

# Planung der Ortsumfahrungen Pattensen, Luidorf und Scharmbeck

## Raumordnerische Bewertung

zur Auswahl der weiter zu verfolgenden Varianten  
als Gegenstand des Raumordnungsverfahrens

erstellt durch:



**LANDKREIS HARBURG  
DER LANDRAT**  
Schlossplatz 6  
21423 Winsen (Luhe)

auf Antrag der:



**STADT WINSEN (LUHE)**

Schlossplatz 1  
21423 Winsen (Luhe)

**Winsen (Luhe), im Mai 2015**

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Ausgangssituation und Aufgabenstellung.....</b>	<b>2</b>
1.1	Anlass und Ziel des Vorhabens .....	2
1.2	Vorgeschichte der Planung und derzeitiger Verfahrensstand .....	3
1.3	Rechtliche Rahmenbedingungen.....	4
1.4	Grundlagen .....	5
<b>2</b>	<b>Kurzbeschreibung des Planungsraums (Raumanalyse) .....</b>	<b>5</b>
2.1	Abgrenzung des Untersuchungsraums.....	5
2.2	Raumordnerische und Landesplanerische Vorgaben.....	6
2.3	Kommunale Entwicklung und Bauleitplanung.....	7
2.4	Verkehr.....	8
2.5	Land- und Forstwirtschaft.....	9
2.6	Raumanalyse der UVS inkl. FFH- und artenschutzrechtlicher Belange .....	10
<b>3</b>	<b>Eingrenzende Variantenbeurteilung .....</b>	<b>10</b>
3.1	Kurzbeschreibung der zu untersuchenden Varianten.....	10
3.2	Beurteilungskriterien und Zielkategorien.....	12
3.3	Auswirkungsprognose und Variantenbeurteilung .....	13
3.3.1	Nicht geeignete Varianten.....	17
3.3.2	Weiter zu verfolgende Varianten.....	18
3.3.3	Zurückgestellte Varianten .....	21
<b>4</b>	<b>Zusammenfassung und Ausblick.....</b>	<b>22</b>

## Anlagen

Anlage 1 Übersichtskarte des Untersuchungsraums und der Variantenführungen

## Tabellenverzeichnis

Tab. 1	Zu untersuchende Varianten (P=Pattensen, L=Luhdorf, S=Scharmbeck) .....	10
Tab. 2	Variantenbezogene Bewertung nach Zielerreichungsgrad sowie zu den weiteren Hauptkriterien .....	15

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1	Gesamtverkehr des Straßennetzes im Planungsraum (Quelle: PGT 2015, Abb. 2.11) .....	8
--------	---	---

## **1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung**

### **1.1 Anlass und Ziel des Vorhabens**

Der Landkreis Harburg wird derzeit überwiegend durch leistungsfähige, radial auf Hamburg zuführende Hauptverkehrswege und Autobahnen geprägt. Durch die Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung und den damit einhergehenden zusätzlichen Zuwachs von Pendlerbewegungen sowie im Güter- und Freizeitverkehr wird sich die Bedeutung von Tangentialverbindungen weiter erhöhen.

Die Landstraße L 215 verbindet über die L 234 die Stadt Winsen (Luhe) im Osten mit Hanstedt im Südwesten und verläuft dabei über die Ortsteile Luhdorf, Pattensen, Thieshope. Sie unterquert die Bundesautobahn A 39 (BAB) bei Roydorf und Luhdorf und bindet bei Thieshope an die BAB A 7 an. Die Landstraße fungiert neben dem Anschluss an die Autobahn mit (über)regionalen Zielen v. a. auch als Anbindung an das Mittelzentrum Winsen (Luhe). Sie ist weiterhin als Verbindung zwischen der A 39 und der A 7 unter Nutzung der Kreisstraße K 84 (Osttangente) von regionaler Bedeutung. Die Kreisstraße K 8 verknüpft die Orte Pattensen und Ashausen und bindet nördlich von Scharmbeck an die BAB A 39 an. Die Kreisstraße wird hauptsächlich durch Kraftfahrzeuge aus den angrenzenden Gemeinden mit Zielen im Landkreis Harburg oder dem regionalen Umland befahren.

Die L 215 befahren im Jahr 2011 (Normalwerktagzählung) innerhalb der Ortslage Pattensen 9.850 Kfz/ 24h mit einem Schwerverkehrsanteil (SV) von ca. 6 % und die L 234 in der Ortslage Luhdorf 11.300 Kfz/ 24h (ca. 5 % SV-Anteil). Die K 8 wird von nördlich von Pattensen mit 7.300 Kfz/ 24h (ca. 3 % SV-Anteil) befahren. (UMWELT UND VERKEHR GMBH 2015) Das kontinuierlich steigende Verkehrsaufkommen auf der L 215 führt zu starken innerörtlichen Belastungen und einer Verringerung der Wohn- und Wohnumfeldqualität durch Lärm- und Abgasimmissionen sowie einer stetig steigenden Trennwirkung. Zudem ist ein großflächiges Gewerbegebiet südlich von Thieshope durch die Gemeinde Toppenstedt geplant und eine Erweiterung des Gewerbegebietes Luhdorf an der K 84 (Osttangente) durch die Stadt Winsen (Luhe) erfolgt, was ein zusätzliches Verkehrsaufkommen auch auf der L 215 generiert. Ferner hat die Stadt Winsen (Luhe) weitere Baulandflächen in Roydorf ausgewiesen.

Grundsätzliches Ziel der Ortsumfahrungen Luhdorf, Pattensen bzw. Scharmbeck ist es, neben der Sicherung und Entwicklung einer leistungsfähigen Verkehrsverbindung mit (über)regionaler Bedeutung v. a. eine Entlastung der betroffenen Ortslagen herbeizuführen. Die Siedlungen gewinnen durch eine Verlagerung des Verkehrs erheblich an Attraktivität, was zu einer deutlichen Verbesserung der Lebens- und Wohnqualität sowie zu einem Abbau von Immissionen und der städtebaulichen Trennwirkung führen wird. Die Verkehrssicherheit erhöht sich sowohl für den Kfz-Verkehr als auch für den nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer innerhalb der Ortslagen. Die Erlebbarkeit und Aufenthaltsqualität der historischen Dorflagen im Umfeld der Pattenser Kirche/ Dorfstraße und Luhdorfer Twieten wird wiederhergestellt.

Im Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) 2000 des Landkreises Harburg ist eine südliche Trassenführung von Luhdorf und Pattensen festgelegt. Für die Ortslage Thieshope wurde im Zusammenhang mit dem dort geplanten Gewerbegebiet bereits eine südliche

Ortsumgehung mit Anbindung an die vorhandene Anschlussstelle der BAB A 7 im Jahr 2010 landesplanerisch festgestellt.

## **1.2 Vorgeschichte der Planung und derzeitiger Verfahrensstand**

Für die im RROP 2000 des Landkreises Harburg südlich der Ortslagen Pattensen und Luhdorf festgelegte regional bedeutsame L 215 sollte eine Variantenuntersuchung hinsichtlich der Raumverträglichkeit durchgeführt werden. Zur Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens (ROV) für die Verlegung der L 215 und der angrenzenden Kreisstraßen fand am 05.05.2008 die Antragskonferenz gemäß § 10 (1) NROG sowie der Scoping-Termin gemäß § 5 UVPG im Verwaltungsgebäude des Landkreises in Winsen (Luhe) statt. Ziel der frühzeitigen Behörden- und Verbandsbeteiligung war es, den Untersuchungsraum (UR) und die Untersuchungsinhalte abzustimmen und festzulegen. Um den Planungsprozess fortwährend begleiten und anpassen zu können, wurde ein Arbeitskreis aus kommunalen Vertretern, Fachleuten und Umweltvertretern gebildet.

Zur Feststellung der voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt wurde 2010 eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) für den südlich der Ortschaften Pattensen und Luhdorf gelegenen Planungsraum erstellt. Auf der Grundlage der darin erfolgten schutzgutbezogenen Raumanalyse und -bewertung wurden aus dem im RROP 2000 dargestellten Trassenkorridor drei mögliche Variantenführungen mit Untervarianten entwickelt.

Der erkennbare hohe Raumwiderstand im UR sowie das hohe Konfliktpotenzial der Trassen führten zu Einwänden bei der Vorstellung im projektbegleitenden Arbeitskreis, im Rahmen der Ortsbegehungen Ende 2011 sowie durch betroffene Anwohner und Bürger. Zusätzlich wurde eine nur ungenügende Ortsentlastung der K 8 in Pattensen vom Nord-Südverkehr bei den bisher verkehrlich untersuchten Südumgehungen der Ortschaften ermittelt.

Der UR wurde daraufhin nach Norden über Pattensen bis nach Scharmbeck und die BAB A 39 ausgeweitet. Ermöglicht wurde diese auch durch den aktuellen Landschaftsrahmenplan 2013 (LRP), der eine veränderte raumordnerische Bedeutung nördlich der L 215 ermittelt hat sowie Überlegungen zur Bündelung mit der Nordeuropäischen Erdgasleitung (NEL).

Anhand der für den nördlichen Planungsraum ermittelten Raumwiderstände und Konfliktschwerpunkte der Umweltverträglichkeitsuntersuchung 2012 (UVU) wurden weitere Variantenführungen entwickelt, die anschließend 2013 im Arbeitskreis vorgestellt wurden. Hierbei haben sich in einer Raumverträglichkeitsuntersuchung (RVU) ein Ausschluss von Varianten aus konkreten raumordnerischen Gesichtspunkten sowie die Aufnahme weiterer Linienführungen ergeben. Insbesondere konnten die Realisierung einer zusätzlichen BAB-Anschlussstelle (AS) für Winsen (Luhe) sowie die Zerschneidung des Rohstoffgebietes südlich Scharmbecks (45.1) als raumunverträglich und nicht umsetzungsfähig bewertet werden.

Nach Ortsbegehungen des nördlichen Planungsraumes zusammen mit dem Arbeitskreis Ende 2013 wurden im folgenden Planungsschritt die Variantenverläufe unter verschiedenen Gesichtspunkten verfeinert und die gutachterlichen Untersuchungen fortgeführt. Die Unterlagen liegen mittlerweile vor (vgl. Kap. 1.4). Im Mai 2015 fand neben dem Arbeitskreis eine Öffentlichkeitsveranstaltung statt, weitere Bürgerinformationen erfolgen im Juni 2015.

Die vorliegende Unterlage ermöglicht eine Beschreibung, Bewertung und eine vergleichende Beurteilung der verbleibenden Trassenführungen im Hinblick auf die Einhaltung der Ziele und Grundsätze der Raumordnung sowie sonstiger Nutzungsansprüche am Standort und im Einwirkungsbereich des Vorhabens. Es sind dabei diejenigen Varianten aufzuzeigen, welche die festgelegten Zielkategorien nur unzureichend erfüllen und vergleichsweise schwerwiegendere raumrelevante Betroffenheiten und höherer Raumwiderstände aufweisen und daher nicht weiter verfolgt werden sollen. Anhand von entscheidungserheblichen Auswirkungen können nachvollziehbare Aussagen getroffen werden, die bereits auf frühzeitiger Planungsebene den Ausschluss bestimmter Varianten begründen und damit das tatsächliche Raumordnungsverfahren auf maßgeblich sinnvolle, zu untersuchende Trassenführungen bündeln.

Nach Einleitung und Durchführung des ROV mit Öffentlichkeitsbeteiligung zur Findung einer Vorschlagslinie sowie der landesplanerischen Feststellung schließt sich ein Linienbestimmungsverfahren (soweit das Vorhaben als Landesstraße klassifiziert werden soll) sowie ein Planfeststellungsverfahren an. Auf der Ebene der Raumordnung erfolgt keine abschließende Entscheidung darüber, wer Träger der zukünftigen Umfahrung wird. Im RROP soll das Vorhaben gemäß Ziffer 4.1.5 03 als Vorranggebiet Straße von regionaler Bedeutung festgelegt werden, wonach eine Klassifizierung als Landes- oder Kreisstraße ermöglicht wird.

### **1.3 Rechtliche Rahmenbedingungen**

Die vorliegende raumordnerische Bewertung kann grundsätzlich als Bestandteil des ROV nach § 15 Raumordnungsgesetz (ROG) angesehen werden. Darin wird festgelegt, dass für raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen zur Abstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung ein ROV durchzuführen ist. Von der Durchführung eines ROV kann abgesehen werden, wenn sichergestellt ist, dass die Raumverträglichkeit des Vorhabens anderweitig geprüft wird bzw. bereits räumlich und sachlich hinreichend konkreten Zielen der Raumordnung entspricht (§ 15 Abs. 1 Satz 4 ROG i. V. m. § 9 Abs. 2 NROG).

Das RROP 2000 für den Landkreis Harburg legt eine südliche Linienführung der L 215 um die Ortslagen Pattensen und Luhdorf fest. Daneben sind gemäß § 15 Abs. 1 Satz 3 ROG auch die vom Träger der Planung eingeführten Trassenalternativen Gegenstand der Planung, die durch die jetzige Festlegung im RROP hinsichtlich der Raumverträglichkeit nicht abgedeckt sind. Aufgrund des fortgeschrittenen Verfahrensstandes zur Neuauflistung des RROP 2025 wird ein separates ROV erforderlich, eine nachträgliche Integration in das RROP 2025 ist nicht ausgeschlossen.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen zur Durchführung eines ROV nach Landesrecht geben die §§ 9-13 des Niedersächsischen Raumordnungsgesetzes (NROG). Der § 9 (1) NROG ermächtigt zur Durchführung von ROV für weitere, neben den in der Raumordnungsverordnung (RoV) genannten raumbedeutsamen Vorhaben von überörtlicher Bedeutung, zu dem das gegenständliche Vorhaben einer Verlegung der L 215 im Bereich der Ortslagen Pattensen, Luhdorf und Scharmbeck zählt.

Dabei wird festgestellt, welche raumbedeutsamen Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf die in den Grundsätzen des § 2 (2) ROG bzw. § 2 NROG genannten Belange unter überörtlichen Gesichtspunkten bestehen und wie das Vorhaben mit anderen raumbedeutsamen Belangen abgestimmt oder durchgeführt werden kann (Raumverträglichkeitsprüfung).

Dies schließt die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 (1) Satz 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) genannten Schutzgüter entsprechend dem Planungsstand ein. Es wird frühzeitig die grundsätzliche Machbarkeit des Vorhabens geklärt und die günstigste und relativ umweltverträglichste Alternative mehrerer Trassenvarianten ermittelt.

## **1.4 Grundlagen**

Aufgrund des relativ weit fortgeschrittenen Planungsstandes liegen bereits hinreichend detaillierte Untersuchungen und Gutachten vor. Es werden folgende vorliegenden Unterlagen, Daten und Informationen zur sachgerechten Beurteilung raumordnerisch relevanter Belange sowie hinsichtlich der Betroffenheit von Zielen und Grundsätzen der Raumordnung und Regionalplanung sowie der Auswirkungen auf die Umwelt durch das Vorhaben ausgewertet:

- LROP - Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen, vom 08.05.2008, Änderungsfassung 2012 sowie der Änderungsentwurf 2014
- RROP - Regionales Raumordnungsprogramm für den Landkreis Harburg 2000 / Änderungsfassung 2007 (Stand 2009) sowie der 1. Entwurf der Neuaufstellung 2014
- LRP - Landschaftsrahmenplan des Landkreises Harburg 2013
- RVU - Raumverträglichkeitsuntersuchung - Planung der Ortsumfahrung Luhdorf / Pattensen / Scharmbeck (Nordumfahrung) (LANDKREIS HARBURG 2013)
- rechtskräftige und vorbereitende Bauleitpläne der Stadt Winsen (Luhe), Samtgemeinden Salzhausen und Hanstedt sowie den Gemeinden Stelle und Seevetal
- 41. F-Planänderung Stadt Winsen (Luhe); B-Planentwurf Pattensen 41, Scharmbeck 4
- Unterlagen straßentechnischer Entwurf / Wirtschaftlichkeitsberechnung (IGBV – INGENIEURGESELLSCHAFT FÜR BAU- UND VERMESSUNGSWESEN ODERMANN – KRAUSE Dez. 2014)
- Verkehrsuntersuchung Ortsumgehungen Pattensen und Luhdorf (PGT UMWELT UND VERKEHR GMBH Januar 2015)
- Umweltverträglichkeitsstudie für die Ortsumgehung Pattensen-Luhdorf-Scharmbeck (ALAND – ARBEITSGEMEINSCHAFT LANDSCHAFTSÖKOLOGIE April bzw. Mai 2015)
- Schalltechnische Untersuchung zum Neubau der Ortsumgehung Luhdorf – Pattensen Variantenuntersuchung (LÄRMKONTOR GMBH Februar 2015)
- Luftschadstoffuntersuchung zum Neubau der Ortsumgehung Luhdorf – Pattensen Variantenuntersuchung (LÄRMKONTOR GMBH Okt. 2014)

Außerdem gehen die Untersuchungen der ROV zur Umfahrung Thieshope sowie zur NEL in die Beurteilung ein. Es liegt ferner ein über den Planungsraum hinausgehendes Verkehrsgutachten (PGT) für die Stadt Winsen (Luhe) vor, welches durch das Verkehrsmodell des Landkreises Harburg (SSP) regelmäßig ergänzt wird. Berücksichtigt werden auch die Ergebnisse der Reaktivierungsuntersuchung Schienenstrecke (LNVG 2014). Für den nicht motorisierten Verkehr wird derzeit ein Radverkehrskonzept (SHP) erarbeitet. Es liegen damit aktuelle und nahezu flächendeckende Angaben vor, sodass projektspezifische Wirkprozesse und Beeinträchtigungen auf raumordnerischer Ebene hinreichend abschätzbar sind.

## **2 Kurzbeschreibung des Planungsraums (Raumanalyse)**

### **2.1 Abgrenzung des Untersuchungsraums**

Während der Antragskonferenz und des Scoping-Termins am 05.05.2008 wurde festgelegt, den vorgestellten südlichen Untersuchungsraum (UR) um Bereiche der Ortslagen Wulfsen, Bahlburg, Pattensen und Luhdorf zu erweitern. Zur vorbereitenden raumordnerischen Prüfung wurde zusätzlich im Rahmen einer UVU 2010 geprüft, ob im Randbereich des UR Bereiche bestehen, die eine geringere Raumpfindlichkeit aufweisen und eine Trassenführung in diesem Raum sinnvoll erscheinen lassen.

Aufgrund der hohen Raumwiderstände und Konfliktrichtigkeit im südlichen UR sowie auf Grundlage des aktuellen LRP 2013, der eine veränderte raumordnerische Bedeutung nördlich der L 215 ermittelt hat, wurde der ursprüngliche UR nach Norden bis zur Ortslage Scharmbeck und die BAB A 39 ausgeweitet.

Der Planungsraum umfasst nun ca. 2.501 ha und erstreckt sich über die Landschaftsräume zwischen den Ortslagen Scharmbeck im Norden, Luhdorf im Osten, Pattensen mittig sowie die südlich angrenzenden Ortslagen Wulfsen und Bahlburg. Die gewählte Abgrenzung schließt damit sowohl sämtliche Lagen denkbar geeigneter und zu prüfender Linienführungen als auch schutzgutabhängige Wirkbetroffenheiten und Funktionszusammenhänge ein. Damit wird gewährleistet, dass projektbedingte Auswirkungen vollständig erfasst und bewertet werden können. Die Abgrenzung des UR kann der Übersichtskarte in Anlage 1 entnommen werden. Für einzelne Beurteilungen von Auswirkungen erweitert sich der Betrachtungsraum auch über den abgegrenzten UR hinaus.

## 2.2 Raumordnerische und Landesplanerische Vorgaben

Aufgabe der Raumordnung ist eine nachhaltige und regional gleichwertige Raumentwicklung, die erstrebenswerte räumliche Lebensbedingungen auch für künftige Generationen sichert. Leitvorstellungen der Raumordnung sind:

- Eine nachhaltige Raumentwicklung soll die Anforderungen von Wirtschaft und Gesellschaft an den Raum mit seinen ökologischen Leistungen in Einklang bringen und dauerhaft bewahren.
- Sie soll gleichwertige Lebensbedingungen schaffen, d. h. in allen Regionen die räumlichen Voraussetzungen für Wohnen, Arbeiten, Verkehr, Versorgung und Erholung gewährleisten.
- Das Stärken regionaler Eigenkräfte hilft die regionalen Potenziale besser zu erkennen und zu erschließen, deshalb sind Maßnahmen zu räumlichen Entwicklungen gemeinsam am effektivsten durchzuführen.

Siedlungsstrukturell ist der UR dem ländlichen Raum innerhalb des Verdichtungsraumes Hamburg (Metropolregion) zuzuordnen. Er befindet sich fast vollständig im Gemeindegebiet der Stadt Winsen (Luhe). Daneben sind auch Teilbereiche der Samtgemeinde Salzhausen mit der Gemeinde Wulfsen betroffen. Die Stadt ist im LROP bzw. im 1. Entwurf des RROP 2025 als Mittelzentrum festgelegt (Ziffer 2.2.1 01) und übernimmt die Schwerpunktaufgaben der Sicherung und Entwicklung von Wohn- und Arbeitsstätten (Ziffer 2.1.3 01 und 02). Im 1. Entwurf des RROP 2025 werden Winsen und Luhdorf zusätzlich als zentrales Siedlungsgebiet und Standort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Erholung festgelegt. Zur frühzeitigen Trassensicherung sind die Ortsumfahrungen Luhdorf, Pattensen und Scharmbeck als Vorbehaltsgebiet Straße von regionaler Bedeutung festgelegt (Ziffer 4.1.5 03).

Weiterhin werden im 1. Entwurf des RROP 2025 folgende planungsrelevanten Festlegungen im Planungsraum getroffen (Ausdehnung und Abgrenzung sind neben der Anlage 1 auch der zeichnerischen Darstellung des RROP zu entnehmen):

- Vorranggebiete (VRG) Natur und Landschaft: Luheniederung, Naturschutzgebiet (NSG) „Laßbrook“ westlich von Bahlburg, Sandtrockenrasenbereich nördlich von Wulfsen
- Vorbehaltsgebiete Natur und Landschaft: südwestlich und östlich von Pattensen, großflächig im östlichen UR (LSG-Eignung östliche und westliche Luheniederung)
- Vorranggebiete Grünlandbewirtschaftung, -pflege und -entwicklung: zwischen Pattensen und Luhdorf im nördlichen UR sowie östlich von Scharmbeck
- Vorranggebiet Natura 2000: FFH-Gebiet Nr. 212 „Gewässersystem der Luhe und unteren Neetze“
- Vorbehaltsgebiet (VBG) Erholung: Landschaftsschutzgebiet (LSG) Buchwedel, großflächig zwischen Pattensen, Scharmbeck, Wulfsen und Luhdorf
- Vorbehaltsgebiet Landwirtschaft aufgrund besonderer Funktionen: der überwiegende Teil der landwirtschaftlichen Flächen im gesamten UR
- Vorbehaltsgebiet Wald: LSG Buchwedel, kleinflächig v. a. im östlichen UR
- Vorranggebiet Rohstoffgewinnung: Kiessandvorkommen südlich Scharmbecks (45.1)
- Vorbehaltsgebiet Rohstoffgewinnung: Sandvorkommen nordwestlich Wulfsen (Z 11)
- Vorranggebiet sonstige Eisenbahnstrecke: OHE-Strecke mit Haltepunkten (Vorbehalt)
- Vorranggebiet Autobahn mit AS, regional bedeutsame Straße: BAB A 39 mit AS Winsen-West und AS Winsen-Ost, L 215, L 234, K 8, K 37, K 76, K 84
- Vorranggebiet Trinkwassergewinnung: zwischen Pattensen, Roydorf und Scharmbeck, Wasserschutzgebiet der Wasserwerke Winsen, Stelle und Ashausen
- Vorranggebiet Hochwasserschutz: Überschwemmungsgebiet der Luhe
- Vorranggebiet Windenergienutzung: an der A 39 (WL\_07), westlich Pattensen (WL\_05)
- Vorranggebiet Leitungstrasse: 110 kV-Leitung; Vorranggebiet Rohrfernleitung: Gasleitung (NEL), Produktenpipeline (Dow Chemical)

## 2.3 Kommunale Entwicklung und Bauleitplanung

Im Flächennutzungsplan (F-Plan) der Stadt Winsen ist Roydorf nördlich der A 39 als gemischte Baufläche, Luhdorf dagegen mit Ausnahme des innerörtlichen Siedlungskernes als Wohnbaufläche dargestellt. Die Ortskerne von Pattensen, Scharmbeck und Bahlburg sind als gemischte Bauflächen, angrenzende Siedlungsflächen als Wohnbauflächen ausgewiesen. Am östlichen Ortsrand von Scharmbeck sowie am westlichen Ortsrand von Luhdorf wurden neue Allgemeine Wohngebiete entwickelt. Im Ortskern von Pattensen befindet sich eine Kindertagesstätte und am nördlichen Siedlungsrand eine Grundschule und Sportplätze. Die Autobahn A 39 verläuft unmittelbar zwischen den Ortsteilen Luhdorf und Roydorf und wirkt als erhebliche Vorbelastung durch die städtebauliche Trennwirkung und die von ihr ausgehenden Lärm- und Schadstoffemissionen. Nicht innerhalb des UR gelegen, aber aufgrund der Auswirkungen auf den Schwerverkehr planungsrelevant, ist das bestehende und aktuell erweiterte Gewerbegebiet Luhdorf an der K 84 (Osttangente).

Der F-Plan der Samtgemeinde Salzhausen stellt für den innerhalb des UR gelegenen Siedlungsbereich von Wulfsen Dorfgebiete, gemischte und Wohnbauflächen sowie kleinflächig Gewerbeflächen dar.

Das im Zusammenhang mit der Neuaufstellung des RROP 2025 erarbeitete demografische Gutachten prognostiziert für die nächsten Jahre ein weiteres, wenn auch mäßiges Bevölkerungswachstum im Landkreis Harburg, welches für die Stadt Winsen (Luhe) etwas höher ausfallen wird. Vor diesem Hintergrund und in Hinblick auf die Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur ist die vorrangige Siedlungsentwicklung auf die diesbezüglich gut ausgestatteten Gemeinden und Ortsteile (Winsen (Luhe), Pattensen und Wulfsen) zu konzentrieren und außerhalb dieser auf die örtliche Eigenentwicklung zu beschränken. Ebenfalls sollen bei siedlungsstrukturellen Entwicklungen der Ortsteile ein Zusammenwachsen dieser sowie die Entstehung von Siedlungsbändern verhindert werden. (1. Entwurf RROP 2025, Kap. 2.1.2)

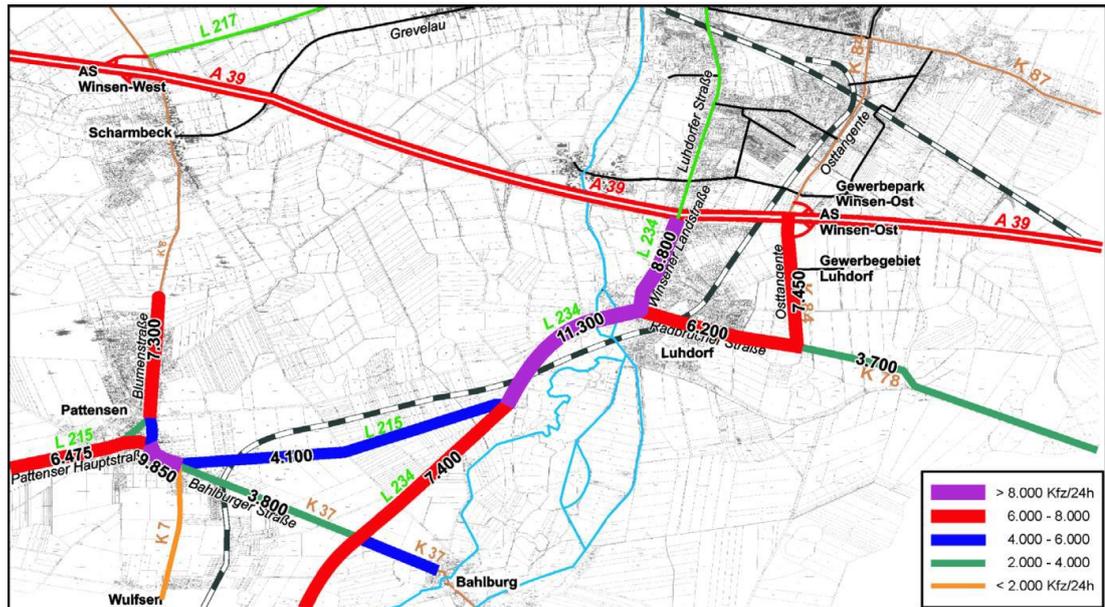
Die laufende 41. F-Planänderung der Stadt Winsen (Luhe) sieht Sondergebiete für Windenergie / Landwirtschaft südöstlich der BAB A 39 sowie westlich von Pattensen vor, die laufende 42. F-Planänderung dient der Erweiterung der Biogasanlage am Garlsberg.

## 2.4 Verkehr

Im UR ist ein planungsrelevantes regionales Straßennetz aus mehreren Landes- und Kreisstraßen vorhanden (siehe Abb. 1). Darüber hinaus sind die überregionalen BAB A 7 (Hannover – Hamburg) und A 39 (Lüneburg- Hamburg) sowie deren AS bei Thieshope sowie Winsen-West und Winsen-Ost in die Betrachtung einzubeziehen. Die im LROP festgelegte BAB A 21 ist in die verkehrliche Beurteilung überregionaler Effekte einzubeziehen, auch wenn eine Realisierung mittelfristig nicht absehbar ist (Bundesverkehrswegeplan – weiterer Bedarf).

Zur Ermittlung der vorhandenen Verkehrsströme und -beziehungen wurden im Jahr 2011 sowohl manuelle Knotenstromzählungen und automatische Seitenradarerhebungen als auch Verkehrsbefragungen zu Quell- und Zielort an verschiedenen Punkten im Planungsraum vorgenommen (vgl. PGT 2015, Abb. 2.1 und 2.2). Ergänzende Erhebungen erfolgten im Jahr 2013 im Bereich der geplanten Erweiterung des Gewerbegebietes Luhdorf. Die Gesamtverkehrsbelastung an einem Normalwerktag (Kfz/ 24h) ist Abb. 1 zu entnehmen.

Abb. 1 Gesamtverkehr des Straßennetzes im Planungsraum (Quelle: PGT 2015, Abb. 2.11)



Die Auswertung der Unfallstatistik (Polizei Niedersachsen) für die qualifizierten Straßen der Ortsdurchfahrten in Scharmbeck, Pattensen und Luhdorf ergab, dass sich innerhalb Pattensen im Einjahreszeitraum (Mai 2013 – Mai 2014) die meisten Unfälle ereignet haben. Im Dreijahreszeitraum (Mai 2013 – Mai 2015) ist es in Luhdorf zu den meisten Unfällen mit Personenschaden gekommen. Für keine der drei Ortsdurchfahrten lassen sich Häufungen eines bestimmten Unfalltyps oder einer Unfallgruppe (Ausnahme Luhdorf – Radfahrer) feststellen. Es sind innerhalb der Ortsdurchfahrten keine besonderen Unfallschwerpunkte oder Kreuzungspunkte mit erhöhten Unfallzahlen erkennbar. (PGT 2015, Kap. 2.5)

Aus Richtung Luhdorf verläuft die OHE-Güterverkehrsstrecke Winsen-Hützel parallel zur L 215 und knickt vor Pattensen nach Süden ab. Die Reaktivierung der Bahnstrecke für den Personennahverkehr ist als Grundsatz im 1. Entwurf des RROP 2025 enthalten, wird derzeit aber durch die aktuelle Untersuchung des Landes (LNVG 2014) nicht weiter verfolgt.

## 2.5 Land- und Forstwirtschaft

Die Landwirtschaft stellt den größten Flächennutzer im UR dar. Dabei überwiegt die Ackernutzung im UR; zwischen Luhdorf, Scharmbeck und Pattensen sowie in der Luheniederung findet sich großflächig Grünlandwirtschaft. Die Nutzungsintensität der Wiesen und Weiden ist allgemein sehr hoch. Im Rahmenplan Landwirtschaft (2009) ist der UR als Teilbereich II (2) mit mittlerer Standortgunst ausgewiesen. Dessen Fortschreibung (2013) ermittelt für das Gemeindegebiet der Stadt Winsen (Luhe) eine Umwandlung landwirtschaftlicher Flächen in Höhe von ca. 213 ha zwischen 2007 und 2013. Planungsrelevante landwirtschaftliche Betriebe sind der Reiterhof (Twietenhof) nordöstlich von Luhdorf, die Biogasanlage östlich von Pattensen und die Milchkuhhaltung am südlichen Siedlungsrand von Scharmbeck.

Forstwirtschaftliche Nutzflächen befinden sich zerstreut im UR. Zu den größeren zusammenhängenden Waldflächen gehört das Waldgebiet am Rehmenberg nordwestlich von Pattensen, welches gleichzeitig Bestandteil des LSG "Buchwedel und Umgebung" ist. Einige größere Erlenwaldbestände sind westlich von Luhdorf vorhanden. Nordöstlich von Luhdorf besteht das Waldgebiet "Sandberge" an der A 39. Im übrigen UR sind kleinteilige Baumbestände in der offenen Landschaft vorhanden. Bedeutsame historische Waldstandorte kom-

men im Naturschutzgebiet „Laßbrook“, nordöstlich von Wulfsen vor. Hier stockt Eichen-Hainbuchen-Mischwald auf feuchteren, lehmigen Standorten (LRP 2013).

## 2.6 Raumanalyse der UVS inkl. FFH- und artenschutzrechtlicher Belange

Im Rahmen der UVS werden die in § 2 (1) Satz 2 UVPG aufgeführten Schutzgüter beschrieben, hinsichtlich ihrer vorhabensbezogenen Empfindlichkeit bewertet und das Konfliktpotenzial in einer Raumwiderstandskarte dargestellt. Die Unterlage beinhaltet auch die Betrachtung des FFH-Gebietes und der artenschutzrechtlichen Belange. Es wird an dieser Stelle auf die detaillierten Ausführungen der UVS (ALAND 2015) verwiesen.

Die Bereiche mit sehr hohem Raumwiderstand (Raumwiderstandsstufe I) ergeben sich vor allem durch die besondere Bedeutung für die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und Biologische Vielfalt und das Schutzgut Menschen / Gesundheit im Siedlungsbereich. Kleinflächig weisen die Schutzgüter Boden (Alte Waldstandorte) und Kulturgüter (Bodendenkmale) einen sehr hohen Raumwiderstand auf. Die Bereiche mit sehr hohem Raumwiderstand befinden sich vor allem im Siedlungsbereich, in der Aubach- und Luheniederung, im Bereich Lehmbusch (Heiderelikt), im Bereich zwischen Pattensen und Luhdorf sowie im Naturschutzgebiet „Laßbrook“. Aufgrund der besonderen umweltbezogenen Bedeutung sowie der Festsetzung als FFH-Gebiet bestehen im Bereich der Aubach- und Luheniederung fünf Konfliktschwerpunkte (siehe ALAND 2015, Unterlage 12.1.5), die möglichst durch die Variantenführung nicht gequert werden sollen. Das Heiderelikt nordöstlich von Wulfsen sowie die strukturreiche Feldflur zwischen Pattensen und Luhdorf sind weitere derartige Konfliktschwerpunkte.

## 3 Eingrenzende Variantenbeurteilung

### 3.1 Kurzbeschreibung der zu untersuchenden Varianten

Für die mögliche Lage einer Umfahrung der Orte Pattensen, Luhdorf und Scharmbeck wurden verschiedene Trassenvarianten und -kombinationen entwickelt (IGBV ODERMANN – KRAUSE 2014). Trassierungsparameter gem. der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen – RAL 2012 sind dabei ein Regelquerschnitt RQ 11, der für eine Verkehrsbelastung bis 15.000 Kfz/24h ausreichend leistungsfähig ist (Entwurfsklasse 3 - regionale Straßenverbindung). Den in der Übersichtskarte der Anlage 1 dargestellten Trassenführungen liegt ein Trassenkorridor von ca. 60 m Breite zugrunde, der sich aus dem durch Überführungen von Gewässern bzw. der Eisenbahnstrecke maximal erforderlichen Böschungsfuß ergibt.

Die in Tab. 1 aufgeführten Varianten können vier Kategorien zugeordnet werden: Es liegen Ortsumfahrungen von Pattensen (Teilvarianten Pattensen) und Ortsumfahrungen von Luhdorf (Teilvarianten Luhdorf) vor, die sowohl nördlich als auch südlich der Ortslagen verlaufen. Darüber hinaus bestehen Gesamtvarianten und Kombinationen aus den Teilvarianten, die auch eine Umfahrung des Ortes Scharmbeck einbeziehen. Die vierte Kategorie setzt sich aus der Nullvariante (bestehendes Straßennetz mit prognostiziertem Verkehrsaufkommen 2025) und der Null-Plus-Variante zusammen, die bauliche Maßnahmen innerhalb der Ortsdurchfahrten vorsieht, um positive Wirkungen im Verkehrsablauf und auf die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer zu erzielen.

Tab. 1 Zu untersuchende Varianten (P=Pattensen, L=Luhdorf, S=Scharmbeck)

Bezeichnung		Länge	Darstellung (Farbe)
<b>Teilvarianten Pattensen</b>			
Süd	Variante 1-P	3,6 km	braun, gestrichelt
	Variante 1.1-P	3,5 km	grau
	Variante 2-P	4,4 km	rot
	Variante 2.1-P	4,4 km	hellblau, gestrichelt
	Variante 2.2-P	4,0 km	dunkelblau
	Variante 3.1	5,2 km	grün
Nord	Variante 6	6,4 km	dunkelblau
<b>Teilvarianten Luhdorf</b>			
Süd	Variante 1-L	3,0 km	braun, gestrichelt
	Variante 2-L	4,2 km	rot
	Variante 2.1-L	4,0 km	hellblau
Nord	Variante 10 (von L 234)	3,9 km	dunkelgrün, gestrichelt
	Variante 10.1 (von L 215)	3,9 km	hellgrün
	Variante 10.2 (von L 234)	4,2 km	dunkelblau
	Variante 10.3 (Südseite A 39)	4,1 km	dunkelblau, gestrichelt
<b>Gesamtvarianten / kombinierte Varianten</b>			
Süd	Variante 1-P und 1-L	6,6 km	braun, gestrichelt
	Variante 2-P und 2-L	8,6 km	rot
	Variante 3 (Verbindung 1-P und 1-L)	7,7 km	orange
Nord	Variante 4	6,7 km	braun
	Variante 5 (5-P und 5-S)	6,4 km + 0,7 km Ausbau K 8	grün
	Variante 9 (Nordseite A 39)	8,4 km	rot, gestrichelt
	Variante 9.1 (Südseite A 39)	8,4 km	rot, gestrichelt
Süd und Nord	Variante 6 und 1-L	9,4 km	dunkelblau, braun, gestrichelt
	Variante 3.1 und 10.1	9,1 km	grün, hellgrün
	Variante 2.2-P und 10	7,9 km	dunkelblau, dunkelgrün
	Variante 3.1 und 10.2	9,4 km	grün, dunkelblau
	Variante 2.2 P und 10.2	8,2 km	dunkelblau
	Variante 3.1 und 10.3	9,3 km	grün, dunkelblau, gestrichelt
	Variante 2.2 P und 10.3	8,1 km	dunkelblau, dunkelblau, gestrichelt
	Null-Variante	-	-
	Null-Plus-Variante	7,1 km (Ausbau innerorts)	-

**Hinweis:** Bei den in der Übersichtskarte Anlage 1 abgebildeten Trassenkorridoren ist zu beachten, dass auf raumordnerischer Ebene wesentliche breitere Korridore betrachtet werden und etwaige Betroffenheiten ein Verschieben der Trassen erforderlich machen.

Die genauen Variantenbeschreibungen und technischen Merkmale sind den straßentechnischen Unterlagen (IGBV ODERMANN – KRAUSE 2014) zu entnehmen. Die Varianten 7 und 8

sind im Rahmen der RVU (LANDKREIS HARBURG 2013) aufgrund eindeutiger raumordnerischer Betroffenheiten und geringer Realisierbarkeiten entfallen.

### **3.2 Beurteilungskriterien und Zielkategorien**

Die in Kap. 3.1 aufgeführten Varianten werden hinsichtlich der zu erwartenden raumbedeutsamen Auswirkungen auf die Einhaltung der Ziele und Grundsätze der Raumordnung sowie sonstiger Nutzungsansprüche am Standort und im Einwirkungsbereich des Vorhabens beschrieben, bewertet und vergleichend gegenübergestellt. Die Prüfung dient der Eingrenzung von weniger geeigneten Varianten auf die detailliert und vertieft zu untersuchenden Linienführungen, die dann Gegenstand des Raumordnungsverfahrens sind.

Übergeordnete Beurteilungsgrundlage sind dabei die zwischen der Stadt Winsen (Luhe) und dem Landkreis Harburg abgestimmten Planungsziele des Vorhabens:

- Verbesserung der Lebensqualität in den Ortslagen Pattensen, Luhdorf / Roydorf durch Verkehrsentlastungen (Immissionen, Aufenthaltsbereiche, Wohnumfeld)
- Erhöhung der innerörtlichen Verkehrssicherheit (Fußgänger- und Anliegerverkehr von Gefahren entlasten, die vom Durchgangsverkehr ausgehen)
- Verbesserung der qualitativen Verbindungsfunktion, die dem prognostizierten regelmäßigen Verkehrsbedürfnis entspricht (verkehrliche Leistungsfähigkeit)
- Qualitätssicherung von Kulturdenkmälern und denkmalpflegerischen Interessenbereichen (Umgebungsschutz)
- Sicherung der Erreichbarkeit lokaler Infrastruktur (Schulen, Kindertagesstätten, Sportanlagen, Feuerwehren)

Die Auswirkungsprognose und vergleichende Beurteilung wird anhand der folgenden Hauptkriterien bzw. Kriteriengruppen Verkehr / Wirtschaftlichkeit, Raumnutzung / Städtebauliche Belange, Umwelt / Schutzgebiete / Artenschutz vorgenommen. Dazu werden die Ergebnisse der Raumanalyse und der in Kap. 1.4 aufgeführten Unterlagen herangezogen.

#### **Verkehr**

Die verkehrlichen Wirkungen werden unter den Aspekten einer hohen Entlastung der Ortsdurchfahrten, einer guten Qualität des Verkehrsablaufes im Kraftfahrzeugverkehr, der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und einer guten Erreichbarkeit übergeordneter Ziele beurteilt. Es werden fünf Zielerreichungsstufen gebildet. (PGT 2015)

#### **Wirtschaftlichkeit**

Die Beurteilung der Varianten richtet sich nach den Herstellungs- und laufenden Kosten. Aufgrund der größeren Abschreibungszeiträume für Erdbau und Brückenbauwerke werden die Herstellungskosten stärker gewichtet (Multiplikator 3). (IGBV 2014) Die vergebenen Ränge der Varianten werden zur Vergleichbarkeit fünf Wertstufen zugeordnet. Die Kosten für Kompensationsmaßnahmen (außer Artenschutz) und Lärmschutzmaßnahmen sind nicht in die Wirtschaftlichkeitsberechnung eingeflossen und werden in nachfolgenden Planungsschritten vertiefend bearbeitet.

#### **Raumnutzung / Strukturelle Belange**

Die Variantenbewertung bezieht sich auf betroffene raumordnerische Festlegungen (siehe Kap. 2.2, maßgebliche Ziele der Raumordnung) und siedlungsstrukturelle Aspekte. Es werden aber auch die Auswirkungen auf die Land- und Forstwirtschaft sowie durch Lärm- und Schadstoffimmissionen betrachtet. Die Beurteilung wird verbal-argumentativ vorgenommen.

#### **Umwelt / Artenschutz / Schutzgebiete**

Die Zielfelder der UVS sind die geringe Beeinträchtigung der Umwelt (Schutzgüter nach UVPG), die Vermeidung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen (§ 44 BNatSchG) und die geringe Beeinträchtigung von Schutzgebieten (v. a. FFH-Gebiet). (ALAND 2015) Das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände sowie erhebliche Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebietes führen bei nicht vorliegenden Ausnahmeveraussetzungen zur Unzulässigkeit des Vorhabens. Daher ist es wichtig, diese Prüfung schon auf der vorgelagerten raumordnerischen Ebene zur Linienfindung vorzunehmen. Die Umweltauswirkungen werden als fünfstufiges relatives Bewertungssystem vorgenommen.

### **3.3 Auswirkungsprognose und Variantenbeurteilung**

Je nach Auswirkungsergebnis ergibt sich eine fünfstufige kategorisierende und relative Bewertung für die Variantenführungen von sehr günstig (+ +) bis sehr ungünstig (- -). Die Ergebnisse der jeweiligen Themenfelder werden in tabellarischer Form zusammengefasst und die Varianten vergleichend gegenübergestellt (vgl. Tab. 2).

#### **Variantenvergleich nach Zielerreichungsgrad**

Die Varianten werden zunächst hinsichtlich ihrer Übereinstimmung mit den fünf übergeordneten Planungszielen in Kap. 3.2 beurteilt. Grundlage hierfür sind zum einen die Verkehrsuntersuchung, die aufgrund der zugeordneten Planungsziele Erreichbarkeit übergeordneter Ziele, Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit dreifach in die Wertung eingeht, und zum anderen die UVS mit den Auswirkungen auf die Umwelt, die hinsichtlich der Lebensqualität und dem Schutz von Kultur- und Sachgütern in zweifacher Wertung einfließt. Die Bewertungsergebnisse werden in Relation zueinander gesetzt, um anschließend die Varianten zu ermitteln, die mindestens einen mittleren (o) Zielerreichungsgrad aufweisen. Diese Varianten werden weiter zu betrachten und Gegenstand des Raumordnungsverfahrens sein.

Auf die Bewertungskriterien Wirtschaftlichkeit, Raumnutzung / Raumstruktur sowie artenschutzrechtliche Belange und FFH-Vorprüfung wird ebenfalls eingegangen. Die jeweiligen Ergebnisse gehen jedoch zunächst nicht rechnerisch in den Gesamtvariantenvergleich ein. Es wird stattdessen eine begleitende verbal-argumentative Beurteilung vorgenommen.

Die nachgeordnete Betrachtung der Kriterien artenschutzrechtliche Belange und FFH-Vorprüfung wird dadurch ermöglicht, dass auf Grundlage der vorgelegten Untersuchungen derzeit keine rechtswidrigen Tatbestände bzw. Beeinträchtigungen erkennbar sind, welche die Unzulässigkeit des Vorhabens bzw. einzelner Varianten vermuten lassen.

Hierzu heißt es in der UVS (ALAND 2015): „Das Eintreten von Verbotstatbeständen gemäß § 44 Abs.1 BNatSchG bei den Artengruppen Säugetiere (Fischotter und Fledermäuse) und europäische Brutvogelarten kann nicht ausgeschlossen werden, ist aber durch Vermeidungsmaßnahmen und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) voraussichtlich vermeidbar.“

„Alle acht Varianten, die das FFH-Gebiet Nr. 212 „Gewässersystem der Luhe und unteren Neetze“ queren, führen nach jetzigem Stand der Planung ..., zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen unter der Voraussetzung, dass die aufgezeigten Maßnahmen zur Schadensbegrenzung umgesetzt werden. Somit sind die Varianten 4 und 5, die das FFH-Gebiet nicht queren und beeinträchtigen und zumutbare Alternativen zu den Süd- und Nordvarianten Luhdorf darstellen, aus FFH-Sicht nicht „zwingend“ zu wählen.“

Hinweis zu Tab. 2: Der Variantenvergleich nach Zielerreichungsgrad ist auf die Gesamtvarianten bzw. mögliche Variantenkombinationen ausgerichtet, da eine raumordnerische Betrachtung des Gesamtraums erforderlich ist und übergeordnete Ziele die Entlastung der Ortslagen Pattensen, Luhdorf und Roydorf sowie die Schaffung einer leistungsfähigen Verkehrsverbindung sind. Vorliegende Ergebnisse zu den Teilvarianten Pattensen und Luhdorf werden nachrichtlich und aus Gründen der Nachvollziehbarkeit angegeben und sind daher nicht in allen Bewertungskriterien vollständig.

Tab. 2 Variantenbezogene Bewertung nach Zielerreichungsgrad sowie zu den weiteren Hauptkriterien

Bezeichnung		Verkehr (3 / 5)	Umwelt* (2 / 5)	Wertstufe Zieler- reichung	Raumstruktur / Raumnutzung (Ziele der Raumordnung)	Wirt- schaft- lichkeit *	Ar- tenschutz *	FFH- Vorprüfun- g*
<b>Teilvarianten Pattensen</b>								
Süd	Variante 1-P	o	+			++	o	n. e.
	Variante 1.1-P	o	+			++	o	n. e.
	Variante 2-P	o	o			o	o	n. e.
	Variante 2.1-P	o	+			o	o	n. e.
	Variante 2.2-P	o	+			+	o	n. e.
	Variante 3.1	o	++			-	o	n. e.
Nord	Variante 6	-	--			--	o	n. e.
<b>Teilvarianten Luhdorf</b>								
Süd	Variante 1-L	o	-			o	--	--
	Variante 2-L	-	--			--	--	--
	Variante 2.1-L	-	-			--	--	-
Nord	Variante 10 (von L 234)	o	++			- / ++ **	+	o
	Variante 10.1 (von L 215)	o	++			++	+	o
	Variante 10.2 (von L 234)	o	+			+	+	o
	Variante 10.3 (Südseite A 39)	o	+			++	+	o
<b>Gesamtvarianten / kombinierte Varianten</b>								
Süd	Variante 1-P und 1-L	++	-	o	Trassenbündelung, Zerschneidung wertvolle Luheniederung und ÜSG	o	--	--
	Variante 2-P und 2-L	++	--	-	VRG Natur und Landschaft, Ausgleichsflächen Kiebitz (41. F-Planänderung), Zerschneidung wertvolle Luheniederung und ÜSG	--	--	--
	Variante 3 (Verbindung 1-P u. 1-L)	+	--	--	s. Variante 1-P und 1-L	o	--	--

Bezeichnung		Verkehr (3 / 5)	Umwelt* (2 / 5)	Wertstufe Zieler- reichung	Raumstruktur / Raumnutzung (Ziele der Raumordnung)	Wirt- schaft- lichkeit *	Ar- tenschutz *	FFH- Vorprüfun- g*
Nord	Variante 4	+	o (+)***	- (o)***	Querung LSG Buchwedel, VRG Grünland, ggf. Existenzgefährdung Milchviehhaltung, VRG Trinkwassergewinnung	++	+	++
	Variante 5 (5-P u. 5-S)	+	o (+)***	- (o)***	s. Variante 4	++	++	++
	Variante 9 (Nordseite A 39)	n. e.	n. e.	n. e.	hohes Brückenbauwerk und Anbauverbotszone BAB A 39, VRG Windenergiegewinnung u. Trinkwassergewinnung	+	n. e.	n. e.
	Variante 9.1 (Südseite A 39)	o	+	-	Anbauverbotszone BAB A 39, Lärmschutz erforderlich, VRG Windenergiegewinnung, ggf. Existenzgefährdung Gewerbebetrieb	++	o	o
Süd und Nord	Variante 6 und 1-L	+	--	--	Querung LSG Buchwedel und ÜSG Luhe, hohes Brückenbauwerk OHE-Strecke, Zerschneidung wertvolle Luheniederung	--	--	--
	Variante 3.1 und 10.1	++	++	++	Anbauverbotszone BAB A 39, Lärmschutz erforderlich, ggf. Existenzgefährdung Gewerbebetrieb/ Reithofanlage	--	o	o
	Variante 2.2-P und 10	++	++	++	s. Variante 3.1 und 10.1	+	o	o
	Variante 3.1 und 10.2	++	+	++	Anbauverbotszone BAB A 39, geringerer Lärmschutz erforderlich, ggf. Existenzgefährdung Gewerbebetrieb, Tangierung VRG Grünland	--	o	o
	Variante 2.2-P und 10.2	++	o	+	s. Variante 3.1. und 10.2	+	o	o
	Variante 3.1 und 10.3	++	+	++	s. Variante 3.1. und 10.2	-	o	o
	Variante 2.2-P und 10.3	++	o	+	s. Variante 3.1. und 10.2	+	o	o
	Null-Variante	--	n. e.	n. e.	Trennwirkung, schalltechnische Belastung innerorts	n. e.	n. e.	n. e.
	Null-Plus-Variante	--	n. e.	n. e.	Trennwirkung, schalltechnisch erhöhte Belastung innerorts	n. e.	n. e.	-

Erläuterung: ++ sehr günstig + günstig o mittel - ungünstig -- sehr ungünstig x unzulässige Variante (nicht vergeben) n. e. nicht ermittelt

\* die grau markierten Zellen stellen eigens ermittelte Bewertungen auf Grundlage der Wirtschaftlichkeitsberechnung (IGBV Dez. 2014) bzw. der UVS (ALAND April 2015) dar

\*\* die Herstellungs- und laufenden Kosten der Variante 10 sind abhängig von der Art der Bauausführung (vgl. IGBV Dez. 2014)

\*\*\* aufgrund einer nachträglichen Bewertungskorrektur der UVS (ALAND Mai 2015) ergibt sich ein mittlerer Zielerreichungsgrad für die Varianten 4 und 5

 Varianten mit mind. mittlerem (o) Zielerreichungsgrad

 Varianten mit mind. mittlerem (o) Zielerreichungsgrad, die im weiteren Verfahren zurückgestellt werden

### 3.3.1 Nicht geeignete Varianten

Anhand der in Kap. 3.2 dargelegten Beurteilungskriterien und Zielkategorien werden nachfolgend diejenigen Varianten ausgeschlossen, die nur geringe Zielerreichungsgrade aufweisen und überwiegend negative Auswirkungen auf den Raum haben.

Die Ergebnisse der Luftschadstoffberechnungen (LÄRMKONTOR GMBH 2014) zeigen auf, dass in den siedlungsnahen geprüften Bereichen unter Berücksichtigung sowohl der Immissionen der Autobahn als auch der geplanten Umgehungsvarianten die Richtwerte der 39. BImSchV /1/ für PM<sub>2,5</sub>, PM<sub>10</sub> und NO<sub>2</sub> deutlich unterschritten werden. Auch bei den Überschreitungshäufigkeiten sind keine Konflikte zu erwarten. Im Bereich der Ortsdurchfahrten werden die zulässigen Überschreitungshäufigkeiten ebenfalls mit hoher Sicherheit nicht erreicht. Daher wird auf eine Beurteilung der Schadstoffimmissionen an dieser Stelle verzichtet.

#### Variante 2-P und 2-L

Die Variantenkombination ist aus verkehrlicher Sicht sehr günstig zu bewerten, bewirkt allerdings hohe Umweltauswirkungen insbesondere durch den Verlauf im wertvollen Landschafts- und Freiraum südlich von Luhdorf. Es wird das Vorranggebiet Hochwasserschutz und damit das Überschwemmungsgebiet der Luhe gequert. Die Teilvariante 2-P tangiert das Vorbehaltsgebiet Rohstoffgewinnung Kiessand nordwestlich von Wulfsen sowie das als Vorranggebiet Natur und Landschaft festgelegte Heiderelikt (Zwangspunkt). Die Teilvariante 2-L zerschneidet die ebenfalls als Vorranggebiet Natur und Landschaft festgelegten Gewässerläufe südlich von Luhdorf sowie die östliche Luheniederung mit LSG-Eignung (Vorbehaltsgebiete Natur und Landschaft sowie Erholung). Die FFH-Vorprüfung hat im Vergleich zu den nördlichen Teilvarianten Luhdorf eine stärkere Betroffenheit aufgrund der Querung der Gewässer Aubach, Luhe, Luhekanal und Alte Luhe ergeben. Aus artenschutzrechtlicher Sicht löst der Verlauf der Teilvariante 2-L im Vergleich stärkere Betroffenheiten hinsichtlich der Zielarten Fischotter und Brutvögel aus. Aus wirtschaftlicher Sicht belegt die Variante den letzten Platz. Die hohen Kosten resultieren u. a. aus den erforderlichen Brückenbauwerken in der Aubach-Luhe-Niederung. Durch den südlichen Verlauf um Pattensen erhöht sich die schalltechnische Belastung der nördlichen Ortslage von Wulfsen. Im Zusammenhang mit der derzeitigen Planung von Windenergieanlagen durch die Stadt Winsen (Luhe) sind im Bereich der Linienführung 2-P / 2.1-P Ausgleichsflächen für die Brutvogelart Kiebitz geplant. Die Maßnahmen sind aufgrund des Funktionszusammenhangs sowie der Flächenverfügbarkeit an den Standort gebunden und an dieser Stelle nicht mit der Trassenführung vereinbar.

#### Variante 3

Die Gesamtvariante ist aus verkehrlicher Sicht als günstig zu bewerten, schneidet jedoch hinsichtlich der Auswirkungen auf die Umweltschutzgüter sehr negativ ab. Es wird ein sehr geringer Zielerreichungsgrad erlangt. Die als Vorranggebiet Natur und Landschaft festgelegten Gewässerläufe der Luheniederung werden beansprucht und das Vorranggebiet Hochwasserschutz gequert. Die Variante 3 stellt sich aus artenschutzrechtlicher Sicht sehr ungünstig dar, da der Lebensraum von Fischotter, Fledermäusen und Brutvögeln zerschnitten wird. Durch den Verlauf südlich von Luhdorf ist das FFH-Gebiet betroffen und löst u. a. umfangreiche auf den Fischotter und die Fledermäuse bezogene Schadensbegrenzungsmaßnahmen aus. Positiv ist die Trassenbündelung mit der 110-kV-Freileitung sowie der Produktpipeline und NEL auf längster Strecke. Die Variante ist aus wirtschaftlicher Sicht als mittel zu bewerten, da sie hohe Herstellungskosten und weniger hohe laufende Kosten hervorruft. Die geplante Erweiterung der Biogasanlage am Garlsberg (siehe Kap. 2.3) wird für

mögliche weitere Entwicklungen eingeschränkt. Durch den südlichen Verlauf um Pattensen erhöht sich die schalltechnische Belastung der nördlichen Ortslage von Wulfsen.

#### Variante 6 und 1-L

Die Variantenkombination ist aus verkehrlicher Sicht als günstig zu bewerten, schneidet jedoch hinsichtlich der Auswirkungen auf die Umweltschutzgüter sehr ungünstig ab. Neben der Waldzerschneidung nordwestlich von Pattensen (siehe Variante 5) wirkt sich die Beanspruchung des hochwertigen Landschafts- und Freiraums südlich von Luhdorf negativ auf die Bewertung aus. Die Ortslage Pattensen wird nach Westen, Norden und Osten von der freien Landschaft mit Naherholungsfunktionen abgetrennt. Die als Vorranggebiet Natur und Landschaft festgelegten Gewässerläufe der Luheniederung werden beansprucht und das Vorranggebiet Hochwasserschutz gequert. In diesem Bereich werden auch hohe Beeinträchtigungen aus artenschutzrechtlicher Sicht ausgelöst, da der Lebensraum von Fischotter, Fledermäusen und Brutvögeln zerschnitten wird. Das hier betroffene FFH-Gebiet löst u. a. umfangreiche auf den Fischotter und die Fledermäuse bezogene Schadensbegrenzungsmaßnahmen aus. Die erforderlichen Brückenbauwerke tragen zur sehr geringen Wirtschaftlichkeit der Variante bei. Die Querung der OHE-Strecke ist im Vergleich mit den südlichen Teilvarianten Pattensen mit einem größer zu dimensionierenden Brückenbauwerk erforderlich. Die Trasse führt zu einer etwas stärkeren schalltechnischen Belastung der nördlichen Ortslage von Pattensen.

#### Variante 9/ 9.1

Variante 9.1 weist nur eine mittlere verkehrliche Wirkung auf und führt zu erheblicher zusätzlicher Mehrbelastung der Luhdorfer Straße. Die Umweltauswirkungen sind vergleichsweise günstig, jedoch wird das Waldgebiet „Am Rehmenberg“ als bestehendes LSG und festgelegte Vorbehaltsgebiete Natur und Landschaft sowie Wald zentral geschnitten. Der ruhige Freiraum zwischen Pattensen und Luhdorf mit LSG-Eignung (Vorbehaltsgebiete Natur und Landschaft sowie Erholung) wird gequert und führt zu Beeinträchtigungen von Brutvogelgebieten landesweiter und regionaler Bedeutung. Die Variante schneidet das Vorranggebiet Windenergiegewinnung östlich von Scharmbeck. Im Vergleich zu den südlichen Teilvarianten Luhdorf wird die Luhe an einer engen und durch die BAB A 39 vorbelasteten Stelle gequert, so dass geringere Beeinträchtigungen hinsichtlich des FFH-Gebietes und der Vorranggebiete Natur und Landschaft sowie Hochwasserschutz zu erwarten sind. Aus artenschutzrechtlicher Sicht liegt die Variante im Mittelfeld. Die Herstellungs- und laufenden Kosten der Variante 9.1 (südlich A 39) sind sehr gering, die der Variante 9 jedoch hoch, da hier ein ausreichend dimensioniertes Brückenbauwerk über die Luhe und Autobahn notwendig ist, welches auch städtebaulich negativ bewertet wird. Aufgrund der unzureichenden Flächenverfügbarkeit in der Parallellage zur BAB A 39 (Anbauverbotszone) ist der Abbruch mind. eines Gewerbebetriebes erforderlich. Trassenoptimierungen sind nicht vorhanden, mögliche verkehrsstrukturelle Anpassungen der A 39 werden eingeschränkt. Die städtebauliche Trennwirkung im Zusammenwirken mit der Autobahn wird verstärkt. Im autobahnnahen Streckenverlauf werden Lärmschutzmaßnahmen durch Grenzwertüberschreitungen der 16. BImSchV erforderlich. Ebenfalls führt die Trasse zu einer etwas stärkeren schalltechnischen Belastung der nördlichen Ortslage von Pattensen.

### **3.3.2 Weiter zu verfolgende Varianten**

Als zielführende Linientrassen zeichnen sich im Gesamtvergleich nachfolgend aufgeführte Varianten ab, die vergleichsweise geringere Auswirkungen auf den Raum haben und die

Planungsziele mit mindestens mittlerem Zielerreichungsgrad erfüllen. Sie sind als geeignete und weiter zu verfolgende Varianten Gegenstand des Raumordnungsverfahrens.

Auf die Beurteilung der Schadstoffimmissionen auf Grundlage der Luftschadstoffuntersuchung (LÄRMKONTOR GMBH 2014) wird aus o. a. Gründen verzichtet.

#### Variante 1-P und 1-L

Die Variantenkombination ist aus verkehrlicher Sicht sehr wirksam und entlastet die Ortsdurchfahrten sehr hoch, führt jedoch auch zu hohen Beeinträchtigungen der Umweltschutzgüter. In der Bewertung der einzelnen Planungsziele wird ein mittlerer Zielerreichungsgrad erlangt, daher wird die Trassenführung in die detaillierte Betrachtung des ROV übernommen. Die Auswirkungen auf die Umwelt und Raumordnung sind vergleichbar mit denen der Variante 3. Die Trassenlänge der Variante 1-P und 1-L ist im Gegensatz zu dieser Variante etwas kürzer und verläuft länger auf bestehenden Straßen, so dass hier etwas geringere Umweltauswirkungen auszumachen sind. Es wird der ruhige und wertvolle Landschaftsraum südlich von Luhdorf zerschnitten, allerdings sind gegenüber den anderen südlichen Teilvarianten die Bereiche mit hoher Landschaftsbildqualität sowie die östliche Luheniederung mit LSG-Eignung (Vorbehaltsgebiet Natur und Landschaft) geringer betroffen. Der Streckenverlauf im Vorranggebiet Hochwasserschutz ist ebenfalls vergleichsweise kürzer. Es ist auf längerer Strecke eine Trassenbündelung mit der 110-kV-Freileitung sowie ferner der Produktpipeline und NEL gegeben. Die Variante ist aus wirtschaftlicher Sicht als mittel zu bewerten, da sie hohe Herstellungskosten und weniger hohe laufende Kosten hervorruft. Es ist mit leichten Anstiegen der schalltechnischen Beurteilungspegel in der nördlichen Ortslage von Wulfen zu rechnen; schalltechnische Beeinträchtigungen sind ebenfalls für Pattensen-Suerfeld zu erwarten.

#### Variante 2.2-P und 10 / 10.2/ 10.3

Die Variantenkombination 2.2-P und 10 schneidet hinsichtlich ihrer Verkehrswirksamkeit und den Auswirkungen auf die Umwelt sehr gut ab. Sie gehört damit zu den geeigneten Varianten mit hohem bis sehr hohem Zielerreichungsgrad. Die Teilvarianten 10.2 und 10.3 sind aufgrund der etwas längeren Streckenlänge, der damit verbundenen höheren Flächeninanspruchnahme sowie der Tangierung eines wertvollen Biotopkomplexes westlich der Reithofanlage aus Umweltsicht etwas weniger günstig, Teilvariante 10.2 berührt zudem eine Sonderabfallfläche (Bleicherdenhalde) an der AS Winsen-Ost, wodurch negative Auswirkungen auf Boden und Grundwasser (Schadstoffmobilisierung) hervorgerufen werden können. Das FFH-Gebiet und artenschutzrechtliche Belange sind im Vergleich zu den südlichen Teilvarianten weniger betroffen, da die Luhe an einer engeren und durch die BAB A 39 vorbelasteten Stelle gequert wird. Auch in Bezug auf das Überschwemmungsgebiet treten dadurch Vorteile auf. Der Verlauf der Teilvariante 10 trennt die Reithofanlage (Twietenhof) westlich von Luhdorf räumlich von der Ortslage ab und zerschneidet bzw. beansprucht Weide- und landwirtschaftliche Kulturflächen des Hofes. Der Verlauf der Teilvarianten 10.2 und 10.3 begrenzt diese Beeinträchtigungen durch eine Umfahrung des Twietenhofes. Aus wirtschaftlicher Sicht sind die Variantenkombinationen als günstig anzusehen. Aufgrund der unzureichenden Flächenverfügbarkeit in der Parallellage zur BAB A 39 (Anbauverbotszone) ist mind. ein Abbruch des südlich der Autobahn und an der L 234 gelegenen Gewerbebetriebes (Tischlerei) erforderlich. Trassenoptimierungen sind nicht vorhanden. Eine potenzielle Existenzgefährdung bzw. Entschädigungsmöglichkeiten der Reithofanlage und des Gewerbebetriebes sind im nächsten Planungsschritt zu prüfen. Der Investitions- und Betriebsaufwand ist vergleichsweise günstig. Der Streckenverlauf parallel zur Autobahn verläuft in einem bereits

vorbelasteten Bereich, verstärkt jedoch die optische und städtebauliche Trennwirkung innerhalb der Siedlung, da Funktionsbeziehungen zwischen Luhdorf und Roydorf bestehen. Hier werden durch die Streckenführung der Teilvarianten 10.ff auch die Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten, so dass Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden. Die Teilvariante 10.3 verläuft entlang der Wohnbaufläche südlich der Autobahn (Luhdorfer Waldweg / Kiefernweg) und ruft daher die vergleichsweise stärksten Betroffenheiten auf. Die relativ geringsten Kosten in Bezug auf erforderliche Lärmschutzwände verursacht die tlw. nördlich der A 39 führende Teilvariante 10.2. Die Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 70 db(A)tags und 60db(A)nachts wird trotz bestehender Vorbelastung von keiner Teilvariante überschritten. Der größere Abstand zur nördlichen Ortslage von Wulfsen führt im Vergleich zu anderen südlichen Teilvarianten zu geringeren schalltechnischen Belastungen in diesem Bereich, allerdings zu Lasten der Wohnbereiche Pattensen-Suerfeld.

#### Variante 3.1 und 10.1/ 10.2/ 10.3

Die Variantenkombinationen stellen sich hinsichtlich der Verkehrswirksamkeit als sehr geeignet und mit Blick auf die Umweltauswirkungen als günstig bis sehr günstig dar. Die voraussichtlichen Beeinträchtigungen auf die Schutzgüter sind vergleichbar mit den südlichen Teilvarianten Pattensen, es werden allerdings weniger Bodendenkmale beansprucht. Die Betroffenheit des FFH-Gebietes sowie des Artenschutzes fallen durch die autobahnahe Querung geringer aus (siehe oben). Die Teilvariante 10.1 beansprucht Flächen der Reithofanlage, während die Teilvarianten 10.2 und 10.3 diesen westlich umfahren (siehe oben). Auch hier führt der autobahnparallele Verlauf zum Verlust mind. eines Gewerbebetriebes (siehe oben). Die geplante Erweiterung der Biogasanlage am Garlsberg (siehe Kap. 2.3) wird für mögliche weitere Entwicklungen eingeschränkt. Die Variantenkombinationen schneiden aus wirtschaftlicher Sicht relativ ungünstig ab. Mit Blick auf die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen durch Grenzwertüberschreitungen der 16. BImSchV, die im Streckenverlauf nahe der Autobahn erforderlich werden, ist die Variante 10.3 am ungünstigsten. Die Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 70 db(A)tags und 60db(A)nachts wird trotz bestehender Vorbelastung von keiner Teilvariante überschritten. Der größere Abstand zur nördlichen Ortslage von Wulfsen führt im Vergleich zu anderen südlichen Teilvarianten zu geringeren schalltechnischen Belastungen in diesem Bereich, allerdings zu Lasten der Wohnbereiche Pattensen-Suerfeld.

#### Null-Variante und Null-Plus-Variante

Die Null-Variante (bestehendes Straßennetz mit prognostiziertem Verkehrsaufkommen) sowie die Null-Plus-Variante (zusätzliche bauliche Maßnahmen innerorts) führen nicht zu den gewünschten übergeordneten Planungszielen. Es verbleibt eine unbefriedigende Verkehrsinfrastruktur sowie Belastung des Menschen und Wohnumfeldes in den Ortsdurchfahrten. Die Null-Plus-Variante führt durch die Verbreiterung des Straßenraums zudem zu Gebäudeabbrüchen und Eingriffen in (private) Grünflächen und Gehölzbestände innerhalb der Ortslage und erhöht die innerörtlichen Schallemissionen durch das Heranrücken der Fahrbahn. Die Grenzwerte der 16. BImSchV werden bei beiden Varianten sowohl am Tag als auch in der Nacht in den Ortsdurchfahrten Pattensen, Luhdorf und Scharmbeck tlw. deutlich überschritten. Die Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 60db(A)nachts wird in der Ortsdurchfahrt Pattensen an einigen Immissionspunkten überschritten. Dem gegenüber stehen die nicht vorhandenen Eingriffe in die freie Landschaft sowie keine neue Betroffenheit raumordnerischer Festlegungen. Die Null-Plus-Variante führt allerdings zu relativ hohen Herstellungskosten.

Der Planungs-Nullfall bzw. die Betrachtung der Auswirkungen bei Nicht-Verwirklichung des Vorhabens ist planungsrechtlich wichtiger Bestandteil im Abwägungsprozess und dient als Vergleichsfall, der die zu erwartenden Verkehrssituation für das Prognosejahr 2025 wiedergibt und zur Beurteilung der Entlastungswirkungen bzw. der Verkehrswirksamkeit der Varianten herangezogen werden kann. Die Null-Variante sowie die Null-Plus-Variante werden daher weiter verfolgt und gehen ebenfalls in das Raumordnungsverfahren ein.

### **3.3.3 Zurückgestellte Varianten**

Aufgrund einer nachträglichen Bewertungskorrektur der UVS (ALAND Mai 2015) ergeben sich im Gesamtvergleich weitere Varianten, die mindestens einen mittleren Zielerreichungsgrad erfüllen und damit weiterhin Bestandteil des Planungsprozesses sind. Die betreffenden Varianten 4 und 5 entsprechen aufgrund der Umfahrung des Ortsteils Scharmbeck den auf die belasteten Ortsteile Pattensen und Luhdorf ausgerichteten Planungszielen nicht vollumfänglich und werden daher zurückgestellt. Maßgebend dabei ist, dass stark belastete Straßenabschnitte in Pattensen und Luhdorf im Vergleich zu anderen geeigneten Varianten in geringerem Maße verkehrsentlastend beeinflusst werden. Vor dem Hintergrund von möglichen, den weiter zu verfolgenden Varianten entgegen stehenden Belangen, wie der erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes sowie fehlende Ausnahmeveraussetzungen gem. § 34 (3) BNatSchG bzw. die Nichtzulassung von Trassenverläufen in der Anbauverbotszone der BAB A 39 können die zunächst zurückgestellten Varianten realisierbare Alternativen darstellen.

#### Variante 4

Die Variante weist eine gute verkehrliche Wirkung auf, die Umweltauswirkungen sind - auch aufgrund der geringen Streckenlänge - günstig. Insgesamt ist ein mittlerer Zielerreichungsgrad erkennbar. Die Ortslagen Pattensen und Luhdorf werden aus verkehrlicher Sicht jedoch vergleichsweise geringer entlastet. Durch die Verlegung der AS Winsen-West verschlechtert sich die Erreichbarkeit der Ortslagen Stelle und Ashausen. Die Trasse verläuft durch das Waldgebiet und LSG „Buchwedel und Umgebung“ nordöstlich von Pattensen. Die negativen Auswirkungen fallen jedoch gegenüber der Variante 5 durch die Trassenbündelung mit der NEL, die Nutzung von Waldrändern und vorhandenen Wirtschaftswegen vergleichsweise geringer aus. Nordöstlich von Scharmbeck wird ein Vorranggebiet Grünlandbewirtschaftung, -pflege und -entwicklung zerschnitten und durch die zu verlegende AS Winsen-West und die Anbindung an die L 217 erheblich beansprucht. Südöstlich von Scharmbeck wird ein hoch bis sehr hochwertiger faunistischer Lebensraum tangiert. Im Zusammenwirken mit der A 39 wird die Ortslage von Scharmbeck im Norden, Osten und Süden von der freien Landschaft mit Erholungsfunktionen abgetrennt. Die Trasse verläuft vollständig innerhalb des Vorranggebietes Trinkwassergewinnung und beeinflusst das Vorranggebiet Windenergiegewinnung westlich von Pattensen. Negative Auswirkungen sind für den landwirtschaftlichen Betrieb südlich von Scharmbeck festzustellen, dessen Milchviehhaltung an von der Trasse beanspruchte und zerschnittene Flächen gebunden ist. Hier ist eine potenzielle Existenzgefährdung anzunehmen. Die Variante 4 bewirkt den geringsten Investitions- und Betriebsaufwand aus rein wirtschaftlicher Sicht. Positiv hervorzuheben ist die Nichtbetroffenheit des FFH-Gebietes sowie geringere artenschutzrechtliche Auswirkungen.

#### Variante 5

Die Linienführung weist einen mittleren Zielerreichungsgrad auf. Durch die Verlegung der AS Winsen-West verschlechtert sich die Erreichbarkeit der Ortslagen Stelle und Ashausen. Für die Ortslagen Pattensen und Luhdorf ergeben sich im Vergleich geringere Verkehrsentlas-

tungen. Die Variante schneidet zentral das Waldgebiet nordöstlich von Pattensen, weist jedoch - auch aufgrund der vergleichsweise geringen Streckenlänge- weniger starke Umweltauswirkung auf und wird als relativ günstig beurteilt. Das Waldgebiet ist Teil des LSG „Buchwedel und Umgebung“, dessen Schutzzweck durch den Trassenverlauf beeinträchtigt werden kann. Nordöstlich von Scharmbeck wird ein Vorranggebiet Grünlandbewirtschaftung, -pflege und -entwicklung zerschnitten und durch die zu verlegende AS Winsen-West und die Anbindung an die L 217 erheblich beansprucht. Südöstlich von Scharmbeck wird ein hoch bis sehr hochwertiger faunistischer Lebensraum tangiert. Im Zusammenwirken mit der A 39 wird die Ortslage von Scharmbeck im Norden, Osten und Süden von der freien Landschaft mit Erholungsfunktionen abgetrennt. Die Trasse verläuft vollständig innerhalb des Vorranggebietes Trinkwassergewinnung und beeinflusst das Vorranggebiet Windenergiegewinnung westlich von Pattensen. Negativ wirkt sich der nahe Verlauf zum landwirtschaftlichen Betrieb südlich von Scharmbeck aus, der zu Versiegelung und Zerschneidung von an die Milchviehhaltung gebundenen Flächen führt. Hier ist eine potenzielle Existenzgefährdung anzunehmen. Durch die Nähe zur nördlichen Ortslage von Pattensen sind vergleichsweise stärkere Lärmauswirkungen erkennbar. Positiv hervorzuheben ist die Nichtbetroffenheit des FFH-Gebietes sowie geringe artenschutzrechtliche Auswirkungen. Aus Sicht der Wirtschaftlichkeit schneidet die Trassenführung ebenfalls gut ab.

#### **4 Zusammenfassung und Ausblick**

Aus der voran gegangenen Betrachtung und Beurteilung der Gesamtvarianten und Variantenkombinationen geht hervor, dass die Variantenkombinationen 1-P und 1-L, 2.2-P und 10.1/ 10.2/ 10.3 sowie 3.1 und 10/ 10.2/ 10.3 mindestens mittlere Zielerreichungsgrade der Planungsziele erfüllen und damit als weiter zu verfolgende Varianten einer weiteren Betrachtung im Raumordnungsverfahren unterliegen. Ebenfalls sind die Null-Variante bzw. Null-Plus-Variante Bestandteil weiterer Untersuchungen. Zurückgestellt werden die Gesamtvarianten 4 und 5, die bei ebenfalls mittleren Zielerreichungsgraden den Planungszielen nicht vollumfänglich entsprechen, aber als Alternativen dienen, wenn im weiteren Planungsprozess bisher nicht bekannte, maßgebliche Belange zu einer Raumunverträglichkeit der Vorkorridore führen würden.

Mit den als geeigneter erscheinenden Trassenführungen der Ortsumfahrungen sind ebenfalls Auswirkungen auf den Raum und die einzelnen Belange verbunden. Aus verkehrlicher, wirtschaftlicher und schalltechnischer Sicht sowie in Hinblick auf die Umweltauswirkungen liegen die Teilvarianten und ihre Untervarianten stellenweise nah beieinander und weisen dann eher marginale Unterschiede auf. Hier ist in weiteren Planungsschritten zu prüfen, ob und welche Trassenoptimierungen bzw. verbesserte Variantenkombinationen bestehen, die mit den Erfordernissen der Raumordnung weitestgehend übereinstimmen und hinsichtlich der Vereinbarkeit mit den raumordnerischen Zielen und Grundsätzen am geeignetsten sind.

In den nächsten Planungsschritten ist insbesondere zu prüfen, ob mit der Beanspruchung des an der Autobahn gelegenen Gewerbebetriebes (Tischlerei) eine Existenzgefährdung eintritt oder ob Möglichkeiten einer Entschädigung bzw. Betriebsverlagerung bestehen. Ebenfalls ist der betroffene Umfang des Flächen- und Funktionszusammenhangs im Bereich der Reithofanlage (Twietenhof) im Hinblick auf die einzelnen Streckenverläufe der Varianten 10.ff genauer zu ermitteln. Die Auswirkungen des nahen Verlaufs der zurückgestellten Varianten 4 und 5 zum landwirtschaftlichen Betrieb südlich von Scharmbeck (Milchviehhaltung)

sind hinsichtlich einer Existenzgefährdung durch die Inanspruchnahme und Zerschneidung wichtiger betriebswirtschaftlicher Flächen zu untersuchen.

Aufgrund der Lage der Teilvarianten 10.ff im Bereich der Anbauverbotszone der BAB A 39 ist eine Ausnahme von der Anbauverbotszone bei der niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr zu veranlassen. Gleichzeitig ist eine Stellungnahme zur Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes an der AS Winsen-Ost unter Berücksichtigung der prognostizierten vorhabensbedingten Verkehrsmengen erforderlich.

Nach Vorliegen der entsprechenden Unterlagen wird das ROV offiziell eingeleitet und die Unterlagen zur Einsicht öffentlich ausgelegt. An diesem Punkt haben die Öffentlichkeit sowie Behörden die Möglichkeit sich mittels Stellungnahmen zu dem Vorhaben zu äußern. Zu diesem Zeitpunkt sollen auch jene ergänzenden Rauminformationen berücksichtigt werden, die im Zuge der vorgezogenen Bürgerbeteiligung im Mai und Juni 2015 vorgebracht wurden. Soweit bereits Stellungnahmen im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zum RROP 2025 eingegangen sind, ist eine erneute Einwendung vorzubringen, soweit die Belange nicht oder nur unvollständig Eingang in das ROV gefunden haben. Im nachfolgenden Erörterungstermin, der gemeinsam mit dem Vorhabenträger, den Trägern öffentlicher Belange, den Umweltverbänden und der Plangenehmigungsbehörde durchgeführt wird, werden die einzelnen Positionen sowie die zuvor ausgewerteten schriftlichen Stellungnahmen aller Betroffenen vorgestellt und diskutiert, bevor eine abschließende Abwägung getroffen wird.

Den Abschluss des Raumordnungsverfahrens bildet die so genannte „Landesplanerische Feststellung“. Dabei trifft die zuständige Landesplanungsbehörde unter Einbezug der Planunterlagen und dem Ergebnis des Beteiligungsverfahrens die Entscheidung ob, über welche Trasse und ggf. unter welchen Maßgaben raumverträgliche Ortsumfahrungen Luhdorf und Pattensen geführt werden. Im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren werden die Einzelheiten zur Verkehrsmaßnahme geregelt.

- Raumordnerische Bewertung -  
OU Pattensen / Luhdorf / Scharmbek

- Grenze des Untersuchungsraumes
- Vorranggebiet Windenergiegewinnung
- Vorranggebiet Altlasten
- Vorranggebiet Leitungstrasse
- Vorranggebiet Rohrfernleitung
- Vorbehaltsgebiet Haltepunkt
- Vorranggebiet Autobahn (A 39)
- Vorranggebiet Sonstige Eisenbahnstrecke (OHE)
- Vorranggebiet Trinkwassergewinnung
- Vorranggebiet Rohstoffgewinnung
- Vorbehaltsgebiet Rohstoffgewinnung
- Vorranggebiet Natura 2000 (FFH-Gebiet Nr. 412)
- Vorranggebiet Hochwasserschutz (ÜSG Luhe)
- Vorbehaltsgebiet Erholung
- Vorranggebiet Grünlandbewirtschaftung, -pflege und -entwicklung
- Vorbehaltsgebiet Natur und Landschaft
- Vorranggebiet Natur und Landschaft
- Alter Waldstandort
- Vorbehaltsgebiet Wald

Anlage 1 - Übersichtskarte

Originalmaßstab 1:25.000  
0 105 210 420 630 840 Meter  
Stand Mai 2015

