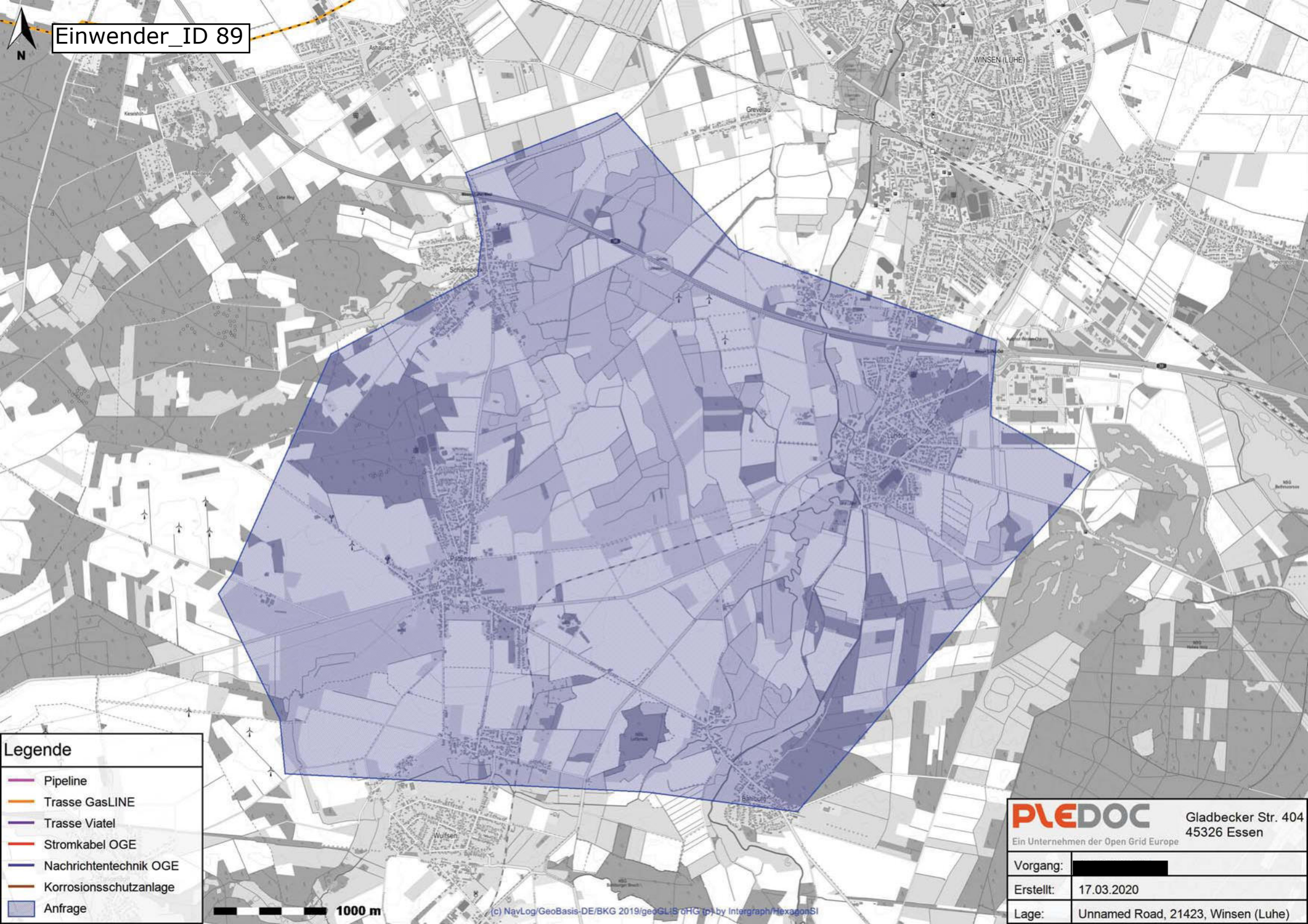
gasunie

Einwender_ID 84





Einwender_ID 89



Legende

- Pipeline
- Trasse GasLINE
- Trasse Viatel
- Stromkabel OGE
- Nachrichtentechnik OGE
- Korrosionsschutzanlage
- Anfrage

1000 m

(c) NavLog/GeoBasis-DE/BKG 2019/geoGLIS oHG (p) by Intergraph/HexagonSI

PLEDOC		Gladbecker Str. 404 45326 Essen
Ein Unternehmen der Open Grid Europe		
Vorgang:	[REDACTED]	
Erstellt:	17.03.2020	
Lage:	Unnamed Road, 21423, Winsen (Luhe)	

Anbei noch der Text eines Zukunftsforschers der mein Anliegen eloquenter ausdrückt:

Hinweis: Dieser Text ist frei abdruckbar mit dem Hinweis: www.horx.com und www.zukunftsinstitut.de.

Ich werde derzeit oft gefragt, wann Corona denn „vorbei sein wird“, und alles wieder zur Normalität zurückkehrt. Meine Antwort: Niemals. Es gibt historische Momente, in denen die Zukunft ihre Richtung ändert. Wir nennen sie Bifurkationen. Oder Tiefenkrisen. Diese Zeiten sind jetzt.

Die Welt as we know it löst sich gerade auf. Aber dahinter fügt sich eine neue Welt zusammen, deren Formung wir zumindest erahnen können. Dafür möchte ich Ihnen eine Übung anbieten, mit der wir in Visionsprozessen bei Unternehmen gute Erfahrungen gemacht haben. Wir nennen sie die RE-Gnose. Im Gegensatz zur PRO-Gnose schauen wir mit dieser Technik nicht »in die Zukunft«. Sondern von der Zukunft aus ZURÜCK ins Heute. Klingt verrückt? Versuchen wir es einmal:

Die Re-Gnose: Unsere Welt im Herbst 2020 Stellen wir uns eine Situation im Herbst vor, sagen wir im September 2020. Wir sitzen in einem Straßencafe in einer Großstadt. Es ist warm, und auf der Strasse bewegen sich wieder Menschen. Bewegen sie sich anders? Ist alles so wie früher? Schmeckt der Wein, der Cocktail, der Kaffee, wieder wie früher? Wie damals vor Corona?

Oder sogar besser?

Worüber werden wir uns rückblickend wundern?

Wir werden uns wundern, dass die sozialen Verzichte, die wir leisten mussten, selten zu Vereinsamung führten. Im Gegenteil. Nach einer ersten Schockstarre fühlten viele von sich sogar erleichtert, dass das viele Rennen, Reden, Kommunizieren auf Multikanälen plötzlich zu einem Halt kam. Verzichte müssen nicht unbedingt Verlust bedeuten, sondern können sogar neue Möglichkeitsräume eröffnen. Das hat schon mancher erlebt, der zum Beispiel Intervallfasten probierte – und dem plötzlich das Essen wieder schmeckte. Paradoxaerweise erzeugte die körperliche Distanz, die der Virus erzwang, gleichzeitig neue Nähe. Wir haben Menschen kennengelernt, die wir sonst nie kennengelernt hätten. Wir haben alte Freunde wieder häufiger kontaktiert, Bindungen verstärkt, die lose und locker geworden waren. Familien, Nachbarn, Freunde, sind näher gerückt und haben bisweilen sogar verborgene Konflikte gelöst.

Die gesellschaftliche Höflichkeit, die wir vorher zunehmend vermissten, stieg an.

Jetzt im Herbst 2020 herrscht bei Fussballspielen eine ganz andere Stimmung als im Frühjahr, als es jede Menge Massen-Wut-Pöbeleien gab. Wir wundern uns, warum das so ist.

Wir werden uns wundern, wie schnell sich plötzlich Kulturtechniken des Digitalen in der Praxis bewährten. Tele- und Videokonferenzen, gegen die sich die meisten Kollegen immer gewehrt hatten (der Business-Flieger war besser) stellten sich als durchaus praktikabel und produktiv heraus. Lehrer lernten eine Menge über Internet-Teaching. Das Homeoffice wurde für Viele zu einer Selbstverständlichkeit – einschließlich des Improvisierens und Zeit-Jonglierens, das damit verbunden ist.

Gleichzeitig erlebten scheinbar veraltete Kulturtechniken eine Renaissance. Plötzlich erwischte man nicht nur den Anrufbeantworter, wenn man anrief, sondern real vorhandene Menschen. Das Virus brachte eine neue Kultur des Langtelefonieren ohne Second Screen hervor. Auch die »messages« selbst bekamen plötzlich eine neue Bedeutung. Man kommunizierte wieder wirklich. Man ließ niemanden mehr zappeln. Man hielt niemanden mehr hin. So entstand eine neue Kultur der Erreichbarkeit. Der Verbindlichkeit.

Menschen, die vor lauter Hektik nie zur Ruhe kamen, auch junge Menschen, machten plötzlich ausgiebige Spaziergänge (ein Wort, das vorher eher ein Fremdwort war). Bücher lesen wurde plötzlich zum Kult.

Reality Shows wirkten plötzlich grottenpeinlich. Der ganze Trivial-Trash, der unendliche Seelenmüll, der durch alle Kanäle strömte. Nein, er verschwand nicht völlig. Aber er verlor rasend an Wert.

Kann sich jemand noch an den Political-Correctness-Streit erinnern? Die unendlich vielen Kulturkriege um ... ja um was ging da eigentlich?

Krisen wirken vor allem dadurch, dass sie alte Phänomene auflösen, überflüssig machen... Zynismus, diese lässige Art, sich die Welt durch Abwertung vom Leibe zu halten, war plötzlich reichlich out.

Die Übertreibungs-Angst-Hysterie in den Medien hielt sich, nach einem kurzen ersten Ausbruch, in Grenzen.

Nebenbei erreichte auch die unendliche Flut grausamster Krimi-Serien ihren Tipping Point.

Wir werden uns wundern, dass schließlich doch schon im Sommer Medikamente gefunden wurden, die die Überlebensrate erhöhten. Dadurch wurden die Todesraten gesenkt und Corona wurde zu einem Virus, mit dem wir eben umgehen müssen – ähnlich wie die Grippe und die vielen anderen Krankheiten. Medizinischer Fortschritt half. Aber wir haben auch erfahren: Nicht so sehr die Technik, sondern die Veränderung sozialer Verhaltensformen war das Entscheidende. Dass Menschen trotz radikaler Einschränkungen solidarisch und konstruktiv bleiben konnten, gab den Ausschlag. Die human-soziale Intelligenz hat geholfen. Die vielgepriesene Künstliche Intelligenz, die ja bekanntlich alles lösen kann, hat dagegen in Sachen Corona nur begrenzt gewirkt.

Damit hat sich das Verhältnis zwischen Technologie und Kultur verschoben. Vor der Krise schien Technologie das Allheilmittel, Träger aller Utopien. Kein Mensch – oder nur noch wenige Hartgesottene – glauben heute noch an die große digitale Erlösung. Der große Technik-Hype ist vorbei. Wir richten unsere Aufmerksamkeit wieder mehr auf die humanen Fragen: Was ist der Mensch? Was sind wir füreinander?

Wir staunen rückwärts, wieviel Humor und Mitmenschlichkeit in den Tagen des Virus tatsächlich entstanden ist.

Wir werden uns wundern, wie weit die Ökonomie schrumpfen konnte, ohne dass so etwas wie »Zusammenbruch« tatsächlich passierte, der vorher bei jeder noch so kleinen Steuererhöhung und jedem staatlichen Eingriff beschworen wurde. Obwohl es einen »schwarzen April« gab, einen tiefen Konjunkturunbruch und einen Börseneinbruch von 50 Prozent, obwohl viele Unternehmen pleitegingen, schrumpften oder in etwas völlig anderes mutierten, kam es nie zum Nullpunkt. Als wäre Wirtschaft ein atmendes Wesen, das auch dösen oder schlafen und sogar träumen kann.

Heute im Herbst, gibt es wieder eine Weltwirtschaft. Aber die Globale Just-in-Time-Produktion, mit riesigen verzweigten Wertschöpfungsketten, bei denen Millionen Einzelteile über den Planeten gekarrt werden, hat sich überlebt. Sie wird gerade demontiert und neu konfiguriert. Überall in den Produktionen und Service-Einrichtungen wachsen wieder Zwischenlager, Depots, Reserven. Ortsnahe Produktionen boomen, Netzwerke werden lokalisiert, das Handwerk erlebt eine Renaissance. Das Global-System driftet in Richtung GloKALisierung: Lokalisierung des Globalen.

Wir werden uns wundern, dass sogar die Vermögensverluste durch den Börseneinbruch nicht so schmerzen, wie es sich am Anfang anfühlte. In der neuen Welt spielt Vermögen plötzlich nicht mehr die entscheidende Rolle. Wichtiger sind gute Nachbarn und ein blühender Gemüsegarten.

Könnte es sein, dass das Virus unser Leben in eine Richtung geändert hat, in die es sich sowieso verändern wollte?

RE-Gnose: Gegenwartsbewältigung durch Zukunfts-Sprung Warum wirkt diese Art der »Von-Vorne-Szenarios« so irritierend anders als eine klassische Prognose? Das hängt mit den spezifischen Eigenschaften unseres Zukunfts-Sinns zusammen. Wenn wir »in die Zukunft« schauen, sehen wir ja meistens nur die Gefahren und Probleme »auf uns zukommen«, die sich zu unüberwindbaren Barrieren türmen. Wie eine Lokomotive aus dem Tunnel, die uns überfährt. Diese Angst-Barriere trennt uns von der Zukunft. Deshalb sind Horror-Zukünfte immer am Einfachsten darzustellen.

Re-Gnosen bilden hingegen eine Erkenntnis-Schleife, in der wir uns selbst, unseren inneren Wandel, in die Zukunftsrechnung einbeziehen. Wir setzen uns innerlich mit der Zukunft in Verbindung, und dadurch entsteht eine Brücke zwischen Heute und Morgen. Es entsteht ein »Future Mind« – Zukunfts-Bewusstheit.

Wenn man das richtig macht, entsteht so etwas wie Zukunfts-Intelligenz. Wir sind in der Lage, nicht nur die äußeren »Events«, sondern auch die inneren Adaptionen, mit denen wir auf eine veränderte Welt reagieren, zu antizipieren.

Das fühlt sich schon ganz anders an als eine Prognose, die in ihrem apodiktischen Charakter immer etwas Totes, Steriles hat. Wir verlassen die Angststarre und geraten wieder in die Lebendigkeit, die zu jeder wahren Zukunft gehört.

Wir alle kennen das Gefühl der geglückten Angstüberwindung. Wenn wir für eine Behandlung zum Zahnarzt gehen, sind wir schon lange vorher besorgt. Wir verlieren auf dem Zahnarztstuhl die Kontrolle und das schmerzt, bevor es überhaupt wehtut. In der Antizipation dieses Gefühls steigern wir uns in Ängste hinein, die uns völlig überwältigen

können. Wenn wir dann allerdings die Prozedur überstanden haben, kommt es zum Coping-Gefühl: Die Welt wirkt wieder jung und frisch und wir sind plötzlich voller Tatendrang.

Coping heißt: bewältigen. Neurobiologisch wird dabei das Angst-Adrenalin durch Dopamin ersetzt, eine Art körpereigener Zukunfts-Droge. Während uns Adrenalin zu Flucht oder Kampf anleitet (was auf dem Zahnarztstuhl nicht so richtig produktiv ist, ebenso wenig wie beim Kampf gegen Corona), öffnet Dopamin unsere Hirnsynapsen: Wir sind gespannt auf das Kommende, neugierig, vorausschauend. Wenn wir einen gesunden Dopamin-Spiegel haben, schmieden wir Pläne, haben Visionen, die uns in die vorausschauende Handlung bringen.

Erstaunlicherweise machen viele in der Corona-Krise genau diese Erfahrung. Aus einem massiven Kontrollverlust wird plötzlich ein regelrechter Rausch des Positiven. Nach einer Zeit der Fassungslosigkeit und Angst entsteht eine innere Kraft. Die Welt »endet«, aber in der Erfahrung, dass wir immer noch da sind, entsteht eine Art Neu-Sein im Inneren.

Mitten im Shut-Down der Zivilisation laufen wir durch Wälder oder Parks, oder über fast leere Plätze. Aber das ist keine Apokalypse, sondern ein Neuanfang.

So erweist sich: Wandel beginnt als verändertes Muster von Erwartungen, von Wahr-Nehmungen und Welt-Verbindungen. Dabei ist es manchmal gerade der Bruch mit den Routinen, dem Gewohnten, der unseren Zukunfts-Sinn wieder freisetzt. Die Vorstellung und Gewissheit, dass alles ganz anders sein könnte – auch im Besseren.

Vielleicht werden wir uns sogar wundern, dass Trump im November abgewählt wird. Die AFD zeigt ernsthafte Zerfransens-Erscheinungen, weil eine bösartige, spaltende Politik nicht zu einer Corona-Welt passt. In der Corona-Krise wurde deutlich, dass diejenigen, die Menschen gegeneinander aufhetzen wollen, zu echten Zukunftsfragen nichts beizutragen haben. Wenn es ernst wird, wird das Destruktive deutlich, das im Populismus wohnt.

Politik in ihrem Ur-Sinne als Formung gesellschaftlicher Verantwortlichkeiten bekam in dieser Krise eine neue Glaubwürdigkeit, eine neue Legitimität. Gerade weil sie »autoritär« handeln musste, schuf Politik Vertrauen ins Gesellschaftliche. Auch die Wissenschaft hat in der Bewährungskrise eine erstaunliche Renaissance erlebt. Virologen und Epidemiologen wurden zu Medienstars, aber auch »futuristische« Philosophen, Soziologen, Psychologen, Anthropologen, die vorher eher am Rande der polarisierten Debatten standen, bekamen wieder Stimme und Gewicht.

Fake News hingegen verloren rapide an Marktwert. Auch Verschwörungstheorien wirkten plötzlich wie Ladenhüter, obwohl sie wie saures Bier angeboten wurden.

Ein Virus als Evolutionsbeschleuniger

Tiefe Krisen weisen obendrein auf ein weiteres Grundprinzip des Wandels hin: Die Trend-Gegentrend-Synthese.

Die neue Welt nach Corona – oder besser mit Corona – entsteht aus der Disruption des Megatrends Konnektivität. Politisch-ökonomisch wird dieses Phänomen auch »Globalisierung« genannt. Die Unterbrechung der Konnektivität – durch Grenzsicherungen, Separationen, Abschottungen, Quarantänen – führt aber nicht zu einem Abschaffen der Verbindungen. Sondern zu einer Neuorganisation der Konnektome, die unsere Welt zusammenhalten und in die Zukunft tragen. Es kommt zu einem Phasensprung der sozio-ökonomischen Systeme.

Die kommende Welt wird Distanz wieder schätzen – und gerade dadurch Verbundenheit qualitativer gestalten. Autonomie und Abhängigkeit, Öffnung und Schließung, werden neu ausbalanciert. Dadurch kann die Welt komplexer, zugleich aber auch stabiler werden. Diese Umformung ist weitgehend ein blinder evolutionärer Prozess – weil das eine scheitert, setzt sich das Neue, überlebensfähig, durch. Das macht einen zunächst schwindelig, aber dann erweist es seinen inneren Sinn: Zukunftsfähig ist das, was die Paradoxien auf einer neuen Ebene verbindet.

Dieser Prozess der Komplexierung – nicht zu verwechseln mit Komplizierung – kann aber auch von Menschen bewusst gestaltet werden. Diejenigen, die das können, die die Sprache der kommenden Komplexität sprechen, werden die Führer von Morgen sein. Die werdenden Hoffnungsträger. Die kommenden Gretas.

„Wir werden durch Corona unsere gesamte Einstellung gegenüber dem Leben anpassen – im Sinne unserer Existenz als Lebewesen inmitten anderer Lebensformen.“

Slavo Zizek im Höhepunkt der Coronakrise Mitte März

Jede Tiefenkrise hinterlässt eine Story, ein Narrativ, das weit in die Zukunft weist. Eine der stärksten Visionen, die das Coronavirus hinterlässt, sind die musizierenden Italiener auf den Balkonen. Die zweite Vision senden uns die Satellitenbilder, die plötzlich die Industriegebiete Chinas und Italiens frei von Smog zeigen. 2020 wird der CO₂-Ausstoss der Menschheit zum ersten Mal fallen. Diese Tatsache wird etwas mit uns machen.

Wenn das Virus so etwas kann – können wir das womöglich auch? Vielleicht war der Virus nur ein Sendbote aus der Zukunft. Seine drastische Botschaft lautet: Die menschliche Zivilisation ist zu dicht, zu schnell, zu überhitzt geworden. Sie rast zu sehr in eine bestimmte Richtung, in der es keine Zukunft gibt.

Aber sie kann sich neu erfinden.

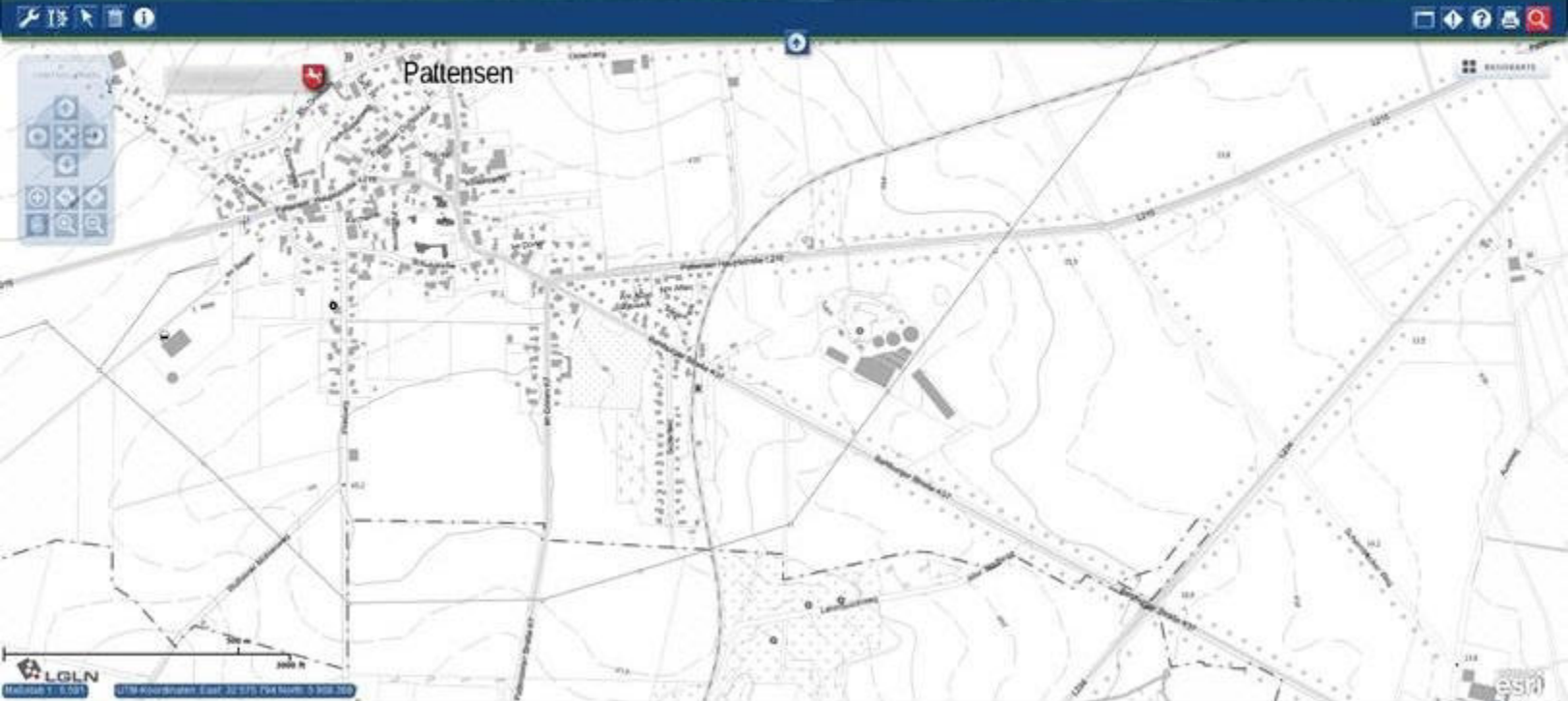
System reset.

Cool down!

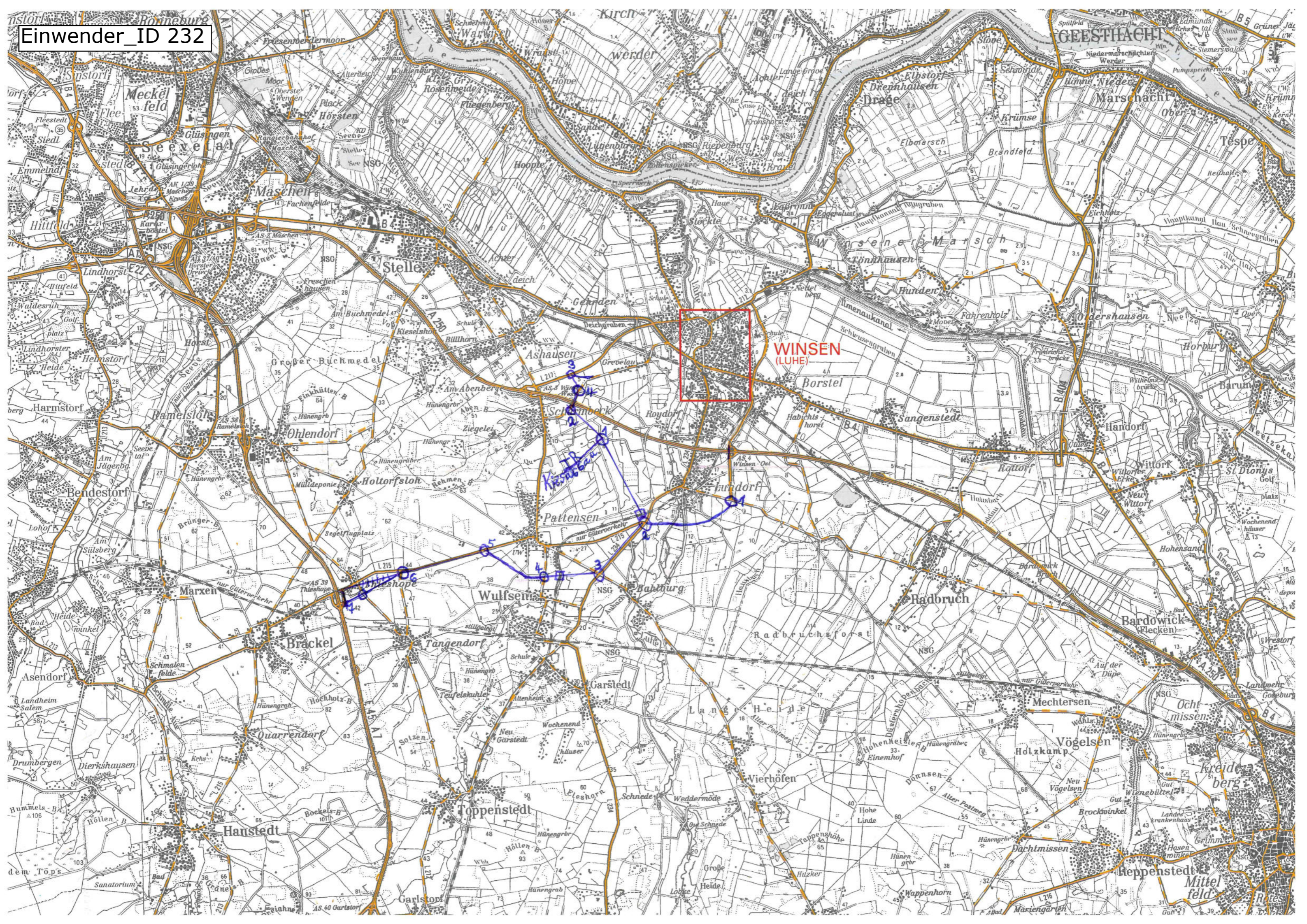
Musik auf den Balkonen!

So geht Zukunft.

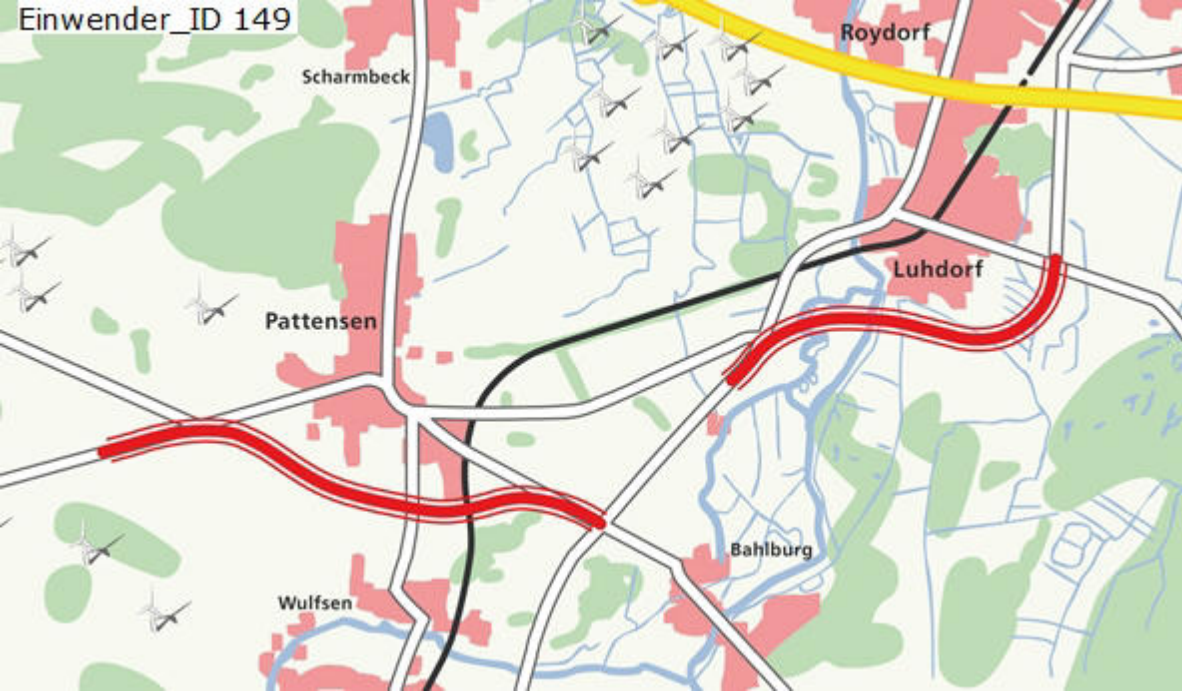
Einwender_ID 92



Einwender_ID 232



Einwender_ID 149



Scharmbeck

Roydorf

Pattensen

Luhdorf

Wulfen

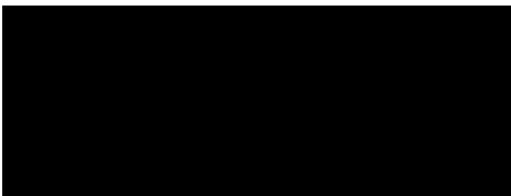
Bahlburg

Stellungnahme zur 41. Änderung des Flächennutzungsplanes Konzentrationsflächen „Windenergie/Landwirtschaft“

Es erscheint Herr [REDACTED], 21423 Winsen-Pattensen und gibt folgende Aussagen zur Planung zu Protokoll: 1.

1. Infraschall sollte bei der Planung von Windenergieanlagen (WAEA) unbedingt von vornherein durch Gutachten mit untersucht werden. Ich bitte darum, dass von einer Siedlung wie Pattensen (z.B. Alter Postweg) die beabsichtigten WEA einen Mindestabstand von dem 8-fachen ihres eigenen Höhenmaßes entfernt sein sollen. Ausschlag gebend hierfür ist die auf solche Weise verringerte negative Auswirkung von WEA in Form von Schattenwurf, Lärm und Infraschall auf die in der Nachbarschaft wohnenden Bürger.
2. X Ich schlage vor, zwei WEA (WEA S 2 um 100m nach Norden und 3 um ca. 100 nach Osten) im Bereich zwischen Scharmbeck und Roydorf neu zu platzieren. Die Trassenführung ist auf der beigegeführten Skizze erkennbar. Auf diese Weise stehen sie meinem Vorschlag für eine neue vorzugsvariante für die Ortsumgehung östlich von Pattensen und Scharmbeck zur nach Osten verlegten neuen BAB-Anschlussstelle Winsen-West nicht mehr im Wege. X Räumlicher Ausgangspunkt für diesen Vorschlag ist im Süden der Knotenpunkt der Straßen L 234 und L 215. Von dort soll die Trasse gemäß meines Vorschlages in Richtung Nordwesten durch das Gebiet des geplanten Windparks hindurch auf den neuen Zubringer zur BAB A 39 geführt werden, der sich im Bereich der jetzigen Brücke im Straßenzug Grevelau über die A 39 befinden soll.
- X Ich bin überzeugt, durch diese neue Variante einen effektiven Vorschlag zur Lösung der Verkehrsprobleme in den Ortsdurchfahrten in Scharmbeck und Pattensen zu leisten. Zudem schlage ich vor, die bestehenden Schwer-LKW-Verkehre im Zusammenhang mit der Kies-/Sandgrube Scharmbeck auf keine separate Straßentrasse direkt an meinen Vorschlag eine Vorzugstrasse verkehrlich anzubinden. Auf diese Weise werden auch heute schon vorhandene Verkehrsbelastungen künftig aus besiedelten Bereichen herausgehalten!
3. Ich schlage vor, den östlichsten Standort von WEA im Bereich Pattensen in den Bereich nördlich der NEL-Pipeline zu verschieben. Auf diese Weise vergrößert sich für Pattenser Bewohner der Abstand von WEA, wenn zugleich berücksichtigt wird, dass der Mindestabstand von 300m gegenüber den Wochenendhäusern eingehalten wird.

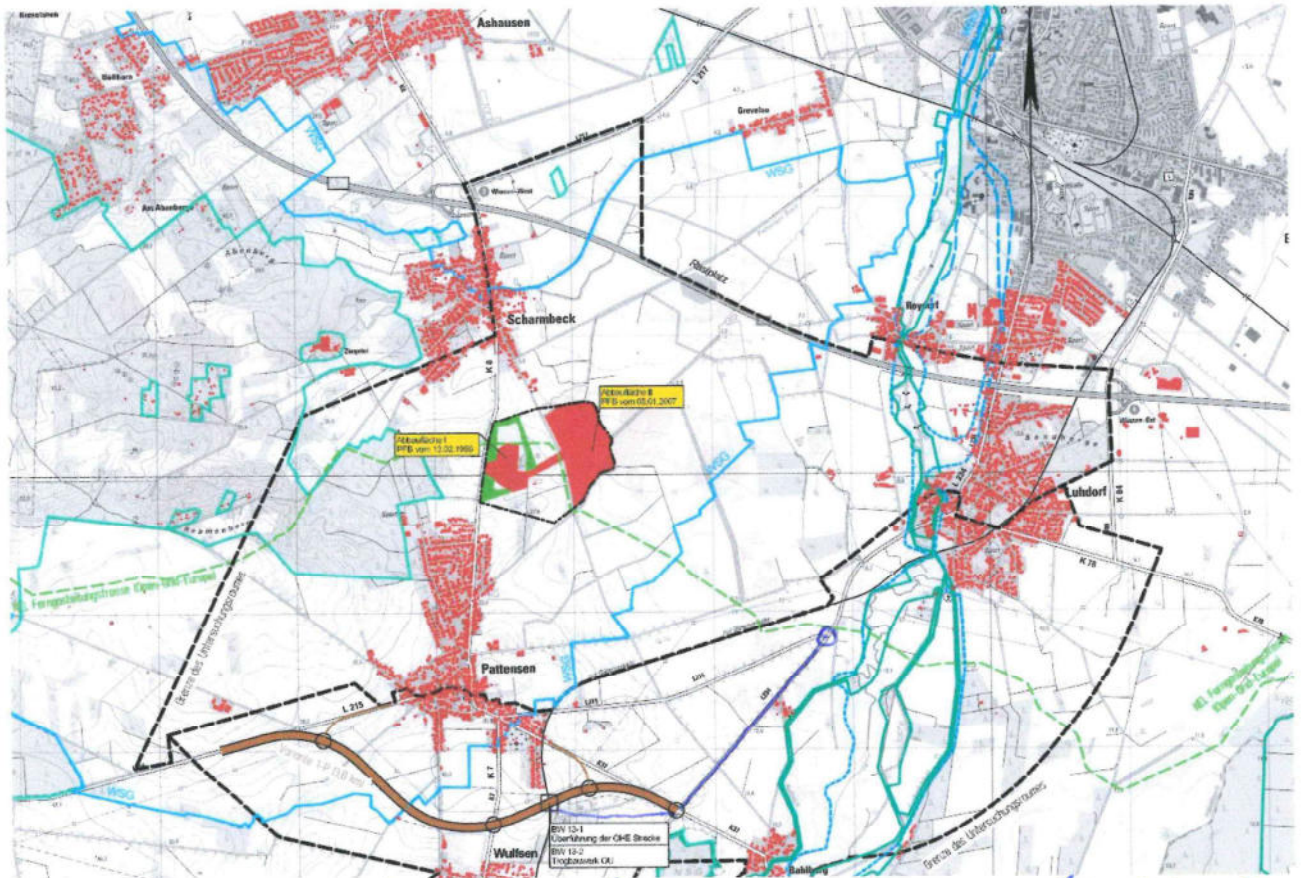
Winsen, den 26.10.2015



A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Johannes ...'.

2) Weniger-
-Gute Teilvariante für Pattensen?

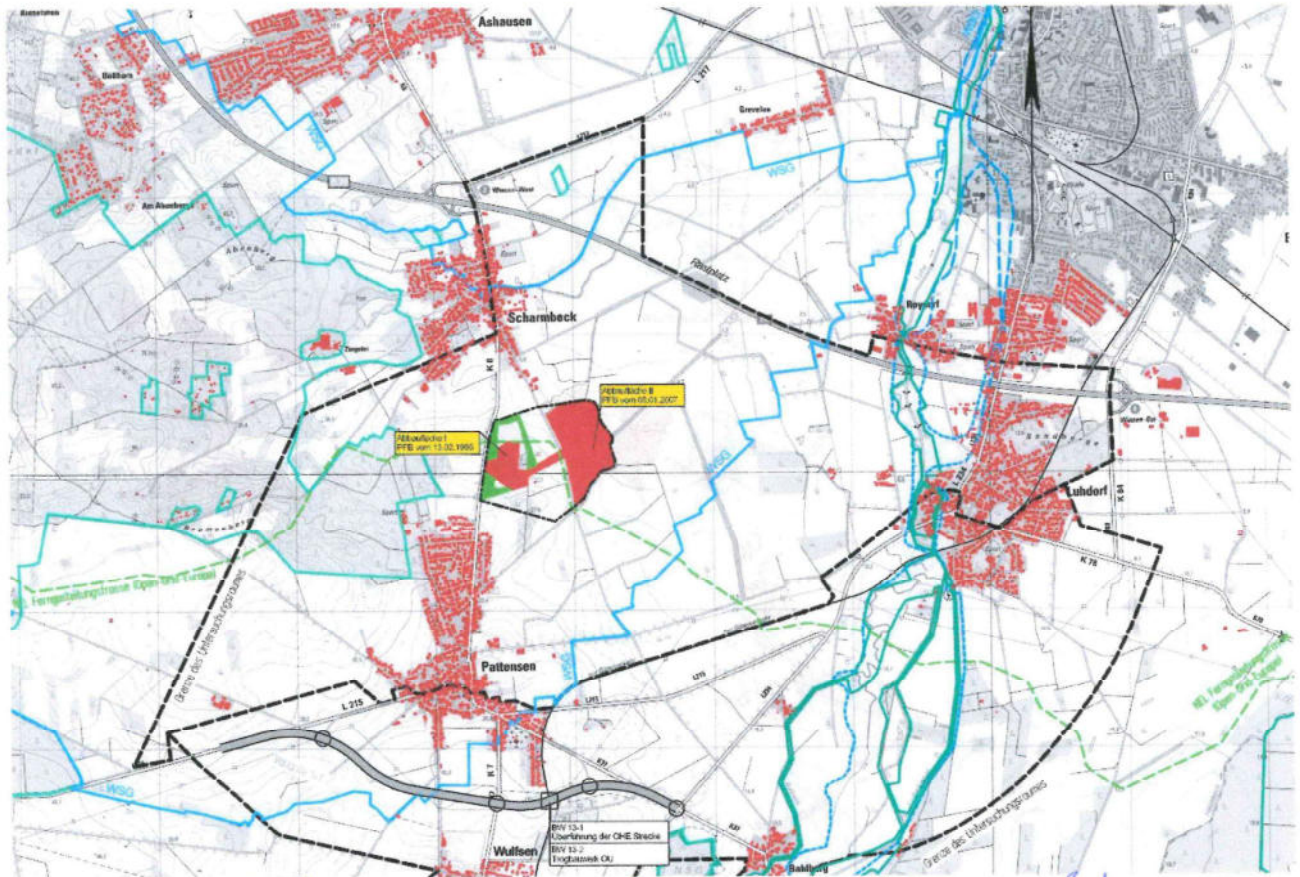
Variante 1-P: Länge 3,6 km (Farbe: braun)



Besser wäre es nach meiner Meinung, die Straße zwischen den beiden 100m auseinander liegenden Hügelgräbern über die Bahnbrücke hinüber zu führen! Keine zweite Kreuzung zwischen Pattensen und Bahlburg! Unfallgefahr!!

2) Weniger-
Gute Teilvariante für Pattensen!

Variante 1.1-P: Länge 3,5 km (Farbe: grau)

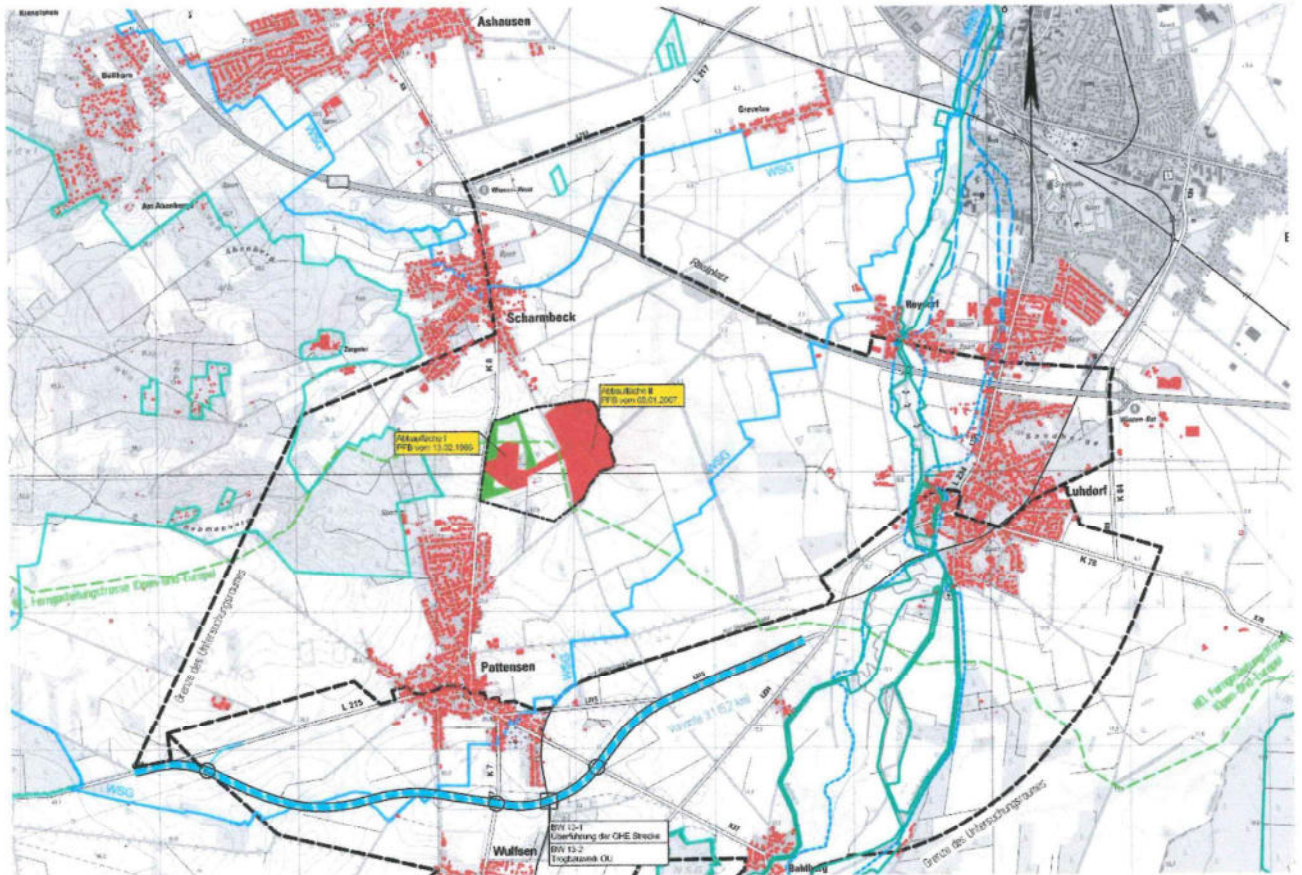


Zu dicht an Pattensen herangelegen (Lärmschutz und Hochspannungsleitungen?)

b.w.

2) Schlechte Variante um Pattensen!

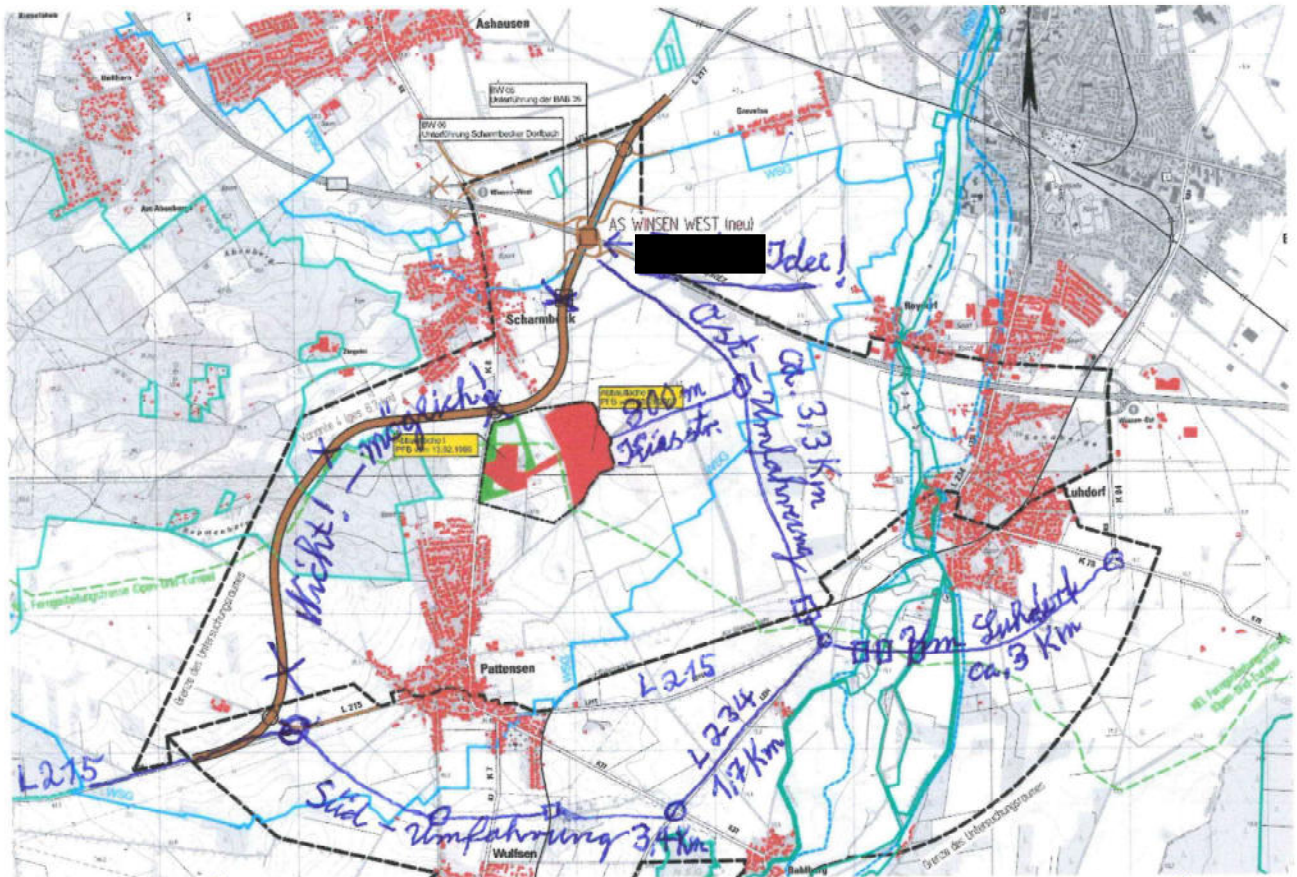
Variante 3.1: Länge 5,2 km (Farbe: hellblau, gestrichelt)



[Faint handwritten notes in German, partially illegible]

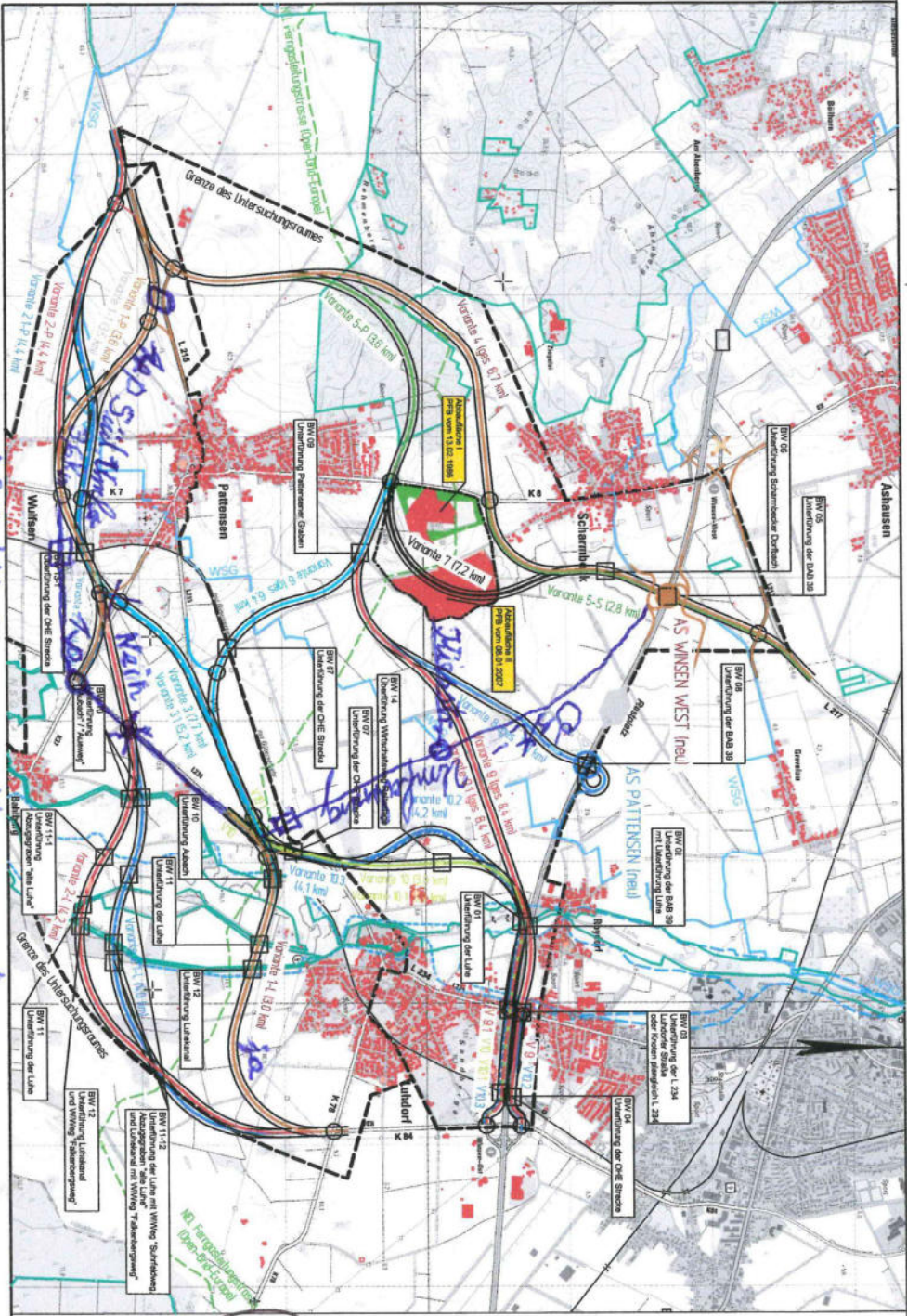
3) Bringt keine Entlastung für Lohdorf und Pattensen.

Variante 4: Länge 6,7 km (Farbe: braun) Wichtig!



Meine Ideen: Umfahrungen für Lohdorf-Pattensen und Scharmbuck mit Autobahnanschluss bei der Grevelaubrücke, bei der ersten Versammlung (ca. Januar 2010) im Dreis haus Gebäude B!! Fließab- und Zufahrstraße (Schwerlastverkehr) besonders durch Scharmbuck Auf der Ostseite noch nicht ausgebackert!!

Pattensen



Nein! Keine zwei Kreuzungen
 Unfallgefahr!!



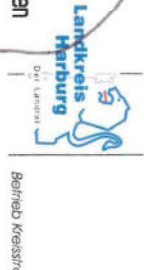
Quelle: Auszug aus den Geodaten der Niedersächsischen **ALGN** GL

5.			
4.			
3.			
2.			
1.			
Nr.	Art der Änderung		Datum

INGENIEURBÜRO FÜR BAU- UND VERMESSUNGSWESEN
 Werner Ockermann Herber Krause
 Hans-Kolten-Strasse 17
 21247 Lunderf/DLN
 Tel. 0 41 81 - 28 71 0
 Fax 0 41 81 - 28 34 0
 landbau@oekermann-krause.de
 Lunderf, dem

1661-01-00-2014-10-3
 Datum
 102014
 102014
 Blatt
 102014
 Blatt

Neubau der Ortsumgehung Lunderf/Pattensen



Gepflicht: Winsen (Lüna), dem Im Auftrag

Aufgestellt: Altingen (Lüna), dem Im Auftrag

Übersichtskarte
 Nordvarianten / Sudvar
 M. 1 : 25.000

Austrfertigung
 Unterlage : 2
 Blatt - Nr. : 1

Karsten

Einwender_IDs 221 und 222



Ich, finde es Ungerecht, daß
 (Landwirte)
 die Wulfseiner Gemeinde sich dagegen aus-
 spricht das die Umgehungsstraße südlich von
 Dattensen zu einem Teil auf Wulfseiner
 Gebiet verlaufen soll! Solange die A7 und
 die A39 bestehen fährt die Wulfseiner-
 Arbeitnehmerschaft ^{durch Dattensen} dort hin! Und es werden
immer mehr! Weil Wulfsen viel mehr
 Baugebiete ausgewiesen hat als Dattensen!
 Wulfseiner Bürger benutzen Dattensener-Winsener-
 Straßen als Selbstverständlichkeit und sollten
 deshalb auch zur Verkehrsberuhigung in Dattensen
 ihren Anteil an Flächenabgabe leisten. ^{Die Ortsumfahrung} ^{würde}
 auch den Schwerlast- und normalen Verkehr von und hin zur
 7 und der L215 in die östlichen- und westlichen Gebiete
^{von} Dattensen entlasten! (Gellersendorfer-Salzhäusen)
 Keine Variante verläuft absichtlich südlich der Stromtrasse
 weil meistens im Jahr der Wind aus Süd-West weht und
 den Straßenlärm ins Dorf ^{in Dattensen} weht! Wulfsen ist 300m entfernt
 und ^{ist} ^{von} ^{Wulfsen} ^{ist} ^{300m} ^{entfernt}
 wäre weniger betroffen, als Dattensen ^{Lebensqualität} nur 75m davon!
 Keine Anmerkungen zum Schwerlastverkehr aus Dattensen und Scharnbeck
 zwischen der A7 und der A39 und dem Teisabbau zwischen Dattensen und
 Scharnbeck habe ich Herrn Christian Riech und Herrn Uwe Fräster
 Verkehr Landkreis Harburg mit meiner Variantenidee: Ost-
 umfahrung Dattensen und Scharnbeck mit Anschluss Teisabbau
 mit neuer A39-Abbindung: Gevelaubrücke Scharnbeck
 'age stellt! Bitte um baldige Aufnahme in das Raum-
 planverfahren Ortsumfahrungen: Flochrachtungsroll

Umgehungsstraße südlich von Tattensen
Vom ^{dem} Bahlbürger-Scharmbecker-Friedhofsweg an der L234
über die Straße Tattensen + Bahlbürg bis zur Bahnstrecke
sind es ca. 1200m mit 2 Kreuzungen! Nicht nötig!!

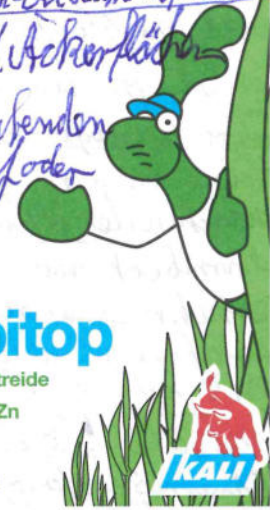
Wenn vom Bahlbürger-Friedhof zwischen den
2 Hügelgräbern 100m auseinander bis zur
Bahn die Straße (20m ^{ca} breit) verläuft, sind
es nur 900m ohne 2 Kreuzungen (Unfallgefahr) und
zusätzlicher Ackerflächenvergeudung (Flurbereinigung)!

Von der Bahnbrücke bis zur Kreisstraße ²⁷ Tattensen
Wulfen, südlich der Stromtrasse sind es dann
375m! Ackerflächenverlust ca. 7500m² bei 20m ^{breit} Straße

Von der K7 weiter zum Feldweg Tattensen-Wulfen
sind es dann längsseits der Stromtrasse noch einmal
375m! Ackerflächenverlust auch ca. 7500m² bei 20m ^{breit} Straße

Den beiden (aus Wulfen) Landwirten stehen genügend Ackerflächen
hinter der südlich von Tattensen verlaufenden
Umgehungsstraße nach Wulfen zum Kauf oder
zum Tausch zur Verfügung!
Zwei (aus Wulfen) seiner der Landwirte macht
noch jetzt schon Ackerland
von Tattensener Landwirten!

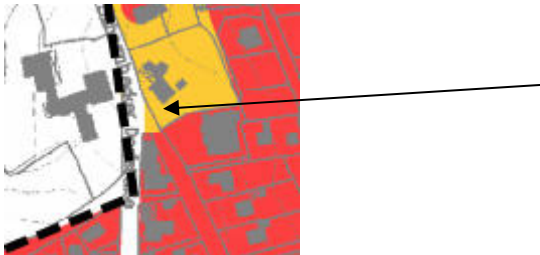
EPISO
Combitop
zur Blattdüngung in Getreide
= Bittersalz + Cu + Mn + Zn



0.44 zuwenden →

K. S. KALI GmbH Kressel





Raumwiderstand

 sehr hoch

Die Raumwiderstandsstufe I umfasst folgende Sachverhalte:

Schutzgebiete

- FFH-Gebiet Nr. 212 "Gewässersystem der Luhe und untere Luhe"
- NSG LÜ 127 "Laßbrook"

Schutzgut Menschen / Gesundheit

- Wohngebiete und Grünflächen
- Sondergebiete (Schulen, Kindertagesstätten etc.)

Schutzgut Tiere, Pflanzen, Biologische Vielfalt

- Biotoptypen der Wertstufe V; naturnahe, ältere Wälder (Weidenwälder)
- Tierlebensräume streng geschützter bzw. Anhang IV-Arten der FFH-Richtlinie mit hoher Lebensraumbedeutung
- Tierlebensräume mit sehr hoher Lebensraumbedeutung
- Brutvogelgebiete landesweiter Bedeutung

Schutzgut Boden

- Alte Waldstandorte
- Seltene Böden

Schutzgut Wasser

- Naturnahe Fließgewässer (FBF)

Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

- Bodendenkmale
- Baudenkmale

oder Überlagerung von mindestens drei Schutzgütern hoher und sehr hoher Bedeutung für den Naturschutz



Anlage zum Schreiben
vom 18.05.2020



Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr
Geschäftsbereich Verden

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
Geschäftsbereich Verden, Bgm.-Münchmeyer-Str. 10, 27283 Verden (Aller)

Landkreis Harburg

Postfach 14 40

21414 Winsen (Luhe)

Bearbeitet von

[Redacted]

E-Mail

[Redacted]

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
06.05.2015

Mein Zeichen (Bei Antwort angeben)

[Redacted]

Durchwahl 04231 9239-

[Redacted]

Verden
12.06.2015

Ortsumgehung Luhdorf – Befreiung vom Anbauverbot innerhalb der Bauverbotszone entlang der BAB A 39

Sehr geehrter Herr [Redacted]

ich beziehe mich auf Ihr o.g. Schreiben vom 06.05.2015 sowie unser gemeinsames Gespräch unter Beteiligung der Stadt Winsen am 02.06.2015.

Sie haben uns an besagtem Termin die geplante Variante 10.3 im Detail vorgestellt. Diese verläuft auf einer Länge von rund 1,5 Kilometern parallel zur bestehenden BAB A 39. Die seitlichen Abstände der Ortsumgehung (OU) zur BAB A 39 als auch ihre Höhenlage variieren. Unabhängig davon verläuft die Variante 10.3 auf gesamter Länge innerhalb der der BAB A 39 zugehörigen 40 Meter breiten Bauverbotszone.

Gemäß § 9 FStrG ist zunächst hinsichtlich der Bauverbotszone zu klären, ob es sich bei der geplanten OU um einen Hochbau handelt. Nach unserer Auffassung liegt ein solcher vor, da die Straße selbst zwar im Wesentlichen nicht über die Erdgleiche hinausragt, dies jedoch durch den zugehörigen Baukörper bzw. die Dammlage und die Ausstattung der Straße sowie damit in Zusammenhang stehende mögliche Lärmschutzanlagen der Fall ist.

Somit muss die Straße in Gänze als Hochbau bewertet werden.

Hochbauten jeder Art dürfen längs der Bundesfernstraßen in einer Entfernung bis zu 40 Metern bei Bundesautobahnen nicht errichtet werden (§ 9 (1) FStrG). Somit darf auch die in Rede stehende geplante OU Luhdorf, die wie vorstehend erläutert als Hochbau eingestuft wird, nicht in der Bauverbotszone errichtet werden.

Dienstgebäude
Bgm.-Münchmeyer-Str. 10
27283 Verden (Aller)

Besuchszeiten
Mo. - Do. 9 – 15 Uhr
Fr. 9 - 12 Uhr

Telefon
04231 9239-0
Telefax
04231 9239-55100

E-Mail
Poststelle-ver@nlstbv.
niedersachsen.de
Internet
www.strassenbau.niedersachsen.de

Bankverbindung
IBAN: DE82 2505 0000 0106 0225 28
SWIFT-BIC: NOLA DE 2H
Überweisung an Bundeskasse Halle
IBAN: DE38 8600 0000 0086 0010 40
SWIFT-BIC: MARK DE F 1860

Gemäß § 9 (8) FStrG kann die zuständige Behörde – in diesem Fall der GB-Verden – im Einzelfall Ausnahmen von dem Verbot des Absatzes 1 – also dem Bauverbot in der Bauverbotszone – zulassen, wenn

- a) Die Durchführung der Vorschriften im Einzelfall zu einer offenbar nicht beabsichtigten Härte führen würde und die Abweichung mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist oder
- b) Gründe des Wohls der Allgemeinheit die Abweichungen erfordern.

Ausnahmen können mit Bedingungen und Auflagen versehen werden.

Auf Grundlage der einschlägigen Kommentierungen zum Fernstraßengesetz lassen sich die o.g. Voraussetzungen für die Ausnahmetatbestände wie folgt näher bestimmen:

Die unter a) genannte „Härte liegt vor, wenn das Anbauverbot nachhaltig in das Eigentumsrecht des Straßennachbarn eingreift und ihm dadurch ein erhebliches Opfer auferlegt, das über die jedermann treffenden Auswirkungen der gesetzlichen Regelung hinausgeht.“ (Marschall, 6. Auflage).

Eine solche Härte kommt im vorliegenden Fall nicht zum Tragen wodurch eine Ausnahme vom Bauverbot auf dieser Grundlage ausscheidet.

Die unter b) genannten „Gründe des Wohls der Allgemeinheit erfordern eine Befreiung nicht erst dann, wenn den Belangen der Allgemeinheit auf keine andere Weise als durch die Befreiung entsprochen werden könnte. Andererseits reicht nicht aus, dass die Befreiung dem Gemeinwohl irgendwie nützlich oder dienlich ist. Gründe des Wohls der Allgemeinheit erfordern eine Befreiung, wenn es zur Wahrnehmung des (jeweiligen) öffentlichen Interesses vernünftigerweise geboten ist, das Vorhaben an der vorgesehenen Stelle zu verwirklichen.“ (Müller/Schulz).

Die in unserem gemeinsamen o.g. Termin von Ihrer Seite genannten verkehrlichen Probleme, die sich bei einer Realisierung der geplanten nördlichen OU im nachgeordneten Netz zeigen würden (Knotenpunkt geplante OU mit der heutigen L 234) und die mitunter Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit hätten, sind aber nach unserer Auffassung eindeutige Hinweise dafür, dass die Realisierung der nördlichen Variante der OU hingegen nicht vernünftigerweise geboten wäre. Diese Einschätzung wird noch dadurch gestützt, dass die geplante Variante 10.3 insbesondere im Vergleich zur südlichen OU-Variante im Grunde keine Ortsumgehung im eigentlichen Sinne darstellt, sondern die trennende Wirkung der BAB A 39 im Hinblick auf die verdichtete Wohnbebauung der Stadt Winsen (Ortsteile Roydorf und Luhdorf) aufgreifen und noch verstärken würde.

Ebenfalls würden diesbezüglich aus Sicht des GB-Verden auch die folgenden gewichtigen Gründe einer Ausnahme vom Bauverbot entgegenstehen:

Die geplante OU Luhdorf würde die Bauverbotszone nicht nur tangieren, sondern auf gesamter Länge in ihr zum Liegen kommen, teilweise auch sehr dicht an der BAB A 39.

Da ein möglicher sechsstreifiger Ausbau der BAB A 39 zwischen Lüneburg und Hamburg insbesondere nach dem Bau des Lückenschlusses der BAB A 39 zwischen Wolfsburg und Lüneburg in Erwägung gezogen werden muss, sind bereits heute die möglichen Konsequenzen einer Realisierung im Kontext einer möglichen Inanspruchnahme der Bauverbotszone für die geplante OU zu hinterfragen.

Sofern die OU realisiert werden würde, wäre die Verbreiterung der bestehenden BAB A 39 wesentlich aufwändiger. Dies betrifft sowohl den Dammkörper, die Lärmschutzanlagen (Wände statt Wälle), die Entwässerung und nicht zuletzt die Brückenbauwerke. Hierdurch würden für den Baulastträger Bund nicht unerhebliche Mehrkosten entstehen, die zwangsweise dem Baulastträger der geplanten OU auferlegt werden müssten.

Darüber hinaus wird zusätzlich noch der Sachverhalt als kritisch angesehen, dass als Folge der geplanten OU an der Anschlussstelle (AS) Winsen-Ost ein vierarmiger anstelle eines heute vorliegenden dreiarmligen Knotenpunktes entstehen würde, der sicherlich für die Verkehrsqualität nicht von Vorteil wäre. Darüber hinaus würde man durch die Umsetzung des vierten Astes im Rahmen der OU der

Möglichkeit beraubt werden, zu gegebener Zeit die bereits heute hoch frequentierte Anschlussstelle Winsen-Ost beispielsweise durch einen zusätzlichen AS-Ast auf der Westseite zu optimieren.

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen muss ich Ihren Wunsch nach einer Befreiung der geplanten OU Luhdorf vom Anbauverbot innerhalb der Bauverbotszone der BAB A 39 leider negativ bescheiden. Es sollte aber wie auch in anderen Fällen einer OU-Planung durchaus die Möglichkeit bestehen, diese an anderer Stelle mit weniger Problemen als den hier geschilderten umzusetzen.

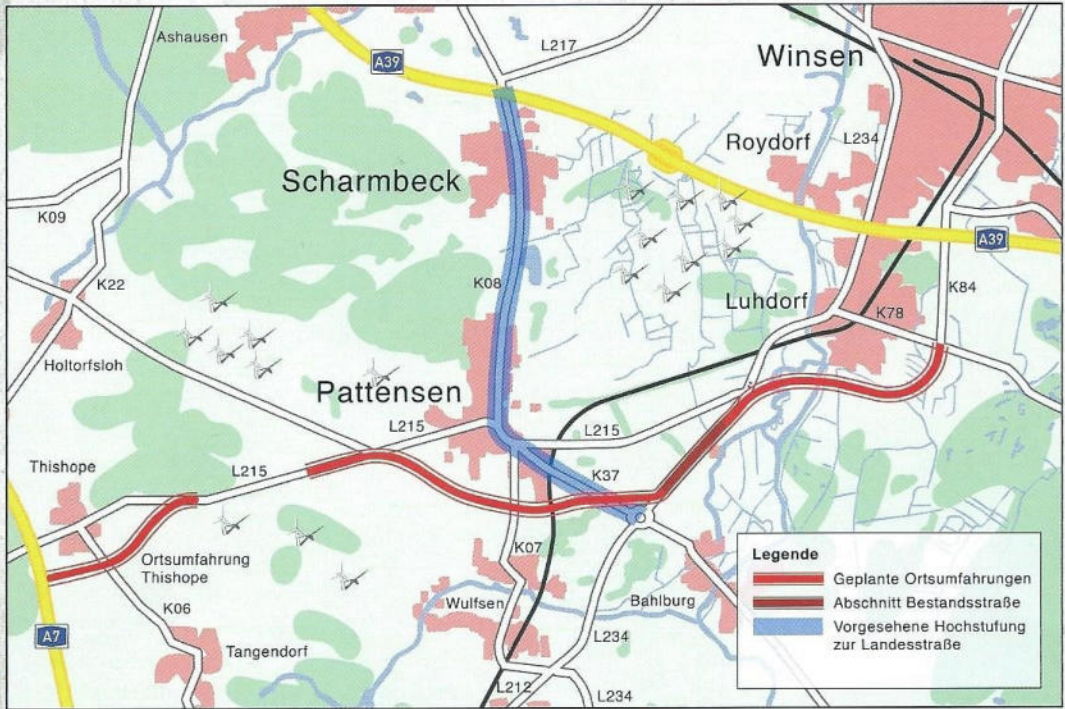
Für Rückfragen stehe ich Ihnen natürlich jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrage

██████████

██████████

MEHR LÄRM FÜR ALLE!



Die Grafik zeigt, wie nah die geplante Ortsumfahrung (rot) an den Dörfern vorbeiführt und dort **neuen Lärm** verursacht. Die neu hochgestufte Landstraße (blau) bringt **weiteren Verkehr und Lärm** in die Dörfer. Landwirtschaftliche Flächen, **Naturschutz-** und **Naherholungsgebiete** werden **zerstört**. Diese Planung beweist, dass es **nie um Verkehrsberuhigung und den Schutz der Bürger ging!**

Jetzt können wir noch etwas dagegen machen! Die Unterlagen für das Raumordnungsverfahren liegen noch bis zum 6. Juli aus, Einwände können bis zum 6. August eingereicht werden.

EINWÄNDE SCHREIBEN

Wichtig:

- Persönliche Betroffenheit
- Eigene Formulierungen
- Ein Grund reicht aus, jeder Einwand zählt
- Z.B. „Gebiet wichtig für die Lebensqualität“, „Zugang zum Langenberg, Luhe-Auen“, Lärm, Kosten, Alternativen
- Muster für Einwände unter www.igpropattensen.de - Downloads
- Einwand an
per E-Mail: raumordnung@LKHamburg.de
oder
per Post: Landkreis Harburg
Stabsstelle Kreisentwicklung /
Wirtschaftsförderung
Schlossplatz 6
21423 Winsen (Luhe)
- Auslegung: www.landkreis-harburg.de/oupalu

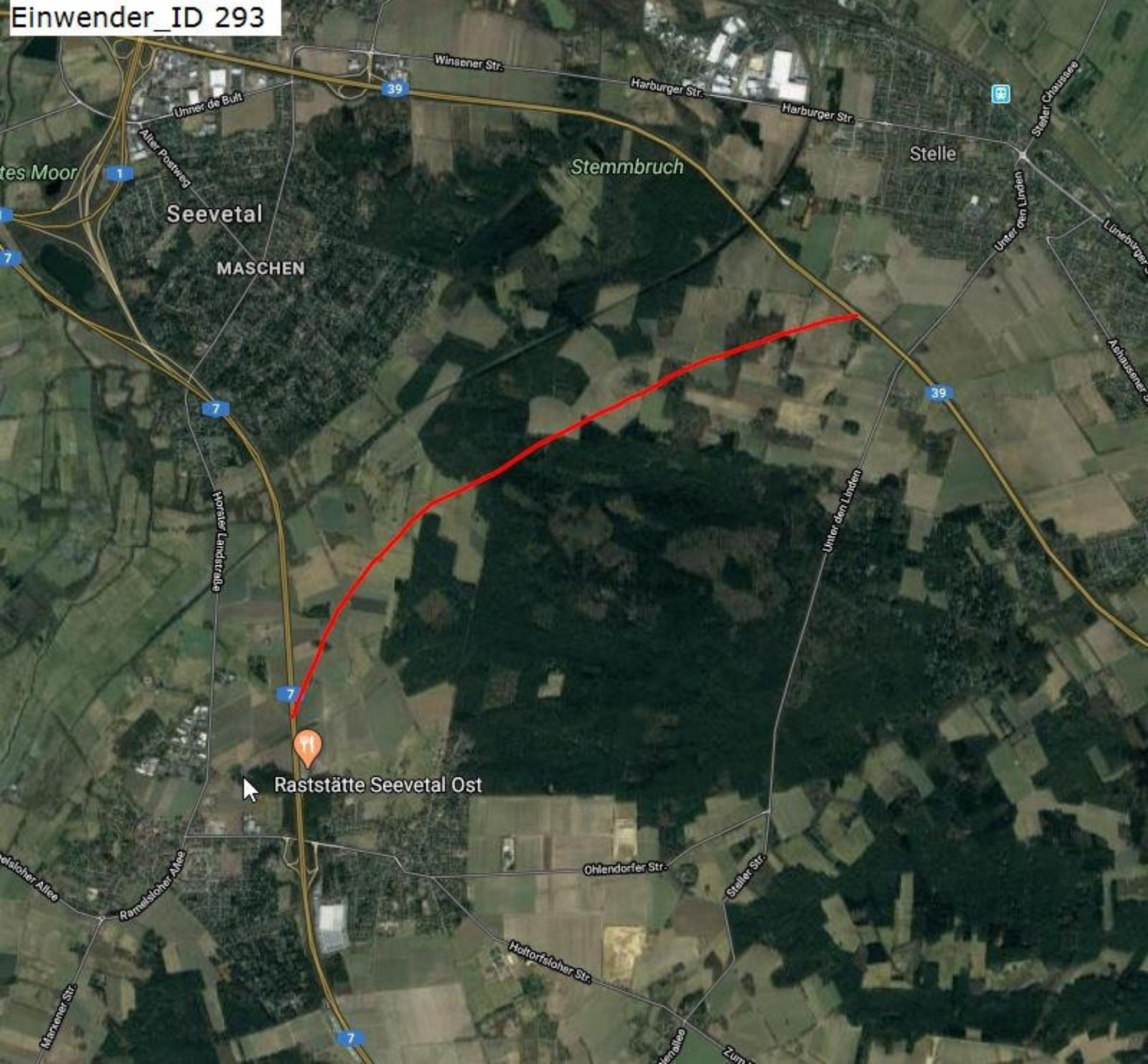
Tabelle1: Gesamt- und LKW-Verkehrsbelastungen auf der L215 zwischen Thieshope und dem Weg nach Holtorfsloh bzw. dem Beginn der Ortsumgehung Pattensen [Verkehrsuntersuchung 2015, PGT Umwelt und Verkehr GmbH]

Fall	Gesamtbelastung [Kfz/24h]	Schwerverkehr [LKW/24h]	Quelle
Analyse (2013)	5780	470	Anhang 1
Plan Null (P0, 2025)	7830	580	Anhang 2
Nur Variante 1-P oder 2.2-P oder 3.1	8660	680	Anhang 5
u.a. Variantenkombination 1-P und 1-L	8940	740	Anhang 29









Seevetal

MASCHEN

Stemmbruch

Stelle

Raststätte Seevetal Ost

39

7

7

39

7

Winsener Str.

Harburger Str.

Harburger Str.

Staller Chaussee

Unner de Buft

Alter Postweg

Unter den Lunden

Horsener Landstraße

Unter den Lunden

Ohiendorfer Str.

Holtorfloher Str.

Staller Str.

Ramelöher Allee

Welfloher Allee

Marxener Str.

Wenigebach

Zum

Landesplanerische Feststellung zum Raumordnungsverfahren mit integrierter
Umweltverträglichkeitsprüfung für die Ortsumfahrungen Pattensen und Luhdorf

Anlage 5

Stellungnahme der Niedersächsischen Landesbehörde für
Straßenbau und Verkehr Verden



02



Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr
Geschäftsbereich Verden

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
Geschäftsbereich Verden, Bgm.-Münchmeyer-Str. 10, 27283 Verden

Landkreis Harburg
Postfach 1440
21414 Winsen (Luhe)



Bearbeitet von

E-Mail

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
21.04.2020

Mein Zeichen (Bei Antwort angeben)

Durchwahl (0 42 31) 98 57-

Verden
18.05.2020

Raumordnungsverfahren Ortsumgehungen Luhdorf-Pattensen

Anlage: Schreiben vom 12.06.2015

Sehr geehrte [REDACTED],

als zuständiger Baulastträger für die BAB A 39 nehme ich zu dem im Betreff genannten Verfahren wie folgt Stellung:

Bereits in der Vergangenheit hat sich unser Haus im Rahmen der Planung zum o.g. Projekt gegen Trassenverläufe entlang der BAB A 39 in deren Bauverbotszone ausgesprochen. Ich verweise diesbezüglich auf das beigefügte Schreiben an Ihr Haus vom 12.06.2015.

Nach Sichtung der Unterlagen und unter Bezugnahme auf das Telefonat mit Ihnen bleibt festzuhalten, dass die Vorzugstrasse sich aus den Teilvarianten 1.1-P und 1-L zusammensetzt. Somit erfolgt ein Verlauf der Vorzugstrasse fernab der BAB A 39. Diese vorgesehene Trassenführung wird mit Verweis auf das Schreiben vom 12.06.2015 von hier aus sehr begrüßt.

Bezogen auf die Vorzugstrasse ist sicherzustellen, dass die verkehrlichen Auswirkungen auf die Anschlussstelle Winsen-Ost untersucht und eventuelle Anpassungen an der Anschlussstelle im Hinblick auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im weiteren Planungsverlauf mit berücksichtigt werden.

Ich möchte Sie daher bitten unser Haus auch im weiteren Verfahren zu beteiligen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrage



Dienstgebäude
Bgm.-Münchmeyer-
Str. 10
27283 Verden

Besuchszeiten
Mo. - Do. 9 – 15 Uhr
Fr. 9 - 12 Uhr

Telefon
(4231) 9239-0
Telefax
(04231) 9239-55100

E-Mail
Poststelle-VER@nlstbv.niedersachsen.de
Internet
www.strassenbau.niedersachsen.de

Bankverbindung
Nord/LB
IBAN: DE82 2505 0000 0106 0225 28 SWIFT-BIC: NOLA DE 2H
Überweisung im Bundesfernstraßenbau
UniCredit Bank - HVB Settlement EAC10
IBAN: DE47 2073 0010 3003 3500 10 SWIFT-BIC: HYVE DE MME10



Anlage zum Schreiben
vom 18.05.2020



**Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr**
Geschäftsbereich Verden

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
Geschäftsbereich Verden, Bgm.-Münchmeyer-Str. 10, 27283 Verden (Aller)

Landkreis Harburg
z.H. [REDACTED]
Postfach 14 40

21414 Winsen (Luhe)

Bearbeitet von
[REDACTED]

E-Mail
[REDACTED]

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
06.05.2015

Mein Zeichen (Bei Antwort angeben)
[REDACTED]

Durchwahl 04231 9239-
[REDACTED]

Verden
12.06.2015

Ortsumgehung Luhdorf – Befreiung vom Anbauverbot innerhalb der Bauverbotszone entlang der BAB A 39

Sehr geehrter Herr [REDACTED],

ich beziehe mich auf Ihr o.g. Schreiben vom 06.05.2015 sowie unser gemeinsames Gespräch unter Beteiligung der Stadt Winsen am 02.06.2015.

Sie haben uns an besagtem Termin die geplante Variante 10.3 im Detail vorgestellt. Diese verläuft auf einer Länge von rund 1,5 Kilometern parallel zur bestehenden BAB A 39. Die seitlichen Abstände der Ortsumgehung (OU) zur BAB A 39 als auch ihre Höhenlage variieren. Unabhängig davon verläuft die Variante 10.3 auf gesamter Länge innerhalb der der BAB A 39 zugehörigen 40 Meter breiten Bauverbotszone.

Gemäß § 9 FStrG ist zunächst hinsichtlich der Bauverbotszone zu klären, ob es sich bei der geplanten OU um einen Hochbau handelt. Nach unserer Auffassung liegt ein solcher vor, da die Straße selbst zwar im Wesentlichen nicht über die Erdgleiche hinausragt, dies jedoch durch den zugehörigen Baukörper bzw. die Dammlage und die Ausstattung der Straße sowie damit in Zusammenhang stehende mögliche Lärmschutzanlagen der Fall ist.

Somit muss die Straße in Gänze als Hochbau bewertet werden.

Hochbauten jeder Art dürfen längs der Bundesfernstraßen in einer Entfernung bis zu 40 Metern bei Bundesautobahnen nicht errichtet werden (§ 9 (1) FStrG). Somit darf auch die in Rede stehende geplante OU Luhdorf, die wie vorstehend erläutert als Hochbau eingestuft wird, nicht in der Bauverbotszone errichtet werden.

Dienstgebäude
Bgm.-Münchmeyer-Str. 10
27283 Verden (Aller)

Besuchszeiten
Mo. - Do. 9 – 15 Uhr
Fr. 9 - 12 Uhr

Telefon
04231 9239-0
Telefax
04231 9239-55100

E-Mail
Poststelle-ver@nlstbv.
niedersachsen.de
Internet
www.strassenbau.niedersachsen.de

Bankverbindung
IBAN: DE82 2505 0000 0106 0225 28
SWIFT-BIC: NOLA DE 2H
Überweisung an Bundeskasse Halle
IBAN: DE38 8600 0000 0086 0010 40
SWIFT-BIC: MARK DE F 1860

Gemäß § 9 (8) FStrG kann die zuständige Behörde – in diesem Fall der GB-Verden – im Einzelfall Ausnahmen von dem Verbot des Absatzes 1 – also dem Bauverbot in der Bauverbotszone – zulassen, wenn

- a) Die Durchführung der Vorschriften im Einzelfall zu einer offenbar nicht beabsichtigten Härte führen würde und die Abweichung mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist oder
- b) Gründe des Wohls der Allgemeinheit die Abweichungen erfordern.

Ausnahmen können mit Bedingungen und Auflagen versehen werden.

Auf Grundlage der einschlägigen Kommentierungen zum Fernstraßengesetz lassen sich die o.g. Voraussetzungen für die Ausnahmetatbestände wie folgt näher bestimmen:

Die unter a) genannte „Härte liegt vor, wenn das Anbauverbot nachhaltig in das Eigentumsrecht des Straßennachbarn eingreift und ihm dadurch ein erhebliches Opfer auferlegt, das über die jedermann treffenden Auswirkungen der gesetzlichen Regelung hinausgeht.“ (Marschall, 6. Auflage).

Eine solche Härte kommt im vorliegenden Fall nicht zum Tragen wodurch eine Ausnahme vom Bauverbot auf dieser Grundlage ausscheidet.

Die unter b) genannten „Gründe des Wohls der Allgemeinheit erfordern eine Befreiung nicht erst dann, wenn den Belangen der Allgemeinheit auf keine andere Weise als durch die Befreiung entsprochen werden könnte. Andererseits reicht nicht aus, dass die Befreiung dem Gemeinwohl irgendwie nützlich oder dienlich ist. Gründe des Wohls der Allgemeinheit erfordern eine Befreiung, wenn es zur Wahrnehmung des (jeweiligen) öffentlichen Interesses vernünftigerweise geboten ist, das Vorhaben an der vorgesehenen Stelle zu verwirklichen.“ (Müller/Schulz).

Die in unserem gemeinsamen o.g. Termin von Ihrer Seite genannten verkehrlichen Probleme, die sich bei einer Realisierung der geplanten nördlichen OU im nachgeordneten Netz zeigen würden (Knotenpunkt geplante OU mit der heutigen L 234) und die mitunter Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit hätten, sind aber nach unserer Auffassung eindeutige Hinweise dafür, dass die Realisierung der nördlichen Variante der OU hingegen nicht vernünftigerweise geboten wäre. Diese Einschätzung wird noch dadurch gestützt, dass die geplante Variante 10.3 insbesondere im Vergleich zur südlichen OU-Variante im Grunde keine Ortsumgehung im eigentlichen Sinne darstellt, sondern die trennende Wirkung der BAB A 39 im Hinblick auf die verdichtete Wohnbebauung der Stadt Winsen (Ortsteile Roydorf und Luhdorf) aufgreifen und noch verstärken würde.

Ebenfalls würden diesbezüglich aus Sicht des GB-Verden auch die folgenden gewichtigen Gründe einer Ausnahme vom Bauverbot entgegenstehen:

Die geplante OU Luhdorf würde die Bauverbotszone nicht nur tangieren, sondern auf gesamter Länge in ihr zum Liegen kommen, teilweise auch sehr dicht an der BAB A 39.

Da ein möglicher sechsstreifiger Ausbau der BAB A 39 zwischen Lüneburg und Hamburg insbesondere nach dem Bau des Lückenschlusses der BAB A 39 zwischen Wolfsburg und Lüneburg in Erwägung gezogen werden muss, sind bereits heute die möglichen Konsequenzen einer Realisierung im Kontext einer möglichen Inanspruchnahme der Bauverbotszone für die geplante OU zu hinterfragen.

Sofern die OU realisiert werden würde, wäre die Verbreiterung der bestehenden BAB A 39 wesentlich aufwändiger. Dies betrifft sowohl den Dammkörper, die Lärmschutzanlagen (Wände statt Wälle), die Entwässerung und nicht zuletzt die Brückenbauwerke. Hierdurch würden für den Baulastträger Bund nicht unerhebliche Mehrkosten entstehen, die zwangsweise dem Baulastträger der geplanten OU auferlegt werden müssten.

Darüber hinaus wird zusätzlich noch der Sachverhalt als kritisch angesehen, dass als Folge der geplanten OU an der Anschlussstelle (AS) Winsen-Ost ein vierarmiger anstelle eines heute vorliegenden dreiarmligen Knotenpunktes entstehen würde, der sicherlich für die Verkehrsqualität nicht von Vorteil wäre. Darüber hinaus würde man durch die Umsetzung des vierten Astes im Rahmen der OU der

Möglichkeit beraubt werden, zu gegebener Zeit die bereits heute hoch frequentierte Anschlussstelle Winsen-Ost beispielsweise durch einen zusätzlichen AS-Ast auf der Westseite zu optimieren.

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen muss ich Ihren Wunsch nach einer Befreiung der geplanten OU Luhdorf vom Anbauverbot innerhalb der Bauverbotszone der BAB A 39 leider negativ bescheiden. Es sollte aber wie auch in anderen Fällen einer OU-Planung durchaus die Möglichkeit bestehen, diese an anderer Stelle mit weniger Problemen als den hier geschilderten umzusetzen.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen natürlich jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrage



Landesplanerische Feststellung zum Raumordnungsverfahren mit integrierter
Umweltverträglichkeitsprüfung für die Ortsumfahrungen Pattensen und Luhdorf

Anlage 6

Stellungnahme des Fernstraßen-Bundesamtes



Fernstraßen-Bundesamt, Friedrich-Ebert-Straße 72-78, 04109 Leipzig

Landkreis Harburg
Stabsstelle Kreisentwicklung /
Wirtschaftsförderung
Schloßplatz 6
21423 Winsen (Luhe)

Friedrich-Ebert-Straße 72-78
04109 Leipzig

Tel.: [REDACTED]

bearbeitet von:
[REDACTED]

Referat S1

anbau@fba.bund.de

www.fba.bund.de

Stellungnahme: Raumordnungsverfahren Ortsumgehung Luhdorf-Pattensen, Bundesautobahn (BAB) 39

Ihr Schreiben vom 21.01.2021

Leipzig, 08.03.2021

Seite 1 von 3

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Fernstraßen-Bundesamt wurde mit Schreiben vom 21.01.2021 um Stellungnahme im oben näher bezeichneten Verfahren gebeten.

Im Landkreis Harburg im Raum Winsen (Luhe) wird eine Ortsumgehung geplant. Derzeit wird ein Raumordnungsverfahren durchgeführt. Dabei werden verschiedene Varianten der möglichen Trassenführung geprüft.

In Ihrem Schreiben baten Sie um Stellungnahme zu den Varianten 4 bzw. 5-S, sowie die Varianten 9 und 10.

Die Varianten 4 bzw. 5-S betreffen die Verlegung der AS Winsen-West in Richtung Osten. Zu diesen Varianten wird das Fernstraßen-Bundesamt keine Stellungnahme abgeben. Die Verlegung von Anschlussstellen berührt die Belange des Straßenbaulastträgers der Bundesautobahnen. Für diese Belange ist die Autobahn GmbH des Bundes zu beteiligen.

Die Varianten 9 und 10 verlaufen innerhalb der Anbaubeschränkungszone. Die Zuständigkeit für die Bearbeitung anbaurechtlicher Belange nach § 9 FStrG liegt seit dem 01.01.2021 im Aufgabenbereich des Fernstraßen-Bundesamtes.

Gemäß § 9 Abs. 2 FStrG bedürfen Baugenehmigungen oder nach anderen Vorschriften notwendige Genehmigungen der Zustimmung des Fernstraßen-Bundesamtes, wenn bauliche Anlagen längs der Bundesautobahnen in einer Entfernung bis zu 100 Meter und längs der Bundesstraßen außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten bis zu 40 Meter, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, errichtet, erheblich geändert oder anders genutzt werden sollen.



Seite 2 von 3

Die Zustimmung nach Absatz 2 darf gemäß § 9 Abs. 3 FStrG nur versagt oder mit Bedingungen und Auflagen erteilt werden, soweit dies aufgrund der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs, der Ausbauabsichten oder der Straßenbaugestaltung nötig ist.

Aus Sicht des Fernstraßen-Bundesamtes kann einer Lage der geplanten Ortsumgehung in der Anbauverbotszone nicht zugestimmt werden.

Die geplante Ortsumgehung ist eine bauliche Anlage und befindet sich gemäß vorliegender Planungsunterlagen der Varianten 9 und 10 in der Anbaubeschränkungszone der BAB 39. Die geplante Lage der Fahrbahn ist dabei in ähnlicher Höhenlage wie die bestehende BAB 39, teilweise auch darüber.

Durch den Bau der Ortsumgehung in diesen Varianten sind umfangreiche Neuprofilierungen neben der BAB erforderlich, es kommt zu umfangreichen Aufschüttungen und Abgrabungen. Folglich steht eine Veränderung des Baugrunds der BAB 39 sowie der Entwässerungssituation zu befürchten.

Aus diesem Grund ist vorzugsweise eine andere Trassenführung zu wählen, um die Standsicherheit der BAB nicht zu beeinträchtigen.

Weiterhin ist zu beachten, dass durch die Regelungen des §9 FStrG das Schutzgut Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewahrt werden soll. Daher ist zur Vermeidung schädlicher Ablenkungen der Verkehrsteilnehmer vorzugsweise von einer Parallelführung der geplanten Ortsumgehung mit der bestehenden BAB 39 abzusehen.

Aufgrund der wahrscheinlich genehmigungsfähigen Alternativplanung wird nach Abwägung der vorgenannten Schutzgüter die Führung der Ortsumgehung im Anbauverbot der BAB 39 abgelehnt.

Sollte die Alternativplanung (Vorzugsvariante durch das FFH-Gebiet) entgegen der derzeitigen Annahmen nicht zulässig sein, und die Varianten 9 oder 10 in den Fokus der Planungen gelangen, wäre eine Ausnahme vom Anbauverbot gemäß §9 Abs. 8 FStrG beim Fernstraßen-Bundesamt zu beantragen. In diesem Fall ist zur Beurteilung der Ausnahmetatbestände die Beibringung von Gutachten über die Standfestigkeit des bestehenden Straßenkörpers der BAB 39 und die Entwässerung nötig. Bezüglich der Möglichkeit der Gefährdung der Verkehrssicherheit auf der BAB 39 durch Ablenkung sollte in diesem Fall auch die Errichtung von Sichtschutzmaßnahmen thematisiert werden.

Wir weisen darauf hin, dass neben der anbaurechtlichen Zustimmung auch eine Stellungnahme der Autobahn GmbH des Bundes als Träger



Seite 3 von 3

öffentlicher Belange für die weiteren Belange der Straßenbaulast zu erfolgen hat und diese entsprechend zu beteiligen ist. Dies gilt insbesondere für die Varianten 4 und 5-S.

Wir bitten, uns nach Beendigung eine elektronische Version des Ausgangsbescheids zur Verfügung zu stellen.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



Referatsleiter