

Landkreis Harburg – Postfach 14 40 – 21414 Winsen (Luhe)

**Kreisentwicklung /  
Wirtschaftsförderung**

Auskunft erteilt:  
Büro:

Tel. Durchwahl:

Fax:

E-Mail:

Mein Zeichen:

Ihr Schreiben vom:

Ihr Zeichen:

Datum: 30. November 2020

## **Protokoll zum Erörterungstermin zum ROV OU Luhdorf-Pattensen am 07.10.2020**

Vorhabenträger: Landkreis Harburg (Betrieb Kreisstraßen), Stadt Winsen (Luhe)

Projekt: OU Luhdorf und Pattensen

Ort: Stadthalle Winsen

Datum: 07.10.2020

Uhrzeit: 10.00 Uhr bis 11.50 Uhr

Herr Dr. Stark (Landkreis Harburg, Stabsstellenleiter Kreisentwicklung/Wirtschaftsförderung) begrüßt die anwesenden Träger öffentlicher Belange (TÖB), Vorhabenträger sowie Projektsteuerer und Fachplaner um 10.00 Uhr. Er stellt kurz den Ablauf des Erörterungstermins vor (s. Seite 2 der Präsentation) und bittet den Vorhabenträger um eine kurze Vorstellung des Vorhabens bzw. des Planungsstandes.

Herr Karsten (Vorhabenträger: Landkreis Harburg, Leiter Betrieb Kreisstraßen) stellt das Vorhaben kurz vor. Es sei ein langer Prozess gewesen, die Vorzugsvarianten zu ermitteln. Besonders die Problematik, dass die Schutzziele für das südlich zu querende FFH-Gebiet lange nicht festgelegt waren, habe zu Verzögerungen bei der Planung geführt.

Herr Arndt (Arndt IDC, Projektsteuerung) stellt kurz sein Büro vor und geht auf den bisherigen Verlauf des Vorhabens ein. Die Belastung durch den Verkehr nehme zu. Es sprächen viele Gründe dafür, die bereits in den 1980er Jahren begonnene Planung fortzuführen. Die Verkehrslage habe negative Einflüsse auf die Lebensqualität in den betroffenen Ortschaften. Es wurden Vorzugskorridore ermittelt, die am raumwiderstandsärmsten seien. Die Zielvorgabe für die Ortsumfahrungen Luhdorf-Pattensen seien die Lebensqualität in Pattensen und Luhdorf zu verbessern, für eine Verkehrsentlastung zu sorgen, die Wohn- und Aufenthaltsqualität aufzuwerten und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Auch die Leistungsfähigkeit des Verkehrs

**Landkreis Harburg**  
Schloßplatz 6  
21423 Winsen (Luhe)  
Tel. 04171 693-0

**Elektronische Kommunikation**  
[www.landkreis-harburg.de](http://www.landkreis-harburg.de)

**Sparkasse Harburg-Buxtehude**  
IBAN: DE56 2075 0000 0007 0289 62

**Termine nach Vereinbarung**

**Parkplätze**  
Schloßring 12  
Eppens Allee

Es gelten die Richtlinien auf  
unseren Internetseiten  
<https://www.landkreis-harburg.de/digitalekommunikation>



solle wiederhergestellt werden. Zu Beginn habe es 27 Varianten gegeben. Man habe detailliertere Kenntnisse über den Planungsraum gewonnen. Zwischendurch habe es viele Veränderungen in Rechts- und Umweltbelangen gegeben. Alle Varianten mussten abgewogen und so die raumwiderstandsärmsten Korridore ermittelt werden. Es seien sieben Varianten übriggeblieben, die für diese frühe Planungsphase bereits sehr detailliert untersucht wurden. Im sich an das Raumordnungsverfahren (ROV) anschließende Planfeststellungsverfahren würden die technische Planung sowie noch detailliertere Untersuchungen durchgeführt. Aus dem ROV könne sich zusätzlicher Untersuchungsbedarf ergeben, der mit aufgenommen und berücksichtigt werde.

Herr Arndt stellt die wesentlichen Bewertungskriterien vor, diese Auflistung sei jedoch nicht abschließend. Er erläutert, wie die Abschichtung der Varianten vorgenommen wurde. Dies erfolgte nicht numerisch-mathematisch, sondern mittels einer objektiven Variantenbewertung, bei der geschaut werde, welche Variante besser oder schlechter sei. Beim bestätigten Vorzugskorridor seien auch innerhalb dieser Korridors noch Änderungen möglich. Aus Sicht der Vorhabenträger erfüllten die Vorzugskorridore die Verkehrsziele. Ziel sei es, das ROV mit einer Landesplanerischen Feststellung abzuschließen.

Herr Dr. Stark stellt die Themenschwerpunkte der anwesenden TÖB vor (s. S. 14). Es gab ca. 30 Stellungnahmen von TÖB und ca. 250 Stellungnahmen von Privatpersonen. Die privaten Stellungnahmen würden derzeit noch ausgewertet und sollten in den nächsten Wochen abgewogen werden. Die Veröffentlichung der Landesplanerischen Feststellung und damit der Abschluss des ROV sei für Januar 2021 geplant. Es habe politische Anträge bzgl. der Verfahrenseinstellung gegeben, das Verfahren könne jedoch nur auf Antrag der Vorhabenträger von der Unteren Landesplanungsbehörde eingestellt werden.

Herr Dr. Stark stellt Themen vor, die unter „allgemein“ eingeordnet wurden. Die verkehrliche Belastung sei in den vergangenen Jahren erheblich gestiegen. Es gebe keine Anzeichen, dass die Verkehrsbelastung zurückgehe, auch wenn dies für die Zeit des erfolgten Corona-Lockdowns der Fall war. Eine deutliche Entwicklung in diese Richtung sei nicht absehbar. Das ROV sei ein sinnvoller Beitrag zur Straßenplanung, die Ziele der Planung seien nachvollziehbar dargelegt.

Herr Dr. Stark geht auf die vorab ausgeschiedenen Nordvarianten ein. 2013 gab es u.a. noch die Varianten 9 und 10, die im Gespräch waren. Die NLStBV Verden stellte klar, dass von der Anbauverbotszone nicht abgewichen werden kann, deshalb sind die betreffenden Varianten ausgeschieden. Im laufenden ROV habe es eine bestätigende Stellungnahme der NLStBV Verden zu diesem Sachverhalt gegeben. Wenn eine Ausnahme möglich gewesen wäre, wären die Varianten einer genaueren Prüfung unterzogen worden. Sowohl die 9er- als auch die 10er-Varianten und auch die Varianten 2-L, 2.1-L und 1-L kreuzten die Luhe. Es sei jedoch durch die geplanten Brückenbauwerke keine Störung der FFH-Arten und –Lebensräume gegeben. Dies sei in den Antragsunterlagen nachvollziehbar dargelegt worden. Um von der Anbauverbotszone entlang von Bundesautobahnen abzuweichen, müssten besondere rechtliche Bedingungen vorliegen, die in diesem Fall nicht vorlägen.

Frau Schnelle (Mohr Rechtsanwälte für die Gemeinde Wulfsen) bezieht sich auf das aus ihrer Sicht fehlerhafte Ausscheiden der Nordvarianten. Sie bemängelt, dass sich die NLStBV Verden bei ihrer Stellungnahme auf eine Stellungnahme aus dem Jahr 2015 beziehe. Der Untersuchungsraum wurde aus gutem Grund nach Norden hin erweitert. Die Südvarianten wiesen hohe Raumwiderstände auf. Es müssten bessere Gründe für ein Ausscheiden der Nordvarianten angeführt werden. Es sei auf Ebene des Planfeststellungsverfahrens zu prüfen, ob die Nordvarianten auszuschneiden seien. Laut § 9 Fernstraßengesetz müsse für das Zulassen einer Ausnahme entweder ein Erfordernis für das Allgemeinwohl oder eine unbeabsichtigte Härte vorliegen. Es müsse nicht beides zugleich vorliegen, wie vom Landkreis angenommen. Die NLStBV Verden begründe nicht nachvollziehbar, warum im Planfeststellungsverfahren keine Ausnahme möglich sei.

Frau Schnelle verweist auf die Planungen zur BAB 39. Ein sechsspuriger Ausbau auf dem Abschnitt Maschen-Lüneburg sei im Rahmen des weiteren bzw. des notwendigen Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan 2030 nicht vorgesehen. Es sei absehbar, dass die Verkehrsbelastung bald ihren Höhepunkt erreiche und dann zurückgehe.

Herr Dr. Stark erläutert, dass die NLStBV Verden bis Anfang 2021 für die BAB 39 zuständig sei und darüber entscheide, ob eine Ausnahme erteilt werden könne. Der Landkreis Harburg könne die von der NLStBV Verden abgegebene Stellungnahme nicht beeinflussen und auch nicht einfach übergehen.

Frau Schnelle sieht in der Stellungnahme der NLStBV Verden kein Planungshindernis. Die Nordvarianten müssten weiter mit betrachtet werden.

Herr Dr. Stark erwidert, dass der Vorhabenträger eine eindeutige Entscheidung für die Variantenwahl getroffen habe, die auch auf gewonnenen verkehrlichen und städtebaulichen Erkenntnissen zu den Südvarianten beruhe. Alle Belange würden schließlich in der Landesplanerischen Feststellung aufsummiert.

Frau Schnelle ergänzt, dass die Nordvarianten sowohl aus wirtschaftlicher als auch aus naturschutzfachlicher Sicht vorzugswürdig seien.

Herr Dr. Stark führt aus, dass die FFH-Vorprüfung ergeben hat, dass aufgrund des vorgesehenen Brückenbauwerks keine Beeinträchtigungen der FFH-Arten zu erwarten seien. Für eine Trasse südlich von Luhdorf sei eine Ausnahme eher realisierbar als bei den Nordvarianten, da die NLStBV Verden eine eindeutige Stellungnahme abgegeben habe. Die Querung des Gebietes müsse in der FFH-Prüfung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens näher geprüft werden. Die Umweltdaten könnten sich bis zum Planfeststellungsverfahren auch noch ändern.

Frau Schnelle bemängelt, dass die NLStBV Verden die Umweltbelange nicht selber überprüft habe.

Herr Dr. Stark erklärt, dass diese Situation wie bei einer Ampelschaltung sei. Im nördlichen Untersuchungsraum gäbe es eine rote Ampel wegen der nicht erteilten Ausnahmegenehmigung, im südlichen Untersuchungsraum gäbe es eine gelbe Ampel, da das FFH-Gebiet trotz hoher Raumwiderstände mittels Durchführung von Vermeidungsmaßnahmen gequert werden könne.

Herr Karsten ergänzt zur Anbauverbotszone, dass es zwar keine erkennbaren Planungen für einen sechsspurigen Ausbau der BAB 39 gäbe. Aber genau für solche unvorhersehbaren Maßnahmen müsse der Raum entlang von Autobahnen freigehalten werden.

Frau Schnelle hält einen sechsspurigen Ausbau der BAB 39 für unrealistisch.

Frau Boakye-Wilke (Arndt IDC, Projektsteuerung) ergänzt bezüglich der Kritik an der Ausscheidung der Nordvarianten, dass nicht nur der südliche, sondern der gesamte Untersuchungsraum untersucht wurde. Auch bei den Nordvarianten gäbe es hohe Raumwiderstände. Die Varianten wurden nicht so detailliert betrachtet, aber sie wurden in die Betrachtung einbezogen. Bei den Nordvarianten ging es nicht nur um die Anbauverbotszone, sondern auch um einen Tischlereibetrieb, einen Reiterhof und Wohnhäuser, die von den Trassen betroffen gewesen wären. Es sei nicht korrekt, dass die Nordvarianten nur aufgrund der Anbauverbotszone ausgeschieden wurden. Darauf wurde auch im Erläuterungsbericht eingegangen.

Frau Schnelle merkt an, dass klar sei, dass die Nordvarianten auch berücksichtigt wurden, weist jedoch erneut darauf hin, dass sich die Gemeinde Wulfsen bzw. die Rechtsanwältin Mohr gegen das frühzeitige Ausscheiden der Nordvarianten aussprechen.

Herr Dr. Stark geht auf die im Rahmen einer Stellungnahme bemängelten „Scheinvarianten“ ein. Die genannten Varianten wurden in der Raumverträglichkeitsstudie von 2015 mit untersucht. Neben den 9er- und 10er-Varianten sind auch weitere Varianten ausgeschieden. Variante 8 entfiel aufgrund einer erforderlichen neuen Anschlussstelle, die zu wenig Abstand zu den bestehenden Anschlussstellen gehabt hätte. Zudem wurde die Verschiebung der Anschlussstelle Winsen-West von der NLStBV Verden nicht in Aussicht gestellt. Die Untere Landesplanungsbehörde sei bestrebt, eine detailliertere Auskunft von der NLStBV Verden zu diesem Sachverhalt für die Landesplanerische Feststellung zu erhalten. Die Nordvarianten wurden auch aufgrund ihrer geringeren verkehrlichen Wirkung zurückgestellt. Die Planungsziele würden am besten durch die drei Ortsumfahrungen Luhdorf, Pattensen und Scharmbeck erreicht werden.

Herr Müller (Bürgermeister Gemeinde Wulfsen) geht davon aus, dass sich die Straßennutzung in Zukunft verringern werde. Es müsse möglich sein, den LKW-Verkehr von der Anschlussstelle Thieshope zum Maschener Kreuz zu lenken. Herr Müller spricht sich dafür aus, ernsthaft zu prüfen, ob diese Ortsumgehungen noch das zu erreichende Optimum seien oder ob auf sie verzichtet werden könne.

Herr Dr. Stark erwidert, dass es schwierig sei, in die Zukunft zu blicken. Es sei nicht realistisch den LKW-Verkehr umzulenken. Der Vorteil von mautlosen Straßen sei größer, für LKW sei die Zeit nicht der wesentliche Faktor. Er weist darauf hin, dass die Null-Plus-Variante nicht im ROV betrachtet werde, da sie keine ernsthafte Alternative darstelle und erst im Planfeststellungsverfahren genauer geprüft werde.

Frau Menke (Vorstand Kirchengemeinde St. Gertrud, Pattensen) weist auf die schwierige Verkehrsberuhigung in den Ortschaften hin und spricht sich für die Durchsetzung der Null-Plus-Variante aus. Die Kirche in Pattensen sei im Kurvenbereich der Straße stark betroffen. Eine Tempo-30-Zone für den Bereich der Haupt- und der Blumenstraße sei wünschenswert, wobei die Blumenstraße stärker befahren werde als die Hauptstraße.

Herr Arndt erläutert, dass die getroffenen Verkehrsprognosen auf konsistenten Prognosen auf Ebene von Bund, Land und Landkreis beruhten. Elektrofahrzeuge wurden dabei bereits berücksichtigt. Es würden 8,2 % der Menschen mit dem ÖPNV fahren.

Herr Riech ergänzt zum Thema Tempo 30, dass dies ein Zusammenspiel aus Verkehrsrecht und Wissenschaft sei. Es müsse nachgewiesen werden, ob eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ein adäquates Mittel zur Verbesserung der Lebensqualität sei. Es gäbe Modellversuche in Niedersachsen, in denen untersucht werde, was eine Geschwindigkeitsreduzierung bewirke. Wenn negative Auswirkungen bestätigt vorlägen, könnten Maßnahmen angeordnet werden. Ein Lärmaktionsplan nach § 45 StVO könne die Grundlage für solche Anordnungen sein. Die Zählungen liefen aktuell und sollten den Belastungsstand abbilden.

Frau Menke ergänzt, dass 30er-Zonen bereits verkehrsberuhigt seien. Sie fordert, alle Möglichkeiten in den Planungen zu berücksichtigen.

Herr Dr. Stark merkt an, dass es die Möglichkeiten für neue Maßnahmen innerhalb der Ortschaften gäbe, wenn die Umgehungsstraßen gebaut seien. Herr Dr. Stark weist zum nächsten Themenbereich Naturschutz darauf hin, dass bezüglich des § 34 BNatSchG keine erheblichen Beeinträchtigungen von Arten im FFH-Gebiet zu erwarten seien.

Herr Wenzel kritisiert, dass die Baukosten für die Ortsumfahrungen, die der Erleichterung des Verkehrs auf der Radbrucher und der Winsener Straße dienen sollten, höher seien, als eine Entschädigung der zu entlastenden Haushalte. Herr Wenzel meint, dass die Stadt Winsen und der Landkreis Harburg eine Verlängerung der Ost-Tangente bis zur Anschlussstelle Thieshope anstrebten. Er hätte sich gewünscht, dies von Anfang an klar zu kommunizieren und nicht die geplanten Ortsumfahrungen vorzuschieben.

Herr Karsten entgegnet, dass die Vorhabenträger im Auftrag der Politik handelten. Sie setzten lediglich den erhaltenen Planungsauftrag um. Herr Karsten bittet um Verständnis und darum, die Kritik an die entsprechend richtigen Adressaten zu richten. Im laufenden ROV werde geprüft, ob der Raum generell für diese Planung geeignet sei. Erst im Planfeststellungsverfahren gehe es auch um Eingriffe in Persönlichkeitsrechte, etwa beim Grunderwerb. Es werde erst geprüft, ob es aus raumordnerischer Sicht möglich ist, geeignete Korridore zu entwickeln. Diese Möglichkeit werde derzeit gesehen.

Herr Dr. Stark führt weiter aus, dass die Nordvarianten zwar mit geringeren Auswirkungen auf die Natur bei einzelnen Faktoren verbunden seien, weist jedoch darauf hin, dass in der Raumwiderstandskarte mehrere Widerstände kumulierten, die dann ebenfalls hohe Widerstandswerte erreichten. Etwa seien die Nordvarianten wesentlich länger als die Vorzugsvarianten. Die Länge wirke sich auch auf viele andere Faktoren aus, wie die Kosten oder den Flächenverbrauch.

Zum Thema Raumordnung erklärt Herr Dr. Stark, dass im ROV geprüft werde, ob die Planungen mit den Zielen der Raumordnung vereinbar seien oder ob diese beeinträchtigt würden. Aus raumordnerischer Sicht könnten die Funktionen der betroffenen Vorranggebiete aufrechterhalten werden. Zur Querung des Vorranggebietes Freiraumfunktionen ergänzt Herr Dr. Stark, dass die Freiraumfunktionen durch die aufgeständerte Brücke für Menschen und Tiere erhalten blieben. Es könne in der Landesplanerischen Feststellung auch Maßgaben dazu geben, dass die Brücke so zu gestalten ist, dass diese Funktionen erhalten bleiben.

Zu den weiteren Themen führt Herr Dr. Stark an, dass für das Schutzgut Mensch die Trasse zwischen Pattensen und Wulfsen etwa mittig verlaufe und so die Belastungen für beide Ortschaften etwa gleich seien. Bezüglich des Immissionsschutzes würden die gesetzlichen Vorgaben eingehalten.

Herr Meyer (Gasunie Deutschland) weist darauf hin, dass die Synopse der Stellungnahmen nicht angekommen sei. Herr Dr. Stark räumt dem TÖB eine Nachfrist von 14 Tagen ein, um entsprechend schriftlich nochmals eine Stellungnahme abgeben zu können. Herr Meyer weist weiter darauf hin, dass im Bereich der Vorzugstrassen zwei Leitungskreuzungen vorhanden seien. Die Kosten beliefen sich auf etwa 1 Million Euro pro Kreuzung. Es seien daher weitere Abstimmungen der Vorhabenträger mit der Gasunie erforderlich.

Herr Wenzel merkt an, dass ihm aus dem Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz Arbeitsrichtlinien vorlägen, zum einen „Hinweise zum NROG“, zum anderen „Verwaltungsverfahren für Zielabweichungsverfahren“, in denen geschrieben stehe, wie in solchen Verfahren vorzugehen sei. Herr Wenzel erkundigt sich, ob davon auszugehen sei, dass in Kürze die Trasse südlich von Luhdorf übereinstimmend festgestellt werde.

Herr Dr. Stark erwidert, dass es auch eine Verfahrensrichtlinie für Raumordnungsverfahren gäbe. Diese gebe nichts Inhaltliches vor, sondern die verfahrensrechtlichen Schritte. Die Trassen seien weiterhin im Planfeststellungsverfahren zu prüfen, auch im Rahmen einer FFH-Prüfung. Die Vorzugstrasse sei nur raumverträglich, wenn die Ziele der Raumordnung eingehalten werden könnten. Wenn diese nicht umsetzbar sei, müsse das ROV erneut durchgeführt werden.

Herr Wenzel fragt weiter, ob die Querung des Biotopverbundes entlang der Luhe mit der Planung in Einklang zu bringen sei und ob die Trasse so festgestellt werde.

Herr Dr. Stark verweist auf mögliche Maßgaben in der Landesplanerischen Feststellung, mittels deren Einhaltung eine Raumverträglichkeit hergestellt werden könne. Den Antragsunterlagen sei zu entnehmen, dass eine raumverträgliche Lösung möglich ist.

Herr Wenzel erkundigt sich, ob es weitere Modifizierungen der Trasse zur Erlangung der Raumverträglichkeit geben werde.

Herr Dr. Stark antwortet, dass im Planfeststellungsverfahren eine FFH-Prüfung durchzuführen sei, um die Möglichkeiten der Luhequerung genauer zu untersuchen. Das FFH-Gebiet stelle gesetzlich eine hohe Hürde dar, es schein jedoch eine Querung möglich zu sein.

Herr Arndt ergänzt, dass im ROV der raumwiderstandsärmste Korridor zu ermitteln sei. Es werde auch noch Modifizierungen geben. Es handele sich zum jetzigen Zeitpunkt um die grundsätzliche Straßenplanung für einen Korridor.

Herr Behrens (Landwirtschaftskammer Uelzen) merkt an, dass der Raumwiderstand der landwirtschaftlichen Belange nicht behandelt worden sei. Es sei wichtig zu betrachten, wie sich die Varianten auf die landwirtschaftlichen Flächen auswirkten. Er fordert eine frühzeitige Betrachtung der landwirtschaftlichen Belange. Es sei eine allgemeine Notwendigkeit, diese Belange frühzeitig zu prüfen.

Herr Dr. Stark erwidert, dass die landwirtschaftlichen Belange geprüft wurden. Ein Aspekt sei die Trassenlänge und welche Betroffenheiten der landwirtschaftlichen Betriebe sich daraus ergäben.

Herr Behrens weist darauf hin, dass die Landwirtschaftskammer die Grundlagendaten für betriebliche Betroffenheiten liefere, etwa für einen landwirtschaftlichen Fachbeitrag.

Herr Karsten ergänzt, dass ein Flurbereinigungsverfahren notwendig werden könne.

Herr Behrens sagt, dass ein Flurbereinigungsverfahren nicht die wirtschaftenden Betriebe berücksichtige und nicht dazu führe, dass diese Beeinträchtigungen abgemildert würden.

Herr Karsten weist darauf hin, dass die Betroffenheiten der Betriebe und deren Ausgleich ernst genommen würden.

Herr Dr. Stark erkundigt sich bei Herrn Behrens, ob konkrete Betriebe betroffen seien.

Herr Behrens antwortet, dass landwirtschaftliche Fachbeiträge sehr aufwändig und kostenintensiv und nicht so schnell aufzustellen seien.

Herr Dr. Stark teilt mit, dass es nicht vom Vorhabenträger verlangt werden könne, einen landwirtschaftlichen Fachbeitrag vorzulegen, da dies auf Ebene des ROV nicht vorgeschrieben sei.

Herr Kruse (Gemeinderat Wulfsen) äußert sich zu seiner Betroffenheit durch die Trassenkorridore. Er habe einen landwirtschaftlichen Betrieb in Wulfsen und beinahe die Hälfte seiner Flächen sei betroffen. Die geplanten Straßen stünden in keiner Relation zum ländlich geprägten Raum im Landkreis Harburg. Sie bedeuteten eine hohe finanzielle Belastung und es sei bedauerlich, dass diese Ortsumgehungen weiter geplant würden.

Herr Dr. Stark antwortet, dass ihm Herr Kruse mit seinem landwirtschaftlichen Betrieb als Hauptbetroffener bekannt sei. Fläche vermehre sich nicht und müsse in Anspruch genommen werden. Es müssten Entscheidungen im Sinne der gesamten Bevölkerung getroffen werden. Möglicherweise gebe es in absehbarer Zeit eine politische Entscheidung bezüglich der Ortsumfahrungen.

Frau Schnelle ergänzt, dass sie den rote und gelbe Ampel-Verleich von Herrn Dr. Stark nicht nachvollziehen könne. Im Norden gäbe es ihrer Ansicht nach eine gelbe Ampel und daher seien die Nordvarianten weiter zu betrachten.

Herr Dr. Stark weist erneut darauf hin, dass die Stellungnahme der NLStBV Verden nicht übergangen werden könne. Zudem müsse die Behörde ihre Auffassung nicht näher begründen.

Frau Schnelle fragt, ob absehbar sei, dass es Planungshindernisse gebe. Der Landkreis Harburg könne sich nicht allein auf die Stellungnahme der NLStBV Verden berufen, diese müsse eine genauere Stellungnahme abgeben.

Herr Dr. Stark macht deutlich, dass die Stadt Winsen keinen Rechtsanspruch auf eine positive Bescheidung des Anbauverbotes habe. Anders als etwa bei Baugenehmigungen im Bauplanungsrecht müsse eine Ausnahme von der Anbauverbotszone nicht näher begründet werden.

Frau Schnelle merkt an, dass die NLStBV Verden eine genauere Stellungnahme einreichen müsse, wenn die Planungen eingeleitet werden.

Herr Dr. Stark ergänzt, dass sich bei Änderungen der Gegebenheiten noch weitere Änderungen in der Planung ergeben könnten.

Es gibt keine weiteren Fragen oder Anmerkungen der anwesenden TÖB. Herr Dr. Stark bedankt sich für die Beiträge der Anwesenden und bittet darum, ergänzende Hinweise bis in 14 Tagen nachzureichen. Er schließt den Erörterungstermin um 11.50 Uhr.