

Synopse der TÖB-Stellungnahmen zum ROV OU Luhdorf-Pattensen

ENTWURF

Stand: 23.09.2020

| ROV Inhalt | Thema | Einwand_ID | Einwender_ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|------------|-------------|------------|------------------|--|--|------------------------------------|---|-------------------------------------|
| 4 | Naturschutz | 1009 | 80 | Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten und Naturschutz (NLWKN) | <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. 3. Ohne ins Detail zu gehen, bleibt festzustellen, dass die Anforderungen im Zulassungsverfahren auf rund 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|---|----------------|---------------------|---------------------------------|---|--|---|-------------------------------------|
| 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 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 Versorgungsleitungen) 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|---------|----------------|---------------------|---------------|---|--|---|-------------------------------------|
| 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</p> | Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen | Die Hinweise werden vermerkt und vom Vorhabenträger für die weitere Planung berücksichtigt. | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|---|----------------|---------------------|---|--|--|---|-------------------------------------|
| | Energie | 1012 | | | Anlagen über unsere Internetseite: https://www.ewe-netz.de/geschaeftskunden/service/leitungsplaene-abrufen . | | | |
| 5.4.3 | Energie | 1013 | 83 | Nord-West-Ölleitung GmbH | Soweit aus den uns übersandten Unterlagen zu ersehen ist, werden unsere dort vorhandenen Mineralölfernleitungen 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 5.4.3 | Energie | 1014 | 96 | Staatliches Gewerbeaufsichtsamt 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 4.1.7 | Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter | 1016 | 56 | Landkreis Harburg - Abt. 60.3 - Denkmalschutz | 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|---------|----------------|---------------------|----------------|---|--|---|-------------------------------------|
| 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.</p> | Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen | Die Hinweise werden vermerkt und vom Vorhabenträger für die weitere Planung berücksichtigt. | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|---|----------------|---------------------|---|--|--|----------------------|-------------------------------------|
| | Energie | 1017 | | | Achtung: Eine Ausdehnung oder Erweiterung des Projektbereichs bedarf immer einer erneuten Abstimmung mit uns. | | | |
| 4.1.7 | Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter | 1018 | 5 | Archäologisches Museum Hamburg - Bodendenkmalpflege | <p>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.</p> | Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen | | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|---|----------------|---------------------|---|---|--|---|-------------------------------------|
| 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 4.1.7 | Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter | 1020 | 5 | Archäologisches Museum Hamburg - Bodendenkmalpflege | 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 | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|--|----------------|---------------------|---|--|--|--|-------------------------------------|
| 4.1.7 | Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter | 1021 | 5 | Archäologisc hes Museum Hamburg - Bodendenkm alpflege | 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 4.1.7 | Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter | 1022 | 5 | Archäologisc hes Museum Hamburg - Bodendenkm alpflege | 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 Heiderlikts Lehmbusch (prähistorische Grabhügelgruppe). | Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen | S. Abwägung zur Einwand_ID 2019 | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|---|----------------|---------------------|---|--|------------------------------------|--|-------------------------------------|
| 4.1.7 | Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter | 1023 | 5 | Archäologisches Museum Hamburg - Bodendenkmalpflege | <p>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).</p> | 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|--|----------------|---------------------|---|--|-----------------------------|--|-------------------------------------|
| 4.1.7 | Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter | 1024 | 5 | Archäologisches Museum Hamburg - Bodendenkm alpflge | 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|---|----------------|---------------------|--|---|--|---|-------------------------------------|
| 4.1.7 | Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter | 1025 | 5 | Archäologisches Museum Hamburg - Bodendenkm alpflege | 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. Maßgeblich verschieben sich die Grabhügel in die Heiderelikte, sodass sich für die Vorzugsvariante südl. von Pattensen der Raumwiderstand eher verringert. | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|---------|----------------|---------------------|--|---|--|---|-------------------------------------|
| 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|---------|----------------|---------------------|---|--|--|---|-------------------------------------|
| 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:</p> <p>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 | Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen | Die Hinweise werden vermerkt und vom Vorhabenträger für die weitere Planung berücksichtigt. | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|---------|----------------|---------------------|-----------|---|----------|----------------------|-----|
| | Energie | 1028 | | | <p>Projektunterlagen so frühzeitig ein, dass uns ein ausreichender Zeitraum zur Prüfung und Erstellung einer 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. <p>Kosten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>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.: -</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Angaben in den Plänen zu Lage und Verlauf der Gasunie-Anlagen | | | |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|---------|----------------|---------------------|---|--|--|---|-------------------------------------|
| | Energie | 1028 | | | <p>sind so lange als unverbindlich anzusehen, bis sie in der Örtlichkeit durch einen Beauftragten der Gasunie Deutschland bestätigt werden.</p> <p>• Suchschlitze und Querschläge sind vom Antragsteller unter Gasunie-Aufsicht durchzuführen.</p> | | | |
| 7 | Verkehr | 1029 | 37 | Industrie- und Handelskammer Lüneburg-Wolfsburg | <p>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.</p> | Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen | Die Hinweise werden vermerkt und vom Vorhabenträger für die weitere Planung berücksichtigt. | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|-------------------------|----------------|---------------------|--|---|------------------------------------|--|-------------------------------------|
| 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 Maßnahmen 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|-------------------------------------|----------------|---------------------|--|--|------------------------------------|---|-------------------------------------|
| 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 | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|-------------|----------------|---------------------|--|---|--|--|-------------------------------------|
| 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 | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 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 | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|--------------------|----------------|---------------------|--|--|--------------------------------|---|-------------------------------------|
| 2 | Straßenplanu ng | 1035 | 64 | Naturfreunde Deutschland Ortsgruppe Nordheide | 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. | Dem Einwand wird nicht gefolgt | 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|--------------|----------------|---------------------|--|--|--------------------------------|--|-------------------------------------|
| 1 | Lage/Verlauf | 1036 | 64 | Naturfreunde Deutschland Ortsgruppe Nordheide | Variante entlang der A39 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 1 | Lage/Verlauf | 1037 | 64 | Naturfreunde Deutschland Ortsgruppe Nordheide | Variante Westumfahrung von Luhdorf mittels Verlegung der A39 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 A39-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 | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|--------------|----------------|---------------------|--|--|--------------------------------|---|-------------------------------------|
| 1 | Lage/Verlauf | 1038 | 64 | Naturfreunde Deutschland Ortsgruppe Nordheide | Verbindungsspanne L234-K84 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 A7-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. | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|--------|----------------|---------------------|--|--|--------------------------------|---|-------------------------------------|
| 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 am wenigsten beeinträchtigt. | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|-----------|----------------|---------------------|--|---|--------------------------------|--|-------------------------------------|
| 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 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 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 Einwender angeführten Aussagen der genannten Minister sind der Unteren Landesplanungsbehörde in diesem Wortlaut nicht bekannt. | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 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. Das Ergebnis der Kreistagssitzung vom 30.09.2020 stand zum Zeitpunkt der Abwägung noch nicht fest. | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand_ID | Einwender_ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|------------|-------------|------------|------------------|--|---|--------------------------------|--|-------------------------------------|
| 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|-------------|----------------|---------------------|--|---|--|---------------------------------|-------------------------------------|
| 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 | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|-------------------------------------|----------------|---------------------|--|---|--|---------------------------------|-------------------------------------|
| 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 | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|-------------|----------------|---------------------|--|---|--------------------------------|---|-------------------------------------|
| 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|-----------|----------------|---------------------|--|---|--|---|-------------------------------------|
| 0 | Allgemein | 1047 | 13 | BUND Regionalverb and Elbe- Heide | Aufgrund der Corona-Situation und der dadurch nicht mehr möglichen, aber rechtlich vorgeschriebenen öffentlichen Auslegung, wurden die laufenden Verfahren in der UNB ausgesetzt: 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. | Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen | 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 geltenden Schutzmaßnahmen eingesehen werden. Stellungnahmen konnten bis zum 06.08.2020 eingereicht werden. | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|---|----------------|---------------------|--|--|--|--|-------------------------------------|
| 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|-----------|----------------|---------------------|--|--|--|--|-------------------------------------|
| 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|-------------|----------------|---------------------|--|--|--|--|-------------------------------------|
| 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|-------------|----------------|---------------------|--|---|--|---|-------------------------------------|
| 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, insbesondere 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|------------------|----------------|---------------------|---|---|--|--|-------------------------------------|
| 4.1.3 | Boden und Fläche | 1054 | 44 | Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie | <p>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 (Gefährdungskategorie 0 gemäß Erlass des Niedersächsischen Sozialministers "Baumaßnahmen in erdfallgefährdeten Gebieten" vom 23.2.1987, AZ. 305.4 - 24 110/2 -).</p> <p>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.</p> | Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen | Die Hinweise werden vermerkt und vom Vorhabenträger bei der weiteren Planung berücksichtigt. | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|------------------|----------------|---------------------|---|--|--|--|-------------------------------------|
| 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|--|----------------|---------------------|---|--|--|--|-------------------------------------|
| 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 davon ausgegangen, dass die Betroffenheiten geringer ausfallen, je kürzer die gewählte Strecke der Ortsumgehungen ist. S. auch Abwägung zur Einwand_ID 1092 | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|--|----------------|---------------------|--|--|--|--|-------------------------------------|
| 5.3.1 | Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Fischerei | 1060 | 73 | Nds. Landesforste n. Forstamt Sellhorn | In Absprache mit dem LWK-Forstamt Nordheide-Heidmark sind walddrechtliche 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 walddrechtlichen 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 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 | | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|-------------------------|----------------|---------------------|--|---|--|---------------------------------|-------------------------------------|
| 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 | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 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 Formulierungsbestimmt. | Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen | s. Abwägung zur Einwand_ID 1030 | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|-------------------------|----------------|---------------------|--|---|--|---------------------------------|-------------------------------------|
| 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 | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 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 | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|-------------|----------------|---------------------|--|---|--------------------------------|---------------------------------|-------------------------------------|
| 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 | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand_ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|------------|------------------------------|------------|------------------|--|---|--|---------------------------------|-------------------------------------|
| 5.2.1 | Landesweiter Freiraumverbund | 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 | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 5.2.1 | Landesweiter Freiraumverbund | 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 | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 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 | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|-------------|----------------|---------------------|--|--|--|--|-------------------------------------|
| 4 | Naturschutz | 1071 | 64 | Naturfreunde Deutschland Ortsgruppe Nordheide | Hier werden die Verfechter einer neuen Autostraße von Winsen nach Thieshope gewiss an-setzen, vor allem mit vom Vorhabenträger bezahlten Gutachten. Die naturschützerische Ar-gumentation 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 | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 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 | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|---------|----------------|---------------------|--|---|------------------------------------|---|-------------------------------------|
| 7 | Verkehr | 1074 | 13 | BUND Regionalverb and Elbe- Heide | <p>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.</p> | 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|---------|----------------|---------------------|--|---|------------------------------------|---|-------------------------------------|
| 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 L215 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 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. Gleichwohl muss die Verkehrsuntersuchung in der Vorbereitung auf das Planfeststellungsverfahren aktualisiert werden. | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 7 | Verkehr | 1076 | 13 | BUND Regionalverb and Elbe- Heide | Hierbei ist zu bemerken, dass für den Zweig L215 westlich von Pattensen die Erhebungswerte in der 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 | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|----------------|----------------|---------------------|--|---|------------------------------------|--|-------------------------------------|
| 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 2 | Straßenplanung | 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 ausgeschieden, 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) ausgeschieden. | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|----------------|----------------|---------------------|------------------------------------|---|--------------------------------|--|-------------------------------------|
| 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 L217 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 | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|----------------|----------------|---------------------|------------------------------------|---|------------------------------------|--|-------------------------------------|
| 2 | Straßenplanung | 1080 | 13 | BUND Regionalverband Elbe-Heide | <p>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.</p> <p>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.</p> | Dem Einwand wird teilweise gefolgt | <p>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.</p> | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|-------------|----------------|---------------------|-------------------------------|--|------------------------------------|---|-------------------------------------|
| 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. 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|---------------------------------|----------------|---------------------|-------------------------------|--|--|---|-------------------------------------|
| 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 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 | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|-------------|----------------|---------------------|-------------------------------|--|---------------------------------------|---|-------------------------------------|
| 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 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. 1900m, 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|---------|----------------|---------------------|-------------------------------|--|--------------------------|---|-------------------------------------|
| 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. Gleichwohl muss die Verkehrsuntersuchung in der Vorbereitung auf das Planfeststellungsverfahren aktualisiert werden. | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|---------|----------------|---------------------|-------------------------------|--|------------------------------------|--|-------------------------------------|
| 7 | Verkehr | 1089 | 63 | NABU Gruppe Winsen e.V. | 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|---------------------|----------------|---------------------|--|---|--|--|-------------------------------------|
| 4.1.3 | Boden und Fläche | 1090 | 4 | Amt für regionale Landesentwic- klung Lüneburg | 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. | Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen | Die Hinweise werden vermerkt und vom Vorhabenträger bei der weiteren Planung berücksichtigt. | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|---------------------|----------------|---------------------|---|---|--|--|-------------------------------------|
| 0 | Allgemein | 1091 | 59 | Landvolk Niedersachsen Kreisverband Lüneburger Heide e.V. | Zur aktuellen Planung Ortsumgehungen Pattensen Luidorf 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 Kontaktsperrungen, 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 | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 4.1.3 | Boden und Fläche | 1092 | 59 | Landvolk Niedersachsen 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|--|----------------|---------------------|---|---|--|--|-------------------------------------|
| 5.3.1 | Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Fischerei | 1093 | 59 | Landvolk Niedersachsen 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 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. | Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen | 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|---------------------|----------------|---------------------|---|---|--|--|-------------------------------------|
| 7 | Verkehr | 1096 | 59 | Landvolk Niedersachse n 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 Straßenverkehrsnetz besitzen. | Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen | | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 4.1.3 | Boden und Fläche | 1097 | 59 | Landvolk Niedersachse n 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 4.1.3 | Boden und Fläche | 1098 | 59 | Landvolk Niedersachse n 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 4.1.3 | Boden und Fläche | 1099 | 59 | Landvolk Niedersachse n 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|---------|----------------|---------------------|---|--|--------------------------------|---|-------------------------------------|
| 7 | Verkehr | 1100 | 59 | Landvolk Niedersachse n Kreisverband Lüneburger Heide e.V. | Aus landwirtschaftlicher Sicht muss den Verkehrsteilnehmern zugemutet werden, die bestehenden Straßen, insbesondere die Autobahn A7 bis zum Maschener Kreuz und dann die A39 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 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 Gewichtsbegrenzungen 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|--|----------------|---------------------|---|---|------------------------------------|--|-------------------------------------|
| 7 | Verkehr | 1102 | 59 | Landvolk Niedersachsen 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 5.3.1 | Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Fischerei | 1103 | 59 | Landvolk Niedersachsen 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 | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 4.1.3 | Boden und Fläche | 1104 | 59 | Landvolk Niedersachsen Kreisverband Lüneburger Heide e.V. | Ein - wie in der Planung vorgesehener - immenser Flächenverbrauch, lediglich zum Zwecke einer Abkürzung von der Autobahnanschlussstelle Thieshope zur Autobahnanschlussstelle A39 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 | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|--|----------------|---------------------|-------------------------------------|--|--|---|-------------------------------------|
| 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|--------------|----------------|---------------------|---|--|--|---|-------------------------------------|
| 1 | Lage/Verlauf | 1107 | 33 | Gemeinde Wulfen, vertreten durch die Mohr Rechtsanwälte Partnergesellschaft mbH | Wie Ihnen aus dem bisherigen Verfahren bereits bekannt ist, vertreten wir die rechtlichen Interessen der Gemeinde Wulfen, vertreten durch den Bürgermeister, Schulstraße 43, 21445 Wulfen. 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 neue Anschlussstelle und die Verlegung der bestehenden Anschlussstelle wurden von der NLStBV abgelehnt. Diese Varianten sind daher nicht umsetzbar und waren daher abzuschichten. 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. Nach § 9 Abs. 8 S. 1 FStrG sind von dem Anbauverbot jedoch Ausnahmen im Einzelfall möglich. Auch hierzu wurde eine Stellungnahme der NLStBV eingeholt, die das Vorliegen von Ausnahmegründen verneint hat. Zu diesem Zeitpunkt lag diese Stellungnahme noch nicht vor, sodass keine Prüfung der Entscheidung vorgenommen werden konnte. Sie erscheint jedoch plausibel. 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 | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|--------------|----------------|---------------------|---|--|--|--|-------------------------------------|
| | Lage/Verlauf | 1107 | | | | | Nutzbarkeit der Grundstücke nur im Ausnahmefall eine unbeabsichtigte Härte darstellen. 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. | |
| 1 | Lage/Verlauf | 1108 | 33 | Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwälte Partnerschaft 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 | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 1 | Lage/Verlauf | 1109 | 33 | Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwälte Partnerschaft 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 | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|----------------|----------------|---------------------|---|---|--|---|-------------------------------------|
| 2 | Straßenplanung | 1110 | 33 | Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwälte Partnerschaft 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 A39 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 | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 1 | Lage/Verlauf | 1111 | 33 | Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwälte Partnerschaft 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 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 | 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 | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 4 | Naturschutz | 1112 | 33 | Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwälte Partnerschaft 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 | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|--------------|----------------|---------------------|--|--|--|--|-------------------------------------|
| 4.1.5.2 | Lärm/Schall | 1113 | 33 | Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwält e Partnersgesell schaft mbH | 6. Die Null-Plus-Variante (zusätzliche bauliche Maßnahmen innerorts) ist aufgrund der Verfehlung der übergeordneten Planungsziele, insbesondere der noch höheren Lärmbelastung, ausgeschlossen 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 | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 1 | Lage/Verlauf | 1114 | 33 | Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwält e Partnersgesell schaft 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 | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 1 | Lage/Verlauf | 1115 | 33 | Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwält e Partnersgesell schaft 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 | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|-------------|----------------|---------------------|---|---|------------------------------------|---|-------------------------------------|
| 4.1.8 | Natura 2000 | 1116 | 33 | Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwält e Partnergese ll schaft 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 RO-Verfahren 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 | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|---------------|----------------|---------------------|---|--|------------------------------------|--|-------------------------------------|
| 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 Biotoptypen 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 Biotoptypen 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). | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 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 RO-Verfahren zu betrachtenden Varianten untereinander ist nur relativ. | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|-------------|----------------|---------------------|---|--|--|---|-------------------------------------|
| 4.1.8 | Natura 2000 | 1119 | 33 | Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwält e Partnergese ll schaft 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 Bahlbürg 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 RO-Verfahren 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|-------------|----------------|---------------------|---|--|--|---|-------------------------------------|
| 4 | Naturschutz | 1120 | 33 | Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwälte Partnerschaft 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 ausgeschlossen: 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 Straßenbaulastträger 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 3 | Kosten | 1121 | 33 | Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwälte Partnerschaft 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 Raumunverträglichkeit 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|--------------|----------------|---------------------|---|---|--------------------------------|--|-------------------------------------|
| 1 | Lage/Verlauf | 1122 | 33 | Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwälte Partnerschaft 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 A39 nicht (dazu unter b)). | Dem Einwand wird nicht gefolgt | s. Abwägung zur Einwand_ID 1107 | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 4.1 | Schutzgüter | 1123 | 33 | Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwälte Partnerschaft 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 scheidet 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. Durch die Stellungnahme des Bundesautobahnverwaltung wird diese Überlegung jedoch obsolet. Desweiteren s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1107 und 1121 | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|--------------------|----------------|---------------------|---|---|------------------------------------|---|-------------------------------------|
| 2 | Straßenplanu ng | 1124 | 33 | Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwält e Partnergese llschaft 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 hat einer solchen Verlegung der Anschlussstelle nicht zugestimmt. Er kann dazu auch nicht verpflichtet werden. Insoweit hat der Landkreis Harburg keine Planungskompetenz, sodass diese beiden Varianten aus einer weiteren Überprüfung ausgeschieden wurden. | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|--------------------|----------------|---------------------|---|--|-----------------------------------|---------------------------------|-------------------------------------|
| 2 | Straßenplanu ng | 1125 | 33 | Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwält e Partnergese llschaft mbH | b) Mögliches Anbauverbot an der BAB A39 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 | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 2 | Straßenplanu ng | 1126 | 33 | Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwält e Partnergese llschaft 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 scheitere. 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 vor-liegen, kann notwendig erst nach einer weiteren Ermittlung der Tatbestandsvoraussetzungen im weiteren Verfahren vor dessen Abschluss erfolgen. | Dem Einwand wird nicht gefolgt | s. Abwägung zur Einwand_ID 1107 | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|----------------|----------------|---------------------|---|--|--|--|-------------------------------------|
| 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 | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|--------------------|----------------|---------------------|--|---|--------------------------------|---------------------------------|-------------------------------------|
| 2 | Straßenplanu ng | 1128 | 33 | Gemeinde Wulfen vertreten durch die Mohr Rechtsanwält e Partnergese llschaft mbH | § 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. | Dem Einwand wird nicht gefolgt | s. Abwägung zur Einwand_ID 1107 | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|----------------|----------------|---------------------|---|---|--------------------------------|---------------------------------|-------------------------------------|
| 2 | Straßenplanung | 1129 | 33 | Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwälte Partnerschaft 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 Regelwerken 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 | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand_ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|------------|----------------|------------|------------------|---|--|--|--|-------------------------------------|
| 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 | s. Abwägung zur Einwand_ID 1107 | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 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 | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|-------------|----------------|---------------------|---|---|---------------------------------------|--|-------------------------------------|
| 4.1 | Schutzgüter | 1132 | 33 | Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwält e Partnergese ll schaft mbH | 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 scheidet diese Trassenführung auch aus Sicht der Wirtschaftlichkeit gut ab. Die Südvarianten hingegen begegnen hohen bis sehr hohen Raumwiderständen. | 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 | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|--------------|----------------|---------------------|---|--|--|----------------------|-------------------------------------|
| 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 | | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|----------------|----------------|---------------------|---|---|------------------------------------|---------------------------------|-------------------------------------|
| 2 | Straßenplanung | 1134 | 33 | Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwälte Partnergesellschaft mbH | <p>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).</p> | Dem Einwand wird teilweise gefolgt | s. Abwägung zur Einwand_ID 1131 | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|---|----------------|---------------------|---|--|--------------------------------|---|-------------------------------------|
| 4.1.2 | Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt | 1135 | 33 | Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwält e Partnergese ll schaft 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|----------------|----------------|---------------------|---|---|--|--|-------------------------------------|
| 2 | Straßenplanung | 1136 | 33 | Gemeinde Wulfsen vertreten durch die Mohr Rechtsanwälte Partnerschaft 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 A39 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 4 | Naturschutz | 1137 | 57 | Landkreis Harburg - Abt. 71 - Untere Naturschutzbehörde | Es ist davon auszugehen, dass aufgrund der umfangreichen Vorabstimmungen die naturschutzfachlichen und -rechtlichen Belange ausreichend berücksichtigt wurden. | Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen | | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|-------------|----------------|---------------------|--|--|--|---|-------------------------------------|
| 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 dilediglich 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. DeLebensraumtyp 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 LRT 91D0* kommt im detailliert betrachteten Bereich nicht vor. Der Vollständigkeit halber wären Erhaltungsziele und Aussagen zum Vorkommen zu ergänzen. Der LRT 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 Stickstoffmissionen) bzw. der detailliert zu untersuchende Bereich mit der UNB abzustimmen. | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|-------------|----------------|---------------------|---|---|------------------------------------|---|-------------------------------------|
| 4.1.8 | Natura 2000 | 1139 | 57 | Landkreis Harburg - Abt. 71 - Untere Naturschutzb ehörde | <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 insbTausalz 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|-------------|----------------|---------------------|--|---|------------------------------------|---|-------------------------------------|
| 4.1.8 | Natura 2000 | 1140 | 57 | Landkreis Harburg - Abt. 71 - Untere Naturschutzbe- hörde | <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.</p> <p>Redaktioneller Hinweis: In der Karte fehlt die Abschätzung zum Meerneunauge. 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> | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|-------------|----------------|---------------------|---|---|--|---|-------------------------------------|
| 4.1.8 | Natura 2000 | 1141 | 57 | Landkreis Harburg - Abt. 71 - Untere Naturschutzb ehörde | 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|------------------|----------------|---------------------|---|---|--------------------------|--|-------------------------------------|
| 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 Wulfen 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 Luheniederung bzw. grundsätzlich auf den Eingriffsort beziehen. Sofern (großräumige) geeignete Kompensationskonzepte in der Luheniederung oder im Landkreis Harburg vorliegen, können sie berücksichtigt werden (Abstimmung mit UNB im Zuge der Erarbeitung des LBP zur Entwurfsplanung). | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|--------------------|----------------|---------------------|---|---|--|---------------------------------|-------------------------------------|
| 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: BNatSchGGesetz 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); NAGBNatSchGWiedersächsisches 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 | | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 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. Abwägung zur Einwand_ID 1107 | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 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 | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|----------------|----------------|---------------------|-------------------------|---|--|--|-------------------------------------|
| 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 A39 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 | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 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 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 | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 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 | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|--------------|----------------|---------------------|----------------------------------|---|--|--|-------------------------------------|
| 4.1.5.2 | Lärm/Schall | 1149 | 92 | Samtgemeinde de Salzhäusen | 6. Die Null-Plus-Variante (zusätzliche bauliche Maßnahmen innerorts) ist aufgrund der Verfehlung der übergeordneten Planungsziele, insbesondere der noch höheren Lärmbelastung, ausgeschlossen worden. | Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen | S. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1107 und 1113 | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 1 | Lage/Verlauf | 1150 | 92 | Samtgemeinde de Salzhäusen | 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 | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 1 | Lage/Verlauf | 1151 | 92 | Samtgemeinde de Salzhäusen | 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 | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|-------------|----------------|---------------------|----------------------------------|--|------------------------------------|---------------------------------|-------------------------------------|
| 4.1.8 | Natura 2000 | 1152 | 92 | Samtgemeinde de Salzhausen | <p>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.</p> | Dem Einwand wird teilweise gefolgt | s. Abwägung zur Einwand_ID 1116 | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|---------------|----------------|---------------------|----------------------------------|---|------------------------------------|---------------------------------|-------------------------------------|
| 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 | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 4.1.6 | Landschaft | 1154 | 92 | Samtgemeinde de Salzhausen | 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 auf-grund ihrer hohen Umweltauswirkungen aussortiert. | Dem Einwand wird teilweise gefolgt | s. Abwägung der Einwand_ID 1118 | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|-------------|----------------|---------------------|----------------------------------|--|--|---------------------------------|-------------------------------------|
| 4.1.8 | Natura 2000 | 1155 | 92 | Samtgemeinde de Salzhausen | 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 | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 4 | Naturschutz | 1156 | 92 | Samtgemeinde 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 | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 3 | Kosten | 1157 | 92 | Samtgemeinde 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 | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|--------------|----------------|---------------------|----------------------------------|---|--------------------------------|--|-------------------------------------|
| 1 | Lage/Verlauf | 1158 | 92 | Samtgemeinde 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 A39 nicht (dazu unter b)). | Dem Einwand wird nicht gefolgt | s. Abwägung zur Einwand_ID 1107 | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 4.1 | Schutzgüter | 1159 | 92 | Samtgemeinde de 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 scheidet diese Trassenführung auch aus Sicht der Wirtschaftlichkeit gut ab. | Dem Einwand wird nicht gefolgt | s. Abwägungen zu den Einwand_IDs 1107, 1121 und 1123 | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|----------------|----------------|---------------------|-------------------------|--|------------------------------------|---------------------------------|-------------------------------------|
| 2 | Straßenplanung | 1160 | 92 | Samtgemeinde Salzhausen | Die Varianten 4 und 5 wurden jedoch zurückgestellt. Diese Abschtichtung 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. Abwägung zur Einwand_ID 1124 | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|--------------------|----------------|---------------------|--------------------------------|--|--------------------------------|---------------------------------|-------------------------------------|
| 2 | Straßenplanu ng | 1161 | 92 | Samtgemein de Salzhäusen | b) Mögliches Anbauverbot an der BAB A39 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 | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 2 | Straßenplanu ng | 1162 | 92 | Samtgemein de Salzhäusen | 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. Abwägung zur Einwand_ID 1107 | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|----------------|----------------|---------------------|-------------------------|---|--|--|-------------------------------------|
| 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 et-wa 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 | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|--------------------|----------------|---------------------|-------------------------------|---|--------------------------------|---------------------------------|-------------------------------------|
| 2 | Straßenplanu ng | 1164 | 92 | Samtgemein de Salzhause | <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 gebo-ten 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 | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|----------------|----------------|---------------------|-------------------------|---|--------------------------------|---------------------------------|-------------------------------------|
| 2 | Straßenplanung | 1165 | 92 | Samtgemeinde Salzhausen | 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 Regelwerken 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 | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|----------------|----------------|---------------------|----------------------------------|--|--|--|-------------------------------------|
| 7 | Verkehr | 1166 | 92 | Samtgemeinde de Salzhäusen | 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 Klimaziele und der aktuelle Verkehrswegeplan nicht zueinander passen. | Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen | s. Abwägung zur Einwand_ID 1107 | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 2 | Straßenplanung | 1167 | 92 | Samtgemeinde de Salzhäusen | 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 | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand_ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|------------|--|------------|------------------|---------------------------------------|--|--|--|-------------------------------------|
| 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 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 Wulfsen 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 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 | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|---|----------------|---------------------|---|--|--|--|-------------------------------------|
| 4.1.1 | Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit | 1291 | 104 | Kirchengemei nde 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 0 | Allgemein | 2130 | 84 | Ortsvorstehe r 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 | | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|--|----------------|---------------------|-----------------------|---|--|---|-------------------------------------|
| 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 4.1.1 | Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit | 2132 | 84 | Ortsvorsteher 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. | Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen | s. Abwägung zur Einwand_ID 2131 | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|-------------------|----------------|---------------------|---------------------------|--|-----------------------------------|--|-------------------------------------|
| 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|--------------|----------------|---------------------|--------------------------|--|--------------------------------|---|-------------------------------------|
| 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|---|----------------|---------------------|---------------------------|---|--|---|-------------------------------------|
| 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, das 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. | Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen | 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |

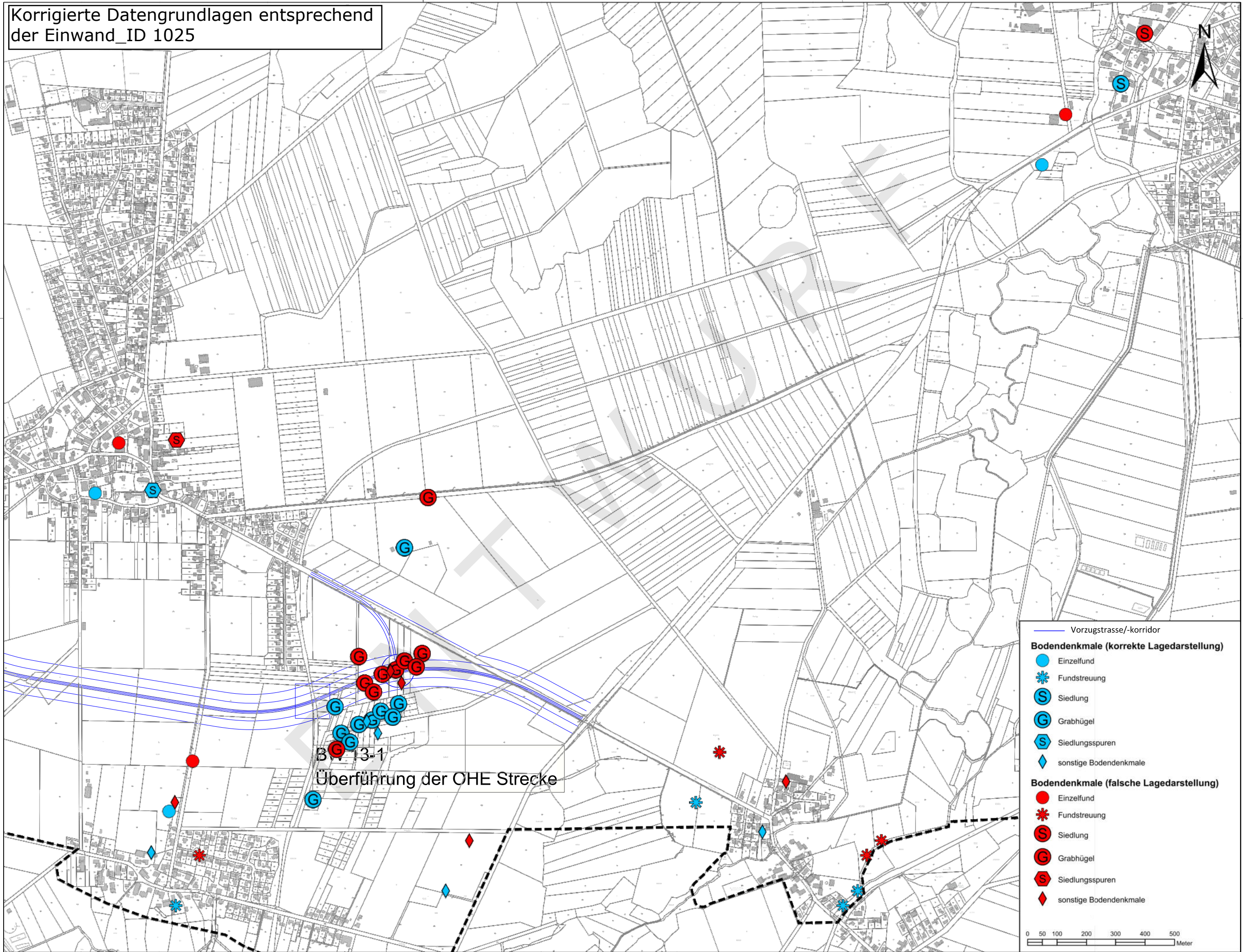
| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|---|----------------|---------------------|--------------------------|--|------------------------------------|--|-------------------------------------|
| 1 | Lage/Verlauf | 2136 | 84 | Ortsvorsteher 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). | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 4.1.1 | Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit | 2137 | 84 | Ortsvorsteher 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 immissionsschutzrechtlichen 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.). | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 2 | Straßenplanung | 2138 | 84 | Ortsvorsteher 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 "Bahlbürger-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 jedwedes 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. Abwägung zur Einwand_ID 1234 | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|----------------|----------------|---------------------|--------------------------|--|--|--|-------------------------------------|
| 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |

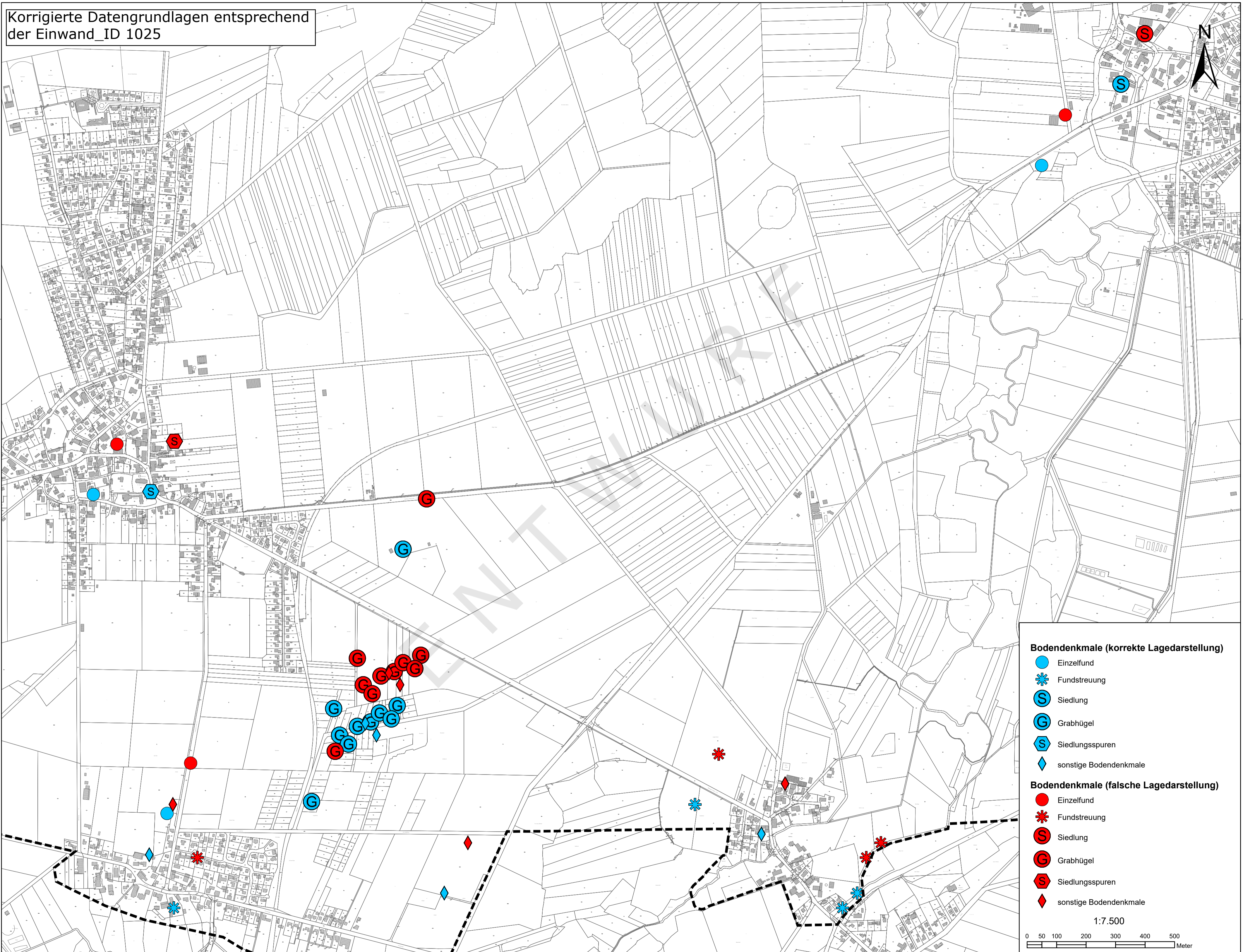
| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|--------------|----------------|---------------------|---|--|--|--|-------------------------------------|
| 1 | Lage/Verlauf | 2195 | 247 | Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr - GB Verden | 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. | 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 nun gegebenen Hinweise werden vermerkt und bei der weiteren Planung berücksichtigt. Die weitere Beteiligung der NLStBV Verden ebenso wie die Untersuchung der Auswirkungen auf die BAB, AS Winsen-Ost, erfolgen im weiteren Planungsverlauf. | <input checked="" type="checkbox"/> |

| ROV Inhalt | Thema | Einwand _ID | Einwender ID_LKH | Einwender | Einwand | Abwägung | Begründung/Vorschlag | TÖB |
|---------------|--------------------|----------------|---------------------|-------------------------|---|--|---|-------------------------------------|
| 7.1 | Verkehrssicherheit | 2298 | 2 | ADFC Kreis Harburg e.V. | Der ADFC Kreisverband Harburg e.V. weist darauf hin, dass für den Bau der Ortsumfahrung Pattensen – Luhdorf zwingend ein Radweg an der L215 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. | Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen | s. Abwägung zur Einwand_ID 2283 | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 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. | <input checked="" type="checkbox"/> |

Korrigierte Datengrundlagen entsprechend
der Einwand_ID 1025



Korrigierte Datengrundlagen entsprechend
der Einwand_ID 1025



Bodendenkmale (korrekte Lagedarstellung)

- Einzelfund
- Fundstreuung
- Siedlung
- Grabhügel
- Siedlungsspuren
- sonstige Bodendenkmale

Bodendenkmale (falsche Lagedarstellung)

- Einzelfund
- Fundstreuung
- Siedlung
- Grabhügel
- Siedlungsspuren
- sonstige Bodendenkmale

1:7.500

