



Auskunft erteilt:  
Büro:

Tel. Durchwahl:

Fax:

E-Mail:

Mein Zeichen:

Ihr Schreiben vom:

Ihr Zeichen:

Datum: 29. Juli 2020

## **Protokoll Einwender\*innen-Dialog zum ROV B 3 OU Elstorf mit Zubringer A 26**

Vorhabenträgerin: NLStBV, Geschäftsbereich Lüneburg

Projekt: B 3 OU Elstorf mit Zubringer A 26

Ort: Burg Seevetal, Seevetal-Hittfeld

Datum: 01.07.2020

Uhrzeit: 17.00 Uhr bis 20.45 Uhr

Die Durchführung der Veranstaltung sowie die Protokollführung fanden mit Unterstützung der Arge Öffentlichkeitsarbeit durch die Agenturen ifok GmbH und Raike Schwertner GmbH statt.

<b>Einführung</b>	Herr Oerding (ifok) führt als Moderator in die Veranstaltung ein, gibt Hinweise zur Regie, zu den nötigen Hygienemaßnahmen und zum Ablauf (siehe auch Präsentation zum Einwender*innen-Dialog). Er weist auf das aufgrund der aktuell geltenden Corona-Kontakteinschränkungen gewählte besondere Format als Kombination einer klassischen Präsenzveranstaltung und einer mittels Kameras und Onlineverbindung zugeschalteten Videokonferenz hin. Auch Herr Dr. Thiel (ifok), Online-Moderator für die per Internet zugeschalteten Teilnehmer, gibt diesen eine entsprechende Einführung.
-------------------	--

<p><b>TOP 1</b></p>	<p><b>Begrüßung</b> durch Herrn Dr. Stark, Landkreis Harburg, Kreisentwicklung / Wirtschaftsförderung, und Herrn Grotthoff, Landkreis Stade, Planungsamt, als Vertreter der verfahrensführenden Behörden, sowie durch Frau Padberg, Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV), Geschäftsbereich Lüneburg, Fachbereich Planung als Vertreterin der Vorhabenträgerin.</p> <p>Herr Dr. Stark erläutert, dass ein Erörterungstermin mit privaten Einwender*innen in Form einer Einwenderveranstaltung nicht gesetzlich vorgeschrieben sei, es den genehmigenden Behörden (Landkreise Stade und Harburg) sowie der NLStBV als Vorhabenträgerin allerdings sehr wichtig sei, dass die Fragen der privaten Einwender*innen in diesem Rahmen geklärt werden können. Er stellt seine anwesenden Mitarbeiter*innen vor. Frau Padberg stellt das Planungsteam der NLStBV sowie die Fachplaner der Gutachterbüros und der Kommunikationsbüros vor. Die Projektleiterin Frau Jahn ist aus gesundheitlichen Gründen nicht persönlich anwesend, nimmt aber über die Videokonferenz an der Veranstaltung teil.</p>
<p><b>TOP 2</b> (siehe Folien 6 - 8 der Präsentation)</p>	<p><b>Das Raumordnungsverfahren (ROV) im Gesamtkontext</b></p> <p>Herr Dr. Stark erklärt, dass die Unteren Landesplanungsbehörden (Landkreise Harburg und Stade) das Raumordnungsverfahren durchführen. Die eigentlichen Planungen werden von der Vorhabenträgerin (NLStBV) durchgeführt. Herr Dr. Stark stellt die Ziele des ROV vor: Es gehe um eine frühzeitige Berücksichtigung raumordnerischer Vorgaben und Ziele inkl. der Betrachtung der Umweltverträglichkeit. Alternativen würden dabei geprüft und die Behörden sowie die Öffentlichkeit beteiligt. Ziel dabei sei es, das nachfolgende Planfeststellungsverfahren zu entlasten, indem unrealistische oder ungünstige Trassenvarianten ausgeschlossen werden.</p> <p>In der Landesplanerischen Feststellung, mit der das ROV abschließt, werden die im Zuge des ROV eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange (TÖB) und der privaten Einwender*innen berücksichtigt und abgewogen. Die Landesplanerische Feststellung enthält entweder die endgültige Festlegung auf einen Trassenkorridor – oder sie kommt zu dem Schluss, dass es im Raum keine Raumverträglichkeit gibt und das Projekt nicht umzusetzen ist. Zudem kann sie Maßgaben festlegen, welche im Rahmen der weiterführenden Planung umgesetzt werden</p>

müssen, um das Vorhaben raumverträglich zu realisieren.

Die Landesplanerische Feststellung besitzt keine unmittelbare Rechtswirkung und sie ermöglicht kein Eingreifen in Rechte Dritter. Sie entfaltet ihre Wirkung nur für den Planungsträger oder die nachgeordneten Behörden. Nach ihrer Bekanntmachung wird das Ergebnis der Landesplanerischen Feststellung einen Monat lang öffentlich in den betroffenen Gemeinden ausgelegt. Es besteht keine Klagemöglichkeit.

Herr Dr. Stark betont in diesem Zusammenhang die Notwendigkeit der Abschichtung verschiedener Argumente und Kriterien, um die verträglichste Variante zu finden. Dies habe die NLStBV in ihrer Voruntersuchung sowie in ihrem Variantenvergleich bereits sehr detailliert umgesetzt. Die Aufgabe der Raumordnungsbehörden – also der Landkreise Harburg und Stade – sei es nun, festzustellen, ob die von der NLStBV in den Verfahrensunterlagen zusammengestellten Ergebnisse des gesamtplanerischen Variantenvergleichs stimmig und der Vorschlag der gewählten Vorzugsvariante nachvollziehbar seien.

Herr Dr. Stark unterstreicht, dass das Projekt vom niedersächsischen Wirtschaftsminister Dr. Althusmann zum Pilotprojekt für Planungsbeschleunigung erklärt worden sei, um die notwendige Ortsumgehung so schnell wie möglich umsetzen zu können. Aus diesem Grund habe die NLStBV bereits in dieser frühen Planungsphase eine solch vertiefte Betrachtung und Untersuchung durchgeführt – normalerweise sei dies im ROV nicht üblich. Nebeneffekt dieser vertieften Untersuchung sei gewesen, dass die NLStBV zusammen mit den Fachplanern viele Fragen, die im Zuge der Einwendungen gestellt wurden, bereits detaillierter beantworten konnten als das in dieser Planungsstufe üblich und notwendig ist. Diese ausführlichen Antworten wurden in eine Synopse nach der Stellungnahme des Landkreises aufgenommen, die den Einwender\*innen seit 17.06.2020 per Download auf der Homepage des Landkreises Harburg zur Einsicht bereitgelegt wurde. In diesem Sinne bedankt sich Herr Dr. Stark für das heutige Erscheinen der Einwender\*innen und die Abgabe von Stellungnahmen und erklärt, dass beim Abwägungsvorgang eine große Verantwortung auf der Raumordnungsbehörde laste.

Herr Ziel ergänzt: Im Zuge des ROV legen die Raumordnungsbehörden bereits einen Trassenkorridor fest – jedoch könnten für die nächste Pla-

	<p>nungsphase – die Entwurfsplanung und das anschließende Planfeststellungsverfahren – noch zu lösende Aufgaben mitgegeben werden. Die Planfeststellungsbehörde sollte sich an der Landesplanerischen Feststellung orientieren. Wenn sie davon abweichen sollte, könne dies nur mit einer entsprechenden Begründung geschehen.</p>
<p><b>TOP 3</b> (s. Folien 9 – 13 der Präsentation)</p>	<p><b>Projektbeschreibung B 3 – Ortsumgehung Elstorf:</b></p> <p>Im Folgenden stellt Frau Padberg den Variantenvergleich sowie die Vorzugsvariante vor. Dabei gibt sie zunächst einen Überblick über die neun untersuchten Ost- und Westvarianten, welche unter Beteiligung der Bürger*innen entwickelt wurden. Frau Padberg unterstreicht, dass die Untersuchung der Umweltverträglichkeit im Variantenvergleich eine hohe Bedeutung habe und mit entsprechender Gewichtung (40 %) in den Variantenvergleich eingeflossen sei. Sie erklärt, dass die Belange des Menschen in verschiedenen bewerteten Kriterien steckten – sie seien im Zuge des Variantenvergleichs also an unterschiedlichen Stellen und so mit einer vergleichsweise hohen Gewichtung eingeflossen (siehe Folie 44 der Präsentation).</p> <p>Unter Berücksichtigung aller bewerteten Kriterien habe sich innerhalb des Variantenvergleichs die Variante 1.3 als „günstigste“ – d. h. bestbewertete Variante herausgestellt. Sie hätte in allen Hauptkriterien mit „++“ oder „+“ abgeschnitten. (Die Bewertung „+“ erhielt sie beim Hauptkriterium „Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung“. Siehe auch Folie 12 der Präsentation)</p>
<p><b><u>Zwischenfrage aus dem Plenum</u></b></p> <p><b>Antworten</b> <b>Frau Padberg und Frau Korff-Meyer, NLSStBV</b></p>	<p>Wer hat festgelegt, zu wie viel Prozent die Kriterien jeweils gewichtet werden? Welche Rechtsgrundlage gibt es hierfür?</p> <p>Die Verteilung sei gemeinsam mit den Gutachtern, welche den Raum intensiv untersucht haben, festgelegt worden. Entscheidend bei der Gewichtung der Kriterien sei, welche Relevanz sie im untersuchten Raum hätten. Frau Padberg verdeutlicht dies an einem Beispiel: Würde man ein Projekt in einem Raum, in dem es keine landwirtschaftlichen Betroffenheiten gibt, durchführen, würde das Kriterium „landwirtschaftliche Betroffenheit“ in der Gewichtung sehr gering ausfallen.</p> <p>Das Projektteam habe sich mit den Fachgutachtern in mehreren Abstimmungsgesprächen über die Verteilung der Gewichtung beraten und</p>

	diese so entsprechend der vorhandenen und betroffenen Belange im Planungsraum festgelegt.
<p><b>TOP 4</b> (siehe Folie 15 der Präsentation)</p> <p><b>Hinweise:</b></p>	<p><b>Zusammenfassung des Erörterungstermins mit den Trägern öffentlicher Belange (TÖB), 10.00 – 12.30 Uhr</b></p> <p>Im Folgenden fasst Herr Ziel die Ergebnisse des Erörterungstermins vom Vormittag zusammen: Der Fokus des Termins mit den TÖB hat auf der Differenzierung zwischen den Varianten 1.2 und 1.3, insbesondere aus umweltfachlicher Sicht, gelegen: Der maßgebliche Bereich befindet sich dabei östlich und westlich der Deponie Ketzendorf sowie der benachbarten Sandgrube Ketzenberge. In diesem Zusammenhang wurde die Gewichtung einzelner Kriterien diskutiert, welche die Schutzgüter Fauna (insbesondere in Bezug auf Amphibien und Brutvögel) sowie Flora (Biotope) betreffen. Während des Termins ist deutlich geworden: Ein Infrastrukturprojekt wie der Bau einer Ortsumgehung löst immer Betroffenheiten aus – das Ziel der Behörden ist es jedoch, die Variante mit den geringsten Betroffenheiten zu wählen, so Herr Ziel. Im Hinblick auf die Variante 1.3 konnten die Fachplaner und das Projektteam der NLStBV den TÖB verdeutlichen, dass diese Variante im Vergleich zu allen anderen untersuchten Varianten die geringsten Betroffenheiten unter Berücksichtigung aller Ziele und Hauptkriterien auslöst.</p> <p>Ebenfalls wurde im Erörterungstermin die Situation in Rade und Mienbüttel diskutiert – vor allem im Hinblick auf die Fertigstellung der A 26 und des dann deutlich zunehmenden Verkehrs auf dem Verbindungsstück zwischen A 26 und A 1. Weitere Themen waren der Ausbaustandard und die Entwurfsgeschwindigkeit sowie die Engstelle zwischen dem westlichen Ortsrand von Elstorf und dem zwischen Elstorf und Ardestorf ansässigen Obsthof. Aus naturschutzfachlicher Sicht gibt es hier – aufgrund des Verlaufs der Vorzugsvariante im Einschnitt – jedoch keine Betroffenheit für das geschützte Feuchtbiotop „Fliegenmoor“.</p> <p><i>(Herr Ziel bezog sich mit seinen Ausführungen auf das Feuchtbiotop „Fliegenmoor“ am Ortsrand von Elstorf, nicht auf die Straße „Fliegenmoor“. Die Protokolle des Erörterungstermins sowie des Einwender*innen-Dialogs werden zeitnah auf der Website des Landkreises Harburg und der Projekt-Homepage der NLStBV zur Verfügung gestellt.)</i></p>
<p><b>TOP 5</b> (s. Folien 18 – 20 der Präsentation)</p>	<p><b>Überblick der privaten Einwendungen und Abwägungsvorschläge</b></p> <p>Nachfolgend gibt Herr Ziel einen Überblick über die Abwägungsvorschläge, welche von den Landkreisen Harburg und Stade bisher zu den Ein-</p>

<p>tion)</p>	<p>wendungen gemacht wurden</p> <p>In einer Synopse wurden insgesamt 235 eingebrachte Sachargumente (SA) und die zugehörigen Antwort-Stellungnahmen aufgelistet und nach vier verschiedenen Kategorien bewertet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. → Die Hinweise werden in den folgenden Planungsschritten im Blick behalten, eine weitere Beteiligung der TöBs und der Öffentlichkeit ist vorgesehen (insgesamt 90 SA).</li> <li>- Dem Einwand wird gefolgt. → Der Einwand ist korrekt, die kritisierten Belange werden korrigiert (insgesamt 1 SA).</li> <li>- Dem Einwand wird teilweise gefolgt. → Der Einwand ist in Teilen korrekt und nachvollziehbar, die kritisierten Belange werden ggf. angenommen (insgesamt 63 SA).</li> <li>- Dem Einwand wird nicht gefolgt. → Der Einwand ist nicht korrekt und wird widerlegt (insgesamt 81 SA).</li> </ul> <p>Die insgesamt 235 Sachargumente wurden zu folgenden Themen erhoben:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Straßenplanung und Verkehr</li> <li>- Variantenvergleich, -bewertung und -auswahl</li> <li>- Emissionen (Lärm und Luftschadstoffe)</li> <li>- Umweltverträglichkeit</li> <li>- Landwirtschaft und</li> <li>- allgemeine und sonstige Themen</li> </ul>
<p><b>TOP 6</b> (s. Folien 21 – 28 der Präsentation)</p>	<p><b>Erörterung der Einwendungen</b></p> <p><i>Im Folgenden stellt Herr Ziel den ersten Themenschwerpunkt der Einwendungen der Bürger*innen vor, nach einer Zwischenfrage folgen weitere.</i></p> <p><b>Der Themenschwerpunkt Straßenplanung und Verkehr umfasst:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lage / Verlauf der Trasse:             <ul style="list-style-type: none"> <li>o Trassennähe zur (Wohn-)Bebauung</li> <li>o „große Lösung“ Variante 3.1 bis zur A 1 „verlängern“</li> </ul> </li> <li>- Straßenplanung allgemein und Verkehrssicherheit:             <ul style="list-style-type: none"> <li>o land- und forstwirtschaftliches Wegenetz</li> <li>o dreispuriger Ausbau und Fahrgeschwindigkeit</li> <li>o Anschluss an die vorhandene B 3</li> <li>o Verkehrsbelastung bzw. verkehrliche Wirkung</li> </ul> </li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"><li>o im Planungsraum generell</li><li>o im Bereich Elstorf-Bachheide</li></ul>
<b><u>Fragen / Anmerkungen und aus dem Plenum:</u></b>	<p><i>(Im Folgenden werden zunächst einige Fragen aus dem Plenum beantwortet, weitere Themenschwerpunkte aus den Einwendungen auf S. 14 des Protokolls.)</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) Das Format des Einwender*innen-Dialogs mit der zusätzlich ermöglichten Online-Beteiligung per Videokonferenz wird begrüßt – allerdings empfindet man es als schade, dass es keine Möglichkeit gegeben habe, sich beim TÖB-Termin am Vormittag einzubringen.</li><li>b) Die Besonderheit dieses Verfahrens – nämlich, dass es bereits im Raumordnungsverfahren eine große Detailtiefe gebe – wird herausgestellt: Bereits in dieser frühen Phase werde eine konkrete Trasse geprüft und durchgeplant. Es wird befürchtet, dass durch die Detailtiefe einzelne Punkte zwischen Raumordnung und Planfeststellung verschwimmen und dies zulasten des Rechtsschutzes der Bürger*innen geschehe, da es im Raumordnungsverfahren keine Möglichkeit für Rechtsmittel gebe. Es wird angenommen, dass es sich bei der Auswahl der Trasse um eine politische Entscheidung handele: Die Rednerin mutmaßt, dass der/die Bürger*in in die Irre geführt werde, da die Planer*innen im Planfeststellungsverfahren zu keinen anderen Ergebnissen kommen würden. Daher werde im ROV eine wesentliche Trassenvorentscheidung getroffen.</li><li>c) Die Rednerin von a) und b) geht zudem auf die vom Vorredner erwähnte prozentuale Verteilung ein und erwähnt hier die entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung, welche mit 5 % in die Bewertung eingeflossen sei – eine nicht nachvollziehbare Verteilung, da dieses Kriterium im ROV noch nicht zu betrachten sei. Zudem fehle der Aspekt der Gesamtentlastung für den Ort Elstorf.</li></ul>
<b>Antwort Herr Dr. Stark, LK Harburg</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>a) Man könne im Rahmen des Erörterungstermins nicht gezielt einzelne Einwender*innen bevorzugen, sondern hätte dann eine Veranstaltung für alle Einwender*innen (sowohl private als auch TÖB) öffnen müssen (wg. der Corona-Kontakteinschränkungen und aus Datenschutzgründen nicht möglich).</li><li>b) Die Raumordnungsbehörde trage dem besonderen Verfahren Rechnung, da die Ergebnisse der Vorhabenträgerin NLStBV zunächst abgeschichtet und genau abgewogen würden – hier verschwimme also</li></ul>

<p><b>Antwort Herr Ziel, LK Harburg:</b></p> <p><b>Hinweis:</b></p> <p><b><u>Frage / Anmerkung aus dem Plenum:</u></b></p>	<p>nichts. Durch die geplante Beschleunigung des Projektes ändere sich im Bereich Rechtsschutz nichts für die Bürger*innen – die Möglichkeit zur Klage sei weiterhin – wie sonst auch – im weiteren Verfahrensverlauf gegen den Planfeststellungsbeschluss gegeben. Des Weiteren handele es sich um keine politische Entscheidung – die Planer*innen hätten die Varianten vollkommen ergebnisoffen geprüft.</p> <p>c) Für die prozentuale Verteilung bei der Bewertung der Kriterien gebe es keine rechtlichen Vorgaben: Diese Verteilung liege „im Ermessen“ der planenden Behörde. Herr Dr. Stark unterstreicht, dass diese Regelung sehr sinnvoll und notwendig sei: Jeder Raum sei unterschiedlich und in jedem Raum gebe es unterschiedliche Ansprüche. Daher könnten die Kriterien nicht alle gleich sein oder gleich bewertet werden – es wäre fatal, wenn sich jede Planung an einem bestimmten Bewertungsspiegel orientieren müsste. Die prozentuale Verteilung müsse also vor der Bewertung festgelegt werden. Dies geschehe nach bestem „Wissen und Gewissen“ der Planer*innen und Fachgutachter, die den jeweiligen Raum genau untersuchen und beurteilen könnten. Wichtig sei, dass die Entscheidung, die die Planer*innen dabei treffen, am Ende nachvollziehbar sein muss – letztlich, falls es zu Klagen kommt, auch vor Gericht.</p> <p>Das Kriterium Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung sei zudem notwendig und müsse in der Bewertungsmatrix enthalten bleiben: Da sich einige Varianten am Rande des Möglichen bzw. der geltenden Richtlinien bewegten, sei die Bewertung dieses Kriteriums ein wichtiger Einflussfaktor. Die Gesamtentlastung von Elstorf sowie Ovelgönne, Ketzendorf, Wulmstorf und Daerstorf sei selbstverständlich auch in der Bewertung enthalten. Die Aufnahme dieses Kriteriums in die Bewertung sei schlüssig begründet worden.</p> <p><i>(Dies findet sich unter Nutzen Verkehrsanlage im Kriterium „verkehrliche Entlastung gesamt“ mit 6,5 % und „Reduzierung der Lärmbeeinträchtigungen...“ mit 5 % in der Bewertung wieder.)</i></p> <p>Nehmen die Planer*innen in Kauf, dass Mensch und Natur belastet werden (z. B. durch Lärm), um andere zu entlasten? Zudem wird auf die Belastung des Fliegenmoores durch Lärm und Abgase hingewiesen.</p>
--	--



<p><b>Antwort Herr Ziel, LK Harburg:</b></p>	<p>Wenn eine neue Straße gebaut wird, komme es immer zu Veränderungen und auch Beeinträchtigungen, die die Menschen in der unmittelbaren Nähe der Straße betreffen. Die geltenden Orientierungswerte der DIN 18005 würden eingehalten.</p>
<p><b>ergänzend Herr Meyer, Ingenieurbüro für Immissionsschutz (Fachplaner Lärm):</b></p>	<p>Für die Bewertung der Varianten sei untersucht worden, welche Lärmbelastung es durch welche Trasse an welchen Orten gibt. Diese Belastung werde anhand der Orientierungswerte der DIN 18005-1 überprüft. Diese DIN-Werte legen fest, welches Maß an Lärmbelastung zumutbar sei, und welches nicht (siehe Folie 46 der Präsentation im Vergleich zu Folie 45). Die neue Straße werde in einem nach rechtlichen Gesichtspunkten zumutbaren Maße zu hören sein.</p>
<p><b><u>Fragen aus dem Plenum:</u></b></p>	<p>a) Was ist mit der 0-Variante: Warum gibt es die nicht? Von wem wird dieser Planungsauftrag genehmigt? b) Warum wird eine Entlastung für Elstorf und für Övelgönne geplant, nicht aber für Mienenbüttel und Rade?</p>
<p><b>Antworten Herr Dr. Stark / Herr Ziel, LK Harburg</b></p>	<p>a) Das Projekt Ortsumgehung Elstorf ist Teil des von der Bundesregierung beschlossenen Bundesverkehrswegeplans und befindet sich hier im vordringlichen Bedarf: Die Bauabschnitte 2 und 3 sind zusammengefasst worden und werden gemeinsam vom Geschäftsbereich Lüneburg der NLStBV geplant. Eine Nullvariante, also der Ausbau im Bestand (oder die Einführung von Beschränkungen für bestimmte Fahrzeuge) werde im Raumordnungsverfahren nicht betrachtet und könne erst im Planfeststellungsverfahren geprüft werden: Mit dem Bundesverkehrswegeplan werde ein Planungsauftrag erteilt, der die Entlastung von Elstorf vorsieht. Sperrungen oder Vergrämung von Verkehr, z. B. durch Geschwindigkeitsbeschränkungen, seien keine möglichen Varianten innerhalb des Planungsauftrages.</p> <p>b) Die Vorhabenträgerin (NLStBV) könne sich nicht einfach über den gesteckten Rahmen hinwegsetzen – sie müsse sich an den Planungsauftrag halten. Die Betrachtung von Rade sei nicht Gegenstand dieses Planungsauftrages, der durch den Bundesverkehrswegeplan festgeschrieben sei, und werde auch nicht im Rahmen dieses ROV behandelt, sondern erst zu einem späteren Zeitpunkt. Gleichwohl wird die Raumordnungsbehörde der Vorhabenträgerin aufgeben, sich im</p>

	<p>Rahmen der Planfeststellung mit weitergehenden Maßnahmen zu beschäftigen, soweit sie nach dem Fachrecht erforderlich sind. Herr Ziel geht ergänzend auf die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung ein (s. Folie 39 der Präsentation). Die Tabelle zeigt für die Ortsdurchfahrt von Rade/Mienenbüttel eine Zunahme von 1.000 – 1.400 Kfz/24 h. Dieser Unterschied sei kein entscheidungserhebliches Kriterium bei der Variantenauswahl und müsse im Planfeststellungsverfahren geklärt werden.</p>
<p><b><u>Frage aus dem Plenum:</u></b></p>	<p>Bei wie viel Prozent des zunehmenden Verkehrs auf der Ortsumgebung handelt es sich um Schwerlastverkehr?</p>
<p><b>Antwort Herr Kossmann, SSP Consult (Fachplaner Verkehr)</b></p>	<p>Etwa 15 Prozent des zunehmenden Verkehrs über 3,5 Tonnen sei Schwerlastverkehr.</p>
<p><b><u>Anmerkung / Frage aus dem Plenum</u></b></p>	<p>a) Seit 40 Jahren ist bekannt, dass die Ortsumgebung Elstorf gebaut werden soll. Warum hat der Obsthof eine Baugenehmigung bekommen, während andere Anwohner*innen eingeschränkt wurden? Warum ist der „Apfel mehr wert als der Mensch“? <i>(Anm.: Gemeint war hier vermutlich: „Warum verläuft die Trasse nicht durch die Apfelplantage, dadurch ließe sich der Abstand zum Ortsrand Elstorf vergrößern.“ Aus Sicht des Einwenders zählen bei der Bewertung Sachgüter höher als der Mensch.)</i></p> <p>b) Im Zuge der Bürgerbeteiligung in Neu Wulmstorf wurde gesagt, dass der Obsthof evtl. verlegt werden wird – warum ist das jetzt keine Option mehr?</p>
<p><b>Antworten Herr Pieper, IGBV (Fachplaner Straßenentwurf) / Herr Ziel (LK Harburg)</b></p>	<p>a) Die geplante Trasse der B 3 neu verlaufe weiter weg vom nächstgelegenen Gebäude in der Straße Fliegenmoor (130 Meter östlich) als vom Obsthof (100 Meter westlich), hier stehe der Apfel also nicht über dem Menschen.</p> <p>b) Der Obsthof habe Bestandsschutz. Die Varianten 1.1 und 1.4 würden die Ländereien des Obsthofes durchschneiden. Diese unter b)</p>

<p><b>Ergänzend Herr Köhler, NLStBV, online über die Videokonferenz- geschaltet:</b></p> <p><b><u>Anmerkung / Frage aus dem Plenum</u></b></p>	<p>angesprochene Option wurde also in Form der Varianten 1.1 und 1.4 im Variantenvergleich mit abgeprüft. Diese beiden Varianten liegen aber im Ergebnis nicht vorn. Die Vorzugsvariante 1.3 durchschneide die Ländereien des Obsthofes nicht, erfüllt aber alle gesetzlichen Vorgaben und die der geltenden Vorschriften. Eine Verlegung des Obsthofes sei somit nicht erforderlich, da die Variante 1.3 im Ergebnis am günstigsten abgeschnitten hat.</p> <p><i>(Anm.: Diese Antwort wurde erst zu einem späteren Zeitpunkt der Veranstaltung gegeben, bezieht sich aber auf die hier gestellte Frage und wird daher im Protokoll vorgezogen):</i></p> <p>Wenn der Obsthof umgesiedelt oder gekauft werden könnte, wäre es möglich, die Trasse 1.3 weiter von der Bebauung weg zu führen – dies sei eine Option, die nicht ausgeschlossen werden könne – aktuell seien dazu aber noch gar keine Verhandlungen möglich.</p> <p>Aus diesem Grund müsse bei der Betrachtung von dem aktuellen Status quo ausgegangen werden – demnach müsse der Obsthof mit seinen entsprechenden Rechten betrachtet werden.</p> <p>a) Die Rednerin verneint die Aussage von Herrn Ziel, dass er sich seiner Verantwortung im Hinblick auf die Entscheidung über die Variante der Ortsumgehung bewusst sei.</p> <p>b) Es wird kritisiert, dass die Kategorie Misch- bzw. Dorfgebiet als Grundlage für die Bewertung von Lärmemissionen herangezogen worden sei. Dass es sich um ein Mischgebiet (Stichwort Gewerbegebiet und Landwirtschaft) handele, sei auf die Existenz des Geflügelhofs Schönecke zurückzuführen – und sobald er abgewandert sei, wären Wohngebietswerte anzunehmen. Die Rednerin unterstreicht, dass die Straße Fliegenmoor vielen unterschiedlichen Lärmquellen ausgesetzt sei (zurückzuführen auf Wind, Landwirtschaft, Motorräder). Sie meint, dass die Ortsumgehung „ins Leere“ und nicht zu einer Entlastung führen werde; „sie endet in der Hölle“ <i>(Anm.: „In der Hölle“ ist die Flurbezeichnung des nordöstlichen Teils von Elstorf-Bachheide)</i>. Die Rednerin macht aus diesem Grund den Vorschlag, auf der bestehenden Strecke eine Tempo-30-Zone einzurichten und zudem bestehende Wirtschaftswege zu nutzen und auszubauen, um einen Großteil des bestehenden Verkehrs hier rüber zu leiten.</p>
--	--

<p><b>Antwort Hr. Dr. Stark/Herr Ziel, LK Har- burg:</b></p> <p><i>Nachträgliche Erläuterung von der NLStBV:</i></p> <p><b>Ergänzend Frau Padberg, NLStBV:</b></p>	<p>a) Ihre Verantwortung sei den Landkreisen sehr wohl bewusst – und es sei klar, dass auch Menschen von der neuen Trasse betroffen sein werden: Die wahrgenommene Lebensqualität dieser Personen werde durch die neue Trasse eingeschränkt werden. Die Landkreise würden die Betroffenen ganz besonders im Blick behalten. Die Betroffenheiten der Menschen vor Ort würden wahr- und ernst genommen.</p> <p>b) Thema Mischgebiete: Die Vorhabenträgerin müsse von den Grenzwerten ausgehen, die der Gesetzgeber vorgibt. In Misch- bzw. Dorfgebieten lägen die Grenzwerte höher – und bei der Straße Fliegenmoor handele es sich um ein Mischgebiet, da es sowohl durch Gewerbe als auch Landwirtschaft städtebaulich geprägt sei. Ob sich die städtebauliche Situation soweit ändert, dass das Gebiet bei Weggang eines Betriebs „kippt“ ist spekulativ. Die Zulässigkeit für neues Gewerbe ist weiterhin gegeben. Maßgeblich ist die Situation zum Zeitpunkt der Entscheidung.</p> <p><i>(Die Gebietsausweisung als Mischgebiet wird nicht von der Vorhabenträgerin vorgenommen, sondern erfolgt im Rahmen der Bauleitplanung durch die Kommunen im Hinblick auf die vorhandene oder geplante Siedlungsstruktur.)</i></p> <p>Die Vorzugsvariante 1.3 sei die günstigste in vielerlei Hinsicht, so auch im Hinblick auf die entscheidenden Bereiche der Umweltverträglichkeit, insbesondere des Schutzgutes Mensch sowie der Landwirtschaft. Bei der Entscheidung zu dieser Variante spiele auch das Thema Verkehrssicherheit eine große Rolle, da es dabei um Menschenleben gehe. Zur Aussage „Die Straße endet in der Hölle (Urteil von Elstorf-Bachheide)“: Den Landkreisen sei bewusst, dass man mit der Ortsumgehung Elstorf eine Teillösung schaffe. Der Bundesverkehrswegeplan grenze den Planungsraum jedoch ein – und an diese Vorgabe müsse sich die planende Behörde halten. Dennoch versuche die Vorhabenträgerin, den bestmöglichen Abschluss und Übergang für die Straße zu finden.</p> <p>Die Belange des Menschen (Stichwort Schutzgut Mensch) fließen zu 25 Prozent in die Bewertung ein (siehe Folie 44 der Präsentation).</p> <p>Auf den Einwand, dass dies nicht besonders viel sei, entgegnet Frau Padberg, dass nicht der Mensch allein in den Fokus genommen wer-</p>
--	--

	<p>den könne und es hier gesetzliche Vorgaben gebe, was im Variantenvergleich abzuprüfen sei (z. B. die vielen Schutzgüter neben dem Schutzgut Mensch im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie [UVS]).</p> <p>Sie ergänzt, dass das Projektteam zusammen mit den Fachplanern den Planungsraum sehr dezidiert in den Blick genommen habe, zudem seien die Bürger*innen im Rahmen der Variantenentwicklung und -untersuchung beteiligt worden. Die Ergebnisse dieser Bürgerbeteiligung seien in den Variantenvergleich eingeflossen.</p> <p>Im Hinblick auf die Situation in Elstorf-Bachheide (in der „Hölle“): Hier sei bereits zugesagt worden, dass der Knotenpunkt sowie die zusätzlichen Verkehre im weiteren Planungsverlauf überprüft werden sollen. Die Untersuchung und Planung dieses Streckenabschnitts der B 3 habe jedoch keine Bewandnis auf den Variantenvergleich, da dieser Belang für alle Varianten gleich sei.</p>
<p><b>Weiter TOP 6 (Herr Ziel, LK Harburg)</b></p>	<p>Herr Ziel stellt die weiteren Themenschwerpunkte der Einwendungen vor:</p> <p><b>Der Themenschwerpunkt Variantenvergleich umfasst Einwendungen zu den Themen</b></p> <p>Variantenvergleich, Variantenbewertung und -auswahl,</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Gewichtung der übergeordneten Ziele,</li><li>- Gewichtung der Hauptkriterien und Schutzgüter, insbesondere des Schutzgutes Mensch</li></ul> <p><b>Der Themenschwerpunkt Emissionen umfasst Einwendungen zu den Themen:</b></p> <p>Wahrnehmbarer Lärm / Lärmbelastung</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- für Anwohner*innen in Trassennähe,</li><li>- für Anwohner*innen im Bereich Elstorf-Bachheide</li><li>- bei Westwind</li><li>- während der Bauphase</li><li>- mit Folgen für die Gesundheit</li></ul> <p>Luftschadstoffe</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Feinstaubbelastung</li><li>- Berücksichtigung im Variantenvergleich</li></ul>

	<ul style="list-style-type: none"><li>- Geplante Lärmschutzmaßnahmen</li></ul> <p><b>Der Themenschwerpunkt Umweltverträglichkeit umfasst Einwendungen zu den Themen:</b></p> <p>Schutzgüter allgemein Schutzgut Mensch, insbesondere der menschlichen Gesundheit</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- i. V. m. Emissionen</li><li>- Lebensqualität und Erholung</li></ul> <p>SG Landschaft</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Landschaftsschutzgebiete</li><li>- Landschaftsbild</li><li>- Zerschneidungswirkung</li></ul> <p><b>Der Themenschwerpunkt Umweltverträglichkeit umfasst Einwendungen zu den Themen:</b></p> <p>Schutzgüter Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Schutzgebiete und -objekte (z.B. Naturschutzgebiet, Vogelschutzgebiet)</li><li>- Biotope</li><li>- Brutvögel</li><li>- Amphibien → wurden stärker betrachtet, hatte auf die Gesamtbewertung keinen Einfluss</li><li>- Fledermäuse</li><li>- Säugetiere / Wildunfälle</li></ul> <p><b>Der Themenschwerpunkt Landwirtschaft umfasst Einwendungen zu den Themen:</b></p> <p>Existenzgefährdung / betriebliche Einbußen Flächenverlust Zerschneidung landwirtschaftlicher Wege und Flächen Angewandte Methodik / Bewertungskriterien im landwirtschaftlichen Fachbeitrag</p> <p><b>Der Themenschwerpunkt allgemeine und sonstige Themen umfasst Einwendungen zu:</b></p> <p>allgemeinen Themen</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Verkehrsinfrastruktur / überregionale Auswirkungen</li><li>- Auswirkungen auf Rade und Mienenbüttel</li></ul>
--	--

	<ul style="list-style-type: none"><li>- Vermögensverluste</li><li>- Pilotprojekt Planungsbeschleunigung / Bürgerbeteiligung</li></ul> Wasser <ul style="list-style-type: none"><li>- Trinkwasserschutzgebiet</li><li>- Wasserversorgung</li></ul> Raum- und Siedlungsstruktur <ul style="list-style-type: none"><li>- Siedlungsentwicklung</li><li>- Ausweisung von Gewerbegebieten</li></ul> Raumordnung
<p><b><u>Frage aus der Videokonferenz</u></b></p> <p><b>Antwort Herr Ziel, LK Harburg:</b></p>	<p>Wie kann die Variante 1.3 die beste sein, wenn sie so nah an der Wohnbebauung im Westen von Elstorf vorbeiführt?</p> <p>Im Rahmen der zahlreichen Untersuchungen, Betrachtungen und Bewertungen vieler Einzelaspekte habe sich die Variante 1.3 als die beste herausgestellt. Bei der Bewertung all dieser Einzelkomponenten, die in den Variantenvergleich eingeflossen sind, sei die Variante 1.3 insgesamt als die günstigste hervorgegangen. Das Schutzgut Mensch sei dabei eines der wichtigsten, aber nicht das einzige Kriterium, das betrachtet worden sei. Die Planer*innen könnten sich nicht frei über einzelne Kriterien hinwegsetzen, sondern seien an einen nachvollziehbaren Rahmen gebunden. Auch andere Kriterien, wie der Bereich Umwelt, würden hohe Anforderungen an die Planer*innen stellen.</p>
<p><b><u>Fragen / Anmerkungen aus dem Plenum:</u></b></p>	<p>a) Thema Verkehr: Die Daten aus der Verkehrsuntersuchung werden als nicht korrekt angesehen. Es wird darum gebeten, die Datengrundlage transparent zu machen und nachzureichen.</p> <p>b) Es wird kritisiert, dass bei manchen Kriterien ein Ziel nur „gerade eben“ erreicht werde (z. B. beim Thema Grenzwerte für Lärm). Die Rednerin fordert, dass die Grenzwerte bei der Planung nicht nur „gerade eben erreicht“ werden sollten, sondern man – so wie bei anderen Kriterien auch – „gut drin“ liegen sollte und z. B. einen entsprechenden Abstand der neuen Straße zu den Häusern wahren sollte, um die dort wohnenden Menschen zu schützen. Zudem wird kritisiert, dass unter das Kriterium Schutzgut Mensch auch Aspekte gefasst würden, welche für die „wirklich Betroffenen“, also die Anwohner*innen in der Nähe der geplanten Trasse, gar nicht relevant seien, wie z. B. Zerschneidung von Wanderwegen etc.</p>

<p><b>Antwort Herr Kossmann, SSP Consult (Fachplaner Verkehr):</b></p> <p><b>Antworten Herr Dr. Stark/ Herr Ziel, LK Har- burg</b></p>	<p>a) Herr Kossmann verweist auf die Prognosedaten des BMVI für 2030 als Grundlage und Ausgangsbasis. Er stimmt der Übermittlung detaillierterer Ausführungen zur Verkehrsuntersuchung zu. <i>(Anm.: Eine ergänzende Unterlage zur Erläuterung der Datengrundlage für die Verkehrsuntersuchung wird nachgereicht.)</i></p> <p>Er ergänzt, dass im weiteren Verfahren ggf. weitere Untersuchungen gemacht werden müssten, z. B. eine Ausweitung auf den Prognosehorizont 2035. Der Unterschied bei der Prognose ohne Ausbau und mit Ortsumgehung liege nur bei 10 Prozent. 10 Prozent mehr oder weniger seien bei den Prognosegrundlagen nicht entscheidungsrelevant.</p> <p>b) Die Bewertung des Kriteriums Lärm sei in den Gesamtkanon beim Variantenvergleich eingegangen – eine Bewertung habe entsprechend für alle Varianten stattgefunden. Dabei habe die Variante 1.3 gut abgeschnitten. In zukünftigen Planungsschritten würden Betroffenen – auch in Bezug auf Lärm – natürlich weiter betrachtet. Die Lärmkarten zeigen, dass die verschiedenen untersuchten Varianten unterschiedliche Betroffenheiten bei der Lärmbelastung auslösen. Die untersuchten Ostvarianten haben z. B. zu keiner Lärmreduzierung im Ortskern geführt, da der Schwerlastverkehr diese größtenteils nicht annehmen und weiterhin durch den Ortskern fahren würde. In der Gesamtbetrachtung habe die Vorzugsvariante 1.3 die geringsten Auswirkungen im Hinblick auf die Lärmbelastung.</p>
<p><b><u>Anmerkungen</u></b> <b><u>/ Fragen aus</u></b> <b><u>dem Plenum:</u></b></p> <p><b>Antwort Herr Grotthoff, LK</b></p>	<p>Der Redner merkt an, dass er maßgeblich an der Entwicklung der Variante 6.1 mit beteiligt gewesen sei. Er kritisiert, dass die Variante 1.3 politisch gewollt sei und alle anderen untersuchten Varianten mit Absicht so ungünstig gelegt worden seien, dass man sich nicht für diese entscheiden könne. Seiner Meinung nach läge die Variante 6.1 vorne, würde man die Verteilung innerhalb der Bewertungsmatrix nur leicht ändern – hier seien lediglich die Kosten sowie der Flächenverbrauch höher.</p> <p>Sein Vorschlag ist es, die Trasse entlang vorhandener Stromtrassen zu errichten, um so die Natur zu schützen. Er plädiert dafür, die B 3 neu – auch aus Kostengründen – über einen Kreisverkehr mit der B 73 zu verbinden, anstatt diese mit einem Brückenbauwerk zu überführen.</p> <p>Kreisverkehrsplätze könnten von Landkreisen nur an den eigenen Kreisstraßen geplant werden, nicht jedoch an Bundesstraßen, dies müsse</p>



<p><b>Stade:</b></p> <p><b>Ergänzend Frau Korff- Meyer, NLStBV:</b></p> <p><i>Nachträgliche Erläuterung von der NLStBV:</i></p> <p><b>Ergänzend Herr Meyer, Ingenieurbüro für Immissi- onsschutz:</b></p>	<p>daher der jeweilige Baulastträger entscheiden. Der Landkreis Stade sei in diesem Fall nicht der Vorhabenträger.</p> <p>Die Knotenpunkte würden von der NLStBV in der nächsten Planungsstufe detailliert geplant. Die Entscheidung, welche Art von Knotenpunkt geplant werde, werde nach Untersuchung der Verkehrsströme entschieden. Die verkehrstechnisch günstigste Knotenpunktgestaltung würde dann ausgewählt.</p> <p><i>(Die in den Lageplänen dargestellten Knotenpunktgestaltungen sind zunächst als Annahmen gemäß den Vorgaben der Richtlinien zur Anlage von Landstraßen (RAL) getroffen worden.)</i></p> <p>Die Variante 6.1 hätte verschiedene Schutzfälle ausgelöst: Sie würde zu einer viel stärkeren Lärmbelastung, insbesondere im südwestlichen Bereich von Neu Wulmstorf führen, da der Lärm hier viel stärker ausstrahlen würde.</p> <p>Bei der Variante 6.1 würden sich die Lärmemissionen der B 73, die hier ebenfalls verläuft, und der B 3 neu addieren – es würde insgesamt deutlich lauter werden. Zudem rücke die Variante 6.1 deutlich näher an die Bebauung vor Ort heran, was mehr Betroffenen auslösen würde. Die vorgegebenen Orientierungswerte der DIN 18005-1 würden hier überschritten werden – im Gegensatz würden diese Werte bei der Variante 1.3 nicht überschritten.</p>
<p><b><u>Frage aus dem Plenum:</u></b></p>	<p>a) Die prozentuale Verteilung bei der Bewertung wird noch nicht verstanden: Wer hat die Aufteilung des „Kuchens“ so festgelegt? Welche Raumordnungsverfahren werden für die Verteilung als Vorbild genommen und hat sich eine solche Gewichtung bewährt?</p> <p>b) Die Planer haben gesagt, dass die Variante 1.3 sehr resilient sei – sie sich also auch bei leichten Verschiebungen der Gewichtungen immer noch als die beste Variante herausstellt. Die Rednerin stellt die Frage, wie man umgewichten müsse, damit sich eine andere Variante als Vorzugsvariante ergebe, da die Varianten ja sehr nah beieinander liegen. Es sei schwer zu verstehen, dass auch Verschiebungen in den Bewertungen nicht zu einem anderen Ergebnis führen. Eine klare und fehlerfreie Erklärung hierfür müsse geliefert</p>

<p><b>Antwort Herr Dr. Stark, LK Harburg</b></p> <p><b>Ergänzend Frau Padberg, NLStBV</b></p>	<p>werden.</p> <p>Zunächst zu Frage b): Für die Gewichtung bei der Bewertung der Varianten gebe es eine Begründung, die von der Raumordnungsbehörde angefordert wurde. Diese werde mit dem Protokoll nachgeliefert (<i>Vgl. Anlage 5 zu Unterlage 1 als Ergänzung zu den Raumordnungsunterlagen</i>).</p> <p>a) Die Planer*innen hätten den Raum genau untersucht und auf dieser Basis eingeschätzt, wie bedeutsam die einzelnen Kriterien im Raum sind. Die Umweltverträglichkeit sei mit 40 Prozent sehr hoch bewertet worden – Grund hierfür sei, dass es eine Vielzahl von zu erfassenden Schutzgütern im untersuchten Raum gebe. Dazu zählen Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt und v. a. auch das Schutzgut Mensch, inklusive der menschlichen Gesundheit welche Berücksichtigung finden müssten, damit die Planung am Ende rechtssicher sei.</p> <p>Anhand der Folie 43 der gezeigten Präsentation geht Frau Padberg auf die Gewichtung der Hauptkriterien ein:</p> <p>Nutzen Verkehrsanlage – 15 %: Dieses Kriterium ist elementar für die Rechtfertigung dieser Verkehrsmaßnahme.</p> <p>Landwirtschaft – 15 %: Der Raum rund um Elstorf ist stark von Landwirtschaft geprägt, 75 % der für die Trasse benötigten Flächen sind landwirtschaftliche Flächen. Die 15 % der Gewichtung seien dafür angemessen.</p> <p>Wirtschaftlichkeit – 15 %: Die Verkehrsmaßnahme – also der Bau der Ortsumgehung – wird aus Steuermitteln bezahlt, und das Bundesverkehrsministerium muss diese Kosten genehmigen. Infrastrukturmaßnahmen, die aus öffentlichen Mitteln finanziert werden, unterliegen immer dem Wirtschaftlichkeitsgebot.</p> <p>Raumordnung – 10 %: Bei der Raumordnung kann ein geringerer Prozentsatz gewählt werden, weil im Planungsraum nur wenige Konflikte aufgrund konkurrierender Planungen bestehen.</p> <p>Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung: nur 5 %, da die Unterschiede zwischen den einzelnen Varianten bei diesem Kriterium eher gering ausgefallen sind.</p> <p>Bei Ortsumgehungen müssten immer die örtlichen Begebenheiten in den Vordergrund gestellt werden. Die gewählte Verteilung sei nicht unge-</p>
---	--

<p><b>Ergänzend Herr Köhler, NLStBV Han- nover (online über die Vide- okonferenzzu- geschaltet)</b></p> <p><b>Ergänzend Herr Dr. Stark, LK Harburg</b></p> <p><b>Ergänzend Frau Padberg, NLStBV</b></p> <p><b>Ergänzend Frau Korff- Meyer, NLStBV</b></p>	<p>wöhnlich, es gebe verschiedene Projekte in Niedersachsen, bei denen eine ähnliche Gewichtung der Kriterien vorgenommen worden sei. In diesem Fall wurden als Vergleichsprojekte z. B. die Verlegung der B 73 westlich von Cadenberge, der Neubau der B 212 bei Harmenhausen oder der Bauabschnitt 5 b der A 26 bei Stade herangezogen.</p> <p>Herr Köhler hat einen guten Überblick über alle in Niedersachsen umgesetzten Verfahren dieser Art. Es liege in der Zuständigkeit der planenden Behörde, die verschiedenen Betroffenen zu bewerten und danach die Gewichtungen zu verteilen. Das Bundesverwaltungsgericht müsse am Ende entscheiden, ob die Behörde dies richtig eingeschätzt habe. Ziel der Behörde sei es daher auch, die Gewichtung so vorzunehmen, dass sie rechtssicher sei.</p> <p>Herr Dr. Stark findet die vorgenommene Verteilung sehr nachvollziehbar. Als Vertreter der Raumordnungsbehörde müsse er bewerten, ob sich die Vorhabenträgerin damit angemessen auseinandergesetzt habe.</p> <p>Die Variante 1.3 habe bei allen Hauptkriterien die beste Bewertung erhalten. Egal, wie man die Gewichtungen im Rahmen des Vertretbaren verschiebe – die Variante mit der besten Bewertung bleibe die Variante 1.3, sie habe also eine hohe Sensitivität.</p> <p>Bei der Untersuchung und dem Vergleich der Varianten sei fachlich fundiert und gründlich gearbeitet worden – nur so könne es eine rechtssichere Planung geben, und das sei das letztlich entscheidend.</p> <p>Für das Schutzgut Mensch seien mit Blick auf das Wohnumfeld verschiedene Aspekte untersucht worden: Hier spielten unter anderem eine mögliche Zerschneidung sowie eine Verlärmung eine wichtige Rolle. Bei der Bewertung liege die Vorzugsvariante 1.3 vorn – gerade auch unter den genannten Gesichtspunkten sei sie die beste Variante.</p>
<p><b><u>Fragen / An- merkungen aus dem Ple- num</u></b></p>	<p>Die geplante Trasse sei ein dreispuriger Autobahnzubringer, auf dem die Autos 100 km/h fahren dürften – und sie liege nur 130 Meter von der Ortschaft entfernt. Die Rednerin zeigt sich schockiert über diese geplante Schnellstraße. Sie merkt an, dass an anderer Stelle auf Bundesstraßen häufig eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 70 km/h oder sogar nur 50 km/h gelte und diese in der Regel auch nur zweispurig seien. Sie</p>

	<p>fühle sich im Dreieck zwischen der alten B 3 und der geplanten neuen Trasse eingekesselt und klagt über starken Verkehrslärm. Die Untersuchung der anderen Varianten bezeichnet sie als „alibimäßig“ – es habe keine ernsthafte Prüfung gegeben.</p> <p>a) Die Rednerin fragt, was im Hinblick auf die starke Verkehrszunahme geschehen werde, wenn die A 26 fertig sei und der zusätzliche Schwerlastverkehr vom/zum Hamburger Hafen dazu käme – z. B. an der Kreuzung Rosengartenstraße, welche mit der neuen Ortsumgehung einer immensen Belastung ausgesetzt werde.</p> <p>b) Des Weiteren stellt sie die Frage, inwiefern die Umwelt und im Speziellen Amphibien unter der geplanten Trasse leiden werden.</p>
<p><b>Antwort Herr Ziel, LK Harburg</b></p>	<p>Herr Ziel führt aus, dass sowohl die Anzahl der Fahrspuren als auch die zulässige Höchstgeschwindigkeit maßstabsbedingt nicht Gegenstand des Raumordnungsverfahrens seien. Sie hätten auch keinen Einfluss auf die Wahl der Vorzugsvariante. Gleichwohl sei die Straße nach den gültigen Richtlinien zu planen. Dies werde im folgenden Planfeststellungsverfahren geprüft.</p>
<p><b>Antwort Frau Padberg, NLStBV</b></p>	<p>Frau Padberg ergänzt, dass die Ortsumgehung dazu bestimmt sei, den überregionalen Verkehr aufzunehmen – das sei der Planungsauftrag. Der Querschnitt 2+1 – also die Dreistreifigkeit – ermögliche ein sicheres Überholen. Bei anderen Planungsprojekten im Geschäftsbereich Lüneburg, wie z. B. der Ortsumgehung Dahlenburg, sei seinerzeit zunächst je ein Fahrstreifen pro Richtung geplant worden, einige Zeit nach Inbetriebnahme habe sich jedoch gezeigt, dass dies u. a. aus Fahrsicherheitsgründen nicht ausreichend gewesen sei. Somit werde an einigen Streckenabschnitten ein weiterer Fahrstreifen ergänzt, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.</p>
<p><b>Ergänzend Herr Pieper, IGBV (Fachplaner Straßen-entwurf)</b></p>	<p>Das Regelwerk, an das sich die Planer*innen halten müssten, sehe vor, dass die Straße eine bestimmte Verbindungsfunktion erfüllt. Aufgrund der prognostizierten Verkehrsbelastung müsse der 2+1-Querschnitt – also eine Dreistreifigkeit – vorgesehen werden, um ein sicheres Überholen zu ermöglichen. Pro Fahrtrichtung seien 25 Prozent der Strecke für sichere Überholvorgänge vorzusehen. Um diesen Anteil gesicherter Überholmöglichkeiten bezogen auf den gesamten Streckenzug zwischen</p>

<p><b>Zwischen- meldung von Frau Jahn, NLStBV, online über die Vide- okonferenz zugeschaltet:</b></p> <p><b>Ergänzend zu a) Frau Pad- berg, NLStBV</b></p>	<p>der A 26 und der A 1 zu erreichen, werde die OU Elstorf durchgängig dreistreifig geplant. Die Ortsumgehung Elstorf müsse zudem viele Zwangspunkte umfahren – sie werde also kurvig verlaufen. Daher wäre ein sicheres Überholen auf zwei Streifen nicht möglich.</p> <p><i>(Anm.: Diese Antwort wurde erst zu einem späteren Zeitpunkt der Veranstaltung gegeben, bezieht sich aber auf die hier gestellte Frage und wird daher im Protokoll vorgezogen):</i></p> <p>Frau Jahn betont, dass die Planer*innen sich die Abwägung der Varianten nicht leicht gemacht hätten – der gesamte Planungsraum sei betrachtet und alle Varianten seien intensiv geprüft worden. Die Variante 1.3 habe sich dabei als die im Vergleich beste Variante herausgestellt, sie sei „vergleichsweise günstig“.</p> <p>Die Aufgabe und das Ziel des Raumordnungsverfahrens seien es zunächst, eine Linie zu identifizieren – dieses Ziel sei mit der Vorplanung verfolgt worden und wird mit der landesplanerischen Feststellung erreicht. Im nächsten Schritt werde nun weiter überlegt, wie die Probleme in den „Brennpunkten“ wie der Kreuzung Rosengartenstraße gelöst werden können.</p> <p>Die NLStBV sei sich bewusst, dass der Knotenpunkt Rosengartenstraße in seiner Leistungsfähigkeit überprüft werden müsse. Allerdings habe jede mögliche Variante grundsätzlich die gleiche Auswirkung auf diesen Knotenpunkt, da alle Varianten nördlich der Rosengartenkreuzung wieder zurück auf die vorhandene B 3 geführt werden müssten. Die Überprüfung und die sich daraus ergebenden Planungsmaßnahmen seien nicht relevant für die Linienfindung, sondern müssten im Rahmen der weiterführenden Planung in den Blick genommen werden. Die Bedenken der Bürger*innen dazu würden gehört und ernst genommen.</p> <p>Bei der Betrachtung dürften die Prognosen für die Zukunft nicht außer Acht gelassen werden: Die Verkehrszahlen würden deutlich zunehmen. Es müsse betrachtet werden, welcher Verkehr unabhängig von der Ortsumgehung erzeugt werde und welcher Verkehr neu hinzukomme. Würde die Ortsumgehung nicht gebaut werden und der zukünftige Verkehr über die vorhandene B 3 fließen, wäre die Lärmbelastung für die Anwohner*innen auch in der Straße Fliegenmoor durch die vorhandene B 3 größer als mit der B 3 neu.</p>
--	--

<p><b>Frage aus dem Plenum:</b></p>  <p><b>Antwort Herr Meyer, Ingenieurbüro für Immissionschutz (Fachplaner Lärm)</b></p>	<p>Murde – im Hinblick auf Sportveranstaltungen am Estering (Rallyecross in Buxtehude / Apensen) – die EU-Umgebungslärmrichtlinie berücksichtigt?</p> <p>Diese EU-Richtlinie besagt, dass die Werte des Umgebungslärms verbessert werden müssen. Bei der Berechnung und Bewertung der Variante 1.3 sei deutlich geworden, dass sie die Werte zum Umgebungslärm im Vergleich zur aktuellen Belastung in Elstorf merklich verbessern würde. Dabei könne nicht jedes Schallereignis einzeln betrachtet werden (z. B. Motorrad / Sportereignis) – sondern nur die gesamte Lärmbelastung. Der hörbare Lärm der neuen Straße werde sich dagegen in der Größenordnung einer normallauten Unterhaltung bewegen. (siehe Folie 45 und 46 der Präsentation)</p>
<p><b>Fragen aus dem Plenum (online über die Videokonferenz zugeschaltet):</b></p> <p><b>Antwort Frau Padberg, NLSStBV</b></p>	<p>a) Wird es ein Flurbereinigungsverfahren geben? b) Welche Funktion soll die Trasse 1.3 erfüllen – Autobahnzubringer oder Ortsumgehung?</p> <p>a) Ein Flurbereinigungsverfahren werde angestrebt. Dieses könne allerdings erst nach Einleitung des Planfeststellungsverfahrens eingeleitet werden. Vorbereitende Arbeiten dazu könnten jedoch bereits stattfinden. Die Flurbereinigung sei ein Verfahren, bei dem es zu einer Neuaufteilung von landwirtschaftlich genutzten Flächen komme. Der Flächenverlust werde dabei auf viele Landwirte gleichmäßig verteilt. b) Es handele sich sowohl um einen Autobahnzubringer als auch um eine Ortsumgehung. Die offizielle Projektbeschreibung lautet: „B 3 Ortsumgehung Elstorf mit Zubringer A 26“.</p>
<p><b>Fragen aus dem Plenum</b></p>  <p><b>Antwort Herr Ziel, LK Harburg</b></p>	<p>Der Redner zweifelt an, dass es eine Lärmentlastung geben werde, es komme lediglich zu einer Umverteilung (60 Häuser würden entlastet, 62 jedoch durch die neue Ortsumgehung belastet). Die Grundlage, die zur Bemessung des Lärms gewählt wurde, sei seiner Meinung nach nicht in Ordnung.</p> <p>Die Aussage, dass es keine Entlastung gebe, sei nicht richtig. Die Lärmbelastung, die aktuell im Ortskern herrsche, werde nicht 1:1 auf die Wohnbebauung am Ortsrand, in deren Nähe die B 3 neu verlaufen wird, übertragen. Die Lärmbelastung durch die 1.3 werde wegen des Abstands</p>

<p><i>Nachträgliche Erläuterung von der NLStBV:</i></p> <p><i>Nachträgliche Erläuterung von Herr Pieper, IGBV (Fachplaner Straßentwurf)</i></p>	<p>von rund 130 m und des 6 m tiefen Einschnitts viel geringer ausfallen als die aktuelle Belastung im Ortskern.</p> <p><i>(Die Bebauung entlang der Ortsdurchfahrt der vorhandenen B 3 befindet sich zudem direkt neben der Fahrbahn mit einem Abstand teilweise unter 10 m, während der Abstand der Wohnbebauung am äußersten westlichen Ortsrand ca. 130 m beträgt und die Trasse zudem im Einschnitt verläuft. Dieser Unterschied verdeutlicht, dass die angesprochene Umverteilung vom Ortskern zum Ortsrand nicht vergleichbar ist.</i></p> <p><i>Im Hinblick auf die einzuhaltenden Grenzwerte ist zudem zu beachten, dass diese bei der Planung nicht „gerade eben“, sondern „sehr gut“ erreicht werden: Die vorhandenen Wohngebiete am Ortsrand Elstorf werden von den Isophonen der Orientierungswerte überhaupt nicht tangiert, bei den geplanten Wohngebieten werden diese genau eingehalten. Das Mischgebiet hat leichte Überschreitungen der Orientierungswerte für <u>Wohngebiete</u> (!), die hier anzuwendenden Orientierungswerte für Mischgebiete werden hingegen weit unterschritten.</i></p>
<p><b><u>Anmerkung aus dem Plenum</u></b></p> <p><b>Antwort Herr Ziel, LK Harburg</b></p> <p><i>Nachträgliche Erläuterung der NLStBV:</i></p>	<p>Kann die B 3 neu nicht in der Mitte zwischen Elstorf und Ardestorf verlaufen?</p> <p>Ein Trassenverlauf mittig zwischen beiden Ortsteilen bedeute, den dort ansässigen Obsthof zu durchschneiden. Hierfür wäre eine Enteignung notwendig – dies sei allerdings nicht möglich, da es eine machbare Planung gibt, welche die Orientierungswerte einhält, sodass es dafür keine gesetzliche Grundlage gebe.</p> <p><i>(Dies ist auch im Hinblick auf das Ergebnis des Variantenvergleichs mit der Vorzugsvariante nicht zwingend erforderlich, da sie alle Kriterien aus den Regelwerken erfüllt.)</i></p>
<p><b><u>Anmerkung / Frage aus dem Plenum:</u></b></p>	<p>Der Redner erklärt, dass er – aufgrund der damaligen fehlenden Wasserversorgung an der B 73 –für sein Grundstück einen eigenen Trinkwasserbrunnen habe bohren lassen müssen. Sein Haus und der Brunnen würden tiefer als die geplante Trasse liegen, daher befürchtet er, dass die Abwässer in seine Richtung laufen werden.</p> <p>a) Kann es durch die Bauarbeiten für die neue Ortsumgehung zu Verschmutzungen des genutzten Trinkwassers kommen und wenn ja, wer kommt für die Kosten der Reinigung / Schadensbehebung auf?</p> <p>b) Neben seinem Haus befinde sich auf seinem Grundstück ein wertvol-</p>

<p><b>Antworten</b> <b>Herr Pieper,</b> <b>IGBV (Fach-</b> <b>planer Stra-</b> <b>ßenentwurf) /</b> <b>Frau Padberg,</b> <b>NLStBV</b></p>	<p>ler Wald mit alten Bäumen, die dann z. T. entlang der Trasse stehen würden. Der Redner möchte wissen, ob er diese Bäume fällen müsste, um in Bezug auf die Verkehrssicherheit nicht in die Verantwortung gezogen zu werden (z. B. wenn ein Baum bei Sturm auf die Fahrbahn fallen sollte).</p> <p>c) Sind an seinem Haus Lärmschutzmaßnahmen geplant?</p> <p>a) Nach dem derzeitigen Stand werde es keine Beeinträchtigung des Wassers geben, da richtlinienkonform geplant werde. Das Thema werde aber noch einmal notiert und für die weitere Planung beachtet. Falls die weiteren Planungen zeigen sollten, dass es doch Probleme geben könnte, werde dies selbstverständlich in das Verfahren aufgenommen. Die Querung der B 73 sei an dieser Stelle mit einem Brückenbauwerk geplant, die B 3 neu läge hier aufgrund des Grundwasserspiegels in Dammlage. Für die im Planungsraum lebenden Tiere sei etwas weiter südlich zudem ein multifunktionales Unterführungsbauwerk geplant. In der folgenden Entwurfsplanung sowie im Planfeststellungsverfahren würden diese Details vertieft betrachtet und ausgestaltet.</p>
<p><b>Antwort Frau</b> <b>Korff-Meyer,</b> <b>NLStBV</b> <b>und ergänzend</b> <b>Herr Bäumer,</b> <b>Bosch und</b> <b>Partner (Fach-</b> <b>planer Um-</b> <b>welt)</b></p>	<p>b) Die Wertigkeit des Waldes sei bekannt. Der Bereich zwischen der Vorzugsvariante 1.3 und dem Waldweg an dieser Stelle sei von den Fachplanern und dem Projektteam genau untersucht und die Problematik in den Variantenvergleich aufgenommen worden. Im nächsten Verfahrensschritt komme es zu einer detaillierten Betrachtung der Sachlage vor Ort – da werde auch entschieden, ob Bäume ggf. gefällt werden müssten. Im nördlichen Planungsraum würde der Wald allerdings mit jeder der untersuchten Trassen durchschnitten werden, sodass die Auswirkungen aller Varianten auf den Ketzendorfer Forst ähnlich stark seien.</p>
<p><i>Nachträgliche</i> <i>Erläuterung der</i> <i>NLStBV:</i></p>	<p><i>(Die Frage der Verkehrssicherungspflicht für den Baumbestand wird man in der nächsten Planungsstufe detailliert in den Blick nehmen, sich mit betroffenen Eigentümern abstimmen und auf den konkreten Einzelfall bezogen entscheiden müssen.)</i></p>
<p><i>Nachträgliche</i> <i>Erläuterung zur</i> <i>Frage c), da</i></p>	<p>c) Lärmschutzmaßnahmen werden im Rahmen der Planfeststellung verbindlich festgelegt für Bereiche, in denen die Grenzwerte überschritten sind.</p>



<p><i>diese nicht beantwortet wurde:</i></p>	
<p><b><u>Anmerkung aus dem Plenum:</u></b></p>	<p>Der Pferdehof, der sich in der Nähe der Vorzugsvariante 1.3. befinde, sei in der Bewertung beim Variantenvergleich als Nebenerwerb erfasst worden. Diese Tatsache wird kritisiert – die Rednerin fordert, dass der Bestand des Pferdehofs mit größerer Gewichtung in die Bewertung eingehen solle, da die Existenz des Hofes durch die eigene Futtererzeugung von der Vorzugsvariante 1.3 bedroht werde. Zudem plädiert die Rednerin dafür, die Trasse ca. 50 Meter weiter Richtung Westen – also Richtung Ardestorf – zu verlegen.</p>
<p><b><u>Anmerkung aus dem Plenum</u></b></p>	<p>Ein anderer Redner kritisiert, dass der Pferdebetrieb Holst im landwirtschaftlichen Fachbeitrag nur als Nebenerwerb Beachtung finde und so in die Bewertung eingeflossen sei. Beim Thema Lärm Sorge er jedoch dafür, dass der umliegende Siedlungsbereich als Mischgebiet ausgewiesen werde und damit die Grenzwerte höher lägen.</p>
<p><b>Antwort Herr Ziel (LK Harburg):</b></p>	<p>Die Planer*innen müssten sich an den Ist-Werten orientieren. Die Bewertung als Mischgebiet ergebe sich vor allem aufgrund des Geflügelhofes Schönecke. Wenn sich die Bedingungen im Laufe des Verfahrens ändern sollten – z. B. wenn sich der Geflügelhof aus dem Gebiet zurückziehen würde – könnte das die Umwidmung in ein Wohngebiet zur Folge haben. Die rechtlichen Rahmenbedingungen und der Status quo müssten aber aktuell betrachtet werden. Ob es dazu kommt, dass sich die städtebauliche Situation wirklich ändere, sei spekulativ, da sich auch neues Gewerbe ansiedeln könnte. Außerdem gäbe es einen Gebietserhaltungsanspruch, sodass unter Umständen gar keine Umnutzung zu Wohnen erfolgen könne. Entscheidend sei in jedem Fall die aktuelle Situation.</p>
<p><i>Nachträgliche Erläuterung der NLStBV:</i></p>	<p><i>(Die Deklaration der vorhandenen Siedlungsstruktur erfolgt im Rahmen der Bauleitplanung durch die Kommunen. Dies liegt also außerhalb des Zuständigkeitsbereiches der Vorhabenträgerin.)</i></p>
<p><i>Nachträgliche Erläuterung von Herrn Behrens,</i></p>	<p><i>(Alle Betriebe, egal ob Haupt- oder Nebenerwerb, wurden im Variantenvergleich gleich betrachtet und bewertet. Den einzigen Unterschied bilde, so Herr Behrens, das mit 5 % innerhalb des landwirtschaftlichen</i></p>

<p>LWK Nieder-sachsen (Fachplaner Landwirtschaft)</p>	<p>Fachbeitrages zusätzlich gewichtete Kriterium „stark und sehr stark betroffene Betriebe, davon im Haupterwerb“. Dies sei nach Einschätzung der Fachplaner und des Projektteams aufgrund der überwiegenden Einkommensgrundlage dieser Betriebe aus der Landwirtschaft auch berechtigt.)</p>
<p><b><u>Frage aus dem Plenum:</u></b></p>   <p><b>Antwort Frau Korff-Meyer, NLStBV</b> <b>Ergänzend Herr Bäumer, Bosch &amp; Partner (Fachplaner Umwelt)</b></p>	<p>a) Werden die Daten aus den zehn vorliegenden avifaunistischen Gutachten und Zählungen aus der Bevölkerung und anderer Planungsprojekte im Umfeld in die Bewertung einfließen?</p> <p>b) Werden die Vogelvorkommen der letzten zehn Jahre berücksichtigt, auch, wenn diese an der untersuchten Stelle jetzt nicht mehr existieren? Der Redner nennt mehrere Vogelarten (u. a. Uhu, Seeadler, Bussard), welche bei eigenen Zählungen gefunden worden seien.</p> <p>Die Gutachten seien nach maßgeblichen Standards in Auftrag gegeben worden – die Art der Gutachten werde in den Unterlagen dargestellt. Die Kartierung, die der Umweltverträglichkeitsstudie zu Grunde liegt, sei entsprechend den Methodenstandards für ein Straßenbauvorhaben angewendet worden. Diese Kartierung sei in 2018 und 2019 durchgeführt worden. Die NLStBV und die Fachplaner hätten sich mit den Ausführungen des Einwenders auseinandergesetzt. Da die Untersuchungen, auf die sich die Angaben beziehen, jedoch schon älter seien, sind sie nicht mehr aktuell und verwendbar. Nach den genannten Vogelarten sei zudem wiederholt und verstärkt gesucht, diese jedoch nicht gefunden worden.</p>
<p><b><u>Frage aus dem Plenum:</u></b></p>   <p><b>Antwort Frau Padberg, NLStBV:</b></p>	<p>Der Redner kritisiert zwei Maßnahmen, in deren Verantwortung er die NLStBV sieht: Dazu gehören eine Versperrung einer Bushaltestelle mit Leitplanken in Rade sowie das Fällen von Bäumen in der Nähe eines Blitzers, der nun bereits aus der Ferne zu sehen sei und somit Raser begünstige.</p> <p>Bei der Aufstellung der Schutzplanken handele es sich um eine passive Schutzmaßnahme an der Bundesstraße. Die Problematik mit der Bushaltestelle sei erkannt und ihres Wissens nach gelöst worden. Das Aufstellen oder die Betreuung von Blitzkästen liege derweil nicht im Aufgabenbereich der NLStBV.</p>
<p><b><u>Frage aus dem Plenum:</u></b></p> <p><b>Antwort Herr Meyer, Ingeni-</b></p>	<p>Wie wollen Sie gewährleisten, dass der Grenzwert von 60 dB entlang der Trasse vor allem nachts eingehalten wird?</p> <p>Die Annahmen, die getroffen werden, beruhen auf Berechnungen. Als Grundlage für die Berechnungen dienen allerdings existierende Straßen.</p>

<b>Lehrbüro für Immissions- schutz (Fach- planer Lärm)</b>	<p>Die Werte seien an anderer Stelle also immer wieder überprüft und bestätigt worden, so Herr Meyer. Zudem betont er, dass 60 dB ein sehr hoher Wert sei, der nicht erreicht werden werde.</p> <p><i>(Hinweis: nachts beträgt in Mischgebieten der Orientierungswertwert 50 dB(A), siehe Folie 46 der Präsentation).</i></p>
<b>TOP 7</b>	<p><b>Zusammenfassung und Fazit Herr Dr. Stark</b></p> <p>Herr Dr. Stark bedankt sich bei den Teilnehmenden des Einwender*innen-Dialogs für ihr Kommen. Er unterstreicht, dass die Einwendungen und Stellungnahmen bisher als Entwurf beantwortet worden und so auch in der veröffentlichten Synopse markiert worden seien. Dieser Entwurf werde nun weiter ausgearbeitet.</p> <p>Die Synopse werde Teil der Landesplanerischen Feststellung. Herr Dr. Stark unterstreicht die Transparenz dieses Verfahrens, da alle Fragen und Antworten für jede*n zugänglich aufgelistet worden und nachzulesen seien.</p> <p>Herr Dr. Stark betont, dass die Raumordnungsbehörden die Sorgen und Befürchtungen der Betroffenen nachvollziehen könnten. Auf der anderen Seite müssten sie jedoch auch die fachlichen Argumente der NLStBV und der Fachplaner betrachten, um sich am Ende ein Gesamtbild machen zu können.</p> <p>Bei Raumordnungsverfahren seien immer Menschen betroffen – in diesem Verfahren müsse man allerdings feststellen, dass es sehr klare und eindeutige Argumente dafür gebe, die Ortsumfahrung westlich von Elstorf zu suchen – ein solcher Weg zeichne sich daher auch ab. Hingegen würden die langen Varianten östlich von Elstorf und auch die Variante westlich um Ardestorf aufgrund ihrer deutlichen Nachteile nicht weiter verfolgt werden.</p> <p>Abschließend weist Herr Dr. Stark darauf hin, dass sich viele Fragen fachlich bereits auf die nächste Planungsebene – das Planfeststellungsverfahren – beziehen würden, dazu zähle z. B. die Frage, wie weit genau die Ortsumgehung an die Bebauung heranreichen wird. Diese Fragen seien allerdings erst im Planfeststellungsverfahren abschließend zu beantworten. Die Hinweise, die im Zuge der Einwendungen gegeben wurden, würden dennoch aufgenommen und in das weitere Verfahren einfließen.</p>

	<p>Das aktuell laufende Raumordnungsverfahren werde mit der Landesplanerischen Feststellung enden. Die Landkreise Stade und Harburg werden auch das Planfeststellungsverfahren begleiten, allerdings in der Rolle von Trägern öffentlicher Belange.</p> <p>Abschließend unterstreicht Herr Dr. Stark, dass den Landkreisen bewusst sei, dass einige Menschen von der Planung stärker betroffen seien als andere. Dies werde weiter berücksichtigt.</p>
<p><b>TOP 8</b> (s. Folien 30 – 32 der Präsentation)</p>	<p><b>Ausblick – Frau Padberg</b></p> <p>Zum Abschluss des Einwender*innen-Dialogs bedankt Frau Padberg sich ebenfalls bei den Teilnehmenden. Sie unterstreicht, dass mit den Einwendungen viele interessante Hinweise eingegangen seien, welche in der folgenden Planung Berücksichtigung finden werden.</p> <p>Frau Padberg erläutert, dass die Bürgerbeteiligung, die bereits in der Vorplanung gestartet sei, in der Entwurfsplanung sowie in der Genehmigungsplanung fortgesetzt werde. Sie erläutert die Zeitplanung, welche den Start der Entwurfsplanung für 2021 sowie den Start der Genehmigungsplanung für 2023 und den Planfeststellungsbeschluss für 2025 vorsehe. Der Bau der neuen Straße solle 2028 abgeschlossen werden. Da es sich bei dem Projekt um ein Pilotprojekt für Planungsbeschleunigung handele, solle zügig weitergeplant werden.</p>
<p><b><u>Letzte Frage aus dem Plenum:</u></b></p>	<p>Ab wann kann man klagen?</p>
<p><b>Antwort Frau Padberg, NLSStBV</b></p>	<p>Geklagt werden könne gegen den Planfeststellungsbeschluss, der laut Zeitplan in 2025 vorliegen soll. Das Gericht werde den gesamten Planungsvorgang betrachten – also das Raumordnungsverfahren, die Entwurfsplanung sowie das Planfeststellungsverfahren. Letzte Instanz könne das Bundesverwaltungsgericht sein.</p>