

**Bezirksregierung Lüneburg**

201.5-20223/1-1

# **Landesplanerische Feststellung**

**Raumordnungsverfahren  
mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung**

**für den Abschnitt der A 20 von der A 26 bis zur Elbe  
(Nord-West-Umfahrung Hamburg)**

**Planungsträger:  
Niedersächsisches Landesamt für Straßenbau**

**Lüneburg, den 09. Februar 2004**



<b>Inhalt</b>	<b>Seite</b>
<b>1 Landesplanerische Feststellung</b>	<b>1</b>
1.1 Ergebnis	1
1.2 Maßgaben	1
<b>2 Sachverhalt</b>	<b>3</b>
2.1 Unterlagen	3
2.2 Projektbeschreibung, Begründung des Bedarfs	3
2.3 Verfahrensablauf	8
2.3.1 Ablauf des Raumordnungsverfahrens	8
2.3.2 Stellungnahmen	9
2.3.3 Prüfung weiterer Trassenvarianten	12
<b>3 Beschreibung der Auswirkungen des Vorhabens</b>	<b>12</b>
<b>3.1 Überfachliche Belange der Raumordnung und Landesplanung</b>	<b>12</b>
3.1.1 Raumstruktur	12
3.1.2 Zentralörtliche Strukturen und Funktionen	13
3.1.3 Siedlungsentwicklung, Wohnen	13
3.1.4 Schutz siedlungsbezogener Freiräume	14
<b>3.2 Fachliche Belange</b>	<b>15</b>
3.2.1 Gewerbliche Wirtschaft	15
3.2.2 Fremdenverkehr	15
3.2.3 Landwirtschaft, Fischerei	16
3.2.4 Forstwirtschaft, Jagd	17
3.2.5 Energie	17
3.2.6 Rohstoffgewinnung	17
3.2.7 Verkehr allgemein	17
3.2.8 Öffentlicher Personenverkehr	17
3.2.9 Schienenverkehr	17
3.2.10 Straßenverkehr	18
3.2.11 Schifffahrt, Luftfahrt	19
3.2.12 Fußgänger- und Fahrradverkehr	19
3.2.13 Erholung, Freizeit, Sport	19
3.2.14 Wasserwirtschaft	20
3.2.15 Abfallwirtschaft	21
3.2.16 Katastrophenschutz, Verteidigung	21
<b>3.3 Umweltrelevante Auswirkungen auf die Schutzgüter gem. § 12 Abs. 2 Satz 2 NROG</b>	<b>21</b>
3.3.1 Methodik	21
3.3.2 Schutzgut Mensch	23
3.3.3 Schutzgut Tiere / Pflanzen	24
3.3.4 Schutzgut Boden	28
3.3.5 Schutzgut Wasser	29
3.3.6 Schutzgut Luft / Klima	30
3.3.7 Schutzgut Landschaft	31
3.3.8 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter	31
3.3.9 Wechselwirkungen	32

<b>4</b>	<b>Begründung der raumordnerischen Entscheidung</b>	<b>32</b>
<b>4.1</b>	<b>Grundsätze, Ziele und Erfordernisse der Raumordnung</b>	<b>32</b>
4.1.1	Grundsätze der Raumordnung	32
4.1.2	Ziele der Raumordnung	33
4.1.3	Sonstige Erfordernisse der Raumordnung	50
<b>4.2</b>	<b>Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens</b>	<b>51</b>
4.2.1	Überfachliche Belange	51
4.2.1.1	Raumstruktur	51
4.2.1.2	Zentralörtliche Strukturen und Funktionen	51
4.2.1.3	Siedlungsentwicklung, Wohnen	51
4.2.1.4	Schutz siedlungsbezogener Freiräume	52
4.2.2	Fachliche Belange	52
4.2.2.1	Gewerbliche Wirtschaft	52
4.2.2.2	Fremdenverkehr	53
4.2.2.3	Landwirtschaft, Fischerei	53
4.2.2.4	Forstwirtschaft, Jagd	54
4.2.2.5	Energie	54
4.2.2.6	Rohstoffgewinnung	54
4.2.2.7	Verkehr allgemein	54
4.2.2.8	Öffentlicher Personenverkehr	54
4.2.2.9	Schienenverkehr	55
4.2.2.10	Straßenverkehr	55
4.2.2.11	Schifffahrt, Luftfahrt	55
4.2.2.12	Fußgänger- und Fahrradverkehr	56
4.2.2.13	Erholung, Freizeit, Sport	56
4.2.2.14	Wasserwirtschaft	56
4.2.2.15	Abfallwirtschaft	57
4.2.2.16	Katastrophenschutz, Verteidigung	57
4.2.3	Umweltbelange	57
4.2.3.1	Schutzgut Mensch	57
4.2.3.2	Schutzgut Tiere / Pflanzen	58
4.2.3.3	Schutzgut Boden	58
4.2.3.4	Schutzgut Wasser	58
4.2.3.5	Schutzgut Klima / Luft	59
4.2.3.6	Schutzgut Landschaft	59
4.2.3.7	Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter	60
4.2.3.8	Wechselwirkungen	60
4.2.3.9	FFH- und EU-Vogelschutzgebiete	60
<b>4.3</b>	<b>Raumordnerische Gesamtabwägung</b>	<b>61</b>
<b>4.4</b>	<b>Begründung der Maßgaben</b>	<b>63</b>
<b>5</b>	<b>Rechtswirkung des Raumordnungsverfahrens, Erhaltung der Landesplanerischen Feststellung</b>	<b>66</b>
<b>6</b>	<b>Kostenentscheidung</b>	<b>67</b>
<b>Anlage 1</b>	<b>Übersichtsplan im Maßstab 1: 100.000</b>	
<b>Anlage 2</b>	<b>Landesplanerisch festgestellte Linie im Maßstab 1: 25.000 (2 Pläne)</b>	



# 1 Landesplanerische Feststellung

## 1.1 Ergebnis

Der Abschnitt der A 20 vom Anschluss an die A 26 bis zur Elbe ist in der Trassenführung, die in der Anlage 2 (Pläne 2 und 3) im Maßstab 1: 25.000 dargestellt ist, mit den Erfordernissen der Raumordnung unter Beachtung der Maßgaben (1.2) vereinbar (§ 16 des Nieders. Gesetzes über Raumordnung und Landesplanung (NROG) vom 18.05.2001 (Nds. GVBl. S. 301), geändert durch Artikel 6 des Gesetzes zur Änderung des Nieders. Besoldungsgesetzes und anderer dienstrechtlicher Vorschriften vom 30.10.2001 (Nds. GVBl. S. 668)).

Diese Landesplanerische Feststellung ist auf 5 Jahre befristet. Gemäß § 16 Abs. 3 NROG kann diese Frist im Einvernehmen mit dem Vorhabensträger (Nieders. Landesamt für Straßenbau) verlängert werden. Die Frist ist gehemmt, solange ein vor Fristablauf eingeleitetes Zulassungsverfahren für das Vorhaben nicht mit einer bestandskräftigen Entscheidung abgeschlossen ist.

## 1.2 Maßgaben

1. Der Bau der A 20 von Schleswig-Holstein über die Elbe bis zur A 26 ist nur sinnvoll, wenn die Weiterführung als Küstenautobahn A 22 und/oder zur A 1 erfolgt.
2. Die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen und deren Durchschneidung sind auf das unvermeidbare Maß zu beschränken. Zur Beseitigung und Verminderung von Durchschneidungsschäden und zur Neuregelung des landwirtschaftlichen Wegenetzes ist ein Flurbereinigungsverfahren durchzuführen.
3. Die wasserwirtschaftlichen Verhältnisse sind eingehend zu untersuchen und im Zusammenhang mit der erforderlichen Flurbereinigung sinnvoll neu zu regeln.
4. Nördlich von Stade ist die Autobahn nach Möglichkeit nordöstlich des Landernweges zu führen. Autobahn und Landernweg sollten in möglichst geringem Abstand voneinander geführt werden. Dazu ist eine (Teil-) Verlegung des Landernweges zu erwägen.
5. Die erforderlichen aktiven Schallschutzmaßnahmen sind den Belangen des Orts- und Landschaftsbildschutzes anzupassen.
6. Für den Raum Drochtersen ist bei der weiteren Planung zu prüfen, mit welchen verkehrsplanerischen Maßnahmen einem evtl. entstehenden erheblichen Mehrverkehr in den Ortsdurchfahrten entgegen getreten werden kann.
7. Erhebliche Beeinträchtigungen des FFH- und EU-Vogelschutzgebietes Unterelbe beim Bau des Elbetunnels (Langtunnel) und der Autobahn sind zu vermeiden.

8. Die für den Elbetunnel erforderlichen Baustelleneinrichtungen und Nebenanlagen wie Be- und Entlüftungseinrichtungen sind so anzuordnen und zu betreiben, dass erhebliche Beeinträchtigungen des FFH- und EU-Vogelschutzgebietes Unterelbe vermieden werden.
9. Die Tiefenlage des Elbetunnels ist mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung abzustimmen.
10. Bei der Unterquerung des Ruthenstromsperrwerks darf das Sperrwerk nicht beschädigt werden.
11. Die Schwingequerung ist so durchzuführen, dass die Funktionen der Schwinge als Bundeswasserstraße und für den Segelschiffsverkehr erhalten bleiben.
12. Beim Bau eines möglichen Schwingetunnels ist besondere Rücksicht auf das hier vorhandene hochwertige Biotop zu nehmen.
13. Bei der Kreuzung von Versorgungsleitungen sind mit dem jeweiligen Betreiber rechtzeitig die erforderlichen Änderungs- und Verlegungsmaßnahmen abzustimmen.
14. Kulturgut, das im Zuge der Baumaßnahmen nicht erhalten werden kann, ist vorab durch die zuständige Denkmalschutzbehörde durch Ausgrabung zu dokumentieren. Dies gilt auch für bisher unbekannte Bodendenkmale, die bei Prospektionsarbeiten oder beim Bau der Autobahn entdeckt werden.
15. Die Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes sind insbesondere beim Elbetunnel, beim möglichen Schwingetunnel und größeren aktiven Schallschutzmaßnahmen zu berücksichtigen und frühzeitig mit den für den Brand- und Katastrophenschutz zuständigen Stellen abzustimmen.
16. Bodenaushub ist, soweit möglich, für Maßnahmen des Schallschutzes und der Landschaftsgestaltung zu verwenden. Nicht verwertbares Überschussmaterial ist fachgerecht zu entsorgen.
17. Im nachfolgenden Planungsverfahren sind die vertiefenden vegetationskundlichen und faunistischen Untersuchungen unter differenzierter Berücksichtigung der standörtlichen Besonderheiten des Raumes vorzunehmen.
18. Der noch zu ermittelnde Kompensationsflächenbedarf ist grundsätzlich durch Zusammenlegung von Kompensationsflächen zu größeren Maßnahmegebieten umzusetzen. Geeignete Maßnahmegebiete sind die Räume Gauensieker Sand und Wischhafener Sand (Domänen- und Privatflächen).

## **2 Sachverhalt**

### **2.1 Unterlagen**

Die dem Verfahren zu Grunde liegenden Unterlagen für den Streckenabschnitt der A 20 von Bad Segeberg (Schleswig-Holstein (S-H)) bis zum Anschluss an die A 26 bei Stade (Niedersachsen (NI)) beinhalten die nachfolgend aufgeführten Untersuchungen und Fachbeiträge:

- Zusammenfassender Erläuterungsbericht und zusammenfassende Gesamt-abwägung(S-H/NI)
- Straßenplanerischer Fachbeitrag / Linienentwurf (S-H/NI)
- Umweltverträglichkeitsstudie Stufe I – Raumanalyse (S-H/NI)
- Umweltverträglichkeitsstudie Stufe II – Vertiefende Raumanalyse, Variantenvergleich (S-H/NI)
- FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen und –abschätzungen (S-H/NI)
- Städtebauliche Analyse (S-H)
- Raumstrukturelle Untersuchung (S-H)
- Verkehrsuntersuchung (S-H/NI)
- Agrarstruktureller Fachbeitrag (S-H)
- Gesamtwirtschaftliche Bewertung und Privatfinanzierung der Tunnelbau-maßnahmen
- Städtebauliche Studie (NI)
- Raumstrukturelle Untersuchung (NI)
- Landwirtschaftliche Studie (NI)
- Präventivuntersuchung A 22 (NI)
- Schalltechnische Untersuchung (NI)
- Ergänzende Untersuchung von Trassenvarianten nördlich Stade

Die Unterlagen einschl. der dazu gehörigen Karten verteilen sich auf insgesamt 56 Aktenordner und sind (ohne die ergänzende Untersuchung) auf CD vorhanden. In den dieser Landesplanerischen Feststellung beigegebenen Karten (Anlagen 1 und 2) sind neben dem landesplanerisch festgestellten Langtunnel auch die im Raumord-nungsverfahren ebenfalls behandelten Kurztunnel dargestellt.

### **2.2 Projektbeschreibung / Begründung des Bedarfs**

Der Streckenabschnitt der A 20 beginnend südwestlich von Lübeck mit einer Elbe-querung westlich von Hamburg bis zum Anschluss an die A 26 ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Nord-West-Umfahrung Hamburg mit der höchsten Dringlichkeitsstufe enthalten. Mit der Zuordnung der A 20 in den „vordringlichen Bedarf“ ist deren verkehrliche Notwendigkeit begründet und der gesetzliche Auf-trag für die Straßenbauverwaltungen der Länder verbunden, diese Bundesfernstraße als vierstreifige Autobahn zu planen und zu bauen. Der Bau der A 20 ist zudem als raumordnerisches Ziel im Landesraumordnungsplan und im Regionalplan I des

Landes Schleswig-Holstein, im Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen 1994 sowie im Regionalen Raumordnungsprogramm des Landkreises Stade von 1999 enthalten.

Gegenstand dieses Verfahrens ist der vom Niedersächsischen Landesamt für Straßenbau im Auftrag des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Technologie und Verkehr geplante Streckenabschnitt der BAB A 20 von der Elbequerung bis zum Anschluss an die A 26. Die Besonderheit des laufenden Verfahrens ist die erforderliche länderübergreifende Abstimmung. Daher ist zeitparallel zur Einleitung des Verfahrens von der Straßenbauverwaltung des Landes Schleswig-Holstein das Verfahren zur Planung des Streckenabschnittes von Bad Segeberg bis zur Elbequerung aufgenommen worden.

Im Rahmen der Überprüfung des Bundesverkehrswegeplanes ist deutlich geworden, dass die Fortführung der A 20 in Niedersachsen sowohl mit Anschluss an die A 1 als auch mit einer Weiterführung als A 22 (Küstenautobahn) durch den Wesertunnel bis zum Anschluss an die A 28 Sinn macht. Eine Entscheidung hierüber liegt noch nicht vor. Zwischen den norddeutschen Küstenländern besteht jedoch Einigkeit darüber, dass sich nur mit einer zeitnahen Weiterführung und Anbindung an das westdeutsche Autobahnnetz die notwendigen raumstrukturellen und verkehrlichen Verbesserungen entwickeln lassen. Besondere Bedeutung kommt dabei der raschen Realisierung der Elbequerung bei Glückstadt zu.

In der Präventivuntersuchung wird nachgewiesen, dass die Wahl der Weiterführung zur A 1 oder als Küstenautobahn keine erheblichen Auswirkungen auf die Trassenführung des Abschnittes von der Elbe bis zur A 26 hat.

Mit der vorliegenden Planung ist sicher gestellt, dass in Niedersachsen die Optionen für eine Weiterführung der A 20 zur A 1 und/oder der A 22 über den Wesertunnel zur A 28 offen gehalten werden.

Mit dem Bau der A 20 von Bad Segeberg (S-H) mit Elbequerung und Anschluss an die A 26 in Niedersachsen und der Weiterführung als A 20 oder A 22 werden, wenn auch mit teilweise unterschiedlichen Schwerpunkten, die folgenden wesentlichen Planungsziele verfolgt:

- Fortsetzung der Ostseeautobahn A 20 in Richtung Westen und deren Anbindung an das westdeutsche Fernstraßennetz unter Umgehung der Metropole Hamburg
- Schaffung einer leistungsfähigen und großräumigen West-Ost-Verbindung im Norden der Bundesrepublik Deutschland im Hinblick auf die zu erwartende künftige Verkehrsentwicklung in Deutschland und als Folge der Öffnung der Grenzen zu Osteuropa
- Verkehrliche Entlastung der vorhandenen großen Verkehrsachsen (A 1, A 7) in Schleswig-Holstein, Hamburg und Niedersachsen durch Schaffung einer beide Verkehrsachsen verbindenden Ost-West-Achse (Abbau von Kapazitätsengpässen) oder durch eine Alternativverbindung als A 22 Richtung Westen

- Verbesserung der Verkehrsabwicklung in Nord-Süd-Richtung bei gleichzeitiger Entlastung der A 7 im Süden Schleswig-Holsteins und in Hamburg sowie der Optimierung der Anbindung Skandinaviens an Zentral- und Westeuropa
- Verbesserung der Anbindung Niedersachsens und Schleswig-Holsteins, insbesondere der Westküste Schleswig-Holsteins sowie des Unterelberaumes beider Länder an die Fernverkehrsachsen in die Zentren der Europäischen Union, um diese Regionen im zunehmenden europäischen Wettbewerb zu stärken
- Positive Entwicklung der Wirtschaftspotentiale und langfristige Verbesserungen der Arbeitsmarktsituation im Unterelberaum beider Länder und ggf. auch im Unterweserraum
- Entlastung des Verdichtungsraumes Hamburg insgesamt
- Entlastung von Ortsdurchfahrten, Erhöhung der Verkehrssicherheit

Das Raumordnungsverfahren ist mit drei Hauptvarianten einschl. Untervarianten eingeleitet worden. Den drei Hauptvarianten liegen drei mögliche Elbequerungen zu Grunde. Die drei möglichen Elbequerungen sind im Rahmen der UVS I (B 1) aufgrund der landschaftsökologischen Gegebenheiten und der vorhandenen Elbe parallelen Siedlungsbänder in Abstimmung zwischen Schleswig-Holstein und Niedersachsen und unter Zugrundelegung des Ergebnisses der 1995 – 1998 durchgeführten verkehrswirtschaftlichen Untersuchung „Großräumige Umfahrung der Metropolregion Hamburg“ entwickelt worden. Die Ermittlung möglicher Trassenkorridore ging von den drei möglichen Elbequerungsstellen aus. Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens haben sich keine weiteren Elbequerungsstellen aufgedrängt. Von den Beteiligten sind keine weiteren möglichen Elbequerungsstellen vorgetragen worden.

- Elbequerung I zwischen Drochtersen (NI) und Glückstadt (S-H)
- Elbequerung II zwischen Stade-Bützfleth (NI) und Seestermühe (S-H)
- Elbequerung III zwischen Grünendeich (NI) und Hetlingen (S-H)

Alle Varianten schließen in Niedersachsen an die z. Z. in Bau befindliche A 26 an. Die Streckenlänge von der Elbequerung bis zum Anschluss an die A 26 beträgt bei der Variante I 16,9 km, bei Variante II 10,6 km und bei Variante III 3,6 km.

Der Gesamt-Streckenverlauf der drei Hauptvarianten in Schleswig-Holstein und Niedersachsen ist in den Verfahrensunterlagen (Grundordner Niedersachsen u. Zusammenfassung / Gesamtabwägung S.-H., Ordner 0-1 u. 0-2) ausführlich dargestellt. Die dem Raumordnungsverfahren zugrunde liegenden Varianten sind in Anlage 1 (Variantenplan) im Maßstab 1: 100.000 dargestellt.

#### Varianten in Schleswig-Holstein:

##### *Querungsstelle I*

- I.10: Bad Segeberg – A 7 – A 23 – Tunnel bei Drochtersen/Glückstadt



- I.11: Bad Segeberg – A 7 – Versatz auf A 7 bis südlich Kaltenkirchen – A 23 – Versatz auf A 23 bis nördlich Horst – bis Tunnel bei Drochtersen/Glückstadt
- I.12: Bad Segeberg – A 7 – A 23 – Versatz auf A 23 bis östlich Horst – südlich Horst zum Tunnel bei Drochtersen/Glückstadt
- I.13: Bad Segeberg – A 7 – Versatz auf A 7 bis südlich Kaltenkirchen – A 23 – südlich Horst zum Tunnel bei Drochtersen/Glückstadt

### *Querungsstelle II*

- II.20: Bad Segeberg – A 7 – A 23 – Versatz auf A 23 bis östlich Horst – Führung westlich Elmshorn zum Tunnel bei Stade-Bützfleth/Seestermühe
- II.21: Bad Segeberg – A 7 – Versatz auf A 7 bis südlich Kaltenkirchen – A 23 – Führung westlich Elmshorn zum Tunnel bei Stade-Bützfleth/Seestermühe

### *Querungsstelle III*

- III.30: Bad Segeberg – A 7 – A 23 – Versatz auf A 23 bis östlich Horst – Führung westlich von Elmshorn und Uetersen zum Tunnel bei Grünendeich/Hetlingen
- III.31: Bad Segeberg – A 7 – Versatz auf A 7 bis südlich Kaltenkirchen – A 23 – Führung westlich von Elmshorn und Uetersen zum Tunnel bei Grünendeich/Hetlingen
- III.32: Bad Segeberg – A 7 – A 23 – Versatz auf A 23 bis nördlich Pinneberg – Führung westlich von Pinneberg zum Tunnel bei Grünendeich/Hetlingen
- III.33: Bad Segeberg – A 7 – Versatz auf A 7 bis südlich Kaltenkirchen – A 23 – Versatz auf A 23 bis nördlich Pinneberg – Führung westlich von Pinneberg zum Tunnel bei Grünendeich/Hetlingen
- III.34: Bad Segeberg – A 7 – Versatz auf A 7 bis südlich Kaltenkirchen – A 23 nördlich von Pinneberg – Führung westlich von Pinneberg zum Tunnel bei Grünendeich/Hetlingen

Damit lassen sich in Schleswig-Holstein großräumig der Nordost- und Nordwestkorridor, der Mittelkorridor und der Südkorridor unterscheiden (siehe Anlage 1).

### Varianten in Niedersachsen

#### *Querungsstelle I*

Die Varianten I.10 bis I.13 queren die Elbe von Schleswig-Holstein kommend an der Querungsstelle I und laufen in Niedersachsen als Hauptvariante I.10 weiter. Im Raum nördlich von Stade bis zur K 29 wurden mit der Einleitung des Raumordnungsverfahrens zunächst die Varianten 8.1 westlich von Götzdorf und 8.2 östlich von Götzdorf (an der Westgrenze des Industriegebietes Stade-Bützfleth) dargelegt. Ergänzend wurden zur Erörterung die Varianten r-3a/r-3d und r-3b/r-3c untersucht und dargestellt. Diese Varianten liegen zwischen den Varianten 8.1 (in der ergän-

zenden Untersuchung als r-1 bezeichnet) und 8.2 (in der ergänzenden Untersuchung als r-2 bezeichnet).

Die landesplanerisch festgestellte Trasse – im Weiteren auch als Vorzugsvariante bezeichnet – (Anl. 2) entspricht im Wesentlichen den Varianten r-3a/r-3d mit einer Führung nordöstlich des Landernweges und Weiterführung bis zum Tunnel bei Drochtersen/Glückstadt. Sie ist in der Anlage 2 mit Trasse I.10 bezeichnet.

### *Querungsstelle II*

Variante II.20 verläuft eng westlich entlang dem Industriegebiet Stade-Bützfleth. Variante II.21 umgeht Bützfleth nordwestlich und mündet in die (Unter-) Varianten 8.1 (= r-1) und alternativ 8.2 (= r-2) ein.

### *Querungsstelle III*

Die von der Querungsstelle III führende Variante bindet in zwei Untervarianten entweder nordöstlich oder südöstlich von Agathenburg an die A 26 an.

Im Rahmen des Verfahrens ist von einigen Beteiligten – insbesondere vom Landkreis und der Stadt Stade – für den Bereich nordöstlich von Stade als Alternative zur Vorzugsvariante die Untersuchung weiterer Trassenvarianten gefordert worden. Grundlage der Forderungen waren vorrangig die Nachteile aus städtebaulicher Sicht wie die Beeinträchtigung von Siedlungen bzw. der Siedlungsentwicklung durch die Varianten 8.1 (Untervariante II.21) und 8.2 (Vorzugsvariante I.10). Nach einer ersten Voreinschätzung ist eine weitere Variante entwickelt und als Variante r-3a/c bzw. r-3a/d ergänzend untersucht worden (Übersichtsplan 4a der ergänzenden Untersuchung vom Juli 2003). Beide Varianten sind hinsichtlich aller Belange, die in den Unterlagen zum Raumordungsverfahren Gegenstand der Untersuchung waren, geprüft worden.

### **Längen der einzelnen Varianten**

	I.10	I.11	I.12	I.13	II.20	II.21	III.30	III.31	III.32	III.33	III.33
Neubaulänge in S-H	63,2	56,3	65,0	57,9	63,3	56,2	66,3	59,2	58,5	51,4	52,0
Versatz A7/A23	-	13,3	4,7	9,1	4,7	9,1	4,7	9,1	19,2	23,6	9,1
Elbetunnel	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	7,7	7,7	7,8	7,8	7,8
Neubaulänge Niedersachsen	16,9	16,9	16,9	16,9	10,6	10,6	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6
Neubaulänge einschl. Tunnel	85,4	78,5	87,2	80,1	79,2	72,1	77,6	70,5	69,9	62,8	63,4

Hinweise: Als Tunnel ist nur der jeweilige Langtunnel zu Grunde gelegt worden. Die optimierte Variante I.10 (Vorzugsvariante) ist 100 m länger als die Variante I.10.

Bereits im Mai 2002 hat sich die Landesregierung Schleswig-Holstein für die Variante I als Vorzugsvariante ausgesprochen. Im November 2002 auf der Konferenz

der Wirtschafts- und Verkehrsminister/-senatoren der norddeutschen Küstenländer ist zwischen den Ländern Schleswig-Holstein und Niedersachsen Einigkeit darüber erzielt worden, mit der Variante I als Präferenztrasse in die Planungsverfahren zu gehen.

## **2.3 Verfahrensablauf**

### **2.3.1 Ablauf des Raumordnungsverfahrens**

#### Antragskonferenz

Zur Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens und zur Bestimmung des Umfangs, Inhalts und der Methode der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) und Festlegung des Untersuchungsrahmens analog zu § 5 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-G) hat auf Einladung der Bezirksregierung Lüneburg am 16.05.2000 in Stade eine Antragskonferenz stattgefunden. Zu dieser Veranstaltung waren neben dem Vorhabensträger die von der Planung erkennbar betroffenen Träger öffentlicher Belange und die nach § 29 Bundesnaturschutzgesetz betroffenen Naturschutzverbände eingeladen.

Mit Schreiben vom 21.07.2000 erhielten der Vorhabensträger und die Beteiligten die Ergebnisniederschrift über die Antragskonferenz mit den Hinweisen für die weiteren Untersuchungen und für die Zusammenstellung der für die Durchführung des Raumordnungsverfahrens vorzulegenden Unterlagen.

#### Einleitung des Raumordnungsverfahrens

Nachdem die für die Durchführung des Raumordnungsverfahrens erforderlichen Unterlagen (Planungsunterlagen einschl. Umweltverträglichkeitsstudie) vom Nieders. Landesamt für Straßenbau vorgelegt worden sind, ist von der Bezirksregierung Lüneburg mit Schreiben vom 06.01.2003 das Raumordnungsverfahren mit integrierter Prüfung der Umweltverträglichkeit gemäß § 13 NROG eingeleitet worden. Die Verfahrensunterlagen sind den Beteiligten vom Verfahrensträger direkt zugesandt worden.

#### Kreis der Beteiligten

Der Kreis der Beteiligten ergibt sich aus dem beigelegten Verteiler. Die Beteiligten erhielten Gelegenheit, zu dem Vorhaben bis zum 15.03.2003 schriftlich Stellung zu nehmen. Auf Wunsch einiger Beteiligter ist die Frist nachträglich bis zum 15.04.2003 verlängert worden.

#### Beteiligung der Öffentlichkeit

Die Öffentlichkeit wurde durch öffentliche Auslegung der Verfahrensunterlagen in den betroffenen Gemeinden/Samtgemeinden und beim Landkreis Stade – nach vor-



heriger ortsüblicher Bekanntmachung – sowie durch Information in der örtlichen Presse beteiligt. Insgesamt sind rd. 350 schriftliche Stellungnahmen und rd. 5200 Unterschriften in Listen eingegangen (davon rd. 5000 aus der Samtgemeinde Lüste).

### Erörterung

Die im Rahmen des Verfahrens erforderliche Erörterung hat am 27.08.2003 in Stade stattgefunden. Zur Vorbereitung auf den Termin ist den Beteiligten eine Zusammenfassung der eingegangenen Stellungnahmen nach Themen sortiert, mit den Stellungnahmen des Nds. Landesamtes für Straßenbau und der Bezirksregierung sowie die notwendig gewordene ergänzende Untersuchung von Trassenvarianten nördlich von Stade zugesandt worden. Die Ergebnisniederschrift über den Erörterungstermin ist den Beteiligten mit Schreiben vom 13.10.2003 zur Kenntnis übersandt worden.

### **2.3.2 Stellungnahmen**

Zu dem Vorhaben und zu den einzelnen Trassenvarianten sind in den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, der nach § 29 Bundesnaturschutzgesetz betroffenen Naturschutzverbände und sonstigen Betroffenen sowie den Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung zusammengefasst folgende Hinweise und Bedenken geäußert worden:

#### Allgemeines, Verfahren

- Die Auslegungsfrist und die Frist zur Abgabe der Stellungnahmen sind zu kurz.
- Die Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit sollen öffentlich und gemeinsam erörtert werden.

#### Das Vorhaben

- Die Finanzierbarkeit des Tunnels durch Maut wird bezweifelt.
- Der wirtschaftliche Nutzen der Autobahn wird bestritten.
- Das Erfordernis ist nicht dargelegt.
- Es soll nicht nur die demografische Entwicklung bis 2015, sondern mindestens bis 2030 oder 2050 berücksichtigt werden.

#### Unterlagen

- Die Planung ist unvollständig, weil die Weiterführung zur A 1 oder als A 22 offen bleibt.

#### Wohnen, Siedlung, Naherholung

- Belastung des Raumes Götzdorf, Bützfleth und Bützflethermoor durch die Vorzugsvariante.
- Wohngebiete werden beeinträchtigt, es kommt zu Wertverlusten an Häusern und Grundstücken (vor allem Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsanhörung).

- Naherholungsgebiete werden beeinträchtigt; durch die Wahltrasse besonders das Gebiet um den Landernweg.

#### Gewerbe, Industrie

- Im Zusammenhang mit der A 20 soll der direkte Industriegleisanschluss an das Industriegebiet in Stade gebaut werden. Dadurch wird die Stadt von der Durchfahrt gefährlicher Güter befreit.

#### Wirtschaft allgemein

- Die Entleerung des Raumes durch Abwanderung wird befürchtet.

#### Landschaft, Tourismus

- Durch eine flache Brücke über die Schwinge wird der Schiffsverkehr lahm gelegt, das Projekt Maritime Landschaft Unterelbe wird empfindlich gestört.
- Das Alte Land als kulturell und wirtschaftlich bedeutsames Gebiet darf nicht geschädigt werden (Hinweis auf Gutachten, das zur Anmeldung des Alten Landes als Weltkulturerbe angefertigt wurde).
- Zerstörung und Störung kulturhistorisch wertvoller Gebäude in Bützflethermoor wird befürchtet.
- Der Tourismus im Land Kehdingen wird gestört.

#### Ökologie

- Das Kleinklima wird verändert (durch Böschungen, Wälle, Lärmschutzwände)
- Das Kehdinger Moor wird zerstört.
- Es tritt eine Umweltverschmutzung durch Abgase und Abrieb ein.

#### Landwirtschaft

- Zerschneidung hofnaher Flächen (in Drochtersen)
- Einschnitt in den Randbereich des Alten Landes bei Wöhrden
- Durch Veränderung des Kleinklimas wird der Obstbau beeinträchtigt (Zunahme von Frost wird befürchtet).
- Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Betriebe bis zur Existenzgefährdung in Bützfleth, Wöhrden, Drochtersen
- Umwegfahrten, die den Betrieb in die Unwirtschaftlichkeit zwingen (in Drochtersen).
- Obst und andere landwirtschaftliche Produkte können nicht mehr vermarktet werden, weil sie in der Nähe der Autobahn angebaut werden.
- Flächen bester Bonität werden insbesondere im Kehdinger Land betroffen.

## Wasserwirtschaft

- Die Entwässerung wird gestört (besonders im Kehdinger Land).
- Die Wasserzufuhr zur Frostschtzberegnung wird gestört.
- In Assel und Bützfleth (Lage unter NN) steigt die Hochwassergefahr wegen größerer Flächen, die entwässert werden müssen (Autobahn) und Störung der Entwässerung.

## Vorschlag von Varianten

- Durch Führung westlich und südlich von Stade können die Beeinträchtigung der Schwingezufahrt für Schiffe und die Wohnsiedlungen nördlich von Stade geschont werden.
- Weiterführung des Tunnels von der Elbe bis östlich der Schwinge; dann sind alle Probleme im Raum Stade beseitigt.
- Die Trasse sollte soweit wie möglich in das Industriegebiet der DOW gelegt werden.
- Der Abstand zu Götzdorf soll vergrößert werden.
- Die Trasse sollte westlich der Rotschlammdeponie geführt werden.
- Variante 8.3 soll gewählt werden, weil die Lage hinter dem Deich den Lärm besser zurück hält. Diese Variante ist auch für Obstbaubetriebe in Hollern-Twielenfleth günstiger.
- Variante 8.2 ist für landwirtschaftliche Betriebe viel verträglicher als 8.1 oder 8.1 A.
- Die A 26 sollte (wie früher geplant) in Stade-Kaisereichen angebunden werden; dann könnte die A 20 an die B 73 angebunden werden. Auf das Teilstück Elbequerung – Kaisereichen der A 20 könnte dann verzichtet werden.
- Variante 2.1 beeinträchtigt die Landwirtschaft geringer.

## Sonstiges

- In den betroffenen Gemeinden müssen mehr Rettungskräfte, Feuerwehren und Feuerwehrleute usw. bereitgestellt werden.
- Erhöhung der Kriminalität wird befürchtet, weil Kriminelle schnell an- und abfahren können.
- Durch langjährige Planung tritt eine Planungsunsicherheit für private und betriebliche Investoren ein; Investitionen und Weiterentwicklung der Betriebe werden verhindert.

Außerdem wurden von einigen Beteiligten Hinweise auf vorhandene Leitungen u. ä. gegeben. Die Stellungnahmen der Beteiligten sind dem Planungsträger in Kopie zur Berücksichtigung der Hinweise bei der weiteren Planung zugeleitet worden. Nach Auswertung wurde dem Vorhabensträger eine Datei mit den Stellungnahmen, geordnet nach Themenbereichen – ergänzt um Hinweise der Bezirksregierung zu den raumordnerischen Fragen – zur Stellungnahme zugeleitet.

Die vorgetragenen Argumente sind in der Landesplanerischen Feststellung berücksichtigt, soweit sie nicht fachtechnische Details, kleinmaßstäbige Einzelprobleme und im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren zu klärende Eigentums- und Entschädigungsfragen betreffen.

### **2.3.3 Prüfung weiterer Trassenvarianten**

In den Stellungnahmen insbesondere des Landkreises und der Stadt Stade wurde vorwiegend aus städtebaulicher Sicht die Aufnahme weiterer Trassenvarianten im Raum nördlich von Stade in das Verfahren gefordert. Der Planungsträger hat diese Trassenvarianten in einer ergänzenden Untersuchung geprüft und bewertet. Das Ergebnis ist den Beteiligten mit den bereits o. g. Unterlagen zur Vorbereitung auf den Erörterungstermin zugesandt worden.

Varianten, die eine Führung der Trasse westlich der Rotschlammdeponie vorschlagen, wurden nach überschlägiger Prüfung nicht näher untersucht. Sie scheiden wegen zu starker Beeinträchtigung der in diesem Gebiet liegenden Erholungsgebiete, Vorrang- und Vorsorgegebiete für Natur und Landschaft sowie eines großflächigen Vorranggebietes für die Rohstoffgewinnung (Torf) für eine sinnvolle Trassenführung aus.

## **3 Beschreibung der Auswirkungen des Vorhabens**

### **3.1 Überfachliche Belange der Raumordnung**

#### **3.1.1 Raumstruktur**

Der jetzt geplante Teilabschnitt der BAB A 20 von Fahrenkrug bei Bad Segeberg in Schleswig-Holstein bis zum Anschluss an die A 26 bei Stade in Niedersachsen ist die Fortführung der in Abschnitten bereits fertig gestellten Ostseeautobahn in Mecklenburg-Vorpommern. Nach Gesamtfertigstellung stellt sie die durchgehende Verbindung bis an die deutsch-polnische Grenze her. Bei Weiterführung der A 20 als A 22 in Richtung Westen entsteht in Zusammenhang mit der A 31 für den Verkehr zwischen Hamburg und dem Ruhrgebiet eine leistungsfähige Alternative zur A 1. Die A 20 ist in den „Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN)“ verankert und erreicht somit großräumig raumstrukturelle Bedeutung, die weit über den Planungsraum hinausgeht.

Kleinräumig stellt sie die Querverbindung zu den überregional bedeutsamen in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Autobahnen A 7 und A 23 her. Durch ihren verkehrsbündelnden Effekt trägt sie zu Entlastung des nachgeordneten Verkehrsnetzes und der Verkehrssituation, insbesondere in den betroffenen Ortsdurchfahrten, bei. Auch ist zu erwarten, dass die verbesserte Erreichbarkeit sich positiv auf die Standortattraktivität auswirkt und zu einer wirtschaftlichen Stärkung des gesamten Raumes, insbesondere der Westküste Schleswig-Holsteins, sowie des nordwestlichen

Landkreises Stade und des nordöstlichen Landkreises Cuxhaven in Niedersachsen, beiträgt.

Von einigen Beteiligten wird befürchtet, dass aufgrund der besseren Erreichbarkeit insbesondere des hamburgischen Teilraums nördlich der Elbe eine verstärkte Abwanderung aus dem niedersächsischen Unterelberaum in den Raum Hamburg einsetzt, wie Untersuchungen für Deutschland allgemein an in den 1960er und 1970er Jahren gebauten Autobahnen gezeigt haben. Die Verstärkung von Wanderungsbewegungen aufgrund neuer Verkehrswege ist anzunehmen, aber kaum sinnvoll zu quantifizieren, weil dafür zahlreiche Ursachen und Randbedingungen bedeutsam sind (neben dem allgemeinen Wirtschaftswachstum sind das regionale Besonderheiten, mögliche Betriebsverlagerungen, -erweiterungen und -gründungen, demographische Faktoren und weitere infrastrukturelle Voraussetzungen). Da die A 20 neben ihrer überregionalen und internationalen Verkehrsbedeutung besonders auch die Struktur des Unterelberaums verbessert, indem hier erstmals durch einen festen Elbeübergang unterhalb von Hamburg ein großer zusammenhängender Wirtschaftsraum beiderseits der Unterelbe geschaffen wird, kann davon ausgegangen werden, dass Abwanderungsbewegungen nach Hamburg durch die wirtschaftliche Entwicklung des Unterelberaums mindestens kompensiert werden.

### **3.1.2 Zentralörtliche Strukturen und Funktionen**

Durch das Vorhaben wird die Anbindung der Städte/Gemeinden mit zentralörtlicher Funktion an das überregionale Straßennetz verbessert. Mit der besseren Erreichbarkeit wird die zentralörtliche Funktion der an der Trasse liegenden Zentren gestärkt.

In Schleswig-Holstein sind entlang der Trassenvarianten die Städte Kaltenkirchen, Elmshorn und Pinneberg als Mittelzentren ausgewiesen; als Unterzentren die Städte/Gemeinden Bad Bramstedt, Barmstedt, Uetersen und Horst.

Auf niedersächsischer Seite sind von der Planung direkt das Mittelzentrum Stade und die Grundzentren Drochtersen und Samtgemeinde Lühe berührt. Der Stadt Stade sind im Regionalen Raumordnungsprogramm für den Landkreis Stade die Schwerpunktaufgaben Sicherung und Entwicklung von Wohn- und Arbeitsstätten sowie die Entwicklungsaufgabe Fremdenverkehr zugewiesen worden. Die Gemeinde Drochtersen hat die Entwicklungsaufgaben Fremdenverkehr und Erholung übertragen bekommen, die Samtgemeinde Lühe die Entwicklungsaufgabe Erholung.

Indirekt bzw. über die Weiterführung als A 22 wird insbesondere die zentralörtliche Bedeutung der Mittelzentren des Elbe-Weser-Raumes Cuxhaven, Hemmoor und Bremervörde gestärkt.

### **3.1.3 Siedlungsentwicklung, Wohnen**

In beiden Ländern wird durch die Planung eine Reihe von Siedlungsbereichen berührt, in denen der Trassenverlauf zu Beeinträchtigungen der Siedlungsentwicklung sowie der Wohnqualität durch Zerschneidung, Lärm und Abgase führen kann.

In Niedersachsen sind ausgehend von der Elbequerung in Richtung Stade die folgenden Gemeinden/Ortsteile betroffen:

- Gemeinde Drochtersen mit den Ortsteilen Ritsch, Assel, Asselermoor, Wethe und Barnkrug
- Stadt Stade, OT Grauerort, Depenbeck, Fleth, Bützfleth, Bützflethermoor, Götzdorf, Schölisch, Melau, Wöhrden und Speersort
- SG Lühe, Gemeinden Grünendeich, Steinkirchen, OT Bachenbrock, Weterndorf,
- SG Horneburg, Gemeinde Agathenburg

In den Bereichen, in denen die Varianten sich den Ortslagen nähern bzw. diese kreuzen, kommt es insbesondere bei Dammlagen und Brückenbauwerken zu Beeinträchtigungen des Ortsbildes.

In Schleswig-Holstein sind zusammenhängende Siedlungen und Siedlungskomplexe in den Bereichen Horst, Kiebitzreihe, Sparrieshoop, Elmshorn, Groß und Klein Nordende, Uetersen, Moorrege, Heist, Kummerfeld, Prisdorf, Pinneberg, Appen, Brande-Hörnerkirchen und Bad Bramstedt vorhanden. Damit besteht im Südkorridor ein extremer Konflikt zwischen dem Bau einer Autobahn und den vorhandenen Siedlungen. Im Mittelkorridor bestehen starke Konflikte zwischen vorhandenen Siedlungen und der geplanten Autobahn. Im Nordkorridor besteht die Möglichkeit, eine Autobahn ohne sehr große Konflikte mit den vorhandenen Siedlungen zu verwirklichen.

#### **3.1.4 Schutz siedlungsbezogener Freiräume**

Durch die Trassenführung der Variante I.10 kommt es im Bereich der Gemeinde Drochtersen besonders in den OT Ritsch, Assel, Asselermoor und Wethe zur Zerschneidung der siedlungsnahen Freiräume und Wegeverbindungen. Die landschaftsgebundene Erholung entlang des landwirtschaftlichen Wegenetzes in den sich den Ortslagen anschließenden Marschgebieten wird dadurch eingeschränkt. Auf Stader Stadtgebiet werden im weiteren Verlauf der Trasse insbesondere der siedlungsnaher Freiraum der OT Depenbeck, Fleth, Bützflether Moor, Götzdorf, Schölisch und Hörne gekreuzt. In den OT Abbenfleth, Fleth und Depenbeck wirkt sich zudem die Variante II.20 einschränkend auf die Naherholung im siedlungsnahen Freiraum aus. Die Varianten III.30/III.31 und III.34 durchqueren nach der Elbequerung bei Steinkirchen/Grünendeich bis zum Anschluss an die A 26 die Obst- und Ackerflächen des Alten Landes.

Die Beeinträchtigung der siedlungsnahen Freiräume in Schleswig-Holstein entspricht etwa den Beeinträchtigungen der Siedlungsbereiche (3.1.3).



## **3.2 Fachliche Belange**

### **3.2.1 Gewerbliche Wirtschaft**

Es ist damit zu rechnen, dass beim Bau der Autobahn Aufträge an Betriebe der örtlichen und regionalen gewerblichen Wirtschaft vergeben werden. Da die Vorzugsvariante I.10 in Niedersachsen mit ca. 17 km Neubaustrecke deutlich länger ist, als die übrigen Varianten mit ca. 11 bzw. 4 km, würde die örtliche und regionale gewerbliche Wirtschaft von der Vorzugsvariante voraussichtlich stärker profitieren.

Die Trassenvarianten I.10 (8.2) und II.20 tangieren in ihrer Linienführung Teile des geplanten Gewerbe- und Industriegebietes bei Stade-Bützfleth. Hier kann es im Einzelfall zu Einschränkungen bei der Nutzung einzelner Gewerbeflächen kommen.

Nördlich und südlich der Schwinge werden von der Variante 8.1, der Vorzugsvariante und der Variante r-3b/r-3c ein weiteres geplantes Industrie- und Gewerbegebiet gekreuzt. Da die Gebiete zum Teil mittig gekreuzt werden, ist eine Nutzung der Flächen nur noch bedingt möglich oder muss je nach Wahl der Trasse ganz entfallen.

Die Variante 8.2 tangiert ebenfalls ein östlich der L 111 geplantes Industrie- und Gewerbegebiet. Hier sind keine bedeutsamen Auswirkungen auf die Nutzung der Fläche zu erwarten.

### **3.2.2 Fremdenverkehr**

Auswirkungen auf den Fremdenverkehr entstehen hauptsächlich durch die Lärm-entwicklung beim Betrieb der Autobahn und aufgrund der Störung der Landschaft durch Anlage und Betrieb der Autobahn. Daneben können Auswirkungen beim Bau entstehen, die jedoch räumlich und zeitlich begrenzt sind und z. T. durch entsprechende Gestaltung der Baumaßnahmen reduziert werden können. Solche Auswirkungen sind in erheblichem Umfang nur in der Nähe von Fremdenverkehrseinrichtungen und –standorten sowie bei der Durchquerung von Erholungsgebieten zu erwarten.

Das Gelände zwischen altem und neuem Deich bei Drochtersen ist z. T. Vorsorgegebiet für Erholung. Es ist durch die Variante I.10 der Autobahn nicht direkt betroffen.

Die Varianten I.10 und II.21 berühren auf rd. 3 km Länge das nordwestlich von Stade gelegene Vorsorgegebiet für Erholung. Das trifft ebenfalls für die Vorzugsvariante zu. Die Variante 8.2 berührt das Vorsorgegebiet für Erholung in geringerem Umfang. Die im Raum nördlich Stade untersuchten Untervarianten unterscheiden sich nur geringfügig hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf das Erholungsgebiet.

Das Alte Land ist ein bedeutsames überregionales Tourismus- und Erholungsgebiet. Die Varianten der Elbequerungsstelle III greifen massiv in dieses Gebiet ein. Die

Varianten der Querungsstellen I und II tangieren auf rd. 1 km den westlichen Rand des im Alten Land befindlichen Vorsorgegebietes für die Erholung.

Weiteres und zu den Auswirkungen der Varianten in Schleswig-Holstein findet sich unter 3.2.13 Erholung, Freizeit, Sport.

### **3.2.3 Landwirtschaft, Fischerei**

Die Landwirtschaft wird durch die Autobahn massiv durch Flächeninanspruchnahme, Zerschneidung der Flächen und Infrastrukturen (insbesondere Be- und Entwässerungsanlagen sowie Beregnungssysteme) sowie Störung der Wegestrukturen beeinträchtigt. Weitere Flächen werden voraussichtlich durch die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen beansprucht. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass die durch Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommenen Flächen, insbesondere, soweit es sich um Grünland handelt, nicht vollständig aus der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung heraus fallen. In der Regel ist beim Bau einer Autobahn eine Flurneuordnung erforderlich.

Die für die Landwirtschaft am wenigsten ungünstige Trassenführung ist die Trasse II.20, da sie im weit überwiegenden Verlauf am Rand des Industriegebietes Stade/Bützfleth verläuft.

Die Varianten der Elbequerung III greifen in starkem Maße in die Sonderkulturen des Alten Landes, die als Vorsorgegebiete für die Landwirtschaft (z. T. mit besonderen Funktionen) festgelegt sind, ein.

Variante I.10 greift in erheblichem Maße vor allem durch Flächeninanspruchnahme und Zerschneidungen in die landwirtschaftlichen Strukturen ein, die weitgehend auch als Vorsorgegebiete für die Landwirtschaft festgelegt sind. Östlich der Schwinge kommt es zu – allerdings nicht so schwer wiegenden – Eingriffen in die Sonderkulturen des Alten Landes. Von den im Rahmen der Variante I.10 untersuchten Untervarianten greift die Untervariante 8.2 am wenigsten in die Landwirtschaft ein, weil sie zu einem guten Teil am Rand des Industriegebietes Stade/Bützfleth verläuft. Mit deutlichem Abstand folgen dann die Untervarianten bzw. – kombinationen r-3b/d, r-3a/d, r-3b/c, r-3a/c und 8.1. Diese Untervarianten weisen untereinander nur geringe Unterschiede auf.

In Schleswig-Holstein weisen alle Varianten mittlere bis starke nachteilige Wirkungen auf die Landwirtschaft auf. Die Varianten des Südkorridors haben im südlichen Abschnitt wegen des starken Eingriffs in Sonderkulturen extrem nachteilige Wirkungen.

Die Fischerei ist nicht in erheblichem Umfang betroffen. Die Forderungen der Fischerei nach Behandlung des von der Autobahn ablaufenden Oberflächenwassers müssen im Rahmen der weiteren Entwurfsbearbeitung nach den dafür geltenden straßenbautechnischen Vorschriften abgearbeitet werden.



### **3.2.4 Forstwirtschaft, Jagd**

Nur durch Variante II.20 ist in Niedersachsen eine schmale Waldfläche (Vorsorgegebiet für die Forstwirtschaft) betroffen. Es können kleinere Feldgehölze betroffen sein. Das genaue Ausmaß ist wegen der Kleinteiligkeit erst bei der weiteren Planung festzustellen.

In Schleswig-Holstein ist im Norden des Untersuchungsraums der Segeberger Forst betroffen. Weitere größere betroffene Forste liegen im Osten des Untersuchungsraums (Himmelmoor, Staatsforst Rantzau, Kummerfelder Gehege und Borsteler Wohld, nordwestliche Ausläufer der Holmer Sandberge).

Durch die Autobahntrasse werden Jagdbezirke durchschnitten. Die dadurch entstehenden Wertminderungen sind ggf. im Planfeststellungsverfahren zu behandeln.

### **3.2.5 Energie**

Die Varianten 8.1 und die Untervarianten r-3c und r-3d führen durch den nördlich von Stade gelegenen Vorrangstandort für die Windenergiegewinnung. Die Autobahntrasse wird so geführt, dass alle 5 Windkonverter in einem Abstand von rd. 100 m passiert werden und weiter betrieben werden können.

### **3.2.6 Rohstoffgewinnung**

Südlich der Schwinge wird von der Vorzugsvariante ein Vorranggebiet für Rohstoffgewinnung (Klei) gekreuzt. Ein Abbau der Fläche ist nicht mehr bzw. nur noch deutlich eingeschränkt möglich.

### **3.2.7 Verkehr allgemein**

Die A 20 ist geeignet, sowohl als Umfahrung von Hamburg als auch für den großräumigen Verkehr zu dienen. Näheres siehe unter 3.2.10 Straßenverkehr.

### **3.2.8 Öffentlicher Personenverkehr**

Grundsätzlich kann auf der A 20 auch ÖPNV abgewickelt werden. Konkrete Planungen dafür bestehen z. Zt. nicht.

### **3.2.9 Schienenverkehr**

Von den Varianten der Elbequerungen I und II wird das Industrieanschlussgleis des Industriegebietes Stade-Bützfleth ein- oder zweimal gequert. Dabei kann u. U. eine geringfügige Verlegung des Gleises erforderlich werden. Während des Baues kann es zu zeitlich begrenzten Beeinträchtigungen des Schienenverkehrs kommen.

Für den Bau der Vorzugsvariante kann es sinnvoll sein, das Industriegleis im Bereich Symphonie nach Westen zu verlegen, um den Bau eines möglichst kurzen Schwingetunnels zu ermöglichen.

### **3.2.10 Straßenverkehr**

Die Elbequerungsstelle I liegt für Fahrten von/nach Stade in/aus den/dem Raum Elmshorn relativ weit nördlich und wird deshalb nicht so gut angenommen, wie die beiden anderen Querungsstellen. Vorteile bietet diese Querungsstelle für eine Verknüpfung mit der geplanten A 22 zum neuen Wesertunnel.

Die Elbequerung II bietet sehr gute Verknüpfungsmöglichkeiten für die Räume Stade und Elmshorn. Allerdings ist der niedersächsische Unterelberaum nicht so günstig angebunden wie bei Elbequerung I.

Elbequerung III ist dagegen sehr stark auf örtliche Verkehre aus dem Raum Pinneberg/Hamburg ausgerichtet.

Die prognostizierten Verkehrsstärken für die einzelnen Varianten erstrecken sich deshalb von 32.000 Kfz/24h bei den Varianten I.11 bis I.13 über 37.000 Kfz/24h bei der Variante I.10, 41.000 bis 45.000 Kfz/24h bei den Varianten II.20, II.21 und den Varianten III.30 bis III.33 bis zu 51.000 Kfz/24h bei der Variante III.34.

Im nachgeordneten Straßennetz und bei den Ortsdurchfahrten kommt es weitgehend z. T. zu erheblichen Verkehrsentlastungen. Das betrifft besonders in Bezug auf die Variante I.10 die Ortslagen Schölisch, Asselermoor, Assel-Ost und Bützfleth. In geringerem Umfang – insbesondere bei den zu den Anschlussstellen führenden Strecken – kommt es zu einer Zunahme des Verkehrs. In beträchtlichem Umfang gilt dies in Bezug auf die Variante I.10 für Dornbusch (im Verlauf der L 111).

In einer differenzierten verkehrlichen Beurteilung wurden die Varianten I.10, II.20, II.21 und III.34 genauer nach den Reisezeit- und Fahrleistungsveränderungen und hinsichtlich ihrer Wirkungen auf die Verkehrsqualität untersucht. Auf die genauere Untersuchung der anderen Varianten konnte verzichtet werden, da sie bei den Umweltauswirkungen deutlich schlechter als die betrachteten Varianten abschneiden und in überschlägiger Beurteilung keine günstigeren Verkehrsleistungen erwarten lassen.

Danach haben die Varianten II.20 und II.21 hinsichtlich Reisezeit und Fahrleistungen starke positive Wirkungen. Variante I.10 vermeidet Versatzführungen und wird deshalb hinsichtlich der erzielbaren Verkehrsqualität als sehr günstig eingestuft. Alle anderen Varianten haben nur geringe oder unwesentliche Wirkungen hinsichtlich der Verkehrsqualität.

Die Varianten II.20, II.21 und I.10 sind deshalb (mit nur geringen Unterschieden) am besten verkehrlich geeignet. Alle anderen Varianten fallen deutlich dahinter zurück.

Die im Raum Stade untersuchten Untervarianten weisen nur marginale verkehrliche Unterschiede auf.

### **3.2.11 Schifffahrt, Luftfahrt**

Da die Elbe mit einem Tunnel unterquert wird, treten keine Auswirkungen auf die Schifffahrt auf. Die Tiefenlage des Tunnels muss in Hinblick auf evtl. Elbevertiefungen mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung abgestimmt werden.

Die Schwinge ist von der Elbe bis zum Stadthafen Stade Bundeswasserstraße und wird von den Varianten der Elbequerungen I und II gequert. Eine flache Brücke hätte zur Folge, dass die Schwinge nicht mehr bis Stade als Bundeswasserstraße nutzbar wäre. Eine Aufgabe der Schwinge als Bundeswasserstraße ist z. Zt. nicht beabsichtigt. Bei dem Bau einer hohen Brücke müssten nach den wasser- und schifffahrtsrechtlichen Vorgaben 18,5 m Durchfahrtshöhe gewährleistet sein.

Der Stadthafen Stade wird seit einigen Jahren verstärkt als Hafen für Freizeitsegelschiffe genutzt und ist dazu bereits teilweise saniert worden. Die Stadt Stade beabsichtigt im Rahmen der in der Metropolregion Hamburg als Leitprojekt eingestuften Maritimen Landschaft Unterelbe den Stadthafen Stade, den Alten Hafen in Stade sowie die gesamte Schwinge weiter aufzuwerten und umfassend für den Tourismus, insbesondere den Wasser- und Segeltourismus weiter nutzbar zu machen. Dafür wäre bei einer Brücke eine Durchfahrtshöhe von rd. 20 m erforderlich. Diese Brücke würde aufgrund der Höhenlage in Verbindung mit den hohen Schallschutzwänden und zusammen mit den erforderlichen Rampen von rd. 1,5 km Länge erheblich in das Landschaftsbild eingreifen.

Eine Untertunnelung der Schwinge könnte in offener Bauweise erstellt werden. Dabei könnte durch eine Verlegung der östlich der Schwinge entlang führenden Industriebahn die erforderliche Tunnellänge noch etwas verringert werden.

Der Luftverkehr ist nicht betroffen.

### **3.2.12 Fußgänger- und Fahrradverkehr**

Alle drei Korridore kreuzen einen regional bedeutsamen Radwanderweg im Alten Land.

Soweit Rad- und Fußwege entlang klassifizierter Straßen führen, bleiben sie beim Bau der Autobahn erhalten. Bei Rad- und Fußwegen im Zuge von Gemeindestraßen und anderen Wegen wird im Planfeststellungsverfahren entschieden, in welcher Form die Wege erhalten bleiben oder zusammengeführt werden können.

### **3.2.13 Erholung, Freizeit, Sport**

Erholungsgebiete können durch Zerschneidung und durch Lärmeinwirkungen negativ betroffen sein.

Varianten I.10 und II.21 verlaufen am Ostrand eines großflächigen Vorsorgegebietes für Erholung. Die Varianten der Elbequerung III verlaufen westlich von Grönendeich und Steinkirchen mitten durch das großflächige Vorsorgegebiet für Erholung des Alten Landes. Dieses Vorsorgegebiet wird durch die Varianten der Elbequerungen I und II an seinem Westrand bei der Einmündung in die A 26 tangiert. In diesem Bereich ist die Erholungsfunktion allerdings bereits durch die A 26 und zahlreiche Stromleitungen gestört.

Freizeit- und Sporteinrichtungen im engeren Sinn sind nicht betroffen.

In Schleswig-Holstein berührt die Variante I.10 großflächige Erholungsflächen mit hoher und sehr hoher Bedeutung im Bereich der Knicklandschaft bei Todesfelde und Bark sowie im Bereich der Schmalfelder Au. Der Mittelkorridor und der Südkorridor berühren darüber hinaus die Knicklandschaft bei Horst, die Bilsbekniederung sowie die Knick- und Agrarlandschaften zwischen Heist, Holm und Appen.

### **3.2.14 Wasserwirtschaft**

Ein bau- oder anlagebedingter Stau oder eine Absenkung des Grundwassers kann zu Veränderungen des Grundwasserstandes und der Grundwasserdynamik kommen. Die Freilegung des Grundwassers kann zu einer Veränderung der Grundwasserqualität führen und erhöht die Gefahr des Schadstoffeintrags durch Abwasser und Unfälle.

Während des Betriebs sind Beeinträchtigungen des Grund- und Oberflächenwassers durch Schadstoffimmissionen vor allem infolge von Abrieb und Unfällen möglich.

Alle drei Varianten führen in Niedersachsen durch ein Gebiet mit sehr geringen Grundwasserflurabständen und mit zahlreichen Gräben, Fleeten und Wettern. Der Bau und die Anlage der Autobahn greifen stark in diese Strukturen ein und erfordern eingehende wassertechnische Untersuchungen und Maßnahmen zur Neuregelung des Grundwasserregimes.

Grundwassergewinnungsgebiete und Wasserschutzgebiete sind nicht betroffen.

Da die Elbequerung als Tunnel erfolgt, ist die Elbe nicht direkt betroffen. Das trifft ebenso auf den Ruthenstrom (nicht auf die Bützflether Süderelbe) zu.

Durch die Varianten der Querungsstellen I und II wird die Schwinge gequert. Alle Varianten queren zahlreiche Gräben, Fleete und Wettern, die Be- und Entwässerungszwecken dienen und aufgrund ihres weitgehend anthropogenen Ursprungs nur eine allgemeine Bedeutung im natürlichen Wasserhaushalt haben.

In Schleswig-Holstein führen alle Varianten teilweise durch Gebiete mit geringen Grundwasserflurabständen. Dies betrifft in besonderem Maße den Mittel- und den Südkorridor in den Bereichen nördlich von Elmshorn, im Bokelsesser Moor, im

Bereich östlich von Heist und Holm, in der Marsch südwestlich von Elmshorn, in der Seestermüher Marsch, in der Haseldorfer Marsch und in der Bilsbek-Niederung. Der Nordostkorridor führt südlich von Bad Bramstedt durch ein für die Grundwassernutzung bedeutsames Gebiet.

Alle Varianten führen durch Gebiete, die für Oberflächengewässer hohe oder besondere Bedeutung haben. Das betrifft bei Variante I.10 die Niederung des Horstgrabens und die Niederungslandschaft der Schmalfelder Au. Bei dem Mittel- und Südkorridor sind die Niederungsbereiche mehrerer Gewässer und mehrere Moore betroffen.

Variante I.10 führt unter dem Ruthenstromsperrwerk hindurch.

### **3.2.15 Abfallwirtschaft**

Belange der Abfallwirtschaft sind nicht direkt betroffen.

### **3.2.16 Katastrophenschutz, Verteidigung**

Die Katastrophenschutzbehörden müssen sich nach Inbetriebnahme der Autobahn auf die geänderte Gefährdungslage einstellen. Dabei kann davon ausgegangen werden, dass durch Verkehrsverlagerungen tendenziell auf dem nachgeordneten Straßennetz weniger Unfälle vorkommen. Auf der Autobahn ist aufgrund großzügigen Entwurfsparameter und der Richtungsfahrbahnen von weniger Unfällen bezogen auf die Verkehrsmenge auszugehen.

Für den entstehenden langen Tunnel unter der Elbe müssen besondere Katastrophenschutzvorkehrungen getroffen werden, die bei Tunnel III erheblich aufwändiger als bei den Tunneln I und II sind.

Belange der militärischen Verteidigung sind nicht direkt betroffen.

## **3.3 Umweltrelevante Auswirkungen auf die Schutzgüter gem. § 12 Abs. 2 NROG**

### **3.3.1 Methodik**

Die umweltrelevanten Auswirkungen der geplanten Autobahn wurden in zwei Stufen ermittelt. In der Umweltverträglichkeitsstudie Stufe I, die im Maßstab 1: 100.000 durchgeführt wurde, ergaben sich für den gesamten untersuchten Raum hohe und teilweise sehr hohe Raumwiderstände. Sehr hohe Raumwiderstände ergaben sich durch die Unterelbe mit ihren Nebengewässern, Außendeichsflächen, Sanden und angrenzenden Elbemarschen, durch einige naturraumtypische, weiträumige, noch relativ gering gestörte Landschaften (vor allem Marschen, Moore, Geestbereiche, Flussniederungen) sowie durch die von Hamburg ausgehenden radialen Verkehrs- und Siedlungsstrukturen in Schleswig-Holstein und die Siedlungsstruktu-



ren südlich der Elbe zwischen Stade und Buxtehude (Geestkante mit Verkehrs- und Siedlungsband, Altes Land mit historischen Siedlungen entlang der Flüsse und neuen Siedlungsergänzungen). Dazu kommen die Naherholungsräume, die z. T. den Siedlungen zugeordnet sind und z. T. in den Achsenzwischenräumen liegen sowie unzerschnittene naturnahe Landschaftsräume der niedersächsischen Geest.

Durch den Ausschluss großflächiger Landschafts- und Siedlungskomplexe von einer Inanspruchnahme durch eine Autobahn konnten drei Elbequerungen ermittelt werden, von denen aus die Ermittlung durchgängiger Trassen möglich erschien. Dabei handelt es sich um die Nord-, Mittel- und Südkorridore. Dazu kommen einige Verbindungskorridore. Durch den Ausschluss des Baues einer Brücke über die Elbe konnte der Konflikt mit den Belangen des Landschafts- und Naturschutzes im Bereich der Elbeniederung weitgehend entschärft werden.

Diese verbleibenden „konfliktarmen“ Korridore, die jedoch immer noch ein z. T. beträchtliches Konfliktpotential mit zahlreichen Schutzgütern aufweisen, wurden in der Umweltverträglichkeitsstudie Stufe II weiter untersucht, wobei an einigen Stellen der Korridor aufgeweitet wurde, um die Möglichkeit zur Umfahrung von landschaftsökologischen Konfliktbereichen oder von Siedlungen weiter zu untersuchen.

Die Umweltverträglichkeitsstudie der Stufe II erfolgte im Maßstab 1: 25.000 und teilweise im Maßstab 1: 10.000. Dabei erfolgte eine flächendeckende Biotoptypenkartierung und in ausgewählten Bereichen auch eine faunistische Kartierung.

Die sog. „Nullvariante“ wird durch den bestehenden Zustand gebildet. Davon ausgehend werden die Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter beschrieben.

Eine verkehrliche „Nullvariante“, mit der das prognostizierte Verkehrsaufkommen auf dem vorhandenen Straßennetz sinnvoll abgewickelt werden kann, wurde durch die Verkehrsuntersuchung ausgeschlossen.

Der zu Grunde gelegte Prognosezeitraum bis 2015 ist im Rahmen eines Raumordnungsverfahrens geeignet, zu belastbaren Einschätzungen für die einzelnen Schutzgüter zu kommen. Konkrete Hinweise auf grundlegende oder erhebliche Änderungen bei einzelnen Schutzgütern, die ohne das Vorhaben zu erwarten sind, liegen nicht vor. Bei dem weiteren Planungsfortschritt müssen die Erhebungen verfeinert und ggf. an neuere Entwicklungen und Erkenntnisse angepasst werden.

Im Weiteren werden die Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter zusammenfassend dargelegt. Eine differenzierte inhaltliche, quantitative und räumliche Darstellung befindet sich in der UVS Stufe II und in der ergänzenden Untersuchung von Trassenvarianten nördlich von Stade sowie zusammenfassend in dem zusammenfassenden Erläuterungsbericht.

### 3.3.2 Schutzgut Mensch

Bei der Prognose der Auswirkungen werden die Teilschutzgüter „Wohnen“ und „Erholung“ berücksichtigt. Siehe dazu auch unter 3.1.3 und 3.1.4.

In Niedersachsen ist Siedlungsschwerpunkt der Raum Stade. Nordöstlich von Stade liegen großflächige Industrieanlagen am seeschifftiefen Fahrwasser der Elbe. Hier ist die Ausweitung der vorhandenen Industriegebiete geplant. Weitere bedeutsame Siedlungen sind die Ortslagen von Bützfleth, Schölisch, Abbenfleth, Drochtersen, Ritsch, Assel und Barnkrug. Dazu kommen wenige Einzelgehöfte. Das Alte Land zwischen Schwinge und Lühe ist relativ dünn besiedelt. Hervortretende Siedlungsbereiche sind hier Melau/Wöhrden, Hollern-Twielenfleth, Speersort, Grünendeich und Steinkirchen. Nahezu alle Siedlungsbereiche sind von gut erschlossenen, siedlungsnahen Naherholungsräumen umgeben. Ausnahmen sind größere Ackerschläge südlich von Ritsch, bei Assel und die östlichen Randbereiche von Bützfleth, die vom Industriegebiet geprägt sind.

Ein besonderes Erholungsgebiet mit hohem Konfliktpotenzial ist das Alte Land, das neben seiner Funktion als Naherholungsgebiet für die ansässige Bevölkerung eine wichtige Naherholungsfunktion für Hamburg hat. Darüber hinaus ist es Reise- und Urlaubsziel. Im nördlich von Stade gelegenen Untersuchungsgebiet weisen die Umgebung der Moorfendörfer und die nördlich und östlich von Drochtersen liegenden Grünlandflächen ein erhöhtes Konfliktpotenzial auf.

Vorbelastungen bestehen im Bereich der übergeordneten Verkehrswege (A 26, B 73, L 111) und in der Nähe der großflächigen Industrieanlagen.

Die über die Elbequerungsstellen I und II verlaufenden Linien berühren beide in vergleichbarem Umfang den Siedlungsschwerpunkt Stade. Durch die Varianten II.20 und II.21 ist die Ortslage Bützfleth stärker betroffen. Durch die Varianten I.10 bis I.13 sind mehrere kleinere Ortslagen der Marsch betroffen. Durch die über die Elbequerungsstelle III verlaufenden Linien werden Siedlungen nur in relativ geringem Umfang betroffen.

Bei den im Raum Stade zusätzlich betrachteten Varianten führt Variante r-3a zu einer insgesamt gesehen geringeren Auswirkung auf die Wohnbebauung durch die deutliche Verringerung der Belastungen im Vergleich zu Variante 8.2 in den Räumen Bützfleth und Melau/Wöhrden. Variante r-3b belastet dagegen den Raum Melau/Wöhrden stärker. Variante r-3d führt zu stärkeren Auswirkungen vor allem auf die Bebauung im Raum Götzdorf. Variante r-3c hält größeren Abstand von Götzdorf. Die Auswirkungen auf die Wohnbebauung sind entsprechend geringer. Dagegen greift diese Variante stärker in das zwischen Götzdorf und Götzdorfer Moor liegende Erholungsgebiet ein, das hier allerdings durch den vorhandenen Windpark vorbelastet ist.

Bei einer Untertunnelung der Schwinge werden die Lärmauswirkungen im Vergleich zu einer Brücke stark reduziert.

In Schleswig-Holstein sind im Nordkorridor neben Bad Bramstedt die Erholungsgebiete Segeberger Forst und die Knicklandschaft bei Todesfelde und Bark stark betroffen. Die Räume Elmshorn, Horst und Brande-Hörnerkirchen liegen im Nordwesten des Untersuchungsraums und sind besonders durch den Mittelkorridor stark betroffen. Nahezu der gesamte Südkorridor besitzt hohes Konfliktpotenzial hinsichtlich beider Teilschutzgüter „Wohnen“ und „Erholung“ (Häufung von Siedlungen im Raum Pinneberg, starke Häufung von Erholungsflächen mit hoher und z. T. sehr hoher Bedeutung).

### **3.3.3 Schutzgut Tiere/Pflanzen**

Die Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen ermitteln sich vor allem aus der Betroffenheit der naturschutzrechtlich ausgewiesenen Schutzgebiete innerhalb des Untersuchungsgebietes. Hierzu gehören z.B. Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiete, FFH-Gebiete, EU-Vogelschutzgebiete u. a.. Zur Erfassung und Bewertung sind im Rahmen der UVS vorhandene Planwerke ausgewertet und eine flächendeckende Biotoptypenkartierung durchgeführt worden. Zur Beurteilung des Schutzgutes Tiere wurde eine nach Funktionsräumen differenzierte, faunistische Potentialanalyse durchgeführt, die sich im wesentlichen auf die Biotoptypenkartierung und faunistischen Kartierungen in ausgewählten Vertiefungsbereichen sowie eine umfangreiche Datenrecherche stützt. Des Weiteren sind in der UVS nachgewiesene Verbundbeziehungen und Rastvogelgebiete berücksichtigt worden.

Aufgrund der länderübergreifend durchgeführten Biotoptypenkartierung bleiben standörtliche Unterschiede und Besonderheiten in der Ausprägung einzelner Biotoptypen unberücksichtigt. Das betrifft in Niedersachsen besonders die kleinräumig gegliederten Grünlandbereiche nördlich von Stade, in denen es Reliktvorkommen seltener und gefährdeter Arten (u. a. Moorfrosch) gibt. Maßstabsbedingt ist es gerechtfertigt, im Rahmen des Raumordnungsverfahrens mit diesem länderübergreifenden Bewertungsrahmen zu arbeiten. Eine Verschiebung in der Reihenfolge der Varianten ist bei differenzierterer Betrachtung nicht zu erwarten.

Es kann jedoch bei der weiteren Entwurfsbearbeitung zu kleinräumigen Trassenanpassungen an die naturräumlichen Gegebenheiten kommen. Außerdem ist die differenziertere Erfassung der Biotoptypen für die Festsetzung der erforderlichen Kompensationsmaßnahmen erforderlich.

#### Schutzgut Pflanzen

Der Untersuchungsraum in Niedersachsen ist zum überwiegenden Teil geprägt von landwirtschaftlicher Nutzfläche (ca. 63 %), wobei sich der Anteil der Nutzungsart zu fast gleichen Teilen auf Acker/Gartenbaubiotop (vor allem Obstanbau im Alten Land) und Grünland (vor allem im Kehdinger Land) verteilt. Nur etwa 9 % des Untersuchungsraumes sind extensiv genutzte Bereiche mit sehr geringem Waldanteil.



Die Bewertung der Auswirkungen ist zum einen über die Bedeutung der Biotoptypen, zum anderen über deren Empfindlichkeit gegenüber Nährstoffeinträgen erfolgt.

Der bei weitem größte Flächenanteil im Untersuchungsraum (62,2 %) wird von mäßig bewerteten Biotoptypen eingenommen. Dies entspricht flächenmäßig nahezu den bereits o. g. landwirtschaftlichen Nutzflächen, die sich aus den Obstanbauflächen, Grünland und Ackerflächen zusammensetzen. Mit 16,2 % Flächenanteil findet sich zwar auch ein relativ großer Anteil an Biotoptypen mit sehr hoher und hoher Bedeutung, die sich jedoch weitgehend auf die Elbe, Elbevorlandbereiche und die Elbeinseln Lühesand und Schwarztonnensand konzentrieren. Hinzu kommen Flächen mit Flusswattröhricht, Landröhricht, Auwald und/oder Nasswiesen im Niederungsbereich der Lühe, der Bützflether Süderelbe und des Ruthenstromes sowie Röhrichte entlang von Marschgräben. Entlang des alten Schutzdeiches bei Bützfleth sowie der Geest-Marschkante haben sich Feuchtwälder, Röhrichte und Nasswiesen entwickelt. Biotoptypen mittlerer Bedeutung finden sich in rd. 6 % des Untersuchungsraumes. Dies sind vor allem mesophile Grünländer, Ruderalfluren und halbruderalen Staudenfluren, stellenweise auch einheimische Laubforste und brachgefallene Obstplantagen.

Der Flächenanteil der gegenüber Nährstoffeintrag empfindlichen Biotoptypen im elbeparallelen Untersuchungsraum fällt mit 0,3 % Flächenanteil äußerst gering aus. Es handelt sich dabei im Wesentlichen um Biotoptypen, die durch eine allgemeine Empfindlichkeit gekennzeichnet sind.

### Schutzgut Tiere

Aus dem Ergebnis der faunistischen Potentialabschätzung geht hervor, dass insgesamt 35,5 % der Fläche im Untersuchungsraum eine hohe oder sehr hohe Bedeutung als Lebensraum für Tiere aufweist. 22,4 % der Gesamtfläche sind davon als Flächen mit sehr hoher Bedeutung bewertet worden (Elbe und angrenzende Lebensräume). Nicht als faunistische Funktionsräume erfasst und bewertet worden sind größere Siedlungsstrukturen wie z.B. Stade, Industriegebiet Bützflether Sand (insgesamt rd. 10 % des Untersuchungsraumes).

Besondere faunistische Bedeutung haben

- die Niederungen der Lühe sowie der Elbe mit Flusswatten und den Elbeinseln Lühesand, Pionierinsel und Schwarztonnensand;
- mehrere Grünlandkomplexe bei Schölisch, südwestlich Assel sowie im Bereich Gauensiekersand und Asselersand bei Drochtersen;
- ein Feuchtkomplex in der Schwingeniederung.

Gauensieker- und Asselersand sowie die Halbinsel Schwarztonnensand sind Teil des im Elbbereich ausgewiesenen EU-Vogelschutz- und FFH-Gebietes. Sie sind wie die Elbeinseln Lühesand und Pionierinsel von besonderer Bedeutung für Brut-, Rast- und Gastvögel. Die Unterelbe stellt darüber hinaus u. a. einen Lebensraum für seltene Fischarten dar.

Die über die Elbequerungsstelle I führende Variante I mit den Untervarianten r-1 bis r-3 verläuft ausgehend von der Tunnelausfahrt eines Langtunnels bei Drochtersen zunächst bis auf Höhe Asselermoor über Acker bzw. Ackerbrachflächen und führt dann bis zur Schwinge überwiegend über Intensivgrünländer/mesophile Grünländer. Im Falle eines Kurztunnels läge das Tunnelende in dem gemeldeten EU-Vogelschutzgebiet und FFH-Gebiet „Untereibe“. Im weiteren Verlauf zwischen Zentrum Drochtersen und OT Ritsch quert die Trasse die L 111, um dann bei Hohenblöcken an den Trassenverlauf am Ende des Langtunnels anzuschließen. Untervariante r-2 verläuft ab Götzdorf bis zur Schwinge im Industriegebiet Bützfleth. Die Untervarianten r-1 und r-3 kreuzen darüber hinaus zwischen Gut Driftblock und Hohen-schölisch hofnahe Obstanbauflächen.

Der Bereich zwischen Drochtersen und Bützfleth ist zudem als Brut- und Ausweichrastgebiet für die Avifauna von landesweiter Bedeutung. Des Weiteren kreuzen zwischen Dösehof und Schwinge alle Untervarianten einen faunistischen Funktionsraum (Wiesenvögel sowie potentiell für Libellen und Amphibien) von hoher Bedeutung.

Südlich der Schwinge verlaufen die Untervarianten der Hauptvariante I überwiegend über Flächen, die als Baumschulen bzw. Obstbauplantagen genutzt werden und zu einem geringen Anteil über Intensivgrünland bzw. mesophiles Grünland.

Im Falle eines Brückenbauwerkes als Schwingequerung würden alle vier Untervarianten das faunistisch sehr hoch bedeutende „Schwingetal“ queren. Untervariante r-3a kreuzt zudem einen kleinflächigen faunistischen Funktionsraum hoher Bedeutung innerhalb eines im RROP ausgewiesenen Vorranggebietes für Rohstoffgewinnung entlang der L 111.

Die Untervariante II.21 der Elbequerungsstelle II verläuft bis zum Anschluss an die Hauptvariante I überwiegend über Intensivgrünland bzw. mesophiles Grünland. Nordwestlich von Abbenfleth kreuzt sie zudem eine Baumschulfläche bzw. eine Obstplantage. Westlich von Fleth schneidet sie das bereits o. g. Brut- und Ausweichrastgebiet von landesweiter Bedeutung.

Im Fall der Untervariante II.20 endet der Tunnel der Elbequerung im Gewerbe- und Industriegebiet Bützfleth. Die Trasse verläuft dann weiter bis zur Schwingequerung, wo sie an die Hauptvariante I anschließt, durch das Industriegebiet. Bis auf die Kreuzung eines schmalen Nadelwaldes bzw. Mischwaldbestandes sind von der Trassenführung keine Biotoptypen besonderer Bedeutung betroffen. Größere zusammenhängende faunistische Funktionsräume sind bis auf den Bereich des Schwingetales ebenfalls nicht von dieser Variante betroffen.

Die Varianten der Elbequerungsstelle III bei Grünendeich/Steinkirchen verlaufen fast ausschließlich über die dortigen intensiv genutzten Obstanbauflächen, in kurzen Abschnitten auch über Äcker bzw. Ackerbrachflächen. Die betroffenen großflächigen faunistischen Funktionsräume sind hier von mäßiger bis mittlerer Bedeutung.

Zu den wesentlichen Vorbelastungen des Schutzgutes Pflanzen im Untersuchungsraum gehören die intensive landwirtschaftliche Nutzung, die Flächeninanspruchnahme und Schadstoffeinträge aus Siedlung, Verkehr, Industrie und Gewerbe.

Die Trasse der A 20 wird insgesamt zu einer weiteren Flächeninanspruchnahme, Zerschneidungen und Schadstoffbelastung führen. Variante I mit ihren Untervarianten führt hierbei gegenüber den beiden anderen Varianten wegen ihres deutlich längeren Streckenverlaufs zu einer höheren Beeinträchtigung der betroffenen Biotopstrukturen. Untervariante II.21 ist zwar insgesamt kürzer, verläuft aber im längeren südlichen Teilabschnitt auf der Trasse der Variante I und stellt damit ebenfalls eine hohe Belastung für die vorhandenen Biotopstrukturen dar. Die geringsten Belastungen für das Schutzgut Pflanzen gehen von der Untervariante II.20 aus, deren überwiegender Streckenverlauf durch das Industriegebiet Bützfleth führt und damit die geringsten Zerschneidungsschäden aufweist. Variante III stellt gegenüber den anderen Varianten ebenfalls eine deutlich geringere Belastung für das Schutzgut Pflanzen dar. Die kürzeste der drei Varianten verläuft fast ausschließlich über Obstanbauplantagen, die von ihrer Biotopstruktur nur von mäßiger Bedeutung sind.

Beim Schutzgut Tiere sind die Vorbelastungen z. T. tiergruppenspezifisch und bestehen insbesondere durch die intensive landwirtschaftliche Nutzung, die bestehenden Windkraftanlagen und Hochspannungsleitungen, durch Siedlungsflächen und Verkehrswege, Gewässerausbau und -belastung und durch forstliche Maßnahmen.

Ähnlich wie beim Schutzgut Pflanzen gehen für das Schutzgut Tiere die größten Beeinträchtigungen wegen der Streckenlänge und der Bedeutung der betroffenen Funktionsräume von der Variante I und der Untervariante II.21 aus. Die geringsten Belastungen weisen auch hier die Untervariante II.20 mit ihrem Streckenverlauf durch das Industriegebiet und die Variante III mit den betroffenen faunistischen Funktionsräumen von mäßiger bis mittlerer Bedeutung auf.

In Schleswig-Holstein ergeben sich beim Schutzgut Pflanzen die folgenden Auswirkungen. Im Nordkorridor verlaufen die Varianten überwiegend über Biotopkomplexe mittlerer Bedeutung. Betroffen sind das LSG Horstmühle (Waldkomplex) mit Verlust hochwertiger Biotoptypen und randlich das LSG Königsmoor. Die Biotopkomplexe im Mittelkorridor weisen überwiegend mittlere oder geringe Bedeutung auf. Hochwertige Biotopkomplexe und -typen sind kaum betroffen. Von mittlerer Bedeutung sind auch die im Südkorridor vorkommenden Funktionsräume. Gegenüber den Varianten der Elbequerungsstellen I und II kommt es zu zusätzlichen Belastungen durch erhöhte Beeinträchtigungen von Schutzgebieten, u. a. dem LSG Pinneberger Elbmarsch und LSG Königsmoor.

Beim Schutzgut Tiere kommt es zu folgenden Auswirkungen. Im Nordkorridor finden sich faunistische Funktionsräume mit sehr hoher und hoher Bedeutung (Staatsforst Rantzauplan, Schmalfelder Au, NSG Baggersee Hohenfelde). Weiterhin werden mehrere faunistische Funktionsräume nördlich Kiebitzreihe und westlich Kollmar zerschnitten. Darüber hinaus kommt es zu Gefährdungen und Funktionsverlusten

durch Zerschneidung von mehreren faunistischen Funktionsachsen. Im Mittelkorridor und im Südkorridor liegen ebenfalls mehrere faunistische Funktionsräume mit hoher und sehr hoher Bedeutung. Im Mittelkorridor u. a. die Heeder Tannen, Offenau- und Krückauniederung. Im Südkorridor sind besonders das Kummerfelder Gehege und Himmelmoor mit angrenzenden Flächen, die Bilsbekniederung, das Tävsmoor, die Holmau-Niederung und die Holmer Sandberge betroffen.

### **3.3.4 Schutzgut Boden**

Um die Bedeutung des Schutzgutes Boden zu ermitteln, wurden die Kriterien Natürlichkeitsgrad, Biotopentwicklungspotential, natürliche Ertragsfähigkeit und die Seltenheit der Böden erfasst und bewertet.

Das innerhalb der Elbmarsch gelegene Untersuchungsgebiet ist großflächig durch junge Flussablagerungen mit hohem Schluff- oder Tonanteilen gekennzeichnet, in der nur sehr wenige Bodentypen (Kalkmarschen, Kleimarschen, Dwogmarschen) in großflächiger Verteilung vorkommen.

Die Böden im Bereich der Trassenvarianten der Elbequerung I weisen überwiegend nur einen mäßigen Natürlichkeitsgrad auf. Nördlich des Landernweges stehen in einem schmalen von Westen nach Osten verlaufenden Streifen anmoorige und moorige Böden mit einem besonderen Biotopentwicklungspotential an. Die Marschböden haben zum Teil ein hohes Ertragspotential. Durch die Länge der Neubaustrecke bei Variante I sind hier die Auswirkungen durch Bodenverlust und Beeinträchtigungen von Böden besonders hoch.

Die Varianten der Elbequerung II verlaufen überwiegend auf Böden mit mäßiger Natürlichkeit, kleinflächig auch auf Böden sehr hoher bis mittlerer Bedeutung. Böden mit besonderem Biotopentwicklungspotential sind nicht betroffen. Ein besonderes Entwicklungspotential liegt nur im Bereich östlich Stade bis ungefähr zur Schwinge (Obstanbaugebiet „Altes Land“) vor. Auswirkungen ergeben sich auch hier durch Versiegelung und Gefährdungen von Bodenfunktionen.

Die Böden im Bereich der Varianten der Elbequerung III haben hinsichtlich der Natürlichkeit überwiegend mäßige, kleinflächig auch mittlere Bedeutung. Böden mit besonderem Biotopentwicklungspotential sind fast gar nicht betroffen, dafür ist das Ertragspotential großflächig als hoch einzustufen (Obstanbaugebiet „Altes Land“). Auch hier entstehen Betroffenheiten durch Versiegelung und Beeinträchtigungen und vorliegenden hochwertigen Bodenfunktionen, die verloren gehen bzw. gefährdet sind.

In Schleswig-Holstein weist die Natürlichkeit der Böden im Nordkorridor meist nur mäßige oder nachrangige Bedeutung auf. Die Böden bieten aber häufig ein besonderes Biotopentwicklungspotential. In den Marschgebieten ist von einem besonderen Ertragspotential der Böden auszugehen. Besonders betroffen sind durch die Streckenführungen die Böden in den Niederungen des Horstgrabens, der Kremper Au und der Hörner Au.



Ein großer Teil des Streckenabschnittes im Mittelkorridor verläuft in der Marsch. Hier sind Böden mit hoher Natürlichkeit und besonderem Biotopentwicklungspotential weniger betroffen. Ansonsten weist die Natürlichkeit der Böden meist nur, abgesehen von eingelagerten Einzelflächen mit höherer Wertigkeit, mäßige oder nachrangige Bedeutung auf. Besonders betroffen sind Böden in den Niederungen der Offenau und der Krückau mit Niedermoorböden.

Im Südkorridor verläuft ebenfalls ein großer Streckenabschnitt in der Marsch. Daher sind auch hier in diesem Bereich Böden mit hoher Natürlichkeit und besonderem Biotopentwicklungspotential weniger betroffen. Im übrigen Streckenabschnitt ist die Natürlichkeit der Böden, bis auf eingelagerte Einzelflächen mit höherer Wertigkeit, meist nur von mäßiger oder nachrangiger Bedeutung. Die Böden bieten häufig ein besonderes Biotopentwicklungspotential. Von den Streckenführungen besonders betroffen sind die Bilsbekniederung mit Niedermoorböden und das Breidenmoor mit Hochmoorböden.

### **3.3.5 Wasser**

Beim Schutzgut Wasser sind sowohl das Grundwasser als auch die Oberflächengewässer zu betrachten. Beide sind durch zahlreiche Vorbelastungen beeinträchtigt, z.B. durch flächendeckende Gewässerregulierung und durch Stoffeinträge, z.B. aus der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung.

Im gesamten Untersuchungsgebiet überwiegen Bereiche mit geringen Grundwasserflurabständen (0 – 2 m). Dies sind die Marschen, Moore und die Niederungsbereiche der Geest. In diesen Bereichen ist das Grundwasser für den Landschaftswasserhaushalt von besonderer Bedeutung.

#### Grundwasser

Im Bereich der von der Elbequerung I ausgehenden Varianten sind keine Wasserschutzgebiete betroffen. Marschbedingt stehen ausschließlich hohe Grundwasserstände (0 – 2 m unter Flur) an.

Auch im Verlauf der Varianten der Elbequerungen II und III sind keine Wasserschutzgebiete betroffen. Auch hier stehen fast gänzlich hohe Grundwasserstände (0 – 2 m unter Flur) an.

#### Oberflächenwasser

Bei den Varianten der Elbequerungen I und II ist die Schwinge als größtes und bedeutendstes Fließgewässer betroffen. Bei einer Querung in Tunnellage ergeben sich nur mäßige Beeinträchtigungen. Die Bützflether Süderelbe (Querungsstelle II) wird mit einer Brücke gequert. Weitere Fließgewässer queren die Autobahn mittels Rohrdurchlässen. Es sind keine Überschwemmungsgebiete betroffen. Retentions-

räume gehen punktuell verloren bzw. werden beeinträchtigt. Im Bereich der Schwinge gehen mehrere Stillgewässer verloren.

Im Verlauf der Varianten der Elbequerung III werden zwei Gräben allgemeiner Empfindlichkeit mit einer Brücke gequert. Die weiteren vorhandenen Fließgewässer dienen vorrangig der Entwässerung und sind künstlich angelegt. Es sind keine Überschwemmungsgebiete/Retentionsräume und Stillgewässer betroffen.

In Schleswig-Holstein sind im Nordkorridor ein geplantes Wasserschutzgebiet südlich von Bad Bramstedt und das Wasserschutzgebiet „Horstmühle“ betroffen. Im Mittelkorridor sind von den Varianten die Wasserschutzgebiete „Barmstedt“, „Horstmühle“ und „Köhnholz-Krückaupark“ betroffen. Im Südkorridor sind die Wasserschutzgebiete „Uetersen“ und „Haseldorfer Marsch“ direkt betroffen. Randlich beeinträchtigt wird das Wasserschongebiet Renzel.

Im Nordkorridor werden zahlreiche Fließgewässer gekreuzt, die jedoch meist künstlichen Ursprungs sind und nur allgemeine Bedeutung haben. Hervorzuheben als natürliche Fließgewässer sind die Spleth, die Kammerlander Au und die Löwenau. Als Fließgewässer mit besonderer Bedeutung sind z.B. der Horstgraben, die Krempen Au, die Alte Hörner Au, die Dreckau und die Ohlau betroffen. Durch Brückenbauwerke sind Beeinträchtigungen bei mehreren Fließgewässern zu erwarten, gleiches gilt für Verrohrungen von Fließgewässern.

Im Mittelkorridor werden vor allem im Marschbereich zahlreiche Fließgewässer gekreuzt, die jedoch meist künstlichen Ursprungs sind und nur allgemeine Bedeutung haben. Hervorzuheben ist die Krückau als natürliches Fließgewässer. Diese wird untertunnelt, so dass eine dauerhafte Beeinträchtigung unterbleibt. Weitere Fließgewässer mit besonderer Bedeutung sind z.B. die Offenau und die Höllensbek. Auch hier ergeben sich Beeinträchtigungen durch Brückenbauwerke.

Von den Varianten des Südkorridors werden ebenfalls zahlreiche Fließgewässer gekreuzt, wie z.B. die Pinnau und die Krückau sowie die Bilsbek und Bredenmoorbek. Pinnau und Krückau werden untertunnelt, so dass sich keine dauerhaften Beeinträchtigungen ergeben.

In allen drei Korridoren kommt es durch die Trassenführungen zu Flächenverlusten in Überschwemmungsgebieten bzw. Retentionsräumen.

### **3.3.6 Schutzgut Luft/Klima**

Der gesamte Untersuchungsraum liegt in der klimaökologischen Region „Küstennaher Raum“, in dem als besonderes Charakteristikum ganzjährig hohe Windgeschwindigkeiten mit guten Luftaustauschbedingungen bestehen.

Im niedersächsischen Teilraum bildet die Stadt Stade einen Lastraum, der fast vollständig von Kaltluft produzierenden Ausgleichsflächen umgeben ist. Diese Flächen haben aufgrund des geringen Reliefunterschiedes, der den gesamten Stadtkern um-

gebenden Wasserfläche und der damit nur geringen Ausgleichswirkung nur mittlere Bedeutung.

In Schleswig-Holstein hat der Landschaftsraum südlich von Bad Bramstedt aufgrund seiner Zuordnung zu dem Lastraum Bad Bramstedt eine hohe Bedeutung und Empfindlichkeit. Mittlere Bedeutung haben die Ausgleichsräume bei Elmshorn, Uetersen und Pinneberg.

### **3.3.7 Schutzgut Landschaft**

Durch die Autobahn sind Landschaftsbildeinheiten durch visuelle Beeinträchtigung, Verlärmung und Zerschneidung betroffen.

Durch die Varianten der Elbequerungsstellen I und II wird die überregional bedeutsame Kulturlandschaft des Alten Landes randlich beeinträchtigt. Die Varianten I.10 bis I.13 überprägen im Kehdinger Land flache Grünlandbereiche, so dass die A 20 hier weiträumig sichtbar ist und das Landschaftsbild stört. Die Varianten II.20 und II.21 beeinträchtigen kleinere Marschbereiche bei Abbenfleth.

Die Varianten III.30 bis III.34 greifen massiv in die historische Kulturlandschaft des Alten Landes ein.

Unzerschnittene Räume mit mehr als 100 km<sup>2</sup> Fläche sind in Niedersachsen nicht betroffen.

Die im Raum nördlich von Stade zusätzlich untersuchten Untervarianten greifen aufgrund ihrer von der Bebauung abgesetzten Lage stark in das kleinräumige Landschaftsgefüge ein.

In Schleswig-Holstein werden durch alle Varianten hochwertige Landschaftsbildeinheiten in großem Umfang durchquert. Außerdem zerschneiden alle Varianten mindestens einen unzerschnittenen Raum mit mehr als 100 km<sup>2</sup> Fläche. Allerdings verbleibt in allen Fällen ein (Rest-)Raum > 100 km<sup>2</sup>.

### **3.3.8 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter**

In Niedersachsen liegt eine hohe Konzentration von Baudenkmälern in Steinkirchen, im Guderhandviertel und in Wöhrden vor.

Archäologische Denkmäler sind nur vereinzelt anzutreffen. Die Objekte des EU-geförderten Projektes „Maritime Landschaft Unterelbe“, mit dem das bauliche maritime Erbe der Unterelbe länderübergreifend erfasst, erhalten und neu in Wert gesetzt werden soll, befinden sich vor allem entlang der Elbe und in Stade. Die Schwinge hat als Verbindung dieser Objekte besondere Bedeutung.



Das Alte Land und die Moorhufendörfer Asseler-, Bützflether-, Götzdorfer- und Stadermoor sowie der Asseler und Gauensieker Sand stellen als historische Kulturlandschaften besondere Konfliktpotenziale dar.

In Schleswig-Holstein befinden sich in der Nähe der Elbe in der Haseldorfer, Seestermüher und Kremper Marsch großflächig kulturhistorisch bedeutsame Objekte und Strukturen (historische Siedlungsformen, alte Deichlinien, Kulturdenkmäler).

Weitere großflächige Vorkommen kulturhistorisch bedeutsamer Strukturen und Objekte befinden sich in den Räumen Bevern/Hemdingen/Heede/Langeln/Alveslohe, Brande-Hörnerkirchen und Todesfelde/Bark/Wittenborn/Fahrenkrug.

Weitere Kulturgüter befinden sich in Teilen des Nordkorridors, im Mittelkorridor und im südlichen Teil des Südkorridors bei Appen.

### **3.3.9 Wechselwirkungen**

Wechselwirkungskomplexe liegen besonders dann vor, wenn mehrere Schutzgüter zusammenwirken, wie z. B. Tiere/Pflanzen mit Boden/Wasser und Landschaft.

Im niedersächsischen Teilraum sind keine Wechselwirkungskomplexe betroffen.

In Schleswig-Holstein sind als Wechselwirkungskomplexe die naturnahen Bach- und Flusstäler, naturnahe Feuchtbereiche, naturnahe Wälder und Trockenstandorte betroffen.

## **4. Begründung der raumordnerischen Entscheidung**

### **4.1 Grundsätze, Ziele und Erfordernisse der Raumordnung**

#### **4.1.1 Grundsätze der Raumordnung**

Grundsätze der Raumordnung sind allgemeine Aussagen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raums, die in den Zielen konkreter gefasst werden. Die Grundsätze sind in Teil I Abschnitt A des Landes-Raumordnungsprogramms (LROP) 1994 und seinen Ergänzungen 1998 und 2002 (Gesetz v. 02.03.1994 (Nds. GVBl. S. 130 ff.) geändert/ergänzt durch Gesetz v. 23.02.1998 (Nds. GVBl. S. 269) u. Gesetz v. 24.10.2002 (Nds. GVBl. S. 738)) festgelegt. Da eine hinreichende Konkretisierung durch die Zielaussagen im Teil II des LROP und das Regionale Raumordnungsprogramm 1999 für den Landkreis Stade vorliegt, muss hier nicht auf die Grundsätze der Raumordnung zurück gegriffen werden.

#### 4.1.2 Ziele der Raumordnung

Ziele der Raumordnung sind verbindliche Vorgaben in Form von räumlich und sachlich bestimmten oder bestimmbar, vom Träger der Landes- oder Regionalplanung abschließend abgewogenen textlichen und zeichnerischen Festlegungen in Raumordnungsplänen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raums. Das LROP legt die angestrebte räumliche und strukturelle Entwicklung des Landes in den Grundzügen dar. In Teil I Abschnitt B sind die Ziele zur allgemeinen Entwicklung des Landes aufgeführt. In Teil II erfolgt die beschreibende Darstellung der Ziele der Raumordnung. Die RROP, die aus dem LROP zu entwickeln sind, stellen in Konkretisierung der Zielvorgaben des LROP die angestrebte räumliche Entwicklung des jeweiligen Landkreises dar.

Nachfolgend sind die Ziele der Raumordnung zur allgemeinen Entwicklung des Landes aus dem LROP Teil I Abschnitt B aufgeführt, die soweit konkret sind, dass sie bei der Abwägung mit einzubeziehen sind.

##### B 1 Entwicklung der räumlichen Struktur des Landes

- 01 Die räumliche Struktur des Landes soll unabhängig von Verwaltungsgrenzen und unter Beachtung der Bevölkerungsentwicklung, der natürlichen Gegebenheiten, der Erfordernisse des Umweltschutzes sowie der wirtschaftlichen, infrastrukturellen, sozialen und kulturellen Zusammenhänge und Erfordernisse mit dem Ziel entwickelt werden, in allen Teilen des Landes gleichwertige Lebensbedingungen herzustellen.

##### B 2 Entwicklung der Regionen

- 01 Raumwirksame Planungen und Maßnahmen zur Entwicklung des Landes sollen fachpolitikübergreifend auf Regionen ausgerichtet werden; dabei sollen die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und eine hohe Umwelt- und Lebensqualität in den Regionen des Landes gesichert und entwickelt werden.
- 02 Vor allem ist eine eigenständige Regionalentwicklung durch Mobilisierung und Bündelung der regionsspezifischen Entwicklungspotentiale anzustreben und zu fördern.

##### B 7 Naturräume

- 01 In den nachfolgenden Naturräumen des Landes sind mit naturbetonten Ökosystemen und Strukturen ausgestattete Landschaftsteile entsprechend der besonderen Eigenart des einzelnen Naturraumes zu schützen oder zu entwickeln:

- 1 Watten und Marschen  
(...)

Grundlage für die Auswahl zu schützender und zu entwickelnder Landschaftsteile sind die Fachprogramme des Naturschutzes.

Im Folgenden werden die Ziele der Raumordnung aus der beschreibenden Darstellung des LROP sowie aus dem RROP des Landkreises Stade dargestellt, soweit sie für das Verfahren von Belang sind. Die in Klammern gesetzten Ziffern beziehen sich auf die Systematik im LROP ("C") bzw. des RROP Stade ("D").

## Ordnungsräume

- (C 1.4 01) In Ordnungsräumen sind insbesondere solche Maßnahmen vorrangig durchzuführen, die
- die Leistungsfähigkeit der Ober- und Mittelzentren als Wirtschafts- und Dienstleistungszentren erhalten und verbessern,
  - für die Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen – auch über die Ordnungsräume hinaus – sowie für die Sicherung und Schaffung zukunftsbeständiger Arbeitsplätze wesentliche Bedeutung haben,
  - die Möglichkeiten zur Naherholung sichern und verbessern,
  - zur Minderung der Stadt-Umland-Probleme beitragen.

## Siedlungsentwicklung, Wohnen, Schutz siedlungsbezogener Freiräume

- (C 1.5 01) Die Siedlungsentwicklung der Städte und Gemeinden ist so zu gestalten, dass ihre besondere Eigenart erhalten bleibt. Insbesondere gewachsene, das Orts- und Landschaftsbild oder die Lebensweise der Einwohner prägende Strukturen sind zu erhalten und unter Berücksichtigung der städtebaulichen Erfordernisse weiterzuentwickeln.
- (D 1.5 01) Die weitere Entwicklung der Gemeinden soll sich nach folgenden Leitlinien orientieren, u. a.:
- Die charakteristischen, gewachsenen Siedlungsstrukturen sind zu erhalten und entsprechend den heutigen Erkenntnissen und Anforderungen weiterzuentwickeln. Baudenkmale, einzeln und in Ensembles, sind bei der weiteren Entwicklung zu beachten.
  - Historische Siedlungsformen auf der Geest (Haufendorf), den Marschhufengebieten im Alten Land und in Kehdingen und Moorbesiedlung sind zu erhalten und in den sich abzeichnenden Konzentrationsbereichen weiterzuentwickeln.
- (C 1.5 02) Die Umweltqualität in den Städten und Gemeinden ist durch eine ökologisch orientierte Innenentwicklung und Attraktivitätssteigerung zu verbessern, insbesondere durch Sicherung von Grünflächen mit Übergang zur freien Landschaft.
- (C 1.5 07) Den unterschiedlichen Erfordernissen der räumlichen Struktur des Landes und seiner Teilräume entsprechend, sind in den Regionalen Raumordnungsprogrammen festzulegen, u. a.:
- Erholungsstandorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Fremdenverkehr innerhalb von Gemeinden mit herausragender Fremdenverkehrsbedeutung, wenn Einrichtungen des Fremdenverkehrs besonders gesichert, räumlich konzentriert und entwickelt werden sollen. An diesen Standorten sollen andere Nutzungen frühzeitig mit dem Fremdenverkehr so in Einklang gebracht werden, dass sie langfristig die Sicherung und Entwicklung des Fremdenverkehrs unterstützen.
  - Vorranggebiete für Freiraumfunktionen in und zwischen dicht besiedelten und stark beanspruchten Gebieten von Ordnungsräumen.
- (D 1.5 07) Erholungsstandorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Fremdenverkehr sind u. a.:
- Drochtersen – Krautsand

- Stade ohne Ortsteil Bützfleth, Gewerbegebiet südlich der B 73 und Stadtteil Ottenbeck

Vorranggebiete für Freiraumfunktionen zur Verbesserung der Frischluftzufuhr, sind:

- für die Stadt Stade die Schwingeniederung (...)

#### Zentrale Orte, zentralörtliche Funktionen, Standorte mit besonderen Funktionen

- (C 1.6 01) Mittelzentren sind: (im LK Stade) Buxtehude und Stade
- (D 1.6 01) Die politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Zentren im Landkreis Stade sind die Städte Buxtehude und Stade. Sie sind im Landes-Raumordnungsprogramm als Mittelzentren bestimmt. Sie nehmen auch die Schwerpunktaufgaben für die
- Sicherung und Entwicklung von Wohnstätten und
  - Sicherung und Entwicklung von Arbeitsstätten wahr; unter Berücksichtigung der räumlichen Nähe (Prinzip der kurzen Wege).
- (C 1.6 03) Die Standorte der Mittelzentren, Mittelzentren mit oberzentralen Teilfunktionen und Oberzentren sind in der Zeichnerischen Darstellung festgelegt. Die Standorte der Grundzentren sind in den Regionalen Raumordnungsprogrammen festzulegen.
- (D 1.6 03) Die zentralörtliche Aufgabe eines Grundzentrums nehmen die Gemeinden Ahlerstedt, Apensen, Drochtersen, Fredenbeck, Freiburg, Harsefeld, Himmelporten, Horneburg, Jork, Steinkirchen/Grünendeich, Oldendorf und Wischhafen wahr.

#### Naturräume

- (C 1.7 01) In den Naturräumen sind die typischen, naturbetonten Ökosysteme in einer solchen Größenordnung, Verteilung im Raum und Vernetzung zu sichern, dass darin die charakteristischen Pflanzen- und Tierarten und -gesellschaften in langfristig überlebensfähiger Population bestehen können und die Eigenart und volle natürliche Leistungskraft des Naturraumes gewahrt bleiben oder wiederhergestellt werden.
- (D 1.7 01) Wenig beeinträchtigte Naturbereiche sind zum Schutz des jeweiligen Naturgutes grundsätzlich zu erhalten.
- Beeinträchtigte Bereiche sind in der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts zu verbessern (Renaturierung). Dies gilt insbesondere für die Bereiche mit regionaler bzw. überregionaler Bedeutung:
- die noch vorhandenen Grünlandkomplexe der Elbe- und Osteniederung,
  - die Elbe- und Oste-Watten,
  - die Flussniederungen der Schwinge, Aue, Este, Lühe und Oste und ihrer Nebenflüsse,
  - die Hochmoorkomplexe der Marsch und der Geest,
- die den Naturräumen „Watten und Marschen“ und „Stader Geest“ angehören.
- Die Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und die europäischen Vogelschutzgebiete sind als umweltschützende Belange zu berücksichtigen (§ 1a BauGB).
- (C 1.7 03) Für die Naturräume gelten folgende Ziele:

(C 1.7 03.1) Naturraum „Watten und Marschen“

Der Erhaltung des Wattenmeeres als einzigem Naturraum Niedersachsens, in dem noch großflächig annähernd natürliche Ökosysteme vorhanden sind, kommt aus landesweiter Sicht eine besondere Bedeutung zu; vorrangig schützenswert sind daher

- das Watt mit seinen Rinnensystemen
- die Salzwiesen
- die Inseln mit Stränden und Dünen, insbesondere den feuchten Dünentälern
- das Flusswatt mit Röhrichzonen, Sandbänken, Inseln und Weichholzauen

Teile dieser Ökosysteme sind als Feuchtgebiete internationaler Bedeutung nach der Ramsar Konvention benannt. Es sind dies die Gebiete

- Wattenmeer, Elbe-Weser-Dreieck, (...)
- Niederelbe zwischen Barnkrug und Otterndorf.

Diese Gebiete dürfen in ihrer Funktion für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild nicht zerstört oder erheblich beeinträchtigt werden.

(D 1.7 03.1) Naturraum „Watten und Marschen“

Die prägenden ökologischen Landschaftseinheiten des Naturraumes Unterelbeniederung sind die Flusswatten, Elbinseln und Marschen; in der Stader Geest werden sie von Niedermooren, Hochmooren, Flussmarschen, grundwassernahen – und grundwasserfernen Geeststandorten gebildet; sie sind besonders zu schützen. Die Bereiche von besonderer Bedeutung der Flusswatten und Elbinseln im Landkreis Stade sind die

- naturnahen, gefährdeten Lebensräume,
- Salzwiesenvegetation, naturnahe Flussdynamik,
- Bereich von z.T. internationaler Bedeutung für die Avifauna (Brut- und Rastvögel),
- naturnahe Uferzonierung der Elbinseln,
- Trockenrasenstandorte der aufgespülten Inselbereiche.

Sie sind durch entsprechende Maßnahmen wieder herzustellen und zu erhalten (Regeneration).

Die Bereiche mit besonderer Bedeutung der Marschen sind:

- großflächige Beetgrünlandkomplexe mit besonderer avifaunistischer Bedeutung,
- offene wassergefüllte Grabensysteme,
- charakteristische Vegetationszonierung der Außendeichsflächen und Vordeichsflächen der Oste, Schwinge, Lühe und Este,
- Gehölzreihen entlang der Marschengräben
- kulturhistorisch Landschaftsbestandteile,
- Brachflächen auf neuerlichen Tonentnahmeflächen,
- entlang der Este-, Schwinge-, Lühe- und Osteniederung als bedeutendes Biotopverbundsystem
- deichnahe Stillgewässer (Bracks) in Kehdingen und im Alten Land.

Sie sind zu erhalten, durch entsprechende Maßnahmen zu pflegen und soweit möglich wieder herzustellen.

Vorranggebiete und Vorrangstandorte

(D 1.8 01)

In der zeichnerischen Darstellung sind neben den aus dem Landes-Raumordnungsprogramm übernommenen und räumlich konkretisierten Vorrang-

gebieten zusätzlich folgende für die Entwicklung des Planungsraumes bedeutsame Vorranggebiete festgelegt:

- Rohstoffgewinnung
- Natur und Landschaft
- Grünlandbewirtschaftung, -pflege und -entwicklung,

Alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen müssen mit der jeweils festgelegten vorrangigen Zweckbestimmung vereinbar sein; dies gilt auch für räumliche Entwicklungen in der näheren Umgebung.

- (D 1.8 06) In den Vorranggebieten für Grünlandbewirtschaftung, -pflege und -entwicklung erfüllt die Landwirtschaft eine besondere Funktion

#### Vorsorgegebiete

- (D 1.9 01) In der zeichnerischen Darstellung sind neben den aus dem Landes-Raumordnungsprogramm übernommenen und räumlich konkretisierten Vorsorgegebieten folgende für die Entwicklung des Planungsraumes bedeutsame Vorsorgegebiete festgelegt:

- Landwirtschaft
- Forstwirtschaft
- Rohstoffgewinnung
- Erholung
- Natur und Landschaft
- Grünlandbewirtschaftung, -pflege und -entwicklung.

Alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sind so abzustimmen, dass diese Gebiete in ihrer Eignung und besonderen Bedeutung möglichst nicht beeinträchtigt werden.

- (D 1.9 02) Den Vorsorgegebieten für Landwirtschaft kommt aufgrund der räumlich konkreten Abgrenzung bei der Abwägung mit den Belangen der Siedlungsentwicklung, der Rohstoffgewinnung sowie sonstiger raumbeanspruchender Maßnahmen eine besondere Bedeutung zu.

#### Umweltschutz allgemein

- (C 2.0 01) Ökologische und ökonomische Erfordernisse sind unter Berücksichtigung auch mittel- und langfristiger Gesichtspunkte zum Ausgleich zu bringen. Bei fortbestehenden Zielkonflikten ist den Erfordernissen des Umweltschutzes Vorrang einzuräumen, wenn Gefährdungen für die Gesundheit der Bevölkerung oder für die dauerhafte Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen anzunehmen sind.

- (D 2.0 01) Die natürlichen Gegebenheiten sind als Grundlage der räumlichen Entwicklung, vor allem auch als Rahmenbedingungen für die weitere Siedlungsentwicklung zu berücksichtigen. Insbesondere die Biotopfunktionen (vgl. Kap. D 1.7), die topographische Situation, das Klima, die hydrogeologischen Bedingungen und das Landschaftsbild müssen bei allen raumbeanspruchenden Planungen und Maßnahmen als Umweltbelange gewichtet und berücksichtigt werden. Die freie unbesiedelte Landschaft ist

- als Regenerationsraum für die natürlichen Lebensgrundlagen Boden, Wasser, Luft, Klima, Vegetation und Tierwelt;
- als Wirtschaftsraum für land- und forstwirtschaftliche Güter;
- als Freiraum für die Bevölkerung, insbesondere für eine naturverträgliche Erholungsnutzung

zu schützen, zu pflegen und nachhaltig zu entwickeln.



Bei raumbedeutsamen Vorhaben, die mit unerlässlichen Eingriffen in die Landschaft und die Wasserwirtschaft verbunden sind, sind unabänderliche Schäden an unersetzbaren Naturgütern auszuschließen, die Regenerationsfähigkeit des Naturhaushaltes erhalten und der Verlust an Freifläche so gering wie möglich gehalten werden.

- (C 2.0 03) Sind bei Vorhaben trotz der Nutzung technischer Möglichkeiten zur Minderung von Emissionen erhebliche Immissionen vorhanden oder zu erwarten, ist insbesondere durch räumliche Ordnung der Nutzungen sicherzustellen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf Wohngebiete und auf Vorranggebiete für Natur und Landschaft sowie für Erholung vermieden werden. Einem Heranwachsen von Wohngebieten an emittierende Anlagen ist entgegenzuwirken.
- (C 2.0 04) Im Interesse einer wirksamen Umweltvorsorge sind bei allen Planungen und Maßnahmen schädliche Umwelteinwirkungen zu vermeiden, zu vermindern oder auszugleichen.
- (D 2.0 03) Von den Emissionsschwerpunkten des Landkreises – A 26, B 73, L 111, Industriegebiet Bützflethersand – sollen neue Wohngebiete einen ausreichenden Abstand einhalten.
- (D 2.0 04) Für die Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft sollten grundsätzlich vorrangig die „Gebiete zur Verbesserung der Landschaftsstruktur und des Naturhaushaltes“ auf der Grundlage Landschaftsrahmenplan Landkreis Stade (Materialien) bzw. die „Gebiete zur Vergrößerung des Waldanteils“ insbesondere Gebiete mit einer Bewaldung unter 10 % zu nutzen. In den Flächennutzungsplänen der Gemeinden sind diese Gebiete entsprechend umzusetzen. Die Landschaftspläne der Gemeinden sind zu berücksichtigen.

#### Naturschutz und Landschaftspflege

- (C 2.1 01) Für den Naturhaushalt, die Tier- und Pflanzenwelt und das Landschaftsbild besonders wertvolle Gebiete und Landschaftsbestandteile sind durch Abwendung von Beeinträchtigungen, ggf. naturschutzrechtliche Sicherung und - soweit erforderlich - durch Pflege zu erhalten, zu entwickeln oder zu nutzen.
- (D 2.1 01) Die noch vorhandenen Grünlandkomplexe der Elbe- und Oste-Niederung, die Elbe- und Oste-Watten, die Flussniederungen der Schwinge, Aue, Este und Lühe und ihrer Nebenflüsse sowie Hochmoorkomplexe der Marsch und der Geest sind durch Abwendung von Beeinträchtigungen, ggf. naturschutzrechtliche Sicherung und – soweit erforderlich – durch Pflege zu erhalten, zu entwickeln oder zu nutzen. Die ökologischen Leistungen der Landwirtschaft zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft, sind entsprechend zu honorieren.
- (C 2.1 03) Extensive Nutzungsformen, ungenutzte Flächen und besondere Landschaftsbestandteile sowie kleinräumige Differenzierungen des Landschaftsbildes sind auch im Rahmen einer ordnungsgemäßen Land- und Forstwirtschaft zu erhalten oder zu entwickeln.
- (D 2.1 03) (...) Für die Niederung der Schwinge sollte ein Nutzungskonzept zum Miteinander von Naturschutz, Erholung, Bodenschutz, Grundwasser- und Gewässerschutz sowie Landwirtschaft erarbeitet werden.

In den Vorrang- und Vorsorgegebieten für Grünlandbewirtschaftung, -pflege und -entwicklung ist die enge Vernetzung zwischen der landwirtschaftlichen und den

Zielen des Grünlandschutzes zu erhalten. Die ordnungsgemäße Landwirtschaft dient in der Regel den Zielen des Grünlandschutzes

- (C 2.1 04) Bei der Planung von wesentlichen raumbeanspruchenden Nutzungen – insbesondere von Verkehrswegen, größeren Siedlungsgebieten, gewerblichen und Energieversorgungsanlagen – im Außenbereich sind
- möglichst große unzerschnittene und von Lärm unbeeinträchtigte Räume zu erhalten
  - naturbetonte Bereiche auszusparen
  - die Flächenansprüche und die über die direkt beanspruchte Fläche hinausgehenden Auswirkungen der Nutzung zu minimieren.

- (D 2.1 04) Die unzerschnittenen, verkehrsarmen und von Lärm wenig beeinträchtigten Gebiete, u. a.:
- nördlich und südlich der L 111 in Nordkehdingen,
  - zwischen der K1/K70, der L 123 und L 124
- sind grundsätzlich zu erhalten.

Vorranggebiete für Natur und Landschaft sind grundsätzlich von raumbeanspruchenden Maßnahmen freizuhalten; dies gilt insbesondere für die herausragenden und besonders wertvollen Bereiche für Arten und Lebensgemeinschaften und für Eigenart, Vielfalt und Schönheit gem. Landschaftsrahmenplan.

- (C 2.1 05) Geschädigte und an naturnaher Substanz verarmte Gebiete und ausgeräumte Landschaften sind zu gestalten und so zu entwickeln, dass ihr Naturhaushalt wieder funktionsfähig wird. Entsprechende Gebiete sind in den Regionalen Raumordnungsprogrammen festzulegen.

In Gebieten mit Biotop- und Artenarmut ist im Interesse der Artenvielfalt auf eine besondere Pflege und Entwicklung der Landschaft hinzuwirken. Eine wesentliche Voraussetzung hierfür sind die Extensivierung der landwirtschaftlichen Nutzung und die Sicherung bzw. Wiederherstellung eines Systems miteinander in Verbindung stehender Biotope.

- (D 2.1 05) Die großräumigen Bereiche mit Defiziten an Vielfalt, Eigenart und Schönheit von Natur und Landschaft und für Arten und Lebensgemeinschaften (nördlich und südlich von Oederquart, westlich von Dornbusch, Drochtersen und Assel, das Königsmoor, der Bereich um Oldendorf, das Alte Land zwischen Stade und Estebürgge, zwischen Stade und Dollern westlich der B73, zwischen Issendorf und Kutenholz, südlich von Brest, südlich und östlich von Ahlerstedt, um Apensen und zwischen Immenbeck und Daensen; gem. LRP) sind als Gebiete zur Verbesserung der Landschaftsstruktur und des Naturhaushaltes zu betrachten. Sie sind durch die Wiederherstellung der den ökologischen Landschaftseinheiten entsprechenden Vielfalt der natürlichen Landschaftselemente, der landschaftsgerechten Gestaltung von Siedlungs-, Wegen- und Gewässerrändern und einer der Landschaftseinheiten angepasste Flächennutzung in ihrer Strukturvielfalt und Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes zu verbessern. Diese Gebiete sind in den Flächennutzungsplänen der Gemeinden zu berücksichtigen.
- Der großräumige Bereich mit Defiziten an Arten und Lebensgemeinschaften „Altes Land“ ist durch die Erhaltung bzw. Herstellung der Vielfalt der Landschaftselemente, der Erhaltung der Geschlossenheit des Obstanbaugebietes und der Feuchtgrünlandflächen im Sietland und der Organomarsch sowie des für die Entwässerung notwendigen offenen Grabensystems zu verbessern.
- Die im Landschaftsrahmenplan Landkreis Stade dargestellten erforderlichen Schutz-, Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen sind bei der Gestaltung und Entwicklung dieser Gebiete zu beachten.

## Bodenschutz

- (C 2.2 01) Der Boden ist als
- Lebensgrundlage und Lebensraum für Menschen, Tiere und Pflanzen
  - Teil des Naturhaushalts,
  - prägendes Element von Natur und Landschaft
- zu schützen, zu pflegen und zu entwickeln.
- (C 2.2 02) Stoffliche Belastungen durch Eintrag von festen, gelösten oder gasförmigen Schadstoffen sind zu verhindern oder zu vermindern. Eingetretene Belastungen sind möglichst zu beseitigen.
- (D 2.2 02) Bei der Bodennutzung durch Land- und Forstwirtschaft und Kleingärten, Industrie und Gewerbe, Siedlung und Freizeit, Verkehr, Abfall und Abwasser, Wasserwirtschaft und Bodenabbau sind Beeinträchtigungen und Belastungen auf ein fachlich begründetes Minimum zu beschränken.  
Die Verwendung von Pflanzenbehandlungsmitteln im öffentlichen als auch im privaten Bereich ist zu vermeiden.  
Auftaumittel sollen in geringen Mengen nur auf den Hauptverkehrsstraßen verwendet werden.
- Zur Minderung der stofflichen Belastung entlang oder in Teilbereichen stark befahrener, regional bedeutsamer Straßen, sollten Immissionsschutzpflanzungen angelegt werden.
- (C 2.2 03) In Gebieten mit erheblichen Bodenbelastungen sind weitere bodenbelastende Nutzungen und der Eintrag problematischer Stoffe zu vermeiden oder zu vermindern.
- (D 2.2 03) Entlang stark befahrener, regional bedeutsamer Verkehrswege sollten bei vorhandener landwirtschaftlicher und gärtnerischer Nutzung entsprechende Maßnahmen zum Schutz vor Immissionen getroffen werden.
- (C 2.2 04) Böden mit geringer Filter- und Pufferkapazität sind grundsätzlich nur in Anspruch zu nehmen, wenn vertretbare Alternativen nicht zur Verfügung stehen.
- (D 2.2 04) u.a. Böden mit geringen Filter- und Pufferkapazitäten sollen insbesondere von nährstoff- oder schadstoffemittierenden Nutzungen verschont werden. Dies gilt insbesondere für die Sandböden der Geestgebiete.
- (C 2.2 08) Böden mit einer hohen natürlichen Ertragsfähigkeit sind vor weiterer Inanspruchnahme zu schützen und möglichst für eine werterhaltende landwirtschaftliche oder gärtnerische Nutzung zu sichern.
- (D 2.2 08) Die in der zeichnerischen Darstellung festgelegten Vorsorgegebiete für Landwirtschaft sind grundsätzlich für die landwirtschaftliche Nutzung freizuhalten und sollen gegenüber anderen bodenbeanspruchenden und –belastenden Nutzungen geschützt werden.

## Gewässerschutz

- (C 2.3 01) Zur Erhaltung ihrer ökologischen Funktionen sind ober- und unterirdische Gewässer insbesondere als Lebensgrundlage für den Menschen und als Lebensraum für Pflanzen und Tiere, als klimatischer Ausgleichsfaktor und als prägender Landschaftsbestandteil nachhaltig zu schützen.

- (C 2.3 02) Der Eintrag von Fremd- und Schadstoffen in die Gewässer ist zu vermeiden oder so weit wie möglich zu verringern.
- (D 2.2 02) Die Gewässergüte und die Fließgewässerstrukturen sollten durch u.a.
- Beseitigung punktueller Einleitungen ungeklärter Abwässer sowie aus Fischteichen und Abwärmeeinleitungen
  - Minimierung diffuser Einleitungen
- nachhaltig verbessert und erhalten werden.
- (C 2.3 03) Die weitgehend natürlichen oder naturnahen Gewässer sind so zu schützen, dass ihre Gewässergüte sich nicht verschlechtert. In den übrigen Gewässern ist die Gewässergüte so zu verbessern, dass eine Annäherung an die ursprünglich vorhandenen Gegebenheiten, wie sie vor nachhaltiger menschlicher Beeinflussung herrschten, stattfindet. Das entspricht überwiegend der Gewässergütekategorie II (gering belastet).
- (D 2.3 03) Die Gewässer mit natürlichen und naturnahen Strukturen und Randbereichen sind zu erhalten, zu pflegen und zu schützen.
- Die Gewässer mit bedingt naturnahen, naturfremden und naturfernen Strukturen und Randbereichen sind durch entsprechende Maßnahmen zu verbessern.
- Die Gewässergüte der Geestfließgewässer und die der Marschfließgewässer sind durch entsprechende Maßnahmen zu verbessern oder zu erhalten. Dazu sind Maßnahmen zur Reduzierung von punktförmigen Belastungen und flächenhaften Einträgen zur Verbesserung der Gewässerstruktur und zur Einschränkung der Gewässerunterhaltung durchzuführen.
- (D 2.3 04) Die Flusswatten der Elbe im Kehdinger Raum, der Binnenelben, der Elbinseln und der Oste sind mit der natürlichen, klassischen Zonierungsfolge zu erhalten und durch entsprechende Pflegemaßnahmen zu entwickeln oder/und wiederherzustellen.
- Die gesetzlich festgestellten und die natürlichen Überschwemmungsgebiete der Oste, Schwinge, Lühe/Aue und der Este sind für den schadlosen Abfluss des Hochwassers und die dafür erforderliche Wasserrückhaltung von jeglicher Bebauung freizuhalten.
- (C 2.3 08) Das Grundwasser ist unabhängig von der Nutzung flächendeckend vor nachteiliger Veränderung der Beschaffenheit zu schützen; die Grundwasserneubildung ist zu fördern.

#### Luftreinhaltung, Lärm- und Strahlenschutz

- (C 2.4 01) Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, die Landschaft sowie Kultur- und sonstige Sachgüter und die Atmosphäre sind vor schädlichen Luftverunreinigungen zu schützen. Dem Entstehen von Luftverunreinigungen ist entgegenzuwirken. Vorhandene Luftverunreinigungen sind abzubauen.
- (C 2.4 05) Die Bevölkerung ist vor schädlichem Lärm zu schützen. Einem weiteren Anwachsen der Lärmbelastung ist entgegenzuwirken, bestehende Lärmbelastungen sind zu vermindern. Hierzu sind Lärminderungspläne von den Gemeinden - soweit erforderlich - aufzustellen und bei den weiteren Planungen zu berücksichtigen.
- (D 2.4 05) Bei allen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen und der Bauleitplanung der Gemeinden sind die Belange des Lärmschutzes zu beachten.

- (C 2.4 06) Die Lärminderung an der Lärmquelle (aktiver Lärmschutz) hat grundsätzlich Vorrang vor anderen Lärmschutzmaßnahmen (passiver Lärmschutz). Reichen Lärmschutzmaßnahmen nicht aus, sind Lärmquellen, soweit möglich, zu bündeln und die Belastungen auf möglichst wenige Bereiche zu reduzieren. Zwischen Lärmquellen und lärmempfindlicher Nutzung sind ausreichende Abstände einzuhalten. In den Siedlungszentren, insbesondere in Ordnungsräumen, sind Zonen geringer Lärmbelastung anzustreben.
- (C 2.4 07) Verkehrswege und andere lärm erzeugende Anlagen sind so zu planen, dass davon ausgehende Lärmbelastungen, insbesondere der Wohnbereiche und der Bereiche mit besonderer Erholungsfunktion, weitgehend vermieden werden. Wo im Bereich vorhandener Anlagen die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse durch lärm mindernde Maßnahmen nicht gewahrt werden können, ist der Bau neuer Wohnungen oder anderer lärmempfindlicher Einrichtungen zu verhindern.
- (D 2.4 07) Neubaugebiete sind so zu planen, dass sie nicht an Straßen liegen mit mehr als 5.000 Kfz-Bewegungen.
- (D 2.4 08) Für die B73 im Bereich der Ortslage Stade ist auf der gesamten Länge Lärmschutz für die Wohngebiete vorzusehen.

#### Schutz der Erdatmosphäre, Klima

- (C 2.5 01) Klimarelevante Emissionen im Verkehrsbereich sind insbesondere durch
- Verlagerung von Verkehrsleistungen im Straßen- und Flugverkehr auf Schiene und Wasserstraße,
  - Verlagerung des individuellen auf den öffentlichen Personenverkehr
  - Herabsetzung der Verkehrsleistungen durch Verkehrsvermeidung
  - technische Energieeinsparungen an Verkehrsmitteln
- zu vermindern.
- (C 2.5 05) In dicht besiedelten Gebieten sind Freiräume zur Aufrechterhaltung des vertikalen und horizontalen Frischluftaustausches und eines gesunden Stadtklimas zu erhalten. In windreichen Regionen soll die Schutzfunktion des Waldes zur Verbesserung des Kleinklimas besiedelter Gebiete beitragen.
- (D 2.5 05) Die für den Klimaausgleich der Städte Buxtehude und Stade wichtigen Kaltluftentstehungsbereiche Schwinge- und Heidbeckniederung, bzw. Esteniederung und Westmoorkomplex, sind von entgegenstehenden Nutzungen freizuhalten (vgl. Kap. D 1.5 07).

#### Schutz der Kulturlandschaften und der kulturellen Sachgüter

- (D 2.6 01) Die Kulturlandschaften des Alten Landes, Kehdingens sowie der Stader Geest sind zu erhalten und zu pflegen.  
Die typischen Strukturen, wie die Hufensiedlungen und die Gräben und Beetstrukturen im Alten Land, die Dorfstrukturen mit Großbaumbestand und Heckenstrukturen in der freien Landschaft auf der Geest sowie die historischen Wälder sind wichtige, zu schützende Elemente der Kulturlandschaft.  
Überreste der Besiedlungsgeschichte sind zu erfassen, zu pflegen und zu erforschen.  
Planungen sind auf die typischen Kennzeichen dieser Kulturlandschaften abzustimmen.



- (C 2.6 02) Kulturelle Sachgüter, dazu zählen u. a. historische Bausubstanz, historische Gärten und Parkanlagen, einzelne Kultur- und Bodendenkmale sowie historisch wertvolle Gegenstände, sind nach Möglichkeit im Ensemble, an ihrem ursprünglichen Standort und in ihrem Kulturzusammenhang zu sichern und zu erhalten.
- (D 2.6 02) Die maritimen historischen Anlagen an der Elbe und den Nebenflüssen, wie z.B. Deichkörper, Schleusen, Hafenbecken, Leuchttürme, Denkmalschiffe und Werften sind zu erhalten und für touristische Zwecke nutzbar zu machen (s. Materialien). Die kulturhistorischen Fernwege (Marktwege), weitere für die Kulturhistorie bedeutsame Wege und Pfade sowie die Baudenkmäler im Landkreis Stade sind möglichst zu erhalten, zu dokumentieren und bei Eignung für touristische Zwecke nutzbar zu machen (s.a. Materialien).

#### Gewerbliche Wirtschaft, Fremdenverkehr

- (C 3.1 02) Auf den Abbau wirtschaftsstruktureller und standortbedingter Schwächen der Wirtschaft ist - insbesondere in den ländlichen Räumen - hinzuwirken. Wirtschaftsstrukturdefizite sind durch Ansiedlung neuer und ergänzender Betriebe zu mindern. Standortdefizite sind soweit wie möglich durch standortspezifische Bündelung leistungsfähiger, wirtschaftsnaher Infrastruktur, insbesondere der Informations-, Kommunikations-, Transport- und Umwelttechnik, auszugleichen.
- (D 3.1 02) Zum Abbau des wirtschaftlichen Leistungsgefälles im Landkreis Stade und zur Verbesserung der wirtschaftsnahen Infrastruktur sind folgende Maßnahmen erforderlich: u.a.
- Weiterentwicklung der Straßen- und Schienenverbindungen (s. a. D 3.6),
  - Verbesserung und Verstärkung der Zusammenarbeit und Kooperation mit den Nachbarkreisen und Ländern, vor allem im Hinblick auf die Gebiete Wirtschaftsförderung, Verkehr, Naturschutz, Wasserversorgung, Gewässer-sanierung, Abwasserbeseitigung, Abfallwirtschaft und Luftreinhaltung.
- (C 3.1 07) Der Fremdenverkehr ist in seiner regionalwirtschaftlichen Bedeutung zu erhalten und in den Teilräumen zu stärken, die besondere Voraussetzungen für eine umwelt- und sozialverträgliche Intensivierung des Fremdenverkehrs bieten.
- (D 3.1 07) An den Standorten mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Fremdenverkehr Buxtehude und Stade (vgl. D 1.5 07) sind insbesondere der Städtetourismus zu stärken sowie das kulturelle Angebot zu erhalten und zu stärken.
- Landschaftsteile mit hohem Erlebniswert und die Einzigartigkeit der maritimen Kulturlandschaft an der Niederelbe sind zu entwickeln.
- (D 3.1 08) Für die Standorte mit Fremdenverkehrsbedeutung, Buxtehude und Stade, ist gemäß Kapitel D 1.5 07 die besondere Entwicklungsaufgabe Fremdenverkehr festgelegt worden.

#### Landwirtschaft

- (C 3.2 01) Die Landwirtschaft ist in allen Landesteilen als raumbedeutsamer und die Kulturlandschaft prägender Wirtschaftszweig zu erhalten und in ihrer sozioökonomischen Funktion zu sichern. Dabei ist eine flächengebundene, bäuerlich strukturierte Landwirtschaft, die wirtschaftlich effektiv und umweltgerecht produziert und eine artgerechte Nutztierhaltung betreibt, in besonderem Maße zu fördern. Sie hat Vorrang vor in anderen Formen ausgeübter Landwirtschaft.



- (D 3.2 01) u.a.  
Zur langfristigen Sicherung der Landwirtschaft sind Eingriffe in landwirtschaftliche Strukturen, insbesondere durch Flächenansprüche Dritter, so gering wie möglich zu halten. Außerlandwirtschaftlicher Flächenbedarf soll so weit wie möglich auf landwirtschaftlich weniger wertvolle Flächen gelenkt werden, ggf. muss ein Ausgleich über Flurneuordnungsmaßnahmen stattfinden.
- (C 3.2 02) u.a.  
Gebiete mit einer relativ hohen natürlichen Ertragsqualität des Bodens sind als Grundlage einer gesunden landwirtschaftlichen Produktion zu sichern. Sie sollen in ihrer Eignung und besonderen Bedeutung möglichst nicht beeinträchtigt werden.
- (D 3.2 02) Die Gebiete mit einem mittleren bis sehr hohen standortgebundenem natürlichen Ertragspotential sind in der zeichnerischen Darstellung als Vorsorgegebiete für Landwirtschaft dargestellt.
- Diese Gebiete sind für eine ordnungsgemäße landwirtschaftliche Produktion von rückstandsarmen, hochwertigen Produkten sowie zur Gewährleistung der Existenz der bäuerlichen Landwirtschaft zu sichern. Diese Gebiete sollen nicht durch andere Nutzungen und Beeinträchtigungen sowie durch die Bewirtschaftungsweise gefährdet werden.
- (C 3.2 03) In Gebieten, in denen die Landwirtschaft besondere Funktionen für den Naturhaushalt, die Landschaftspflege, die Erholung und die Gestaltung und Erhaltung des Ländlichen Raumes hat, sind diese landwirtschaftlichen Funktionen bei allen raumbeanspruchenden Planungen und Maßnahmen zu berücksichtigen, wenn möglich zu unterstützen und langfristig zu sichern.
- Dies gilt insbesondere für die Grünlandwirtschaft in den Vorranggebieten und Vorsorgegebieten für Grünlandbewirtschaftung, -pflege und -entwicklung und für die landwirtschaftliche Nutzung im Randbereich von Ober- und Mittelzentren.
- (C 3.2 06) Um die Fischerei weiterhin zu erhalten, sind ihre Belange bei allen raumbedeutsamen Maßnahmen, vor allem im Watten- und Küstenmeer, zu beachten.
- (D 3.2 06) Die Fischereiausübung im Landkreis Stade, in ihrer umfangreichen und vielstrukturierten Form, ist zu erhalten und entsprechend ihrer Bedeutung zur Erhaltung der Gewässer zu fördern.  
Die Belange der ordnungsgemäßen Fischereiausübung sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zu berücksichtigen.

#### Forstwirtschaft

- (C 3.3 01) Der Wald ist zu erhalten; seine Nutz-, Schutz- und Erholungsfunktionen sind durch nachhaltige Forstwirtschaft zu sichern und weiter zu entwickeln.
- (D 3.3 01) u.a.  
Auf die Erhaltung, Pflege und Entwicklung des vorhandenen Waldes und die Vergrößerung des Waldanteils ist aufgrund der Waldarmut des Landkreises Stade bei allen Planungen und Maßnahmen hinzuwirken.
- (C 3.3 06) Unvermeidbare Eingriffe sind durch gleichwertige Ersatzaufforstungen auszugleichen. Wald soll durch Verkehrs- und Versorgungstrassen möglichst nicht zerschnitten werden.

- (D 3.3 06) Umwandlungen von Wald in eine andere Nutzungsart sind grundsätzlich zu vermeiden, waldzerstörende Waldbeweidung ist zu unterbinden.  
Ersatzaufforstungen für unvermeidbare Waldumwandlungen sind möglichst zeit- und ortsnahe mindestens flächengleich mit standortgerechten Baumarten durchzuführen, Ersatzaufforstungen sind in der Folge nachhaltig forstlich zu bewirtschaften.

Die Inanspruchnahme oder Zerschneidung von Waldgebieten für andere Planungen und Maßnahmen ist nicht mit den Zielen der Raumordnung vereinbar.

#### Rohstoffgewinnung

- (D 3.4 06) Die für die Solegewinnung geeigneten und bedingt geeigneten Bereiche des Salzstockes Harsefeld und des Salzstockes Stade sind vor anderen, diese Funktion beeinträchtigende Nutzungen zu schützen. Sie sind als Vorrang- bzw. Vorsorgegebiete für Rohstoffgewinnung – tiefliegende Rohstoffe – in der zeichnerischen Darstellung festgelegt.

#### Energie

- (D 3.5 05) In den nachfolgend aufgeführten Gemeinden und Samtgemeinden ist in den festgelegten Vorrangstandorten für die Windenergiegewinnung eine Mindestnennleistung von:

(...)  
Stade 10 MW

zu realisieren.

Die besonders günstigen Potentialflächen für die Nutzung der Windenergie sind in der zeichnerischen Darstellung als Vorrangstandorte für Windenergienutzung festgelegt.

Die Windenergieanlagen (WEA) sind in den Vorrangstandorten zu konzentrieren. Auf eine optimale Ausnutzung der Standorte ("Windparks") ist hinzuwirken.

#### Verkehr allgemein

- (C 3.6.0 01) u.a.  
Niedersachsen ist durch ein leistungsfähiges Verkehrsnetz an die großen deutschen und europäischen Wirtschaftsräume anzubinden.

- (D 3.6.0 01) u.a.  
Das Schienenverkehrsnetz im Landkreis Stade ist zu erhalten.  
Das Straßennetz ist zu erhalten und dort, wo es möglich ist, den Erfordernissen entsprechend in den Ortschaften zurückzubauen.

Die Anbindung an das nationale und internationale Autobahnnetz ist durch die Realisierung der A20 und der A26 zu verbessern.

- (D 3.6.0 02) u.a.  
Das Straßen- und Schienenverkehrssystem im Landkreis ist zur Erfüllung seiner Aufgaben und Funktionen zu erhalten.

- (D 3.6.0 05) u.a.  
Die verkehrliche Anbindung der Gemeinden des Ländlichen Raumes an die Oberzentren Hamburg, Hamburg-Harburg, Bremen und Bremerhaven sowie die Anbindung nach Schleswig-Holstein ist zu verbessern.  
Dazu zählen auch der Erhalt und der Ausbau der Wasserwege, insbesondere der Elbfährverbindungen nach Schleswig-Holstein.

#### Straßenverkehr

- (C 3.6.3 01) u.a.  
Die überregionale Erschließung des Landes durch das vorhandene Netz der Hauptverkehrsstraßen und Autobahnen ist grundsätzlich ausreichend. Die Autobahnen haben insbesondere die Aufgabe, das nachgeordnete Straßennetz vom Fernverkehr zu entlasten.

- (D 3.6.3 01) u.a.  
Das vorhandene Straßennetz ist so zu unterhalten, dass es die Abwicklung des Fernverkehrs und die flächenhafte Verkehrserschließung sicherstellt.

Verkehrsgefährdende Zufahrten an freien Strecken sind zu vermeiden. Anbindungen sind zu bündeln und verkehrsgerecht auszubauen.

Auf eine Verlängerung von Ortsdurchfahrten, alleine aus Gründen der Erschließung für angrenzende Grundstücke ist zu verzichten.

Beim Ausbau von Straßen sind insbesondere die gewachsenen Ortsstrukturen zu berücksichtigen.

Beim Ausbau von Straßen sind die Belange des straßengebundenen ÖPNV zu beachten.

Straßenbäume und Straßenbegleitgrün in der Landschaft sind grundsätzlich zu erhalten.

Die räumliche und visuelle Trennung der Ortschaften durch Straßenausbauten ist grundsätzlich zu vermeiden; ggf. sind die Straßen zurückzubauen.

- (C 3.6.3 02) Die Verbindungen zu den neuen Bundesländern sind als Voraussetzung des räumlichen, verkehrlichen und wirtschaftlichen Zusammenwachsens herzustellen bzw. auszubauen. Vorrang soll hierbei der Ausbau des Schienennetzes haben.

Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen sieht außerdem den Bau der Autobahnen A 20 und A 82 vor.

- (D 3.6.3 02) u.a.  
Die A20 mit fester Elbquerung nordwestlich von Stade ist für die wirtschaftliche Entwicklung des Landkreises von herausragender Bedeutung. Die optimale Trassenfindung innerhalb der Suchräume ist unter ökonomischen und ökologischen und sozialen Gesichtspunkten festzulegen.  
Eine Anbindung an die A26 ist zu berücksichtigen.

- (C 3.6.3 04) In den verdichteten Wohnsiedlungsbereichen ist einer verkehrsbedingten hohen Umweltbelastung durch geeignete Planungen und Maßnahmen entgegenzuwirken.

Dazu gehören:

- Reduzierung der Verkehrsmengen im Individualverkehr zugunsten des ÖPNV
- Bündelung von Verkehrsmengen und -wegen zur Schaffung verkehrs- und lärmberuhigter Zonen
- Rückbaumaßnahmen von Straßen
- Schallschutzmaßnahmen an Fahrzeugen, Verkehrswegen und Gebäuden
- Abstandsflächen zu Wohnbebauung und deren lärmmindernde Flächengestaltung.

#### Schifffahrt

(C 3.6.4 01) Die Funktionsfähigkeit der wirtschaftlich bedeutenden See-, Binnen- und Inselversorgungshäfen ist zu sichern. Die Seehäfen sind zu modernen Mehrzweckhäfen zu entwickeln. Die Binnenwasserstraßen sind bedarfsgerecht zu unterhalten und entsprechend ihrer verkehrlichen Bedeutung auszubauen, soweit dies umweltverträglich möglich ist. Damit wird angestrebt, Güter auf den umweltverträglicheren Verkehrsträger Schifffahrt zu verlagern.

(D 3.6.4 01) Die Häfen Freiburg, Drochtersen/Ruthenstrom, Wischhafen und Stade-Stadersand sind, einschließlich der Seezufahrten, aufgrund ihrer überörtlichen Bedeutung für die Wirtschaft, den Fremdenverkehr und die Naherholung zu erhalten und den Erfordernissen anzupassen (s. a. D 3.8 05).

Die Entwicklung des Hafengebietes und der Flächen für gewerbliche Nutzung darf nicht durch andere Nutzungsansprüche an den Raum eingeengt werden.

#### Fußgänger- und Fahrradverkehr

(C 3.6.6 02) Die vorhandenen Radwege und Radwegenetze sind weiter auszubauen und miteinander zu verknüpfen. Dabei ist auf eine zügige, weitgehend umwegfreie, verkehrssichere und gefahrlose Wegeführung hinzuwirken. Dieses gilt auch für die Radwege an Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen sowie für die Radwanderwege.

(D 3.6.6 02) u.a.  
Das vorhandene Radwegenetz ist zu erhalten und soweit erforderlich durch Lückenschlüsse zu ergänzen bzw. auszubauen; Vernetzungen sind unter Nutzung der Straßenverkehrsnovelle herzustellen.

Die Radwege und Radverkehrsnetze zu benachbarten Landkreisen und nach Hamburg sind weiter zu verknüpfen.

#### Erholung, Freizeit, Sport

(C 3.8 01) In den Siedlungsbereichen sind Freiflächen und Einrichtungen, die für die wohnungsnahe Erholungs- und Sportnutzung geeignet sind oder entwickelt werden können, grundsätzlich zu erhalten, vor Beeinträchtigungen zu schützen und, soweit erforderlich, zu verbessern. Dabei ist den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen der Erholung als eher passiver, beschaulicher Freizeitgestaltung und des Sports als aktiver Freizeitgestaltung Rechnung zu tragen.

(D 3.8 01) u.a.  
In den besiedelten Bereichen sind Freiflächen als Teile von Natur und Landschaft und Einrichtungen für die wohnungsnahe Erholungs- und Sportnutzung zu erhalten oder zu schaffen und vor Beeinträchtigungen zu schützen und zu pflegen. Dabei kommt insbesondere der wohnungsnahen Erholung eine besondere Bedeutung zu.

- (C 3.8 03) Im Umland von Siedlungsbereichen, insbesondere im Umland der Ober- und Mittelzentren, sind die natürlichen und infrastrukturellen Voraussetzungen für die Naherholung und naturgebundenen Sportarten so zu sichern und, soweit erforderlich, umweltverträglich so zu entwickeln, dass sie die Lebensbedingungen der Bevölkerung in den Regionen verbessern, die ökologischen Funktionen des Naturhaushalts und das Landschaftsbild nicht beeinträchtigen und den Erholungs- und Erlebniswert der Kulturlandschaft erhalten.
- (D 3.8 03) u.a.  
Die für die Geest und die Marsch typischen Landschaftsstrukturen sind in ihrer Vielfalt und Eigenart, insbesondere im Umland der Siedlungsbereiche der Zentralen Orte, zu erhalten. Der Waldanteil und/oder der Anteil an Hecken und Gehölzgruppen sind zu erhöhen.
- Einrichtungen der Erholungsinfrastruktur sollen die Landschaftsstrukturen und typischen Bauweisen beachten.
- (C 3.8 04) u.a.  
Die für Erholungsnutzungen geeigneten Räume sind als Vorranggebiete oder als Vorsorgegebiete für Erholung in den Regionalen Raumordnungsprogrammen festzulegen.
- Als Vorsorgegebiete für Erholung kommen Gebiete in Betracht, die auf Grund ihrer natürlichen Eignung und ihres landschaftlichen Wertes für verschiedene Erholungsaktivitäten der Naherholung und des Fremdenverkehrs von Bedeutung sind und als solche gesichert und weiterentwickelt werden sollen.
- In den Vorsorgegebieten für Erholung hat sich die landschaftsgebundene Infrastruktur nach Art, Erscheinungsbild, Umfang und Nutzungsintensität den landschaftlichen Gegebenheiten anzupassen.
- Nutzungskonflikte sind zu entflechten oder so zu regeln, dass die Erholungsnutzung dauerhaft und umweltverträglich gesichert wird.
- (D 3.8 04) u.a.  
In der zeichnerischen Darstellung sind Vorsorgegebiete für Erholung festgelegt.
- Die Erholungsgebiete sind in ihrer landschaftlichen Vielfalt, Schönheit und natürlichen Eigenart zu sichern und weiterzuentwickeln. Die begrenzte Belastbarkeit der natürlichen Lebensgrundlagen ist zu berücksichtigen, dies gilt insbesondere in den landschaftsorientierten Erholungsgebieten Altes Land, Rüstjer Forst sowie den Flussniederungen von Aue, Este und Schwinge.
- (C 3.8 05) u.a.  
Als regional bedeutsame Sportanlagen kommen Flächen oder Standorte in Betracht, die auf Grund ihrer Lage und Beschaffenheit für die Ausübung besonderer Sportarten geeignet sind, z.B. für Wasser-, Flug- oder Motorsport, und als solche gesichert und entwickelt werden sollen.
- (D 3.8 05) u.a.  
Als Standorte regional bedeutsamer Sportanlagen sind in der zeichnerischen Darstellung festgelegt:
- für den Wassersport die Sportboothäfen:
- Drochtersen-Assel,
  - Drochtersen-Barnkrug,

- Drochtersen-Dornbusch,
- Drochtersen-Gauensiek,
- Drochtersen-Ritsch,
- Drochtersen-Ruthenstrom,
- Freiburg,
- Grünendeich / Steinkirchen,
- Hollern-Twielenfleth, Ortsteil Twielenfleth,
- Jork-Neuenschleuse,
- Stade,
- Wischhafen.

Die Standorte sind zu erhalten und den Erfordernissen entsprechend auszubauen.

(C 3.8 06) In Gemeinden, in denen die Erholung besondere Bedeutung hat, können nach Maßgabe des Abschnittes C 1.5 Standorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Erholung oder Fremdenverkehr in den Regionalen Raumordnungsprogrammen festgelegt werden.

(D 3.8 06) Standorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Erholung sind:

u.a.

- Drochtersen-Krautsand,
- Hollern-Twielenfleth, Ortsteil Twielenfleth,
- Jork-Neuenschleuse,
- Steinkirchen/Grünendeich

Erholungsstandorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Fremdenverkehr sind

- Buxtehude,
- Harsefeld,
- Drochtersen-Krautsand,
- Stade

(C 3.8 09) Gewässer und ihre Randbereiche, die sich für die Erholungs- und Wassersportnutzung eignen, sind zu sichern und den Belangen des Naturschutzes entsprechend und sozialverträglich zu entwickeln.

(D 3.8 09) Die Oste, die Schwinge, Lühe, Este und Elbe sind für den Wassersport geeignete Gewässer. Die für die jeweilige Sportart notwendige Infrastruktur ist an geeigneten Standorten vorzuhalten.

Die Uferbereiche dieser Gewässer sind nur an besonderen Standorten für die Infrastruktur zu nutzen.

Die Freizeit- und Erholungsnutzung an und auf den Gewässern ist, auf die Belange des Naturschutzes abgestimmt, umwelt- und sozialverträglich zu entwickeln.

#### Wasserwirtschaft allgemein

(D 3.9 02) Die Pflege der Gewässer ist im Einklang mit dem Naturhaushalt und den Belangen des Nieders. Wassergesetzes durchzuführen. Die Erkenntnisse aus Unterhaltungsrahmenplänen für die Gewässer II. Ordnung sollen bei der Unterhaltung berücksichtigt werden. Die Entwässerung der Sietlandgebiete durch Schöpfwerke ist zum Schutz der dort lebenden und wirtschaftenden Bevölkerung aufrecht zu halten.



### 4.1.3 Sonstige Erfordernisse der Raumordnung

Da bei der Gesamtabwägung die in Schleswig-Holstein liegenden Trassen einbezogen werden müssen, werden dazu die in den Unterlagen enthaltenen Aussagen über die Betroffenheit der raumordnerischen und entwicklungsplanerischen Ziele für Schleswig-Holstein heran gezogen. Außerdem liegt eine Stellungnahme der obersten Landesplanungsbehörde, dem Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein, vor.

Danach ist die Vorzugsvariante I.10 mit Elbequerung bei Glückstadt die vergleichsweise günstigste Lösung im Hinblick auf die raumstrukturellen Wirkungen und den Städtebau. Sie bindet die Westküste Schleswig-Holsteins und den niedersächsischen Unterelberaum optimal an das nationale Verkehrsnetz an. Gleichzeitig stärkt sie den ländlichen Raum sowie die Entwicklungs- und Entlastungsorte der Metropolregion Hamburg am besten. Gesamtplanerisch stellt die Variante I.10 mit Elbequerung bei Glückstadt, da sie vergleichsweise in keinem Abwägungsbereich als nachteilig eingestuft worden ist, den insgesamt bestmöglichen Kompromiss dar und bietet zugleich die günstigsten Chancen für eine Privatfinanzierung der Elbequerung.

Mit Entscheidung und Beschlussfassung vom 14.05.2002 hat die Landesregierung Schleswig-Holstein ihr Votum für diese Vorzugsvariante I.10 mit Elbequerung bei Glückstadt abgegeben.

Als weiteres sonstiges Erfordernis ist die derzeit vom Landkreis Stade begonnene Fortschreibung seines RROP bei der raumordnerischen Gesamtabwägung zu berücksichtigen. In Bezug auf die Trassenvarianten sind dabei folgende geplante Änderungen von Bedeutung:

- das Vorranggebiet für hafenorientierte industrielle Anlagen bei Stade-Bützfleth soll westlich über die L 111 hinaus um ein Vorranggebiet für industrielle Anlagen erweitert werden,
- das Vorranggebiet für Rohstoffgewinnung (Klei) zwischen der Schwinge und der L 111 gelegen soll entfallen,
- dafür soll zwischen Speersort/Wöhrden und östlichem Stadtrand von Stade ein weiteres Vorranggebiet für industrielle Anlagen ausgewiesen werden,
- zwischen Drochtersen-Zentrum und OT Ritsch, nordwestlich der geplanten Trassenführung der Variante I.10, ist ebenfalls die Ausweisung eines neuen Vorranggebietes für industrielle Anlagen geplant,
- von der AS A 20/K 28 ist als erforderlich, mit dem Bedarf weiterer Abstimmung, eine Querverbindung zur K 28 vorgesehen.

## **4.2 Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens**

### **4.2.1 Überfachliche Belange**

#### **4.2.1.1 Raumstruktur**

Das Vorhaben ist allgemein geeignet, im Zuge einer neuen norddeutschen Ost-West gerichteten Autobahn den Raum Hamburg zu umfahren und damit von Durchgangsverkehr zu entlasten. Die über die Elbequerung I verlaufenden Varianten sind in besonderem Maße geeignet, zu einer wirtschaftlichen Entwicklung des z. Zt. verkehrsfernen Unterelberaumes beizutragen. Dabei ist die Variante I.10 sowohl hinsichtlich der Raumanbindung, der Raumstruktur als auch der zu erwartenden raumwirtschaftlichen Effekte am günstigsten zu bewerten, weil sie neben den positiven Auswirkungen im Vergleich zu den anderen Varianten nur geringe negative Auswirkungen aufweist.

Am ungünstigsten werden die über die Elbequerung III verlaufenden Varianten bewertet, weil ihre Effekte sich weitgehend auf den Hamburg nahen Raum beschränken.

Für die im Raum Stade untersuchten Untervarianten ergeben sich keine relevanten Unterschiede in ihrer Bedeutung für die Raumstruktur.

#### **4.2.1.2 Zentralörtliche Strukturen und Funktionen**

Die Bewertung der Auswirkungen auf die zentralörtlichen Strukturen und Funktionen korrespondiert mit der Bewertung der Auswirkungen auf die Raumstruktur. Das Vorhaben stärkt allgemein die zentralörtlichen Funktionen aufgrund der besseren Anbindung der betroffenen Zentren an das überregionale Straßennetz. Kleinräumig werden in vielen Fällen die zentralörtlichen Strukturen durch Entlastung der Zentren vom Durchgangsverkehr gestärkt.

Von der Variante I.10 profitieren neben dem Mittelzentrum Stade insbesondere die Mittelzentren des Elbe-Weser-Raums Cuxhaven, Hemmoor und Bremervörde. Ohne ausgleichende Maßnahmen ist bei dieser Variante insbesondere im Grundzentrum Drochtersen (L 111) mit einer erheblichen Verkehrszunahme zu rechnen, was die Funktion des Ortszentrums beeinträchtigen kann.

#### **4.2.1.3 Siedlungsentwicklung, Wohnen**

Durch die Autobahn kommt es zu positiven Wirkungen durch die verbesserte Verkehrsanbindung. Zu zum Teil sehr erheblichen nachteiligen Wirkungen kommt es aufgrund von Zerschneidungs- und Barriereeffekten sowie durch die Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität (vor allem Lärmwirkungen).

Alle Varianten, die über die Elbequerungsstellen II und III verlaufen, werden als sehr ungünstig bewertet, weil sie die stark besiedelten Räume Pinneberg und Elms-

horn in großem Umfang belasten. Bei den Varianten über die Elbequerungsstelle II kommt die – nicht so große – Belastung des Raumes Stade hinzu.

Die Varianten, die über die Elbequerungsstelle I verlaufen, werden insgesamt als günstiger bewertet, weil sie in Schleswig-Holstein nicht so stark besiedelte Bereiche durchqueren. Aufgrund der geringsten Eingriffe in die vorhandenen Siedlungsstrukturen ist die Variante I.11 davon als am wenigsten beeinträchtigend zu beurteilen. Für den Verlauf in Niedersachsen ist diese Differenzierung jedoch nicht relevant.

Bei den im Raum Stade untersuchten Untervarianten ist die Untervariante r-3c (in Verbindung mit r-3a) als am wenigsten in die Siedlungsstruktur eingreifend zu bewerten, weil ein relativ großer Abstand zu größeren Siedlungen gehalten wird.

Im Verlauf der Schwindequerung ist ein Tunnel am günstigsten zu bewerten, weil dadurch die Lärmwirkungen stark reduziert werden können.

#### **4.2.1.4 Schutz siedlungsbezogener Freiräume**

Siedlungsbezogene Freiräume werden durch alle Varianten in erheblichem Umfang in Anspruch genommen. Aufgrund der dichteren Besiedlung ist dies bei den Varianten der Elbequerungsstellen II und III von größerer Bedeutung. Die Beeinträchtigung des Alten Landes im Zuge der Varianten über die Querungsstelle III ist ebenfalls als sehr nachteilig zu bewerten.

Durch die Variante I.10 werden ebenfalls siedlungsbezogene Freiräume in großem Umfang beeinträchtigt. Allerdings greift diese Variante in Niedersachsen nicht direkt in Vorsorgegebiete für die Erholung gem. RROP für den Landkreis Stade ein.

Aus der Sicht der Beeinträchtigung siedlungsnaher Freiräume ist von den im Raum Stade näher untersuchten Untervarianten die Variante r-3d (in Verbindung mit r-3a) als weniger eingreifend im Vergleich zu r-3c zu beurteilen.

Die Untertunnelung der Schwinde ist wegen der damit verbundenen Lärmminde- rung der angrenzenden Bereiche, die z. T. auch (Nah-)Erholungsfunktionen haben, positiv zu bewerten.

#### **4.2.2 Fachliche Belange**

##### **4.2.2.1 Gewerbliche Wirtschaft**

Durch die erhebliche Verbesserung der Anbindungsqualität an das überregionale Verkehrsnetz ist die Autobahn grundsätzlich für die gewerbliche Wirtschaft positiv zu bewerten. Die Effekte sind für die z. Zt. ungünstig angebundenen Betriebe im Bereich des Nord- und des Mittelkorridors am größten. Im Bereich des Südkorridors, in dem bereits relativ gute Anbindungen bestehen oder im Bau sind (A 26), sind die entstehenden positiven Auswirkungen als nicht so groß einzustufen.

Kleinräumig kommt es im Raum Stade zur Inanspruchnahme von Industrieerweiterungsflächen. Dieser Konflikt kann im Rahmen der weiteren Planung gelöst werden.

#### **4.2.2.2 Fremdenverkehr**

Die für den Fremdenverkehr besonders bedeutsame Elbe und die Elbeniederung werden untertunnelt, so dass von der Autobahn keine erheblichen negativen Auswirkungen zu erwarten sind.

Die Querung des Alten Landes durch die Varianten der Elbequerungsstelle III sind aus Sicht des Fremdenverkehrs trotz der bereits bestehenden Vorbelastungen durch A 26 und z. T. durch Hochspannungsleitungen und Windenergieanlagen als sehr negativ zu bewerten.

Die Varianten der Elbequerungsstellen I und II berühren nur bei ihrer Einmündung in die A 26 randlich das Alte Land, so dass die Auswirkungen auf den Fremdenverkehr als nicht erheblich bewertet werden.

Am besten mit dem Fremdenverkehr und dabei besonders mit dem Freizeitschiffsverkehr auf der Schwinge vereinbar ist die Untertunnelung der Schwinge. Der Bau einer flachen Brücke und damit die erhebliche Störung des Schiffsverkehrs auf der Schwinge und der Zugänglichkeit des Stader Hafens ist aus Fremdenverkehrssicht als unvereinbar anzusehen. Der Bau einer Hochbrücke ist aufgrund seiner negativen Auswirkungen auf das Landschaftsbild ebenfalls als negativ zu bewerten.

#### **4.2.2.3 Landwirtschaft, Fischerei**

Alle Varianten greifen sehr stark in landwirtschaftliche Strukturen ein, die überwiegend auch als Vorsorgegebiete für die Landwirtschaft im RROP für den Landkreis Stade festgelegt sind. Das gilt in besonderem Maße für die über die Elbequerungsstelle III verlaufenden Varianten aufgrund der Eingriffe in die überregional bedeutsamen Sonderkulturen des Alten Landes und im Raum Pinneberg.

Von den verbleibenden Varianten sind die Varianten I.11, II.20 und II.21 aufgrund etwas geringerer Flächeninanspruchnahme als etwas weniger ungünstig als die Varianten I.10, I.12 und I.13 zu bewerten.

Die im Raum Stade zusätzlich untersuchten Untervarianten sind aus landwirtschaftlicher Sicht alle erheblich ungünstiger zu bewerten, als die am Rand des Industriegebietes Stade-Bützfleth verlaufende Variante (8.2).

Die Auswirkungen auf die Fischerei sind nicht entscheidungserheblich, da zwischen den Varianten keine wesentlichen Unterschiede in Bezug auf die Fischwirtschaft bestehen.

#### **4.2.2.4 Forstwirtschaft, Jagd**

Aus Sicht der Forstwirtschaft ist die über die Elbequerungsstelle III verlaufende Trasse als ungünstig einzustufen, weil in Schleswig-Holstein mehrere Waldgebiete betroffen sind.

In den übrigen Bereichen der untersuchten Trassen wird Wald nur in geringem Umfang berührt.

Da grundsätzlich durch den Bau der Autobahn die bestehenden Jagdbezirke negativ getroffen werden, sind alle Varianten aus jagdlicher Sicht negativ zu bewerten. Da es keine direkt auf die Erhaltung von Jagdmöglichkeiten bezogenen Ziele der Raumordnung gibt, können keine raumordnerisch begründbaren Unterschiede zwischen den Varianten hergeleitet werden. Zweifellos werden jedoch Wildvorkommen und die Möglichkeiten der Jagdausübung durch die Autobahn beeinträchtigt. Dies muss bei der weiteren Planung berücksichtigt werden.

#### **4.2.2.5 Energie**

Der nördlich von Stade festgelegte Vorrangstandort für die Windenergiegewinnung wird zwar von Untervarianten der Trasse I berührt. Die Nutzung wird durch die Autobahn jedoch nicht in Frage gestellt.

#### **4.2.2.6 Rohstoffgewinnung**

Da der Landkreis Stade beabsichtigt, bei der Fortschreibung seines RROP auf die Festlegung des Vorranggebietes für die Rohstoffgewinnung (Klei) östlich der Schwinne zu verzichten, ist die Durchquerung dieses Gebietes durch die Varianten der Elbequerungsstellen I und II hinzunehmen.

#### **4.2.2.7 Verkehr allgemein**

Die A 20 dient der Vervollständigung des großräumigen Straßenverkehrsnetzes in Niedersachsen und Schleswig-Holstein und darüber hinaus für ganz Norddeutschland.

Dabei sind die über die Elbequerungsstelle I führenden Varianten aufgrund ihrer einen größeren Raum erschließenden Wirkungen grundsätzlich als günstiger zu bewerten.

Weiteres siehe unter 4.1.3.10.

#### **4.2.2.8 Öffentlicher Personennahverkehr**

Die A 20 ist grundsätzlich geeignet, auch dem ÖPNV zu dienen. Da es für eine Einbindung dieser Autobahn in das bestehende ÖPNV-Netz z. Zt. noch kein Konzept



gibt, gibt es zwischen den einzelnen Varianten hinsichtlich dieses Kriteriums keine raumordnerisch begründbaren Unterschiede.

#### **4.2.2.9 Schienenverkehr**

Die A 20 berührt Belange des Schienenverkehrs nicht in entscheidungserheblichem Maße.

Die A 20 steht grundsätzlich nicht den auf die Erhaltung und Verbesserung des Schienenverkehrs zielenden Aussagen des LROP und des RROP für den Landkreis Stade entgegen, weil mit dem Bau der A 20 im wesentlichen bisher nicht durch bestehende oder geplante Schienenverkehrsverbindungen abgedeckte Verkehrsbedarfe bedient werden sollen.

#### **4.2.2.10 Straßenverkehr**

Obwohl das LROP die überregionale Erschließung des Landes durch Autobahnen als grundsätzlich ausreichend ansieht, gibt es Teilregionen, in denen dies nicht der Fall ist. Dazu gehört die verkehrlich bisher unzureichend an das überregionale Autobahnnetz angebundene Unterelbregion. Die A 20 ist in besonderem Maße geeignet, diesen Missstand zu beseitigen. Die über die Elbequerungsstelle I führenden Varianten sind dazu besonders gut geeignet.

In Bezug auf verkehrliche Wirkungen im engeren Sinne (Reisezeitveränderungen, Fahrleistungen, Verkehrsqualität) sind die Varianten II.20, II.21 und I.10 als günstig zu bewerten, wobei die Varianten über die Elbequerungsstelle II durch die etwas kürzere Strecke und damit günstigeren Reisezeitveränderungen und Fahrleistungen günstig bewertet werden, während dies bei Variante I.10 vor allem aufgrund der guten Verkehrsqualität der Fall ist. Insbesondere besteht bei dieser Variante kein Versatz auf anderen Autobahnen. Alle anderen Varianten sind hinsichtlich der verkehrlichen Wirkungen als ungünstiger einzustufen, wobei die Varianten III.32 und III.33 kaum relevante Wirkungen erzielen.

Von den im Raum nördlich von Stade untersuchten Untervarianten entsprechen die von Schnee und Bützfleth nach Westen abgesetzten Varianten am besten der Vorgabe, bei Neuplanungen von übergeordneten Straßen Abstandsflächen zur Wohnbebauung einzuhalten (LROP C 3.6.3.04). Der von einigen Beteiligten vorgetragene Vorschlag, die Autobahn möglichst dicht an die Ortslage von Bützfleth anzulehnen, um auf diese Weise den best möglichen Lärmschutz zu erreichen, ist nicht Ziel führend; dies auch deshalb nicht, weil dabei Ortsteile durchschnitten werden müssten.

Die Untertunnelung der Schwinke ist wegen der dadurch reduzierten Lärmwirkungen positiv zu bewerten.

#### **4.2.2.11 Schifffahrt, Luftfahrt**

Da die Elbe untertunnelt wird, ist die Elbequerung für die Schifffahrt nicht relevant.



Die Querung der Schwinge mit einer flachen Brücke ist aus Sicht der Berufs- und Freizeitschifffahrt als negativ zu bewerten, weil dadurch der meiste Schiffsverkehr nicht mehr den Stader Stadthafen erreichen kann. Dem Bau einer flachen Brücke steht auch die Eigenschaft der Schwinge als Bundeswasserstraße entgegen. Der Bau einer Dreh- oder Klappbrücke ist wegen der entstehenden langen Sperrzeiten bei einer Autobahn nicht sinnvoll.

Belange der Luftfahrt sind nicht betroffen.

#### **4.2.2.12 Fußgänger- und Fahrradverkehr**

Entscheidungserhebliche Belange des Fußgänger- und Fahrradverkehrs sind nicht betroffen. Dabei wird davon ausgegangen, dass die bestehenden Verbindungswege bei der weiteren Planung so berücksichtigt werden, dass zumutbare Verbindungen bestehen bleiben.

#### **4.2.2.13 Erholung, Freizeit, Sport**

Die Beurteilung des Komplexes Erholung, Freizeit, Sport knüpft stark an die Beurteilung der Belange Siedlungsentwicklung/Wohnen, Schutz siedlungsbezogener Freiräume und Fremdenverkehr an (4.1.2.3, 4.1.2.4 und 4.1.3.2), weil sich in den betroffenen Räumen die Aspekte des Tourismus stark mit den Naherholungsaspekten überschneiden.

Dabei ist klar, dass durch die Autobahn die Aufenthaltsqualität in den durchschnittlichen Räumen entwertet wird. Am wenigsten eingreifend sind deshalb die Varianten über die Elbequerungsstelle I zu bewerten, während die anderen Varianten als stark negativ zu bewerten sind.

Von den im Raum nördlich von Stade untersuchten Untervarianten greifen die weiter von den Siedlungen abgesetzten Untervarianten stark in siedlungsnahe Erholungsgebiete ein. Die siedlungsnahen Untervarianten sind dagegen wegen ihrer negativen Wirkungen auf das direkte Wohnumfeld negativ zu bewerten.

#### **4.2.2.14 Wasserwirtschaft**

Da durch alle Varianten Wasserschutzgebiete bzw. geplante Wasserschutzgebiete betroffen sind sowie durch die Versiegelung die Grundwasserneubildung beeinträchtigt wird, sind alle Varianten aus Sicht der Wasserwirtschaft negativ zu beurteilen. In Niedersachsen sind keine Vorsorge- oder Vorranggebiete für die Wassergewinnung betroffen. Wegen der im Vergleich zu den anderen Varianten etwas geringeren Inanspruchnahme von Wasserschutzgebieten bzw. geplanten Wasserschutzgebieten durch die Varianten I.10 und I.11 sind diese Varianten hinsichtlich dieses Belangs etwas weniger ungünstig zu bewerten. Durch ihre größere Länge beeinträchtigen sie jedoch die Grundwasserneubildung stärker, so dass bei den un-

tersuchten Varianten hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Wasserwirtschaft insgesamt keine entscheidungserheblichen Unterschiede festzustellen sind.

Es wird dabei davon ausgegangen, dass durch organisatorische und technische Maßnahmen mögliche negativen Einflüsse auf das Grundwasser beim Bau und Betrieb der Autobahn minimiert werden.

Die Wasserrahmenrichtlinie der EU (Richtlinie 2000/60/EG) fordert die Aufstellung von Bewirtschaftungsplänen für Flussgebietseinheiten bis 2009. Z. Zt. finden dazu Vorarbeiten statt, so dass im Raumordnungsverfahren keine konkreten Vorgaben berücksichtigt werden können. Soweit im Planungsverlauf solche Vorgaben entwickelt werden, müssen sie berücksichtigt werden.

#### **4.2.2.15 Abfallwirtschaft**

Entscheidungserhebliche Belange der Abfallwirtschaft sind nicht betroffen.

#### **4.2.2.16 Katastrophenschutz, Verteidigung**

Für den Katastrophenschutz bedeutsam ist vor allem der Elbetunnel, der bei allen Varianten in ähnlicher Weise gegeben ist. Hier sind entsprechende bauliche und organisatorische Konzepte bei der weiteren Planung zu entwerfen und umzusetzen.

Da der Schwingetunnel erheblich kürzer ist, sind die Probleme des Katastrophenschutzes hier nicht so gravierend.

Entscheidungserhebliche militärische Belange sind nicht betroffen.

### **4.2.3 Umweltbelange**

#### **4.2.3.1 Schutzgut Mensch**

Die Bewertung des Schutzgutes „Mensch“ im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung korrespondiert sehr stark mit den Abschnitten Siedlungsentwicklung/Wohnen, Schutz siedlungsbezogener Freiräume, Fremdenverkehr und Erholung/Freizeit/Sport (4.1.2.3, 4.1.2.4, 4.1.3.2 und 4.1.3.13).

Aufgrund der starken Besiedlung (vor allem in Schleswig-Holstein) mit entsprechender Zuordnung von wohnungsnahen Erholungsflächen werden die Varianten der Elbequerungsstellen II und III sehr ungünstig bewertet. Die Varianten der Elbequerungsstelle I greifen ebenfalls stark, jedoch nicht in gleich großem Umfang in Siedlungsflächen und wohnungsnahen Erholungsgebiete ein, wie die Varianten der Querungen II und III, so dass sie etwas günstiger zu bewerten sind.

Durch eine etwas von der hauptsächlichen Bebauung abgesetzte Führung der Untervarianten zu Variante I.10 im Raum nördlich von Stade wird die Variante I.10 noch etwas günstiger bewertet.

Mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG) soll ein auf europäischer Ebene harmonisiertes Konzept zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm entwickelt werden. In mehreren Stufen sollen ab Mitte 2004 strategische Lärmkarten aufgestellt werden. Soweit daraus für die vorliegende Planung konkrete Forderungen hervor gehen, sind sie im weiteren Planungsablauf zu berücksichtigen.

#### **4.2.3.2 Schutzgut Tiere/Pflanzen**

Die über die Elbequerungsstelle I verlaufenden Varianten sind wegen ihrer Länge und wegen der Beeinträchtigung bedeutsamer Lebensräume für Tiere und Pflanzen als ungünstig zu bewerten. Dabei sind die Varianten I.10 und I.11 etwas weniger ungünstig zu bewerten als die Varianten I.12 und I.13, die über den mittleren Korridor in Schleswig-Holstein verlaufen, und dabei weitere wertvolle Biotop beeinträchtigen.

Die über die Elbequerungsstelle II verlaufenden Varianten sind als nicht so stark in Biotop eingreifend zu beurteilen, weil sie zwar in Schleswig-Holstein eine den Varianten der Querungsstelle I vergleichbare Problematik aufweisen, in Niedersachsen jedoch aufgrund ihrer Führung in bereits stark vorbelasteten Gebieten günstiger zu beurteilen sind. Das betrifft besonders Variante II.20.

Die über die Elbequerungsstelle III verlaufenden Varianten sind aufgrund des Eingriffs in mehrere wertvolle Biotop und Landschaftsschutzgebiete in Schleswig-Holstein als ungünstig zu bewerten.

Eine Querung der Elbe und der angrenzenden, vor den Deichen liegenden Marschen durch eine Brücke ist wegen der überragenden Bedeutung der Elbe für den Naturschutz und zur Verfügung stehender weniger stark eingreifender Varianten nicht möglich.

#### **4.2.3.3 Schutzgut Boden**

Die Böden im Untersuchungsgebiet weisen größtenteils mäßige bis nachrangige Wertigkeit auf. Nur in kleinen Bereichen gibt es Böden mit mittlerer Wertigkeit. Z. T. weisen die Böden ein besonderes Biotopentwicklungspotential auf. Die Marschböden sind ertragsstark. Sehr große Unterschiede hinsichtlich der Wertigkeiten bestehen deshalb zwischen den einzelnen Varianten nicht.

Aufgrund der größeren Länge sind deshalb die über die Querungsstelle I führenden Varianten als am stärksten in den Boden eingreifend zu betrachten. Die über die Querungsstelle III führenden Varianten sind aufgrund ihrer Kürze am wenigsten Boden belastend.

#### **4.2.3.4 Schutzgut Wasser**

Da die Varianten I.10 und I.11 am geringsten in Wasserschutzgebiete oder geplante Wasserschutzgebiete eingreifen, sind sie am günstigsten in Bezug auf Eingriffe in

das Schutzgut Wasser zu bewerten. Diese günstigere Bewertung relativiert sich aufgrund der größeren Länge dieser Varianten, so dass diese beiden Varianten insgesamt gesehen nur einen geringen Wertigkeitsvorteil im Vergleich zu den übrigen Varianten haben.

#### **4.2.3.5 Schutzgut Luft/Klima**

Wegen der Lage in der klimaökologischen Region „Küstennaher Raum“ mit ihren guten Luftaustauschbeziehungen kommt den Auswirkungen der Autobahn auf das Klima keine sehr große Entscheidungserheblichkeit zu.

In Schleswig-Holstein berühren die Varianten I.12, I.13, II.20, II.21, III.30 und III.31 randlich den Ausgleichsraum bei Elmshorn.

Die Varianten III.32 bis III.34 berühren den für Pinneberg wirkenden Ausgleichsraum bei Kummerfeld.

Die Varianten I.10, I.12, II.20, III.30 und III.32 queren den Ausgleichsraum bei Bad Bramstedt, so dass nur die Variante I.11 keinen klimaökologischen Ausgleichsraum beeinträchtigt.

Alle Varianten der Elbequerungsstellen I und II berühren östlich von Stade einen klimaökologischen Ausgleichsraum mittlerer Bedeutung.

Unter klimaökologischer Betrachtung ist deshalb der Variante I.11 der Vorzug zu geben. Die Varianten I.12, II.20, III.30 und III.32 sind wegen der Berührung von zwei Ausgleichsräumen als etwas ungünstiger als die übrigen verbleibenden Varianten zu beurteilen.

#### **4.2.3.6 Schutzgut Landschaft**

Aufgrund der Beeinträchtigungen in Schleswig-Holstein und der Beeinträchtigungen des Alten Landes sind alle über die Elbequerung III führenden Varianten als äußerst ungünstig einzustufen.

Da die über die Elbequerung II führenden Varianten zwar in Niedersachsen nicht sehr große bedeutsame Landschaftsbereiche beeinträchtigen, jedoch in Schleswig-Holstein ausgedehnte Landschaftsbereiche mit hoher bis sehr hoher Bedeutung und Landschaftsräume mit hoher bis sehr hoher Empfindlichkeit beeinträchtigen, sind sie ebenfalls als ungünstig einzustufen.

Die über die Elbequerung I führenden Varianten beeinträchtigen in etwas geringerem Umfang große bedeutsame Landschaftsräume und Landschaftsräume mit hoher und sehr hoher Empfindlichkeit in Schleswig-Holstein; darüber hinaus jedoch das auch kulturhistorisch bedeutsame Kehdinger Land, so dass zwischen den Varianten der Querungsstellen I und II hinsichtlich ihrer Eingriffe in die Landschaft aus raumordnerischer Sicht keine erheblichen Unterschiede bestehen.

Eine hohe Schwingebrücke ist aus Sicht des Landschaftsschutzes sehr negativ zu beurteilen. Eine flache Schwingebrücke wäre wegen der bereits bestehenden ähnlichen Brückenbauwerke an der Schwinge noch hinzunehmen.

#### **4.2.3.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter**

Aus Sicht des Kulturgutschutzes sind alle über die Elbequerungsstelle III verlaufenden Varianten als sehr negativ zu beurteilen.

Wegen der Beeinträchtigung der Seestermüher Marsch sind die über die Elbequerungsstelle II führenden Varianten als negativ zu beurteilen. Das Gleiche trifft für die über die Elbequerungsstelle I führenden Varianten wegen der Beeinträchtigung der Kremper Marsch zu.

Die nördlich von Stade zusätzlich untersuchten Untervarianten, die von der Bebauung, insbesondere von Wöhrden, abgesetzt sind, sind aus Sicht des Kulturgutschutzes etwas günstiger als die übrigen Untervarianten zu bewerten.

Entscheidungserhebliche Sachgüter sind nicht betroffen.

#### **4.2.3.8 Wechselwirkungen**

Durch die in Schleswig-Holstein vorliegenden Wechselwirkungskomplexe sind die betroffenen Bach- und Flusstäler, naturnahen Feuchtbereiche, naturnahen Wälder und Trockenstandorte gegen Eingriffe durch eine Autobahn besonders empfindlich, so dass Eingriffe in solche Standorte besonders schwer wiegen.

#### **4.2.3.9 FFH- und EU-Vogelschutzgebiete**

Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens findet eine überschlägige Prüfung der FFH- und EU-Vogelschutzgebietsverträglichkeit der Vorhaben statt. Außerdem sollen Hinweise für weitere Prüfungen im nachfolgenden Zulassungsverfahren erfolgen.

Die Unterelbe mit großen Teilen ihrer Marschen ist FFH- und EU-Vogelschutzgebiet. Durch die Untertunnelung der Elbe mit einem ausreichend langen Tunnel können erhebliche Beeinträchtigungen dieses Gebietes vermieden werden. Der ebenfalls untersuchte Kurztunnel reicht nicht aus, um erhebliche Beeinträchtigungen zu vermeiden. Beim Bau des Langtunnels und der Autobahn muss sichergestellt sein, dass die Unterelbe mit ihren Marschen nicht erheblich beeinträchtigt wird. Außerdem sind Baustelleneinrichtungen und Nebenanlagen wie Be- und Entlüftungseinrichtungen mit dem FFH- und EU-Vogelschutzgebiet Elbe abzustimmen, um erhebliche Beeinträchtigungen auszuschließen.

In Niedersachsen sind keine weiteren FFH- und EU-Vogelschutzgebiete betroffen.



In Schleswig-Holstein liegen mehrere FFH- und EU-Vogelschutzgebiete im Untersuchungsraum. Im Raum Bad Bramstedt ist deshalb eine Nordumgehung nicht FFH-verträglich.

### **4.3 Raumordnerische Gesamtabwägung**

Der Bedarf der A 20 ist durch den noch gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen von 1993 und durch die im Rahmen des Raumordnungsverfahrens erstellte Verkehrsuntersuchung gerechtfertigt. Für den Bau der Autobahn ist Voraussetzung, dass sie weiterhin im Bedarfsplan enthalten ist.

Die A 20 setzt als Nord-West-Umfahrung von Hamburg die Ostseeautobahn nach Westen fort. Neben der Schaffung einer neuen leistungsfähigen West-Ost-Verbindung in Norddeutschland dient die A 20 zugleich der verkehrlichen Entlastung der vorhandenen Autobahnen A 1 und A 7, der Verbesserung der Anbindung Schleswig-Holsteins an West- und Süddeutschland und insbesondere der verkehrlichen Integration des Unterelberaums. Daneben werden der Verdichtungsraum Hamburg und Ortsdurchfahrten im durchfahrenen Raum von Durchgangsverkehr entlastet.

Damit dient die A 20 den Zielen der Weiterentwicklung der räumlichen Strukturen Niedersachsens im Unterelbe- und Elbe-Weser-Raum. Die neue Autobahn ist eine Voraussetzung zur Weiterentwicklung der gewerblichen Wirtschaft in diesen Räumen. Obwohl grundsätzlich das Straßennetz in Niedersachsen als ausreichend angesehen wird, erschließt die A 20 den bisher nur durch die A 27 erschlossenen Elbe-Weser-Raum. Die Neuplanung einer Autobahn in diesem Raum ist deshalb gerechtfertigt.

Die volle Wirksamkeit der A 20 kann erst durch die Weiterführung als Küstenautobahn zum im Januar 2004 eröffneten Wesertunnel und/oder zur A 1 erzielt werden. Die Durchführung des Raumordnungsverfahrens für das Teilstück der A 20 bis zum Anschluss an die A 26 ist möglich, weil die Bepanung dieses Teilstücks keine Auswirkungen auf die Weiterführungsmöglichkeiten hat.

Zur Feststellung und Abwägung durchgehender Trassen sind Trassenvarianten von der A 26 bis nach Bad Segeberg betrachtet worden. In die in diesem Raumordnungsverfahren getroffene Entscheidung sind deshalb die schleswig-holsteinischen Gegebenheiten und Abwägungen einbezogen worden.

Als wesentliche Abwägungskomplexe sind die Komplexe Raumstruktur einschließlich der Zentralörtlichen Strukturen und der Auswirkungen auf die Gewerbliche Wirtschaft, Mensch/Siedlung/Erholung (einschl. Tourismus), Natur- und Landschaftsschutz, Landwirtschaft, Wasserwirtschaft einschließlich Boden sowie Verkehr (insbesondere Straßenverkehr) anzusehen. Die übrigen Aspekte, wie Forstwirtschaft/Jagd, Energie, Rohstoffgewinnung, ÖPNV, Schienenverkehr, Fußgänger- und Fahrradverkehr, Abfallwirtschaft, Katastrophenschutz und Verteidigung haben nur eine nachgeordnete Bedeutung für die Abwägungsentscheidung. Die Kulturgü-



ter, besonders der Eingriff in die betroffene Kulturlandschaft, werden dabei dem Komplex Landschaft zugeordnet. Die Schifffahrt hat für die Beurteilung der Schwingenquerung eine besondere Bedeutung.

Aufgrund der naturräumlichen Gegebenheiten wurden drei mögliche Elbequerungen bei Glückstadt/Drochtersen (I), Stade-Bützfleth/Seestermühle (II) und Gröndedeich/Hetlingen (III) ermittelt. Andere Elbequerungen sind aufgrund der Breite der Elbe, der die Elbe begleitenden Marschen sowie der vorhandenen Wohnbebauung und gewerblichen Bebauung nicht sinnvoll.

Da die Elbe mit ihren Marschen für den Naturschutz als Natura 2000-Gebiet von überregionaler und europaweiter Bedeutung ist, muss sie mittels eines Langtunnels unterfahren werden, der die Elbemarschen weitgehend unbeeinträchtigt lässt.

Die Entscheidung für die Elbequerung bei Glückstadt/Drochtersen wurde getroffen, weil von dieser am weitesten Elbe abwärts gelegenen Querung die größten Impulse für die strukturelle Entwicklung des Unterelberaumes zu erwarten sind. Außerdem werden durch die Trassen, die über die beiden anderen Querungsstellen führen, in Schleswig-Holstein Siedlungsbereiche und siedlungsnaher Erholungsbereiche in erheblich größerem Umfang beeinträchtigt, als durch die über die Elbequerungsstelle I führenden Varianten. Die über die Elbequerungsstelle III führenden Varianten beeinträchtigen darüber hinaus in stärkerem Maße die Land- und Forstwirtschaft sowie im Alten Land ein überregional bedeutsames altes Kultur- und Erholungsgebiet.

Von den über die Elbequerungsstelle III führenden Varianten hat nur die Variante III.34 erhebliche Vorteile im Vergleich zu allen anderen Varianten hinsichtlich der Umweltbelastungen. Diesem Vorteil stehen jedoch erhebliche geringere raumstrukturelle Wirkungen und starke negative Wirkungen auf die Siedlungen einschließlich ihres Umfeldes und auf die Agrarstruktur gegenüber, so dass die beiden Varianten II.20 und I.10, die zwar hinsichtlich der Umweltauswirkungen als ungünstiger zu bewerten sind, in den anderen Belangen jedoch der Variante III.34 überlegen sind, insgesamt als günstiger zu bewerten sind.

Die über die Elbequerungsstelle II führenden Varianten haben im Vergleich zu den über die Querungsstelle I führenden Varianten Vorteile hinsichtlich der positiven verkehrlichen Wirkungen. Da sie aber erhebliche Nachteile hinsichtlich ihrer Beeinträchtigungen der Siedlungsbereiche (insbesondere bei Elmshorn) und der siedlungsnahen Freiräume haben und außerdem ihre raumstrukturelle Wirkung nicht so hoch veranschlagt wird, ist die Entscheidung zugunsten der Variante I.10 zu treffen.

Unter den über die Querungsstelle I führenden Varianten ist von Variante I.10 die beste verkehrliche Wirkung zu erwarten; außerdem beeinträchtigt sie die Siedlungen etwas weniger.

Als neue Autobahn in einem bisher z. T. von übergeordneten Verkehrswegen freien Raum greift die A 20 erheblich in Raumstrukturen ein. Das betrifft in besonderem Maße die Landwirtschaft und in Teilen den Natur- und Landschaftsschutz. Der Bau

der Autobahn und damit die erhebliche Belastung von Natur und Landschaft sowie der Agrarstruktur sind nur aufgrund der erwarteten hohen verkehrlichen und raumstrukturellen Wirkungen zu rechtfertigen. Außerdem werden durch die Untertunnelung der Elbe negative Auswirkungen auf diesen wertvollen Lebensraum weitgehend vermieden. Durch Schallschutzmaßnahmen, Flurbereinigungen und Kompensationsmaßnahmen können die negativen Auswirkungen minimiert oder kompensiert werden.

Im Raum nördlich von Stade ist die Abwägung zugunsten der Vorzugsvariante zu treffen, weil damit schädliche Umwelteinwirkungen auf Wohngebiete, vor allem in Bützfleth, Schnee und Wöhrden, vermieden werden können (C 2.0 03 LROP). Vorranggebiete für Natur und Landschaft oder Erholung sind von der Vorzugsvariante nicht betroffen. Die vorhandenen Einzelgehöfte müssen bei der weiteren Planung entsprechend berücksichtigt werden.

Durch die im Raum nördlich von Stade getroffene Umplanung verstärken sich die negativen Aspekte hinsichtlich der Eingriffe in Natur und Landschaft und in die Agrarstruktur. Demgegenüber stehen erhebliche entlastende Aspekte für die Siedlungen. Außerdem ist der Bau der Autobahn an dieser Stelle günstiger durchzuführen, als bei der am Rand des Industriegebietes verlaufenden Variante 8.2. Zudem wird die Länge des möglichen Schwingetunnels bei der Vorzugsvariante minimiert und kann evtl. durch Verlegung des Industriegleises nach Westen weiter minimiert werden.

In Bezug auf die Schwingequerung steht eine hohe Brücke dem Landschaftsbild entgegen. Eine flache Brücke ist nicht mit der Eigenschaft der Schwinde als Bundeswasserstraße und in ihren Funktionen für den Segeltourismus vereinbar, so dass nach den Ergebnissen der im Rahmen des Raumordnungsverfahrens angestellten Untersuchungen und Überlegungen nur eine Tunnelquerung zielführend ist.

Die getroffenen Maßgaben dienen als Rahmen für die weitere Planung und zur Minimierung der mit dem Bau der Autobahn verbundenen nachteiligen Wirkungen.

#### **4.4 Begründung der Maßgaben**

##### Zu 1.:

Da die A 20 vor allem dem großräumigen Verkehr dienen soll, ist für ihre volle Wirksamkeit die Anbindung nach Westen an das Autobahnnetz erforderlich. Eine Weiterführung als Küstenautobahn A 22 hätte nach neueren Untersuchungen größere positive Wirkungen für die strukturelle Weiterentwicklung des nordniedersächsischen Küstenraumes, als die Anbindung an die A 1.

##### Zu 2.:

Das Erfordernis begleitender Bodenordnungsmaßnahmen ergibt sich aus dem Flurbereinigungsgesetz.

### Zu 3.:

Da im gesamten Planungsgebiet sehr hohe Grundwasserstände vorliegen und eine problematische Entwässerungssituation vorliegt, muss der Regelung der Wasserwirtschaft besonderes Augenmerk geschenkt werden. Es besteht ein sehr enger Zusammenhang zwischen Wasserwirtschaft und landwirtschaftlicher Bodennutzung. Bei der Lösung der durch den Bau der A 20 verursachten wasserwirtschaftlichen Probleme kann auf die Erfahrungen beim Bau der A 26 zurückgegriffen werden.

### Zu 4.:

Mit einer Führung der A 20 östlich des Landernweges kann die Trassenführung den landwirtschaftlichen Strukturen am besten gerecht werden. Wegen des relativ großen Kurvenradius der A 20 ist voraussichtlich eine (Teil-)Verlegung des Landernweges erforderlich.

### Zu 5.:

Als aktive Schallschutzmaßnahmen kommen in erster Linie Schallschutzwände und -wälle in Betracht. Diese können als Landschaftsbild prägende Elemente hervortreten. Um zusätzliche Eingriffe in das Landschaftsbild möglichst zu vermeiden, ist es wichtig, die Schallschutzmaßnahmen so weit wie möglich und umsetzbar den Belangen des Orts- und Landschaftsbildschutzes anzupassen.

### Zu 6.:

Der Raum Drochtersen wird voraussichtlich aufgrund der A 20 von starkem neuem Durchgangsverkehr betroffen sein. Umfang und Richtung dieses Verkehrs hängt von der Weiterführung der A 20 als A 22 und/oder zur A 1 sowie von der Anbindung an die B 73 ab. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die B 73 ebenfalls verlegt werden soll. Diese neu entstehende komplexe Verkehrssituation muss in die weitere Planung der A 20/A 22 mit dem Ziel einbezogen werden, durchgehende und infolge der A 20 zusätzlichen Verkehre in Ortslagen möglichst zu vermeiden oder zu verringern.

### Zu 7. und 8.:

Die Maßgaben folgen aus den Vorschriften des Niedersächsischen Naturschutzgesetzes. Zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes Unterelbe ist nur der Bau eines Langtunnels geeignet.

### Zu 9.:

Die Lage der Tunneloberkante unter dem Fahrwasser der Elbe muss mit evtl. denkbaren Elbevertiefungen und den Anforderungen des Schiffsverkehrs (Ankerungen) abgestimmt sein.

Zu 10.:

Setzungen über dem Tunnel sollten ausgeschlossen werden. Evtl. ist es möglich, im Rahmen der weiteren Planung eine direkte Unterquerung des Ruthenstromsperrwerks zu vermeiden.

Zu 11.:

Nach dem Ergebnis des Raumordnungsverfahrens ist der Bau einer flachen Brücke über die Schwinge nicht mit der Eigenschaft der Schwinge als Bundeswasserstraße vereinbar. Außerdem würde eine flache Brücke den meisten Segelschiffsverkehr am Erreichen des Stader Stadthafens hindern. Eine hohe Brücke ist nicht mit den Anforderungen des Landschaftsschutzes vereinbar. Andere Lösungen, wie Klapp- oder Drehbrücke, Hebewerk u. ä. sind wegen der entstehenden Kosten und wegen verkehrlicher Probleme (relativ lange Sperrzeiten der Autobahn) nicht sinnvoll. Da die Kosten einer hohen Brücke annähernd die Kosten eines Tunnels erreichen, ist nach derzeitigem Kenntnis- und Planungsstand nur die Anlage eines Tunnels sinnvoll.

Zu 12.:

Da ein möglicher Schwingetunnel voraussichtlich in offener Bauweise errichtet wird, ist besondere Rücksicht auf die Schwinge mit ihren Randzonen zu nehmen.

Zu 13.:

Die Maßgabe ist erforderlich, um Funktion und Betrieb der Leitungen sicher zu stellen.

Zu 14.:

Die Maßgabe sichert die Belange des Denkmalschutzes.

Zu 15.:

Die Maßgabe resultiert aus den Richtlinien des Band- und Katastrophenschutzes und den fachlichen Vorgaben für Tunnelbauten.

Zu 16.:

Die Maßgabe ergibt sich aus den Anforderungen des LROP, des NNatG und des Bodenschutzgesetzes.

Zu 17.:

Da in der UVS aufgrund des länderübergreifenden Ansatzes und der Planungsebene des Raumordnungsverfahrens nicht alle Details erfasst wurden, ist bei der weiteren Planbearbeitung eine differenziertere Betrachtung erforderlich. Das betrifft insbe-

sondere den im Raum nördlich von Stade noch verbreiteten Biotoptyp „Artenreiches mesophiles Grünland“, der nach § 28 a NNatG besonders geschützt ist, die Bedeutung der südlich von Ritsch gelegenen Flächen als Ausweichlebensraum für Zug- und Rastvogelpopulationen der Elbevorlandbereiche sowie das Vorkommen des Moorfrosches in diesen Gebieten. Diese Untersuchungen sollen dazu dienen, mögliche Gefährdungen zu mindern und den erforderlichen Kompensationsflächenbedarf genauer zu ermitteln.

#### Zu 18.:

Diese Maßgabe ergibt sich aus den Stellungnahmen der Naturschutzbehörden und dient der Einbindung der Kompensationsflächen in die bestehenden fachlichen Ziele der einzubeziehenden Stellen.

Der vom Vorhabensträger im Rahmen des Raumordnungsverfahrens ermittelte Flächenbedarf für Kompensationsmaßnahmen stellt eine vorläufige Schätzung dar und muss in der weiteren Planung konkretisiert werden. Im betroffenen Raum stehen grundsätzlich genügend Flächen für eine Aufwertung zur Verfügung, die bereits größtenteils im Eigentum der öffentlichen Hand sind. Als Suchräume für die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen bieten sich der Gauensieker Sand (rd. 120 ha), die Domänenflächen des Wischhafener Sandes (rd. 300 ha) und Privatflächen auf dem Wischhafener Sand (rd. 260 ha) an (zur überschlägigen Ermittlung und Verortung siehe Ergänzung zum Anhang 14 in den Unterlagen zum ROV, UVS Stufe II).

Da in die überschlägige Ermittlung des Kompensationsflächenbedarfs bisher nur die Schutzgüter Boden und Pflanzen eingegangen sind, müssen bei der weiteren Planung die Auswirkungen auf andere Schutzgüter, wie Tiere, Wasser und Landschaftsbild einbezogen werden.

## **5 Rechtswirkung des Raumordnungsverfahrens, Erhaltung der Landesplanerischen Feststellung**

Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens als sonstiges Erfordernis der Raumordnung hat gegenüber dem Träger des Vorhabens und gegenüber Einzelnen keine unmittelbare Rechtswirkung. Es ist gem. § 16 Abs. 3 NROG bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen, die den im Raumordnungsverfahren beurteilten Gegenstand betreffen, sowie bei Genehmigungen, Planfeststellungen und sonstigen behördlichen Entscheidungen über die Zulässigkeit des Vorhabens nach Maßgabe des § 4 Abs. 2, 4 und 5 ROG zu berücksichtigen. Die Pflicht, gem. § 4 Abs. 1 ROG Ziele der Raumordnung und Landesplanung zu beachten, bleibt unberührt.


Gem. § 16 Abs. 4 Satz 4 in Verb. mit § 10 Abs. 1 NROG ist eine Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften bei der Durchführung dieses Raumordnungsverfahrens, die nicht innerhalb eines Jahres geltend gemacht worden ist, unbeachtlich.

Die Jahresfrist beginnt mit der öffentlichen Bekanntmachung dieser Landesplanerischen Feststellung.

## **6 Kostenentscheidung**

Gem. § 18 NROG werden für diese Landesplanerische Feststellung keine Gebühren erhoben. Zur Erhebung der Auslagen ergeht ein gesonderter Kostenbescheid.

Im Auftrage

  
Dr. Holger Manthey



