

Ortsumgehung Elstorf / Ketzendorf

Landesplanerische Feststellung zum Raumordnungsverfahren mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung

Erstellt durch:

Federführung i.S.d.§19 Abs. 1 Satz 2 NROG

LANDKREIS HARBURG

DER LANDRAT

Schloßplatz 6

21423 Winsen (Luhe)

Im Einvernehmen mit

LANDKREIS STADE

DER LANDRAT

Am Sande 2

21682 Stade



## Inhaltsverzeichnis

1.	Ergebnis des Raumordnungsverfahrens .....	4
1.1.	Landesplanerische Feststellung .....	4
1.2.	Maßgaben .....	4
1.3.	Hinweise und Anregungen .....	5
1.4.	Wirkung der landesplanerischen Feststellung .....	5
1.5.	Befristung der Geltungsdauer .....	6
1.6.	Hinweise zur Kostentragung und -festsetzung.....	6
1.7.	Weitere Beteiligung der Öffentlichkeit, Hinweis zum Rechtsbehelf.....	6
2.	Beschreibung des Vorhabens .....	7
2.1.	Vorstellung des Vorhabens .....	7
2.2.	Begründung des Bedarfs .....	9
2.3.	Technische Eckdaten des Vorhabens.....	10
2.4.	Untersuchungsraum und räumliche Alternativen.....	12
3.	Beschreibung des Verfahrens .....	12
3.1.	Aufgabe des Raumordnungsverfahrens .....	12
3.2.	Rechtliche Grundlagen des Raumordnungsverfahrens .....	12
3.3.	Ablauf des Raumordnungsverfahrens .....	13
3.3.1.	Antragskonferenz.....	14
3.3.2.	Einleitung Verfahren, Beteiligung Öffentlichkeit und öffentlicher Stellen ....	14
3.3.3.	Erörterung.....	15
4.	Stellungnahmen aus den Beteiligungsverfahren.....	15
4.1.	Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Verbände .....	15
4.2.	Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit .....	16
5.	Beschreibung der Prüfmethodik.....	16
5.1.	Prüfauftrag des Raumordnungsverfahrens .....	16
5.2.	Prüfgegenstand und Datengrundlagen.....	17
5.3.	Variantenvergleich und Gewichtung .....	18
6.	Prüfergebnisse .....	19
6.1.	Raumbezogene Auswirkungen.....	19
6.1.1.	Siedlungs- und Versorgungsstruktur .....	19
6.1.2.	Landwirtschaft .....	20
6.1.3.	Forstwirtschaft.....	20
6.1.4.	Verkehr, technische Infrastruktur .....	20
6.1.5.	Sonstige Standort- und Flächenanforderungen.....	21
6.2.	Umweltbezogene Auswirkungen .....	21

6.2.1.	Schutzgut Mensch inkl. menschlicher Gesundheit .....	21
6.2.2.	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt .....	22
6.2.3.	Schutzgut Boden und Fläche .....	23
6.2.4.	Schutzgut Wasser .....	23
6.2.5.	Schutzgut Luft und Klima .....	24
6.2.6.	Schutzgut Landschaft .....	24
6.2.7.	Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter .....	24
6.2.8.	Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern .....	25
6.2.9.	Artenschutz .....	25
6.2.10.	Natura-2000-Gebietsschutz .....	25
6.2.11.	Schutzgebiete .....	26
6.2.12.	Bewertung der Umweltauswirkungen insgesamt .....	26
6.3.	Nutzen der Verkehrsanlage .....	28
6.4.	Landwirtschaftliche Auswirkungen .....	29
6.5.	Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung .....	30
6.6.	Wirtschaftlichkeit .....	30
7.	Zusammenfassende raumordnerische Gesamtabwägung .....	31
8.	Begründung der Maßgaben .....	32
	Anlagenverzeichnis .....	34
	Abkürzungsverzeichnis .....	35

## 1. Ergebnis des Raumordnungsverfahrens

### 1.1. Landesplanerische Feststellung

Die Landkreise Harburg und Stade haben für die geplante Ortsumfahrung Elstorf mit Zubringer A 26 als zuständige Untere Landesplanungsbehörden gem. § 10 Abs. 5 des Niedersächsischen Gesetzes über Raumordnung (NROG) in Verbindung mit § 15 des Raumordnungsgesetzes (ROG) ein Raumordnungsverfahren mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. Die zuständige Behörde im Sinne von § 19 Abs. 1 Satz 2 NROG ist der Landkreis Harburg. Die Feststellung ergeht im Einvernehmen mit dem Landkreis Stade.

Als Ergebnis des Raumordnungsverfahrens für die vom Geschäftsbereich Lüneburg der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (Vorhabenträgerin) geplante Ortsumfahrung wird festgestellt, dass die Variante 1.3 (vgl. Anlage 1) mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar ist und den Anforderungen an die Umweltverträglichkeit des Vorhabens entspricht, wenn die in Kapitel 1.2 genannten Maßgaben beachtet werden. Diese Variante ist im Variantenvergleich als die raumverträglichste Lösung aller ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen hervorgegangen.

### 1.2. Maßgaben

1. Die nördliche Anbindung der geplanten Trasse an die bestehende B3neu und an die B73 ist entsprechend der prognostizierten Verkehrsbelastung richtlinienkonform auszubilden. Kleinräumige Verschwenkungen, Aufweitungen und Verschiebungen zur Knotenpunktgestaltung sind aus Sicht der Raumordnung zulässig.
2. Die landesplanerisch festgestellte Trasse durchschneidet das Landschaftsschutzgebiet LSG STD 22 „Buxtehuder Geestrand“. Die Inanspruchnahme von LSG-Flächen ist im Grundsatz vertretbar. Zur Gewährleistung der Biotopvernetzung ist eine Querungshilfe in Form einer Unter- bzw. Überführung zu schaffen; die Dimensionierung des Querungsbauwerks ist im Zuge des Planfeststellungsverfahrens mit der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Stade abzustimmen.
3. Raumbedeutsame Freileitungen und Trinkwasserleitungen dürfen nicht beeinträchtigt werden.
4. Bei der Wiederherstellung des Wirtschaftswegenetzes sind die wichtigsten Verbindungen zu erhalten. Querungsmöglichkeiten sind unter fachlichen Gesichtspunkten so zu planen, dass die entstehenden Umwege für die Landwirtschaft so gering wie möglich sind. Verlängerungen von Schulwegen und Nachteile für die landschaftsbezogene Erholung sind zu reduzieren. Die Durchgängigkeit der Wegeverbindung zwischen Ketzendorf und Wulmstorf (Vorranggebiet regional bedeutsamer Radwanderweg gem. RROP LK STD) ist sicherzustellen. Eine Kombination mit Funktionen zur Biotopvernetzung ist zulässig.
5. Die Verknüpfung der B3neu mit der bestehenden B3 nordwestlich von Elstorf ist richtlinienkonform entsprechend der prognostizierten Verkehrsbelastung auszubilden und hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirksamkeit zur Entlastung der Ortsdurchfahrten zu optimieren.

6. Das Naturschutzgebiet Fliegenmoor darf weder selbst noch hinsichtlich seines Wasserhaushaltes derart beeinträchtigt werden, dass eine wesentliche Verschlechterung eintritt.
7. Zwischen den Ortsteilen Ardestorf und Elstorf ergibt sich eine Engstelle, die im Osten durch den Ortsrand Elstorf und im Westen durch ein Wohnhaus und einen landwirtschaftlichen Betrieb (Obsthof) begrenzt wird. Daran schließt eine Altlast an. Die Engstelle würde sich vergrößern, wenn begrenzende Elemente entfallen sollten. Die Beeinträchtigungen an den Rändern der Engstelle sind so gering wie möglich zu halten.
8. Eine Verknüpfung der K42 mit der B3 neu zwischen Ardestorf und Elstorf ist nicht vorgesehen. Sollte dies zu einem späteren Zeitpunkt angestrebt werden, wäre die Raumverträglichkeit gesondert nachzuweisen.
9. Der Knotenpunkt Lindenstraße (B3) / Karlsteinstraße (K31) / Rosengartenstraße (K52) muss eine ausreichende Leistungsfähigkeit besitzen, um die prognostizierte Verkehrsbelastung zu bewältigen. Die erhöhte Verkehrsbelastung ist teilweise unmittelbare Folge der Errichtung der Umgehungsstraße.
10. Auf Grundlage der vorgelegten Unterlagen können Konflikte mit dem Artenschutz nicht ausgeschlossen werden. Die Einhaltung der rechtlichen Vorgaben ist durch die Festsetzung von geeigneten Maßnahmen in der Planfeststellung sicher zu stellen. Die für die abschließende Bewertung erforderlichen Daten sind zu ermitteln, sofern sie noch nicht vollständig vorliegen. Es werden insbesondere artenschutzrechtliche Maßnahmen des Amphibienschutzes erforderlich sein. Diese sind gleichzeitig Bestandteil der erforderlichen Biotopvernetzung.

### 1.3. Hinweise und Anregungen

1. Die Trasse verläuft teilweise im Wasserschutzgebiet Zone IIIa „Elstorf“. Die Anforderungen an den Bau und Betrieb sind zu beachten.
2. Im Plangebiet gibt es Trockentäler. Die sich daraus ergebenden Anforderungen an Entwässerungsanlagen bei Starkregenereignissen sind zu berücksichtigen.
3. In der Planfeststellung ist das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens unter Berücksichtigung aktueller Prognosen und Auswirkungsanalysen zu prüfen. Sollten die in der Planfeststellung zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens wesentlich über die im Raumordnungsverfahren betrachteten hinausgehen, ist die Variantenauswahl ggf. anzupassen.

### 1.4. Wirkung der landesplanerischen Feststellung

Die Landesplanerische Feststellung ist 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 zu berücksichtigen. Sie hat gegenüber dem Träger des Vorhabens und gegenüber Einzelnen keine unmittelbare Rechtswirkung.

Im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren kann gemäß § 49 Abs. 2 UVPG die Prüfung der Umweltverträglichkeit auf zusätzliche erhebliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen des Vorhabens beschränkt werden, die in diesem Verfahren noch nicht geprüft wurden.

Die Pflicht gem. § 4 Abs. 1 ROG, Ziele der Raumordnung zu beachten, bleibt unberührt. Soweit sich die in Kapitel 1.2 genannten Maßgaben auf die Einhaltung von Zielen der Raumordnung richten, würde ihre Nichtbeachtung einer späteren Planfeststellung des Vorhabens entgegenstehen. Gleiches gilt bei Nichteinhaltung von Maßgaben, die die Vereinbarkeit der Vorhabenplanung mit anderen maßgeblichen Rechtsnormen, insbesondere des Umweltrechts, sicherstellen sollen.

#### 1.5. Befristung der Geltungsdauer

Die Geltungsdauer der Landesplanerischen Feststellung ist gem. § 11 Abs. 2 NROG auf fünf Jahre befristet. Die Landesplanungsbehörde kann die Frist vor ihrem Ablauf auf Antrag des Vorhabenträgers verlängern, jedoch jeweils um höchstens zwei Jahre. Die Frist ist gehemmt, solange ein vor Fristablauf eingeleitetes Zulassungsverfahren für das Vorhaben nicht mit einer bestandskräftigen Entscheidung abgeschlossen ist.

#### 1.6. Hinweise zur Kostentragung und -festsetzung

Für Raumordnungsverfahren zu Planungen und Maßnahmen durch die Gemeinden, Landkreise oder andere Körperschaften des öffentlichen Rechts, die gesetzliche Pflichtaufgaben erfüllen, werden gem. § 13 NROG Gebühren nicht erhoben. Vorhabenträgerin ist die Körperschaft Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Lüneburg. Sie ist von der Kostenträgerschaft befreit.

Über etwaige entstandene erstattungsfähige Auslagen ergeht ggf. ein gesonderter Bescheid.

#### 1.7. Weitere Beteiligung der Öffentlichkeit, Hinweis zum Rechtsbehelf

Die Untere Landesplanungsbehörde wird die Öffentlichkeit ordnungsgemäß unterrichten und hierzu das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens gemäß § 11 Abs. 3 NROG in den betroffenen Gemeinden für die Dauer eines Monats auslegen. Ort und Zeit der Auslegung werden von der Gemeinde ortsüblich bekannt gemacht.

Gemäß § 11 Abs. 4 NROG ist eine Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften bei der Durchführung dieses Raumordnungsverfahrens, die nicht innerhalb eines Jahres schriftlich geltend gemacht worden ist, unbeachtlich. Die Jahresfrist beginnt mit der Bekanntmachung über die Auslegung der Landesplanerischen Feststellung.

Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens kann nur im Rahmen eines Rechtsbehelfsverfahrens gegen die nachfolgende Zulassungsentscheidung überprüft werden.

## 2. Beschreibung des Vorhabens

### 2.1. Vorstellung des Vorhabens

Der Geschäftsbereich Lüneburg der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) wurde als Vertreter des Landes Niedersachsen von der Bundesrepublik Deutschland mit der Planung der Ortsumfahrung (OU) Elstorf als 2. und 3. Bauabschnitt der B 3n im Zuge der B3 westlich von Neu Wulmstorf bis südlich von Elstorf beauftragt. Die B 3neu besteht als Gesamtprojekt aus drei Bauabschnitten:

Für den 1. Bauabschnitt (BA), der das Teilstück zwischen der A 26 (in ihrem zukünftigen Verlauf zwischen Buxtehude und Hamburg) und der B 73 als OU Neu Wulmstorf umfasst, erging am 26.10.2006 der Planfeststellungsbeschluss. Die Verkehrsfreigabe erfolgte am 11.07.2011.

Der 2. Bauabschnitt der B 3n als nördlicher Planungsabschnitt der OU Elstorf wurde in der Vergangenheit als OU Ketzendorf vom Geschäftsbereich Stade als sogenannte Globalmaßnahme beplant. Hierzu wurden bereits Planungsleistungen auf der Stufe der Vorplanung vorgenommen. Ausgangspunkt waren die bestehenden Belastungen aus dem Verkehr in den Ortslagen Ovelgönne und Ketzendorf und die zeitweise Überlastung des Knoten B73/B3 in Ovelgönne.

Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030, dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, wurde der 3. Bauabschnitt der B 3n als südlicher Planungsabschnitt der OU Elstorf vom bisherigen „Weiteren Bedarf“ in den „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft. Um rechtssicher planen zu können, wurden die beiden o.g. Bauabschnitte 2 und 3 zusammengefasst. Die Bezeichnung dieser Gesamtmaßnahme lautet nun „B 3 OU Elstorf mit Zubringer A 26“.

Die B 3 hat wegen ihrer Verbindungsfunktion sowohl zwischen den beiden Autobahnen A 26 und A 1 als auch zwischen dem Mittelzentrum in Buchholz in der Nordheide mit dem Mittelzentrum in Buxtehude eine überregionale Bedeutung. Neben der überregionalen Bedeutung der B 73 als wichtige Verkehrsachse Stade-Buxtehude-Hamburg im nördlichen Teil des Planungsraums ist die L 235 als Eckverbindung zwischen den beiden Bundesstraßen B 73 und B 3 zwischen den Ortsdurchfahrten Neu Wulmstorf und Elstorf regional bedeutsam. Mit der geplanten Neubaustrecke wird durch die Verlängerung der B 3n (1. BA) zur B 3 südlich Elstorf eine leistungsfähige Verbindung geschaffen, der eine wichtige Zubringerfunktion zwischen den Bundesautobahnen A 26 und A 1 zukommt. Diese entlastet gleichzeitig als Umgehungsstraße die Ortsdurchfahrten Ovelgönne / Ketzendorf sowie Elstorf / Schwiederstorf, Daerstorf und Wulmstorf, insbesondere den schon heute überlasteten Knotenpunkt B 3 / B 73 in Ovelgönne.

Die Neubaustrecke soll als Bundesstraße gewidmet werden. Um eine Entlastungs- und Bündelungswirkung zu erzielen, wird neben der nördlichen Anbindung an den Knotenpunkt B 3neu / B 73 im Norden und die B 3 im Süden noch eine Verknüpfung mit der B 3 nordwestlich von Elstorf vorgesehen. Auf diese Weise werden die Ortsdurchfahrten vom Ziel- und Quellverkehr der Ortschaften entlastet. Darüber hinaus kann der überörtliche Verkehr aus dem Alten Land, der in Richtung A 1 nicht über die A 26 sondern über die B 73 fährt, ebenfalls die Ortsumfahrung nutzen.

Gem. § 15 ROG prüft die für Raumordnung zuständige Behörde die Raumverträglichkeit raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen im Sinne von § 1 der Raumordnungsverordnung (Raumordnungsverfahren). Hierbei sind die raumbedeutsamen Auswirkungen der Planung oder Maßnahme unter überörtlichen Gesichtspunkten zu prüfen; insbesondere werden die Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung und die Abstimmung mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen geprüft. Gegenstände der Prüfungen sollen auch ernsthaft in Betracht kommende Standort- oder Trassenalternativen sein.

Für die Durchführung von Raumordnungsverfahren sind im Sinne des § 19 Abs. 1 Satz 1 NROG die unteren Landesplanungsbehörden der Landkreise Harburg und Stade zuständig. Da das Vorhaben den Bereich mehrerer unterer Landesplanungsbehörden berührt, haben sich gem. § 19 Abs. 1 Satz 2 NROG die Landkreise untereinander auf den Landkreis Harburg als federführende zuständige Behörde geeinigt.

Gem. § 1 Nr. 8 Raumordnungsverordnung soll für den „Bau einer Bundesfernstraße, die der Entscheidung nach § 16 des Bundesfernstraßengesetzes bedarf“ ein Raumordnungsverfahren im Sinne des § 15 ROG durchgeführt werden. § 9 NROG in Verb. m. § 16 ROG benennt Gründe, nach denen von einem Raumordnungsverfahren abgesehen werden kann. Aufgrund der Größe des Raumes, der fehlenden Verbindlichkeit bisheriger raumordnerischer Darstellungen sowie der variierenden raumbedeutsamen Auswirkungen der ernsthaft in Betracht kommenden Trassenalternativen, werden keine Gründe zum Verzicht auf ein ROV gesehen. Vielmehr wird ein Raumordnungsverfahren als geeignet und erforderlich angesehen, um die raumverträglichste Variante auszuwählen und so zur Entlastung des Planungsprozesses beizutragen.

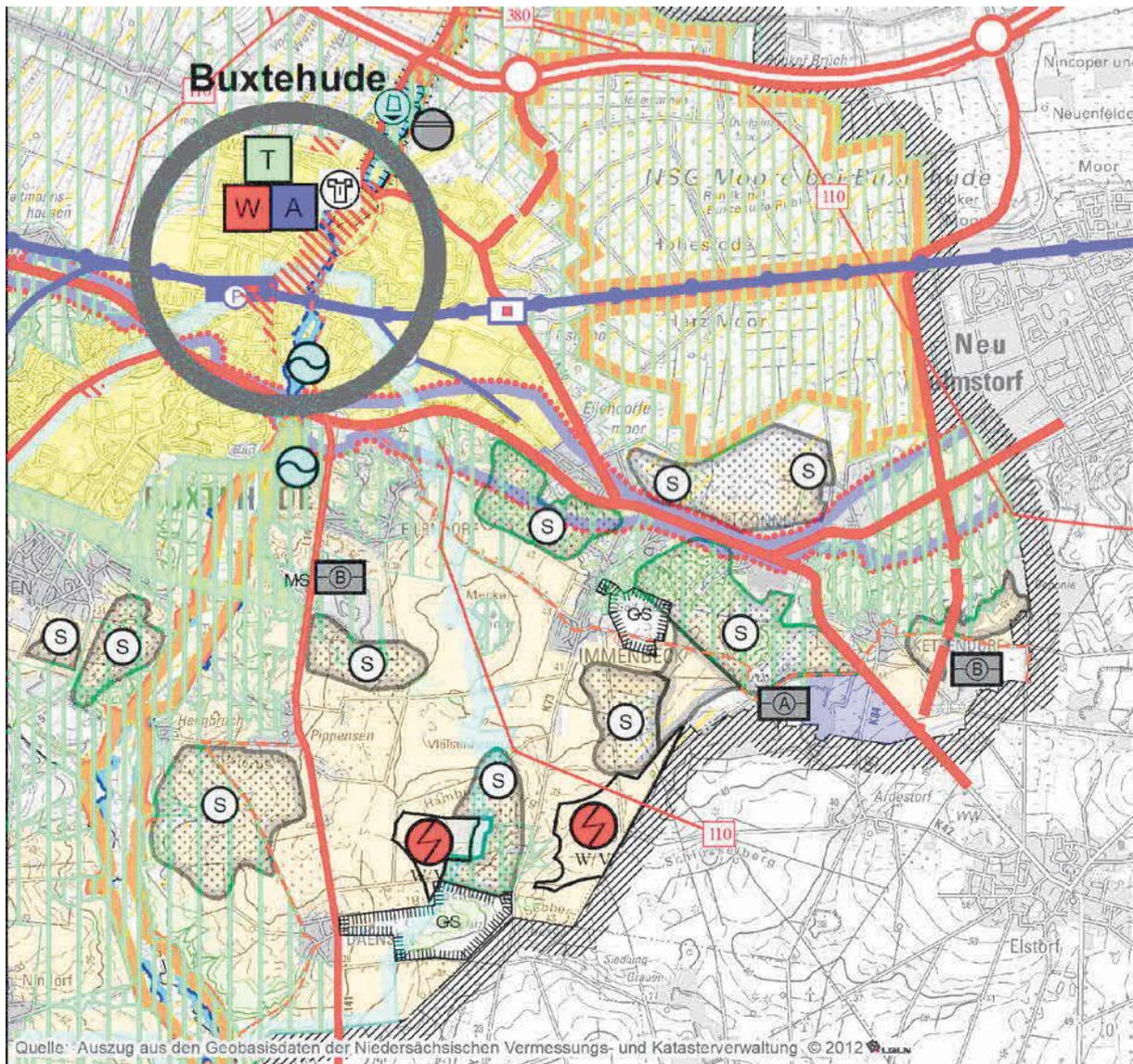


Abb. 1: Auszug RROP 2013 LK Stade

Bisher ist ein möglicher Trassenverlauf sowohl im Regionalen Raumordnungsprogramm 2013 des Landkreises Stade als auch im Regionalen Raumordnungsprogramm 2025 des Landkreises Harburg als Vorbehaltsgebiet Hauptverkehrsstraße dargestellt.

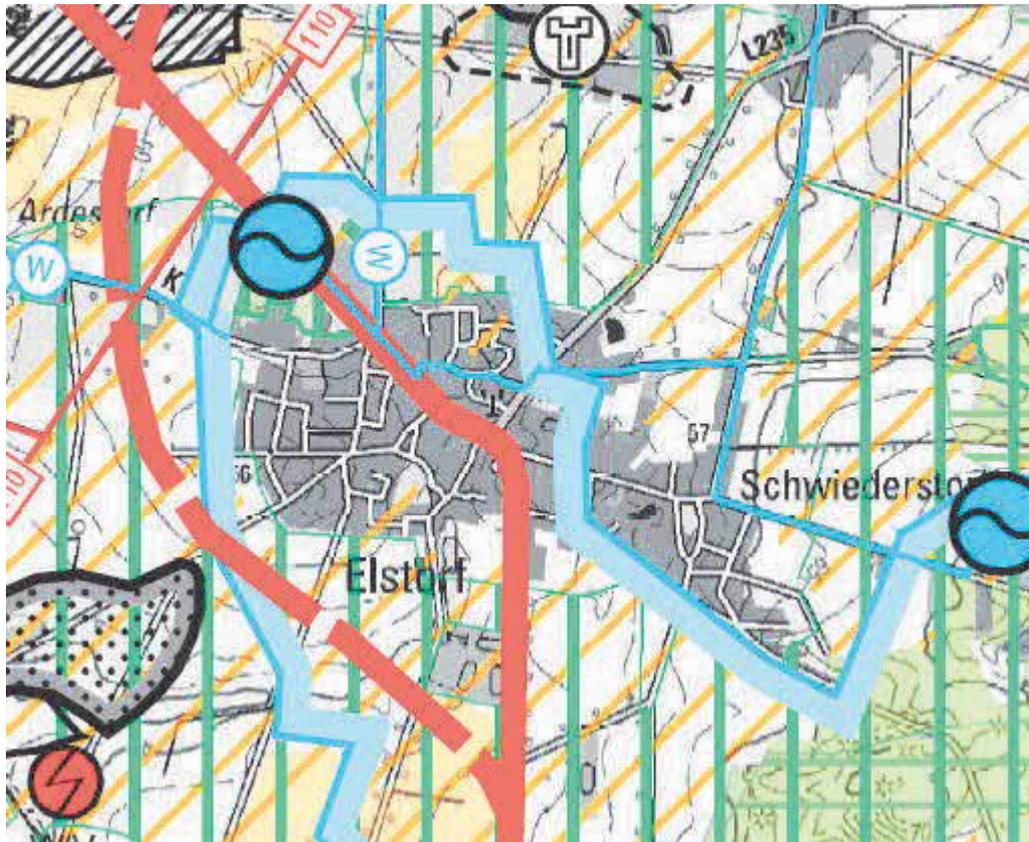


Abb. 2: Auszug RROP 2025 LK Harburg  
Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten des LGLN © 2018

## 2.2. Begründung des Bedarfs

Die Gesamtmaßnahme „B3 OU Elstorf mit Zubringer A26“ besteht aus zwei zusammengefassten Bauabschnitten (BA). Die Variantenuntersuchung für den 2. BA hat gezeigt, dass durch die Festlegung einer Linienführung ggf. eine unzulässige Vorfestlegung für die Weiterführung in den 3. Bauabschnitt erfolgen würde. Dementsprechend war die Zusammenfassung der beiden BA erforderlich.

Der 2. BA war im Bundesverkehrswegeplan 2015 vorgesehen und ist als begonnene Um- bzw. Ausbaumaßnahme nicht mehr im aktuellen BVWP 2030 enthalten. Das BMVI (ehemals BMVBS) hatte zugestimmt, zur weiteren verkehrlichen Entlastung der B 73 einen örtlich begrenzten "Zubringer B 3" (2. BA) zu planen, um einen verkehrlich problematischen Versatz über die hoch belastete Kreuzung B 73 / B 3 in Ovelgönne auszuschließen. Dieses Projekt sollte als Um-/ Ausbaumaßnahme zur Entlastung des Knotenpunktes B 73 / B 3 realisiert werden.

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 enthält im vordringlichen Bedarf das Projekt „Ortsumfahrung Elstorf“ (Projektnummer B3-G10-NI). Dies ist der 3. Bauabschnitt und dazu wird im Projektinformationssystem (Prins) zum Vorhaben ausgeführt:

„Die Projektbegründung basiert auf dem Verfahren zur Bewertung von OD (UVO). Erhebungszeitraum der Daten: Verkehrszahlen: 2005, Unfalldaten: 2005-2007, Sonstiges: ab 1992. Im Bereich der bestehenden Ortsdurchfahrt ELSTORF ergeben sich erhebliche Mängel. Der DTV liegt abschnittsweise bei etwa 14000 Kfz/24 h mit einem Lkw-Anteil von 13,3 %. In einigen Abschnitten der Ortsdurchfahrt wurden sowohl auffällig viele Unfälle mit Personenschaden als auch Unfälle beim Überschreiten der Fahrbahn festgestellt. Die V85% liegt mit 65km/h abschnittsweise deutlich über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50km/h. Nennenswerte Mängel im Straßenumfeld ergeben sich durch einen deutlich erhöhten Grad der Lärmimmissionen (72,9dB(A) am Tag, 65,5dB(A) in der Nacht) und die durch Fahrzeuge hervorgerufenen Abgasimmissionen (11CO<sub>2</sub> mg/m<sup>3</sup>). Die geplante Maßnahme führt in allen Bereichen zu der angestrebten Entlastung der Ortsdurchfahrt.“

Das Bundeskabinett hat am 03.08.2016 den BVWP 2030 beschlossen. Das dazugehörige Maßnahmenengesetz, das Fernstraßenausbaugesetz, wurde am 30.12.2016 bekannt gemacht. Der ausgewiesene Nutzen-Kosten-Faktor liegt mit 5,3 deutlich über 1.

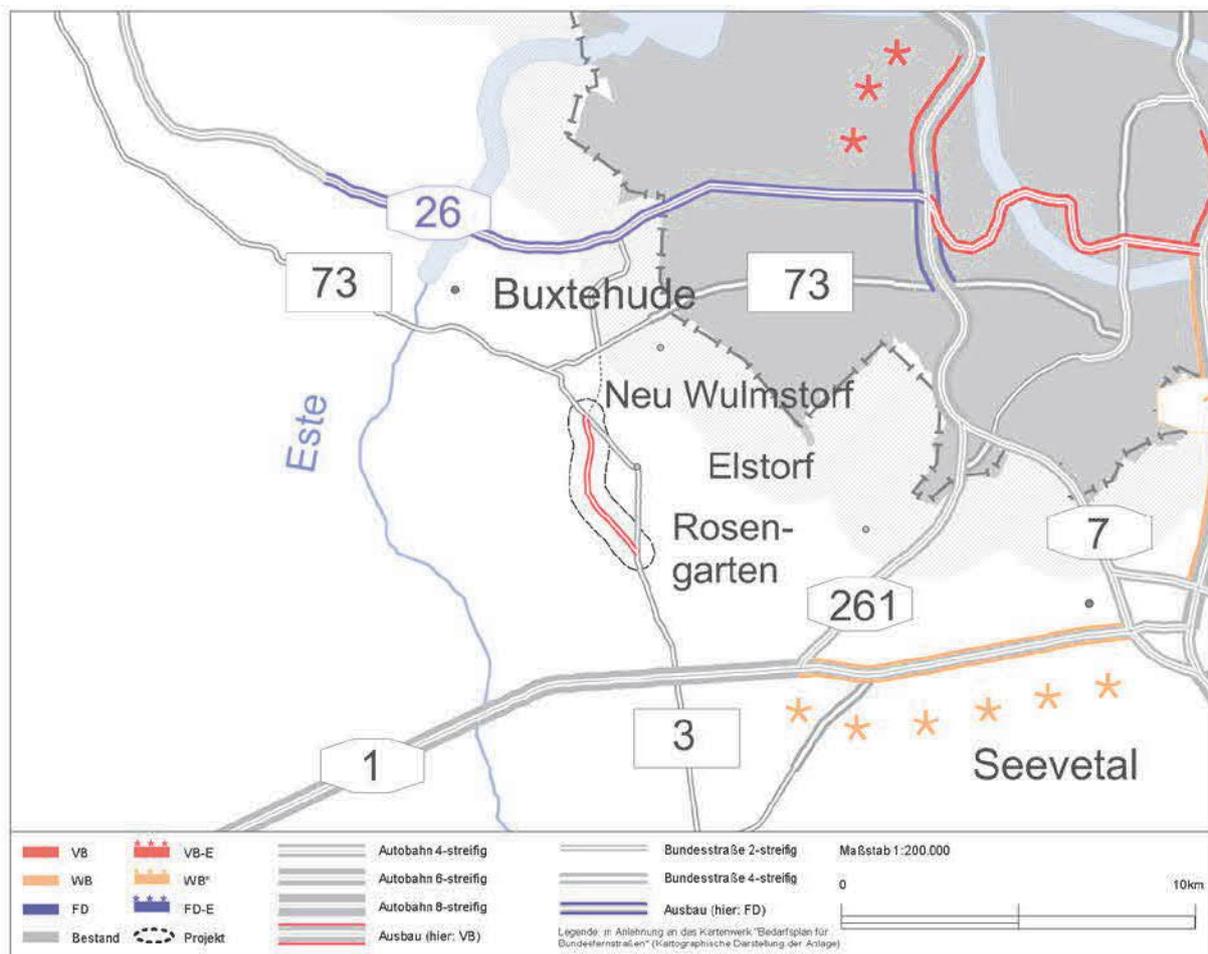


Abb. 3: Projektbeschreibung B3 OU Elstorf des BVWP 2030

### 2.3. Technische Eckdaten des Vorhabens

Die Neubaustrecke der OU Elstorf ist Teil der überregionalen Verbindung der B 3 zwischen der A 26 und der A 1 sowie darüber hinaus nach Süden. Sie ist nach den Richtlinien für

integrierte Netzgestaltung (RIN) in die Straßenkategorie LS II einzustufen und nach den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) zu planen. Aufgrund der Straßenkategorie LS II ergibt sich die Entwurfsklasse für Landstraßen EKL 2 gemäß den RAL (Tabelle 7 – Entwurfsklassen für Landstraßen in Abhängigkeit von der Straßenkategorie). Die Betriebs- und Entwurfsmerkmale sind in Tab. 1 aufgeführt.

Aufgrund der geringfügigen Überschreitung des „Anhaltswertes“ von 15.000 Kfz/24h des durchschnittlichen täglichen Verkehrs an Werktagen (DTVw) in der Prognose (15.100 bis 15.600 DTVw) sowie des Unterschreitens des Wertes beim durchschnittlichen Verkehr an allen Tagen (DTV) wurde eine höhere Entwurfsklasse für nicht erforderlich erachtet.

<b>Entwurfs- und Betriebsmerkmale</b>	<b>EKL 2</b>
Planungsgeschwindigkeit	100 km/h
Betriebsform	allgemeiner Verkehr
Querschnitt	RQ 11,5+
gesicherte Überholabschnitte je Richtungen	≥ 20 %
Führung des Radverkehrs	straßenunabhängig oder fahrbahnbegleitend

Tab. 1: Entwurfs- und Betriebsmerkmale nach RAL

Der 1. Bauabschnitt der B 3n nördlich des Neubauabschnittes (OU Neu Wulmstorf) wurde 2011 für den Verkehr freigegeben und erfüllt im Wesentlichen die planerischen Anforderungen der EKL 2. Die Länge der B 3n (1. BA) zwischen der A 26 und dem Bauanfang der OU Elstorf beträgt ca. 4,0 km. Die bestehende B 3 südlich von Elstorf ist eine historische verlaufende Straßenverbindung, die über die Zeit dem wachsenden Verkehrsbedarf durch Ausbaumaßnahmen angepasst wurde. Die Länge zwischen dem Bauende der OU Elstorf und der A 1 beträgt ca. 4,4 km. Die geplante Neubaustrecke selbst hat – bezogen auf die Variante 1.3 – eine Länge von 6,080 km.

Der landwirtschaftliche Verkehr soll möglichst auf gesonderten Wegen geführt werden. Nicht motorisierter Verkehr wird auf der Fahrbahn ausgeschlossen und straßenunabhängig auf gesonderten oder fahrbahnbegleitend auf Wegen geführt. Aufgrund der Netzfunktion wird dem Entwurf eine Planungsgeschwindigkeit von 100 km/h zugrunde gelegt. Die Fahrtrichtungen werden soweit wie möglich verkehrstechnisch getrennt.

Für Straßen der EKL 2 ist der Regelquerschnitt RQ 11,5+ vorgesehen. Dieser zwei-streifige Querschnitt (1 Fahrstreifen pro Fahrtrichtung) wird abschnittsweise für eine Fahrtrichtung durch einen zusätzlichen Überholfahrstreifen aufgeweitet. So werden, bezogen auf den Streckenabschnitt von der A 26 bis zur A 1, gesicherte Überholmöglichkeiten auf mindestens ca. 32 % (ca. 16 % je Richtung) der Streckenlänge eingeplant.

Der grobe Trassenverlauf ergibt sich aus der Zielsetzung, die Ortsdurchfahrten entlang der bestehenden B3 zu entlasten und den Verkehrsfluss sicherer und verlässlicher zu gestalten. Der genaue Trassenverlauf ist das Ergebnis der Variantenprüfung (vgl. Kap. 5.3).

#### 2.4. Untersuchungsraum und räumliche Alternativen

Der Untersuchungsraum umfasste die südöstlichen Ortsteile Ovelgönne und Ketzendorf der Hansestadt Buxtehude auf dem Gebiet des Landkreises Stade sowie das südwestliche Gebiet der Gemeinde Neu Wulmstorf mit den Ortschaften Elstorf, Ardestorf, Daerstorf, Wulmstorf, Schwiederstorf und Elstorf-Bachheide auf dem Gebiet des Landkreises Harburg. Die genaue Lage im Raum sowie die Abgrenzung des Untersuchungsraums ist in Anlage 2 dargestellt.

### 3. Beschreibung des Verfahrens

#### 3.1. Aufgabe des Raumordnungsverfahrens

Aufgabe des Raumordnungsverfahrens ist die Prüfung der raumbedeutsamen Auswirkungen eines Vorhabens unter überörtlichen Gesichtspunkten. Diese Prüfung der Raumverträglichkeit schließt auch die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG genannten Schutzgüter entsprechend dem Planungsstand ein.

Gem. § 11 Abs. 1 NROG schließt das Raumordnungsverfahren mit der Landesplanerischen Feststellung ab. Diese stellt u.a. fest, ob das Vorhaben mit den Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmt, welche raumbedeutsamen und überörtlichen Auswirkungen zu erwarten sind und zu welchem Ergebnis die Prüfung der in Betracht kommenden Standortalternativen bzw. Trassenalternativen geführt hat. Soweit erforderlich werden Maßgaben formuliert, deren Umsetzung notwendig ist, um die Raum- und Umweltverträglichkeit des Vorhabens zu gewährleisten. Ergänzend dazu können auch Empfehlungen oder Hinweise zur weiteren Vorhabengestaltung gegeben werden. Findet sich auch unter Vorgabe von Maßgaben kein raumverträglicher Vorhabenstandort, attestiert die Landesplanerische Feststellung im Ergebnis eine raumordnerische Unverträglichkeit.

An das Raumordnungsverfahren schließt sich das Planfeststellungsverfahren als Genehmigungsverfahren an. Darin werden konkrete Details für den Bau der Umgehungsstraße festgelegt. Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr beantragt das Planfeststellungsverfahren bei der zuständigen Behörde.

#### 3.2. Rechtliche Grundlagen des Raumordnungsverfahrens

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung des Raumordnungsverfahrens (ROV) ist § 15 ROG i. V. m. den §§ 9 ff. NROG. Raumbedeutsame Vorhaben nehmen Grund und Boden in Anspruch und können die räumliche Entwicklung eines Gebietes beeinflussen. Vorhaben von überörtlicher Bedeutung reichen bzw. wirken über die Gemeindegrenzen ihres Standortes hinaus. Zu diesen raumbedeutsamen und überörtlich wirkenden Vorhaben gehört auch der Neubau der Ortsumgehung Elstorf mit Zubringer A 26, weshalb ein Raumordnungsverfahren durchgeführt werden kann. Das Raumordnungsverfahren bietet die Möglichkeit, frühzeitig eine Vielzahl von Varianten auf ihre Raumverträglichkeit zu prüfen. Gründe, die ein Raumordnungsverfahren entbehrlich machen könnten (§ 9 Abs. 2 NROG), sind nicht ersichtlich.

Für das ROV sind auch Bestimmungen des UVPG maßgeblich. Der § 49 Abs. 1 UVPG sieht vor, dass bei Vorhaben, für die nach diesem Gesetz eine UVP-Pflicht besteht, im Raumordnungsverfahren eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nach dem Planungsstand des jeweiligen Vorhabens (einschließlich Standort- und Trassenalternativen nach § 15 Abs. 1 Satz 3 ROG) durchgeführt wird, soweit landesrechtlich nichts anderes bestimmt ist. Im

niedersächsischen Landesrecht ist insoweit nichts anderes bestimmt, sondern die Regelung korrespondiert mit § 10 Abs. 3 NROG.

Gem. § 6 UVPG besteht für Neuvorhaben, die in Anlage 1 Spalte 1 mit dem Buchstaben „X“ gekennzeichnet sind, die UVP-Pflicht, wenn die zur Bestimmung der Art des Vorhabens genannten Merkmale vorliegen. Das hier geprüfte Vorhaben fällt unter Nr. 14.3 der Anlage 1 des UVPG und ist dort in Spalte 1 gekennzeichnet. Der Bau einer sonstigen Bundesstraße, wenn diese eine Schnellstraße im Sinne der Begriffsbestimmung des Europäischen Übereinkommens über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs vom 15. November 1975 ist, unterliegt einer UVP-Pflicht. Im Raumordnungsverfahren wurde deshalb eine dem Planungsstand entsprechende UVP integriert.

Die UVP ist unselbständiger Teil verwaltungsbehördlicher Verfahren, die entweder Zulassungsentscheidungen dienen (z. B. Planfeststellungsverfahren) oder die, wie das Raumordnungsverfahren, dem Zulassungsverfahren vorgelagert sind und verfahrensrechtlich ähnlich behandelt werden (vgl. § 4 i. V. m. § 2 Abs. 6 Nr. 2 UVPG). Der Prüfmaßstab der UVP ist dabei an den Prüfmaßstab und Detaillierungsgrad des jeweiligen Trägerverfahrens gebunden. Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens wurden die raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter und etwaige Wechselwirkungen ermittelt, bewertet und in der raumordnerischen Gesamtabwägung mit anderen raumbedeutsamen Belangen berücksichtigt.

Gemäß § 4 UVPG sind vorrangig die Vorschriften des ROG und des NROG für das Raumordnungsverfahren anzuwenden; ergänzende UVP-rechtliche Bestimmungen finden nur Anwendung, soweit das Raumordnungsrecht hinter den Anforderungen des UVPG zurückbleibt.

### 3.3. Ablauf des Raumordnungsverfahrens

Verfahrensschritt	Datum/Zeitraum
Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung <sup>1</sup>	06/2018-04/2019
Antragskonferenz	16.08.2018
Öffentliche Vorstellung der Vorzugsvariante <sup>1</sup>	11.12.2019
Antrag auf Einleitung des Raumordnungsverfahrens	19.12.2019
Einleitung des ROV durch die Untere Landesplanungsbehörde	31.01.2020
Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB) und der Verbände/Vereinigungen	06.02.2020
Beteiligung der Öffentlichkeit (Bekanntmachung)	06.02.2020
Öffentliche Auslegung der Verfahrensunterlagen	13.02.-13.03.2020
Frist für die Abgabe von Stellungnahmen	14.04.2020
Auswertung der Stellungnahmen	04-06/2020
Erörterungstermin mit TÖB/Verbänden	01.07.2020
Einwender*innen-Dialog mit privaten Einwender*innen, Vorhabenträger, Landkreisen und Fachplanenden <sup>2</sup>	01.07.2020
Landesplanerische Feststellung	15. Oktober 2020 anschließend Bekanntmachung

Auf eine Wiedergabe der informellen Beteiligungsschritte wird verzichtet.

<sup>1</sup> Informelle Beteiligung durch die Vorhabenträgerin

<sup>2</sup> Informelle Beteiligung durch die Raumordnungsbehörden

### 3.3.1. Antragskonferenz

Der Einleitung des Raumordnungsverfahrens ging eine Antragskonferenz gem. § 10 Abs. 1 NROG zur Erörterung von Erfordernis, Gegenstand, Umfang und Ablauf des Raumordnungsverfahrens mit der Vorhabenträgerin und den wichtigsten am Verfahren zu beteiligenden Behörden, Verbänden und sonstigen Stellen voraus. Sie diente insbesondere der Abstimmung des Untersuchungsraums und des so genannten Untersuchungsrahmens – also der Klärung der Fragen, welche Umweltauswirkungen und sonstigen Raumwiderstände im Raumordnungsverfahren mit betrachtet werden sollen, welche Unterlagen/Daten hierfür zur Verfügung stehen bzw. noch zu erheben sind, und welche prüfmethodischen Aspekte zu beachten sind. Dies erfüllt zugleich die Funktion eines Besprechungstermins i. S. d. § 15 Abs. 1 UVPG über Inhalt und Umfang der Unterlagen, Gegenstand, Umfang und Methoden der Umweltverträglichkeitsprüfung (sog. Scopingtermin).

Zur Antragskonferenz wurden neben den vom Vorhaben berührten Gemeinden auch verschiedene Fachbehörden und Naturschutzvereinigungen eingeladen. Der Landkreis Harburg hat die Unterlage zur Durchführung der Antragskonferenz mit Schreiben vom 24.07.2018 an die von der Planung zu diesem Zeitpunkt erkennbar betroffenen Träger öffentlicher Belange und die anerkannten Naturschutzvereinigungen verschickt. Die Antragskonferenz fand am 16.08.2018 im Ratssaal der Gemeinde Neu Wulmstorf statt.

Grundlage des Untersuchungsrahmens ist die von der Vorhabenträgerin für die Antragskonferenz vorgelegte Projektbeschreibung sowie ein Vorschlag zum Untersuchungsraum und Untersuchungsumfang inkl. Untersuchungsmethodik. Mit den in der Antragskonferenz vorgebrachten und den aus den nachfolgenden Stellungnahmen von den Trägern öffentlicher Belange vorgebrachten Hinweisen und Anregungen hat der Landkreis Harburg am 13.09.2018 per E-Mail den Untersuchungsraum und den Untersuchungsrahmen konkretisierend und ergänzend festgelegt und der Vorhabenträgerin übermittelt (Unterrichtung über die beizubringenden Verfahrensunterlagen). Das Protokoll der Antragskonferenz sowie die Unterrichtung über die Festlegung des Untersuchungsrahmens wurden den am Verfahren Beteiligten ebenfalls zur Verfügung gestellt.

### 3.3.2. Einleitung Verfahren, Beteiligung Öffentlichkeit und öffentlicher Stellen

Die eingereichten Verfahrensunterlagen wurden geprüft, deren Vollständigkeit festgestellt und dem Vorhabenträger mitgeteilt. Der Landkreis Harburg leitete das Raumordnungsverfahren daraufhin am 31.01.2020 offiziell ein. Die Verfahrensunterlagen gem. § 15 Abs. 3 ROG i. V. m. § 10 Abs. 4 Satz 1 und Abs. 5 ROG wurden an die berührten öffentlichen Stellen und die zu beteiligenden Verbände sowie die mit der Bekanntmachung und öffentlichen Auslegung der Unterlagen betrauten Kommunen übersandt. Außerdem wurden die Antragsunterlagen auf der Internetseite des Landkreises Harburg veröffentlicht, worauf in den Beteiligungsschreiben und in den Bekanntmachungstexten zur Unterrichtung der Öffentlichkeit hingewiesen wurde.

Beteiligung öffentlicher Stellen und Verbände: Neben fachlich berührten Behörden, Kammern und sonstigen öffentlichen Stellen wurden die im Untersuchungsraum gelegenen Gebietskörperschaften einbezogen. Ferner wurden die anerkannten Naturschutzvereinigungen beteiligt. Nach Einleitung des Raumordnungsverfahrens am 31.01.2020 erhielten die Beteiligten Gelegenheit, ihre Stellungnahmen bis zum 14.04.2020 abzugeben. Im Rahmen der sog. Trägerbeteiligung sind 35 Rückantworten / Stellungnahmen eingegangen.

Beteiligung der Öffentlichkeit: Die gemäß § 10 Abs. 5 NROG geforderte Unterrichtung und Anhörung der Öffentlichkeit wurde durch die öffentliche Auslegung der vollständigen Antragsunterlagen in der Hansestadt Buxtehude und der Einheitsgemeinde Neu Wulmstorf sichergestellt. Dabei wurden der Ort und die Dauer der Auslegung sowie die damit verbundenen Möglichkeiten zur Einsichtnahme und Stellungnahme im Verfahren jeweils mindestens eine Woche vorher ortsüblich bekannt gemacht. Jedermann konnte seine Stellung-

nahme bis zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungszeit abgeben. Die untere Landesplanungsbehörde hat sich die Einhaltung der vorgenannten Fristvorgaben durch die für die Auslegung zuständigen Kommunen im Beteiligungsverfahren schriftlich bestätigen lassen. Die vollständigen Antragsunterlagen waren zudem im Internet für jedermann verfügbar (Möglichkeit zur Einsichtnahme und zum Herunterladen der elektronischen Dokumente). Die Öffentlichkeit erhielt Gelegenheit, die Antragsunterlagen einzusehen und ihre Stellungnahmen innerhalb der gesetzlich vorgeschriebenen Fristen abzugeben. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung sind 85 Stellungnahmen eingegangen.

### 3.3.3. Erörterung

Nach § 10 Abs. 7 NROG sind die Anregungen und Bedenken von Landkreisen, kreisfreien Städten, kreisangehörigen Gemeinden und Samtgemeinden, den anerkannten Naturschutzvereinigungen, den benachbarten Trägern der Regionalplanung und den öffentlich-rechtlich Verpflichteten in gemeindefreien Gebieten zu erörtern, soweit sie sich auf wesentliche Inhalte der Planung beziehen. Es wurden diejenigen Träger öffentlicher Belange und Verbände eingeladen, die im Verfahren eine Stellungnahme abgegeben haben. Es bestand zudem die Möglichkeit, schriftlich zum Abwägungsvorschlag Stellung zu nehmen, wenn eine persönliche Teilnahme am Erörterungstermin nicht möglich war. Die Einladung zum Erörterungstermin am 01.07.2020 erfolgte per E-Mail vom 12.06.2020. Darin wurde auf die Synopse der Stellungnahmen inkl. des Abwägungsvorschlags verwiesen, die auf der Internetseite zum ROV verfügbar war. Der Erörterungstermin fand in der Burg Seevetal in Hittfeld statt.

Die vorgebrachten Anregungen und Bedenken wurden mit den anwesenden Beteiligten erörtert. Das Protokoll wurde den Beteiligten per E-Mail am 20.07.2020 übersandt und auf der Internetseite [www.landkreis-harburg.de/ouelstorf](http://www.landkreis-harburg.de/ouelstorf) digital bereitgestellt.

## 4. Stellungnahmen aus den Beteiligungsverfahren

Die eingegangenen Stellungnahmen wurden mit den entsprechenden Erwidern und Abwägungsvorschlägen in einer Synopse zusammengestellt. Die vollständige Abwägung der Stellungnahmen findet sich in Anlage 3. Nachfolgend werden die wesentlichen Inhalte der Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit zusammengefasst.

### 4.1. Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Verbände

Insgesamt haben 35 Träger öffentlicher Belange, Kommunen und Verbände eine Stellungnahme abgegeben. Der überwiegende Teil brachte keine Bedenken gegen das Vorhaben oder die Vorzugsvariante vor. Es wurden v.a. Hinweise auf im weiteren Verfahren zu beachtende Belange gegeben. Zu diesen Belangen gehören u.a. die Anmerkungen des ADFC zur Radwegführung und Knotenpunktgestaltung, welche erst in der nächsten Planungsphase Niederschlag finden und keinen Einfluss auf die Variantenwahl haben.

Hervorzuheben ist auch die Stellungnahme des anerkannten Umweltverbandes BUND. Der BUND lieferte Hinweise zu umweltrelevanten Gesichtspunkten (v.a. Amphibien), welche durch die Umweltgutachter auf ihre Relevanz auf die Trassenwahl untersucht wurden. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass nur bei einer starken Übergewichtung der Amphibiengruppe sowie der Bedeutung der Tiere innerhalb der UVS bei gleichzeitiger Erhöhung der Bedeutung aller UVS-Belange gegenüber anderen Belangen auf das Endergebnis wirkt. Die Hinweise werden in der Planfeststellung bei der Planung von Artenschutzmaßnahmen zu

beachten sein, um das Auslösen von Verbotstatbeständen nach dem BNatSchG auszuschließen.

Die betroffenen Kommunen, die Hansestadt Buxtehude und die Gemeinde Neu Wulmstorf, begrüßen die verkehrliche Entlastung und akzeptieren die Vorzugsvariante als die raumverträglichste Lösung.

#### 4.2. Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit

Aus der Öffentlichkeit wurden insgesamt 85 Stellungnahmen eingereicht. Schwerpunkt der Anmerkungen waren Sorgen um die zukünftigen Immissionsbelastungen (v.a. Lärm und Schadstoffe). Die Variantenuntersuchung zeigt, dass nach diesen Maßstäben die Vorzugsvariante die verträglichste Lösung ist. Sie führt zu den größten Reduzierungen entlang des Bestandsnetzes. Gleichzeitig steigt zwar die Belastung entlang der Neubaustrecke naturgemäß an. Dabei werden die Orientierungswerte der DIN 18005 weitestgehend eingehalten. Alle anderen Varianten führen im Endergebnis zu größeren Gesamtbelastungen. Entweder weil die Entlastungseffekte niedriger sind oder aber die zu erwartenden Belastungen größer sind. Eine Minimierung der Belastungen ist Gegenstand der weiteren Planung. Sofern die Grenzwerte überschritten werden, sind in der Planfeststellung im nötigen Umfang Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen.

Ein weiterer Punkt betrifft die Belange der Landwirtschaft. Die Voll- und Nebenerwerbsbetriebe sorgen sich um die Möglichkeiten der Feldbewirtschaftung. Auch befindet sich ein Obsthof in der Engstelle zwischen Ardestorf und Elstorf. Die angeführten Belange bestätigen das planerische Vorgehen, die Landwirtschaft als abwägungswürdigen Belang zu berücksichtigen. Weder eine Auf- noch Abwertung in der Gewichtung erschien nach erfolgter Prüfung sachgerecht. Ein Herabsetzen oder Ignorieren landwirtschaftlicher Belange hätte zur Folge, dass im Ergebnis eine Trasse den Vorzug bekommen hätte, die nach Maßstäben des Planfeststellungsrechts nicht genehmigungsfähig gewesen wäre.

### 5. Beschreibung der Prüfmethode

#### 5.1. Prüfauftrag des Raumordnungsverfahrens

Im Raumordnungsverfahren wird geprüft, ob ein Vorhaben mit den in den Raumordnungsplänen des Landes (Landesraumordnungsprogramm) und der Landkreise (Regionale Raumordnungsprogramme) festgelegten, nach Maßgabe des § 4 ROG zwingend zu beachtenden Zielen und zu berücksichtigenden Grundsätzen sowie mit sonstigen Erfordernissen der Raumordnung im Sinne des § 3 Abs. 1 Nr. 4 ROG vereinbar ist und wie raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen unter den Gesichtspunkten der Raumordnung aufeinander abgestimmt werden können. Prüfgegenstand sind dabei die raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens unter überörtlichen Gesichtspunkten. Das Raumordnungsverfahren schließt zudem die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG genannten Schutzgüter entsprechend dem Planungsstand ein.

Für die Beurteilung der Überörtlichkeit ist zu prüfen, ob sie über den relativ eng begrenzten Trassenverlauf hinausreicht bzw. ob sie für die Ordnung des Raumes bedeutsam ist. Die

Erheblichkeit einer Auswirkung misst sich an der Nachhaltigkeit und dem Einfluss auf die Erfordernisse der Raumordnung und an den ggf. vorhandenen Grenz- und Richtwerten auf fachgesetzlicher Grundlage.

Zur Beurteilung der Auswirkungen werden die vom Vorhabenträger erstellten Verfahrensunterlagen und die Ergebnisse aus der Beteiligung herangezogen. Die zuständige Landesplanungsbehörde hat die Möglichkeit, eigene Ermittlungen vorzunehmen. Im vorliegenden Verfahren bestand dazu aber keine Notwendigkeit. Bei der Beurteilung der ermittelten, von den verschiedenen Trassenvarianten ausgehenden raumbedeutsamen Auswirkungen wurde bewertet, inwieweit dadurch einerseits Erfordernisse der Raumordnung und andererseits Umweltgüter beeinträchtigt werden. Im Ergebnis wird festgestellt, ob die Auswirkungen mit den Erfordernissen der Raumordnung und einer wirksamen Umweltvorsorge vereinbar sind. Ist die landesplanerisch festgestellte Trassen- bzw. Standortalternative nur raum- und/ oder umweltverträglich, wenn bestimmte Maßgaben beachtet werden, so wurden diese mit in die Landesplanerische Feststellung aufgenommen.

## 5.2. Prüfgegenstand und Datengrundlagen

Anhand der Rahmenbedingungen der Straßenplanung sowie den im Rahmen der Voruntersuchung ermittelten Gebietseigenschaften, wurden mögliche Trassenverläufe entworfen. Diese wurden in informellen Beteiligungsrunden der Öffentlichkeit präsentiert. Daraus ergaben sich kleinräumige Anpassungen sowie eine gänzlich neue Variante (V 6.1). Eine detaillierte Übersicht findet sich in Anlage 1.

Die Varianten 1.1 bis 1.4 haben einen ähnlichen Verlauf westlich von Elstorf. Sie beginnen im Knoten B3 neu / B73 und durchschneiden in Richtung Süden das LSG Buxtehuder Geestrand. Die unterschiedlichen Verläufe ergeben sich durch die Umfahrung der Deponie Ketzendorf bzw. Sandgrube Ketzenberge sowie den Verlauf durch die Engstelle zwischen Ardestorf und Elstorf. Die Varianten 1.1 und 1.2 verlaufen westlich der Deponie (Richtung Ortsrand Ketzendorf) und die Varianten 1.3 und 1.4 östlich. Anschließend verlaufen die Varianten 1.1 und 1.4 zwischen der ehemaligen Schuttkuhle Ardestorf (Ortsrand Ardestorf) und dem Obsthof. Dabei werden die Sonderkulturen durchschnitten. Die Abstände zu den Wohnhäusern im Außenbereich sind sehr gering. Demgegenüber verlaufen die Varianten 1.2 und 1.3 zwischen dem Obsthof und dem Ortsrand Elstorf. Anschließend führen alle Varianten bogenförmig um den südwestlichen Siedlungsrand von Elstorf herum und schließen nördlich von Bachheide an die bestehende B3 an. Abgesehen vom Streckenverlauf im LSG verläuft die Strecke im Wesentlichen über landwirtschaftliche Weide- und Ackerflächen. Die Längen variieren zwischen 6 und 6,3 km.

Die Variante 2.1 schwenkt nach dem Start am Kreuzungspunkt B3 neu / B73 nach Osten und verläuft dementsprechend östlich von Elstorf/Schwiederstorf. Linienbestimmend wirken im nördlichen Teil die ehemalige Deponie Neu Wulmstorf, die Sandgrube Ketzenberge und die Sandgrube Daerstorf. Im Weiteren bestimmen der Siedlungsabstand zu Schwiederstorf und Daerstorf sowie das LSG Rosengarten-Kiekeberg-Stuvenwald den weiteren Verlauf. In der Südostspitze von Schwiederstorf ergibt sich eine Engstelle zum LSG. Anders als die Varianten 1.1 bis 1.4, 3.1 und 6.1 hat die Variante 2.1 keine Verknüpfung mit der bestehenden B3 nördlich von Elstorf. Die Streckenlänge beträgt ca. 7,6 km.

Die Variante 3.1 entspricht im ersten Teil den Varianten 1.1 und 1.2. Ab der Querung der B3 nordwestlich von Elstorf schwenkt sie jedoch soweit nach Westen, dass die Strecke

westlich um den Ortsteil Ardestorf herumführt. Dabei ergibt sich eine Engstelle zwischen der Ortslage Ardestorf und einem genehmigten Bodenabbau. Im Weiteren gleicht der Verlauf südwestlich von Elstorf den 1er-Varianten.

Bei der Variante 4.1 wird der Beginn der Strecke weiter nach Norden verlegt. Es erfolgt schon vor dem Knoten B3 neu / B73 eine Verschwenkung nach Osten in Richtung der Ortslage Neu Wulmstorf. Dadurch kann im Weiteren der Trassenverlauf nach Osten, stärker als bei der Variante 2.1, verschwenkt werden. Dadurch wird das LSG Buxtehuder Geestrand geschont. Der Abstand zur Bebauung in Neu Wulmstorf, Wulmstorf und Daerstorf wird allerdings stark verringert. Südlich von Daerstorf bzw. nordöstlich von Schwiederstorf stößt die Trasse auf den Verlauf der Variante 2.1 und verläuft ebenso um Schwiederstorf bis zur bestehenden B3.

Die Variante 5.1 beginnt genau wie die Variante 4.1 nördlich des Knoten B3 neu / B 73, verschwenkt allerdings nach Westen. Sie verläuft somit näher an Ketzendorf, schont demgegenüber allerdings das LSG Buxtehuder Geestrand. Südöstlich von Ketzendorf gleicht sie sich im weiteren Verlauf der Variante 1.2 an.

Die Variante 6.1 wurde aus der informellen Bürgerbeteiligung entwickelt. Sie beginnt wie die Variante 4.1 nördlich des Knoten B3 neu / B73 und schwenkt nach Osten. Kurz nach der Querung der B73 schwenkt sie allerdings um die ehemalige Deponie Neu Wulmstorf herum nach Westen. Im weiteren Verlauf gleicht sich die Strecke wieder der Variante 1.3 an. Kernpunkt der Strecke ist die randliche Querung des LSG Buxtehuder Geestrand und die Schonung der landwirtschaftlichen Betriebsstruktur.

Für die Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens wurde, entsprechend der betroffenen Belange, eine Datengrundlage zu den Themenfeldern aufgebaut

- Erfordernisse der Raumordnung (s. Raumverträglichkeitsstudie)
- Umweltverträglichkeit (s. Umweltverträglichkeitsstudie inkl. Fachbeiträge)
- Verkehrliche Wirksamkeit und Umsetzbarkeit (s. Straßenentwurfplanung, Verkehrsuntersuchung, Sicherheitsaudit und geotechnische Untersuchung)
- Emissionen (s. Schalltechnische und Luftschadstofftechnische Untersuchung)
- Landwirtschaft (s. Landwirtschaftlicher Fachbeitrag)
- Wirtschaftlichkeit (s. Kostenschätzung)

Die vorgelegten Unterlagen stellen aus der Sicht der Landkreise Harburg und Stade eine geeignete und hinreichende Datenbasis für die Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf der Betrachtungsebene der Raumordnung dar.

### 5.3. Variantenvergleich und Gewichtung

Aus der Betrachtung des Raumes sowie den Hinweisen aus der informellen Bürgerbeteiligung und dem Scopingtermin zusammen mit der Zielsetzung des Vorhabens wurden durch den Vorhabenträger die wesentlichen Bewertungskriterien für den Variantenvergleich entwickelt. Dies sind:

- Umweltverträglichkeit (40%)
- Landwirtschaftliche Betroffenheit (15%)
- Nutzen Verkehrsanlage (15%)
- Wirtschaftlichkeit bzw. Kosten (15%)
- Raumordnung (10%)
- Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung (5%)

Diese Hauptkriterien wurden anhand einer Vielzahl von Einzelindikatoren bewertet (vgl. Unterlage 1 Anlagen 3 der Antragsunterlagen). Kriterien, die aufgrund gleicher Auswirkungen im Ergebnis keine Bedeutung für den Variantenvergleich hatten, wurden in der Gesamtbewertung nicht berücksichtigt.

Nach Auffassung der Landkreise Harburg und Stade ist die Zielformulierung angemessen. Die verwendeten Indikatoren sind geeignet eine Bewertung der Varianten durchzuführen und die Gewichtung in der Bewertungsmatrix ist der Planungssituation angemessen. Zur Nachvollziehbarkeit der Gewichtung wird insbesondere auf die Anlagen 4 und 5 verwiesen. In der Sensitivitätsüberprüfung wurde dargelegt, wie die Gewichtung zu verändern ist, damit sich eine von Naturschutzverbänden geforderte Höhergewichtung der Betroffenheit der Amphibien auf das Endergebnis auswirkt. Dabei hat sich gezeigt, dass ein „Kippen“ nur bei nicht sachgerechten Über- bzw. Untergewichtungen einzelner Aspekte der Fall ist.

## 6. Prüfergebnisse

Die detaillierte textliche Beschreibung und Bewertung der variantenbezogenen raumordnerischen Auswirkungen sowie die Begründung der gutachterlich vorgenommenen Gewichtung der einzelnen Unterkategorien ist der RVS (Unterlage 21.1) zu entnehmen. Dem Ergebnis der RVS wird soweit zugestimmt.

### 6.1. Raumbezogene Auswirkungen

#### 6.1.1. Siedlungs- und Versorgungsstruktur

Aus raumordnerischer Sicht ist die Inanspruchnahme von Siedlungsflächen bzw. gesicherten Siedlungsflächen negativ zu sehen. In der RVS wurde dementsprechend untersucht, in wieweit für Siedlungstätigkeiten vorgesehene Flächen durch die Varianten in Anspruch genommen werden. Ausgangspunkt waren entsprechende Darstellungen in den FNP der betroffenen Kommunen oder in den RROP der Landkreise. Auswirkungen auf die ansässige Wohnbevölkerung wurden in der UVS beim Schutzgut Mensch untersucht.

Anhand der Größe der zu erwartenden Flächeninanspruchnahme schnitt die Variante 3.1 wegen der Überplanung von gewerblichen FNP-Flächen der Stadt Buxtehude deutlich am schlechtesten ab. Die Varianten 1.2, 1.3 und 1.4 hatten keine Auswirkungen auf geplante Siedlungsflächen.

#### 6.1.2. Landwirtschaft

Zur Sicherung der Landwirtschaft werden in den RROP der Landkreise Stade und Harburg VBG Landwirtschaft dargestellt. Besonders ertragreiche Gebiete sind dabei als VBG Landwirtschaft aufgrund hohen natürlichen standortgebundenen Ertragspotenzials erfasst. Weitere aus Sicht der Landwirtschaft bedeutsame Flächen sind als VBG Landwirtschaft aufgrund besonderer Funktion festgelegt. Diese Funktionen gehen durch die Überbauung verloren. Da die Varianten v.a. landwirtschaftliche Flächen in Anspruch nehmen, korreliert die Betroffenheit sehr stark mit der Streckenlänge. Die Betroffenheit von Einzelbetrieben wurde gesondert in einem landwirtschaftlichen Fachbeitrag untersucht und fließt gesondert in die Bewertung ein. Gemessen an der Inanspruchnahme von VBG Landwirtschaft schneidet die Variante 3.1 deutlich am schlechtesten ab. Sie nimmt sehr viele Flächen mit hohem Ertragspotential in Anspruch. Die Varianten 1.2, 1.3, 1.4, 5.1 und 6.1 haben die geringsten Auswirkungen.

#### 6.1.3. Forstwirtschaft

Die Beeinträchtigung forstwirtschaftlicher Belange ergibt sich im Wesentlichen aus der Durchschneidung von bisher nicht zerschnittenen zusammenhängenden Waldflächen. Zerschneidungen beeinträchtigen die ökologischen, ökonomischen und sozialen Funktionen des Waldes für die Natur und den Menschen. Zu berücksichtigen sind Flächeninanspruchnahmen durch Überbauung und die Auswirkungen im späteren Betrieb der Straße (100 m breite Wirkzone).

Die ungünstigste Variante sowohl aufgrund der größten Flächeninanspruchnahme als auch der größten Wirkzone stellt die Variante 4.1 dar. Als vergleichsweise günstig werden die Varianten 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 3.1 und 6.1 betrachtet.

#### 6.1.4. Verkehr, technische Infrastruktur

Die vorhandene regionalbedeutsame Verkehrsinfrastruktur ist als VRG Hauptverkehrsstraße bzw. Regionalbedeutsame Straße in den RROP der Landkreise festgelegt. Weitere technische Infrastrukturen sind die VRG Leitungstrasse (Stromleitungen).

Negative Auswirkungen auf die festgelegten Gebiete der Verkehrsinfrastruktur sind durch das Vorhaben der OU Elstorf nicht zu erwarten. Alle vorhandenen Hauptverkehrsstraßen und sonstige Straßen von regionaler Bedeutung, die von den Trassenvarianten gekreuzt werden, bleiben erhalten. Beeinträchtigungen der Stromleitung sind nicht zu erwarten. Ggf. sind Anpassungen von Maststandorten vorzunehmen.

Die in den RROP als VBG Regionalbedeutsame Straße dargestellte, raumplanerisch gesicherte Ortsumfahrung entspricht im Wesentlichen den 1er Varianten, und hier am ehesten noch der Variante 1.1. Die Darstellung im RROP basiert jedoch nicht auf einer raumordnerischen Gesamtbetrachtung, sondern übernimmt die Meldelinie aus dem BVWP, die auch nachrichtlich in den FNP der Gemeinde Neu Wulmstorf übernommen wurde. Die aus raumordnerischer Sicht geringe Abweichung von diesem VBG Hauptverkehrsstraße als Grundsatz der Raumordnung wird aufgrund der im ROV gewonnenen fachlichen Erkenntnisse als angemessen und vertretbar erachtet. Da die Auswahl der Vorzugstrasse anhand fachlicher Kriterien erfolgen soll, wäre eine Betrachtung einer nicht planerisch fundierten Darstellung als VBG für die Zielsetzung des Raumordnungsverfahrens kontraproduktiv.

Vor diesem Hintergrund ist es nachvollziehbar, dass die Auswirkungen als variantenneutral betrachtet werden.

#### 6.1.5. Sonstige Standort- und Flächenanforderungen

Als weitere raumbedeutsame Belange ist die mögliche Betroffenheit der Wasserwirtschaft, der Abfallwirtschaft, der Energiewirtschaft sowie der Altlastenstandorte zu nennen. Der Einschätzung aus der RVS, dass diese Belange nicht entscheidungserheblich sind, wird gefolgt. Es ist nachvollziehbar, dass von keiner Variante negative Auswirkungen ausgehen. Einzige Ausnahme bildet das VRG Trinkwassergewinnung nordwestlich von Elstorf sowie das VRG Wasserwerk (Standort Elstorf). Diese Belange werden in der UVS betrachtet, um keine Doppelgewichtung vorzunehmen.

#### 6.2. Umweltbezogene Auswirkungen

Zur Bewertung der umweltbezogenen Auswirkungen wurde eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) entsprechend der gültigen Rechtslage durchgeführt. Die Untersuchung orientierte sich dabei an den in § 2 UVPG genannten Schutzgütern. Auch die Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern wurden berücksichtigt. Es wurden vom Vorhabenträger sowohl vorhandene Daten ausgewertet als auch neue Erhebungen und Untersuchungen durchgeführt. Nach der Bestandserhebung wurden die Auswirkungen der unterschiedlichen Varianten prognostiziert und verglichen.

Die maßgeblichen Unterlagen zur Beurteilung der Umweltverträglichkeit sind:

- Unterlage 1: Erläuterungsbericht und UVP-Bericht
- Unterlage 19.1: Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)
- Unterlage 19.2: Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag
- Unterlage 19.3: Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung
- Unterlage 19.4: Faunistische Untersuchungen
- Unterlage 19.5: Biotoptypenkartierung
- Unterlage 20: Geotechnische Untersuchungen
- Unterlage 21.2: Schalltechnische Untersuchung
- Unterlage 21.3: Luftschadstofftechnische Untersuchung
- Unterlage 22: Verkehrsqualität (Verkehrsuntersuchung)

##### 6.2.1. Schutzgut Mensch inkl. menschlicher Gesundheit

Grundlage für die Bewertung im Schutzgut Mensch sind die Siedlungsflächen mit schutzwürdigen Nutzungen und die siedlungsnahen Freiflächen. Auch verfestigte Planungen wurden berücksichtigt. Gewerbliche Flächen wurden in der RVS (s. Pkt. 6.1) berücksichtigt.

Ein wesentlicher Aspekt in diesem Schutzgut ist die zu erwartende Lärm- und Schadstoffbelastung. Zur schalltechnischen Beurteilung wurden die Orientierungswerte der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ herangezogen. Auch siedlungsnahen Freiflächen für die landschaftsgebundene Erholung, aber auch freizeitorientierte Anlagen (z.B. Sportplätze) sowie regionalbedeutsame Freizeitwege wurden betrachtet.

Positiv für alle Varianten ist anzumerken, dass keine Variante vorhandene oder geplante Siedlungsflächen überbaut. Die Beeinträchtigungen durch Lärmeinträge wurden anhand der nach der DIN 18005 zu erwartenden Schutzfälle bewertet. Hervorzuheben ist hierbei u.a. das Kriterium „Wohnbauflächen (WA)-Bestand >45 dB(A) nachts“. Je nach Variante werden zwischen 0 (V 1.1 bis 1.4 u. 6.1) und 116 Schutzfälle (V 4.1) ausgelöst. Zusätzlich werden bei den Varianten 2.1 und 3.1 geplante WA in größerem Umfang beeinträchtigt (Hinweis: Auf Gemischten Bauflächen mit dem Orientierungswert >50 dB(A) nachts kommt es nur bei der Variante 3.1 zur Auslösung eines Schutzfalls). Keine der Varianten lässt eine Beeinträchtigung durch Schadstoffe erwarten, weshalb es angemessen ist, diese als variantenneutral zu betrachten.

In der Betrachtung der Immissionswirkungen ist es folgerichtig, dass die Varianten mit den geringsten lärmtechnischen Auswirkungen auf vorhandene und geplante Siedlungsflächen und gleichzeitig den größten Reduktionen von gesundheitsgefährdenden Lärmüberschreitungen (>70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts) am besten bewertet werden. Dies sind die Varianten 1.2 bis 1.4 sowie mit leichten Abstrichen die Varianten 1.1 und 6.1. Die Varianten 2.1 und insbesondere 4.1 sind als ungünstig zu beurteilen. Bei der Bewertung der Wirkungen auf Erholungs- und Freizeitflächen und -einrichtungen sowie Rad-, Wander- und Reitwege wurden lediglich die Varianten 2.1 und 4.1 als ungünstig bewertet. Alle anderen Varianten (V3.1 mit leichten Einschränkungen) wurden aufgrund der geringen Durchschneidung von Wegen und Verlärmung von Freizeitflächen (>50 dB(A)) als günstig bewertet.

#### 6.2.2. Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

In diesem Schutzgut galt es eine Vielzahl von Schutzgebietskategorien wie FFH-Gebiete, Landschaftsschutzgebiete und geschützte Biotope zu betrachten und die jeweiligen Auswirkungen der Varianten zu bewerten. Zur Berücksichtigung des besonderen Artenschutzes nach §§ 44 und 45 BNatSchG wurden jene Arten betrachtet, die Auswirkungen auf die grundsätzliche Genehmigungsfähigkeit der Strecke haben könnten. Im ROV wird gewährleistet, dass die raumordnerisch ermittelte Vorzugsvariante später auch realisiert werden kann. Das Untersuchungsspektrum des Vorhabenträgers wurde auf der Antragskonferenz festgelegt. Im Zuge der Untersuchungen hat sich hier kein Anpassungsbedarf ergeben, so dass der Untersuchungsrahmen insgesamt ausreichend war.

Bei der Fauna wurde eine hohe bis sehr hohe Bedeutung im Untersuchungsraum v.a. für die Artengruppen Brutvögel, Amphibien und Reptilien festgestellt. Für Fledermäuse gilt dies für einige waldlich geprägte Teilbereiche. Das weitere Artenspektrum hat keine oder nur geringe Auswirkungen auf die Variantenauswahl. Aufgrund von fachlichen Hinweisen aus der Beteiligung wurde die Zerschneidungswirkung auf Amphibienlebensräume entsprechend ihrer Bedeutung im Untersuchungsraum stärker gewichtet. Dies war jedoch ohne Auswirkungen auf die Wahl der Vorzugsvariante. So konnte mittels einer nachträglich durchgeführten Sensitivitätsüberprüfung (s. Anlage 5) dargestellt werden, dass nur bei einer (fachlich nicht angemessenen) dreifachen Erhöhung der Bedeutung der Amphibienlebensräume eine andere Variante den Vorzug erhalten müsste.

Bei der Flora wurden Biotoptypenkartierungen vorgenommen. Diese wurden hinsichtlich ihrer Wertigkeit berücksichtigt. Die gutachterlich vorgenommene Bewertung wurde nicht in Frage gestellt.

In dem Schutzgut Pflanzen haben sich die Varianten 1.1, 1.4 und 3.1 als die vergleichsweise günstigsten Varianten erwiesen, da sie die geringsten Auswirkungen auf Biotope

haben. Die Vorzugsvariante 1.3 wird als „mittel“ bewertet, u.a. da sie mehr Biotopflächen beansprucht (0,31 ha ggü. 0,1 ha; schlechtester Wert: 1,46 ha). Negativ bei allen Varianten, bis auf die Varianten 5.1 und 6.1, sind die Stickstoffeinträge in empfindliche Biotoptypen.

Bei den Auswirkungen auf die Tiere ist die Variante 5.1 als am besten zu bewerten. Grund dafür sind die vergleichsweise geringen Beeinträchtigungen von Amphibien und Brutvögeln. Als geringfügig schlechter sind die 1er Varianten und die Variante 6.1 anzusehen. Während die Varianten 1.1 und 1.2 aus Sicht der Amphibien günstiger sind, sind die Varianten 1.3 und 1.4 aus Sicht der Brutvögel günstiger.

Die Varianten 2.1 und 4.1 sind sowohl aus Sicht der Tiere als auch aus Sicht der Pflanzen als am ungünstigsten zu bewerten.

#### 6.2.3. Schutzgut Boden und Fläche

Die Böden im Untersuchungsraum gehören zu den Bodengroßlandschaften Küstenmarschen, Talsandniederungen und Urstromtäler (nördlich B73) sowie Geestplatten und Endmoränen (südlich B73). Verbindliche Schutzgebietsausweisungen in Bezug auf das Schutzgut Boden liegen nicht vor. In der Abwägung wurden sowohl Böden mit hoher natürlicher Bodenfruchtbarkeit als auch Böden mit hoher natur- und kulturgeschichtlicher Bedeutung sowie seltene Böden berücksichtigt.

Negative Auswirkungen ergeben sich im Wesentlichen aus dem Überbauen entsprechender Böden und dem damit einhergehenden Verlust der Bodenfunktionen.

Als positiv stellen sich hier eindeutig die kürzeren Varianten aufgrund ihres insgesamt geringeren Flächenbedarfs dar. Dies sind insbesondere die Varianten 1.1 bis 1.3 und 5.1. Auch die Varianten 1.4 und 6.1 sind nur geringfügig schlechter. Deutlich negativ sind die Varianten 2.1 und 4.1 zu bewerten. Auch die Variante 3.1 ist verhältnismäßig ungünstig.

Baubedingte Auswirkungen wurden nicht gesondert erfasst. Es ist aber davon auszugehen, dass die Auswirkungen zum einen temporär sind und zum anderen mit der Streckenlänge korrelieren, so dass sich im Verhältnis der Varianten untereinander nichts ändert.

#### 6.2.4. Schutzgut Wasser

Im Schutzgut wurden zum einen die Auswirkungen auf das Grundwasser und die Trinkwassergewinnung und zum anderen auf die Oberflächengewässer untersucht und bewertet. Für das Grundwasser wesentlich ist die Lage des Grundwasserleiters „Este-Seeve Lockergestein“ im Flussgebiet Elbe/Labe.

Für die Trinkwassergewinnung besteht im Untersuchungsraum das Wasserschutzgebiet „Elstorf“. Im Wasserschutzgebiet ist der Straßenbau zwar genehmigungspflichtig, aber grundsätzlich unter Auflagen möglich. Die Lage im WSG ist damit kein Ausschlussgrund, aber ein abwägungswürdiger Belang, der in die Beurteilung eingeflossen ist.

Darüber hinaus befinden sich grundwassernahe Standorte im Untersuchungsraum, die gegenüber einem Verlust des unterirdischen Wasserzuflusses sowie Überbauung empfindlich sind. Eine weitere negative Auswirkung kann der betriebsbedingte Eintrag von Schadstoffen sein.

Im Teilschutzgut Grundwasser sind die Varianten 1.1, 1.4 und 3.1 als die günstigsten Varianten anzusehen. Auch die Variante 1.2 ist nur geringfügig schlechter. Deutlich am

schlechtesten ist insbesondere die Variante 5.1, aber auch die Varianten 1.3, 4.1 und 6.1 sind ungünstig. Die Variante 2.1 ist als „mittel“ zu bewerten.

Im Teilschutzgut Oberflächengewässer ist v.a. eine Überbauung als negativ zu betrachten. Deshalb sind die Varianten 1.4 und 3.1 als günstig zu bewerten. Auch die Varianten 1.1 und 2.1 sind vergleichsweise günstig. Die Variante 4.1 ist deutlich negativ und auch die Varianten 1.2 und 5.1 sind nicht wesentlich besser. Die Varianten 1.3 und 6.1 sind aufgrund des Verlustes von zwei Stillgewässern als „mittel“ zu bewerten.

#### 6.2.5. Schutzgut Luft und Klima

In diesem Schutzgut werden insbesondere Auswirkungen durch bioklimatische und lufthygienische Belastungen erfasst. Dazu werden klimatisch bzw. lufthygienisch besonders bedeutsame Frisch- und Kaltluftabflussbahnen betrachtet. Entsprechende Schutzgebiete liegen für den Untersuchungsraum nicht vor. Gleichwohl leisten Wälder, aber auch Moorflächen einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz und zur Luftreinhaltung.

Negative Auswirkungen in diesem Schutzgut entstehen dementsprechend im Wesentlichen durch das Überbauen von Wäldern und Mooren, die zum Funktionsverlust führen sowie die mit der Straße verbundenen Treibhausgasemissionen.

Als günstig sind die Varianten 1.1 bis 1.4 und 6.1 zu betrachten. Die Varianten 3.1 und 5.1 sind nur geringfügig schlechter. Lediglich die Variante 4.1 ist aufgrund der zu erwartenden Treibhausgasemissionen sowohl im Betrieb als auch im Vergleich mit dem Bezugsfall 2030 deutlich am schlechtesten zu bewerten. Die Variante 2.1 ist als „mittel“ zu bewerten.

#### 6.2.6. Schutzgut Landschaft

In diesem Schutzgut werden Auswirkungen auf das Landschaftsbild, aber auch die landschaftsgebundene Erholung bewertet. Als wesentlich sind hier visuelle Überprägungen, die Beeinträchtigungen von Schutzgebieten sowie der betriebsbedingte Lärmeintrag zu bewerten.

Als günstigste Varianten stellen sich die Varianten 1.1, 1.2, 1.4, 3.1 und 5.1 aufgrund des geringeren Verlaufs in Schutzgebieten (LSG) dar. Etwas ungünstiger ist die Variante 1.3, da sie in vergleichsweise größerem Umfang hochwertige Landschaftsbildeinheiten mit Lärm belastet. Die Variante 6.1 ist vergleichbar mit der Variante 1.3, verläuft aber mehr als die Variante 1.3 in Landschaftsschutzgebieten und wird deshalb als „mittel“ bewertet. Deutlich ungünstiger sind die Varianten 2.1 und 4.1 wegen des nicht unerheblichen Verlaufs in Landschaftsschutzgebieten.

#### 6.2.7. Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

In diesem Schutzgut werden die Auswirkungen auf Objekte des kulturellen Erbes, wie z.B. Baudenkmale, berücksichtigt. Beeinträchtigungen können entweder ein Totalverlust durch Überbauung oder aber die Verlärmung und visuelle Überprägung sein. Auch die im Untersuchungsgebiet vorhandenen VRG Rohstoffgewinnung sowie die vorhandenen und geplanten Abbauflächen sind bei der Variantenauswahl zu beachten.

Nach Einschätzung der Gutachter sind bezogen auf die kulturellen Sachgüter die Varianten 4.1 und 6.1 am günstigsten, da nur 1 bzw. 2 bekannte gesetzlich geschützte Bodendenkmale betroffen sind. Demgegenüber sind die Variante 5.1 (4 Bodendenkmale) als „mittel“ und alle anderen Varianten mit 5 oder 6 betroffenen Bodendenkmalen als „-“ oder „--“ zu bewerten. Aufgrund der Wertigkeit von Bodendenkmalen mag es richtig sein, ihnen ein so

hohes Gewicht beizumessen, dass die übrigen Belange nur geringen Einfluss auf die Trassenwahl haben. Gleichwohl sind, wie auch die beim Archäologischen Museum angesiedelte Bodendenkmalpflege des Landkreis Harburg anmerkt, nicht nur die bereits bekannten Objekte von Bedeutung. Aufgrund der kulturhistorisch bekannten Siedlungsdichte auf der Geest, ist mit noch zahlreichen weiteren Objekten zu rechnen. Auch ist es der Maßstabsebene des ROV nicht angemessen, die Überplanung von Bodendenkmalen abschließend zu beurteilen.

Vor diesem Hintergrund ist es sachgerecht, dass dieses Kriterium innerhalb der UVS insgesamt rechnerisch nur 0,8% ausmacht und somit nur von geringer Bedeutung auf die Variantenauswahl ist. Da die Vorzugsvariante 1.3 „--“ bewertet wurde, ist bei jeder anderen Art der Bewertung davon auszugehen, dass die Vorzugsvariante noch gestärkt würde.

Als sonstige Schutzgüter wurden die VRG Rohstoffgewinnung nach den RROP der Landkreise Stade und Harburg sowie die Bodenabbaustellen untersucht. Durch die Errichtung der Straße würden diese Flächen nicht mehr für die ortsnahe Rohstoffversorgung zur Verfügung stehen. Durch notwenige Böschungen und Sicherheitsabstände würden sich die Flächenverluste noch vergrößern. Als sehr günstig erweisen sich in diesem Schutzgut die Varianten 1.3, 5.1 und 6.1, da sie keine Vorrangflächen Rohstoffgewinnung und nur wenige Vorbehaltsflächen in Anspruch nehmen. Die Varianten 1.1 und 1.2 sind geringfügig schlechter bewertet, da sie im größeren Umfang Vorbehaltsflächen beanspruchen. Alle anderen Varianten beanspruchen zwischen 0,5 und 3 ha Vorranggebietsflächen und werden dementsprechend mit „mittel“ (V1.4), „-“ (V2.1) oder „--“ (V 3.1 u. 4.1) bewertet.

#### 6.2.8. Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern

Im Rahmen der UVS wurden Wechselwirkungen erfasst und bewertet, die für die Variantenauswahl entscheidungserheblich sein könnten (z.B. Wechselwirkungen zwischen dem Grundwasserschutz und dem Vorkommen bestimmter Biotoptypen). Dabei erfolgte eine Erfassung und Bewertung innerhalb der einzelnen Schutzgüter. Diese sind in der UVS dokumentiert.

Der Einschätzung der Gutachter, dass die bekannten Wechselwirkungen ausreichend in der UVS dargelegt und berücksichtigt wurden, wird gefolgt.

#### 6.2.9. Artenschutz

Auch wenn das besondere Artenschutzrecht auf Ebene der Raumordnung nur eine untergeordnete Rolle spielt, gilt es, frühzeitig das mögliche Eintreten von Verbotstatbeständen im Sinne des § 44 BNatSchG zu prüfen. Dabei können auch mögliche Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen bereits berücksichtigt werden.

Die Einschätzung der Gutachter, dass Verbotstatbestände nicht ausgelöst werden bzw. Ausnahmeerfordernisse im Sinne des § 45 BNatSchG nicht in Anspruch genommen werden müssen, wird zur Kenntnis genommen. Dies wird im Rahmen der detaillierten Genehmigungsplanung vertieft zu prüfen sein. Dabei werden auch Hinweise aus der Beteiligung zu prüfen sein.

#### 6.2.10. Natura-2000-Gebietsschutz

Die bestehende Trasse des 1. BA der B3neu tangiert das Vogelschutzgebiet (VSG) „Moore bei Buxtehude“. Auch wenn keine der Varianten im VSG verläuft, kommt es durch die Realisierung des 2. und 3. BA der B3neu zu Mehrverkehr und damit auch zu einer Zunahme der Lärmemissionen. In wieweit diese auch im Zusammenwirken mit weiteren Projekten

als erheblich zu erachten waren, wurde in einer FFH-Verträglichkeitsprüfung untersucht. Die Untersuchung erfolgte variantenbezogen.

Alle Varianten führen zu einer zusätzlichen erheblichen Verlärmung des straßennahen Bereiches im 1. BA der B3neu sowohl in der Nacht als auch am Tag, wodurch Lebensraum für relevante Arten verloren geht.

Die Einschätzung der Gutachter, dass die FFH-Ausnahmevoraussetzungen nach § 34 Abs. 3 und 5 BNatSchG für das Vorhaben B3 OU Elstorf gegeben sind, wird zur Kenntnis genommen. Der grundsätzlichen Einschätzung, dass eine Realisierungsfähigkeit des Vorhabens gegeben ist bzw. nicht grundsätzlich ausgeschlossen ist, wird gefolgt. Etwaige Kohärenzmaßnahmen sind im Zuge der Genehmigungsplanung festzulegen.

#### 6.2.11. Schutzgebiete

Alle Varianten verlaufen mit Teilstrecken in Landschafts- und Wasserschutzgebieten. Die jeweiligen Schutzgebietsverordnungen machen eine Befreiung bzw. gesonderte Erlaubnis zur Errichtung einer Straße erforderlich. Auch ist absehbar, dass Befreiungen aufgrund der Beeinträchtigung von gesetzlich geschützten Biotopen und geschützten Landschaftsbestandteilen benötigt werden.

Der Einschätzung der Gutachter, dass die Befreiungs- bzw. Genehmigungsvoraussetzungen im Rahmen der Genehmigungsplanung erfüllt werden können, wird gefolgt.

#### 6.2.12. Bewertung der Umweltauswirkungen insgesamt

Nach der Berücksichtigung aller Schutzgüter stellen sich fünf Varianten aus Sicht der Umweltverträglichkeit als am günstigsten dar:

- Variante 1.1
- Variante 1.2
- Variante 1.3
- Variante 1.4
- Variante 5.1

Entscheidungsrelevante Unterschiede hinsichtlich der zu erwartenden Umweltauswirkungen bestehen zwischen diesen UVS-Vorzugsvarianten nicht.

UVS-Vorzugsvariante 1.1 gehört aus Sicht der Umweltverträglichkeit zu den fünf am günstigsten bewerteten Linienführungen. Sie hat vor allem für das Schutzgut Menschen (Teilschutzgut „Erholen“), aber auch für das Schutzgut Pflanzen sowie die Schutzgüter Boden und Fläche, Grundwasser, Luft und Klima sowie Landschaft eine sehr günstige Linienführung. Die Variante 1.1 wirkt sich zwar partiell nachteilig auf einige Schutzgüter aus (Lärmeintrag in die Wohnumfeldbereiche von Elstorf, Ardestorf und Ketzendorf, Verlust eines dauerhaft wasserführenden Stillgewässers westlich von Elstorf, Überbauung von fünf Bodendenkmälern). Diese Nachteile sind jedoch im Vergleich mit den anderen Varianten als gering anzusehen. Für die Schutzgüter Tiere und biologische Vielfalt weist die Variante 1.1 im Vergleich eine günstige Bewertung auf. Bezüglich der im Untersuchungsgebiet vorkommenden Brutvogelreviere von Rote Ampel-Arten gibt es eindeutige Beeinträchtigungen. Die Auswirkungen auf Amphibien und Reptilien sind hingegen deutlich günstiger zu bewerten. Im Vergleich zu den anderen Varianten ist Variante 1.1 bezüglich der Vorkommen von Fledermausquartieren als durchschnittlich anzusehen.

Die Schutzgüter Menschen, Boden und Fläche, Luft und Klima sowie Landschaft weisen bei der UVS-Vorzugsvariante 1.2 klare Vorteile auf. Etwas weniger vorteilhaft wurden die Schutzgüter Tiere und biologische Vielfalt, das Teilschutzgut Grundwasser sowie sonstige Sachgüter bewertet. Deutlichere Nachteile weist diese Variante bei den Schutzgütern Pflanzen, kulturelles Erbe sowie dem Teilschutzgut Oberflächengewässer auf. Leichte Nachteile bei den Schutzgütern Tiere und biologische Vielfalt und sonstige Sachgüter sowie beim Teilschutzgut Grundwasser werden durch die oben genannten sehr günstig bewerteten Schutzgüter aufgewogen.

Bezüglich des Schutzgutes Menschen inkl. beider Teilschutzgüter („Wohnen“ und „Erholen“) und auch bezüglich der abiotischen Schutzgüter Boden und Fläche, Luft und Klima sowie der sonstigen Sachgüter stellt sich UVS-Vorzugsvariante 1.3 als vergleichsweise am günstigsten heraus. Zwar gibt es auch eindeutige Nachteile für das Schutzgut kulturelles Erbe, da sechs nicht in die niedersächsische Denkmalkartei eingetragene Bodendenkmäler durch die Variante 1.3 überbaut werden. Auf die Gesamtbewertung wirkt sich dies jedoch nicht entscheidend negativ aus. Die Linienführung der Variante 1.3 erweist sich für die Schutzgüter Landschaft sowie Tiere und biologische Vielfalt als vergleichsweise günstig. Variante 1.3 ist im Vergleich zu den anderen UVS-Vorzugsvarianten vorteilhafter für die planungsrelevanten Brutvögel, da sie anzahlmäßig zu einer geringer ausfallenden Wertminderung von Brutrevieren (81) führt. Diese Linienführung hat negative Auswirkungen auf Amphibien-Laichgewässer (Verlust von zwei Laichgewässern mit Laub- bzw. Springfroschvorkommen im Westen von Elstorf) sowie Austauschbeziehungen zwischen Amphibiengewässern, da diese auf einer Gesamtlänge von ca. 4.000 m durchschnitten werden. Diese negativen Auswirkungen auf Amphibien werden jedoch dadurch aufgewogen, dass Variante 1.3 unter Berücksichtigung aller faunistischen Kriterien vorteilhafter für Reptilien und auch Fledermäuse ist. Ebenso wie bei den anderen Varianten, lassen sich auch bei Variante 1.3 die genannten Beeinträchtigungen mittels Umsetzung von Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen und CEF-Maßnahmen vermeiden. Das Eintreten von artenschutzrechtlichen Ausnahmeerfordernissen gem. § 45 BNatschG, die durch unvermeidliche verbotstatbeständige Betroffenheiten eintreten können, kann auch bei Variante 1.3 ausgeschlossen werden.

UVS-Vorzugsvariante 1.4 hat, wie auch UVS-Vorzugsvariante 1.1, deutliche Vorteile für das Schutzgut Pflanzen. Bezüglich des Schutzgutes Menschen mit seinen beiden Teilschutzgütern „Wohnen“ und „Erholen“ wie auch der Schutzgüter Wasser sowie Luft und Klima weist Variante 1.4 eine vergleichsweise günstige Bewertung auf. Auf das Schutzgut Kulturelles Erbe hat diese Variante wesentliche nachteilige Auswirkungen, da sie fünf Bodendenkmäler, die nicht in die niedersächsische Denkmalkartei eingetragen sind, überbaut. Durchschnittlich bewertet wird Variante 1.4 bezogen auf die sonstigen Sachgüter, da sie westlich von Elstorf ein Vorranggebiet Rohstoffgewinnung (Sand) streift. Als ungünstigste Variante, im Vergleich mit den anderen UVS-Vorzugsvarianten, stellt sich Variante 1.4 bezüglich des Schutzgutes Boden und Fläche dar. Mit ihrer günstigen Bewertung ist sie jedoch aus Sicht der Gesamtbewertung immer noch verhältnismäßig günstig für dieses Schutzgut. Für das Schutzgut Tiere und biologische Vielfalt ist Variante 1.4 verglichen mit den anderen Varianten als günstig einzustufen.

Bezüglich des Schutzgutes Tiere und biologische Vielfalt weist die UVS-Vorzugsvariante 5.1 im Vergleich mit den anderen vorzugswürdigen Varianten die geringsten Auswirkungen auf. Vorteile ergeben sich vor allem für die Avifauna, da hier verhältnismäßig geringe Aus-

wirkungen auf die avifaunistischen Funktionsräume sowie Rote Liste-Arten und Reviervorkommen der planungsrelevanten Brutvögel auftreten. Bei dieser Trassenführung gehen insgesamt 86 Brutreviere verloren. Hinsichtlich der Fledermausvorkommen sind die Auswirkungen ebenfalls gering. Trotz nachteiliger Auswirkungen auf einzelne Tierarten (Verlust eines Reptilien-Lebensraums nordöstlich von Ketzendorf sowie Beanspruchung von zwei Amphibien-Laichgewässern westlich von Elstorf) geht Variante 5.1 als vergleichsweise günstigste Linienführung für dieses Schutzgut aus dem Gesamtvergleich hervor. Auch bezüglich des Schutzgutes Menschen, hier des Teilschutzgutes „Erholen“, erweist sich Variante 5.1 als vorteilhaft, ebenso wie für die Schutzgüter Boden und Fläche, Landschaft und sonstige Sachgüter. Im Vergleich betrachtet ergeben sich für das Teilschutzgut „Wohnen“ eindeutige Nachteile, da zum einen die Zerschneidungswirkung der Wohnumfeldbereiche von Ardestorf und Ketzendorf größer ist. Zum anderen können höhere Lärmbelastungen von bestehenden bzw. geplanten Wohnbauflächen festgestellt werden. Verglichen mit den vier weiteren schutzgutübergreifenden Vorzugsvarianten, ist Variante 5.1 für das Schutzgut Luft und Klima am ungünstigsten. In der Gesamtbewertung aller Varianten ist sie aber immer noch unter den günstigsten Varianten. Das Teilschutzgut Grundwasser wird von dieser Variante sehr ungünstig beeinflusst. Die Gefahr von Grundwasserverschmutzung durch eingetragene Schadstoffe ist bei dieser Variante am höchsten, auch ist die Inanspruchnahme des ausgewiesenen Trinkwasserschutzgebietes und der grundwassernahen Standorte im Vergleich gesehen groß. In der Gesamtbewertung stellt sich Variante 3.1 als relativ günstige Linienführung heraus. Im Vergleich zu den oben aufgeführten UVS-Vorzugsvarianten ist sie allerdings ungünstiger zu bewerten, da sie sich negativ auf die Schutzgüter Menschen, Tiere und biologische Vielfalt, Boden und Fläche, Luft und Klima, kulturelles Erbe sowie sonstige Sachgüter auswirkt. Zwar ist auch Variante 6.1 in der Gesamtbewertung als relativ günstige Linienführung zu sehen. Sie hat jedoch im Vergleich zu den oben genannten UVS-Vorzugsvarianten deutliche Schwächen durch Beeinträchtigungen der Schutzgüter Menschen („Wohnen“), Wasser, Boden und Fläche sowie Landschaft.

Bei den beiden Ost-Varianten 2.1 und 4.1 handelt es sich um die mit Abstand nachteiligsten Varianten. Diese Varianten wurden im überwiegenden Teil der Schutzgüter als un-ungünstig oder sogar sehr ungünstig bewertet im Vergleich mit den anderen Varianten. Dies schlägt sich auch deutlich im Ergebnis der Gesamtbewertung nieder. Der Einschätzung, dass sie die vergleichsweise ungünstigsten Linienführungen für die Umwelt darstellen, wird gefolgt.

### 6.3. Nutzen der Verkehrsanlage

In die Betrachtung des Nutzens der Verkehrsanlage ist der verkehrliche Nutzen (Leistungsfähigkeit des Straßennetzes), die verkehrliche Entlastung insgesamt sowie die Reduzierung der Lärmbelastungen eingeflossen. Die Beurteilung erfolgte anhand der Verkehrsuntersuchung (Unterlage 22) und der Schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 21.2).

Im nördlichen Teil (Bauanfang bis nördlich Elstorf) sind je nach Variante zwischen 15.700 und 13.800 Kfz/24h (DTVw) bzw. bezogen nur auf den Schwerlastverkehr (SV) 1.790 bis 1.710 Fz./24h (DTVwSV) unterwegs und stellen somit größtenteils eine Entlastung des vorhandenen Straßennetzes dar. Hier sind die Unterschiede, insbesondere für den SV, noch nicht wesentlich. Im südlichen Streckenabschnitt (Nördlich Elstorf bis Bauende) variieren

die Zahlen beim DTVw zwischen 15.400 und 7.800 Kfz/24h und beim DTVwSV zwischen 2.670 und 1.630 Fz./24h.

Dabei gibt es die größten Unterschiede zwischen den 1er-Varianten und Varianten 5.1 und 6.1 einerseits und den Varianten 2.1, 3.1. und 4.1 andererseits. Diese Abweichung lässt sich zum Teil mit der bezogen auf die Ortsdurchfahrt Elstorf längeren Strecke begründen (v.a. V 3.1). Wesentlich ist aber auch die fehlende Verknüpfung der Varianten 2.1 und 4.1 mit der bestehenden B 3 nördlich von Elstorf.

Die Entlastungswirkung korreliert mit den o.g. Verkehrsentlastungen. Dementsprechend sind die Varianten 1.1 bis 1.4, 5.1 und 6.1 in Bezug auf die Gesamtentlastung am günstigsten zu bewerten.

Als Bemessungsgrundlage für die Reduzierung der Lärmbeeinträchtigungen wurden hilfsweise die Grenzwerte der 16. BImSchV herangezogen. Die Auswertungen erfolgten Etagenbezogen für die beiden schalltechnisch maßgebenden Zeitbereiche Tag und Nacht differenziert nach Überschreibungsbereichen (1-3, 4-6, 7-9 und  $\geq 10$  dB(A)).

Insbesondere die sehr starke Reduzierung des Schwerverkehrs führt zu einer Lärmreduzierung von bis zu 8 dB(A). Gleichzeitig kommt es entlang der neuen Straße zu keiner Grenzwertüberschreitung, so dass keine neuen Betroffenheiten ausgelöst werden. Die stärkste Lärmreduzierung konnte für die Varianten 1.1 bis 1.4, 3.1, 5.1 und 6.1 ermittelt werden.

Für die detaillierten Untersuchungsergebnisse wird auf die o.g. Unterlagen verwiesen. Der Prognoseumfang mit dem Bezugsfall 2030 wird als angemessen betrachtet, da bis zu diesem Zeitpunkt fachlich gesicherte Grundlagen zur allgemeinen Verkehrsentwicklung vorliegen und veränderte Verkehrsmengen unerheblich auf die Ausgestaltung der Verkehrsströme und damit den Variantenvergleich sind. Grundlage der Verkehrsverteilung ist das grundlegende Straßennetz mit der Fertigstellung der A26 in den 2020ern sowie die vorhandene Siedlungsstruktur. Grundlegende Änderungen sind nicht zu erwarten. Die Ergebnisse der o.g. Unterlagen sind dementsprechend nachvollziehbar und werden akzeptiert.

#### 6.4. Landwirtschaftliche Auswirkungen

Die Landwirtschaft ist durch die Neubaumaßnahme durch Flächenverluste und Zerschneidungswirkungen betroffen. Aufgrund der herausgehobenen Bedeutung der Landwirtschaft im Untersuchungsgebiet wurde ein landwirtschaftlicher Fachbeitrag erarbeitet, dessen Untersuchungstiefe über die rein flächenmäßige Betrachtung von VBG Landwirtschaft hinausging. Der Fachbeitrag basiert auf einer Befragung von 21 Haupt- und 12 Nebenerwerbsbetrieben aus der Landwirtschaft. Die Befragungsergebnisse wurden hinsichtlich einer Vielzahl von Kriterien zur betrieblichen Betroffenheit durch Flächenverluste und -zerschneidungen ausgewertet. Betroffenheiten, die voraussichtlich nicht im Nachhinein, z.B. durch eine Flurbereinigung, abgemildert werden können, wurden bei der Gewichtung besonders stark berücksichtigt. Der Verlust hofnaher Flächen wurde aufgrund ihrer besonderen betrieblichen Bedeutung dieser Flächen höher gewichtet. Auch Sonderkulturen, die im Rahmen der Flurbereinigung nicht auf andere Standorte „verlagert“ werden können, sind von besonderem Gewicht.

Bereits auf Ebene der Raumordnung wird deutlich, dass für einen betroffenen Betrieb mit Sonderkulturen eine Existenzgefährdung zu erwarten ist. Somit sind die Varianten 1.1 und 1.4 aus landwirtschaftlicher Sicht besonders kritisch zu sehen, da diese Varianten den Betrieb stark beschneiden.

Vor diesem Hintergrund ist es folgerichtig, dass die Varianten 1.3 und 6.1 als für die Landwirtschaft am günstigsten zu betrachten sind, da sie keine Sonderkulturen betreffen, und auch bei den Flächenzerschneidungen vergleichsweise günstig liegen. Die Variante 2.1 führt demgegenüber zu etwas stärkeren Zerschneidungen und wird dementsprechend leicht schlechter bewertet. Am ungünstigsten werden jene Varianten bewertet, welche die Sonderkulturen durchschneiden. Dies sind die Varianten 1.1 und 1.4. Diese bieten darüber hinaus aus landwirtschaftlicher Sicht keinen erkennbaren Vorteil, welcher diesen Nachteil ausgleichen würde. Dementsprechend ist die Bewertung nachvollziehbar und sachgerecht.

#### 6.5. Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung

Im Rahmen der Variantenentwicklung und -prüfung hat sich gezeigt, dass alle Varianten grundsätzlich die für die Trassierung wesentlichen Parameter einhalten. Gleichwohl hat sich gezeigt, dass maßgebliche sicherheitsrelevante Aspekte am Rande des Zulässigen liegen.

- Bei den Varianten 1.1, 1.2, 3.1 und 4.1 konnten wegen der großen Radien nicht in allen Bereichen die Vorgaben zur Klothoidenrelation<sup>3</sup> eingehalten werden.
- Bei der Variante 6.1 liegt das Verhältnis der aufeinanderfolgenden Radien im nördlichen Teilabschnitt nur am äußersten Rand des „brauchbaren Bereichs“.

Auch wenn diese Abweichungen als vertretbar angesehen werden können, soll dem Umstand Rechnung getragen werden, dass ein Entwerfen „am Rande des Vertretbaren“ negativer zu bewerten ist, als wenn alle Parameter voll erfüllt werden.

Dementsprechend wurden die Varianten 1.3, 1.4, 2.1 und 5.1 am günstigsten bewertet. Dieses Bewertungsergebnis ist nachvollziehbar und sachgerecht.

#### 6.6. Wirtschaftlichkeit

Für alle Varianten wurden die zu erwartenden Kosten für

- a) Grunderwerb und Entschädigungen
- b) Streckenbau
- c) Ingenieurbauwerke

der Planungsebene des Raumordnungsverfahrens angemessen ermittelt. Je größer die Streckenlänge ist und je mehr Ingenieurbauwerke zu errichten sind, desto teurer und damit ungünstiger sind die einzelnen Varianten.

---

<sup>3</sup> Verhältnis des Übergangsbogens zur anschließenden Kurve

Auch wenn weitergehende Details der Streckenplanung, wie z.B. die Überführungen von Wirtschaftswegen, im ROV nicht festgeschrieben werden, wurden die diesbezüglichen Kosten nach einer einheitlichen Vorgehensweise bestimmt. Somit sind die Kosten je Variante in vergleichbarer Weise in die Variantenbewertung eingeflossen.

Die Varianten 1.2 und 1.3 sind mit jeweils rd. 51,6 Mio. € Gesamtkosten am günstigsten. Auch die Varianten 1.4, 5.1 und 6.1 weisen nur geringfügig höhere Kosten auf. Die Varianten 2.1, 3.1 und 4.1 sind mit rd. 61 bis 63 Mio. € deutlich teurer als die günstigsten Varianten und dementsprechend als am schlechtesten zu bewerten.

#### 7. Zusammenfassende raumordnerische Gesamtabwägung

Zur Ermittlung der günstigsten Variante werden die Ergebnisse der für die jeweilige Kategorie durchgeführten Variantenvergleiche zu einem übergreifenden Gesamtergebnis zusammengeführt. Der grundsätzlichen Bewertung der Schutzgüter und betroffenen Belange durch die Gutachter wurde, wie oben dargelegt, durch die Raumordnungsbehörde zugestimmt. Entscheidungserhebliche Ermittlungsfehler sind nicht erkennbar. So wurden alle Belange nach hiesiger Einschätzung vollumfänglich und in ausreichender Tiefe ermittelt.

Im nächsten Schritt wurden die ermittelten Belange seitens des Vorhabenträgers und seiner Gutachter anhand fachlicher Gesichtspunkte gewichtet. Diesbezügliche Unklarheiten konnte der Vorhabenträger mittels einer nachträglich eingereichten Ergänzungsunterlage beseitigen (s. Anlage 4).

Im Ergebnis wurde vom Vorhabenträger jene Variante gewählt, welche über alle betroffenen Belange betrachtet die günstigste Bewertung erfahren hat und die in allen Teilbereichen der übergeordneten Ziele als „günstig“ (+) oder „sehr günstig“ (++) bewertet wurde.

Die Vorzugsvariante zeichnet sich dadurch aus, dass sie einen hohen Wirkungsgrad hinsichtlich der Projektziele zur Bündelung der Verkehrsströme zwischen A 1 und A 26 im Plangebiet übernimmt und so zu einer hohen Entlastung der Siedlungsbereiche führt. Gleichzeitig sind sowohl die Kosten als auch die Umweltauswirkungen vergleichsweise günstig. Diese Aspekte rühren erheblich aus der relativ kurzen Streckenführung im Vergleich zu anderen Varianten. Bezogen auf die Projektziele ist bereits jetzt erkennbar, dass die Varianten 2.1 und 4.1 keinen die Planung rechtfertigenden Wirkungsgrad erzielen. Durch die geringe Verlagerung des Schwerlastverkehrs auf die Ortsumgehung kommt es in den Ortslagen nur zu einer geringen Entlastung. Gleichzeitig sind die Kosten höher als bei anderen Varianten. Auch aus Sicht der Umweltverträglichkeit bieten diese Varianten keinen Vorteil. Es ist zu bezweifeln, dass sich der im BVWP ermittelte NKV auch nur ansatzweise mit den Varianten 2.1 und 4.1 erreichen lässt.

Als günstigsten Beginn der Baustrecke hat sich der Knoten B3neu / B73, wie der Vergleich mit den Varianten 4.1, 5.1 und 6.1 zeigt, herausgestellt. Die Variante 4.1 verschwenkt zu weit nach Osten und ist insgesamt keine ernstzunehmende Alternative (s.o.). Die Variante 5.1 führt soweit nach Westen, dass die Ortslage Ketzendorf mit erheblichen Auswirkungen konfrontiert wird. Dies hat allerdings keine Vorteile gegenüber anderen Varianten, welche vergleichbare Umweltauswirkungen haben, so dass diese Streckenführung zu verwerfen ist. Die Variante 6.1 entspricht zu Beginn der 4.1 und versucht dann sich der 1.3 anzuglei-

chen. Dies gelingt aber nur unter Ausreizung der Entwurfgrenzen, was letztlich ein Sicherheitsrisiko im späteren Betrieb darstellt. Darüber hinaus bietet die Variante 6.1 keine so weitgehenden Vorteile, die ein solch höheres Risiko rechtfertigen würden.

Im weiteren Verlauf wird der Streckenführung der Variante 1.3, genauso wie die 1.4, östlich der ehemaligen Deponie Ketzendorf bzw. Grube Ketzenberge gegenüber der westlichen Streckenführung (V1.1. u. 1.2) ein Vorrang eingeräumt. Sie hat vergleichsweise günstige Auswirkungen auf Brutvögel und insbesondere Reptilien. Dies wiegt die in diesem Bereich verursachten negativen Auswirkungen auf Amphibien auf. Insbesondere, da die östliche Streckenführung auch aus Sicht der Lärmauswirkungen auf die Ortslage Ketzendorf (Schutzgut Mensch) als günstig zu bewerten ist. Diese Streckenführung schließt auch die Variante 3.1 aus. Dies ist insofern vertretbar, als dass diese Variante aufgrund der Streckenlänge eine geringere verkehrliche Wirkung und damit geringere Entlastung als andere Varianten aufweist und dabei aber aufgrund der Streckenlänge mit höheren Kosten aufwartet. Einen nennenswerten Vorteil erlangt die V3.1 aber nicht gegenüber der V1.3.

Als Alternative zur V1.3 verbleibt jetzt nur noch die Variante 1.4. Den Unterschied zwischen beiden Varianten stellt der Verlauf durch die Engstelle zwischen den Ortsrändern Ardestorf und Elstorf (Breite ca. 600 m) dar. Innerhalb der Engstelle liegen die ehemalige Deponie Ardestorf, landwirtschaftliche Sonderkulturen, der dazugehörige landwirtschaftliche Betrieb und ein weiteres Wohnhaus im Außenbereich. Die Variante 1.4 verläuft nah an den Wohnhäusern im Außenbereich durch die Anbauflächen der Sonderkulturen. Die Verkehrs- und Schalluntersuchungen haben gezeigt, dass die bei der V1.3 an den schützenswerten Wohnnutzungen ankommenden Schallimmissionen innerhalb der Orientierungswerte der DIN 18005 sind. Diese Orientierungswerte stellen nach dem Stand der Technik eine anerkannte Bewertungsgrundlage für zumutbare Lärmimmissionen dar. Zwar werden die Ortsränder und die Wohnhäuser im Außenbereich durch zusätzlichen Lärm belastet, die zu erwartenden Immissionen liegen aber nach planerischen Gesichtspunkten im zumutbaren Bereich. Demgegenüber werden im Bestand an anderer Stelle deutliche Reduktionen, teilweise im gesundheitsgefährdenden Bereich ( $> 70 \text{ dB(A)}$ ) erreicht (Hinweis: Aufgrund der logarithmischen Zählweise der Lärmskala stellt eine Verringerung um  $10 \text{ dB(A)}$  eine Halbierung des Lärms dar). Demgegenüber hätte die V1.4 zur Folge, dass der landwirtschaftliche Betrieb nicht weiter wirtschaften könnte. Die Sonderkulturen lassen sich, anders als andere landwirtschaftliche Anbauprodukte, nicht verlagern. Nach planerischen Gesichtspunkten ist kein Vorteil in der V1.4 gegenüber der V1.3 erkennbar, so dass sich ein solcher, existenzgefährdender Eingriff in einen landwirtschaftlichen Betrieb nicht rechtfertigen lässt.

Unter diesen Gesichtspunkten erweist sich die Variante 1.3 als die raumverträglichste Streckenführung und soll in der Genehmigungsplanung weiterverfolgt werden.

## 8. Begründung der Maßgaben

Zu 1.: Die Knotenpunktgestaltung ist üblicherweise Gegenstand der detaillierten Genehmigungsplanung im Anschluss an das ROV. Als verkehrstechnischer Anschlusspunkt und gleichzeitig Beginn der Baustrecke hat sich dabei der Knoten B3neu / B73 herausgestellt. Sollte es im Rahmen eines umfangreichen Umbaus zum richtlinienkonformen Ausbau erforderlich sein, Änderungen in der Verkehrsführung, z.B. durch die Anlage von Rampen,

Überführungen o.ä. kommen, auch wenn sie gegenüber dem Bestand deutlich mehr Fläche benötigen, so ist dies raumverträglich.

Zu 2.: Mit dem Landschaftsschutzgebiet LSG STD 22 „Buxtehuder Geestrand“ geht eine hohe Bedeutung für den Biotopverbund einher. Diesem wird auch durch die Festlegung eines Vorranggebiets Biotopverbund im Landes-Raumordnungsprogramm Rechnung getragen. Um die Trennwirkung der Trasse zu verringern, ist eine ausreichende Biotopvernetzung durch eine Querungshilfe in Form einer Unter- bzw. Überführung sicherzustellen. Die genaue Ausgestaltung des Querungsbauwerks ist im Zuge des Planfeststellungsverfahrens im Einvernehmen mit der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Stade festzulegen.

Zu 3.: Neben den Anlagen zur Verkehrsabwicklung verlaufen im Plangebiet regionalbedeutsame Versorgungsleitungen. Diese genießen Bestandsschutz und sind dementsprechend zu erhalten. Mit den jeweiligen Betreibern sind im Einzelfall Maßnahmen zur Anpassung zu vereinbaren.

Zu 4.: Das Wirtschaftswegenetz wird durch die neue Straße durchschnitten. Gleichzeitig soll der landwirtschaftliche Verkehr möglichst nicht auf der B3 neu verkehren. Um weiterhin trotz Flurbereinigung ihre Felder zu erreichen, bedarf es der Anlage von Querungen, aber auch weiterer Wirtschaftswege. Auch wenn es für die Anlage keine gesetzlichen Vorgaben gibt, gilt es die Beeinträchtigungen, v.a. durch Umwege, möglichst gering zu halten. Die Wirtschaftswege haben neben der primären Bedeutung für die Landwirtschaft auch eine Bedeutung, z.B. als Schulweg, sowohl für den Fuß- als auch für Radverkehr als attraktive Alternative zu den großen Verkehrsachsen. Auch hier sollten Umwege vermieden werden. Bei der Anlage der Wirtschaftswege sollten auch die Belange von Spaziergängern und ihre Bedürfnisse nach Erholung berücksichtigt werden. Die Durchgängigkeit der Wegeverbindung zwischen Ketzendorf und Wulmstorf (Vorranggebiet regional bedeutsamer Radwanderweg gem. RROP LK STD) ist sicherzustellen. Querungen werden dabei nicht nur von Menschen genutzt. Sie können auch ein Element zur Biotopvernetzung sein.

Zu 5.: Nordwestlich von Elstorf ist eine Verknüpfung mit der B3 vorgesehen. Diese Verknüpfung und die damit verbundene Entlastung der Ortslage sind von besonderer Bedeutung für die Wirksamkeit hinsichtlich der Verkehrsentslastung der Ortslage Elstorf / Schwiederstorf. Diese Wirksamkeit kann durch eine entsprechende Knotenpunktgestaltung unterstützt werden.

Zu 6.: Am nordwestlichen Ortsrand befindet sich das NSG Fliegenmoor. Die Untersuchungen der Umweltauswirkungen lassen vermuten, dass es zu keinen Beeinträchtigungen kommt. Sollte sich im weiteren Verfahren herausstellen, dass dies nur durch entsprechende Sicherungsmaßnahmen erreicht werden kann, so sind diese zu ergreifen. Andernfalls ist die Variantenwahl zu überprüfen.

Zu 7.: Die Vorzugsvariante verläuft in der Engstelle zwischen Elstorf und Ardestorf. Die begrenzenden Elemente sind im Wesentlichen der Ortsrand Elstorf im Osten und im Außenbereich der Obsthof und ein Wohnhaus im Westen. Der exakte Trassenverlauf steht u.a. aufgrund der noch nicht erfolgten Knotenpunktplanung, aber auch einiger weiterer Untersuchungen, noch nicht fest. In der späteren Genehmigungsplanung ist die raumordnerisch festgestellte Trasse zu beachten, es besteht allerdings ein maßstabsbedingter „Spielraum“ in der Trassenfindung, so lange fachgesetzliche Vorgaben, v.a. zum Immissi-

onsschutz, eingehalten werden. Sollten sich Umstände ergeben, nach denen die hier benannten begrenzenden Elemente entfallen, so kann der Trassenkorridor entsprechend erweitert werden.

Zu 8.: Eine Verknüpfung der K42 mit der B3 neu zwischen Ardestorf und Elstorf ist nicht vorgesehen. Eine solche Verknüpfung hätte Auswirkungen auf die zu erwartenden Verkehrsströme und die daraus resultierenden Immissionen. Diese Auswirkungen wurden im ROV nicht betrachtet.

Zu 9.: Der Knotenpunkt Lindenstraße (B3) / Karlsteinstraße (K31) / Rosengartenstraße (K52) muss eine ausreichende Leistungsfähigkeit besitzen, um die prognostizierte Verkehrsbelastung zu bewältigen. Die Ortsumfahrung führt aufgrund ihrer Bündelungswirkung zu Mehrverkehr auf Streckenabschnitten der B3, welche nicht ausgebaut werden. Es kann davon ausgegangen werden, dass die zusätzlichen Verkehre über den bestehenden Knotenpunkt nicht abgewickelt werden können. Zur Raumverträglichkeit ist es daher erforderlich, durch geeignete Maßnahmen die Leistungsfähigkeit sicherzustellen.

Zu 10.: Im ROV werden keine Ausgleichs- und Vermeidungsmaßnahmen ergriffen. Gleichwohl ist bereits jetzt erkennbar, dass es solcher Maßnahmen bedürfen wird. In die Abwägung der Varianten ist u.a. eingeflossen, dass für den Amphibienschutz entsprechende Vermeidungsmaßnahmen ergriffen werden.

Im Auftrag

Gez. T. Ziel

(Siegel)

T. Ziel

Landkreis Harburg

Winsen (Luhe), d. 15.10.2020

#### Anlagenverzeichnis

1. Lageplan der Vorzugsvariante und Variantenübersicht
2. Karte des Untersuchungsraums
3. Synopse zur Abwägung der Stellungnahmen aus der Beteiligung
4. Ergänzende Erläuterungen zur Gewichtung
5. Sensitivitätsüberprüfung der Gewichtung

Abkürzungsverzeichnis

BA Bauabschnitt

BNatSchG Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege

BVWP Bundesverkehrswegeplan

CEF Continuous Ecological Functionality (vorgezogene Maßnahmen des Artenschutzes)

DTVw Durchschnittlicher täglicher Verkehr werktags (Zusatz SV: nur Schwerlastverkehr)

EKL Entwurfsklasse

FFH Flora-Fauna-Habitat

FNP Flächennutzungsplan

ha Hektar

LK Landkreis

LSG Landschaftsschutzgebiet

NROG Niedersächsisches Raumordnungsgesetz

NSG Naturschutzgebiet

OU Ortsumfahrung

RAL Richtlinie zur Anlage von Landstraßen

ROG Raumordnungsgesetz

ROV Raumordnungsverfahren

RROP Regionales Raumordnungsprogramm

RQ Regelquerschnitt

RVS Raumverträglichkeitsstudie

STD Stade

SV Schwerlastverkehr

UVP Umweltverträglichkeitsprüfung

UVPG Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung

UVS Umweltverträglichkeitsstudie

VBG Vorbehaltsgebiet

VRG Vorranggebiet

VSG Vogelschutzgebiet