

Protokoll zum Erörterungstermin zum ROV OU Elstorf am 01.07.2020

Herr Dr. Stark (Leiter der Unteren Landesplanungsbehörde, Landkreis Harburg) begrüßt die anwesenden Träger öffentlicher Belange (TöB) um 10.12 Uhr und stellt kurz das Vorhaben und den Verfahrensablauf vor. Er bedankt sich für die eingereichten Stellungnahmen.

Frau Padberg (Leiterin des Fachbereichs Planung der NLStBV, Geschäftsbereich Lüneburg) stellt kurz die Planer*innen der NLStBV sowie die Fachplaner der beauftragten Gutachterbüros vor.

Herr Dr. Stark steigt in die Präsentation ein und geht auf das Raumordnungsverfahren (ROV) im Gesamtkontext ein (s. Seite 5 + 6 der Präsentation). Am 01.07.2020 fänden sowohl der formelle Erörterungstermin als auch der informelle Einwender*innen-Dialog statt. Dieses Raumordnungsverfahren sei besonders, da es ein modellhaftes Projekt zur Planungsbeschleunigung sei. Es solle zügig ins folgende Planfeststellungsverfahren eingestiegen werden, daher seien die vorgelegten Unterlagen schon jetzt tiefgründig. Die Raumordnung habe eine grobe Sicht von oben auf die Planung. Die Abwägung sei zweigeteilt, einige Aspekte würden schon jetzt betrachtet, andere erst im folgenden Planfeststellungsverfahren. Der Vorhabenträger und die Planfeststellungsbehörde seien zwar nicht an das Ergebnis des ROV, die Landesplanerische Feststellung, gebunden, jedoch müsse dieses in die weitere Abwägung einbezogen werden. Wenn dieser raumordnerischen Empfehlung nicht gefolgt werde, müsse dies begründet werden.

Frau Padberg geht auf die Präsentation ein und stellt das betrachtete Variantenspektrum mit den neun untersuchten Varianten vor. Der Variantenvergleich wurde nach der RAL (Richtlinien für die Anlage von Landstraßen) vorgenommen und um projektspezifische Kriterien, die im Untersuchungsraum vorkommen, ergänzt. Die geringe Gewichtung von fünf Prozent der Entwurfs- und sicherheitstechnischen Beurteilung erfolgte, da alle Varianten richtlinienkonform geplant würden, gleichzeitig gibt es aber auch Unterschiede beim Ausreizen der Grenzwerte. Die Gewichtung der Umweltverträglichkeit sei mit 40 Prozent sehr hoch, darunter fielen alle Schutzgüter, besonders das Schutzgut Mensch. Im Weiteren werden die Vorzugsvariante 1.3 und deren Verlauf anhand der Präsentation erläutert.

Herr Ziel (Untere Landesplanungsbehörde, Landkreis Harburg) erläutert kurz die Abwägungsvorschläge, mit denen die eingegangenen Stellungnahmen abgewogen wurden (ab Seite 13 der Präsentation). Er erklärt, dass auf Ebene der Raumordnung noch nicht jede Kleinigkeit festgelegt werde. Hinweise würden jedoch aufgenommen und im weiteren Verfahren vom Vorhabenträger konkretisiert. In den Abwägungen der Stellungnahmen sollten trotzdem bereits jetzt Antworten auf die Einwendungen gegeben werden, auch wenn diese zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht näher verfolgt werden könnten. Soweit es um entscheidungsrelevante Inhalte gehe, komme aber auch der Erlass von Auflagen und Maßgaben in Frage, um die Raumverträglichkeit zu gewährleisten. Weiter erklärt Herr Ziel, dass sich der Erörterungstermin auf die Stellungnahmen der anwesenden TöB beziehe. Er geht kurz auf die Themenschwerpunkte der TöB-Stellungnahmen ein. Zu Ausbau und Fahrgeschwindigkeit ergänzt er, dass der Vorhabenträger an die entsprechenden Richtlinien gebunden sei. Bei der Straßengestaltung sei eine intuitive Fortführung der Verkehrsteilnehmenden auf die B 3 neu gewünscht. Herr Ziel erkundigt sich bei den Teilnehmenden, ob es zu diesem Zeitpunkt Fragen zu den genannten Themen gibt. Dies ist nicht der Fall, daher geht er auf den Themenschwerpunkt Umweltverträglichkeit ein.

Zum Schutzgut Mensch erläutert Herr Ziel, dass das Vorhaben einen Start- und Anfangspunkt habe und die Betrachtung der Schutzgüter auf den Untersuchungsraum beschränkt sei. Dabei werde geprüft, in welchem Umfang die einzelnen Schutzgüter im Untersuchungsraum vorhanden und durch die Varianten betroffen sind, danach werde die Gewichtung vorgenommen. Herr Ziel erkundigt sich, ob es Fragen oder Anmerkungen zum Themenschwerpunkt Umweltverträglichkeit gibt.

Herr Rost (BUND Regionalverband Elbe-Heide) geht auf die vom BUND eingereichte Stellungnahme ein. Die vorgeschlagene Vorzugsvariante 1.3 sei nicht die umweltverträglichste Variante. Die Ost-Varianten sowie die Variante 3.1 westlich Ardestorf seien sehr lange Varianten und daher am wenigsten umweltverträglich. Die fünf West-Varianten seien alle vergleichbar, in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) gebe es daher mehrere Vorzugsvarianten, nicht nur eine. Aus Sicht des BUND sei die Vorzugsvariante 1.3 nicht am umweltverträglichsten. Herr Rost geht auf das Gebiet östlich der Ketzendorfer Deponie ein. Dabei handele es sich um ein sehr vielfältig strukturiertes Gebiet mit mehreren Amphibienlaichgewässern, wichtigen Verbindungen des Biotopverbunds mit Wanderbewegungen der Amphibien, einem hochwertigen Landschaftsbild sowie Grünland als Nahrungsgebiet für Vögel (besonderer Bereich für Brutvögel). Es käme dem Gebiet eine hohe Bedeutung als Reproduktionsraum für besondere Arten wie Schwarzspecht, Wachtel, Nachtigall, Waldschnepfe und Neuntöter zu. Insgesamt handele es sich um ein herausragendes Gebiet mit einer hohen Dichte an Brutvorkommen der Nachtigall. Die beiden Varianten 1.3 und 1.4 östlich der Ketzendorfer Deponie seien daher schlechter zu bewerten als die beiden Varianten 1.1 und 1.2 westlich der Deponie.

Herr Ziel merkt an, dass die Variante 1.3 bei der Bewertung der Amphibien schlechter abgeschnitten habe, verweist aber auch auf vorgesehene Schutzmaßnahmen wie etwa Amphibiendurchlässe zur Aufrechterhaltung von Wanderbewegungen.

Frau Korff-Meyer (Umweltplanerin der NLStBV GB Lüneburg) erklärt, dass sich der Vorhabenträger in seiner Antwort-Stellungnahme mit den Varianten 1.2 und 1.3 befasst und die Unterschiede heraus gearbeitet habe.

Herr Bäumer (Umweltplaner bei Bosch und Partner) ergänzt dazu, dass der Einwender die Wertung der Amphibien in den Vordergrund gestellt habe. Herr Bäumer führt aus, dass die Variante 1.3 Probleme bei der Artengruppe der Amphibien verursache, die die Variante 1.2 nicht verursache. Konkret seien die Zerschneidungswirkungen auf die Amphibien bei der Variante 1.3 negativer zu bewerten. Die Problematik wurde erkannt. Die Variante 1.3 wurde entsprechend schlechter bewertet als die Variante 1.2. Auch bei Inwertsetzung der vom BUND in der schriftlichen Stellungnahme benannten weiteren Art-Vorkommen östlich der Ketzendorfer Deponie würde sich die im Variantenvergleich dargestellte Bewertung der Zerschneidungswirkungen auf die Amphibien nicht ändern. Es sei zudem eine Sensitivitätsprüfung mit Anhebung des Gewichtes der Zerschneidungswirkungen durchgeführt worden. Hierbei sei festzustellen, dass sich die Bewertung für das Schutzgut „Tiere und biologische Vielfalt“ zum Nachteil der Variante 1.3 verändere, nicht jedoch das schutzgutübergreifende Ergebnis der UVS insgesamt. Hinsichtlich des vom Einwender benannten Grünlandes östlich der Ketzendorfer Deponie, weist Herr Bäumer darauf hin, dass die westlich geführte Variante 1.2 im Schutzgut „Pflanzen“ insgesamt schlechter zu bewerten sei als die Variante 1.3, da bei Variante 1.2 z. B. mehr Biotope mit besonderer Bedeutung

(Wertstufe 5) beeinträchtigt würden. Hinsichtlich der Auswirkungen auf Brutvögel sei festzustellen, dass zwar die Variante 1.3 mit einer höheren Beeinträchtigung des beidseits der Ketzendorfer Deponie abgegrenzten avifaunistischen Funktionsraum Nr. 7, einem Funktionsraum mit sehr hoher Bedeutung, verbunden ist. Die sehr hohe Bedeutung des Funktionsraums leite sich dabei aber aus den Vorkommen unterschiedlicher Rote Liste-Arten ab. Bei Betrachtung der im Funktionsraum Nr. 7 nachgewiesenen Brutreviere der Rote Liste-Arten, der Arten also, die dem Funktionsraum zu seiner sehr hohen Bedeutung verhelfen, ist festzustellen, dass die Variante 1.2 mit insgesamt 26 Brutrevier-Verlusten, die Variante 1.3 mit 16 Brutrevier-Verlusten verbunden ist. Auf gesamter Streckenlänge der Variante 1.2 gingen insgesamt 102 Brutreviere verloren, bei Variante 1.3 insgesamt 81 Brutreviere. Die Zahlen zu den Revierverlusten sind in der UVS, 5.3.2.1.2, S. 295-296 zu finden.

Herr Rost geht auf die unterschiedlichen Funktionsräume ein, beide Seiten der Gewichtung hätten Vor- und Nachteile. Alle Varianten wären erhebliche Eingriffe in Landschaft und Arten. Aus dem Kartenmaterial sei nicht ersichtlich, dass in einem Funktionsraum mehr Brutreviere betroffen seien. Die Fläche östlich der Deponie erscheine größer. Zum Artenspektrum westlich der Deponie auf den vorhandenen Ackerflächen gehöre die Feldlerche, zu den Flächen östlich der Deponie gehörten die o.g. genannten Arten. Die Qualität der vorhandenen Arten müsse stärker berücksichtigt werden. Es sei nicht erkennbar, warum die Artengruppe der Brutvögel dafür Sorge, dass die Variante 1.3 besser abschneide. [*Hinweis: Die Daten zur Beurteilung der Brutvögel sind in der UVS, 5.3.2.1.2, S. 294 ff. nachzulesen.*] Zudem seien Fledermäuse auf beiden Seiten der Deponie betroffen. Es seien drei Flugkorridore sehr hoher Bedeutung und ein Flugkorridor mit hoher Bedeutung betroffen. Die Gewichtung erscheine nicht plausibel.

Herr Bäumer erklärt, dass die mit der jeweiligen Variantenführung verbundenen Beeinträchtigungen von Fledermäusen vergleichbar seien. In der UVS wurde die Variante 1.2 etwas schlechter als die Variante 1.3 bewertet, da mit ihr eine höhere Zerschneidung von Fledermaus-Flugrouten verbunden sei. Dies sei auch aus den Unterlagen ersichtlich. Bei der Bewertung der Brutvögel gehe es um die Beeinträchtigung von avifaunistischen Funktionsräumen, die durch die Abgrenzung von vergleichbaren Habitatstrukturen vorgenommen wurde. Die Beeinträchtigungen wurden durch die Quantifizierung der beeinträchtigten Bereiche dargestellt. Ein Zusatzkriterium war der Verlust der konkreten Brutreviere, differenziert in Rote und Gelbe Ampel-Arten. Im Artenschutzbeitrag wurde für jede einzelne Art geprüft, wie hoch die voraussichtlichen Verluste von Brutrevieren sind. Bei den Rote Ampel-Arten seien in der Regel die Anforderungen an die Umsetzung von erfolgversprechenden CEF-Maßnahmen höher, die Gefahr also größer, dass keine CEF-Maßnahmen umgesetzt werden könnten. Dies wurde für die einzelnen Arten geprüft. Es wurde festgestellt, dass es im Untersuchungsraum ausreichend Möglichkeiten für die Durchführung von CEF-Maßnahmen für die Rote und Gelbe Ampel-Arten gibt. Das Kriterium der konkreten Brutrevierverluste von Rote und Gelbe Ampel-Arten wurde mit 15 Prozent in der UVS gewertet. Zur Feldlerche ergänzt Herr Bäumer, dass diese in keinem Bereich häufiger vorkommt als westlich der Ketzendorfer Deponie. Bei Variante 1.2 gebe es 17 Verluste von Brutrevieren, bei Variante 1.3 gebe es 6 Verluste von Brutrevieren der Feldlerche.

Herr Ziel geht auf Folie 48 der Präsentation ein, darauf ist die Bewertung der Brutvögel im Variantenvergleich dargestellt. Die Untere Landesplanungsbehörde bestätigt die vorliegende Bewertung.

Herr Rost hält die Gewichtungsunterschiede für nicht erkennbar. Insgesamt gebe es ein Übergewicht der anderen Hauptkriterien der Umweltverträglichkeit. Es würden häufig andere Belange höher gewichtet als die Umweltverträglichkeit. Arten würden zu gering bewertet, dies schlage sich dann nicht im Gesamtergebnis nieder. Die Landwirtschaft werde mit 15 Prozent zu hoch gewichtet.

Herr Wolde (BUND RV Elbe-Heide) geht auf technische Aspekte der Planung ein. Insgesamt befürworte der BUND die Ortsumgehung Elstorf. Die Straße müsse in die Landschaft eingebettet werden. Sie führe nach den jetzigen Planungen zu nah am Ort vorbei, daher seien hohe Lärmschutzwände erforderlich, um die Lärmwerte einzuhalten. Hohe Lärmschutzwände seien jedoch sehr schädlich, die Straße müsste daher vertieft verlegt werden. Herr Wolde hinterfragt die Straßenbreite und die Erforderlichkeit von Überholspuren sowie ob es sich um einen Autobahnzubringer handle. Durch die Verkehrszunahme käme es zu einer zusätzlichen Belastung. Es solle eine sparsame Straßenführung geplant werden mit zwei Spuren und einer Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h. Es müsse geprüft werden, wie der Landschaftsraum geschützt werden könne. Es handle sich nicht nur um eine Ortsumgehung, sondern eine Schnellstraße. Zudem erkundigt sich Herr Wolde, wie mit dem Verkehrsanstieg in Rade und Mienenbüttel umgegangen werde.

Herr Bäumer erwidert bezogen auf Herrn Rost, dass das Schutzgut „Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt“ innerhalb der UVS die höchste Gewichtung mit 40 Prozent hat und demnach deutlich höher gewichtet wurde als jedes andere Schutzgut. Im Gesamtvariantenvergleich wurde die Umweltverträglichkeit mit 40 Prozent gewichtet.

Frau Korff-Meyer erläutert die Gewichtung der Hauptkriterien des Variantenvergleiches. Die Umweltverträglichkeit habe aufgrund der erfassten Schutzgüter mit 40 Prozent den größten Anteil an der Gesamtbewertung. Der Nutzen der Verkehrsanlage wurde mit 15 Prozent gewichtet, da dieser Aspekt das Vorhaben rechtfertige. Die Landwirtschaft wurde ebenfalls mit 15 Prozent gewichtet, da auf 75 Prozent der Gesamtfläche im Untersuchungsraum landwirtschaftlich genutzte Flächen vorkommen und der Straßenbau in landwirtschaftliche Eigentumsverhältnisse eingreife. Die Wirtschaftlichkeit greife als Kriterium nicht so stark durch. Die Raumordnung wurde mit zehn Prozent gewichtet, da es relativ geringe Konflikte gibt. Die Landwirtschaft innerhalb der Raumordnung beziehe sich auf die Gesamtbetroffenheit der Landwirtschaft, es gehe dabei nicht um einzelne Betroffenheiten. Auch die Forstwirtschaft werde hier mit betrachtet. Die geringe Bewertung der Entwurfs- und sicherheitstechnischen Beurteilung erfolgte aufgrund der geringen Unterschiede der Varianten. Im Rahmen einer Sensitivitätsprüfung wurde die Gewichtung verschoben, dabei schnitt trotzdem die Variante 1.3 am besten ab.

Herr Wolde weist auf den zusätzlichen Raumbedarf hin, der für die Baustelleneinrichtung erforderlich werde und bittet um Berücksichtigung. Nach jetziger Planung sei die Straße abzulehnen, sie müsse so gebaut werden, dass die Natur möglichst wenig betroffen werde.

Herr Rost erkundigt sich, wie der Gesamtvergleich zustande komme und ob der Vorhabenträger selbst festlege, welche Kriterien in welchem Maße gewichtet würden.

Herr Ziel erwidert, dass der Vorschlag des Vorhabenträgers für die Gewichtung im Variantenvergleich von der Unteren Landesplanungsbehörde geprüft werde. Dafür habe es eine weitere Erläuterung des Vorhabenträgers gegeben. Die Gewichtung sei insgesamt nachvollziehbar.

Frau Korff-Meyer ergänzt, dass die Gewichtung die vorhandenen Probleme im Untersuchungsraum abbilde. In dieser Bewertungsskala werde den vorhandenen Betroffenheiten eine entsprechende Gewichtung gegeben.

Herr Ziel führt dazu aus, dass bei einer Sensitivitätsprüfung geschaut werde, ob sich das Ergebnis verändere, wenn z.B. die Gewichtung der Umweltverträglichkeit verringert und die Gewichtung der Landwirtschaft erhöht werde. Es sei nicht ersichtlich, dass sich das Gesamtergebnis ändere, wenn die Landwirtschaft geringer gewichtet würde.

Herr Dr. Stark ergänzt, dass sich die Faktoren innerhalb der UVS ausgleichen. Dadurch wirkt in der Bewertung nicht das volle Gewicht für betroffene Arten, da eine Variante für andere Arten wieder positiver sei. Wenn es bei einzelnen Tierarten Änderungen gebe, wirkten sich diese nicht auf das Gesamtergebnis aus. Wenn bei einem Kriterium die Gewichtung erhöht werde, müsse bei einem anderen die Gewichtung verringert werden.

Herr Saunus (Fachbereichsleiter Ortsentwicklung der Gemeinde Neu Wulmstorf) merkt dazu an, dass die Gewichtung der Hauptkriterien nachvollziehbar begründet werden müsse. Es könne nicht einfach die Gewichtung eines Kriteriums erhöht und die eines anderen verringert werden, um eine Gruppe zu begünstigen. Dazu gebe es entsprechende Rechtsprechungen.

Herr Rost geht auf den Landwirtschaftlichen Fachbeitrag ein. Bei Variante 1.2 gebe es den geringsten Flächenverbrauch an landwirtschaftlicher Fläche. Der Verlust an Grünland beträgt bei Variante 1.2 3,5 Hektar, bei Variante 1.3 beträgt er 5,4 Hektar.

Herr Ziel weist mit Bezug auf den Einwand von Herrn Wolde darauf hin, dass Variante 1.3 insgesamt besser abschneidet als Variante 1.2. Bezogen auf den Lärmschutz verbessere sich durch die Ortsumfahrung die Gesamtsituation in den Ortsdurchfahrten Ketzendorf/Ovelgönne und Elstorf. Ohne Überschreitung der Grenzwerte seien keine Lärmschutzwände notwendig. Gesetzliche Vorgaben müssten eingehalten werden, um die geringsten Belastungen zu erreichen.

Herr Dr. Stark führt aus, dass der Bereich Rade/Mienenbüttel von allen Trassen betroffen sei, daher erfolgte eine neutrale Bewertung dieses Belangs. Es könne Unterschiede beim Bündelungseffekt geben, je nachdem welche Variante zum Tragen käme. Dieser sei jedoch im Vergleich zum Gesamtanstieg des Verkehrsaufkommens in der Prognose gering.

Herr Kossmann (Fachexperte Verkehr bei SSP Consult) ergänzt, dass es durch die OU Elstorf zu einer Verkehrszunahme von 1.000 bis 2.000 Fahrzeugen im Bereich Rade/Mienenbüttel komme.

Herr Dr. Stark erklärt, dass es den Planungsauftrag der NLStBV übersteige, wenn der Bereich Rade/Mienenbüttel mit betrachtet werde. Es könne nicht bis zur A1 geplant werden.

Frau Padberg beschreibt den Straßenquerschnitt. Es müsse eine leistungsfähige Straße geplant werden, die den überregionalen Verkehr aufnehmen und bündeln könne. Es handele

sich um einen 2+1-Querschnitt, also einen dreistreifigen Ausbau. Ein Fahrstreifen sei je Fahrtrichtung vorgesehen und ein dritter Fahrstreifen biete gesicherte Überholmöglichkeiten.

Herr Pieper (Fachexperte Straßenplanung bei IGBV) erklärt dazu, dass der Überholstreifen vorgesehen sei, um nicht im Gegenverkehr überholen zu müssen. Nach dem entsprechenden Regelwerk seien 25 Prozent gesicherte Überholmöglichkeiten je Richtung vorzusehen. Durch die dreistreifige Ortsumgehung werde dieser Anteil im Gesamtstreckenzug von der A 26 bis zur A 1 erreicht. Dies erhöhe die Sicherheit und die Leistungsfähigkeit der Straße.

Frau Korff-Meyer ergänzt, der dritte Fahrstreifen sei 3,5 Meter breit. Dies sei jedoch im Verhältnis zur der Gesamtbreite des Straßenkörpers (Fahrbahn und Böschungen) ein relativ geringer zusätzlicher Flächenverbrauch gegenüber einer zweistreifigen Straße, dem ein großer Zugewinn an Verkehrssicherheit gegenüberstehe. Bei anderen vergleichbaren Vorhaben wurde der Querschnitt im Nachgang verbreitert, um gesicherte Überholmöglichkeiten zu schaffen, dies sei ein krasserer Eingriff in die Natur und daher nicht zielführend.

Herr Rost weist auf die Engpassstellen zwischen Ardestorf und Elstorf hin, diese seien problematisch. Wenn es eine Dreispurigkeit im Landschaftsschutzgebiet gebe, gehe noch mehr Waldfläche verloren, östlich der Deponie gehe noch mehr Grünland verloren.

Herr Wolde weist darauf hin, dass die Planfeststellung diese Probleme klären müsse. Er weist erneut auf die Baustelleneinrichtungsflächen und sich daraus evtl. ergebende Ausgleichsflächenbedarfe hin.

Herr Meyer erklärt, dass die Einschnittslage ähnlich einem Lärmschutzwall sei und der Lärmschutz an dieser Stelle bereits berücksichtigt wurde. Dabei wurden die Varianten untereinander verglichen. Durch die Einschnittslage würden keine einzuhaltenden Orientierungswerte überschritten. Die Variante 1.3 sei eine verträgliche Trasse.

Herr Rost führt aus, dass die Auswirkungen der Ortsumgehung auf die Ortslagen entlang der B 3 zu berücksichtigen seien und erkundigt sich nach der sogenannten Nullvariante. Die Ortsumgehung sei erforderlich, aber nicht als Autobahnquerverbindung. Es werde viel zusätzlichen überregionalen Verkehr geben, wenn die A 26 und die A 7 verbunden sind. Bei Stau auf der A 1 im Maschener Kreuz sei dies die schnellste Verbindung zur A 1. Es müsse betrachtet werden, wie Rübke betroffen sei und wie es sich südlich von Elstorf verhalte. Auch der Rückstau an der Rosengartenstraße an der Ampelkreuzung dürfe nicht außer Acht gelassen werden.

Herr Dr. Stark weist erneut darauf hin, dass der Vorhabenträger nicht über seinen Planungsauftrag hinaus planen könne. Die Maßnahmen für Rade/Mienenbüttel könnten erst zu einem späteren Zeitpunkt geplant werden. Es sei keine Alternative, die aktuellen Planungen zu verschieben und dafür eine Gesamtlösung vorzuschlagen.

Herr Ziel ergänzt, dass die von Herrn Rost angesprochene Nullvariante nicht Gegenstand des ROV sei, sondern erst im Planfeststellungsverfahren behandelt werden könne. Der Verkehr nehme auch ohne Ortsumfahrung weiter zu (s. Seite 26 der Präsentation), es sei ein Handeln erforderlich. Es müsse geklärt werden, welche weiteren Maßnahmen erforderlich seien. Das Vorhaben sei durch den Bundesverkehrswegeplan eingegrenzt.

Frau Padberg ergänzt, dass die NLStBV den Planungsauftrag aus dem Bundesverkehrswegeplan für die OU Elstorf habe. Es sei keine Option, diese Planung nicht weiter voran zu treiben, um auf eine mögliche Aufnahme der Ortsumgehungen Rade/Mienenbüttel in den nächsten BVWP zu warten.

Herr Ziel merkt an, dass durch die Verkehrsabnahme von bis zu 11.000 Fahrzeugen eine große Verkehrsentlastung entstehe und es daher einen klaren Handlungsbedarf für die OU Elstorf gebe.

Herr Dr. Brandt (Kreisarchäologe, Bodendenkmalpflege, Landkreis Harburg) macht eine Klarstellung zu seiner eingereichten Stellungnahme und stimmt im Wesentlichen der Variante 1.3 zu. Mit der Bilanzierung zu den Auswirkungen auf das Schutzgut Kulturelles Erbe sei er nicht einverstanden, da es unter den Ackerflächen einen unzureichenden Kenntnisstand gebe und nur auf den bekannten Bestand der Bodendenkmale eingegangen werde. Das Ergebnis dieser Bilanzierung sei nicht belastbar und solle besser über die Trassenlänge mit einer Dichtegewichtung der Bodendenkmale erfolgen. Aus bodendenkmalpflegerischer Sicht seien weniger Einschnitte besser. Aus Sicht der Bodendenkmalpflege sei die Variante 1.3 am besten.

Herr Rost geht auf die Einschnittslage zwischen Ardestorf und Elstorf ein, da es hier Probleme mit dem Fliegenmoor gebe. Die Variante 1.3 verlaufe am nächsten von Elstorf und reiche direkt an das Fliegenmoor heran. Es handele sich dabei um feuchte Flächen, die teilweise bewirtschaftet würden und teilweise als Ausgleichsflächen dienten. Hier kämen die Wasserralle und der Rotmilan vor, zudem wäre entlang einer in Richtung Westen verlaufenden Gehölzstruktur eine Fledermausflugroute festgestellt worden. Der Einschnitt verlaufe direkt an der Grenze des Fliegenmoores, die Randbereiche seien deshalb von Austrocknung gefährdet. Das vorgelegte Gutachten sei nur eine Voruntersuchung. Die Randbereiche seien gefährdet, das Zentrum des Moores eher weniger. Andere Trassenvarianten verliefen weiter weg. Zudem überbaue die Variante 1.3 ein Laubfroschlaichgewässer unmittelbar.

Frau Padberg weist darauf hin, dass die Einschnittslage durch die Anlieger von Elstorf und Ardestorf unterstützt werde. Das Gutachten zum Fliegenmoor wurde erstellt, um zu klären, ob diese Trassenführung grundsätzlich möglich sei oder nicht. Das Ergebnis werde in der weiteren Entwurfsplanung konkretisiert.

Herr Pieper erklärt dazu, dass die Fliegenmoorrandbereiche zusätzlich untersucht wurden und als Ergebnis die Einschnittslage möglich sei. Dies wurde vorab mit der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Harburg abgeklärt. Das Gelände falle von der Straße Richtung Fliegenmoor ab, der Rand des Fliegenmoores sei höher als das Fliegenmoor selbst. Es sei nicht zu erwarten, dass das Fliegenmoor trockenfalle.

Frau Korff-Meyer ergänzt, dass das Einzugsgebiet des Fliegenmoores nur wenig verringert werde. Die Einschnittslage trockne das Moor nicht aus.

Herr Wolde erkundigt sich nach der Entwurfsgeschwindigkeit.

Herr Pieper erwidert, dass die Planungsgeschwindigkeit im Regelwerk 100 km/h (90 km/h wurde im Termin fälschlicherweise gesagt, ist aber nicht richtig) betrage, es werde von einer

Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h ausgegangen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit werde schließlich von der Straßenverkehrsbehörde festgelegt.

Herr Bäumer geht auf den von Herrn Rost benannten Verlust eines Laubfroschlaichgewässers westlich Elstorf durch die Variante 1.3 ein und stellt klar, dass dieser Verlust auch durch die Variante 1.2 ausgelöst werde. Zudem gehe durch die Variante 1.2, nicht aber durch die Variante 1.3, ein weiteres Stillgewässer nördlich der K 42 verloren. Dieses habe jedoch keine Bedeutung für Amphibien. Insgesamt gingen durch die Variante 1.2 drei Stillgewässer, durch die Variante 1.3 zwei Stillgewässer verloren, davon jeweils zwei Gewässer mit Bedeutung für Amphibien. Unabhängig von der Bedeutung für Amphibien würde der benannte Verlust der Stillgewässer im Variantenvergleich auch im Schutzgut Wasser, Teilschutzgut Oberflächengewässer, berücksichtigt. Hinsichtlich der vom Einwender benannten Beeinträchtigungen von Wasserralle und Fledermäusen im Umfeld des Fliegenmoors verweist Herr Bäumer auf die erfolgte Berücksichtigung innerhalb der UVS.

Herr Dr. Stark erklärt, dass die Landkreise Harburg und Stade einen Entwurf für die Landesplanerische Feststellung erstellen würden. Dabei werde nochmals auf die gegebenen Hinweise eingegangen. Die Protokolle des Erörterungstermins und des Einwender*innen-Dialogs würden im Internet zur Verfügung gestellt. Die Landesplanerische Feststellung nehme noch etwas Zeit in Anspruch. Er gibt einen kurzen Ausblick auf den weiteren Verfahrensablauf. Die östlichen Umfahrungen von Elstorf und die westliche Umfahrung von Ardestorf würden wahrscheinlich nicht weiter betrachtet. Es gebe zu diesem Zeitpunkt jedoch noch keine abschließende inhaltliche Bewertung. Es werde voraussichtlich der Raum zwischen Ardestorf und Elstorf weiter betrachtet. Im Planfeststellungsverfahren werde der Landkreis Harburg als TÖB beteiligt. Herr Dr. Stark bedankt sich bei den Teilnehmenden und schließt den Erörterungstermin um 12.30 Uhr.