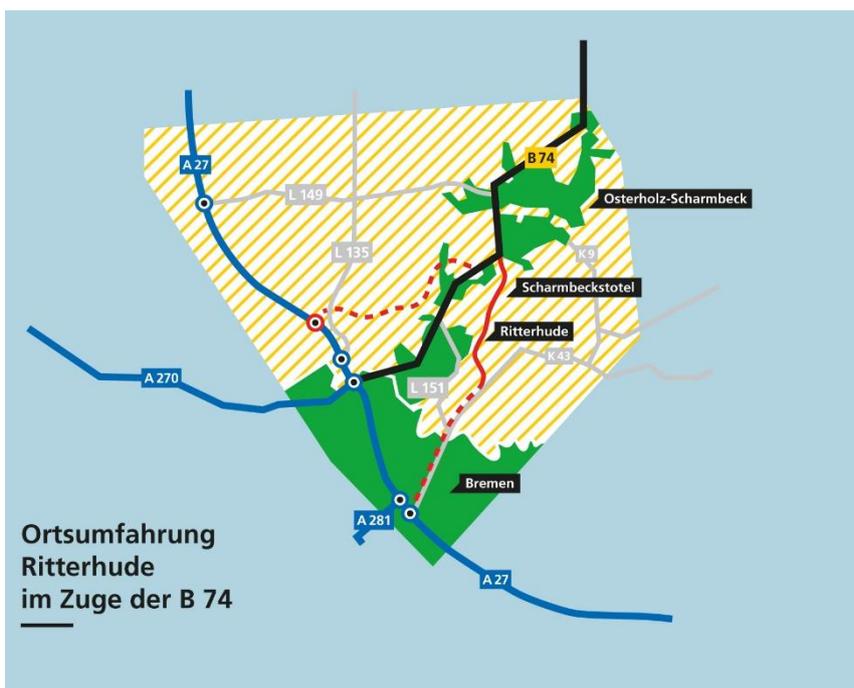




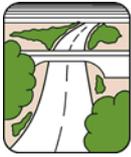
Protokoll

B 74 Ortsumfahrung Ritterhude

6. Sitzung des Dialogforums



Digital über Zoom
22. Januar 2025



B 74 Ortsumfahrung Ritterhude

Agenda

1. Begrüßung und Einführung durch die Moderation
2. Aktueller Stand der Planung
3. Bewertungsmatrix – Aufbau und Kriterien
4. Verabschiedung und Ausblick

1. Begrüßung und Einführung durch die Moderation

Herr Huß von der ifok GmbH begrüßt die Mitglieder zur sechsten Sitzung des Dialogforums. Er präsentiert die Agenda der Sitzung und stellt die Mitglieder bzw. Vertretungen vor, die zum ersten Mal am Dialogforum teilnehmen.

Herr Möller, Leiter des regionalen Geschäftsbereiches Lüneburg der NLStBV, heißt die Mitglieder willkommen. Anlass für die Sitzung war der aus der Runde der Mitglieder des Dialogforums geäußerte Wunsch, sich vertiefend mit der Bewertungsmatrix für den Alternativenvergleich auseinanderzusetzen. Im Rahmen der Sitzung wird daher die Systematik der zugrundeliegenden Matrix erläutert. Es können jedoch noch keine Ergebnisse vorgestellt werden. Herr Möller stellt das Team der NLStBV und die Experten der Fachbüros vor.

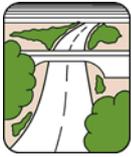
2. Aktueller Stand der Planung

Referentin: Kirsten Kentzler-Schonlau, NLStBV

Das Planungsteam hat aus der Linienbestimmung den Auftrag erhalten, die **Alternativlosigkeit der Ostvariante anhand eines Alternativenvergleichs** zu überprüfen. Die in den letzten Jahren erhobenen Daten wie z. B. die Kartierungen und die verkehrliche Beurteilung fließen nun in die Bewertungsmatrix für den Alternativenvergleich ein. Die Ergebnisse der FFH-Verträglichkeitsprüfung sind noch ausstehend.

Frau Kentzler-Schonlau erläutert den aktuellen Planungsstand und die Ergebnisse der im Jahr 2024 durchgeführten **Radverkehrszählungen**: Die technische Planung des Knotenpunkts nördlich der Wümmebrücke wurde angepasst und berücksichtigt nun alle Fahrbeziehungen. Die Zählpunkte der Radverkehrszählung sind auf der Karte durch blaue Punkte markiert (*siehe Folie 9 der Präsentation*). Die Lage der Zählpunkte wurde noch durch die Hinweise des Landkreises ergänzt. Die Karte vom Stadtradeln des Landkreises Osterholz 2022 (*siehe Folie 10 der Präsentation*) zeigt die „Hotspots“ des Radverkehrs, die anhand der hell eingefärbten Bereiche erkennbar sind. Die gleichen Radverkehrsschwerpunkte spiegeln sich auch in den Zählungen wider.

Gezählt wurde von Juni bis November 2024 an unterschiedlichen Standorten. Die Ferienzeiten wurden jeweils miteinbezogen. Die Auswertung der Zählungen zeigt einen Schwerpunkt bei dem werktäglichen Radverkehr an den Zählstandorten Ritterhuder Heerstraße und L 151 sowie einen Schwerpunkt auf Wochenend- und Freizeitverkehr an den Zählstandorten Wümmebrücke und Wasserhorst.



B 74 Ortsumfahrung Ritterhude

3. Bewertungsmatrix – Aufbau und Kriterien

Referentin: Kirsten Kentzler-Schonlau, NLStBV

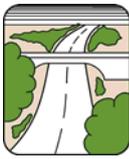
Bei der **Kriterienauswahl für die Bewertungsmatrix** werden die Kriterien so ausgewählt, dass sie die Besonderheiten des konkreten Projektraums bestmöglich widerspiegeln und eine Abwägung der verschiedenen Belange erlauben. Für die B 74 OU Ritterhude ist der Raum im Bereich der Westtrasse vor allem durch die raumstrukturellen Wirkungen geprägt, während bei der Osttrasse vor allem die Umweltverträglichkeit eine Rolle spielt. Anhand der Kriterien und übergeordneten Ziele werden Daten erhoben und Fachbüros werden mit der Erstellung der nötigen Gutachten beauftragt. Auch die Gewichtungen werden in Abhängigkeit vom spezifischen Projektraum festgelegt. Nach dem Einpflegen der einzelnen Werte und der Bewertung kann ein Ergebnis abgelesen werden. Im Fall der B 74 OU Ritterhude ist das Projektteam dabei, die letzten Ergebnisse zusammenzutragen und in die Matrix einzupflegen.

Ein Blick auf den **Aufbau der Bewertungsmatrix** (siehe Folie 14 der Präsentation) zeigt, dass die Bewertungsmatrix in drei Ebenen aufgeteilt ist: Übergeordnete Ziele, Bewertungskriterien und einzelne Einflussgrößen. Die Gewichtung der Ziele summiert sich insgesamt zu 100% auf. Pro Ziel werden die Gewichtungen der Bewertungskriterien aufsummiert und pro Kriterium die Wichtungen der Einflussgrößen prozentual aufgeteilt. Die Fakten aus den Gutachten werden unter „Wirkung“ neben die jeweilige Einflussgröße eingetragen und anschließend bewertet. Da bei der B 74 OU Ritterhude nur zwei Varianten betrachtet werden, ist eine dreistufige Bewertungsskala (-, 0, +) vorgesehen. Für den Fall, dass der Vergleich bei einzelnen Kriterien zum gleichen Ergebnis führt, erhalten beide Varianten die Bewertung 0 – das entsprechende Kriterium ist damit nicht bewertungsrelevant.

Frau Kentzler-Schonlau erläutert die Gewichtungen der **Ziele und Bewertungskriterien** für die B 74 OU Ritterhude. Mit besonders hohen Gewichtungen gehen die raumstrukturelle Wirkung (30 %) und die Umweltverträglichkeit (44 %) in den Alternativenvergleich ein. Die verkehrliche Beurteilung (6 %) hat eine niedrige Gewichtung, da bereits in der ersten Abschichtung nur verkehrswirksame Varianten berücksichtigt wurden. Die Wirtschaftlichkeit des Projekts ist wichtig und wird entsprechend mit 20% bewertet. Da beide Varianten allen entwurfs- und sicherheitstechnischen Regelungen entsprechen, ist das Ziel „Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung“ nicht bewertungsrelevant. Die Prozente wurden entsprechend auf die weiteren Ziele umverteilt.

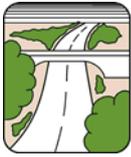
Die **Gewichtungen** werden in Form einer **Sensitivitätsanalyse** überprüft. Hierbei wird getestet, wie sich eine Änderung der Gewichtungen auf das Gesamtergebnis auswirkt. Ziel ist es, zu einem stabilen Ergebnis zu kommen. Die gezeigten Prozente entsprechen dem vorläufigen Entwurf und können sich vereinzelt im weiteren Verlauf des Alternativenvergleichs, z. B. im Rahmen der Sensitivitätsanalysen, noch verändern.

Frage/Anmerkung	Antwort
In welchem Zusammenhang stehen der Alternativenvergleich und die FFH-Verträglichkeitsprüfung sowie eine mögliche Ausnahmeprüfung? In welcher Reihenfolge werden diese bearbeitet?	Die Kriterien im fachplanerischen Alternativenvergleich berücksichtigen umweltfachliche Aspekte und beziehen auch FFH-Gebiete mit ein, z. B. in Form von Überbauung und Schadstoffbelastung. Der gebietsschutzrechtliche Alternativenvergleich schließt daran an, sobald die FFH-Verträglichkeitsprüfungen durchgeführt sind. Beides fließt zusammen im gesamtplanerischen Alternativenvergleich.



B 74 Ortsumfahrung Ritterhude

	<p>Separat von dieser Betrachtung ist 2011/2012 festgestellt worden, dass eine FFH-Ausnahmeprüfung für die Hammeniederung notwendig ist. Der Auftrag vom BMDV an die NLStBV umfasst auch zu überprüfen, ob dieser Bedarf nach wie vor besteht. Dieses Ergebnis liegt aktuell noch nicht vor.</p> <p>Falls eine Ausnahmeprüfung notwendig sein sollte, würde sich diese auf die Ostvariante beziehen. Diese formale Prüfung müsste im Nachgang des fachplanerischen Vergleichs erfolgen und in diesem Zusammenhang auch die Zumutbarkeit alternativer Varianten im Zuge eines gebietschutzrechtlichen Alternativenvergleichs betrachten.</p> <p>Die Ergebnisse beider Alternativenbetrachtungen (fachplanerisch und gebietsschutzrechtlich) werden anschließend entsprechend bewertet und führen zur Vorzugstrasse.</p>
Die Ostvariante wird den Verkehr an die Ortsgrenze von Gröpelingen führen. Spielen diese Belastungen im Alternativenvergleich eine Rolle oder beschränkt man sich auf die Auswirkungen auf niedersächsischem Gebiet?	Der Untersuchungsraum umfasst auch den Bereich, der zur Abbildung großräumiger Verkehrsbeziehungen im Planungsraum erforderlich ist. Der Verkehr am Oslebshausener Tor wurde in die Prognosebelastungsmiteinbezogen. In der Verkehrsprognose wurde nur ein geringer Unterschied der Ostvariante gegenüber dem Bezugsfall (keine Ortsumgehung) festgestellt. Eine Veränderung der Schleichverkehre ist nicht zu erwarten. Gleichzeitig wird das umliegende Netz entlastet.
Hinweis, dass eine größere Straße auch zu mehr Verkehr in Oslebshausen führe.	Die Probleme im Verkehrsablauf innerhalb von Oslebshausen sind jetzt schon existent und nicht für die Zukunft mit einer geringen Verkehrserhöhung aufgrund der geplanten Ortsumgehung zu begründen. <p>Die NLStBV ist im Austausch mit der DEGES und der Autobahn GmbH und wird das Thema in Gesprächen mit der Hansestadt Bremen weiter erörtern.</p>
In einem Schreiben der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung der Freien Hansestadt Bremen aus Juni 2024 an die NLStBV wurde in Bezug auf den Knotenpunkt Wasserhorst angemerkt, dass dieser nicht leistungsfähig sei. Zudem widerspreche der Anschluss an die A27 in der derzeitigen Planung dem Flächennutzungsplan Bremen. Im Dialogforum wird der Hinweis gegeben, dass das gegenwärtige Vorgehen der NLStBV von der senatorischen Behörde als abwägungsfehlerhaft eingeschätzt werde und keine rechtskonforme Festlegung	Das Planungsteam nimmt den Hinweis zur Kenntnis. Die Verkehrsuntersuchung hat gezeigt, dass der Knotenpunkt Wasserhorst sowie der Anschluss an die A27 für die ermittelte Verkehrsprognose leistungsfähig sind. Der Knotenpunkt Wasserhorst hat zwar lange Strecken für die Radwege, ist aber richtlinienkonform geplant. <p>Das Planungsteam steht im Austausch mit der DEGES, der Autobahn GmbH und der Hansestadt Bremen. Ein Vertreter Bremens ist auch Mitglied im Dialogforum. Ein zeitnahe Austausch mit der Freien Hansestadt Bremen bezüglich der Abwägungssystematik wird von Seiten der NLStBV zugesagt.</p>



B 74 Ortsumfahrung Ritterhude

auf eine der beiden untersuchten Varianten erfolgen könne.	
Würde im Rahmen einer Ausnahmeprüfung automatisch die Westvariante vorzugswürdig werden, da sie im Gegensatz zu 2015 nicht als unzumutbar ausgeschlossen wird?	Für den Fall, dass eine FFH-Ausnahmeprüfung vorliegt, müsste die Zumutbarkeitsprüfung im Rahmen der Ausnahmeprüfung noch einmal explizit durchgeführt und die Zumutbarkeit der Westvariante auf gebietschutzrechtlicher Ebene formal nachgewiesen werden.
Gibt es Informationen dazu, wie eine Zumutbarkeitsprüfung ablaufen würde?	Die FFH-Richtlinie enthält Informationen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung inklusive der Ausnahmeprüfung und gibt das Vorgehen methodisch vor. Da sich einzelne Projekte voneinander unterscheiden, gibt es jedoch keine pauschalen Kriterien. Die Prüfung muss in Abhängigkeit vom jeweiligen Raum erfolgen.
Wie kommen die Gewichtungen zustande?	Die übergeordneten Ziele und Bewertungskriterien gehen aus den anwendbaren Richtlinien, wie der Richtlinie für die Anlage von Landesstraßen (RAL) hervor. Für die Gewichtung gibt es keine feste Vorgabe. Vielmehr erfolgt die Gewichtung auf Grundlage der fachplanerischen Einschätzung des Planungsraums. Eine Standardisierung ist aufgrund der Unterschiede in den Projekträumen nicht möglich. Um die Gewichtungen zu überprüfen, werden Sensitivitätsanalysen durchgeführt.
Wieso wurde von einer fünfstufigen auf eine dreistufige Bewertungsskala übergegangen? Die Bewertung ist so nicht ausreichend differenziert.	Da nur zwei Varianten miteinander verglichen werden, wurde das dreistufige Bewertungsverfahren gewählt. Zwar lassen sich die Unterschiede zwischen den Varianten in der fünfstufigen Bewertung differenzierter darstellen, doch müssen für die Bewertung im fünfstufigen Verfahren fiktive Grenzen gesetzt werden. Die Betrachtung der beiden Varianten erfolgt in Relation zueinander. Die Auswahl des Bewertungsverfahrens wurde intern viel diskutiert. In der konkreten Anwendung hat sich das dreistufige Verfahren in diesem Fall als zielführender herausgestellt.

Ziel 1: Raumstrukturelle Wirkungen

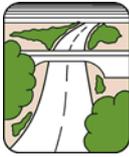
Frau Kentzler-Schonlau stellt die einzelnen Kriterien und ihre Gewichtungen für das Ziel „Raumstrukturelle Wirkungen“ vor. Einzelne Kriterien werden im Anschluss detaillierter behandelt.

a) Landwirtschaft

Referent: Herr Steins, LWK Niedersachsen

Herr Steins stellt das Kriterium Landwirtschaft vor (*siehe Folien 20 und 21 der Präsentation*). Im Rahmen des landwirtschaftlichen Fachbeitrages werden allgemeine agrarstrukturelle sowie auch einzelbetriebliche Aspekte betrachtet.

Auf Nachfrage wird erläutert, dass nach aktuellem Planungsstand im Falle einer Ostvariante die Ritterhuder Heerstraße weiterhin für landwirtschaftlichen Verkehr zugänglich sein soll, sodass Fahrten zwischen Bremer und Niedersächsischer Seite weiterhin möglich sind.



B 74 Ortsumfahrung Ritterhude

b) Eingriff in vorhandene Siedlungsstruktur

Referent: Herr Steenbuck, IPROconsult

Herr Steenbuck stellt das Kriterium „Eingriff in vorhandene Siedlungsstruktur“ vor (siehe Folien 23 und 24 der Präsentation). Er zeigt dazu technische Zeichnungen, die die Querung der Scharmbeckstoteler Straße im Zuge der Westvariante darstellen. Die Straße würde in einem ca. sechs Meter tiefen Trog geführt. Durch das Baufeld bzw. die Rückverankerung der Trogwände würden einzelne Gebäude getroffen. Hierzu haben bereits erste Gespräche mit den beteiligten Anwohnerinnen und Anwohnern stattgefunden.

c) Raum- und Siedlungsstruktur

Referent: Herr Faas, AFRY Deutschland GmbH

Herr Faas stellt das Kriterium „Raum- und Siedlungsstruktur“ vor (siehe Folie 26 der Präsentation). Grundlage für die Siedlungsstrukturen bildet das regionale Raumordnungsprogramm des Landkreises Osterholz. Beeinträchtigungen der Siedlungsstrukturen werden ausgewertet und berücksichtigt. Die Beeinträchtigungen gehen über Hektarzahlen in den Vergleich ein.

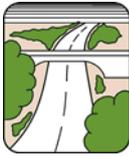
Frage/Anmerkung	Antwort
Unter dem Kriterium „Eingriff in vorhandene Siedlungsstrukturen“ wird nur der Abriss von Häusern betrachtet. Werden auch diejenigen Häuser berücksichtigt, die zwar nicht abgerissen werden, aber in unmittelbarer Nähe zur Trasse stehen?	Andere Faktoren wie beispielsweise Lärm, die Beeinträchtigung des Ortsbildes und die Zerschneidungswirkung der Straße, die für nahestehende Häuser relevant sind, werden an anderer Stelle der Matrix betrachtet, z. B. unter dem Schutzgut Mensch. Jeder einzelne Aspekt soll nur einmal in der Matrix auftauchen, um Doppelbewertungen zu vermeiden.
Was ist unter Gebieten für Rohstoffgewinnung zu verstehen?	Der Landkreis identifiziert für Rohstoffgewinnung geeignete Gebiete und hält diese als Vorrang- und Vorsorgegebiete im Raumordnungsplan fest. Wenn die Trasse durch eines dieser Gebiete führt, wird dies über die entsprechende Länge der Durchfahrung im Alternativenvergleich berücksichtigt.
Wie soll der landwirtschaftliche Verkehr funktionieren, wenn dieser nicht über die Wümmebrücke geführt werden kann?	Nach aktuellem Stand der Planung ist der landwirtschaftliche Verkehr auf der Wümmebrücke zugelassen.

Ziel 2: Verkehrliche Beurteilung

Referent: Herr Müller, IG Dr.-Ing. Schubert

Frau Kentzler-Schonlau stellt die einzelnen Kriterien und ihre Gewichtungen für das Ziel „Verkehrliche Beurteilung“ vor.

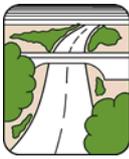
Herr Müller erläutert die Berücksichtigung der Entlastungswirkung der Ortsumfahrung. Als Beispiel wird eine Strecke in vier Abschnitte eingeteilt. Jeder Abschnitt hat eine gewisse Länge und erfährt eine gewisse Entlastung. Beides wird multipliziert, wodurch sich eine Entlastungswirkung in Kfz-Kilometern ergibt, die für beide



B 74 Ortsumfahrung Ritterhude

Varianten aufaddiert und verglichen werden kann. Herr Müller erklärt, dass die Berücksichtigung der Reisezeitbilanz komplex ist: Basis bildet eine Matrix mit hunderten Fahrbeziehungen. Zwischen den einzelnen Räumen gibt es eine bestimmte Anzahl Fahrten sowie eine bestimmte Reisezeit. Multipliziert erhält man die Fahrzeugminuten, die auf der Strecke abgewickelt werden. Summiert man alle Werte auf, erhält man einen Wert in Fahrzeugstunden, der für die beiden Varianten verglichen werden kann, um festzustellen, welche Variante insgesamt zu einer Reisezeitreduzierung führt.

Frage/Anmerkung	Antwort
<p>Wird in der Verkehrszählung neben Kfz- und Schwerlastverkehr bzw. generell in der Matrix auch der Radverkehr berücksichtigt? Dieser ist gerade an der Querung Wümmebrücke in Richtung Wasserhorst von Bedeutung.</p> <p>Hinweis: Der Landkreis wird in den nächsten Jahren die Radinfrastruktur ausbauen, sodass der Radverkehr weiter zunehmen wird.</p>	<p>Die Planung hat derzeit das Niveau der Vorplanung. Im Alternativenvergleich werden die Knotenpunkte wie in der entsprechenden Richtlinie vorgesehen geplant. Innerhalb der Matrix geht der Radverkehr über die entwurfstechnische Betrachtung ein. Dass der Knotenpunkt südlich der Wümme in Bezug auf den Rad- und Wirtschaftsverkehr noch für Diskussionen sorgt, ist dem Planungsteam bekannt. Wenn sich die Ostvariante als vorzugswürdig herausstellt, wird der Knotenpunkt unter Berücksichtigung dieser Punkte im Detail weiter ausgeplant.</p>
<p>Es sollte auch die Reisezeit in den vor- und nachgelagerten Städten außerhalb des Planungsraums berücksichtigt werden, z. B. bis zur Autobahnauffahrt oder nach Hambergen.</p>	<p>Der Untersuchungsraum für das Verkehrsmodell ist deutlich größer als der Planungsraum und reicht bis Bremervörde und Bremerhaven. Die Reisezeiten in die vor- und nachgelagerten Orte sind somit Teil des Verkehrsmodells.</p>
<p>Veränderte Fahrzeiten betreffen auch den landwirtschaftlichen Verkehr. Wo findet das in der Matrix Berücksichtigung?</p>	<p>Umwege für den landwirtschaftlichen Verkehr werden im landwirtschaftlichen Fachbeitrag und der einzelbetrieblichen Betroffenheitsanalyse berücksichtigt.</p>
<p>Die Verkehrsreduktion in Richtung Bremen wird geringer als erwartet ausfallen, da die Strecke wieder mehr genutzt wird, wenn es dort ruhiger wird.</p>	<p>Dieser Effekt wird in den Modellberechnungen berücksichtigt.</p>
<p>Im Schreiben des Bremer Bauseminars von Juni 2024 wurde festgehalten, dass die Matrix ohne Berücksichtigung des Radverkehrs nicht richtlinienkonform sei und der Knotenpunkt Wasserhorst</p>	<p>Der Knotenpunkt Wasserhorst ist richtlinienkonform und leistungsfähig. Radverkehrsbeziehungen und -querungen werden hergestellt und in der Planung berücksichtigt. Die Abstimmungen mit der Hansestadt Bremen werden diesbezüglich fortgeführt.</p>



B 74 Ortsumfahrung Ritterhude

nicht zustimmungsfähig seitens der Hansestadt Bremen.

Ziel 3: Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilungen

Referent: Herr Steenbuck, IPROconsult

Frau Kentzler-Schonlau stellt die einzelnen Kriterien und ihre Gewichtungen für das Ziel „Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilungen“ vor.

Herr Steenbuck stellt die einzelnen Aspekte der Verkehrssicherheit vor und bestätigt, dass beide Varianten alle entwurfs- und sicherheitstechnischen Anforderungen gemäß der gültigen Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL) von 2012 erfüllen.

Frage/Anmerkung	Antwort
Was ist die Gewichtung für entwurfs- und sicherheitstechnische Belange?	Das Ziel ist nicht bewertungsrelevant, da beide Varianten allen Ansprüchen der derzeit gültigen Richtlinie genügen. Die entwurfs- und sicherheitstechnischen Aspekte werden trotzdem berücksichtigt. Für die Bewertung wurde das Kriterium jedoch separat aufgeführt und die Prozente der Gewichtung auf die anderen Ziele umverteilt.
Inwiefern wird die Deichverteidigung berücksichtigt?	Die Deichverteidigung ist nicht in die Matrix eingeflossen. Das Planungsteam nimmt den Hinweis auf und wird sich damit befassen. In der Entwurfsplanung werden die Aspekte Wirtschaftswege und Deichverteidigung im Austausch mit dem Landvolk Osterholz detaillierter betrachtet.

Ziel 4: Umweltverträglichkeit

Frau Kentzler-Schonlau stellt die einzelnen Kriterien und ihre Gewichtungen für das Ziel „Umweltverträglichkeit“ vor. Die Kriterienliste des Ziels Umweltverträglichkeit ist sehr umfangreich. Beispielhaft werden einzelne Kriterien im Anschluss detaillierter behandelt.

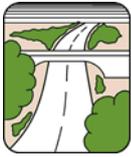
a) Geschützte Flächen und Objekte: Beeinträchtigung von NATURA 2000-Gebieten

Referent: Herr Faas, AFRY Deutschland GmbH

Herr Faas erläutert die Berücksichtigung von NATURA 2000- (FFH- und Vogelschutzgebiete) sowie Natur- und Landschaftsschutzgebieten in der Matrix. Die Beeinträchtigung der Gebiete fließt in Form von Hektarzahlen in die Matrix ein. Um festzustellen, ob FFH-Schutzgebiete oder Vogelschutzgebiete von der Trassenplanung beeinträchtigt werden, wird zunächst eine FFH-Vorprüfung durchgeführt. Wird hier eine mögliche Beeinträchtigung festgestellt, schließt sich eine umfangreichere Verträglichkeitsprüfung an. Stellt sich im Rahmen einer solchen Prüfung heraus, dass ein Gebiet erheblich beeinträchtigt würde, muss eine Ausnahmeprüfung erfolgen.

b) Schutzgut Mensch: Lärmbelastung an Wohngebäuden nach DIN 18005

Referent: Herr Steenbuck, IPROconsult



B 74 Ortsumfahrung Ritterhude

Herr Steenbuck erläutert, dass sich die Grenzwerte für die Lärmbelastung an der DIN 18005 orientieren. Der Aspekt wird in der Matrix über die Anzahl der ermittelten Schutzfälle berücksichtigt. Lärmschutzmaßnahmen werden nach dem Alternativenvergleich in der Entwurfsplanung ausgeplant.

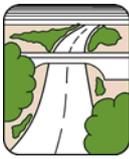
c) Schutzgut Luft und Klima: klimaschutzrelevante Veränderungen

Referent: Herr Nagel, Lohmeyer

Herr Nagel erläutert, dass in der Betrachtung der Luftschadstoffe der Abstand der Trasse zu bestehenden Gebäuden eine wichtige Rolle spielt. Um die Entlastungswirkung durch die Ortsumfahrung zu berechnen, werden auch die Luftschadstoffemissionen an der bisherigen Ortsdurchfahrt berechnet. Bei den Grenzwerten für Luftschadstoffe hat die EU (mit der 39. BImSchV in deutsches Recht umgesetzt) für den Schutz der menschlichen Gesundheit ein Jahresgrenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahresmittel festgelegt, dieser Grenzwert kommt dementsprechend auch im Gutachten zum Einsatz.

Die Treibhausgasemissionen werden zwischen Bezugsfall (keine Ortsumfahrung) und Planfall (Ortsumfahrung) verglichen. Dabei wird nicht nur der engere Planungsraum, sondern der Verkehr im gesamten Planungsnetz betrachtet. Tempolimits und Stauzeiten werden miteinbezogen. Die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen werden durch Lebenszyklusemissionen und Emissionen aufgrund von Landnutzungsänderungen ergänzt.

Frage/Anmerkung	Antwort
Die Klima- und Luftschadstoffe sind mit 3% bewertet. Angesichts der heutigen Herausforderungen ist das im Vergleich zu anderen Kriterien eine sehr geringe Gewichtung.	Das Planungsteam nimmt den Hinweis zur Kenntnis.
Wird in der Betrachtung der Treibhausgasemissionen berücksichtigt, dass sich die Zusammensetzung des Verkehrs verändern wird?	Die Änderung der Verkehrszusammensetzung wird berücksichtigt. Es wird mit einberechnet, wann der Betrieb der Straße aufgenommen werden kann, da am Anfang die verkehrsbedingten Emissionen noch höher sind. Es wird außerdem miteinbezogen, dass die Treibhausgasemissionen nicht nur auf der Straße erfolgen, sondern auch durch die Bereitstellung von Energie, etwa für Elektrofahrzeuge.
Wie wird mit Gebieten umgegangen, die gleichzeitig FFH- und Landschaftsschutzgebiet sind?	Die Schutzgebiete werden einzeln ermittelt, sodass im Falle einer Überlagerung beide Gebiete berücksichtigt werden.
Was umfasst die „Beeinträchtigung“ eines Gebiets? Neben der Überbauung sind viele weitere Faktoren relevant, z. B. Queungsmöglichkeiten für Fischotter. Diese Aspekte lassen sich nicht in Hektar ausdrücken.	Die Betrachtung erfolgt anhand der einzelnen Erhaltungsziele und der Schutzziele. Die Beeinträchtigung einzelner Tierarten wird gesondert im Schutzgut Tiere/ biologische Vielfalt untersucht. Hier werden Aspekte wie z. B. die Flugrouten von Fledermäusen und Quartierverluste miteinbezogen.



B 74 Ortsumfahrung Ritterhude

Beim Kriterium Klima werden zukünftige Trends bereits berücksichtigt. Wieso sind diese Trends wie z. B. eine Zunahme der ÖPNV-Nutzung nicht bei der Frage der Nutzung der zukünftigen B 74neu Thema gewesen?	Beim Schutzgut Klima wird die Veränderung der Fahrflottenzusammensetzung berücksichtigt. Der Auftrag des BMDV an die NLStBV bezieht sich auf die Planung der Ortsumfahrung. Diesem Planungsauftrag kommt das Planungsteam nach. Die Frage nach einer vermehrten Nutzung des ÖPNV ist darin nicht enthalten.
Wann steht das konkretisierte Verkehrsmodell zur Verfügung?	Der Bericht zur Verkehrsuntersuchung liegt noch nicht vor. Sobald dieser abgeschlossen ist, stellt die NLStBV Informationen hieraus zur Verfügung.

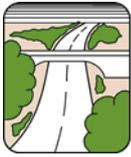
Ziel 5: Wirtschaftlichkeit

Referent: Herr Steenbuck, IPROconsult

Frau Kentzler-Schonlau stellt die einzelnen Kriterien und ihre Gewichtungen für das Ziel „Wirtschaftlichkeit“ vor.

Herr Steenbuck erläutert das Ziel „Wirtschaftlichkeit“ und erklärt, dass das Land die Haushaltsgesetze des Bundes und der Länder einhalten muss. Bei den berücksichtigten Investitionskosten handelt es sich um eine Kostenschätzung, die auf dem in der Vorplanung vorhandenen Wissen basiert. Die Kostenschätzung wird im Zuge der Entwurfsplanung detaillierter ausgearbeitet. Die Investitions- und Unterhaltungskosten werden für beide Varianten jeweils aufsummiert und miteinander verglichen.

Frage/Anmerkung	Antwort
Werden Lärmschutzkosten in der Kostenrechnung berücksichtigt?	Lärmschutzkosten werden in der Kostenrechnung berücksichtigt.
Wurde der besondere Untergrund der Trasse und die dadurch entstehenden Herausforderungen in der Kostenschätzung berücksichtigt?	Der Untergrund der Trasse wurde bei der Kostenschätzung berücksichtigt. Es wurden vergleichbare Projekt in Niedersachsen für Orientierungswerte herangezogen.
Sind die Kosten für Schäden, die z. B. durch die Abfuhr von Sand entstehen können, in den Kosten enthalten?	Die Kosten werden in den Unterhaltungskosten mitaufgegriffen.
Im Fall der Ostvariante muss die Ritterhuder Heerstraße auf Bremer Gebiet teilweise ausgebaut werden. Sind die Kosten mit abgebildet?	Die Kosten wurden in die Kostenschätzung miteinbezogen.



B 74 Ortsumfahrung Ritterhude

4. Verabschiedung und Ausblick

Frau Padberg gibt einen Ausblick auf das weitere Vorgehen. Aufgrund des noch ausstehenden umweltfachlichen Gutachtens wird sich die Planung um einige Monate verzögern. Die nächste Sitzung des Dialogforums wird voraussichtlich im dritten Quartal 2025 stattfinden und die Vorstellung der Vorzugsvariante zum Thema haben.

Herr Huß weist daraufhin, dass Fragen gerne noch im Nachgang zur Sitzung per E-Mail eingereicht werden können.

Herr Möller merkt an, dass im Zuge der Entwurfsplanung die einzelnen Aspekte detaillierter betrachtet und ausgeplant werden, sobald eine Variante als vorzugswürdig feststeht. Herr Möller verabschiedet die Teilnehmenden und dankt für die konstruktive Diskussion und die interessanten Fragen.