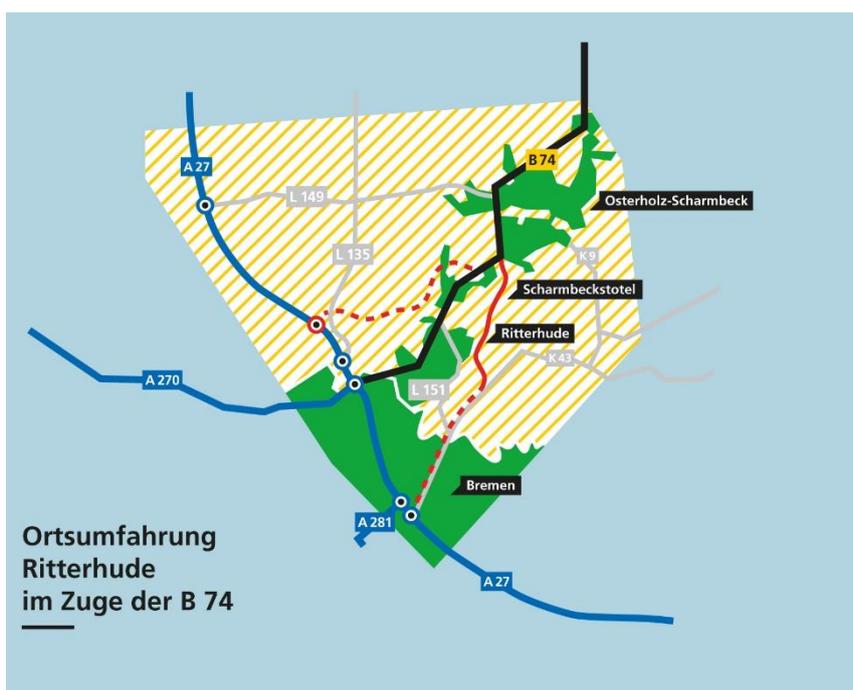




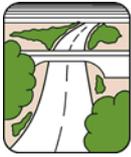
Protokoll

B 74 Ortsumfahrung Ritterhude

2. Sitzung des Dialogforums



Hamme Forum,
24. November 2022



B 74 Ortsumfahrung Ritterhude

Agenda

1. Begrüßung
2. Aktueller Sachstand
3. Faunistische Untersuchungen
4. Ausblick

1. Begrüßung

Der Moderator Herr Dr. André Schaffrin von der ifok GmbH begrüßt die Mitglieder zur zweiten Sitzung des Dialogforums. Er gibt einen kurzen Rückblick auf die letzte Sitzung und erinnert an die gemeinsam verabschiedete Aufgabenstellung des Dialogforums. Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) hat den rechtlich-verbindlichen Planungsauftrag vom Bund erhalten, die B 74 Ortsumfahrung Ritterhude zu planen. In den Sitzungen des Dialogforums sollen alle Teilnehmenden über die Planung informiert werden und Gelegenheit erhalten, mit der NLStBV im Dialog Anregungen und Hinweise mitzuteilen (Konsultation). Gegenstand des Dialogs ist also nicht das *Ob* des Vorhabens, sondern das *Wie*. Abschließend stellt Herr Schaffrin die Tagesordnung vor und verweist darauf, dass die Fragen und Anmerkungen aus der ersten und der zweiten Sitzung in einem FAQ thematisch sortiert, beantwortet und auf der Projektwebsite veröffentlicht werden.

Frau Annette Padberg, stellvertretende Geschäftsbereichsleiterin Lüneburg der NLStBV, heißt alle Teilnehmenden im Namen des gesamten Geschäftsbereiches herzlich Willkommen.

2. Aktueller Sachstand

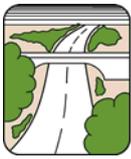
Referentin: Jessica Quickert, NLStBV

Geplant wird eine Bundesstraße mit überregionaler Verbindungsfunktionsstufe, die eine Entwurfsklasse (EKL) 2 erfordert. Diese besagt, dass es einen Regelquerschnitt (RQ) von 11,5 + Metern geben muss. Dazu zählen sowohl der Fahrbahnquerschnitt als auch das Bankett auf beiden Seiten. Das „Plus“ steht für die Fälle, in denen eine Überholmöglichkeit auf mindestens 20 Prozent der Streckenlänge pro Fahrtrichtung angeboten werden muss, um den Verkehrsfluss aufrechtzuerhalten. Durch die zusätzliche Breite ergibt sich im Regelfall ein Querschnitt von 15 Metern.

Der Straßenquerschnitt und die Knotenpunkte müssen aufeinander abgestimmt werden, insbesondere da im Falle der Ostvariante Eingriffe in NATURA 2000-Gebiete notwendig werden. Es geht darum, festzustellen, was verkehrlich sowohl nötig als auch möglich ist. Mit Blick auf die Ostvariante steht zum Beispiel die Frage im Fokus, wie die Straße möglichst schmal geführt werden könnte – um die Eingriffe gering zu halten, aber gleichzeitig die Leistungsfähigkeit der Straße sicherzustellen.

Alternativenvergleich

Wie bereits in der letzten Sitzung festgehalten hat die Verkehrsuntersuchung ergeben, dass nur die Varianten West 2 und der Ostkorridor (alle Ostvarianten – nur Neubau oder verschiedene Ausbauvarianten) verkehrlich



B 74 Ortsumfahrung Ritterhude

wirksam sind – das heißt, die B 74 alt würde merklich entlastet werden. In einem zweiten Schritt wurde nun mit einem standardisierten Verfahren festgestellt, dass die Variante West 2 und nur die lange Ostvariante (Ausbau bis an die A 27 heran) leistungsfähig herzustellen sind. Der Nachweis erfolgt i.d.R. für Einzelstrecken (Abschnitte zwischen den Knotenpunkten) und die Knotenpunkte separat.

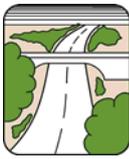
Eine Verkehrssimulation soll jetzt zeigen, wie die Verkehrsnachfrage über die Strecken in Wechselwirkung mit den Knotenpunkten abgewickelt werden kann. Ziel ist, einen stabilen Verkehrsfluss zu erhalten. Im Ergebnis wird festgestellt, in welchem Umfang die Trassen ausgebaut werden müssen. Außerdem ermitteln die Planerinnen und Planer für beide Varianten, an welchen Stellen Brückenbauwerke notwendig sind. Beispielsweise wären im Falle der Ostvariante einige Gewässerquerungen erforderlich sowie die Über- bzw. Unterführung der Bahnstrecke Bremen – Bremerhaven.

Diskussion an der Karte

Die Teilnehmenden versammeln sich zur gemeinsamen Diskussion um die Tischkarte, auf der der Planungsraum abgebildet ist:

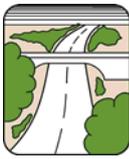


Frage/Anmerkung	Antwort
Was bedeutet die Prognose für die bestehende, zweispurige Wümmebrücke?	Auf Grundlage der aktuell vorliegenden Verkehrsuntersuchung ist die Wümmebrücke mit ihren zwei Fahrstreifen nicht ausreichend leistungsfähig und müsste verbreitert werden. Im Zuge der Verkehrssimulation wird dies überprüft, auch in Kombination mit den erforderlichen Knotenpunkten und Anbindungen.



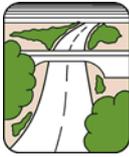
B 74 Ortsumfahrung Ritterhude

<p>Wird der Radverkehr in der Planung mitgedacht?</p>	<p>Ja, bereits bestehende Radwege im Vorhabenraum werden berücksichtigt. Bei Bedarf werden bestehende Radwege an die Ausbaumaßnahmen der Straße oder auch an neue Anforderungen angepasst. Neubauabschnitte werden voraussichtlich mit neuen Radwegen ausgestattet. In der Regel erfolgt eine straßenparallele Führung von Rad- und Fußwegen unter Berücksichtigung von bereits vorhandenen Verbindungen im Vorhabenraum. Derzeit wird geprüft, wie die Alternativrouten im untergeordneten Netz einbezogen werden können. Insgesamt wird darauf abgezielt, dass eine verbesserte Situation für den Radverkehr eintritt.</p>
<p>Wird das Moor in den Planungen berücksichtigt? Wie viel Gebiet muss trockengelegt werden und wie wirkt sich das auf das Landschaftsbild aus?</p>	<p>Ja, das Moor wird im Rahmen der Umweltuntersuchungen und des Alternativenvergleiches als Schutzgut Boden in den Planungen berücksichtigt und bei der Bewertung der Varianten einbezogen. Ob und wie viel Gebiet beeinträchtigt wird, kann aktuell noch nicht gesagt werden. Das hängt von den Untersuchungen zum Querschnitt ab, also der notwendigen Fahrbahnbreite. Wie das Landschaftsbild in Zukunft aussieht, hängt von verschiedenen Faktoren ab, u. a. davon, wie die Bauwerke ausgestaltet werden und in welcher Höhe über dem Gelände die Straße verläuft.</p>
<p>Müssten die Bäume an der Ritterhuder Heerstraße gefällt werden? Bei einer Straßenverbreiterung von 5 Metern würde das rund 200 Bäumen betreffen.</p>	<p>Ja, in dem Fall müsste eine der Baumreihen gerodet werden. Wie viel Fläche konkret betroffen ist, kann erst ermittelt werden, wenn feststeht, welcher Querschnitt für die Straße notwendig ist.</p>
<p>Die Westvariante würde zu einer Belastung der Anwohner und Anwohnerinnen führen. Die Variante ist demnach nicht realisierbar, es ist mit massivem Widerstand zu rechnen.</p>	<p>Es stimmt, dass im Falle einer Westvariante Anwohnerinnen und Anwohner unmittelbar betroffen sind – das ist mit ein Grund, weshalb die Westvariante in der bisherigen Planung als nicht realisierbar eingestuft wurde. Mit dem Auftrag, den Variantenvergleich auf Grundlage einer fortgeschriebenen Verkehrsprognose (Prognose 2035), aktueller Daten zu Flora und Fauna sowie zu den Auswirkungen auf den Artenschutz zu aktualisieren – und damit die Alternativlosigkeit der Ostvariante zu belegen – haben sich die Rahmenbedingungen geändert. Dies führt dazu, dass auch die Westvariante als mögliche Alternative erneut überprüft werden muss. Erst wenn der Vergleich abgeschlossen ist, kann festgestellt werden, ob die Gründe gegen die Westvariante nach wie vor bestehen.</p>
<p>Einzig die Westvariante würde laut eigener Berechnungen zu einer merklichen Entlastung der B74 alt führen. Die Ostvariante birgt zudem das Risiko, dass es zu erheblichem Rückstau kommt,</p>	<p>Laut aktuellem Kenntnisstand würde die Westvariante die B 74 in den Ortsdurchfahrten Scharmbeckstotel und Ritterhude etwas mehr entlasten als die Ostvariante. Die Ostvariante würde demgegenüber die L 151 und damit den Ortskern Ritterhude stärker entlasten. Verlagerungswirkungen auf beispielsweise die Dammstraße sind nach jetzigem Stand nicht zu erwarten.</p>



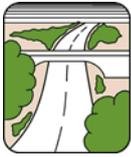
B 74 Ortsumfahrung Ritterhude

u. a. auf der Dammstraße durch Pendlerverkehr.	
Welche Auswirkungen hätte die Ostvariante auf den Ortsteil Alt-Ritterhude? Der Ort hat bereits eine Belastung durch die Ortsdurchfahrt Riesstraße/Fergerbergstraße und den Schienenverkehr.	Die Ortsumfahrung wird dazu führen, dass sich der Verkehr auf die neue Alternativroute verlagert. Dadurch kommt es zu einer Entlastung der Ortsdurchfahrt Ritterhude. Im Falle einer Ostvariante wird diese östlich der bestehenden Bahnlinie verlaufen. Die Auswirkungen (z.B. Lärm resultierend aus der Maßnahme) werden in gesonderten Gutachten auf Grundlage der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung ermittelt. Sollten im Hinblick auf den Lärmschutz Grenzwerte überschritten werden, werden entsprechende Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt. Dies erfolgt nach den Regelungen des derzeit geltenden Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV).
Stehen Sie mit Blick auf die Anbindung an die Autobahnen A 27 und A 281 im Austausch mit dem Bund?	Ja, aufgrund der Schnittstellen mit der Autobahn besteht bei der Planung ein Austausch mit der Autobahn GmbH.
Welche Auswirkungen gibt es auf das nachgeordnete Verkehrsnetz (Landkreis Osterholz, Bremen)? Laut Prognose ist z. B. bei der Ostvariante mit einer Verdreifachung des LKW-Verkehrs zu rechnen.	Die Auswirkungen auf das nachgeordnete Straßennetz werden im Detail durch die Verkehrsuntersuchung ermittelt, sowohl für den Kfz- als auch den LKW-Verkehr. Durch das Angebot einer Alternative zur bestehenden B 74 wird es zu Verkehrsverlagerungen kommen, die sich auch auf bestehende Straßen auswirken werden. Es ist von Verlagerungswirkungen auf den Bereich Osterholz-Scharmbeck nördlich des Kreisverkehrs mit der K 5 auszugehen. An dieser Stelle sowie bei Bedarf in weiteren Bereichen wird dezidiert geprüft, zu welchen Auswirkungen es kommen würde. Klar ist aber auch, dass nicht alle Aspekte in die Verkehrsuntersuchung einfließen können. Im Fokus steht daher vor allem der Planungsauftrag, also die Ortsumfahrung Ritterhude.
Welche der Varianten würde die B 74 mehr entlasten?	Laut aktuellem Kenntnisstand würde die Westvariante die B 74 in den Ortsdurchfahrten Scharmbeckstotel und Ritterhude etwas mehr entlasten als die Ostvariante. Die Ostvariante würde demgegenüber die L 151 und damit den Ortskern Ritterhude stärker entlasten.
Die Kreuzung zur A 281 ist nicht leistungsfähig und soll umgebaut werden. Wird die Anbindung entsprechend geprüft?	Ja, die Anbindung an die Autobahn wird geprüft. Nach aktueller Berechnung ist die Anbindung der Ritterhuder Heerstraße an die A 27 im Bestand leistungsfähig. Auch dies wird im Rahmen der Verkehrssimulation überprüft. Wenn der Knotenpunkt leistungsfähig ist, ist die Prüfung abgeschlossen. Wenn nicht, müssen andere planerische Lösungen entwickelt werden.
Die Bezeichnung des Projektes „Ortsumfahrung Ritterhude“ ist irreführend, eigentlich geht es doch um die direkte Anbindung zur zukünftigen A 20?	Der Auftrag resultiert aus dem Bundesverkehrswegeplan und die Bezeichnung ist dort vorgegeben: Es „soll eine gute Erreichbarkeit des Güterverkehrszentrums (GVZ) in Bremen und der Häfen Bremen, Bremerhaven und Hamburg insbesondere durch die Verlegung der B 74 im Bereich Scharmbeckstotel/ Ritterhude mit Anschluss an den Knotenpunkt A 27/ A 281 ermöglicht werden. Mit der B 74 wird der



B 74 Ortsumfahrung Ritterhude

	<p>Verkehr gebündelt und das nachgeordnete Straßennetz entlastet und durch die Verlegung die Verkehrssituation und die Lebensqualität in den Ortsdurchfahrten deutlich verbessert.“</p> <p>Zum Auftrag gehört auch, einen Alternativenvergleich durchzuführen, um die Vorzugsvariante zu ermitteln. Dieser muss nachvollziehbar und schlüssig aufbereitet werden, so dass er auch einer etwaigen gerichtlichen Überprüfung standhält. Generell geht es hierbei nicht um die Planung der A 20, sondern um die Entlastung der Ortsdurchfahrt Ritterhude.</p>
Könnten die Planungen gestoppt werden, wenn die Mehrheit der Bevölkerung gegen eine Ortsumgehung ist?	<p>In dem Planungsstand, in dem sich das Projekt aktuell befindet, ist es nicht wahrscheinlich, dass es zu einem Planungsstopp kommt. Der Planungsauftrag für die B 74 Ortsumfahrung Ritterhude wurde vom Bundestag mit dem Bundesverkehrswegeplan erteilt und ist rechtlich verbindlich durch die NLStBV auszuführen. Damit ist der Bundestag Entscheidungsgremium. Da es jedoch auf Bundesebene keine Verfahren der direkten Demokratie gibt, ist es ausgeschlossen, dass über eine Art Bürgerbegehren das Projekt gestoppt werden könnte. Mit vorangeschrittener Planung wird diese im Rahmen der Genehmigung, dem sog. Planfeststellungsverfahren, überprüft. Dann haben Bürgerinnen und Bürger auch die Möglichkeit, begründete Einwendungen gegen das Projekt einzureichen. Ein Mehrheitsprinzip ist hier allerdings ausgeschlossen. Vielmehr entscheidet die Planfeststellungsbehörde darüber, ob alle Belange bei der Planung ausreichend berücksichtigt worden sind. Generell ist es das Ziel der NLStBV, die Ortsumfahrung für alle Beteiligten bestmöglich zu gestalten und die Planung so durchzuführen, dass sie möglichst allen Belangen gerecht wird. Dazu dient auch das Dialogforum, das den Austausch mit der Region gewährleistet.</p>
Wie werden Bürgerinnen und Bürger in den Planungsprozess eingebunden?	<p>Zum einen informieren wir über das Dialogforum und treten in den Dialog über die dort vertretenen Akteure. Zum anderen wird es im Laufe der Planung Öffentlichkeitstermine – wie zum Beispiel Infomärkte – geben, bei denen Bürgerinnen und Bürger mit dem Projektteam persönlich in den Austausch gehen können. Anregungen aus diesen Veranstaltungen fließen auch in die Planung mit ein. Darüber hinaus haben alle Interessierten die Möglichkeit, den Geschäftsbereich Lüneburg über das Projektpostfach B74OURitterhude@ifok.de zu kontaktieren, um ihre Fragen zu stellen und Anmerkungen einzureichen. Gerne können Sie die Sachbearbeiterinnen und Sachbearbeiter auch direkt kontaktieren – Vorname.Nachname@nlstbv.niedersachsen.de</p>



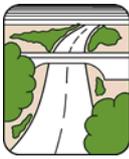
B 74 Ortsumfahrung Ritterhude

3. Faunistische Untersuchungen

Referent: Christian Schlattmann, NLStBV

Die Kartierungen resultieren aus dem Planungsauftrag von 2021, die Zumutbarkeit und Alternativlosigkeit der linienbestimmten Trasse, auch mit Schwerpunkt auf artenschutzrechtlichen Fragestellungen, zu prüfen. Grundlage dafür sind Kenntnisse darüber, welche Arten im jeweiligen Planungsraum vorkommen. Was kartiert wird, hängt neben der Frage, wofür man die Kartierung benötigt und welche Fragestellung beantwortet werden soll, maßgeblich von dem jeweiligen Raum und dessen Landschaftseinheiten (z. B. Wald, Moor, Acker, Siedlung etc.) ab. Denn: Je nach Gebiet kommen unterschiedliche Tier- und Pflanzenarten vor. Bei der Westtrasse stehen zum Beispiel Feldvögel, Fledermäuse und Wild im Fokus, bei der Ostvariante – die durch viele Gewässer geprägt ist – werden unter anderem Libellen, Fische, Fledermäuse sowie Wiesen- und Rastvögel kartiert. Insgesamt werden Fauna, Flora und Biotoptypen berücksichtigt. Was konkret kartiert werden soll, wurde dabei in einer Faunistischen Planungsraumanalyse (FPA) festgelegt. Hierbei werden das zu erwartende Artenspektrum, das Lebensraumpotenzial und die zu erwartenden Betroffenheiten durch das Vorhaben ermittelt. Für jede Artengruppe gibt es detaillierte, standardisierte Vorgaben, wie bei der Kartierung vorgegangen werden soll. Fledermäuse können zum Beispiel wie folgt kartiert werden: Untersuchung von Baumhöhlen, Transektkartierung mit Fledermausdetektor, Hochboxuntersuchung, Netzfang oder Telemetrie. Die Kartierungen im Gelände wurden von der NLStBV als Leistung ausgeschrieben und von einem externen Fachbüro ausgeführt.

Frage/Anmerkung	Antwort
Wann werden die Kartierungen abgeschlossen sein?	Die Kartierungen im Gelände wurden im Oktober 2022 abgeschlossen. Im Anschluss wurden die Daten von dem beauftragten Kartierbüro (OEKOPLAN) ausgewertet. Aktuell werden diese Auswertungen von der NLStBV bezüglich umweltplanerischer Aspekte bewertet. Denn: Die Bewertung ist eine wichtige Grundlage für den Straßenentwurf. Die Auswertungen seitens der NLStBV sind voraussichtlich Mitte 2023 abgeschlossen. Derzeit wird geprüft, ob Nachkartierungen (z. B. in den Artengruppen der Amphibien oder Fledermäuse) notwendig werden. Diese möglichen Kartierungen würden dann in diesem Jahr erfolgen.
Durch die Ostvariante würde Wildbestand betroffen sein. Auch dieser ist zu kartieren.	Der Hinweis wird aufgenommen. Es wird geprüft, ob im Falle einer Ostvariante Wildbestand betroffen wäre.
Werden auch Treibhausgasemissionen kartiert?	Das Thema Treibhausgasemissionen bzw. generell das Thema Klimaschutz hat in den letzten Jahren im Verkehrswegeplan mehr an Bedeutung gewonnen, u.a. auch aufgrund des Klimaschutzgesetzes – dies spiegelt sich natürlich auch in der Planung wider. So ist bei Neubauvorhaben zum Beispiel ein Fachbeitrag zum Klimaschutz zu erarbeiten. Dabei werden folgende drei Aspekte von Treibhausgasemissionen berücksichtigt: Verkehr (Auswirkungen je nach Trasse), Landnutzungsänderungen (Betroffenheiten von Flächen, Klimawirksamkeit) und der Lebenszyklus einer Straße (In welchem Zeitraum muss man mit baulichen Veränderungen im Betrieb einer



B 74 Ortsumfahrung Ritterhude

	Straße rechnen, die wiederum klimawirksam sind?). Unter dem Aspekt der Landnutzungsänderungen werden unter anderem auch Moorböden und Torfe berücksichtigt.
Spielen auch Deiche bei der Planung der Ortsumgehung eine Rolle?	Ja, Deiche – sofern sie betroffen wären - würden in der Planung berücksichtigt werden.
Spielen bei der Planung schalltechnische Untersuchungen eine Rolle?	Ja, im Rahmen des Alternativenvergleiches werden auch schalltechnische Untersuchungen durchgeführt und in die Bewertung der Trassen einbezogen. Für die Vorzugstrasse werden im Rahmen der Entwurfsaufstellung konkrete - wenn nötig - aktive Schallschutzmaßnahmen berücksichtigt.
Inwieweit fließen klimatische Veränderungen wie Trockenheit, Starkregen oder Meeresspiegelsteigerungen in die Planung ein?	Einzelne Aspekte werden im Rahmen des Fachbeitrags zum Klimaschutz mitberücksichtigt. Darüber hinaus spielen Niederschlagsereignisse in Bezug auf das Thema Entwässerung der Straße eine wichtige Rolle. Die Planung berücksichtigt immer die zum Zeitpunkt der Entwurfsaufstellung aktuell vorliegenden Regendaten des Deutschen Wetterdienstes.
Der Lebenszyklus von Straßen ist bei einem Bau auf Moor anders zu bewerten als auf einem festen Untergrund. Wird das in der Planung berücksichtigt?	Die Berücksichtigung der Baugrundverhältnisse ist eine maßgebliche Grundlage für den Alternativenvergleich sowie für die Entwurfsplanung der Vorzugstrasse und wird unabhängig von der Lage der jeweiligen Trassen bewertet. Der Baugrund wird neben seinen technischen Eigenschaften über die Schutzgüter Boden und Wasser auch kostenseitig und bzgl. des Naturschutzes bewertet.
Es gibt einige Überschwemmungsgebiete im Bereich der geplanten Ostvariante. Inwieweit werden diese berücksichtigt?	Es ist bekannt, dass die Ostvariante ein Überschwemmungsgebiet tangieren würde. In diesem Zusammenhang berät ein Fachplaner, wo und in welchem Umfang in diesem Fall Ausweichflächen geschaffen werden müssten.

4. Ausblick

Referentin: Annette Padberg, NLStBV

Frau Padberg fragt die Teilnehmenden, welche Wünsche sie für die kommenden Sitzungen haben. Die nächste Sitzung ist im Frühjahr 2023 geplant. Möglich wäre beispielsweise eine Ortsbegehung auf der Ost- und Westtrasse oder auch ein ähnliches Format wie die zweite Sitzung mit fachlichen Informationen. Mögliche Themen wären die Ergebnisse der Verkehrssimulation und/oder der Kartierungen. Die Teilnehmenden merken an, dass eine Wiederholung des Formates mit der Vorstellung der neuen Daten und Erkenntnissen interessant wäre. Eine Ortsbegehung sollte nur dann durchgeführt werden, wenn alle daran teilnehmen können. Ergänzend wurde der Punkt Landwirtschaft/Landwirtschaftsverkehre als Themenwunsch genannt. Das Planungsteam nimmt die Hinweise der Gruppe auf und berücksichtigt diese für die nächsten Termine.

Frau Padberg und Herr Schaffrin danken allen Anwesenden für die Teilnahme, das Interesse und die rege Beteiligung in der Sitzung.