

Ortsumgehung Elstorf / Ketzendorf

**Landesplanerische Feststellung zum Raumordnungsverfahren mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung**

Erstellt durch:

Federführung i.S.d.§19 Abs. 1 Satz 2 NROG

LANDKREIS HARBURG

DER LANDRAT

Schloßplatz 6

21423 Winsen (Luhe)

Im Einvernehmen mit

LANDKREIS STADE

DER LANDRAT

Am Sande 2

21682 Stade



## Inhaltsverzeichnis

1.	Ergebnis des Raumordnungsverfahrens .....	4
1.1.	Landesplanerische Feststellung .....	4
1.2.	Maßgaben .....	4
1.3.	Hinweise und Anregungen .....	5
1.4.	Wirkung der landesplanerischen Feststellung .....	5
1.5.	Befristung der Geltungsdauer .....	6
1.6.	Hinweise zur Kostentragung und -festsetzung.....	6
1.7.	Weitere Beteiligung der Öffentlichkeit, Hinweis zum Rechtsbehelf.....	6
2.	Beschreibung des Vorhabens .....	7
2.1.	Vorstellung des Vorhabens .....	7
2.2.	Begründung des Bedarfs .....	9
2.3.	Technische Eckdaten des Vorhabens.....	10
2.4.	Untersuchungsraum und räumliche Alternativen.....	12
3.	Beschreibung des Verfahrens .....	12
3.1.	Aufgabe des Raumordnungsverfahrens .....	12
3.2.	Rechtliche Grundlagen des Raumordnungsverfahrens .....	12
3.3.	Ablauf des Raumordnungsverfahrens .....	13
3.3.1.	Antragskonferenz.....	14
3.3.2.	Einleitung Verfahren, Beteiligung Öffentlichkeit und öffentlicher Stellen ....	14
3.3.3.	Erörterung.....	15
4.	Stellungnahmen aus den Beteiligungsverfahren.....	15
4.1.	Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Verbände .....	15
4.2.	Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit .....	16
5.	Beschreibung der Prüfmethodik.....	16
5.1.	Prüfauftrag des Raumordnungsverfahrens .....	16
5.2.	Prüfgegenstand und Datengrundlagen.....	17
5.3.	Variantenvergleich und Gewichtung .....	18
6.	Prüfergebnisse .....	19
6.1.	Raumbezogene Auswirkungen.....	19
6.1.1.	Siedlungs- und Versorgungsstruktur .....	19
6.1.2.	Landwirtschaft .....	20
6.1.3.	Forstwirtschaft.....	20
6.1.4.	Verkehr, technische Infrastruktur .....	20
6.1.5.	Sonstige Standort- und Flächenanforderungen.....	21
6.2.	Umweltbezogene Auswirkungen .....	21

6.2.1.	Schutzgut Mensch inkl. menschlicher Gesundheit .....	21
6.2.2.	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt.....	22
6.2.3.	Schutzgut Boden und Fläche.....	23
6.2.4.	Schutzgut Wasser .....	23
6.2.5.	Schutzgut Luft und Klima .....	24
6.2.6.	Schutzgut Landschaft .....	24
6.2.7.	Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter .....	24
6.2.8.	Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern .....	25
6.2.9.	Artenschutz .....	25
6.2.10.	Natura-2000-Gebietsschutz.....	25
6.2.11.	Schutzgebiete.....	26
6.2.12.	Bewertung der Umweltauswirkungen insgesamt.....	26
6.3.	Nutzen der Verkehrsanlage.....	28
6.4.	Landwirtschaftliche Auswirkungen .....	29
6.5.	Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung .....	30
6.6.	Wirtschaftlichkeit.....	30
7.	Zusammenfassende raumordnerische Gesamtabwägung .....	31
8.	Begründung der Maßgaben .....	32
	Anlagenverzeichnis .....	34
	Abkürzungsverzeichnis .....	35

## **1. Ergebnis des Raumordnungsverfahrens**

### **1.1. Landesplanerische Feststellung**

Die Landkreise Harburg und Stade haben für die geplante Ortsumfahrung Elstorf mit Zubringer A 26 als zuständige Untere Landesplanungsbehörden gem. § 10 Abs. 5 des Niedersächsischen Gesetzes über Raumordnung (NROG) in Verbindung mit § 15 des Raumordnungsgesetzes (ROG) ein Raumordnungsverfahren mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. Die zuständige Behörde im Sinne von § 19 Abs. 1 Satz 2 NROG ist der Landkreis Harburg. Die Feststellung ergeht im Einvernehmen mit dem Landkreis Stade.

Als Ergebnis des Raumordnungsverfahrens für die vom Geschäftsbereich Lüneburg der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (Vorhabenträgerin) geplante Ortsumfahrung wird festgestellt, dass die Variante 1.3 (vgl. Anlage 1) mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar ist und den Anforderungen an die Umweltverträglichkeit des Vorhabens entspricht, wenn die in Kapitel 1.2 genannten Maßgaben beachtet werden. Diese Variante ist im Variantenvergleich als die raumverträglichste Lösung aller ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen hervorgegangen.

### **1.2. Maßgaben**

1. Die nördliche Anbindung der geplanten Trasse an die bestehende B3neu und an die B73 ist entsprechend der prognostizierten Verkehrsbelastung richtlinienkonform auszubilden. Kleinräumige Verschwenkungen, Aufweitungen und Verschiebungen zur Knotenpunktgestaltung sind aus Sicht der Raumordnung zulässig.
2. Die landesplanerisch festgestellte Trasse durchschneidet das Landschaftsschutzgebiet LSG STD 22 „Buxtehuder Geestrand“. Die Inanspruchnahme von LSG-Flächen ist im Grundsatz vertretbar. Zur Gewährleistung der Biotopvernetzung ist eine Querungshilfe in Form einer Unter- bzw. Überführung zu schaffen; die Dimensionierung des Querungsbauwerks ist im Zuge des Planfeststellungsverfahrens mit der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Stade abzustimmen.
3. Raumbedeutsame Freileitungen und Trinkwasserleitungen dürfen nicht beeinträchtigt werden.
4. Bei der Wiederherstellung des Wirtschaftswegenetzes sind die wichtigsten Verbindungen zu erhalten. Querungsmöglichkeiten sind unter fachlichen Gesichtspunkten so zu planen, dass die entstehenden Umwege für die Landwirtschaft so gering wie möglich sind. Verlängerungen von Schulwegen und Nachteile für die landschaftsbezogene Erholung sind zu reduzieren. Die Durchgängigkeit der Wegeverbindung zwischen Ketzendorf und Wulmstorf (Vorranggebiet regional bedeutsamer Radwanderweg gem. RROP LK STD) ist sicherzustellen. Eine Kombination mit Funktionen zur Biotopvernetzung ist zulässig.
5. Die Verknüpfung der B3neu mit der bestehenden B3 nordwestlich von Elstorf ist richtlinienkonform entsprechend der prognostizierten Verkehrsbelastung auszubilden und hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirksamkeit zur Entlastung der Ortsdurchfahrten zu optimieren.

6. Das Naturschutzgebiet Fliegenmoor darf weder selbst noch hinsichtlich seines Wasserhaushaltes derart beeinträchtigt werden, dass eine wesentliche Verschlechterung eintritt.
7. Zwischen den Ortsteilen Ardestorf und Elstorf ergibt sich eine Engstelle, die im Osten durch den Ortsrand Elstorf und im Westen durch ein Wohnhaus und einen landwirtschaftlichen Betrieb (Obsthof) begrenzt wird. Daran schließt eine Altlast an. Die Engstelle würde sich vergrößern, wenn begrenzende Elemente entfallen sollten. Die Beeinträchtigungen an den Rändern der Engstelle sind so gering wie möglich zu halten.
8. Eine Verknüpfung der K42 mit der B3 neu zwischen Ardestorf und Elstorf ist nicht vorgesehen. Sollte dies zu einem späteren Zeitpunkt angestrebt werden, wäre die Raumverträglichkeit gesondert nachzuweisen.
9. Der Knotenpunkt Lindenstraße (B3) / Karlsteinstraße (K31) / Rosengartenstraße (K52) muss eine ausreichende Leistungsfähigkeit besitzen, um die prognostizierte Verkehrsbelastung zu bewältigen. Die erhöhte Verkehrsbelastung ist teilweise unmittelbare Folge der Errichtung der Umgehungsstraße.
10. Auf Grundlage der vorgelegten Unterlagen können Konflikte mit dem Artenschutz nicht ausgeschlossen werden. Die Einhaltung der rechtlichen Vorgaben ist durch die Festsetzung von geeigneten Maßnahmen in der Planfeststellung sicher zu stellen. Die für die abschließende Bewertung erforderlichen Daten sind zu ermitteln, sofern sie noch nicht vollständig vorliegen. Es werden insbesondere artenschutzrechtliche Maßnahmen des Amphibienschutzes erforderlich sein. Diese sind gleichzeitig Bestandteil der erforderlichen Biotopvernetzung.

### **1.3. Hinweise und Anregungen**

1. Die Trasse verläuft teilweise im Wasserschutzgebiet Zone IIIa „Elstorf“. Die Anforderungen an den Bau und Betrieb sind zu beachten.
2. Im Plangebiet gibt es Trockentäler. Die sich daraus ergebenden Anforderungen an Entwässerungsanlagen bei Starkregenereignissen sind zu berücksichtigen.
3. In der Planfeststellung ist das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens unter Berücksichtigung aktueller Prognosen und Auswirkungsanalysen zu prüfen. Sollten die in der Planfeststellung zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens wesentlich über die im Raumordnungsverfahren betrachteten hinausgehen, ist die Variantenauswahl ggf. anzupassen.

### **1.4. Wirkung der landesplanerischen Feststellung**

Die Landesplanerische Feststellung ist bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen, die den im Raumordnungsverfahren beurteilten Gegenstand betreffen, sowie bei Genehmigungen, Planfeststellungen und sonstigen behördlichen Entscheidungen über die Zulässigkeit des Vorhabens zu berücksichtigen. Sie hat gegenüber dem Träger des Vorhabens und gegenüber Einzelnen keine unmittelbare Rechtswirkung.

Im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren kann gemäß § 49 Abs. 2 UVPG die Prüfung der Umweltverträglichkeit auf zusätzliche erhebliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen des Vorhabens beschränkt werden, die in diesem Verfahren noch nicht geprüft wurden.

Die Pflicht gem. § 4 Abs. 1 ROG, Ziele der Raumordnung zu beachten, bleibt unberührt. Soweit sich die in Kapitel 1.2 genannten Maßgaben auf die Einhaltung von Zielen der Raumordnung richten, würde ihre Nichtbeachtung einer späteren Planfeststellung des Vorhabens entgegenstehen. Gleiches gilt bei Nichteinhaltung von Maßgaben, die die Vereinbarkeit der Vorhabenplanung mit anderen maßgeblichen Rechtsnormen, insbesondere des Umweltrechts, sicherstellen sollen.

#### **1.5. Befristung der Geltungsdauer**

Die Geltungsdauer der Landesplanerischen Feststellung ist gem. § 11 Abs. 2 NROG auf fünf Jahre befristet. Die Landesplanungsbehörde kann die Frist vor ihrem Ablauf auf Antrag des Vorhabenträgers verlängern, jedoch jeweils um höchstens zwei Jahre. Die Frist ist gehemmt, solange ein vor Fristablauf eingeleitetes Zulassungsverfahren für das Vorhaben nicht mit einer bestandskräftigen Entscheidung abgeschlossen ist.

#### **1.6. Hinweise zur Kostentragung und -festsetzung**

Für Raumordnungsverfahren zu Planungen und Maßnahmen durch die Gemeinden, Landkreise oder andere Körperschaften des öffentlichen Rechts, die gesetzliche Pflichtaufgaben erfüllen, werden gem. § 13 NROG Gebühren nicht erhoben. Vorhabenträgerin ist die Körperschaft Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Lüneburg. Sie ist von der Kostenträgerschaft befreit.

Über etwaige entstandene erstattungsfähige Auslagen ergeht ggf. ein gesonderter Bescheid.

#### **1.7. Weitere Beteiligung der Öffentlichkeit, Hinweis zum Rechtsbehelf**

Die Untere Landesplanungsbehörde wird die Öffentlichkeit ordnungsgemäß unterrichten und hierzu das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens gemäß § 11 Abs. 3 NROG in den betroffenen Gemeinden für die Dauer eines Monats auslegen. Ort und Zeit der Auslegung werden von der Gemeinde ortsüblich bekannt gemacht.

Gemäß § 11 Abs. 4 NROG ist eine Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften bei der Durchführung dieses Raumordnungsverfahrens, die nicht innerhalb eines Jahres schriftlich geltend gemacht worden ist, unbeachtlich. Die Jahresfrist beginnt mit der Bekanntmachung über die Auslegung der Landesplanerischen Feststellung.

Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens kann nur im Rahmen eines Rechtsbehelfsverfahrens gegen die nachfolgende Zulassungsentscheidung überprüft werden.

## **2. Beschreibung des Vorhabens**

### **2.1. Vorstellung des Vorhabens**

Der Geschäftsbereich Lüneburg der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) wurde als Vertreter des Landes Niedersachsen von der Bundesrepublik Deutschland mit der Planung der Ortsumfahrung (OU) Elstorf als 2. und 3. Bauabschnitt der B 3n im Zuge der B3 westlich von Neu Wulmstorf bis südlich von Elstorf beauftragt. Die B 3neu besteht als Gesamtprojekt aus drei Bauabschnitten:

Für den **1. Bauabschnitt (BA)**, der das Teilstück zwischen der A 26 (in ihrem zukünftigen Verlauf zwischen Buxtehude und Hamburg) und der B 73 als OU Neu Wulmstorf umfasst, erging am 26.10.2006 der Planfeststellungsbeschluss. Die Verkehrsfreigabe erfolgte am 11.07.2011.

Der **2. Bauabschnitt** der B 3n als nördlicher Planungsabschnitt der OU Elstorf wurde in der Vergangenheit als OU Ketzendorf vom Geschäftsbereich Stade als sogenannte Globalmaßnahme beplant. Hierzu wurden bereits Planungsleistungen auf der Stufe der Vorplanung vorgenommen. Ausgangspunkt waren die bestehenden Belastungen aus dem Verkehr in den Ortslagen Ovelgönne und Ketzendorf und die zeitweise Überlastung des Knoten B73/B3 in Ovelgönne.

Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030, dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, wurde der **3. Bauabschnitt** der B 3n als südlicher Planungsabschnitt der OU Elstorf vom bisherigen „Weiteren Bedarf“ in den „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft. Um rechtssicher planen zu können, wurden die beiden o.g. Bauabschnitte 2 und 3 zusammengefasst. Die Bezeichnung dieser Gesamtmaßnahme lautet nun „B 3 OU Elstorf mit Zubringer A 26“.

Die B 3 hat wegen ihrer Verbindungsfunktion sowohl zwischen den beiden Autobahnen A 26 und A 1 als auch zwischen dem Mittelzentrum in Buchholz in der Nordheide mit dem Mittelzentrum in Buxtehude eine überregionale Bedeutung. Neben der überregionalen Bedeutung der B 73 als wichtige Verkehrsachse Stade-Buxtehude-Hamburg im nördlichen Teil des Planungsraums ist die L 235 als Eckverbindung zwischen den beiden Bundesstraßen B 73 und B 3 zwischen den Ortsdurchfahrten Neu Wulmstorf und Elstorf regional bedeutsam. Mit der geplanten Neubaustrecke wird durch die Verlängerung der B 3n (1. BA) zur B 3 südlich Elstorf eine leistungsfähige Verbindung geschaffen, der eine wichtige Zubringerfunktion zwischen den Bundesautobahnen A 26 und A 1 zukommt. Diese entlastet gleichzeitig als Umgehungsstraße die Ortsdurchfahrten Ovelgönne / Ketzendorf sowie Elstorf / Schwiederstorf, Daerstorf und Wulmstorf, insbesondere den schon heute überlasteten Knotenpunkt B 3 / B 73 in Ovelgönne.

Die Neubaustrecke soll als Bundesstraße gewidmet werden. Um eine Entlastungs- und Bündelungswirkung zu erzielen, wird neben der nördlichen Anbindung an den Knotenpunkt B 3neu / B 73 im Norden und die B 3 im Süden noch eine Verknüpfung mit der B 3 nordwestlich von Elstorf vorgesehen. Auf diese Weise werden die Ortsdurchfahrten vom Ziel- und Quellverkehr der Ortschaften entlang der Neubaustrecke entlastet. Darüber hinaus kann der überörtliche Verkehr aus dem Alten Land, der in Richtung A 1 nicht über die A 26 sondern über die B 73 fährt, ebenfalls die Ortsumfahrung nutzen.

Gem. § 15 ROG prüft die für Raumordnung zuständige Behörde die Raumverträglichkeit raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen im Sinne von § 1 der Raumordnungsverordnung (Raumordnungsverfahren). Hierbei sind die raumbedeutsamen Auswirkungen der Planung oder Maßnahme unter überörtlichen Gesichtspunkten zu prüfen; insbesondere werden die Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung und die Abstimmung mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen geprüft. Gegenstände der Prüfungen sollen auch ernsthaft in Betracht kommende Standort- oder Trassenalternativen sein.

Für die Durchführung von Raumordnungsverfahren sind im Sinne des § 19 Abs. 1 Satz 1 NROG die unteren Landesplanungsbehörden der Landkreise Harburg und Stade zuständig. Da das Vorhaben den Bereich mehrerer unterer Landesplanungsbehörden berührt, haben sich gem. § 19 Abs. 1 Satz 2 NROG die Landkreise untereinander auf den Landkreis Harburg als federführende zuständige Behörde geeinigt.

Gem. § 1 Nr. 8 Raumordnungsverordnung soll für den „Bau einer Bundesfernstraße, die der Entscheidung nach § 16 des Bundesfernstraßengesetzes bedarf“ ein Raumordnungsverfahren im Sinne des § 15 ROG durchgeführt werden. § 9 NROG in Verb. m. § 16 ROG benennt Gründe, nach denen von einem Raumordnungsverfahren abgesehen werden kann. Aufgrund der Größe des Raumes, der fehlenden Verbindlichkeit bisheriger raumordnerischer Darstellungen sowie der variierenden raumbedeutsamen Auswirkungen der ernsthaft in Betracht kommenden Trassenalternativen, werden keine Gründe zum Verzicht auf ein ROV gesehen. Vielmehr wird ein Raumordnungsverfahren als geeignet und erforderlich angesehen, um die raumverträglichste Variante auszuwählen und so zur Entlastung des Planungsprozesses beizutragen.

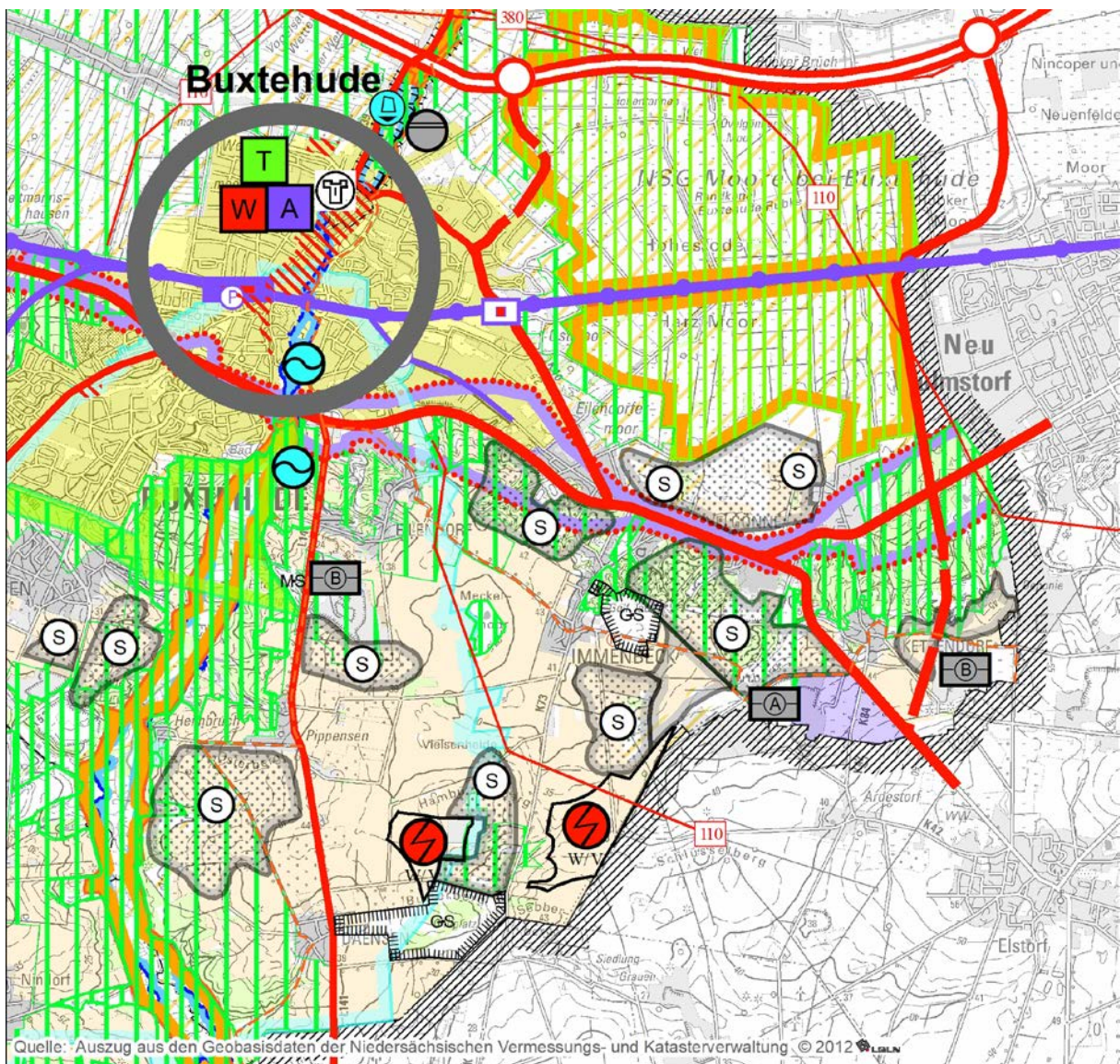
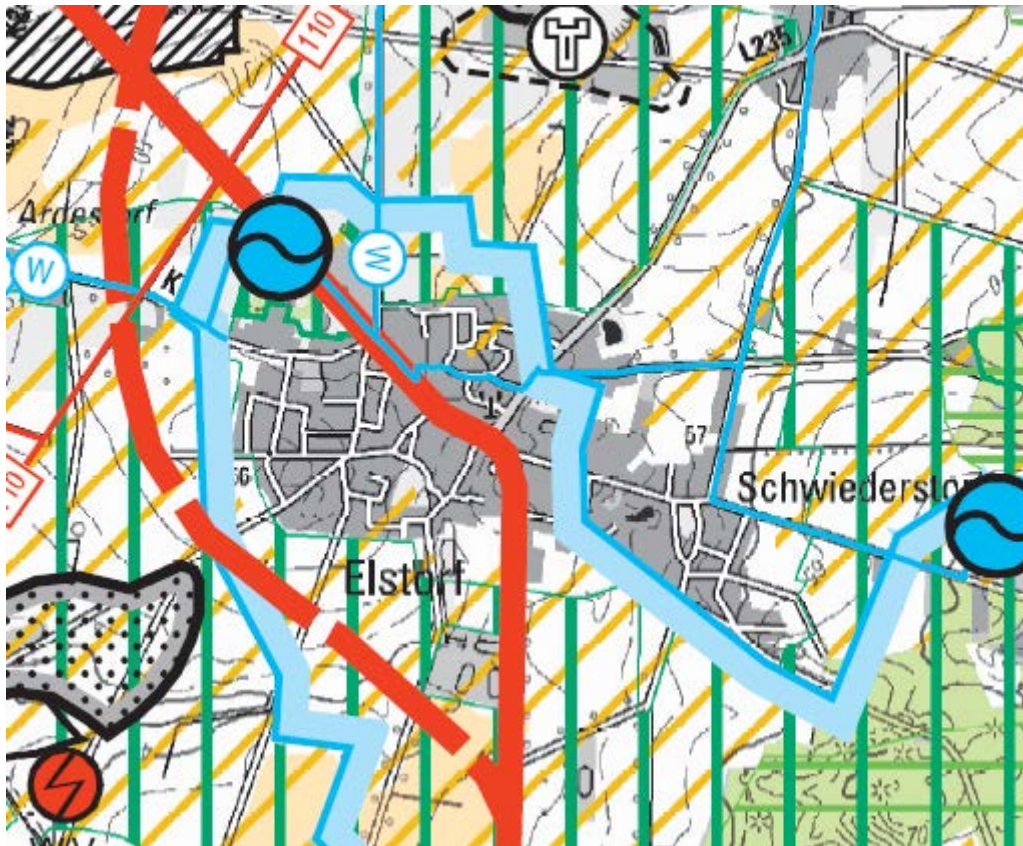


Abb. 1: Auszug RROP 2013 LK Stade



Bisher ist ein möglicher Trassenverlauf sowohl im Regionalen Raumordnungsprogramm 2013 des Landkreises Stade als auch im Regionalen Raumordnungsprogramm 2025 des Landkreises Harburg als Vorbehaltsgebiet Hauptverkehrsstraße dargestellt.



**Abb. 2: Auszug RROP 2025 LK Harburg**  
Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten des LGLN © 2018

## **2.2. Begründung des Bedarfs**

Die Gesamtmaßnahme „B3 OU Elstorf mit Zubringer A26“ besteht aus zwei zusammengefassten Bauabschnitten (BA). Die Variantenuntersuchung für den 2. BA hat gezeigt, dass durch die Festlegung einer Linienführung ggf. eine unzulässige Vorfestlegung für die Weiterführung in den 3. Bauabschnitt erfolgen würde. Dementsprechend war die Zusammenfassung der beiden BA erforderlich.

Der 2. BA war im Bundesverkehrswegeplan 2015 vorgesehen und ist als begonnene Um- bzw. Ausbaumaßnahme nicht mehr im aktuellen BVWP 2030 enthalten. Das BMVI (ehemals BMVBS) hatte zugestimmt, zur weiteren verkehrlichen Entlastung der B 73 einen örtlich begrenzten "Zubringer B 3" (2. BA) zu planen, um einen verkehrlich problematischen Versatz über die hoch belastete Kreuzung B 73 / B 3 in Ovelgönne auszuschließen. Dieses Projekt sollte als Um-/ Ausbaumaßnahme zur Entlastung des Knotenpunktes B 73 / B 3 realisiert werden.

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 enthält im vordringlichen Bedarf das Projekt „Ortsumfahrung Elstorf“ (Projektnummer B3-G10-NI). Dies ist der 3. Bauabschnitt und dazu wird im Projektinformationssystem (Prins) zum Vorhaben ausgeführt:

„Die Projektbegründung basiert auf dem Verfahren zur Bewertung von OD (UVO). Erhebungszeitraum der Daten: Verkehrszahlen: 2005, Unfalldaten: 2005-2007, Sonstiges: ab 1992. Im Bereich der bestehenden Ortsdurchfahrt ELSTORF ergeben sich erhebliche Mängel. Der DTV liegt abschnittsweise bei etwa 14000 Kfz/24 h mit einem Lkw-Anteil von 13,3 %. In einigen Abschnitten der Ortsdurchfahrt wurden sowohl auffällig viele Unfälle mit Personenschaden als auch Unfälle beim Überschreiten der Fahrbahn festgestellt. Die V85% liegt mit 65km/h abschnittsweise deutlich über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50km/h. Nennenswerte Mängel im Straßenumfeld ergeben sich durch einen deutlich erhöhten Grad der Lärmimmissionen (72,9dB(A) am Tag, 65,5dB(A) in der Nacht) und die durch Fahrzeuge hervorgerufenen Abgasimmissionen (11CO2 mg/m<sup>3</sup>). Die geplante Maßnahme führt in allen Bereichen zu der angestrebten Entlastung der Ortsdurchfahrt.“

Das Bundeskabinett hat am 03.08.2016 den BVWP 2030 beschlossen. Das dazugehörige Maßnahmenengesetz, das Fernstraßenausbaugesetz, wurde am 30.12.2016 bekannt gemacht. Der ausgewiesene Nutzen-Kosten-Faktor liegt mit 5,3 deutlich über 1.

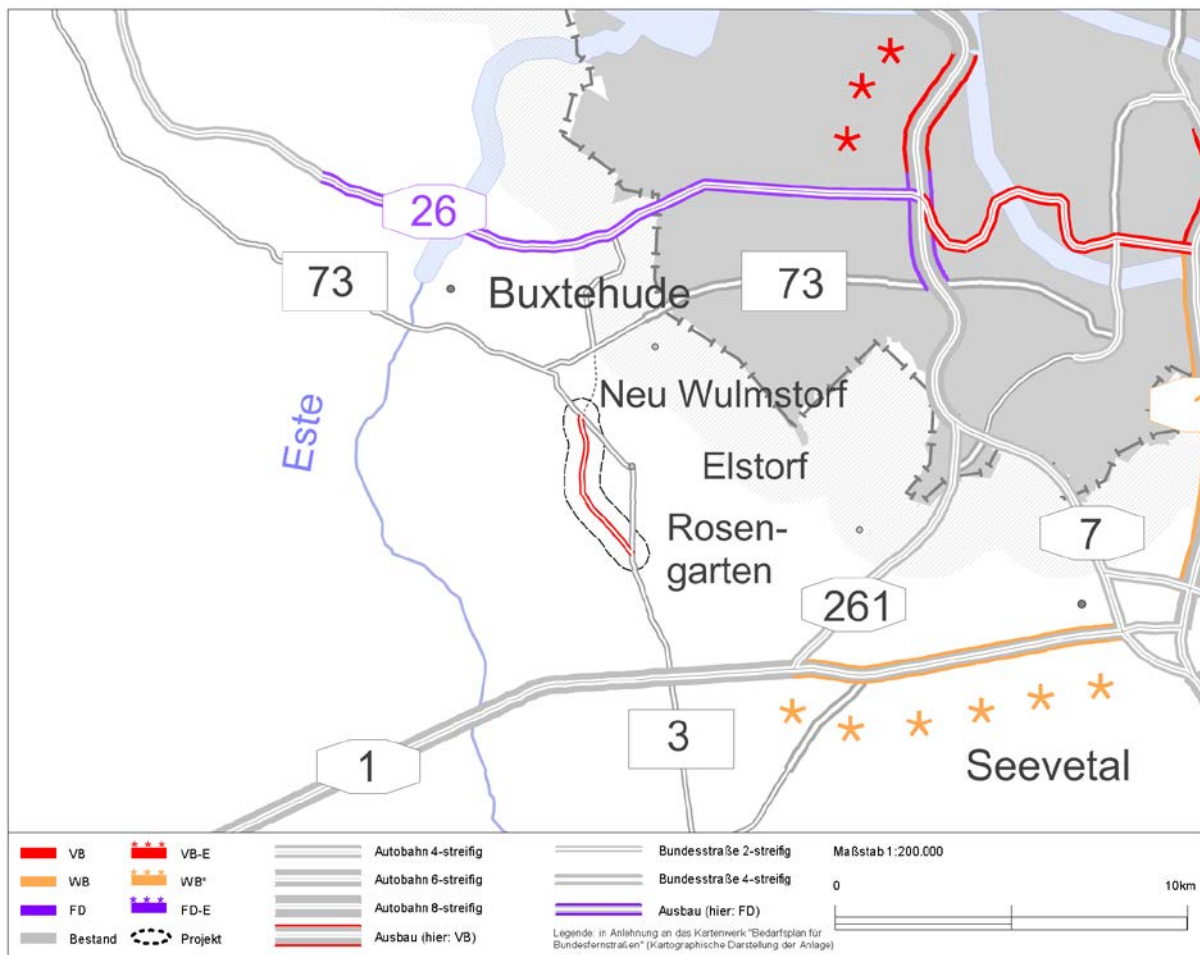


Abb. 3: Projektbeschreibung B3 OU Elstorf des BVWP 2030

### 2.3. Technische Eckdaten des Vorhabens

Die Neubaustrecke der OU Elstorf ist Teil der überregionalen Verbindung der B 3 zwischen der A 26 und der A 1 sowie darüber hinaus nach Süden. Sie ist nach den Richtlinien für

integrierte Netzgestaltung (RIN) in die Straßenkategorie LS II einzustufen und nach den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) zu planen. Aufgrund der Straßenkategorie LS II ergibt sich die **Entwurfsklasse** für Landstraßen **EKL 2** gemäß den RAL (Tabelle 7 – Entwurfsklassen für Landstraßen in Abhängigkeit von der Straßenkategorie). Die Betriebs- und Entwurfsmerkmale sind in Tab. 1 aufgeführt.

Aufgrund der geringfügigen Überschreitung des „Anhaltswertes“ von 15.000 Kfz/24h des durchschnittlichen täglichen Verkehrs an Werktagen (DTVw) in der Prognose (15.100 bis 15.600 DTVw) sowie des Unterschreitens des Wertes beim durchschnittlichen Verkehr an allen Tagen (DTV) wurde eine höhere Entwurfsklasse für nicht erforderlich erachtet.

Entwurfs- und Betriebsmerkmale	EKL 2
Planungsgeschwindigkeit	100 km/h
Betriebsform	allgemeiner Verkehr
Querschnitt	RQ 11,5+
gesicherte Überholabschnitte je Richtungen	≥ 20 %
Führung des Radverkehrs	straßenunabhängig oder fahrbahnbegleitend

**Tab. 1: Entwurfs- und Betriebsmerkmale nach RAL**

Der 1. Bauabschnitt der B 3n nördlich des Neubauabschnittes (OU Neu Wulmstorf) wurde 2011 für den Verkehr freigegeben und erfüllt im Wesentlichen die planerischen Anforderungen der EKL 2. Die Länge der B 3n (1. BA) zwischen der A 26 und dem Bauanfang der OU Elstorf beträgt ca. 4,0 km. Die bestehende B 3 südlich von Elstorf ist eine historische verlaufende Straßenverbindung, die über die Zeit dem wachsenden Verkehrsbedarf durch Ausbaumaßnahmen angepasst wurde. Die Länge zwischen dem Bauende der OU Elstorf und der A 1 beträgt ca. 4,4 km. Die geplante Neubaustrecke selbst hat – bezogen auf die Variante 1.3 – eine Länge von 6,080 km.

Der landwirtschaftliche Verkehr soll möglichst auf gesonderten Wegen geführt werden. Nicht motorisierter Verkehr wird auf der Fahrbahn ausgeschlossen und straßenunabhängig auf gesonderten oder fahrbahnbegleitend auf Wegen geführt. Aufgrund der Netzfunktion wird dem Entwurf eine Planungsgeschwindigkeit von 100 km/h zugrunde gelegt. Die Fahrtrichtungen werden soweit wie möglich verkehrstechnisch getrennt.

Für Straßen der EKL 2 ist der Regelquerschnitt RQ 11,5+ vorgesehen. Dieser zwei-streifige Querschnitt (1 Fahrstreifen pro Fahrtrichtung) wird abschnittsweise für eine Fahrtrichtung durch einen zusätzlichen Überholfahrstreifen aufgeweitet. So werden, bezogen auf den Streckenabschnitt von der A 26 bis zur A 1, gesicherte Überholmöglichkeiten auf mindestens ca. 32 % (ca. 16 % je Richtung) der Streckenlänge eingeplant.

Der grobe Trassenverlauf ergibt sich aus der Zielsetzung, die Ortsdurchfahrten entlang der bestehenden B3 zu entlasten und den Verkehrsfluss sicherer und verlässlicher zu gestalten. Der genaue Trassenverlauf ist das Ergebnis der Variantenprüfung (vgl. Kap. 5.3).

## **2.4. Untersuchungsraum und räumliche Alternativen**

Der Untersuchungsraum umfasste die südöstlichen Ortsteile Ovelgönne und Ketzendorf der Hansestadt Buxtehude auf dem Gebiet des Landkreises Stade sowie das südwestliche Gebiet der Gemeinde Neu Wulmstorf mit den Ortschaften Elstorf, Ardestorf, Daerstorf, Wulmstorf, Schwiederstorf und Elstorf-Bachheide auf dem Gebiet des Landkreises Harburg. Die genaue Lage im Raum sowie die Abgrenzung des Untersuchungsraums ist in Anlage 2 dargestellt.

## **3. Beschreibung des Verfahrens**

### **3.1. Aufgabe des Raumordnungsverfahrens**

Aufgabe des Raumordnungsverfahrens ist die Prüfung der raumbedeutsamen Auswirkungen eines Vorhabens unter überörtlichen Gesichtspunkten. Diese Prüfung der Raumverträglichkeit schließt auch die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG genannten Schutzgüter entsprechend dem Planungsstand ein.

Gem. § 11 Abs. 1 NROG schließt das Raumordnungsverfahren mit der Landesplanerischen Feststellung ab. Diese stellt u.a. fest, ob das Vorhaben mit den Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmt, welche raumbedeutsamen und überörtlichen Auswirkungen zu erwarten sind und zu welchem Ergebnis die Prüfung der in Betracht kommenden Standortalternativen bzw. Trassenalternativen geführt hat. Soweit erforderlich werden Maßgaben formuliert, deren Umsetzung notwendig ist, um die Raum- und Umweltverträglichkeit des Vorhabens zu gewährleisten. Ergänzend dazu können auch Empfehlungen oder Hinweise zur weiteren Vorhabengestaltung gegeben werden. Findet sich auch unter Vorgabe von Maßgaben kein raumverträglicher Vorhabenstandort, attestiert die Landesplanerische Feststellung im Ergebnis eine raumordnerische Unverträglichkeit.

An das Raumordnungsverfahren schließt sich das Planfeststellungsverfahren als Genehmigungsverfahren an. Darin werden konkrete Details für den Bau der Umgehungsstraße festgelegt. Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr beantragt das Planfeststellungsverfahren bei der zuständigen Behörde.

### **3.2. Rechtliche Grundlagen des Raumordnungsverfahrens**

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung des Raumordnungsverfahrens (ROV) ist § 15 ROG i. V. m. den §§ 9 ff. NROG. Raumbedeutsame Vorhaben nehmen Grund und Boden in Anspruch und können die räumliche Entwicklung eines Gebietes beeinflussen. Vorhaben von überörtlicher Bedeutung reichen bzw. wirken über die Gemeindegrenzen ihres Standortes hinaus. Zu diesen raumbedeutsamen und überörtlich wirkenden Vorhaben gehört auch der Neubau der Ortsumgehung Elstorf mit Zubringer A 26, weshalb ein Raumordnungsverfahren durchgeführt werden kann. Das Raumordnungsverfahren bietet die Möglichkeit, frühzeitig eine Vielzahl von Varianten auf ihre Raumverträglichkeit zu prüfen. Gründe, die ein Raumordnungsverfahren entbehrlich machen könnten (§ 9 Abs. 2 NROG), sind nicht ersichtlich.

Für das ROV sind auch Bestimmungen des UVPG maßgeblich. Der § 49 Abs. 1 UVPG sieht vor, dass bei Vorhaben, für die nach diesem Gesetz eine UVP-Pflicht besteht, im Raumordnungsverfahren eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nach dem Planungsstand des jeweiligen Vorhabens (einschließlich Standort- und Trassenalternativen nach § 15 Abs. 1 Satz 3 ROG) durchgeführt wird, soweit landesrechtlich nichts anderes bestimmt ist. Im

niedersächsischen Landesrecht ist insoweit nichts anderes bestimmt, sondern die Regelung korrespondiert mit § 10 Abs. 3 NROG.

Gem. § 6 UVPG besteht für Neuvorhaben, die in Anlage 1 Spalte 1 mit dem Buchstaben „X“ gekennzeichnet sind, die UVP-Pflicht, wenn die zur Bestimmung der Art des Vorhabens genannten Merkmale vorliegen. Das hier geprüfte Vorhaben fällt unter Nr. 14.3 der Anlage 1 des UVPG und ist dort in Spalte 1 gekennzeichnet. Der Bau einer sonstigen Bundesstraße, wenn diese eine Schnellstraße im Sinne der Begriffsbestimmung des Europäischen Übereinkommens über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs vom 15. November 1975 ist, unterliegt einer UVP-Pflicht. Im Raumordnungsverfahren wurde deshalb eine dem Planungsstand entsprechende UVP integriert.

Die UVP ist unselbständiger Teil verwaltungsbehördlicher Verfahren, die entweder Zulassungsentscheidungen dienen (z. B. Planfeststellungsverfahren) oder die, wie das Raumordnungsverfahren, dem Zulassungsverfahren vorgelagert sind und verfahrensrechtlich ähnlich behandelt werden (vgl. § 4 i. V. m. § 2 Abs. 6 Nr. 2 UVPG). Der Prüfmaßstab der UVP ist dabei an den Prüfmaßstab und Detaillierungsgrad des jeweiligen Trägerverfahrens gebunden. Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens wurden die raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter und etwaige Wechselwirkungen ermittelt, bewertet und in der raumordnerischen Gesamtabwägung mit anderen raumbedeutsamen Belangen berücksichtigt.

Gemäß § 4 UVPG sind vorrangig die Vorschriften des ROG und des NROG für das Raumordnungsverfahren anzuwenden; ergänzende UVP-rechtliche Bestimmungen finden nur Anwendung, soweit das Raumordnungsrecht hinter den Anforderungen des UVPG zurückbleibt.

### 3.3. Ablauf des Raumordnungsverfahrens

<b>Verfahrensschritt</b>	<b>Datum/Zeitraum</b>
Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung <sup>1</sup>	06/2018-04/2019
Antragskonferenz	16.08.2018
Öffentliche Vorstellung der Vorzugsvariante <sup>1</sup>	11.12.2019
Antrag auf Einleitung des Raumordnungsverfahrens	19.12.2019
Einleitung des ROV durch die Untere Landesplanungsbehörde	31.01.2020
Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB) und der Verbände/Vereinigungen	06.02.2020
Beteiligung der Öffentlichkeit (Bekanntmachung)	06.02.2020
Öffentliche Auslegung der Verfahrensunterlagen	13.02.-13.03.2020
Frist für die Abgabe von Stellungnahmen	14.04.2020
Auswertung der Stellungnahmen	04-06/2020
Erörterungstermin mit TÖB/Verbänden	01.07.2020
Einwender*innen-Dialog mit privaten Einwender*innen, Vorhabenträger, Landkreisen und Fachplanenden <sup>2</sup>	01.07.2020
Landesplanerische Feststellung	15. Oktober 2020 anschließend Bekanntmachung

Auf eine Wiedergabe der informellen Beteiligungsschritte wird verzichtet.

<sup>1</sup> Informelle Beteiligung durch die Vorhabenträgerin

<sup>2</sup> Informelle Beteiligung durch die Raumordnungsbehörden

### 3.3.1. Antragskonferenz

Der Einleitung des Raumordnungsverfahrens ging eine Antragskonferenz gem. § 10 Abs. 1 NROG zur Erörterung von Erfordernis, Gegenstand, Umfang und Ablauf des Raumordnungsverfahrens mit der Vorhabenträgerin und den wichtigsten am Verfahren zu beteiligenden Behörden, Verbänden und sonstigen Stellen voraus. Sie diente insbesondere der Abstimmung des Untersuchungsraums und des so genannten Untersuchungsrahmens – also der Klärung der Fragen, welche Umweltauswirkungen und sonstigen Raumwiderstände im Raumordnungsverfahren mit betrachtet werden sollen, welche Unterlagen/Daten hierfür zur Verfügung stehen bzw. noch zu erheben sind, und welche prüfmethodischen Aspekte zu beachten sind. Dies erfüllt zugleich die Funktion eines Besprechungstermins i. S. d. § 15 Abs. 1 UVPG über Inhalt und Umfang der Unterlagen, Gegenstand, Umfang und Methoden der Umweltverträglichkeitsprüfung (sog. Scopingtermin).

Zur Antragskonferenz wurden neben den vom Vorhaben berührten Gemeinden auch verschiedene Fachbehörden und Naturschutzvereinigungen eingeladen. Der Landkreis Harburg hat die Unterlage zur Durchführung der Antragskonferenz mit Schreiben vom 24.07.2018 an die von der Planung zu diesem Zeitpunkt erkennbar betroffenen Träger öffentlicher Belange und die anerkannten Naturschutzvereinigungen verschickt. Die Antragskonferenz fand am 16.08.2018 im Ratssaal der Gemeinde Neu Wulmstorf statt.

Grundlage des Untersuchungsrahmens ist die von der Vorhabenträgerin für die Antragskonferenz vorgelegte Projektbeschreibung sowie ein Vorschlag zum Untersuchungsraum und Untersuchungsumfang inkl. Untersuchungsmethodik. Mit den in der Antragskonferenz vorgebrachten und den aus den nachfolgenden Stellungnahmen von den Trägern öffentlicher Belange vorgebrachten Hinweisen und Anregungen hat der Landkreis Harburg am 13.09.2018 per E-Mail den Untersuchungsraum und den Untersuchungsrahmen konkretisierend und ergänzend festgelegt und der Vorhabenträgerin übermittelt (Unterrichtung über die beizubringenden Verfahrensunterlagen). Das Protokoll der Antragskonferenz sowie die Unterrichtung über die Festlegung des Untersuchungsrahmens wurden den am Verfahren Beteiligten ebenfalls zur Verfügung gestellt.

### 3.3.2. Einleitung Verfahren, Beteiligung Öffentlichkeit und öffentlicher Stellen

Die eingereichten Verfahrensunterlagen wurden geprüft, deren Vollständigkeit festgestellt und dem Vorhabenträger mitgeteilt. Der Landkreis Harburg leitete das Raumordnungsverfahren daraufhin am 31.01.2020 offiziell ein. Die Verfahrensunterlagen gem. § 15 Abs. 3 ROG i. V. m. § 10 Abs. 4 Satz 1 und Abs. 5 ROG wurden an die berührten öffentlichen Stellen und die zu beteiligenden Verbände sowie die mit der Bekanntmachung und öffentlichen Auslegung der Unterlagen betrauten Kommunen übersandt. Außerdem wurden die Antragsunterlagen auf der Internetseite des Landkreises Harburg veröffentlicht, worauf in den Beteiligungsschreiben und in den Bekanntmachungstexten zur Unterrichtung der Öffentlichkeit hingewiesen wurde.

**Beteiligung öffentlicher Stellen und Verbände:** Neben fachlich berührten Behörden, Kammern und sonstigen öffentlichen Stellen wurden die im Untersuchungsraum gelegenen Gebietskörperschaften einbezogen. Ferner wurden die anerkannten Naturschutzvereinigungen beteiligt. Nach Einleitung des Raumordnungsverfahrens am 31.01.2020 erhielten die Beteiligten Gelegenheit, ihre Stellungnahmen bis zum 14.04.2020 abzugeben. Im Rahmen der sog. Trägerbeteiligung sind 35 Rückantworten / Stellungnahmen eingegangen.

**Beteiligung der Öffentlichkeit:** Die gemäß § 10 Abs. 5 NROG geforderte Unterrichtung und Anhörung der Öffentlichkeit wurde durch die öffentliche Auslegung der vollständigen Antragsunterlagen in der Hansestadt Buxtehude und der Einheitsgemeinde Neu Wulmstorf sichergestellt. Dabei wurden der Ort und die Dauer der Auslegung sowie die damit verbundenen Möglichkeiten zur Einsichtnahme und Stellungnahme im Verfahren jeweils mindestens eine Woche vorher ortsüblich bekannt gemacht. Jedermann konnte seine Stellung-

nahme bis zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungszeit abgeben. Die untere Landesplanungsbehörde hat sich die Einhaltung der vorgenannten Fristvorgaben durch die für die Auslegung zuständigen Kommunen im Beteiligungsverfahren schriftlich bestätigen lassen. Die vollständigen Antragsunterlagen waren zudem im Internet für jedermann verfügbar (Möglichkeit zur Einsichtnahme und zum Herunterladen der elektronischen Dokumente). Die Öffentlichkeit erhielt Gelegenheit, die Antragsunterlagen einzusehen und ihre Stellungnahmen innerhalb der gesetzlich vorgeschriebenen Fristen abzugeben. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung sind 85 Stellungnahmen eingegangen.

### 3.3.3. Erörterung

Nach § 10 Abs. 7 NROG sind die Anregungen und Bedenken von Landkreisen, kreisfreien Städten, kreisangehörigen Gemeinden und Samtgemeinden, den anerkannten Naturschutzvereinigungen, den benachbarten Trägern der Regionalplanung und den öffentlich-rechtlich Verpflichteten in gemeindefreien Gebieten zu erörtern, soweit sie sich auf wesentliche Inhalte der Planung beziehen. Es wurden diejenigen Träger öffentlicher Belange und Verbände eingeladen, die im Verfahren eine Stellungnahme abgegeben haben. Es bestand zudem die Möglichkeit, schriftlich zum Abwägungsvorschlag Stellung zu nehmen, wenn eine persönliche Teilnahme am Erörterungstermin nicht möglich war. Die Einladung zum Erörterungstermin am 01.07.2020 erfolgte per E-Mail vom 12.06.2020. Darin wurde auf die Synopse der Stellungnahmen inkl. des Abwägungsvorschlags verwiesen, die auf der Internetseite zum ROV verfügbar war. Der Erörterungstermin fand in der Burg Seevetal in Hittfeld statt.

Die vorgebrachten Anregungen und Bedenken wurden mit den anwesenden Beteiligten erörtert. Das Protokoll wurde den Beteiligten per E-Mail am 20.07.2020 übersandt und auf der Internetseite [www.landkreis-harburg.de/ouelstorf](http://www.landkreis-harburg.de/ouelstorf) digital bereitgestellt.

## **4. Stellungnahmen aus den Beteiligungsverfahren**

Die eingegangenen Stellungnahmen wurden mit den entsprechenden Erwidern und Abwägungsvorschlägen in einer Synopse zusammengestellt. Die vollständige Abwägung der Stellungnahmen findet sich in Anlage 3. Nachfolgend werden die wesentlichen Inhalte der Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit zusammengefasst.

### **4.1. Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Verbände**

Insgesamt haben 35 Träger öffentlicher Belange, Kommunen und Verbände eine Stellungnahme abgegeben. Der überwiegende Teil brachte keine Bedenken gegen das Vorhaben oder die Vorzugsvariante vor. Es wurden v.a. Hinweise auf im weiteren Verfahren zu beachtende Belange gegeben. Zu diesen Belangen gehören u.a. die Anmerkungen des ADFC zur Radwegführung und Knotenpunktgestaltung, welche erst in der nächsten Planungsphase Niederschlag finden und keinen Einfluss auf die Variantenwahl haben.

Hervorzuheben ist auch die Stellungnahme des anerkannten Umweltverbandes BUND. Der BUND lieferte Hinweise zu umweltrelevanten Gesichtspunkten (v.a. Amphibien), welche durch die Umweltgutachter auf ihre Relevanz auf die Trassenwahl untersucht wurden. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass nur bei einer starken Übergewichtung der Amphibiengruppe sowie der Bedeutung der Tiere innerhalb der UVS bei gleichzeitiger Erhöhung der Bedeutung aller UVS-Belange gegenüber anderen Belangen auf das Endergebnis wirkt. Die Hinweise werden in der Planfeststellung bei der Planung von Artenschutzmaßnahmen zu

beachten sein, um das Auslösen von Verbotstatbeständen nach dem BNatSchG auszuschließen.

Die betroffenen Kommunen, die Hansestadt Buxtehude und die Gemeinde Neu Wulmstorf, begrüßen die verkehrliche Entlastung und akzeptieren die Vorzugsvariante als die raumverträglichste Lösung.

#### **4.2. Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit**

Aus der Öffentlichkeit wurden insgesamt 85 Stellungnahmen eingereicht. Schwerpunkt der Anmerkungen waren Sorgen um die zukünftigen Immissionsbelastungen (v.a. Lärm und Schadstoffe). Die Variantenuntersuchung zeigt, dass nach diesen Maßstäben die Vorzugsvariante die verträglichste Lösung ist. Sie führt zu den größten Reduzierungen entlang des Bestandsnetzes. Gleichzeitig steigt zwar die Belastung entlang der Neubaustrecke naturgemäß an. Dabei werden die Orientierungswerte der DIN 18005 weitestgehend eingehalten. Alle anderen Varianten führen im Endergebnis zu größeren Gesamtbelastungen. Entweder weil die Entlastungseffekte niedriger sind oder aber die zu erwartenden Belastungen größer sind. Eine Minimierung der Belastungen ist Gegenstand der weiteren Planung. Sofern die Grenzwerte überschritten werden, sind in der Planfeststellung im nötigen Umfang Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen.

Ein weiterer Punkt betrifft die Belange der Landwirtschaft. Die Voll- und Nebenerwerbsbetriebe sorgen sich um die Möglichkeiten der Feldbewirtschaftung. Auch befindet sich ein Obsthof in der Engstelle zwischen Ardestorf und Elstorf. Die angeführten Belange bestätigen das planerische Vorgehen, die Landwirtschaft als abwägungswürdigen Belang zu berücksichtigen. Weder eine Auf- noch Abwertung in der Gewichtung erschien nach erfolgter Prüfung sachgerecht. Ein Herabsetzen oder Ignorieren landwirtschaftlicher Belange hätte zur Folge, dass im Ergebnis eine Trasse den Vorzug bekommen hätte, die nach Maßstäben des Planfeststellungsrechts nicht genehmigungsfähig gewesen wäre.

### **5. Beschreibung der Prüfmethodik**

#### **5.1. Prüfauftrag des Raumordnungsverfahrens**

Im Raumordnungsverfahren wird geprüft, ob ein Vorhaben mit den in den Raumordnungsplänen des Landes (Landesraumordnungsprogramm) und der Landkreise (Regionale Raumordnungsprogramme) festgelegten, nach Maßgabe des § 4 ROG zwingend zu beachtenden Zielen und zu berücksichtigenden Grundsätzen sowie mit sonstigen Erfordernissen der Raumordnung im Sinne des § 3 Abs. 1 Nr. 4 ROG vereinbar ist und wie raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen unter den Gesichtspunkten der Raumordnung aufeinander abgestimmt werden können. Prüfgegenstand sind dabei die raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens unter überörtlichen Gesichtspunkten. Das Raumordnungsverfahren schließt zudem die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG genannten Schutzgüter entsprechend dem Planungsstand ein.

Für die Beurteilung der Überörtlichkeit ist zu prüfen, ob sie über den relativ eng begrenzten Trassenverlauf hinausreicht bzw. ob sie für die Ordnung des Raumes bedeutsam ist. Die



Erheblichkeit einer Auswirkung misst sich an der Nachhaltigkeit und dem Einfluss auf die Erfordernisse der Raumordnung und an den ggf. vorhandenen Grenz- und Richtwerten auf fachgesetzlicher Grundlage.

Zur Beurteilung der Auswirkungen werden die vom Vorhabenträger erstellten Verfahrensunterlagen und die Ergebnisse aus der Beteiligung herangezogen. Die zuständige Landesplanungsbehörde hat die Möglichkeit, eigene Ermittlungen vorzunehmen. Im vorliegenden Verfahren bestand dazu aber keine Notwendigkeit. Bei der Beurteilung der ermittelten, von den verschiedenen Trassenvarianten ausgehenden raumbedeutsamen Auswirkungen wurde bewertet, inwieweit dadurch einerseits Erfordernisse der Raumordnung und andererseits Umweltgüter beeinträchtigt werden. Im Ergebnis wird festgestellt, ob die Auswirkungen mit den Erfordernissen der Raumordnung und einer wirksamen Umweltvorsorge vereinbar sind. Ist die landesplanerisch festgestellte Trassen- bzw. Standortalternative nur raum- und/ oder umweltverträglich, wenn bestimmte Maßgaben beachtet werden, so wurden diese mit in die Landesplanerische Feststellung aufgenommen.

## **5.2. Prüfgegenstand und Datengrundlagen**

Anhand der Rahmenbedingungen der Straßenplanung sowie den im Rahmen der Voruntersuchung ermittelten Gebietseigenschaften, wurden mögliche Trassenverläufe entworfen. Diese wurden in informellen Beteiligungsrunden der Öffentlichkeit präsentiert. Daraus ergaben sich kleinräumige Anpassungen sowie eine gänzlich neue Variante (V 6.1). Eine detaillierte Übersicht findet sich in Anlage 1.

Die Varianten 1.1 bis 1.4 haben einen ähnlichen Verlauf westlich von Elstorf. Sie beginnen im Knoten B3 neu / B73 und durchschneiden in Richtung Süden das LSG Buxtehuder Geestrand. Die unterschiedlichen Verläufe ergeben sich durch die Umfahrung der Deponie Ketzendorf bzw. Sandgrube Ketzenberge sowie den Verlauf durch die Engstelle zwischen Ardestorf und Elstorf. Die Varianten 1.1 und 1.2 verlaufen westlich der Deponie (Richtung Ortsrand Ketzendorf) und die Varianten 1.3 und 1.4 östlich. Anschließend verlaufen die Varianten 1.1 und 1.4 zwischen der ehemaligen Schuttkuhle Ardestorf (Ortsrand Ardestorf) und dem Obsthof. Dabei werden die Sonderkulturen durchschnitten. Die Abstände zu den Wohnhäusern im Außenbereich sind sehr gering. Demgegenüber verlaufen die Varianten 1.2 und 1.3 zwischen dem Obsthof und dem Ortsrand Elstorf. Anschließend führen alle Varianten bogenförmig um den südwestlichen Siedlungsrand von Elstorf herum und schließen nördlich von Bachheide an die bestehende B3 an. Abgesehen vom Streckenverlauf im LSG verläuft die Strecke im Wesentlichen über landwirtschaftliche Weide- und Ackerflächen. Die Längen variieren zwischen 6 und 6,3 km.

Die Variante 2.1 schwenkt nach dem Start am Kreuzungspunkt B3 neu / B73 nach Osten und verläuft dementsprechend östlich von Elstorf/Schwiederstorf. Linienbestimmend wirken im nördlichen Teil die ehemalige Deponie Neu Wulmstorf, die Sandgrube Ketzenberge und die Sandgrube Daerstorf. Im Weiteren bestimmen der Siedlungsabstand zu Schwiederstorf und Daerstorf sowie das LSG Rosengarten-Kiekeberg-Stuvenwald den weiteren Verlauf. In der Südostspitze von Schwiederstorf ergibt sich eine Engstelle zum LSG. Anders als die Varianten 1.1 bis 1.4, 3.1 und 6.1 hat die Variante 2.1 keine Verknüpfung mit der bestehenden B3 nördlich von Elstorf. Die Streckenlänge beträgt ca. 7,6 km.

Die Variante 3.1 entspricht im ersten Teil den Varianten 1.1 und 1.2. Ab der Querung der B3 nordwestlich von Elstorf schwenkt sie jedoch soweit nach Westen, dass die Strecke

westlich um den Ortsteil Ardestorf herumführt. Dabei ergibt sich eine Engstelle zwischen der Ortslage Ardestorf und einem genehmigten Bodenabbau. Im Weiteren gleicht der Verlauf südwestlich von Elstorf den 1er-Varianten.

Bei der Variante 4.1 wird der Beginn der Strecke weiter nach Norden verlegt. Es erfolgt schon vor dem Knoten B3 neu / B73 eine Verschwenkung nach Osten in Richtung der Ortslage Neu Wulmstorf. Dadurch kann im Weiteren der Trassenverlauf nach Osten, stärker als bei der Variante 2.1, verschwenkt werden. Dadurch wird das LSG Buxtehuder Geestrand geschont. Der Abstand zur Bebauung in Neu Wulmstorf, Wulmstorf und Daerstorf wird allerdings stark verringert. Südlich von Daerstorf bzw. nordöstlich von Schwiederstorf stößt die Trasse auf den Verlauf der Variante 2.1 und verläuft ebenso um Schwiederstorf bis zur bestehenden B3.

Die Variante 5.1 beginnt genau wie die Variante 4.1 nördlich des Knoten B3 neu / B 73, verschwenkt allerdings nach Westen. Sie verläuft somit näher an Ketzendorf, schont demgegenüber allerdings das LSG Buxtehuder Geestrand. Südöstlich von Ketzendorf gleicht sie sich im weiteren Verlauf der Variante 1.2 an.

Die Variante 6.1 wurde aus der informellen Bürgerbeteiligung entwickelt. Sie beginnt wie die Variante 4.1 nördlich des Knoten B3 neu / B73 und schwenkt nach Osten. Kurz nach der Querung der B73 schwenkt sie allerdings um die ehemalige Deponie Neu Wulmstorf herum nach Westen. Im weiteren Verlauf gleicht sich die Strecke wieder der Variante 1.3 an. Kernpunkt der Strecke ist die randliche Querung des LSG Buxtehuder Geestrand und die Schonung der landwirtschaftlichen Betriebsstruktur.

Für die Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens wurde, entsprechend der betroffenen Belange, eine Datengrundlage zu den Themenfeldern aufgebaut

- Erfordernisse der Raumordnung (s. Raumverträglichkeitsstudie)
- Umweltverträglichkeit (s. Umweltverträglichkeitsstudie inkl. Fachbeiträge)
- Verkehrliche Wirksamkeit und Umsetzbarkeit (s. Straßenentwurfplanung, Verkehrsuntersuchung, Sicherheitsaudit und geotechnische Untersuchung)
- Emissionen (s. Schalltechnische und Luftschadstofftechnische Untersuchung)
- Landwirtschaft (s. Landwirtschaftlicher Fachbeitrag)
- Wirtschaftlichkeit (s. Kostenschätzung)

Die vorgelegten Unterlagen stellen aus der Sicht der Landkreise Harburg und Stade eine geeignete und hinreichende Datenbasis für die Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf der Betrachtungsebene der Raumordnung dar.

### **5.3. Variantenvergleich und Gewichtung**

Aus der Betrachtung des Raumes sowie den Hinweisen aus der informellen Bürgerbeteiligung und dem Scopingtermin zusammen mit der Zielsetzung des Vorhabens wurden durch den Vorhabenträger die wesentlichen Bewertungskriterien für den Variantenvergleich entwickelt. Dies sind:

- Umweltverträglichkeit (40%)
- Landwirtschaftliche Betroffenheit (15%)
- Nutzen Verkehrsanlage (15%)
- Wirtschaftlichkeit bzw. Kosten (15%)
- Raumordnung (10%)
- Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung (5%)

Diese Hauptkriterien wurden anhand einer Vielzahl von Einzelindikatoren bewertet (vgl. Unterlage 1 Anlagen 3 der Antragsunterlagen). Kriterien, die aufgrund gleicher Auswirkungen im Ergebnis keine Bedeutung für den Variantenvergleich hatten, wurden in der Gesamtbewertung nicht berücksichtigt.

Nach Auffassung der Landkreise Harburg und Stade ist die Zielformulierung angemessen. Die verwendeten Indikatoren sind geeignet eine Bewertung der Varianten durchzuführen und die Gewichtung in der Bewertungsmatrix ist der Planungssituation angemessen. Zur Nachvollziehbarkeit der Gewichtung wird insbesondere auf die Anlagen 4 und 5 verwiesen. In der Sensitivitätsüberprüfung wurde dargelegt, wie die Gewichtung zu verändern ist, damit sich eine von Naturschutzverbänden geforderte Höhergewichtung der Betroffenheit der Amphibien auf das Endergebnis auswirkt. Dabei hat sich gezeigt, dass ein „Kippen“ nur bei nicht sachgerechten Über- bzw. Untergewichtungen einzelner Aspekte der Fall ist.

## **6. Prüfergebnisse**

Die detaillierte textliche Beschreibung und Bewertung der variantenbezogenen raumordnerischen Auswirkungen sowie die Begründung der gutachterlich vorgenommenen Gewichtung der einzelnen Unterkategorien ist der RVS (Unterlage 21.1) zu entnehmen. Dem Ergebnis der RVS wird soweit zugestimmt.

### **6.1. Raumbezogene Auswirkungen**

#### **6.1.1. Siedlungs- und Versorgungsstruktur**

Aus raumordnerischer Sicht ist die Inanspruchnahme von Siedlungsflächen bzw. gesicherten Siedlungsflächen negativ zu sehen. In der RVS wurde dementsprechend untersucht, in wieweit für Siedlungstätigkeiten vorgesehene Flächen durch die Varianten in Anspruch genommen werden. Ausgangspunkt waren entsprechende Darstellungen in den FNP der betroffenen Kommunen oder in den RROP der Landkreise. Auswirkungen auf die ansässige Wohnbevölkerung wurden in der UVS beim Schutzgut Mensch untersucht.

Anhand der Größe der zu erwartenden Flächeninanspruchnahme schnitt die Variante 3.1 wegen der Überplanung von gewerblichen FNP-Flächen der Stadt Buxtehude deutlich am schlechtesten ab. Die Varianten 1.2, 1.3 und 1.4 hatten keine Auswirkungen auf geplante Siedlungsflächen.

#### 6.1.2. Landwirtschaft

Zur Sicherung der Landwirtschaft werden in den RROP der Landkreise Stade und Harburg VBG Landwirtschaft dargestellt. Besonders ertragreiche Gebiete sind dabei als VBG Landwirtschaft aufgrund hohen natürlichen standortgebundenen Ertragspotenzials erfasst. Weitere aus Sicht der Landwirtschaft bedeutsame Flächen sind als VBG Landwirtschaft aufgrund besonderer Funktion festgelegt. Diese Funktionen gehen durch die Überbauung verloren. Da die Varianten v.a. landwirtschaftliche Flächen in Anspruch nehmen, korreliert die Betroffenheit sehr stark mit der Streckenlänge. Die Betroffenheit von Einzelbetrieben wurde gesondert in einem landwirtschaftlichen Fachbeitrag untersucht und fließt gesondert in die Bewertung ein. Gemessen an der Inanspruchnahme von VBG Landwirtschaft schneidet die Variante 3.1 deutlich am schlechtesten ab. Sie nimmt sehr viele Flächen mit hohem Ertragspotential in Anspruch. Die Varianten 1.2, 1.3, 1.4, 5.1 und 6.1 haben die geringsten Auswirkungen.

#### 6.1.3. Forstwirtschaft

Die Beeinträchtigung forstwirtschaftlicher Belange ergibt sich im Wesentlichen aus der Durchschneidung von bisher nicht zerschnittenen zusammenhängenden Waldflächen. Zerschneidungen beeinträchtigen die ökologischen, ökonomischen und sozialen Funktionen des Waldes für die Natur und den Menschen. Zu berücksichtigen sind Flächeninanspruchnahmen durch Überbauung und die Auswirkungen im späteren Betrieb der Straße (100 m breite Wirkzone).

Die ungünstigste Variante sowohl aufgrund der größten Flächeninanspruchnahme als auch der größten Wirkzone stellt die Variante 4.1 dar. Als vergleichsweise günstig werden die Varianten 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 3.1 und 6.1 betrachtet.

#### 6.1.4. Verkehr, technische Infrastruktur

Die vorhandene regionalbedeutsame Verkehrsinfrastruktur ist als VRG Hauptverkehrsstraße bzw. Regionalbedeutsame Straße in den RROP der Landkreise festgelegt. Weitere technische Infrastrukturen sind die VRG Leitungstrasse (Stromleitungen).

Negative Auswirkungen auf die festgelegten Gebiete der Verkehrsinfrastruktur sind durch das Vorhaben der OU Elstorf nicht zu erwarten. Alle vorhandenen Hauptverkehrsstraßen und sonstige Straßen von regionaler Bedeutung, die von den Trassenvarianten gekreuzt werden, bleiben erhalten. Beeinträchtigungen der Stromleitung sind nicht zu erwarten. Ggf. sind Anpassungen von Maststandorten vorzunehmen.

Die in den RROP als VBG Regionalbedeutsame Straße dargestellte, raumplanerisch gesicherte Ortsumfahrung entspricht im Wesentlichen den 1er Varianten, und hier am ehesten noch der Variante 1.1. Die Darstellung im RROP basiert jedoch nicht auf einer raumordnerischen Gesamtbetrachtung, sondern übernimmt die Meldelinie aus dem BVWP, die auch nachrichtlich in den FNP der Gemeinde Neu Wulmstorf übernommen wurde. Die aus raumordnerischer Sicht geringe Abweichung von diesem VBG Hauptverkehrsstraße als Grundsatz der Raumordnung wird aufgrund der im ROV gewonnenen fachlichen Erkenntnisse als angemessen und vertretbar erachtet. Da die Auswahl der Vorzugstrasse anhand fachlicher Kriterien erfolgen soll, wäre eine Betrachtung einer nicht planerisch fundierten Darstellung als VBG für die Zielsetzung des Raumordnungsverfahrens kontraproduktiv.

Vor diesem Hintergrund ist es nachvollziehbar, dass die Auswirkungen als variantenneutral betrachtet werden.

#### 6.1.5. Sonstige Standort- und Flächenanforderungen

Als weitere raumbedeutsame Belange ist die mögliche Betroffenheit der Wasserwirtschaft, der Abfallwirtschaft, der Energiewirtschaft sowie der Altlastenstandorte zu nennen. Der Einschätzung aus der RVS, dass diese Belange nicht entscheidungserheblich sind, wird gefolgt. Es ist nachvollziehbar, dass von keiner Variante negative Auswirkungen ausgehen. Einzige Ausnahme bildet das VRG Trinkwassergewinnung nordwestlich von Elstorf sowie das VRG Wasserwerk (Standort Elstorf). Diese Belange werden in der UVS betrachtet, um keine Doppelgewichtung vorzunehmen.

### 6.2. Umweltbezogene Auswirkungen

Zur Bewertung der umweltbezogenen Auswirkungen wurde eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) entsprechend der gültigen Rechtslage durchgeführt. Die Untersuchung orientierte sich dabei an den in § 2 UVPG genannten Schutzgütern. Auch die Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern wurden berücksichtigt. Es wurden vom Vorhabenträger sowohl vorhandene Daten ausgewertet als auch neue Erhebungen und Untersuchungen durchgeführt. Nach der Bestandserhebung wurden die Auswirkungen der unterschiedlichen Varianten prognostiziert und verglichen.

Die maßgeblichen Unterlagen zur Beurteilung der Umweltverträglichkeit sind:

- Unterlage 1: Erläuterungsbericht und UVP-Bericht
- Unterlage 19.1: Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)
- Unterlage 19.2: Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag
- Unterlage 19.3: Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung
- Unterlage 19.4: Faunistische Untersuchungen
- Unterlage 19.5: Biotoptypenkartierung
- Unterlage 20: Geotechnische Untersuchungen
- Unterlage 21.2: Schalltechnische Untersuchung
- Unterlage 21.3: Luftschadstofftechnische Untersuchung
- Unterlage 22: Verkehrsqualität (Verkehrsuntersuchung)

#### 6.2.1. Schutzgut Mensch inkl. menschlicher Gesundheit

Grundlage für die Bewertung im Schutzgut Mensch sind die Siedlungsflächen mit schutzwürdigen Nutzungen und die siedlungsnahen Freiflächen. Auch verfestigte Planungen wurden berücksichtigt. Gewerbliche Flächen wurden in der RVS (s. Pkt. 6.1) berücksichtigt.

Ein wesentlicher Aspekt in diesem Schutzgut ist die zu erwartende Lärm- und Schadstoffbelastung. Zur schalltechnischen Beurteilung wurden die Orientierungswerte der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ herangezogen. Auch siedlungsnahen Freiflächen für die landschaftsgebundene Erholung, aber auch freizeitorientierte Anlagen (z.B. Sportplätze) sowie regionalbedeutsame Freizeitwege wurden betrachtet.

Positiv für alle Varianten ist anzumerken, dass keine Variante vorhandene oder geplante Siedlungsflächen überbaut. Die Beeinträchtigungen durch Lärmeinträge wurden anhand der nach der DIN 18005 zu erwartenden Schutzfälle bewertet. Hervorzuheben ist hierbei u.a. das Kriterium „Wohnbauflächen (WA)-Bestand >45 dB(A) nachts“. Je nach Variante werden zwischen 0 (V 1.1 bis 1.4 u. 6.1) und 116 Schutzfälle (V 4.1) ausgelöst. Zusätzlich werden bei den Varianten 2.1 und 3.1 geplante WA in größerem Umfang beeinträchtigt (Hinweis: Auf Gemischten Bauflächen mit dem Orientierungswert >50 dB(A) nachts kommt es nur bei der Variante 3.1 zur Auslösung eines Schutzfalls). Keine der Varianten lässt eine Beeinträchtigung durch Schadstoffe erwarten, weshalb es angemessen ist, diese als variantenneutral zu betrachten.

In der Betrachtung der Immissionswirkungen ist es folgerichtig, dass die Varianten mit den geringsten lärmtechnischen Auswirkungen auf vorhandene und geplante Siedlungsflächen und gleichzeitig den größten Reduktionen von gesundheitsgefährdenden Lärmüberschreitungen (>70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts) am besten bewertet werden. Dies sind die Varianten 1.2 bis 1.4 sowie mit leichten Abstrichen die Varianten 1.1 und 6.1. Die Varianten 2.1 und insbesondere 4.1 sind als ungünstig zu beurteilen. Bei der Bewertung der Wirkungen auf Erholungs- und Freizeitflächen und -einrichtungen sowie Rad-, Wander- und Reitwege wurden lediglich die Varianten 2.1 und 4.1 als ungünstig bewertet. Alle anderen Varianten (V3.1 mit leichten Einschränkungen) wurden aufgrund der geringen Durchschneidung von Wegen und Verlärmung von Freizeitflächen (>50 dB(A)) als günstig bewertet.

#### 6.2.2. Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

In diesem Schutzgut galt es eine Vielzahl von Schutzgebietskategorien wie FFH-Gebiete, Landschaftsschutzgebiete und geschützte Biotop zu betrachten und die jeweiligen Auswirkungen der Varianten zu bewerten. Zur Berücksichtigung des besonderen Artenschutzes nach §§ 44 und 45 BNatSchG wurden jene Arten betrachtet, die Auswirkungen auf die grundsätzliche Genehmigungsfähigkeit der Strecke haben könnten. Im ROV wird gewährleistet, dass die raumordnerisch ermittelte Vorzugsvariante später auch realisiert werden kann. Das Untersuchungsspektrum des Vorhabenträgers wurde auf der Antragskonferenz festgelegt. Im Zuge der Untersuchungen hat sich hier kein Anpassungsbedarf ergeben, so dass der Untersuchungsrahmen insgesamt ausreichend war.

Bei der Fauna wurde eine hohe bis sehr hohe Bedeutung im Untersuchungsraum v.a. für die Artengruppen Brutvögel, Amphibien und Reptilien festgestellt. Für Fledermäuse gilt dies für einige waldlich geprägte Teilbereiche. Das weitere Artenspektrum hat keine oder nur geringe Auswirkungen auf die Variantenauswahl. Aufgrund von fachlichen Hinweisen aus der Beteiligung wurde die Zerschneidungswirkung auf Amphibienlebensräume entsprechend ihrer Bedeutung im Untersuchungsraum stärker gewichtet. Dies war jedoch ohne Auswirkungen auf die Wahl der Vorzugsvariante. So konnte mittels einer nachträglich durchgeführten Sensitivitätsüberprüfung (s. Anlage 5) dargestellt werden, dass nur bei einer (fachlich nicht angemessenen) dreifachen Erhöhung der Bedeutung der Amphibienlebensräume eine andere Variante den Vorzug erhalten müsste.

Bei der Flora wurden Biotoptypenkartierungen vorgenommen. Diese wurden hinsichtlich ihrer Wertigkeit berücksichtigt. Die gutachterlich vorgenommene Bewertung wurde nicht in Frage gestellt.

In dem Schutzgut Pflanzen haben sich die Varianten 1.1, 1.4 und 3.1 als die vergleichsweise günstigsten Varianten erwiesen, da sie die geringsten Auswirkungen auf Biotop

haben. Die Vorzugsvariante 1.3 wird als „mittel“ bewertet, u.a. da sie mehr Biotopflächen beansprucht (0,31 ha ggü. 0,1 ha; schlechtester Wert: 1,46 ha). Negativ bei allen Varianten, bis auf die Varianten 5.1 und 6.1, sind die Stickstoffeinträge in empfindliche Biotoptypen.

Bei den Auswirkungen auf die Tiere ist die Variante 5.1 als am besten zu bewerten. Grund dafür sind die vergleichsweise geringen Beeinträchtigungen von Amphibien und Brutvögeln. Als geringfügig schlechter sind die 1er Varianten und die Variante 6.1 anzusehen. Während die Varianten 1.1 und 1.2 aus Sicht der Amphibien günstiger sind, sind die Varianten 1.3 und 1.4 aus Sicht der Brutvögel günstiger.

Die Varianten 2.1 und 4.1 sind sowohl aus Sicht der Tiere als auch aus Sicht der Pflanzen als am ungünstigsten zu bewerten.

#### 6.2.3. Schutzgut Boden und Fläche

Die Böden im Untersuchungsraum gehören zu den Bodengroßlandschaften Küstenmarschen, Talsandniederungen und Urstromtäler (nördlich B73) sowie Geestplatten und Endmoränen (südlich B73). Verbindliche Schutzgebietsausweisungen in Bezug auf das Schutzgut Boden liegen nicht vor. In der Abwägung wurden sowohl Böden mit hoher natürlicher Bodenfruchtbarkeit als auch Böden mit hoher natur- und kulturgeschichtlicher Bedeutung sowie seltene Böden berücksichtigt.

Negative Auswirkungen ergeben sich im Wesentlichen aus dem Überbauen entsprechender Böden und dem damit einhergehenden Verlust der Bodenfunktionen.

Als positiv stellen sich hier eindeutig die kürzeren Varianten aufgrund ihres insgesamt geringeren Flächenbedarfs dar. Dies sind insbesondere die Varianten 1.1 bis 1.3 und 5.1. Auch die Varianten 1.4 und 6.1 sind nur geringfügig schlechter. Deutlich negativ sind die Varianten 2.1 und 4.1 zu bewerten. Auch die Variante 3.1 ist verhältnismäßig ungünstig.

Baubedingte Auswirkungen wurden nicht gesondert erfasst. Es ist aber davon auszugehen, dass die Auswirkungen zum einen temporär sind und zum anderen mit der Streckenlänge korrelieren, so dass sich im Verhältnis der Varianten untereinander nichts ändert.

#### 6.2.4. Schutzgut Wasser

Im Schutzgut wurden zum einen die Auswirkungen auf das Grundwasser und die Trinkwassergewinnung und zum anderen auf die Oberflächengewässer untersucht und bewertet. Für das Grundwasser wesentlich ist die Lage des Grundwasserleiters „Este-Seeve Lockergestein“ im Flussgebiet Elbe/Labe.

Für die Trinkwassergewinnung besteht im Untersuchungsraum das Wasserschutzgebiet „Elstorf“. Im Wasserschutzgebiet ist der Straßenbau zwar genehmigungspflichtig, aber grundsätzlich unter Auflagen möglich. Die Lage im WSG ist damit kein Ausschlussgrund, aber ein abwägungswürdiger Belang, der in die Beurteilung eingeflossen ist.

Darüber hinaus befinden sich grundwassernahe Standorte im Untersuchungsraum, die gegenüber einem Verlust des unterirdischen Wasserzuflusses sowie Überbauung empfindlich sind. Eine weitere negative Auswirkung kann der betriebsbedingte Eintrag von Schadstoffen sein.

Im Teilschutzgut Grundwasser sind die Varianten 1.1, 1.4 und 3.1 als die günstigsten Varianten anzusehen. Auch die Variante 1.2 ist nur geringfügig schlechter. Deutlich am

schlechtesten ist insbesondere die Variante 5.1, aber auch die Varianten 1.3, 4.1 und 6.1 sind ungünstig. Die Variante 2.1 ist als „mittel“ zu bewerten.

Im Teilschutzgut Oberflächengewässer ist v.a. eine Überbauung als negativ zu betrachten. Deshalb sind die Varianten 1.4 und 3.1 als günstig zu bewerten. Auch die Varianten 1.1 und 2.1 sind vergleichsweise günstig. Die Variante 4.1 ist deutlich negativ und auch die Varianten 1.2 und 5.1 sind nicht wesentlich besser. Die Varianten 1.3 und 6.1 sind aufgrund des Verlustes von zwei Stillgewässern als „mittel“ zu bewerten.

#### 6.2.5. Schutzgut Luft und Klima

In diesem Schutzgut werden insbesondere Auswirkungen durch bioklimatische und lufthygienische Belastungen erfasst. Dazu werden klimatisch bzw. lufthygienisch besonders bedeutsame Frisch- und Kaltluftabflussbahnen betrachtet. Entsprechende Schutzgebiete liegen für den Untersuchungsraum nicht vor. Gleichwohl leisten Wälder, aber auch Moorflächen einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz und zur Luftreinhaltung.

Negative Auswirkungen in diesem Schutzgut entstehen dementsprechend im Wesentlichen durch das Überbauen von Wäldern und Mooren, die zum Funktionsverlust führen sowie die mit der Straße verbundenen Treibhausgasemissionen.

Als günstig sind die Varianten 1.1 bis 1.4 und 6.1 zu betrachten. Die Varianten 3.1 und 5.1 sind nur geringfügig schlechter. Lediglich die Variante 4.1 ist aufgrund der zu erwartenden Treibhausgasemissionen sowohl im Betrieb als auch im Vergleich mit dem Bezugsfall 2030 deutlich am schlechtesten zu bewerten. Die Variante 2.1 ist als „mittel“ zu bewerten.

#### 6.2.6. Schutzgut Landschaft

In diesem Schutzgut werden Auswirkungen auf das Landschaftsbild, aber auch die landschaftsgebundene Erholung bewertet. Als wesentlich sind hier visuelle Überprägungen, die Beeinträchtigungen von Schutzgebieten sowie der betriebsbedingte Lärmeintrag zu bewerten.

Als günstigste Varianten stellen sich die Varianten 1.1, 1.2, 1.4, 3.1 und 5.1 aufgrund des geringeren Verlaufs in Schutzgebieten (LSG) dar. Etwas ungünstiger ist die Variante 1.3, da sie in vergleichsweise größerem Umfang hochwertige Landschaftsbildeinheiten mit Lärm belastet. Die Variante 6.1 ist vergleichbar mit der Variante 1.3, verläuft aber mehr als die Variante 1.3 in Landschaftsschutzgebieten und wird deshalb als „mittel“ bewertet. Deutlich ungünstiger sind die Varianten 2.1 und 4.1 wegen des nicht unerheblichen Verlaufs in Landschaftsschutzgebieten.

#### 6.2.7. Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

In diesem Schutzgut werden die Auswirkungen auf Objekte des kulturellen Erbes, wie z.B. Baudenkmale, berücksichtigt. Beeinträchtigungen können entweder ein Totalverlust durch Überbauung oder aber die Verlärmung und visuelle Überprägung sein. Auch die im Untersuchungsgebiet vorhandenen VRG Rohstoffgewinnung sowie die vorhandenen und geplanten Abbauflächen sind bei der Variantenauswahl zu beachten.

Nach Einschätzung der Gutachter sind bezogen auf die kulturellen Sachgüter die Varianten 4.1 und 6.1 am günstigsten, da nur 1 bzw. 2 bekannte gesetzlich geschützte Bodendenkmale betroffen sind. Demgegenüber sind die Variante 5.1 (4 Bodendenkmale) als „mittel“ und alle anderen Varianten mit 5 oder 6 betroffenen Bodendenkmalen als „-“ oder „--“ zu bewerten. Aufgrund der Wertigkeit von Bodendenkmalen mag es richtig sein, ihnen ein so



hohes Gewicht beizumessen, dass die übrigen Belange nur geringen Einfluss auf die Trassenwahl haben. Gleichwohl sind, wie auch die beim Archäologischen Museum angesiedelte Bodendenkmalpflege des Landkreis Harburg anmerkt, nicht nur die bereits bekannten Objekte von Bedeutung. Aufgrund der kulturhistorisch bekannten Siedlungsdichte auf der Geest, ist mit noch zahlreichen weiteren Objekten zu rechnen. Auch ist es der Maßstabsebene des ROV nicht angemessen, die Überplanung von Bodendenkmalen abschließend zu beurteilen.

Vor diesem Hintergrund ist es sachgerecht, dass dieses Kriterium innerhalb der UVS insgesamt rechnerisch nur 0,8% ausmacht und somit nur von geringer Bedeutung auf die Variantenauswahl ist. Da die Vorzugsvariante 1.3 „--“ bewertet wurde, ist bei jeder anderen Art der Bewertung davon auszugehen, dass die Vorzugsvariante noch gestärkt würde.

Als sonstige Schutzgüter wurden die VRG Rohstoffgewinnung nach den RROP der Landkreise Stade und Harburg sowie die Bodenabbaustellen untersucht. Durch die Errichtung der Straße würden diese Flächen nicht mehr für die ortsnahe Rohstoffversorgung zur Verfügung stehen. Durch notwenige Böschungen und Sicherheitsabstände würden sich die Flächenverluste noch vergrößern. Als sehr günstig erweisen sich in diesem Schutzgut die Varianten 1.3, 5.1 und 6.1, da sie keine Vorrangflächen Rohstoffgewinnung und nur wenige Vorbehaltsflächen in Anspruch nehmen. Die Varianten 1.1 und 1.2 sind geringfügig schlechter bewertet, da sie im größeren Umfang Vorbehaltsflächen beanspruchen. Alle anderen Varianten beanspruchen zwischen 0,5 und 3 ha Vorranggebietsflächen und werden dementsprechend mit „mittel“ (V1.4), „-“ (V2.1) oder „--“ (V 3.1 u. 4.1) bewertet.

#### 6.2.8. Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern

Im Rahmen der UVS wurden Wechselwirkungen erfasst und bewertet, die für die Variantenauswahl entscheidungserheblich sein könnten (z.B. Wechselwirkungen zwischen dem Grundwasserschutz und dem Vorkommen bestimmter Biotoptypen). Dabei erfolgte eine Erfassung und Bewertung innerhalb der einzelnen Schutzgüter. Diese sind in der UVS dokumentiert.

Der Einschätzung der Gutachter, dass die bekannten Wechselwirkungen ausreichend in der UVS dargelegt und berücksichtigt wurden, wird gefolgt.

#### 6.2.9. Artenschutz

Auch wenn das besondere Artenschutzrecht auf Ebene der Raumordnung nur eine untergeordnete Rolle spielt, gilt es, frühzeitig das mögliche Eintreten von Verbotstatbeständen im Sinne des § 44 BNatSchG zu prüfen. Dabei können auch mögliche Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen bereits berücksichtigt werden.

Die Einschätzung der Gutachter, dass Verbotstatbestände nicht ausgelöst werden bzw. Ausnahmeerfordernisse im Sinne des § 45 BNatSchG nicht in Anspruch genommen werden müssen, wird zur Kenntnis genommen. Dies wird im Rahmen der detaillierten Genehmigungsplanung vertieft zu prüfen sein. Dabei werden auch Hinweise aus der Beteiligung zu prüfen sein.

#### 6.2.10. Natura-2000-Gebietsschutz

Die bestehende Trasse des 1. BA der B3neu tangiert das Vogelschutzgebiet (VSG) „Moore bei Buxtehude“. Auch wenn keine der Varianten im VSG verläuft, kommt es durch die Realisierung des 2. und 3. BA der B3neu zu Mehrverkehr und damit auch zu einer Zunahme der Lärmemissionen. In wieweit diese auch im Zusammenwirken mit weiteren Projekten

als erheblich zu erachten waren, wurde in einer FFH-Verträglichkeitsprüfung untersucht. Die Untersuchung erfolgte variantenbezogen.

Alle Varianten führen zu einer zusätzlichen erheblichen Verlärmung des straßennahen Bereiches im 1. BA der B3neu sowohl in der Nacht als auch am Tag, wodurch Lebensraum für relevante Arten verloren geht.

Die Einschätzung der Gutachter, dass die FFH-Ausnahmevoraussetzungen nach § 34 Abs. 3 und 5 BNatSchG für das Vorhaben B3 OU Elstorf gegeben sind, wird zur Kenntnis genommen. Der grundsätzlichen Einschätzung, dass eine Realisierungsfähigkeit des Vorhabens gegeben ist bzw. nicht grundsätzlich ausgeschlossen ist, wird gefolgt. Etwaige Kohärenzmaßnahmen sind im Zuge der Genehmigungsplanung festzulegen.

#### 6.2.11. Schutzgebiete

Alle Varianten verlaufen mit Teilstrecken in Landschafts- und Wasserschutzgebieten. Die jeweiligen Schutzgebietsverordnungen machen eine Befreiung bzw. gesonderte Erlaubnis zur Errichtung einer Straße erforderlich. Auch ist absehbar, dass Befreiungen aufgrund der Beeinträchtigung von gesetzlich geschützten Biotopen und geschützten Landschaftsbestandteilen benötigt werden.

Der Einschätzung der Gutachter, dass die Befreiungs- bzw. Genehmigungsvoraussetzungen im Rahmen der Genehmigungsplanung erfüllt werden können, wird gefolgt.

#### 6.2.12. Bewertung der Umweltauswirkungen insgesamt

Nach der Berücksichtigung aller Schutzgüter stellen sich fünf Varianten aus Sicht der Umweltverträglichkeit als am günstigsten dar:

- Variante 1.1
- Variante 1.2
- Variante 1.3
- Variante 1.4
- Variante 5.1

Entscheidungsrelevante Unterschiede hinsichtlich der zu erwartenden Umweltauswirkungen bestehen zwischen diesen UVS-Vorzugsvarianten nicht.

**UVS-Vorzugsvariante 1.1** gehört aus Sicht der Umweltverträglichkeit zu den fünf am günstigsten bewerteten Linienführungen. Sie hat vor allem für das Schutzgut Menschen (Teilschutzgut „Erholen“), aber auch für das Schutzgut Pflanzen sowie die Schutzgüter Boden und Fläche, Grundwasser, Luft und Klima sowie Landschaft eine sehr günstige Linienführung. Die Variante 1.1 wirkt sich zwar partiell nachteilig auf einige Schutzgüter aus (Lärmeintrag in die Wohnumfeldbereiche von Elstorf, Ardestorf und Ketzendorf, Verlust eines dauerhaft wasserführenden Stillgewässers westlich von Elstorf, Überbauung von fünf Bodendenkmälern). Diese Nachteile sind jedoch im Vergleich mit den anderen Varianten als gering anzusehen. Für die Schutzgüter Tiere und biologische Vielfalt weist die Variante 1.1 im Vergleich eine günstige Bewertung auf. Bezüglich der im Untersuchungsgebiet vorkommenden Brutvogelreviere von Rote Ampel-Arten gibt es eindeutige Beeinträchtigungen. Die Auswirkungen auf Amphibien und Reptilien sind hingegen deutlich günstiger zu bewerten. Im Vergleich zu den anderen Varianten ist Variante 1.1 bezüglich der Vorkommen von Fledermausquartieren als durchschnittlich anzusehen.

Die Schutzgüter Menschen, Boden und Fläche, Luft und Klima sowie Landschaft weisen bei der **UVS-Vorzugsvariante 1.2** klare Vorteile auf. Etwas weniger vorteilhaft wurden die Schutzgüter Tiere und biologische Vielfalt, das Teilschutzgut Grundwasser sowie sonstige Sachgüter bewertet. Deutlichere Nachteile weist diese Variante bei den Schutzgütern Pflanzen, kulturelles Erbe sowie dem Teilschutzgut Oberflächengewässer auf. Leichte Nachteile bei den Schutzgütern Tiere und biologische Vielfalt und sonstige Sachgüter sowie beim Teilschutzgut Grundwasser werden durch die oben genannten sehr günstig bewerteten Schutzgüter aufgewogen.

Bezüglich des Schutzgutes Menschen inkl. beider Teilschutzgüter („Wohnen“ und „Erholen“) und auch bezüglich der abiotischen Schutzgüter Boden und Fläche, Luft und Klima sowie der sonstigen Sachgüter stellt sich **UVS-Vorzugsvariante 1.3** als vergleichsweise am günstigsten heraus. Zwar gibt es auch eindeutige Nachteile für das Schutzgut kulturelles Erbe, da sechs nicht in die niedersächsische Denkmalkartei eingetragene Bodendenkmäler durch die Variante 1.3 überbaut werden. Auf die Gesamtbewertung wirkt sich dies jedoch nicht entscheidend negativ aus. Die Linienführung der Variante 1.3 erweist sich für die Schutzgüter Landschaft sowie Tiere und biologische Vielfalt als vergleichsweise günstig. Variante 1.3 ist im Vergleich zu den anderen UVS-Vorzugsvarianten vorteilhafter für die planungsrelevanten Brutvögel, da sie anzahlmäßig zu einer geringer ausfallenden Wertminderung von Brutrevieren (81) führt. Diese Linienführung hat negative Auswirkungen auf Amphibien-Laichgewässer (Verlust von zwei Laichgewässern mit Laub- bzw. Springfroschvorkommen im Westen von Elstorf) sowie Austauschbeziehungen zwischen Amphibiengewässern, da diese auf einer Gesamtlänge von ca. 4.000 m durchschnitten werden. Diese negativen Auswirkungen auf Amphibien werden jedoch dadurch aufgewogen, dass Variante 1.3 unter Berücksichtigung aller faunistischen Kriterien vorteilhafter für Reptilien und auch Fledermäuse ist. Ebenso wie bei den anderen Varianten, lassen sich auch bei Variante 1.3 die genannten Beeinträchtigungen mittels Umsetzung von Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen und CEF-Maßnahmen vermeiden. Das Eintreten von artenschutzrechtlichen Ausnahmeerfordernissen gem. § 45 BNatschG, die durch unvermeidliche verbotstatbeständige Betroffenheiten eintreten können, kann auch bei Variante 1.3 ausgeschlossen werden.

**UVS-Vorzugsvariante 1.4** hat, wie auch UVS-Vorzugsvariante 1.1, deutliche Vorteile für das Schutzgut Pflanzen. Bezüglich des Schutzgutes Menschen mit seinen beiden Teilschutzgütern „Wohnen“ und „Erholen“ wie auch der Schutzgüter Wasser sowie Luft und Klima weist Variante 1.4 eine vergleichsweise günstige Bewertung auf. Auf das Schutzgut Kulturelles Erbe hat diese Variante wesentliche nachteilige Auswirkungen, da sie fünf Bodendenkmäler, die nicht in die niedersächsische Denkmalkartei eingetragen sind, überbaut. Durchschnittlich bewertet wird Variante 1.4 bezogen auf die sonstigen Sachgüter, da sie westlich von Elstorf ein Vorranggebiet Rohstoffgewinnung (Sand) streift. Als ungünstigste Variante, im Vergleich mit den anderen UVS-Vorzugsvarianten, stellt sich Variante 1.4 bezüglich des Schutzgutes Boden und Fläche dar. Mit ihrer günstigen Bewertung ist sie jedoch aus Sicht der Gesamtbewertung immer noch verhältnismäßig günstig für dieses Schutzgut. Für das Schutzgut Tiere und biologische Vielfalt ist Variante 1.4 verglichen mit den anderen Varianten als günstig einzustufen.

Bezüglich des Schutzgutes Tiere und biologische Vielfalt weist die **UVS-Vorzugsvariante 5.1** im Vergleich mit den anderen vorzugswürdigen Varianten die geringsten Auswirkungen auf. Vorteile ergeben sich vor allem für die Avifauna, da hier verhältnismäßig geringe Aus-

wirkungen auf die avifaunistischen Funktionsräume sowie Rote Liste-Arten und Reviervorkommen der planungsrelevanten Brutvögel auftreten. Bei dieser Trassenführung gehen insgesamt 86 Brutreviere verloren. Hinsichtlich der Fledermausvorkommen sind die Auswirkungen ebenfalls gering. Trotz nachteiliger Auswirkungen auf einzelne Tierarten (Verlust eines Reptilien-Lebensraums nordöstlich von Ketzendorf sowie Beanspruchung von zwei Amphibien-Laichgewässern westlich von Elstorf) geht Variante 5.1 als vergleichsweise günstigste Linienführung für dieses Schutzgut aus dem Gesamtvergleich hervor. Auch bezüglich des Schutzgutes Menschen, hier des Teilschutzgutes „Erholen“, erweist sich Variante 5.1 als vorteilhaft, ebenso wie für die Schutzgüter Boden und Fläche, Landschaft und sonstige Sachgüter. Im Vergleich betrachtet ergeben sich für das Teilschutzgut „Wohnen“ eindeutige Nachteile, da zum einen die Zerschneidungswirkung der Wohnumfeldbereiche von Ardestorf und Ketzendorf größer ist. Zum anderen können höhere Lärmbelastungen von bestehenden bzw. geplanten Wohnbauflächen festgestellt werden. Verglichen mit den vier weiteren schutzgutübergreifenden Vorzugsvarianten, ist Variante 5.1 für das Schutzgut Luft und Klima am ungünstigsten. In der Gesamtbewertung aller Varianten ist sie aber immer noch unter den günstigsten Varianten. Das Teilschutzgut Grundwasser wird von dieser Variante sehr ungünstig beeinflusst. Die Gefahr von Grundwasserverschmutzung durch eingetragene Schadstoffe ist bei dieser Variante am höchsten, auch ist die Inanspruchnahme des ausgewiesenen Trinkwasserschutzgebietes und der grundwassernahen Standorte im Vergleich gesehen groß. In der Gesamtbewertung stellt sich **Variante 3.1** als relativ günstige Linienführung heraus. Im Vergleich zu den oben aufgeführten UVS-Vorzugsvarianten ist sie allerdings ungünstiger zu bewerten, da sie sich negativ auf die Schutzgüter Menschen, Tiere und biologische Vielfalt, Boden und Fläche, Luft und Klima, kulturelles Erbe sowie sonstige Sachgüter auswirkt. Zwar ist auch **Variante 6.1** in der Gesamtbewertung als relativ günstige Linienführung zu sehen. Sie hat jedoch im Vergleich zu den oben genannten UVS-Vorzugsvarianten deutliche Schwächen durch Beeinträchtigungen der Schutzgüter Menschen („Wohnen“), Wasser, Boden und Fläche sowie Landschaft.

Bei den beiden Ost-**Varianten 2.1** und **4.1** handelt es sich um die mit Abstand nachteiligsten Varianten. Diese Varianten wurden im überwiegenden Teil der Schutzgüter als un-ungünstig oder sogar sehr un-ungünstig bewertet im Vergleich mit den anderen Varianten. Dies schlägt sich auch deutlich im Ergebnis der Gesamtbewertung nieder. Der Einschätzung, dass sie die vergleichsweise ungünstigsten Linienführungen für die Umwelt darstellen, wird gefolgt.

### **6.3. Nutzen der Verkehrsanlage**

In die Betrachtung des **Nutzens der Verkehrsanlage** ist der verkehrliche Nutzen (Leistungsfähigkeit des Straßennetzes), die verkehrliche Entlastung insgesamt sowie die Reduzierung der Lärmbelastungen eingeflossen. Die Beurteilung erfolgte anhand der Verkehrsuntersuchung (Unterlage 22) und der Schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 21.2).

Im nördlichen Teil (Bauanfang bis nördlich Elstorf) sind je nach Variante zwischen 15.700 und 13.800 Kfz/24h (DTVw) bzw. bezogen nur auf den Schwerlastverkehr (SV) 1.790 bis 1.710 Fz./24h (DTVwSV) unterwegs und stellen somit größtenteils eine Entlastung des vorhandenen Straßennetzes dar. Hier sind die Unterschiede, insbesondere für den SV, noch nicht wesentlich. Im südlichen Streckenabschnitt (Nördlich Elstorf bis Bauende) variieren

die Zahlen beim DTVw zwischen 15.400 und 7.800 Kfz/24h und beim DTVwSV zwischen 2.670 und 1.630 Fz./24h.

Dabei gibt es die größten Unterschiede zwischen den 1er-Varianten und Varianten 5.1 und 6.1 einerseits und den Varianten 2.1, 3.1. und 4.1 andererseits. Diese Abweichung lässt sich zum Teil mit der bezogen auf die Ortsdurchfahrt Elstorf längeren Strecke begründen (v.a. V 3.1). Wesentlich ist aber auch die fehlende Verknüpfung der Varianten 2.1 und 4.1 mit der bestehenden B 3 nördlich von Elstorf.

Die **Entlastungswirkung** korreliert mit den o.g. Verkehrsentlastungen. Dementsprechend sind die Varianten 1.1 bis 1.4, 5.1 und 6.1 in Bezug auf die Gesamtentlastung am günstigsten zu bewerten.

Als Bemessungsgrundlage für die **Reduzierung der Lärmbeeinträchtigungen** wurden hilfsweise die Grenzwerte der 16. BImSchV herangezogen. Die Auswertungen erfolgten Etagenbezogen für die beiden schalltechnisch maßgebenden Zeitbereiche Tag und Nacht differenziert nach Überschreitungsbereichen (1-3, 4-6, 7-9 und  $\geq 10$  dB(A)).

Insbesondere die sehr starke Reduzierung des Schwerverkehrs führt zu einer Lärmreduzierung von bis zu 8 dB(A). Gleichzeitig kommt es entlang der neuen Straße zu keiner Grenzwertüberschreitung, so dass keine neuen Betroffenheiten ausgelöst werden. Die stärkste Lärmreduzierung konnte für die Varianten 1.1 bis 1.4, 3.1, 5.1 und 6.1 ermittelt werden.

Für die detaillierten Untersuchungsergebnisse wird auf die o.g. Unterlagen verwiesen. Der Prognoseumfang mit dem Bezugsfall 2030 wird als angemessen betrachtet, da bis zu diesem Zeitpunkt fachlich gesicherte Grundlagen zur allgemeinen Verkehrsentwicklung vorliegen und veränderte Verkehrsmengen unerheblich auf die Ausgestaltung der Verkehrsströme und damit den Variantenvergleich sind. Grundlage der Verkehrsverteilung ist das grundlegende Straßennetz mit der Fertigstellung der A26 in den 2020ern sowie die vorhandene Siedlungsstruktur. Grundlegende Änderungen sind nicht zu erwarten. Die Ergebnisse der o.g. Unterlagen sind dementsprechend nachvollziehbar und werden akzeptiert.

#### **6.4. Landwirtschaftliche Auswirkungen**

Die Landwirtschaft ist durch die Neubaumaßnahme durch Flächenverluste und Zerschneidungswirkungen betroffen. Aufgrund der herausgehobenen Bedeutung der Landwirtschaft im Untersuchungsgebiet wurde ein landwirtschaftlicher Fachbeitrag erarbeitet, dessen Untersuchungstiefe über die rein flächenmäßige Betrachtung von VBG Landwirtschaft hinausging. Der Fachbeitrag basiert auf einer Befragung von 21 Haupt- und 12 Nebenerwerbsbetrieben aus der Landwirtschaft. Die Befragungsergebnisse wurden hinsichtlich einer Vielzahl von Kriterien zur betrieblichen Betroffenheit durch Flächenverluste und -zerschneidungen ausgewertet. Betroffenheiten, die voraussichtlich nicht im Nachhinein, z.B. durch eine Flurbereinigung, abgemildert werden können, wurden bei der Gewichtung besonders stark berücksichtigt. Der Verlust hofnaher Flächen wurde aufgrund ihrer besonderen betrieblichen Bedeutung dieser Flächen höher gewichtet. Auch Sonderkulturen, die im Rahmen der Flurbereinigung nicht auf andere Standorte „verlagert“ werden können, sind von besonderem Gewicht.

Bereits auf Ebene der Raumordnung wird deutlich, dass für einen betroffenen Betrieb mit Sonderkulturen eine Existenzgefährdung zu erwarten ist. Somit sind die Varianten 1.1 und 1.4 aus landwirtschaftlicher Sicht besonders kritisch zu sehen, da diese Varianten den Betrieb stark beschneiden.

Vor diesem Hintergrund ist es folgerichtig, dass die Varianten 1.3 und 6.1 als für die Landwirtschaft am günstigsten zu betrachten sind, da sie keine Sonderkulturen betreffen, und auch bei den Flächenzerschneidungen vergleichsweise günstig liegen. Die Variante 2.1 führt demgegenüber zu etwas stärkeren Zerschneidungen und wird dementsprechend leicht schlechter bewertet. Am ungünstigsten werden jene Varianten bewertet, welche die Sonderkulturen durchschneiden. Dies sind die Varianten 1.1 und 1.4. Diese bieten darüber hinaus aus landwirtschaftlicher Sicht keinen erkennbaren Vorteil, welcher diesen Nachteil ausgleichen würde. Dementsprechend ist die Bewertung nachvollziehbar und sachgerecht.

#### **6.5. Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung**

Im Rahmen der Variantenentwicklung und -prüfung hat sich gezeigt, dass alle Varianten grundsätzlich die für die Trassierung wesentlichen Parameter einhalten. Gleichwohl hat sich gezeigt, dass maßgebliche sicherheitsrelevante Aspekte am Rande des Zulässigen liegen.

- Bei den Varianten 1.1, 1.2, 3.1 und 4.1 konnten wegen der großen Radien nicht in allen Bereichen die Vorgaben zur Klothoidenrelation<sup>3</sup> eingehalten werden.
- Bei der Variante 6.1 liegt das Verhältnis der aufeinanderfolgenden Radien im nördlichen Teilabschnitt nur am äußersten Rand des „brauchbaren Bereichs“.

Auch wenn diese Abweichungen als vertretbar angesehen werden können, soll dem Umstand Rechnung getragen werden, dass ein Entwerfen „am Rande des Vertretbaren“ negativer zu bewerten ist, als wenn alle Parameter voll erfüllt werden.

Dementsprechend wurden die Varianten 1.3, 1.4, 2.1 und 5.1 am günstigsten bewertet. Dieses Bewertungsergebnis ist nachvollziehbar und sachgerecht.

#### **6.6. Wirtschaftlichkeit**

Für alle Varianten wurden die zu erwartenden Kosten für

- a) Grunderwerb und Entschädigungen
- b) Streckenbau
- c) Ingenieurbauwerke

der Planungsebene des Raumordnungsverfahrens angemessen ermittelt. Je größer die Streckenlänge ist und je mehr Ingenieurbauwerke zu errichten sind, desto teurer und damit ungünstiger sind die einzelnen Varianten.

---

<sup>3</sup> Verhältnis des Übergangsbogens zur anschließenden Kurve

Auch wenn weitergehende Details der Streckenplanung, wie z.B. die Überführungen von Wirtschaftswegen, im ROV nicht festgeschrieben werden, wurden die diesbezüglichen Kosten nach einer einheitlichen Vorgehensweise bestimmt. Somit sind die Kosten je Variante in vergleichbarer Weise in die Variantenbewertung eingeflossen.

Die Varianten 1.2 und 1.3 sind mit jeweils rd. 51,6 Mio. € Gesamtkosten am günstigsten. Auch die Varianten 1.4, 5.1 und 6.1 weisen nur geringfügig höhere Kosten auf. Die Varianten 2.1, 3.1 und 4.1 sind mit rd. 61 bis 63 Mio. € deutlich teurer als die günstigsten Varianten und dementsprechend als am schlechtesten zu bewerten.

## **7. Zusammenfassende raumordnerische Gesamtabwägung**

Zur Ermittlung der günstigsten Variante werden die Ergebnisse der für die jeweilige Kategorie durchgeführten Variantenvergleiche zu einem übergreifenden Gesamtergebnis zusammengeführt. Der grundsätzlichen Bewertung der Schutzgüter und betroffenen Belange durch die Gutachter wurde, wie oben dargelegt, durch die Raumordnungsbehörde zugestimmt. Entscheidungserhebliche Ermittlungsfehler sind nicht erkennbar. So wurden alle Belange nach hiesiger Einschätzung vollumfänglich und in ausreichender Tiefe ermittelt.

Im nächsten Schritt wurden die ermittelten Belange seitens des Vorhabenträgers und seiner Gutachter anhand fachlicher Gesichtspunkte gewichtet. Diesbezügliche Unklarheiten konnte der Vorhabenträger mittels einer nachträglich eingereichten Ergänzungsunterlage beseitigen (s. Anlage 4).

Im Ergebnis wurde vom Vorhabenträger jene Variante gewählt, welche über alle betroffenen Belange betrachtet die günstigste Bewertung erfahren hat und die in allen Teilbereichen der übergeordneten Ziele als „günstig“ (+) oder „sehr günstig“ (++) bewertet wurde.

Die Vorzugsvariante zeichnet sich dadurch aus, dass sie einen hohen Wirkungsgrad hinsichtlich der Projektziele zur Bündelung der Verkehrsströme zwischen A 1 und A 26 im Plangebiet übernimmt und so zu einer hohen Entlastung der Siedlungsbereiche führt. Gleichzeitig sind sowohl die Kosten als auch die Umweltauswirkungen vergleichsweise günstig. Diese Aspekte rühren erheblich aus der relativ kurzen Streckenführung im Vergleich zu anderen Varianten. Bezogen auf die Projektziele ist bereits jetzt erkennbar, dass die Varianten 2.1 und 4.1 keinen die Planung rechtfertigenden Wirkungsgrad erzielen. Durch die geringe Verlagerung des Schwerlastverkehrs auf die Ortsumgehung kommt es in den Ortslagen nur zu einer geringen Entlastung. Gleichzeitig sind die Kosten höher als bei anderen Varianten. Auch aus Sicht der Umweltverträglichkeit bieten diese Varianten keinen Vorteil. Es ist zu bezweifeln, dass sich der im BVWP ermittelte NKV auch nur ansatzweise mit den Varianten 2.1 und 4.1 erreichen lässt.

Als günstigsten Beginn der Baustrecke hat sich der Knoten B3neu / B73, wie der Vergleich mit den Varianten 4.1, 5.1 und 6.1 zeigt, herausgestellt. Die Variante 4.1 verschwenkt zu weit nach Osten und ist insgesamt keine ernstzunehmende Alternative (s.o.). Die Variante 5.1 führt soweit nach Westen, dass die Ortslage Ketzendorf mit erheblichen Auswirkungen konfrontiert wird. Dies hat allerdings keine Vorteile gegenüber anderen Varianten, welche vergleichbare Umweltauswirkungen haben, so dass diese Streckenführung zu verwerfen ist. Die Variante 6.1 entspricht zu Beginn der 4.1 und versucht dann sich der 1.3 anzuglei-

chen. Dies gelingt aber nur unter Ausreizung der Entwurfgrenzen, was letztlich ein Sicherheitsrisiko im späteren Betrieb darstellt. Darüber hinaus bietet die Variante 6.1 keine so weitgehenden Vorteile, die ein solch höheres Risiko rechtfertigen würden.

Im weiteren Verlauf wird der Streckenführung der Variante 1.3, genauso wie die 1.4, östlich der ehemaligen Deponie Ketzendorf bzw. Grube Ketzenberge gegenüber der westlichen Streckenführung (V1.1. u. 1.2) ein Vorrang eingeräumt. Sie hat vergleichsweise günstige Auswirkungen auf Brutvögel und insbesondere Reptilien. Dies wiegt die in diesem Bereich verursachten negativen Auswirkungen auf Amphibien auf. Insbesondere, da die östliche Streckenführung auch aus Sicht der Lärmauswirkungen auf die Ortslage Ketzendorf (Schutzgut Mensch) als günstig zu bewerten ist. Diese Streckenführung schließt auch die Variante 3.1 aus. Dies ist insofern vertretbar, als dass diese Variante aufgrund der Streckenlänge eine geringere verkehrliche Wirkung und damit geringere Entlastung als andere Varianten aufweist und dabei aber aufgrund der Streckenlänge mit höheren Kosten aufwartet. Einen nennenswerten Vorteil erlangt die V3.1 aber nicht gegenüber der V1.3.

Als Alternative zur V1.3 verbleibt jetzt nur noch die Variante 1.4. Den Unterschied zwischen beiden Varianten stellt der Verlauf durch die Engstelle zwischen den Ortsrändern Ardestorf und Elstorf (Breite ca. 600 m) dar. Innerhalb der Engstelle liegen die ehemalige Deponie Ardestorf, landwirtschaftliche Sonderkulturen, der dazugehörige landwirtschaftliche Betrieb und ein weiteres Wohnhaus im Außenbereich. Die Variante 1.4 verläuft nah an den Wohnhäusern im Außenbereich durch die Anbauflächen der Sonderkulturen. Die Verkehrs- und Schalluntersuchungen haben gezeigt, dass die bei der V1.3 an den schützenswerten Wohnnutzungen ankommenden Schallimmissionen innerhalb der Orientierungswerte der DIN 18005 sind. Diese Orientierungswerte stellen nach dem Stand der Technik eine anerkannte Bewertungsgrundlage für zumutbare Lärmimmissionen dar. Zwar werden die Ortsränder und die Wohnhäuser im Außenbereich durch zusätzlichen Lärm belastet, die zu erwartenden Immissionen liegen aber nach planerischen Gesichtspunkten im zumutbaren Bereich. Demgegenüber werden im Bestand an anderer Stelle deutliche Reduktionen, teilweise im gesundheitsgefährdenden Bereich ( $> 70 \text{ dB(A)}$ ) erreicht (**Hinweis:** Aufgrund der logarithmischen Zählweise der Lärmskala stellt eine Verringerung um  $10 \text{ dB(A)}$  eine Halbierung des Lärms dar). Demgegenüber hätte die V1.4 zur Folge, dass der landwirtschaftliche Betrieb nicht weiter wirtschaften könnte. Die Sonderkulturen lassen sich, anders als andere landwirtschaftliche Anbauprodukte, nicht verlagern. Nach planerischen Gesichtspunkten ist kein Vorteil in der V1.4 gegenüber der V1.3 erkennbar, so dass sich ein solcher, existenzgefährdender Eingriff in einen landwirtschaftlichen Betrieb nicht rechtfertigen lässt.

Unter diesen Gesichtspunkten erweist sich die Variante 1.3 als die raumverträglichste Streckenführung und soll in der Genehmigungsplanung weiterverfolgt werden.

## **8. Begründung der Maßgaben**

Zu 1.: Die Knotenpunktgestaltung ist üblicherweise Gegenstand der detaillierten Genehmigungsplanung im Anschluss an das ROV. Als verkehrstechnischer Anschlusspunkt und gleichzeitig Beginn der Baustrecke hat sich dabei der Knoten B3neu / B73 herausgestellt. Sollte es im Rahmen eines umfangreichen Umbaus zum richtlinienkonformen Ausbau erforderlich sein, Änderungen in der Verkehrsführung, z.B. durch die Anlage von Rampen,



Überführungen o.ä. kommen, auch wenn sie gegenüber dem Bestand deutlich mehr Fläche benötigen, so ist dies raumverträglich.

Zu 2.: Mit dem Landschaftsschutzgebiet LSG STD 22 „Buxtehuder Geestrand“ geht eine hohe Bedeutung für den Biotopverbund einher. Diesem wird auch durch die Festlegung eines Vorranggebiets Biotopverbund im Landes-Raumordnungsprogramm Rechnung getragen. Um die Trennwirkung der Trasse zu verringern, ist eine ausreichende Biotopvernetzung durch eine Querungshilfe in Form einer Unter- bzw. Überführung sicherzustellen. Die genaue Ausgestaltung des Querungsbauwerks ist im Zuge des Planfeststellungsverfahrens im Einvernehmen mit der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Stade festzulegen.

Zu 3.: Neben den Anlagen zur Verkehrsabwicklung verlaufen im Plangebiet regionalbedeutsame Versorgungsleitungen. Diese genießen Bestandsschutz und sind dementsprechend zu erhalten. Mit den jeweiligen Betreibern sind im Einzelfall Maßnahmen zur Anpassung zu vereinbaren.

Zu 4.: Das Wirtschaftswegenetz wird durch die neue Straße durchschnitten. Gleichzeitig soll der landwirtschaftliche Verkehr möglichst nicht auf der B3 neu verkehren. Um weiterhin trotz Flurbereinigung ihre Felder zu erreichen, bedarf es der Anlage von Querungen, aber auch weiterer Wirtschaftswege. Auch wenn es für die Anlage keine gesetzlichen Vorgaben gibt, gilt es die Beeinträchtigungen, v.a. durch Umwege, möglichst gering zu halten. Die Wirtschaftswege haben neben der primären Bedeutung für die Landwirtschaft auch eine Bedeutung, z.B. als Schulweg, sowohl für den Fuß- als auch für Radverkehr als attraktive Alternative zu den großen Verkehrsachsen. Auch hier sollten Umwege vermieden werden. Bei der Anlage der Wirtschaftswege sollten auch die Belange von Spaziergängern und ihre Bedürfnisse nach Erholung berücksichtigt werden. Die Durchgängigkeit der Wegeverbindung zwischen Ketzendorf und Wulmstorf (Vorranggebiet regional bedeutsamer Radwanderweg gem. RROP LK STD) ist sicherzustellen. Querungen werden dabei nicht nur von Menschen genutzt. Sie können auch ein Element zur Biotopvernetzung sein.

Zu 5.: Nordwestlich von Elstorf ist eine Verknüpfung mit der B3 vorgesehen. Diese Verknüpfung und die damit verbundene Entlastung der Ortslage sind von besonderer Bedeutung für die Wirksamkeit hinsichtlich der Verkehrsentslastung der Ortslage Elstorf / Schwiederstorf. Diese Wirksamkeit kann durch eine entsprechende Knotenpunktgestaltung unterstützt werden.

Zu 6.: Am nordwestlichen Ortsrand befindet sich das NSG Fliegenmoor. Die Untersuchungen der Umweltauswirkungen lassen vermuten, dass es zu keinen Beeinträchtigungen kommt. Sollte sich im weiteren Verfahren herausstellen, dass dies nur durch entsprechende Sicherungsmaßnahmen erreicht werden kann, so sind diese zu ergreifen. Andernfalls ist die Variantenwahl zu überprüfen.

Zu 7.: Die Vorzugsvariante verläuft in der Engstelle zwischen Elstorf und Ardestorf. Die begrenzenden Elemente sind im Wesentlichen der Ortsrand Elstorf im Osten und im Außenbereich der Obsthof und ein Wohnhaus im Westen. Der exakte Trassenverlauf steht u.a. aufgrund der noch nicht erfolgten Knotenpunktplanung, aber auch einiger weiterer Untersuchungen, noch nicht fest. In der späteren Genehmigungsplanung ist die raumordnerisch festgestellte Trasse zu beachten, es besteht allerdings ein maßstabsbedingter „Spielraum“ in der Trassenfindung, so lange fachgesetzliche Vorgaben, v.a. zum Immissi-

onsschutz, eingehalten werden. Sollten sich Umstände ergeben, nach denen die hier benannten begrenzenden Elemente entfallen, so kann der Trassenkorridor entsprechend erweitert werden.

Zu 8.: Eine Verknüpfung der K42 mit der B3 neu zwischen Ardestorf und Elstorf ist nicht vorgesehen. Eine solche Verknüpfung hätte Auswirkungen auf die zu erwartenden Verkehrsströme und die daraus resultierenden Immissionen. Diese Auswirkungen wurden im ROV nicht betrachtet.

Zu 9.: Der Knotenpunkt Lindenstraße (B3) / Karlsteinstraße (K31) / Rosengartenstraße (K52) muss eine ausreichende Leistungsfähigkeit besitzen, um die prognostizierte Verkehrsbelastung zu bewältigen. Die Ortsumfahrung führt aufgrund ihrer Bündelungswirkung zu Mehrverkehr auf Streckenabschnitten der B3, welche nicht ausgebaut werden. Es kann davon ausgegangen werden, dass die zusätzlichen Verkehre über den bestehenden Knotenpunkt nicht abgewickelt werden können. Zur Raumverträglichkeit ist es daher erforderlich, durch geeignete Maßnahmen die Leistungsfähigkeit sicherzustellen.

Zu 10.: Im ROV werden keine Ausgleichs- und Vermeidungsmaßnahmen ergriffen. Gleichwohl ist bereits jetzt erkennbar, dass es solcher Maßnahmen bedürfen wird. In die Abwägung der Varianten ist u.a. eingeflossen, dass für den Amphibienschutz entsprechende Vermeidungsmaßnahmen ergriffen werden.

Im Auftrag

Gez. T. Ziel

(Siegel)

T. Ziel

Landkreis Harburg

Winsen (Luhe), d. 15.10.2020

### **Anlagenverzeichnis**

1. Lageplan der Vorzugsvariante und Variantenübersicht
2. Karte des Untersuchungsraums
3. Synopse zur Abwägung der Stellungnahmen aus der Beteiligung
4. Ergänzende Erläuterungen zur Gewichtung
5. Sensitivitätsüberprüfung der Gewichtung

**Abkürzungsverzeichnis**

BA Bauabschnitt

BNatSchG Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege

BVWP Bundesverkehrswegeplan

CEF Continuous Ecological Functionality (vorgezogene Maßnahmen des Artenschutzes)

DTVw Durchschnittlicher täglicher Verkehr werktags (Zusatz SV: nur Schwerlastverkehr)

EKL Entwurfsklasse

FFH Flora-Fauna-Habitat

FNP Flächennutzungsplan

ha Hektar

LK Landkreis

LSG Landschaftsschutzgebiet

NROG Niedersächsisches Raumordnungsgesetz

NSG Naturschutzgebiet

OU Ortsumfahrung

RAL Richtlinie zur Anlage von Landstraßen

ROG Raumordnungsgesetz

ROV Raumordnungsverfahren

RROP Regionales Raumordnungsprogramm

RQ Regelquerschnitt

RVS Raumverträglichkeitsstudie

STD Stade

SV Schwerlastverkehr

UVP Umweltverträglichkeitsprüfung

UVPG Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung

UVS Umweltverträglichkeitsstudie

VBG Vorbehaltsgebiet

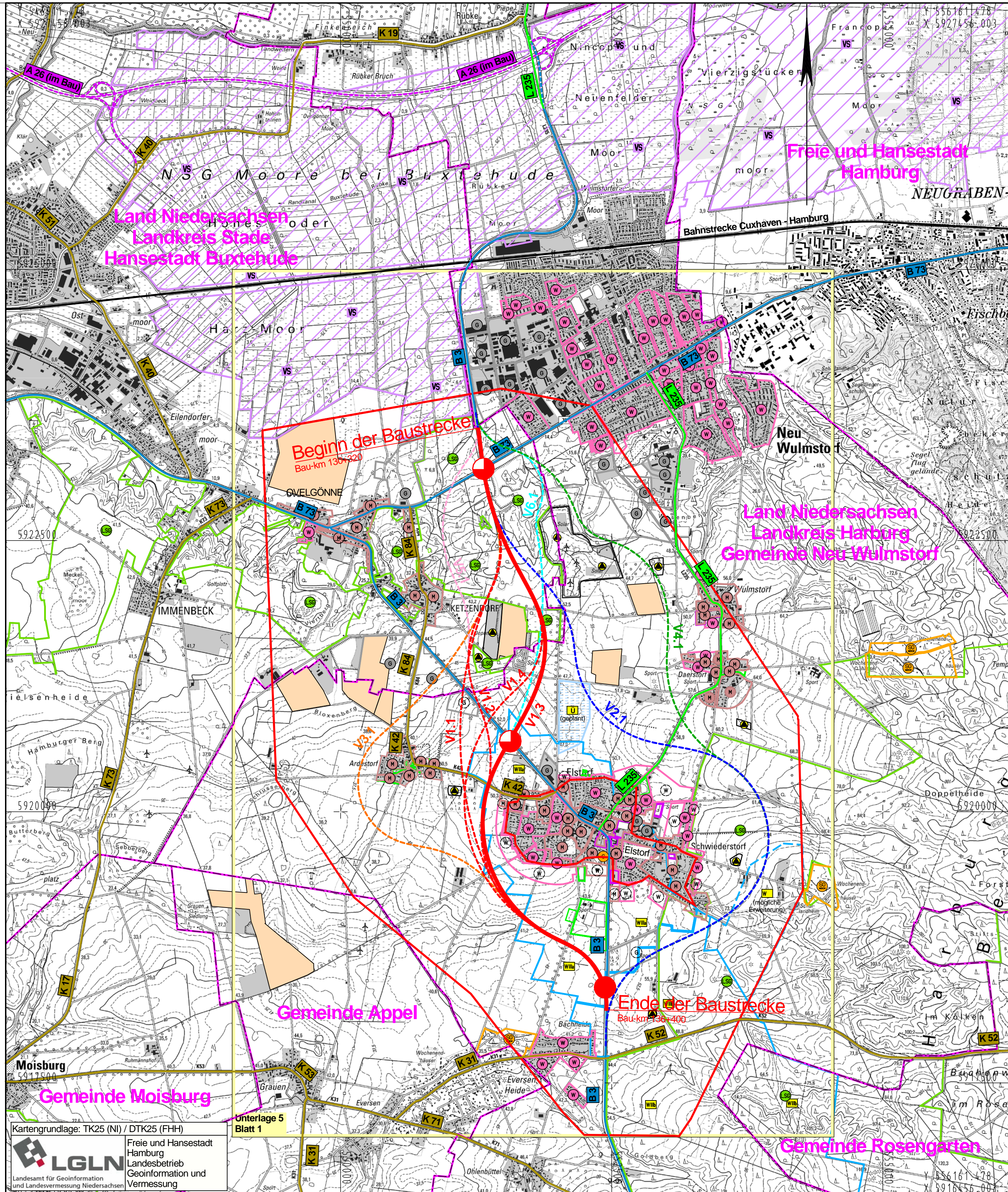
VRG Vorranggebiet

VSG Vogelschutzgebiet

Landesplanerische Feststellung zum Raumordnungsverfahren mit integrierter  
Umweltverträglichkeitsprüfung für die Ortsumgehung Elstorf / Ketzendorf

## Anlage 1

Lageplan der Vorzugsvariante und Variantenübersicht



### Zeichenerklärung

	Gemeindegrenze		Grünfläche
	Knotenpunkt plangleich		reines und allgemeines Wohngebiet, Kleinsiedlungsgebiet
	Knotenpunkt teilplangleich		Kerngebiet, Dorfgebiet, Mischgebiet
	Vorzugsvariante		Gewerbegebiet
	Variante		Sondergebiet (Schulen, Heime, Krankenhäuser, Wochenendhäuser, ...)
			Landschaftsschutzgebiet bzw. Naturschutzgebiet
			Seitenentnahme / Abgrabung
			Fläche mit Altlasten
			Grenze Untersuchungsgebiet
			Bundesautobahn
			Bundesstraße
			Landesstraße
			Kreisstraße
			Wasserschutzgebiet mit Angabe der Zone
			Hochwasserrückhaltefläche
			Landschaftsschutzgebiet
			Europäisches Vogelschutzgebiet

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

**INGENIEURGESELLSCHAFT FÜR BAU- UND VERMESSUNGSWESEN**  
**igbv**  
 André Novotny - Beratender Ingenieur

18062-08.2-03-001-2020-01-08-Lo

	Datum	Name
bearbeitet	Nov. 2019	Pieper
gezeichnet	Nov. 2019	Loeper
geprüft	Nov. 2019	Brodehl

Buchholz, den 22.11.2019

**Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr**  
 Geschäftsbereich Lüneburg

nachgeprüft:  
 Lüneburg, den 17.12.2019  
 gez. Jahr  
 Primas-Nr.: 160900

## VORUNTERSUCHUNG

**Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen**

**B 3**  
 von nördl. Abschnitt 1450 / Station 0 (B 3 / B 73)  
 bis nördl. Abschnitt 1390 / Station 0 (B 3 / K 31 / K 52)

PROJIS-Nr.: 0397 160900

Maßnahmenbezeichnung:  
**B 3 OU Elstorf mit Zubringer A 26**

Unterlage Blatt-Nr. 3  
 1  
**Übersichtslageplan mit Varianten**  
 Maßstab: 1 : 25.000

**Aufgestellt:**  
 Lüneburg, den 17.12.2019  
 Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr  
 Geschäftsbereich Lüneburg  
 im Auftrage: gez. Padberg

**Geprüft und Genehmigt:**  
 Lüneburg, den 18.12.2019  
 Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr  
 Geschäftsbereich Lüneburg  
 im Auftrage: gez. Möller

Kartengrundlage: TK25 (NI) / DTK25 (FH)

**LGLN**  
 Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen

Freie und Hansestadt Hamburg  
 Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung

Landesplanerische Feststellung zum Raumordnungsverfahren mit integrierter  
Umweltverträglichkeitsprüfung für die Ortsumgehung Elstorf / Ketzendorf

## Anlage 2

Karte des Untersuchungsraums

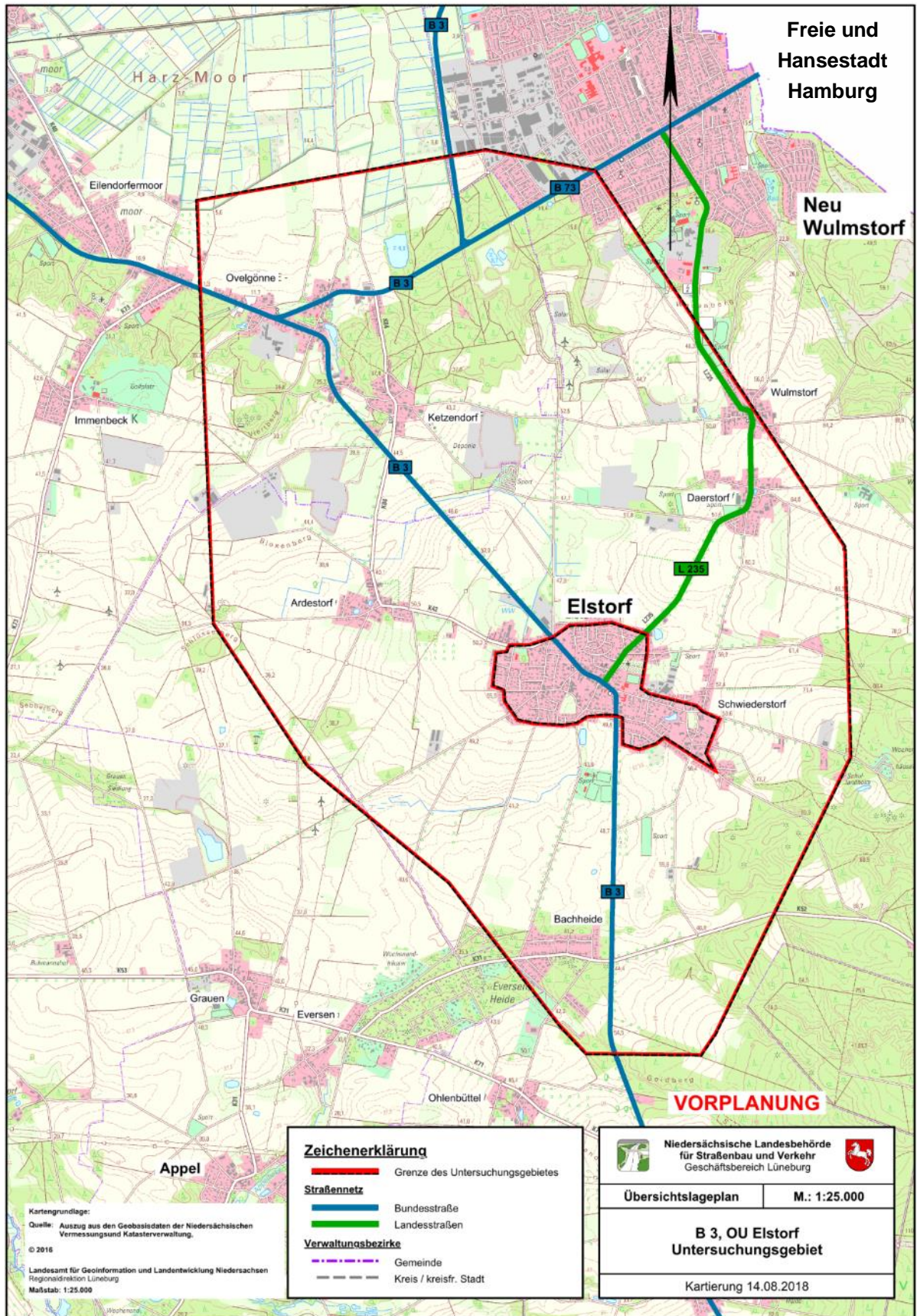


Abbildung 1: Untersuchungsraum

Landesplanerische Feststellung zum Raumordnungsverfahren mit integrierter  
Umweltverträglichkeitsprüfung für die Ortsumgehung Elstorf / Ketzendorf

### Anlage 3

Synopse zur Abwägung der Stellungnahmen aus der Beteiligung



ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.4	Wasser	655	37	Hamburger Stadtentwässerung AöR	Gegen die geplante Ortsumgehung Elstorf werden seitens HAMBURG WASSER grundsätzlich keine Einwendungen erhoben. Im Bereich der Varianten befinden sich unterschiedliche Drucksulleitungen der Hamburger Stadtentwässerung AöR. Eine Drucksulleitung DN 80 im Bereich Fliegenmoor, eine Drucksulleitung DN 150 im Bereich Im Dorfe und Drucksulleitung DN 150 im Bereich Schwiederstorfer Weg. Die genaue Lage entnehmen Sie bitte der angehängten dwg Datei. Die Leitungen erfüllen für die Entwässerung eine wichtige Funktion und müssen rechtzeitig vor Bauausführung in Abstimmung mit der HSE angepasst bzw. umgelegt werden. Im Bereich der Varianten befinden sich die in der angehängten Tabelle dokumentierten Grundwassermessstellen der HWW, Die Grundwassermessstellen erfüllen eine wichtige Funktion der wasserwirtschaftlichen Dokumentation in dem betroffenen Gebiet und dürfen nicht überbaut bzw. müssen rechtzeitig, um vergleichbare Daten zu dokumentieren, mehrere Jahre vor einem Rückbau, ersetzt werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zur Lage der im Planungsraum befindlichen Drucksulleitungen und Grundwassermessstellen wurden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten.

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender_ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5.7	Energiewirtschaft	656	91	PLEdoc GmbH	<p>Versorgungsanlagen der nachstehend aufgeführten Eigentümer bzw. Betreiber von der geplanten Maßnahme nicht betroffen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Open Grid Europe GmbH, Essen</li> <li>• Kokereigasnetz Ruhr GmbH, Essen</li> <li>• Ferngas Netzgesellschaft mbH (FG), Netzgebiet Nordbayern, Schwaig bei Nürnberg</li> <li>• Mittel-Europäische Gasleitungsgesellschaft mbH (MEGAL), Essen</li> <li>• Mittelrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH (METG), Essen</li> <li>• Nordrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH &amp; Co. KG (NETG), Dortmund</li> <li>• Trans Europa Naturgas Pipeline GmbH (TENP), Essen</li> <li>• GasLINE</li> </ul> <p>Telekommunikationsnetzgesellschaft deutscher Gasversorgungsunternehmen mbH &amp; Co. KG, Straelen (hier Solotrassen in Zuständigkeit der PLEdoc GmbH)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Viatel GmbH (Zayo Group), Frankfurt</li> </ul> <p>Hinsichtlich der Maßnahmen zum Ausgleich und zum Ersatz der Eingriffsfolgen entnehmen wir den Unterlagen, dass die Kompensationsmaßnahmen erst im weiteren Verfahren festgelegt werden bzw. keine Erwähnung finden. Wir weisen darauf hin, dass durch die Festsetzung planexterner Ausgleichsflächen eine Betroffenheit von uns verwalteter Versorgungseinrichtungen nicht auszuschließen ist. Wir bitten um Mitteilung der planexternen Flächen bzw. um weitere Beteiligung an diesem Verfahren. Maßgeblich für unsere Auskunft ist der im Übersichtsplan markierte Bereich.</p> <p>Dort dargestellte Leitungsverläufe dienen nur zur groben Übersicht.</p> <p>Achtung: Eine Ausdehnung oder Erweiterung des Projektbereichs bedarf immer einer erneuten Abstimmung mit uns.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen Betroffenheit in Bezug auf die vom Einwender verwalteten Versorgungsleitungen durch später ausgewiesene Kompensationsflächen werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.7	Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	658	120	Abteilung 60.3 - Baudenkmalpfle ge	Im Trassenverlauf bzw. dessen näheren Umgebung befinden sich keine Baudenkmale gemäß § 3 Absatz 2 und 3 Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz. Demnach sind die Belange der Baudenkmalpflege nicht betroffen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5.7	Energiewirtschaft	659	23	EWE Netz GmbH	<p>Die Aufstellung oder Veränderung von Leitplanungen kollidiert in der Regel nicht mit unserem Interesse an einer Bestandswahrung für unsere Leitungen und Anlagen. Sollte sich hieraus im nachgelagerten Prozess die Notwendigkeit einer Anpassung unserer Anlagen, wie z.B. Änderungen, Beseitigung, Neuherstellung der Anlagen an anderem Ort (Versetzung) oder anderer Betriebsarbeiten ergeben, sollen dafür die gesetzlichen Vorgaben, die anerkannten Regeln der Technik sowie die Planungsgrundsätze der EWE NETZ GmbH gelten. Gleiches gilt auch für die Neuherstellung, z.B. Bereitstellung eines Stationsstellplatzes. Die Kosten der Anpassungen bzw. Betriebsarbeiten sind von dem Vorhabenträger vollständig zu tragen und der EWE NETZ GmbH zu erstatten, es sei denn der Vorhabenträger und die EWE NETZ GmbH haben eine anderslautende Kostentragung vertraglich geregelt. Die EWE NETZ GmbH hat keine weiteren Bedenken oder Anregungen vorzubringen. Wir bitten Sie, uns auch in die weiteren Planungen einzubeziehen und uns frühzeitig zu beteiligen.</p> <p>Unsere Netze werden täglich weiterentwickelt und verändern sich dabei. Dies kann im betreffenden Planbereich über die Laufzeit Ihres Verfahrens/Vorhabens zu Veränderungen im zu berücksichtigenden Leitungs- und Anlagenbestand führen. Wir freuen uns Ihnen eine stets aktuelle Anlagenauskunft über unser modernes Verfahren der Planauskunft zur Verfügung stellen zu können - damit es nicht zu Entscheidungen auf Grundlage veralteten Planwerkes kommt. Bitte informieren Sie sich deshalb gern jederzeit über die genaue Art und Lage unserer zu berücksichtigenden Anlagen über unsere Internetseite:  <a href="https://www.ewe-netz.de/geschaeftskunden/service/leitungsplaene-abrufen">https://www.ewe-netz.de/geschaeftskunden/service/leitungsplaene-abrufen</a>.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einem späteren möglichen Änderungsbedarf am Leitungs- und Anlagenbestand des Einwenders werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Der Hinweis zum Leitungskataster wird an den Vorhabenträger weitergegeben.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5.7	Energiewirtschaft	660	89	Nord-West- Ölleitung GmbH	Soweit aus den uns übersandten Unterlagen zu ersehen ist, werden unsere dort vorhandenen Mineralölferrleitungen und / oder weitere von uns überwachten Fernleitungen nicht berührt. Wir haben daher gegen das Vorhaben keine Bedenken.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	
5.7	Energiewirtschaft	661	27	Gascade Gastrans. GmbH - Fachbereich Leistungsrechte und - dokumentation	Wir antworten Ihnen zugleich auch im Namen und Auftrag der Anlagenbetreiber WINGAS GmbH, NEL Gastransport GmbH sowie OPAL Gastransport GmbH & Co. KG. Nach Prüfung des Vorhabens im Hinblick auf eine Beeinträchtigung unserer Anlagen teilen wir Ihnen mit, dass unsere Anlagen zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht betroffen sind. Dies schließt die Anlagen der v. g. Betreiber mit ein. Sollten externe Flächen zur Deckung des Kompensationsbedarfs erforderlich sein, sind uns diese ebenfalls zur Stellungnahme vorzulegen. Wir bitten Sie daher, uns am weiteren Verfahren zu beteiligen. Bitte richten Sie Ihre Anfragen zu Leitungsauskünften zukünftig direkt an das kostenfreie BIL-Onlineportal unter: <a href="https://portal.bil-leitungsauskunft.de">https://portal.bil-leitungsauskunft.de</a> Wir möchten Sie darauf hinweisen, dass sich Kabel und Leitungen anderer Betreiber in diesem Gebiet befinden können. Diese Betreiber sind gesondert von Ihnen zur Ermittlung der genauen Lage der Anlagen und eventuellen Auflagen anzufragen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen Betroffenheit des Anlagenbestandes des Einwenders durch später ausgewiesene Kompensationsflächen werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Der Hinweis zum Leitungskataster wird an den Vorhabenträger weitergegeben.

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	662	45	Klosterforsten	Aus forstfachlicher Sicht erheben wir keine Einwände zu dem Raumordnungsverfahren. Wir weisen lediglich darauf hin, dass bei Inanspruchnahme von Waldflächen die Regelungen im § 8, Niedersächsisches Gesetz über den Wald und die Landschaftsordnung, zu beachten sind. Zu Ihrer Information möchten wir Ihnen in diesem Zuge gerne noch mitteilen, dass der Allgemeine Hannoversche Klosterfonds, vertreten durch den Klosterkammerforstbetrieb, für Kompensationsmaßnahmen die Nutzung eines Ökokontos bzw. Flächenpools, sowie weitere Maßnahmen innerhalb und außerhalb des Waldes anbietet.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	
5.7	Energiewirtschaft	663	122	50Hertz Transmission GmbH	Nach Prüfung der Unterlagen teilen wir Ihnen mit, dass sich im Plangebiet derzeit keine von der 50Hertz Transmission GmbH betriebenen Anlagen (z. B. Hochspannungsfreileitungen und -kabel, Umspannwerke, Nachrichtenverbindungen sowie Ver- und Entsorgungsleitungen) befinden oder in nächster Zeit geplant sind. Diese Stellungnahme gilt nur für den angefragten räumlichen Bereich und nur für die Anlagen der 50Hertz Transmission GmbH.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	
5.7	Energiewirtschaft	664	20	Deutsche Telekom AG	Im betroffenen Plangebiet sind Telekommunikationslinien der Telekom vorhanden. Es ist nicht ausgeschlossen, dass diese Telekommunikationslinien in ihrem Bestand und in ihrem weiteren Betrieb gefährdet sind. Sollte der weitere Verfahrensverlauf ergeben, dass Belange der Telekom - z. B. das Eigentum der Telekom, die ungestörte Nutzung ihres Netzes sowie ihre Vermögensinteressen - konkret berührt sind, behalten wir uns vor, unsere Interessen wahrzunehmen und entsprechend auf das Verfahren einzuwirken. Aus diesem Grunde bitten wir Sie um Beteiligung bei den weiteren Planungen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Anlagenbestandes des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5.7	Energiewirtschaft	665	96	ElbEnergie GmbH	Von Seiten der ElbEnergie GmbH bestehen keine Bedenken gegen den uns vorgelegten Plan. Wir weisen vorsorglich auf eine evtl. notwendige Erkundigung auf Kampfmittel für den betroffenen Bereich hin. Bitte beachten Sie, dass Gasversorgungsleitungen nicht überbaut oder bepflanzt werden dürfen. Das Merkblatt "Schutz von Versorgungsanlagen bei Bauarbeiten" ist bei den Planungen zu beachten. Vor Baubeginn ist durch die bauausführende Firma eine Plansauskunft bei der ElbEnergie GmbH einzuholen, bei Bedarf muss eine Leitungseinweisung vor Ort durch unsere Mitarbeiter zu erfolgen. Wir bitten Sie sich mindestens 3 Monate vor Baubeginn mit dem Netzcenter Hittfeld, An der Reitbahn 17, 21218 Seevetal in Verbindung zu setzen, um ein Gashausanschluss zu beantragen oder Baumaßnahmen anzukündigen, damit alle erforderlichen Maßnahmen rechtzeitig eingeleitet werden können.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Anlagenbestandes des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5.7	Energiewirtschaft	666	5	Avacon Netz GmbH	<p>Das Raumordnungsverfahren für den Neubau der Ortsumgehung Elstorf im Zuge der Bundesstraße 3 befindet sich innerhalb der Leitungsschutzbereiche unserer 110-kV-Hochspannungsfreileitungen sowie innerhalb der Leitungsschutzbereiche unserer Fernmeldeleitungen EC245507 und EC245526. Unter Einhaltung der im Anhang aufgeführten Hinweise stimmen wir dem Raumordnungsverfahren zu. Änderungen der vorliegenden Planung bedürfen unserer erneuten Prüfung.</p> <p>Hochspannung:</p> <p>Die Abstände zu unseren 110-kV-Hochspannungsfreileitungen Abzweig Neu Wulmstorf, LH-14-1190 (Mast 009-019), Mittelnkirchen-Neu Wulmstorf, LH-14-1196 (Mast 045-047) und Abzweig Eilendorf, LH-14-1206 (Mast 001-002) werden durch die DIN EN 50341-1 (VDE 0210-1) geregelt. Innerhalb der Leitungsschutzbereiche sind die zulässigen Arbeits- und Bauhöhen begrenzt. Die Lage der Leitungsschutzbereiche entnehmen Sie bitte den beigefügten Lage- und Profilplänen.</p> <p>Arbeiten, Planungen und Bebauungen innerhalb der Leitungsschutzbereiche unserer 110-kV-Hochspannungsfreileitungen sind grundsätzlich im Detail mit uns abzustimmen. Der spannungsabhängige Sicherheitsabstand der 110-kV-Hochspannungsfreileitungen (Abstand bei Arbeiten in der Nähe unter Spannung stehender Teile) beträgt in diesem Fall 5,0 m.</p> <p>Der Sicherheitsabstand zu den Leiterseilen muss jederzeit, auch bei Witterungseinflüssen wie Wind, eingehalten werden und darf keinesfalls unterschritten werden, da sonst Lebensgefahr besteht. Sollte eine Freischaltung unserer 110-kV-Hochspannungsfreileitungen für Arbeiten im Leitungsschutzbereich erforderlich sein, berücksichtigen Sie bitte, dass eine</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit der Belange des Einwenders sowie zu einem späteren möglichen Änderungsbedarf an dessen Leitungs- und Anlagenbestand werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen.



ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Energiewirtschaft	666			<p>Freischaltung nicht immer möglich ist. Eine benötigte Freischaltung ist mit einer Vorlaufzeit von mindestens vier Wochen vor dem gewünschte Freischalttermin von uns auf Durchführbarkeit zu prüfen. Die durch eine Sicherung oder Freischaltung entstehenden Kosten sind vom Verursacher zu tragen.</p> <p>Durch die Nutzungsänderung werden die statischen Anforderungen an unsere Masten erhöht. Die betroffenen Maststützpunkte müssen nach gültiger Freileitungsnorm (VDE-AR-N 4210-4 Anforderungen an die Zuverlässigkeit bestehender Stützpunkte von Freileitungen, Ausgabe 08-2014) statisch geprüft und gegebenenfalls ertüchtigt oder neu errichtet werden. Die dadurch entstehenden Kosten sind vom Verursacher zu tragen. Die Maßnahmen müssen vor der Nutzungsänderung abgeschlossen sein. Die Planung und Ausführung der Maßnahmen nehmen mehrere Monate bis zur Umsetzung in Anspruch. Bitte berücksichtigen Sie dies bei Ihrer weiteren Planung.</p> <p>Abgrabungen an den Maststandorten dürfen nicht vorgenommen werden. Sollten innerhalb eines Sicherheitsabstandes von 10,0 m um einen Maststandort Abgrabungsarbeiten erforderlich werden, so sind diese mit uns im Detail abzustimmen. Die Maststandorte müssen für Unterhaltungsmaßnahmen zu jeder Zeit, auch mit schwerem Gerät wie z.B. Lastkraftwagen oder Kran, zugänglich sein.</p> <p>Zur Oberfläche neu geplanter Straßen und Verkehrswege müssen die Sicherheitsabstände, gemäß DIN EN 50341-1, im Bereich der Hochspannungsfreileitung gewährleistet sein. Vorgesehene Reklameeinrichtungen, Fahnenstangen sowie Beleuchtungseinrichtungen innerhalb des Leitungsschutzbereiches müssen mit der Avacon Netz GmbH abgestimmt werden.</p>		

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Energiewirtschaft	666			<p>Hochwüchsige Bäume dürfen innerhalb des Leitungsschutzbereiches nicht angepflanzt werden, da andernfalls die Einhaltung der Sicherheitsabstände in kürzester Zeit nicht mehr gewährleistet ist. Empfehlenswert sind standortgerechte Wildgehölze wie Büsche und Sträucher bis zur Kategorie Großsträucher, die mit geringer Wuchshöhe einen ausreichenden dauerhaften Abstand zu den Leiterseilen einhalten.</p> <p>Arbeiten im Näherungsbereich von Hochspannungsfreileitungen erfordern eine örtliche Einweisung durch unseren dafür fachverantwortlichen Mitarbeiter. Bitte setzen Sie sich dazu mindestens drei Wochen vor dem gewünschten Termin mit uns in Verbindung.</p> <p>Fernmelde: Für die sich innerhalb des Planungsgebietes befindlichen Fernmeldekabel EC245507 und EC245526 benötigen wir einen Schutzbereich von je 3,00 m, d. h. 1,50 m zu jeder Seite der Kabelachsen. Über und unter den Fernmeldekabeln benötigen wir einen Schutzbereich von je 1,00 m.</p> <p>Innerhalb dieser Schutzstreifen dürfen ohne vorherige Abstimmung mit uns über dem vorhandenen Geländeniveau nichts aufgeschüttet oder abgestellt werden. Es dürfen keine Abgrabungen oder Erdarbeiten vorgenommen und keine Pfähle und Pfosten eingebracht werden. Maßnahmen, die den Bestand oder den Betrieb der Fernmeldekabel beeinträchtigen oder gefährden könnten, sind innerhalb der Leitungsschutzbereiche nicht gestattet.</p> <p>Die Versorgungssicherheit bzw. die Funktion der bestehenden Fernmeldekabel haben höchste Bedeutung und sind damit in ihrem Bestand und Betrieb auch zukünftig konsequent und ohne Einschränkungen zu gewährleisten. Ferner dürfen</p>		

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Energiewirtschaft	666			<p>innerhalb der Leitungsschutzbereiche unserer Fernmeldekabel keine tiefwurzelnden Bäume und Sträucher angepflanzt werden.</p> <p>Falls unsere Fernmeldekabel durch Ihre Maßnahme gesichert oder umgelegt werden müssen berücksichtigen Sie bitte, dass die Kosten hierfür durch den Verursacher zu tragen sind. Erdarbeiten innerhalb der Leitungsschutzbereiche dürfen nur in vorsichtiger Handsehachtung und nur nach Einweisung durch unseren Mitarbeiter ausgeführt werden.</p> <p>Arbeiten innerhalb der Leitungsschutzbereiche unserer Fernmeldekabel erfordern eine örtliche Einweisung durch unseren dafür fachverantwortlichen Mitarbeiter. Bitte setzen Sie sich dazu mindestens drei Wochen vor dem gewünschten Termin mit uns in Verbindung.</p> <p>Die Lage des Fernmeldekabels EC245526 entnehmen Sie bitte dem beigefügten Kabellageplan der Sparte Fernmelde. Die genaue Lage des Fernmeldekabels EC245507 ist uns nicht bekannt.</p>		
0	Allgemein	667	39	Handwerkskammer Braunschweig-Lüneburg-Stade	Wir verweisen auf unsere Stellungnahme vom 14.08.2018 und halten an unseren dort genannten Bedenken und Anregungen fest.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit der Belange des Einwenders werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Eine intensive Öffentlichkeitsarbeit vor Ort fand und findet bereits statt und ist wie o.g. auch weiterhin vorgesehen. In den jeweiligen Planungsphasen wird entsprechend Kontakt mit den betroffenen Betrieben aufgenommen werden. Mögliche Beeinträchtigungen werden möglichst gering gehalten und rechtzeitig angekündigt bzw. abgestimmt.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7.1	Verkehrssicherheit	668	123	Bundesaufsicht samt für Flugsicherung (BAF)	<p>Durch die vorgelegte Planung wird der Aufgabenbereich des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung als Träger öffentlicher Belange im Hinblick auf den Schutz ziviler Flugsicherungseinrichtungen nicht berührt. Es bestehen gegen den vorgelegten Planungsstand derzeit keine Einwände. Diese Beurteilung beruht auf den Anlagenstandorten und -schutzbereichen der Flugsicherungsanlagen Stand März 2020. Eine weitere Beteiligung des BAF an diesem Planungsvorgang ist nicht erforderlich.</p> <p>Die Entscheidung gemäß § 18a Luftverkehrsgesetz (LuftVG), ob Flugsicherungseinrichtungen durch einzelne Bauwerke gestört werden können, bleibt von dieser Stellungnahme unberührt. Sie wird von mir getroffen, sobald mir über die zuständige Luftfahrtbehörde des Landes die konkrete Vorhabensplanung (z.B. Bauantrag) vorgelegt wird.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Anlagenbestandes des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen.
6	Landwirtschaft	669	64	Landwirtschaft skammer Niedersachsen Bezirksstelle Uelzen	<p>Im obigen Verfahren wurde die Landwirtschaftskammer Niedersachsen zur Erarbeitung eines landwirtschaftlichen Fachbeitrags zurate gezogen. Die Betroffenheit der Flächeninhaber durch die unterschiedlichen Planungsvarianten wurde dahingehend untersucht. Die als Vorzugsvariante ausgewählte Variante 1.3 ist nach derzeitigem Stand eine derjenigen Varianten, die nach den im Fachbeitrag bewerteten Kriterien die geringsten agrarstrukturellen Schäden hervorruft. Wir begrüßen daher die Wahl der Variante 1.3 als Vorzugsvariante. Um Beteiligung im weiteren Planungsverfahren wird gebeten.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
0	Allgemein	670	52	Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen Regionaldirektion Lüneburg	Zu der mir übermittelten Fachplanung habe ich keine Anregungen, Hinweise und Bedenken.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	
7.1	Verkehrssicherheit	671	83	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Dezernat 33 - Luftverkehr	Gegen das vorgenannte Bauvorhaben des Landkreises besteht aufgrund der von meiner Behörde wahrzunehmenden luftverkehrsrechtlichen Belange keine Bedenken. Die Stellungnahme des Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung, Langen wird Ihnen gesondert zugesandt. Belange der militärischen Luftfahrt bleiben unberührt. Diese werden vom Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Fontainengraben 200, 53123 Bonn, wahrgenommen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	673	118	Betrieb 84 - Kreisstraßen	Es bestehen keine Bedenken gegen die Raumordnungsplanung für das Neubauvorhaben B3neu OU Elstorf. Die Planung umfasst die für die Beurteilung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen hinsichtlich des Entwurfs, der verkehrlichen Wirkungen, der Auswirkungen auf die Schutzgüter und der raumplanerischen sowie wirtschaftlichen Belange. Der Variantenvergleich ist transparent und nachvollziehbar dargestellt. Die ermittelte Vorzugsvariante 1.3 quert zwischen Elstorf und Ardestorf die Kreisstraße K42. Die Querung erfolgt planfrei, somit wird sich die Verkehrsstärke der Kreisstraße nicht vorhabensbedingt erhöhen. Das Überführungsbauwerk BW 13.06 Ü soll mit Fertigstellung der Ortsumfahrung in die Baulast des Landkreises Harburg übergehen. Hierfür ist eine straßenrechtliche Vereinbarung mit dem Landkreis Harburg – Betrieb Kreisstraßen- abzuschließen. Des Weiteren ist im weiteren Verfahren eine enge Beteiligung bei der Planung des Überführungsbauwerks nötig.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Anlagenbestandes des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen.
0	Allgemein	674	26	Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt	Das Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung des Bezirks Harburg stimmt dem Raumordnungsverfahren für den Neubau der B3 Ortsumgehung Elstorf mit Zubringer A 26 in der vorliegenden Form grundsätzlich zu. Aus Sicht des Fachamtes entstehen durch die Vorzugsvariante – einer westlichen Umfahrung Elstorfs – keine negativen Auswirkungen auf den Bezirksamtsbereich Harburg. Die beiden geprüften östlichen Trassenvarianten wurden abschließend verworfen. Gegebenenfalls kommt es durch eine unmittelbare und direkte Anbindung der westlichen OU Elstorf an die B 3 neu nördlich der B 73 in Neu Wulmstorf sogar zu leichten Entlastungen der B 73 Richtung Harburg.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.4	Wasser	676	114	Wasserbeschaf- fungsverband Harburg	Die vorgestellten Trassenvarianten machen bei entsprechender Umsetzung die Sicherung bzw. die Umlegung von Anlagen des WBV-Harburg erforderlich. Da es sich bei dem Vorhaben um den Neubau einer Straße handelt gehen wir davon aus, dass die Kosten für die Sicherung bzw. Umlegung unserer Anlagen vom Vorhabenträger übernommen werden. Wir bitten um Beteiligung an dem weiteren Verfahren.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit der Belange des Einwenders sowie zu einem späteren möglichen Änderungsbedarf an dessen Anlagenbestand haben wir zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen.
2	Straßenplanung	677	12	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistung en der Bundeswehr, Referat Infra I 3	Ich nehme dazu bei gleichbleibender Sach- und Rechtslage wie folgt Stellung: Die betroffene B3 ist Bestandteil des Militärstraßengrundnetzes und ein wichtiger Bestandteil der Anbindung der Übungsplätze im Bereich Bergen Munster. Die Forderungen der RABS sind unbedingt einzuhalten. Unbetroffen davon hat eine Einstufung von Brückenbauwerken nach MLC zu erfolgen. Die Einstufung von Brückenbauwerken nach MLC ist dem Logistikzentrum der Bundeswehr unter folgender E-Mail-Adresse zu übermitteln: LogZBw_Abt_VerkTrsp_VerkFü_SG_MiIG eo@bundeswehr.org	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Anlagenbestandes des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen.
0	Allgemein	678	61	Landkreis Stade	Die Fachabteilungen des Landkreises Stade, insbesondere Naturschutz und Wasserwirtschaft, haben keine Bedenken gegen die Planung.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.5.2	Lärm/Schall	679	61	Landkreis Stade	Die Abteilung Immissionsschutz gibt folgende Hinweise: Es sei an dieser Stelle darauf verwiesen, dass die Vorgaben der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19. August 1970 bei der Maßnahmendurchführung zu berücksichtigen sind. Die in Verbindung mit der Baumaßnahme hervorgerufenen Erschütterungen an der nächstgelegenen Wohnbebauung, u.a. durch Fahrzeugbewegungen sowie evtl. erforderliche Rammtätigkeiten, sind im Vorfeld der Maßnahmenausführung durch Gutachten abzubilden. Bei Überschreitung der Grenzwerte sind die Verfahren der Bauausführung anzupassen. Dazu sind die Hinweise zur Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsimmissionen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) zu berücksichtigen. Die durch Fahrzeugbewegungen und Bauausführungen entstehende Staubentwicklung ist im Nahbereich zur nächstgelegenen Wohnbebauung durch geeignete Maßnahmen zu minimieren.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu den einzuhaltenden Vorschriften werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen.
0	Allgemein	680	92	Polizeiinspektio n Harburg	Seitens der PI Harburg bestehen keine Einwände gegen o.g. Planungen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	



ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5.8	Sonstige Raumordnungsbel ange	681	42	Industrie- und Handelskamm er für den Elbe-Weser- Raum	Die Vorzugsvariante der geplanten Trasse tangiert ein Vorbehaltsgebiet (VB) für die Sandgewinnung östlich von Ketzendorf, das im Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) des Landkreises Stade festgelegt ist. Die Sicherung der Rohstoffversorgung hat eine große wirtschaftliche Bedeutung für die Region und ist von existenzieller Bedeutung für die rohstoffverarbeitende Industrie. Die Versorgung mit Sand ist für verschiedene Branchen und auch Infrastrukturgroßprojekte wie dieses essentiell. Wir weisen darauf hin, dass aus unserer Sicht daher bei der Verwirklichung der Ortsumgehung bzw. des A 26-Zubringers die Beeinträchtigung des VB so gering wie möglich gehalten werden sollte. Unsere Stellungnahme bezieht sich lediglich auf solche Belange, die durch die Industrie- und Handelskammer Stade für den Elber-Weser-Raum vertreten werden. Die geplante Trasse tangiert unseren Bezirk nur am Rande und liegt größtenteils im Bezirk der Industrie- und Handelskammer Lüneburg-Wolfsburg, die die regionalen wirtschaftlichen Belange vertritt. Wir bitten darum, uns ein Exemplar der rechtskräftigen Planausfertigung digital zur Verfügung zu stellen oder über den Abschluss des Planverfahrens zu informieren. Zudem bitten wir um Mitteilung der Abwägungsentscheidung.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit der Belange des Einwenders wird zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Durch die Variantentrassierung kann es zu einem Verlust oder zur Zerschneidung von Vorrang- bzw. Vorbehaltsgebieten für Rohstoffgewinnung kommen. Das VBG Rohstoffgewinnung östlich von Ketzendorf wird von allen Varianten (außer 4.1) gequert, daher geht bei allen Varianten Fläche verloren, auch bei der vom Vorhabenträger vorgeschlagenen Vorzugsvariante 1.3. Die Beeinträchtigungen des VBG sollen dabei so gering wie möglich gehalten werden. Der Flächenverlust der das VBG querenden und am günstigsten Varianten zwischen 1.64 ha und 1,74 ha.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1	Schutzgüter	682	116	Abteilung 72 - Boden/Luft/Wa- s-ser	Es bestehen von Seiten der Abteilung 72 keine Bedenken gegen die im Rahmen des Raumordnungsverfahrens vorgelegte Planung. Alle vorgelegten Planungsansätze und die zugrunde gelegte Datengrundlage ist in Bezug auf den Betrachtungsmaßstab des Raumordnungsverfahrens tragfähig und vollständig. Die favorisierte Vorzugstrasse findet unter Berücksichtigung der von der Abteilung 72 zu vertretenen Themenkomplexe meine Zustimmung. Alle notwendigen Genehmigungen und Erlaubnisse können aus meiner Sicht im folgenden Planfeststellungsverfahren mit in den Planfeststellungsbescheid inkludiert werden. Im Planfeststellungsverfahren sind dafür selbstverständlich weitaus detailliertere Planunterlagen erforderlich.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.3	Boden und Fläche	683	3	Amt für regionale Landesentwicklung Lüneburg	<p>Das von mir durchgeführte amtsinterne Beteiligungsverfahren hat folgende Hinweise/Anregungen aus dem Bereich der Flurbereinigung (Dezernat 4, ArL Lüneburg) ergeben:</p> <p>1. In dem von den Fachplanungen betroffenen Bereich gibt es keine angeordneten Verfahren nach dem Flurbereinigungsgesetz.</p> <p>2. Im Bereich des Vorhabens ist die Durchführung eines Flurbereinigungsverfahrens nach § 87 FlurbG geplant. Ergänzende Hinweise:</p> <p>1. Mit der Anordnung eines Flurbereinigungsverfahrens nach § 87 FlurbG können Enteignungsverfahren vermieden werden. Der für das Vorhaben benötigte Landbedarf kann als milderer Mittel auf einen größeren Kreis an Eigentümern verteilt werden.</p> <p>2. Mit der Anordnung eines Flurbereinigungsverfahrens nach § 87 FlurbG können (land-)wirtschaftliche Betroffenheiten und Nachteile, die durch das Vorhaben entstehen, vermieden oder minimiert werden.</p> <p>3. Das ArL Lüneburg empfiehlt, mit der Vorbereitung eines entsprechenden Verfahrens nach § 87 FlurbG parallel zu den Objektplanungen des Straßenbauvorhabens zu beginnen. Ich bitte Sie, dies bei Ihren weiteren Planungen zu berücksichtigen.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Ihre Hinweise und Anregungen zu einer möglichen weiteren Verfahrensweise, insbesondere zur Durchführung und Vorbereitung eines Flurbereinigungsverfahrens werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen.
0	Allgemein	684	57	Anglerverband Niedersachsen e.V..	Zum derzeitigen Verfahrensstand haben wir keine Anmerkungen, möchten aber weiterhin beteiligt werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.3.1	Bodenschutz	685	51	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie	<p>Aus Sicht des Fachbereiches Landwirtsch./Bodenschutz wird zu o.g. Vorhaben wie folgt Stellung genommen: Die ausführliche bodenfunktionale Betrachtung in der Umweltverträglichkeitsstudie (Kapitel 3.3) sowie im schutzgutbezogenen Variantenvergleich (Kapitel 5.4.2) wird ausdrücklich begrüßt. Bezüglich der Hinweise zur Vermeidung und Minderung erheblicher Umweltauswirkungen in Kapitel 5.10 empfehlen wir ergänzend, die frühzeitige und aktive Beteiligung der Belange des vorsorgenden Bodenschutzes bei der Planung, der Durchführung auf der Baustelle und der Kontrolle der Flächenwiederherstellung bereits jetzt zu vermerken. Bei der Umsetzung des Vorhabens sollte eine bodenkundliche Baubegleitung eingebunden werden. Ziel der bodenkundlichen Baubegleitung ist es, die Belange des vorsorgenden Bodenschutzes im Rahmen von Baumaßnahmen zu erfassen, zu bewerten und negative Auswirkungen auf das Schutzgut Boden durch geeignete Maßnahmen zu vermeiden. Konkret sollen negative stoffliche und bodenphysikalische Bodenveränderungen vermieden bzw. minimiert sowie natürliche Bodenfunktionen wiederhergestellt oder erhalten werden. Als fachliche Grundlage sollte DIN 19639 „Bodenschutz bei Planung und Durchführung von Bauvorhaben“ dienen. Der Geobericht 28 „Bodenschutz beim Bauen“ des LBEG dient zudem als Leitfaden zu diesem Thema in Niedersachsen (<a href="http://www.lbeg.niedersachsen.de">www.lbeg.niedersachsen.de</a> &gt; Karten, Daten &amp; Publikationen &gt; Publikationen &gt; GeoBerichte &gt; GeoBerichte 28).</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise und Anregungen zu einer möglichen weiteren Verfahrensweise im Bezug auf die Belange des Einwenders werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Auch die Hinweise zu den einzuhaltenden Vorschriften werden aufgenommen. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.3.1	Bodenschutz	686	51	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie	Es wird zudem empfohlen, bei konkreten Planungsschritten ein Bodenschutzkonzept zu erstellen. Mithilfe eines Bodenschutzkonzeptes können frühzeitig die bodenschutzrelevanten Faktoren ermittelt sowie Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Bodenbeeinträchtigungen festgelegt werden. Inhalt eines solchen Konzeptes ist z.B. eine Beschreibung des physikalischen, chemischen und biologischen Ausgangszustands der von der Planung betroffenen Böden, die Darlegung konkreter an die Bodeneigenschaften angepasster Schutzmaßnahmen oder eine Beschreibung geeigneter Rekultivierungsmaßnahmen der nur temporär genutzten Flächen. Es wird empfohlen, die bodenkundliche Baubegleitung bereits bei der Erarbeitung des Bodenschutzkonzeptes einzubeziehen. Das zu erarbeitende Bodenschutzkonzept sollte hierbei auf Grundlage der entsprechenden fachlichen Regelwerke, insbesondere der DIN 19639 und der entsprechenden Bodenuntersuchungen erstellt werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise und Anregungen zu einer möglichen weiteren Verfahrensweise im Bezug auf die Belange des Einwenders werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Auch die Hinweise zu den einzuhaltenden Vorschriften werden aufgenommen. Eine weitere Beteiligung der TÖB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Die Prüfung der Belange des Bodenschutzes erfolgt im Rahmen der Planfeststellung für die Vorzugsvariante. Die Erforderlichkeit eines Bodenschutzkonzeptes wird zwischen TÖB, Genehmigungsbehörde und Vorhabenträger zu klären sein.
4.1.3.1	Bodenschutz	687	51	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie	Aus Sicht des Fachbereiches Bauwirtschaft wird zu o.g. Vorhaben wie folgt Stellung genommen: Im Untergrund des Planungsgebietes für den Neubau der B 3 OU Elstorf mit Zubringer A 26 liegen wasserlösliche Gesteine in so großer Tiefe, dass bisher kein Schadensfall bekannt geworden ist, der auf Verkarstung in dieser Tiefe zurückzuführen ist. Es besteht damit im Gebiet praktisch keine Erdfallgefahr (Gefährdungskategorie 1 gemäß Erlass des Niedersäch-sischen Sozialministers "Baumaßnahmen in erdfallgefährdeten Gebieten" vom 23.2.1987, AZ. 305.4 - 24 110/2 -). Im Rahmen des Bauvorhabens kann daher auf konstruktive Sicherungsmaßnahmen bezüglich Erdfallgefährdung verzichtet werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.3.1	Bodenschutz	688	51	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie	Nach den uns vorliegenden Unterlagen (Kartenserver des LBEG) steht im Planungsgebiet lokal setzungsempfindlicher Baugrund an. Es handelt sich hierbei um anthropogene Auffüllungen mit geringer bis großer Setzungsempfindlichkeit und geringen bis großen Setzungsdifferenzen aufgrund wechselnder Steifigkeiten. Für das Bauvorhaben sind die gründungstechnischen Erfordernisse im Rahmen der Baugrunderkundung zu prüfen und festzulegen. Für die geotechnische Erkundung des Baugrundes sind die allgemeinen Vorgaben der DIN EN 1997-1:2014-03 mit den ergänzenden Regelungen der DIN 1054:2010-12 und nationalem Anhang DIN EN 1997-1/NA:2010-12 zu beachten. Der Umfang der geotechnischen Erkundung ist nach DIN EN 1997-2:2010-10 mit ergänzenden Regelungen DIN 4020:2010-12 und nationalem Anhang DIN EN 1997-2/NA:2010-12 vorgegeben. Vorabinformationen zum Baugrund können dem Niedersächsischen Bodeninformationssystem NIBIS ( <a href="https://nibis.lbeg.de/cardomap3/">https://nibis.lbeg.de/cardomap3/</a> ) entnommen werden. Diese Stellungnahme ersetzt keine geotechnische Erkundung des Baugrundes.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise und Anregungen zu einer möglichen weiteren Verfahrensweise im Bezug auf die Belange des Einwenders werden Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Auch die Hinweise zu den einzuhaltenden Vorschriften werden aufgenommen. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. In der nächsten Planungsphase wird eine detaillierte Baugrunderkundung und -beurteilung durchgeführt, deren Ergebnisse von den Fachplanern bei der Entwurfsplanung zu berücksichtigen sind.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5.7	Energiewirtschaft	689	51	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie	Aus Sicht des Fachbereiches Bergaufsicht CLZ wird zu o.g. Vorhaben wie folgt Stellung genommen: In dem o. g. Plangebiet befinden sich mehrere Erdgasleitungen der HanseWerk AG. Nach den geltenden Vorschriften ist bei Leitungen ein Schutzstreifen zu beachten. Der Schutzstreifen ist von jeglicher Bebauung und von tiefwurzelndem Pflanzenwuchs freizuhalten. Wir bitten Sie, sich mit der HanseWerk AG in Verbindung zu setzen und ggf. die zu treffenden Schutzmaßnahmen abzustimmen. Weitere Anregungen oder Bedenken aus Sicht unseres Hauses bestehen unter Bezugnahme auf unsere Belange nicht.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit im Bezug auf die Belange des Einwenders werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Auch die Hinweise zu den einzuhaltenden Vorschriften werden aufgenommen. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Seit 2019 firmiert die Hansewerk AG im LK Harburg unter dem Namen ElbEnergie und hat eine Stellungnahme zum Verfahren abgegeben (s. Einwand-ID Nr. 665).

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.8	Natura 2000	690	117	Abteilung 71 - Untere Naturschutzbe- hörde	Zur FFH Verträglichkeitsprüfung (FFH-VP) Dem Ergebnis der FFH-VP auf dieser Planungsebene wird grundsätzlich zugestimmt. Ergänzend habe ich folgende Hinweise: - Bei der Betrachtung der kumulativen Vorhaben fehlen noch diverse Projekte (z.B. Bauleitpläne der Gemeinde Neu Wulmstorf und der Stadt Hamburg). - Die Planung tangiert auch vorhandene Kohärenzflächen der A 26 (z.B. östlich der L 235). - Vor dem Hintergrund der Flächeninanspruchnahme durch Autobahnbau und der Flurbereinigung gehe ich derzeit davon aus, dass weitere geeignete Kompensations-/Kohärenzflächen in dem betroffenen Gebiet von der Landwirtschaft nicht zur Verfügung gestellt werden. Da die Umsetzung von Kohärenzmaßnahmen zudem nicht auf Flächen erfolgen darf, für deren Entwicklung im Sinne der EU-VSR es ohnehin schon eine mitgliedstaatliche Verpflichtung gibt, empfehle ich im Hinblick auf die zu erwartenden Kohärenzmaßnahmen ausdrücklich eine Flächenentwicklung an anderer Stelle umzusetzen. Hier bietet sich im Landkreis Harburg insbes. das EU-VSG (V20) "Untere Seeve- und untere Luhe-Imenauniederung" an, da es auch den Wachtelkönig als wertbestimmende Art beinhaltet. Direkt westlich an das bestehende NSG "Untere Seeveniederung", das Teil des o.g. EU-VSG ist, liegen im sog. "Overplack" ca. 65 ha großflächige Streubesitzflächen des Landes Niedersachsen, die ausdrücklich für naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen vorgehalten werden und entwickelt werden können. Diese Flächen sollen im Rahmen der Neuausweisung des NSG "Untere Seeveniederung" in das neue NSG einbezogen werden, so dass die rein formale europarechtliche Sicherung der neuen Kohärenzflächen damit vorbereitend bereits vollzogen wäre.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise in Bezug auf Flächen für Kompensations-/Kohärenzmaßnahmen werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung geprüft. Auch die Hinweise zu den einzuhaltenden Vorschriften werden aufgenommen. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit ist in den nächsten Planungsstufen auch weiterhin vorgesehen. Die in Kapitel 5 der FFH-VP aufgeführte Liste von Vorhaben wird vom Vorhabenträger geprüft und ggf. ergänzt. Die Lage und die Verfügbarkeit von Kompensations- und Kohärenzflächen ist nicht Gegenstand des Raumordnungsverfahrens. Erst im Zuge der weiteren Planung wird sich zeigen, welche Flächen benötigt werden und in wie weit diese zur Verfügung stehen. Die Hinweise zur Verfügbarkeit geeigneter Flächen in anderen VSG werden zur Kenntnis genommen und an den Vorhabenträger zur Prüfung weitergegeben.



ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2.2	Schutzgebiete/Geschützte Landschaftsbestandteile	691	117	Abteilung 71 - Untere Naturschutzbehörde	Zu den gesetzlich geschützten Biotopen Durch alle Streckenvarianten kommt es zu Beeinträchtigungen oder Zerstörungen von gesetzlich geschützten Biotopen. Grundsätzlich gehe ich davon aus, dass auf dieser Planungsebene nicht möglich ist, sämtliche Auswirkungen der verschiedenen Varianten zu erfassen. Aus naturschutzfachlicher Sicht weise ich darauf hin, dass bei der Ausarbeitung der Planfeststellungunterlagen im Detail betrachtet werden muss, ob neben den unmittelbaren Beeinträchtigungen durch die Überbauung auch indirekte Beeinträchtigungen, z. B. des Wasserhaushaltes oder durch Störungen weiter von der Straße entfernter Biotope, zu erwarten sind. Diesbezüglich muss insbesondere auch das "Fliegenmoor" betrachtet werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise in Bezug auf Beeinträchtigungen oder Zerstörungen von gesetzlich geschützten Biotopen werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung geprüft. Erste Hydrogeologische Untersuchungen in Bezug auf das "Fliegenmoor" fanden bereits statt (siehe Unterlage 20, Teil 2 „Hydrogeologische Beurteilung Fliegenmoor“). Es ist nicht davon auszugehen, dass es infolge des Einschnitts der Planungsvariante 1.3 zu nachteiligen Auswirkungen auf den Wasserhaushalt im Fliegenmoor kommt. Diese Untersuchungen werden in den nächsten Planungsstufen berücksichtigt und ggf. ausgeweitet. Im Rahmen der Entwurfsplanung wird außerdem geprüft, ob weitere, ggf. detailliertere Untersuchungen zur Beurteilung der Auswirkungen auf gesetzlich geschützte Biotope erforderlich werden. Ebenso ist eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen weiterhin vorgesehen.
4.1.6.1	Schutzgebiete	692	117	Abteilung 71 - Untere Naturschutzbehörde	Zum Landschaftsschutzgebiet Dem Ergebnis der Unterlagen, dass die Varianten innerhalb des Landschaftsschutzgebietes mit dem Schutzzweck zu vereinbaren sind, wird aus naturschutzfachlicher Sicht nicht zugestimmt. Aus naturschutzfachlicher Sicht ist davon auszugehen, dass eine Variante innerhalb des Schutzgebietes im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens von den Verboten der Landschaftsschutzgebietsverordnung befreit werden müsste.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Vorhabenträger ist ebenfalls der Auffassung, dass im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eine Befreiung von den Verboten der Landschaftsschutzgebietsverordnung erforderlich werden wird. Im Erläuterungsbericht (siehe Unterlage 1, Kap. 3.3.5.12.1) erfolgt die argumentative Darlegung, dass aus planerischer Sicht keine unüberwindbaren Hindernisse erkennbar sind, die eine im weiteren Planungsforgang zu erstellende Befreiung ausschließen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.3	Boden und Fläche	693	117	Abteilung 71 - Untere Naturschutzbe hörde	Zur Eingriffsregelung Vor dem Hintergrund, dass neben der Flächeninanspruchnahme durch die Errichtung der Ortsumgehung, auch ein erheblicher Bedarf an Flächen für Kompensationsmaßnahmen entstehen wird, sollte die Landesplanerische Feststellung auch Lösungsansätze für die Lage dieser Flächen vorhalten. Neben der Möglichkeit, für die Kompensationsmaßnahmen, die über den besonderen Artenschutz und sonstiger vor Ort zu leistenden Kompensation hinausgehen, auf einen Kompensationsflächenpool wie den Pool des Landkreises Harburg zuzugreifen, besteht auch die Möglichkeit auf Flächen des Landes Niedersachsens Kompensationsmaßnahmen durchzuführen, da das Land Niedersachsen sich dazu verpflichtet hat, für übergeordnete Landes- und Bundesprojekte, Streubesitz als Kompensationsflächen zur Verfügung zu stellen. Unter anderem würden dafür die unter dem Punkt 1) FFH genannten Flächen im sog. "Overplack" in Frage kommen. Darüber hinaus sollte auch der rund 53 ha große Streubesitz des Landes Niedersachsen nördlich der "Baurat-Wiese-Straße" in Königsmoor in Betracht gezogen werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Eine detaillierte Betrachtung des Kompensationsumfangs ist maßstabsbedingt noch nicht möglich. Dies wird jedoch zu einem späteren Zeitpunkt im Rahmen der Planfeststellung geregelt. Die aufgezeigten Möglichkeiten zur Kompensation werden geprüft und ggf. in Anspruch genommen.
4.1.2.1	Arten	694	117	Abteilung 71 - Untere Naturschutzbe hörde	Zum besonderen Artenschutz Es ist davon auszugehen, dass die durchgeführten Untersuchungen eine Grundlage liefern, um die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege im Raumordnungsverfahren ausreichend zu berücksichtigen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	695	34	Gemeinde Neu Wulmstorf	Der Vergleich der Varianten (6) ist in ausreichender Breite und Tiefe dargestellt und die Vorzugsvariante 1.3 ist aus Sicht der Gemeinde Neu Wulmstorf nachvollziehbar ermittelt worden. Ausdrücklich begründet wird, dass die Gemeindeverbindungsstraßen Richtung Ketzendorf und Richtung Grauen nicht abgeschnitten sind. Die jeweils gewählten Querungen sind aus gemeindlicher Sicht nicht zu beanstanden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	
4.1.5.2	Lärm/Schall	696	34	Gemeinde Neu Wulmstorf	Die Lärmsituation im Bereich Fliegenmoor/K 42 erscheint verbesserungswürdig, da die Orientierungswerte sowohl tagsüber als auch nachts anscheinend nur knapp erreicht werden. Weiteres ist in den nachfolgenden Planverfahren vertiefend zu untersuchen. Die Minderung von Schall- und Staubimmissionen während der Bauphase ist in den nachfolgenden Planungen vertiefend zu betrachten.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise und Anregungen zu weiteren Untersuchungen im Rahmen der nächsten Planungsphasen werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit ist in den nächsten Planungsstufen auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Durch die hier vorgesehene starke Einschnittslage wird bereits eine relevante Lärminderung erreicht. Im Rahmen der weiteren Planungen werden die Lärmauswirkungen weiter untersucht. Sich daraus ggf. ableitende erforderliche Maßnahmen zur Lärminderung werden daraufhin diskutiert und geprüft. Auch der zu erwartende Baulärm ist auf der Basis der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19. August 1970 zu ermitteln. In Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens wird eine Abschätzung der zu erwartenden Baulärmbelastungen erfolgen. Zur weiteren Abwägung der immissionsschutzrelevanten Aspekte wird auch auf die Einwand-ID 754 verwiesen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.3	Boden und Fläche	697	34	Gemeinde Neu Wulmstorf	Die Belange der Landwirtschaft nehmen einen großen Raum ein. Die Gemeinde empfiehlt dringend ein Unternehmensflurbereinigungsverfahren durchzuführen. Das ist erforderlich zum Ausgleich von Flächenverlusten, An- und Durchschneideschäden, sowie der Minimierung von Umwegen. In dem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass nach den Unterlagen die Hollenstedter Straße "abgeschnitten" wird. Es ist weder eine Überführung noch eine Unterführung vorgesehen. Eine Begründung dafür ist den Unterlagen nicht zu entnehmen. Seitens der Gemeinde hat diese Straße eine erhebliche Verkehrsbedeutung und dieses "Abschneiden", und möglicherweise der Bau von Ersatzwegen, erscheint aus heutiger Sicht nicht sachgerecht.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise und Anregungen zu weiteren Untersuchungen im Rahmen der nächsten Planungsphasen werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Für den weiteren Verlauf der Planung ist die Durchführung eines Flurbereinigungsverfahrens angedacht. Nach dem derzeitigen Stand der Planung und den Hinweisen aus den Öffentlichkeitsbeteiligungsveranstaltungen hat die Schützenstraße durch die Erschließung des Sportzentrums und die dort vorhandene Radwegeroute eine höhere Bedeutung als die Hollenstedter Straße. Außerdem kann das Unterführungsbauwerk an der Schützenstraße mit einem Querungsbauwerk für Fledermäuse kombiniert werden. Eine Anbindung der Hollenstedter Straße über Ersatzwege an die Schützenstraße und / oder die Moissburger Straße erschien zum Zeitpunkt der Vorplanung sachgerecht, ein zusätzliches Überführungsbauwerk zwischen Schützenstraße und Moissburger Straße wurde als nicht erforderlich angesehen. Eine detaillierte Planung und Abstimmung des Wegenetzes ist Teil der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung), mit dem Ziel mit weiterer Beteiligung der Gemeinde und der Öffentlichkeit eine fachgerechte Lösung zu erarbeiten.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.4	Wasser	698	34	Gemeinde Neu Wulmstorf	Es wird angeregt in den Planunterlagen auch die permanent wasserführenden Entwässerungsgräben nordwestlich von Elstorf und südlich von Elstorf aufzunehmen. Dies erscheint aus gemeindlicher Sicht sinnvoll, da die Entwässerung der OU Elstorf letztendlich an diese Gräben anzuschließen sein wird. Hier ist die gesamte Vorflut bei beiden Gräben zu untersuchen/zu überprüfen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise und Anregungen zu weiteren Untersuchungen im Rahmen der nächsten Planungsphasen werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Derzeit laufen planungsbegleitende Vermessungsarbeiten zur Schaffung einer detaillierten Planungsgrundlage für die mögliche Trasse der Ortsumgehung. Hierbei werden auch die Entwässerungsgräben im Nahbereich der möglichen Trasse mit aufgenommen. Ziel der Straßenentwässerung ist zunächst die Versickerung des Straßenabflusses in den Untergrund. Sollte dies nicht möglich sein, ist die Behandlung und Einleitung in die Vorfluter vorgesehen. Dafür werden die erforderlichen qualitativen und quantitativen Nachweise aufgestellt. Dies kann ggf. auch eine Gesamtbetrachtung des Gewässers erfordern und wird in Abstimmung mit den zuständigen Behörden festgelegt. Für die Festlegung der Vorzugsvariante im Raumordnungsverfahren ist dieser Belang jedoch nicht entscheidungsrelevant.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	699	34	Gemeinde Neu Wulmstorf	<p>Dies vorausgeschickt habe ich noch folgende technische Hinweise: Die nördliche Auffahrt von der B73 auf die B3n sollte als doppelte Verkehrsführung gestaltet werden. Dies bedeutet, dass je Fahrtrichtung eine Auffahrt von der B73 auf die B3n errichtet werden sollte (siehe Anlage 1). Dies dient der Verbesserung des Verkehrsflusses (siehe Bauwerk 13.01).</p> <p>Die Anbindung der B3 an die B3n OU westlich von Elstorf an die alte B3 sollte so ausgestaltet werden, dass der Verkehr auch optisch auf die OU geführt wird. Es soll dem Kraftfahrer dadurch gezeigt werden, dass die Hauptverkehrsrichtung nicht mehr geradeaus in die Ortslage von Elstorf verläuft (siehe Anlage 2; siehe Bauwerk 13.05 ü).</p> <p>Sofern für die Landwirtschaft Ersatzwege geschaffen werden, sind diese ortsüblich mit einer Asphaltbefestigung vorzusehen. Die Dimensionierung richtet sich nach der ZTV LW 16.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise und Anregungen zu weiteren Untersuchungen und Gestaltungsmöglichkeiten in Bezug auf die Anbindung des nachgeordneten Straßen- und Wegenetzes werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Auch die Hinweise zu den einzuhaltenden Vorschriften werden aufgenommen. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Die derzeit in den Plänen dargestellten Knotenpunkte stellen die Regellösung aus den Richtlinien (RAL) dar. In der nächsten Planungsphase wird jeder Knotenpunkt in Bezug auf die Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit im Detail untersucht und in einem Abwägungsprozess die technisch und verkehrlich beste Lösung erarbeitet, die von der derzeit dargestellten Regelform abweichen kann. Ersatzwege für die Landwirtschaft erhalten einen Querschnitt und eine Befestigung, die sich an der Verkehrsbedeutung sowie der Befestigung und dem Querschnitt der zu ersetzenden Wege orientiert. Das geltende Regelwerk wird dabei beachtet.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.7	Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	700	121	Bodendenkmal pflege	<p>Der vorgelegten Planung wird von Seiten der Bodendenkmalpflege des Landkreises Harburg zugestimmt. Insbesondere wird auch von Seiten der Bodendenkmalpflege die ermittelte Vorzugstrasse 1.3 als günstigste Variante angesehen. Begründet wird dies wie folgt:</p> <p>Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der erheblichen Auswirkungen des Verfahrens auf das Schutzgut Kulturelles Erbe Ermittlung:</p> <p>Bereits beim Scoping wurde darauf hingewiesen, dass die zuständigen Denkmalschutzbehörden (Untere Denkmalschutzbehörde Landkreis Harburg bzw. Stadt Buxtehude, Niedersächsisches Landesamt für Denkmalpflege) Fachinformationen zum Umweltschutzgut Kulturelles Erbe (hier: Bodendenkmale) zur Verfügung stellen können. Diese sind für den Landkreis Harburg seitens des beauftragten Planungsbüros mit Stand November 2018 abgefragt worden und in die Untersuchung eingegangen. Potenzialabschätzung: Im Rahmen des Scopings hatte ich darauf verwiesen, dass das Fehlen von Bodendenkmalen im Untersuchungsraum der UVS nicht damit verwechselt werden darf, dass dort keine vorhanden sein dürften. Ich hatte dazu angeregt, an vergleichbaren linearen Projekten eine Potenzialabschätzung vorzunehmen, dies hat das Planungsbüro im Detail nicht vorgenommen bzw. vornehmen lassen. Die Kernaussage, dass in jedem Fall mit weiterer, zum jetzigen Zeitpunkt noch unbekannter Denkmalsubstanz zu rechnen ist, ist aber in die Betrachtung des Schutzguts eingeflossen. Die Aussage „Eine räumliche Spezifizierung weiterer potenzieller Bodendenkmale ist erst nach der konkreten Linienbestimmung möglich“ (UVS Stand 16.12.2019, S. 244;</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	700			Erläuterungsbericht, S. 166)) ist korrekt. Beschreibung: erfolgt im Text summarisch, im Detail in der Kartierung. Bewertung: Jegliche, im Bereich der späteren Trasse liegende Bodendenkmalsubstanz wird durch das Bauvorhaben vollständig zerstört werden. Es ist dabei zu beachten, dass dies ausdrücklich auch auf Flächen der Fall ist, die nur temporär durch das Bauvorhaben in Anspruch genommen werden (z. B. Baustraßen, Stellflächen für Kräne, Lagerplätze etc.). Die Durchführung von Erdarbeiten in einem Gebiet, in dem mit Bodendenkmalen zu rechnen ist, und die Zerstörung von Denkmalsubstanz erfordern eine denkmalrechtliche Genehmigung gemäß § 10 bzw. § 13 NDSchG. Notwendige Genehmigungen hierzu können mit Auflagen versehen werden und werden in die auf das ROV folgende Planfeststellung einkonzentriert.		



ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.7	Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	701	121	Bodendenkmal pflege	<p>Raumwiderstand</p> <p>Das NDSchG kennt keine qualitative Wertung des kulturellen Erbes. Gleichwohl wird in der denkmalpflegerischen Praxis zumindest unterschieden zwischen obertägig sichtbaren Denkmälern, die in der Regel in die Niedersächsische Denkmalkartei (NDK) aufgenommen sind, und im Erdboden verborgenen Kulturdenkmälern. Diese Bewertung findet sich in den vorliegenden Unterlagen in den Kategorien I und II (z. B. Tabelle 5-32) wieder. In Bezug auf die erstgenannte Gruppe der NDK-Objekte ist ein höherer Raumwiderstand anzusetzen, da diese grundsätzlich zu erhalten sind und darüber hinaus § 8 NDSchG zu beachten ist, nach dem Anlagen in der Nähe von Baudenkmalen nicht errichtet werden dürfen, wenn diese das Erscheinungsbild des Denkmals stören. Der Umgebungsschutz ist im vorliegenden Fall im Wesentlichen hinsichtlich der zahlreichen im Untersuchungsgebiet liegenden prähistorischen Grabhügel zu betrachten (die gemeinhin von der Bodendenkmalpflege betreut werden, nach exakter Definition des NDSchG aber Baudenkmale darstellen). Ein besonderer Fall ist das im RROP des Landkreises Harburg ausgewiesene archäologische Vorbehaltsgebiet „Gräber und Siedlungen bei Daerstorf/Elstorf“, dem in Gänze ebenfalls ein höherer Raumwiderstand zuzumessen ist.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Vorbehaltsgebiete dienen der Sicherung von raumordnerischen Belangen. Anders als Vorranggebiete können sie jedoch als Grundsatz der Raumordnung im Rahmen einer Abwägung überwunden werden, wenn zwingende Gründe vorliegen. Siehe auch Abwägung zur Einwand_ID 703

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.7	Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	702	121	Bodendenkmal pflege	Baubedingte Wirkfaktoren Wie oben erläutert wird sämtliche im Trassenbereich liegende Bodendenkmalssubstanz durch das Vorhaben zerstört werden. Dies betrifft alle, auch die nur temporär in Anspruch genommenen, Flächen, auf denen Erdarbeiten erfolgen werden. Dass bei der Betrachtung der Wirkfaktoren lediglich ein pauschal angenommener 10 m-Baustreifen beiderseits der Trasse in die Untersuchung einfließt (UVS, S. 341), ist ein Mangel in der Bewertung. Auf Ebene des ROV hat dies jedoch noch keine unmittelbaren Auswirkungen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Konkreter ist die Berücksichtigung von Baustreifen auf dieser Planungsebene noch nicht möglich. Da es sich um einen pauschalierten Ansatz handelt, der sich auf alle Varianten gleich auswirkt, ist eine Änderung in der Bewertung nicht zu erwarten.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.7	Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	703	121	Bodendenkmal pflege	<p>Auswirkungsprognose und Variantenvergleich Die durchgeführte Auswirkungsprognose ist im Grundsatz nachvollziehbar, ebenso, warum die Variante 1.3 als Vorzugsvariante ermittelt worden ist. In Bezug auf das Schutzgut Kulturelles Erbe ist die Abwägung jedoch von fachlicher Seite nicht nachvollziehbar. Im Kapitel Verlust von Kulturdenkmälern durch Überbauung (UVS, S. 342 ff.) werden ausschließlich die Auswirkungen auf bereits bekannte Bodendenkmale/archäologische Fundstellen betrachtet. Dieses Vorgehen kann vor dem Hintergrund, dass im gesamten Untersuchungsgebiet mit zahlreichen weiteren Denkmälern zu rechnen ist, keine belastbare Aussage liefern. Setzt man stattdessen als Kriterium die Dichte bekannter Fundstellen auf den Offenflächen im Untersuchungsgebiet an (d. h. den für eine Trassenfindung in Frage kommenden Flächen), so würde das Gebiet zwischen der Ortslage Neu Wulmstorf und dem Daerstorfer Stadtweg als besonders ungünstig hervortreten. Auch die Länge der Trasse könnte mangels realistischer Sachdaten zum Schutzgut ein Bewertungskriterium darstellen. In beiden Fällen würden alle östlich von Elstorf verlaufenden Varianten noch deutlich schlechter abschneiden als die Vorzugsvariante 1.3. Die Bilanztafel 5-32 in der UVS gibt jedenfalls keine fachwissenschaftliche Einschätzung in Bezug auf das Schutzgut Kulturelles Erbe wieder und ist überarbeitungsbedürftig.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	<p>Richtig ist, dass in der schutzgutbezogenen Auswirkungsprognose/der Variantenbewertung (siehe UVS, Kap. 5.8) auf die bekannten Kulturdenkmale abgestellt wird. In der Bestandsbeschreibung (siehe UVS, Kap. 3,7.4) wird auf die Bereiche mit erhöhtem Erwartungsdruck v.a. in der Nähe der Schwerpunktbereiche der bisher bekannten Hügelgräber/archäologisch Siedlungen westlich Daerstorf hingewiesen, hier insbesondere im Bereich des raumordnerisch festgelegten Vorbehaltsgebietes kulturelles Sachgut (siehe UVS, Kap. 3.7.5). Die Beeinträchtigung dieses Vorbehaltsgebiet ist ebenfalls in Variantenbewertung des Schutzgutes (siehe UVS, Kap. 5.8) bilanziert und führt – wie in der Stellungnahme beschrieben – zu einer schlechteren Bewertung der Ost-Varianten 2.1 und 4.1. Das Kriterium der Länge hätte zusätzlich in der Variantenbewertung mit aufgenommen werden können. Im Ergebnis hätten die beiden Ost-Varianten 2.1 und 4.1, aber auch die West-Variante 3.1 etwas schlechter abgeschnitten. Da sich am Ergebnis des Variantenvergleiches keine Veränderung ergeben würde, wird von einer Überarbeitung abgesehen.</p>

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	704	124	Landvolk Niedersachsen - Kreisbauernver- band e.V.	<p>Zu den Antragsunterlagen des o. g. Projektes nehmen wir nachfolgend als Vertreter der dort betroffenen Land- und Forstwirte im Kreisbauernverband Stade e.V. wie folgt Stellung:</p> <p>Zunächst verweisen wir erneut auf die seinerzeit in der vorgezogenen Öffentlichkeitsbeteiligung abgegebenen Stellungnahmen vom 02.04. bzw. 11.09.2019. Seinerzeit wurde bereits die nun auch im Wesentlichen für das Projekt vorgesehene Vorzugsvariante 1.3 als günstigste für die betroffenen Landwirte eingeschätzt. Allerdings sollte diese gleichwohl im nördlichen Abschnitt kleinräumig nach Osten in Richtung auf den dortigen Abschnitt des Elstorfer Moorweges verschoben werden. Damit könnte die Inanspruchnahme bzw. Durchschneidung innerhalb des Forstflächenkomplexes vorhandenen Wegenetzes vermieden bzw. minimiert werden und die Bewirtschaftung der Waldflächen beidseits der geplanten Trassierung weiterhin über das vorhandene Wegenetz im Wesentlichen erschlossen werden. Im Zuge der geplanten Brückenbauwerke im Bereich der ehemaligen Sandgruben wäre dann eine Durchfahrtshöhe eines dort zu schaffenden Durchganges von vier Metern zu gewährleisten.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise und Anregungen zum Trassenverlauf wurden seinerzeit in die Weiterentwicklung der Varianten aufgenommen. Die Vorschläge des Einwenders führten u.a. zur Entwicklung einer neuen Variante 6.1, welche wie alle anderen Varianten untersucht und geprüft worden ist. Die Ergebnisse sind entsprechend in den gesamtplanerischen Variantenvergleich eingeflossen, aus dem letztendlich die Variante 1.3 als vergleichsweise günstigste Variante hervorgegangen ist und somit insgesamt besser abgeschnitten hat als die Variante 6.1. Dies wurde im Erläuterungsbericht nachvollziehbar dargelegt und begründet. In den ausgelegten Plänen ist noch kein Ersatzwegenetz dargestellt. Das Waldwege- und Wirtschaftswegenetz wird aber in erforderlichem Umfang wieder hergestellt. Abgeschnittene oder überplante Wege werden durch Parallelwege am Böschungsfuß wiederhergestellt und so angeschlossen, so dass die vorhandenen Wegebeziehungen - teils über Umwege - erhalten bleiben. Eine detaillierte Planung und Abstimmung des Wegenetzes ist Teil der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung). Nach derzeitigem Stand der Planung kann die neue B3 zwischen der B73 und dem Wirtschaftsweg "Ketzendorfer Straße" vom land- und forstwirtschaftlichen Verkehr im Zuge der Bauwerke 13.01 und 13.03 gekreuzt werden. Ob auch das Bauwerk 13.02 vom land- und forstwirtschaftlichen Verkehr als Unterführung genutzt werden kann, ist in der nächsten Planungsphase unter ökologischen Gesichtspunkten abzuwägen und zu entscheiden.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	705	124	Landvolk Niedersachsen - Kreisbauernver band e.V.	<p>Zur Minimierung des Flächenbedarfes für die derzeit dreispurige "B 3 neu" sollte eine zweispurige Ausbauplanung mit kleineren Haltebuchten für Notfälle ausreichend sein. Einhergehen könnte damit auch die Verringerung notwendiger Kompensations- und Ausgleichsflächen durch die Straßentrasse. Auch erscheint die Anlage eines dreispurigen Abschnittes im Bereich der Forstflächen in Verbindung mit dem nach Norden hin dann unmittelbar folgenden zweispurigen Abschnittes der "B 3 neu" wenig zweckmäßig bzw. notwendig. Gleiches gilt auch für die bisher vorgesehene Ziel-Geschwindigkeit von 100 km/h. Ein sachgerechter Verkehrsfluss ist auch bei einer Planungsgrundlage von 80 km/h bzw. 70 km/h ausreichend, zumal die Fortführungen nach Norden bzw. Süden fast durchgängig Geschwindigkeitsreduzierungen von 70 km/h bzw. 50 km/h aufweisen. Mit einer Senkung der entsprechenden Zielgeschwindigkeit werden darüber hinaus für die kleinräumige Anpassung der Trasse weitere Möglichkeiten geschaffen zur Vermeidung von ansonsten weitergehenden Eingriffen in landwirtschaftliche Strukturen.</p> <p>Unter Berücksichtigung der vorgenannten Aspekte kann der bisherigen Planung - ausgehend im Wesentlichen von der Vorzugsvariante 1.3- zugestimmt werden.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	<p>Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Die Planung eines 3-streifigen Regelquerschnitts ist im Erläuterungsbericht (siehe Unterlage 1, Ziffer 1.2) ausführlich begründet. Die Neubaustrecke der OU Elstorf ist Teil der überregionalen Verbindung der B 3 zwischen der A 26 und der A 1 sowie darüber hinaus nach Süden. Aus dieser Verbindungsfunktion leiten sich aus dem Regelwerk die Planungsvorgaben z.B. für den Querschnitt und die Planungsgeschwindigkeit ab. Beim Entwurf der Neubaustrecke wurde der Gesamtstreckenzug zwischen der A 26 und der A 1 betrachtet. Um auf diesem Gesamtstreckenzug ausreichend gesicherte Überholmöglichkeiten zu erreichen, wird die Neubaustrecke außerhalb der Knotenpunkte mit einem dritten Fahrstreifen geplant, der wechselseitig zum Überholen freigegeben wird. Die Schaffung von gesicherten Überholmöglichkeiten ist auch deshalb wichtig, weil die Neubaustrecke aufgrund der vielen Zwangspunkte einen recht geschwungenen Verlauf hat. Daher stehen anders als auf den Anschlussstrecken im Norden und Süden keine ausreichenden Überholweiten zum Überholen auf der Gegenfahrbahn zur Verfügung. Ohne Überholfahrstreifen wäre eine der Netzfunktion angemessene Reisegeschwindigkeit nicht zu erreichen, der hohe Überholdruck würde zu riskanten Überholmanövern verleiten. Ein Verzicht auf den dritten Fahrstreifen würde die Gesamtbreite des Trassenkorridors um 3,50 m verringern, hätte aber erhebliche Nachteile für die Verkehrssicherheit. Der Verkehrliche Nutzen wird dadurch, dass die Möglichkeit zu sicherem Überholen geschaffen wird, jedoch beträchtlich erhöht; gerade weil dies auf den anschließenden Streckenverläufen der B 3 nicht möglich ist. Hier sollte die Erfahrung aus anderen Ortsumfahrungen genutzt werden, die</p>

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Straßenplanung	705					zunächst 2-spurige hergestellt und nach relativ kurzer Zeit nachträglich um eine weitere Fahrspur erweitert wurden. Es hat sich gezeigt, dass ein 2-spuriger Ausbau bei dem Verkehrsaufkommen mit entsprechendem Schwerverkehrsanteil nicht zielführend ist.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7.1	Verkehrssicherheit	706	1	ADFC Kreis Harburg e.V.	<p>Unter Nummer 2.4.3 des Erläuterungsberichtes wird ausgeführt, dass durch einen dreistreifigen Ausbau die Sicherheit erhöht werde. Diese Einschätzung teile ich nicht. Zugegeben wird durch einen erhöhten Anteil von Schwerverkehr ein „Überholdruck“ erzeugt. Dem kann aber nicht durch mehr Straßenraum begegnet werden. Sicher ist Ihnen bekannt, dass sich der ADFC für eine flächendeckende Geschwindigkeitsbegrenzung innerorts auf 30 km/h einsetzt. Diese Forderung geht davon aus, dass durch langsamere Geschwindigkeiten das Risiko von Unfällen – vor allem mit schwächeren Verkehrsteilnehmern – verringert wird. Dass diese Forderung überhaupt erhoben werden muss, geht auf das ungehemmte zu gering sanktionierte Gerase auf deutschen Straßen zurück. Überhöhte und unangepasste Geschwindigkeit sind nach wie vor Unfallursache Nummer 1. Die aktuelle Diskussion um ein Tempolimit auf den Autobahnen zeigt, dass sich lobenswerterweise ein Wandel weg vom Motto „Freie Fahrt für freie Bürger“ entwickelt. Selbst die Autofahrer-Lobby des ADAC tritt nicht mehr für eine Beibehaltung ein. Einem absehbaren Tempo-Limit auf Autobahnen muss sich dann ein weiteres, geringeres Limit auf Bundesstraßen anschließen, weil ein Tempo von 100 immer noch zu schnell ist. Das wird auch durch Unfall-Statistiken auf Bundesstraßen belegt. Vor diesem Hintergrund ist der Neubau einer Straße, die zur Überschreitung der zugelassenen Geschwindigkeit von 100 km/h geradezu einlädt (ach, noch 200 m Überholspur, das schaffe ich ja noch) völlig verfehlt. Zudem werden so erhebliche Mehrkosten erzeugt. Der geplante Ausbau sollte daher noch mal überdacht und reduziert werden.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	<p>Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Anlagenbestandes des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TÖB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Die Überwachung des fließenden Verkehrs und die Einhaltung der Verkehrsregeln sind Aufgabe der zuständigen Behörden und können daher hier nicht als abwägungsrelevant angesehen werden. In das geltende Regelwerk sind auch die Ergebnisse intensiver Forschung zum Unfallgeschehen im Straßenverkehr eingeflossen. Für die geplante Straße sieht das Regelwerk (RAL) daher die Einrichtung von gesicherten Überholabschnitten vor, d.h. einen dreistreifigen Querschnitt. Die Gesamtbreite des dreistreifigen Trassenkorridors ist 3,50 m breiter als die Gesamtbreite eines zweistreifigen Querschnitts. Der dreistreifige Querschnitt führt zu einer erheblichen Steigerung der Verkehrssicherheit, daher werden die Mehrkosten als vertretbar angesehen.</p>

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	707	1	ADFC Kreis Harburg e.V.	Ein dreistreifiger Ausbau mit Überholspuren ist auch deswegen nicht angezeigt, weil die Abstände zwischen den Zu- und Abfahrten mit jeweils ca. 2 km zu gering sind, als dass sich die 3 Fahrstreifen mit ihrer Länge auch wirklich zum Überholen eignen und den Überholdruck abbauen können. Durch die Führung der Straße in Kurven ist auch der Straßenverlauf für Überholende nicht einsehbar.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Gemäß Regelwerk (RAL, Ziffer 4.5.3.2) sollen die Überholfahrstreifen bei einer Straße dieser Entwurfsklasse (EKL 2) eine Länge zwischen 600 und 1.500 m haben. Die vorhandene Streckenlänge zwischen den Knotenpunkten erlaubt demnach jeweils einen richtlinienkonformen Überholabschnitt pro Richtung sowohl zwischen der B73 und der B3 nördlich von Elstorf als auch zwischen der B3 nördlich und südlich von Elstorf. Die Führung der Straße in Kurven ist für die Überholvorgänge unerheblich, da es, anders als auf einer zweistreifigen Straße, auf dem Überholfahrstreifen keinen Gegenverkehr gibt (gesicherte Überholmöglichkeiten). Dies ist einer der Gründe für das höhere Sicherheitsniveau eines dreistreifigen Straßenquerschnitts.



ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1	Schutzgüter	708	1	ADFC Kreis Harburg e.V.	<p>Unter 2.5 wird eine Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen erwartet. Dies lässt aber außer Acht, dass sich im Zuge der weiteren Strecke der B3 durch die Ortschaften Rade und Mienenbüttel die bestehenden Umweltbeeinträchtigungen deutlich erhöhen werden. Die Planung stellt zwar fest, dass mit der Fertigstellung der A 26 zwischen Jork und der A 7 in Hamburg künftig deutlich höhere Verkehrsmengen im Planungsraum zu erwarten sind, zieht aber für Rade und Mienenbüttel keine Konsequenzen. Die unter 2.6 dargestellten zwingenden Gründe des öffentlichen Interesses gelten aber auch für diese Ortschaften. Dort ist eine nachhaltige Verschlechterung der Sicherheit der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer infolge der drastischen Zunahme der Verkehrsbelastung auf der B3 zu erwarten. Im Verfahren muss meines Erachtens auch eine Betrachtung der Auswirkungen dieser Planung auf die Lebensumstände (Schall- und Emissionen, Mensch, Kultur und Sachgüter-Auswirkungen) erfolgen. Dass diese unterblieben ist, macht die Planung juristisch angreifbar.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	<p>Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Die Verkehrserhöhung in Rade und Mienenbüttel ist für das laufende ROV nicht relevant, da sie keine Auswirkung auf die Auswahl der Variante hat. Es wird lediglich die raumverträglichste Trasse im festgelegten Untersuchungsraum ermittelt. Weitergehende Prüfungen können im folgenden Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Aufgrund der allgemeinen Verkehrszunahme und unter Berücksichtigung der bis zum Prognosejahr 2030 realisierten Straßenbaumaßnahmen (z.B. Fertigstellung der A 26) nimmt die Verkehrsbelastung und die daraus resultierenden Beeinträchtigungen in den Ortsdurchfahrten Rade und Mienenbüttel zu. Dabei beträgt die Verkehrszunahme durch den Neubau der Ortsumgehung Elstorf etwa 9 %. Die hier im ROV zu behandelnde Maßnahme bezieht sich auf die Verlegung der B3 zwischen Neu Wulmstorf und südlich Elstorf. Eine Weiterführung der Verlegung ist nicht Gegenstand der Planung. Der Vorhabenträger nimmt die Gesamtstrecke der B 3 bis zur BAB A 1 in den Blick. Die Abschnitte befinden sich jedoch in unterschiedlichen Zeitabläufen. In Rade und Mienenbüttel werden mittelfristig Maßnahmen geprüft, um die Auswirkungen der hohen Verkehrsbelastung im Prognosejahr 2030 in den Ortschaften zu verringern. In Abhängigkeit von den vorhandenen Verkehrs- und Unfalldaten sowie von den Nutzungsansprüchen im Straßenraum wird die Wirksamkeit von Maßnahmen an der bestehenden Ortsdurchfahrt untersucht. Die Verlegung der B 3 im Bereich von Rade und Mienenbüttel ist nicht im BVWP 2030 enthalten, so dass die rechtliche und finanzielle Absicherung dieser Ortsumgehung nicht gegeben ist. Die Bewertung der Dringlichkeit und eine prioritäre Einordnung in den vordringlichen Bedarf kann erst im</p>

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Schutzgüter	708					nachfolgenden BVWP erfolgen. Aus diesem Grund kann eine Ortsumfahrung Rade/Mienenbüttel lediglich als langfristige Maßnahme betrachtet werden.
7.1	Verkehrssicherheit	709	1	ADFC Kreis Harburg e.V.	Entlang der neuen Straße sind keine Radverkehrsanlagen geplant. Das ist auch richtig so, weil ein Radweg entlang einer Bundesstraße äußerst unattraktiv ist. Ich möchte sogar anregen, die Nutzung durch Radfahrer zu untersagen. Im Bereich der bereits fertigen Umgehung Neu Wulmstorf ist es bereits zu einem tödlichen Unfall mit einem Radfahrer gekommen – übrigens mit einem deutlich zu schnellen Autofahrer als Verursacher. Da der Radverkehr auf der Neubaustrecke zu vernachlässigen ist, gilt mein Augenmerk daher den Zu- und Abfahrten zur und von der Umgehungsstraße. Die Planung lässt leider nicht erkennen, ob die Zufahrten mit Ampeln ausgestattet werden. Wegen der schon oben erwähnten hohen Verkehrsbelastungen ist das aber zu erwarten.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Anlagenbestandes des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidierung des Vorhabenträgers: Gemäß Regelwerk (RAL) soll nicht motorisierter Verkehr auf der Fahrbahn ausgeschlossen und stattdessen straßenunabhängig auf gesonderten Wegen oder fahrbahnbegleitend auf Geh- und Radwegen geführt werden. Ob die Ortsumgehung einen straßenbegleitenden Radweg erhält oder ob der Radverkehr straßenunabhängig im nachgeordneten Netz geführt wird, wird in den weiteren Planungsphasen noch untersucht und entschieden. Die derzeit in den Plänen dargestellten Knotenpunkte stellen die Regellösung aus den Richtlinien (RAL) dar. In der nächsten Planungsphase wird jeder Knotenpunkt in Bezug auf die Leistungsfähigkeit im Detail untersucht und in einem Abwägungsprozess die technisch und verkehrlich beste Lösung erarbeitet, die von der derzeit dargestellten Regelform abweichen kann. Dabei werden natürlich auch die Belange des Radverkehrs berücksichtigt.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7.1	Verkehrssicherheit	710	1	ADFC Kreis Harburg e.V.	Grundsatz für alle Anschlussstellen: Bestehende Rad-/Fußwege dürfen nicht verschwenkt werden, weil dadurch der Radverkehr behindert wird. Eine Verschwenkung in Einmündungsbereichen ist nach den einschlägigen Vorschriften auch nicht gestattet. Rad-/Fußwege sind im Kreuzungsbereich deutlich zu markieren; aus Sicherheitsgründen fordern wir eine separate Ampelphase für den Rad- /Fußweg. In der Unterführung der B 73 unter der B3 darf der Radweg und Sicherheitsstreifen nicht eingeengt werden. Die festgelegten Mindestbreiten von 2,00 m sind nicht ausreichend für den Begegnungsverkehr besonders von Lastenrädern oder Rädern mit Anhänger und sollten deutlich überschritten werden. Angesichts der neu in die StVO aufgenommenen Vorschrift, dass rechts abbiegende LKW nur Schrittgeschwindigkeit fahren dürfen, sollten die Straßenquerschnitte bzw. Kurven-Radien der Zu- und Abfahrten so gering wie möglich gewählt/gebaut werden. Dadurch können auch die Baukosten gesenkt werden.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Anlagenbestandes des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: An allen zu betrachtenden Knotenpunkten sind im derzeitigen Bestand von der Fahrbahn durch Trennstreifen abgesetzte Radwege vorhanden. Bei der Planung der Knotenpunkte wird für die Straßenplanung und auch für die Radverkehrsführung das gültige Regelwerk für die Trassierung und die Querschnitte angewendet. Dass die Radwege im Knotenpunktsbereich (Lage: außerorts) nicht verschwenkt werden dürfen, ist aus dem Regelwerk nicht ersichtlich.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7.1	Verkehrssicherheit	711	1	ADFC Kreis Harburg e.V.	Für den Kreuzungspunkt mit der B 73 (Bauwerk 13.01) darf der bestehende Rad-/Fußweg entlang der B 73 nicht verschwenkt werden, weil dadurch der Radverkehr behindert wird. Eine Verschwenkung im Einmündungsbereich ist nach den einschlägigen Vorschriften auch nicht gestattet, dies wurde schon beim Bau der B3 neu missachtet. Rad-/Fußwege sind im Kreuzungsbereich deutlich zu markieren; aus Sicherheitsgründen fordern wir eine separate Ampelphase für den Rad-/Fußweg. In der Unterführung der B 73 unter der B3 darf der Radweg und Sicherheitsstreifen nicht eingeengt werden. Die festgelegten Mindestbreiten von 2,00 m sind nicht ausreichend für den Begegnungsverkehr besonders von Lastenrädern oder Rädern mit Anhänger und sollten deutlich überschritten werden. Angesichts der neu die StVO aufgenommenen Vorschrift, dass rechts abbiegende LKW nur Schrittgeschwindigkeit fahren dürfen, sollten die Straßenquerschnitte bzw. Kurven-Radien der Zu- und Abfahrten so gering wie möglich gewählt/gebaut werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Anlagenbestandes des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: An allen zu betrachtenden Knotenpunkten sind im derzeitigen Bestand von der Fahrbahn durch Trennstreifen abgesetzte Radwege vorhanden. Bei der Planung der Knotenpunkte wird für die Straßenplanung und auch für die Radverkehrsführung das gültige Regelwerk für die Trassierung und die Querschnitte angewendet. Dass die Radwege im Knotenpunktsbereich (Lage: außerorts) nicht verschwenkt werden dürfen, ist aus dem Regelwerk nicht ersichtlich.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7.1	Verkehrssicherheit	712	1	ADFC Kreis Harburg e.V.	Für den Kreuzungspunkt mit der B 3 alt (Bauwerk 13.05Ü) darf der bestehende Rad-/Fußweg entlang der B 3 nicht verschwenkt werden, weil dadurch der Radverkehr behindert wird. Rad-/Fußwege sind im Kreuzungsbereich deutlich zu markieren; aus Sicherheitsgründen fordern wir eine separate Ampelphase für den Rad/Fußweg. In der Unterführung der B 3 alt unter der B3 neu darf der Radweg und Sicherheitsstreifen nicht eingeengt werden. Die festgelegten Mindestbreiten von 2,00 m sind nicht ausreichend für den Begegnungsverkehr besonders von Lastenrädern oder Rädern mit Anhänger und sollten deutlich überschritten werden. Angesichts der neu die StVO aufgenommenen Vorschrift, dass rechts abbiegende LKW nur Schrittgeschwindigkeit fahren dürfen, sollten die Straßenquerschnitte bzw. Kurven-Radien der Zu- und Abfahrten so gering wie möglich gewählt/gebaut werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Anlagenbestandes des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: An allen zu betrachtenden Knotenpunkten sind im derzeitigen Bestand von der Fahrbahn durch Trennstreifen abgesetzte Radwege vorhanden. Bei der Planung der Knotenpunkte wird für die Straßenplanung und auch für die Radverkehrsführung das gültige Regelwerk für die Trassierung und die Querschnitte angewendet. Dass die Radwege im Knotenpunktsbereich (Lage: außerorts) nicht verschwenkt werden dürfen, ist aus dem Regelwerk nicht ersichtlich.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7.1	Verkehrssicherheit	713	1	ADFC Kreis Harburg e.V.	Für den Einmündungsbereich in die B 3 alt südlich Elstorf darf der bestehende Rad-/Fußweg entlang der B 3 nicht verschwenkt werden. Da er auf der Ostseite der B3 verläuft, besteht dafür auch kein Anlass. Angesichts der neu in die StVO aufgenommenen Vorschrift, dass rechts abbiegende LKW nur Schrittgeschwindigkeit fahren dürfen, sollten die Straßenquerschnitte bzw. Kurven-Radien der Zu- und Abfahrten so gering wie möglich gewählt/gebaut werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Anlagenbestandes des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: An allen zu betrachtenden Knotenpunkten sind im derzeitigen Bestand von der Fahrbahn durch Trennstreifen abgesetzte Radwege vorhanden. Bei der Planung der Knotenpunkte wird für die Straßenplanung und auch für die Radverkehrsführung das gültige Regelwerk für die Trassierung und die Querschnitte angewendet. Dass die Radwege im Knotenpunktsbereich (Lage: außerorts) nicht verschwenkt werden dürfen, ist aus dem Regelwerk nicht ersichtlich. Am Knotenpunkt südlich von Elstorf ist - sofern die Ortsumgehung keinen Radweg erhält - keine Querungsstelle erforderlich. Ob der vorhandene Radweg der B3 in seiner Lage verbleibt oder entlang der geplanten Straße neu hergestellt wird, ist im weiteren Planungsprozess abzuwägen. Dabei sind Belange der Straßen- und Radwegunterhaltung, Nutzung von Restflächen, landschaftspflegerische Belange (Bepflanzung) und andere Kriterien zu beachten. Dies gilt auch für Aspekte der sozialen Sicherheit, da ein von der B3 abgerückter Radweg (d.h. in heutiger Lage) insbesondere in der Dunkelheit auf größerer Länge von der Straße nicht einsehbar ist.

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	714	1	ADFC Kreis Harburg e.V.	Aus den zur Verfügung gestellten Unterlagen und Übersichtskarten ist nicht ersichtlich, ob die bestehende Verbindung von Elstorf nach Hollenstedt (Hollenstedter Straße) unterbrochen wird. Da hier jedoch keine Bauwerksnummer angegeben ist, gehe ich von einer Unterbrechung aus. Unabhängig von der vsl. nicht mehr gegebenen Erreichbarkeit von landwirtschaftlichen Flächen wird auch eine für Freizeit- und Erholung genutzte Wegeverbindung unterbrochen. Gründe hierfür sind nicht ersichtlich. Ich bitte zu prüfen, ob die Wegeverbindung erhalten bleiben kann.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Anlagenbestandes des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Nach derzeitigem Stand der Planung und den Hinweisen aus den Öffentlichkeitsveranstaltungen hat die Schützenstraße durch die Erschließung des Sportzentrums und die dort vorhandene Radwegroute eine höhere Bedeutung als die Hollenstedter Straße. Außerdem kann das Unterführungsbauwerk an der Schützenstraße mit einem Querungsbauwerk für Fledermäuse kombiniert werden. Eine Anbindung der Hollenstedter Straße über Ersatzwege an die Schützenstraße und / oder die Moissburger Straße erschien zum Zeitpunkt der Vorplanung sachgerecht, ein zusätzliches Überführungsbauwerk zwischen Schützenstraße und Moissburger Straße wurde als nicht erforderlich angesehen. Eine detaillierte Planung und Abstimmung des Wegenetzes ist Teil der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung), mit dem Ziel unter weiterer Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit eine fachgerechte Lösung zu erarbeiten.
4.1	Schutzgüter	715	11	BUND Regionalverband Elbe-Heide	Der BUND-Regionalverband Elbe-Heide nimmt zum „Raumordnungsverfahren für den Neubau der B 3 OU Elstorf mit Zubringer A26“ wie folgt Stellung und macht folgende Einwendungen geltend. Die Stellungnahme wird aufgrund von § 10 Buchstabe f Satz 2 der „Satzung für den Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) Landesverband Niedersachsen e.V. (Teil A)“ auch im Namen des BUND Landesverband Niedersachsen e.V. abgegeben. Die in den vorgelegten Unterlagen vorgestellte und von der Niedersächsischen Landesstraßenbauhörde vorgeschlagene Vorzugsvariante 1.3 wird aus Gründen der Umweltverträglichkeit abgelehnt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Antwort siehe Einwände 717 - 719

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	716	11	BUND Regionalverband Elbe-Heide	<p>1. Stellungnahme zum Variantenvergleich (vgl. Anlage 1 zu Unterlage 1, allgemein verständliche Zusammenfassung):</p> <p>Bei der Entscheidung für eine Variante geht es aus Sicht der Umweltverträglichkeit in erster Linie um einen möglichst geringen Flächenverbrauch, die Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen durch Überbauung/Zerschneidung von Lebensräumen und Böden sowie den größtmöglichen Abstand zu Siedlungsbereichen. Der BUND teilt daher die Einschätzung des UVP-Berichts, dass die beiden Ost-Varianten 2.1 und 4.1, die südlich von Daerstorf und einmal komplett um Schwiederstorf verlaufen würden, die mit Abstand nachteiligsten Varianten für die Umwelt sind. Sie haben bei einer Länge von mehr als 7,5 km den größten Flächenverbrauch und eine sehr große Zerschneidungswirkung für schützenswerte Landschaftsbestandteile und landwirtschaftliche Flächen.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Antwort siehe Einwände 717 - 719



ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1	Schutzgüter	717	11	BUND Regionalverba nd Elbe-Heide	Die West-Varianten (Umfahrung westl. Elstorf) sind mit etwas mehr als 6 km deutlich kürzer – mit Ausnahme der Variante 3.1, die nicht nur Elstorf, sondern auch Ardestorf umgeht. Aber auch alle West-Varianten haben erhebliche negative Auswirkungen auf Umweltbelange. Bemerkenswert ist, dass die West-Varianten 1.1, 1.2, 1.3, 1.4 und 5.1 aus Sicht der Umweltverträglichkeit von den Planern gleichrangig angesehen werden, sodass diese fünf Varianten im UVP-Bericht alle als Vorzugsvarianten ausgewiesen werden (a.a.O. S. 8), also nicht nur die Vorzugsvariante 1.3.!	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	In der Stellungnahme ist richtig dargestellt, dass sich im Gesamtergebnis der UVS (Unterlage 19.1) die West-Varianten 1.1, 1.2, 1.3, 1.4 und 5.1 als die aus Umweltsicht vergleichsweise günstigsten Linienführungen erweisen. Dies ist so auch in der allgemein verständlichen, nichttechnischen Zusammenfassung des UVP-Berichtes (Anlage 1 zu Unterlage 1) dargestellt. In Unterlage 1 (Erläuterungsbericht und UVP-Bericht) werden die Ergebnisse aller untersuchten Belange dargestellt (1. Nutzen der Verkehrsanlage, 2. Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung, 3. Umweltverträglichkeit, 4. Landwirtschaftliche Betroffenheit, 5. Raumordnung, 6. Kbsten) und in den gesamtplanerischen Variantenvergleich eingestellt. Wie in Unterlage 1, Kap. 4.3.7 dargestellt, erreichen insgesamt sechs Varianten (Var. 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 5.1, 6.1) in der Gesamtbewertung das Ergebnis „vergleichsweise am günstigsten“ (++) , wobei die Variante 1.3 die höchste mathematische Punktzahl erreicht. Nur die Variante 1.3 erhält in allen Zielfeldern die höchstmögliche Bewertung, die anderen mit ++ bewerteten Varianten sind in mindestens einem Zielfeld niedriger eingestuft. Die Variante 1.3 geht daher als Vorzugsvariante aus dem Variantenvergleich hervor.
4.1	Schutzgüter	718	11	BUND Regionalverba nd Elbe-Heide	Dagegen bewertet der BUND die fünf Varianten 1.1, 1.2, 1.3, 1.4 und 5.1 aus Umweltsicht nicht als gleichwertig. Aus Sicht des Schutzguts „Tiere und biologische Vielfalt“ und des Biotopverbunds werden die beiden Vorzugsvarianten 1.1 und 1.2, die westlich der Deponien Ketzendorf verlaufen, als vergleichsweise günstigere Varianten angesehen als die Varianten 1.3 und 1.4, die östlich der Deponien Ketzendorf verlaufen (siehe Erläuterung bei Punkt 5). Die Variante 5.1 wird aufgrund der stärkeren Zerschneidung des Ketzendorfer Forstes und aus Sicht des „Schutzguts Mensch – Wohnen“ (Nähe zu Ketzendorf) als vergleichsweise ungünstig angesehen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Auf die Antwort zu Punkt 5 der Stellungnahme (siehe Einwand 730) wird verwiesen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	719	11	BUND Regionalverband Elbe-Heide	Im Nadelöhr zwischen Ardestorf und Elstorf ist den Anwohnern von Elstorf West und Ardestorf der jeweils größtmögliche Abstand zur B3neu zu wünschen – auch angesichts der zu erwartenden Verkehrsbelastung auf der B3neu nach Fertigstellung der A26 bis nach Hamburg (siehe Punkt 4). Die geplante Trassenführung westlich und südwestlich von Elstorf in Einschnittslage ist aus Sicht des Lärmschutzes und des Landschaftsbildes zu begrüßen. Der BUND fordert aber einen größeren Abstand zu den Randbereichen des Fliegenmoores als es die Variante 1.3 derzeit vorsieht, zum Schutz der dortigen Ausgleichsfläche, die durch die BUND-Ortsgruppe Neu Wulmstorf betreut wird, vor Austrocknung. Die Varianten 1.1 oder 1.2 würden einen größeren Abstand einhalten.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwiderung des Vorhabenträgers: Um Aussagen zu den im Bereich des Fliegenmoores vorhandenen Boden- und Wasserverhältnissen (Grund- und Schichtenwasser etc.) zu erhalten, wurden für die Variantenuntersuchung bereits erste Untersuchungen vorgenommen. Durch die "Hydrogeologische Beurteilung etwaiger nachhaltiger Auswirkungen auf das Fliegenmoor" (Unterlage 20, Teil 2) wurde festgestellt, dass eine Austrocknung des Fliegenmoors nicht zu befürchten ist.

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender_ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	720	11	BUND Regionalverband Elbe-Heide	<p>2. Methodik des Variantenvergleichs (vgl. Erläuterungsbericht, S. 88 – 91): Auf der Infoveranstaltung am 11.12.2019 in Elstorf wurde der interessierten Öffentlichkeit die Ergebnisse des Variantenvergleichs vorgestellt. Auf meterlangen Plakaten wurden die Kriterien und ihre Gewichtung präsentiert. Dabei fielen den ortskundigen Biologen sofort einige sehr fragliche Bewertungen im Schutzgut „Tiere/ Biologische Vielfalt“ auf, die planungsrelevant sind (siehe unten). Insgesamt haben diese Darstellungen mehr Fragen aufgeworfen als zur Nachvollziehbarkeit beigetragen. Die Frage, ob nur die aktuellen faunistischen Erfassungen (insbesondere der Amphibien) oder auch die Ergebnisse aus den Voruntersuchungen in die Bewertung eingeflossen sind, konnte von den anwesenden Planern nicht beantwortet werden. Der anwesende Amphibienexperte war nicht an der Bewertung beim Variantenvergleich beteiligt. Laut Erläuterungsbericht erfolgte der Variantenvergleich „auf Basis der in den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012) vorgegebenen Ziele“. Zusätzlich seien „projektspezifische Kriterien“ in den Vergleich aufgenommen worden (S. 88), die aber nicht näher erläutert werden. Der BUND kritisiert bezüglich der Methodik eine deutliche Schiefelage in der Gewichtung der Hauptkategorien, die wie folgt aussehen.</p> <p>Ziele</p> <p>Gewichtung</p> <p>1. Nutzen Verkehrsanlage 15 %</p> <p>2. Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung 5 %</p> <p>3. Umweltverträglichkeit 40 %</p> <p>4. Landwirtschaftliche Betroffenheit 15 %</p> <p>5.</p>	Dem Einwand wird nicht gefolgt	<p>Hinsichtlich der in der Stellungnahme an dieser Stelle allgemein als fraglich bezeichneten Bewertungen im Schutzgut „Tiere und biologische Vielfalt“ wird auf die Antwort-Stellungnahmen zu Punkt 5 der BUND-Stellungnahme (s. Einwand ID 730) verwiesen. Im faunistischen Gutachten von ÖKOPLAN wurde die Bewertung der Amphibien auf Grundlage der von ÖKOPLAN in 2018/2019 erhobenen Daten durchgeführt. Hinweise aus Voruntersuchungen sind ergänzend im ÖKOPLAN-Gutachten dokumentiert, flossen jedoch nicht in die Bewertung ein. So hat der Gutachter – wie in der Stellungnahme weiter unten beschrieben – die Voruntersuchungsergebnisse von KÜFOG (2012) zum Vergleich herangezogen und bemerkt dazu u. a., dass das Vorkommen der Rote Listen-Arten Knoblauchkröte und Moorfrosch im Vergleich hinter den Erwartungen zurückblieb. Dass die Bewertung auf Grundlage der aktuell und im gesamten Untersuchungsraum mit der gleichen Erfassungsmethodik erhobenen Daten erfolgt, entspricht dem fachlichem Standard. Zwischen den Amphibienexperten von ÖKOPLAN und den für die UVS verantwortlichen Gutachtern von BOSCH &amp; PARTNER hat ein regelmäßiger fachlicher Austausch zur jeweilig artspezifischen und konkret-örtlichen Empfindlichkeit der Amphibien z. B. gegenüber Zerschneidungswirkungen stattgefunden. Die bemängelte "Schiefelage" der Gewichtungen ist aus Sicht der Vorhabensträgerin nicht erkennbar. Die Umweltverträglichkeit hat mit 40 % den weitaus größten Anteil aller Kriterien. Allein die "Biologische Vielfalt" als nur ein Teil der Umweltverträglichkeit wird in der Gesamtabwägung mit 16 % höher bewertet als jedes andere Ziel in seiner Gesamtheit (siehe auch Einwand-ID 722). In einem „Stresstest“ wurde die Belastbarkeit des Ergebnisses vom Variantenvergleich überprüft.</p>

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	720			Raumordnung 10 % 6. Kosten 15 %		
6	Landwirtschaft	721	11	BUND Regionalverband Elbe-Heide	Auffällig ist die hohe Gewichtung der „Landwirtschaftlichen Betroffenheit“ mit 15 %. Die Landwirtschaft wird darüber hinaus bei der Raumordnung („Betroffenheit von Vorbehaltsgebieten für die Landwirtschaft“) mit 4 % und bei der Umweltverträglichkeit in der Kategorie „Boden und Fläche“ („Flächenverbrauch/ Verlust von Böden“) anteilig berücksichtigt, so dass insgesamt ca. 20 % der Gewichtung die Belange der Landwirtschaft berücksichtigt, was als zu hoch angesehen wird.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	In einer Variantenbetrachtung sind grundsätzlich unterschiedliche Aspekte und Kriterien einzubeziehen. Der weitaus größte Streckenanteil der Varianten verläuft auf landwirtschaftlich bewirtschafteten Flächen. Diese Flächen stellen die Lebensgrundlage der wirtschaftenden Betriebe dar. In Anbetracht dieser Tatsache, dass es sich bei dem untersuchten Gebiet somit um einen stark landwirtschaftlich geprägten Bereich handelt, erscheint eine Gewichtung von 15 % angemessen. Der "Landwirtschaftliche Fachbeitrag" hat die Auswirkungen des Vorhabens auf die einzelnen landwirtschaftlichen Betriebe im Untersuchungsgebiet und auf die agrarstrukturellen Verhältnisse bewertet. Die Kriterien "Vorbehaltsgebiete" und "Boden und Fläche" sind nicht unmittelbar mit der landwirtschaftlichen Betroffenheit gleichzusetzen. Im Vergleich mit der Gewichtung der Umweltverträglichkeit, weist diese zudem weiterhin auch den größten Einfluss auf das Gesamtergebnis auf. Damit wird, auch im Verhältnis, beiden wichtigen Zielen im vorliegenden Vergleich entsprechend Rechnung getragen.
4.1.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	722	11	BUND Regionalverband Elbe-Heide	Dagegen sind im Bereich Umweltverträglichkeit die Gewichtungen durch die Vielzahl von zu berücksichtigenden Kriterien / Wirkfaktoren (insgesamt 42 Kriterien) größtenteils unterbewertet. So werden sämtliche Kategorien, die die „Biologische Vielfalt“ betreffen (Pflanzen, Tiere, Biotoptypen, Schutzgebiete, Biotopverbund) insgesamt nur mit 16 % gewichtet, obwohl die Trassenverläufe Gebiete mit hoher biologischer Vielfalt durchschneiden.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Die Gewichtung der einzelnen Kriterien innerhalb der Schutzziele erfolgte anhand der Relevanz im vorliegenden Untersuchungsraum. Innerhalb des Ziels Umweltverträglichkeit hat die "Biologische Vielfalt" den größten Anteil (16 von 40 %), danach folgt der Mensch mit 10 von 40 %. Die übrigen 14 von 40 % verteilen sich auf die anderen Kriterien der Umweltverträglichkeit. Auch hier wird deutlich, dass allein die "Biologische Vielfalt" als nur ein Teil der Umweltverträglichkeit in der Gesamtabwägung mit 16 % höher bewertet wird als jedes andere Ziel in seiner Gesamtheit.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1	Schutzgüter	723	11	BUND Regionalverba nd Elbe-Heide	Das „Schutzgut Mensch – Wohnen“ wird nur mit 8% berücksichtigt, obwohl es eine große Betroffenheit im Bereich Elstorf West gibt, das „Grundwasser“ lediglich mit 1,6%, obwohl die Trassenverläufe der Vorzugstrassen 1.1 – 1.4 im Trinkwasserschutzgebiet Elstorf verlaufen. Der BUND fordert nachdrücklich diese Kriterien in der Bewertung höher zu gewichten entsprechend ihrer Bedeutung im Untersuchungsraum.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Die in der Stellungnahme benannte Prozentwert von 8 % für den Schutzgutaspekt „Mensch-Wohnen“ bzw. von 1,6 % für den Aspekte „Grundwasser“ bezieht sich auf den Gesamtvariantenvergleich mit Berücksichtigung aller weiter oben genannten Zielfelder. Innerhalb eines mit 100 % bewerteten Zielfeldes „Umweltverträglichkeit“ ist dem Schutzgut „Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit“ ein Gewicht von insgesamt 25 % zugewiesen (vgl. UVS, Kap. 5.11), davon entfallen 20 % auf den in der Stellungnahme benannten Aspekt „Mensch-Wohnen“. Dies entspricht der zweithöchsten Gewichtung innerhalb der UVS. Das Schutzgut „Wasser“ ist in der UVS mit 5 % gewichtet, davon entfallen 4 % auf den Aspekt „Grundwasser“. Diese Gewichtungen sind der Bedeutung der im Planungsraum vorhandenen und betroffenen Wohn- und Wohnumfeldfunktionen bzw. Grundwasserverhältnisse angemessen. Beim Straßenentwurf sind innerhalb des Wasserschutzgebietes die Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag) zu beachten. Aus den dort aufgeführten Planungsgrundsätzen (siehe Unterlage 1, Ziffer 3.3.5.13.4.2ff) ergeben sich aber für keine Variante Vorgaben, die zu einer erschwerten baulichen Umsetzbarkeit der Straße führen würden oder durch die eine erhebliche Kostensteigerung ausgelöst würde. Aus Sicht der Straßenplanung ist das Kriterium Grundwasser daher nicht abwägungsrelevant. Eine höhere Bewertung des Schutzgutes Grundwasser würde somit zu einer geringeren Bewertung der tatsächlich abwägungsrelevanten Kriterien führen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	724	11	BUND Regionalverba nd Elbe-Heide	3. Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse ohne den Bau der B3neu (vgl. Erläuterungsbericht, S. 32 – 36): Aus dem Vergleich der Ist-Analyse 2018 (S. 32f) und der Verkehrsprognose für den Bezugsfall 2030, das heißt ohne den Bau der B3 neu, aber mit fertig gestellter A26 bis zur A7 in Hamburg (S. 34ff), wird deutlich: Die Belastungen auf der B73 von Ovelgönne bis Neu Wulmstorf gehen prognostiziert erheblich zurück (7.100 bis 10.700 Kfz pro 24 h). Die Werte für die bereits bestehende B3neu OU Neu Wulmstorf nördlich der B73, gehen erwartungsgemäß deutlich hoch (5300 bis 6100 Kfz pro 24 h).	Dem Einwand wird gefolgt	Die Aussage des Einwenders wird vom Fachplaner Verkehr und der Vorhabenträgerin bestätigt.

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender_ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	725	11	BUND Regionalverband Elbe-Heide	Befürchtet wird laut Verkehrsuntersuchung dagegen eine Zunahme der Verkehrsbelastung auf der bestehenden B3 zwischen Elstorf und Ovelgönne (um etwa 4000 Kfz pro 24 h), falls die B3neu OU Elstorf nicht gebaut wird. Dies wird mit der Zubringerfunktion der B3 zur A26 begründet. Davon betroffen wären laut Prognose zu etwa gleichen Anteilen der Knotenpunkt B73/B3 in Ovelgönne und die Ortsdurchfahrt Ketzendorf (K84). Solche Verkehrsprognosen sind mit großen Unsicherheiten behaftet. Widersprüchlich in der Analyse für den Bezugsfall 2030 (ohne B3neu) ist z. B., dass auf der B3 südlich Elstorf leicht rückgängige Zahlen prognostiziert werden. Es stellt sich die Frage, woher dann 4000 zusätzliche Kfz-Bewegungen auf der B3 nördlich von Elstorf kämen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Die Verkehrsprognose wurde unter Berücksichtigung der zur Zeit der Erstellung der VU verfügbaren Prognosegrundlagen erstellt. Sollten sich diese Prognosegrundlagen (z.B. die Verkehrsverflechtungen gemäß Bundesprognose) künftig ändern, wäre auch mit anderen Verkehrsbelastungen für 2030 zu rechnen. Die Notwendigkeit einer Ortsumgehung für Elstorf ist von der Prognoseentwicklung allerdings weitgehend unabhängig. Testrechnungen im Vorfeld der VU haben ergeben, dass schon bei heutigem Verkehr die Ortsumgehung nicht nur ihre Berechtigung hätte, sondern notwendig wäre. Zu den vom Einwender genannten zusätzlichen maximal 4.000 Kfz/24h nordwestlich Elstorf folgende Erläuterungen: Rund 1.000 der 4.000 Kfz/24h werden von der L 235 und der östlichen B 73 auf die B 3 und die A 26 verlagert. Die übrigen rund 3.000 Kfz/24h kommen zum Teil aus Elstorf selbst oder haben dort ein Ziel. Dieser Verkehr fährt gemäß der Analyse (ohne A 26) in Richtung Süden zur A 1 und dann weiter in Richtung Hamburg. Im Bezugsfall (mit vollständiger A 26) fährt dieser Verkehr nach Norden über die B 3 und die B 3n und von dort weiter über die A 26 nach Hamburg. Dieser Verkehr wird zudem überlagert mit weiträumigem Durchgangsverkehr, der im Bezugsfall die gesamte B 3 zwischen A 26 und A 1 nutzt. Durch die Überlagerung des Verkehrs von bzw. nach Elstorf mit dem Durchgangsverkehr ergeben sich nördlich Elstorf deutliche Zunahmen und südlich Elstorf geringe Abnahmen der Verkehrsbelastungen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	726	11	BUND Regionalverband Elbe-Heide	4. Verkehrsuntersuchung zur B3neu OU Elstorf (vgl. Unterlage 22, Anhang A): Laut „Verkehrsuntersuchung zur B3neu OU Elstorf mit Zubringer A26“ wird die OU Elstorf eine deutliche Entlastung der Ortslage von Elstorf und eine deutliche Reduzierung des Durchgangsverkehrs auf der L235 in Daerstorf und Wulmstorf sowie der K84 in Ketzendorf bringen, was zu begrüßen wäre. Die Verkehrsprognose 2030 ist für die vier West-Varianten 1.1 – 1.4. weitestgehend variantenneutral (Abb. A3 – A6). Für die Varianten 1.1 und 1.2, die westlich der Deponien Ketzendorf verlaufen, wird aber eine stärkere Entlastung der Ortslage Ketzendorf (um ca. 400 Kfz pro 24 h) angenommen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Der Hinweis auf die aus verkehrlicher Sicht weitgehend neutrale Wirkung der vier Westvarianten ist korrekt. Die in den Varianten 1.1 und 1.2 etwas stärkere Entlastungswirkung auf die Ortslage Ketzendorf ist allerdings keine Annahme, sondern das Ergebnis einer Modellrechnung. Je näher eine Variante an der Ortslage Ketzendorf liegt, umso größer ist das Entlastungspotenzial durch die B 3n.



ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	727	11	BUND Regionalverba nd Elbe-Heide	Dagegen wird im weiteren Verlauf der B3 nach Rade/Mienenbüttel bis zur A1 der Verkehr zunehmen (z. B. Planfall 1.3 bis zu 1.900 Kfz pro 24 h), wobei die prognostizierten Zahlen optimistisch niedrig sind. Nicht berücksichtigt wurde nämlich die Situation, dass die B3neu, wenn sie fertig gebaut ist und die A26 an die A7 angeschlossen ist, zur Ausweichstrecke für den Verkehr von der A7 aus Richtung Norden wird, wenn es zu Verkehrsüberlastungen im Bereich südlich von Hamburg kommt. Der Verkehr kann dann, anstatt über die A261 zur A1 zu fahren, über die A26, Abfahrt Rübke, und von dort über die B3neu zur A1 ausweichen. Lkw-Ausweichverkehre ähnlicher Art sind in den letzten Jahren auf der B73 zu beobachten. Nach Bau der Hafenuerspanne könnte auch der Verkehr von der A1 die B3neu als Ausweichstrecke nutzen. Darüber hinaus ist die B3neu dann eine hervorragende Verbindung des Hafenverkehrs zur A1. In diesen Situationen ist mit einem enormen Schwerlastverkehr-Aufkommen und entsprechenden Emissionen im Bereich der Ortschaften entlang der B3neu zu rechnen, von Rübke bis nach Rade/Mienenbüttel. Die Auffahrt Rade ist bereits heute durch den LKW-Verkehr stark belastet, der aus dem Logistik-Bereich in Mienenbüttel resultiert.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Dem Hinweis auf die fehlende Berücksichtigung möglicher Ausweichverkehre aus Richtung Hamburg wird widersprochen. Die Modellrechnungen berücksichtigen derartige Effekte, da das Modell auch den Raum Hamburg komplett umfasst und damit auch die angesprochenen Verdrängungseffekte abbildet. Die Hafenuerspanne (ehe. Hafenuerspanne) ist im Vordringlichen Bedarf des aktuellen Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen enthalten und damit auch – wie z.B. der Logistik-Bereich in Mienenbüttel - in allen Prognosefällen der VU B 3n berücksichtigt. Die beschriebenen Auswirkungen treten, wenn auch in anderer Schwere, unabhängig von dem Bau der Ortsumfahrung ein, da sie aus dem Bau der A 26 resultieren. Effekte auf den Streckenabschnitt Rade-Mienenbüttel sind nicht Gegenstand des Raumordnungsverfahrens, da sie keine Auswirkung auf die Auswahl der Varianten haben. Eine Betrachtung von Auswirkungen außerhalb des Plangebietes erfolgt jedoch in der anschließenden Planfeststellung.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	728	11	BUND Regionalverband Elbe-Heide	Den Preis für den Bau der OU Elstorf werden, bezogen auf das „Schutzgut Mensch“, wohl vor allem die Bürger in Rade und Mienenbüttel zahlen, die mit solchen Verkehrsentwicklungen zukünftig konfrontiert würden. Die Auswirkungen auf die Verkehrssituation in Rade/Mienenbüttel muss daher stärker berücksichtigt und gezielter untersucht werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Die Verkehrserhöhung in Rade und Mienenbüttel ist für das laufende ROV nicht relevant. Es wird lediglich die raumverträglichste Trasse im festgelegten Untersuchungsraum ermittelt. Weitergehende Prüfungen können im folgenden Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. In den für die OU Elstorf erstellten Verkehrsuntersuchungen sind die zu erwartenden Veränderungen im Verkehrsaufkommen im Bereich zwischen der A 26 im Norden und der A1 im Süden erfasst und prognostiziert worden. Eine Prüfung der Auswirkungen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der B 3 im Bereich Rade und Mienenbüttel erfolgt durch die den Vorhabenträger, ist aber nicht Teil der Planung der OU Elstorf. Siehe auch Einwand_ID 708

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender_ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	729	11	BUND Regionalverband Elbe-Heide	Es ist zu befürchten, dass die B3neu als Autobahnzubringer und Autobahnquerverbindung viel zusätzlichen Verkehr anziehen wird. Je großzügiger die B3 neu ausgelegt wird (drei Fahrspuren, Regelgeschwindigkeit von 100 km/h), desto höher wird die Attraktivität für Autobahn-Ausweich-Verkehre. Der BUND fordert in diesem Zusammenhang schon jetzt die Geschwindigkeit auf der B3neu in der Nähe von Siedlungsbereichen (Ketzendorf, Elstorf West/ Ardestorf) und in bestimmten Naturbereichen (z. B. Ketzendorfer Wald) auf 70 km/h festzulegen und keine Überholstrecken in den genannten Bereichen vorzusehen, um die Lärm- und Abgasemissionen möglichst gering zu halten.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Anlagenbestandes des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TÖB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Die Planung eines 3-streifigen Regelquerschnitts ist im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) unter Ziffer 1.2 ausführlich begründet. Die Neubaustrecke der OU Elstorf ist Teil der überregionalen Verbindung der B 3 zwischen der A 26 und der A 1 sowie darüber hinaus nach Süden. Aus dieser Verbindungsfunktion leiten sich aus dem Regelwerk die Planungsvorgaben z.B. für den Querschnitt und die Planungsgeschwindigkeit ab. Beim Entwurf der Neubaustrecke wurde der Gesamtstreckenzug zwischen der A 26 und der A 1 betrachtet. Um auf diesem Gesamtstreckenzug ausreichend gesicherte Überholmöglichkeiten zu erreichen, wird die Neubaustrecke außerhalb der Knotenpunkte mit einem dritten Fahrstreifen geplant, der wechselseitig zum Überholen freigegeben wird. Die Schaffung von gesicherten Überholmöglichkeiten ist auch deshalb wichtig, weil die Neubaustrecke aufgrund der vielen Zwangspunkte einen recht geschwungenen Verlauf hat. Daher stehen anders als auf den Anschlussstrecken im Norden und Süden keine ausreichenden Überholweiten zum Überholen auf der Gegenfahrbahn zur Verfügung. Ohne Überholfahrstreifen wäre eine der Netzfunktion angemessene Reisegeschwindigkeit nicht zu erreichen, der hohe Überholdruck würde zu riskanten Überholmanövern verleiten. Vor diesem Hintergrund ist ein Verzicht auf die Überholfahrstreifen nicht zu vertreten. Ebenso entspricht die Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeiten bei einer Neubaustrecke nicht dem Planungsziel. Die Auswirkungen durch Lärm- und Abgasemissionen in den jeweiligen Siedlungsbereichen sind in den durchgeführten Untersuchungen entsprechend berücksichtigt und gewürdigt worden.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2.1	Arten	730	11	BUND Regionalverband Elbe-Heide	<p>5. Hinweise zum Fachdialog, zum faunistischen Gutachten und zum Variantenvergleich - Schutzgüter Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt – Schwerpunkt Amphibien</p> <p>5.1 Grundsätzliche Anmerkungen: Der BUND Regionalverband Elbe-Heide hat bereits auf der Antragskonferenz zum „Raumordnungsverfahren B3 OU Elstorf und Zubringer A26“ am 16.8.2018 und auf der Bürger- Informationsveranstaltung in Neu Wulmstorf am 21.8.2018 darauf hingewiesen, dass der Untersuchungsraum zahlreiche bedeutende Amphibien-Lebensräume aufweist, für die der Biotopverbund sicher zu stellen ist. In diesem Zusammenhang hat der BUND die Forderung erhoben in den Laichgewässern, die in den Trassenbereichen liegen, die Wanderungsbewegungen mit Hilfe von Amphibien-Untersuchungszäunen festzustellen. Zu diesem Zeitpunkt waren die faunistischen Kartierungen für die Umweltverträglichkeitsstudie, die bereits seit März 2018 lief, bereits weitestgehend abgeschlossen – ohne vorherige Abstimmung des Untersuchungsrahmens mit den Naturschutzverbänden und ortskundigen Experten! Über diese Vorgehensweise waren wir sehr verärgert. Darüber hinaus wurde vonseiten des federführenden Planungsbüros die Forderung nach Untersuchungszäunen am 21.8.2018 abgelehnt und sogar geäußert, dass man die Untersuchungen als abgeschlossen betrachte (was später relativiert wurde).</p>	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Um die Planung zu beschleunigen, wurde der Untersuchungsrahmen für die Voruntersuchungen 2017 vom Vorhabensträger vorläufig festgelegt. Für die Amphibien wurde eine flächendeckende Untersuchung aller Laichgewässer in dem 2.345 ha großen Untersuchungsraum vorgesehen und in den Jahren 2018 und 2019 durchgeführt. Dieser vorgeschlagene Untersuchungsrahmen wurde in der Antragskonferenz vorgestellt und bestätigt. Die Untersuchungen in der Phase der Vorplanung dienen dazu, geeignete Variantenverläufe in dem Untersuchungsgebiet zu entwickeln und zu vergleichen. Um die Betroffenheit von Amphibienpopulationen in ihren Lebensräumen durch die jeweiligen Varianten zu ermitteln und in Vergleich zu bringen, ist ein sehr aufwändiger und umfassender Untersuchungsaufwand betrieben worden. Die Hinweise, insbesondere in Bezug auf die Amphibienfangzäune, werden zur Kenntnis genommen. Die Aufstellung von Fangzäunen im Zuge von Amphibienkartierungen wird auch weiterhin erst für die Ebene der Entwurfs-/Genehmigungsplanung als sinnvoll eingestuft. Für die Genehmigungsplanung werden konkrete Fangzäunkartierungen umgesetzt werden.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2.1	Arten	731	11	BUND Regionalverba nd Elbe-Heide	Im Fachdialog Naturschutz, der am 28.3.2019 stattfand, hat der BUND auf diverse besonders bedeutsame Flächen für Amphibien im gesamten Untersuchungsgebiet hingewiesen und auch dass das Jahr 2018 aufgrund der Trockenheit im Frühjahr ein ausgesprochen schlechtes Jahr für Amphibien-Erfassungen war. Der BUND hat weiterhin, auf besondere naturschutzfachliche Wertigkeiten in Bauabschnitt 2 (naturnah entwickelte Kiesgruben und weitere Amphibien-Biotope) hingewiesen, zu dem es bereits ein „Floristisches und Faunistisches Gutachten“ im Auftrag der Niedersächsischen Straßenbaubehörde, Geschäftsbereich Stade gibt (KÜFOG GmbH 2012). Außerdem wurden beim Fachdialog ausführlich Listen mit so genannten Rote und Gelbe Ampelarten besprochen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	
4.1.2.1	Arten	732	11	BUND Regionalverba nd Elbe-Heide	5.2 Stellungnahme zum faunistischen Gutachten (Unterlage 19.4, Kap. 3.3.): Im faunistischen Gutachten wurden insgesamt elf Amphibienarten nachgewiesen, darunter sechs Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie (Kammolch, Knoblauchkröte, Kreuzkröte, Laubfrosch, Moorfrosch und Springfrosch), die somit nach § 7 BNatSchG streng geschützt sind und außerdem auf der landesweiten Roten Liste stehen. Die Vorkommen der Kreuzkröte (RL Nds 2) und des Springfrosches aufgrund seiner Lage am Arealrand werden noch einmal besonders hervorgehoben (S. 147f). Der BUND ergänzt dazu, dass das Untersuchungsgebiet als ausgesprochenes Laubfrosch-Gebiet bekannt ist.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Vorkommen des Laubfroschs wurden bei fast allen betreffenden Gewässern als häufig/zahlreich beurteilt. Diese Gewässer wurden in ihrer Bedeutung, unter Betrachtung auch der anderen vorkommenden Amphibienarten, als hoch oder sehr hoch eingestuft.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2.1	Arten	733	11	BUND Regionalverba nd Elbe-Heide	Ein Nachteil des Verzichts auf Untersuchungszaune ist, dass die Braunfroscharten nur unzureichend differenziert werden konnten, weil man sie nicht in die Hand bekam. Somit wurden in vielen Fällen auch die wertgebenden Rote-Liste-Arten Moorfrosch und Springfrosch nicht erkannt. Alle nicht näher differenzierten Braunfrosch-Nachweise wurden als nicht planungsrelevant eingestuft.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Bzgl. der in der Stellungnahme geforderten Amphibien-Fangzäune wird auf die Antwort-Stellungnahme zu Punkt 5.1 (s. Einwand_ID 730 verwiesen. In Hinblick auf die Differenzierung der Braunfroscharten wurde die Determination lediglich bei Laichballen nicht bis auf Artniveau vorgenommen. Dies entspricht dem aktuellen Stand der Wissenschaft, wonach die Differenzierung von Braunfrosch-Laichballen überwiegend nicht möglich ist (siehe THIESMEIER, BRANDT, KIRCHNER, PANKRATIUS, RODENKIRCHEN, SCHNEEWEIß, UTHLEB, ZAHN (2017): Zur Bestimmung von Braunfroschlaich (Gras-, Moor- und Springfrosch) im Freiland. Feldherpetologisches Magazin, Heft 8). Alle anderen Entwicklungsstadien von Braunfröschen wurden auf Art-Niveau bestimmt und planerisch berücksichtigt.
4.1.2.1	Arten	734	11	BUND Regionalverba nd Elbe-Heide	Der Gutachter hat die o. g. Voruntersuchungen (KÜFOG 2012) zum Vergleich herangezogen und bemerkt dazu u. a., dass das Vorkommen der Rote Listen-Arten Knoblauchkröte und Moorfrosch im Vergleich hinter den Erwartungen zurückblieb. Er führt dies auf die geringen Niederschläge und der damit verbundenen vermutlich sehr geringen Anwanderung an die Laichgewässer im Untersuchungs-jahr zurück. (S. 147) Dass 2018 ein schlechtes Jahr für die Erfassung von Amphibien war, spiegelt sich auch in den Ergebnissen der von der BUND Ortsgruppe Neu Wulmstorf jedes Jahr aufgebauten Amphibienzäune südlich von Elstorf wider (siehe unten). Hier sind im Vergleich der vergangenen fünf Jahre in 2018 ca. 1/3 weniger Amphibien als in normalen Jahren auf der Wanderung in die Laichgewässer gewesen. Gar nicht bis kaum vertreten waren 2018 Knoblauchkröte, Grasfrosch und Moorfrosch. Darüber hinaus waren 2018/19 auch einige typische Laubfroschgewässer ausgetrocknet und daher nicht besetzt. Tabelle Amphibien-Schutzzäune südl. Elstorf siehe Anhang	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Auf die Antwort zu dem konkret vom BUND angesprochenen Bereich „Sandgrube Ketzenberge“ in Verbindung mit „Feuchtwiesen am Moorweg“ (siehe Einwand 735) wird verwiesen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2.1	Arten	735	11	BUND Regionalverba nd Elbe-Heide	Ein ausgesprochener Amphibien-Hotspot im Untersuchungsgebiet sind die „Feuchtwiesen am Moorweg“ und die angrenzende „Sandgrube Ketzenberge“ östlich der Deponie Ketzendorf. Einige der dort vorhandenen Gewässer sind auch vom Gutachter mit hoher und sehr hoher Bedeutung für Amphibien eingestuft worden. In diesem Bereich sind dem BUND Neu Wulmstorf folgende weiteren Artnachweise aus Laichgewässern bekannt, die im Untersuchungsgebiet 2018 vom Gutachter nicht festgestellt wurden: Tabelle siehe Anhang; Zwischen den in diesem Bereich erfassten 12 Laichgewässern bestehen selbstverständlich Austauschbeziehungen, sodass sie einen zusammenhängenden Biotopkomplex mit sehr hoher Bedeutung darstellen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Von den insgesamt 12 im Bereich „Sandgrube Ketzenberge“ und östlich davon im Bereich der „Feuchtwiesen am Moorweg“ nachgewiesenen Laichgewässern liegen 8 Gewässer westlich und 4 Gewässer östlich der Variante 1.3. Alle 8 westlichen Laichgewässer weisen gem. UVS-Bewertung eine hohe oder sehr hohe Bedeutung auf. Von den 4 östlichen Laichgewässern weist gem. UVS-Bewertung nur 1 Gewässer eine hohe Bedeutung auf. Entsprechend den in der BUND-Stellungnahme benannten weiteren Art-Vorkommen würde sich das beschriebene Verhältnis von hoch und sehr hoch bedeutsamen Laichgewässern von 8x West und 1x Ost auf 8x West und 4x Ost ändern. -AD19 östl. Var. 1.3 = von mittlerer zu hoher Bedeutung -AD26 westl. Var. 1.3 = von hoher zu sehr hoher Bedeutung -AD27 östl. Var. 1.3 = von geringer zu sehr hoher Bedeutung -AD29 östl. Var. 1.3 = von sehr geringer zu hoher Bedeutung -A110 westl. Var. 1.3 = keine Änderung, es bleibt bei sehr hoher Bedeutung Die in der BUND-Stellungnahme angemahnten Austauschbeziehungen in West-Ost-Richtung wurden in der UVS dennoch in sachgerechter Art und Weise gewürdigt und berücksichtigt. Dies ist dadurch begründet, dass die vom BUND benannten Vorkommen der planungsrelevanten Arten (Laubfrosch, Knoblauchkröte, Kreuzkröte) in weiteren Laichgewässern weiter östlich – in Richtung der Sandgrube westlich Daerstorf – ebenfalls vorkommen. In der UVS wurden entsprechende regelmäßige Austauschbeziehungen der oben genannten Arten zwischen ihren Laichgewässern westlich und östlich der Variante 1.3 angenommen und in den Variantenvergleich eingestellt (siehe auch artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (Unterlage 19.2, Anhang 1, Kap. 3.3)). Selbst bei weiteren Art-Vorkommen – wie vom BUND dargestellt – in den „Feuchtwiesen am Moorweg“ direkt östlich der Trasse würde sich die in den Variantenvergleich eingestellte „Querungslänge von zusammenhängenden, überwiegenden Aufenthaltsräumen“ nicht

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Arten	735					verändern. Eine grundsätzlich fehlerhafte Bewertung des Sachverhaltes ist damit nicht erkennbar. Um die bestehenden Austauschbeziehungen in West-Ost-Richtung auch weiterhin aufrecht zu erhalten, wird in der UVS (Kap. 5.10) die Realisierung von insgesamt rd. 15 amphibiene geeigneten Durchlässen östlich der „Sandgrube Ketzenberge“ im Bereich zwischen Daerstorfer Stadtweg und südlichem Waldrand des Ketzendorfer Forstes vorgeschlagen.



ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2.1	Arten	736	11	BUND Regionalverba nd Elbe-Heide	5.3 Stellungnahme zur Berücksichtigung der Amphibien im weiteren Planungsprozess (Variantenvergleich): Die vom faunistischen Gutachten herausgearbeiteten Wertigkeiten bezüglich der Amphibien werden in den weiteren Planungsschritten (Auswirkungsprognose und Variantenvergleich, vgl. Unterlage 1, S. 137 – 146) nur unzureichend aufgenommen. Die Gewichtung der Leitartengruppe Amphibien mit insgesamt 2,5 %, davon 1 % für „Laichgewässer mit hoher und sehr hoher Bedeutung“ und 1,5 % für „Austauschbeziehungen zwischen Laichgewässern mit hoher und sehr hoher Bedeutung“ ist viel zu gering. Außerdem sind aus den vorgenannten Gründen gar nicht alle Laichgewässer mit hoher und sehr hoher Bedeutung erfasst wurden. Mangelhaft ist, dass bei den Amphibien, im Gegensatz zu den Brutvögeln, keine „Funktionsräume für Arten mit hoher und sehr hoher Bedeutung“ bewertet werden und dass „Vorkommen von Rote und Gelbe Ampel-Arten“, die im Fachdialog Naturschutz ausführlich besprochen wurden, nicht berücksichtigt werden. Der BUND fordert, dass mindestens die Vorkommen der sechs Anhang IV-Arten der FFH-Richtlinie mit einem entsprechenden Puffer um die Laichbiotope wertbestimmend berücksichtigt werden.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Der Einwand wird zurückgewiesen. Der in der Stellungnahme benannte Prozentwert von 2,5 % für die Amphibien bezieht sich auf den in Unterlage 1 dargestellten Gesamtvariantenvergleich mit Berücksichtigung aller eingangs genannten Zielfelder; da dort das Schutzgut „Tiere“ mit insgesamt 10 % eingestellt ist, entsprechen die in der Stellungnahme benannten 2,5 % insgesamt einem Viertel (25 %) des dem Schutzgut Tiere dort zugesprochenen Gewichtes (vgl. Anlage 2 zu Unterlage 1). Innerhalb eines mit 100 % bewerteten Zielfeldes „Umweltverträglichkeit“, ist der Verlust von „Amphibienlaichgewässern mit sehr hoher Bedeutung“ mit 10 % und die Beeinträchtigung von „Austauschbeziehungen zwischen Laichgewässern mit sehr hoher und hoher Bedeutung“ mit 15 % gewichtet (vgl. UVS, Kap. 5.3.2.2). Da ein Verlust von „Amphibienlaichgewässern mit hoher Bedeutung“ durch keine der untersuchten Trassen ausgelöst wird, ist diesem Kriterium kein Prozentwert zugeteilt. Die vorgenommene Gewichtung ist der Bedeutung der Artengruppe „Amphibien“ im Planungsraum angemessen. Hinsichtlich der Aussage, dass „gar nicht alle Laichgewässer mit hoher und sehr hoher Bedeutung erfasst wurden“ wird auf die obenstehende Antwort-Stellungnahme zu dem konkret vom BUND angesprochenen Bereich „Sandgrube Ketzenberge“ in Verbindung mit „Feuchtwiesen am Moorweg“ verwiesen (s. Einwand_ID 735). Dem in der Stellungnahme erweckten Eindruck, dass für die Amphibien keine „Funktionsräume für Arten mit hoher und sehr Bedeutung“ sowie keine „Vorkommen von Rote und Gelbe Ampel-Arten“ berücksichtigt worden sein, wird widersprochen. Auch wurden die Vorkommen der Anhang IV-Arten, wie in der Stellungnahme gefordert, mittels um die Laichgewässer gezogener Puffer berücksichtigt. Alle sechs im Untersuchungsraum vorkommende Anhang IV-Arten gehören zu den Gelbe Ampel-Arten und sind als solche ausgewiesen und berücksichtigt; Rote Ampel-Arten kommen im Untersuchungsraum nicht vor (siehe UVS, Kap. 3.2.6.3.1). Zur planerischen Berücksichtigung der Vernetzungssituation

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Arten	736					bzw. des Isolationsgrads von Amphibienpopulationen wurde der überwiegende/durchschnittliche Aufenthaltsraum der im Untersuchungsraum nachgewiesenen Amphibienvorkommen anhand der für die unterschiedlichen Arten bekannten Wanderdistanzen planerisch ermittelt (siehe UVS, Kap. 3.2.2.3.2). Für jede einzelne planungsrelevante Art wurde sodann im Rahmen des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags (Unterlage 19.2) die variantenbezogene Zerschneidungslänge der überwiegenden Aufenthaltsräume ermittelt. Hierfür wurden die in UVS-Kap. 3.2.6.3.1 räumlich dargestellten zusammenhängenden Aufenthaltsräume zwischen anzunehmenden Teilpopulationen der einzelnen Arten mit der jeweiligen Variantenführung verschnitten. Die variantenbezogene Gesamtzerschneidungslänge wurde in Überlagerung der Aufenthaltsräume aller planungsrelevanten Arten ermittelt; diese Gesamtzerschneidungslänge ist in der Auswirkungsprognose (UVS-Kap. 5.3.2) dargestellt.
4.1.2.1	Arten	737	11	BUND Regionalverba nd Elbe-Heide	Die hohe Wertigkeit der Flächen östlich der Deponie Ketzendorf für den Artenschutz wurde von den Planern nicht erkannt: Die „Sandgrube Ketzenberge“ wird nur als Fläche geringer Bedeutung eingestuft, obwohl die faunistische Kartierung mehrere Laichgewässer mit hoher bis sehr hoher Bedeutung festgestellt hat. Die „Feuchtwiesen am Moorweg“ wurden aus verschiedenen Gründen nicht als Fläche mit sehr hoher Bedeutung für die Amphibien erkannt (vgl. Bestandskarte für die Amphibien Unterlage 19.1.2 Blatt Nr. 5-1), u. a. weil die Erkenntnisse der Voruntersuchung (KÜFOG 2012) nicht in die Bewertung eingeflossen sind.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Die geringe Bewertung in der benannten Karte bezieht sich nicht auf die Artengruppe der Amphibien, sondern der Reptilien. Wie in den Antragsunterlagen dargestellt, erfolgte in den Jahren 2018/2019 eine Kartierung und Bewertung der Laichgewässer. Ergänzend wurden die anzunehmenden, überwiegenden Aufenthaltsräume entsprechend der oben dargestellten Methode abgeleitet und sachgerecht in die Variantenbewertung eingestellt. Auf die obenstehende Antwort-Stellungnahme zu dem konkret vom BUND angesprochenen Bereich „Sandgrube Ketzenberge“ in Verbindung mit „Feuchtwiesen am Moorweg“ wird verwiesen (s. Einwand_ID 735).

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	738	11	BUND Regionalverband Elbe-Heide	Von den in der UVP ermittelten fünf Vorzugsvarianten werden aus den vorgenannten Gründen die beiden östlich der Deponie Ketzendorf verlaufenden Varianten 1.3 und 1.4 aus Sicht des Schutzguts „Tiere und biologische Vielfalt“ als vergleichsweise ungünstig angesehen und vom BUND daher abgelehnt. Die Variante 5.1 wird aufgrund der stärkeren Zerschneidung des Ketzendorfer Forstes und aus Sicht des „Schutzguts Mensch – Wohnen“ aufgrund der größeren Nähe zu Ketzendorf als vergleichsweise ungünstig angesehen. Es bleiben die beiden Vorzugsvarianten 1.1 und 1.2, die westlich der Deponien Ketzendorf verlaufen als aus Sicht des Schutzguts „Tiere und biologische Vielfalt“ und des Biotopverbunds vergleichsweise günstigere Varianten. Weitere Hinweise zum Schutzgut „Tiere/ biologische Vielfalt“, z. B. im Bereich südlich Elstorf, sowie Vorschläge zu Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, z. B. beim Trassenverlauf im Ketzendorfer Forst, werden wir im weiteren Verlauf des Verfahrens geben.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Ausschlaggebend für die durch den BUND aus Sicht des Schutzgutes „Tiere und biologische Vielfalt“ vorgenommene ungünstige Bewertung der Varianten 1.3 und 1.4 ist augenscheinlich die durch den BUND vorgenommene Fokussierung auf die Artengruppe der „Amphibien“, hier insbesondere in Bezug auf den vom BUND benannten Hotspot-Bereich „Sandgrube Ketzendorf“ in Verbindung mit den „Feuchtwiesen am Moorweg“. Wie in den obenstehenden Antwort-Stellungnahmen (s. Einwand_ID 735) zu diesem Sachverhalt dargestellt, würde sich die Auswirkungsprognose für diesen Einzel-Bereich auch bei Inwertsetzung der vom BUND benannten Art-Vorkommen nicht ändern, da die hier durch die Varianten 1.3 und 1.4 bedingten Zerschneidungswirkungen von bestehenden Austauschbeziehungen in West-Ost-Richtung in sachgerechter Art und Weise gewürdigt und berücksichtigt wurden. Richtig ist, dass die Trassenführungen der Varianten 1.3 und 1.4 aus alleiniger Sicht der Amphibien schlechter zu bewerten sind, als die vom BUND favorisierten Varianten 1.1 und 1.2. Diese schlechtere Bewertung wurde auch in der UVS so vorgenommen und ist mit Blick auf die Variantenbewertung in UVS-Kap. 5.3.2.2 (Tab. 5-18) ersichtlich. Diese und andere Nachteile der Varianten 1.3 und 1.4 gegenüber der Varianten 1.1 und 1.2 werden jedoch durch Vorteile an anderer Stelle ausgeglichen, im Schutzgut Tiere und biologische Vielfalt. B. hinsichtlich der Zerschneidung von bedeutenden Fledermaus-Flugrouten oder der Beeinträchtigungen von avifaunistischen Funktionsräumen mit hoher Bedeutung und von Brutrevieren von Gelbe Ampel-Vogelarten).

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4	Naturschutz	739	11	BUND Regionalverband Elbe-Heide	Fazit: Die von den Planern ermittelte und von der Niedersächsischen Landesstraßenbauhörde vorgeschlagene, alleinige Vorzugsvariante 1.3 wird aufgrund der dargelegten Fehler bei der Datenermittlung, der Datenbewertung und im Variantenvergleich aus Sicht der Umweltverträglichkeit abgelehnt. Der BUND hält weitere Abstimmungsgespräche für erforderlich und steht dafür zur Verfügung.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Auf die vorigen Antworten zu den einzelnen vom BUND vorgetragene Argumenten wird verwiesen. Weitere Klärungsmöglichkeiten bestehen im Rahmen des anstehenden Erörterungstermins. Abstimmungsgespräche mit dem Vorhabenträger werden für die kommenden Planungsphasen in Aussicht gestellt.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.5.2	Lärm/Schall	740	126	Private und juristische Personen	<p>Hiermit legen wir Einspruch gegen die Vorzugstrasse 1.3 der Ortsumgehung Elstorf ein. Wir werden durch die von Ihnen geplante Vorzugsvariante durch den Fliegenmoor direkte Nachbarn einer Schnellstraße! In dem von Ihnen im Dezember veranstalteten Informationsabend wurde unser Haus direkt im Lärmgutachten in einem Ausschnitt behandelt, dass dieses (sowie unser gegenüberliegender Nachbar die Familie x) am stärksten belastete Häuser seien. Zu Beginn wurde uns von einer der präsentierenden Damen gesagt, dass jemand uns aufsuchen würde, um unser Haus aufzunehmen im Hinblick auf Schäden, sowie dass ein Lärmgutachten im gleichen Zuge von unserem Grundstück aus gemacht werden würde. Als wir den Lärmgutachter darauf ansprachen, sagte dieser (Zitat:) „Wer erzählt denn so einen Unsinn.“ Auch in Bezug auf den hier wehenden Westwind wurde gesagt, das wäre eingebildet, schließlich hätten wir hier immer Ostwind. Dazu laden wir Sie und ihren Wetter-Spezialisten gerne ein, nach Absprache hier auf dem Grundstück eine Wetterstation am Feld zu installieren, wir freuen uns darauf dass die vermeintlich neuen Erkenntnisse unserer „Wetterseite“ für den notwendigen Lärmschutz verwendet werden können. Wir sollen regelmäßig einem Lärmpegel von 50 – 60 DB ausgesetzt sein, so sagte der Experte. Auf die Frage womit dies denn vergleichbar sei, wusste er schnell keine Antwort, aber auf die Frage ob wir dann nicht mehr das Rauschen in den Bäumen im Garten hören könnten hieß es lapidar (Zitat): „Das können Sie doch jetzt schon gar nicht, dann ist es ja nicht schlimm.“ Auf Nachfrage musste er dann zugeben dass er noch nie in der Straße Fliegenmoor war. Als Empathisch kann man Ihre Mitarbeiter deshalb leider nicht bezeichnen.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	<p>Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Die rechtlich verbindliche Grundlage der Lärmberechnungen für den Verkehrslärm an Straßen ist die RLS-90 (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990). In den Formeln dieser Richtlinie sind die Schallausbreitungsbedingungen festgelegt. Die nach diesen Richtlinien berechneten Beurteilungspegel gelten für leichten Wind (etwa 3 m/s) von der Straße zum Immissionsort (Mitwindsituation). Die reale Lärmsituation einer Straße ist von vielen Faktoren abhängig, wodurch sich auch ständig wechselnde Lärmemissionen ergeben. Die Berechnungsansätze der RLS-90 gehen an vielen Tagen eines Jahres jeweils von der schlechteren Situation aus und führen dann eher zu einer Überschätzung der tatsächlich vorhandenen Lärmsituation. Durch dieses Berechnungsverfahren der RLS-90 wird somit an Gebäuden östlich der zu berücksichtigenden Straße eine Westwindsituation angenommen, für Gebäude westlich der Straße dagegen eine Ostwindsituation. Die Zumutbarkeit der Lärmsituation im Zusammenhang mit dem Neubau einer Straße erfolgt auf der Basis der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung. Hier sind die gebietsspezifischen Grenzwerte festgesetzt. Für Wohngebiete betragen diese 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht. Für Mischgebiete sind die Werte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht maßgebend. Diese Werte werden an den nächstgelegenen Wohngebäuden deutlich unterschritten.</p>

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	741	126	Private und juristische Personen	Im Jahr 2016 haben wir das EFH aus den 50er Jahren im Fliegenmoor xy erworben, gerade weil vor unseren Fenster eine unbebaute Wiese liegt, täglich können wir hier Gänse, Greifvögel und Rehe beobachten, das wäre dann auf jeden Fall Geschichte. Wir sehen es als erwiesen an durch diese Straße erheblichen Schäden, persönlich wie finanziell, ausgesetzt zu werden. Zur Zeit des Erwerbes wussten wir nichts von einer geplanten Ortsumgehung, durch Recherchen haben wir herausgefunden, dass bereits seit den 70er Jahren eine Trasse durch die Straße Fliegenmoor für die Planer denkbar war, allerdings durch das Grundstück des Obsthofes, der 100 Meter weiter entfernt steht. Wir haben große Sorgen wegen der zu befürchtenden Schäden aufgrund von Grundwasserabsenkungen, Erschütterungen etc. durch Schäden an Leib und Leben, durch Lärm, Emissionen, Feinstaub etc. und finanzielle Schäden durch Wertminderung. Hierzu empfiehlt sich z. B. die Lektüre der Quellen am Ende dieser E-Mail.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwiderung des Vorhabenträgers: Um Aussagen zu den im Bereich des Fliegenmoores vorhandenen Boden- und Wasserverhältnissen (Grund- und Schichtenwasser etc.) zu erhalten, wurden für die Variantenuntersuchung bereits erste Untersuchungen vorgenommen. Durch die "Hydrogeologische Beurteilung etwaiger nachhaltiger Auswirkungen auf das Fliegenmoor" (siehe Unterlage 20, Teil 2) wurde festgestellt, dass weder eine Austrocknung des Fliegenmoors noch Veränderungen im Grundwasserspiegel zu befürchten sind. Die grundwasserführenden Schichten liegen auch im Einschnitt mehr als 20 m unterhalb der geplanten Straße, so dass keine Grundwasserabsenkungen entstehen werden. Aufgrund des anstehenden bindigen Bodens kann es lokale Schichtenwasserhorizonte geben, die durch den Einschnitt möglicherweise angeschnitten werden und die dann trockenfallen könnten. Diese Auswirkungen sind aber auf den Nahbereich der Trasse begrenzt und sind durch entsprechende bauliche Maßnahmen zu berücksichtigen. Die Prüfung und Abwägung der zu treffenden Maßnahmen werden in der nächsten Planungsstufe vorgenommen. Die gesetzlichen Grenzwerte für Lärm und Luftschadstoffe werden am Gebäude der Einwender deutlich unterschritten. Auch wenn der Einwender ein Haus am Ortsrand gekauft hat, kann er nicht darauf vertrauen, dass sich an dieser Situation "auf Ewig" nichts ändert. Die eintretenden Veränderungen passieren jedoch im Rahmen zulässiger Eingriffe. Dabei wird den Belangen des Einwenders so weit möglich Rechnung getragen und Belastungen so gering wie möglich gehalten.

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	742	126	Private und juristische Personen	Wir wurden bisher nicht persönlich über das geplante Bauvorhaben informiert. Es wurden keine Lösungen/Vorschläge präsentiert, um den direkten Anwohnern eine Koexistenz mit der geplanten Ortsumgehung möglich/angenehm zu machen. Uns ist bewusst, dass es eine Ortsumgehung geben muss! Allerdings ist die Vorzugsvariante 1.3 keine Ortsumgehung die sinnvoll ist, denn Rade und Mienenbüttel haben davon nur Nachteile. Es sollte eine Ortsumgehung werden, die den Ort Elstorf vor zu viel Verkehr schützt, aber durch die große Ankündigung, dass es ein Zubringer zu der neuen Autobahn werden soll, lockt den Verkehr ja geradezu an! Wir Anwohner haben den Eindruck, dass die geplante Straße nicht bis zu Ende gedacht ist. Elstorf Bachheide, Rade und Mienenbüttel müssen dringend mit beachtet werden. Es gibt Trassenverläufe, die in der Planung nicht weiter berücksichtigt werden, obwohl in der unmittelbaren Umgebung keine wohnlich genutzte Bebauung steht. Der Kiesabbau hinter Ardestorf z. B. kann doch nicht vor dem Schutz von Menschen gestellt werden! Wir hoffen auf erfreulichere Nachrichten von Ihnen, wir behalten uns rechtliche Schritte vor.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Durch die geplante Einschnittslage der Ortsumgehung zwischen Elstorf und Ardestorf konnte für die Anwohner am Ortsrand eine wesentlich verträglichere Lösung (Lärmausbreitung, Landschaftsbild, ...) gefunden werden, als dies bei einer geländegleichen Trassierung der Fall wäre. Eine persönliche Ansprache jedes einzelnen Bürgers / jeder einzelnen Bürgerin übersteigt die Möglichkeiten eines Planungsteams des Vorhabenträgers für eine Straßenbaumaßnahme. Um möglichst viele Informationen in der Öffentlichkeit präsentieren und alle im Planungsraum der OU Elstorf anstehenden Belange erfassen und diskutieren zu können, wurde zu Beginn der Planung ein Bürgerbeteiligungskonzept für das Projekt B 3 OU Elstorf zusammen mit den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort erstellt und in mehreren Veranstaltungen bereits umgesetzt (Öffentlichkeitsveranstaltungen, Planungswerkstatt, Fachdialoge und Infomarkt). Dieses Konzept wird der Vorhabenträger auch im Rahmen der folgenden Planungsphasen weiter führen. Die hier im ROV zu behandelnde Maßnahme bezieht sich auf die Verlegung der B3 zwischen Neu Wulmstorf und südlich Elstorf. Eine Weiterführung der Verlegung und der Kiesabbau bei Ardestorf ist nicht Gegenstand der Planung. Der Vorhabenträger nimmt die Gesamtstrecke der B 3 bis zur BAB A 1 in den Blick. Die Abschnitte befinden sich jedoch in unterschiedlichen Zeitabläufen. Das Ziel ist es an der B3 die angebauten Ortslagen verkehrlich zu entlasten, die großräumige Anbindung steht dabei nicht im Focus. In Rade und Mienenbüttel werden mittelfristig Maßnahmen geprüft, um die Auswirkungen der hohen Verkehrsbelastung im Prognosejahr 2030 in den Ortschaften zu verringern. In Abhängigkeit von den vorhandenen Verkehrs- und Unfalldaten sowie von den Nutzungsansprüchen im

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Lage/Verlauf	742					<p>Straßenraum wird die Wirksamkeit von Maßnahmen an der bestehenden Ortsdurchfahrt untersucht. Auch der Knotenpunkt im Bereich von Elstorf-Bachheide wird durch den Vorhabenträger untersucht. Dabei werden die Auswirkungen der geplanten Ortsumgehung auf die Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit berücksichtigt. Eine Verlegung der B 3 im Bereich von Rade und Mienenbüttel ist nicht im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 enthalten, so dass die rechtliche und finanzielle Absicherung dieser Ortsumgehung nicht gegeben ist. Die Bewertung der Dringlichkeit und eine prioritäre Einordnung in den vordringlichen Bedarf kann erst im folgenden BVWP erfolgen. Aus diesem Grund kann eine Ortsumfahrung Rade/Mienenbüttel lediglich als langfristige Maßnahme betrachtet werden.</p>



ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.5.2	Lärm/Schall	743	127	Private und juristische Personen	<p>Hiermit legen wir Einspruch gegen die Vorzugstrasse 1.3 der Ortsumgehung Elstorf ein. Wir werden durch die von Ihnen geplante Vorzugsvariante durch den Fliegenmoor direkte Nachbarn einer Schnellstraße! In dem von Ihnen im Dezember veranstalteten Informationsabend wurde unser Haus direkt im Lärmgutachten in einem Ausschnitt behandelt, dass dieses (sowie unser gegenüberliegender Nachbar die Familie x) am stärksten belastete Häuser seien. Zu Beginn wurde uns von einer der präsentierenden Damen gesagt, dass jemand uns aufsuchen würde, um unser Haus aufzunehmen im Hinblick auf Schäden, sowie dass ein Lärmgutachten im gleichen Zuge von unserem Grundstück aus gemacht werden würde. Als wir den Lärmgutachter darauf ansprachen, sagte dieser (Zitat:) „Wer erzählt denn so einen Unsinn.“ Auch in Bezug auf den hier wehenden Westwind wurde gesagt, das wäre eingebildet, schließlich hätten wir hier immer Ostwind. Dazu laden wir Sie und ihren Wetter-Spezialisten gerne ein, nach Absprache hier auf dem Grundstück eine Wetterstation am Feld zu installieren, wir freuen uns darauf dass die vermeintlich neuen Erkenntnisse unserer „Wetterseite“ für den notwendigen Lärmschutz verwendet werden können. Wir sollen regelmäßig einem Lärmpegel von 50 – 60 DB ausgesetzt sein, so sagte der Experte. Auf die Frage womit dies denn vergleichbar sei, wusste er schnell keine Antwort, aber auf die Frage ob wir dann nicht mehr das Rauschen in den Bäumen im Garten hören könnten hieß es lapidar (Zitat): „Das können Sie doch jetzt schon gar nicht, dann ist es ja nicht schlimm.“ Auf Nachfrage musste er dann zugeben dass er noch nie in der Straße Fliegenmoor war. Als Empathisch kann man Ihre Mitarbeiter deshalb leider nicht bezeichnen.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	siehe Einwand 740

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	744	127	Private und juristische Personen	Im Jahr 2016 haben wir das EFH aus den 50er Jahren im Fliegenmoor xy erworben, gerade weil vor unseren Fenster eine unbebaute Wiese liegt, täglich können wir hier Gänse, Greifvögel und Rehe beobachten, das wäre dann auf jeden Fall Geschichte. Wir sehen es als erwiesen an durch diese Straße erheblichen Schäden, persönlich wie finanziell, ausgesetzt zu werden. Zur Zeit des Erwerbes wussten wir nichts von einer geplanten Ortsumgehung, durch Recherchen haben wir herausgefunden, dass bereits seit den 70er Jahren eine Trasse durch die Straße Fliegenmoor für die Planer denkbar war, allerdings durch das Grundstück des Obsthofes, der 100 Meter weiter entfernt steht. Wir haben große Sorgen wegen der zu befürchtenden Schäden aufgrund von Grundwasserabsenkungen, Erschütterungen etc. durch Schäden an Leib und Leben, durch Lärm, Emissionen, Feinstaub etc. und finanzielle Schäden durch Wertminderung. Hierzu empfiehlt sich z. B. die Lektüre der Quellen am Ende dieser E-Mail.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	siehe Einwand 741

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	745	127	Private und juristische Personen	Wir wurden bisher nicht persönlich über das geplante Bauvorhaben informiert. Es wurden keine Lösungen/Vorschläge präsentiert, um den direkten Anwohnern eine Koexistenz mit der geplanten Ortsumgehung möglich/angenehm zu machen. Uns ist bewusst, dass es eine Ortsumgehung geben muss! Allerdings ist die Vorzugsvariante 1.3 keine Ortsumgehung die sinnvoll ist, denn Rade und Mienenbüttel haben davon nur Nachteile. Es sollte eine Ortsumgehung werden, die den Ort Elstorf vor zu viel Verkehr schützt, aber durch die große Ankündigung, dass es ein Zubringer zu der neuen Autobahn werden soll, lockt den Verkehr ja geradezu an! Wir Anwohner haben den Eindruck, dass die geplante Straße nicht bis zu Ende gedacht ist. Elstorf Bachheide, Rade und Mienenbüttel müssen dringend mit beachtet werden. Es gibt Trassenverläufe, die in der Planung nicht weiter berücksichtigt werden, obwohl in der unmittelbaren Umgebung keine wohnlich genutzte Bebauung steht. Der Kiesabbau hinter Ardestorf z. B. kann doch nicht vor dem Schutz von Menschen gestellt werden! Wir hoffen auf erfreulichere Nachrichten von Ihnen, wir behalten uns rechtliche Schritte vor.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	siehe Einwand 742

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	746	128	Private und juristische Personen	<p>Wir, die „Interessengruppe Ortsumgehung Elstorf“, haben uns im Rahmen der Bürgerbeteiligungen von Anfang an aktiv und frequent an der bisherigen Vorplanung zum jetzt eingeleiteten Raumordnungsverfahren beteiligt und uns entsprechend häufig mit der zuständigen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr in Lüneburg und Hannover der lokalen Politik sowie dem niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung (Herrn Minister Dr. Althusmann) in Hannover ausgetauscht und korrespondiert. Insbesondere haben uns im Verlaufe des Verfahrens auf Basis folgende Kernargumente für die sogenannte Ostumgehung (Planungsvarianten 2.1 und 4.1) stark gemacht:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Ostumgehung entlastet insbesondere die Mühlenstraße (L235) und damit zahlenmäßig deutlich am meisten Bürger.</li> <li>• Die Ostvariante ist geprägt von Nachhaltigkeit, da der Westwind die Emissionen direkt zum Wald trägt ohne den Ort und damit die Bürger zu belasten.</li> </ul> <p>Das Planungsteam der Landesbehörde hat unsere Argumente und Stellungnahmen sowie auch diejenigen anderer Beteiligter aufgenommen und gewürdigt, insbesondere auch im Rahmen mehrfacher Bürgerveranstaltungen und der stattgefundenen Planungswerkstatt. Nach einem aus unserer Sicht sehr intensiven und bürgernahen Planungsprozess, in dem alle Einwände und sonstige Aspekte aus fachlicher Sicht seitens des Planungsteams der Landesbehörde gründlich abgewogen wurden, hat die Landesbehörde die Variante 1.3 als zu bevorzugende Straßenlinie („Vorzugsvariante“) ermittelt. Gleichwohl dieser Linienverlauf nicht der von uns bevorzugten Ostumgehung entspricht, haben wir uns nach langen und intensiven Beratungen, insbesondere auch aufgrund des transparenten und bürgernahen</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die beteiligten Planenden bedanken sich für die anerkennende Stellungnahme. Die Planenden sehen sich dadurch in ihrem Bemühen bestätigt, die vor Ort betroffenen Bürger*innen in den Planungsprozess einzubeziehen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Lage/Verlauf	746			<p>Verfahrens, in dem alle relevanten Aspekte von der Landesbehörde genau austariert wurden, dazu entschieden, die Vorzugsvariante gemeinsam mit der Landesbehörde mitzutragen. Entsprechend würden wir einem schnellen Bauvorhaben auf Basis der Vorzugsvariante nicht im Weg stehen. Hinzu kommt, dass der Verlauf der Vorzugsvariante im Wesentlichen demjenigen Verlauf entspricht, der vom lokalen Bauamt jahre- und jahrzehntelang gegenüber den Bürgern kolportiert worden ist. Beispielsweise wurde noch im Jahr 2000 seitens Herrn Sausmikat gegenüber Bürgern erklärt, dass die Ortsumgehung B3 im Wesentlichen den Trassenverlauf bekommen wird, wie er auch jetzt in der Vorzugsvariante dargestellt wird. Entsprechend haben wir als Anlieger in Ardestorf genauso wie die Anlieger im Westen von Elstorf von dem damals schon geplanten und dem jetzigen Trassenverlauf (der Vorzugsvariante) entsprechenden Straßenverlauf Kenntnis gehabt bzw. hätten haben können. Im Vertrauen hierauf haben viele Bürger seinerzeit ihre Entscheidung über Investitionen in ihre Eigenheime getroffen. Insofern steht der Trassenverlauf der Vorzugsvariante somit auch für politische und behördliche Verlässlichkeit. Im Ergebnis tragen wir als Interessengemeinschaft Elstorf die von der Landesbehörde ermittelte Vorzugsvariante (Linie 1.3) mit. Sollte diese allerdings seitens der Behörde ernsthaft in Frage gestellt werden, würden wir sofort mit Hilfe der Bürger in Ardestorf und der Anlieger der Mühlenstraße (L235) in Elstorf konsequent und mit allen Mitteln das Ziel der B3 Ostumgehung wieder verfolgen.</p>		

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	747	129	Private und juristische Personen	<p>Wir, die „Interessengruppe Ortsumgehung Elstorf“, haben uns im Rahmen der Bürgerbeteiligungen von Anfang an aktiv und frequent an der bisherigen Vorplanung zum jetzt eingeleiteten Raumordnungsverfahren beteiligt und uns entsprechend häufig mit der zuständigen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr in Lüneburg und Hannover der lokalen Politik sowie dem niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung (Herrn Minister Dr. Althusmann) in Hannover ausgetauscht und korrespondiert. Insbesondere haben uns im Verlaufe des Verfahrens auf Basis folgende Kernargumente für die sogenannte Ostumgehung (Planungsvarianten 2.1 und 4.1) stark gemacht:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Ostumgehung entlastet insbesondere die Mühlenstraße (L235) und damit zahlenmäßig deutlich am meisten Bürger.</li> <li>• Die Ostvariante ist geprägt von Nachhaltigkeit, da der Westwind die Emissionen direkt zum Wald trägt ohne den Ort und damit die Bürger zu belasten.</li> </ul> <p>Das Planungsteam der Landesbehörde hat unsere Argumente und Stellungnahmen sowie auch diejenigen anderer Beteiligter aufgenommen und gewürdigt, insbesondere auch im Rahmen mehrfacher Bürgerveranstaltungen und der stattgefundenen Planungswerkstatt. Nach einem aus unserer Sicht sehr intensiven und bürgernahen Planungsprozess, in dem alle Einwände und sonstige Aspekte aus fachlicher Sicht seitens des Planungsteams der Landesbehörde gründlich abgewogen wurden, hat die Landesbehörde die Variante 1.3 als zu bevorzugende Straßenlinie („Vorzugsvariante“) ermittelt. Gleichwohl dieser Linienverlauf nicht der von uns bevorzugten Ostumgehung entspricht, haben wir uns nach langen und intensiven Beratungen, insbesondere auch aufgrund des transparenten und bürgernahen</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	siehe Einwand 746

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Lage/Verlauf	747			<p>Verfahrens, in dem alle relevanten Aspekte von der Landesbehörde genau austariert wurden, dazu entschieden, die Vorzugsvariante gemeinsam mit der Landesbehörde mitzutragen. Entsprechend würden wir einem schnellen Bauvorhaben auf Basis der Vorzugsvariante nicht im Weg stehen. Hinzu kommt, dass der Verlauf der Vorzugsvariante im Wesentlichen demjenigen Verlauf entspricht, der vom lokalen Bauamt jahre- und jahrzehntelang gegenüber den Bürgern kolportiert worden ist. Beispielsweise wurde noch im Jahr 2000 seitens Herrn Sausmikat gegenüber Bürgern erklärt, dass die Ortsumgehung B3 im Wesentlichen den Trassenverlauf bekommen wird, wie er auch jetzt in der Vorzugsvariante dargestellt wird. Entsprechend haben wir als Anlieger in Ardestorf genauso wie die Anlieger im Westen von Elstorf von dem damals schon geplanten und dem jetzigen Trassenverlauf (der Vorzugsvariante) entsprechenden Straßenverlauf Kenntnis gehabt bzw. hätten haben können. Im Vertrauen hierauf haben viele Bürger seinerzeit ihre Entscheidung über Investitionen in ihre Eigenheime getroffen. Insofern steht der Trassenverlauf der Vorzugsvariante somit auch für politische und behördliche Verlässlichkeit. Im Ergebnis tragen wir als Interessengemeinschaft Elstorf die von der Landesbehörde ermittelte Vorzugsvariante (Linie 1.3) mit. Sollte diese allerdings seitens der Behörde ernsthaft in Frage gestellt werden, würden wir sofort mit Hilfe der Bürger in Ardestorf und der Anlieger der Mühlenstraße (L235) in Elstorf konsequent und mit allen Mitteln das Ziel der B3 Ostumgehung wieder verfolgen.</p>		

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	748	130	Private und juristische Personen	<p>Wir, die „Interessengruppe Ortsumgehung Elstorf“, haben uns im Rahmen der Bürgerbeteiligungen von Anfang an aktiv und frequent an der bisherigen Vorplanung zum jetzt eingeleiteten Raumordnungsverfahren beteiligt und uns entsprechend häufig mit der zuständigen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr in Lüneburg und Hannover der lokalen Politik sowie dem niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung (Herrn Minister Dr. Althusmann) in Hannover ausgetauscht und korrespondiert. Insbesondere haben uns im Verlaufe des Verfahrens auf Basis folgende Kernargumente für die sogenannte Ostumgehung (Planungsvarianten 2.1 und 4.1) stark gemacht:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Ostumgehung entlastet insbesondere die Mühlenstraße (L235) und damit zahlenmäßig deutlich am meisten Bürger.</li> <li>• Die Ostvariante ist geprägt von Nachhaltigkeit, da der Westwind die Emissionen direkt zum Wald trägt ohne den Ort und damit die Bürger zu belasten.</li> </ul> <p>Das Planungsteam der Landesbehörde hat unsere Argumente und Stellungnahmen sowie auch diejenigen anderer Beteiligter aufgenommen und gewürdigt, insbesondere auch im Rahmen mehrfacher Bürgerveranstaltungen und der stattgefundenen Planungswerkstatt. Nach einem aus unserer Sicht sehr intensiven und bürgernahen Planungsprozess, in dem alle Einwände und sonstige Aspekte aus fachlicher Sicht seitens des Planungsteams der Landesbehörde gründlich abgewogen wurden, hat die Landesbehörde die Variante 1.3 als zu bevorzugende Straßenlinie („Vorzugsvariante“) ermittelt. Gleichwohl dieser Linienverlauf nicht der von uns bevorzugten Ostumgehung entspricht, haben wir uns nach langen und intensiven Beratungen, insbesondere auch aufgrund des transparenten und bürgernahen</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	siehe Einwand 746



ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Lage/Verlauf	748			<p>Verfahrens, in dem alle relevanten Aspekte von der Landesbehörde genau austariert wurden, dazu entschieden, die Vorzugsvariante gemeinsam mit der Landesbehörde mitzutragen. Entsprechend würden wir einem schnellen Bauvorhaben auf Basis der Vorzugsvariante nicht im Weg stehen. Hinzu kommt, dass der Verlauf der Vorzugsvariante im Wesentlichen demjenigen Verlauf entspricht, der vom lokalen Bauamt jahre- und jahrzehntelang gegenüber den Bürgern kolportiert worden ist. Beispielsweise wurde noch im Jahr 2000 seitens Herrn Sausmikat gegenüber Bürgern erklärt, dass die Ortsumgehung B3 im Wesentlichen den Trassenverlauf bekommen wird, wie er auch jetzt in der Vorzugsvariante dargestellt wird. Entsprechend haben wir als Anlieger in Ardestorf genauso wie die Anlieger im Westen von Elstorf von dem damals schon geplanten und dem jetzigen Trassenverlauf (der Vorzugsvariante) entsprechenden Straßenverlauf Kenntnis gehabt bzw. hätten haben können. Im Vertrauen hierauf haben viele Bürger seinerzeit ihre Entscheidung über Investitionen in ihre Eigenheime getroffen. Insofern steht der Trassenverlauf der Vorzugsvariante somit auch für politische und behördliche Verlässlichkeit. Im Ergebnis tragen wir als Interessengemeinschaft Elstorf die von der Landesbehörde ermittelte Vorzugsvariante (Linie 1.3) mit. Sollte diese allerdings seitens der Behörde ernsthaft in Frage gestellt werden, würden wir sofort mit Hilfe der Bürger in Ardestorf und der Anlieger der Mühlenstraße (L235) in Elstorf konsequent und mit allen Mitteln das Ziel der B3 Ostumgehung wieder verfolgen.</p>		

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	749	77	Nds. Landesforsten. Forstamt Sellhorn	Da waldbrechtliche Belange von der vorgelegten Planung betroffen sind, enthält diese Stellungnahme in Absprache mit der LWK Niedersachsen, Forstamt Nordheide-Heidmark folgende Hinweise mit der Bitte um Beachtung. Die Planung berücksichtigt die drei Waldfunktionen (Nutz,- Schutz- und Erholung) nicht in der erforderlichen Art und Weise. Das NWaldLG sieht nicht vor, dass diese drei Funktionen getrennt von einander betrachtet werden, da jeder Wald diese drei Funktionen jederzeit und gleichzeitig erfüllt. Erst die Gesamtheit dieser drei Funktionen bildet den Belang „Wald“. Die Auftrennung der Funktionen und die getrennte Bewertung führt zu einem verfälschten Ergebnis in der Raumverträglichkeitsstudie. Das gleiche gilt für die Umweltverträglichkeitsstudie. Auch hier ist die Nutzfunktion des Waldes zu berücksichtigen. In den vorgelegten Unterlagen, wird momentan in der RVS unter Punkt 3.3.2 auf Seite 32 lediglich die Nutzfunktion in die Bewertung des Raumwiderstandes mit einbezogen. Dadurch ist der ermittelte Raumwiderstand des Waldes deutlich zu niedrig. Die momentane Vorzugsvariante 1.3 durchschneidet den Wald an der ungünstigsten Stelle. Der Waldkomplex ist hier am breitesten und diese Stelle befindet sich beinahe in der Mitte des zusammenhängenden Waldkomplexes. Ungünstigere Folgen für den Belang Wald sind nicht denkbar. Die vorgelegten Unterlagen sind aufgrund der fehlerhaften Berechnungen nicht abschließend beurteilbar. Wir bitten daher um die Korrektur der Berechnung und die erneuten Zusendung.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Richtig ist, dass die Schutz- und Erholungsfunktion des Waldes im Fokus der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS, Unterlage 19.1) und die Nutzfunktion im Fokus der Raumverträglichkeitsstudie (RVS, Unterlage 21.1) steht. Auch wird dem in der Einwendung vorgebrachten Sachverhalt, dass jeder Wald die drei oben genannten Funktionen jederzeit und gleichzeitig erfüllt, zugestimmt. Dass die vorgenommene Fokussierung der Waldfunktionen zum einen in der UVS, zum anderen in der RVS jedoch zu einem verfälschten Ergebnis führt, wird so nicht gesehen. Sowohl in der UVS als auch in der RVS werden alle im Untersuchungsraum befindlichen Waldflächen berücksichtigt und hinsichtlich ihrer jeweiligen Betroffenheit bewertet und in den Variantenvergleich eingestellt. Die innerhalb der RVS betrachtete Nutzfunktion des Waldes wird mit einem Gewicht von 3 % in den gesamtplanerischen Variantenvergleich eingestellt (siehe Anlage 2 zu Unterlage 1). Die Gewichtung der Schutz- und Erholungsfunktion des Waldes verteilt sich in der UVS auf die unterschiedlichen Schutzgüter des UVPG. Hier sind zuvorderst folgende, u. a. innerhalb von Waldflächen betrachteten Schutzgütausprägungen zu nennen (in Klammer werden die jeweiligen Gewichtungsprozente gem. Anlage 2 zu Unterlage 1 benannt): <ul style="list-style-type: none"> <li>• Geschützte Gebiete und Objekte sowie raumordnerisch festgelegte Gebiete mit Bedeutung für Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt (3 %),</li> <li>• Hochwertige Biotoptypen (3 %),</li> <li>• Hochwertige Habitatflächen für unterschiedliche Tierarten(gruppen), hier Fledermäuse und Brutvögel (7 %),</li> <li>• Böden mit besonderen Funktionen (2 %),</li> <li>• Wälder mit allgemeiner klimatischer/ lufthygienischer Bedeutung bzw. mit Immissionsschutzfunktion (1,2 %),</li> <li>• Geschützte Gebiete und Objekte sowie raumordnerisch festgelegte Gebiete mit Bedeutung für landschaftsgebundene Erholung (2,4 %),</li> <li>• Sonstige Räume mit Bedeutung für die landschaftsgebundene Erholung (2 %).</li> </ul> Eine zu geringe Gewichtung der Waldbelange kann mithin nicht erkannt werden. Richtig

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	749					ist, dass die Variante 1.3 den Ketzendorfer Forst an seiner mithin breitesten Nord-Süd-Ausdehnung und auch recht mittig zerschneidet. Die mit der Trassenführung der Variante 1.3 verbundene Waldinanspruchnahme beträgt insgesamt rd. 7,8 ha und ist damit nicht maßgeblich schlechter zu beurteilen als die Varianten 1.1, 1.2, 1.4, 3.1 und 6.1 mit Verlustspannen zwischen 7,6 ha bis 7,9 ha. Die Varianten 2.1 und 5.1 sind hingegen mit Waldverlusten von > 9 ha, die Variante 4.1 sogar von > 10 ha verbunden.

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender_ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	750	131	Private und juristische Personen	Mit diesem Schreiben legen wir Einspruch gegen die, gemäß Raumordnungsverfahren, geplante Vorzugstrasse-Variante 1.3 der Ortsumfahrung Elstorf-B3 ein. Unser Einspruch begründet sich wie folgt: Da ich mit meiner Familie keine 100 Meter entfernt von der geplanten Route 1.3 lebe, fürchte ich durch die hohen Lärmschutz und Emissionswerte während der Bauphase und Betrieb um unser Gesundheit. Durch den ständigen überdurchschnittlichen starken Westwind wird sowohl der Lärm, Staub durch Baufahrzeuge, als auch der Feinstaub direkt zu uns getragen. Wir sehen uns in unserer Lebensqualität ERHEBLICH eingeschränkt. Unsere Immobilie wird einen erheblichen Vermögensverlust erfahren. Wer kommt hierfür auf? Wir fürchten um unsere Gesundheit durch Emission (erhöhtes Risiko von Schädigung des Herz-Kreislauf-Systems. (Quelle: Bundesamt: Die in der Berechnung berücksichtigten gesundheitlichen Auswirkung sind für die Kurzzeitbelastung: - die Sterblichkeit aufgrund akuter Atemwegserkrankung bei Kinder unter 5 Jahren. und für die Langzeitbelastung: -die Mortalität aufgrund von Herz-Lungenerkrankungen bei Erwachsenen über 30 Jahren und die Mortalität aufgrund von Lungenkrebs bei Erwachsenen über 30 Jahren.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TÖB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Durch die geplante Einschnittslage der Ortsumgehungen zwischen Elstorf und Ardestorf konnte für die Anwohner am Ortsrand eine wesentlich verträglichere Lösung (Lärmausbreitung, Landschaftsbild, ...) gefunden werden, als dies bei einer geländegleichen Trassierung der Fall wäre. Die Zumutbarkeit der Lärmbelastung im Zusammenhang mit dem Neubau einer Straße erfolgt auf der Basis der Immissionsrichtwerte der DIN 18005, bei der es jedoch unterschiedliche gebietsspezifische Zumutbarkeitsschwellen gibt. Hier sind die gebietsspezifischen Grenzwerte festgesetzt. Für Wohngebiete betragen diese 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht. Für Mischgebiete sind die Werte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht maßgebend. Diese Werte werden schon an den nächstgelegenen Wohngebäuden deutlich unterschritten. Baulärm ist auf der Basis der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19. August 1970 zu ermitteln. Auch diese AVV Baulärm wird im weiteren Planungsprozess beachtet. In Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens wird eine Abschätzung der zu erwartenden Baulärmbelastungen erfolgen. Durch die Beachtung dieser maßgebenden Grenzwerte können Gesundheitsgefährdungen ausgeschlossen werden. Bei der Festsetzung der Grenzwerte wurden die Gesundheitsaspekte mit berücksichtigt. Ob durch ein Straßenneubauvorhaben der Wert einzelner Grundstücke bzw. Immobilien steigt oder fällt, kann nicht prognostiziert und durch staatliches Eingreifen kompensiert werden. Dafür ist keine rechtliche Grundlage gegeben.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	751	131	Private und juristische Personen	Zerstörung von Lebensräumen (wie der NABU auf der Veranstaltung erklärt hat) für Frösche, Gänse, Fledermäusen, Rehe, Wildschwein, Rotwild, Bussard, Störche, Teichrallen und Falken um nur einige zu nennen die in diesem sehr alten Moorgebiet, welches als Biotop, Wasserschutzgebiet Wasserwerk) ausgewiesen sind, heimisch sind. Traditionelle Bauernhöfe werden durch die Vorzugtrasse 1.3 nicht mehr existieren können.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die durch die jeweilige Variantenführung ausgelösten Beeinträchtigungen von Tieren, Pflanzen und der biologischen Vielfalt werden im Variantenvergleich betrachtet und bewertet. Dies gilt selbstverständlich auf für das in der Einwendung benannte „Fliegenmoor“. Für dieses Feuchtgebiet wurde zudem im Rahmen der durchgeführten geotechnischen und hydrogeologischen Untersuchungen (siehe Unterlage 20) nachgewiesen, dass der Wasserhaushalt durch die Einschnittslage nicht negativ verändert wird (vgl. UVS, Kap. 5.5.3.1.1). Mehr oder weniger starke Betroffenheiten werden durch jede Variante ausgelöst, allerdings in unterschiedlichem Umfang. Der "Landwirtschaftliche Fachbeitrag" stellt die Auswirkungen des Vorhabens, d.h. jeder Variante, auf die einzelnen landwirtschaftlichen Betriebe und auf die vorhandene Agrarstruktur dar.

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	752	131	Private und juristische Personen	<p>Gesamtplanung der Ortsumgehung als Zubringer der A26 zur A1 nicht hinreichend zu Ende geplant. Ein ganz wichtiger Punkt ist die Gesamtplanung des Projekts. Danach soll ein Zubringer von der A26 zur A1 geschaffen werden. Auf der Homepage des Landkreises heißt es u.a. „Ziel ist es, durch ein beschleunigtes Planungsverfahren möglichst schnell eine Entlastung der von der Verkehrsbelastung betroffenen Ortschaften im Bereich zwischen den Autobahnen A 26 und A 1 zu erreichen.“ Derzeit wird nur über Elstorf gesprochen, weil der Zubringer direkt nach Elstorf wieder an die Bundesstraße geführt wird. Der Verkehr wird durch diese Planung die Orte Mienenbüttel, Rade und Elstorf-Bachheide noch stärker belasten. Diese Orte kollabieren bereits jetzt an dem starken Durchfahrtsverkehr. In den kommenden Jahren wird sich dieser um schätzungsweise 30% verstärken. Es sollte daher eine Lösung gefunden werden, die nicht nur einen kleinen Bereich angeht, sondern das große Ganze in die Planung mit einbezieht. Verschwendung von öffentlichen Geldern, da dieses Projekt nur verschiebt. Eine störungsfreie Anbindung an die A1 ist nicht vorgesehen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen</p>	<p>Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Die Verkehrserhöhung in Rade und Mienenbüttel ist für das laufende ROV nicht relevant, da sie keinen Einfluss auf die Auswahl der Vorzugsvariante hat. Es wird lediglich die raumverträglichste Trasse im festgelegten Untersuchungsraum ermittelt. Weitergehende Prüfungen können im folgenden Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Die Umsetzung der Planung zur OU Elstorf bedeutet neben der starken Entlastung der Ortsdurchfahrt von Elstorf auch eine Entlastung für die Ortschaften Ovelgönne, Ketzendorf, Wulmstorf und Daerstorf. Die hier im ROV zu behandelnde Maßnahme bezieht sich auf die Verlegung der B3 zwischen Neu Wulmstorf und südlich Elstorf. Eine Weiterführung der Verlegung im Zuge der B 3 ist nicht Gegenstand der Planung. Der Vorhabenträger nimmt die Gesamtstrecke der B 3 bis zur BAB A 1 in den Blick. Die planerische Betrachtung der Abschnitte befindet sich jedoch in unterschiedlichen Zeitabläufen. Das Ziel ist es an der B3 die angebauten Ortslagen verkehrlich zu entlasten, die großräumige Anbindung steht dabei nicht im Focus. In Rade und Mienenbüttel werden mittelfristig Maßnahmen geprüft, um die Auswirkungen der hohen Verkehrsbelastung im Prognosejahr 2030 in den Ortschaften zu verringern. In Abhängigkeit von den vorhandenen Verkehrs- und Unfalldaten sowie von den Nutzungsansprüchen im Straßenraum wird die Wirksamkeit von Maßnahmen an der bestehenden Ortsdurchfahrt untersucht. Auch der Knotenpunkt im Bereich von Elstorf Bachheide wird durch den Vorhabenträger untersucht. Dabei werden die Auswirkungen der geplanten Ortsumgehung auf die Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit berücksichtigt. Eine Verlegung der B 3 im Bereich von Rade und Mienenbüttel ist nicht</p>

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Lage/Verlauf	752					im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 enthalten, so dass die rechtliche und finanzielle Absicherung dieser Ortsumgehung nicht gegeben ist. Die Bewertung der Dringlichkeit und eine prioritäre Einordnung in den vordringlichen Bedarf kann erst im folgenden BVWP erfolgen. Aus diesem Grund kann eine Ortsumfahrung Rade/Mienenbüttel lediglich als langfristige Maßnahme betrachtet werden.
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	753	131	Private und juristische Personen	In ihrem Ergebnisbericht "zur Öffentlichkeitsbeteiligung vom 29.05.2019" schreiben sie im Punkt 6B (Bereich zwischen Elstorf und Ardestorf) ein Raumwiderstand an dieser Stelle ist der OBSTHOF. Der Mensch (laut ihnen 4%) zählt also bei ihnen nicht so viel wie der Apfel! Bitte bestätigen Sie uns den Erhalt des Einspruchs. Wir werden für unsere Lebensqualität alle Möglichkeiten (rechtlich) in Anspruch nehmen. Wir schließen uns der Bürgerinitiative ELSTORF-WEST an.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Dem Einwand wird widersprochen. Im gesamtplanerischen Variantenvergleich werden alle im Untersuchungsraum vorhandenen Raumwiderstände (hierzu gehören u. a. Siedungsflächen und Wohnumfeldbereiche als auch der in der Einwendung benannte Obsthof) in die Variantenbewertung eingestellt. Das Schutzgut „Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit“ wird im gesamtplanerischen Variantenvergleich mit einem Gewicht von insgesamt 10 % berücksichtigt (siehe Anlage 2 zu Unterlage 1). Mögliche Betroffenheiten ansässiger landwirtschaftlicher Betriebe oder gar Existenzgefährdungen stellen im Variantenvergleich auch ein wichtiges Kriterium dar, welches zu berücksichtigen ist. Der "Landwirtschaftliche Fachbeitrag" (siehe Unterlage 21.4) bewertet die Auswirkungen des Vorhabens auf die einzelnen landwirtschaftlichen Betriebe im Untersuchungsgebiet und auf die agrarstrukturellen Verhältnisse. In Anbetracht der Tatsache, dass es sich bei dem untersuchten Gebiet um einen stark landwirtschaftlich geprägten Bereich handelt und die untersuchten Varianten überwiegend auf landwirtschaftlich genutzten Flächen verlaufen (hierzu gehört u. a. auch der Obsthof), erscheint eine Gewichtung von 15 % angemessen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.5	Luft und Klima	754	132	Private und juristische Personen	Mit diesem Schreiben legen wir Einspruch gegen die, gemäß Raumordnungsverfahren, geplante Vorzugstrasse- Variante 1.3 der Ortsumfahrung Elstorf-B3, ein. Unser Einspruch begründet sich wie folgt: 1. Überschreitung der Lärmschutz-Emissionswerte während der Bauphase. 2. Überschreitung der Lärmschutz-Emissionswerte während des Betriebes. 3. Erhebliche Emissionen durch Verschmutzung	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Die Zumutbarkeit der Lärmsituation im Zusammenhang mit dem Neubau einer Straße erfolgt auf der Basis der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung. Hier sind die gebietsspezifischen Grenzwerte festgesetzt. Für Wohngebiete betragen diese 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht. Für Mischgebiete sind die Werte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht maßgebend. Diese Werte werden an den nächstgelegenen Wohngebäuden deutlich unterschritten. In der vorliegenden Variantenuntersuchung erfolgten die lärmtechnischen Bewertungen aller Varianten auf der Basis der Orientierungswerte des Beiblatt 1 zur DIN 18005 Teil 1 beurteilt. Diese Orientierungswerte sind auch für die städtebauliche Planung relevant und stellen einen strengeren Maßstab als die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung - dar. In der DIN 18005 wird ausgeführt: "Die Einhaltung oder Unterschreitung dieser Orientierungswerte ist wünschenswert, um die mit der Eigenart des betroffenen Baugebietes oder der betroffenen Bauläche verbundene Erwartung auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen zu erfüllen." Da diese Orientierungswerte bereits an der nächstgelegenen Wohnbebauung im Bereich Fliegenmoor/K42 eingehalten werden, kann von keiner unzumutbaren Lärmbelastung ausgegangen werden, zumal sich die Lärmbelastung mit größer werdenden Abstand weiter verringert. Baulärm ist auf der Basis der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19. August 1970 zu ermitteln. Auch diese AVV Baulärm wird im weiteren Planungsprozess beachtet. In Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens wird eine Abschätzung der zu erwartenden Baulärmbelastungen erfolgen. Durch die Beachtung dieser maßgebenden Grenzwerte ergeben sich keine unzumutbaren Lärmbelastungen. Erhebliche Immissionen durch Emissionen sind nicht zu erwarten. Dies gilt auch für die unter Punkt 6 der Einwendung vorgebrachte Gefahr von Gesundheitsschädigungen. Im Ergebnis der durchgeführten luftschadstofftechnischen



ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Luft und Klima	754					Untersuchung (siehe Unterlage 21.3) ist festgehalten, dass eine Überschreitung der in der 39. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte in Bezug auf Wohnbauflächen, sonstigen bebauten Flächen mit Bedeutung für das Wohnen, Freiflächen, das Wohnumfeld und die freie Landschaft durch keine der betrachteten Varianten ausgelöst wird. Die Immissionsgrenzwerte werden bereits in einem Abstand von 10 m zum Fahrbahnrand eingehalten.

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	755	132	Private und juristische Personen	<p>4. Erhebliche Minderung der Lebensqualität der angrenzenden Bewohner.</p> <p>5. Erhebliche Vermögensverluste der angrenzenden Immobilien.</p> <p>6. Gefahr von Gesundheitsschädigung durch Emissionen (erhöhtes Risiko von Schädigung des Herz-Kreislauf-Systems).</p>	Dem Einwand wird nicht gefolgt	<p>Die Auswirkungen auf den Menschen wurden in der UVS (Schutzgut „Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit“) prognostiziert und für die jeweilige Variante bewertet. Hinsichtlich der mit der Variante 1.3 verbundenen Lärmwirkungen (Punkt 1, 2 der Einwendung) und Emissionen (Punkt 6) wird auf die Antwort-Stellungnahmen (s. Einwand_ID 754) verwiesen. Die in der Einwendung darüber hinaus vorgebrachte Minderung der Lebensqualität der angrenzenden Bewohner (Punkt 4) wurde in der UVS berücksichtigt (siehe nachfolgende Aufzählung der hierfür relevanten Wirkfaktoren).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verlust und Verlärmung von Siedlungsflächen, siedlungsnahen Freiflächen und sonstigen Erholungsflächen ohne direkten Siedlungsbezug</li> <li>• Schadstoffeintrag in Siedlungsflächen</li> <li>• Überschneidung/ Durchfahrung des Wohnumfeldes und der Erholungsinfrastruktur</li> <li>• Verringerung von potenziell gesundheitsgefährdender Lärmbelastung innerhalb von Ortsdurchfahrten</li> </ul> <p>In der Gesamtschau aller für das Schutzgut „Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit“ betrachteten Wirkfaktoren zeigt sich, dass die Variante 1.3 aus Sicht des Schutzgutes Menschen, hier sowohl in Bezug auf die Wohn- und Wohnumfeldfunktion als auch die Erholungs- und Freizeitfunktion als eine der vergleichsweise günstigsten Linienführungen zu beurteilen ist. Die wertbeeinflussenden Auswirkungen der Straßenplanung sind in der Gesamtabwägung berücksichtigt.</p> <p>Zu 5.: Ob durch ein Straßenneubauvorhaben der Wert einzelner Grundstücke bzw. Immobilien steigt oder fällt, kann nicht prognostiziert und durch staatliches Eingreifen kompensiert werden. Dafür ist keine rechtliche Grundlage gegeben.</p> <p>Zu 6.: Bei der Festsetzung der gebietsspezifischen Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung und den Immissionsrichtwerten der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm wurden die Gesundheitsaspekte mit berücksichtigt. Durch die Beachtung dieser maßgebenden Grenz- und Orientierungswerte können</p>

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	755					Gesundheitsgefährdungen ausgeschlossen werden. Durch die geplante Einschnittslage der Ortsumgebung zwischen Elstorf und Ardestorf konnte für die Anwohner am Ortsrand eine wesentlich verträglichere Lösung (Lärmausbreitung, Landschaftsbild, ...) gefunden werden, als dies bei einer geländegleichen Trassierung der Fall wäre.
4.1.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	756	132	Private und juristische Personen	7. Zerstörung von Lebensräumen der Tierwelt. 8. Gefahr von Vernichtung von Lebensräumen für besonders schützenswerte Tiere (z.B. ein sehr altes Moorgebiet, das bereits als Biotop ausgewiesen wurde).	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die durch die jeweilige Variantenführung ausgelösten Beeinträchtigungen von Tieren, Pflanzen und der biologischen Vielfalt werden im Variantenvergleich betrachtet und bewertet. Dies gilt selbstverständlich auch für das in der Einwendung beispielhaft benannte „Fliegenmoor“. Für dieses Feuchtgebiet wurde zudem im Rahmen der durchgeführten geotechnischen Untersuchungen (siehe Unterlage 20) nachgewiesen, dass der Wasserhaushalt durch die Einschnittslage nicht negativ verändert wird (vgl. UVS, Kap. 5.5.3.1.1).

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	757	132	Private und juristische Personen	9. Verschwendung von öffentlichen Geldern, da das angedachte Projekt das Problem nur verschiebt. Eine störungsfreie Anbindung an die A1 ist bisher nicht vorgesehen. Die Orte Mienenbüttel, Rade und besonders auch Elstorf-Bachheide sind bislang gar nicht berücksichtigt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Die Verkehrserhöhung in Rade und Mienenbüttel ist für das laufende ROV nicht relevant. Es wird lediglich die raumverträglichste Trasse im festgelegten Untersuchungsraum ermittelt. Weitergehende Prüfungen können im folgenden Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Die hier im ROV zu behandelnde Maßnahme bezieht sich auf die Verlegung der B3 zwischen Neu Wulmstorf und südlich Elstorf. Eine Weiterführung der Verlegung im Zuge der B 3 ist nicht Gegenstand der Planung. Der Vorhabenträger nimmt die Gesamtstrecke der B 3 bis zur BAB A 1 in den Blick. Die planerische Betrachtung der Abschnitte befindet sich jedoch in unterschiedlichen Zeitabläufen. Das Ziel ist es an der B3 die angebauten Ortslagen verkehrlich zu entlasten, die großräumige Anbindung steht dabei nicht im Focus. In Rade und Mienenbüttel werden mittelfristig Maßnahmen geprüft, um die Auswirkungen der hohen Verkehrsbelastung im Prognosejahr 2030 in den Ortschaften zu verringern. In Abhängigkeit von den vorhandenen Verkehrs- und Unfalldaten sowie von den Nutzungsansprüchen im Straßenraum wird die Wirksamkeit von Maßnahmen an der bestehenden Ortsdurchfahrt untersucht. Auch der Knotenpunkt im Bereich von Elstorf-Bachheide wird durch den Vorhabenträger untersucht. Dabei werden die Auswirkungen der geplanten Ortsumgehungen auf die Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit berücksichtigt. Eine Verlegung der B 3 im Bereich von Rade und Mienenbüttel ist nicht im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 enthalten, so dass die rechtliche und finanzielle Absicherung dieser Ortsumgehungen nicht gegeben ist. Die Bewertung der Dringlichkeit und eine prioritäre Einordnung in den vordringlichen Bedarf kann erst im

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Lage/Verlauf	757					folgenden BVWP erfolgen. Aus diesem Grund kann eine Ortsumfahrung Rade/Mienenbüttel lediglich als langfristige Maßnahme betrachtet werden.
6	Landwirtschaft	758	132	Private und juristische Personen	10. Vernichtung von Existenzen in der Landwirtschaft. Wir schließen uns hiermit dem Einspruch der Bürgerinitiative Elstorf West an.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Mehr oder weniger starke Betroffenheiten werden durch jede Variante ausgelöst, allerdings in unterschiedlichem Umfang. Der "Landwirtschaftliche Fachbeitrag" stellt die Auswirkungen des Vorhabens, d.h. jeder Variante, auf die einzelnen landwirtschaftlichen Betriebe und auf die vorhandene Agrarstruktur dar.
4.1.5	Luft und Klima	759	133	Private und juristische Personen	Mit diesem Schreiben legen wir Einspruch gegen die, gemäß Raumordnungsverfahren, geplante Vorzugstrasse- Variante 1.3 der Ortsumfahrung Elstorf-B3, ein. Unser Einspruch begründet sich wie folgt: 1. Überschreitung der Lärmschutz-Emissionswerte während der Bauphase. 2. Überschreitung der Lärmschutz-Emissionswerte während des Betriebes. 3. Erhebliche Emissionen durch Verschmutzung	Dem Einwand wird nicht gefolgt	siehe Einwand 754
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	760	133	Private und juristische Personen	4. Erhebliche Minderung der Lebensqualität der angrenzenden Bewohner. 5. Erhebliche Vermögensverluste der angrenzenden Immobilien. 6. Gefahr von Gesundheitsschädigung durch Emissionen (erhöhtes Risiko von Schädigung des Herz-Kreislauf-Systems).	Dem Einwand wird nicht gefolgt	siehe Einwand 755
4.1.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	761	133	Private und juristische Personen	7. Zerstörung von Lebensräumen der Tierwelt. 8. Gefahr von Vernichtung von Lebensräumen für besonders schützenswerte Tiere (z.B. ein sehr altes Moorgebiet, das bereits als Biotop ausgewiesen wurde).	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	siehe Einwand 756
1	Lage/Verlauf	762	133	Private und juristische Personen	9. Verschwendung von öffentlichen Geldern, da das angedachte Projekt das Problem nur verschiebt. Eine störungsfreie Anbindung an die A1 ist bisher nicht vorgesehen. Die Orte Mienenbüttel, Rade und besonders auch Elstorf-Bachheide sind bislang gar nicht berücksichtigt.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	siehe Einwand 757

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
6	Landwirtschaft	763	133	Private und juristische Personen	10. Vernichtung von Existenzen in der Landwirtschaft. Wir schließen uns hiermit dem Einspruch der Bürgerinitiative Elstorf West an.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	siehe Einwand 758
1	Lage/Verlauf	764	134	Private und juristische Personen	Hiermit möchte ich ausdrücklich meine Bedenken gegen die Vorzugstrasse 1.3 mit der Ortsumfahrung Elstorf äußern. Wir wohnen in Elstorf-Bachheide, Straße xy. Unser Haus liegt - wie auch alle anderen Häuser auf dieser Straßenseite - direkt hinter dem kleinen Waldgrundstück, an der die geplante Ortsumfahrung angrenzen und dann auf die alte B3 geführt werden soll. Bislang war es für mich nicht ersichtlich, wo ganz genau die Ortsumfahrung auf die alte B3 stoßen soll. Ich bin auch der Meinung, dass Elstorf-Bachheide auf Informationsmaterialien zur Ortsumfahrung häufig nicht mit abgebildet ist bzw. war und man als "Normalbürger" nicht unbedingt aus den Zeichnungen ersehen kann/konnte, wo die neue Trasse genau geplant ist. Noch erstaunter war ich, als ich kürzlich im Hamburger Abendblatt im Teil "Harburg Land" lesen musste, dass die geplante Ortsumfahrung Elstorf doch nur "eine Hand voll Häuser" betreffen würde. Ich glaube nicht, dass in Elstorf nur "eine Hand voll Häuser" betroffen sein wird.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Der Knotenpunkt im Bereich von Elstorf-Bachheide wird durch den Vorhabenträger untersucht. Dabei werden die Auswirkungen der geplanten Ortsumgehung auf die Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit berücksichtigt. Die für das Raumordnungsverfahren erstellte Vorplanung weist maßstabsbedingt nicht die Detailschärfe der späteren Entwurfsplanung im Planfeststellungsverfahren auf. Kleinräumige Konkretisierungen im weiteren Verfahren sind auch nach Abschluss des ROV möglich.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.5.2	Lärm/Schall	765	134	Private und juristische Personen	Und vor allen Dingen: Warum ist bislang Elstorf-Bachheide gar nicht weiter berücksichtigt worden in Bezug auf z. B. Lärmbelästigung? Auch jetzt hören wir mitunter den Verkehr auf der jetzigen B3, dies aber nur von einer Seite. Wie wird es erst werden, wenn Elstorf-Bachheide dem Lärm und auch der Luftverschmutzung von zwei Seiten ausgesetzt ist? Die neue Trasse soll über eine Rampe auf die vorhandene B3 stoßen? Das heißt, die neue Straßenführung liegt noch höher als die jetzige, der Lärm wird also noch stärker in unsere Richtung dringen, ganz zu schweigen von der Optik, die hier in diese ländliche Gegend ja nur wirklich nicht passt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Rampen sind im Abschnitt nahe Elstorf-Bachheide nicht geplant. Es ist vorgesehen, dass die von Süden kommende B 3, die östlich an Elstorf-Bachheide vorbeiführt, direkt mit einem großen Linksbogen in die Ortsumgebung übergeht. Dabei verläuft die vorhandene Trasse und die Neubaustrecke zunächst etwa auf Geländehöhe. 300 m nördlich des Bauendes / Baubeginns wird die von Norden (Ortsdurchfahrt Elstorf) kommende vorhandene B 3 auf kurzer Strecke verlegt und in Form einer Einmündung ggf. mit Lichtsignalanlage (Ampel) angeschlossen. Auch diese Einmündung liegt in etwa auf Geländehöhe. Erst im weiteren Verlauf der Ortsumgebung nach Nordwesten verläuft die B 3 neu auf einem höheren Straßendamm, damit die „Schützenstraße“ und eine Fledermausflugroute unter der Ortsumgebung unterführt werden können. Danach geht die Um-gehung in eine Einschnittslage über. Die Auswirkungen der Ortsumgebung auf den südlich der Ortsumgebung gelegenen Ortsteil Elstorf-Bachheide waren für den Variantenvergleich nicht abwägungsrelevant, da sie bei allen Varianten nahezu gleich sind. Unabhängig davon sind die Auswirkungen der Ortsumgebung bzw. des zunehmenden Verkehrsaufkommens bis zum Bezugsjahr 2030 auf Elstorf-Bachheide in den weiteren Verfahrensschritten zu prüfen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.5.2	Lärm/Schall	766	134	Private und juristische Personen	Ein weiterer Punkt, der auf jeden Fall auch nicht außer Acht gelassen werden darf: Wir aus Elstorf-Bachheide und aus den weiteren Orten (z. B. Ohlenbüttel, Mienenbüttel) nutzen den Wirtschaftsweg zu Fuß oder per Rad, um nach Elstorf zu kommen. Dieser Weg wird so zahlreich genutzt, um dem Straßenlärm der jetzigen B3 auf dem Weg nach Elstorf zu entfliehen. Hier haben wir schon unsere Kinder sicher nach Elstorf begleitet oder sie später allein nach Elstorf über diesen Weg schicken können. Am Ende des Wirtschaftsweges befinden sich das Sportzentrum und auch das Jugendzentrum Elstorf, wohin auch weiterhin die Fußgänger und Fahrradfahrer hoffentlich ohne großen Straßenlärm kommen können. Zwischen Elstorf und Ardestorf soll die Trasse ja bis zu 8 Meter tief im Boden verlaufen. Ist dies auch zwischen Elstorf und Elstorf-Bachheide so geplant?	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Die B 3neu kreuzt den Wirtschaftsweg Schützenstraße auf einem Straßendamm, damit die Schützenstraße und eine Fledermausflugroute unter der Ortsumgehung unterführt werden können. Danach geht die Umgehung in Richtung Westen in eine Einschnittslage über.



ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	767	134	Private und juristische Personen	Die B3 wird in Zukunft ein Verbindungsstück zwischen der A26 und der A1 darstellen, es ist also mit einem weitaus höheren Verkehrsaufkommen zu rechnen. Wie soll die B3 das erhöhte Verkehrsaufkommen bewältigen, wo schon jetzt zu Stoßzeiten die B3 vor allem in Mienenbüttel und Rade den Verkehr zum Stocken bringt?	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Die Verkehrserhöhung in Rade und Mienenbüttel ist für das laufende ROV nicht relevant. Es wird lediglich die raumverträglichste Trasse im festgelegten Untersuchungsraum ermittelt. Weitergehende Prüfungen können im folgenden Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Die hier im ROV zu behandelnde Maßnahme bezieht sich auf die Verlegung der B3 zwischen Neu Wulmstorf und südlich Elstorf. Eine Weiterführung der Verlegung im Zuge der B 3 ist nicht Gegenstand der Planung. Der Vorhabenträger nimmt die Gesamtstrecke der B 3 bis zur BAB A 1 in den Blick. Die planerische Betrachtung der Abschnitte befindet sich jedoch in unterschiedlichen Zeitabläufen. Das Ziel ist es an der B3 die angebauten Ortslagen verkehrlich zu entlasten, die großräumige Anbindung steht dabei nicht im Focus. In Rade und Mienenbüttel werden mittelfristig Maßnahmen geprüft, um die Auswirkungen der hohen Verkehrsbelastung im Prognosejahr 2030 in den Ortschaften zu verringern. In Abhängigkeit von den vorhandenen Verkehrs- und Unfalldaten sowie von den Nutzungsansprüchen im Straßenraum wird die Wirksamkeit von Maßnahmen an der bestehenden Ortsdurchfahrt untersucht. Eine Verlegung der B 3 im Bereich von Rade und Mienenbüttel ist nicht im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 enthalten, so dass die rechtliche und finanzielle Absicherung dieser Ortsumgehung nicht gegeben ist. Die Bewertung der Dringlichkeit und eine prioritäre Einordnung in den vordringlichen Bedarf kann erst im folgenden BVWP erfolgen. Aus diesem Grund kann eine Ortsumfahrung Rade/ Mienenbüttel lediglich als langfristige Maßnahme betrachtet werden.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
0	Allgemein	768	134	Private und juristische Personen	Ich möchte hier auch noch einmal erwähnen, dass es bei den vor einiger Zeit gebildeten Beteiligungsrunden von Bürgern im Gespräch möglicher Trassenvarianten große Probleme gab. Bereits die erste Veranstaltung war so gut besucht, dass Interessierte nicht mal mehr in die Räumlichkeiten gelassen worden sind und somit weder ihre Meinung bilden noch abgeben konnten.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwiderung des Vorhabenträgers: Die Beteiligung war auch unabhängig von einzelnen Veranstaltungen möglich. Informationen wurden auf der Homepage präsentiert, an Interessierte per Mail direkt versendet und über die Presse verbreitet. Das Angebot, sich mit den persönlichen Anliegen direkt an die Planenden zu wenden, war jederzeit möglich und wurde auch rege genutzt. Die vom Einwender genannten Veranstaltungen waren ein Dialogangebot des Vorhabenträgers auf freiwilliger Basis und somit informell und nicht Bestandteil des formellen Verfahrens. Im weiteren Planungsverlauf ist die Beteiligung der Öffentlichkeit auch weiterhin vorgesehen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	769	134	Private und juristische Personen	Ich hoffe sehr, dass Sie mein Schreiben dazu bewegt, auch unsere Interessen, unser Wohlgefühl in Elstorf-Bachheide nicht außer Acht zu lassen. Wir sind vor Jahren aufs Land gezogen und hoffen sehr, diese Gegend auch weiterhin als ländliche Gegend sehen und spüren zu können. Dies wird nicht möglich sein, wenn Elstorf-Bachheide dem Straßenlärm einer Bundesstraße von zwei Seiten ausgesetzt sein wird.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Die hier im ROV zu behandelnde Maßnahme bezieht sich auf die Verlegung der B3 zwischen Neu Wulmstorf und südlich Elstorf. Eine Weiterführung der Verlegung im Zuge der B 3 ist nicht Gegenstand der Planung. Der Vorhabenträger nimmt die Gesamtstrecke der B 3 bis zur BAB A 1 in den Blick. Die planerische Betrachtung der Abschnitte befinden sich jedoch in unterschiedlichen Zeitabläufen. Das Ziel ist es an der B3 die angebauten Ortslagen verkehrlich zu entlasten, die großräumige Anbindung steht dabei nicht im Focus. Auch der Knotenpunkt im Bereich von Elstorf Bachheide wird durch den Vorhabenträger untersucht. Dabei werden die Auswirkungen der geplanten Ortsumgehung auf die Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit berücksichtigt. Die Auswirkungen auf Bachheide sollen dabei so gering wie möglich gehalten werden.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	770	135	Private und juristische Personen	Hiermit möchte Ich Ihnen und Ihrem gesamten Team meinen Dank für eine Arbeitsweise aussprechen, welche mir zu extremen hiesigen Problemen in über 50 Jahren in Niedersachsen kaum möglich erschien. Mit Ihrem Team haben Sie sich in mir unbekannter freundlicher und offener Weise um die optimale Lösung eines Ihnen vermutlich vom zuständigen Minister persönlich vorgegebenen Zieles bemüht. Ich bitte um Ihr Verständnis, wenn dieses Ziel leider nicht meinen Vorstellungen zur Arbeit einer Bundesbehörde entspricht. Von Landes- und Bundesregierung erwarte ich die Vorgabe und Abwicklung anderer Priorität. Im hiesigen Umfeld haben viele Anlieger und Bundesstraßennutzer seit Jahrzehnten Belastungen zu ertragen, welche die Belastungen der Elstorfer B3-Anlieger sehr erheblich überschreiten. Ich möchte darauf hinweisen, dass im Jahre 1967 eine DTV der B73 für Ovelgönne zu einer Entlastungsplanung führte, welche erst jetzt in etwa in Elstorf vorliegt. Zwischenzeitlich hat sich bis zum Jahre 2020 (also nach 53 Jahren!) in Ovelgönne die DTV etwa verdoppelter, ohne, dass kleine längst mögliche Verbesserungen und Anpassung an geltende Planungsvorgaben realisiert wurden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Es ist unbestritten, dass sich die Verkehrsbelastungen in den letzten 50 Jahren auch im Raum Buxtehude/Neu Wulmstorf deutlich erhöht, teilweise sicherlich auch verdoppelt haben. Da die Entscheidung zum Bau der A 26 und damit zur Entlastung der Ortslage Ovelgönne schon vor vielen Jahren getroffen wurde, ist der zusätzliche Bedarf für eine Umgehung für Ovelgönne nicht mehr gegeben. Allerdings bringt die OU Elstorf auch im Bereich des vorhandenen Straßennetzes v.a. in Ketzendorf, aber auch teilweise in Ovelgönne Entlastungen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.6.1	Schutzgebiete	771	135	Private und juristische Personen	<p>Das Ziel Ihrer anerkennungswürdigen Planungsarbeit bewerte ich als vermeidbaren kostenträchtigen schweren Eingriff in ein hochbelastetes Naherholungsgebiet. Zu der Planung vermisste ich zusätzlich weitgehend die Möglichkeit zu Ausgleichsmaßnahmen. Den südlichen Teil der OU-Planung (OU = Ortsumgehung) bewerte ich weniger schädlich, da nach 1945 nach vielen Umwelteingriffen und der Aufstellung von Windrädern, der Bereich für Naherholungsuchende weitgehend wertlos wurde. Der nördliche Teil der OU-Planung zerschneidet aus meiner Sicht in unzulässiger Weise den Rest eines Waldes, welcher im Jahre 1939 als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen wurde. Nach 1945 wurde zusätzlich amtlich der Naherholungswert nicht nur für hiesige Bewohner dokumentiert. Durch die Planung werden u.a. große Sukzessionsflächen mit wertvollen Pflanzen und vermutlich auch erheblichem Tierbestand unwiederbringlich vernichtet und Naherholungssuchenden ein letzter Bereich dezimiert, welcher den Anblick von Abbaugruben, Müllbergen, Industrieanlagen und Windkraftanlagen erspart sowie relativ geringe Geräuschbelastungen bietet. Vermutlich Korruption (Details werden gerne nachgereicht) ermöglichte (nicht nur) in diesem Landschaftsschutzbereich großflächigen ungenehmigten Bodenabbau, dessen Erweiterung durch das Urteil des VG Stade 6 A 40/91 vom 26. Juni 1991 verhindert wurde. Aus der zugehörigen Urteilsbegründung leite ich ab, dass die derzeitigen Planungen für diesen Bereich unzulässig sind. Ich verweise besonders auf die Ausführungen der Seite 20 des Urteils.</p>	Dem Einwand wird nicht gefolgt	<p>Eine Lösung ohne eine Zerschneidung des Waldes ist leider nicht möglich. Die Auswirkungen auf den Wald sowohl als Lebensraum für Tiere und Pflanzen, als auch als wohnungsnahes Naherholungsgebiet haben ebenso bei dem Variantenvergleich Berücksichtigung gefunden wie die Tatsache, dass es sich bei dem Bereich um ein Landschaftsschutzgebiet handelt. Hinsichtlich den im Einwand als „vermisst“ angesprochenen Ausgleichsmaßnahmen wird auf die Aussagen der UVS (Unterlage 19.1.1, Kap. 5.10.2) hinsichtlich des möglichen Bedarfs an Kompensationsflächen verwiesen. Die konkrete Planung und Festlegung der naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen ist Aufgabe des dem Raumordnungsverfahren folgenden Planfeststellungsverfahrens. Durch alle neun geprüften Variantenführungen der OU Elstorf werden erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft ausgelöst. Die mit der jeweiligen Variante verbundenen Beeinträchtigungen (u. a. der in der Einwendung benannten Biotope, Tier-Habitats und/oder landschaftsgebundenen Erholungsfunktion) wurden ermittelt und in die Variantenbewertung eingestellt. Der Bau einer Straße wird durch die Betroffenheit des vorhabenbedingt zerschnittenen Landschaftsschutzgebietes „Buxtehuder Geestrand“ bzw. des Ketzendorfer Forstes nicht grundsätzlich in Frage gestellt; richtig ist, dass im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eine Befreiung von den Verboten der Schutzgebietsverordnung erforderlich werden wird. Im Erläuterungsbericht (Unterlage 1, Kap. 3.3.5.12) erfolgt die argumentative Darlegung, dass aus planerischer Sicht keine unüberwindbaren Hindernisse erkennbar sind, die eine im weiteren Planungsforgang zu erstellende Befreiung ausschließen.</p>

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	772	135	Private und juristische Personen	Abschließend möchte ich noch darauf aufmerksam machen, dass die 1983 (vor 37 Jahren!) im Raumordnungsprogramm des Landkreises Stade als vordringlich dargestellte Trasse der B3n etwas näher zu Ardestorf und schonender für die Teilung des Waldes geplant war. Wenn in der damaligen Planung des Landkreises Stade Wald und Landschaftsschutzgebiet gleichzeitig als Bodenabbaugebiet dargestellt wurden, sollte auch die rechtlich schwer nachvollziehbare jahrelange Duldung des ungenehmigt Bodenabbaus seitens des Landkreises Stade zum Nachdenken veranlassen. Ich bitte diese Ausführungen als WIDERSPRUCH gegen die OU-Planung zu behandeln.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Im Variantenvergleich wurden Varianten mit verschiedenen Verläufen durch den Ketzendorfer Forst verglichen. Dies waren die Variante 5.1 mit westlicher Trassierung, die Variante 4.1 mit östlichem Verlauf sowie etwa mittig durch den Wald und die Variante 6.1 mit Trassierung östlich der ehem. Sandgrube Wellmann und die übrigen Varianten westlich der ehem. Sandgrube Wellmann. In den eingereichten Antragsunterlagen wurden insgesamt neun alternative Variantenführungen der OU Elstorf betrachtet und vergleichend bewertet. Die in der Einwendung angesprochene Trassenführung im RROP von 1983 weist Ähnlichkeiten zu der geprüften Variante 1.1 auf. Richtig ist, dass die Variante 1.3 den Ketzendorfer Forst an seiner mithin breitesten Nord-Süd-Ausdehnung und auch recht mittig zerschneidet. Die mit der Trassenführung der Variante 1.3 verbundene Waldinanspruchnahme beträgt insgesamt rd. 7,8 ha und ist damit nicht maßgeblich schlechter zu beurteilen als die Varianten 1.1, 1.2, 1.4, 3.1 und 6.1 mit Verlustspannen zwischen 7,6 ha bis 7,9 ha. Die Varianten 2.1 und 5.1 sind hingegen mit Waldverlusten von > 9 ha, die Variante 4.1 sogar von > 10 ha verbunden.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7.1	Verkehrssicherheit	773	136	Private und juristische Personen	<p>Wenn ich es richtig verstanden habe, soll die Hollenstedter Straße keinen Überweg bekommen. Die Hollenstedter Straße wird vom nichtmotorisierten Verkehr intensiv genutzt. Sie ist die kürzeste Verbindung von Elstorf nach Eversen. Als solche ist sie eine beliebtere Fahrradverbindung als die Schützenstraße. Auf der Straße ist eine ganze Menge landwirtschaftlicher Verkehr. Sie gehört zu Elstorf's Naherholungsgebiet: Spaziergänger, Jogger, Walker und Reiter nutzen sie, außerdem viele viele Hundespaziergänger. Eine beliebte Runde geht von Elstorf nach Eversen, wo links durch die Wochenendhäuser ein Schleichweg zum Restaurant Ferien auf der Heid führt. Rückweg über die Schützenstraße. Ich war schon zahlreiche Male auf der Straße unterwegs und möchte, dass ein Überweg geschaffen wird. Das gleiche gilt für das Naherholungsgebiet Neu Wulmstorf an der Kiesgrube. Wenn ich es richtig verstanden habe, wird es zwischen B 73 und Ketzendorfer Straße keine Querungsmöglichkeit geben. Zurzeit gibt es zwei Hauptwege und zahlreiche kleine Wanderwege, die durch die B3neu unterbrochen würden. Ich bitte darum zwei Überwege oder Unterführungen zu schaffen. Für Fußgänger, die nicht an der B 73 laufen möchten, ist der Weg durch die Kieskuhle die Alternative, nach Ketzendorf zu kommen. Auf diesen Wegen gibt es auch viel Freizeitverkehr. Ich wandere häufig den Weg entlang der Mühlen, biege dann nach rechts auf einen Feldweg ab, der durch zwei Felder zu einem kleinen Teich und von dort aus nach Ketzendorf führt, biege vor dem Ort nach rechts Richtung B 73 ab, dann wieder rechts auf einen Waldweg, der zur Kieskuhle und durch die Kieskuhle hindurch zur Moorwegsiedlung führt. Auch der Freizeitverkehr muss bei den Planungen berücksichtigt werden!</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	<p>Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TÖB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: In den ausgelegten Plänen ist noch kein Ersatzwegenetz dargestellt. Nach derzeitigem Stand der Planung und den Hinweisen aus den Öffentlichkeitsveranstaltungen hat die Schützenstraße durch die Erschließung des Sportzentrums und die dort vorhandene Radwegroute eine höhere Bedeutung als die Hollenstedter Straße. Außerdem kann das Unterführungsbauwerk an der Schützenstraße mit einem Querungsbauwerk für Fledermäuse kombiniert werden. Eine Anbindung der Hollenstedter Straße über Ersatzwege an die Schützenstraße und / oder die Moissburger Straße erscheint zum jetzigen Zeitpunkt der Vorplanung sachgerecht, ein zusätzliches Überführungsbauwerk zwischen Schützenstraße und Moissburger Straße wird als nicht erforderlich angesehen. Eine detaillierte Planung und Abstimmung des Wegenetzes ist Teil der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung), dabei wird unter weiterer Beteiligung der TÖB und der Öffentlichkeit eine fachgerechte Lösung erarbeitet. Das Waldwege- und Wirtschaftswegenetz im Ketzendorfer Forst wird in erforderlichem Umfang wieder hergestellt. Abgeschnittene oder überplante Wege werden durch Parallelwege am Böschungsfuß wieder hergestellt und so angeschlossen, so dass die vorhandenen Wegebeziehungen - teils über Umwege - erhalten bleiben. Eine detaillierte Planung und Abstimmung des Wegenetzes ist auch hier Teil der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung). Nach derzeitigem Stand der Planung kann die neue B3 innerhalb des Waldes durch Fußgänger und Reiter unterhalb des Bauwerks 13.02 und über das Bauwerk 13.03 (Wirtschaftsweg Ketzendorfer Straße) gekreuzt werden.</p>

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	774	137	Private und juristische Personen	Ich habe diesen Winter auf der Fußgängerbrücke über dem neuen Teil der Wilhelmsburger Reichstraße in HH-Wilhelmsburg gestanden und die Fahrzeuge, die dort unter durchfahren hat man nur mit einem leisen Rauschen gehört. Es wäre super, wenn wir für den neuen Teil der B3 solch einen genialen Asphalt bekommen könnten!!!	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise und Anregungen zu einer lärmindernden Asphaltbauweise werden zur Kenntnis genommen und werden für die weiterführende Planung im Blick behalten.



ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5.2	Landwirtschaft	775	138	Private und juristische Personen	<p>Der landwirtschaftliche Betrieb xy bewirtschaftet in der Gemarkung Elstorf knapp 200 Hektar Acker (knapp 70 Hektar im Eigentum). Hier werden insbesondere Feldfrüchte für die eigene Tierhaltung (36.000 Freilandhennen und 15.000 Bodenhaltungshennen) und für die eigene Biogasanlage (1,5 MW Flexstrom) angebaut. Mit einem Kooperationspartner bewirtschaften wir fast 700 Hektar landwirtschaftliche Nutzflächen. Die regionale Vermarktung der Produkte ist uns eine Herzensangelegenheit und Kern unseres Wirtschaftens. Insgesamt 110 Mitarbeiter sind neben der landwirtschaftlichen Urproduktion in dem Themen Verarbeitung und regionale Vermarktung bei uns aktiv. Für unseren Betrieb stellen sich im Rahmen der Raumordnung die Frage wo wir den zurzeit im Dorf liegenden Zentralstandort (Administration, Tierhaltung, Sortierung der Eier und Umschlagsort für Zukaufware wie Geflügelfleisch) hin verlegen können. Schon seit dem Jahr 2006 wird mit der Verwaltung der Gemeinde Neu Wulmstorf über einen möglichen neuen Betriebsstandort diskutiert. Ideen für einen neuen Standort wurden bisher von der Verwaltung und/oder der Politik verworfen. Da wir in Elstorf mit unserem Betrieb bleiben möchten, bitte ich Sie vielleicht im Rahmen der Raumordnung auch Flächen in einem Flurbereinigungsprozess zur Verfügung zu stellen, die eine Entwicklung unseres Betriebes ermöglicht und nicht verhindert. Wir haben ca. 2 Hektar Eigentum auf der möglichen Trasse der B3 und natürlich den bestehenden Standort Fliegenmoor. Zusätzlich sind wir auch bereit mögliche andere Flächen mit in die Flurbereinigung zu geben, damit wir eine adäquate Fläche von ca. 2 Hektar für einen neuen zentralen Standort erhalten. Zusätzlich erwarte ich bei einem Flurbereinigungsverfahren, dass die durchschnittlichen Flächen größer werden. Nur wachsende Flächendurchschnittsgrößen werden den</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Anliegen des Einwenders werden zur Kenntnis genommen und es wird versucht, im Rahmen der Möglichkeiten im Verlauf der weiteren Planung Lösungen zu entwickeln, die den unterschiedlichen Anforderungen an den Raum Rechnung tragen. Beispielsweise ist die Durchführung eines Flurbereinigungsverfahrens angedacht. Mögliche Betriebsstandorte sind nicht Gegenstand des ROV. Gewerbeplanung liegt in der Zuständigkeit der gemeindlichen Bauleitplanung.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Landwirtschaft	775			zukünftigen landwirtschaftlichen Herausforderungen (Fixkostendegression, neue Düngeverordnung und massive Erhöhung der behördlich geforderten Administration etc.) gerecht.		

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender_ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.5	Luft und Klima	776	138	Private und juristische Personen	Grundsätzlich glaube ich es ist richtig, den Flächenfraß für so eine Ortsumgebung möglichst klein zu halten. Daher ist es unabdingbar, dass die Umgehung nicht zu lang wird. Als besondere Herausforderung sehe ich die Durchschneidung vom Fliegenmoor. Hier ist es wirklich notwendig, dass die emissionsrechtlichen Belange der Anlieger Berücksichtigung finden. Zurzeit sehe ich das noch als sehr kritisch an. Ich glaube, hier ist noch viel Überzeugungsarbeit zu leisten. Sicherlich wäre es wichtig eine zweite Meinung zu dieser Herausforderung mittels einer erneuten Studie zu holen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Die Zumutbarkeit der Lärmsituation im Zusammenhang mit dem Neubau einer Straße erfolgt auf der Basis der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung. Hier sind die gebietsspezifischen Grenzwerte festgesetzt. Für Wohngebiete betragen diese 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht. Für Mischgebiete sind die Werte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht maßgebend. Diese Werte werden an den nächstgelegenen Wohngebäuden deutlich unterschritten. In der vorliegenden Variantenuntersuchung erfolgten die lärmtechnischen Bewertungen aller Varianten auf der Basis der Orientierungswerte des Beiblatt 1 zur DIN 18005 Teil 1 beurteilt. Diese Orientierungswerte sind auch für die städtebauliche Planung relevant und stellen einen strengeren Maßstab als die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung - dar. In der DIN 18005 wird ausgeführt: "Die Einhaltung oder Unterschreitung dieser Orientierungswerte ist wünschenswert, um die mit der Eigenart des betroffenen Baugebietes oder der betroffenen Baufläche verbundene Erwartung auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen zu erfüllen." Da diese Orientierungswerte bereits an der nächstgelegenen Wohnbebauung im Bereich Fliegenmoor/K42 eingehalten werden, kann von keiner unzumutbaren Lärmbelastung ausgegangen werden, zumal sich die Lärmbelastung mit größer werdenden Abstand weiter verringert. Baulärm ist auf der Basis der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen - vom 19. August 1970 zu ermitteln. Auch diese AVV Baulärm wird im weiteren Planungsprozess beachtet. In Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens wird eine Abschätzung der zu erwartenden

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Luft und Klima	776					Baulärmbelastungen erfolgen. Durch die Beachtung dieser maßgebenden Grenzwerte ergeben sich keine unzumutbaren Lärmbelastungen. Erhebliche Immissionen durch Emissionen sind nicht zu erwarten. Dies gilt auch für die Gefahr von Gesundheitsschädigungen. Im Ergebnis der durchgeführten Luftschadstofftechnischen Untersuchung (siehe Unterlage 21.3) ist festgehalten, dass eine Überschreitung der in der 39. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte in Bezug auf Wohnbauflächen, sonstigen bebauten Flächen mit Bedeutung für das Wohnen, Freiflächen, das Wohnumfeld und die freie Landschaft durch keine der betrachteten Varianten ausgelöst wird. Die Immissionsgrenzwerte werden bereits in einem Abstand von 10 m zum Fahrbahnrand eingehalten.
4.1.6	Landschaft	777	139	Private und juristische Personen	Zu den Antragsunterlagen des o.g. Projektes nehmen wir nachfolgend für den Landwirt xx, nachfolgend Stellung: Der Landwirt xx bewirtschaftet im Nebenerwerb einen landwirtschaftlichen Betrieb mit dem Schwerpunkt Pensionspferdehaltung mit durchschnittlich 20 Einstellern. Die Lage der Hofstelle mit den dortigen betrieblichen Einrichtungen ermöglicht es den Pferdehaltern, ausgehend von der Hofstelle in das nahe gelegene angrenzende Waldgebiet auszureiten auf dem dortigen Wegenetz aus Wirtschafts- bzw. Waldwegen. Die nun ausgewiesene Vorzugsvariante 1.3 führt im Abschnitt zwischen der B73 und der B3 nordwestlich von Elstorf zu einer nicht unerheblichen Beschneidung dieses Waldkomplexes und des Wegenetzes. Dadurch werden östlich gelegene Waldflächen abgeschnitten vom Wegenetz, eine Überquerung wäre lediglich möglich im Rahmen der vorgesehenen Überführung des Wirtschaftsweges zwischen Ketzendorf hin in Richtung Neu Wulmstorf.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Erwiderung zum Wegenetz siehe Einwand 778

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	778	139	Private und juristische Personen	Es wird deshalb vorgeschlagen, die jetzige Vorzugsvariante in diesem nördlichen Bereich dahingehend zu optimieren und diese weiter in Richtung Osten zu verschieben, um vom Kreuzungspunkt mit der B73 dann in einem engeren Kurvenverlauf die entsprechende Anbindung an den Abschnitt B3n nach Norden zu gewährleisten. Auch die dortige Querung der ehemaligen Sandgruben ist unter dem Gesichtspunkt der Errichtung eines Dammes bzw. von weiträumigen Überführungen dort möglich. Belange des Naturschutzes können hier somit ebenfalls gewährleistet werden und das wesentliche Wegenetz bliebe unbeeinträchtigt. Dies gilt insbesondere für die ehemalige Trasse aus dem ehemaligen Sandabbau. Gleichzeitig sollten im Rahmen des geplanten Brückenbauwerkes 1302 nach entsprechender Verschiebung der Trasse Durchfahrtshöhen gewährleistet bleiben von mindestens 4 m. Somit könnte eine Anbindung der jetzigen Wegestrukturen an den östlich verlaufenden Elstorfer Moorweg mit seinem Bereich weiterhin gewährleistet bleiben. Darüber hinaus können auch die östlich verbleibenden forstwirtschaftlich genutzten Flächen dann von Ketzendorf aus direkt weiterhin erreicht werden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	In den ausgelegten Plänen ist noch kein Ersatzwegenetz dargestellt. Das Waldwege- und Wirtschaftswegenetz wird aber in erforderlichem Umfang wieder hergestellt. Abgeschnittene oder überplante Wege werden durch Parallelwege am Böschungsfuß wieder hergestellt und so angeschlossen, so dass die vorhandenen Wegebeziehungen - teils über Umwege - erhalten bleiben. Eine detaillierte Planung und Abstimmung des Wegenetzes ist Teil der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung). Nach derzeitigem Stand der Planung kann die neue B3 innerhalb des Waldes durch Fußgänger und Reiter unterhalb des Bauwerks 13.02 und über das Bauwerk 13.03 (Wirtschaftsweg Ketzendorfer Straße) gekreuzt werden. Eine weiter östlich über die ehemalige Sandgrube Wellmann verlaufende Trasse wurde zum Zeitpunkt der Vorplanung aus ökologischen Gründen verworfen. Die ehemalige Grube Wellmann gehört zu den naturschutzfachlich besonders bedeutsamen Flächen im Untersuchungsraum. So bietet das kleinteilig verzahnte Mosaik aus sehr hochwertigen und gesetzlich geschützten Biotopen (u.a. Sandtrockenrasen, Sandoffenbodenbereiche, Heide/Magerrasen, Stillgewässer und unterschiedliche Pionierwälder) u.a. der europarechtlich geschützten Zauneidechse den wertvollsten Lebensraum im gesamten Untersuchungsraum.

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	779	139	Private und juristische Personen	Grundsätzlich sollte im weiteren Planungsverfahren überdacht werden, die zurzeit vorgesehene Richtgeschwindigkeit von 100 km/h auf 80 km/h bzw. 70 km/h zu reduzieren und somit Möglichkeiten zur kleinräumigen Optimierung der Trassenführung zu gewinnen bzw. zu nutzen. Auch ein geplanter dreispuriger Ausbau in Teilbereichen zur Schaffung von Überholmöglichkeiten sollte unter dem Gesichtspunkt einer Reduzierung des Flächenbedarfes überdacht werden. Angesichts des vergleichsweise kurzen Streckenabschnitts von rund 6 Kilometern sollte ein zukünftig flüssiger Verkehrsverlauf auch mit einem Normalausbau und ggf. kleinflächigen Nothaltemöglichkeiten ausreichen, um somit einen durchgängigen Verkehrsfluss zu gewährleisten. Die Vorzugsvariante 1.3 sollte insoweit weiter verfolgt werden unter besonderer Berücksichtigung der kleinräumigen Optimierung im nördlichen Teilbereich. Eine Vertretungsvollmacht wird kurzfristig nachgereicht.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Die Planung eines 3-streifigen Regelquerschnitts ist im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) unter Ziffer 1.2 ausführlich begründet. Die Neubaustrecke der OU Elstorf ist Teil der überregionalen Verbindung der B 3 zwischen der A 26 und der A 1 sowie darüber hinaus nach Süden. Aus dieser Verbindungsfunktion leiten sich aus dem Regelwerk die Planungsvorgaben z.B. für den Querschnitt und die Planungsgeschwindigkeit ab. Beim Entwurf der Neubaustrecke wurde der Gesamtstreckenzug zwischen der A 26 und der A 1 betrachtet. Um auf diesem Gesamtstreckenzug die planerische Forderung nach gesicherten Überholmöglichkeiten zu erreichen, wird die Neubaustrecke außerhalb der Knotenpunkte mit einem dritten Fahrstreifen geplant, der wechselseitig zum Überholen freigegeben wird. Die Schaffung von gesicherten Überholmöglichkeiten ist auch deshalb wichtig, weil die Neubaustrecke aufgrund der vielen Zwangspunkte einen recht geschwungenen Verlauf hat. Daher stehen anders als auf den Anschlussstrecken im Norden und Süden keine ausreichenden Überholweiten zum Überholen auf der Gegenfahrbahn zur Verfügung. Ohne Überholfahrstreifen wäre eine der Netzfunktion angemessenen Reisegeschwindigkeit nicht zu erreichen, der hohe Überholdruck würde zu riskanten Überholmanövern verleiten. Ein Verzicht auf den dritten Fahrstreifen würde die Gesamtbreite des Trassenkorridors um 3,50 m verringern, hätte aber erhebliche Nachteile für die Verkehrssicherheit. Der Verkehrliche Nutzen wird dadurch, dass die Möglichkeit zu sicherem Überholen geschaffen wird, jedoch beträchtlich erhöht; gerade weil dies auf den anschließenden Streckenverläufen der B 3 nicht möglich ist. Hier sollte die Erfahrung aus anderen

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Straßenplanung	779					Ortsumfahrungen genutzt werden, die zunächst 2-spurige hergestellt und nach relativ kurzer Zeit nachträglich um eine weitere Fahrspur erweitert wurden. Es hat sich gezeigt, dass ein 2-spuriger Ausbau bei dem Verkehrsaufkommen mit entsprechendem Schwerverkehrsanteil nicht zielführend ist.
6	Landwirtschaft	780	140	Private und juristische Personen	Zu den Antragsunterlagen zum oben genannten Projekt nehmen wir nachfolgend für den Landwirt xx Stellung. Die Vertretungsvollmacht wird kurzfristig nachgereicht. Herr xx bewirtschaftet mit Hofstelle am Ostrand der Ortslage Ketzendorf einen landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb. Zu diesem gehören auch zahlreiche Forstflächen, die unter anderem durch das Projekt betroffen werden. Hier handelt es sich z.B. um das Flurstück xx auf der Gesamtlänge von ca. 750 m ausgehend von der B73 in südlicher Richtung. Weiterhin um das Flurstück xx mit 0,245 ha Gesamtfläche. Zunächst ist voranzustellen, dass der Betrieb xx bereits in der Vergangenheit durch Straßenbaumaßnahmen und Kompensationsflächen verloren hat. Ausgehend dabei vom ersten 1. BA der B3n sowie für Kompensationsflächen für die A26.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Der Straßenbaulastträger ist im Zuge der Straßenplanung auf eine Flächeninanspruchnahme durch die Trasse der Ortsumgehung und aufgrund von Kompensationsmaßnahmen angewiesen. Dabei wird versucht, vor dem Hintergrund des geltenden Rechts und dem Stand der Technik, die Inanspruchnahmen so gering wie möglich zu halten. Aufgrund der räumlichen Nähe der beschriebenen Maßnahmen im Projektgebiet wird nun offenbar eine erneute Betroffenheit ausgelöst, die vor dem Hintergrund der vorliegenden Fachgutachten und möglichen Maßnahmen, wie etwa einem Flurbereinigungsverfahren, so weit möglich gemindert werden soll.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	781	140	Private und juristische Personen	Die gewählte Vorzugsvariante 1.3 wird aus landwirtschaftlicher Sicht des Betriebes xx grundsätzlich befürwortet. Allerdings sollte sie im Abschnitt zwischen B73 und B3 nordwestlich von Elstorf weiter optimiert werden durch Verschiebung in östlicher Richtung auf die Variante 6.1. Dieses beginnend mit dem Kreuzungspunkt der 110-kV-Leitung und danach in nördlicher Richtung parallel angelehnt an den Elstorfer Moorweg. Damit würde auch die Betroffenheit der Forstflächen des Betriebes xx deutlich minimiert werden können. Denn die derzeitige Linienführung der Variante 1.3 führt zu einer Abtrennung des Flurstücks xx vom Wirtschaftswegenetz in diesen Waldkomplex in Richtung Ketzendorf. Die weiteren Flächen können nur unter erschwerten Bedingungen oder nur in Verbindung mit erheblichen Umwegen möglicherweise noch erreicht werden. Eine mögliche Verschiebung der Trasse in östliche Richtung ermöglicht gleichwohl die Führung der geplanten B3 neu auf einem Damm bzw. mit einem Brückenbauwerk, derzeit als Bauwerk 1302 vorgesehen. Letzteres verschoben würde auch die Möglichkeit beinhalten zum Erreichen der östlich verbleibenden Waldflächen mit entsprechenden forstwirtschaftlichen Fahrzeugen zum Holzeinschlag und zum Abtransport zu Holzlagerplätzen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Die Erschließung der Flurstücke wird ggf. im Rahmen der Entwurfsplanung neu geregelt. Erwidern zum Wegenetz siehe Einwand-ID 782



ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
6	Landwirtschaft	782	140	Private und juristische Personen	Gleichzeitig würde das vorhandene Wegenetz innerhalb der Forstflächen insbesondere nordöstlich der Ortschaft Katzendorf weniger beeinträchtigt. Im Übrigen ist nicht erkennbar, ob in den bisherigen Beurteilungen auch eine forstwirtschaftliche Stellungnahme der LWK Niedersachsen vorliegt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Das Wegenetz wird im Rahmen der Entwurfsplanung näher untersucht und ggf. werden Anpassungen vorgenommen. Dabei werden die verschiedenen Interessen berücksichtigt und so weit wie möglich in Einklang gebracht. In den ausgelegten Plänen ist noch kein Ersatzwegenetz dargestellt. Das Waldwege- und Wirtschaftswegenetz wird aber in erforderlichem Umfang wieder hergestellt. Abgeschnittene oder überplante Wege werden durch Parallelwege am Böschungsfuß wieder hergestellt und so angeschlossen, so dass die vorhandenen Wegebeziehungen - teils über Umwege - erhalten bleiben. Eine detaillierte Planung und Abstimmung des Wegenetzes ist Teil der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung). Nach derzeitigem Stand der Planung kann die neue B3 zwischen der B73 und dem Wirtschaftsweg Ketzendorfer Straße vom land- und forstwirtschaftlichen Verkehr im Zuge der Bauwerke 13.01 und 13.03 gekreuzt werden. Ob auch das Bauwerk 13.02 vom land- und forstwirtschaftlichen Verkehr als Unterführung genutzt werden kann, ist in der nächsten Planungsphase unter ökologischen Gesichtspunkten abzuwägen und zu entscheiden. Auf landwirtschaftlichen Betrieben gibt es häufig die Kombination von Landwirtschaft und Forstwirtschaft. Da bei diesen Betrieben i.d.R. ein wesentlich höherer Einkommensanteil aus der Landwirtschaft erzielt wird und sich das geplante Vorhaben z.B. aufgrund der Flächenverluste gravierender auf die landwirtschaftlichen Belange auswirken wird, ist die Beurteilung der forstlichen Belange in diesem Verfahrensschritt noch nicht vorgenommen worden.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2.1	Arten	783	140	Private und juristische Personen	Abschließend weisen wir darauf hin, dass mit der vorgeschlagenen Trassenverschiebung im nördlichen Teilbereich in Richtung auf die Variante 6.1 auch naturschutzfachliche Aspekte sprechen können. Denn die jetzige Linienführung im Zuge der Vorzugsvariante 1.3 berührt einen intensiv durch das dortige Fledermausvorkommen genutzten Bereich mit dem insgesamt höchsten Flugaufkommen. Die vorgeschlagene Variantenverschiebung gefährdet auch nicht den Lärmschutz für die nordöstlich im Bereich der Ortslage Neu Wulmstorf vorhandene Wohnbebauung.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Wie in der Einwendung richtig dargestellt, ist die mit der Variante 1.3 verbundene Beeinträchtigung von Fledermausflugrouten im Vergleich zur Variante 6.1 höher, da die von der Variante 1.3 tangierte „Waldschneise“ entlang des zentral durch den Ketzendorfer Forstes verlaufenden Weges von vielen Fledermäuse genutzt wird. Bei anderen geprüften Umweltaspekten wie z. B. der Beeinträchtigung von sehr hoch bedeutsamen Brutvogel- und Reptilienlebensräumen oder von gesetzlich geschützten Biotopen schneidet hingegen die Variante 6.1 etwas schlechter ab. In Bezug auf die in der Einwendung angesprochenen Lärmbelastungen der Wohnbauflächen in Neu Wulmstorf wird auf die deutlich höheren Belastungen durch die Variante 6.1 im Vergleich zur Variante 1.3 verwiesen (siehe UVS, Kap. 5.2.2.2). Die variantenbezogenen Vor- und Nachteile der jeweiligen Variantenführung sind zusammenfassend im schutzgutübergreifenden Variantenvergleich der UVS (Kap. 5.11) dargelegt. Demnach ist die Variante 6.1 in der Gesamtschau aller Umweltaspekte insgesamt etwas schlechter zu beurteilen als die Variante 1.3.

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	784	140	Private und juristische Personen	<p>Leider fehlen in den derzeitigen Unterlagen jegliche Aussagen zu einem möglichen Bedarf an Ausgleichs- und Kompensationsflächen. Auch wenn die ersten Aussagen zur Ausgestaltung der zukünftigen B3neu auf naturschutzfachliche Aspekte abgestimmt sind und somit sich möglicherweise bereits eine Reduzierung notwendiger Flächenbedarf ergibt, wäre diese durchaus als wesentlicher Aspekt des Projektes schon im Raumordnungsverfahren abzuschätzen. Vor diesem Hintergrund sollte insbesondere der Flächenbedarf für die B3neu insoweit minimiert werden können, dass auf einen dreispurigen Ausbau vor dem Hintergrund von Überhol-Abschnitten verzichtet werden könnte. Ebenso sollte die vorgesehene Richtgeschwindigkeit von 100 km/h reduziert werden auf 70-80 km/h für den vergleichsweise kurzen Gesamtabschnitt von rund 6 km. Sowohl nördlich der B73 als auch im weiteren Verlauf der B3 bis zur A1 gelten weiträumige Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 70 km/h bzw. 50 km/h in der Ortsdurchfahrt Rade.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	<p>Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Anlagenbestandes des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TÖB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Der Einwand, dass in den Antragsunterlagen jegliche Aussagen zu einem möglichen Bedarf an Ausgleichs- und Kompensationsflächen fehlen, wird mit Verweis auf die UVS (Kap. 5.10.2) zurückgewiesen. Der Gesamtflächenverbrauch wird nur zu einem geringen Prozentsatz erhöht durch eine 3. Fahrspur. Der Verkehrliche Nutzen wird dadurch, dass die Möglichkeit zu sicherem Überholen geschaffen wird, jedoch beträchtlich erhöht; gerade weil dies auf den anschließenden Streckenverläufen der B 3 nicht möglich ist. Hier sollte die Erfahrung aus anderen Ortsumfahrungen genutzt werden, die zunächst 2-spurig hergestellt und nach relativ kurzer Zeit nachträglich um eine weitere Fahrspur erweitert wurden. Es hat sich gezeigt, dass ein 2-spuriger Ausbau bei dem Verkehrsaufkommen mit entsprechendem Schwerverkehrsanteil nicht zielführend ist. Die Planung eines 3-streifigen Regelquerschnitts ist im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) unter Ziffer 1.2 ausführlich begründet. Die Neubaustrecke der OU Elstorf ist Teil der überregionalen Verbindung der B 3 zwischen der A 26 und der A 1 sowie darüber hinaus nach Süden. Aus dieser Verbindungsfunktion leiten sich aus dem Regelwerk die Planungsvorgaben z.B. für den Querschnitt und die Planungsgeschwindigkeit ab. Beim Entwurf der Neubaustrecke wurde der Gesamtstreckenzug zwischen der A 26 und der A 1 betrachtet. Um auf diesem Gesamtstreckenzug die planerische Forderung nach gesicherten Überholmöglichkeiten zu erreichen, wird die Neubaustrecke außerhalb der Knotenpunkte mit einem dritten Fahrstreifen geplant, der wechselseitig zum Überholen freigegeben wird. Die Schaffung von gesicherten Überholmöglichkeiten ist auch deshalb wichtig, weil die Neubaustrecke aufgrund der</p>

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Straßenplanung	784					vielen Zwangspunkte einen recht geschwungenen Verlauf hat. Daher stehen anders als auf den Anschlussstrecken im Norden und Süden keine ausreichenden Überholweiten zum Überholen auf der Gegenfahrbahn zur Verfügung. Ohne Überholfahrstreifen wäre eine der Netzfunktion angemessene Reisegeschwindigkeit nicht zu erreichen, der hohe Überholdruck würde zu riskanten Überholmanövern verleiten. Ein Verzicht auf den dritten Fahrstreifen würde die Gesamtbreite des Trassenkorridors um 3,50 m verringern, hätte aber erhebliche Nachteile für die Verkehrssicherheit.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
6	Landwirtschaft	785	141	Private und juristische Personen	Durch die aktuelle Planung kommt es zu einer Zerschneidung von bestehenden Flächenstrukturen, sowie zu einem massiven Wegfall von landwirtschaftlichen Ackerflächen, bei denen es sich ausschließlich um Flächen in Hofnähe handelt. Straßen- und Kompensationsflächen werden leider ausschließlich aus landwirtschaftlichen Ackerflächen generiert, eine weitere Verknappung wertvoller und ertragreicher Böden ist die Folge. Die Erreichbarkeit wird durch zusätzliche Umwege, verlängerte Transport- und Anfahrtswege deutlich erschwert. Die Zufahrten zu landwirtschaftlichen Grundstücken sind zu erneuern, ein zusätzliches Wegesystem wird notwendig sein. Es muss gewährleistet sein, dass die Hofstelle auch weiterhin für den landwirtschaftlichen Verkehr, sowie für alle Anwohner und Angestellte des landwirtschaftlichen Betriebes zu erreichen ist. Beregnungsanlagen, sowie sämtliche Versorgungsleitungen (Wasser, Strom, Telefon) werden durch die bevorzugte Trassenführung getrennt. Wir fordern daher eine rechtzeitige und umfangreiche Erstellung einer nötigen Betroffenheitsanalyse für die Landwirtschaft. Hierbei sollte eine individuelle Betrachtung und Einbeziehung der betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe, zudem eine größere Gewichtung des landwirtschaftlichen Fachbeitrages bei der Trassenfindung und Planung des Bauvorhabens der B3 Ortsumfahrung Elstorf miteinbezogen werden. Da es als Konsequenz von dauerhaften Einschränkungen der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung zu wirtschaftlichen Schäden und zur Bedrohung von Existenzen kommt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die Hinweise in Bezug auf die Zerschneidung und Verluste landwirtschaftlicher Flächen und des Wegenetzes werden zur Kenntnis genommen. Diese Belange sind jetzt schon bekannt und werden in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin das Ziel. Eine landwirtschaftliche Betroffenheitsanalyse sowie ein angedachtes Flurbereinigungsverfahren sind für die nächsten Planungsphasen eingeplant. Mehr oder weniger starke Betroffenheiten werden durch jede Variante ausgelöst, allerdings in unterschiedlichem Umfang. Der "Landwirtschaftliche Fachbeitrag" stellt die Auswirkungen des Vorhabens, d.h. jeder Variante, auf die einzelnen landwirtschaftlichen Betriebe und auf die vorhandene Agrarstruktur dar. Im Vergleich der Auswirkungen, also auch der Betroffenheiten, schnitt die Variante 1.3 mit am günstigsten ab.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	786	143	Private und juristische Personen	<p>Hiermit erhebe ich Einspruch gegen die im Raumordnungsverfahren geplante Ortsumgehung Elstorf - Vorzugstrasse Variante 1.3. Bei der Entscheidung für die Vorzugstrasse Variante 1.3 wurde der Faktor Mensch, und hier meine ich die anderen Anwohner und mich, nicht ausreichend berücksichtigt. Weil, wenn sie das getan hätten, wären Sie nie auf die Idee gekommen eine neue „Schnellstraße“ so dicht an ein Wohngebiet bauen zu wollen. Die Trasse Variante 1.3 würde eine erhebliche Reduzierung meiner/unsere Lebensqualität bedeuten. Ich/wir wären sowohl in der Bauphase als auch später im Betrieb Emissionen ausgesetzt, die hochgradig gesundheitsgefährdend sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lärm</li> <li>- Verschmutzung</li> <li>- Feinstaub</li> <li>- CO2</li> <li>- usw.</li> </ul> <p>Das bin ich/sind wir nicht bereit hinzunehmen. D.h. ich/wir können nicht mehr ruhig im Garten arbeiten und uns erholen, auf der Terrasse sitzen oder nachts bei geöffnetem Fenster schlafen. Des Weiteren würde das Vorhandensein der Trasse 1.3 den Wert meines Grundstückes mit Haus/unsere Grundstücke mit Haus erheblich reduzieren. Auch das ist nicht akzeptabel.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	<p>Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TÖB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Die Zumutbarkeit der Lärmsituation im Zusammenhang mit dem Neubau einer Straße erfolgt auf der Basis der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. Bundes-Immissionschutzverordnung. Hier sind die gebietsspezifischen Grenzwerte festgesetzt. Für Wohngebiete betragen diese 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht. Für Mischgebiete sind die Werte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht maßgebend. Diese Werte werden an den nächstgelegenen Wohngebäuden deutlich unterschritten. In der vorliegenden Variantenuntersuchung erfolgten die lärmtechnischen Bewertungen aller Varianten auf der Basis der Orientierungswerte des Beiblatt 1 zur DIN 18005 Teil 1 beurteilt. Diese Orientierungswerte sind auch für die städtebauliche Planung relevant und stellen einen strengeren Maßstab als die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. Bundes-Immissionschutzverordnung - dar. In der DIN 18005 wird ausgeführt: "Die Einhaltung oder Unterschreitung dieser Orientierungswerte ist wünschenswert, um die mit der Eigenart des betroffenen Baugebietes oder der betroffenen Baufläche verbundene Erwartung auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen zu erfüllen." Da diese Orientierungswerte bereits an der nächstgelegenen Wohnbebauung im Bereich Fliegenmoor/K42 eingehalten werden, kann von keiner unzumutbaren Lärmbelastung ausgegangen werden, zumal sich die Lärmbelastung mit größer werdenden Abstand weiter verringert. Baulärm ist auf der Basis der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen - vom 19. August 1970 zu ermitteln. Auch diese AVV Baulärm wird im weiteren Planungsprozess beachtet. In Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens wird eine Abschätzung der zu erwartenden</p>

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender_ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	786					Baulärmbelastungen erfolgen. Durch die Beachtung dieser maßgebenden Grenzwerte ergeben sich keine unzumutbaren Lärmbelastungen. Erhebliche Immissionen durch Emissionen sind nicht zu erwarten. Dies gilt auch für die Gefahr von Gesundheitsschädigungen. Im Ergebnis der durchgeführten luftschadstofftechnischen Untersuchung (siehe Unterlage 21.3) ist festgehalten, dass eine Überschreitung der in der 39. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte in Bezug auf Wohnbauflächen, sonstigen bebauten Flächen mit Bedeutung für das Wohnen, Freiflächen, das Wohnumfeld und die freie Landschaft durch keine der betrachteten Varianten ausgelöst wird. Die Immissionsgrenzwerte werden bereits in einem Abstand von 10 m zum Fahrbahnrand eingehalten.
4.1.5	Luft und Klima	787	143	Private und juristische Personen	Eine Ortsumgehung würde die Lindenstraße durch Elstorf verkehrstechnisch vermutlich entlasten. Die Emissionen werden aber für Elstorf insgesamt deutlich zunehmen durch eine Ortsumgehung 1.3 mit höherem Verkehrsaufkommen und vorwiegend Westwind. Es geht bei der geplanten Baumaßnahme ja auch nicht wirklich darum Elstorf durch eine Umgehungsstraße zu entlasten. Es geht vielmehr darum, eine Verbindung zwischen der A1 und der A26 zu schaffen. Und das auf Kosten der Anwohner von Rade bis Elstorf und Neu Wulmstorf. Die Verbindung der A1 mit der A26 kann auch über die A261 und A7 erfolgen. Man müsste dann „nur“ die A26 an die A7 anbinden; was ja sowieso geplant ist.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidernung des Vorhabenträgers: Die Anbindung der A 26 an die A 7 erfolgt unabhängig von dem hier geplanten Bauvorhaben. Die Entlastung von Elstorf wurde im schalltechnischen Gutachten sowie der UVS zur OU Elstorf untersucht und belegt. Bei der Ermittlung der zu erwartenden Lärmsituation von der neuen Straße wird durch die Formeln der lärmtechnischen Berechnungsvorschrift eine Mitwindsituation berücksichtigt, d.h. von der Schallquelle, also der Straße hin zum Immissionsort, also der Bebauung. Die maßgebenden Orientierungswerte an der nächstgelegenen Wohnbebauung werden nicht überschritten, die neue Lärmbelastung durch die neue Trasse liegt somit gemäß den Vorschriften in einem zumutbaren Rahmen. Dagegen wird die vorhandene Ortsdurchfahrt durch die deutliche Abnahme des Schwerverkehrs auch lärmtechnisch deutlich entlastet.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	788	143	Private und juristische Personen	Wenn Ihnen die Stecke zu lang erscheint, dann suchen Sie eine Trasse von der A1 zur A26 die die Gesundheit der Menschen nicht zusätzlich belastet und bei der das Hab und Gut (Haus, Grundstück) der Menschen wertmäßig nicht vernichtet wird. Sollten Sie den Bau der Trasse 1.3 endgültig beschließen, werde ich Sie auf Unterlassung bzw. Schadensersatz verklagen; wie andere Anwohner auch.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Hinsichtlich dem in der Einwendung vorgebrachten Sachverhalt „Gesundheit des Menschen“ wird auf die Antwort- Stellungnahmen zu Einwand-ID 754 und 755 von Einwender-ID 132 verwiesen. Die einer Wertminderung zu Grunde liegenden Aspekte sind in der Abwägung berücksichtigt.



ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	789	144	Private und juristische Personen	<p>Wir, x und y xy, als persönlich Betroffene folgende Einwände gegen die Realisierung der beantragten Ortsumgehung B3 neu Elstorf mit Zubringer A26: Unser Haus (Fuhrenkamp xy, 21629 Neu Wulmstorf-Elstorf, Flurstück x/y) liegt ca. 120 m neben der aktuell geplanten Trasse (Vorzugsvariante 1.3). In dieser Entfernung werden wir starkem Dauerlärm (Bau- und späterer Straßenlärm), Erschütterungen, erhöhter Schadstoffbelastung durch Feinstaub und Verkehrszunahme ausgesetzt sein. Wir befürchten dadurch eine starke Beeinträchtigung unserer Gesundheit, unter anderem durch Schlafstörungen (wir schlafen seit Jahrzehnten bei gekippten Fenstern). Als Grundstückseigentümer rügen wir, dass durch das geplante Vorhaben eine Wert- und Nutzungsbeeinträchtigung unserer Immobilie einhergeht und wir entsprechende Schutzmaßnahmen und eine angemessene Entschädigung begehren. Da sich die zu erwartende Lärmbelastung und Luftverschmutzung auf unsere Lebensqualität, unsere Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten unseres Wohn- und Lebensumfeldes und eine Beschneidung der Freizügigkeit auswirken wird (u.a. Garten, Terrassen- u. Balkonnutzung, Schlafen bei gekippten Fenstern), lehnen wir diese Maßnahme ab und fordern eine wesentliche Vergrößerung des Radius um Elstorf, einen aktiven Lärmschutz an der Trasse zur Erreichung der gesetzlichen Maximalwerte. Der mögliche Mehraufwand dafür kann nicht gegen unsere Gesundheit und Lebensqualität aufgerechnet werden (Recht auf körperliche Unversehrtheit gemäß Grundgesetz). Herr xy ist infolge eines Herzinfarktes (2007) zu einem Grad 30 schwerbehindert und daher durch eine westlich von Elstorf gelegene Trasse der B3 Neu und der dadurch erzeugten Luftschadstoffe und die neu auftretende Lärmbelastung, besonders gefährdet. Da</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	<p>Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Die Zumutbarkeit der Lärmsituation im Zusammenhang mit dem Neubau einer Straße erfolgt auf der Basis der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. Bundes-Immissionschutzverordnung. Hier sind die gebietsspezifischen Grenzwerte festgesetzt. Für Wohngebiete betragen diese 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht. Für Mischgebiete sind die Werte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht maßgebend. Diese Werte werden an den nächstgelegenen Wohngebäuden deutlich unterschritten. In der vorliegenden Variantenuntersuchung erfolgten die lärmtechnischen Bewertungen aller Varianten auf der Basis der Orientierungswerte des Beiblatt 1 zur DIN 18005 Teil 1 beurteilt. Diese Orientierungswerte sind auch für die städtebauliche Planung relevant und stellen einen strengeren Maßstab als die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. Bundes-Immissionschutzverordnung - dar. In der DIN 18005 wird ausgeführt: "Die Einhaltung oder Unterschreitung dieser Orientierungswerte ist wünschenswert, um die mit der Eigenart des betroffenen Baugebietes oder der betroffenen Baufläche verbundene Erwartung auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen zu erfüllen." Da diese Orientierungswerte bereits an der nächstgelegenen Wohnbebauung im Bereich Fliegenmoor/K42 eingehalten werden, kann von keiner unzumutbaren Lärmbelastung ausgegangen werden, zumal sich die Lärmbelastung mit größer werdenden Abstand weiter verringert. Baulärm ist auf der Basis der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19. August 1970 zu ermitteln. Auch diese AVV Baulärm wird im weiteren Planungsprozess beachtet. In Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens wird eine Abschätzung der zu erwartenden</p>

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	789			<p>unsere Wohnsiedlung ferner keinen Vorteil von der geplanten Maßnahme hat, ist das Schutzbedürfnis der Anwohner besonders hoch anzusiedeln. D.h. wir fordern eine wesentliche Vergrößerung des Abstandes der B3 neu zu Wohnsiedlungen, einen aktiven Lärmschutz an der gesamten Ortsumgebung auf der Basis der Maximalkapazität und schalltechnischer Untersuchungen, soweit es der geplante Neubau erlaubt.</p>		<p>Baulärmbelastungen erfolgen. Durch die Beachtung dieser maßgebenden Grenzwerte ergeben sich keine unzumutbaren Lärmbelastungen. Erhebliche Immissionen durch Emissionen sind nicht zu erwarten. Dies gilt auch für die Gefahr von Gesundheitsschädigungen. Im Ergebnis der durchgeführten luftschadstofftechnischen Untersuchung (siehe Unterlage 21.3) ist festgehalten, dass eine Überschreitung der in der 39. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte in Bezug auf Wohnbauflächen, sonstigen bebauten Flächen mit Bedeutung für das Wohnen, Freiflächen, das Wohnumfeld und die freie Landschaft durch keine der betrachteten Varianten ausgelöst wird. Die Immissionsgrenzwerte werden bereits in einem Abstand von 10 m zum Fahrbahnrand eingehalten. Ob durch ein Straßenneubauvorhaben der Wert einzelner Grundstücke bzw. Immobilien steigt oder fällt, kann nicht prognostiziert und durch staatliches Eingreifen kompensiert werden. Dafür ist keine rechtliche Grundlage gegeben.</p>

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2.1	Arten	790	144	Private und juristische Personen	Die Trassen westlich von unserem Grundstück verlaufen durch ein Brut- und Nahrungsgebiet von Uhus, Schleiereulen, Kranichen, Weißstörchen, Rotmilanen und Rohrweihen. Im Gutachten der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr wurde es bisher nicht berücksichtigt.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	<p>Zum Uhu: Der landesweit ungefährdete Uhu wurde von ÖKOPLAN in 2018/2019 im Untersuchungsraum nicht beobachtet. In der UVS (Unterlage 19.1.1, Kap. 3.2.6.2.1) werden vor dem Hintergrund von älteren Kartierdaten von ALAND (2017), ÖKOLOGIS (2017), WÜBBENHORST (2018) und KÜFOG (2012) jedoch potenzielle Uhu-Brutplätze in den Grubengeländen zwischen Ovelgönne und Ardestorf, zwischen Ketzendorf und Elstorf, westlich von Wulmstorf und westlich von Daerstorf angenommen und in die Auswirkungsprognose und den Variantenvergleich eingestellt.</p> <p>Zur Schleiereule: Die landesweit ungefährdete Schleiereule wurde von ÖKOPLAN 2018/2019 nicht im Untersuchungsraum zur OU Elstorf beobachtet. Im Rahmen der avifaunistischen Kartierung zum Windpark Ardestorf (ALAND 2017) wurde ein Niststandort am östlichen Ortsrand von Ketzendorf ermittelt. In 2015 wurde in der von ÖKOLOGIS durchgeführten Kartierung zur Windenergieanlage Elstorf (ÖKOLOGIS 2018) ein Nachweis in der Ortslage von Ardestorf erbracht. Beide Nachweise konnten von ÖKOPLAN in 2018/2019 nicht bestätigt werden.</p> <p>Im Rahmen der im Frühjahr 2020 durch den Vorhabenträger erfolgten Kontaktaufnahme zu einem in Elstorf ansässigen Bürger, der auf Schleiereulen-Sichtungen in 2019 am westlichen Ortsrand von Elstorf hinweist, konnten bisher keine konkreten Brut-Hinweise ermittelt werden.</p> <p>Zum Kranich: Durch ÖKOPLAN 2018/2019 gelang ein unmittelbarer Brutnachweis der ungefährdeten Art mit der Beobachtung eines brütenden Altvogels in der Kiesgrube Meyer nordwestlich Ardestorf. Weiterhin erfolgten Beobachtungen meist einzelner Nahrungsgäste im Bereich zwischen Elstorf und Neu Wulmstorf im Nordosten der Untersuchungsfläche. Bei einem Trupp von 80 überfliegenden Kranichen bei Elstorf handelte es sich um durchziehende Individuen. Im Rahmen der avifaunistischen Kartierung zum Windpark Ardestorf (ALAND 2017) wurden vermehrte Flugbewegungen westlich Ardestorf und weit (westlich) außerhalb des Untersuchungsraums zur OU Elstorf registriert.</p> <p>Zum Weißstorch: Der landesweit gefährdete</p>

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Arten	790					<p>Weißstorch wurde von ÖKOPLAN in 2018/2019 im vorhabenbezogenen Untersuchungsraum nicht beobachtet. Im Rahmen der avifaunistischen Kartierung zum Windpark Ardestorf (ALAND 2017) wurden vermehrte Flugbewegungen nördlich Moiburg/ westlich Immenbeck (in rd. 3 km Entfernung zur nächstgelegenen Variante 3.1) sowie vereinzelte Flugbewegungen westlich und nördlich Ardestorf festgestellt. Zum Rotmilan: Der in Niedersachsen stark gefährdete Rotmilan wurde im Zuge der 2018/2019 von ÖKOPLAN durchgeführten Erfassungen nicht als Brutvogel, sondern mit 4 Nahrungsgästen im vorhabenbezogenen Untersuchungsraum nachgewiesen (3x westlich Elstorf, 1x östlich Deponie Neu Wulmstorf). Im Rahmen der avifaunistischen Untersuchung zum Windpark Ardestorf (ALAND 2017) wurde ebenfalls trotz intensiver Horstsuche und mehrmaliger Horstüberprüfung kein Brutstandort des Rotmilans im 2.000 m-Radius um den geplanten Windpark Ardestorf, mithin auch nicht im Überlappungsbereich mit dem Untersuchungsraum der OU Elstorf, festgestellt. Das gleiche gilt für die 2015 von ÖKOLOGIS durchgeführte Kartierung zur Windenergieanlage Elstorf (ÖKOLOGIS 2018); dort erfolgte im 4.000 m-Radius um die Windenergieanlage zwar 2x eine Brutzeitfeststellung direkt westlich Daerstorf bzw. zwischen Daerstorf und Elstorf. Die Beobachtungen wurden jedoch nicht als Brutverdacht oder Brutnachweis eingestuft (ÖKOLOGIS 2018).</p> <p>Zur Rohrweihe: Die in Niedersachsen auf der Vorwarnstufe der Roten Liste geführte Rohrweihe wurde im Zuge der 2018/2019 von ÖKOPLAN durchgeführten Erfassungen innerhalb eines Großreviers an einem Feldtümpel zwischen Elstorf und Elstorf-Bachheide beobachtet. Von drei im Rahmen der avifaunistischen Untersuchung zum Windpark Ardestorf (ALAND 2017) erfassten Brutpaaren wurde eines im Untersuchungsraum zur OU Elstorf erfasst. Dieses lag 2017 im westlichen Randbereich der Sandgrube Ketzenberge. Dieser Nachweis konnte 2018/2019 durch ÖKOPLAN nicht bestätigt werden. Die beiden anderen</p>

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Arten	790					von ALAND in 2017 festgestellten Brutpaare liegen westlich Immenbeck (rd. 2 km außerhalb des Untersuchungsraums) bzw. östlich Moissburg (rd. 3 km außerhalb des Untersuchungsraums). Die in 2013 und 2015 durch INFRAPLAN durchgeführten Kartierungen zum Windpark Ardestorf (damals noch „Windpark Elstorf“ benannt) führten zu dem Ergebnis, dass jeweils keine Rohrweihenbrut und keine intensive Raumnutzung dieser Art im 2 km-Umfeld des geplanten Windparks festzustellen waren (INFRAPLAN 2014, 2015a, b).
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	791	144	Private und juristische Personen	Aus unserer Sicht hat die derzeitige Planung nicht die Interessen der Anwohner oder der Bewohner der Region im Blick, sondern folgt überwiegend den singulären Interessen des Transportgewerbes. Wir sind der Meinung, dass ein sehr viel weniger intensiver Eingriff in die Natur ausreichend ist, um gelegentlich bestehende Behinderungen zu reduzieren und vor allem den Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner vor Verkehrs- und Lärmbelastungen zu realisieren.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Es geht immer um einen Interessensausgleich zwischen den Interessen der Allgemeinheit und denen der Bewohner einer Region. Die Nutzung von überörtlichen Verkehrsverbindungen geht immer mit Belastungen für Anlieger vor Ort einher. Leider ist die gestellte Aufgabe ohne Beeinträchtigungen nicht lösbar. Die unterschiedlichen betroffenen Belange sind im Rahmen der Voruntersuchung zur Ortsumfahrung Elstorf untersucht worden und in den Variantenvergleich eingeflossen.
4.1.6	Landschaft	792	144	Private und juristische Personen	In den von der Trasse betroffenen Ortsteilen käme es zu einer nachhaltigen Beeinträchtigung der Menschen. Es entstünden erhebliche Beeinträchtigungen durch den Verlust erlebniswirksamer Landschaftselemente (Feldgehölze, Einzelbäume, Gräben usw.) und der Tierwelt. Das Landschaftsbild würde massiv verändert und technisch überprägt. Dies schränkt uns in unseren Grundrechten unangemessen ein.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Der Einwand, dass die menschlichen Grundrechte in unangemessener Art und Weise eingeschränkt werden, wird zurückgewiesen. Die in der Einwendung benannten erheblichen Beeinträchtigungen werden entsprechend den einschlägigen Vorgaben des Bundesnaturschutzgesetzes so weit wie möglich vermieden, mittels der Umsetzung von z.B. trassenbegleitenden Gestaltungsmaßnahmen gemindert und durch weitere Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen kompensiert.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	793	144	Private und juristische Personen	Von einer adäquaten und auf die Bedürfnisse der Bevölkerung zugeschnittenen Planung kann über 40 Jahre nach Planungsbeginn keine Rede mehr sein. Die Rahmenbedingungen werden sich, wenn in 5 - 10 Jahren die Straße fertiggestellt sein sollte, voraussichtlich nochmals eklatant verändert haben. Es wird mehr Heim-Arbeitsplätze geben, aber auch mehr Fahrzeuge mit Wasserstoff- und Elektroantrieb. Die Bevölkerung altert und die älteren Mitbürger werden zunehmend auf öffentlichen Nahverkehr umsteigen (müssen). Die Kommunen sollten dem Rechnung tragen und den ÖPNV ausbauen, was zu einer weiteren Entlastung der Durchgangsstraßen führen wird.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwiderung des Vorhabenträgers: Die Prognose der Verkehrszahlen für das Projektgebiet bis ins Jahr 2030 basiert auf der Verkehrsverflechtungsprognose des Bundes und berücksichtigt sowohl die Veränderung des Verkehrs (Verkehrsbelastung, Verkehrszusammensetzung usw.) als auch die der Bevölkerungs-/Verkehrsteilnehmerentwicklung. Demnach ist insgesamt von einer weiteren Zunahme der Verkehrsbelastung auszugehen, die die Planung der Ortsumgehung begründet. Eine Stärkung des ÖPNV ist natürlich unabhängig davon zu begrüßen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender_ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.5.2	Lärm/Schall	794	144	Private und juristische Personen	<p>Da wir hier in der Regel Südwest- und Westwindlage haben (siehe Regionales Raumordnungsprogramm 2025 des Landkreises Harburg u. Flächennutzungsplan 2000 &lt;Erläuterungsbericht&gt; der Gemeinde Seevetal), treffen die daraus resultierenden Pegelerhöhungen gegenüber der Berechnungsnorm RLS90 und den Rechenbeispielen RBLärm-92 der Straßenbauer, die für Standard-Mittelungspegel verwendet werden, nicht den Elstorfer Sachverhalt bei ausgeprägten Wetterlagen. Auszug aus der Windpotenzialstudie für den Landkreis Harburg vom 23.03.2012 – KLI205HAR – : „Das Gebiet wird windklimatologisch deutlich durch die atlantische Westwinddrift geprägt. Flächen mit hohem Windpotenzial von 250 – 300 W/m<sup>2</sup> (bezogen auf 100 m ü. Gr.) befinden sich überwiegend im westlichen und nordöstlichen Landkreis sowie in Höhenlagen der Hohen Heide. Dies sind die überwiegend westlichen Teile der Gemeinde Neu Wulmstorf, der Samtgemeinden Hollenstedt und Tostedt sowie weite Teile der Elbmarsch.“</p> <p>Umwelt-Verträglichkeits-Studie zum Raumordnungsverfahren (UVS): Allerdings stellt die dargestellte Lärmbelastung nur einen Teil der Wahrheit dar, da – bedingt durch die Lage der Trasse in weithin offener Landschaft – eine erhebliche diffuse Verlärmung benachbarter topografisch zugeordneter Bereiche stattfindet. Möglichkeiten der Lärminderung sind kaum gegeben. Es wird also in Kauf genommen, dass bei geringer Lärmreduktion im Ort die ganze Landschaft verlärmert wird! Die zu erwartende Lärmbelastung liegt trotz Einhaltung gesetzlicher Grenzwerte nach meinem subjektiven Empfinden weit über dem Erträglichen. Die Straßenbauer sind aus Kostengründen gehalten, ihren Trassenplanungen die maximal zulässige Lärmbelastung für die Anwohner zugrunde zu legen (nach dem</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	<p>Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Die Zumutbarkeit der Lärmsituation im Zusammenhang mit dem Neubau einer Straße erfolgt auf der Basis der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. Bundes-Immissionschutzverordnung. Hier sind die gebietsspezifischen Grenzwerte festgesetzt. Für Wohngebiete betragen diese 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht. Für Mischgebiete sind die Werte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht maßgebend. Diese Werte werden an den nächstgelegenen Wohngebäuden deutlich unterschritten. In der vorliegenden Variantenuntersuchung erfolgten die lärmtechnischen Bewertungen aller Varianten auf der Basis der Orientierungswerte des Beiblatt 1 zur DIN 18005 Teil 1 beurteilt. Diese Orientierungswerte sind auch für die städtebauliche Planung relevant und stellen einen strengeren Maßstab als die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. Bundes-Immissionschutzverordnung - dar. In der DIN 18005 wird ausgeführt: "Die Einhaltung oder Unterschreitung dieser Orientierungswerte ist wünschenswert, um die mit der Eigenart des betroffenen Baugebietes oder der betroffenen Baufläche verbundene Erwartung auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen zu erfüllen." Da diese Orientierungswerte bereits an der nächstgelegenen Wohnbebauung im Bereich Fliegenmoor/K42 eingehalten werden, kann von keiner unzumutbaren Lärmbelastung ausgegangen werden, zumal sich die Lärmbelastung mit größer werdenden Abstand weiter verringert. Baulärm ist auf der Basis der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19. August 1970 zu ermitteln. Auch diese AVV Baulärm wird im weiteren Planungsprozess beachtet. In Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens wird eine Abschätzung der zu erwartenden</p>

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Lärm/Schall	794			<p>Prinzip „so laut wie gerade noch zulässig“). Der Wert liegt allerdings je nach Bebauungs-Klasse tags immer deutlich über 50 dB(A). Das ist etwa die Lautstärke, die Ihnen den Terrassen- bzw. Gartenaufenthalt vermiest, wenn Ihr Nachbar den Rasen zur Unzeit mäht bzw. wenn Sonntagmittags über Ihnen ein Sportflieger seine Kreise zieht. Können Sie damit einverstanden sein, wenn es vorher ruhig war? Bereits weit unter 50 db(A) Dauerbeschallung durch einen überregionalen Straßenneubau verlieren Grundstücke in den Augen eines Kaufinteressenten an Wert. Durch Wettereffekte (Wind und Temperaturprofile) kann es noch gehörige Pegelerhöhungen für die entfernungsabhängige Schallausbreitung bei mehr als 100 m Abstand zur Straße geben, (siehe <a href="http://www.alpeninitiative.ch/d/larml.html">www.alpeninitiative.ch/d/larml.html</a>, Bericht Nr.48674 vom Oktober 2001 und eine große Zahl weiterer internationaler Fach-Veröffentlichungen dazu).</p>		<p>Baulärmbelastungen erfolgen. Durch die Beachtung dieser maßgebenden Grenzwerte ergeben sich keine unzumutbaren Lärmbelastungen. Erhebliche Immissionen durch Emissionen sind nicht zu erwarten. Dies gilt auch für die Gefahr von Gesundheitsschädigungen. Im Ergebnis der durchgeführten luftschadstofftechnischen Untersuchung (siehe Unterlage 21.3) ist festgehalten, dass eine Überschreitung der in der 39. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte in Bezug auf Wohnbauflächen, sonstigen bebauten Flächen mit Bedeutung für das Wohnen, Freiflächen, das Wohnumfeld und die freie Landschaft durch keine der betrachteten Varianten ausgelöst wird. Die Immissionsgrenzwerte werden bereits in einem Abstand von 10 m zum Fahrbahnrand eingehalten.</p>



ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	795	145	Private und juristische Personen	Wir, x und y xy, als persönlich Betroffene folgende Einwände gegen die Realisierung der beantragten Ortsumgehung B3 neu Elstorf mit Zubringer A26: Unser Haus (Fuhrenkamp xy, 21629 Neu Wulmstorf-Elstorf, Flurstück x/y) liegt ca. 120 m neben der aktuell geplanten Trasse (Vorzugsvariante 1.3). In dieser Entfernung werden wir starkem Dauerlärm (Bau- und späterer Straßenlärm), Erschütterungen, erhöhter Schadstoffbelastung durch Feinstaub und Verkehrszunahme ausgesetzt sein. Wir befürchten dadurch eine starke Beeinträchtigung unserer Gesundheit, unter anderem durch Schlafstörungen (wir schlafen seit Jahrzehnten bei gekippten Fenstern). Als Grundstückseigentümer rügen wir, dass durch das geplante Vorhaben eine Wert- und Nutzungsbeeinträchtigung unserer Immobilie einhergeht und wir entsprechende Schutzmaßnahmen und eine angemessene Entschädigung begehren. Da sich die zu erwartende Lärmbelastung und Luftverschmutzung auf unsere Lebensqualität, unsere Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten unseres Wohn- und Lebensumfeldes und eine Beschneidung der Freizügigkeit auswirken wird (u.a. Garten, Terrassen- u. Balkonnutzung, Schlafen bei gekippten Fenstern), lehnen wir diese Maßnahme ab und fordern eine wesentliche Vergrößerung des Radius um Elstorf, einen aktiven Lärmschutz an der Trasse zur Erreichung der gesetzlichen Maximalwerte. Der mögliche Mehraufwand dafür kann nicht gegen unsere Gesundheit und Lebensqualität aufgerechnet werden (Recht auf körperliche Unversehrtheit gemäß Grundgesetz). Herr xy ist infolge eines Herzinfarktes (2007) zu einem Grad 30 schwerbehindert und daher durch eine westlich von Elstorf gelegene Trasse der B3 Neu und der dadurch erzeugten Luftschadstoffe und die neu auftretende Lärmbelastung, besonders gefährdet. Da	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	siehe Einwand 789

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	795			unsere Wohnsiedlung ferner keinen Vorteil von der geplanten Maßnahme hat, ist das Schutzbedürfnis der Anwohner besonders hoch anzusiedeln. D.h. wir fordern eine wesentliche Vergrößerung des Abstandes der B3 neu zu Wohnsiedlungen, einen aktiven Lärmschutz an der gesamten Ortsumgebung auf der Basis der Maximalkapazität und schalltechnischer Untersuchungen, soweit es der geplante Neubau erlaubt.		
4.1.2.1	Arten	796	145	Private und juristische Personen	Die Trassen westlich von unserem Grundstück verlaufen durch ein Brut- und Nahrungsgebiet von Uhus, Schleiereulen, Kranichen, Weißstörchen, Rotmilanen und Rohrweihen. Im Gutachten der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr wurde es bisher nicht berücksichtigt.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	siehe Einwand 790
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	797	145	Private und juristische Personen	Aus unserer Sicht hat die derzeitige Planung nicht die Interessen der Anwohner oder der Bewohner der Region im Blick, sondern folgt überwiegend den singulären Interessen des Transportgewerbes. Wir sind der Meinung, dass ein sehr viel weniger intensiver Eingriff in die Natur ausreichend ist, um gelegentlich bestehende Behinderungen zu reduzieren und vor allem den Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner vor Verkehrs- und Lärmbelastungen zu realisieren.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	siehe Einwand 791
4.1.6	Landschaft	798	145	Private und juristische Personen	In den von der Trasse betroffenen Ortsteilen käme es zu einer nachhaltigen Beeinträchtigung der Menschen. Es entstünden erhebliche Beeinträchtigungen durch den Verlust erlebniswirksamer Landschaftselemente (Feldgehölze, Einzelbäume, Gräben usw.) und der Tierwelt. Das Landschaftsbild würde massiv verändert und technisch überprägt. Dies schränkt uns in unseren Grundrechten unangemessen ein.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	siehe Einwand 792

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	799	145	Private und juristische Personen	Von einer adäquaten und auf die Bedürfnisse der Bevölkerung zugeschnittenen Planung kann über 40 Jahre nach Planungsbeginn keine Rede mehr sein. Die Rahmenbedingungen werden sich, wenn in 5 - 10 Jahren die Straße fertiggestellt sein sollte, voraussichtlich nochmals eklatant verändert haben. Es wird mehr Heim-Arbeitsplätze geben, aber auch mehr Fahrzeuge mit Wasserstoff- und Elektroantrieb. Die Bevölkerung altert und die älteren Mitbürger werden zunehmend auf öffentlichen Nahverkehr umsteigen (müssen). Die Kommunen sollten dem Rechnung tragen und den ÖPNV ausbauen, was zu einer weiteren Entlastung der Durchgangsstraßen führen wird.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	siehe Einwand 793

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.5.2	Lärm/Schall	800	145	Private und juristische Personen	<p>Da wir hier in der Regel Südwest- und Westwindlage haben (siehe Regionales Raumordnungsprogramm 2025 des Landkreises Harburg u. Flächennutzungsplan 2000 &lt;Erläuterungsbericht&gt; der Gemeinde Seevetal), treffen die daraus resultierenden Pegelerhöhungen gegenüber der Berechnungsnorm RLS90 und den Rechenbeispielen RBLärm-92 der Straßenbauer, die für Standard-Mittelungspegel verwendet werden, nicht den Elstorfer Sachverhalt bei ausgeprägten Wetterlagen. Auszug aus der Windpotenzialstudie für den Landkreis Harburg vom 23.03.2012 – KLI205HAR – : „Das Gebiet wird windklimatologisch deutlich durch die atlantische Westwinddrift geprägt. Flächen mit hohem Windpotenzial von 250 – 300 W/m<sup>2</sup> (bezogen auf 100 m ü. Gr.) befinden sich überwiegend im westlichen und nordöstlichen Landkreis sowie in Höhenlagen der Hohen Heide. Dies sind die überwiegend westlichen Teile der Gemeinde Neu Wulmstorf, der Samtgemeinden Hollenstedt und Tostedt sowie weite Teile der Elbmarsch.“</p> <p>Umwelt-Verträglichkeits-Studie zum Raumordnungsverfahren (UVS): Allerdings stellt die dargestellte Lärmbelastung nur einen Teil der Wahrheit dar, da – bedingt durch die Lage der Trasse in weithin offener Landschaft – eine erhebliche diffuse Verlärmung benachbarter topografisch zugeordneter Bereiche stattfindet. Möglichkeiten der Lärminderung sind kaum gegeben. Es wird also in Kauf genommen, dass bei geringer Lärmreduktion im Ort die ganze Landschaft verlärm wird! Die zu erwartende Lärmbelastung liegt trotz Einhaltung gesetzlicher Grenzwerte nach meinem subjektiven Empfinden weit über dem Erträglichen. Die Straßenbauer sind aus Kostengründen gehalten, ihren Trassenplanungen die maximal zulässige Lärmbelastung für die Anwohner zugrunde zu legen (nach dem</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	siehe Einwand 794

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Lärm/Schall	800			Prinzip „so laut wie gerade noch zulässig“). Der Wert liegt allerdings je nach Bebauungs-Klasse tags immer deutlich über 50 dB(A). Das ist etwa die Lautstärke, die Ihnen den Terrassen- bzw. Gartenaufenthalt vermiest, wenn Ihr Nachbar den Rasen zur Unzeit mäht bzw. wenn Sonntagmittags über Ihnen ein Sportflieger seine Kreise zieht. Können Sie damit einverstanden sein, wenn es vorher ruhig war? Bereits weit unter 50 db(A) Dauerbeschallung durch einen überregionalen Straßenneubau verlieren Grundstücke in den Augen eines Kaufinteressenten an Wert. Durch Wettereffekte (Wind und Temperaturprofile) kann es noch gehörige Pegelerhöhungen für die entfernungsabhängige Schallausbreitung bei mehr als 100 m Abstand zur Straße geben, (siehe <a href="http://www.alpeninitiative.ch/d/larml.html">www.alpeninitiative.ch/d/larml.html</a> , Bericht Nr.48674 vom Oktober 2001 und eine große Zahl weiterer internationaler Fach-Veröffentlichungen dazu).		
4.1.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	801	140	Private und juristische Personen	1. Die Variante (V) 1.3, durch die der Betrieb xy betroffen wird, wird als Vorzugsvariante angesehen. Sie ist insbesondere im Bereich der Forstflächen weiter zu optimieren. Zur Qualität der Waldgebiete finden sich Feststellungen in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) vom 16.12.2016, S. 66-73, zu deren Wertigkeit und Empfindlichkeit gegen Stickstoffeintrag u. a. die Tabelle 5-12 (S. 280). Die V 1.3 wird u. a. kurz beschrieben im Erläuterungsbericht (EB) und UVP-Bericht vom 17.12.2019, S. 204.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die in der Einwendung benannten Punkte werden bestätigt. Zu der vorgebrachten „erforderlichen weiteren Optimierung im Bereich der Forstflächen“ siehe Einwand 803.

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	802	140	Private und juristische Personen	Die Trasse startet im Norden des Planungsraumes, nördlich des Kontenpunktes B 3 n/B 73 südwestlich von Neu Wulmstorf. Von hier verläuft sie zunächst in südöstlicher Richtung in Dammlage durch den Ketzendorfer Forst. Nach dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 gehört die B 3 als OU Elstorf mit einer Länge von 3,6 km zum vordringlichen Bedarf. Die Erforderlichkeit des Raumordnungsverfahrens ergibt sich aus § 1 Nr. 8 RoV i. V. m. § 15 ROG und § 9 NROG (im Einzelnen zum Erfordernis der Raumordnung Müller/Schulz, FStrG, 2. Aufl. 2013, Rz. 17 ff. zu § 16).	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die in der Einwendung benannten Punkte werden bestätigt.
5.2	Landwirtschaft	803	140	Private und juristische Personen	2. Zu Optimierungen bei der Abwägung verpflichten im Raumordnungsverfahren die Grundsätze der Raumordnung bzw. deren Leitvorstellungen. Dazu gehören hier insbesondere: - Die weitere Zerschneidung der freien Landschaft und von Waldflächen ist soweit wie möglich zu vermeiden, die Flächeninanspruchnahme im Freiraum zu begrenzen (§ 2 Abs. 2 Nr. 2 Satz 6 ROG). - Es sind die räumlichen Voraussetzungen für die Land- und Forstwirtschaft in ihrer Bedeutung für die Nahrungs- und Rohstoffproduktion zu erhalten oder zu schaffen (§ 2 Abs. 2 Nr. 4 Satz 6 ROG). - Es sind die räumlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die Land- und Forstwirtschaft ihren Beitrag dazu leisten kann, die natürlichen Lebensgrundlagen in ländlichen Räumen zu schützen sowie Natur und Landschaft zu pflegen und zu gestalten (§ 2 Abs. 2 Nr. 5 Satz 4 ROG), (vgl. dazu im Einzelnen auch Thomas, Bundeswaldgesetz, 2013, Anm. 8 zu § 8, Anm. 4.2.2.4. zu § 9).	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die in der Einwendung benannten Punkte werden bestätigt. Der raumordnerische Belang „Forstwirtschaft“ wird in Unterlage 21.1 (Raumverträglichkeitsstudie (RVS)) hinsichtlich der Betroffenheit von Vorbehaltsgebieten Wald durch Überbauung und durch mittelbare Wirkungen in 100 m Wirkzone betrachtet. In der Gesamtschau wird deutlich, dass die Varianten 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 3.1 und 6.1 gegenüber den sonstigen geprüften Linienführungen einen deutlichen Vorteil aufweisen. Es handelt sich um vergleichsweise günstige Varianten aus Sicht der Raumordnungskategorie „Forstwirtschaft“. Mangels weiterer Konkretisierung der in der Einwendung vorgebrachten „erforderlichen weiteren Optimierung im Bereich der Forstflächen“ kann hierzu keine konkretere Antwort-Stellungnahme erfolgen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1	Schutzgüter	804	140	Private und juristische Personen	3. Bedeutsam ist auch die Schonung von Waldflächen für den Klimaschutz, für die Funktionsfähigkeit der Böden, für den Wasserhaushalt und für die Tier- und Pflanzenwelt. Der Verlust von Lebensräumen und Biodiversität ist die primäre Ursache der gegenwärtigen Pandemie, so dass an Eingriffe für den Bau von Verkehrswegen bei der Abwägung gesteigerte Anforderungen zu stellen sind. Bereits nach den Grundsätzen der Raumordnung in § 2 Abs. 2 Nr. 6 ROG ist die erstmalige Inanspruchnahme von Freiflächen für Verkehrswege zu vermindern und den räumlichen Erfordernissen des Klimaschutzes Rechnung zu tragen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die in der Einwendung benannten Punkte werden bestätigt. Zur Berücksichtigung des raumordnerischen Belanges „Fortwirtschaft“ wird auf die Antwort-Stellungnahme zu Einwand 803 verwiesen. Die Bedeutung des Waldes für den Klimaschutz, den Boden, den Wasserhaushalt und die Tier- und Pflanzenwelt wird in Unterlage 19.1 (Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)) berücksichtigt.
0	Allgemein	805	146	Private und juristische Personen	Ich erhebe eine Einwendung gegen den geplanten Neubau der Bundesstraße 3 zwischen der Autobahn A26 und der Autobahn A1, um meine materiellen und persönlichen Rechte jetzt und in Zukunft zu sichern. Mit der Einwendung wende ich mich gegen den geplanten Neubau der Bundesstraße 3 und insbesondere des Abschnitts 3 bei Elstorf. Der Neubau der 3-spurigen Ortsumgehung Elstorf und die dadurch induzierten Verkehre führen zu irreparablen Schäden was die Natur-und Artenvielfalt, die Flächenschäden, die Wasserwirtschaft, das Klima und die Luft dieser Region betrifft, da diese eine der noch wenigen verkehrlich unzerschnittenen Räume in unserer Gemeinde sind.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	806	146	Private und juristische Personen	<p>Ich stelle ausdrücklich fest, dass für mich durch den Straßenausbau in Zukunft Beeinträchtigungen auftreten können, von denen ich heute noch nicht absehen kann, dass und in welcher Form sie auf- oder eintreten werden. Dies betrifft meine materielle und meine persönliche Unversehrtheit, meine Gesundheit und mein Eigentum. Ich besitze ein Haus mit Garten direkt an der Bundesstraße 3 in der Ortschaft Rade. Auf dem Hausgrundstück wohne und arbeite ich zugleich. Durch den Aufenthalt dort über täglich 24 Stunden bin ich den Immissionen im gesteigerten Maße ausgesetzt. Ich befürchte gesundheitliche Schäden. Für eine gesunde Ernährung baue ich Nahrungsmittel im eigenen Garten an und ernähre mich davon. Die Deposition u. a. krebserregender Stoffe als Bestandteil der Verkehrsimmissionen auf den Nahrungsmitteln gefährdet meine Gesundheit. Ich werde durch Lärm, Schadstoffe und Feinstäube, die von der Bundesstraße ausgehen werden, in meiner Gesundheit beeinträchtigt.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	<p>Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Die Verkehrserhöhung in Rade und Mienenbüttel ist für das laufende ROV nicht relevant. Es wird lediglich die raumverträglichste Trasse im festgelegten Untersuchungsraum ermittelt. Weitergehende Prüfungen können im folgenden Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Die hier im ROV zu behandelnde Maßnahme bezieht sich auf die Verlegung der B3 zwischen westlich Neu Wulmstorf und südlich Elstorf. Eine Weiterführung der Verlegung im Zuge der B 3 ist nicht Gegenstand der Planung. Der Vorhabenträger nimmt die Gesamtstrecke der B 3 bis zur BAB A 1 in den Blick. Die planerische Betrachtung der Abschnitte befindet sich jedoch in unterschiedlichen Zeitabläufen. Das Ziel ist es an der B3 die angebauten Ortslagen verkehrlich zu entlasten, die großräumige Anbindung steht dabei nicht im Focus. In Rade und Mienenbüttel werden mittelfristig Maßnahmen geprüft, um die Auswirkungen der hohen Verkehrsbelastung im Prognosejahr 2030 in den Ortschaften zu verringern. In Abhängigkeit von den vorhandenen Verkehrs- und Unfalldaten sowie von den Nutzungsansprüchen im Straßenraum wird die Wirksamkeit von Maßnahmen an der bestehenden Ortsdurchfahrt untersucht. Eine Verlegung der B 3 im Bereich von Rade und Mienenbüttel ist nicht im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 enthalten, so dass die rechtliche und finanzielle Absicherung dieser Ortsumgebung nicht gegeben ist. Die Bewertung der Dringlichkeit und eine prioritäre Einordnung in den vordringlichen Bedarf kann erst im folgenden BVWP erfolgen. Aus diesem Grund kann eine Ortsumfahrung Rade/Mienenbüttel lediglich als langfristige Maßnahme betrachtet werden.</p>



ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.5.2	Lärm/Schall	807	146	Private und juristische Personen	Durch lang anhaltenden Lärmstress (Dauerlärm) können körperliche Reserven erschöpft und Organfunktionen eingeschränkt werden. Verkehrslärm gilt daher als potentieller Risikofaktor besonders für Herz-Kreislaufkrankungen (Bluthochdruck, Herzinfarkt). Neue Studien bestätigen, dass eine starke Verkehrsbelastung in der Wohnumgebung die Erkrankungshäufigkeit der Anwohner erhöht. Aber auch unspezifische Stressreaktionen sind nachgewiesen, wie Konzentrationsstörungen, Leistungsabfall, Depression, Unterbrechung des natürlichen Schlafablaufs, etc. Bei Kindern, die chronischem Lärm ausgesetzt waren, wurden schlechtere Gedächtnisleistungen nachgewiesen. In der Rechtsprechung setzt sich zunehmend die Erkenntnis durch, dass es falsch ist, lediglich auf die Empfindlichkeit des Durchschnittsbürgers bzw. der Durchschnittsbürgerin abzustellen. Vielmehr ist auch dem Anspruch empfindlicherer Personengruppen Rechnung zu tragen. Ich selbst reagiere gegenüber Lärm besonders empfindlich. Ein nächtliches Durchschlafen wird mir aufgrund der Lärmauswirkungen der neuen Bundesstraße nicht mehr möglich sein.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Die Zumutbarkeit der Lärmsituation im Zusammenhang mit dem Neubau einer Straße erfolgt auf der Basis der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. Bundes-Immissionschutzverordnung. Hier sind die gebietsspezifischen Grenzwerte festgesetzt. Für Wohngebiete betragen diese 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht. Für Mischgebiete sind die Werte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht maßgebend. Diese Werte werden an den nächstgelegenen Wohngebäuden deutlich unterschritten. In der vorliegenden Variantenuntersuchung erfolgten die lärmtechnischen Bewertungen aller Varianten auf der Basis der Orientierungswerte des Beiblatt 1 zur DIN 18005 Teil 1 beurteilt. Diese Orientierungswerte sind auch für die städtebauliche Planung relevant und stellen einen strengeren Maßstab als die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. Bundes-Immissionschutzverordnung - dar. In der DIN 18005 wird ausgeführt: "Die Einhaltung oder Unterschreitung dieser Orientierungswerte ist wünschenswert, um die mit der Eigenart des betroffenen Baugebietes oder der betroffenen Baufläche verbundene Erwartung auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen zu erfüllen." Da diese Orientierungswerte bereits an der nächstgelegenen Wohnbebauung im Bereich Fliegenmoor/K42 eingehalten werden, kann von keiner unzumutbaren Lärmbelastung ausgegangen werden, zumal sich die Lärmbelastung mit größer werdendem Abstand weiter verringert. Baulärm ist auf der Basis der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen - vom 19. August 1970 zu ermitteln. Auch diese AVV Baulärm wird im weiteren Planungsprozess beachtet. In Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens wird eine Abschätzung der zu erwartenden

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Lärm/Schall	807					Baulärmbelastungen erfolgen. Durch die Beachtung dieser maßgebenden Grenzwerte ergeben sich keine unzumutbaren Lärmbelastungen. Erhebliche Immissionen durch Emissionen sind nicht zu erwarten. Dies gilt auch für Gefahr von Gesundheitsschädigungen. Im Ergebnis der durchgeführten luftschadstofftechnischen Untersuchung (siehe Unterlage 21.3) ist festgehalten, dass eine Überschreitung der in der 39. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte in Bezug auf Wohnbauflächen, sonstigen bebauten Flächen mit Bedeutung für das Wohnen, Freiflächen, das Wohnumfeld und die freie Landschaft durch keine der betrachteten Varianten ausgelöst wird. Die Immissionsgrenzwerte werden bereits in einem Abstand von 10 m zum Fahrbahnrand eingehalten.

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	808	146	Private und juristische Personen	<p>Ich gehe von folgenden Beeinträchtigungen durch Lärm aus, die ich nicht gewillt bin, zu tolerieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Störung der Kommunikation (Unterhaltung etc.)</li> <li>- Beeinträchtigung der Erholung, Entspannung und Ruhe nach Feierabend und am Wochenende</li> <li>- Beeinträchtigung des Schlafs</li> <li>- Beeinträchtigung des Leistungsvermögens und der Gesundheit, dadurch auch Beeinträchtigung der Arbeitsleistung</li> <li>- Konzentrationsstörungen, Lernstörungen bei Kindern</li> <li>- Beeinträchtigung des psychischen Wohlbefindens aufgrund lärmbedingter Nervosität, Verärgerung etc.</li> <li>- Verminderung der Lebens- und Wohnqualität</li> <li>- Wertminderung meines Eigentums</li> </ul>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	<p>Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Die hier im ROV aufgeführten Aussagen zur Lärmauswirkung beziehen sich auf die Linienfindung im Zuge des Variantenvergleichs. Bei der Linienfindung gilt nach § 50 BImSchG, dass schädliche Umwelteinwirkungen so weit wie möglich vermieden werden sollen. Insoweit kommt es hier nicht unbedingt auf die Ermittlung konkreter Immissionen an bestimmten Gebäuden an. Vielmehr geht es um eine qualitative und quantitative Abschätzung der Betroffenheiten als Grundlage für den Vergleich verschiedener Varianten. Bei der Linienfindung sind noch nicht die Grenzwerte der 16. BImSchV maßgebend. Diese sind erst bei der Aufstellung des Entwurfs zur gewählten Linie anzusetzen. Statt dessen werden für den Vergleich der Betroffenheiten die niedrigeren Orientierungswerte der DIN 18005 berücksichtigt. Dadurch ist gewährleistet, dass auch Lärmbeeinträchtigungen unterhalb der Grenzwerte der 16. BImSchV in die Beurteilung einfließen. Die DIN 18005 sieht ebenso wie die 16. BImSchV als Verfahren für die Ermittlung der Beurteilungspegel die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) vor. Die Berechnung geht immer von leichtem Wind von der Straße zum Immissionsort aus und berücksichtigt Temperaturinversionen. Beides führt im Sinne der Betroffenen zu Schallpegelerhöhungen. In nahezu allen Fällen liegen die Ergebnisse der Berechnungen über denen von Messungen. Bei der Aufstellung des Vorentwurfs im weiteren Planungsverfahren werden schalltechnische Berechnungen durchgeführt, die die Auswirkungen der geplanten Baumaßnahme auf das Umfeld untersuchen.</p>

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.5	Luft und Klima	809	146	Private und juristische Personen	Um die tatsächlichen Auswirkungen von Lärm auf meine Gesundheit und die Beeinträchtigung meiner Lebensqualität beurteilen zu können, ist ein Vergleich der künftigen mit den derzeitigen Lärmimmissionsangaben erforderlich. Dieser Vergleich und Angaben über die Lärmzunahme fehlen jedoch in den Planungsunterlagen für die betroffenen Orte zwischen der A26 (Rübke) und der A1 (Mienenbüttel). Ich befürchte, dass es zu einer erheblichen Steigerung der Schallimmissionswerte durch den Ausbau der Straße kommen wird, die meine bisherigen Lebensgewohnheiten und meine bisherige Lebensqualität erheblich verschlechtern wird. Das ist nicht hinnehmbar und wird daher von mir abgelehnt. Durch den Betrieb der Neubaustrecke wird es zu signifikanten Erhöhungen von Luftschadstoffen insbesondere von NO2, Feinstaub PM 10 und Feinstaub PM 2,5 kommen. Die Gesundheitsschädlichkeit vor allem der Feinstaub-Immissionen ist wissenschaftlich seit langem anerkannt. Es gibt diesbezüglich keinen Unbedenklichkeitsgrenzwert, dessen Unterschreitung den Schluss zulassen würde, dass Feinstaub keine gesundheitlichen Wirkungen hat. Jede Erhöhung von Feinstaub ist daher als gesundheitsgefährdend einzustufen. In den Antragsunterlagen fehlen nachvollziehbare Angaben, an welchen Wohnhäusern oder auf welchen sonstigen von Menschen nicht nur vorübergehend genutzten Flächen an der Bundesstrasse zu einer Erhöhung der Feinstaubbelastung führt. Um eine eventuelle Betroffenheit zu erkennen, ist es erforderlich, dies graphisch, beispielsweise durch Isolinien oder farbige Flächen, darzustellen. Der geplante Ausbau der B3 entschärft die Verkehrsproblematik nicht, sondern führt zu zusätzlichen Belastungen. Die Planung einer überflüssigen Umgehungsstraße verursacht hohe volkswirtschaftliche Schäden und rechtfertigt nicht die oben dargestellten Schäden und Beeinträchtigungen, die	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TÖB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Gemäß Abb. 5a aus dem Verkehrsgutachten erhöht sich der DTVw in der OD Rade im Planfall Variante 1.3 um 1.300 Kfz (210 SV) gegenüber dem Bezugsfall 2030. Es ist nicht davon auszugehen, dass es dadurch zu einer signifikanten Erhöhung der Luftschadstoffe kommt, genauere Aussagen sind aber ohne Betrachtung des genauen Wohnortes des Einwenders (Abstand zur Straße etc.) nicht möglich. Die hier im ROV aufgeführten Aussagen zur Lärmauswirkung beziehen sich auf die Linienfindung im Zuge des Variantenvergleichs. Die Zumutbarkeit der Lärmsituation im Zusammenhang mit dem Neubau einer Straße erfolgt auf der Basis der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung. Hier sind die gebietsspezifischen Grenzwerte festgesetzt. Für Wohngebiete betragen diese 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht. Für Mischgebiete sind die Werte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht maßgebend. Diese Werte werden an den nächstgelegenen Wohngebäuden deutlich unterschritten. In der vorliegenden Variantenuntersuchung erfolgten die lärmtechnischen Bewertungen aller Varianten auf der Basis der Orientierungswerte des Beiblatt 1 zur DIN 18005 Teil 1 beurteilt. Diese Orientierungswerte sind auch für die städtebauliche Planung relevant und stellen einen strengeren Maßstab als die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung - dar. In der DIN 18005 wird ausgeführt: "Die Einhaltung oder Unterschreitung dieser Orientierungswerte ist wünschenswert, um die mit der Eigenart des betroffenen Baugebietes oder der betroffenen Baufläche verbundene Erwartung auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen zu erfüllen." Da diese Orientierungswerte bereits an der nächstgelegenen Wohnbebauung im Bereich

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Luft und Klima	809			entstehen.		<p>Fliegenmoor/K42 eingehalten werden, kann von keiner unzumutbaren Lärmbelastung ausgegangen werden, zumal sich die Lärmbelastung mit größer werdenden Abstand weiter verringert. Baulärm ist auf der Basis der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19. August 1970 zu ermitteln. Auch diese AVV Baulärm wird im weiteren Planungsprozess beachtet. In Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens wird eine Abschätzung der zu erwartenden Baulärmbelastungen erfolgen. Durch die Beachtung dieser maßgebenden Grenzwerte ergeben sich keine unzumutbaren Lärmbelastungen. Erhebliche Immissionen durch Emissionen sind nicht zu erwarten. Dies gilt auch für Gefahr von Gesundheitsschädigungen. Im Ergebnis der durchgeführten luftschadstofftechnischen Untersuchung (siehe Unterlage 21.3) ist festgehalten, dass eine Überschreitung der in der 39. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte in Bezug auf Wohnbauflächen, sonstigen bebauten Flächen mit Bedeutung für das Wohnen, Freiflächen, das Wohnumfeld und die freie Landschaft durch keine der betrachteten Varianten ausgelöst wird. Die Immissionsgrenzwerte werden bereits in einem Abstand von 10 m zum Fahrbahnrand eingehalten.</p>

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	810	146	Private und juristische Personen	Auch auf das entstehende moralisch-ethische Dilemma möchte ich hinweisen: Der Bau einer 3-spurigen Umgehungsstraße wird mit einer Entlastung einiger Elstorfer Bürger begründet, aber die zusätzliche Belastung anderer betroffener Bürger wird außer acht gelassen. Mir ist auch der Erhalt der bestehenden Natur besonders wichtig. Der Ausbau der Bundesstraße zu einer 3-spurigen Schnellstraße ist nicht naturverträglich, Lebensräume vieler Tiere werden zerschnitten. Für viele Tiere steigt das Lebensrisiko, auch auf der bereits fertigen Neubaustrecke sind für Tiere keine Leitsysteme und Querungsmöglichkeiten vorhanden. Zu Frühlingsanfang während der Amphibienwanderzeit liegen massenhaft die plattgefahrenen Kröten auf der Fahrbahn. Auch die wenigen Feldhasen und Igel sind bedroht, im walddreichen Bereich bei Rade liegen immer häufiger Eichhörnchen auf der Straße. Der Neubau der B3 und die dadurch induzierten Verkehre führen zu irreparablen Schäden was die Natur- und Artenvielfalt, die Flächenschäden, die Wasserwirtschaft, das Klima und die Luft dieser Region betrifft.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Ein wesentliches Planungsziel ist die Entlastung der B 3 in der Ortsdurchfahrt Elstorf. Vorgesehen ist eine deutliche Entlastung der Ortslagen vom Verkehr, die zu einer Reduzierung der Lärmbelastung führt. Beim Bau der OU B 3 neu geht es nicht nur darum, die Einwohnerinnen und Einwohner von Elstorf zu entlasten, sondern auch die Ortsdurchfahrt von Ovelgönne. Insgesamt ist von einer weiteren Zunahme der Verkehrsbelastung auszugehen, die die Planung der Ortsumgehung begründet. Zu weiteren Ausführungen zu Lärmbelastungen wird auf die Einwand-ID 754 verwiesen. Es ist korrekt, dass der Neubau der Ortsumgehung eine zerschneidende Wirkung auf die Landschaft und die Tiere, die diese bewohnen, hat. Im Erläuterungsbericht sind in Tabelle 39, S. 191, die für die neue Ortsumgehung vorgesehenen Querungshilfen für Wildtiere mit Positionierungs- und Dimensionierungsvorschlägen aufgeführt. Je nach Ausführung sind sie für verschiedene Artengruppen, etwa für Amphibien oder Säugetiere, gedacht. So soll der zerschneidenden Wirkung des Straßenbaus und den Tierverlusten durch den Straßenverkehr entgegen gewirkt werden. Zudem wird entlang der gesamten Strecke der neuen Straße für Groß- und Mittelsäuger die Installation von Schutzzäunen vorausgesetzt. Die genaue Umsetzung ist im folgenden Planfeststellungsverfahren zu überprüfen und zu konkretisieren (s. UVS, 5.10.1, S. 350).

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	811	146	Private und juristische Personen	Es kann nur eine gleichzeitige Bewertung, Prüfung und Planfeststellung der gesamten Strecke zwischen A26 und A1 rechtens sein. Ich möchte, dass weitere Alternativen zur Ortsumgehung Elstorf berücksichtigt werden. Alternativen zum Bau der Ortsumgehung, sind bisher nicht erkennbar in der Planung in Erwägung gezogen worden, wie die Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Verkehrslenkung auf andere Strecken. Der Bau der dreispurigen Schnellstraße mit seinen gravierenden Nachteilen für viele Bürger ist nicht erforderlich. Der Fernverkehr kann auf bestehende Autobahnen verwiesen werden, die A1 ist über die bereits vorhandenen Autobahnen A7 und A261 erreichbar. Die A26 wird nach Fertigstellung ebenfalls eine Entlastung der vielbefahrenen Bundesstraßen B73 und B3 bringen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TÖB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Mit der Einstellung des Planungsprojektes in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) besteht der Planungsauftrag für eine Ortsumgehung Elstorf als Teil der B3neu mit Zubringerfunktion zur A 26. Inwieweit weitere Maßnahmen und Planungsbedarf für andere Streckenabschnitte der B 3, wie z.B. im Bereich Rade / Mienenbüttel relevant sind, ist nicht Maßgabe des Planungsprojektes B 3 OU Elstorf, sondern ist vom Vorhabenträger in separaten Prüfungsverfahren zu ermitteln und festzulegen. Der Verkehrliche Nutzen wird dadurch, dass die Möglichkeit zu sicherem Überholen geschaffen wird, jedoch beträchtlich erhöht; gerade weil dies auf den anschließenden Streckenverläufen der B 3 nicht möglich ist. Hier sollte die Erfahrung aus anderen Ortsumfahrungen genutzt werden, die zunächst 2-spurige hergestellt und nach relativ kurzer Zeit nachträglich um eine weitere Fahrspur erweitert wurden. Es hat sich gezeigt, dass ein 2-spuriger Ausbau bei dem Verkehrsaufkommen mit entsprechendem Schwerverkehrsanteil nicht zielführend ist. Siehe auch Einwand_ID 824

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	812	147	Private und juristische Personen	Hiermit erhebe ich fristgerecht Einspruch gegen die Trassenvariante 1.3 Ortsumgehung Elstorf mit folgender Begründung: 1. Die Ortsumgehung löst das Problem des hohen Verkehrsaufkommens nicht. Der Ortskern Elstorf würde zwar entlastet werden, das Problem aber nur verlagert. Keine Entlastung aller Orte zwischen A1 und A26. Die Ortsumgehung ist keine Lösung, hier wird Steuergeld verschwendet.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Die Verkehrserhöhung in Rade und Mienenbüttel ist für das laufende ROV nicht relevant. Es wird lediglich die raumverträglichste Trasse im festgelegten Untersuchungsraum ermittelt. Weitergehende Prüfungen können im folgenden Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Die hier im ROV zu behandelnde Maßnahme bezieht sich auf die Verlegung der B3 zwischen Neu Wulmstorf und südlich Elstorf. Eine Weiterführung der Verlegung im Zuge der B 3 ist nicht Gegenstand der Planung. Der Vorhabenträger nimmt die Gesamtstrecke der B 3 bis zur BAB A 1 in den Blick. Die planerische Betrachtung der Abschnitte befinden sich jedoch in unterschiedlichen Zeitabläufen. Das Ziel ist es an der B3 die angebauten Ortslagen verkehrlich zu entlasten, die großräumige Anbindung steht dabei nicht im Focus. In Rade und Mienenbüttel werden mittelfristig Maßnahmen geprüft, um die Auswirkungen der hohen Verkehrsbelastung im Prognosejahr 2030 in den Ortschaften zu verringern. In Abhängigkeit von den vorhandenen Verkehrs- und Unfalldaten sowie von den Nutzungsansprüchen im Straßenraum wird die Wirksamkeit von Maßnahmen an der bestehenden Ortsdurchfahrt untersucht. Eine Verlegung der B 3 im Bereich von Rade und Mienenbüttel ist nicht im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 enthalten, so dass die rechtliche und finanzielle Absicherung dieser Ortsumgehung nicht gegeben ist. Die Bewertung der Dringlichkeit und eine prioritäre Einordnung in den vordringlichen Bedarf kann erst im folgenden BVWP erfolgen. Aus diesem Grund kann eine Ortsumfahrung Rade/Mienenbüttel lediglich als langfristige Maßnahme betrachtet werden.



ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5.1	Raum- und Siedlungsstruktur	813	147	Private und juristische Personen	2. Eine Ausweisung eines weiteren Gewerbegebietes an der B3, Beginn Ortsumgehung, erweitert das Verkehrsaufkommen. Da vorhandene Gebiete noch nicht ausgeschöpft sind, sollten diese vorrangig genutzt werden. Auch wenn sie in einer anderen Gemeinde liegen. Hier hat der "Wunsch" nach Gewerbesteuern durch die Gemeinde Neu Wulmstorf zum Wohle der Bürger zurückzustehen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Die Ausweisung von Gewerbegebieten liegt nicht in der Zuständigkeit des Vorhabenträgers. Die Nachfrage nach Gewerbeflächen war bis in die jüngste Vergangenheit hoch und auch derzeit scheint es in den Planungen keinen deutlichen Einbruch zu geben. Es ist von einer schnellen Veräußerung der Flächen auszugehen, so dass weiterer ortsnaher Bedarf unterstellt werden kann.
1	Lage/Verlauf	814	147	Private und juristische Personen	3. Der Trassenverlauf führt zu dicht an der Bebauung Elstorf vorbei. Folge: keine Umweltverträglichkeit, Belästigung der Anwohner durch Lärm und Abgasemissionen. Die Existenzgrundlage des Hof xy mit Vernichtung des Grünlandes wird zerstört.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Mehr oder weniger starke Betroffenheiten werden durch jede Variante ausgelöst, allerdings in unterschiedlichem Umfang. Der "Landwirtschaftliche Fachbeitrag" stellt die Auswirkungen des Vorhabens, d.h. jeder Variante, auf die einzelnen landwirtschaftlichen Betriebe und auf die vorhandene Agrarstruktur dar. Im Vergleich der Auswirkungen, also auch der Betroffenheiten, schnitt die Variante 1.3 insgesamt mit am günstigsten ab. Die Betroffenheit des Betriebes xy wurde entsprechend berücksichtigt. Zwischen Elstorf und Ardestorf ist der Verlauf der Variante 1.3 ein Kompromiss zwischen dem größtmöglichen Abstand zur Bebauung von Elstorf und landwirtschaftlichen Belangen westlich der Trasse, was insgesamt zu einer besseren Bewertung geführt hat, als z.B. bei den Varianten 1.1 und 1.4.

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2.1	Arten	815	147	Private und juristische Personen	4. Der weitere Verlauf der Trasse 1.3 im Bereich Ketzendorf zerstört wertvolles Grünland. Die Lebensgrundlage von Fasan, Rebhuhn, Uhu und weiteren Bodenbrütern wird unwiederbringlich zerstört. Im avifaunistischen Gutachten zur B3 Neu wurden die aus vorliegenden Gutachten nachgewiesenen Uhubrutstandorte aus den letzten 10 Jahren nicht berücksichtigt. Diese Brutstandorte werden mit der augenblicklichen Trassenführungsvariante 1.3 unwiderruflich ausgelöscht. Nach jetziger Planung müsste im Bereich Ketzendorf diverse alte und gesunde Eichen abgeholzt werden. Diese dienen tagsüber Fledermäusen als Schlafplatz. Diese Eingriffe stehen nicht im Einklang mit dem Natur- Umweltschutz.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	<p>Zum Grünland: Wie in der Einwendung richtig dargestellt, wird durch die Variante 1.3 östlich der Deponie Ketzendorf Grünland in Anspruch genommen. Es handelt sich hierbei um artenarme Intensivgrünländer trockener Mineralböden, die eine geringe bis allgemeine Bedeutung für das Schutzgut Pflanzen aufweisen. Eine besondere Bedeutung kommt diesen Grünlandflächen daher aus Sicht des Schutzgutes Pflanzen nicht zu.</p> <p>Zum Vogelvorkommen: Auch liegen für diesen Bereich weder aktuelle Nachweise des stark gefährdeten Rebhuhns noch des ungefährdeten Uhus vor. In diesem Bereich wurde das Rebhuhn letztmalig 2011 im Rahmen der Erfassungen zur Planung des 2. Bauabschnittes (KÜFOG 2012) nachgewiesen. Die im Rahmen der im Jahr 2015 durchgeführten avifaunistischen Kartierung zur Windenergieanlage Elstorf (ÖKOLOGIS 2018) stellt in dem untersuchten 4 km-Radius um die geplante Windenergieanlage, der somit auch den angesprochenen Bereich umfasst, keine Rebhuhnvorkommen dar. Der Uhu wurde trotz gezielter Erfassung in 2018 und 2019 im Untersuchungsraum nicht als Brutvogel nachgewiesen. In der UVS wird jedoch aufgrund von älteren Hinweisen von einem potenziellen Uhu-Vorkommen innerhalb der Grubengelände ausgegangen. Potenzielle Uhu-Brutplätze bieten die Grubengelände zwischen Ovelgönne und Ardestorf, zwischen Ketzendorf und Elstorf, westlich von Wulmstorf und westlich von Daerstorf. Die Grubengelände werden von allen Varianten gleichermaßen tangiert, so dass es durch alle Varianten zu einer vergleichbaren Kollisionsgefährdung der Art kommen kann. Alle Varianten sind mit einem erhöhten Tötungsrisiko der Art verbunden. Dieses kann jedoch durch geeignete Schutzeinrichtungen/Abpflanzung der Trasse im Nahbereich der potenziellen Uhu-Brutplätze (Grubengelände) vermieden werden (siehe UVS, Kap. 5.3.2.1.2). Richtig ist, dass die Agrarlandschaft zu allen Seiten der Deponie Ketzendorf eine insgesamt sehr hohe Bedeutung für die Vogelwelt aufweist. Da die Variante 1.3 diesen bedeutsamen Raum auf längerer Strecke durchschneidet, wurde sie im Variantenvergleich auch</p>

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Arten	815					schlechter als z.B. die westlich der Deponie Ketzendorf vorbeiführenden Varianten 1.1 und 1.2 bewertet. Zum Fledermausvorkommen: Wie in der Einwendung richtig dargestellt, werden durch die Trassenführung der Variante 1.3 einige alte Eichen verloren gehen. Dies gilt in gleichem Maße für die sonstigen Varianten. Durch die in 2018/2019 durchgeführten Kartierungen konnten keine Nachweise von durch Fledermäuse besetzte Höhlenbäume erbracht werden. In der nächsten Planungsphase (Entwurfsplanung) werden konkrete Höhlenbaumkartierungen in den betroffenen Bereichen umgesetzt werden.
4.1.2.1	Arten	816	147	Private und juristische Personen	6. Die Zahl der Wildunfälle wird sich deutlich erhöhen. Es wird sich niemand an Geschwindigkeitsbeschränkungen halten, schon jetzt ist die B3 eine gern angenommene "Rennpiste".	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Der Einwand wird zurückgewiesen. In der Antragsunterlage 19.1 (UVS, Kap. 5.10) ist dargestellt, dass von Schutzzäunen auf gesamter Streckenlänge auszugehen ist, die eine Querung insbesondere von Wild außerhalb der vorgesehenen Querungshilfen verhindern. Dieser pauschalisierte Ansatz in der UVS ist auf Ebene des nachfolgenden Planfeststellungsverfahrens zu überprüfen und zu konkretisieren.

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	817	147	Private und juristische Personen	7. Die Planung zu einer Entlastung der B3 zwischen Rade und Ovelgönne bedarf eines neuen Ansatzes, einer sinnvollen Verbindung zwischen A1 und A26. Dieses fordert ein Umdenken der Behörden. Nicht nur bis zum Tellerrand sondern auch darüber hinaus schauen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Die Verkehrserhöhung in Rade und Mienenbüttel ist für das laufende ROV nicht relevant. Es wird lediglich die raumverträglichste Trasse im festgelegten Untersuchungsraum ermittelt. Weitergehende Prüfungen können im folgenden Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Die hier im ROV zu behandelnde Maßnahme bezieht sich auf die Verlegung der B3 zwischen Neu Wulmstorf und südlich Elstorf. Eine Weiterführung der Verlegung im Zuge der B 3 ist nicht Gegenstand der Planung. Der Vorhabenträger nimmt die Gesamtstrecke der B 3 bis zur BAB A 1 in den Blick. Die planerische Betrachtung der Abschnitte befinden sich jedoch in unterschiedlichen Zeitabläufen. Das Ziel ist es an der B3 die angebauten Ortslagen verkehrlich zu entlasten, die großräumige Anbindung steht dabei nicht im Focus. In Rade und Mienenbüttel werden mittelfristig Maßnahmen geprüft, um die Auswirkungen der hohen Verkehrsbelastung im Prognosejahr 2030 in den Ortschaften zu verringern. In Abhängigkeit von den vorhandenen Verkehrs- und Unfalldaten sowie von den Nutzungsansprüchen im Straßenraum wird die Wirksamkeit von Maßnahmen an der bestehenden Ortsdurchfahrt untersucht. Eine Verlegung der B 3 im Bereich von Rade und Mienenbüttel ist nicht im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 enthalten, so dass die rechtliche und finanzielle Absicherung dieser Ortsumgebung nicht gegeben ist. Die Bewertung der Dringlichkeit und eine prioritäre Einordnung in den vordringlichen Bedarf kann erst im folgenden BVWP erfolgen. Aus diesem Grund kann eine Ortsumfahrung Rade/ Mienenbüttel lediglich als langfristige Maßnahme betrachtet werden.

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	818	148	Private und juristische Personen	Hiermit erheben wir fristgerecht Einspruch gegen die im Raumordnungsverfahren geplante Ortsumgehung Elstorf - Vorzugstrasse Variante 1.3 mit folgenden Begründungen: 1. Mit nur etwas über 100 m von der Ortschaft entfernt, eine teilweise 3-spurige Schnellstraße zu bauen, diese dann als deutlich vorteilhafte Ortsumgehung - auch in Bezug auf das Schutzgut Mensch - zu betiteln, macht uns fassungslos. Wer möchte denn hier noch wohnen? Keiner! Hier wird ein Problem von der Ortsmitte nur an den Ortsrand verschoben. Eine Lösung ist das nicht.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Durch die geplante Einschnittslage der Ortsumgehung zwischen Elstorf und Ardestorf konnte für die Anwohner am Ortsrand eine wesentlich verträglichere Lösung (Lärmausbreitung, Landschaftsbild, ...) gefunden werden, als dies bei einer geländegleichen Trassierung der Fall wäre. Die Auswirkungen auf den Menschen wurden in der UVS (Schutzgut „Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit“) prognostiziert und für die jeweilige Variante bewertet. Hinsichtlich der mit der Variante 1.3 verbundenen Lärmwirkungen und Emissionen wird auf die Antwort-Stellungnahmen (s. Einwand_ID 754) verwiesen. Die Minderung der Lebensqualität der angrenzenden Bewohner wurde in der UVS berücksichtigt (siehe nachfolgende Aufzählung der hierfür relevanten Wirkfaktoren). <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verlust und Verlärmung von Siedlungsflächen, siedlungsnahen Freiflächen und sonstigen Erholungsflächen ohne direkten Siedlungsbezug</li> <li>• Schadstoffeintrag in Siedlungsflächen</li> <li>• Überschneidung/ Durchfahrung des Wohnumfeldes und der Erholungsinfrastruktur</li> <li>• Verringerung von potenziell gesundheitsgefährdender Lärmbelastung innerhalb von Ortsdurchfahrten</li> </ul> In der Gesamtschau aller für das Schutzgut „Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit“ betrachteten Wirkfaktoren zeigt sich, dass die Variante 1.3 aus Sicht des Schutzgutes Menschen, hier sowohl in Bezug auf die Wohn- und Wohnumfeldfunktion als auch die Erholungs- und Freizeitfunktion als eine der vergleichsweise günstigsten Linienführungen zu beurteilen ist.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	819	148	Private und juristische Personen	2. Unser Zuhause ist nun bereits in der 5. Generation. Es leben 3 Generationen auf dem Grundstück und wir wollen hier auch gerne weiterhin in Frieden und Ruhe leben. Die Vorzugstrasse 1.3 zerstört unsere Heimat.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Auf die Antwort-Stellungnahmen zu Einwand-ID 754 und 755 von Einwender-ID 132 wird verwiesen.
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	820	148	Private und juristische Personen	3. Ich - xy - arbeite hier als freiberufliche Fotografin. Mir - und auch allen anderen - dient das Zuhause als Rückzugsort aus der hektischen Arbeitswelt. Allerdings arbeite ich auch von Zuhause und benötige die Ruhe, um meine Arbeit erfolgreich abschließen zu können. Wir wohnen hier nicht, weil wir es müssen, sondern weil wir es wollen. Durch die Trasse wird unsere Lebensqualität deutlich verschlechtert.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Auf die Antwort-Stellungnahmen zu Einwand-ID 754 und 755 von Einwender-ID 132 wird verwiesen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.5	Luft und Klima	821	148	Private und juristische Personen	4. Weiterhin machen wir uns große Sorgen über den entstehenden Lärm, Feinstaub, die Schäden an unserem Wohnhaus (Baujahr ca. 1890) und unserer Halle (Baujahr 1958), die in der Bauphase entstehen könnten. Unser Grundstück lädt dazu ein, dass man sich draußen aufhält. Das möchte man nicht mehr, wenn es immer lauter und die Luft schlechter wird. Bei Schwertransporten müssen wir dann jedes Mal Angst haben, dass unser Haus Risse bekommt. Das ist kein angenehmes Gefühl und hört den Stresspegel.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Die Zumutbarkeit der Lärmsituation im Zusammenhang mit dem Neubau einer Straße erfolgt auf der Basis der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung. Hier sind die gebietsspezifischen Grenzwerte festgesetzt. Für Wohngebiete betragen diese 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht. Für Mischgebiete sind die Werte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht maßgebend. Diese Werte werden an den nächstgelegenen Wohngebäuden deutlich unterschritten. In der vorliegenden Variantenuntersuchung erfolgten die lärmtechnischen Bewertungen aller Varianten auf der Basis der Orientierungswerte des Beiblatt 1 zur DIN 18005 Teil 1 beurteilt. Diese Orientierungswerte sind auch für die städtebauliche Planung relevant und stellen einen strengeren Maßstab als die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung - dar. In der DIN 18005 wird ausgeführt: "Die Einhaltung oder Unterschreitung dieser Orientierungswerte ist wünschenswert, um die mit der Eigenart des betroffenen Baugebietes oder der betroffenen Baufläche verbundene Erwartung auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen zu erfüllen." Da diese Orientierungswerte bereits an der nächstgelegenen Wohnbebauung im Bereich Fliegenmoor/K42 eingehalten werden, kann von keiner unzumutbaren Lärmbelastung ausgegangen werden, zumal sich die Lärmbelastung mit größer werdenden Abstand weiter verringert. Baulärm ist auf der Basis der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen - vom 19. August 1970 zu ermitteln. Auch diese AVV Baulärm wird im weiteren Planungsprozess beachtet. In Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens wird eine Abschätzung der zu erwartenden

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Luft und Klima	821					Baulärmbelastungen erfolgen. Durch die Beachtung dieser maßgebenden Grenzwerte ergeben sich keine unzumutbaren Lärmbelastungen. Erhebliche Immissionen durch Emissionen sind nicht zu erwarten. Dies gilt auch für die Gefahr von Gesundheitsschädigungen. Im Ergebnis der durchgeführten luftschadstofftechnischen Untersuchung (siehe Unterlage 21.3) ist festgehalten, dass eine Überschreitung der in der 39. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte in Bezug auf Wohnbauflächen, sonstigen bebauten Flächen mit Bedeutung für das Wohnen, Freiflächen, das Wohnumfeld und die freie Landschaft durch keine der betrachteten Varianten ausgelöst wird. Die Immissionsgrenzwerte werden bereits in einem Abstand von 10 m zum Fahrbahnrand eingehalten.
4.1.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	822	148	Private und juristische Personen	5. Die wunderschöne Natur - ganz besonders das geschützte Biotop hinter unserem Grundstück - ist ein Juwel. Voll mit Tieren und Pflanzen. Das gilt es zu bewahren, genauso wie die gesamten Felder und Wälder, die die Trasse zerstören wird.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die Erfüllung des gestellten Planungsauftrages, d.h. die Realisierung eines Straßenneubauvorhabens, ist leider nicht ohne die Beeinträchtigung und zum Teil auch Zerstörung von Lebensräumen zu verwirklichen. Ziel des Variantenvergleiches und auch des ROVs ist es, eine Trassenführung zu finden, die u.a. vergleichsweise mit möglichst geringen negativen Umweltauswirkungen verbunden ist. Die mit dem Vorhaben verbundenen erheblichen Beeinträchtigungen werden entsprechend den einschlägigen Vorgaben des Bundesnaturschutzgesetzes - auch im weiteren Planungsprozess - so weit wie möglich vermieden, mittels der Umsetzung von z.B. trassenbegleitenden Gestaltungsmaßnahmen gemindert und durch weitere Ausgleichs-/ Ersatzmaßnahmen kompensiert.



ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.4	Wasser	823	148	Private und juristische Personen	6. Weiterhin sind wir nicht überzeugt, dass das Trinkwasserschutzgebiet ausreichend geschützt wird. Was passiert, wenn ein LKW mit Gefahrgut auf der Schnellstraße verunglückt?	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Beim Straßenentwurf sind innerhalb des Wasserschutzgebietes die Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag) zu beachten. Die dort aufgeführten Planungsgrundsätze (siehe Unterlage 1, Ziffer 3.3.5.13.4.2ff) enthalten Vorgaben für die Gestaltung des Straßenseitenraumes und der Straßenentwässerung. Es besteht auch im Einschnittsbereich eine große Überdeckung des Grundwasserleiters, die einen ausreichenden Schutz des Grundwassers sicherstellt.
7	Verkehr	824	148	Private und juristische Personen	7. Der Anschluss in der Elstorfer-Bachheide ist KEINE Lösung. Bei einem verstärkten Verkehrsaufkommen in den kommenden Jahren wird das Problem sich auf der B3 neu und B3 alt zurückstauen. Der Ort wird mit Verkehr umschlossen. Dieses Problem wird solange bestehen bleiben bis die A26 mit der A7 angeschlossen wird. Hier wird doch ganz deutlich: Der Transit steht bei der Trasse 1.3 im Vordergrund nicht der Mensch!!! Die Orte Rade, Mienenbüttel und die Elstorfer-Bachheide sind bereits jetzt schon sehr stark mit Verkehr belastet. Das wird sich Dank der Trasse 1.3 und im Übrigen allen anderen vorgeschlagenen Varianten nur verschlimmern. Hier wurde nicht zu Ende gedacht.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: In den für die OU Elstorf erstellten Verkehrsuntersuchungen sind die zu erwartenden Veränderungen im Verkehrsaufkommen im Bereich zwischen der A 26 im Norden und der A1 im Süden erfasst und prognostiziert worden. Eine Prüfung der Auswirkungen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der B 3 im Bereich Rade und Mienenbüttel erfolgt durch den Vorhabenträger, ist aber nicht Teil des Planungsauftrages für die B3 OU Elstorf. Die Auswirkungen der Ortsumgehung auf den südlich der Ortsumgehung gelegenen Ortsteil Elstorf-Bachheide waren für den Variantenvergleich nicht abwägungsrelevant, da sie bei allen Varianten nahezu gleich sind. Unabhängig davon sind die Auswirkungen der Ortsumgehung bzw. des zunehmenden Verkehrsaufkommens bis zum Bezugsjahr 2030 auf Elstorf-Bachheide in den weiteren Verfahrensschritten zu prüfen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	825	148	Private und juristische Personen	8. Es wäre doch daher eine bessere und günstigere Möglichkeit durch MAUT oder Geschwindigkeitsbegrenzung die B3 alt unattraktiver zu gestalten und so schnell wie möglich die A26 in Harburg an die A7 anzubinden. Eine Alternative wäre eine ähnliche Trasse wie 3.1, die allerdings weiter westlich ausgelegt werden müsste und über vorhandene Feldwege direkt an die A1 anschließen würde.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TÖB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Nachhaltige Verlagerungseffekte, die die Verkehrsbelastung auf der B 3 reduzieren könnten, sind weder durch eine Ausweitung der Maut, noch durch eine Geschwindigkeitsreduzierung zu erwarten. Eine für den Schwerverkehr mautpflichtige Strecke liegt in der Ortsdurchfahrt Elstorf ohnehin bereits vor. Auch durch die Fertigstellung der A 26 wird sich die Verkehrsbelastung der B 3 nicht verringern. Eine alternative Trasse, in Anlehnung an die Variante 3.1 würde, auch unter Berücksichtigung vorhandener, befestigter Wege, keine bessere Bewertung als die Vorzugsvariante erreichen.
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	826	148	Private und juristische Personen	9. Es ist weiterhin erschreckend überraschend für uns, dass unserem Nachbar xy durch die Trasse 1.3 einfach die Existenz genommen wird. Es scheint, als wären die Einzelschicksale überhaupt nicht berücksichtigt worden.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Mehr oder weniger starke Betroffenheiten werden durch jede Variante ausgelöst, allerdings in unterschiedlichem Umfang. Der "Landwirtschaftliche Fachbeitrag" stellt die Auswirkungen des Vorhabens, d.h. jeder Variante, auf die einzelnen landwirtschaftlichen Betriebe und auf die vorhandene Agrarstruktur dar. Im Vergleich der Auswirkungen, also auch der Betroffenheiten, schnitt die Variante 1.3 insgesamt mit am günstigsten ab. Die Betroffenheit des Betriebes xy wurde entsprechend berücksichtigt.

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
0	Allgemein	827	148	Private und juristische Personen	Fazit: Pilotprojekt hin oder her. So geht das nicht und schon gar nicht mit uns! Die gesamten Trassenvarianten sind in unseren Augen eine Fehlentscheidung aufgrund der vielen - teils widersprüchlichen - und negativen Faktoren. Sie verschieben ALLE den Verkehr von einer Stelle an die andere. Das ist keine Lösung für uns. Die Ortschaften gehören alle zusammen und wir sind der Meinung, dass wir eine Lösung benötigen, die uns ALLEN hilft und nicht nur einem Teil.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TÖB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Durch die geplante Einschnittslage der Ortsumgehung zwischen Elstorf und Ardestorf könnte für die Anwohner am Ortsrand eine wesentlich verträglichere Lösung (Lärmausbreitung, Landschaftsbild, ...) gefunden werden, als dies bei einer geländegleichen Trassierung der Fall wäre. Die hier im ROV zu behandelnde Maßnahme bezieht sich auf die Verlegung der B3 zwischen Neu Wulmstorf und südlich Elstorf. Eine Weiterführung der Verlegung im Zuge der B 3 ist nicht Gegenstand der Planung. Der Vorhabenträger nimmt die Gesamtstrecke der B 3 bis zur BAB A 1 in den Blick. Die planerische Betrachtung der Abschnitte befinden sich jedoch in unterschiedlichen Zeitabläufen. Das Ziel ist es an der B3 die angebauten Ortslagen verkehrlich zu entlasten, die großräumige Anbindung steht dabei nicht im Focus.
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	828	149	Private und juristische Personen	Hiermit erheben wir fristgerecht Einspruch gegen die im Raumordnungsverfahren geplante Ortsumgehung Elstorf - Vorzugstrasse Variante 1.3 mit folgenden Begründungen: 1. Mit nur etwas über 100 m von der Ortschaft entfernt, eine teilweise 3-spurige Schnellstraße zu bauen, diese dann als deutlich vorteilhafte Ortsumgehung - auch in Bezug auf das Schutzgut Mensch - zu betiteln, macht uns fassungslos. Wer möchte denn hier noch wohnen? Keiner! Hier wird ein Problem von der Ortsmitte nur an den Ortsrand verschoben. Eine Lösung ist das nicht.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	siehe Einwand 818

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	829	149	Private und juristische Personen	2. Unser Zuhause ist nun bereits in der 5. Generation. Es leben 3 Generationen auf dem Grundstück und wir wollen hier auch gerne weiterhin in Frieden und Ruhe leben. Die Vorzugstrasse 1.3 zerstört unsere Heimat.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	siehe Einwand 819
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	830	149	Private und juristische Personen	3. Ich - xy - arbeite hier als freiberufliche Fotografin. Mir - und auch allen anderen - dient das Zuhause als Rückzugsort aus der hektischen Arbeitswelt. Allerdings arbeite ich auch von Zuhause und benötige die Ruhe, um meine Arbeit erfolgreich abschließen zu können. Wir wohnen hier nicht, weil wir es müssen, sondern weil wir es wollen. Durch die Trasse wird unsere Lebensqualität deutlich verschlechtert.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	siehe Einwand 820
4.1.5	Luft und Klima	831	149	Private und juristische Personen	4. Weiterhin machen wir uns große Sorgen über den entstehenden Lärm, Feinstaub, die Schäden an unserem Wohnhaus (Baujahr ca. 1890) und unserer Halle (Baujahr 1958), die in der Bauphase entstehen könnten. Unser Grundstück lädt dazu ein, dass man sich draußen aufhält. Das möchte man nicht mehr, wenn es immer lauter und die Luft schlechter wird. Bei Schwertransporten müssen wir dann jedes Mal Angst haben, dass unser Haus Risse bekommt. Das ist kein angenehmes Gefühl und hört den Stresspegel.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	siehe Einwand 821
4.1.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	832	149	Private und juristische Personen	5. Die wunderschöne Natur - ganz besonders das geschützte Biotop hinter unserem Grundstück - ist ein Juwel. Voll mit Tieren und Pflanzen. Das gilt es zu bewahren, genauso wie die gesamten Felder und Wälder, die die Trasse zerstören wird.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	siehe Einwand 822
4.1.4	Wasser	833	149	Private und juristische Personen	6. Weiterhin sind wir nicht überzeugt, dass das Trinkwasserschutzgebiet ausreichend geschützt wird. Was passiert, wenn ein LKW mit Gefahrgut auf der Schnellstraße verunglückt?	Dem Einwand wird nicht gefolgt	siehe Einwand 823

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	834	149	Private und juristische Personen	7. Der Anschluss in der Elstorfer-Bachheide ist KEINE Lösung. Bei einem verstärkten Verkehrsaufkommen in den kommenden Jahren wird das Problem sich auf der B3 neu und B3 alt zurückstauen. Der Ort wird mit Verkehr umschlossen. Dieses Problem wird solange bestehen bleiben bis die A26 mit der A7 angeschlossen wird. Hier wird doch ganz deutlich: Der Transit steht bei der Trasse 1.3 im Vordergrund nicht der Mensch!!! Die Orte Rade, Mienenbüttel und die Elstorfer-Bachheide sind bereits jetzt schon sehr stark mit Verkehr belastet. Das wird sich Dank der Trasse 1.3 und im Übrigen allen anderen vorgeschlagenen Varianten nur verschlimmern. Hier wurde nicht zu Ende gedacht.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	siehe Einwand 824
1	Lage/Verlauf	835	149	Private und juristische Personen	8. Es wäre doch daher eine bessere und günstigere Möglichkeit durch MAUT oder Geschwindigkeitsbegrenzung die B3 alt unattraktiver zu gestalten und so schnell wie möglich die A26 in Harburg an die A7 anzubinden. Eine Alternative wäre eine ähnliche Trasse wie 3.1, die allerdings weiter westlich ausgelegt werden müsste und über vorhandene Feldwege direkt an die A1 anschließen würde.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	siehe Einwand 825
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	836	149	Private und juristische Personen	9. Es ist weiterhin erschreckend überraschend für uns, dass unserem Nachbar xy durch die Trasse 1.3 einfach die Existenz genommen wird. Es scheint, als wären die Einzelschicksale überhaupt nicht berücksichtigt worden.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	siehe Einwand 826

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
0	Allgemein	837	149	Private und juristische Personen	Fazit: Pilotprojekt hin oder her. So geht das nicht und schon gar nicht mit uns! Die gesamten Trassenvarianten sind in unseren Augen eine Fehlentscheidung aufgrund der vielen - teils widersprüchlichen - und negativen Faktoren. Sie verschieben ALLE den Verkehr von einer Stelle an die andere. Das ist keine Lösung für uns. Die Ortschaften gehören alle zusammen und wir sind der Meinung, dass wir eine Lösung benötigen, die uns ALLEN hilft und nicht nur einem Teil.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	siehe Einwand 827
1	Lage/Verlauf	838	150	Private und juristische Personen	Hiermit teilen wir Ihnen mit, dass wir strikt gegen den östlichen Trassenverlauf sind! Würde die Straße östlich von Elstorf verlaufen, wäre für viele Menschen der direkte Zugang zum Forst Rosengarten als Naherholungsgebiet abgeschnitten. Des Weiteren würde der Verlauf noch dichter ans Wohngebiet in Schwiederstorf verlaufen als bei der westlichen Trasse und 2 weitere Dörfer wären bei der Ostvariante angeschnitten. Wir liegen hier in einem Landschaftsschutzgebiet und dicht am Naturschutzgebiet. Wir können hier täglich Fledermäuse, Eulen, Falken, Bussarde, Rehe etc. beobachten, die dann vom Waldgebiet abgeschnitten wären. Die westliche Trasse wäre für die ganze Gemeinde der viel bessere Weg. Sollte die Ostvariante zum Tragen kommen, werden wir uns als Schwiederstorf und angrenzende Dörfer mit aller Macht dagegen wehren.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Einwendung wird zur Kenntnis genommen, bezieht sich aber auf eine Trassierung östlich von Elstorf, die im gesamtplanerischen Variantenvergleich eher ungünstige Ergebnisse (Varianten 2.1 und 4.1) erzielt hat.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
6	Landwirtschaft	839	151	Private und juristische Personen	<p>Im Auftrag von Herrn xy nimmt der Obstbauversuchsring des Alten Landes e.V. aus fachlicher Sicht Stellung zu der Variante 1.3 und der Betroffenheit des Obstbaubetriebes xy. Der Obstbauversuchsring des Alten Landes e.V. (OVR) ist ein Beratungsring für den Erwerbsobstbau und gilt als zweitgrößter Beratungsring in Europa. Das Beratungsgebiet des OVR erstreckt sich über den gesamten Norddeutschen Raum. Durch die Nähe zur Obstbauversuchsanstalt der LWK Niedersachsen (OVA) am ESTEBURG-Obstbauzentrum in Jork ist ein enger Informationsaustausch zwischen der Forschung, der Beratung sowie den Obstbaubetrieben gegeben. Neben den vielen Gruppenveranstaltungen, welche während des Jahres angeboten werden, stellt die einzelbetriebliche Beratung den Arbeitsschwerpunkt dar. Hierbei werden überwiegend anbautechnische Themen zu den verschiedenen Obstkulturen erarbeitet, wie z.B. Pflanzenschutz, Düngung, Schnittmaßnahmen oder die Sortenwahl. Der Obstbau ist, wie viele andere Branchen auch, einem stetigen Wandel unterworfen. Steigende Ansprüche von Seiten des Lebensmitteleinzelhandels (LEH), aber auch von der Verbraucherseite sowie gesetzliche Auflagen stellen die Obstbaubetriebe immer wieder vor eine große Herausforderung. Um all diese Anforderungen aufzufangen, müssen sich die Betriebe entweder spezialisieren (z.B. geschützter Anbau) oder sich in der Anbaufläche vergrößern, um die steigenden Produktionskosten zu decken.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	siehe Einwand 841

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
6	Landwirtschaft	840	151	Private und juristische Personen	<p>Der Obstbaubetrieb xy ist mit einer Betriebsgröße von ca. 9 ha ein unterdurchschnittlich kleiner Betrieb. Im Schnitt bewirtschaften die Haupterwerbsbetriebe an der Niederelbe eine Fläche von ca. 18 ha und sind somit deutlich größer. Die Produktion sowie der Verkauf der verschiedenen Obstkulturen (Apfel, Kirsche, Pflaume) stellt die Lebensgrundlage der Familie xy dar. Die Spezialisierung der Kirschenproduktion durch den Bau einer Folienüberdachung ist für den Obstbaubetrieb xy von existenzieller Bedeutung. Einerseits sind die Früchte unter dem Foliendach vor Regen geschützt, sodass diese nicht mehr platzen und verderben können. Andererseits verhindern das Foliendach sowie das an den Seiten der Kirschanlage vorhandene Insektenschutznetz auch den Zuflug der Kirschessigfliege. Dieser Schädling ist besonders im Stein- und Beerenobst gefürchtet, da die Kirschessigfliege innerhalb kürzester Zeit alle Früchte befallen kann und ohne ausreichenden Schutz ein Totalschaden entstehen würde.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	siehe Einwand 841



ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
6	Landwirtschaft	841	151	Private und juristische Personen	<p>Eine Verschiebung der Vorzugsvariante 1.3 in Richtung Westen sehen wir für den Obstbaubetrieb xy als eine große Existenzbedrohung an. Neben dem Flächenverlust, der für den „kleinen“ Betrieb ohnehin schon dramatisch wäre, ist die Zerstörung der Kirschanlage mit Folienüberdachung das vermutlich größte Problem, da die Einnahmen der „Dachkirschen“ eine existenzielle Grundlage für den Betrieb darstellen. Eine mögliche Existenzgefährdung muss gutachterlich geprüft werden. Des Weiteren hätte eine Verschiebung der Vorzugsvariante zur Folge, dass die Leitungen der Frostschutzberechnung und der Bewässerung sowie die Rohre des Drainagesystems gekappt werden, mit erheblichen Folgekosten für die Neuerstellung und Reparatur. Doch gerade die Be- und Entwässerung ist im Obstbau elementar, um Schäden durch Frost, Trockenheit oder Staunässe zu verhindern. Um das ganze Jahr über frisches Obst in bester Qualität anzubieten, ist es sehr wichtig die Früchte optimal zu lagern. Sollte sich der Betrieb in ein paar Jahren vergrößern, ist eine Erweiterung der CA-ULO-Lagerkapazität zwingend erforderlich. Ein Hallenneubau ist auf dem Betrieb xy allerdings nur auf den östlich gelegenen Flächen möglich, sodass bei einer Verschiebung der Vorzugsvariante die betriebliche Weiterentwicklung stark eingeschränkt wird. Wir bitten darum, dass die oben genannten Punkte bei der Entscheidungsfindung berücksichtigt werden und weisen nochmals ausdrücklich daraufhin, dass eine Verschiebung der Vorzugsvariante 1.3 in Richtung Westen existenzielle Folgen für den Obstbaubetrieb xy hätte.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Mehr oder weniger starke Betroffenheiten werden durch jede Variante ausgelöst, allerdings in unterschiedlichem Umfang. Der "Landwirtschaftliche Fachbeitrag" stellt die Auswirkungen des Vorhabens, d.h. jeder Variante, auf die einzelnen landwirtschaftlichen Betriebe und auf die vorhandene Agrarstruktur dar. Im Vergleich der Auswirkungen, also auch der Betroffenheiten, schnitt die Variante 1.3 mit am günstigsten ab.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	842	151	Private und juristische Personen	Wir möchten Ihnen hiermit als Eigentümer bzw. Bewirtschafter des zwischen Ardestorf und Elstorf gelegenen Obstbaubetriebes unsere Bedenken zur Vorzugsvariante 1.3. der geplanten Ortsumgehung Elstorf kundtun. Mit der dringenden Aufforderung, diese entsprechend ihrer erheblichen Problematik in einer Abwägung zu berücksichtigen. Wie gegenüber der Straßenbauverwaltung in Lüneburg und während der laufenden Öffentlichkeitsbeteiligung auch bereits mehrfach dargestellt, ist aus unserer Sicht eine Verschiebung der Vorzugsvariante 1.3. in Richtung Westen nicht möglich. Jede weitere Verschiebung würde unseren Betrieb in der Existenz bedrohen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	siehe Einwand 841

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
6	Landwirtschaft	843	151	Private und juristische Personen	Zu den Fakten. Wir betreiben einen Obstbaubetrieb zwischen Elstorf und Ardestorf mit einer Größe von ca. 9 ha. Der Großteil der bewirtschafteten Flächen befindet sich dabei am Betriebsstandort zwischen Elstorf und Ardestorf. Ein kleiner Teil in Hamburg-Neuenfelde. Es sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass auch von den Flächen in Hamburg auf Grund der Ertüchtigung des Cranzer-Neuenfelder Hauptdeiches und der damit verbundenen Straßenverlegung dem Betrieb schon jetzt Flächen verlorengehen. Der Betrieb wird von uns im Haupterwerb betrieben. Bildet also die Lebensgrundlage. Angebaut werden hauptsächlich Äpfel und in größerem Umfang auch Steinobst, vor allem Kirschen. Der Kirschanbau wird fast vollständig unter Folienüberdachung betrieben. Die augenblickliche Planung der Variante 1.3. führt diese genau am östlichen Rand der von uns bewirtschafteten Flächen vorbei. Eine betriebliche Betroffenheit wäre damit nicht gegeben. Wie wir der Presse entnehmen konnten, ist aber nun auch die Forderung aufgekommen, die Variante 1.3. abweichend von ihrem bisherigen Verlauf Richtung Westen zu verschieben. Also in die von uns bewirtschafteten Flächen hinein. Hiergegen verwenden wir uns auf das Schärfste. Jede Verschiebung der Vorzugsvariante 1.3. führt unweigerlich zu einer Vernichtung unseres Betriebes.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	siehe Einwand 841

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
6	Landwirtschaft	844	151	Private und juristische Personen	<p>Im Wesentlichen spielen hierfür folgende Gründe eine Rolle:            -es würde je nach Tiefe der Variantenverschiebung ein erheblicher Flächenverlust entstehen. Dieser verstärkt sich noch dadurch, dass jede Verschiebung unweigerlich die sich bis an die Ostgrenze unserer Flächen ziehende Kirschüberdachung zerstören würde. Diese stellt aber einen wesentlichen Teil der betrieblichen Existenzgrundlage dar. Zudem sind die sich in diesem Bereich befindlichen Flächen für den Apfelanbau für den Betrieb von erheblich höherer Bedeutung als die Richtung Ardestorf gelegenen Flächen, da diese Beregnung haben. Die Wichtigkeit der Beregnung für Blütenfröste und Trockenheit hat sich ja gerade in den letzten Jahren gezeigt. Bei einem Verlust dieser Flächen wäre ein wirtschaftlicher Betrieb des Restunternehmens so nicht mehr möglich.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	siehe Einwand 841
4.1.3	Boden und Fläche	845	151	Private und juristische Personen	<p>-wie sich den Bodenkarten für Elstorf und Umgebung auch entnehmen lässt, handelt es sich bei den von uns bewirtschafteten Flächen durchweg um sehr hochwertige Böden mit Bodenzahlen von über 50 Punkten. Diese Böden sind so im näheren Umkreis nicht weiter vorhanden. Ein Verlust dieser Flächen ließe sich daher auch nicht durch Ersatzflächen kompensieren. Schwächere Böden wie im Umkreis vorhanden sind für die Obstbauliche Bodennutzung dagegen nicht geeignet.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	siehe Einwand 841

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.5.2	Lärm/Schall	846	151	Private und juristische Personen	-bei einer Westverschiebung tritt zudem dann das Problem der erhöhten Lärmbelastung auf. Zum einen für den privaten Bereich. Hier steht zu befürchten, dass dann eine angemessene Nutzung von Wohnraum und Garten nicht mehr möglich ist. Zum anderen aber auch im betrieblichen Rahmen. In den Wirtschaftsgebäuden des Betriebes befindet sich auch eine Werkwohnung für die im Betrieb benötigten Arbeitskräfte. Diese wird den überwiegenden Teil des Jahres für die beschäftigten Arbeiter, meist aus Osteuropa, als Aufenthalts- und Schlafraum genutzt. Zur Erhaltung von deren Arbeitskraft ist es daher unbedingt geboten, die Lärmschutzwerte für Wohnraum nicht nur am Wohnhaus anzulegen, sondern auch an den entsprechend genutzten Wirtschaftsgebäuden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TÖB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Die Zumutbarkeit der Lärmsituation im Zusammenhang mit dem Neubau einer Straße erfolgt auf der Basis der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. Bundes-Immissionschutzverordnung. Hier sind die gebietsspezifischen Grenzwerte festgesetzt. Für Wohngebiete betragen diese 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht. Für Mischgebiete sind die Werte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht maßgebend. Diese Werte werden an den nächstgelegenen Wohngebäuden deutlich unterschritten. In der vorliegenden Variantenuntersuchung erfolgten die lärmtechnischen Bewertungen aller Varianten auf der Basis der Orientierungswerte des Beiblatt 1 zur DIN 18005 Teil 1 beurteilt. Diese Orientierungswerte sind auch für die städtebauliche Planung relevant und stellen einen strengeren Maßstab als die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. Bundes-Immissionschutzverordnung - dar. In der DIN 18005 wird ausgeführt: "Die Einhaltung oder Unterschreitung dieser Orientierungswerte ist wünschenswert, um die mit der Eigenart des betroffenen Baugebietes oder der betroffenen Baufläche verbundene Erwartung auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen zu erfüllen." Da diese Orientierungswerte bereits an der nächstgelegenen Wohnbebauung im Bereich Fliegenmoor/K42 eingehalten werden, kann von keiner unzumutbaren Lärmbelastung ausgegangen werden, zumal sich die Lärmbelastung mit größer werdenden Abstand weiter verringert. Baulärm ist auf der Basis der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen - vom 19. August 1970 zu ermitteln. Auch diese AVV Baulärm wird im weiteren Planungsprozess beachtet. In Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens wird eine Abschätzung der zu erwartenden

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Lärm/Schall	846					Baulärmbelastungen erfolgen. Durch die Beachtung dieser maßgebenden Grenzwerte ergeben sich keine unzumutbaren Lärmbelastungen. Erhebliche Immissionen durch Emissionen sind nicht zu erwarten. Dies gilt auch für die Gefahr von Gesundheitsschädigungen. Im Ergebnis der durchgeführten luftschadstofftechnischen Untersuchung (siehe Unterlage 21.3) ist festgehalten, dass eine Überschreitung der in der 39. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte in Bezug auf Wohnbauflächen, sonstigen bebauten Flächen mit Bedeutung für das Wohnen, Freiflächen, das Wohnumfeld und die freie Landschaft durch keine der betrachteten Varianten ausgelöst wird. Die Immissionsgrenzwerte werden bereits in einem Abstand von 10 m zum Fahrbahnrand eingehalten.
6	Landwirtschaft	847	151	Private und juristische Personen	-entsprechend der auch im Bereich der Landwirtschaft gestiegenen Schwierigkeit geeignete Arbeitskräfte für die Betriebe zu akquirieren ist darüber hinaus geplant, einen Hallenneubau mit entsprechenden Unterkünften auf dem Betrieb neu zu errichten, um den gestiegenen Ansprüchen und Vorschriften auf Dauer nachkommen zu können. Ein solcher Anbau lässt sich auf Grund der beschränkten Flächenverfügbarkeit aus vorhandener Bebauung und Kirschüberdachungen ebenfalls nur an der Ostseite unserer Flächen errichten. Also in Richtung der geplanten Variante 1.3. Ein entsprechender Bauvorantrag ist aktuell in Planung, was sich leider auf Grund der aktuellen Situation mit Corona zeitlich verschiebt. Wird aber unverzüglich eingereicht, sobald sich die Situation wieder entspannt. Entsprechender Lärmschutz ist daher auch für diesen Fall zu berücksichtigen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Siehe Einwand 846

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	848	151	Private und juristische Personen	-außerdem ist zu berücksichtigen, dass bei einer Verschiebung der Vorzugsvariante in Richtung Westen unter Umständen eine bauliche Betriebserweiterung nicht mehr oder nur noch eingeschränkt möglich ist, da eine Anbauverbotszone einzuhalten ist. Bauliche Erweiterungen sind aber wie bereits geschildert nur in Richtung Osten möglich.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Siehe Einwand 841
1	Lage/Verlauf	849	151	Private und juristische Personen	Aus den vorgenannten Gründen kann sich der Verlauf der Variante 1.3. nicht weiter nach Westen verschieben und muss auf der jetzigen Lage verbleiben. Rein vorsorglich weisen wir noch einmal darauf hin, dass die vorgetragenen Argumente in gleicher Weise auch für eine etwaige Verwendung der Varianten 1.2, 5.1 und 6.1 gelten. Bei den Varianten 1.1 und 1.4. ist dies in jedem Fall gegeben.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Mehr oder weniger starke Betroffenheiten werden durch jede Variante ausgelöst, allerdings in unterschiedlichem Umfang. Der "Landwirtschaftliche Fachbeitrag" stellt die Auswirkungen des Vorhabens, d.h. jeder Variante, auf die einzelnen landwirtschaftlichen Betriebe und auf die vorhandene Agrarstruktur dar. Im Vergleich der Auswirkungen, also auch der Betroffenheiten, schnitt die Variante 1.3 mit am günstigsten ab.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	850	154	Private und juristische Personen	<p>Ich bin Eigentümer des Grundstücks mit dem Heim, gleich neben der priorisierten Streckenführung Ihrer Planung der Ortsumgehung Elstorf, nördlicher Teil. Da es mir nicht gelungen ist, die Unterlagen noch einmal in Papierform einzusehen und ich damit bei der angegebenen Mailadresse nicht zurecht komme, weil ich mich technisch nicht so gut mit Computerprogrammen auskenne, möchte ich nun aus der Erinnerung der Vorlage in Elstorf noch einige Einwendungen machen, bevor die Frist abläuft: Da mich nur der nördliche Teil der geplanten B3 neu südlich der B 73 betrifft, möchte ich zunächst noch einmal auf meine bisherigen Ausführungen hinweisen. Der Teil der Ortsumgehung Elstorf ist ja ohnehin bei beiden Varianten identisch. Als Folge meiner ersten Mail haben Sie ja dankenswerter Weise auch noch eine alternative Streckenführung weiter östlich entlang der Hochspannungsleitung (6.1 ?) in Ihre Planungen aufgenommen. Ich möchte mich auf den Vergleich zwischen 6.1 (ich hoffe meine Erinnerung ist richtig.) und der priorisierten Strecke (1.3) beziehen. In den allermeisten Punkten auf der langen Tabelle gab es ja kaum Unterschiede.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	
4.1.6	Landschaft	851	154	Private und juristische Personen	<p>1. Bei 6.1 wurden sogar weniger landwirtschaftlich genutzte Flächen zerschnitten, sie führt neben bereits vorhandenen Beeinträchtigungen (Hochspannungsleitung, ehem. Mülldeponie vorbei, während 1.3 das Landschaftsschutzgebiet in der Mitte zerschneidet. Ein erheblicher Nachteil, oder?</p>	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	<p>Das Landschaftsschutzgebiet wird, wie in der Einwendung richtig dargestellt, durch Variante 1.3 im Vergleich zur Variante 6.1 in zentralerer Lage durchschnitten. Die tatsächliche Zerschneidungslänge des Gebietes ist jedoch durch Variante 1.3 im Vergleich zur Variante 6.1 um insgesamt rd. 12 % geringer. Bei beiden Varianten wird der Biotop- und Habitatverbund durch das vorgesehene Grünunterführungsbauwerk im zentralen Bereich des Ketzendorfer Forstes gewährleistet. Dies gilt auch für alle sonstigen Varianten.</p>



ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	852	154	Private und juristische Personen	2. Auf meinem Grundstück haben Sie zwischen meinem Haus und der priorisierten 1.3 Strecke das Waldstück als für die Natur besonders wertvoll (gestreift?) eingezeichnet. Ich habe eben keine Bäume gefällt, das Altholz liegen gelassen usw. Nun sollen da die LKW und PKW entlangbrausen? Dann war die Mühe ja umsonst, denn die Tiere und Pflanzen werden leiden, schon beim Bau der Strecke, und später durch Abgase und Lärm.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Ein Teil der Waldflächen direkt östlich des angesprochenen Hauses weist einen mittleren bis hohen Strukturreichtum auf. Durch alle hier entlangführenden Varianten werden diese Waldflächen im östlichen Randbereich angeschnitten und gehen in einem Flächenumfang von rd. 1 ha verloren. Diese Beeinträchtigung ist entsprechend bilanziert und in den Variantenvergleich eingestellt worden. Dies gilt auch für die in der Einwendung angesprochenen Sachverhalte Abgasemissionen und Lärm.
4.1	Schutzgüter	853	154	Private und juristische Personen	3. Es ist gut, dass Sie auch eine Möglichkeit vorgesehen haben, dass Tiere und Menschen in der Nähe meines Grundstücks die geplante B3 (1.3) unterqueren können. Allerdings hat das zur Folge, dass die Straße neben meinem Haus auch noch höher wird als der jetzige Weg dort. Dadurch wird die Lärmbelastung noch vergrößert, und die Abgase können sich schön auf dem Grundstück niederlassen. Haben Sie auch mal darüber nachgedacht, die Straße in einen Graben zu verlegen, und Tieren und Menschen dann über eine Brücke die Querung zu ermöglichen? Das wäre vielleicht sogar kostengünstiger. Die Brücke müsste nicht so hohe Lasten tragen, wie die Brücke für die Straße. Der Lärm würde geringer.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Für die Funktionalität der Grünunterführung mit einer lichten Höhe von > 5,0 m unter dem Bauwerk ist eine entsprechende Dammhöhe der Straße erforderlich. Auf die Ausbreitung des Verkehrslärms und der Luftschadstoffe hat die Höhenlage aber nur geringe Auswirkungen, solange die Fahrbahn oberhalb der Geländeoberfläche verläuft. Der Höhenverlauf der Straße wird in der nächsten Planungsphase überprüft und weiter optimiert. Ggf. werden dazu auch verschiedene Varianten untersucht, wobei dann auch die Vor- und Nachteile einer Einschnittslage abzuwägen wären. Eine Grün-Überführung über die B3 in Tieflage müsste für die Lasten der Bodenandeckung und mögliche Verkehrslasten konstruiert werden, so dass die Herstellungskosten voraussichtlich vergleichbar mit der geplanten Grün-Unterführung wären.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	854	154	Private und juristische Personen	<p>4. Die Priorisierung von 1.3 gegenüber 6.1 wurde meiner Erinnerung nach mit einem höheren Flächenverbrauch und höheren Kosten begründet. Die Unterschiede waren aber nicht sehr erheblich. Warum bei 6.1 nun auch nördlich der B73 noch Fläche verbraucht werden soll, und die Verbindung der dort bereits fertiggestellten B3 so vollzogen werden soll, wie die Planung zeigt, ist für mich nicht verständlich. Die B73 hat ja in ihrem Verlauf mehrere große Kreisverkehre. Wenn Sie in unsere westlichen Nachbarländer fahren, können Sie in viele Großstädte ohne Ampeln nur durch Kreisverkehre fahren (mit weniger Staus). Wenn ich richtig erinnere hat der Kreistag in Stade auch mal beschlossen, Kreisverkehre zu priorisieren. Warum also nicht zwei doppelspurige Kreisverkehre, da wo jetzt die Ampel steht, und in der Nähe der Hochspannungsquerung. Erweiterung der B73 dazwischen auf 4 Spuren, so dass man sich gleich richtig für die Ziele einordnen kann. Auch das würde vermutlich billiger als die Brücke und die diversen Zuleitungen an der Kreuzung. Dadurch könnten der Landschaftsverbrauch und die Kosten wohl verringert werden.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	<p>Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Anlagenbestandes des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Als Ergebnis der Gesamtabwägung aller Kriterien ist die Variante 1.3 besser bewertet worden als die Variante 6.1. Der im Plan dargestellte teilplangleiche Knotenpunkt an der B 73 ist die Regellösung gemäß den Richtlinien (RAL) für die Entwurfsklasse (EKL 2) der Straße, die sich aus der überregionalen Verbindungsfunktion ableitet. Ein Ausschwenken der Variante 6.1 ist notwendig, um einen durchgehenden Straßenzug zu erhalten, der gleichzeitig die ökologisch hochwertige ehemalige Sandgrube Wellman umgeht. Eine Versatzlösung mit zwei dreiarmligen Knotenpunkten, wie vom Einwender vorgeschlagen, wird als nicht zielführend für einen flüssigen Verkehrsablauf angesehen. In der nächsten Planungsphase wird jeder Knotenpunkt in Bezug auf die Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit im Detail untersucht und in einem Abwägungsprozess die technisch und verkehrlich beste Lösung erarbeitet, die von der derzeit dargestellten Regelform abweichen kann.</p>

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
0	Allgemein	855	154	Private und juristische Personen	6. Dass 6.1. gegenüber 1.3 in der Punktebewertung etwas schlechter abschneidet, liegt natürlich auch daran, wie die Bewertungsrichtwerte festgelegt wurden. Eine nur geringfügige Änderung der verschiedenen Bewertungspunkte, könnte schon schnell zu einem anderen Ergebnis kommen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Im direkten Vergleich zwischen der Variante 1.3 und der Variante 6.1 ergeben sich folgende Unterschiede: Die Variante 6.1 hat gegenüber der Variante 1.3 trassierungstechnische Defizite (gering bewertet). Beim Schutzgut Mensch (Wohnen) zeigt die Variante 1.3 insgesamt deutliche Vorteile gegenüber der Variante 6.1, da durch die Variante 1.3 erheblich weniger Menschen von Verkehrslärm betroffen sind. In Bezug auf den Einwender als Einzelperson trifft dies allerdings nicht zu, der Einwender ist durch die Variante 1.3 erheblich mehr betroffen als durch die Variante 6.1. In Bezug auf Pflanzen und biologische Vielfalt wird die Variante 1.3 schlechter bewertet, in der Gesamtbilanz der Umweltverträglichkeit aber besser.
4.1.4	Wasser	856	154	Private und juristische Personen	7. Das Heim neben der neuen B3 wird nicht mehr die Ruhe bieten, wie jetzt. Wie bereits in meiner ersten Mail an die Planer fürchte ich um die Wasserversorgung der Brunnen zwischen Haus und 1.3, durch die Bauarbeiten und die Abgase. Es gibt keine öffentliche Wasserversorgung. Wer würde die Kosten tragen, wenn meine Befürchtung eintritt. Das Haus würde ohne Trinkwasser fast wertlos.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Es ist zutreffend, dass das Heim durch die neue B3 zukünftig stärker vom Verkehrslärm betroffen sein wird als heute. In der nächsten Planungsphase werden weitere schalltechnische Untersuchungen unter der Maßgabe der Einhaltung aller gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte durchgeführt. Ob und in wieweit Lärmschutzmaßnahmen getroffen werden müssen, wird als Ergebnis dieser Untersuchungen festgestellt. Eine Beeinträchtigung des Trinkwasserbrunnens ist nicht zu befürchten, da die Straßenentwässerung nach den geltenden Regeln der Technik geplant und hergestellt wird, so dass der Schutz des Grundwassers sichergestellt wird.

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.5.2	Lärm/Schall	857	154	Private und juristische Personen	Haben Sie eigentlich irgendwelche Lärmschutzeinrichtungen zwischen neuer Straße 3.1 und dem Heim vorgesehen?	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Im Rahmen der Variantenuntersuchung erfolgt zunächst nur ein Vergleich der Anzahl der Betroffenheiten auf der Basis der Orientierungswerte der DIN 18005. Möglicherweise erforderliche Lärmschutzmaßnahmen werden hierbei noch nicht untersucht. Lärmschutzmaßnahmen, sofern erforderlich, werden erst im Zuge der weiteren Planung auf der Grundlage weiterführender Untersuchungen ermittelt. Diese Prüfung erfolgt dann auf der Basis der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung. In der nächsten Planungsphase werden weitere schalltechnische Untersuchungen unter der Maßgabe der Einhaltung aller gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte. Ob und inwieweit Lärmschutzmaßnahmen getroffen werden müssen, wird als Ergebnis dieser Untersuchungen festgestellt.
1	Lage/Verlauf	858	154	Private und juristische Personen	8. Genauso wie bei der Begehung der Gruppe vor einigen Jahren, sehe ich immer noch eine bessere Lösung der Anbindung der Ortsumgebung Elstorf an die B73 über eine Führung entlang der Hochspannungsleitung in der Variante 6.1. oder einer verbesserten ähnlichen und kostengünstigeren Straßenführung. Dies gilt für die Natur, die Menschen und die Tiere. Sollte ich mich bei den Bezeichnungen 3.1 und 6.1 falsch erinnert haben, bitte ich diese zu korrigieren. (Anmerkung der Unteren Landesplanungsbehörde: Die genannte Variante 3.1 wurde in der Stellungnahme wie gewünscht zu 1.3 (Vorzugsvariante) korrigiert	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Es ist nachvollziehbar, dass der Einwender die Variante 6.1 bevorzugt, da er persönlich durch die Variante 1.3 erheblich stärker betroffen ist. Variante 6.1 wurde im Variantenvergleich bei der Umweltverträglichkeit (Betrachtung aller Schutzgüter nach § 2 Satz 1 UVPG) insgesamt als „vergleichsweise günstig“ bewertet.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	859	152	Private und juristische Personen	Hiermit erheben wir Einspruch gegen die geplante Vorzugsvariante 1.3., aber auch gegen alle anderen Varianten. Die Gründe hierfür möchten wir Ihnen mit diesem Schreiben gerne mitteilen. Es ist uns ein Rätsel, wie es sein kann, dass man eine Straße, die offensichtlich viel befahren ist und die Anwohner stört, so planen kann, dass keine Veränderung eintritt. Da fragt man sich doch, wer hat hier geschlafen?! Geht man von den Kernpunkten aus, dass der Verkehr bis 2030 um 1300 Fahrzeuge pro Tag zunehmen soll, können wir nicht verstehen, warum man solch eine Fehlplanung vornimmt. Mit dieser Ortumfahrung ist keinem geholfen, da die alte B3 in ihrer Art und Weise nicht verändert wird, und die neue B3 als Schnellstraße dazu dienen soll, noch mehr Verkehr anzuziehen um diesen dann, nachdem er einen kleinen Schlenker gemacht hat, weiter über die B3 alt zur A1 zu leiten. Das bedeutet, das sich der Autofahrer aussuchen kann wo er fährt und in dem Irrglauben gelassen wird, auf der B3 neu würde es schneller gehen, da diese eine Schnellstraße ist. Das es hier schneller gehen soll, entspricht natürlich nicht den Tatsachen, da die derzeitigen Alternativen alle vorsehen, dass die B3 neu auf die B3 alt kurz vor der Kreuzung Rosengarten anknüpft, und der erhöhte Verkehr nun hier auf der Kreuzung zusammentrifft. Durch die Ampelschaltung an der Kreuzung wird der Verkehr auf B3 alt und B3 neu zurückgestaut. Statt einer Entlastung für alle Dörfer werden die Anwohner von Elstorf, Schwiederstorf, Elstorf-Bachheide, Mienenbüttel und Rade mit einem Dauerverkehr, Tag und Nacht, noch mehr belastet.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Die vorliegende Planung umfasst die Ausbaumaßnahme Ovelgönne/Ketzendorf (2. BA der Anbindung der B 3 an die A 26) und die Ortsumgehung Elstorf (3. BA der Anbindung der B 3 an die A 26). Die Ortsumgehung Elstorf ist Teil des Vordringlichen Bedarfs (VB) des gültigen Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen (Anlage zum Sechsten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes, BGBl. 2016, Teil I, Nr. 67, S. 3354 ff). Somit besteht ein gesetzlicher Planungsauftrag des Deutschen Bundestages für die Maßnahme, mit dem auch der Bedarf festgestellt ist. Die B 3n soll die Ortslage Elstorf entlasten und diesen Zweck erfüllt sie in allen diskutierten Varianten. Für den südlich anschließenden Bereich bis zur AS Rade sind durch die zusätzlichen "Querverkehre" zwischen A 26 und A 1 Belastungserhöhungen zu erwarten, die im Bereich der Ortslage Rade zu einer Belastung von rund 16.000 Kfz/24h (Erhöhung um +1.300 Kfz/24h im Vergleich zum Bezugsfall). Den Planungen für die Ortsumgehung liegt eine angestrebte Geschwindigkeit von 100 km/h zugrunde. Diese liegt deutlich über den auf der derzeitigen B 3 ausgeschilderten (weitestgehend Tempo 50 oder 70) bzw. den erreichbaren Geschwindigkeiten. Damit ist für den Verkehrsteilnehmer auf der B 3n ein deutlicher Zeitvorteil zu erwarten. Für die aktuelle Planungsphase der Vorplanung, ist hinsichtlich des Variantenvergleichs und der damit verbundenen Findung der Vorzugsvariante eine Betrachtung des Streckenabschnittes im Bereich des Knotenpunktes B 3 / K 31 / K 52 nicht relevant, da die dortigen Belange für alle untersuchten Varianten gleich und somit variantenneutral sind. Gleichwohl nimmt der Vorhabenträger den Knotenpunkt im Bereich von Elstorf Bachheide in den Blick. Dabei werden die Auswirkungen der geplanten Ortsumgehung auf die Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit berücksichtigt. Die Verlegung der B 3 im Bereich von Rade und Mienenbüttel ist nicht im BVWP 2030 enthalten, sodass die rechtliche und finanzielle Absicherung dieser Ortsumgehung nicht gegeben ist. Die Bewertung der Dringlichkeit und eine prioritäre Einordnung in den vordringlichen Bedarf kann erst im

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Lage/Verlauf	859					nachfolgenden BVWP erfolgen. Aus diesem Grund kann eine Ortsumfahrung Rade/Mienenbüttel lediglich als langfristige Maßnahme betrachtet werden.

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	860	152	Private und juristische Personen	Die Wohn- und Lebensqualität in Elstorf, Schwiederstorf Elstorf-Bachheide, Mienenbüttel und Rade wird noch mehr leiden als vorher. Eine Schnellstraße direkt neben einem Wohngebiet zu bauen, wie bei Variante 1.3, und dies durch Emissionswerte aus der Landwirtschaft zu rechtfertigen ist eine Verletzung der Grundwerte eines Dorfes. Die vorherrschenden Emissionswerte im Fliegenmoor sind zum Schutze der Landwirtschaft geschaffen worden. Jeder, der seinerzeit ins Fliegenmoor gezogen oder geboren ist, wusste, dass hier Landwirte für ihre Betriebe mehr Emission bereiten als ein reines Wohngebiet. Diese Geräusche der Landwirtschaft gehören zu einem dörflichen Charakter und dürfen nicht gleich gesetzt werden mit der Lärmbelastung einer Schnellstraße, die keinen Nutzen bringt.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Die Zumutbarkeit der Lärmsituation im Zusammenhang mit dem Neubau einer Straße erfolgt auf der Basis der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung. Hier sind die gebietsspezifischen Grenzwerte festgesetzt. Für Wohngebiete betragen diese 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht. Für Mischgebiete sind die Werte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht maßgebend. Diese Werte werden an den nächstgelegenen Wohngebäuden deutlich unterschritten. In der vorliegenden Variantenuntersuchung erfolgten die lärmtechnischen Bewertungen aller Varianten auf der Basis der Orientierungswerte des Beiblatt 1 zur DIN 18005 Teil 1 beurteilt. Diese Orientierungswerte sind auch für die städtebauliche Planung relevant und stellen einen strengeren Maßstab als die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung - dar. In der DIN 18005 wird ausgeführt: "Die Einhaltung oder Unterschreitung dieser Orientierungswerte ist wünschenswert, um die mit der Eigenart des betroffenen Baugebietes oder der betroffenen Baufläche verbundene Erwartung auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen zu erfüllen." Da diese Orientierungswerte bereits an der nächstgelegenen Wohnbebauung im Bereich Fliegenmoor/K42 eingehalten werden, kann von keiner unzumutbaren Lärmbelastung ausgegangen werden, zumal sich die Lärmbelastung mit größer werdenden Abstand weiter verringert. Baulärm ist auf der Basis der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19. August 1970 zu ermitteln. Auch diese AVV Baulärm wird im weiteren Planungsprozess beachtet. In Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens wird eine Abschätzung der zu erwartenden Baulärmbelastungen erfolgen. Durch die Beachtung dieser maßgebenden Grenzwerte ergeben sich keine unzumutbaren Lärmbelastungen. Erhebliche Immissionen durch Emissionen sind nicht zu erwarten. Dies gilt auch für die von Gesundheitsschädigungen. Im Ergebnis der durchgeführten luftschadstofftechnischen Untersuchung (siehe Unterlage 21.3) ist

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	860					festgehalten, dass eine Überschreitung der in der 39. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte in Bezug auf Wohnbauflächen, sonstigen bebauten Flächen mit Bedeutung für das Wohnen, Freiflächen, das Wohnumfeld und die freie Landschaft durch keine der betrachteten Varianten ausgelöst wird. Die Immissionsgrenzwerte werden bereits in einem Abstand von 10 m zum Fahrbahnrand eingehalten.
6	Landwirtschaft	861	152	Private und juristische Personen	Durch den Bau der Variante 1.3 wird außerdem die Existenz des vor Ort lebenden Landwirtes gefährdet. Sollte dieser dann seinen Betrieb aufgeben, wären da nur noch 2 Betriebe, von denen der eine bereits seit mehreren Jahren nach einem anderen Standort sucht. Sollten der Landwirt und der Betrieb xy das Fliegenmoor verlassen, würden auf den vorhandenen Flächen Wohnbebauung entstehen. Dann wäre nur noch ein Betrieb im Fliegenmoor, der aber nicht zur Rechtfertigung für die Schnellstraße dienen sollte.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Der Einwand bezieht sich auf eine hypothetische Situation nach der auf einem Teilstück u.U. strengere Richtwerte bei der Lärmbewertung anzuwenden wären. Die städtebauliche Gebietstypik manifestiert sich nicht nur an der Präsenz eines landwirtschaftlichen Betriebes, sondern an der städtebaulichen Gesamtsituation, die zurzeit sowohl durch landwirtschaftliche als auch Gewerbebetriebe geprägt ist. Eine Änderung der Gebietstypik kann nicht mit hinreichender Wahrscheinlichkeit prognostiziert werden, so dass sie im ROV unberücksichtigt bleiben kann. Im Planfeststellungsverfahren wird Sorge getragen, dass die zulässigen Grenzwerte eingehalten werden. Mehr oder weniger starke Betroffenheiten werden durch jede Variante ausgelöst, allerdings in unterschiedlichem Umfang. Der "Landwirtschaftliche Fachbeitrag" stellt die Auswirkungen des Vorhabens, d.h. jeder Variante, auf die einzelnen landwirtschaftlichen Betriebe und auf die vorhandene Agrarstruktur dar. Im Vergleich der Auswirkungen, also auch der Betroffenheiten, schnitt die Variante 1.3 insgesamt mit am günstigsten ab. Die Betroffenheit des Betriebes xy wurde entsprechend berücksichtigt.



ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	862	152	Private und juristische Personen	Wir als Familie xy sind von den Auswirkungen der Variante 1.3 direkt betroffen. Unsere Familie lebt nun seit 1977 am Ortsrand von Elstorf. Erst in der Moisburger Straße Nr. x zur Miete, und weil es ihnen dort so gut gefallen hat, haben sie sich 1992 entschlossen im Fliegenmoor x ein eigenes Heim zu errichten, welche nach einigen Widerständen durch den ansässigen Geflügelhof dann auch gelang. Im Jahr 2006 wurde das Heim dann noch für uns und unsere Töchter erweitert, so dass Mittlerweile 3 Generationen unter einem Dach leben. Einer der Gründe hier am Ortsrand ansässig zu werden, war die Ruhe und Besinnlichkeit. Man kommt von seinem hektischen Alltag nach Hause und kann sich erholen und Kraft tanken und bei Vogelgezwitscher entspannen. Mit dieser Erholung wäre es vorbei, wenn 130 m von unserer Haustür entfernt eine Schnellstraße mit Unterführung vorbeiführt. Und nicht nur unser Wohlgefühl und unsere Gesundheit würde leiden, sondern auch unser Vermögen, denn die von unseren Eltern und uns errichteten Häuser verlieren erheblich an Wert. Diese Immobilien bilden aber eine große Säule unserer Altersversorgung. Wir sind Verbindlichkeiten eingegangen, um für unsere Altersvorsorge zu sorgen. Der Bau der Variante 1.3 bedroht diese erheblich. Zu unserem Bau im Jahre 2017 sei noch folgendes anzumerken, auch hier wurden uns Steine in den Weg gelegt. Wir mussten erhöhte Auflagen erfüllen, was den Emissionsschutz für den Landwirt, die Versiegelung der Fläche, die Anpflanzung von Gehölzen bzgl. der Landschaftsplanung und die Wassereinleitung ins Siel betrifft und die Kosten für den Bau erheblich in die Höhe trieben, und jetzt wollen Sie hier eine 3-spurige Schnellstraße bauen, ohne Rücksicht und Schutz der Anwohner?	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Hinsichtlich der vorgebrachten Einwendungen zur Lebensqualität und Gesundheit des Menschen wird auf die Antwort-Stellungnahmen zu Einwand-ID 754 und 755 von Einwender-ID 132 verwiesen. Die Wertminderung eines in näherer oder weiterer Nachbarschaft zu dem geplanten Vorhaben liegenden Grundstückes – dessen Nutzung als solche vom Vorhaben nicht beeinträchtigt wird – die bloße Folge der Errichtung des Vorhabens ist, führt nicht zu Entschädigungsansprüchen des Grundstückseigentümers. Ob durch ein Straßenneubauvorhaben der Wert einzelner Grundstücke bzw. Immobilien steigt oder fällt, kann nicht prognostiziert und durch staatliches Eingreifen kompensiert werden. Dafür ist keine rechtliche Grundlage gegeben. Die wertbeeinflussenden Auswirkungen des Straßenbaus sind in der Abwägung berücksichtigt.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	863	152	Private und juristische Personen	Hier wird eindeutig mit zweierlei Maß gemessen. Grundsätzlich sollte der Auftraggeber der Planung der B3 zukunftsträchtig denken. Was soll denn mit der B3 neu geschafften werden?! Eine vernünftige und attraktive Verbindung zwischen der A26 und A1. Bei der jetzigen Planung ist dies aber nicht gegeben, da es keine Möglichkeit der weiteren Anbindung einer neuen B3 ab Abschnittsende geben kann, da hier zur einen Seite Wohngebiet, zur anderen Seite Naturschutzgebiet vorherrschend sind. Was bringt also eine Straße, die nicht weiter planbar ist? Was bringt eine Straße, die das Problem nur verlagert bzw. nicht wirklich löst, sondern eher noch mehr Probleme schafft und noch mehr belästigt? Wenn sich die Politik, bzw. die Landesstraßenbaubehörde wirklich ein Denkmal setzen möchte, dann bitte doch richtig. Dann sollte eine richtige Planung vorgenommen werden, welche die beiden letzten Abschnitte gemeinsam und sinnvoll plant. Die B3 neu, so wie sie jetzt in den Varianten geplant ist, ist vollkommen sinnbefreit, da sie keine Anbindung bzw. Zusammenführung vorsieht und eine Möglichkeit der Fortführung nicht gegeben ist, da keiner soweit geplant hat oder wie man so schön sagt, über den Gartenzaun hinwegsehen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Die vorliegende Planung umfasst die Ausbaumaßnahme Ovelgönne/Ketzendorf (2. BA der Anbindung der B 3 an die A 26) und die Ortsumgehung Elstorf (3. BA der Anbindung der B 3 an die A 26). Die Ortsumgehung Elstorf ist Teil des Vordringlichen Bedarfs (VB) des gültigen Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen (Anlage zum Sechsten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes, BGBl. 2016, Teil I, Nr. 67, S. 3354 ff). Somit besteht ein gesetzlicher Planungsauftrag des Deutschen Bundestages für die Maßnahme, mit dem auch der Bedarf festgestellt ist.

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	864	152	Private und juristische Personen	<p>Alle Varianten stellen, aufgrund der kurzfristigen Planung, bei Ausführung eine Verschwendung von Steuergeldern da. Dabei wäre es doch sinnvoller, das große Ganze zu betrachten und es richtig zu machen. Es wäre doch denkbar, die Kosten für die Tieferlegung in eine etwas längere Strecke zu stecken, z.B. die Strecke westlich hinter Ardestorf, hier aber nicht die vorherrschende Alternative, sondern eine noch 300 m weiter entferntere, auf vorhandenen Wirtschaftswegen, so dass kaum Felder durchschnitten oder Naturschutzgebiete bedroht werden und das diese Strecke auch gleich so geplant wird, das eine Anbindung an die A1 direkt vollzogen werden kann. Damit die Strecke dann auch von allen Pendlern genutzt wird, wird die alte B3 für LKW ab 3,5t gesperrt und zu einer 40 km/h Zone oder Maut Strecke erklärt. Warum dies nicht möglich ist, verstehen wir nicht wirklich, zumal hier ja anscheinend Interessen von einzelnen Personen geschützt werden, welche nicht offengelegt werden. Dieses Verfahren wirft wirkliche Zweifel an Ausarbeitung und Transparenz auf! Zu unseren Kindern sagen wir immer: „Macht es ordentlich, dann braucht ihr es nicht nochmal machen!“ Es wäre schön, wenn auch Sie sich das zu Herzen nehmen. Sie haben sich sicherlich viel Arbeit mit diesem Projekt gemacht, aber Sie haben die Arbeit nicht zu Ende gedacht und auch nicht gemacht und so lange kein Zukunftsträchtiger Plan für die Entlastung aller Ortschaften und für die konkreten Anbindung A1/A26 vorliegt, können und dürfen Sie mit reinem Gewissen dieses Projekt nicht weiter ausführen. Wir bitten Sie, das Vorhaben B3 neu erneut zu Prüfen. Es kann ja auch sein, dass mit der Anbindung der A26 an die A7 der Verkehr auf der B3 rückläufig ist. Wir als Familie xy werden auf jeden Fall alles tun, um die Variante 1.3 zu verhindern und die große Lösung für alle anstreben.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	<p>Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Durch die geplante Einschnittslage der Ortsumgehung zwischen Elstorf und Ardestorf konnte für die Anwohner am Ortsrand eine wesentlich verträglichere Lösung (Lärmausbreitung, Landschaftsbild, ...) gefunden werden, als dies bei einer geländegleichen Trassierung der Fall wäre. Die alte B 3 wird nach dem Bau der B 3n abgestuft entsprechend der dann vorliegenden Verkehrsbedeutung. Ein Umstufungskonzept wird in der nächsten Planungsphase aufgestellt. Gewichts- oder Geschwindigkeitsbeschränkungen der alten B 3 sind nicht Gegenstand des ROV.</p>

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	865	153	Private und juristische Personen	Hiermit erheben wir Einspruch gegen die geplante Vorzugsvariante 1.3., aber auch gegen alle anderen Varianten. Die Gründe hierfür möchten wir Ihnen mit diesem Schreiben gerne mitteilen. Es ist uns ein Rätsel, wie es sein kann, dass man eine Straße, die offensichtlich viel befahren ist und die Anwohner stört, so planen kann, dass keine Veränderung eintritt. Da fragt man sich doch, wer hat hier geschlafen?! Geht man von den Kernpunkten aus, dass der Verkehr bis 2030 um 1300 Fahrzeuge pro Tag zunehmen soll, können wir nicht verstehen, warum man solch eine Fehlplanung vornimmt. Mit dieser Ortumfahrung ist keinem geholfen, da die alte B3 in ihrer Art und Weise nicht verändert wird, und die neue B3 als Schnellstraße dazu dienen soll, noch mehr Verkehr anzuziehen um diesen dann, nachdem er einen kleinen Schlenker gemacht hat, weiter über die B3 alt zur A1 zu leiten. Das bedeutet, das sich der Autofahrer aussuchen kann wo er fährt und in dem Irrglauben gelassen wird, auf der B3 neu würde es schneller gehen, da diese eine Schnellstraße ist. Das es hier schneller gehen soll, entspricht natürlich nicht den Tatsachen, da die derzeitigen Alternativen alle vorsehen, dass die B3 neu auf die B3 alt kurz vor der Kreuzung Rosengarten anknüpft, und der erhöhte Verkehr nun hier auf der Kreuzung zusammentrifft. Durch die Ampelschaltung an der Kreuzung wird der Verkehr auf B3 alt und B3 neu zurückgestaut. Statt einer Entlastung für alle Dörfer werden die Anwohner von Elstorf, Schwiederstorf, Elstorf-Bachheide, Mienenbüttel und Rade mit einem Dauerverkehr, Tag und Nacht, noch mehr belastet.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	siehe Einwand 859

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	866	153	Private und juristische Personen	Die Wohn- und Lebensqualität in Elstorf, Schwiederstorf Elstorf-Bachheide, Mienenbüttel und Rade wird noch mehr leiden als vorher. Eine Schnellstraße direkt neben einem Wohngebiet zu bauen, wie bei Variante 1.3, und dies durch Emissionswerte aus der Landwirtschaft zu rechtfertigen ist eine Verletzung der Grundwerte eines Dorfes. Die vorherrschenden Emissionswerte im Fliegenmoor sind zum Schutze der Landwirtschaft geschaffen worden. Jeder, der seinerzeit ins Fliegenmoor gezogen oder geboren ist, wusste, dass hier Landwirte für ihre Betriebe mehr Emission bereiten als ein reines Wohngebiet. Diese Geräusche der Landwirtschaft gehören zu einem dörflichen Charakter und dürfen nicht gleich gesetzt werden mit der Lärmbelästigung einer Schnellstraße, die keinen Nutzen bringt.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	siehe Einwand 860
6	Landwirtschaft	867	153	Private und juristische Personen	Durch den Bau der Variante 1.3 wird außerdem die Existenz des vor Ort lebenden Landwirtes gefährdet. Sollte dieser dann seinen Betrieb aufgeben, wären da nur noch 2 Betriebe, von denen der eine bereits seit mehreren Jahren nach einem anderen Standort sucht. Sollten der Landwirt und der Betrieb xy das Fliegenmoor verlassen, würden auf den vorhandenen Flächen Wohnbebauung entstehen. Dann wäre nur noch ein Betrieb im Fliegenmoor, der aber nicht zur Rechtfertigung für die Schnellstraße dienen sollte.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	siehe Einwand 861

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	868	153	Private und juristische Personen	Wir als Familie xy sind von den Auswirkungen der Variante 1.3 direkt betroffen. Unsere Familie lebt nun seit 1977 am Ortsrand von Elstorf. Erst in der Moiburger Straße Nr. x zur Miete, und weil es ihnen dort so gut gefallen hat, haben sie sich 1992 entschlossen im Fliegenmoor x ein eigenes Heim zu errichten, welche nach einigen Widerständen durch den ansässigen Geflügelhof dann auch gelang. Im Jahr 2006 wurde das Heim dann noch für uns und unsere Töchter erweitert, so dass Mittlerweile 3 Generationen unter einem Dach leben. Einer der Gründe hier am Ortsrand ansässig zu werden, war die Ruhe und Besinnlichkeit. Man kommt von seinem hektischen Alltag nach Hause und kann sich erholen und Kraft tanken und bei Vogelgezwitscher entspannen. Mit dieser Erholung wäre es vorbei, wenn 130 m von unserer Haustür entfernt eine Schnellstraße mit Unterführung vorbeiführt. Und nicht nur unser Wohlgefühl und unsere Gesundheit würde leiden, sondern auch unser Vermögen, denn die von unseren Eltern und uns errichteten Häuser verlieren erheblich an Wert. Diese Immobilien bilden aber eine große Säule unserer Altersversorgung. Wir sind Verbindlichkeiten eingegangen, um für unsere Altersvorsorge zu sorgen. Der Bau der Variante 1.3 bedroht diese erheblich. Zu unserem Bau im Jahre 2017 sei noch folgendes anzumerken, auch hier wurden uns Steine in den Weg gelegt. Wir mussten erhöhte Auflagen erfüllen, was den Emissionsschutz für den Landwirt, die Versiegelung der Fläche, die Anpflanzung von Gehölzen bzgl. der Landschaftsplanung und die Wassereinleitung ins Siel betrifft und die Kosten für den Bau erheblich in die Höhe trieben, und jetzt wollen Sie hier eine 3-spurige Schnellstraße bauen, ohne Rücksicht und Schutz der Anwohner?	Dem Einwand wird nicht gefolgt	siehe Einwand 862

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	869	153	Private und juristische Personen	Hier wird eindeutig mit zweierlei Maß gemessen. Grundsätzlich sollte der Auftraggeber der Planung der B3 zukunftsträchtig denken. Was soll denn mit der B3 neu geschaffen werden?! Eine vernünftige und attraktive Verbindung zwischen der A26 und A1. Bei der jetzigen Planung ist dies aber nicht gegeben, da es keine Möglichkeit der weiteren Anbindung einer neuen B3 ab Abschnittsende geben kann, da hier zur einen Seite Wohngebiet, zur anderen Seite Naturschutzgebiet vorherrschend sind. Was bringt also eine Straße, die nicht weiter planbar ist? Was bringt eine Straße, die das Problem nur verlagert bzw. nicht wirklich löst, sondern eher noch mehr Probleme schafft und noch mehr belästigt? Wenn sich die Politik, bzw. die Landesstraßenbaubehörde wirklich ein Denkmal setzen möchte, dann bitte doch richtig. Dann sollte eine richtige Planung vorgenommen werden, welche die beiden letzten Abschnitte gemeinsam und sinnvoll plant. Die B3 neu, so wie sie jetzt in den Varianten geplant ist, ist vollkommen sinnbefreit, da sie keine Anbindung bzw. Zusammenführung vorsieht und eine Möglichkeit der Fortführung nicht gegeben ist, da keiner soweit geplant hat oder wie man so schön sagt, über den Gartenzaun hinwegsehen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	siehe Einwand 863

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	870	153	Private und juristische Personen	<p>Alle Varianten stellen, aufgrund der kurzfristigen Planung, bei Ausführung eine Verschwendung von Steuergeldern da. Dabei wäre es doch sinnvoller, das große Ganze zu betrachten und es richtig zu machen. Es wäre doch denkbar, die Kosten für die Tieferlegung in eine etwas längere Strecke zu stecken, z.B. die Strecke westlich hinter Ardestorf, hier aber nicht die vorherrschende Alternative, sondern eine noch 300 m weiter entferntere, auf vorhandenen Wirtschaftswegen, so dass kaum Felder durchschnitten oder Naturschutzgebiete bedroht werden und das diese Strecke auch gleich so geplant wird, das eine Anbindung an die A1 direkt vollzogen werden kann. Damit die Strecke dann auch von allen Pendlern genutzt wird, wird die alte B3 für LKW ab 3,5t gesperrt und zu einer 40 km/h Zone oder Maut Strecke erklärt. Warum dies nicht möglich ist, verstehen wir nicht wirklich, zumal hier ja anscheinend Interessen von einzelnen Personen geschützt werden, welche nicht offengelegt werden. Dieses Verfahren wirft wirkliche Zweifel an Ausarbeitung und Transparenz auf! Zu unseren Kindern sagen wir immer: „Macht es ordentlich, dann braucht ihr es nicht nochmal machen!“ Es wäre schön, wenn auch Sie sich das zu Herzen nehmen. Sie haben sich sicherlich viel Arbeit mit diesem Projekt gemacht, aber Sie haben die Arbeit nicht zu Ende gedacht und auch nicht gemacht und so lange kein Zukunftsträchtiger Plan für die Entlastung aller Ortschaften und für die konkreten Anbindung A1/A26 vorliegt, können und dürfen Sie mit reinem Gewissen dieses Projekt nicht weiter ausführen. Wir bitten Sie, das Vorhaben B3 neu erneut zu Prüfen. Es kann ja auch sein, dass mit der Anbindung der A26 an die A7 der Verkehr auf der B3 rückläufig ist. Wir als Familie xy werden auf jeden Fall alles tun, um die Variante 1.3 zu verhindern und die große Lösung für alle anstreben.</p>	Dem Einwand wird nicht gefolgt	siehe Einwand 864



ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender_ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	871	142	Private und juristische Personen	<p>Ich unterstütze eine Ortsumgehung Elstorf ausdrücklich. Dabei sollten die Interessen von Mensch, Tier und Pflanze besonders berücksichtigt werden. Ich möchte meinen Beitrag dazu leisten, den Planern meine Kenntnisse aus 10 Jahren der Vogelbeobachtung, besonders der windkraftsensiblen Vögel, im Windpark Buxtehude Hollenstedt Neu Wulmstorf (WP B H NW) mit dem Schwerpunkt „Nahrungshabitat für Greifvögel Hühnerfarmen xy in Freilandhaltung in Ardestorf“, zur Verfügung zu stellen. Der Planungsraum des WP B H NW und der Planungsraum der B 3 Umgehung haben eine große gemeinsame Schnittfläche. Wesentliche Erkenntnisse erlangen Sie aus meinen Eingaben und dem Schriftverkehr in dieser Angelegenheit mit den Landkreisen Harburg und Stade, hier besonders mit den Unteren Naturschutzbehörden und den Planungsabteilungen. Meine ausführliche Eingabe vom 9.7.2018 füge ich an. Weitere Eingaben und Schriftverkehr können Ihnen zur Verfügung gestellt werden. Das Ziel dieser Eingabe ist eine ordnungsgemäße Erfassung der windkraftsensiblen Vogelwelt in diesem Planungsbereich. Dabei muss auch die ehemalige Bestandsgröße der jeweiligen Art zugrunde gelegt werden, die vor dem Abschuss und sonstigen Dezimierungs- und Vergrämungsvorgängen besonders von Oktober 2018 bis zum Juli 2019 vorhanden war. Hierzu verweise ich auch auf den Vorgang bei der Staatsanwaltschaft Stade AZ 152 / UJS 308 77 / 19 und auf den Vorgang bei der Polizei in Buchholz AZ 219 00 740 665 6001.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Für die Erstellung der vorliegenden Antragsunterlagen zur B 3 OU Elstorf wurde von ÖKOPLAN eine den fachlichen Standards entsprechende Brutvogelkartierung in den Jahren 2018 und 2019 durchgeführt. Zudem wurde eine umfangreiche Datenrecherche durchgeführt, dies in Form der Auswertung von Fremddaten, die im Rahmen von qualifizierten Brutvogelerfassungen im Untersuchungsraum der OU Elstorf bzw. daran angrenzend zur Realisierung anderer Vorhaben, u.a. zum Windpark Ardestorf (ALAND 2017) oder zur Windenergieanlage Elstorf (ÖKOLOGIS 2018), erhoben wurden. In den nachfolgenden Antwort-Stellungnahmen zu den einzelnen in der Einwendung vorgetragenen Sachargumenten, wird auf entsprechende Quellen Bezug genommen. Die Quellen sind in der Umweltverträglichkeitsstudie (Unterlage 19.1.1) im Literatur- und Quellenverzeichnis aufgeführt. Die Hinweise des Einwenders werden vor dem Hintergrund der vorliegenden, entsprechend den fachlichen Standards erhobenen Daten, gewürdigt. Vorweggeschickt sei, dass eine bloße Beobachtung einer Art (im Zweifel ohne weitere Angabe zu Ort, Zeitpunkt und Status (revieranzeigendes Verhalten? Nahrungsgast? Überflieger?) keine, den fachlichen Standards entsprechende Kartierung ersetzt.</p>

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	872	142	Private und juristische Personen	<p>Die Angaben zum Vorkommen windkraftsensibler und anderer Vogelarten in Ihrem avifaunistischen Gutachten zur Umgehung der B 3 bedürfen der Ergänzung. Eine besondere Rolle spielt hierbei das Dichtezentrum für Greifvögel, die Hühnerfarmen xy in Ardestorf mit ca. 2 mal 20.000 Legehennen in Freilandhaltung. Diese üben auf diese Tiere eine besondere Anziehungskraft als Futterplatz aus. Oder wie es der Neu Wulmstorfer Kreistagsabgeordnete, Herr xy, treffend bezeichnet: Ein „All you can eat Restaurant für Greifvögel an 365 Tagen im Jahr“. Diese Tatsache wurde in einem Flugraumgutachten der Gemeinde Neu Wulmstorf aus 2017 nicht festgestellt und wird deshalb zusammen mit anderen Punkten die Grundlage eines Verwaltungsgerichtsverfahrens gegen bestehende Baugenehmigungen im WP B H NW, den RROP des LK Harburg und gegen mögliche neue Baugenehmigungen im WP sein. Dieses Dichtezentrum für Greifvögel und andere Vögel muss bei der Planung, auch wegen der betroffenen Einflugschneisen dieser Vögel, besonders berücksichtigt werden. Selbstverständlich auch die jetzigen und ehemaligen Balz- und Brutplätze dieser Vögel. Zum gutachterlichen Nachweis dieser Vogelarten und Vorgänge möchte ich hinweisen auf das Flugraumgutachten zum Windpark Ardestorf der Gemeinde Neu Wulmstorf aus 2017, das avifaunistische Gutachten der Firma WIKA zum Sandabbau am Schlüsselberg in Ardestorf aus 2019 (erscheint Mai 2020) und das avifaunistische Gutachten des Büros Reichenbach aus Oldenburg zum Bau von zusätzlichen Windrädern im WP Immenbeck aus 2020, das i.A. erstellt wird.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Auf die folgenden Antwort-Stellungnahmen zum Einwender 142 zu den einzelnen in der Einwendung vorgetragene Sachargumenten wird verwiesen. In Bezug auf die in der Einwendung benannte „Ergänzungsbedürftigkeit des avifaunistischen Gutachtens“ wird einleitend darauf hingewiesen, dass die vom Einwender genannten Ergänzungen zum Teil bereits in den von ÖKOPLAN (2018/2019) ermittelten Brutstandorten und Großrevieren enthalten sind.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2.1	Arten	873	142	Private und juristische Personen	<p>Betroffene Vogelarten im Untersuchungsgebiet der B 3 neu Planung</p> <p>Vorbemerkung Es fällt mir schwer, für alle Vogelarten genaue Angaben zu Balz- und Brutplätzen zu machen. Dieses liegt an den Schützen auf Vögel an und rund um die Hühnerfarmen xy. Hierzu sollten die Ermittlungsergebnisse der zuständigen Behörden abgewartet werden. Seit 2011, besonders seit 2014, liegen zu den Vogelvorkommen bei mir und bei der UNB in Winsen mehr als 2.000 Fotonachweise vor.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2.1	Arten	874	142	Private und juristische Personen	Von einer stärkeren Bussardpopulation in der Umgebung der Windräder gehen wir allein durch die dann nicht mehr vorhandenen Windräder aus. Mäusebussarde sind die im Untersuchungsgebiet am häufigsten vorkommende Greifvogelart. Ca. 30 Bussarde wurden während der Stallpflicht der Hühner bei einer längeren Freilaufsperrung infolge der Vogelgrippe an den Hühnerfarmen xy in Ardestorf gleichzeitig beobachtet und teilweise fotografiert. Bussarde sind auch im Straßenverkehr stark gefährdet, auch bei einer „Troglösung“. Jedermann kann diese Vogelart tot am Straßenrand liegen sehen. Allein am 27.3.2020 sah ich 3 tote Bussarde auf dem Autobahnabschnitt der A1 Rade – Maschen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Im Ergebnis der 2018/2019 durchgeführten Brutvogelerfassung durch ÖKOPLAN, ist von mindestens 22 Revieren des ungefährdeten Mäusebussards im gesamten Untersuchungsraum der OU Elstorf auszugehen. Ob sich im Bereich der Deponie Neu Wulmstorf nach dem Abbau der beiden dort noch befindlichen Windkraftanlagen (Genehmigung läuft im Jahr 2023 aus) weitere Bussarde ansiedeln werden, bleibt spekulativ. Im Rahmen der 2017 von ALAND durchgeführten avifaunistischen Kartierung zum Windpark Ardestorf (vom Einwender „Flugraumgutachten 2017“ benannt) wurden 13 besetzte Horststandorte im 2.000m-Radius und 6 weitere besetzte Horste im 2.500m-Radius um den geplanten Windpark Ardestorf erfasst. Die von ALAND in 2017 ermittelten Niststandorte wurden 2018/2019 von ÖKOPLAN (innerhalb des Untersuchungsraums zur OU Elstorf) bestätigt; zudem wurden von ÖKOPLAN weitere Brutreviere im Überlappungsbereich der beiden Untersuchungsräume ermittelt. Der Mäusebussard weist gemäß ALAND (2017) mit Abstand die höchste Anzahl an Flugbewegungen aller während der Raumnutzungserfassung beobachteten Groß- und Greifvogelarten auf. Die ganz deutlich überwiegenden Flugbewegungen wurden im Nahbereich der Hühnerfarm ermittelt (ALAND 2017). Es wird darauf hingewiesen, dass der Mäusebussard – im Gegensatz zu den ebenfalls im Untersuchungsraum nachgewiesenen bzw. potenziell vorkommenden Arten Uferschnepfe, Kiebitz, Flussuferläufer und Uhu – nicht zu den Arten mit einer sehr hohen oder hohen Kollisionsgefährdung an Straßen zählt (vgl. Angabe der vorhabentypspezifische Mortalitätsgefährdung von Brut- u. Jahresvögeln durch Kollision an Straßen (BERNOTAT & DIERSCHKE 2016)).

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2.1	Arten	875	142	Private und juristische Personen	<p>Rotmilan</p> <p>Im Planungsbereich B 3 neu gab es bis Juli 2019 vier Rotmilanpaare, davon 2 mit Nachwuchs 2019. Fotos liegen vor. 2 Brutversuchsstandorte wurden aufgegeben, vermutlich durch Störungen. 2020 sind wieder 4 Rotmilanpaare an den Hühnerfarmen xy vorhanden. Ein Paar brütete 2017 an der jetzigen Vorzugsvariante westlich vom Elstorf am Wasserwerk.</p>	Dem Einwand wird nicht gefolgt	<p>Der in Niedersachsen stark gefährdete Rotmilan wurde im Zuge der 2018/2019 von ÖKOPLAN durchgeführten Erfassungen nicht als Brutvogel, sondern mit 4 Nahrungsgästen im vorhabenbezogenen Untersuchungsraum nachgewiesen (3x westlich Elstorf, 1x östlich Deponie Neu Wulmstorf). Im Rahmen der avifaunistischen Untersuchung zum Windpark Ardestorf (ALAND 2017) wurde ebenfalls trotz intensiver Horstsuche und mehrmaliger Horstüberprüfung kein Brutstandort des Rotmilans im 2.000 m-Radius um den geplanten Windpark Ardestorf, mithin auch nicht im Überlappungsbereich mit dem Untersuchungsraum der OU Elstorf, festgestellt. Das gleiche gilt für die 2015 von ÖKOLOGIS durchgeführte Kartierung zur Windenergieanlage Elstorf (ÖKOLOGIS 2018); dort erfolgte im 4.000 m-Radius um die Windenergieanlage zwar 2x eine Brutzeitfeststellung direkt westlich Daerstorf bzw. zwischen Daerstorf und Elstorf. Die Beobachtungen wurden jedoch nicht als Brutverdacht oder Brutnachweis eingestuft (ÖKOLOGIS 2018). Der Rotmilan zählt nicht zu den Arten mit sehr hoher oder hoher Mortalitätsgefährdung durch Kollision an Straßen (BERNOTAT &amp; DIERSCHKE 2016).</p>

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2.1	Arten	876	142	Private und juristische Personen	<p>Rohrweihe</p> <p>Im Flugraumgutachten 2017 sind 3 Rohrweihenbrutstandorte verzeichnet. Zusätzlich gab es im B 3 Beobachtungsbereich einen 4. Rohrweihenbrutplatz mit erfolgreicher Brut. Ab Juli 2019 gab es keine Rohrweihen mehr. Warum von den B 3 Gutachtern in 2018 und 2019 mit einer Ausnahme keine Rohrweihen gesichtet wurden, ist für die ortsansässige Bevölkerung und für mich nicht nachvollziehbar. Beobachtungen und teilweise Fotos liegen vor. 3 von 4 Rohrweihenpaaren, bestätigt von Gutachtern in 2017, sprechen nicht für die im Gutachten getätigte Aussage. Mir fällt seit Jahren auf, dass Gutachter wenig Kenntnis davon haben, dass Rohrweihen vorzugsweise in großen Getreidefeldern brüten – wie im Untersuchungsraum B 3 und im WP B H NW. 2 Rohrweihenbrutplätze lagen in den letzten Jahren nahe der Vorzugsvariante.</p>	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	<p>Die in Niedersachsen auf der Vorwarnstufe der Roten Liste geführte Rohrweihe wurde im Zuge der 2018/2019 von ÖKOPLAN durchgeführten Erfassungen innerhalb eines Großreviers an einem Feldtümpel zwischen Elstorf und Elstorf-Bachheide beobachtet. Von den drei gemäß Einwendung im Flugraumgutachten bzw. der avifaunistischen Untersuchung zum Windpark Ardestorf (ALAND 2017) erfassten Brutpaaren wurde nur eines im Untersuchungsraum zur OU Elstorf erfasst. Dieses lag 2017 im westlichen Randbereich der Sandgrube Ketzenberge. Dieser Nachweis konnte 2018/2019 durch ÖKOPLAN nicht bestätigt werden. Die beiden anderen von ALAND in 2017 festgestellten Brutpaare liegen westlich Immenbeck (rd. 2 km außerhalb des Untersuchungsraums) bzw. östlich Moisburg (rd. 3 km außerhalb des Untersuchungsraums). Die in 2013 und 2015 durch INFRAPLAN durchgeführten Kartierungen zum Windpark Ardestorf (damals noch „Windpark Elstorf“ benannt) führten zu dem Ergebnis, dass jeweils keine Rohrweihenbrut und keine intensive Raumnutzung dieser Art im 2 km-Umfeld des geplanten Windparks festzustellen waren (INFRAPLAN 2014, 2015a, b). Die Rohrweihe zählt nicht zu den Arten mit sehr hoher oder hoher Mortalitätsgefährdung durch Kollision an Straßen (BERNOTAT &amp; DIERSCHKE 2016)</p>
4.1.2.1	Arten	877	142	Private und juristische Personen	<p>Schwarzmilan</p> <p>2019 gab es im Umfeld der Hühnerfarmen xy in Ardestorf den Brutversuch eines Schwarzmilans.</p>	Dem Einwand wird nicht gefolgt	<p>Der Schwarzmilan konnte von ÖKOPLAN in 2018/2019 im Untersuchungsraum nicht beobachtet werden. Auch von ALAND (2017) wurden keine Brutnachweise der Art im Zuge der avifaunistischen Kartierung zum Windpark Ardestorf erbracht. Die Hühnerfarm liegt außerhalb des Untersuchungsraums zur OU Elstorf, die Entfernung zur nächstgelegene Variante 3.1 beträgt rd. 800 m, zur Variante 1.3 beträgt der Abstand rd. 2 km. Der Schwarzmilan zählt nicht zu den Arten mit sehr hoher oder hoher Mortalitätsgefährdung durch Kollision an Straßen (BERNOTAT &amp; DIERSCHKE 2016).</p>

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2.1	Arten	878	142	Private und juristische Personen	Kolkrabe Eine Brut wurde im B 3 Gutachten erfasst, eine weitere Brut lag in der B 3 neu Trassenplanung vor.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Durch ÖKOPLAN erfolgte 2018/2019 ein Brutnachweis der ungefährdeten Art in einem kleinen Kieferngehölz in der Feldflur westlich Ardestorf am Westrand des Untersuchungsraums. Zwei weitere Großreviere wurden von ÖKOPLAN, 1x im Waldgebiet südlich von Neu Wulmstorf (Horststandort nicht bekannt) und 1x im westlichen Rosengarten (Horststandort östlich außerhalb des Untersuchungsraumes). Von ALAND wurde 2017 ein Kolkraben-Niststandort nordöstlich Immenbeck nachgewiesen (rd. 200 m außerhalb des Untersuchungsraums zur OU Elstorf bzw. in > 2 km Entfernung zur nächstgelegenen Variante). Die Art weist keine sehr hohe oder hohe Mortalitätsgefährdung durch Kollision an Straßen auf (BERNOTAT & DIERSCHKE 2016).
4.1.2.1	Arten	879	142	Private und juristische Personen	Baumfalke Eine Baumfalkenbrut wurde erfasst, eine weitere liegt vor.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Der landesweit gefährdete Baumfalke wurde von ÖKOPLAN 2018/2019 in einem kleinen Waldgebiet am äußersten Westrand des Untersuchungsraums westlich Ardestorf erfasst. Das Baumfalkenpaar nutzte hier ab Ende Juni 2018 einen Kolkrabenhorst in einer Kiefer zur Brut, wo es zur Beobachtung von Brutablösungen kam. Im Rahmen der avifaunistischen Untersuchung zum Windpark Ardestorf (ALAND 2017) wurde die Art als Nahrungsgast beobachtet. Die von ÖKOLOGIS in 2015 durchgeführte Kartierung zu Windenergieanlage Elstorf erbrachte ebenfalls keinen Brutnachweis/-verdacht des Baumfalken. Die Art weist keine sehr hohe oder hohe Mortalitätsgefährdung durch Kollision an Straßen auf (BERNOTAT & DIERSCHKE 2016).

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2.1	Arten	880	142	Private und juristische Personen	Habicht Maximal 3 Habichte wurden gleichzeitig in den Hühnerfarmen Schönecke in Ardestorf auf geschlagenen Hühnern gesehen bzw. fotografiert. 3 Habichtpaare waren bis 2019 regelmäßig am Westrand des Untersuchungsgebiets zur B 3 vorhanden, davon eine nachweisbare Habichtbrut in geringer Entfernung zu den Hühnerfarmen in Richtung Untersuchungsgebiet B 3.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Vom in Niedersachsen auf der Vorwarnstufe der Roten Liste geführten Habicht wurde durch ÖKOPLAN 2018/2019 ein Brutnachweis in einem Kiefernforst im Süden des Untersuchungsraums erbracht (Elstorf-Bachheide). Zudem ein Großrevier im Nordosten im Waldgebiet zwischen Neu Wulmstorf und Ketzendorf, wobei der genaue Horststandort nicht ermittelt werden konnte. Die Hühnerfarm liegt außerhalb des Untersuchungsraums zur OU Elstorf, die Entfernung zur nächstgelegene Variante 3.1 beträgt rd. 800 m, zur Variante 1.3 beträgt der Abstand rd. 2 km. Die Art weist keine sehr hohe oder hohe Mortalitätsgefährdung durch Kollision an Straßen auf (BERNOTAT & DIERSCHKE 2016).
4.1.2.1	Arten	881	142	Private und juristische Personen	Sperber wurden bis 2019 regelmäßig im Untersuchungsgebiet nahe der Hühnerfarmen xy gesehen und beispielsweise auch in Ardestorf fotografiert. Bis 2019 kamen mehr Sperber vor, als sie im Gutachten dokumentiert sind.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Der ungefährdete Sperber wurde von ÖKOPLAN 2018/2019 mit drei Großrevieren und zwei Brutnachweisen im Untersuchungsraum erfasst. Je ein Paar brütete in einem Fichtenstangenholz nördlich Bachheide bzw. in einem Lärchenbestand im äußersten Süden des Untersuchungsraumes. Innerhalb der drei Großreviere (Rosengarten, südlich Ovelgönne, westlich Daerstorf) waren die Lagen der Horststandorte nicht bekannt. Von dem im Überlappungsbereich der Untersuchungsräume zur OU Elstorf und zum Windpark Ardestorf wurde damit ein Brutrevier (zwischen Ardestorf und Immenbeck) bestätigt, das zweite von ALAND (2017) erfasste Brutrevier südlich Ardestorf (an der Südwestgrenze des Untersuchungsraum zur OU Elstorf) konnte von ÖKOPLAN in 2018/2019 hingegen nicht bestätigt werden. Etwas weiter westlich gelangen jedoch 2 Brutnachweise (siehe oben). Die Art weist keine sehr hohe oder hohe Mortalitätsgefährdung durch Kollision an Straßen auf (BERNOTAT & DIERSCHKE 2016).
4.1.2.1	Arten	882	142	Private und juristische Personen	Wanderfalke Der Wanderfalke kommt ab 2019 stärker vor als im Flugraumgutachten 2017 und schlägt häufig Tauben im Umfeld der Biogasanlage Ardestorf. Ein Brutstandort ist nicht bekannt.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Der landesweit gefährdete Wanderfalke wurde von ÖKOPLAN 2018/2019 einmalig als Nahrungsgast westlich Elstorf beobachtet. Die Art weist keine sehr hohe oder hohe Mortalitätsgefährdung durch Kollision an Straßen auf (BERNOTAT & DIERSCHKE 2016).



ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2.1	Arten	883	142	Private und juristische Personen	Weißstörche kommen regelmäßig an der neuen Trasse vor. Einfliegend und abfliegend aus Richtung Rübke und Moissburg. Der Weißstorch ist häufiger Nahrungsgast in den Feuchtwiesen der bevorzugten Planungsvariante.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Der landesweit gefährdete Weißstorch wurde von ÖKOPLAN in 2018/2019 im vorhabenbezogenen Untersuchungsraum nicht beobachtet. Im Rahmen der avifaunistischen Kartierung zum Windpark Ardestorf (ALAND 2017) wurden vermehrte Flugbewegungen nördlich Moissburg/westlich Immenbeck (in rd. 3 km Entfernung zur nächstgelegenen Variante 3.1) sowie vereinzelte Flugbewegungen westlich und nördlich Ardestorf festgestellt. Die Art weist keine sehr hohe oder hohe Mortalitätsgefährdung durch Kollision an Straßen auf (BERNOTAT & DIERSCHKE 2016).
4.1.2.1	Arten	884	142	Private und juristische Personen	Kranich Eine Kranichbrut wurde im Beobachtungsgebiet in der Feldmark Ardestorf korrekt wiedergegeben. Bisher liegt nach meiner Kenntnis ein Bruterfolg in den letzten 10 Jahren im Untersuchungsgebiet vor. Ansonsten ist das Gebiet der neuen Trasse ganzjährig Nahrungsfläche der Kraniche. Ein Brutversuch erfolgt offensichtlich in 2020 im geplanten Regenrückhaltebecken / Überschwemmungsgebiet bei Elstorf.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Durch ÖKOPLAN 2018/2019 gelang ein unmittelbarer Brutnachweis der ungefährdeten Art mit der Beobachtung eines brütenden Altvogels in der Kiesgrube Meyer nordwestlich Ardestorf. Weiterhin erfolgten Beobachtungen meist einzelner Nahrungsgäste im Bereich zwischen Elstorf und Neu Wulmstorf im Nordosten der Untersuchungsfläche. Bei einem Trupp von 80 überfliegenden Kranichen bei Elstorf handelte es sich um durchziehende Individuen. Im Rahmen der avifaunistischen Kartierung zum Windpark Ardestorf (ALAND 2017) wurden vermehrte Flugbewegungen westlich Ardestorf weit (westlich) außerhalb des Untersuchungsraums zur OU Elstorf registriert. Die Art weist keine sehr hohe oder hohe Mortalitätsgefährdung durch Kollision an Straßen auf (BERNOTAT & DIERSCHKE 2016).
4.1.2.1	Arten	885	142	Private und juristische Personen	Fischreiher und Silberreiher überfliegen die neue Trasse regelmäßig und stehen häufig den ganzen Tag über im Gebiet des Trassenverlaufs.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Von ÖKOPLAN 2018/2019 wurde der Graureiher (in Niedersachsen auf der Vorwarnliste) als Nahrungsgast und Überflieger im Bereich der Stillgewässer nördlich Ovelgönne beobachtet. Im Rahmen der avifaunistischen Kartierung zum Windpark Ardestorf (ALAND 2017) wurden vermehrte Flugbewegungen außerhalb des Untersuchungsraums zur OU Elstorf nachgewiesen. Die Art weist keine sehr hohe oder hohe Mortalitätsgefährdung durch Kollision an Straßen auf (BERNOTAT & DIERSCHKE 2016).

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2.1	Arten	886	142	Private und juristische Personen	Turmfalke Turmfalken sind seit Jahren mit mehreren Paaren im Planungsgebiet als Brutvogel und Nahrungsgast vorhanden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Im Untersuchungsraum wurden von ÖKOPLAN 2018/2019 drei Brutvorkommen sowie zwei Großreviere des Turmfalken (in Niedersachsen auf der Vorwarnliste) ermittelt. Die Brutplätze befanden sich an einer Scheune in Ardestorf, an einer Lagerhalle neben einer Biogasanlage an der Sandgrube Meyer sowie auf einem Funkmast in Ovelgönne, womit sich alle Brutvorkommen auf den Nordwesten des Untersuchungsraumes konzentrierten. Ein Großrevier der Art bestand nördlich von Elstorf und ein weiteres am nordöstlichen Rand des Untersuchungsgebiets in der Ortslage Neu Wulmstorf. Als Nahrungsgast trat der Turmfalke ebenfalls nur in der Nordhälfte auf (ÖKOPLAN 2018/2019). Die Art weist keine sehr hohe oder hohe Mortalitätsgefährdung durch Kollision an Straßen auf (BERNOTAT & DIERSCHKE 2016).
4.1.2.1	Arten	887	142	Private und juristische Personen	Kiebitze sind im Gebiet der Windräder nicht mehr vorhanden. Einzelne Brutpaare aber im Gebiet der verschiedenen Trassenführungen – abhängig von der jeweiligen Ackerfrucht des Jahres, bzw. im Grünland.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Zwei Brutvorkommen des landesweit gefährdeten Kiebitzes wurden von ÖKOPLAN 2018/2019 in der Feldflur zwischen Ovelgönne und Elstorf erfasst. Die beiden Brutversuche verliefen nicht erfolgreich, da die Flächen Anfang Mai mit Sommerungen (hier Mais) eingesät wurden, wonach die Kiebitze die Flächen verließen. Die Art weist eine hohe Mortalitätsgefährdung durch Kollision an Straßen auf (BERNOTAT & DIERSCHKE 2016); diese wurden in den Antragsunterlagen zur OU Elstorf entsprechend berücksichtigt.
4.1.2.1	Arten	888	142	Private und juristische Personen	Rebhuhn Ein Paar wurde jedes Jahr mit und ohne Bruterfolg zwischen Ardestorf und Hühnerfarm xy beobachtet, ebenfalls ein Paar im Umfeld des Modellflugplatzes in Daerstorf.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Das landesweit stark gefährdete Rebhuhn wurde von ÖKOPLAN 2018/2019 mit einem Brutverdacht auf einem Brachgelände zwischen Ardestorf und Elstorf-Bachheide erfasst. Im Rahmen der 2017 durchgeführten avifaunistischen Kartierungen zum Windpark Ardestorf (ALAND 2017) wurde die Art nicht registriert. Im Zuge der Kartierungen zur Windenergieanlage Elstorf (ÖKOLOGIS 2018) wurde die Art in rd. 200 m südlich des Ortsrandes von Elstorf erfasst. Die Art weist keine sehr hohe oder hohe Mortalitätsgefährdung durch Kollision an Straßen auf (BERNOTAT & DIERSCHKE 2016).

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2.1	Arten	889	142	Private und juristische Personen	Seeadler und Fischadler fliegen regelmäßig in die Hühnerfarmen xy ein, fressen dort oder außerhalb, auch auf Feldern der geplanten Trasse, ganze weggetragene Hühner oder Teile der Hühner.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Seeadler und Fischadler wurden von ÖKOPLAN 2018/2019 nicht im Untersuchungsraum zur OU Elstorf beobachtet. Im Zuge der avifaunistischen Kartierungen zum Windpark Ardestorf wurden von Seeadler und Fischadler vereinzelte Flugbewegungen westlich des Untersuchungsraumes zur OU Elstorf registriert. Beide Arten weisen keine sehr hohe oder hohe Mortalitätsgefährdung durch Kollision an Straßen auf (BERNOTAT & DIERSCHKE 2016).
4.1.2.1	Arten	890	142	Private und juristische Personen	Wespenbussard Außer am genannten Standort sind den Naturschützern ein weiterer ständiger Aufenthaltsort (Brutplatz?) bekannt, zusätzlich in der Gemarkung Moisburg mit Filmnachweis.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Von ÖKOPLAN wurden 2018/2019 neben einem besetzten Wespenbussard-Horst im Bereich der ehemaligen Sandgrube Wellmann zwei Großreviere der landesweit gefährdeten Art nachgewiesen. Ein Großrevier des Wespenbussards bestand im Süden des Untersuchungsraums. Zwar befand sich der Nistplatz des Paares knapp außerhalb südlich, die Altvögel suchten jedoch einen großen Bereich bis an den südlichen und westlichen Ortsrand von Elstorf zur Nahrungssuche auf. Ein weiteres Großrevier wurde im Nordwesten des Untersuchungsgebiets erfasst. Vermutlich befand sich der Horststandort hier in einem Kiefernforst südlich Ovelgönne. Die Art weist keine sehr hohe oder hohe Mortalitätsgefährdung durch Kollision an Straßen auf (BERNOTAT & DIERSCHKE 2016).

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2.1	Arten	891	142	Private und juristische Personen	Kornweihe und Wiesenweihe wurden, wohl auf ihren Flügen in Frühjahr und Herbst, regelmäßig im Plangebiet gesichtet.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Die landesweit vom Aussterben bedrohte Kornweihe und die stark gefährdete Wiesenweihe wurden von ÖKOPLAN 2018/2019 nicht im Untersuchungsraum zur OU Elstorf beobachtet. Gemäß der im Rahmen der Windparkplanung Ardestorf durchgeführten avifaunistischen Kartierung (ALAND 2017) konnte nur eine Flugbewegung der Kornweihe nordöstlich Moisburg und damit weit außerhalb des Untersuchungsraums zur OU Elstorf registriert werden; gemäß ALAND (2017) ist das Untersuchungsgebiet des Windparks Ardestorf, welches sich im Bereich Ardestorf/Elstorf mit dem Untersuchungsgebiet zur OU Elstorf überschneidet, kein regelmäßiges Fluggebiet der Kornweihe. Von der Wiesenweihe wurde durch ALAND (2017) vier Flugbewegungen registriert, diese im Bereich nordöstlich Moisburg sowie westlich und nördlich des Schlüsselberges und damit außerhalb des Untersuchungsgebietes zur OU Elstorf (Entfernung zur Variante 1.3: rd. 2 km). Im Rahmen der 2015 durchgeführten Kartierungen zur Windenergieanlage Elstorf (ÖKOLOGIS 2018) wurden die beiden Arten weder als Brut- noch als Gastvogel nachgewiesen. Beide Arten weisen eine hohe Mortalitätsgefährdung durch Kollision an Straßen auf (BERNOTAT & DIERSCHKE 2016). Eine konkret von der Variante 1.3 ausgehende Kollisionsgefahr ist jedoch in Anbetracht der oben genannten Kartierungsergebnisse nicht zu erwarten.
4.1.2.1	Arten	892	142	Private und juristische Personen	Waldschnepfe Waldschnepfen fliegen seit Jahren, auch in größerer Anzahl, zwischen dem Ketzendorfer Wald – Ost und der Motorradcrossstrecke in Elstorf, täglich zur Dämmerungszeit in Nord- Süd und Süd-Nord-Richtung. Von mehreren Bruten ist auszugehen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Von ÖKOPLAN 2018/2019 wurden drei Brutreviere der Waldschnepfe (in Niedersachsen auf der Vorwarnliste) im Osten des Untersuchungsraums im westlichen Rosengarten erfasst. Darüber hinaus wurden zwei Großreviere der Art kartiert, 1x nördlich Elstorf im Umfeld offengelassener Sandgruben und 1x in einem Kiefernforst südlich Ovelgönne. Die Art weist keine sehr hohe oder hohe Mortalitätsgefährdung durch Kollision an Straßen auf (BERNOTAT & DIERSCHKE 2016).

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2.1	Arten	893	142	Private und juristische Personen	Waldohreule ist im Gebiet B 73, B 3, Hühnerfarmen xy, Ardestorf häufig zu hören. Eine tote Waldohreule wurde unter dem östlichen Windrad WP Immenbeck aufgefunden. Von einer Brut / Bruten ist im Trassenverlauf auszugehen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Von der in Niedersachsen auf der Vorwarnliste geführten Waldohreule wurde von ÖKOPLAN 2018/2019 ein Brutvorkommen am nordwestlichen Rand des Untersuchungsraums zwischen Ketzendorf und Immenbeck ermittelt. Im Rahmen der avifaunistischen Kartierungen zum Windpark Ardestorf (ALAND 2017) wurde sie nicht nachgewiesen. In 2015 erfolgte ein Nachweis rd. 400 m nördlich der geplanten Windenergieanlage Elstorf (ÖKOLOGIS 2018). Dieser 2015 erfasste Brutstandort liegt innerhalb des Untersuchungsraums zur OU Elstorf (rd. 700 m westlich der hier verlaufenden West-Varianten) und konnte 2018/2019 durch ÖKOPLAN nicht bestätigt werden. Die Art weist keine sehr hohe oder hohe Mortalitätsgefährdung durch Kollision an Straßen auf (BERNOTAT & DIERSCHKE 2016).
4.1.2.1	Arten	894	142	Private und juristische Personen	Käuze und Schleiereulen Verschiedene Kauzarten und Schleiereulen sind nachts an den Hühnerfarmen xy zu hören und kommen im Untersuchungsgebiet der neuen Trasse, wohl auch als Brutvögel, vor.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Von ÖKOPLAN 2018/2019 wurden insgesamt zwei Brutvorkommen des Waldkauzes (in Niedersachsen auf der Vorwarnliste) ermittelt. Ein Revier bestand im westlichen Rosengarten östlich Elstorf, ein weiteres Brutrevier der Art wurde im Waldgebiet zwischen Ketzendorf und Ovelgönne kartiert. Die landesweit ungefährdete Schleiereule wurde von ÖKOPLAN 2018/2019 nicht im Untersuchungsraum zur OU Elstorf beobachtet. Im Rahmen der avifaunistischen Kartierung zum Windpark Ardestorf (ALAND 2017) wurde ein Niststandort am östlichen Ortsrand von Ketzendorf ermittelt. In 2015 wurde in der von ÖKOLOGIS durchgeführten Kartierung zur Windenergieanlage Elstorf (ÖKOLOGIS 2018) ein Nachweis in der Ortslage von Ardestorf erbracht. Beide Nachweise konnte von ÖKOPLAN in 2018/2019 nicht bestätigt werden. Im Rahmen der im Frühjahr 2020 durch den Vorhabenträger erfolgten Kontaktaufnahme zu einem in Elstorf ansässigen Bürger, der auf Schleiereulen-Sichtungen in 2019 am westlichen Ortsrand von Elstorf hinweist, konnte bisher keine konkreten Brut-Hinweise ermittelt werden. Beide Arten weisen keine sehr hohe oder hohe Mortalitätsgefährdung durch Kollision an Straßen auf (BERNOTAT & DIERSCHKE 2016)

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2.1	Arten	895	142	Private und juristische Personen	Wildgänse Verschiedene Wildgansarten kommen im neuen B 3 Trassengebiet seit 2019 vermehrt vor. Als Ursache sehe ich die neue große Wasserfläche nördlich des Restaurants „Ovelgöner Hof“ in Ovelgönne, der diesen Vögeln neuerdings als Ruheplatz dient. Von dort aus fliegen sie zu Hunderten auf die abgeernteten Maisfelder ein. Fotos liegen vor.	Dem Einwand wird gefolgt	Die landesweit ungefährdete Graugans war gemäß ÖKOPLAN 2018/2019 mit 22 Brutpaaren im Untersuchungsraum vertreten. Neben Einzelpaaren mit zum Teil ungewöhnlichen Neststandorten (auf einem Garagendach, dreimal in ehemaligen Mäusebussardhorsten) brüteten Paare an Kleingewässern oder deren Umfeld in der freien Feldflur am Boden. Kleinkolonien der Art bestanden in einem Erlenbruch am Trinkwasserwerk Elstorf (fünf Brutpaare), einem Feldsoll nördlich sowie einem Regenrückhaltebecken am nördlichen Ortsrand Elstorf (je drei Paare) sowie einem Feldsoll zwischen Elstorf und Bachheide (zwei Paare). Nachweislich erfolgreich brüteten nur die Paare am Trinkwasserwerk (vier Junge führende Paare) sowie eines an einem Rückhaltebecken am südlichen Ortstrand von Elstorf. Zudem wurde die Art mit 33 Nahrungsgästen beobachtet (4x am nordwestlichen Rand des Untersuchungsraums zwischen Ketzendorf und Immenbeck, 9x nördlich Elstorf, 20x südlich Daerstorf). Die landesweit ungefährdete Kanadagans wurde mit einem Brutrevier im Südwesten von Elstorf, die ebenfalls ungefährdete Nilgans mit drei Brutrevieren im nordwestlichen Teil des Untersuchungsraumes erfasst. Die genannten Gänse weisen weder als Brut- noch als Gastvogel eine sehr hohe oder hohe Mortalitätsgefährdung durch Kollision an Straßen auf (BERNOTAT & DIERSCHKE 2016).

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2.1	Arten	896	142	Private und juristische Personen	Großer Brachvogel wurde zwischen Elstorf und Daerstorf / Milchviehstall xy jährlich gesichtet, fotografiert und u.a. in der Eingabe zum RROP Harburg vom 15.12.2015 dokumentiert. Für weitere Informationen und auch für Fotonachweise stehe ich gerne zur Verfügung.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Der große Brachvogel wurde von ÖKOPLAN 2018/2019 nicht im Untersuchungsraum beobachtet. Auch im Gutachten von ALAND zum Windpark Ardestorf (ALAND 2017) werden keine Beobachtungen benannt. Der Große Brachvogel kommt im EU-Vogelschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ vor. Im Rahmen der 2015 durchgeführten avifaunistischen Kartierungen zur Windenergieanlage Elstorf (ÖKOLOGIS 2018) wird auf „sehr sporadische Brutzeitgäste“ (zwei Beobachtungen, kein Brutnachweis) rd. 2,6 km nordwestlich der geplanten Windenergieanlage Elstorf hingewiesen (Entfernung zum Untersuchungsraum der OU Elstorf: rd. 1 km / zur nächstgelegenen Variante 3.1: rd. 1,7 km / zur Variante 1.3: rd. 2,7 km). Der Große Brachvogel weist eine hohe Mortalitätsgefährdung durch Kollision an Straßen auf (BERNOTAT & DIERSCHKE 2016). Eine konkret von der Variante 1.3 ausgehende Kollisionsgefahr ist jedoch in Anbetracht der oben genannten Kartierungsergebnisse nicht zu erwarten.
4.1.2.1	Arten	897	142	Private und juristische Personen	Grünunterführung Eine Grünunterführung als Tierquerungshilfe beim Straßenbau ist inzwischen eine gängige Maßnahme und ist bei allen Varianten im Ketzendorfer Forst vorgesehen und wird seine Begründung haben. Ob Wölfe diesen Abschnitt vermehrt nutzen, kann ich nicht beurteilen. Ich habe im Untersuchungsraum B 3 neu in den letzten 10 Jahren Wölfe ausschließlich südlich der B 3 gesehen und in Richtung des weit zu hörenden Wolfsrudels im Wildpark Schwarze Berge in den Harburger Bergen laufen gesehen. Nur einmal (2019) lief ein Wolf am Zaun der Schafe an der Biogasanlage Ardestorf lang.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2.1	Arten	898	142	Private und juristische Personen	Das vorgesehene Wasserrückhaltebecken nördlich Elstorf wird aus Gründen des Naturschutzes ausdrücklich befürwortet. In den Unterlagen sind die Karten mit Vogelvorkommen, u.a. von windkraftsensiblen Vögeln, aus der Infoveranstaltung zur B 3 neu im Ovelgönner Hof aus 2019 nicht enthalten. Ebenso nicht das dort mündlich erwähnte Vorkommen von Rotmilan und Uhu in den letzten 10 Jahren.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	In den Antragsunterlagen sind die in 2018/2019 durch ÖKOPLAN erfassten Brutvogelarten dargestellt. Auf die Kartendarstellungen in Unterlage 19.1.2, Blatt 4.1, 4.2 (Bestandsdarstellung Brutvögel) und in Unterlage 19.4.1 und 19.4.2 (Bestand Brutvögel und Brutvögel-Großbreviere) wird verwiesen. Auf die Antwort-Stellungnahmen (Einwender 142) zu den in der Einwendung angesprochenen Einzelarten (dort auch Rotmilan) wird verwiesen. Der landesweit ungefährdete Uhu wurde von ÖKOPLAN in 2018/2019 im Untersuchungsraum nicht beobachtet. In der UVS (Unterlage 19.1.1, Kap. 3.2.6.2.1) werden vor dem Hintergrund von älteren Kartierdaten von ALAND (2017), ÖKOLOGIS (2017), WÜBBENHORST (2018) und KÜFOG (2012) jedoch potenzielle Uhu-Brutplätze in den Grubengeländen zwischen Ovelgönne und Ardestorf, zwischen Ketzendorf und Elstorf, westlich von Wulmstorf und westlich von Daerstorf angenommen und in die Auswirkungsprognose und den Variantenvergleich eingestellt.
4.1.2.1	Arten	899	142	Private und juristische Personen	Ich gehe im Planungsgebiet Windpark Buxtehude Hollenstedt Neu Wulmstorf und im Planungsgebiet B 3 neu von einer Unterstützung der Straßenbaubehörde aus, den Bestand der windkraftsensiblen Vögel im Umfeld des Trassenverlaufs B 3 neu wieder auf die Bestandshöhe dieser Arten in diesem Gebiet vor der deutlichen Abnahme des Bestandes dieser Vögel in 2019 zu bringen. Die Straßenbaubehörde ist für diesen bisher unerklärlichen Rückgang der windkraftsensiblen Vögel nicht verantwortlich.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	



ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
0	Allgemein	900	142	Private und juristische Personen	Die Wahl von 20 Beiräten als Berater der Behörde vor Ort war demokratisch. Die Zuteilung ohne Wahl weiterer Berater war undemokratisch und berücksichtigt nicht die Interessen der gesamten Bevölkerung, sondern nur die Interessen von Einzelpersonen und einzelner Interessengruppen. Dabei bleiben beispielsweise die Interessen folgender Gruppen und Personen unberücksichtigt: Gewerblicher Güternah- und Fernverkehr, Mitarbeiter / Vielfahrer der Pflgeteams im ländlichen Raum, Fahrradfahrer, Reiter, Natur-schützer, Spaziergänger etc. Das jetzige Ergebnis der Zusammensetzung des Beirats ist vergleichbar mit einer Ziehung der Lottozahlen mit Nachlegen. Es werden solange Zahlen nachgezogen, bis diese einer bestimmten Person oder Gruppe gefallen!!!	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Der "Beirat" ist ein Bestandteil des informellen Beteiligungskonzeptes durch den Vorhabenträger. Es hat keinen Bezug und keine Auswirkungen auf die Bewertung der Belange im formellen Verfahren. Die Auswahl der Bürgerbeteiligten, die der Vorhabenträger in der bisherigen Planungsphase unterstützt haben, erfolgte per Losverfahren. Auch in den weiteren Planungsphasen wird eine Bürgerbeteiligung erfolgen, Konzepte dazu werden erarbeitet. Darüber hinaus können Einwendungen in den formalen Verfahren (Raumordnungsverfahren und Planfeststellungsverfahren) eingebracht werden.
4.1.2.1	Arten	901	142	Private und juristische Personen	Zusammenfassung Bei der Planung der B 3 neu müssen die Schutzgüter Mensch, Tier und Pflanze gleichermaßen berücksichtigt werden. Die Erfassung windkraftsensibler Vögel im Untersuchungsgebiet B 3 neu ist lückenhaft. Bei der Berücksichtigung der Anzahl der windkraftsensiblen Vögel im Planungsbereich muss das tatsächliche jetzige und ehemalige Vorkommen dieser Vogelarten berücksichtigt werden. Ebenso die möglicherweise rechtswidrig abgeschossenen und auf unbekannte Weise verschwundenen und vergrämen windkraftsensiblen Vögel.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Hinsichtlich der in der Einwendung angesprochenen Lückenhaftigkeit des avifaunistischen Gutachtens wird auf die einleitende Antwort-Stellungnahme sowie auf die Antwort-Stellungnahmen zu den benannten Einzelarten verwiesen (s. Einwender 142).

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
0	Allgemein	903	125	Private und juristische Personen	In dem oben genannten Verfahren zur Festlegung einer raumverträglichen Trasse der Ortsumgehung B 3 Elstorf vertreten wir die Interessen der Bürgerinitiative Elstorf-West sowie ihrer Mitglieder. Namens und in Vollmacht unserer Mandantinnen und Mandanten erheben wir gegen den Erlass einer landesplanerischen Feststellung zugunsten der Vorzugsvariante 1.3 Einwendungen. Die Vorzugsvariante 1.3 erweist sich nicht als diejenige Trassenführung, die einer Ortsumgehung Elstorf zugrunde gelegt werden sollte. Das maßgebliche Ziel, eine Ortschaft zu entlasten, lässt sich nicht dadurch erreichen, eine Straße mit erheblicher Verkehrsbedeutung und den damit einhergehenden Lärmauswirkungen so dicht wie möglich an dieser Ortschaft vorbeiführen zu lassen. Das Schutzgut Mensch steht hier nur vermeintlich im Vordergrund der Planung. In die konkrete Betrachtung ist es mit sehr geringem Gewicht eingeflossen, Belange des Wohnumfelds und der Sicherung der dörflichen Lebensbedingungen unterhalb gesetzlicher Grenzwertüberschreitungen werden weitestgehend ausgeblendet; ebenso werden Elstorfs Entwicklungsperspektiven außer Acht gelassen. Stattdessen soll die relativ kostengünstige und bereits in den 1970er Jahren favorisierte Trassenführung nun umgesetzt werden – obwohl die Raumordnung selber bereits auf andere Trassen den Fokus gelegt hat.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Zwischen Elstorf und Ardestorf ist der Verlauf der Variante 1.3 ein Kompromiss zwischen dem größtmöglichen Abstand zur Bebauung von Elstorf und landwirtschaftlichen Belangen westlich der Trasse, was insgesamt zu einer besseren Bewertung geführt hat, als z.B. bei den Varianten 1.1 und 1.4. Auf die Antwort-Stellungnahmen zu den in der Einwendung an anderer Stelle konkretisierten Sachverhalten wird verwiesen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1	Schutzgüter	904	125	Private und juristische Personen	Auch schien in diesem „Pilotprojekt“ der Planungsbeschleunigung Schnelligkeit vor Sorgfalt zu gehen: Die Umweltverträglichkeitsstudie erweist sich als selbst für die raumordnerische Ebene zu grob. Sie übersieht schützenswerte Tierarten und erlaubt valide Aussagen zu den künftig im großen Umfang nötigen Befreiungen nicht. Ferner sind die existenzbedrohenden Auswirkungen auf den im Westen Elstorf gelegenen landwirtschaftlichen Betrieb xy nicht gesehen worden.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Die Umweltverträglichkeitsstudie hat für ein Raumordnungsverfahren im Gegenteil bereits eine sehr große fachliche Tiefe – insbesondere was die Artenbetrachtung angeht, wie sie sonst eher bei einem Planfeststellungsverfahren üblich ist. Dies wurde auch vom Einwender in Abschnitt C festgehalten. Mehr oder weniger starke Betroffenheiten werden durch jede Variante ausgelöst, allerdings in unterschiedlichem Umfang. Der "Landwirtschaftliche Fachbeitrag" stellt die Auswirkungen des Vorhabens, d.h. jeder Variante, auf die einzelnen landwirtschaftlichen Betriebe und auf die vorhandene Agrarstruktur dar. Die Betroffenheit des Betriebes xy wurde entsprechend berücksichtigt. Auf die Antwort-Stellungnahmen zu den in der Einwendung an anderer Stelle konkretisierten Sachverhalten wird verwiesen (Einwand_ID 980 ff., Einwand_ID 841 ff.).
0	Allgemein	905	125	Private und juristische Personen	Wir fordern den Landkreis daher im Namen der BI Elstorf und ihrer Mitglieder auf, auf die Vorbereitungen eines Planfeststellungsverfahrens für die Vorzugsvariante 1.3, die während dieses Verfahrens bereits beispielsweise in Form von Vermessungsarbeiten durchgeführt werden, zu stoppen und in die Planung einer echten Ortsumgehung Elstorf einzusteigen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Der Landkreis Harburg ist nicht der Vorhabenträger des Projektes, sondern führt lediglich das Raumordnungsverfahren durch, in dessen Verlauf die raumverträglichste Trasse ermittelt wird. Der Vorhabenträger hat vorbereitende Vermessungsarbeiten für die Planung der Ortsumgehung beauftragt. Durch diese Arbeiten wird nicht über die Ausführung der geplanten Straße entschieden – es findet also keine Vorfestlegung statt. Zudem wird mit der Duldung der Vorarbeiten nicht auf die Wahrnehmung der persönlichen Interessen in einem späteren Planfeststellungsverfahren verzichtet. Die Durchführung von Vorarbeiten auf Grundstücken ist nach § 16a Bundesfernstraßengesetz (FStrG) bereits in dieser frühen Planungsphase zulässig.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1	Schutzgüter	906	125	Private und juristische Personen	A. Ziel der Bürgerinitiative und persönliche Betroffenheiten unserer Mandantinnen und Mandanten Die Ziele der Bürgerinitiative Elstorf-West ist die Erreichung einer nachhaltigen Entlastung der Gemeinde Neu Wulmstorf, des Ortsteils Elstorf und aller anderen von dem Zubringerverkehr zur A26 und A1 betroffenen Orte zugunsten der dortigen Lebensqualität sowie der Schutz der örtlichen Flora, Fauna und Landwirtschaft. Letzteres schließt den Schutz traditioneller Höfe ein, die der Vorzugstrasse weichen müssten.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	
0	Allgemein	907	125	Private und juristische Personen	Die BI erfährt großen politischen Rückhalt – sie hat neben diversen Aktionen und Gesprächen vor Ort auch eine Online-Petition auf der Campact-Plattform WeAct initiiert, der mittlerweile gut 444 Personen beigetreten sind. Als Mitglieder der Bürgerinitiative vertreten wir unter anderem: 1), 2), 3), 4), 5), 6), 7), 8), 9), 10), 11), 12), 13), 14), 15), 16), 17), 18), 19), 20), 21), 22), 23), 24), 25), 26), 27), 28), 29), 30), 31), 32), 33), 34), 35), 36). Die auf uns lautenden Vollmachten der Einwender liegen in einfacher Abschrift bei.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	908	125	Private und juristische Personen	<p>Die Mitglieder der BI sind ganz überwiegend Eigentümerinnen und Eigentümer selbst genutzter Wohnimmobilien in Elstorf. Als solchen ist ihnen die Beibehaltung der bislang vorherrschenden Ruhe des Wohnumfelds zum Schutze ihrer Gesundheit und ihres Wohlbefindens ein gewichtiges Anliegen. Ein Gang durch den Siedlungsteil am westlichen Ortsrand von Elstorf entlang der Straße Fliegenmoor offenbart die Stille und Idylle dieser Siedlung, die durch die Führung der jetzigen B 3 von Durchgangsverkehr weitestgehend verschont ist und insoweit nur für den Ortsteil Ardestorf eine direkte Verbindungsfunktion aufweist. Die Einwender leben hier nicht zufällig, sondern entweder als Familien mit langer Tradition im dörflichen Leben, wie etwa die Einwender zu 14) und 15) ..., zu 21) ..., zu 34) ... oder als in den vergangenen paar Jahren oder Jahrzehnten bewusst aufgrund der besonderen Wohnruhe und der durch den Hof des Einwenders zu 9) ... noch stark ländlich geprägten Atmosphäre Hinzugezogene. Die drei südlich der Straße nahezu am Ortsrand gelegenen Doppelhäuser Fliegenmoor x bis y wurden erst in den 2010er Jahren von den Einwendern zu 32) ... als Altersvorsorge zur Vermietung errichtet. Die Einwenderin zu 21) .... betreibt an ihrem Wohnort zusätzlich ihre freiberufliche Tätigkeit als Fotografin. Auch in dieser Eigenschaft profitiert sie von der Ruhe und dadurch begünstigten konzentrierten Atmosphäre bei ihrer gleichsam technischen, wie kreativen Tätigkeit. Einige der Einwender schätzen die Ruhe ihres Wohnortes gerade auch wegen bei ihnen bestehender Gesundheitsbeeinträchtigungen, die sie gegenüber Lärm und Durchgangsverkehr besonders empfindsam machen, so etwa die Einwender zu 25) .... Für alle Einwender wirkt es erholend, nahe ihrer Häuser oder unmittelbar aus ihren Gärten den</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	908			Blick über die Felder schweifen lassen und auf dem kleinen Wäldchen verweilen lassen zu können. Derartige Naherholung entschleunigt vom Alltag und ist gerade in einer immer hektischen Zeit ein absoluter Gewinn. Die Realisierung der Trassenvariante 1.3 würde mit ihrer erheblichen Nähe zum Ortseingang Elstorf diese Lebenssituationen erheblich negativ verändern und Wohnträume zunichtemachen.		

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.5.2	Lärm/Schall	909	125	Private und juristische Personen	Der Einwender zu 4) ... ist Anwohner des Ortsteils Elstorf-Bachheide außerhalb des Planungsabschnitts. Für die Anwohner jenes Ortsteils stellt die derzeitige Verkehrssituation an der B 3 bereits eine starke Beeinträchtigung durch Verkehrslärm dar. Infolge der Planung ist insoweit mit weiteren Steigerungen zu rechnen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Gemäß Tabelle 6.1 im Erläuterungsbericht (S. 11) der Verkehrsuntersuchung (s. Unterlage U 22 der Verfahrensunterlagen) verändert sich die Verkehrsbelastung in den nächsten Jahren im Planungsraum auf unterschiedliche Weise. Während bis zum Prognosejahr 2030 der Verkehr im Zuge der vorhandenen B 3 weitestgehend zunimmt, erfährt die B 73 eine deutliche Entlastung. Die Kapitel 7.1 bis 7.6 zeigen die Verkehrsbelastungsdifferenzen, die durch die einzelnen Varianten im Vergleich zum Bezugsfall 2030 zu erwarten sind. Grundsätzlich ist dabei zu sehen, dass in allen Bereichen der Straßenzüge im Planungsraum durch alle Varianten Entlastungen vom Verkehr zu erwarten sind, mit den Ausnahmen der B 3 im 1. Bauanschnitt nördlich der B 73 sowie der B 3 im Bereich Elstorf-Bachheide und im weiteren Verlauf bis zur A 1 („Belastungen sonstiges Netz“). Hier wird es durch die bündelnde Wirkung der Ortsumgehung zu weiteren Erhöhungen der Verkehrsbelastungen kommen. Diese werden für die Varianten 2.1 bis 5.1 leicht abgemildert prognostiziert als bei allen anderen Varianten. Ansonsten sind die Unterschiede der zunehmenden Verkehrsbelastungen im Vergleich der einzelnen Varianten sehr gering (Spannweite von +1.400 bis + 2.000 Kfz/Tag). Eine Differenz von 600 Kfz/pro Tag hat keine Auswirkungen auf Lärmbemessung, sodass dieser Effekt als variantenneutral angesehen werden kann und somit bei der Gesamtabwägung kein Gewicht erhält. Unabhängig davon sind die Auswirkungen der Ortsumgehung bzw. des zunehmenden Verkehrsaufkommens bis zum Bezugsjahr 2030 in den weiteren Verfahrensschritten zu prüfen. Im Verkehrsgutachten (S. 33, Tab. 10.1 zur Gesamtverkehrsbelastung) ist aufgeführt, dass die Verkehrsbelastungen von Elstorf-Bachheide bei den Varianten auf einem ähnlichen Level sind. Daraus folgt eine Variantenneutralität bei der Bewertung der Auswirkungen der Ortsumgehung auf Elstorf-Bachheide. Dieser Sachverhalt ist im Planfeststellungsverfahren näher zu prüfen, nicht auf Ebene des Raumordnungsverfahrens.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
6	Landwirtschaft	910	125	Private und juristische Personen	Daneben bestehen unmittelbare Flächenbetroffenheiten: Die Einwender zu 14) und 15) ... entstammen einer Familie, die in vergangenen Generationen Nebenerwerbslandwirtschaft betrieben hat, und sind heute Eigentümer des Flurstücks x/y der Flur x der Gemarkung Elstorf, einer landwirtschaftlichen Nutzfläche, die an den Einwender zu 9) ... verpachtet ist und von der Ortsumgebung in der Vorzugsvariante unmittelbar betroffen sein wird.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	siehe Einwand 911



ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
6	Landwirtschaft	911	125	Private und juristische Personen	<p>Der Hof des Einwenders zu 9) ... würde erheblich leiden, wenn er überhaupt zu halten wäre. Der Hof betreibt eine Pensionspferdehaltung als landwirtschaftlichen Nebenerwerb. Er verfügt über ca. 30 Einstellplätze und erzeugt das Grundfutter für diese Tiere vollständig selber. Um die Hofstelle befindet sich Eigenland, die weiteren Flächen zwischen den Ortseingängen Elstorf und Ardestorf, sowohl nördlich, als auch südlich der K42, bewirtschaftet er aufgrund von Pachtverhältnissen. Sein Hof umfasst damit insgesamt eine Fläche von ca. 91,97 ha, die durch die Vorzugsvariante 1.3 unmittelbar betroffen wäre. Die Nutzflächen würden durch die Straßenführung zerschnitten und damit nicht nur in der Fläche insgesamt reduziert, sondern in dem verbliebenen Umfang in der Bewirtschaftung erheblich aufwendiger. Eine Übersicht über die Flächen des Hofes fügen wir bei als Anlage E 1. Die Anzahl der Pferde-Einstellplätze würde sich durch den mit der Verwirklichung der Vorzugsvariante einhergehenden Wegfall der Weideflächen mutmaßlich halbieren. Die Tiere sind zudem lärmempfindlich, was den Flächen bei Realisierung der Vorzugsvariante ihre derzeitige Eignung für ihren Zweck nimmt und insbesondere in der Bauphase zu großen Schwierigkeiten führen dürfte. Hiervon wäre auch der Einwender zu 10) ... als Einsteller auf dem Hof potentiell betroffen. Das Schicksal des verpachteten Kuhstalls auf der Eigentumsfläche des Einwenders zu 9) ... mit Platz für ca. 50 Tiere, ist ebenfalls ungewiss.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	<p>Mehr oder weniger starke Betroffenheiten werden durch jede Variante ausgelöst, allerdings in unterschiedlichem Umfang. Der "Landwirtschaftliche Fachbeitrag" stellt die Auswirkungen des Vorhabens, d.h. jeder Variante, auf die einzelnen landwirtschaftlichen Betriebe und auf die vorhandene Agrarstruktur dar. Die Betroffenheit des Betriebes xy wurde entsprechend berücksichtigt. Zur Minderung der Schäden für die einzelnen landwirtschaftlichen Betriebe wird voraussichtlich ein Unternehmensflurbereinigungsverfahren eingeleitet.</p>

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	912	125	Private und juristische Personen	Der Einwender zu 6) .. ist Jagdpächter des Reviers Elstorf/Ardestorf. Sein Revier wird durch die B 3 neu durchschnitten, wobei die Vorzugstrasse – ebenso wie die anderen zwischen Elstorf und Ardestorf verlaufenden Varianten wichtige Wildwechselrouten durchschneiden. Eine Karte mit durch Punktlinien dargestellte Wildwechsel fügen wir bei als Anlage E 2.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Auf die Antwort-Stellungnahme zu Punkt IV, 7e (Einwand 999) wird verwiesen.
0	Allgemein	913	125	Private und juristische Personen	B. Einwendungen Der Erlass einer landesplanerischen Feststellung zugunsten der Trassenvariante 1.3 der zukünftigen B 3 neu ist abzulehnen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Im Raumordnungsverfahren werden neben der vom Vorhabenträger vorgeschlagenen Vorzugsvariante 1.3 auch alle anderen eingereichten Trassenvarianten auf ihre Raum- und Umweltverträglichkeit hin überprüft. Zum jetzigen Zeitpunkt steht nicht fest, welche Variante landesplanerisch festgestellt wird. Dies wird im laufenden ROV ermittelt. Die landesplanerische Feststellung als Ergebnis des ROV hat einen gutachterlichen Charakter und hat keine unmittelbare Rechtswirkung gegenüber dem Vorhabenträger oder Einzelpersonen. Sie ist jedoch im folgenden Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen.
5	Raumordnung	914	125	Private und juristische Personen	I. Ziel und Prüfungsmaßstab des Raumordnungsverfahrens Mit dem aktuell durchgeführten Raumordnungsverfahren wird die Trasse der B 3 neu maßgeblich vorfestlegt. Die raumordnerische Beurteilung dient dabei zur Vorbereitung eines sodann folgenden Planfeststellungsverfahrens mit einer konkreten Trassengenehmigung. Sie ergeht in Form einer raumordnerischen Beurteilung mit rein feststellender bzw. gutachterlicher Wirkung, die aber tatsächlich eine weitreichende Vorfestlegung für das folgende Planfeststellungsverfahren beinhaltet, mit näherer Begründung Goppel, in: Spannowsky/Runkel/Goppel, ROG, § 15 Rn. 21 f. (vgl. dazu auch noch näher unten, insbesondere unter 2.a.).	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Mit diesem ROV wird die Raum- und Umweltverträglichkeit der Planungen für die Ortsumgebung Elstorf überprüft. Als gutachterliches Ergebnis des ROV wird die als am raum- und umweltverträglichsten ermittelte Trassenvariante landesplanerisch festgestellt. Dieses Ergebnis ist für den Vorhabenträger nicht rechtsverbindlich. Die Landesplanerische Feststellung ist jedoch in der folgenden Planfeststellung zu berücksichtigen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5	Raumordnung	915	125	Private und juristische Personen	<p>1. Ziel des Raumordnungsverfahrens Das gegenständliche Raumordnungsverfahren dient der Prüfung der Raumverträglichkeit der neuen Verbindungsstraße zwischen A 1 und A 26, hergestellt durch einen Abschnitt der B 3 neu. Gemäß § 15 Abs. 1 Raumordnungsgesetz (ROG) hat die zuständige Landesbehörde im Raumordnungsverfahren die raumbedeutsamen Auswirkungen der Maßnahme unter überörtlichen Gesichtspunkten zu prüfen. Dabei ist die Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung im Sinne des § 3 Abs. 1 Nummer 1 ROG zu prüfen, sowie die Abstimmung mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen. Während nach § 15 Abs. 1 Satz 2 ROG 2006 lediglich die Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung und die Abstimmung mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen vorgenommen wurde, beinhaltet das Raumordnungsverfahren seit der gesetzgeberischen Erweiterung durch das ROG 2008 nicht nur einen bloßen Abgleich mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung, sondern auch eine Prüfung der Verträglichkeit mit sämtlichen raumrelevanten Belangen.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die gegebenen Hinweise sind korrekt. Die genannten Prüfungen werden im Rahmen des laufenden ROV federführend vom Landkreis Harburg (Untere Landesplanungsbehörde) durchgeführt.
5	Raumordnung	916	125	Private und juristische Personen	<p>2. Prüfungsmaßstab und Prüfungsumfang Diese raumrelevanten Belange sind zu ermitteln und mit den Auswirkungen der vorliegenden Maßnahme in Kontext zu setzen. Das Raumordnungsverfahren behandelt jedoch nicht lediglich die vom Maßnahmenträger präferierte Variante, sondern alle ernsthaft in Betracht kommenden Trassenalternativen (dazu unter a.). Neben der Raumverträglichkeit des Vorhabens (und der Alternativen) sind ihre Umweltverträglichkeit (dazu unter b.) und ihre Vereinbarkeit mit privaten Belangen zu prüfen (dazu unter c.)</p>	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Es ist korrekt, dass nicht nur die vom Vorhabenträger eingereichte Vorzugsvariante 1.3, sondern auch alle anderen eingereichten, ernsthaft in Betracht kommenden Trassenalternativen geprüft werden. Dabei werden sowohl Raumverträglichkeit als auch Umweltverträglichkeit der Trassenvarianten überprüft. Private Belange werden in einem der Maßstabebene der Raumordnung angemessenen Umfang geprüft.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	917	125	Private und juristische Personen	<p>a. Variantenprüfung im Raumordnungsverfahren  Gemäß § 15 Abs. 1 Satz 3 ROG sind Gegenstand der Prüfung auch die vom Träger der Planung oder Maßnahme eingeführten Standort- oder Trassenalternativen. Vorliegend sind sechs Trassenverläufe untersucht worden, wobei die Variante 1 in vier Unter-Varianten differenziert ist, sodass sich insgesamt neun Trassenalternative ergeben. Diese sind einander in einer dem Verfahrensgegenstand und Verfahrensstadium angemessenen Weise gegenüberzustellen. Hierbei ist zu beachten, dass die Variantenprüfung im Raumordnungsverfahren insbesondere für das nachfolgende Planfeststellungsverfahren und die dort vorzunehmende Variantenprüfung von grundlegender entscheidungsvorbereitender Bedeutung ist, vgl. Dietz in: Kment, Raumordnungsgesetz, 1. Aufl. 2019 § 15, Rn. 41. Die zur Variantenabwägung in der Planfeststellung entwickelten Grundsätze des Bundesverwaltungsgerichts sind (daher) übertragbar, vgl. Appold, in: Hoppe/Beckmann/Kment, UVP, § 3 Rn. 38 f.</p>	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	<p>Im ROV werden alle eingereichten Varianten, sowohl die Variante 1 mit ihren vier Untervarianten inkl. der vom Vorhabenträger vorgeschlagenen Vorzugsvariante 1.3 als auch die alternativen Varianten, in einer dem ROV angemessenen Prüftiefe auf Umwelt- und Raumverträglichkeit hin überprüft. Es wird darauf hingewiesen, dass sich die Planung derzeit noch vor dem Planfeststellungsverfahren befindet. In diesem wird detaillierter geprüft als im ROV. Die Untere Landesplanungsbehörde bewertet das Vorhaben aus raumordnerischer Sicht und ermittelt dabei die raumverträglichste Variante. Das Ergebnis des ROV, die landesplanerische Feststellung, hat einen gutachterlichen Charakter. Es handelt sich zwar um eine Entscheidungsvorbereitung für die folgende Planfeststellung, aber noch nicht um die finale Linienbestimmung. Die landesplanerisch festgestellte Trassenvariante ist jedoch im weiteren Verfahren zu berücksichtigen.</p>

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	918	125	Private und juristische Personen	Daraus folgt, dass die Planungsbehörde sich die Kontrolle der Entscheidung des Vorhabenträgers zwischen den Varianten nicht zu einfach machen darf, und sich nicht darauf beschränken darf, ob sich der Vorhabenträgerin eine andere Linienführung hätte aufdrängen müssen. Es ist zwar nicht ihre Aufgabe, die planerischen Erwägungen des Vorhabenträgers durch eigene zu ersetzen, gleichwohl muss sie selbst alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen berücksichtigen und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen berührten öffentlichen und privaten Belange einstellen, aktuell zu einer straßenrechtlichen Planfeststellung: VGH München, Urteil vom 25.10.2019 – 8 A 16.40030 –, juris, Rn. 106 f. m.w.N.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Im Rahmen des ROV werden alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen in der gebotenen Tiefe geprüft. Es wird darauf hingewiesen, dass sich die Planung derzeit noch vor dem Planfeststellungsverfahren befindet, in dem sowohl die möglichen Alternativen als auch die öffentlichen und privaten Belange detaillierter geprüft werden. Das angeführte Urteil ist daher nur bedingt übertragbar.
4.1	Schutzgüter	919	125	Private und juristische Personen	b. Die Umweltverträglichkeit der Maßnahme oder Planung Ebenfalls vom Prüfungsumfang des Raumordnungsverfahrens erfasst ist die Umweltverträglichkeit der Maßnahme oder Planung, § 15 Abs. 1 ROG in Verbindung mit § 3b, § 3c Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG). In der raumordnungsverfahrensbezogenen Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) sind die raumbedeutsamen Umweltauswirkungen der Maßnahme oder Planung unter überörtlichen Gesichtspunkten in Gestalt einer räumlichen Schlüssigkeitsprüfung und einer umweltmedienübergreifenden Grobprüfung in Bezug auf Luft, Wasser, Boden usw. anzustellen, vgl. Dietz in: Kment, Raumordnungsgesetz, 1. Aufl. 2019 § 15, Rn. 40. Diese Umweltbelange sind gemäß § 49 Abs. 1 UVPG sowohl für die Vorzugstrasse als auch für die Alternativtrassen zu ermitteln und abzuwägen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Nach § 10 Abs. 3 NROG schließt das Raumordnungsverfahren die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) genannten Schutzgüter entsprechend dem Planungsstand ein. Die genannten Umweltbelange nach UVPG wurden sowohl für die vom Vorhabenträger vorgeschlagene Vorzugsvariante 1.3 als auch für die Alternativtrassen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie ermittelt und abgewogen. Die Prüfung der Umweltverträglichkeit (Umweltprüfung) erfolgt auf der Grundlage der Ergebnisse des UVP-Berichtes; sie umfasst nach § 3 UVPG die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der erheblichen Auswirkungen eines Vorhabens oder eines Plans oder Programms auf die Schutzgüter. Das alte UVPG ist mit der Novelle vom 29.07.2017 außer Kraft getreten, daher wurden auch die § 3b und 3c UVPG aufgehoben und sind nicht mehr gültig.

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1	Schutzgüter	920	125	Private und juristische Personen	<p>Die ergänzenden landesrechtlichen Vorschriften stellen klar, dass innerhalb des Raumordnungsverfahrens eine vollständige Umweltverträglichkeitsprüfung stattzufinden hat. Die Prüfung erfasst nach 11 Abs. 1 NROG die Auswirkungen des Vorhabens auf alle Schutzgüter des § 2 Abs. 1 S. 2 UVPG, nämlich</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit,</li> <li>2. Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt,</li> <li>3. Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,</li> <li>4. kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie</li> <li>5. die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern.</li> </ol> <p>Insbesondere weil nach § 49 Abs. 2 UVPG im nachfolgenden Zulassungsverfahren (hier also dem Planfeststellungsverfahren) die Möglichkeit besteht, die Prüfung der Umweltverträglichkeit auf zusätzliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen zu beschränken, ist bereits auf der Stufe des Raumordnungsverfahrens umfassend und tiefgehend zu prüfen, zum Verhältnis des Raumordnungsverfahrens zur UVP im Planfeststellungsverfahren: Oberverwaltungsgericht für das Land Mecklenburg-Vorpommern, Beschluss vom 14. Dezember 2015 – 5 M 303/15 –, juris, Rn. 78. Die vorliegende UVS dient auch ganz ausdrücklich sowohl dem Raumordnungsverfahren als auch dem künftigen Planfeststellungsverfahren: „Die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) zur Linienbestimmung ist dabei als vorbereitende Teilprüfung einer einheitlichen, durchgängigen Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zu verstehen, die ihren Abschluss in der Planfeststellung findet. Die inhaltlichen Anforderungen der UVP sind somit in der Summe verteilt auf die Planungsebenen des Linienbestimmungs- bzw. Raumordnungsverfahrens sowie des nachfolgenden</p>	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	<p>Es wurde eine vollständige Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt (siehe UVS), bei der die Auswirkungen auf die Schutzgüter nach § 2 Abs. Satz 1 UVPG untersucht wurden. Dies erfolgte in einer der Raumordnung angemessenen Detailtiefe. Der Untersuchungsrahmen und -raum für die durchzuführende UVS wurden im Zuge der Antragskonferenz am 16.08.2018 mit den Trägern öffentlicher Belange abgestimmt und festgelegt. Wie in der UVS (Unterlage 19.1.1), S. 255, beschrieben, orientieren sich die Bearbeitungsinhalte am jeweiligen Planungsstand. Auf Raumordnungsebene werden vor allem überörtliche und raumbedeutsame Auswirkungen des Vorhabens geprüft. Dabei wird besonders die Übereinstimmung der Planung mit den Erfordernissen der Raumordnung sowie die Abstimmung mit anderen raumbedeutsamen Planungen bzw. Maßnahmen geprüft. Detaillierte Prüfungen, u.a. zu den Schutzgütern nach § 2 Abs. 1 UVPG, erfolgen im folgenden Planfeststellungsverfahren. Im Rahmen dessen kann die Prüfung der Umweltverträglichkeit auf zusätzliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen des Vorhabens beschränkt werden, dies muss jedoch nicht zwangsläufig geschehen.</p>

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Schutzgüter	920			Planfeststellungsverfahrens und können entsprechend abgeschichtet werden." Umweltverträglichkeitsstudie, Unterlage 19.1.1, S. 255. Durch dieses Prinzip der planerischen Abschichtung zwischen Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren, Entlastungsfunktion durch Abschichtung, vgl. Kment, Das Raumordnungsverfahren – Befristung und Fristverlängerung, NVwZ 2010, 542, 543, erfährt die UVP auf raumordnerischer Ebene eine besondere Bedeutung.		

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender_ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1	Schutzgüter	921	125	Private und juristische Personen	<p>c. Prüfungstiefe, insb. private Belange</p> <p>Hinsichtlich der Prüfungstiefe des Raumordnungsverfahrens und der Variantenprüfung gilt ein ebenenangepasster Prüfungsmaßstab. Das heißt zum einen, dass nicht jede Detailprüfung hier schon vorzunehmen ist, zum anderen aber, dass ebenso wie in der allgemeinen Variantenabwägung der Sachverhalt jeweils soweit zu klären ist, „wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist; Alternativen, die ihr aufgrund einer Grobanalyse als weniger geeignet erscheinen, darf sie schon in einem frühen Verfahrensstadium ausscheiden. Die dann noch ernsthaft in Betracht kommenden Trassenalternativen müssen im weiteren Planungsverfahren detaillierter untersucht und verglichen werden.“ aus dem</p> <p>Planfeststellungsrecht: BVerwG, Urteil vom 10.11.2016 – 9 A 18/15 –, juris, Rn. 125; BVerwG, Urteil vom 03.03.2011 – 9 A 8/10 –, juris, Rn. 65.</p> <p>Eine Besonderheit ergibt sich hinsichtlich der privaten Belange, die auf der raumordnerischen Ebene grundsätzlich noch nicht mit gleicher Tiefe zu betrachten sind, wie im Planfeststellungsverfahren. Selbst bei einer nur typisierenden Betrachtung ist die Planungsbehörde aber berechtigt, private Belange, wie beispielsweise die Möglichkeit der baulichen Nutzung bisheriger landwirtschaftlich genutzter Flächen oder sich ergebende Nutzungseinschränkungen, generell zu betrachten, Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Urteil vom 17. November 2004 – 20 N 04.217 –, juris, Rn. 29. Vorliegend sind, da die Trassenführung über bereits konkret benennbare private landwirtschaftliche Flächen führt, vergleichsweise weitreichende Erwägungen erforderlich. Die Planungsbehörde darf insoweit keine erkennbaren Belange ausblenden, für die ihr Korrekturmechanismen auf der nachfolgenden Planungsebene nicht</p>	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	<p>Es wird erneut darauf hingewiesen, dass sich die Planung noch vor dem anschließenden Planfeststellungsverfahren befindet. Auf Raumordnungsebene kann aufgrund des groben Maßstabs nicht bis ins kleinste Detail geprüft werden. Es werden alle erkennbaren Belange im Rahmen des ROV betrachtet, soweit dies auf Ebene der Raumordnung erforderlich bzw. möglich ist. Im Rahmen der folgenden Entwurfsplanung wird geprüft, ob ggf. detailliertere Untersuchungen erforderlich sind. Mehr oder weniger starke Betroffenheiten werden durch jede der eingereichten Varianten ausgelöst, allerdings in unterschiedlichem Umfang. Ob es zu einer tatsächlichen Existenzgefährdung eines landwirtschaftlichen Betriebes kommt, kann zu diesem Zeitpunkt allerdings nicht ermittelt werden, da z.B. die zusätzliche Flächenbeanspruchung durch Kompensationsmaßnahmen noch nicht ermittelt wurde. Dies erfolgt in den nächsten Planungsstufen. Wenn alle Planungen vorliegen, erfolgt in Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens eine abschließende Ermittlung der konkreten einzelbetrieblichen Betroffenheit durch die Trasse. Bereits jetzt erkennbare Belange, auch solche aus privaten Stellungnahmen, die aber zum jetzigen Verfahrensstand auf Raumordnungsebene noch nicht zum Tragen kommen, werden vom Vorhabenträger aufgenommen und zum entsprechenden Zeitpunkt in der weiteren Planung geprüft und berücksichtigt.</p>



ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Schutzgüter	921			mehr zur Verfügung stehen.		

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	922	125	Private und juristische Personen	<p>II. Die Wahl des Planungsabschnitts</p> <p>Die Planung der Ortsumgehung Elstorf als Teil der B 3 neu stellt sich unabhängig von der Rechtmäßigkeit des gewählten Planungsabschnitts im engeren Sinne und unabhängig von den näher zu betrachtenden Unstimmigkeiten und Kritikpunkten an den vorgelegten Unterlagen und der durchgeführten Variantenprüfung als ungeeignet dazu dar, die B 3 insgesamt in einen ihrer Verkehrsbedeutung gerecht werdenden Zustand zu versetzen. Zu der zukünftigen Bedeutung der B 3 heißt es im Erläuterungsbericht der vorliegenden Planung: „Der B 3n wird eine ganz erhebliche Verkehrsfunktion zukommen. Die B 3 verbindet die Mittelzentren Buchholz i. d. Nordheide und Buxtehude. Nach der Fertigstellung der A 26 bis zur A 7 kommt dieser eine starke Bündelungsfunktion insbesondere des Fernverkehrs zu, welche wiederum erhebliche Auswirkungen auf das nachgelagerte Straßennetz haben wird. Die überregionale Bedeutung der B 3 wird sich dann als Zubringer zur A 26 weiter ausprägen. Die B 3 wird damit der Verbindungsfunktionsstufe II zugeordnet“, Erläuterungsbericht, Ziffer 2.4.1.2 (S. 29).</p>	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	<p>Es trifft zu, dass die Ortsumgehung Elstorf nicht die Verkehrsproblematik auf dem Gesamtabschnitt zwischen A26 und A1 beseitigen wird. Allerdings hat die Strecke zwischen der B3neu im Norden (OU Neu Wulmstorf) über die B73 sowie die Ortsdurchfahrten Ovelgönne, Ketzendorf und Elstorf bis südlich von Elstorf mit Abstand den größten Widerstand im Verkehrsfluss. Dies wurde erkannt, der Abschnitt im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen und der Planungsauftrag an den Geschäftsbereich Lüneburg der NLStBV erteilt. In wieweit zusätzliche Maßnahmen im 1. BA (OU Neu Wulmstorf) notwendig sind, um den Straßenzug in einen der Verkehrsbedeutung entsprechenden Zustand zu versetzen, ist außerhalb dieses Verfahrens zu prüfen. Dies trifft auch auf eine Prüfung der B3 südlich der Baustrecke im Bereich von Mienenbüttel / Rade zu. Eine Abschnittsbildung für den Gesamtstreckenzug ist nicht falsch, sondern im Sinne eines effektiven Einsatzes der zur Verfügung stehenden Finanzmittel für Planung und Bau geboten. Diese sind zuerst dort einzusetzen, wo der größte Bedarf vorhanden und der größte Nutzen zu erwarten ist. Die vorliegende Planung umfasst die Ausbaumaßnahme Ovelgönne/Ketzendorf (2. BA der Anbindung der B 3 an die A 26) und die Ortsumgehung Elstorf (3. BA der Anbindung der B 3 an die A 26). Der 1. BA zur Anbindung der B 3 an die A 26 nördlich der B 73 im Bereich Neu Wulmstorf wurde bereits realisiert. Der Ausbau der B 3 und deren Verknüpfung mit dem nachgelagerten Straßennetz erfolgt entsprechend der Verbindungsfunktion der B 3 und ist durch die o.g. Ausbaumaßnahmen gewährleistet. Der Vorhabenträger nimmt die Gesamtstrecke der B 3 bis zur BAB A 1 in den Blick. Die planerische Betrachtung der Abschnitte befinden sich jedoch in unterschiedlichen Zeitabläufen. Das Ziel ist es, an der B3 die angebauten Ortslagen verkehrlich zu entlasten, die großräumige Anbindung steht dabei nicht im Focus. In Rade und Mienenbüttel werden mittelfristig Maßnahmen geprüft, um die Auswirkungen der hohen Verkehrsbelastung im Prognosejahr 2030 in den Ortschaften zu verringern. In Abhängigkeit von den</p>

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Lage/Verlauf	922					<p>vorhandenen Verkehrs- und Unfalldaten sowie von den Nutzungsansprüchen im Straßenraum wird die Wirksamkeit von Maßnahmen an der bestehenden Ortsdurchfahrt untersucht. Auch der Knotenpunkt im Bereich von Elstorf Bachheide wird durch den Vorhabenträger untersucht. Dabei werden die Auswirkungen der geplanten Ortsumgehung auf die Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit berücksichtigt. Eine Verlegung der B 3 im Bereich von Rade und Mienenbüttel ist nicht im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 enthalten, so dass die rechtliche und finanzielle Absicherung dieser Ortsumgehung nicht gegeben ist. Die Bewertung der Dringlichkeit und eine prioritäre Einordnung in den vordringlichen Bedarf kann erst im folgenden BVWP erfolgen. Aus diesem Grund kann eine Ortsumfahrung Rade/ Mienenbüttel lediglich als langfristige Maßnahme betrachtet werden.</p>

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.5.2	Lärm/Schall	923	125	Private und juristische Personen	<p>Der Planungsabschnitt beginnt im Norden südlich von Neu Wulmstorf und endet im Süden nördlich der Ortschaft Elstorf-Bachheide. Während der sich nördlich anschließende Streckenabschnitt (Ortsumgehung Neu Wulmstorf) erst im Jahr 2011 für den Verkehr freigegeben wurde, Erläuterungsbericht, Ziffer 2.1 (S. 20), und somit in relativ junger Vergangenheit ein Planungsverfahren durchlaufen hat, lässt sich gleiches für das sich südlich anschließende Bestandsnetz nicht behaupten. Die Siedlung Elstorf-Bachheide wird durch die angehobene Verkehrsbedeutung der B 3, die durch die hier vorliegende Planung maßgeblich weiter gesteigert wird, erheblich beeinträchtigt werden. Allein die Lärmkarten, Schalltechnische Untersuchungen zu den Varianten und zum Bestandsnetz, Unterlage 21.2, dort Anlage 3, verdeutlichen dies. Die Weiterführung der Immissionspegeldarstellung nach Süden würde ohne weiteres eine Betroffenheit des östlichen Siedlungsraums von Elstorf-Bachheide aufzeigen. Die Planung wird auf einen Abschnitt beschränkt, in dem private Betroffenheiten als gering eingestuft werden. Dies mag der Beschleunigung und Umsetzbarkeit des Vorhabens dienen, eine ganzheitliche und an dem Grundsatz der planerischen Konfliktbewältigung orientierte Maßnahme ist die Planung der B 3 neu damit allerdings nicht. Eine umfassende Konfliktbewältigung hätte verlangt, die Planung bis südlich der Ortschaft Elstorf-Bachheide weiterzuführen und die Straße dort zugunsten der dort lebenden Bevölkerung so umzugestalten, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet bleiben und zunehmende Verlärmung vermieden wird. Unter diesem Aspekt ist die planerisch-politische Wahl des Ausbauabschnitts deutlich zu kritisieren. Der Weg des geringsten Widerstandes ist nicht derjenige, den eine zukunftsfähige Verkehrsplanung gehen darf.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen</p>	<p>Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Der Vergleich der Lärmsituation der 9 untersuchten Varianten bezieht sich jeweils nur auf die Neubaubereiche, da sich einerseits in diesen Abschnitten deutlich abweichende Lärmbetroffenheiten ergeben können, und andererseits der Lärmschutz unter dem Gesichtspunkt einer Lärmvorsorge zu betrachten ist. Die Beurteilung der Lärmsituation außerhalb dieser Neubauabschnitte, die sich somit auf das Bestandsnetz bezieht, unterliegt planungsrechtlich einer abweichenden Beurteilung. Hier sind Lärmschutzmaßnahmen nur unter dem Gesichtspunkt einer Lärmsanierung möglich. Die strengeren Anforderungen einer Lärmvorsorge sind im Bestandsnetz nicht anwendbar. Die hier im ROV aufgeführten Aussagen zur Lärmauswirkung beziehen sich auf die Linienfindung im Zuge des Variantenvergleichs. Bei der Linienfindung gilt nach § 50 BImSchG, dass schädliche Umwelteinwirkungen so weit wie möglich vermieden werden sollen. Insoweit kommt es hier nicht unbedingt auf die Ermittlung konkreter Immissionen an bestimmten Gebäuden an. Vielmehr geht es um eine qualitative und quantitative Abschätzung der Betroffenheiten als Grundlage für den Vergleich verschiedener Varianten. Bei der Linienfindung sind noch nicht die Grenzwerte der 16. BImSchV maßgebend. Diese sind erst bei der Aufstellung des Entwurfs zur gewählten Linie anzusetzen. Stattdessen werden für den Vergleich der Betroffenheiten die niedrigeren Orientierungswerte der DIN 18005 berücksichtigt. Dadurch ist gewährleistet, dass auch Lärmbeeinträchtigungen unterhalb der Grenzwerte der 16. BImSchV in die Beurteilung einfließen. Die DIN 18005 sieht ebenso wie die 16. BImSchV als Verfahren für die Ermittlung der Beurteilungspegel die</p>

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Lärm/Schall	923					Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) vor. Die Berechnung geht immer von leichtem Wind von der Straße zum Immissionsort aus und berücksichtigt Temperaturinversionen. Beides führt im Sinne der Betroffenen zu Schallpegelerhöhungen. In nahezu allen Fällen liegen die Ergebnisse der Berechnungen über denen von Messungen. Bei der Aufstellung des Vorentwurfs im weiteren Planungsverfahren werden schalltechnische Berechnungen durchgeführt, die die Auswirkungen der geplanten Baumaßnahme auf das Umfeld untersuchen.
1	Lage/Verlauf	924	125	Private und juristische Personen	<p>III. Ergebnisoffenheit der vom Vorhabenträger vorgelegten Variantenprüfung</p> <p>Die vom Vorhabenträger vorgelegte Variantenprüfung lässt die planerische Entscheidung für alle Varianten mit Ausnahme der Ostumgehungen Variante 2.1 und Variante 4.1 ohne weiteres zu. Die Bewertungsmatrix des Vorhabenträgers kommt bei neutraler Betrachtung zu keinem für die Variantenauswahl aussagekräftigen Ergebnis. Die Wahl der Variante 1.3 als Vorzugstrasse ist nicht zwingend und sowohl im Hinblick auf das eigentliche Planungsziel, die Ortschaft Elstorf zu entlasten, als auch aufgrund mehrerer Fehlbewertungen im Detail, dazu sogleich unter IV., nicht folgerichtig.</p>	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Die Variante 3.1 ist wie die Variante 2.1. und die Variante 4.1 ebenfalls wegen mangelnder Verkehrsbedeutung und weiterer Faktoren deutlich schlechter bewertet worden als die übrigen Varianten. Die Gewichtung der Kriterien erfolgte entsprechend der Bedeutung im Planungsraum durch fachplanerische Einschätzung und Abstimmung. Auch bei leicht geänderter Gewichtung der Kriterien (in planerisch vertretbarem Maße) würden die Variante 2.1, 3.1 und 4.1 deutlich schlechter bewertet werden als die übrigen Varianten und stellen keine Alternativen dar, so dass auch in diesem Fall die Vorzugsvariante zwischen Elstorf und Ardestorf verlief. Von den übrigen Varianten wurden die Varianten 1.1 und 1.4 unter anderem wegen landwirtschaftlicher Belange schlechter bewertet, auch die Varianten 1.2 und 5.1 sind aus Sicht der Landwirtschaft schlechter. Die Variante 6.1 hat in Bezug auf die Umweltverträglichkeit und bei der Trassierung Schwächen gegenüber der Variante 1.3.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
0	Allgemein	925	125	Private und juristische Personen	IV. Die planungsrelevanten Belange im Einzelnen Die Betrachtung der einzelnen planungsrelevanten Aspekte offenbart zum Teil unzureichende Ermittlungen oder Ausdifferenzierungen, die zu einer vermeintlichen Vorzugswürdigkeit der Variante 1.3 führen, und zum Teil Kenntnislücken, deren Einfluss auf das Gesamtergebnis nicht vorausgesagt werden kann. Sowohl die Ermittlungslücken, als auch Fehlgewichtungen des Vorhabenträgers werden im Folgenden gegliedert nach den maßgeblichen Themenbereichen näher dargestellt.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Die Bestandsaufnahme, Planung, Bewertung und Abwägung der einzelnen Fachthemen ist nach geltenden Regeln und Gesetzen sowie nach allgemein anerkannten Standards erfolgt. Dem gesamtplanerischen Variantenvergleich wurden fachlich fundierte Untersuchungen und Gutachten in einer z.T. für die Planungsstufe der Vorplanung größeren Untersuchungstiefe als sonst üblich zugrundegelegt, wie die Verfahrensunterlagen zeigen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5.4	Verkehrsinfrastruktur	926	125	Private und juristische Personen	1. Abweichung der Vorzugstrasse von den vorangegangenen Planungen Die Vorzugstrasse weicht von der Linienführung im Projektinformationssystem zum Bundesverkehrswegeplan sowie von der im RROP 2025 des LK Harburg vorgesehenen Trassenführung ab. Hiermit setzen sich der Erläuterungsbericht sowie die Raumverträglichkeitsstudie nicht auseinander, vgl. Erläuterungsbericht, Ziffer 2.4.1.2, (S. 29) und Raumverträglichkeitsstudie, Unterlage 21.1.1, Ziffer 3.4 (S. 37 f.).	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Die grobe Darstellung im Bundesverkehrswegeplan ist eine relativ schematische Darstellung eines möglichen Trassenverlaufes (sog. Meldelinie) ohne vorherige Untersuchungen des Planungsraumes, ebenso die Darstellung im RROP 2025 des LK Harburg. Die Ausarbeitung der 9 Varianten erfolgte auf der Grundlage einer intensiven Planungsraumanalyse. Es wurden Bereiche mit unterschiedlich hohen Raumwiderständen ermittelt (s. Raumwiderstandskarte), um dann möglichst konfliktarme Trassenverläufe zu generieren. Die Vorzugsvariante stellt das Ergebnis des anschließend durchgeführten Variantenvergleiches dar. Die Abweichung zu den o.g. Darstellungen im BVWP und im RROP 2025 beruhen auf dem tiefergehenden Untersuchungs- und Planungsstand. Darauf wird unter Ziffer 1.3 der Projektbeschreibung im BVWP auch explizit hingewiesen: "Der in den nachfolgend aufgeführten, herunterzuladenden Lageplänen dargestellte Verlauf des Projekts stellt eine der Lösungsmöglichkeiten dar. Dieser Verlauf liegt der gesamtwirtschaftlichen, umweltfachlichen, städtebaulichen und raumordnerischen Bewertung zugrunde. In den nachfolgenden Planungsstufen kann sich der Verlauf verändern. In diesem Fall wird regelmäßig eine neue gesamtwirtschaftliche Bewertung zum Nachweis der Bauwürdigkeit des Projekts durchgeführt."

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	927	125	Private und juristische Personen	Zwar schließen beide Vorgaben eine Fortentwicklung im Sinne einer (relativ) kleinräumigen Verschiebung nicht aus, gleichwohl haben sie aufgrund von entsprechenden Vorplanungen eine Trassenführung vorgegeben und normativ verfestigt. Eine Abweichung hiervon bedarf der planerischen Rechtfertigung, die nicht erkennbar ist. Durch den vollständigen Verzicht auf eine gründliche Darstellung der vorangegangenen Planungen wird vielmehr der Eindruck erweckt, die erläuterungsbedürftige Diskrepanz würde bewusst verschwiegen, um auf einfache Weise zu einer Variantenneutralität dieses Prüfungspunktes zu gelangen. Tatsächlich wäre die Variante 1.1 hier höher zu bewerten, als die anderen Varianten. Sodann wäre in der Gesamtmatrix dieser Aspekt mit einer prozentualen Bewertung zu versehen, an der es bislang fehlt. Im Einzelnen:	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Es kann in der schematischen Darstellung der übergeordneten Planungsebenen nur beispielhaft eine mögliche Problemlösung dargestellt werden. Die Abweichung davon stellt kein für die Bewertung heranzuziehendes Kriterium dar.



ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5.4	Verkehrsinfrastruktur	928	125	Private und juristische Personen	<p>a. Landesraumordnungsprogramm Das LROP nennt einige Ausbaubedarfe für Bundesstraßen unmittelbar, diese betreffen allerdings die bessere Verknüpfung von Cloppenburg mit dem niederländischen Straßennetz (B 72, B 213 und B 402) und sind vorliegend nicht relevant. Für sonstige Hauptverkehrsstraßen von überregionaler Bedeutung ist festgelegt, dass sie zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen sind. Sie sind in der Anlage 2 als Vorranggebiete Hauptverkehrsstraße festgelegt, 4.1.3 Ziffer 02 S. 1 und 2 LROP. Gemäß 4.1.3 Ziffer 03 LROP sind die in der Anlage 2 festgelegten Vorranggebiete Autobahn und Vorranggebiete Hauptverkehrsstraße in die Regionalen Raumordnungsprogramme zu übernehmen und dort räumlich näher festzulegen. Soweit sich durch die Linienbestimmung abweichende Trassenführungen oder -querschnitte ergeben, sind diese bei der räumlich näheren Festlegung in den Regionalen Raumordnungsprogrammen zu berücksichtigen.</p>	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die Linienbestimmung erfolgt im dem Raumordnungsverfahren nachgelagerten Planfeststellungsverfahren. Die dort festgestellte Linie wird zu gegebener Zeit in die RROP der Landkreis Stade und Harburg im Rahmen von Fortschreibungen der jeweiligen Regionalpläne übernommen werden. Bis dahin wird die B 3 neu als Vorbehaltsgebiet Hauptverkehrsstraße in den RROP dargestellt.
5.4	Verkehrsinfrastruktur	929	125	Private und juristische Personen	<p>Der Verlauf der B 3n ist in der Anlage 2, der zeichnerischen Darstellung zum LROP, enthalten, allerdings in grober Darstellung. Der Vergleich mit dem erkennbaren „abknickenden“ Abschnitt der B 3 alt in Elstorf lässt vermuten, dass es sich eher um eine weite, als um eine enge Umgehung der Ortschaft von Elstorf handeln dürfte, vgl. Anlage E 3 (Ausschnitt aus der Karte des LROP).</p>	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Die grobe Darstellung im LROP (Maßstab 1:500.000) ist eine relativ schematische Darstellung eines möglichen Trassenverlaufes ohne vorherige detaillierte Untersuchungen des Planungsraumes und trifft keine Vorfestlegung für den Verlauf der Ortsumgehung Elstorf. Beim eben genannten Maßstab entspricht 1 mm Strichbreite auf der Karte 500 m in der Realität. Eine weite oder enge Umfahrung von Ortschaften ist auf dieser Maßstabsebene nicht zu erkennen, da auch die Ortschaften selbst nicht exakt kartographisch, sondern lediglich mit Ortsnamen versehen dargestellt werden.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	930	125	Private und juristische Personen	b. Meldelinie zum Bundesverkehrswegeplan Die im Projektinformationssystem zum Bundesverkehrswegeplan dargestellte Linienführung ist eine Westumfahrung Elstors zwischen Elstorf und Ardestorf. Diese verläuft jedoch in größerem Abstand zu der Ortschaft Elstorf und entspricht nicht der Vorzugsvariante 1.3, sondern der Variante 1.1. Sie verläuft erkennbar westlich der Hofstelle Fliegenmoor x/y, vgl. Anlage E 4 (Auszug aus dem Bundesverkehrswegeplan), während die jetzt im Raumordnungsverfahren befindliche Variante 1.3 östlich der gleichen Hofstelle verläuft.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	siehe Einwand_ID 926
5.4	Verkehrsinfrastruktur	931	125	Private und juristische Personen	c. Regionales Raumordnungsprogramm für den Landkreis Harburg Das RROP 2025 für den Landkreis Harburg legt in Umsetzung der Vorgaben des LROP einen Verlauf der B 3, OU Elstorf, als Vorbehaltsgebiet Hauptverkehrsstraße (Grundsatz der Raumordnung) fest. Dies dient der Trassensicherung, RROP 4.1.3 Ziffer 02 Der im hiesigen Raumordnungsverfahren erstellte Erläuterungsbericht verweist schlicht darauf, dass hier „ein Verlauf ähnlich dem der Meldelinie im Bedarfsplan“ dargestellt sei, den er seinerseits nicht beschreibt, Erläuterungsbericht, Ziffer 2.4.1.2 (S. 29).	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	siehe Einwand_ID 926
5.4	Verkehrsinfrastruktur	932	125	Private und juristische Personen	In der Tat entspricht auch die zeichnerische Darstellung des RROP ebenfalls der Trassenführung entsprechend der Variante 1.1, nicht entsprechend der Variante 1.3. Es ist trotz des vergleichsweise groben Maßstabs erkennbar, dass der Abstand zum westlichen Siedlungsrand Elstors größer ist, als derjenige der Variante 1.3. Die in der planerischen Darstellung als Siedlungsbereich grau dargestellte Hofstelle Fliegenmoor xy befindet sich östlich der Trassenführung des RROP, aber deutlich westlich der Trassenführung 1.3., Anlage E 5 (Ausschnitt aus der Karte des RROP).	Dem Einwand wird nicht gefolgt	siehe Einwand_ID 926

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.5.2	Lärm/Schall	933	125	Private und juristische Personen	<p>2. Keine nennenswerten Vorteile der Vorzugstrasse im Hinblick auf Verkehr und Lärm</p> <p>Hinsichtlich der für die Planung der Ortsumgebung ganz maßgeblichen Parameter des Nutzens der Verkehrsanlage inklusive der Belastungsverringerungen entlang der B 3 alt in Elstorf (Eingang mit 15% in die Bewertungsmatrix) und der betriebsbedingten Auswirkungen im Hinblick auf neu entstehende Verlärmung (Eingang mit weiteren 6,4 % in die Bewertungsmatrix) weist die Vorzugsvariante 1.3 keine Vorteile gegenüber den anderen Varianten auf, die ihre Verwirklichung aus diesen Gründen zwingend oder auch nur im Verhältnis vorzugswürdig erscheinen lässt. Vielmehr gleichen sich hier die Varianten 1.1 bis 1.4., Variante 3.1, 5.1 und 6.1 annähernd. Alle sind aus schalltechnischer Sicht günstig, Schalltechnische Untersuchungen zu den Varianten und zum Bestandsnetz, Unterlage 21.2, Zusammenfassendes Fazit, S. 21, und schneiden auch in der Beurteilung des Nutzens der Verkehrsanlage gleich ab (mit einem leichten Nachteil der Variante 3.1), Bewertungsmatrix, Anlage 2 zum Erläuterungsbericht.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	<p>Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Es trifft zu, dass die genannten Varianten in schalltechnischer Hinsicht alle ähnlich zu bewerten sind. Beim verkehrlichen Nutzen ist dies ähnlich, nur die Variante 3.1 ist schlechter bewertet. Allerdings ist die Variante 3.1 auch in Bezug auf die Raumordnung, Landwirtschaft und Kosten deutlich schlechter und in Bezug auf die Umweltverträglichkeit schlechter bewertet als die Varianten 1.1 bis 1.4, 5.1 und 6.1. Daher ist die Variante 3.1 auch im Gesamtvergleich insgesamt deutlich schlechter bewertet worden und keine realistische Alternative. Gegen die Varianten 1.1 und 1.4 sprechen landwirtschaftliche Belange, da diese Varianten anders als die Varianten 1.2, 1.3, 5.1 und 6.1 voraussichtlich die Existenz eines Haupterwerbsbetriebes bedrohen, welches hohe Entschädigungskosten nach sich ziehen würde. Das schließt aber nicht aus, dass diese im Gesamtzusammenhang vorteilhafte Variante für einzelne Teilaspekte oder Betroffene auch Nachteile bringt. Durch die Einschnittslage der Ortsumgebung zwischen Elstorf und Ardestorf konnte zudem für die Anwohner am Ortsrand eine wesentlich verträglichere Lösung (Lärmausbreitung, Landschaftsbild, ...) gefunden werden, als dies bei einer geländegleichen Trassierung der Fall wäre. Die verbleibenden Varianten 1.2, 1.3, 5.1 und 6.1 sind im Bereich zwischen Elstorf und Ardestorf tatsächlich annähernd gleich zu bewerten, weisen aber in anderen Abschnitten abwägungsrelevante Unterschiede auf:</p> <p>Die Varianten 1.2 und 5.1 wurden aus landwirtschaftlicher Sicht schlechter bewertet als die Varianten 1.3 und 6.1. Die Variante 6.1 wurde bei der Umweltverträglichkeit und bei der entwurfs- und sicherheitstechnischen Beurteilung schlechter bewertet als die Variante 1.3. Die Variante 1.3 ist die einzige Variante, die in allen Kriterien jeweils die</p>

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Lärm/Schall	933					höchstmögliche Bewertung erhalten hat.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.5.2	Lärm/Schall	934	125	Private und juristische Personen	Die Variante 1.3 belastet dabei den westlichen Siedlungsrand Elstorf – also den Ort, um dessen Entlastung willen die vorliegende Planung erfolgt, am stärksten. Angenommen werden für diese Variante insgesamt 10 Schutzfälle im Nachtzeitraum, die die gesamte äußerste Gebäudereihe des westlichen Siedlungsrandes von Elstorf am Fliegenmoor umfassen. Schalltechnische Untersuchungen zu den Varianten und zum Bestandsnetz, Unterlage 21.2, S. 13 sowie Anlage 3, Blatt 6. Aufgrund der unmittelbaren Nähe der Trassenführung zu der Wohnsiedlung Fliegenmoor und mehrerer Unstimmigkeiten der Verkehrsuntersuchung und der schalltechnischen Untersuchung ist davon auszugehen, dass die tatsächlichen Betroffenheiten höher liegen und mehr Gebäude umfassen, als dies ausgewiesen ist.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Die Zumutbarkeit der Lärmsituation im Zusammenhang mit dem Neubau einer Straße erfolgt auf der Basis der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. Bundes-Immissionschutzverordnung. Hier sind die gebietsspezifischen Grenzwerte festgesetzt. Für Wohngebiete betragen diese 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht. Für Mischgebiete sind die Werte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht maßgebend. Diese Werte werden an den nächstgelegenen Wohngebäuden deutlich unterschritten. In der vorliegenden Variantenuntersuchung erfolgten die lärmtechnischen Bewertungen aller Varianten auf der Basis der Orientierungswerte des Beiblatt 1 zur DIN 18005 Teil 1 beurteilt. Diese Orientierungswerte sind auch für die städtebauliche Planung relevant und stellen einen strengeren Maßstab als die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. Bundes-Immissionschutzverordnung - dar. In der DIN 18005 wird ausgeführt: "Die Einhaltung oder Unterschreitung dieser Orientierungswerte ist wünschenswert, um die mit der Eigenart des betroffenen Baugebietes oder der betroffenen Baufläche verbundene Erwartung auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen zu erfüllen." Da diese Orientierungswerte bereits an der nächstgelegenen Wohnbebauung im Bereich Fliegenmoor/K42 eingehalten werden, kann von keiner unzumutbaren Lärmbelastung ausgegangen werden, zumal sich die Lärmbelastung mit größer werdenden Abstand weiter verringert. Baulärm ist auf der Basis der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19. August 1970 zu ermitteln. Auch diese AVV Baulärm wird im weiteren Planungsprozess beachtet. In Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens wird eine Abschätzung der zu erwartenden

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Lärm/Schall	934					<p>Baulärmbelastungen erfolgen. Durch die Beachtung dieser maßgebenden Grenzwerte ergeben sich keine unzumutbaren Lärmbelastungen. Erhebliche Immissionen durch Emissionen sind nicht zu erwarten. Dies gilt auch für die Gefahr von Gesundheitsschädigungen. Im Ergebnis der durchgeführten luftschadstofftechnischen Untersuchung (siehe Unterlage 21.3) ist festgehalten, dass eine Überschreitung der in der 39. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte in Bezug auf Wohnbauflächen, sonstigen bebauten Flächen mit Bedeutung für das Wohnen, Freiflächen, das Wohnumfeld und die freie Landschaft durch keine der betrachteten Varianten ausgelöst wird. Die Immissionsgrenzwerte werden bereits in einem Abstand von 10 m zum Fahrbahnrand eingehalten.</p>

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	935	125	Private und juristische Personen	<p>a. Kein größerer verkehrlicher Nutzen der Vorzugsvariante</p> <p>Nach unseren Informationen soll der vermeintlich beste Verkehrsnutzen der Vorzugsvariante ein entscheidender Grund für deren Beibehaltung sein. Diese vorläufige Bewertung erweist sich jedoch als fehlerhaft. (1) Gleichstellung aller „engen“ Varianten nach den Planunterlagen Die Variante 1.3 hat schon nach den Planunterlagen keinen verkehrlichen Nutzen, der über denjenigen der Varianten 1.1, 1.2, 1.4, 5.1 und 6.1 hinausgeht und schneidet somit in diesem Aspekt nicht besser, oder am besten ab. Die Planunterlagen gehen davon aus, dass der Nutzen ausnahmslos aller Varianten nördlich von Elstorf vergleichbar ist. Ebenso ist der für die Anwohner entlang der B 3 alt besonders relevante Schwerverkehr bei Belastungen der B 3 neu zwischen 1.790 und 1.710 Fz./24h als variantenneutral zu betrachten. Im südlichen Abschnitt sollen sich Nachteile der längeren Varianten ergeben. 2.1, 3.1 und 4.1 ergeben. Das Gesamtfazit lautet dann, dass „die Varianten 1.1 bis 1.4 und 6.1 aus verkehrlicher Sicht vergleichsweise am günstigsten zu bewerten sind (ohne relevante Unterschiede)“, vgl. insgesamt Erläuterungsbericht Ziffer 3.3.3.1, S. 108 f. Die Variante 5.1 scheint in dieser Aufzählung vergessen worden zu sein, jedenfalls ist ihre Schlechterstellung nicht erkennbar.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Es ist richtig, dass die Variante 1.3 in Bezug auf den verkehrlichen Nutzen vergleichbar ist mit den Varianten 1.1, 1.2, 1.4 und 6.1. Allerdings hat die Variante 1.3 in vielen anderen Kriterien Vorteile gegenüber den anderen Varianten (siehe Einwand-ID 933) und wurde deshalb als Vorzugsvariante ermittelt. Die Verkehrsuntersuchung sieht die größten Vorteile bei den Varianten 1.1 bis 1.4 und 6.1, da die Entlastung der Ortslage Elstorf im Vergleich zur Variante 5.1 noch um 1.000 Kfz/24h höher ausfällt. Die Variante 5.1 ist nicht vergessen worden (siehe genannte Textstelle im Erläuterungsbericht).

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	936	125	Private und juristische Personen	(2) Bewertung der Varianten 2.1, 3.1 und 4.1 anhand des Planungsziels Auch die weiter gefassten Umgehungen Varianten 2.1, 3.1 und 4.1 schneiden allerdings nicht Bewertungsrelevant schlechter ab. Ein geringerer Nutzen der längeren Varianten wird dadurch begründet, dass die vorhandene B 3 auf dem gesamten Abschnitt zwischen Ovelgönne und nördlich Elstorf-Bachheide noch rund 1.000 SV/24h aufweist, die wegen zu großer Umwege nicht auf die B 3n verlagerbar sind. Wegen der vergleichsweise umwegigen Führung im Südabschnitt der B 3n würden große Anteile des Durchgangsverkehrs in Nordwest-Süd-Richtung auf der bestehenden B 3 verbleiben, Verkehrsuntersuchung zu B 3 OU Elstorf mit Zubringer A 26, Unterlage 22: S. 17 für Variante 2.1, S. 20 für Variante 3.1 und S. 23 für Variante 4.1. Das schlechtere Abschneiden der Varianten 2.1, 3.1 und 4.1 ist aus den reinen Zählungen, Prognosen und Verkehrsverbindungen heraus schlüssig, kann aber in die Bewertung höchstens mit untergeordnetem Gewicht einfließen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Es ist nicht nachvollziehbar, warum die Verkehrsbelastung (verkehrliche Wirkung) der Ortsumgehung nur mit untergeordnetem Gewicht in die Bewertung einfließen kann. Unabhängig davon werden die Varianten 2.1, 3.1 und 4.1 auch in allen anderen Kriterien schlechter bewertet als die übrigen Varianten und stellen somit keine weiter zu verfolgende Alternative dar. Die unterschiedliche Bewertung in Bezug auf das Planungsziel spiegelt die unterschiedliche Entlastungswirkung der B3 wider.



ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	937	125	Private und juristische Personen	Die B 3 neu soll, wie in den Unterlagen ausführlich dargestellt ist, eine Nord-Süd-Verbindung zwischen der A 26 und der A 1 darstellen. Der bereits realisierte Abschnitt um Neu Wulmstorf zeigt dies deutlich. Dessen Verlängerung Richtung Süden ist per se zunächst nicht geeignet, den Verkehr aus dem Nordwesten aufzunehmen. Dies ist auch nicht das Planungsziel der B 3 neu. Die „engen“ Westumgehungen lösen hier vielmehr über das eigentliche Ziel hinaus einen zusätzlichen, die Ortschaft Elstorf weiter entlastenden Mitnahmeeffekt aus. Ein derartiger planerischer Beifang mag für die entlang der B 3 alt betroffenen Anwohner wünschenswert sein, ist mit den neuen Belastungen der Ortsrandanwohner allerdings genau und immer mit Blick auf das Planungsziel abzuwägen. Die Entlastungen innerorts werden mit ausnahmslos jeder Variante erheblich, wie die schalltechnische Untersuchung belegt. Den Interessen der Anwohner entlang der B3 alt wird mithin durch jede Variante Rechnung getragen.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die Entlastung der Ortsdurchfahrten an der vorhandenen B3 sind ebenso ein erklärtes Planungsziel wie die Schaffung einer Nord-Süd-Verbindung. Die Planfälle (Varianten) mit gestreckter Führung westlich von Elstorf haben in Bezug auf die Gesamtverkehrsbelastungen die größte Entlastungswirkung auf Elstorf (s. Verkehrsuntersuchung, S. 43, Tabl 10.3.). Die Kapitel 7.1 bis 7.6 zeigen die Verkehrsbelastungsdifferenzen, die durch die einzelnen Varianten im Vergleich zum Bezugsfall 2030 zu erwarten sind. Grundsätzlich ist dabei zu sehen, dass in allen Bereichen der Straßenzüge im Planungsraum durch alle Varianten Entlastungen vom Verkehr zu erwarten sind, mit den Ausnahmen der B 3 im 1. Bauanschnitt nördlich der B 73 sowie der B 3 im Bereich Elstorf-Bachheide und im weiteren Verlauf bis zur A 1 („Belastungen sonstiges Netz“). Hier wird es durch die bündelnde Wirkung der Ortsumgehung zu weiteren Erhöhungen der Verkehrsbelastungen kommen. Die Auswirkungen der Ortsumgehung bzw. des zunehmenden Verkehrsaufkommens bis zum Bezugsjahr 2030, auch auf die Anwohnerinnen und Anwohner des Elstorfer Ortsrands, sind in den weiteren Verfahrensschritten zu prüfen.
1	Lage/Verlauf	938	125	Private und juristische Personen	Vor dem Hintergrund der gewollten Nord-Süd-Verbindungsfunktion der B 3 neu ist die Bewertung in der Matrix mit größtenteils (++) für die engen Westumgehungen und (-) für die weiteren Varianten irreführend. Tatsächlich liegen letztere im Hinblick auf das Planungsziel noch immer bei einem (+), wenn nicht ebenfalls (++)). Der Verkehrsnutzen aller Varianten (in Bezug auf das Planungsziel) ist daher vergleichbar. Dieses mit insgesamt 10% eingestellte Kriterium kann in der Gesamtbewertung keinen Ausschlag geben. Dies erst recht nicht zulasten des wesentlich geringer gewichteten Schutzgutes Mensch, zu dessen Gunsten die Ortsumgehung zuvörderst ebenfalls geplant ist.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Die Bewertung der einzelnen Varianten im Hinblick auf das Planungsziel "Schaffung einer Nord-Süd-Verbindung zur Entlastung der Ortsdurchfahrten an der vorhandenen B3" erfolgte auf der Grundlage der vorliegenden Gutachten und ist im Variantenvergleich mit dem bereits erläuterten Ergebnis dargestellt. Die Einwanderin erläutert nicht, wie sie auf Grundlage dieser Fakten zu einer anderen Bewertung kommt. Die in der Einwendung als „wesentlich geringer“ (als 10 %) bezeichnete Gewichtung des Schutzgutes Mensch kann mit Blick auf die Gesamtbewertungs-Matrix nicht erkannt werden, da das UVPG-Schutzgut Mensch ebenfalls mit einem Gewicht von 10 % berücksichtigt wird. Auf die weitergehende Antwort-Stellungnahme zu Punkt IV. 4 (Einwand 950 ff.) der Einwendung wird verwiesen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	939	125	Private und juristische Personen	Für die Var. 3.1 mit dem Verlauf westlich von Ardestorf ist zusätzlich in die Betrachtung aufzunehmen, dass diese die Möglichkeit einer weiteren Verkehrsverlagerung auch des aus Richtung Ovelgönne kommenden Verkehrs durch ihren Knotenpunkt mit der B3 alt westlich von Elstorf durchaus ermöglicht. Hier ist zu prüfen, inwieweit Geschwindigkeitsbeschränkungen oder gezielte Ampelschaltungen auf der B 3 alt im Vergleich zu der Möglichkeit einer flüssigen Nutzung der B 3 neu diese Variante stärken.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwiderung des Vorhabenträgers: Dieses Argument gilt gleichwohl für alle Westvarianten und nicht nur für die Variante 3.1. In der Verkehrsuntersuchung wird zunächst nur allgemein eine Verknüpfung der Straßen angenommen. Die derzeit in den Plänen dargestellten Knotenpunkte stellen die Regellösung aus den Richtlinien (RAL) dar, die in der Verkehrsuntersuchung noch nicht im Detail mit ihren Auswirkungen auf die Verkehrsströme berücksichtigt wurde. In der nächsten Planungsphase wird jeder Knotenpunkt in Bezug auf die Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit im Detail untersucht und in einem Abwägungsprozess die technisch und verkehrlich beste Lösung erarbeitet, die von der derzeit dargestellten Regelform abweichen kann.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.5.2	Lärm/Schall	940	125	Private und juristische Personen	<p>b. Fehlende Nachvollziehbarkeit der Verkehrsuntersuchung und Schallimmissionsprognose</p> <p>Verkehrsprognosen sind grundsätzlich unabhängig davon, ob sie sich im Nachhinein als zutreffend erweisen, dann nicht zu kritisieren, wenn sie mit den zur Verfügung stehenden Erkenntnismitteln unter Berücksichtigung aller für sie erheblichen Umstände einwandfrei erstellt worden sind, BVerwG, Beschluss vom 06.02.2020 – 4 B 3/17 –, juris, Rn. 44; OVG Lüneburg, Urteil vom 27.08.2019 – 7 KS 24/17 –, juris, Rn. 442. Dies ist vorliegend nicht nachvollziehbar. Eine Überprüfung der der Verkehrsuntersuchung zugrundeliegenden Annahmen wäre auf der Basis der vorgelegten Gutachten wohl selbst mit verkehrs- und schalltechnischem Sachverstand unmöglich. Ohne derartigen Sachverstand können nur die größten Kritikpunkte offengelegt werden. Aufgrund der unmittelbaren Relevanz der Verkehrsdaten für die Schalltechnische Untersuchung schlagen die Mängel auf jene unmittelbar durch – und werden um weitere Defizite angereichert. Die Art und Weise der Untersuchungen insgesamt lassen vermuten, dass Verkehre und damit auch Immissionsbelastungen durch die Darstellungen künstlich gering gehalten werden.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Die Nachvollziehbarkeit der "der Verkehrsuntersuchung zugrunde liegenden Annahmen" ist in sinnvollem Maße gegeben. Eine weitere Vertiefung in die Grundlagen der Modelltechnik über die in der VU dargestellten "Erläuterungen zum Verkehrsmodell" hinaus ist nicht zielführend und notwendig. Dem Vorwurf, dass die Verkehre und Immissionsbelastungen "künstlich gering" gehalten werden, wird widersprochen. Die in der VU erzeugte Prognose für 2030 ergibt sich aus den Prognosegrundlagen des BMVI und den regional zu erwartenden Entwicklungen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7	Verkehr	941	125	Private und juristische Personen	c. Intransparenz der Eingangsdaten und unzureichende Erhebungen Nicht nachvollziehbar sind zunächst sämtliche Eingangsdaten mit Ausnahme derjenigen der eigenen Erhebung vom 20. September 2018, die in Anhang C zur Verkehrsuntersuchung dargestellt sind. Weder die Grundlage und Aussage des in Bezug genommenen Verkehrsmodells Niedersachsen und seiner Analyse von 2015, noch die Art und Weise der „Berücksichtigung“ der Verflechtungsprognose 2030 des BMVI, Verkehrsuntersuchung zu B 3 OU Elstorf mit Zubringer A 26, Unterlage 22, Ziffer 2 (S. 2), sind für den Betrachter ansatzweise nachvollziehbar. Die Erhebung von eigenen Daten an nur einem einzigen Tag ist zudem nicht mehr als eine Momentaufnahme und als solche nicht in der Lage, allgemeingültige Aussagen zu den Verkehrsverhältnissen in und um Elstorf zu treffen, vgl. hierzu (als Vorhalt des Gerichts gegenüber der Klägerin) BVerwG, Urteil vom 12.06.2019 – 9 A 2/18 u. a. –, juris, Rn. 120.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Die Verkehrsuntersuchung hat nicht den Anspruch, alle zugrunde liegenden Ausgangsdaten ausführlich und nachvollziehbar darzustellen. Dies würde den Rahmen der VU bei Weitem sprengen. Im Rahmen der VU werden die Informationen gegeben, die zum Verständnis der Ergebnisse der VU notwendig sind. Dem Vorwurf einer Momentaufnahme durch die nur eintägige Erhebung wird ebenfalls widersprochen. Dieses Vorgehen ist üblich und ausreichend, da durch die Einbindung der Zählergebnisse des Zähltages in die Jahresganglinie (anhand von Dauerzählstellen und SVZ-Zählungen) eine Anpassung der Zählwerte auf das Jahresmittel (DTVw, mittlerer werktäglicher Verkehr Mo-Sa außerhalb der Ferienzeit) erfolgt. Der gewählte Zähltag ist demzufolge ein repräsentativer Werktag mit maßgeblich durchschnittlichem Verkehr.

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.5.2	Lärm/Schall	942	125	Private und juristische Personen	<p>d. Fehlende Nachvollziehbarkeit der schalltechnischen Parameter  Ungeachtet der Eingangsdaten sind die schalltechnischen Parameter (Anhang D) zur Verkehrsuntersuchung auch im Vergleich mit den angenommenen Querschnittsbelastungen (Anhang A) nicht nachvollziehbar. Dies gilt sowohl für die Verkehrsstärken insgesamt, als auch für den darin enthaltenen LKW-Anteil des Anhang D im Verhältnis zu dem Schwerverkehr in Anhang A. Der Schwerverkehr wird definiert als die LKW ab 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht inklusive Busse, Sattelzüge etc., Verkehrsuntersuchung zu B 3 OU Elstorf mit Zubringer A 26, Unterlage 22, Ziffer 3 (S. 4). Für die Schalltechnische Untersuchung ist hingegen der LKW-Anteil mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 2,8 t ausschlaggebend, vgl. RLS-90, Ziffer 4.4.1.1.1.</p> <p>Dieser ist in Anhang D zur Verkehrsuntersuchung ausgewiesen. Ein Vergleich der Anhänge A und D offenbart jedoch Unstimmigkeiten, die in dem Textteil der Untersuchung nicht erklärt werden. Wir erlauben uns eine Gegenüberstellung einiger angegebener Gesamtbelastungen:  Anhang A Abb. 1 Analyse 2018:</p> <p>B 3 alt südöstlich Ovelgönne: 10.800/1810  B 3 alt, südöstlich K84: 12.300/1840  B 3 alt, in Elstorf Nordwest: 13.000/1860</p> <p>Anhang D Abb. 1 Analyse 2018:</p> <p>B 3 alt südöstlich Ovelgönne: 10.400/1610  B 3 alt, südöstlich K84: 11.700/1630  B 3 alt, in Elstorf Nordwest: 12.200/1650  Die Tabelle ließe sich beliebig verlängern und gibt das gleiche Bild auch für den</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	<p>Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Grundlage für die schalltechnischen Untersuchungen zur B 3n sind die zu erwartenden Verkehrsbelastungen in den Prognosefällen. Durch einen Vergleich des Bezugsfalls (ohne) mit den Planfällen (mit B 3n) werden die Wirkungen der B 3n aufgezeigt. Dies gilt auch für die schalltechnischen Parameter, die für alle Prognosefälle (Bezugsfall und Planfälle) mit dem in Kapitel 9 der VU beschriebenen Verfahren ermittelt. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat die aktualisierten Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 (RLS-19) am 31.10.2019 im Verkehrsblatt, Heft 20, S. 698 amtlich bekannt gemacht. Im Gegensatz zur bisherigen RLS-90 ist in der RLS-19 der Schwerverkehr ab 3,5 t zGG Grundlage für schalltechnische Betrachtungen. Durch die zusätzliche Berücksichtigung des Schwerverkehrs zwischen 2,8 und 3,5 t zGG gibt es in der aktuellen schalltechnischen Untersuchung zur B 3n einen etwa 10%-igen Zuschlag zugunsten der betroffenen Anwohner. Nachrichtlich wurden in die Verkehrsuntersuchung auch die schalltechnischen Parameter der Analyse 2018 übernommen. Hier (und zwar nur für die Analyse) gibt es tatsächlich die vom Einwender angesprochenen Diskrepanzen. Da die Analysesituation aber schalltechnisch nicht relevant ist, ist diese Unschärfe für den Variantenvergleich unerheblich. Die Ableitung der schalltechnischen Parameter wurde für die Prognosefälle korrekt vorgenommen.</p>

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Lärm/Schall	942			<p>Bezugsfall 2030 sowie die Planfälle. Die angenommenen Verkehrsstärken sind nicht, auch nicht unter Zuhilfenahme der Umrechnungsfaktoren von 0,9 bzw. 0,95, Verkehrsuntersuchung zu B 3 OU Elstorf mit Zubringer A 26, Unterlage 22, Ziffer 9 (S. 31), miteinander in Übereinstimmung zu bringen. Es muss daher bis auf weiteres davon ausgegangen werden, dass die in der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigten Verkehrsströme zu gering sind und die Immissionsbelastungen zugunsten zu niedriger Werte verfälschen.</p>		

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	943	125	Private und juristische Personen	<p>e. Kurzer Prognosehorizont Die Wahl des Prognosehorizonts 2030 entspricht einer vorausschauenden und nachhaltigen Planung jedenfalls ohne nähere Erläuterung nicht. Hinsichtlich des Prognosehorizonts fehlt es zwar an einer normativen Fixierung in der 16. BImSchV. Schon der Gesetzgeber der 16. BImSchV im Jahre 1989 ging aber von einem Prognosezeitraum von 10 bis 20 Jahren aus, BR Drs. 661/89 v. 27.11.1989, S. 37, 40. Ein Prognosehorizont von 10 Jahren wäre ab der Auslegung der Unterlagen im Raumordnungsverfahren gerade noch erreicht. Auf diesen Zeitpunkt kommt es indessen nicht an und auch der Abschluss des Raumordnungsverfahrens noch in diesem Kalenderjahr würde die Prognose insoweit in der Sache nicht „retten“. Das Raumordnungsverfahren dient der Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens für eine Ortsumgehung Elstorf. Der Prognosehorizont muss – soll das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens auch für die Planfeststellung aussagekräftig sein – so gewählt werden, dass ab dem Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses noch ein ausreichender Prognosehorizont verbleibt. In Anbetracht der üblichen Dauer eines Planfeststellungsverfahrens mit den erforderlichen vertieften (Umwelt-) Untersuchungen, der Klärung konkreter Flächenbetroffenheiten und einer erneuten Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung ist damit zu rechnen, dass der Prognosehorizont 2030 im Zeitpunkt der Planfeststellung ein solcher von nur noch sieben oder maximal acht Jahren ist. Im Hinblick auf die Dauerhaftigkeit der Entscheidung für die nächsten Jahrzehnte dürfte dies nicht als ausreichend betrachtet werden.</p>	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Die Wahl des Prognosehorizontes ergibt sich vor allem aus der Verfügbarkeit weitgehend abgesicherter Prognosegrundlagen. Die aktuelle Bundesprognose berücksichtigt den Prognosehorizont 2030. In Vorbereitung des nächsten Bundesverkehrswegeplanes erfolgt derzeit eine Fortschreibung der Prognosegrundlagen auf 2035, ein Termin für deren Veröffentlichung ist aber noch nicht absehbar. Bis dahin sind die aktuellen Planungen auf den Prognosehorizont 2030 auszurichten.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	944	125	Private und juristische Personen	Die Wahl des Prognosehorizonts 2030 ist auch nicht dadurch gerechtfertigt, dass es sich bei der Ortsumgehung Elstorf um ein Projekt des Bundesverkehrswegeplans 2030 handelt. Der Plan, der seinerseits im Jahr 2015 erstellt wurde und mithin selber einen längeren Horizont zugrunde legt, ist nicht in diesem Sinne statisch. Soll die Prognose 2030 beibehalten werden, ist daher jedenfalls zu fordern, dass dargelegt wird, warum dies im Einzelfall ausreicht, beachtenswerte Veränderungen des Verkehrsaufkommens – insbesondere eine Steigerung des Verkehrsaufkommens – also für mindestens fünf weitere Jahre, bis 2035, nicht zu erwarten sind.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Ob für den Zeitraum 2030 bis 2035 weitere Steigerungen im Verkehrsaufkommen zu erwarten sind, kann derzeit noch nicht beantwortet werden. Die Planungen zur Fortschreibung der Bundesprognose von 2030 nach 2035 laufen derzeit, ein Termin für die Verfügbarkeit von Prognosedaten für 2035 ist noch nicht abzusehen. Wenn man berücksichtigt, dass für den Zeitraum 2018 bis 2030 ein Zuwachs im Kfz-Aufkommen um rund 12% (also etwa 1% pro Jahr) zu erwarten ist, liegt der zu erwartende Mehrverkehr bis 2035 in der Größenordnung von weiteren 5%, eher darunter. Eine Entscheidung zur Ortsumgehung Elstorf und auch der Variantenvergleich sind von der Wahl des Prognosehorizonts weitgehend unabhängig.



ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
2	Straßenplanung	945	125	Private und juristische Personen	f. Unklarheiten der Prognoseannahmen Auch die der Prognose zugrunde liegenden Annahmen sind nicht ausreichend erkennbar. Nicht erkennbar ist insbesondere, ob bzw. inwieweit insbesondere die Verkehre des LogPark Mienenbüttel, die einen erheblichen Anteil der Schwer- bzw. LKW-Verkehre ausmachen dürften, zutreffend berücksichtigt sind. Der angenommene Entlastungseffekt durch den Autobahnschluss dürfte für diese Verkehre, deren Ziel- und Quellort bereits nördlich der A 1 liegt, irrelevant sein. Sie dürften sich je nach Destination verstärkt in Richtung A 26 orientieren und die B 3 neu stärker belasten, als angenommen. Unberücksichtigt ist vermutlich auch die Tatsache, dass mit den fehlgeschlagenen Ausbauplänen zur K40 in Buxtehude die der Anschlussstelle Neu Wulmstorf westlich nächste Anschlussstelle auch bei einer Freigabe der A 26 zunächst nicht wird freigegeben werden können. Es ist davon auszugehen, dass die Ausweichverkehre auch die AS Neu Wulmstorf und die B 3 neu nutzen werden und die angenommene Verkehrsbelastung weiter erhöhen. Auch hier gibt es mithin Anhaltspunkte dafür, dass tatsächlich mit einer höheren Verkehrs- und Immissionsbelastung für die Ortsumgebung Elstorf zu rechnen ist.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Die Verkehrsuntersuchung zur B 3n basiert auf dem Verkehrsmodell Niedersachsen / Nordwestdeutschland. Im Rahmen der Aktualisierung und Fortschreibung wurden auch die Gewerbeentwicklungen im Bereich des Landkreises Harburg abgefragt und in das Verkehrsmodell implementiert. Damit ist auch der LogPark Mienenbüttel mit seinen aktuellen Planungen in der Verkehrsuntersuchung berücksichtigt. Nachdem bekannt war, dass die AS Buxtehude im Zuge der A 26 voraussichtlich nicht sofort freigegeben werden darf, wurden im Nachgang zur VU auch die verkehrlichen Wirkungen dieser Entscheidung abgeschätzt. Das Ergebnis zeigt auf, dass die Auswirkungen auf die Belastungen der B 3n nur marginal sind.

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.5.1	Luftschadstoffe	946	125	Private und juristische Personen	3. Zunahme der Luftschadstoffbelastung Infolge der Realisierung der ortsnahen Ortsumgehung Variante 1.3 wird – wenn auch unterhalb der Grenzwerte verbleibend – die Belastung der Einwender durch Luftschadstoffe zunehmen. Dies berücksichtigt die Variantenwahl zu Unrecht nicht.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Die luftschadstofftechnische Berechnung wurde für ein Worst-Case-Szenario erstellt, in dem das nächstgelegene Gebäude mit einem Abstand von ca. 30 m an der Variante 1.1 als Immissionsort gewählt wurde. Da selbst hier keine Grenzwerte überschritten werden, wurden die Luftschadstoffe als variantenneutral angesetzt. Alle anderen Gebäude sind mehr als doppelt so weit von der jeweiligen Varianten entfernt. Würde die Luftschadstoffbelastung für die Varianten als Abwägungskriterium gewichtet, würde dies zu einer im Verhältnis positiven Bewertung der Varianten 1.3 etc. führen, die dichter an Gebäuden verlaufenden Varianten (z.B. 1.1, 1.4, 2.1, 4.2) würden im Verhältnis schlechter bewertet. Eine Verschlechterung unterhalb der Schwellenwerte ist aufgrund des Gesamtnutzens des Vorhabens gerechtfertigt.
4.1.5.1	Luftschadstoffe	947	125	Private und juristische Personen	Die vorliegende Luftschadstofftechnische Untersuchung, Unterlage 21.3, konzentriert sich allein auf die Feststellung der Einhaltung der einzelnen für Luftschadstoffe geltenden Immissionsgrenzwerte durch alle Trassenvarianten und trifft zu den darunterliegenden Schadstoff erhöhungen keine Aussage. Berechnet werden die Werte allein für das Grundstück Fliegenmoor xy im Falle der Realisierung der Variante 1.1, da hier aufgrund der größten Straßennähe die höchsten Werte zu verzeichnen sind, Luftschadstofftechnische Untersuchung, Unterlage 21.3, S. 10.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	siehe Einwand-ID 946

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.5.1	Luftschadstoffe	948	125	Private und juristische Personen	Aufgrund der Einhaltung der gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte selbst in diesem Fall wird die durch die Realisierung der Ortsumgehungen verursachte Luftschadstoffbelastung als variantenneutral eingestuft und hat die Entscheidung nicht beeinflusst. Allerdings ist festzustellen, dass die Einhaltung des 24h-Mittelwerts für PM 10 in dem untersuchten Fall mit 33 Überschreitungen pro Jahr bei 35 zulässigen Überschreitungen nur äußerst knapp eingehalten ist. Es wäre daher für die ortsnah verlaufende Variante 1.3 durchaus zu ermitteln gewesen, an wie vielen Immissionsorten welche Anzahl an Überschreitungstagen besteht. Eine Variante, die für mehrere Immissionsorte nur eine knappe Erfüllung der gesetzlichen Voraussetzungen gewährleistet, schneidet im Vergleich zu einer solchen, die deutlich auf der sicheren Seite liegt, vergleichsweise schlechter ab.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Die Variante 1.1 betrachtet das Worst-Case-Szenario mit dem geringsten Abstand aller Varianten zu einem Gebäude, ein ähnlicher Abstand liegt bei Variante 1.4 vor. Alle anderen Varianten liegen an allen Stellen mehr als doppelt so weit entfernt vom nächsten Gebäude, so dass diese deutlich besser zu bewerten wären als die Varianten 1.1 und 1.4. Dies gilt nicht nur für die Varianten zwischen Elstorf und Ardestorf, sondern auch für die Varianten 3.1 sowie 2.1 und 4.1. Hier liegen die betroffenen Gebäude nur an anderer Stelle. Da bei allen Varianten die Grenzwerte eingehalten werden, ist eine variantenneutrale Gewichtung sinnvoll.
4.1.5.1	Luftschadstoffe	949	125	Private und juristische Personen	Keine Aussage enthält die Luftschadstoffuntersuchung insbesondere auch dazu, inwieweit die Hauptwindrichtung – von der B 3 neu auf den westlichen Ortsrand Elstoffs zulaufend – zu höheren Schadstoffbelastungen der dort gelegenen Grundstücke führen kann. Eine umfangreichere Nachermittlung ist daher zu fordern. Dies gilt gestärkt dann, wenn die angenommenen Verkehrsstärken nachträglich nach oben korrigiert werden müssen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	siehe auch Einwand 942 Eine Berücksichtigung der Hauptwindrichtung ist im vereinfachten Berechnungsverfahren gemäß RLuS nicht vorgesehen. Die Anwendungsvoraussetzungen für das Verfahren RLuS sind aber gegeben, so dass die Anwendung nicht zu beanstanden ist.

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	950	125	Private und juristische Personen	4. Die unzulängliche Berücksichtigung des Schutzgutes Mensch Dem Schutzgut Mensch kommt in der Gewichtung der Belange mit insgesamt 10 % keine ausreichende Bedeutung zu (dazu unter a.). Dies zeigt sich in den oben ausgeführten Auswirkungen durch Lärm und Luftschadstoffe sowie in den (unter b.) dargelegten Auswirkungen auf das Wohnumfeld und die Erholung.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Der Einwand, dass dem „Schutzgut Mensch“ (SG Mensch) keine ausreichende Bedeutung zugemessen wurde, wird zurückgewiesen. Auf das SG Mensch entfällt ein Viertel des dem Zielfeld „Umweltverträglichkeit“ zugewiesenen Gewichtes von 40 %, mithin 10 % im gesamtplanerischen Variantenvergleich. Die Belange des Menschen werden jedoch nicht nur im SG Mensch berücksichtigt, sondern finden auch Berücksichtigung in weiteren Schutzgutkriterien der UVS sowie weiteren Zielfeldern des gesamtplanerischen Variantenvergleichs. So steht z. B. innerhalb der im SG Mensch betrachteten Erholungsfunktion die siedlungsnaher Erholung im Fokus der Betrachtung. Hinzu kommt die landschaftsgebundene Erholungsfunktion die im SG Landschaft berücksichtigt wird. Das SG Landschaft ist mit 4,8 % in den gesamtplanerischen Variantenvergleich eingestellt. Damit entfallen also rd. 15 % auf die Funktionen Wohnen (8 % im SG Mensch) und Erholen (2 % siedlungsnaher Erholen im SG Mensch + 4,8 % im SG Landschaft). Weitere Funktionen mit Belang für die Lebensqualität des Menschen werden z. B. durch die Berücksichtigung von klimatischen/ lufthygienischen bedeutsamen Flächen im SG Klima berücksichtigt. Auch im Zielfeld „Landwirtschaftliche Betroffenheit“ stehen die Belange des Menschen im Vordergrund der Betrachtung. Gleiches gilt für das Zielfeld „Raumordnung“.

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	951	125	Private und juristische Personen	a. Grundsätzliche Gewichtung des Schutzgutes Mensch Die Planung erweckt den Eindruck, vor allem die Belange der Wohnbevölkerung ins Zentrum ihrer Überlegungen zu stellen. An diversen Stellen im Planungsprozess und in den ausgelegten Unterlagen wurde und wird betont, es werde in einem kooperativen und transparenten Verfahren eine verkehrliche Entlastung der durch den Ortsteil Elstorf verlaufenden B 3 angestrebt. Außerdem seien die Belange von Natur und Mensch in Rahmen der Umweltverträglichkeit hoch zu gewichten. Diese Versprechungen halten die ausgelegten Planunterlagen nicht.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Hinsichtlich der Berücksichtigung der Belange des Menschen wird auf die Antwort-Stellungnahme (Einwendung 950) zu Punkt IV. 4 der Einwendung verwiesen
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	952	125	Private und juristische Personen	Zwar ist zutreffend, dass der Umweltverträglichkeit insgesamt ein Gewicht von 40% zukommt, davon entfällt jedoch nur ein geringer Anteil auf den Belang Mensch. Aus der detaillierten Aufschlüsselung geht hervor, dass das Schutz Mensch im Bereich „Wohnen“ mit 8% und im Bereich „Erholen“ mit 2% gewichtet wird, Erläuterungsbericht, Anlage 3, S. 1. Somit entfallen auf den gesamten Bereich „Schutzgut Mensch“ insgesamt 10%. Dieser Anteil nimmt sich verschwindend gering aus, wenn beispielsweise allein die Kategorie der Investitionskosten deutlich höher, nämlich mit 15% gewichtet wird, Erläuterungsbericht, Anlage 3, S. 3. Diese Priorisierung der Kostenersparnis vor den Belangen der Wohnbevölkerung ist schlechterdings nicht nachvollziehbar. Der prozentuale Gewichtung ist anzupassen und dem Schutzgut Mensch mehr Gewicht zu verleihen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Hinsichtlich der Berücksichtigung der Belange des Menschen wird auf die Antwort-Stellungnahme (Einwendung 950) zu Punkt IV.4 der Einwendung verwiesen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.1	Mensch inklusive der menschlichen Gesundheit	953	125	Private und juristische Personen	<p>b. Schutzgut Mensch im Hinblick auf Wohnumfeld und Erholung Die Bewertung des Schutzguts Mensch im Hinblick auf die Beeinträchtigung des Wohnumfelds durch Zerschneidung und Durchfahung sowie den neu hinzukommenden Lärmeintrag ist mit nur 6,4 % in der Gesamtmatrix gering bewertet (die 8% insgesamt beinhalten mit weiteren 1,6% auch die Entlastung entlang der B 3 alt). Auch hier sind die Varianten mit Ausnahme der Variante 2.1 und 4.1 vergleichbar. Die Vorzugsvariante liegt dabei vollständig in dem schutzwürdigen 500 m-Umfeld westlich der geschlossenen Ortschaft Elstorf, Umweltverträglichkeitsstudie, Unterlage 19.1.2, Blatt 2-2. Dennoch ist sie unter diesem Einzelaspekt zusammen mit der Variante 1.2 als die günstigste bewertet. Dies ist schlechterdings nicht nachvollziehbar. Vielmehr ergeben sich bei der Berücksichtigung allein des Schneidens von 500 m-Räumen zwischen allen Westumfahungsvarianten keine nennenswerten Unterschiede. Diese beschränken sich im Wesentlichen auf die Schonung des Radius um Ketzendorf durch die Varianten 1.3 und 1.4.</p>	Dem Einwand wird nicht gefolgt	<p>Zur Gewichtung des Schutzgutes Mensch siehe Einwand-ID 540 Es erschließt sich nicht, weshalb die in der Gesamtmatrix mit 1,6 % gewichteten Lärmentlastungswirkungen innerhalb von Ortsdurchfahrten vom Einwender ausgeklammert werden. Aus der Gesamtmatrix ist ferner ersichtlich, welche konkreten Unterschiede zwischen den Varianten bzgl. der Zerschneidung des Wohnumfeldes und des Lärmeintrages verbunden sind. In der Einwendung werden die feststellbaren, z. T. erheblichen Unterschiede zu Unrecht nivelliert und teilweise falsch dargestellt. So weist der Variantenvergleich die Variante 1.3 (und die Variante 1.4, nicht die Variante 1.2, wie in der Einwendung dargestellt) ganz eindeutig und mit deutlichem Abstand als die vergleichsweise günstigste Trassenführung in Bezug auf die Zerschneidung des Wohnumfelds aus. Ihre Zerschneidungslänge liegt mit rd. 2.500 m deutlich unter denjenigen der „nächst-platzierten“ Varianten 1.2, 2.1 und 6.1 mit rd. 3.300-3.400 m Zerschneidungslängen, der Variante 1.1 mit rd. 3.500 m oder gar der sonstigen Varianten 3.1, 4.1 und 5.1 mit &gt; 4.000 m Zerschneidungslängen. Auch hinsichtlich der Verlärmung von Wohnumfeldflächen ist die Variante 1.3 (zusammen mit den Varianten 1.4 und 6.1) als vergleichsweise günstige Trassenführung zu bewerten. Nennenswerte Unterschiede zwischen den West-Varianten sind – im Gegensatz zur Darstellung in der Einwendung – damit sehr wohl zu konstatieren. Richtig wird in der Einwendung hingegen dargestellt, dass sich die Vorteile der Variante 1.3 und 1.4 dadurch begründen, dass sie zwar – wie alle West-Varianten – das Wohnumfeld von Elstorf bzw. Ardestorf durchfahren, im weiteren Verlauf in Richtung Norden jedoch östlich abgerückt von Ketzendorf verlaufen (siehe UVS, Kap. 5.2.2.1.1). Auch in Bezug auf die mit der Varianten 1.3 verbundenen Lärmwirkungen weist sie in der Gesamtschau aller betrachteten Lärm-Kriterien (siehe UVS, Kap. 5.2.2.2) maßgebliche Vorteile z. B. gegenüber den Ost-Varianten 2.1 und 4.1 aber auch der sonstigen West-Varianten 1.1, 3.1, 5.1 und 6.1 auf.</p>

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.5.2	Lärm/Schall	954	125	Private und juristische Personen	Darüber hinaus ist hier durchaus zu berücksichtigen, wie nah die Trassenführung der Ortschaft tatsächlich kommt. Eine Entfernung von 495 m wirkt geringer belastend, als eine solche in gut 100 m Entfernung. Insbesondere der angesprochene tägliche Erholungseffekt der Einwender durch die Ruhe und die Nähe der Natur zu ihren Wohnhäusern würde durch die Realisierung der Variante 1.3 vernichtet. Im Hinblick auf das Teilschutzgut des Wohnumfelds sind insbesondere auch solche Lärmzunahmen relevant, nach denen die Gesamtbelastung weiterhin unterhalb der Immissionsrichtwerte bleibt. Deren weitgehende Einhaltung kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass der wahrnehmbare Lärm für die Einwender an dem zuvor ruhigen Ortsrand spürbar zunehmen wird, was Wohnqualitäten und Grundstückswerte real mindert. Insoweit fehlt es an einer Bewertung vollständig und das Schutzgut Mensch wird wesentlich auf die Einhaltung der Grenzwerte reduziert.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TÖB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Die Zumutbarkeit der Lärmsituation im Zusammenhang mit dem Neubau einer Straße erfolgt auf der Basis der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. Bundes-Immissionschutzverordnung. Hier sind die gebietsspezifischen Grenzwerte festgesetzt. Für Wohngebiete betragen diese 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht. Für Mischgebiete sind die Werte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht maßgebend. Diese Werte werden an den nächstgelegenen Wohngebäuden deutlich unterschritten. In der vorliegenden Variantenuntersuchung erfolgten die lärmtechnischen Bewertungen aller Varianten auf der Basis der Orientierungswerte des Beiblatt 1 zur DIN 18005 Teil 1 beurteilt. Diese Orientierungswerte sind auch für die städtebauliche Planung relevant und stellen einen strengeren Maßstab als die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. Bundes-Immissionschutzverordnung - dar. In der DIN 18005 wird ausgeführt: "Die Einhaltung oder Unterschreitung dieser Orientierungswerte ist wünschenswert, um die mit der Eigenart des betroffenen Baugebietes oder der betroffenen Baufläche verbundene Erwartung auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen zu erfüllen." Da diese Orientierungswerte bereits an der nächstgelegenen Wohnbebauung im Bereich Fliegenmoor/K42 eingehalten werden, kann von keiner unzumutbaren Lärmbelastung ausgegangen werden, zumal sich die Lärmbelastung mit größer werdenden Abstand weiter verringert. Baulärm ist auf der Basis der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen - vom 19. August 1970 zu ermitteln. Auch diese AVV Baulärm wird im weiteren Planungsprozess beachtet. In Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens wird eine Abschätzung der zu erwartenden

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Lärm/Schall	954					Baulärmbelastungen erfolgen. Durch die Beachtung dieser maßgebenden Grenzwerte ergeben sich keine unzumutbaren Lärmbelastungen. Erhebliche Immissionen durch Emissionen sind nicht zu erwarten. Dies gilt auch für die Gefahr von Gesundheitsschädigungen. Im Ergebnis der durchgeführten luftschadstofftechnischen Untersuchung (siehe Unterlage 21.3) ist festgehalten, dass eine Überschreitung der in der 39. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte in Bezug auf Wohnbauflächen, sonstigen bebauten Flächen mit Bedeutung für das Wohnen, Freiflächen, das Wohnumfeld und die freie Landschaft durch keine der betrachteten Varianten ausgelöst wird. Die Immissionsgrenzwerte werden bereits in einem Abstand von 10 m zum Fahrbahnrand eingehalten.
4.1.5.1	Luftschadstoffe	955	125	Private und juristische Personen	Gleiches gilt für die Zunahme der Luftschadstoffbeeinträchtigungen (insbesondere PM 10), wenn diese nicht als eigener Abwägungsgesichtspunkt berücksichtigt werden sollen, vgl. dazu oben unter IV.3. Die erforderliche Aufnahme dieses Punktes in die Prüfung des Schutzguts Mensch muss dieses – gleich, an welcher Stelle der Bewertungsmatrix dies erfolgen soll – auch in der prozentualen Bewertung insgesamt steigen lassen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	siehe Einwand-ID 946
4.1	Schutzgüter	956	125	Private und juristische Personen	Das Vorstehende berücksichtigt, schneidet die Variante 1.3 deutlich schlechter ab als in der Bewertungsmatrix angenommen. Zusammengenommen mit der ebenfalls vergleichsweise ungünstigen Bewertung hinsichtlich der Durchschneidung eines Vorranggebiets für regional bedeutsame Rad- und Wanderwege, vgl. die Bewertungsmatrix, Anlage 2 zum Erläuterungsbericht, ist die Variante 1.3 im Hinblick auf diese Teilschutzgüter anders, als dort angegeben insgesamt als eher ungünstig einzustufen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	zur Bewertung der Variante 1.3 (und aller anderen) in Bezug auf die Luftschadstoffe siehe Einwand-ID 946. Alle neun Varianten westlich und östlich von Elstorf durchschneiden regional bedeutsame Rad- und Wanderwege. Alle ausgewiesenen Radwege werden in vorhandener Lage mit Bauwerken über- oder unterführt, so dass hier keine Verschlechterung der Verbindungsfunktion eintritt. Da demnach bei keiner Variante eine Verschlechterung eintritt, führt dies nicht zu einer isolierten ungünstigeren Einstufung der Variante 1.3.



ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5.1	Raum- und Siedlungsstruktur	957	125	Private und juristische Personen	<p>5. Beeinträchtigung der künftigen Siedlungsentwicklung Elstorf's Ebenfalls unter dem Aspekt des Schutzguts Mensch/Wohnen mit abgehandelt ist die Beeinträchtigung weiterer geplanter Siedlungsgebiete. Die Variante 1.3 schneidet hier in der Bewertungsmatrix günstig ab, da die Bewertung wiederum auf die Überschreitung von Grenzwerten reduziert wird. Auch dies ist so nicht ausreichend. Die Variante 1.3 hat zu den Erweiterungsgebieten im Südwesten Elstorf's einen ebenso geringen Abstand, wie zu der Siedlung um die Straße Fliegenmoor (Ackerweg/Lehmkuhlenweg/Fuhrenkamp ). Dies wird die Ortsentwicklung der Gemeinde – in soweit als eigenes Schutzgut der allgemeinen Variantenabwägung überhaupt nicht berücksichtigt – erheblich beeinträchtigen. Die für die Entwicklung vorgesehenen Flächen werden für Wohnbauvorhaben aufgrund der erheblichen Nähe zur B 3 neu teilweise nicht mehr zu vermarkten sein. Die räumliche Ausdehnung der Ortschaft ist damit in diese Richtung nicht weiter möglich, wodurch auch in die gemeindliche Selbstverwaltung massiv eingegriffen wird. Dies in die Bewertung aufgenommen, ergibt sich ein weiterer Aspekt, in dem die Variante 1.3 im Vergleich am ungünstigsten abschneidet. Die Wahl dieser Variante widerspricht auch insoweit dem vorrangigen Planungsziel, die Ortschaft Elstorf zu entlasten.</p>	Dem Einwand wird nicht gefolgt	<p>In Bezug auf die BLP hat es im Vorfeld Abstimmungen mit der Gemeinde gegeben. Diese ist insbesondere in Form des geplanten FNP (18. Änd. OT Elstorf/Schwiederstorf) in der Planung und Entwicklung der Varianten berücksichtigt worden. Auch die Varianten 1.2, 5.1 und 6.1 haben einen ähnlichen Abstand zur geplanten Bebauung, so dass bei den im Gesamtvergleich ähnlich gut bewerteten Varianten keine Unterschiede bestehen. Die Varianten 1.1 und 1.4 sind geringfügig weiter abgerückt, haben aber erhebliche Nachteile in Bezug auf landwirtschaftliche Belange. Die Ostvarianten und die Variante 3.1 können schon wegen ihrer insgesamt deutlich schlechteren Bewertung nicht als Alternative angesehen werden. Die in der Einwendung vorgebrachten Argumente werden zurückgewiesen. Die in der Einwendung benannte angebliche Reduzierung auf Lärm-Grenzwerte hat weder für die bestehenden noch für die geplanten Siedlungsflächen stattgefunden. Vielmehr werden in den Antragsunterlagen im Sinne des für den Immissionsschutz geltenden Vorsorgegrundsatzes die Lärm-Orientierungswerte der DIN 18005 herangezogen. Zudem wird darauf hingewiesen, dass die geplante Ortsentwicklung der Gemeinde Neu Wulmstorf im Bereich Elstorf in Form des in den Antragsunterlagen berücksichtigten Flächennutzungsplans gerade ihre Berücksichtigung findet. Im Planungsprozess hat eine kontinuierliche Abstimmung mit der Gemeinde u. a. hinsichtlich der Variantenentwicklung und deren Lage am Ortsrand von Elstorf stattgefunden.</p>

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1	Schutzgüter	958	125	Private und juristische Personen	6. Umweltverträglichkeit im Hinblick auf Schutzgebiete und Artenschutz Die Vorzugstrasse 1.3 stellt sich nach den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsstudie nicht als im Vergleich zu den anderen Trassen umweltverträglicher dar. Das Ergebnis des Variantenvergleichs fällt nicht zugunsten der Vorzugstrasse aus, sondern bleibt bestenfalls offen. Hinzu kommen erhebliche Bedenken zur Umweltverträglichkeit der Vorzugstrasse absoluter Art, die vorzeichnen, dass die Vorzugstrasse auch im Rahmen eines späteren Planfeststellungsverfahrens nicht weiter verfolgt werden kann. Diese Aspekte sind in der Bewertung der einzelnen (im Folgenden aufgeführten) Kategorien nicht ausreichend gewichtet worden.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Auf die nachfolgenden Antwort-Stellungnahmen zu den in der Einwendung unter Punkt 6 (Einwendung 959 ff.) konkretisierten Sachverhalten wird verwiesen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2.2	Schutzgebiete/Geschützte Landschaftsbestandteile	959	125	Private und juristische Personen	<p>a. Schutzgebiete und geschützte Gebietskategorien Die Linienführung, insbesondere aber auch die Vorzugstrasse 1.3, betrifft eine außergewöhnlich hohe Zahl von Schutzgebieten und geschützten Gebietskategorien, die sowohl raumordnerisch als auch auf Ebene der Planfeststellung den Bau einer Straße ausschließen. Betroffen sind das Naturschutzgebiet und EU-Vogelschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“, die beiden Landschaftsschutzgebiete „Buxtehuder Geestrand“ und „Rosengarten – Kiekeberg – Stukenwald“ sowie 67 gesetzlich geschützte Biotop im Sinne des § 30 BNatSchG i.V.m. § 24 NAGBNatSchG und mehr als sieben geschützte Landschaftsbestandteile gemäß § 29 BNatSchG i.V.m. § 22 NAGBNatSchG. Die Errichtung einer baulichen Anlage verstößt gegen alle genannten Schutzgebietsverordnungen sowie gegen jeden gesetzlichen Biotopschutz und wäre für jedes Schutzgebiet einzeln über einen Befreiungsantrag sowie für jedes Biotop im Wege der Ausnahme zu prüfen.</p>	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	<p>Richtig ist, dass die Variante 1.3 mit Beeinträchtigungen des NSG und EU-VSG „Moore“ bei Buxtehude“, des LSG „Buxtehuder Geestrand“ sowie von geschützten Biotopen gem. § 30 BNatSchG (0,31 ha) und geschützten Landschaftsbestandteilen gem. § 29 BNatSchG (1,73 ha) verbunden ist. Das in der Einwendung benannte LSG „Rosengarten – Kiekeberg – Stukenwald“ wird allein durch die Ost-Varianten 2.1 und 4.1 beeinträchtigt. Die angebliche Betroffenheit von 67 § 30-Biotopen ist nicht richtig, vielmehr sind von den beiden Landkreisen Harburg und Stade insgesamt 67 Biotope als solche ausgewiesen (vgl. UVS, Kap. 3.2.4.2). Geschützte Landschaftsbestandteile wurden nur vom LK Stade ausgewiesen; es handelt sich um vier Flächen innerhalb des LSG „Buxtehuder Geestrand“. Hinzukommen die im Rahmen der Biotopkartierung 2018 durch ÖKOPLAN erfassten Biotop, die die Voraussetzungen als § 30-Biotop oder als geschützter Landschaftsbestandteil erfüllen, aber nicht also solche ausgewiesen sind. In Absprache mit den Unteren Naturschutzbehörden beider Landkreise werden die Gesamt-Beeinträchtigungen sowohl der von den Landkreisen tatsächlich ausgewiesenen als auch der 2018 erfassten Vorraussetzungs-Biotop in den Variantenvergleich eingestellt. Der Bau einer Straße wird durch die tatsächliche Betroffenheit der im Untersuchungsraum vorhandenen Schutzgebiete und geschützten Gebietskategorien nicht – wie in der Einwendung dargestellt – grundsätzlich in Frage gestellt. Richtig ist, dass im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eine Befreiung von den Verboten der jeweiligen Schutzgebietsverordnung bzw. des Bundesnaturschutzgesetzes erforderlich werden wird. Im Erläuterungsbericht (Unterlage 1, Kap. 3.3.5.12) erfolgt die argumentative Darlegung, dass aus planerischer Sicht keine unüberwindbaren Hindernisse erkennbar sind, die eine im weiteren Planungsfortgang zu erstellende Befreiung bzw. Ausnahmegenehmigung ausschließen.</p>

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2.2	Schutzgebiete/Geschützte Landschaftsbestandteile	960	125	Private und juristische Personen	Schon die Befreiungsvoraussetzungen in den einzelnen Schutzgebieten können nicht in der Gesamtschau als „Pauschalbefreiung“ unterstellt werden. Auf der Ebene des Raumordnungsverfahrens liegen noch nicht alle Informationen vor, um überhaupt Befreiungsvoraussetzungen prüfen zu können. Aus diesem Grund kann sich die Umweltverträglichkeitsprüfung nicht über die Regeln zum Gebietsschutz und Artenschutz hinwegsetzen, in dem bei allen raumbedeutsamen Auswirkungen pauschal und ohne tiefergehende Prüfung auf die (ausnahmsweise im Einzelfall und restriktiv anzuwendenden) Befreiungstatbestände des Gebietsschutz- und Artenschutzvorschriften verwiesen wird.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Richtig ist, dass im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eine Befreiung von den Verboten der jeweiligen Schutzgebietsverordnung bzw. des Bundesnaturschutzgesetzes erforderlich werden wird. Im Erläuterungsbericht (Unterlage 1, Kap. 3.3.5) erfolgt die argumentative Darlegung, dass aus planerischer Sicht keine unüberwindbaren Hindernisse erkennbar sind, die eine im weiteren Planungsfortgang zu erstellende Befreiung bzw. Ausnahmegenehmigung ausschließen.
4.1.2.2	Schutzgebiete/Geschützte Landschaftsbestandteile	961	125	Private und juristische Personen	(3) Natur- und Gebietsschutz durch Raumordnungsprogramme Die Belange von Natur und Landschaft sind bereits auf raumordnerischer Ebene fixiert, nämlich in den Vorrang- und Vorbehaltsgebieten Natur und Landschaft, sowohl im Raumordnungsprogramm des Landkreises Harburg (RRPO 2025 LK Harburg) als auch des Landkreises Stade (RROP 2013 LK Stade), in den Vorranggebieten Natura 2000 (RROP 2013 LK Stade und LROP Nds.) sowie dem Vorranggebiet Grünlandbewirtschaftung, -pflege und -entwicklung (RROP 2013 LK Stade) sowie dem Vorranggebiet Biotopverbund (LROP Nds.).	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Auf die nachfolgenden Antwort-Stellungnahmen zu Punkt IV.3 (EW_ID 962 ff.) der Einwendung wird verwiesen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2.2	Schutzgebiete/Geschützte Landschaftsteile	962	125	Private und juristische Personen	Der Verlauf der Ortsumgehung konfliktiert mit diesen raumordnerischen Belangen, die maßgeblich auf eine Freihaltung der Flächen zum Schutz von Natur und Landschaft abzielen. Insbesondere entsteht dieser Konflikt aber auch aufgrund der (wie oben unter IV. 1. c. beschrieben) abweichenden Trassenwahl zu Gunsten der Vorzugsvariante 1.3. Diese Vorzugstrasse steht im grundlegenden Widerspruch zu den betroffenen Vorranggebieten, nach deren Zielfestsetzung solche Vorhaben, die mit dem Schutz von Natur und Landschaft nicht vereinbar sind, ausgeschlossen werden. Die Planungsraumanalyse stellt zeichnerisch dar, dass der nördliche Bereich des Untersuchungsgebiets großflächig durch das Vorranggebiet Natur und Landschaft belegt ist, Planungsraumanalyse, Unterlage 19.1.2. Vor diesen verbindlichen raumordnerischen Vorgaben sind insbesondere die nach Westen orientierten Trassen betroffen – sie beeinträchtigen und zerschneiden das Vorranggebiet unzulässigerweise, denn eine Straßenführung ist mit den Funktionen und Nutzungen des Vorranggebiets nicht vereinbar. Dies verkennt die Umweltverträglichkeitsstudie.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Auf die Antwort-Stellungnahme zu Punkt IV.1.c (Einwand 926) wird verwiesen. Der vorgebrachte Einwand, dass die raumordnerisch festgesetzten Gebiete, hier die weiter oben in der Einwendung benannten Vorranggebiete Natur und Landschaft, Natura 2000, Grünlandbewirtschaftung, -pflege und -entwicklung sowie Biotopverbund, in der UVS verkannt wurden, wird zurückgewiesen. In der UVS werden die variantenbedingten Betroffenheiten dieser Gebiete dargestellt und beschrieben. Es ist eine Aufgabe des Raumordnungsverfahrens, diese raumordnerischen Konflikte zu werten und in die Abwägung einzustellen. Soweit es für die Raumverträglichkeit erforderlich ist, werden ergänzende Auflagen in die Landesplanerische Feststellung aufgenommen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2.2	Schutzgebiete/Geschützte Landschaftsteile	963	125	Private und juristische Personen	Des Weiteren wurde bislang auch das kleine Vorranggebiet Natur und Landschaft „Fliegenmoor“ nordwestlich von Elstorf nicht beachtet. Es liegt nördlich der Wohnbebauung und südlich des Straßenverlaufs der B 3 und dient maßgeblich dem Schutz der wertvollen Feucht-Biotop am alten Wasserwerk. Das Wasserwerk selbst ist ebenfalls als Vorranggebiet eingezeichnet. Beide Vorranggebiete werden insbesondere von der Vorzugstrasse 1.3 erheblich beeinträchtigt. Nach § 7 Abs. 3 Satz 2 Nr. 1 ROG sind Vorranggebiete solche Gebiete, die für bestimmte raumbedeutsame Funktionen oder Nutzungen vorgesehen sind und andere raumbedeutsame Funktionen oder Nutzungen in diesem Gebiet ausschließen, soweit diese mit den vorrangigen Funktionen oder Nutzungen nicht vereinbar sind. Nicht vereinbar im Sinne der Norm meint, dass die Realisierung der anderen Funktionen und Nutzungen die der vorrangigen Funktion oder Nutzung in dem betroffenen Gebiet verhindern oder zumindest behindern würde. Insofern folgt aus der Ausweisung des Vorranggebietes eine innergebietliche Ausschlusswirkung für nicht vereinbare Nutzungen, vgl. Grotefels in: Kment, Raumordnungsgesetz, 1. Auflage 2019, § 7, Rn. 51, 52.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Der Einwand der Nicht-Beachtung des Vorranggebietes Natur und Landschaft „Fliegenmoor“ wird zurückgewiesen. Ansonsten wird auf die Antwort-Stellungnahme zur Aufgabe des Raumordnungsverfahrens verwiesen (EW_ID 962).

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender_ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2.2	Schutzgebiete/Geschützte Landschaftsteile	964	125	Private und juristische Personen	Natur und Landschaft im Landkreis Harburg sind in den besiedelten und unbesiedelten Bereichen so zu schützen, zu pflegen und zu entwickeln, dass die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes nachhaltig gesichert ist, LROP 3.1.2. 01. Trotz der klaren Vorgaben verläuft die Vorzugstrasse, sowie im Übrigen auch alle anderen westlichen Trassen, durch Vorranggebiete für Natur und Landschaft und zerschneidet diese auf einer erheblichen Breite. Dass trotz Bau einer zwei-, teilweise dreistreifigen Bundesstraße die Leistungs- und Funktionsfähigkeit weiterhin und nachhaltig gesichert ist, wurde nicht hinreichend untersucht und kann folglich nicht angenommen werden.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Auf die Antwort-Stellungnahmen zur Aufgabe des Raumordnungsverfahrens wird verwiesen (EW_ID 962). Grundsätze der Raumordnung (Vorbehaltsgebiete) sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zu berücksichtigen. Sie können jedoch bei Vorliegen besonders gewichtiger Gründe überwunden werden.
4.1.2.2	Schutzgebiete/Geschützte Landschaftsteile	965	125	Private und juristische Personen	Gleiches gilt für die nicht ausreichende Beachtung der Vorbehaltsgebiete im RROP 2025 LK Harburg. Vorbehaltsgebiete sind nach § 7 Abs. 3 Satz 2 Nr. 2 ROG Gebiete, die bestimmten raumbedeutsamen Funktionen oder Nutzungen vorbehalten bleiben sollen, denen bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Funktionen oder Nutzungen besonderes Gewicht beizumessen ist. Diese sind zwar in der Umweltverträglichkeitsstudie erwähnt; ein besonderes Gewicht kann den Belangen von Natur und Landschaft in Anbetracht des Verlaufs der Vorzugstrasse aber nicht eingeräumt worden sein.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Auf die Antwort-Stellungnahmen zur Aufgabe des Raumordnungsverfahrens wird verwiesen (EW_ID 962).
4.1.8	Natura 2000	966	125	Private und juristische Personen	(4) FFH-Gebiet und Netz Natura-2000 Nach §§ 33, 34 BNatSchG sind im EU-Vogelschutzgebiet (DE 2524-401) und Naturschutzgebiet „Moore bei Buxtehude“ (LÜ-00271) alle Projekte auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen der Natura-2000-Gebiete zu überprüfen, wenn sie geeignet sind, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.8	Natura 2000	967	125	Private und juristische Personen	Da alle Trassenvarianten das FFH-Gebiet nicht unmittelbar queren, liegt die Problematik allein in der Beeinträchtigung des Gebiets durch die Auswirkungen des Verkehrs durch die Ortsumgehung, die wiederum maßgeblich in Lärmeinträgen durch die zunehmende Verkehrsbelastung bestehen. Da das FFH-Gebiet als EU-Vogelschutzgebiet vor allem dem besonderen Schutzzweck der Erhaltung und Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands des Wachtelkönigs dient (erhaltungszielrelevante Art nach Art. 4 Abs. 1 Vogelschutzrichtlinie, Anhang 1) und diese Art besonders lärmempfindlich reagiert, zur Lärmempfindlichkeit von Wachtel und Wachtelkönig: FFHVerträglichkeitsprüfung, Unterlage 19.3, S. 30, liegt aller Voraussicht nach eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne des § 34 Abs. 2 BNatSchG vor. Die FFH-Verträglichkeitsprüfung hat ergeben, es sei „festzuhalten, dass für die OU Elstorf zum jetzigen Planungsstand erhebliche Beeinträchtigungen des VSG „Moore bei Buxtehude“ nicht sicher ausgeschlossen werden können.“ Erläuterungsbericht, Ziffer 3.3.5.11 (S. 177).	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Auf die Abwägung zur Einwand_ID 970 wird verwiesen.



ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.8	Natura 2000	968	125	Private und juristische Personen	Eine erhebliche Beeinträchtigung führt zur Unzulässigkeit des Vorhabens, § 34 Abs. 2 BNatSchG. Die Voraussetzungen für eine Abweichung nach § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG konnte die FFH-Prüfung nicht nachweisen. Denn es erscheint nicht nachvollziehbar, dass es keine zumutbaren Alternativen gibt, den mit dem Projekt verfolgten Zweck anderer Stelle ohne oder mit geringen Beeinträchtigungen zu erreichen. Die FFH-Verträglichkeitsprüfung geht über den Aspekt der „zumutbaren Alternative“ mit dem Argument hinweg, alle anderen Trassen führten zu ähnlichen Betroffenheiten, beziehungsweise betroffenen Flächen im FFH-Gebiet, nämlich 104 bis 105 ha (bei einem Lärm-Schwellenwert von bis zu 47 db(A) in der Nacht) und 117 bis 119 ha (bei einem Lärm-Schwellenwert von bis zu 52 db(A) am Tag), FFH-Verträglichkeitsprüfung, Unterlage 19.3, S. 38 Ein entscheidungserheblicher Unterschied ließe sich nicht erkennen, da die zu etwas geringerer Verlärmung führenden Varianten zugleich einen ungünstigeren verkehrlichen Nutzen aufwiesen, FFH-Verträglichkeitsprüfung, Unterlage 19.3, S. 38.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Auf die Antwort-Stellungnahme zu Einwand 969 wird verwiesen.
4.1.8	Natura 2000	969	125	Private und juristische Personen	Dies lässt aber außer Acht, dass alle vorgelegten Trassen vorliegend an der gleichen Stelle der B 3 anknüpfen und bereits aus diesem Grund keine Alternativen im Sinne der Norm darstellen. Eine andere Anknüpfung wird aus Kostengründen pauschal abgelehnt, FFH-Verträglichkeitsprüfung, Unterlage 19.3, S. 45. Wären andere Anknüpfungspunkte gewählt worden, würden auch stärkere Unterschiede in der Zunahme der verlärmten Lebensraumgrößen eintreten. Somit hat der Vorhabenträger den Ausgang der Prüfung selbst vorbestimmt.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Neben den neun in die Prüfung eingestellten Varianten drängen sich keine weitergehenden sinnvollen und damit zumutbaren Alternativen auf, mit denen sich das Planungsziel realisieren ließe. Alle neun Varianten greifen selbst nicht in das VSG ein und schließen nördlich der B 73 an die bestehende Trasse der OU Neu Wulmstorf an. Eine nochmalige Neutrassierung der OU Wulmstorf scheidet aus, da dies zum einen mit enormen Kosten und zusätzlichen Eingriffen verbunden wäre und zum anderen auch keine Trassierung ohne Beeinträchtigungen des VSG „Moore bei Buxtehude“ möglich ist.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.8	Natura 2000	970	125	Private und juristische Personen	<p>Auf den Schutz des FFH-Gebiets wird im Raumordnungsverfahren von Seiten des NLStBV besonderer Wert zu legen sein – insbesondere vor dem Hintergrund der von dem Landkreis Stade im Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der K40 (Rübker Straße) vorgenommenen Priorisierung der FFH-Belange, VG Stade, Urteile vom 19. November 2019 – 2 A 445/18, 2 A 457/18, 2 A 460/18 und 2 A 269/18, n.V./Jurobase. Darüber hinaus wären zur Aufwertung des Lebensraums auch Kohärenzsicherungsmaßnahmen festzulegen, die aber, wie die FFH-Verträglichkeitsprüfung selbst zutreffend festhält, FFH-Verträglichkeitsprüfung, Unterlage 19.3, S. 47, auf Ebene der Raumordnung noch gar nicht verbindlich festgesetzt werden können. Die entsprechenden Ausführungen sind dementsprechend zu pauschal und abstrakt, um zum einen eine taugliche Abschichtung der FFH-Verträglichkeitsprüfung für das Planfeststellungsverfahren vorzunehmen und zum anderen eine Abweichung nach § 34 Abs. 3 BNatSchG zu legitimieren. Somit kann nicht angenommen werden, dass das FFH-Gebiet keinen Raumwiderstand darstellt.</p>	Dem Einwand wird nicht gefolgt	<p>Dem in der Einwendung erweckten Eindruck, dass das FFH-Gebiet aus Sicht des Vorhabenträgers keinen Raumwiderstand darstelle, wird widersprochen. Die durchgeführte FFH-VP (Unterlage 19.3) führt zu dem Ergebnis, dass durch das Vorhaben B3 OU Elstorf erhebliche Beeinträchtigungen des VSG „Moore bei Buxtehude“ zum jetzigen Zeitpunkt im Rahmen des Raumordnungsverfahrens nicht sicher ausgeschlossen werden können. Eine rechtsverbindliche Festsetzung und Realisierung von naturschutzfachlichen Maßnahmen und damit auch der in der Einwendung angesprochenen Kohärenzsicherungsmaßnahmen ist grundsätzlich Aufgabe des dem Raumordnungsverfahrens nachfolgenden Planfeststellungsverfahrens. Die in der Unterlage 19.3 enthaltenen Angaben zu den Realisierungsmöglichkeiten von Maßnahmen stützen sich auf den aktuellen A 26-Monitoringbericht 2019 zum Zustand des Wachtelkönigs im VSG und sind der vorliegenden Planungsebene angemessen. Dem Ergebnis der FFH-VP wird seitens der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde grundsätzlich zugestimmt; zudem weist die Untere Naturschutzbehörde des Landkreises Harburg in ihrer Stellungnahme auf weitere mögliche Kohärenzsicherungsflächen hin. Die FFH-Problematik muss auf Ebene des Raumordnungsverfahrens noch nicht abschließend beurteilt werden, da noch keine abschließend ausgearbeitete Vorhabensplanung vorliegt. Die vollständige FFH-VP gem. § 34 BNatSchG ist daher i. d. R. erst im folgenden Zulassungsverfahren vorzunehmen. Nach § 34 Abs. 3 BNatSchG ist die Beeinträchtigung eines FFH-Gebietes aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses möglich, wenn keine zumutbaren Alternativen bestehen. Alle neun Varianten greifen selbst nicht in das VSG ein und schließen nördlich der B 73 an die bestehende Trasse der OU Neu Wulmstorf an. Es sind nur sekundäre Auswirkungen auf das FFH-Gebiet zu erwarten. Eine nochmalige Neutrassierung der OU Wulmstorf scheidet aus, da keine Trassierung ohne Beeinträchtigungen des VSG „Moore bei Buxtehude“ möglich ist.</p>

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2.2	Schutzgebiete/Geschützte Landschaftsbestandteile	971	125	Private und juristische Personen	(5) Landschaftsschutzgebiete Der Untersuchungsraum umfasst zwei Landschaftsschutzgebiete – das Landschaftsschutzgebiet „Buxtehuder Geestrand“ im Norden sowie das Landschaftsschutzgebiet „Rosengarten – Kiekeberg – Stukenwald“ im Südosten. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass in Landschaftsschutzgebieten bauliche Anlagen wie Straßen verboten sind und nicht errichtet werden dürfen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die jeweilige Schutzgebietsverordnung regelt die spezifischen Verbote im Einzelfall.
4.1.2.2	Schutzgebiete/Geschützte Landschaftsbestandteile	972	125	Private und juristische Personen	Das nördliche Landschaftsschutzgebiet wird von allen Varianten durchfahren. Dies ergibt sich aus der Aufstellung der jeweiligen Durchfahrungsängen, Erläuterungsbericht, Ziffer 3.3.5.12.1 (S. 178). Augenfällig bei der Betrachtung dieser Durchfahrungsängen ist die verhältnismäßig große Betroffenheit durch die Vorzugsvariante 1.3 mit 2.064 Meter, die dadurch rund einen halben Kilometer länger durch das Naturschutzgebiet führt als der Großteil der anderen Varianten. Dieser erhebliche Nachteil der Vorzugstrasse ist im Variantenvergleich nicht ausreichend berücksichtigt worden.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Variante 1.3 führt wie auch die Variante 1.4 auf einer Gesamtstreckenlänge von rd. 2.060 m durch das LSG „Buxtehuder Geestrand“. Die Varianten 1.1, 1.2, 3.1 und 5.1 führen zu Durchfahrungsängen von rd. 1.600 m, die Variante 6.1 von rd. 2.300 m. Die beiden Ost-Varianten sind neben der Durchfahrung des genannten LSG auch mit einer Querung des LSG „Rosengarten – Kiekeberg – Stukenwald“ verbunden: insgesamt beträgt die LSG-Querungsänge bei den Ost-Varianten rd. 4.200 m (Var. 2.1) bzw. 3.200 m (Var. 4.1). Die Variantenbewertung erfolgte entsprechend der in UVS-Kap. 5.1.2 beschriebenen Bewertungsmethode „Normalfall“ und ist nicht zu beanstanden.
4.1.2.2	Schutzgebiete/Geschützte Landschaftsbestandteile	973	125	Private und juristische Personen	Darüber hinaus gerät auch die in Ansatz gebrachte Prüfung der Befreiungsvoraussetzungen nach § 5 der Schutzgebietsverordnung (LSG-VO Buxtehuder Geestrand) zu kurz. Mit ihr gelingt ein Nachweis, dass vom Verbot des § 3 der Schutzgebietsverordnung eine Befreiung erteilt werden kann, nicht. Selbiges gilt für die Prüfung der Ausnahmvorschrift des § 2 Abs. 3 der Schutzgebietsverordnung des LSG Rosengarten – Kiekeberg – Stukenwald in der aktuellen Fassung; die angekündigte Neuausweisung ist mit Stand heute nicht beschlossen worden.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Richtig ist, dass im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eine Befreiung von den Verboten der jeweiligen Landschaftsschutzgebietsverordnung erforderlich werden wird. Im Erläuterungsbericht (Unterlage 1, Kap. 3.3.5.12.1) erfolgt die argumentative Darlegung, dass aus planerischer Sicht keine unüberwindbaren Hindernisse erkennbar sind, die eine im weiteren Planungsforgang zu erstellende Befreiung bzw. Ausnahmegenehmigung ausschließen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2.2	Schutzgebiete/Geschützte Landschaftsbestandteile	974	125	Private und juristische Personen	(6) Gesetzlich geschützte Biotop Der Untersuchungsraum weist insgesamt 67 gesetzlich geschützte Biotop im Sinne des § 30 BNatSchG i.V.m. § 24 NAGBNatSchG auf – 30 davon im Landkreis Stade, 37 im Landkreis Harburg, Umweltverträglichkeitsstudie, Unterlage 19.1.1, S. 60. Beeinträchtigungen der gesetzlich geschützten Biotop, unter anderem auch des Biotops Fliegenmoor sind auch nach den Prognosen der Umweltverträglichkeitsstudie möglich; wie konkret diese aussehen, wurde aber nicht für jedes gesetzlich geschützte Biotop untersucht.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Durch die Trassenführung der Variante 1.3 werden zwei gesetzlich geschützte Stillgewässer westlich Elstorf überbaut (rd. 700 m <sup>2</sup> Verlust). Zudem geht östlich des Fliegenmoores eine Randbereichsfläche eines hier vorhandenen Flutrasens verloren (rd. 200 m <sup>2</sup> ). Östlich der Sandgrube Ketzenberge gehen Randbereiche eines bodensauren Eichenwaldes (rd. 300 m <sup>2</sup> ) sowie eines Staudenrieds (rd. 200 m <sup>2</sup> ) verloren. Westlich der ehemaligen Grube Wellmann werden schließlich Flächen eines Sandtrockenrasens durch die Variante 1.3 in Anspruch genommen (rd. 1.700 m <sup>2</sup> ).
4.1.2.2	Schutzgebiete/Geschützte Landschaftsbestandteile	975	125	Private und juristische Personen	Diese Biotop unterliegen jedoch einem Zerstörungs- und Beseitigungsverbot nach § 30 Abs. 2 BNatSchG, von dem nur im Einzelfall Ausnahmen nach § 30 Abs. 3 BNatSchG zugelassen werden können. Erforderlich ist dafür, dass die Beeinträchtigung des betroffenen Biotops ausgeglichen werden kann – Ersatzmaßnahmen haben keine rechtfertigende Kraft; es muss ein gleichwertiges Biotop hergestellt werden, vgl. Gellermann in: Landmann/Rohmer UmweltR, 91. EL September 2019, BNatSchG § 30, Rn. 20, 21. Ob und wie die Herstellung eines gleichartigen Biotops vorliegend im Einzelfall erfolgen kann und soll, untersucht die Umweltverträglichkeitsstudie aber nicht.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Einem erfolgreichen Ausgleich der in der Antwort-Stellungnahme (EW_ID 974) benannten erheblichen Beeinträchtigungen von § 30 Biotopen steht aus fachlicher Sicht nichts entgegen. Diese fachliche Beurteilung ist in der aktuellen Planungsstufe erforderlich und angemessen. Die konkrete Planung der Ausgleichsmaßnahmen erfolgt in der nächsten Planungsstufe im Rahmen der Entwurfs- und Genehmigungsplanung.
4.1.2.2	Schutzgebiete/Geschützte Landschaftsbestandteile	976	125	Private und juristische Personen	Gegen die Vorzugsvariante 1.3 sprechen konkret die von ihr ausgelösten Flächenverluste in gesetzlich geschützten Biotopen. Diese Verluste betragen 0,31 ha und liegen damit deutlich über den Flächenverlusten durch die Varianten 1.1, 1.2, 1.4, 2.1, 3.1 und 5.1, Erläuterungsbericht, Ziffer 3.3.5.12.3, (S. 181).	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Entsprechend wurden die Variante 1.3 (neben der Variante 1.2) auch als vergleichsweise ungünstige Trassenführung für dieses Teilkriterium bewertet. Entgegen der Darlegung in der Einwendung ist jedoch lediglich die Differenz zu den Varianten 4.1 und 6.1 mit jeweils > 1,4 ha Biotopverlust als ausgesprochen deutlich zu bezeichnen. Die Differenz zu den sonstigen Varianten beträgt 0,04 ha (Variante 1.2 mit 0,27 ha Verlust) bis maximal 0,14 ha (Variante 3.1 mit 0,17 ha Verlust).

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2.2	Schutzgebiete/Geschützte Landschaftsbestandteile	977	125	Private und juristische Personen	(7) Gesetzlich geschützte Landschaftsbestandteile Der gleiche Befund liegt auch für die geschützten Landschaftsbestandteile gemäß § 29 BNatSchG in Verbindung mit § 22 NAGBNatSchG vor. Insbesondere die vier Flächen innerhalb des Landschaftsschutzgebiets „Buxtehuder Geestrand“ sind vom den westlich gelegenen Trassenverläufen und damit auch von der Vorzugsvariante 1.3 maßgeblich betroffen. Ob und inwieweit eine Trasse vertretbar ist, wurde nicht geprüft. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass die Vorzugsvariante 1.3 im Vergleich mit den anderen Varianten mit die höchsten Flächenverluste auslöst, konkret Verluste von 1,73 ha, Erläuterungsbericht, Ziffer 3.3.5.12.3 (S. 182).	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Variante 1.3 ist mit keiner Inanspruchnahme der vier vom Landkreis Stade ausgewiesenen geschützten Landschaftsbestandteile verbunden. Lediglich die Variante 5.1 führt zu einem Teilflächen-Verlust einer, im Nordosten von Ketzendorf seitens des Landkreises Stades ausgewiesenen Grünlandfläche. Die sonstigen in der UVS bilanzierten Flächenverluste beziehen sich auf die im Rahmen der Biotopkartierung 2018 erfassten Biotope, die die Voraussetzungen als geschützter Landschaftsbestandteil erfüllen, aber nicht als solcher ausgewiesen sind (vgl. Antwort-Stellungnahme zu Punkt IV.6.a (EW_ID 958)). Durch die Variante 1.3 wird ein artenarmes Extensivgrünland (rd. 1,6 ha Verlust) sowie eine Ruderalflur (rd. 0,03 ha) zwischen dem westlichen Ortsrand von Elstorf und dem Obsthof xy in Anspruch genommen. Zudem geht der östliche Randbereich eines artenarmen Extensivgrünlandes östlich der Sandgrube Ketzenberge verloren (rd. 0,1 ha). Die Variante 1.3 wurde (neben der Variante 1.2 und 4.1) als vergleichsweise ungünstige Trassenführung für dieses Teilkriterium bewertet. Die höchsten Flächenverluste werden durch die Variante 5.1 (2,61 ha Verlust) und 6.1 (2,27 ha Verlust) ausgelöst; bei diesen Varianten handelt es sich entsprechend um die vergleichsweise ungünstigsten Trassenführungen für dieses Kriterium.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2.1	Arten	978	125	Private und juristische Personen	b. Arten: Schutzgut Pflanzen Die Umweltverträglichkeitsstudie kommt zu dem Ergebnis, dass sich im Hinblick auf das Schutzgut Pflanzen die drei Varianten 1.1, 1.4 und 3.1 als die vergleichsweise günstigsten Varianten erweisen: „Stärken und Schwächen der drei Varianten variieren, die Unterschiede zwischen den Varianten sind jedoch gering, so dass alle drei Varianten als Vorzugsvarianten für das Schutzgut Pflanzen ausgewiesen werden.“ Umweltverträglichkeitsstudie, Unterlage 19.1.1, S. 304 Die Variante 1.3 hingegen führt zu unauflösbaren Konflikten mit geschützten Biotopen und geschützten Landschaftsbestandteilen. Unter anderem sind die betriebsbedingten Auswirkungen mit deutlich höheren Beeinträchtigungen von stickstoffempfindlichen Biotoptypen verbunden, Erläuterungsbericht, Ziffer 3.3.5.3.2, (S. 145). Diese Erkenntnisse sind deutlich höher zu gewichten und müssen dazu führen, der Variante 1.3 nicht den Vorzug zu geben.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	In Bezug auf die in der Einwendung angesprochenen „unauflösbaren Konflikte mit geschützten Biotopen und geschützten Landschaftsbestandteilen“ wird auf die Antwort-Stellungnahmen der EW_IDs 974 ff. verwiesen. Die Beeinträchtigung von Biotoptypen durch Nährstoffeinträge (insbesondere Stickstoff) wird mit einem Gewicht von 10 % innerhalb des Schutzgutes „Pflanzen“ angemessen berücksichtigt. Zum Vergleich: der Verlust von naturschutzrechtlich geschützten Flächen wird ebenso wie der Verlust von hochwertigen Biotoptypen mit jeweils 40 % gewichtet.
4.1.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	979	125	Private und juristische Personen	c. Arten: Schutzgut Tiere und biologische Vielfalt Auch im Hinblick auf die Schutzgüter Tiere und biologische Vielfalt erweist sich die Variante 1.3 nicht als vorzugswürdig.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Auf die Antwort-Stellungnahmen zu den EW_IDs 980-983 wird verwiesen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2.1	Arten	980	125	Private und juristische Personen	(1) Unvollständige Kartierung der Arten Zunächst ist festzustellen, dass die verwendeten Eingangsdaten lückenhaft sind. Bei der Überprüfung der Kartierung fällt auf, dass vor Ort, u.a. durch die hier vertretenen Einwender selbst gesichtete Arten nicht kartiert wurden; folglich sind die ermittelten Daten nicht vollständig.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Der Einwand wird zurückgewiesen. Für die Erstellung der vorliegenden Antragsunterlagen zur B 3 OU Elstorf wurde von ÖKOPLAN eine den fachlichen Standards entsprechende Kartierung der einzelnen Artengruppen in den Jahren 2018 und 2019 durchgeführt. Zudem wurde eine umfangreiche Datenrecherche durchgeführt, dies in Form der Auswertung von Fremddaten, die im Rahmen von qualifizierten Erfassungen im Untersuchungsraum der OU Elstorf bzw. daran angrenzend zur Realisierung anderer Vorhaben erhoben wurden. Eine bloße Beobachtung einer Art- im Zweifel ohne weitere Angabe zu Ort, Zeitpunkt und Status (z.B. bei Vögeln: revieranzeigendes Verhalten? Nahrungsgast? Überflieger?) ersetzt keine den fachlichen Standards entsprechende Kartierung.
4.1.2.1	Arten	981	125	Private und juristische Personen	Wir nehmen an dieser Stelle ausdrücklich Bezug auf das Einwendungsschreiben des ortansässigen Vogelkundlers xy vom 29.03.2020, in dem Beobachtungen und Nachweise einer Vielzahl von Vogelarten, insbesondere Greifvögel- und Eulenarten, aufgelistet werden, die jedoch für die Umweltverträglichkeitsstudie nicht ermittelt wurden. So fehlt es in den Auslegungsunterlagen unter anderem an der Erfassung mehrerer vor Ort gesichteter Uhu- und Weißstörche, ausdrücklich für den Uhu bestätigend: Umweltverträglichkeitsstudie, Unterlage 19.1.1, S. 303 und Artschutzrechtlicher Fachbeitrag, Unterlage 19.2, S. 23.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Auf die Antwort-Stellungnahme zum Einwendungsschreiben des in ortansässigen Vogelkundlers xy vom 29.03.2020 (Einwender 142), auf das hier Bezug genommen wird, wird verwiesen.
4.1.2.1	Arten	982	125	Private und juristische Personen	Ferner sind in der Unterlage 19.4.01 zur Brutvogelkartierung 2018/2019 lediglich drei Rotmilan-Vorkommen (Rm) eingezeichnet. Auch die Erfassung nur eines Eintrags zur Rohrweihe (Row) in der Unterlage 19.4.02 zur Brutvogelkartierung 2018/2019 (Großreviere und Horste) ist nach den Beobachtungen des Herrn xy anzuzweifeln.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Auf die Antwort-Stellungnahme zum Einwendungsschreiben des in ortansässigen Vogelkundlers xy vom 29.03.2020 (Einwender 142), auf das hier Bezug genommen wird, wird verwiesen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2.1	Arten	983	125	Private und juristische Personen	Ebenso findet sich auch keine Aussage zur Schleiereule in der Kartierung, obwohl diese u.a. im Fuhrenkamp xy von den Einwendern, den Eheleuten xy, gesichtet wurde. Es erfolgte eine Meldung der Vorkommen an eine Sachbearbeiterin bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Lüneburg, Fachbereich 2 Landschaftsplanung.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Die landesweit ungefährdete Schleiereule wurde von ÖKOPLAN 2018/2019 nicht im Untersuchungsraum zur OU Elstorf beobachtet. Im Rahmen der avifaunistischen Kartierung zum Windpark Ardestorf (ALAND 2017) wurde ein Niststandort am östlichen Ortsrand von Ketzendorf ermittelt. In 2015 wurde in der von ÖKOLOGIS durchgeführten Kartierung zur Windenergieanlage Elstorf (ÖKOLOGIS 2018) ein Nachweis in der Ortslage von Ardestorf erbracht. Beide Nachweise konnten von ÖKOPLAN in 2018/2019 nicht bestätigt werden. Im Rahmen der im Frühjahr 2020 durch den Vorhabenträger erfolgten Kontaktaufnahme zu einem in Elstorf ansässigen Bürger, der auf Schleiereulen-Sichtungen in 2019 am westlichen Ortsrand von Elstorf hinweist, konnte bisher keine konkreten Brut-Hinweise ermittelt werden.
4.1.2.1	Arten	984	125	Private und juristische Personen	(2) Künftiger Nichteintritt von Verbotstatbeständen ist zweifelhaft Die Umweltverträglichkeitsstudie und der artenschutzrechtliche Fachbeitrag kommen zu dem Ergebnis, dass für alle Varianten der Eintritt der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG unter Berücksichtigung von Vermeidungs- und/oder CEF-Maßnahmen für alle betroffenen Arten ausgeschlossen werden kann, Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Unterlage 19.2, Seite 24 u. Umweltverträglichkeitsstudie, Unterlage 19.1.1, Seite 305.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Auf die Antwort-Stellungnahmen zu den EW_IDs 985-986 zu den einzelnen, in der Einwendung vorgebrachten Sachverhalten wird verwiesen.



ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2.1	Arten	985	125	Private und juristische Personen	Die vorgeschlagenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen bestehen vorliegend maßgeblich aus der Aufwertung von Habitaten sowie der Errichtung von Querungshilfen für Amphibien, Reptilien Groß- und Mittelsäuger und Fledermäuse, Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Unterlage 19.2, Seite 11 ff. Ohne die Erforderlichkeit von CEF-Maßnahmen grundsätzlich infrage stellen zu wollen, ist vorliegend jedoch zu bezweifeln, dass allein durch frühzeitige Planung und Sicherung entsprechender Flächen für CEF-Maßnahmen artenschutzrechtliche Eingriffe komplett verhindert werden können. Dies scheint bereits in Anbetracht der Eingriffsintensität einer Ortsumgebung sowie auch aufgrund des regionalen und lokalen Artenreichtums unrealistisch. Auch ist eine solche Prognose im Raumordnungsverfahren nicht seriös zu treffen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Entsprechend den Darlegungen im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Unterlage 19.2, Kap. 1.2.2) wurde für jede Art im Einzelfall geprüft, ob auf der Planungsebene der Raumordnung Anhaltspunkte für ein Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände vorliegen, und wenn Ja, ob diese durch Maßnahmen voraussichtlich vermeidbar sind oder ob diese kaum oder nur mit hohem Aufwand vermeidbar sind. Ferner ist dargelegt, dass die Wirksamkeit der in die artenschutzrechtliche Bewertung eingestellten Maßnahmen anhand der einschlägigen Fachliteratur (u. a. MKULNV 2013, RUNGE et al. 2010, NLWKN 2019, ALBRECHT et al. 2014, FGSV 2013, FGSV 2018, FÖA 2011, FÖA 2018), eigener Erfahrungswerte und der spezifischen Konflikt-Situation im vorhabenbezogenen Untersuchungsraum eingeschätzt wurde. Es handelt sich somit um eine fachplanerische Einschätzung, die auch von den Unteren Naturschutzbehörden der Landkreise Harburg und Stade im laufenden Beteiligungsverfahren nicht angezweifelt wurde.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2.1	Arten	986	125	Private und juristische Personen	Dass auf raumordnerischer Ebene und mit Verweisen auf faunistische Querungshilfen und Fachliteratur keine ausreichenden Vorkehrungen getroffen werden können, zeigt schon die gerichtlich vorgenommene Einstufung der auch hier zugrunde gelegten Arbeitshilfe „Fledermäuse und Straßenverkehr“ als „nicht wissenschaftlich hinreichend gesichert“, OVG Lüneburg, Urteil vom 22. April 2016 – 7 KS 35/12 –, juris, Rn. 249. Auch das Bundesverwaltungsgericht verweist auf wissenschaftlich bisher nicht zu beseitigende Unsicherheiten dieser Arbeitshilfe und das fortwährend anhaltende Entwurfsstadium der Facheinschätzung, BVerwG, Urteil vom 06. November 2013 – 9 A 14/12 –, BVerwGE 148, 373-399, juris, Rn. 56; BVerwG, Urteil vom 28. März 2013 – 9 A 22/11 –, BVerwGE 146, 145-175, juris, Rn. 94, die in den Verfahren stets zu einer ergänzenden gutachterlichen Stellungnahme im Planfeststellungsverfahren führten. Um die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen abschließend einschätzen zu können, sind folglich deutlich mehr Daten erforderlich; unter anderem ist der konkrete Standort von Querungshilfen ausschlaggebend für ihre Wirkweise.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Dem Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag liegt neben der in der Einwendung benannten Arbeitshilfe „Fledermäuse und Straßenverkehr“ (Entwurf Stand 10/2011, in UVS als FÖA 2011 zitiert) auch die der Straßenbauverwaltung vorliegende fortgeschriebene Fassung mit Stand 01/2018 (in UVS als FÖA 2018 zitiert) zugrunde, in die aktuelle Forschungsergebnisse, einschlägige Publikationen und praktische Anwendungs-Erfahrungen aus mehreren Bundesländern eingeflossen sind. Den Antragsunterlagen liegt damit der aktuelle Wissensstand zum Thema „Fledermäuse und Straßenverkehr“ zugrunde. Die konkrete Positionierung und Detail-Planung von Querungshilfen kann nicht auf Planungsebene der Raumordnung erfolgen, sondern ist Aufgabe des nachfolgenden Planfeststellungsverfahrens.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	987	125	Private und juristische Personen	(3) Starke Beeinträchtigungen für Tierarten durch die Vorzugstrasse Für das Schutzgut Tiere und biologische Vielfalt ist Variante 5.1 nach der Gesamtbetrachtung am günstigsten: „Die Variante weist insbesondere Vorteile in Bezug auf die Avifauna auf; mit ihr sind insgesamt nur vergleichsweise geringe Auswirkungen auf die avifaunistischen Funktionsräume/Rote-Liste-Arten sowie auf die konkreten Reviervorkommen der planungsrelevanten Brutvögel verbunden. Auch in Bezug auf die Fledermäuse ist sie mit relativ geringen Auswirkungen verbunden. Die Trassenführung der Variante 5.1 weist zwar auch Nachteile auf, hier in Bezug auf den Verlust eines Reptilien-Lebensraums nordöstlich Ketzendorf und die Inanspruchnahme von zwei Amphibien-Laichgewässern. In der Gesamtbetrachtung erweist sie sich jedoch als die Vorzugsvariante aus Sicht des Schutzgutes Tiere und biologische Vielfalt.“ Umweltverträglichkeitsstudie, Unterlage 19.1.1, S. 306.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Es ist korrekt, dass die Variante 5.1 in der Bewertung des Schutzgutes Tiere und biologische Vielfalt am günstigsten bewertet wurde (s. UVS, S. 306). Im schutzgutübergreifenden Variantenvergleich schneiden die Varianten 1.1, 1.2, 1.3, 1.4 und 5.1 am günstigsten ab.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2.1	Arten	988	125	Private und juristische Personen	Die Variante 1.3 hingegen führt zu einer starken Beeinträchtigung von Brutvögeln; Funktionsräume von Brutvögeln mit sehr hoher Bedeutung (Wertstufe 5) gehen verloren. Gleiches gilt für Laichgewässer von Amphibien mit sehr hoher Bedeutung (Wertstufe 5) sowie für Lebensräume von Reptilien mit sehr hoher Bedeutung (Wertstufe 5). Außerdem sind Waldflächen, die ein mittleres bis hohes Strukturreichtum und Vorkommenspotenzial von Bruthabitaten höhlen- und nischenbrütender Vögel- und Fledermausarten aufweisen, direkt durch Baukörper und Baustreifen betroffen. Austauschbeziehungen zwischen Laichgewässern mit hoher Bedeutung für Amphibien werden aufgehoben, Tabelle 5-18: Bilanz- und Bewertungstabelle – Schutzgut Tiere und biologische Vielfalt, Umweltverträglichkeitsstudie, Unterlage 19.1.1, S. 310 f. Diese erheblichen Nachteile der Vorzugstrasse müssen zum Ausschluss dieser Variante führen; darüber hinaus sind diese Nachteile auch im Variantenvergleich nicht ausreichend berücksichtigt worden. Jedenfalls aber ist das oben beschriebene Ergebnis zur Vorzugsfähigkeit der Trasse 5.1 maßgeblich höheres Gewicht beizumessen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Ausweislich der Darstellungen in UVS (Unterlage 19.1) und Artenschutzrechtlichem Fachbeitrag (Unterlage 19.2) handelt es sich bei den mit der Variante 1.3 verbundenen Konflikten, um keine solch schweren Beeinträchtigungen, die den Ausschluss der Variante 1.3 begründen. Die zwischen den Varianten bestehenden Unterschiede sind in den Antragsunterlagen dargestellt und sachgerecht im Variantenvergleich berücksichtigt.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
6	Landwirtschaft	989	125	Private und juristische Personen	<p>7. Landwirtschaft</p> <p>Im Raumordnungsverfahren sind die Belange der Landwirtschaft zu ermitteln und zu prüfen, ob raumrelevante Auswirkungen des Vorhabens auf die Landwirtschaft zu erwarten sind. Vorliegend sind bereits auf der Stufe der Ermittlung landwirtschaftlicher Daten und Sachverhalte Mängel zu diagnostizieren. Maßgeblich aber ist die bisher nicht ordnungsgemäße Berücksichtigung der existenzgefährdenden Auswirkungen des Vorhabens, insbesondere durch die Vorzugstrasse 1.3, auf den Hof xy. Diese ist unüberwindbar und muss zur Ablehnung der Vorzugstrasse führen.</p>	Dem Einwand wird nicht gefolgt	<p>Zum derzeitigen Planungsstand (Raumordnungsverfahren) wurde von der LWK ein landwirtschaftlicher Fachbeitrag erstellt. Dieser beinhaltet eine Abschätzung der Vorhabensauswirkungen auf die einzelnen landwirtschaftlichen Betriebe einschließlich des angesprochenen Betriebes xy, die vorhandene Agrarstruktur und damit auf die Landwirtschaft im Gebiet. Mehr oder weniger starke Betroffenheiten werden durch jede Variante ausgelöst, allerdings in unterschiedlichem Umfang. Dieses spiegelt sich auch im Ergebnis des Fachbeitrages wider. Die tatsächliche Existenzgefährdung eines Betriebes kann zu diesem Zeitpunkt allerdings nicht ermittelt werden, da z.B. die zusätzliche Flächenbeanspruchung durch Kompensationsmaßnahmen noch nicht ermittelt wurde. Dies erfolgt in den nächsten Planungsstufen. Wenn alle Planungen vorliegen, erfolgt in Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens eine abschließende Ermittlung der einzelbetrieblichen Betroffenheit als Grundlage für die Begutachtung von Existenzgefährdungen.</p>

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
6	Landwirtschaft	990	125	Private und juristische Personen	a. Angewandte Methodik ist nicht nachvollziehbar Bereits an der Methodik der Datenerhebung bestehen Bedenken. Der landwirtschaftliche Fachbeitrag hat die maßgeblichen Daten nicht selbst ermittelt, sondern diese durch einzelbetriebliche Befragungen von insgesamt 33 Betrieben zusammengetragen. Die Inhalte dieser Befragungen sind jedoch nicht öffentlich ausgelegt, sondern einem behördeninternen Sonderband, „Teil 7, Anhang II (Extraband) – behördenintern – vertraulich – 7.2 Spezieller Teil“, Inhaltsverzeichnis des Landwirtschaftlichen Fachbeitrags zum Variantenvergleich zur B 3 Ortsumgehung Elstorf mit Zubringer zur A 26, Landwirtschaftskammer Niedersachsen, April bis November 2019, vorenthalten. Lediglich der ausgegebene Fragebogen ist als Muster veröffentlicht. Dies reicht aber nicht aus, um die Datenerfassung- und Auswertung nachzuvollziehen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Die Methodik ist im Kapitel 2 des landwirtschaftlichen Fachbeitrages ausführlich beschrieben. Der Verfasser des landwirtschaftlichen Fachbeitrages hat – wie im Fachbeitrag auch geschrieben – die Befragung zum Teil selbst durchgeführt, zum Teil von Kollegen vornehmen lassen, also die maßgeblichen Daten maßgeblich selbst ermittelt. Aus Datenschutzgründen sind die Inhalte der Befragungen weder veröffentlicht, noch im genannten Sonderband enthalten. Der Sonderband enthält Auswertungen zu den Daten, die für das Ergebnis der Bewertung der Varianten aus landwirtschaftlicher Sicht relevant sind, allerdings Rückschlüsse auf einzelne Betriebe zulassen könnten, und ist damit nicht zur Veröffentlichung geeignet.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
6	Landwirtschaft	991	125	Private und juristische Personen	Auch wenn unter Umständen einzelne Bestandteile der Umfrage auch Betriebsgeheimnisse im Sinne von § 6 Informationsfreiheitsgesetz enthielten, was aber nach dem jetzigen Kenntnisstand in der Öffentlichkeitsbeteiligung nicht anzunehmen ist, und deswegen einzelne Passagen der Antwortbögen nicht veröffentlicht würden, kann dies nicht für die gesamte Datenerfassung gelten. Auch aus den Datenschutzhinweisen auf den Seiten 1 und 2 der Fragebögen ergibt sich eine solche Geheimhaltung aus betrieblichen Gründen nicht. Eine Überprüfbarkeit der Angaben ist somit nicht gewährleistet. Es kann aufgrund der Auslegungsunterlagen bereits nicht nachgehalten werden, ob überhaupt alle nach dem von der Landwirtschaftskammer selbst aufgestellten Prüfraumen, „alle Betriebe, die nach bisherigen Kenntnisstand Flächen im Untersuchungsraum bewirtschaften“, Landwirtschaftlicher Fachbeitrag, Unterlage 21.4, S. 3, befragt und berücksichtigt wurden. Die Auflistung der berücksichtigten Betriebe ist nicht ausgelegt worden. Damit haben die zu beteiligenden Behörden sowie die Öffentlichkeit nicht die Möglichkeit nachzuvollziehen, welche Betriebe in welcher Weise erfasst wurden. Gleiches gilt auch für alle landwirtschaftlichen Betriebe im Untersuchungsraum; auch sie können nicht überprüfen, ob ihre Angaben berücksichtigt wurden.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Wie in den Datenschutzhinweisen des Fragebogens auch geschrieben, dienen die Fragebögen ausschließlich dem internen Gebrauch und verbleiben auch bei der Landwirtschaftskammer, werden also weder weitergegeben noch veröffentlicht. Dieses wurde den Betrieben garantiert. Die Auflistung der befragten und damit berücksichtigten Betriebe ist Bestandteil des Sonderbandes und aufgrund der enthaltenen Namen und Adressen nicht veröffentlicht. Im Übrigen wurden alle Betriebe in gleicher Art und Weise erfasst, Grundlage dafür ist der dem Fachbeitrag beigefügte Fragebogen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
6	Landwirtschaft	992	125	Private und juristische Personen	b. Zweifelhafte Validität der Umfrageergebnisse Des Weiteren sind die Ergebnisse der 33 betrieblichen Befragungen vor ihrer Verwertung im landwirtschaftlichen Fachbeitrag nicht inhaltlich überprüft worden. Aus dem Fachbeitrag ergibt sich jedenfalls nicht, dass die Landwirtschaftskammer die eingesendeten Bögen mit den bei ihr vorliegenden Daten jedenfalls stichprobenartig abgeglichen hat. Somit ist offenbar weder eine Kontrolle der Eingangsdaten durch die Verfasserin des Fachbeitrags erfolgt, noch kann diese (in Ermangelung der Auslegung der Rohdaten) durch die beteiligten Behörden und die Öffentlichkeit stattfinden.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Die Befragungen der landwirtschaftlichen Betriebe wurden durch fach- und sachkundige Mitarbeiter der Landwirtschaftskammer Niedersachsen auf den Betrieben und gemeinsam mit dem Betriebsleiter durchgeführt. Damit ist durchaus eine relative sichere Datenbasis gewährleistet. In einzelnen Fällen wurden diese erhobenen Daten – wenn dieses laut Datenschutzerklärung zulässig war – mit den aktuellen Daten des Antrags auf Agrarförderung abgeglichen.
6	Landwirtschaft	993	125	Private und juristische Personen	c. Unklare Gewichtung der ermittelten Kriterien Auch für den Fall, dass eine ordnungsgemäße Einstufung der landwirtschaftlichen Betriebe anhand der gesammelten Daten erfolgt sein sollte, wird doch das Ergebnis der einzelnen Betroffenheiten maßgeblich durch die Gewichtung der einzelnen Kriterien bestimmt. Die Gewichtung erfolgt entsprechend des zwischen NLStBV und der Landwirtschaftskammer im Jahr 2015 aufgestellten Kriterienkatalogs „Kriterienkatalog März 2015“ (Anhang I 7.1.1), Landwirtschaftlicher Fachbeitrag, Unterlage 21.4, S. 4.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Die Bewertung der Betroffenheit erfolgte anhand des genannten Kriterienkatalogs, dort gibt es keine Gewichtung. Die Einstufung der Betroffenheit ist jedoch nur ein Teil der für den Variantenvergleich herangezogenen und bewerteten Einflussgrößen. Diese sind in Tabelle 10 f. des Fachbeitrages einschließlich der Gewichtungsfaktoren aufgelistet.



ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
6	Landwirtschaft	994	125	Private und juristische Personen	Die grundsätzliche Ausformung der Wertungskriterien von „sehr stark“ bis „sehr gering“ in fünf Zwischenstufen ist grundsätzlich nachvollziehbar, da in erster Linie die Betroffenheit der Hofstellen sowie die Quantität von Flächenentzug bewertet wurden. Ebenfalls bewertet werden Schäden bei der innerbetrieblichen Erschließung der Hofstelle durch ein Zerschneiden von bedeutsamen Hofanschlussflächen. Weiteren sind mit gesonderter Begründung auch Abweichungen von diesem Bewertungsschema möglich, Landwirtschaftlicher Fachbeitrag, Unterlage 21.4, S. 23.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	
6	Landwirtschaft	995	125	Private und juristische Personen	In welcher Weise aber die Kategorien der Sonderkulturen, Flächen mit hohem Viehbesatz oder der Entzug von Flächen mit höherwertiger Nutzung bewertet werden, bleibt unklar. Dies zeigt sich deutlich bei Betrachtung der Tabelle 8: Verteilung der betroffenen Betriebe auf die fünf Bewertungsstufen der Gesamtbetroffenheit in den einzelnen Varianten, Landwirtschaftlicher Fachbeitrag, Unterlage 21.4, S. 16, die eine Einstufung der Betroffenheit anhand des Kriterienkatalogs vornimmt. Wie diese Einstufung nämlich erfolgt und welche Werte aus den betrieblichen Umfragen in die Bewertungsstufen „übersetzt“ werden, bleibt im Dunkeln. Insbesondere aber verwundert, dass die Vorzugstrasse 1.3 trotz der eindeutigen Betroffenheit des landwirtschaftlichen Betriebs xy die vorteilhafteste Bewertung erhält.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Die Ermittlung der Betroffenheit der Betriebe erfolgt nach den im Kriterienkatalog im Anhang des Fachbeitrags genannten Bewertungskriterien. Deshalb ist dieser Katalog als Anhang zum Fachbeitrag veröffentlicht worden. Die Einstufung der Betroffenheit ist jedoch nur ein Teil der für den Variantenvergleich herangezogenen und bewerteten Einflussgrößen. Diese sind in Tabelle 10 f. des Fachbeitrages aufgelistet.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
6	Landwirtschaft	996	125	Private und juristische Personen	d. Rechtswidrige Fehlbewertung der Existenzbedrohung für den Betrieb xy Dem Fachbeitrag ist zuzugestehen, dass eine objektivierte Betrachtung bei der Anzahl der zu berücksichtigenden Betriebe jedenfalls auf einer ersten Stufe zur Gesamterfassung nötig und unumgänglich ist. Jedoch müsste auf einer zweiten Stufe, bei Vornahme der Variantenprüfung eine individuelle Betrachtung der Betriebe erfolgen. Nur so kann eine existenzbedrohende Lage erkannt und berücksichtigt werden. Dies ist hier nicht geschehen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Die Untersuchungsstufe mit individueller Betrachtung der Betriebe erfolgt in der nächsten Planungsstufe (Entwurfsplanung). Zum derzeitigen Planungsstand (Raumordnungsverfahren) wurde ein landwirtschaftlicher Fachbeitrag erstellt. Dieser beinhaltet eine Abschätzung der Vorhabensauswirkungen auf die einzelnen landwirtschaftlichen Betriebe einschließlich des angesprochenen Betriebes xy, die vorhandene Agrarstruktur und damit auf die Landwirtschaft im Gebiet. Mehr oder weniger starke Betroffenheiten werden durch jede Variante ausgelöst, allerdings in unterschiedlichem Umfang. Dieses spiegelt sich auch im Ergebnis des Fachbeitrages wider. Die tatsächliche Existenzgefährdung eines Betriebes kann zu diesem Zeitpunkt allerdings nicht ermittelt werden, da z.B. die zusätzliche Flächenbeanspruchung durch Kompensationsmaßnahmen noch nicht ermittelt wurde. Dies erfolgt in den nächsten Planungsstufen. Wenn alle Planungen vorliegen, erfolgt in Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens eine abschließende Ermittlung der einzelbetrieblichen Betroffenheit als Grundlage für die Begutachtung von Existenzgefährdungen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
6	Landwirtschaft	997	125	Private und juristische Personen	<p>Der landwirtschaftliche Betrieb xy, Einwender zu 9), betreibt zum einen Ackerbau auf 91,97 Hektar und zum anderen eine Pferdepenion mit rund 30 Einstellpferden. Die Pferde werden im Sommer tagsüber auf der Weide gehalten, im Winter tagsüber auf einem an den Stall angrenzenden Paddock; das Grundfutter wird auf eigenen Flächen angebaut. Des Weiteren verpachtet der Betrieb den auf seiner Hofstelle liegenden Boxenlaufstall für 50 Kühe und Nachzucht an den Landhof xy, da eine Eigenbewirtschaftung zurzeit nicht möglich ist. Der Trassenkorridor der Varianten 1.2 und 1.3 führt zur Existenzbedrohung des Betriebs. Die Trasse würde sämtliche relevanten Flächen des Betriebs (außerhalb der Hofstelle) in Anspruch nehmen: Die Flächen für die Pferdehaltung liegen südlich der jetzigen Verbindungsstraße zwischen Elstorf und Ardestorf. Ein Ausweichen nach Westen wäre aufgrund der neuen Bundesstraße nicht mehr möglich, auch nach Süden würden keine Flächen zur Verfügung stehen. Ein wohl verbleibender schmaler Streifen zwischen der Wohnbebauung und der Trasse ist zur Pferdehaltung schon aufgrund der Fahrzeugbewegungen und Lärmimmissionen nicht zur Haltung von Tieren geeignet. Der Betrieb ist für seine Pferdepenion aber auf hofnahe Ausläufflächen angewiesen, die sich wegen der in den letzten Jahren herangerückten Wohnbebauung nur westlich von Elstorf finden. Auch die nördlich der Straße Fliegenmoor liegenden Futterflächen für die Milchviehhaltung würden für die Varianten 1.2 und 1.3 fast gänzlich entfallen. Die sich dadurch ergebende Existenzbedrohung des Betriebs ist offensichtlich und müsste sich auch aus der Auswertung der betrieblichen Umfrage ergeben haben.</p>	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Zum derzeitigen Planungsstand (Raumordnungsverfahren) wurde ein landwirtschaftlicher Fachbeitrag erstellt. Dieser beinhaltet eine Abschätzung der Vorhabensauswirkungen auf die einzelnen landwirtschaftlichen Betriebe einschließlich des angesprochenen Betriebes xy, die vorhandene Agrarstruktur und damit auf die Landwirtschaft im Gebiet. Mehr oder weniger starke Betroffenheiten werden durch jede Variante ausgelöst, allerdings in unterschiedlichem Umfang. Dieses spiegelt sich auch im Ergebnis des Fachbeitrages wider. Die tatsächliche Existenzgefährdung eines Betriebes kann zu diesem Zeitpunkt allerdings nicht ermittelt werden, da z.B. die zusätzliche Flächenbeanspruchung durch Kompensationsmaßnahmen noch nicht ermittelt wurde. Dies erfolgt in den nächsten Planungsstufen. Wenn alle Planungen vorliegen, erfolgt in Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens eine abschließende Ermittlung der einzelbetrieblichen Betroffenheit als Grundlage für die Begutachtung von Existenzgefährdungen. Zudem ist ein Flurbereinigungsverfahren eingeplant.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5.2	Landwirtschaft	998	125	Private und juristische Personen	<p>Im Planfeststellungsverfahren ist die Existenzbedrohung von landwirtschaftlichen Betrieben als abwägungserheblicher Belang zu berücksichtigen, VG Ansbach, Urteil vom 10. Mai 2019 – AN 10 K 17.00292 –, juris. Rn. 90 f.; zu den weiteren Voraussetzungen für eine Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe: BVerwG, Urteil vom 14. April 2010 – 9 A 13/08 –, juris, Rn. 28. Daraus folgt, dass die Prüfung der Raumverträglichkeit der beschriebenen Existenzbedrohung deutlich höheres Gewicht beizumessen hat und diese vorliegend zum Ausscheiden der sie auslösenden Trassenvarianten 1.2 und 1.3 führt. Vor diesem Hintergrund ist noch einmal zu betonen, dass den Belangen der Landwirtschaft ein höheres Gewicht im Variantenvergleich zuzuteilen ist; die angewandten 15% werden auch der auf raumordnerischen Ebene ausgewiesenen Vorbehaltsgebiete Landwirtschaft (im RROP 2025 LK Stade und RROP 2013 LK Stade) nicht gerecht, Erläuterungsbericht, Ziffer 3.3.2.3.1 (S. 97), nach denen die landwirtschaftlichen Belange bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Maßnahmen und Planungen besonders berücksichtigt werden sollen; Flächen sollen vor einer nicht-landwirtschaftlichen Inanspruchnahme weitgehend geschützt werden und einer ordnungsgemäßen Landwirtschaft vorbehalten bleiben.</p>	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	<p>Zum derzeitigen Planungsstand (Raumordnungsverfahren) wurde ein landwirtschaftlicher Fachbeitrag erstellt. Dieser beinhaltet eine Abschätzung der Vorhabensauswirkungen auf die einzelnen landwirtschaftlichen Betriebe einschließlich des angesprochenen Betriebes xy, die vorhandene Agrarstruktur und damit auf die Landwirtschaft im Gebiet. Mehr oder weniger starke Betroffenheiten werden durch jede Variante ausgelöst, allerdings in unterschiedlichem Umfang. Dieses spiegelt sich auch im Ergebnis des Fachbeitrages wider. Die tatsächliche Existenzgefährdung eines Betriebes kann zu diesem Zeitpunkt allerdings nicht ermittelt werden, da z.B. die zusätzliche Flächenbeanspruchung durch Kompensationsmaßnahmen noch nicht ermittelt wurde. Dies erfolgt in den nächsten Planungsstufen. Wenn alle Planungen vorliegen, erfolgt in Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens eine abschließende Ermittlung der einzelbetrieblichen Betroffenheit als Grundlage für die Begutachtung von Existenzgefährdungen. Das untersuchte Gebiet wurde als stark landwirtschaftlich geprägter Bereich erkannt und behandelt, daher ist eine Gewichtung von 15 % angemessen. Das Kriterium "Vorbehaltsgebiet Landwirtschaft" ist nicht unmittelbar mit der landwirtschaftlichen Betroffenheit gleichzusetzen.</p>

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	999	125	Private und juristische Personen	e. Unberücksichtigte Belange der Jagdpacht Der Erläuterungsbericht geht auf die Belange der Jagd und die rechtlich geschützten Interessen der Jagdpächter, u.a. der hier vertretene Einwender zu 6), ..., nicht ein. Jedoch werden bei allen westlichen Varianten (wie in der Anlage E 2 eingezeichnet) alte Wildwechselwege durchschnitten, sodass mit einem deutlichen Anstieg der ohne in den letzten Jahren stets zunehmenden Wildunfällen zu rechnen ist. Die Ortsumgebung wäre aber vor allem wegen der geplanten Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h und der Überholabschnitte deutlich gefährdeter – Unfallschwerpunkte sind sicher zu erwarten.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Die UVS stellt in Kap. 5.3.2.1.2 dar, dass die im Untersuchungsraum bekannten Wildwechsel-Bereiche (zwei lokal bedeutsame Wildwechsel (1x nördlich, 1x südlich Elstorf), ein Haupt-Wildwechsel (1x im Ketzendorfer Forst)) durch alle Varianten gleichermaßen gequert werden. Es erfolgte eine variantenneutrale Bewertung im Rahmen des Variantenvergleichs (siehe UVS, Kap. 5.3.2.2, Tab. 5-18). Die Ableitung der drei Wildwechsel-Bereiche beruht auf Angaben der Jagdpächter aus Februar/ März 2019, u. a. der in der Einwendung enthaltenen Anlage E 2. Im Oktober 2019 wurden die Jagdpächter über die Ableitung der drei oben genannten Wildwechsel-Bereiche und deren variantenneutrale Bewertung durch den Vorhabenträger informiert. Die Jagdpächter konnten die dargelegte Herangehensweise nachvollziehen und zeigten sich damit einverstanden. In der UVS (Kap. 5.10) ist dargestellt, dass von Schutzzäunen auf gesamter Streckenlänge auszugehen ist, die eine Querung insbesondere von Wild außerhalb der vorgesehenen Querungshilfen verhindern. Dieser pauschalisierte Ansatz in der UVS ist auf Ebene des nachfolgenden Planfeststellungsverfahrens zu überprüfen und zu konkretisieren.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	1000	125	Private und juristische Personen	Hinzu kommen die wirtschaftlichen Folgen für die Jagdpacht. Der erhebliche Verlust von Tieren durch Wildunfälle (geschätzt werden 50%) führt zu einer bislang unbeachteten wirtschaftlichen Belastung der Jagdpächter durch die Reduzierung der zu bejagenden Tierzahlen (und der anschließenden wirtschaftlichen Verwertung), während gleichzeitig die Hege-Verpflichtungen zunehmen werden. Auch auf Seiten der Jagdverpächter (zum Großteil Landwirte) sind Mindereinnahmen durch den Flächenwegfall für die Trasse sowie durch den generellen Qualitätsverlust der verbleibenden Flächen zu berücksichtigen. Bei einem Festhalten an der Vorzugstrasse 1.3 oder der Verfolgung der anderen westlichen Trassen 1.1 bis 1.4 wäre zur Reduzierung der sonst als erheblich stark zu prognostizierenden Wildunfälle ein beidseitiger Wildschutzzaun an der Ortsumgebung zu planen und zu errichten. Da ein solcher aber wiederum eine unüberwindbare Barriere auch für andere Arten darstellt, wäre eine permanente Zerschneidung und drastischen Verkleinerung von Lebensräumen die Folge. Die Belange der Jagdpacht, der Verkehrssicherheit und des Arten- und Habitatschutzes würden somit in einen unauflösbaren Konflikt gedrängt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen. Hinweis: Erwidern des Vorhabenträgers: Auch die übrigen Varianten durchschneiden Wildwechselrouten, so dass dies keine Herausforderung allein der Variante 1.3 ist. Die Schätzung der Verluste durch Wildunfälle wird sich bei der Variante 1.3 in ähnlichem Maße einstellen wie auf der vorhandenen B3, sofern keine Wildschutzzäune angeordnet werden. Die Annahme von 50% Verlust wird durch die Einwenderin nicht belegt und erscheint deutlich zu hoch. In der UVS (Kap. 5.10) ist dargestellt, dass von Schutzzäunen auf gesamter Streckenlänge auszugehen ist, die eine Querung insbesondere von Wild außerhalb der vorgesehenen Querungshilfen verhindern. Dieser pauschalisierte Ansatz in der UVS ist auf Ebene des nachfolgenden Planfeststellungsverfahrens zu überprüfen und zu konkretisieren. Zur Vermeidung der Zerschneidung von faunistischen Lebensräumen sind im Streckenverlauf geeignete Querungshilfen in Kombination mit Leit- und Sperreinrichtungen vorgesehen. Von den in der UVS (Kap. 5.10, Tab. 5-34) vorgeschlagenen Querungshilfen in Kombination mit trassenbegleitenden Leit- und Sperreinrichtungen profitieren neben den artenschutzrechtlich besonders relevanten Artengruppen Amphibien, Reptilien, Fledermäuse und dem Wolf auch viele weitere Artengruppen wie z. B. diverse Groß-, Mittel-, Kleinsäuger, Libellen, Tagfalter, Käfer etc. Die möglichen wirtschaftlichen Beeinträchtigungen der betroffenen Jagdbezirke und Eigenjagden durch die Beanspruchung von Flächen, Auswirkungen auf die vorhandenen Wildarten, die Wilddichte, Einstände, Setz- und Brutflächen sowie die Erschließung und Arrondierung des Jagdbezirkes werden im Rahmen von Betroffenheitsgutachten durch einen öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen in den weiteren Planungsphasen ermittelt. Verbleiben durch

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	1000					den Bau der B3, OU Elstorf, Beeinträchtigungen in den betroffenen Jagdbezirken, so ist hierfür eine Entschädigung zu leisten. Entschädigungen aufgrund der Jagdwertminderung eines gemeinschaftlichen Jagdbezirkes oder eines Eigenjagdbezirkes sind nicht Bestandteil des ROV oder des Planfeststellungsverfahrens. Über die Erstattung des Minderwertes ist dem Grunde und der Höhe nach in einem Entschädigungsfeststellungsverfahren zu entscheiden, wenn hierüber zwischen der Vorhabenträgerin und dem Einwendungsführer keine Einigung erzielt wird.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.4	Wasser	1001	125	Private und juristische Personen	<p>8. Wasserrechtliche Belange Die Ortsumgehung führt in allen vorgelegten Varianten zu nachteiligen Auswirkungen auf wasserrechtliche Belange. Betroffen ist sowohl das Grundwasser, dem hier insbesondere wegen des Trinkwasserschutzgebiets eine hohe Bedeutung zuzumessen ist, als auch verschiedene stille und fließende Oberflächengewässer. In Bezug auf beide Bereiche hat die Vorzugstrasse 1.3 erhebliche Nachteile; sie schneidet auch im Vergleich mit den anderen Varianten nicht gut ab, Tabelle 41: Schutzgutübergreifender Variantenvergleich, Erläuterungsbericht, Ziffer 3.3.5.14 (S. 195). Darüber hinaus erschließt sich nicht, wie der Erläuterungsbericht ohne Kenntnis weiterer Sachvoraussetzungen und ohne rechtliche Ausführungen zu dem Ergebnis gelangen kann, die Befreiungsvoraussetzungen nach § 5 der Trinkwasserschutzgebietsverordnung lägen vor, Erläuterungsbericht, Ziffer 3.3.5.12.2 (S.181). Festzuhalten ist doch zunächst, dass sämtliche Tätigkeiten zur Errichtung und zum Betrieb einer Straßenanlage im Trinkwasserschutzgebiet verboten oder teilweise beschränkt zulässig sind.</p>	Dem Einwand wird nicht gefolgt	<p>Dass die Variante 1.3 in Bezug auf Oberflächengewässer schlechter bewertet wurde als andere Varianten wird durch die bessere Bewertung in anderen Kriterien ausgeglichen. Beim Straßenentwurf sind innerhalb des Wasserschutzgebietes die Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag) zu beachten. Aus den dort aufgeführten Planungsgrundsätzen (siehe Unterlage 1, Ziffer 3.3.5.13.4.2ff) ergeben sich aber für keine Variante Vorgaben, die zu einer erschwerten baulichen Umsetzbarkeit der Straße führen würden oder durch die eine erhebliche Kostensteigerung ausgelöst würde. Im Planungsprozess hat eine Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde (UWB) des Landkreises Harburg über die Lage der Ortsumgehung im Wasserschutzgebiet stattgefunden. Die UWB hat auf die RiStWag verwiesen. Unabhängig davon ist in § 5 (Abs. 1) der Schutzgebietsverordnung ausgeführt, dass der Landkreis Harburg (Untere Wasserbehörde) zur Befreiung von den Verboten des § 4 mit Zustimmung der Oberen Wasserbehörde Ausnahmen zulassen kann, wenn a) Gründe des Wohles der Allgemeinheit die Abweichung erfordern. Gemäß Abs. 2 darf die Erlaubnis nur versagt werden, wenn eine der in § 4 genannten Handlungen oder Maßnahmen auf das durch diese Verordnung geschützte Grundwasser nachteilig einwirken kann und diese Einwirkungen nicht durch Bedingungen oder Auflagen verhütet werden können. Der Bau der Ortsumgehung Elstorf dient dem Wohl der Allgemeinheit. Es soll eine möglichst schnelle Entlastung der vom Durchgangsverkehr stark betroffenen Ortschaften erfolgen und eine leistungsfähige Verkehrsverbindung zwischen den Autobahnen A 26 und A 1 geschaffen werden. Durch die Einhaltung der Vorgaben der RiStWag ist der Grundwasserschutz beim Bau der Ortsumgehung ausreichend berücksichtigt. Demnach ist der Bau der Ortsumgehung im Trinkwasserschutzgebiet genehmigungsfähig. In der Einwendung wird die Trassenführung der Variante 1.3 als vergleichsweise durchschnittlich in Bezug auf die Teilschutzgüter Grundwasser und Oberflächengewässer bewertet. Richtig ist,</p>



ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Wasser	1001					dass im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eine Befreiung von den Verboten der Schutzgebietsverordnung erforderlich werden wird. Im Erläuterungsbericht (Unterlage 1, Kap. 3.3.5.12.3) erfolgt die argumentative Darlegung, dass aus planerischer Sicht keine unüberwindbaren Hindernisse erkennbar sind, die eine im weiteren Planungsfortgang zu erstellende Befreiung ausschließen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.4	Wasser	1002	125	Private und juristische Personen	<p>a. Beeinträchtigung des Grundwasser und des Trinkwasserschutzgebiets Alle Trassenvarianten queren das Trinkwasserschutzgebiet Elstorf (WSG 03353026101), entweder westlich in Schutzzone III A oder östlich in der Schutzzone III B. Festzustellen ist aber, dass die Vorzugstrasse im Vergleich zu den anderen Varianten mit 2.438 m eine deutlich längere Durchfahrt aufweist. „Noch größere Beeinträchtigungen werden durch die Varianten 1.3 und 6.1 (rd. 2,5 km) ausgelöst, diese sind als vergleichsweise ungünstigste Varianten zu nennen (Bewertung: - -).“ Umweltverträglichkeitsstudie, Unterlage 19.1.1, S. 321.</p>	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	<p>In der Einwendung wird richtig wiedergeben, dass die West-Varianten 1.3 und 6.1 mit einer Querung des festgelegten Trinkwasserschutzgebietes auf einer Länge von rd. 2,5 km verbunden sind und damit hinsichtlich dieses Kriteriums als die ungünstigsten Trassenführungen bewertet sind. In der Einwendung wird nicht dargestellt, dass die ebenfalls westlich Elstorf verlaufenden Varianten 1.1, 1.4 und 3.1 diesbezüglich die günstigsten Trassenführungen darstellen (Querung auf rd. 1,3 km). Die beiden Ost-Varianten 2.1 und 4.1 führen zu einer Querung des festgelegten Trinkwasserschutzgebietes von rd. 1,5 km, zudem – als einzige Varianten – zu einer Querung des geplanten Trinkwasserschutzgebietes östlich Schwiederstorf von zusätzlich rd. 700 m. Wie in der UVS (Kap. 5.5.2.2) dargestellt, geht das raumordnerisch festgelegte Vorranggebiet Trinkwassergewinnung nicht in die Bewertung ein (0 %-Gewicht), da es flächenmäßig mit den genannten Wasserschutzgebieten (Bestand und Planung) übereinstimmt. Beim Straßenentwurf sind innerhalb des Wasserschutzgebietes die Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag) zu beachten. Aus den dort aufgeführten Planungsgrundsätzen (siehe Unterlage 1, Ziffer 3.3.5.13.4.2ff) ergeben sich aber für keine Variante Vorgaben, die zu einer erschwerten baulichen Umsetzbarkeit der Straße führen würden oder durch die eine erhebliche Kostensteigerung ausgelöst würde. Aus Sicht der Straßenplanung ist das Kriterium Grundwasser daher nicht abwägungsrelevant. Aus Umweltsicht wurde das Kriterium gewertet.</p>

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.4	Wasser	1003	125	Private und juristische Personen	Beim Durchqueren von Trinkwasserschutzgebieten mit Straßen bestehen die grundsätzlichen Gefahren der Grundwasserqualitätsbeeinträchtigungen durch Schadstoffeinträge im Sickerwasser bei Unfällen und Havarien sowie betriebsbedingte Einträge von Verkehrsemissionen durch die Luft. Die anderen Varianten sind diesbezüglich als günstiger bewertet worden, Umweltverträglichkeitsstudie, Unterlage 19.1.1, S. 322. Diese maßgeblich stärkere qualitative und quantitative Beeinträchtigung durch die Vorzugstrasse 1.3 ist in die Gewichtung einzustellen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt	Die Betroffenheit von Trinkwasserschutzgebieten durch Überbauung/Durchfahrung wird mit einem Gewicht von 50 % in die Bewertung des Teilschutzgutes Grundwasser eingestellt. Dies ist hinreichend und dem Sachverhalt angemessen. Potenzielle Beeinträchtigungen der gequerten Trinkwasserschutzgebiete (Bestand/Planung) bzw. Vorranggebiete Trinkwassergewinnung können und werden durch die Anwendung der Maßnahmen der RiStWag vermieden. Beim Straßenentwurf sind innerhalb des Wasserschutzgebietes die Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag) zu beachten. Die dort aufgeführten Planungsgrundsätze (siehe Unterlage 1, Ziffer 3.3.5.13.4.2ff) enthalten Vorgaben für die Gestaltung des Straßenseitenraumes und der Straßenentwässerung. Es besteht auch im Einschnittsbereich eine große Überdeckung des Grundwasserleiters, die für ausreichenden Schutz sorgt. Im Falle eines Unfalls verbleibt ausreichend Zeit für die alarmierten Hilfskräfte, ein Eindringen von Gefahrstoffen in tiefere Bodenschichten zu verhindern und die oberen kontaminierten Bodenschichten zu entsorgen. Aus Sicht der Straßenplanung ist das Kriterium Grundwasser daher nicht abwägungsrelevant. Aus Umweltsicht wurde das Kriterium gewertet.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.4	Wasser	1004	125	Private und juristische Personen	<p>b. Betroffenheit des Fliegenmoors Da die Vorzugstrasse 1.3 in einer Entfernung von lediglich 300m zum Feuchtgebiet Fliegenmoor verlaufen soll, sind die nachteiligen Auswirkungen gesondert zu untersuchen. Dies ist auch bereits erkannt worden; eine hydrogeologische Beurteilung zu Auswirkungen auf das Fliegenmoor wurde erstellt. Diese bestätigt diese besonderen Bodenverhältnisse: „Nach Niederschlägen staut sich auf den schwach wasserdurchlässigen Schichten (Ton und Geschiebelehm) Wasser auf und führt zur Ausbildung eines nur lokal vorhandenen, oberflächennahen, "schwebenden" Grundwasservorkommens.“ Hydrogeologische Beurteilung, Unterlage 20.2, S. 10. Der Wasserspiegel steigt bis unter die Geländeoberfläche an; in den oberen grundwasserstauenden Schichten staut sich das versickerte Niederschlagswasser wegen der muldenartigen Vertiefung des Fliegenmoors. Es hat ein lokales, oberflächennahes Grundwasservorkommen ausgebildet. Obwohl die Untersuchung zu dem Ergebnis kommt, dass der Abfluss von unterirdischem Stauwasser nicht zu erwarten sei, „Aus fachlicher Sicht ist es deshalb auch unter diesem Gesichtspunkt nahezu ausgeschlossen, dass ein nennenswerter unterirdischer Zufluss von Stauwasser aus dem westlich des Einschnittes gelegenen Bereiches zum Fliegenmoor erfolgt. Insofern sind auch unter diesem Gesichtspunkt keine nachteiligen Veränderungen des Wasserhaushalts des Fliegenmoors infolge des geplanten Einschnitts zu erwarten.“ Hydrogeologische Beurteilung, Unterlage 20.2, S. 12, ist daraus keine Schlussfolgerung für die Beeinträchtigungen des Fliegenmoors durch Veränderungen des abfließenden Oberflächenwassers und der Stickstoffeinträge über die Luft zu ziehen.</p>	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Im Gutachten wird ausgeführt, dass es zu keinen Veränderungen des abfließenden Oberflächenwassers kommt (Ziffer 6.2). Die Beeinträchtigungen von Biototypen durch Nährstoffeintrag (insbesondere Stickstoffeintrag) wurde im Rahmen der UVS geprüft (vgl. UVS, Kap. 5.3.1.1.2). Im Ergebnis sind im Bereich Fliegenmoor keine vermehrten Stickstoffeinträge in diesbezüglich als hoch empfindlich einzustufende Biototypen zu erwarten.

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.4	Wasser	1005	125	Private und juristische Personen	c. Beeinträchtigung von Oberflächengewässern Die Westvarianten beeinträchtigen Fließgewässer süd-westlich von Ketzendorf und südlich von Elstorf; die Ostvarianten beeinträchtigen keine Fließgewässer und stellen sich diesbezüglich als günstiger dar. In Bezug auf Stillgewässer ist festzuhalten, dass die Vorzugstrasse 1.3 hier zur Überbauung von zwei Stillgewässern führen würde, Umweltverträglichkeitsstudie, Unterlage 19.1.1, S. 324. Dass in Anbetracht dieser Feststellung die Gesamtbewertung die Vorzugstrasse immer noch als „vergleichsweise durchschnittlich“ einstuft, ist wohl allein der ebenfalls ungünstigen Bewertung der anderen Varianten geschuldet.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	Wie in der UVS (Kap. 5.5.2.2, Tab. 5-24) ersichtlich, geht der Verlust von dauerhaft wasserführenden Stillgewässern mit einem Gewicht von 90 % in die Bewertung des Teilschutzgutes „Oberflächengewässer“ ein. Der Verlust von Stillgewässern geht mit einem deutlichen höheren Gewicht in die Bewertung ein, da die Überbauung eines Stillgewässers zu einem dauerhaften Verlust aller mit dem Gewässer verbundenen Naturhaushaltsfunktionen führt. Die Querung eines Fließgewässers ist demgegenüber deutlich weniger schwerwiegend, maßgebliche Beeinträchtigungen können mittels der Realisierung eines geeigneten Durchlasses oder Querungsbauwerks vermieden werden. Dass die Variante 1.3 in Bezug auf Oberflächengewässer schlechter bewertet wurde als andere Varianten, wird durch die bessere Bewertung in anderen Kriterien ausgeglichen. Insbesondere die hier erwähnten Ostvarianten wurden im Gesamtvergleich deutlich schlechter bewertet, so dass diese nicht als Alternativen betrachtet werden können.
4.1.7	Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	1006	125	Private und juristische Personen	9. Bodendenkmale Unstreitig am ungünstigsten schneidet die Variante 1.3 im Hinblick auf die Beeinträchtigung von kulturellen Sachgütern ab (gemeinsam mit der Variante 3.1), was an der vergleichsweise hohen Anzahl beeinträchtigt von erkannten Bodendenkmalen liegt. Dieser Belang ist ausdrücklich noch nicht abschließend begutachtet, Umweltverträglichkeitsstudie, Unterlage 19.1.1, Seite 244.	Dem Einwand wird teilweise gefolgt	In der Einwendung wird die Aussage der UVS unvollständig wiedergeben. Neben den genannten Varianten 1.3 und 3.1 schneidet auch Variante 2.1 hinsichtlich der in den Variantenvergleich eingestellten Kriterien, hier die bekannten Bodendenkmale/archäologischen Fundstellen, als vergleichsweise ungünstigste Trassenführung ab. In der Stellungnahme der Bodendenkmalpflege des Landkreises Harburg wird darauf hingewiesen, dass hinsichtlich der derzeit nicht bekannten Bodendenkmale/archäologischen Fundstellen, alle östlich von Elstorf verlaufenden Varianten deutlich schlechter abschneiden würden. Auch vor diesem Hintergrund wird die ermittelte Variante 1.3 von Seiten der Bodendenkmalpflege begrüßt.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	1007	125	Private und juristische Personen	V. Fazit Nach allen dargelegten Aspekten bieten die seitens des Vorhabenträgers für das Raumordnungsverfahren vorbereiteten Unterlagen keine Grundlage, auf der für die Variante 1.3 eine landesplanerische Feststellung ergehen kann und ein Planfeststellungsverfahren weiter vorbereitet werden sollte. Der Landkreis Harburg ist vielmehr angehalten, eine „echte“ Ortsumgehung zu planen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Der Landkreis Harburg führt als Untere Landesplanungsbehörde, in Abstimmung mit dem Landkreis Stade, das Raumordnungsverfahren durch, in dessen Verlauf die raumverträglichste Trassenvariante ermittelt wird. Er ist nicht Vorhabenträger dieses Straßenbauprojektes. Nach Prüfung und Abwägung der Stellungnahme des Einwenders ist nicht ersichtlich, dass für das Gesamtergebnis der Abwägung relevante Aspekte nicht erkannt oder fehlerhaft gewichtet wurden.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
0	Allgemein	1008	125	Private und juristische Personen	<p>Mit diesem Schreiben legen wir Einspruch gegen die, gemäß Raumordnungsverfahren, geplante Vorzugstrasse - Variante 1.3 der Ortsumfahrung Elstorf-B3, ein. Unser Einspruch begründet sich wie folgt:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Überschreitung der Lärmschutz-Emissionswerte während der Bauphase.</li> <li>2. Überschreitung der Lärmschutz-Emissionswerte während des Betriebes.</li> <li>3. Erhebliche Emissionen durch Verschmutzung.</li> <li>4. Erhebliche Minderung der Lebensqualität der angrenzenden Bewohner.</li> <li>5. Erhebliche Vermögensverluste der angrenzenden Immobilien.</li> <li>6. Gefahr von Gesundheitsschädigung durch Emissionen (erhöhtes Risiko von Schädigung des Herz-Kreislauf-Systems). (Quelle: Bundesamt: Die in der Berechnung berücksichtigten gesundheitlichen Auswirkungen sind für die Kurzzeitbelastung: " die Sterblichkeit (Mortalität) aufgrund akuter Atemwegserkrankungen bei Kindern unter fünf Jahren und für die Langzeitbelastung: "die Mortalität aufgrund von Herz-Lungenerkrankungen bei Erwachsenen über 30 Jahren und "die Mortalität aufgrund von Lungenkrebs bei Erwachsenen über 30 Jahren.)</li> <li>7. Zerstörung von Lebensräumen der Tierwelt (Frösche, Gänse, Fledermäuse, Hermeline, Rehe, Wildschweine, Rotwild, Bussarde, Teichrallen und Falken).</li> <li>8. Gefahr von Vernichtung von Lebensräumen (z.B. ein sehr altes Moorgebiet, das bereits als Biotop ausgewiesen wurde) für besonders schützenswerte Tiere.</li> <li>9. Verschwendung von öffentlichen Geldern, da das angedachte Projekt das Problem nur verschiebt. Eine störungsfreie Anbindung an die A1 ist bisher nicht vorgesehen.</li> <li>10. Vernichtung von Existenzen in der Landwirtschaft. Bitte bestätigen Sie uns den Erhalt des Einspruchs. Eine ausführliche Begründung aller genannten Punkte, sowie ggf.</li> </ol>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Es handelt sich hier um das Ankündigungsschreiben der eigentlichen Einwendung. Die vorstehenden Stellungnahmen zu den anschließend eingegangenen detailliert dargelegten Einwendungen des Einwenders (125) machen eine Stellungnahme an dieser Stelle entbehrlich. Vgl. auch Abwägung der Ids 754 bis 758

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
	Allgemein	1008			Ergänzungen erhalten Sie von unserer Bürgerinitiative Elstorf-West vor Ablauf der Einspruchsfrist. Wir werden für unsere Lebensqualität alle rechtlichen Möglichkeiten in Anspruch nehmen.		
0	Allgemein	1009	40	Hansestadt Buxtehude	Aus Sicht der Hansestadt Buxtehude wurde das Raumordnungsverfahren sehr detailliert durchgeführt. Dies betrifft sowohl die Anzahl, Auswahl und nach der frühzeitigen Öffentlichkeits- und TöB-Einbindung modifizierten Varianten als auch die Untersuchungstiefe des Variantenvergleiches. Hinsichtlich naturschutzfachlicher Belange sind die Eingriffe in Schutzgebiete auf dem Gebiet der Hansestadt Buxtehude durch im Planfeststellungsverfahren festzulegende Maßnahmen Größtenteils zu kompensieren. Die ausgewählte Variante ist im Hinblick auf die Nähe zum nächstgelegenen Siedlungsbereich in der Ortschaft Ketzendorf eine derjenigen mit dem größtmöglichen Abstand. Aufgrund der insbesondere großräumigen Entlastungswirkung wird ein Planfeststellungsverfahren auf der Grundlage dieses Raumordnungsverfahrens zur Weiterführung der B 3n begrüßt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	



ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender_ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
5.7	Energiewirtschaft	1010	91	PLEdoc GmbH	<p>Wir beziehen uns auf Ihre o.g. Maßnahme und teilen Ihnen hierzu mit, dass von uns verwaltete Versorgungsanlagen der nachstehend aufgeführten Eigentümer bzw. Betreiber von der geplanten Maßnahme nicht betroffen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Open Grid Europe GmbH, Essen</li> <li>• Kokereigasnetz Ruhr GmbH, Essen</li> <li>• Ferngas Netzgesellschaft mbH (FG), Netzgebiet Nordbayern, Schwaig bei Nürnberg</li> <li>• Mittel-Europäische Gasleitungsgesellschaft mbH (MEGAL), Essen</li> <li>• Mittelrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH (METG), Essen</li> <li>• Nordrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH &amp; Co. KG (NETG), Dortmund</li> <li>• Trans Europa Naturgas Pipeline GmbH (TENP), Essen</li> <li>• GasLINE Telekommunikationsnetzgesellschaft deutscher Gasversorgungsunternehmen mbH &amp; Co. KG, Straelen (hier Solotrassen in Zuständigkeit der PLEdoc GmbH)</li> <li>• Viatel GmbH (Zayo Group), Frankfurt</li> </ul> <p>Maßgeblich für unsere Auskunft ist der im Übersichtsplan markierte Bereich. Dort dargestellte Leitungsverläufe dienen nur zur groben Übersicht. Achtung: Eine Ausdehnung oder Erweiterung des Projektbereichs bedarf immer einer erneuten Abstimmung mit uns.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen Betroffenheit in Bezug auf die vom Einwender verwalteten Versorgungsleitungen durch später ausgewiesene Kompensationsflächen werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen.
5.8	Sonstige Raumordnungsbelange	1011	42	Industrie- und Handelskammer für den Elbe-Weser-Raum	<p>Vielen Dank für die erneute Beteiligung am o. a. Planverfahren. Zu dem vorgelegten Abwägungsvorschlag haben wir keine Anregungen, Einwände oder Ergänzungen vorzutragen. Wir bitten darum, uns ein Exemplar der rechtskräftigen Planausfertigung digital zur Verfügung zu stellen oder über Den Abschluss des Planverfahrens zu informieren. Zudem bitten wir um Mitteilung der Abwägungsentscheidung.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen Betroffenheit in Bezug auf die vom Einwender verwalteten Versorgungsleitungen durch später ausgewiesene Kompensationsflächen werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand_ID	Einwender_ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
4.1.3.1	Bodenschutz	1012	51	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie	Am Erörterungstermin werden wir nicht teilnehmen. Unsere Stellungnahme vom 03.04.2020 ist weiterhin gültig. Weitere Anregungen oder Bedenken aus Sicht unseres Hauses bestehen unter Bezugnahme auf unsere Belange nicht.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Es wird auf die Abwägungen zur Einwender_ID 51 verwiesen.
5.7	Energiewirtschaft	1013	5	Avacon Netz GmbH	Ergänzend zu unserer Stellungnahme vom 14. Februar 2020 ist folgender Hinweis zusätzlich aufzunehmen: Die Bauverbotszone beträgt 20,00 m und die Baubeschränkungszone beträgt 40,00 m, gemessen von der Fahrbahnkante bis zum sichtbaren Mastfundament. Unsere Stellungnahme vom 14. Februar 2020 behält weiterhin ihre Gültigkeit. Wir bitten Sie, uns am weiteren Verfahren zu beteiligen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit der Belange des Einwenders sowie zu einem späteren möglichen Änderungsbedarf an dessen Leitungs- und Anlagenbestand werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen.
2	Straßenplanung	1014	12	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Referat Infra I 3	Nach Rücksprache mit Landeskommmando Niedersachsen, Verkehrsinfrastruktur teile ich Ihnen nachfolgendes mit: Die betroffene B3 ist Bestandteil des Militärstraßengrundnetzes und wird auch nach der Neufestlegung des Militärstraßengrundnetzes Bestandteil dieser sein. Unbetroffen davon hat eine Einstufung von Brückenbauwerken nach militärischen Lastenklassen (MLC) zu erfolgen. Die Einstufung von Brückenbauwerken nach MLC ist dem Logistikzentrum der Bundeswehr unter folgender E-Mail Adresse zu übermitteln: LogZBwAbtVerkTrspVerkFüSGMilGeo@bundeswehr.org	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen späteren Betroffenheit des Anlagenbestandes des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
7.1	Verkehrssicherheit	1015	123	Bundesaufsicht samt für Flugsicherung (BAF)	<p>Durch das vorgelegte Raumordnungsverfahren wird der Aufgabenbereich des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung als Träger öffentlicher Belange nicht berührt. Das Plangebiet liegt außerhalb, der nach §18a LuftVG festgelegten Schutzbereiche von zivilen Flugsicherungseinrichtungen. Eine Entscheidung gemäß § 18a Luftverkehrsgesetz (LuftVG), ob Flugsicherungseinrichtungen durch einzelne Bauwerke gestört werden können, ist deshalb nicht erforderlich. Diese Beurteilung beruht auf den Anlagenstandorten und -schutzbereichen der Flugsicherungsanlagen Stand Juli 2020. Weitere Informationen: Um dem gesetzlich geforderten Schutz der Flugsicherungseinrichtungen Rechnung zu tragen, melden die Flugsicherungsorganisationen gemäß § 18a Abs. 1a, Satz 2 Luftverkehrsgesetz meiner Behörde diejenigen Bereiche um Flugsicherungseinrichtungen, in denen Störungen durch Bauwerke zu erwarten sind. Diese Bereiche werden allgemein als "Anlagenschutzbereiche" bezeichnet. Die Dimensionierung der Anlagenschutzbereiche erfolgt gemäß § 18a Luftverkehrsgesetz durch die Flugsicherungsorganisation und orientiert sich an den Empfehlungen des ICAO EUR DOC 015. Meine Behörde stellt auf ihrer Webseite unter <a href="http://www.baf.bund.de">www.baf.bund.de</a> eine interaktive Karte der Anlagenschutzbereiche bereit.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zu einer möglichen Anlagenbestandes des Einwenders oder dessen Belange werden zur Kenntnis genommen. Diese werden vermerkt und in der weiterführenden Planung im Blick behalten. Eine weitere Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit in den nächsten Planungsstufen ist auch weiterhin vorgesehen.

ROV Inhalt	Thema	Einwand _ID	Einwender ID_LKH	Einwender	Einwand	Abwägung	Begründung/Vorschlag
1	Lage/Verlauf	1016	124	Landvolk Niedersachsen - Kreisbauernver band e.V.	<p>Leider konnte die TN am Erörterungstermin nicht erfolgen. Deshalb nachfolgend eine ergänzende Stellungnahme zum vorliegenden Abwägungsvorschlag. Der diesseitige Vorschlag einer Trassenoptimierung im nördlichen Bereich zwischen B3 und B73 wurde nicht berücksichtigt als Kombination der Vorzugsvariante 1.3 mit einem Teil der Variante 6.1. Denn dadurch ergeben sich Vorteile bei der geringeren Flächeninanspruchnahme ldw. und forstlicher Flächen einerseits. Aber auch hinsichtlich des Aufwandes zur Erhaltung des Wirtschaftswegenetzes in diesem Bereich. Gleichzeitig ist nach diesseitiger Auffassung die Belastung des Naturraumes nicht ungünstiger als bei der favorisierten Vorzugsvariante. Angesichts der kleinräumigen Planung der OU Elstorf sollte der Flächenbedarf reduziert werden durch einen 2-spurigen Ausbau. Wesentliche Zeit- und Sicherheitsvorteile auf Teilabschnitten von weniger als 3 km Länge zwischen den Anbindungen erschließen sich aus ldw. Sicht gerade nicht und finden sich in der Abwägung u. E. nicht wieder. Auch unter Berücksichtigung unvermeidbarer Lärmemissionen auf Wohngebiete und den Naturraum wären Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 70 km/h und eine Anpassung der Plangeschwindigkeit mit Trassenoptimierung wesentlich für die Akzeptanz des Vorhabens. Insoweit verweisen wir nochmals auf die Stellungnahme vom 9.04.2020 und entsprechender Berücksichtigung im weiteren Verfahren.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen	Es wird auf die Abwägungen zur Einwand_ID 124 verwiesen.

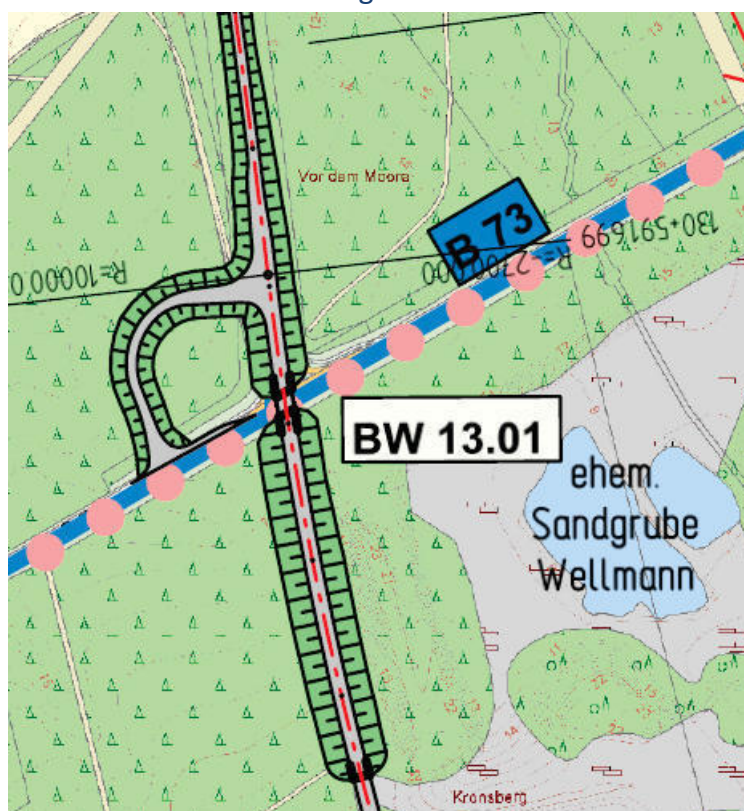
# **Anlage zur Synopse zum ROV OU Elstorf**



- Für den Einmündungsbereich in die B 3 alt südlich Elstorf darf der bestehende Rad/Fußweg entlang der B 3 nicht verschwenkt werden. Da er auf der Ostseite der B3 verläuft, besteht dafür auch kein Anlass. Angesichts der neu die StVO aufgenommenen Vorschrift, dass rechts abbiegende LKW nur Schrittgeschwindigkeit fahren dürfen, sollten die Straßenquerschnitte bzw. Kurven-Radien der Zu- und Abfahrten so gering wie möglich gewählt/gebaut werden.
- Auf den zur Verfügung gestellten Unterlagen und Übersichtskarten ist nicht ersichtlich, ob die bestehende Verbindung von Elstorf nach Hollenstedt (Hollenstedter Straße) unterbrochen wird. Da hier jedoch keine Bauwerksnummer angegeben ist, gehe ich von einer Unterbrechung aus. Unabhängig von der vsl. nicht mehr gegebenen Erreichbarkeit von landwirtschaftlichen Flächen wird auch eine für Freizeit- und Erholung genutzte Wegeverbindung unterbrochen. Gründe hierfür sind nicht ersichtlich. Ich bitte zu prüfen, ob die Wegeverbindung erhalten bleiben kann.

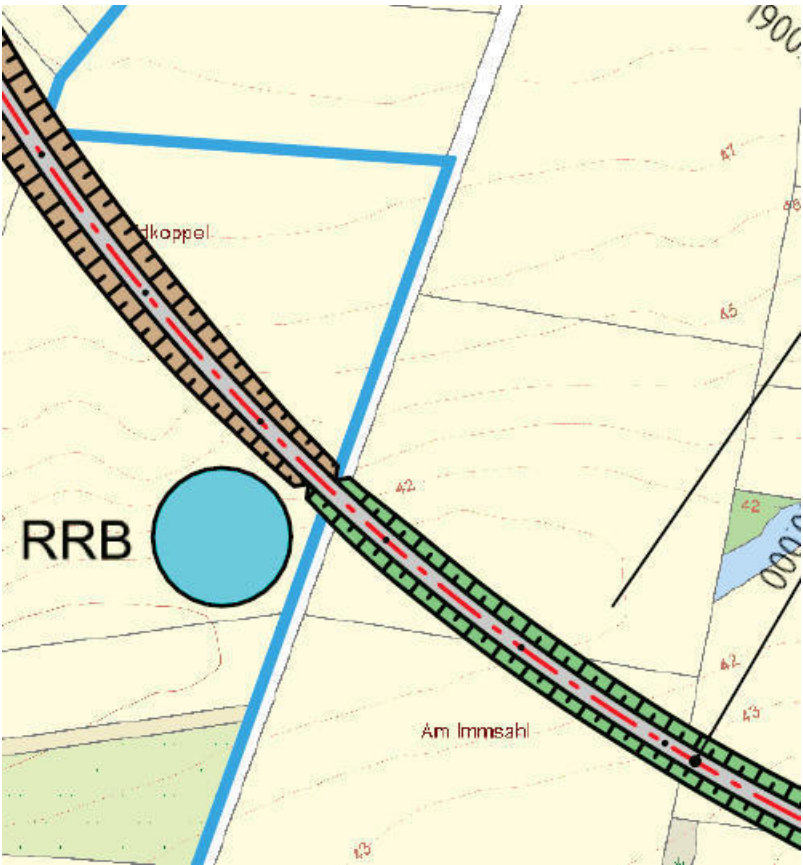
Mit freundlichen Grüßen

■  
für den ADFC Kreisverband Harburg e.V.





Verlauf Hollenstedter Straße



LH-14-1190  
Mast 009  
T +8,0 +0,0  
DH  
51190009

LH-14-1190  
Mast 010A  
KM 14,0-16,0 +6,0 +0,0  
DA/DA  
51190010A

429,99

179,99°  
199,99g

UT 73,20m ü.NN

EOK 43,40m ü.NN

UT 70,19m ü.NN

EOK 49,23m ü.NN

Gemarkung Elstorf  
Flur 003



Steinhaus

Steinhaus

102,53°  
113,92g

Weg

~ 23,04

~ 46,28

~ 27,20



Leitungsschutzbereich

Zugehörigkeit			Verweis		Maßstab	Format
			-		1:2000	A3-Q
Technische Referenz	Erstellt durch	Genehmigt von	Änd.	Ausgabedatum	Dokumentenstatus	Zahlteil
			-	Erstelldatum	GÜLTIG	21
				22.11.2011		Blatt
						10
		Objektname 110-kV-Ltg. LH-14-1190 Abzweig Neu Wulmstorf				
		Klassifikation - Dokumentenart LD4				
Ident-Nr. 000-000-000		Titel Lage- und Profilplan Mast 009 bis Mast 010A				



LH-14-1190  
Mast 010A  
KM 140-160 +6,0 +0,0  
DA/DA  
51990010A

LH-14-1190  
Mast 011  
T +8,0 +0,0  
DH  
51990011

413.65

179,99°  
199,99g

UT 70,19m ü.NN

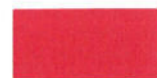
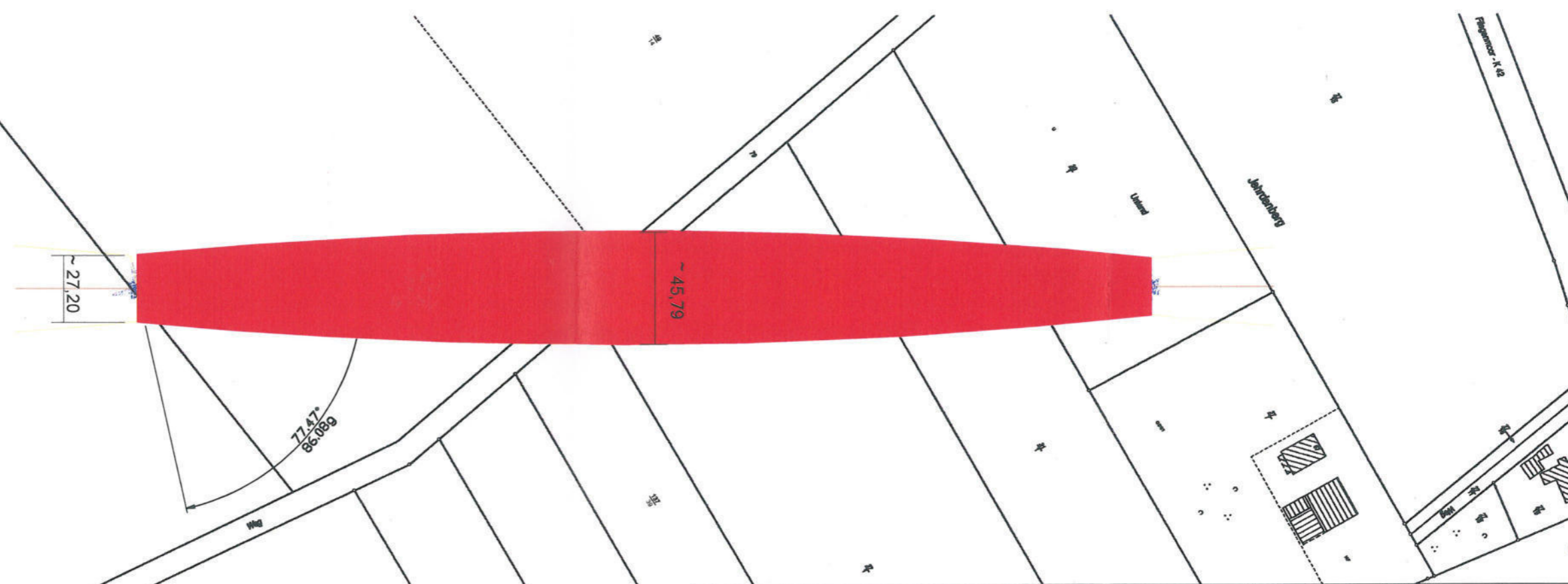
EOK 49,23m ü.NN

UT 80,79m ü.NN

EOK 50,98m ü.NN



Gemarkung Elstorf  
Flur 003



Leitungsschutzbereich

Zugehörigkeit			Verweis		Maßstab	Format
			-		1:2000	A3-Q
Technische Referenz	Erstellt durch	Genehmigt von	Änd.	Ausgabedatum	Dokumentenstatus	Zahlteil
			-	Erstelldatum 22.11.2011	GÜLTIG	21 Blatt 11
		Objektname <b>110-kV-Ltg. LH-14-1190 Abzweig Neu Wulmstorf</b>				
		Klassifikation - Dokumentenart LD4				
Ident-Nr. 000-000-000		Titel Lage- und Profilplan Mast 010A bis Mast 011				

Anlage zur Einwender\_ID 5

LH-14-1190  
Mast 011  
T +8,0 +0,0  
DH  
51190011

LH-14-1190  
Mast 012  
T +8,0 +0,0  
DH  
51190012

420.43

UT 80,79m ü.NN

UT 80,03m ü.NN

EOK 50,98m ü.NN

EOK 50,20m ü.NN



Gemarkung Elstorf  
Flur 003

Gemarkung Elstorf  
Flur 002



Leitungsschutzbereich

Zugehörigkeit			Verweis		Maßstab	Format
			-		1:2000	A3-Q
Technische Referenz	Erstellt durch	Genehmigt von	Änd.	Ausgabedatum	Dokumentenstatus	Zahlteil
			-	Erstelldatum 22.11.2011	GÜLTIG	21 Blatt 12
		Objektname <b>110-kV-Ltg. LH-14-1190 Abzweig Neu Wulmstorf</b>				
		Klassifikation - Dokumentenart LD4				
Ident-Nr. 000-000-000		Titel Lage- und Profilplan Mast 011 bis Mast 012				

LH-14-1190  
Mast 012  
T +8,0 +0,0  
DH  
51190012

LH-14-1190  
Mast 013  
T +2,0 +0,0  
DH  
51190013

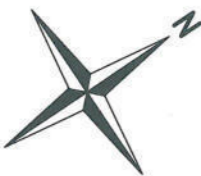
394.47

UT 80,03m ü.NN

UT 74,92m ü.NN

EOK 50,20m ü.NN

EOK 51,06m ü.NN



Gemarkung Elstorf  
Flur 002

Gemarkung Elstorf  
Flur 001



Leitungsschutzbereich

Zugehörigkeit			Verweis		Maßstab	Format
			-		1:2000	A3-Q
Technische Referenz	Erstellt durch	Genehmigt von		Änd.	Ausgabedatum	Dokumentenstatus
				-	Erstelldatum	Zählteil
					22.11.2011	GÜLTIG
						21 Blatt
						13
e-on   Netz		Objektname				
		110-kV-Ltg. LH-14-1190 Abzweig Neu Wulmstorf				
		Klassifikation - Dokumentenart				
		LD4				
		Titel				
		Lage- und Profilplan				
		Mast 012 bis Mast 013				
Ident-Nr. 000-000-000						

LH-14-1190  
Mast 013  
T +2,0 +0,0  
DH  
5190013

LH-14-1190  
Mast 014  
T +4,0 +0,0  
DH  
5190014

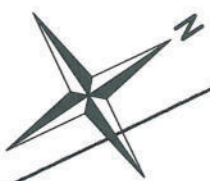
398.74

UT 74,92m üNN

UT 71,36m üNN

EOK 51,06m üNN

EDK 45,59m üNN



Gemarkung Elstorf  
Flur 001

Lindenecke - 8 3

Auf den Radlöhren

Ketzendörren

Auf dem Ackerstück

~ 22,98

~ 42,18

~ 22,96



Leitungsschutzbereich

Zugehörigkeit			Verweis		Maßstab	Format
			-		1:2000	A3-Q
Technische Referenz	Erstellt durch	Genehmigt von	Änd.	Ausgabedatum	Dokumentenstatus	Zählteil
			-	Erstelldatum	GÜLTIG	21 Blatt
				22.11.2011		14
		Objektname 110-kV-Ltg. LH-14-1190 Abzweig Neu Wulmstorf				
		Klassifikation - Dokumentenart LD4				
Ident-Nr. 000-000-000		Titel Lage- und Profilplan Mast 013 bis Mast 014				

LH-14-1190  
Mast 014  
T +4,0 +0,0  
DH  
51190014

LH-14-1190  
Mast 015  
T +4,0 +0,0  
DH  
51190015

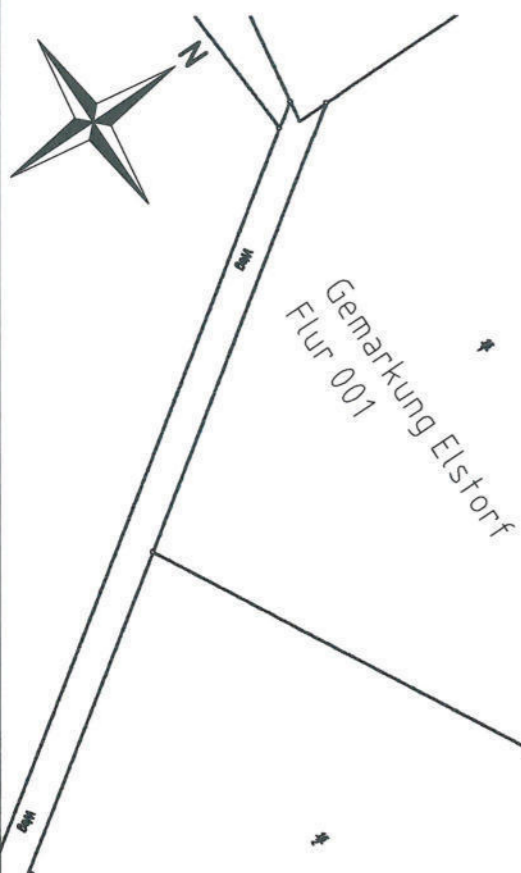
413,06

UT 71,36m ü.NN

UT 76,54m ü.NN

EOK 45,59m ü.NN

EOK 50,80m ü.NN



Leitungsschutzbereich

Zugehörigkeit			Verweis		Maßstab	Format
			-		1:2000	A3-Q
Technische Referenz	Erstellt durch	Genehmigt von		Änd.	Ausgabedatum	Dokumentenstatus
				-	Erstelldatum	GÜLTIG
					22.11.2011	Zahlteil 21 Blatt 15
		Objektname <b>110-kV-Ltg. LH-14-1190 Abzweig Neu Wulmstorf</b>				
		Klassifikation - Dokumentenart LD4				
Ident-Nr. 000-000-000		Titel Lage- und Profilplan Mast 014 bis Mast 015				

LH-14-1190  
Mast 015  
T +4,0 +0,0  
DH  
51190015

LH-14-1190  
Mast 016  
T +2,0 +0,0  
DH  
51190016

366.36

UT 76,54m ü.NN

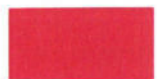
UT 77,52m ü.NN

EOK 50,80m ü.NN

EOK 53,79m ü.NN

Gemarkung Elstorf  
Flur 001

Gemarkung Neu Wulmstorf  
Flur 001



Leitungsschutzbereich

Zugehörigkeit			Verweis		Maßstab	Format
			-		1:2000	A3-Q
Technische Referenz	Erstellt durch	Genehmigt von		Änd.	Ausgabedatum	Dokumentenstatus
				-	Erstelldatum 22.11.2011	GÜLTIG
			Objektname <b>110-kV-Ltg. LH-14-1190 Abzweig Neu Wulmstorf</b>			
Ident-Nr. 000-000-000			Klassifikation - Dokumentenart LD4			
			Titel Lage- und Profilplan Mast 015 bis Mast 016			
			Zählteil		Blatt	
			21		16	

LH-14-1196  
Mast 045  
WA140-180 +14,0 +0,0  
DA  
51196445

LH-14-1196  
Mast 046  
WA120-140 +10,0 +0,0  
DA  
51196446

174,07°  
193,41g

442,63

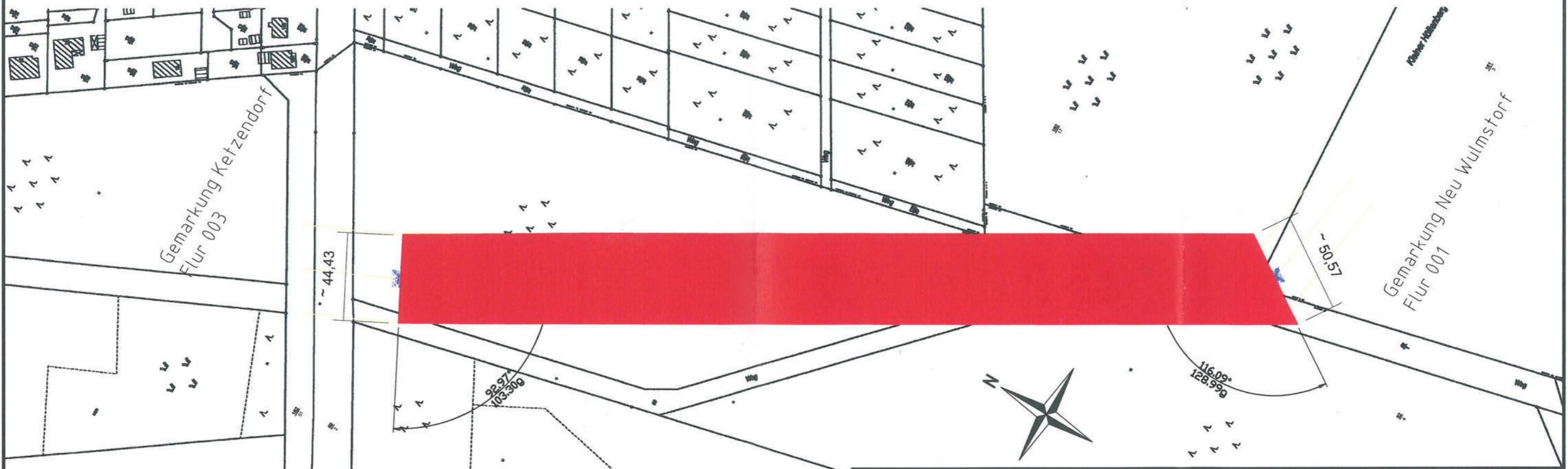
127,82°  
142,02g

UT 50,00m ü.NN

EOK 15,83m ü.NN

UT 60,77m ü.NN

EOK 30,73m ü.NN



Leitungsschutzbereich

Zugehörigkeit			Verweis		Maßstab	Format
			-		1:2000	A3-Q
Technische Referenz	Erstellt durch	Genehmigt von		Änd.	Ausgabedatum	Dokumentenstatus
				-	Erstelldatum 08.06.2012	GÜLTIG
			Objektname <b>110-kV-Ltg. LH-14-1196 Mittelkirchen - Neu Wulmstorf</b>			
			Klassifikation - Dokumentenart LD4			
Ident-Nr. 000-000-000			Titel Lage- und Profilplan Mast 045 bis Mast 046			
			Änd.		Ausgabedatum	Dokumentenstatus
					08.06.2012	GÜLTIG
						Zählteil 52 Blatt 48

LH-14-1196  
Mast 046  
WA120-140 +10,0 +0,0  
DA  
51196046

LH-14-1196  
Mast 047  
T +4,0 +0,0  
DH  
51196047

127,82°  
142,02g

265,63

UT 60,77m ü.NN

EOK 30,73m ü.NN

UT 57,86m ü.NN

EOK 32,12m ü.NN



Leitungsschutzbereich

Gemarkung Neu Wulmstorf  
Flur 001

Zugehörigkeit			Verweis		Maßstab	Format
			-		1:2000	A3-Q
Technische Referenz	Erstellt durch	Genehmigt von		Änd.	Ausgabedatum	Dokumentenfstatus
				-	08.06.2012	GÜLTIG
			Objektname <b>110-kV-Ltg. LH-14-1196 Mittelkirchen - Neu Wulmstorf</b>			
			Klassifikation - Dokumentenart LD4			
Ident-Nr. 000-000-000			Titel Lage- und Profilplan Mast 046 bis Mast 047			
			Erstelldatum		Zählteil	Blatt
					52	49



LH-14-1206  
Mast 001  
T +12,5 +0,0  
DH  
51206001

LH-14-1206  
Mast 002  
T +0,0 +0,0  
DH  
51190002

306,09

UT 36,72m ü.NN

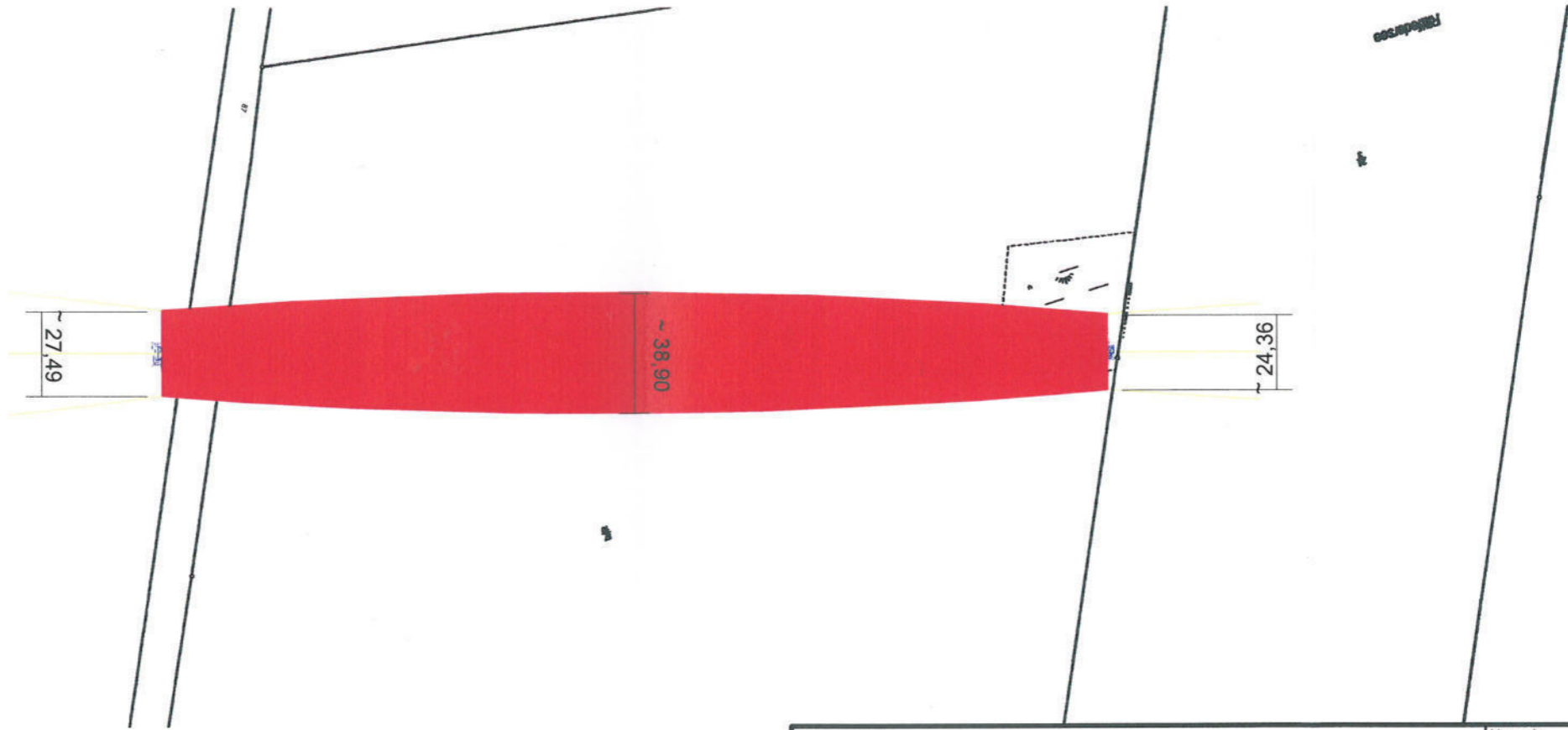
EOK 41,80m ü.NN

UT 21,86m ü.NN

EOK 37,80m ü.NN

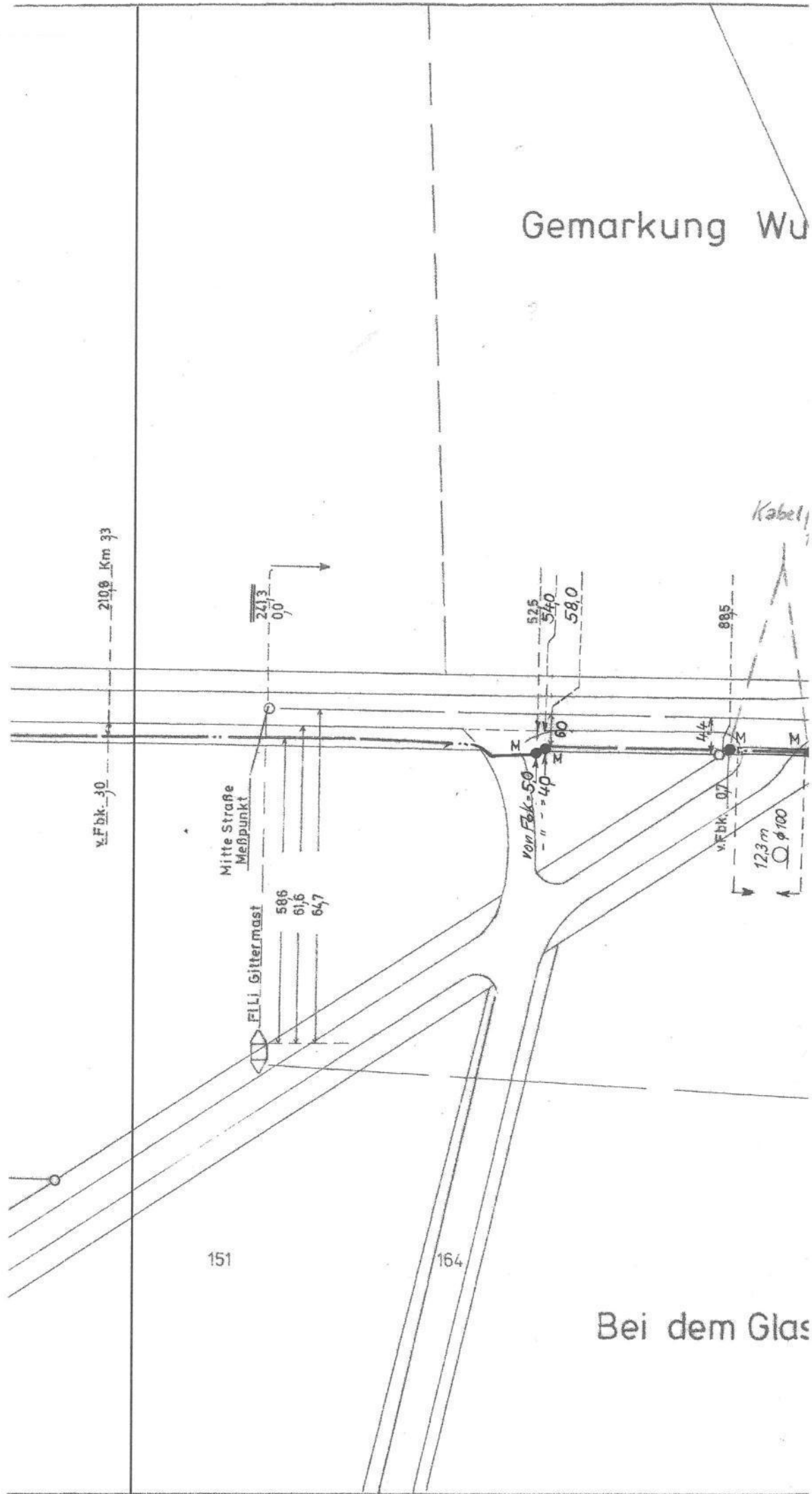


Gemarkung Eilstorf  
Flur 003



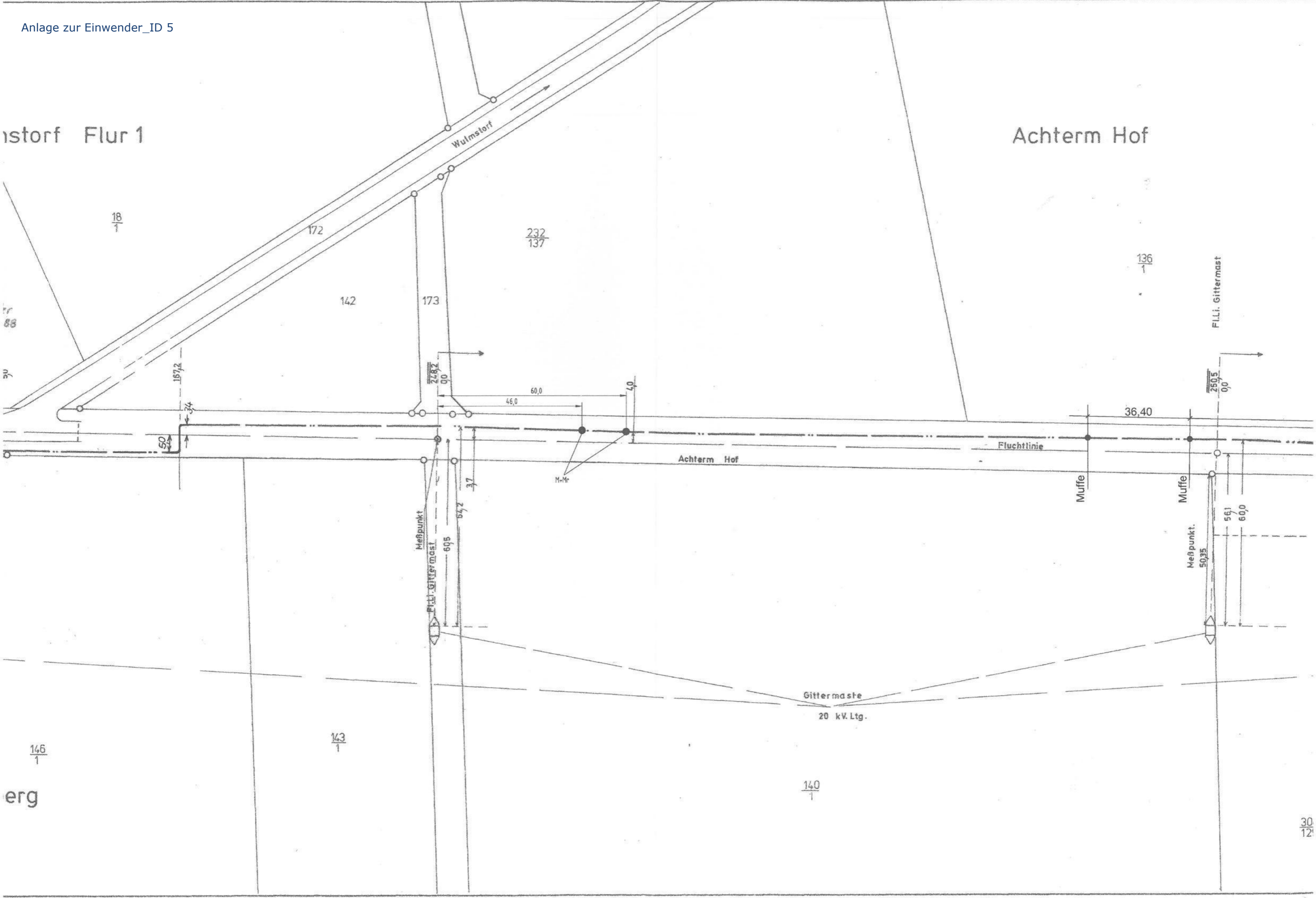
Leitungsschutzbereich

Zugehörigkeit			Verweis		Maßstab	Format
			-		1:2000	A3-Q
Technische Referenz	Erstellt durch	Genehmigt von	Änd.	Ausgabedatum	Dokumentenstatus	Zählteil
			-	Erstelldatum 24.03.2011	GÜLTIG	18 Blatt 2
		Objektname 110-kV-Ltg. LH-14-1206 Abzweig Eilstorf				
		Klassifikation - Dokumentenart LD4				
Ident-Nr. 000-000-000		Titel Lage- und Profilplan Mast 001 bis Mast 002				



Wulmstorf Flur 1

Achterm Hof



## Fernsteuerkabelverbindung UW Neu Wulmstorf - KV Wulmstorf


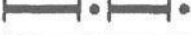




Nr.: EC 245526


### Lageplan

Maßstab 1 : 1000

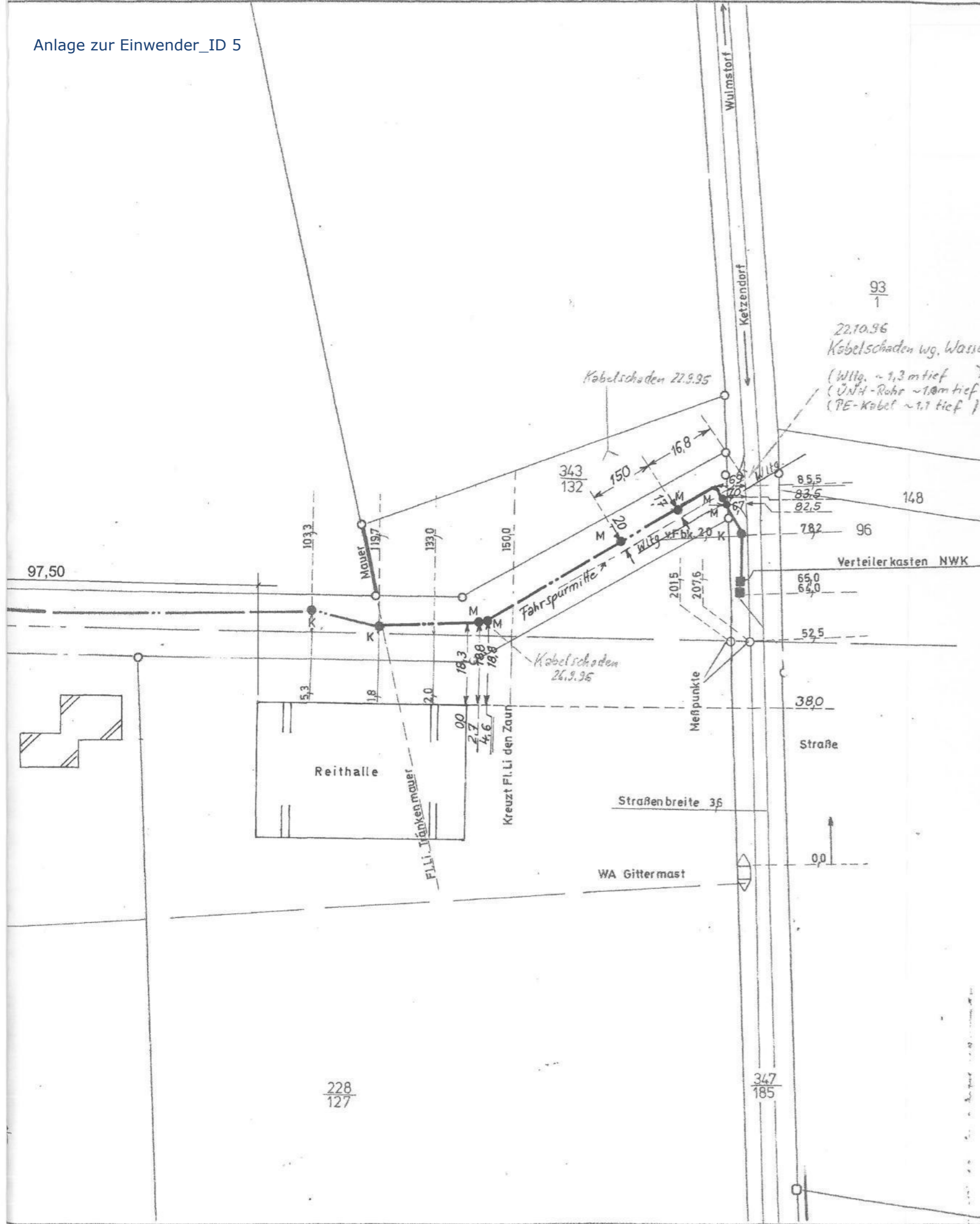
#### Legende:

##### Grenzen :

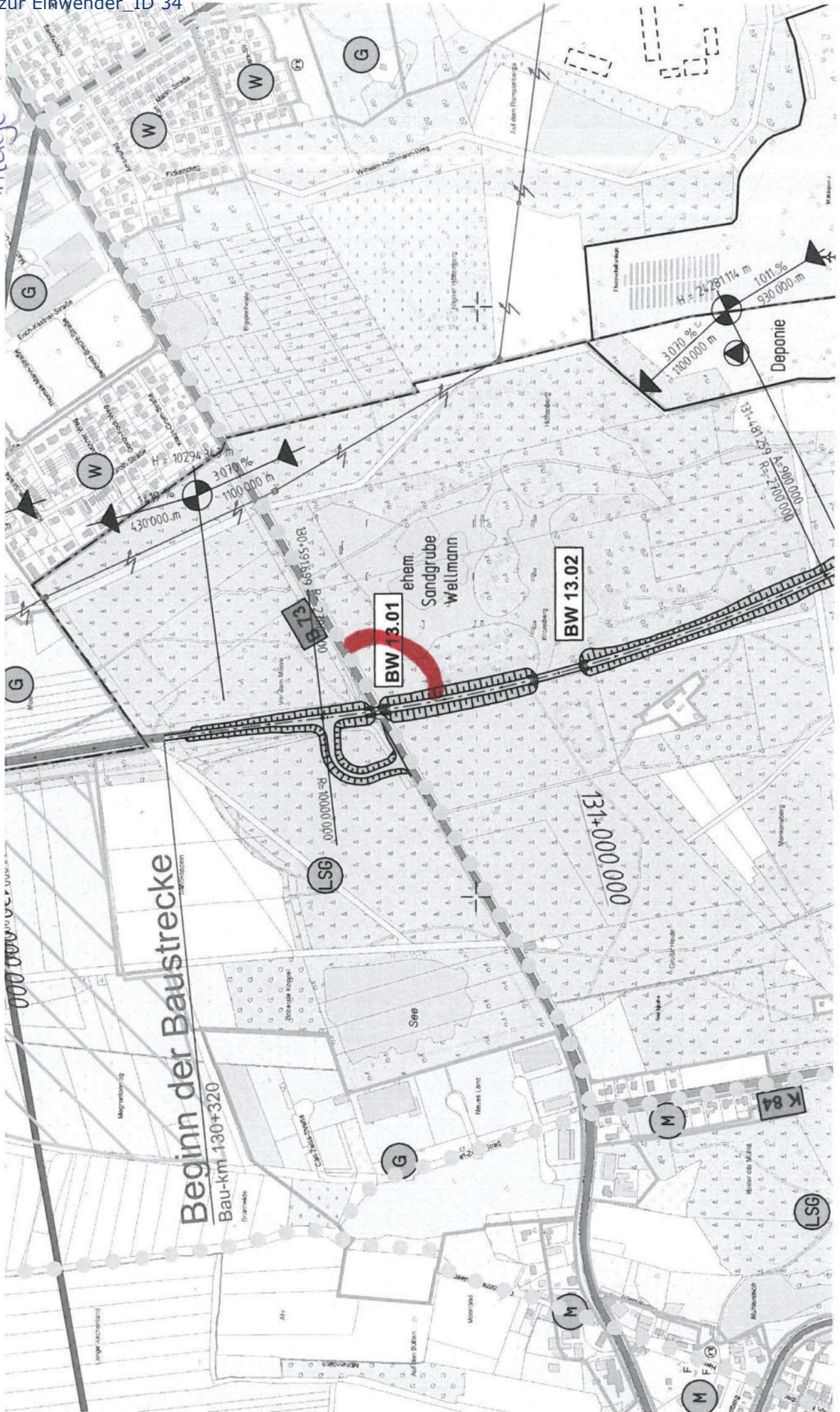
- Land 
- Reg. Bez. 
- Kreis 
- Stadt/Gem. 
- Gemarkung 
- Flur 
- Flurstueck 

Trasse  Muffe/Fitting/Muffe u. Marker

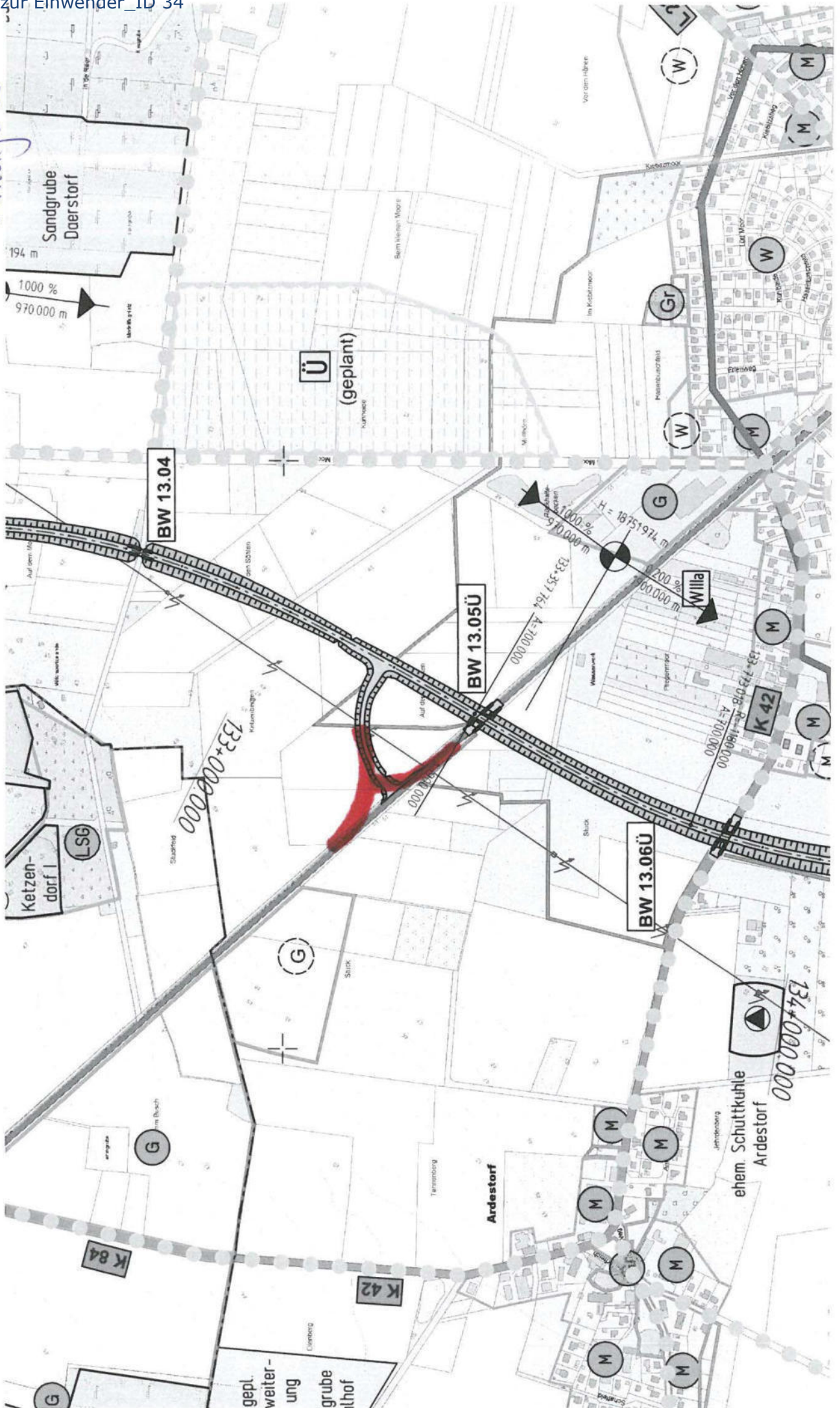
Firma		CAD-Kennung:	Format:	Maßstab: 1:1000	Masseinheit: -
		000-713-720	A4 H	Bezeichnung: <b>EC 245526</b>	
		Datum	Name	Benennung:	
		Bearb. 1977	Hö.	Kabellageplan	
		Gepr. -	-	-	
		Zustand	-	-	
		Version	-	-	
b	Revision	28.02.07	Do.	log. Zchngs.-Nr.: Z00	
a	Revision	18.10.2006		D / Lageplan	
Zust. Aenderung		Datum	Name	02/02	
				Blatt: 02	
				Bl.	
				Urspr.: 01-24-TTB-1-00123203	



Anlage 1



Anlage 2



Sandgrube  
Daerstorf

194 m  
1000 %  
970 000 m

BW 13.04

BW 13.05Ü

BW 13.06Ü

Ketzen-  
dorf | (LSG)

Willa

ehem. Schuttkuhle  
Ardestorf

Ardestorf

K 84

K 42

gepl.  
weiter-  
ung  
grube  
thof

134+000-000

133+000-000

H = 18751974 m

Hamburger Wasserwerke GmbH  
Hamburger Stadtentwaesserung AöR  
Unternehmen von HAMBURG WASSER  
Billhorner Deich 2, 20539 Hamburg

Telefon 040 / 7888 - 82442

Hamburg, den 05.09.2018

#### Lieferung von Daten

Die bereitgestellten Daten umfassen den von Ihnen gewünschten Gebietsausschnitt. Eventuell mitgelieferte Daten, die ausserhalb dieses Gebietes liegen, können systembedingt unvollständig sein. Eine Weitergabe der Daten - auch auszugsweise - sowie jegliche Vervielfältigung oder Verbreitung an Dritte ist untersagt.

Die Angaben über die exakte Lage und Abmessungen der Abwasseranlagen sind vor Ort durch Aufgrabungen zu prüfen.

Gleiches gilt für die Vollständigkeit der Angaben, für die keine Gewähr übernommen werden kann.

In einem Abstand von unter einem Meter zur Außenkante der Anlagen ist mit Handschachtung zu arbeiten und der zuständige Sielbezirk/Netzbetrieb ist zu informieren.

Die Lage der digitalen Daten bezieht sich auf das Europäische Terrestrische Referenzsystem 1989 (ETRS89) in der Universalen Transversalen Mercator (UTM)-Abbildung.

Ausgabeformat: DWG in der ACAD-Version 2010

Bei Rückfragen zur ALKIS oder Rechnung wenden Sie sich bitte an die Beauskunftung / Sicherung Anlagenbestand.

Tel: + 49 (0) 40 / 7888-82112,-82113,-82115,-82129

Mail: [anlageninfo@hamburgwasser.de](mailto:anlageninfo@hamburgwasser.de)

Bei Rückfragen zur DWG-Datei wenden Sie sich bitte an den Geodatenservice.

Mail: [geodatenservice@hamburgwasser.de](mailto:geodatenservice@hamburgwasser.de)

Anlage zur Einwender\_ID 37

Name	Messstelle	Werk	GWL	Von	Bis	GOK [mNH	F-Ok. [mNH	F-Uk. [mNH	Rechts	Hoch	Vor-gänger	Nach-folge	MPH [mNH	Absch.	F-Dur. [mm	Übergang [	Bemerkung
Gebiet Harburg-Land, Eigentum HWW																	
GHL13.F1	HL13.1	NEU	Q1	01.08.1967		66	-2	-4	553548	5919521			65.81	S_2	50		
GHL13.F2	HL13.2	NEU	T2	01.08.1967		66	-90	-92	553548	5919521			65.94	S_2	50		
GHL14.F1	HL14	NEU	Q1	01.08.1967		10.3	-15.7	-17.7	550374	5923060			10.22	S_OEL	50		
GHL15.F1A	HL15.1A	SEM	Q1	23.12.1993		2.26	-21.74	-23.74	549557	5924963	GHL15.F1		3.21	K	125		
GHL15.F2	HL15.2	SEM	T2Q	23.12.1993		2.26	-115.74	-120.74	549557	5924963			3.09	K			
GHL15.F3	HL15.3	SEM	T3Q	23.12.1993		2.26	-229.74	-234.74	549557	5924963			2.2	S_A_5	65		
GHL4.F1	HL4.1	NEU	Q1	01.02.1967		37.9	-35.1	-37.1	548970	5920796			38.52	R_2	50		Dipper eingebaut durch das NLWKN Lüneburg
GHL4.F2	HL4.2	NEU	T2Q	01.02.1967		37.9	-54.1	-56.1	548970	5920796			38.52	R_2	50		
GHL4.F3	HL4.3	NEU	T3	01.02.1967		37.9	-100.1	-102.1	548970	5920796			38.39	R_3	50		
Gebiet Neugraben																	
GNG3.F1	NG3.1	NEU	Q1	11.12.1981		42.56	-11.4	-16.4	554823	5923787			42.44	S_3	50	54	
GNG3.F2	NG3.2	NEU	T2	11.12.1981		42.6	-157.4	-162.4	554823	5923787			42.43	S_3	50	60.44	
GNG3.F3	NG3.3	NEU	T3	11.12.1981		42.6	-199.4	-204.4	554823	5923787			42.44	S_3	50	58.64	
Gebiet Neugraben West																	
GNGW1.F1	NGW1	NEU	T3Q	16.05.1969		47.1	-128.9	-130.9	551991	5920766			46.93	S_OEL	50		Am 27.11.97 in das Eigentum des WBV-Harburg t
GNGW2.F1	NGW2	NEU	T3Q	16.05.1969		47.3	-129.7	-131.7	552001	5921169			47.16	S_OEL	50		Am 27.11.97 in das Eigentum des WBV-Harburg t
GNGW3.F1	NGW3.1	NEU	Q2	16.05.1969		49.2	-41.1	-51.1	552178	5921228			49.81	R_3	50		Änderung der Stammdaten nach Kamerabefahrung
GNGW3.F2	NGW3.2	NEU	T3Q	16.05.1969		49.4	-140.6	-142.6	552199	5921212			49.24	S_OEL	50		
GNGW3.F3	NGW3.3	NEU	T3Q	16.05.1969		49.4	-166.6	-168.6	552199	5921212			49.28	S_OEL	50		
GNGW3.F4	NGW3.4	NEU	T3Q	16.05.1969		49.4	-232.6	-234.6	552199	5921212			49.3	S_OEL	50		
<b>Glossar für Absch.</b>																	
<b>Kurz</b>	<b>Lang</b>																
K	6" Schutzrohr mit Klappe und Reduzierung auf 4"-Kappe																
R_2	Rohr mit 2"-Kappe																
R_3	Rohr mit 3"-Kappe																
S_2	Straßenkappe mit 2"-Kappe																
S_3	Straßenkappe mit 3"-Kappe																
S_A_5	Straßenkappe mit Arteserverschluß 5"																
S_OEL	Straßenkappe mit Oelkappe																
<b>Glossar für GWL</b>																	
<b>Kurz</b>	<b>Lang</b>																
Q1	Quartär 1																
Q2	Quartär 2																
T2	Obere Braunkohlesande																
T2Q	Obere Braunkohlesande (Filter im Quartär)																
T3	Untere Braunkohlesande																
T3Q	Untere Braunkohlesande (Filter im Quartär)																



übergeben  
übergeben  
ig vom 16.5.06

## Netzauskunft

PLEdoc GmbH · Postfach 12 02 55 · 45312 Essen

Telefon 0201/36 59 - 0  
E-Mail netzauskunft@pledod.de

Landkreis Harburg  
Stabsstelle Kreisentwicklung / Wirtschaftsförderung  
Stahnke  
Schloßplatz 6  
21423 Winsen (Luhe)

zuständig  
Durchwahl

Ihr Zeichen  
S03.11 MS - ROV OU  
Elstorf Beteiligung

Ihre Nachricht vom  
06.02.2020

Anfrage an  
Gasline

unser Zeichen

Datum  
13.02.2020

### Raumordnungsverfahren für den Neubau der B 3 OU Elstorf mit Zubringer A 26 des Landkreises Harburg

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir beziehen uns auf Ihre o.g. Maßnahme und teilen Ihnen hierzu mit, dass von uns verwaltete Versorgungsanlagen der nachstehend aufgeführten Eigentümer bzw. Betreiber von der geplanten Maßnahme **nicht betroffen** werden:

- Open Grid Europe GmbH, Essen
- Kokereigasnetz Ruhr GmbH, Essen
- Ferngas Netzgesellschaft mbH (FG), Netzgebiet Nordbayern, Schwaig bei Nürnberg
- Mittel-Europäische Gasleitungsgesellschaft mbH (MEGAL), Essen
- Mittelrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH (METG), Essen
- Nordrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH & Co. KG (NETG), Dortmund
- Trans Europa Naturgas Pipeline GmbH (TENP), Essen
- GasLINE Telekommunikationsnetzgesellschaft deutscher Gasversorgungsunternehmen mbH & Co. KG, Straelen (hier Solotrassen in Zuständigkeit der PLEdoc GmbH)
- Viatel GmbH (Zayo Group), Frankfurt

Hinsichtlich der Maßnahmen zum Ausgleich und zum Ersatz der Eingriffsfolgen entnehmen wir den Unterlagen, dass die Kompensationsmaßnahmen erst im weiteren Verfahren festgelegt werden bzw. keine Erwähnung finden.

Wir weisen darauf hin, dass durch die Festsetzung planexterner Ausgleichsflächen eine Betroffenheit von uns verwalteter Versorgungseinrichtungen nicht auszuschließen ist. Wir bitten um Mitteilung der planexternen Flächen bzw. um weitere Beteiligung an diesem Verfahren.

**Maßgeblich für unsere Auskunft ist der im Übersichtsplan markierte Bereich. Dort dargestellte Leitungsverläufe dienen nur zur groben Übersicht.**

**Achtung:** Eine Ausdehnung oder Erweiterung des Projektbereichs bedarf immer einer erneuten Abstimmung mit uns.

Mit freundlichen Grüßen  
PLEdoc GmbH

-Dieses Schreiben ist ohne Unterschrift gültig-

### Anlage(n)

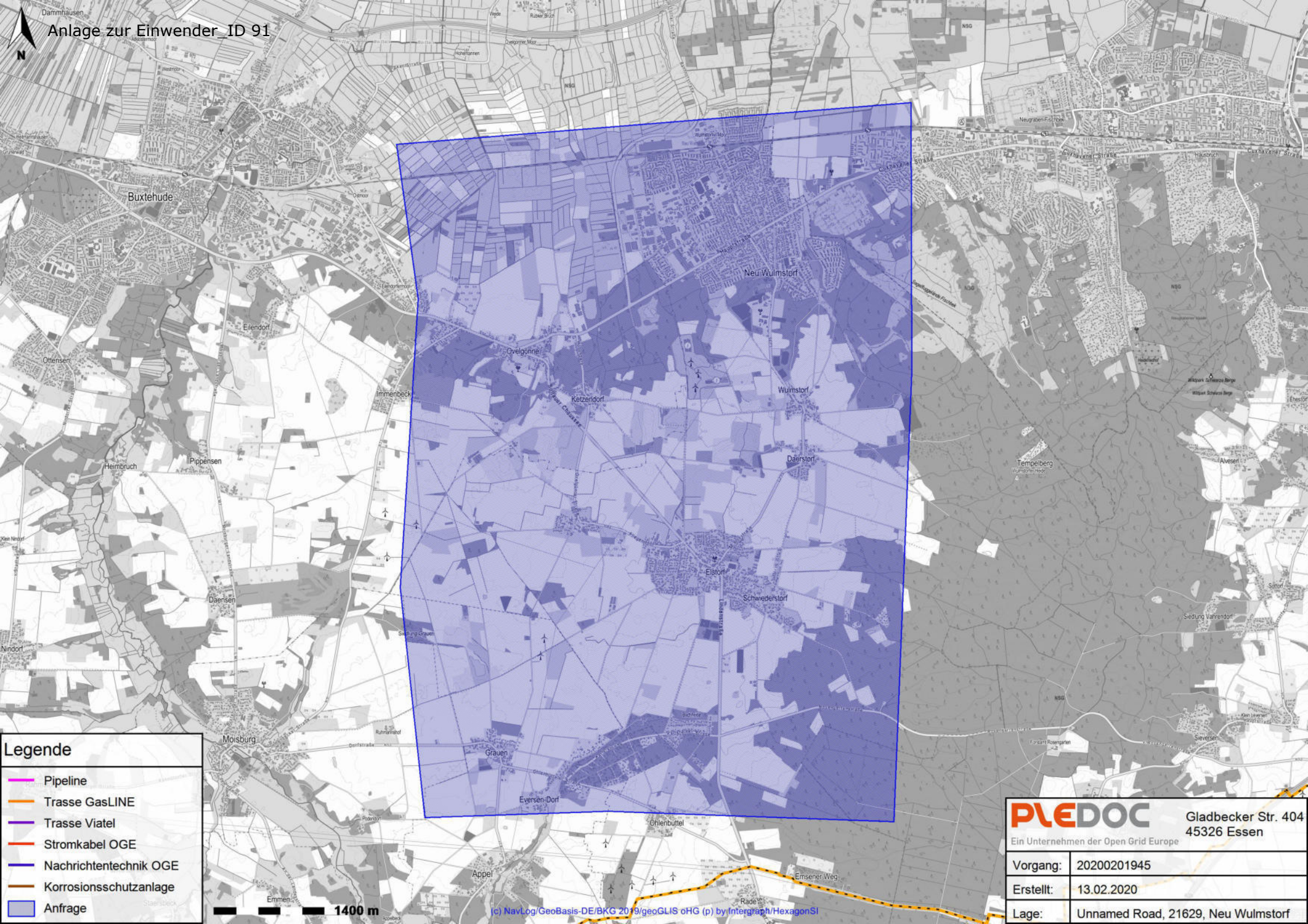
Geschäftsführer: Kai Dargel

PLEdoc GmbH • Gladbecker Straße 404 • 45326 Essen  
Telefon: 0201 / 36 59-0 • Internet: www.pledod.de  
Amtsgericht Essen - Handelsregister B 9864 • USt-IdNr. DE 170738401

Zertifiziert nach  
DIN EN ISO 9001  
Zertifikatsnummer  
SQ-9001 AU 6020



Übersichtskarte © NavLog/GeoBasis-DE / BKG 2014 / geoGLIS OHG (p) by Intergraph



**Legende**

- Pipeline
- Trasse GasLINE
- Trasse Viatel
- Stromkabel OGE
- Nachrichtentechnik OGE
- Korrosionsschutzanlage
- Anfrage

1400 m

**PLEDOC** Gladbecker Str. 404  
45326 Essen  
Ein Unternehmen der Open Grid Europe

Vorgang:	20200201945
Erstellt:	13.02.2020
Lage:	Unnamed Road, 21629, Neu Wulmstorf

Anlage zur Einwender\_ID 125

Hoffläche  
Eigentum

Google Maps Elstorf



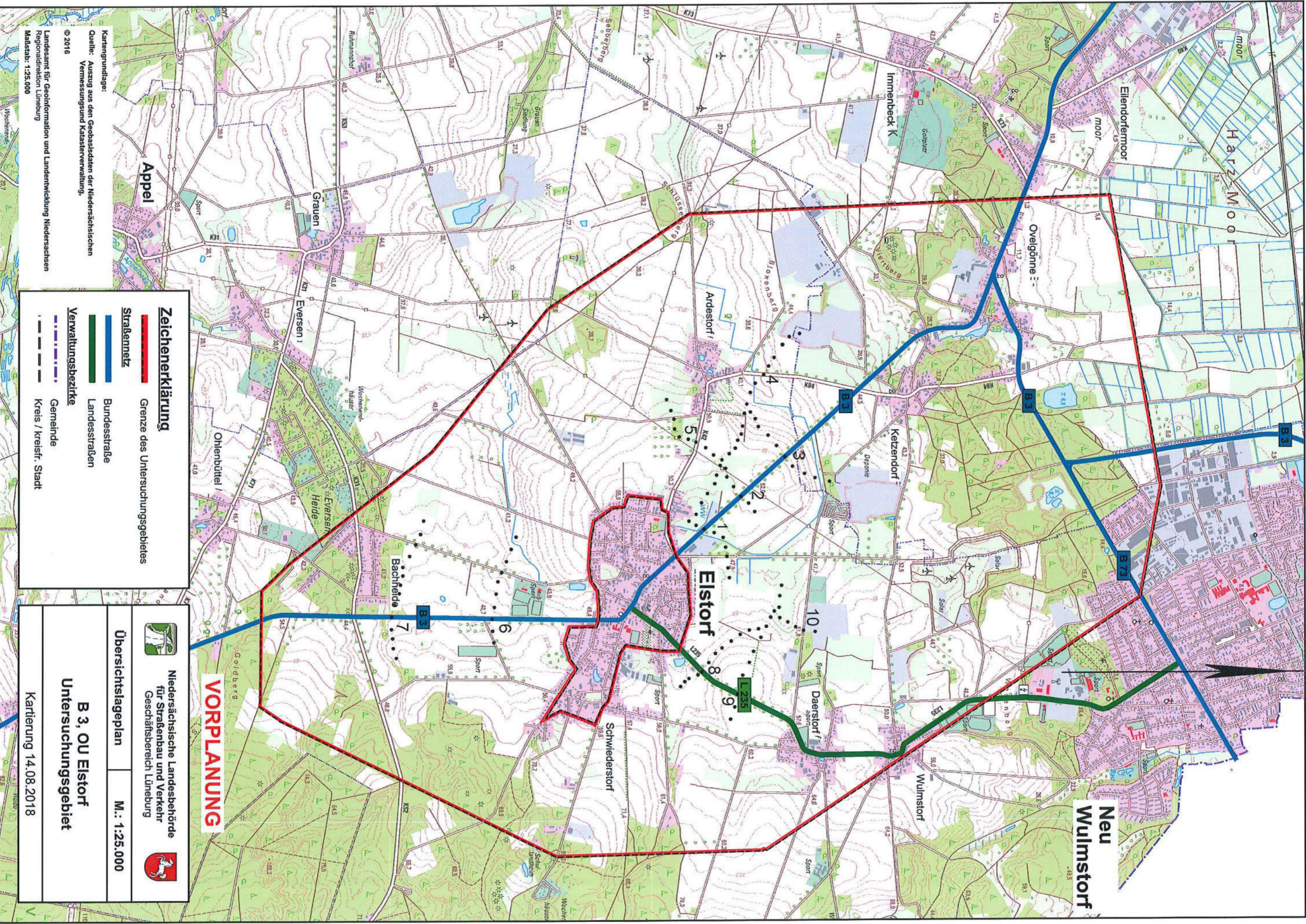
Anlage zur Einwender\_ID 125

Google Maps Elstorf

Futterfläche für [redacted] (weil Kuhstall verpöndet)  
kein Eigentum







**VORPLANUNG**

**Neu  
Wulmstorf**

**Zeichenerklärung**

- Grenze des Untersuchungsgebietes
- Straßennetz
- Bundesstraße
- Verwaltungsbezirke
- Kreis / kreisfr. Stadt



Niedersächsische Landesbehörde  
für Straßenbau und Verkehr  
Geschäftsbereich Lüneburg

Übersichtslageplan M.: 1:25.000

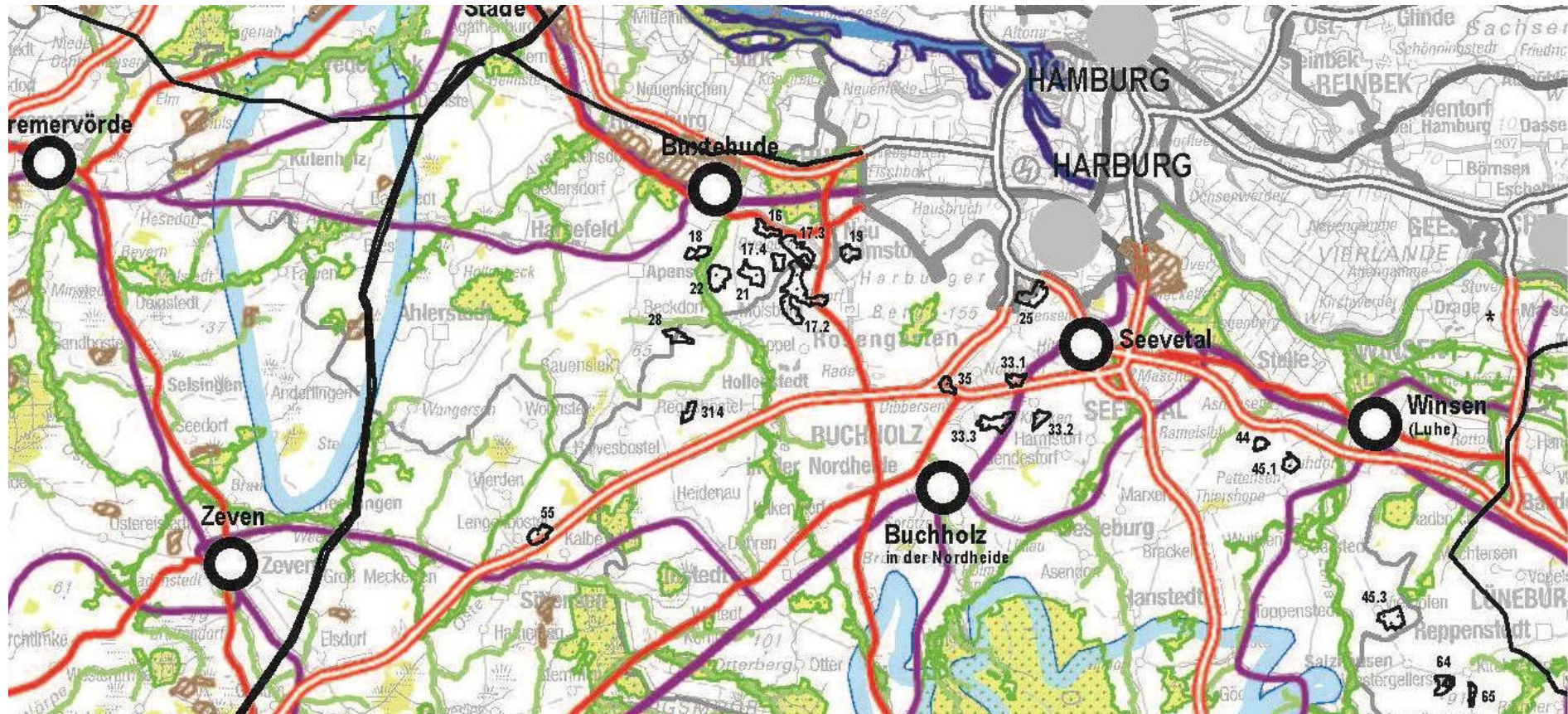
**B 3, OU Elstorf**  
Untersuchungsgebiet

Kartierung 14.08.2018


Kartengrundlage:  
Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung,  
© 2016  
Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Niedersachsen  
Regionaldirektion Lüneburg  
Maßstab: 1:25.000



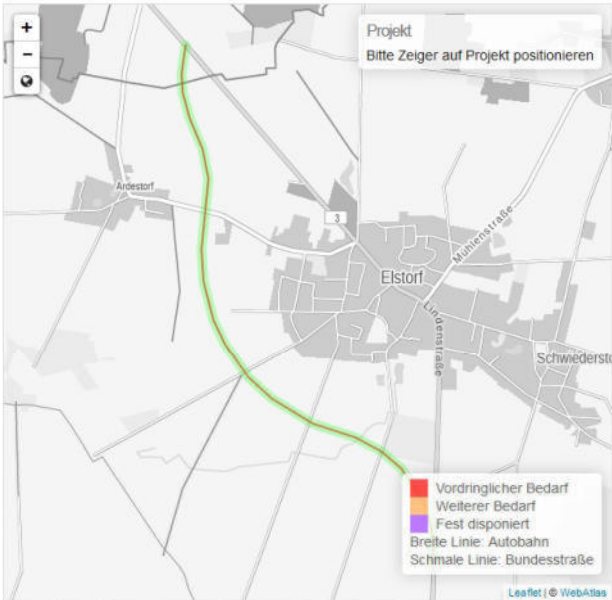
### Anlage E 3 - Ausschnitt aus Anlage 2 LROP



Anlage E 4 – Auszug Bundesverkehrswegeplan 2030: [https://www.bvwp-projekte.de/map\\_street.html](https://www.bvwp-projekte.de/map_street.html)



### Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030



Projekt  
Bitte Zeiger auf Projekt positionieren

Projekt  
B3 - NI - OU Elstorf - B3-G10-NI - VB

LÖSCHEN

Gewähltes Projekt: OU Elstorf

Projektossier (B3-G10-NI) in neuem Fenster öffnen

#### Projektdetails

Projektnummer	B3-G10-NI
Dringlichkeit	Vordringlicher Bedarf
Straße	B3
Bundesland	NI
Projektname	OU Elstorf
Bauziel	N 2

Hinweis: Das PRINS dient als Hintergrundinformation. Es stellt lediglich ergänzende Informationen zur BVWP-Broschüre (BVWP 2030 vom 03.08.2016) dar. Im Falle von Abweichungen zum PRINS ist im Zweifelsfall immer die Broschüre maßgebend.

© 2019 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Glossar | Impressum | Datenschutz | Hinweise

Quellen:

<https://www.gesundheit.de/medizin/gesundheit-und-umwelt/laerm-und-gesundheit/laerm-macht-krank>

<https://www.hausinfo.ch/de/home/versicherung-sicherheit/elementarereignisse/vibrationen.html>

[https://www.steinbeis-cres.de/assets/Forschung/Studie\\_Laerm\\_und\\_Immobilienwert.pdf](https://www.steinbeis-cres.de/assets/Forschung/Studie_Laerm_und_Immobilienwert.pdf)



Handwerkskammer Braunschweig-Lüneburg-Stade  
Postfach 17 60 · 21307 Lüneburg

**Wirtschaftspolitik und  
Regionalmanagement**

Landkreis Harburg  
Postfach 14 40  
21414 Winsen (Luhe)

**Raumordnungsverfahren für den Neubau der B 3 OU Elstorf mit Zubringer A 26,  
(Stade-Neu Wulmstorf), Antragskonferenz – Hinweise aus handwerklicher Sicht**

14. August 2018

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ihr Zeichen:  
Unser Zeichen: S3-jst

die von Ihnen an uns gesandten Planunterlagen zum genannten Vorhaben wurden in unserem Hause geprüft.

Ansprechpartner:

Von der Planung ist eine Vielzahl von Handwerksbetrieben betroffen, bei denen sich der Betriebssitz in unmittelbarer Nähe zum Bauvorhaben befindet. Aus handwerklicher Sicht bestehen derzeit unter Berücksichtigung der uns vorgelegten Unterlagen keine Bedenken, solange die ansässigen Betriebe durch die Baumaßnahmen nicht unangemessen eingeschränkt werden. Eine Liste der betroffenen Handwerksbetriebe können wir bei Bedarf gerne zusenden.

Handwerkskammer  
Braunschweig-Lüneburg-Stade  
Friedenstraße 6  
21335 Lüneburg

Mit dem Aus- und Umbau verbundene Beeinträchtigungen bei der Erreichbarkeit für Kunden und Lieferverkehr sind weitgehend zu vermeiden. Die Bautätigkeiten dürfen nicht zu Störungen führen, die die Betriebsabläufe der ansässigen Handwerksbetriebe unzumutbar behindern. Dies betrifft auch die Handwerksbetriebe, bei denen der Betriebssitz nicht unmittelbar im Plangebiet liegt, die aber die betreffenden Verkehrswege für ihre wirtschaftliche Tätigkeit nutzen müssen.

info@hwk-bls.de  
www.hwk-bls.de

Präsident:  
Detlef Bade

Zur genauen Maßnahmenabstimmung bitten wir um eine vorausschauende und intensive Öffentlichkeitsarbeit vor Ort. Eventuell kann die Kontaktaufnahme mit betroffenen Betrieben zwecks Baustelleneinrichtung, Zuwegung und Terminplanung bei der Ausführung der notwendigen Arbeiten erforderlich sein. Dazu sollte der Vorhabenträger einen Ansprechpartner für die Bauleitung mitteilen.

Hauptgeschäftsführer:  
Eckhard Sudmeyer

Sparkasse Lüneburg  
IBAN DE85 2405 0110 0000 0495 93  
BIC NOLADE21LBG

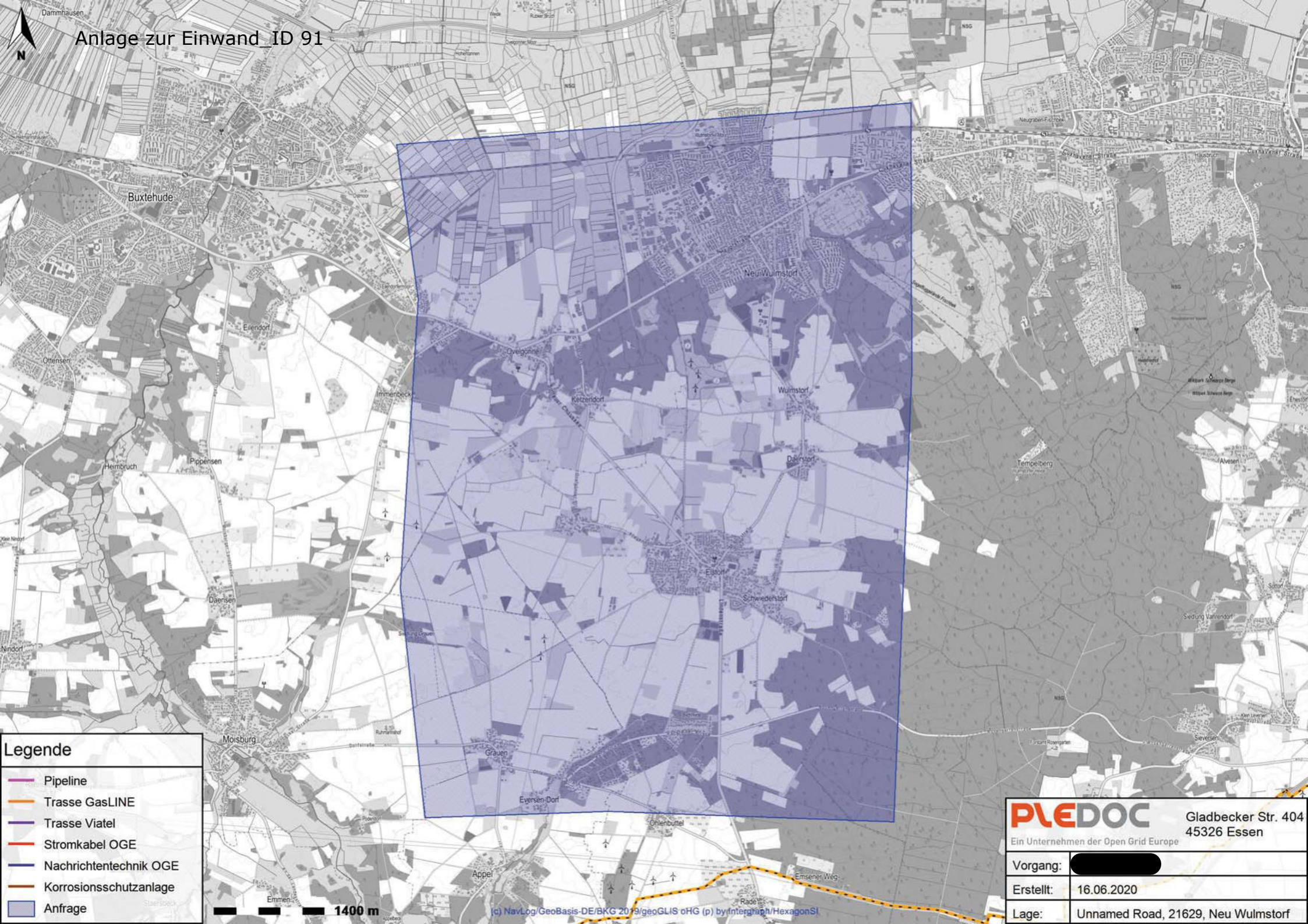
Volksbank Braunschweig Wolfsburg  
IBAN DE19 2699 1066 6038 6540 00  
BIC GENODEF1WOB

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Postbank Hannover  
IBAN DE39 2501 0030 0001 0823 03  
BIC PBNKDEFF

# Anlage zur Einwand\_ID 91



### Legende

- Pipeline
- Trasse GasLINE
- Trasse Viatel
- Stromkabel OGE
- Nachrichtentechnik OGE
- Korrosionsschutzanlage
- Anfrage

1400 m

(c) NavLog/GeoBasis-DE/BKG 2019/geoGLIS oHG (p) by Intergraph/HexagonSI

**PLEDOC** Gladbecker Str. 404  
Ein Unternehmen der Open Grid Europe 45326 Essen

Vorgang:	
Erstellt:	16.06.2020
Lage:	Unnamed Road, 21629, Neu Wulmstorf

Landesplanerische Feststellung zum Raumordnungsverfahren mit integrierter  
Umweltverträglichkeitsprüfung für die Ortsumgehung Elstorf / Ketzendorf

## Anlage 4

Ergänzende Erläuterungen zur Gewichtung

Deckblatt als Ergänzung zu den Raumordnungsunterlagen

Anlage 5 zu Unterlage 1

Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen

B 3 – nördl. Abschnitt 1450, Station 0 (B 3 / B 73) bis nördl. Abschnitt 1390, Station 0 (B 3 / K 31 / K 52)

---

## **Ortsumgehung Elstorf mit Zubringer A 26**

PROJIS-Nr.: 0397 160900

---

# **Anlage 5 zu Unterlage 1**

**Ergänzende Erläuterung zur Gewichtung  
der einzelnen Ziele und Hauptkriterien**

# **VORUNTERSUCHUNG**

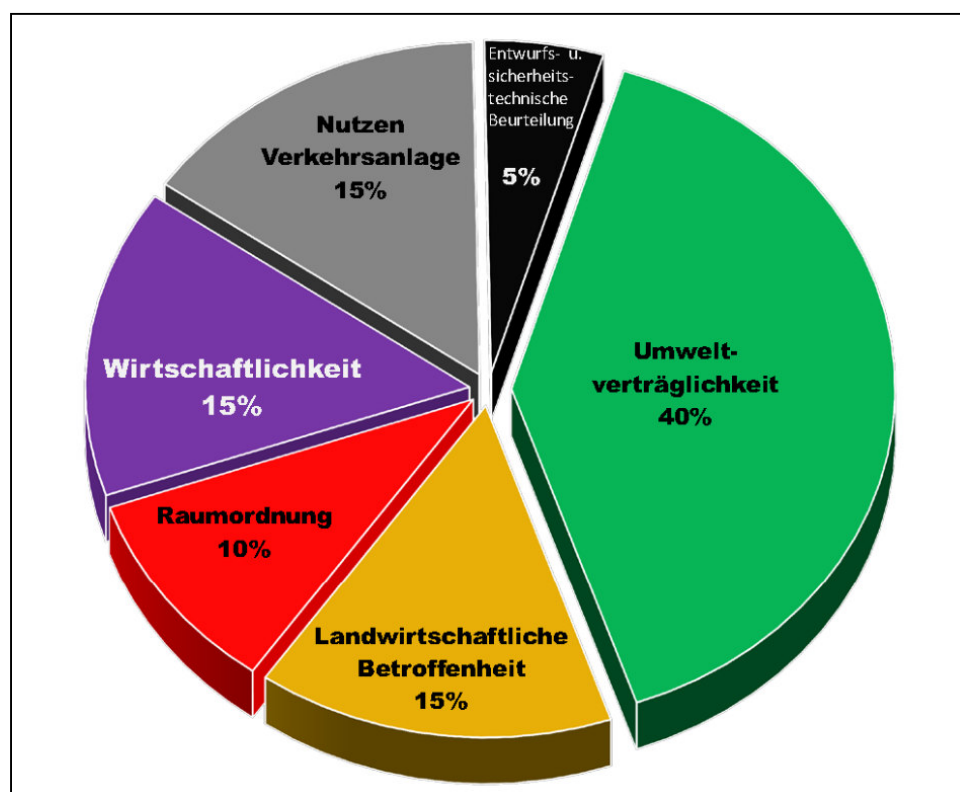
## Gewichtung im Variantenvergleich

Für alle Ziele, Hauptkriterien, Kriterien und deren Einflussgrößen wurden individuell für diesen Variantenvergleich gutachterlich Gewichtungen festgelegt. Kriterien, die keine Unterschiede in den Varianten ergeben, wurden als „variantenneutral“ eingestuft und aus der eigentlichen Bewertung herausgenommen (siehe Anlage 4). Dadurch treten die ermittelten Unterschiede deutlicher zu Tage und ermöglichen eine detailliertere Differenzierung der Varianten und dadurch die Ausweisung einer Vorzugslösung. Die Gewichtung der Kriterien im vorliegenden Vergleich wurde anhand ihrer Entscheidungsrelevanz vorgenommen.

Die Entscheidungsrelevanz leitet sich vornehmlich aus der Bedeutung des jeweiligen Ziels oder Kriteriums für den hier untersuchten Planungsraum ab und ist für diesen im Einzelfall festzulegen. Ein Vergleich der Gewichtungen in dieser Maßnahme mit den Gewichtungen bei anderen Baumaßnahmen ist nur eingeschränkt möglich, da dort im Regelfall andere Randbedingungen vorliegen, so dass die Planungsräume nicht vergleichbar sind.

Grundsätzlich ist die rechtliche Bedeutung der einzelnen Ziele und Kriterien im späteren Genehmigungsverfahren unterschiedlich und ist daher entsprechend ihrer möglichen Unüberwindbarkeit bei der Gewichtung zu berücksichtigen. Aus diesem Grund werden z.B. artenschutzrechtliche Belange höher gewichtet als die Durchfahrung eines Trinkwasserschutzgebietes, da für letzteres grundsätzlich technische Lösungen zur Verfügung stehen.

Für die Ortsumgehung Elstorf wurde die Gewichtung der einzelnen Ziele vom Auftraggeber und den Fachplanern wie folgt festgelegt und begründet.





Die Umweltverträglichkeit hat mit 40 % den größten Anteil an der Gesamtbewertung, da in diesem Ziel sowohl das eigentliche Schutzgut Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit (10 %) und dem Menschen zuzuordnende Schutzgüter (Klima und Luft, Landschaft und kulturelles Erbe (7,6%)) sowie die Schutzgüter Tiere und Pflanzen (16 %) und andere Schutzgüter (Boden, Wasser, sonstiges (6,4 %)) erfasst sind.

Durch die starke landwirtschaftliche Überprägung großer Teile des Planungsraumes sind nur wenige Bereiche als unberührte Natur einzustufen. Europäische Vogelschutzgebiete und andere Naturschutzgebiete sind nur am äußersten Rand des Planungsraums vorhanden und werden von keiner Variante durchschnitten, so dass eine noch höhere Gewichtung der Umweltverträglichkeit nicht erforderlich war.

Bei jeder Variante verlaufen rund 75 % der Streckenlänge über Wiesen, Ackerland oder andere landwirtschaftliche Nutzflächen. Die Landwirtschaft ist daher mit Abstand der größte Flächenlieferant für die Baumaßnahme; die Auswirkungen auf die Bewirtschaftung und den Fortbestand der Betriebe haben eine erhebliche Relevanz für die Abwägung. Daher wurde das Ziel „Landwirtschaft“ mit 15 % gewichtet.

Der Nutzen der Verkehrsanlage beinhaltet die verkehrliche Wirkung (Verkehrsverlagerung auf die Ortsumgehung und Entlastung des vorhandenen Netzes) sowie die Lärmreduzierung an vorhandenen Straßen (Schutz von Mensch und Tieren). Dieses Ziel ist elementar: der Nutzen der Verkehrsanlage im Sinne des Planungsauftrages stellt die Rechtfertigung für die Baumaßnahme dar. Eine Straße ohne wesentlichen Nutzen würde das Planungsziel verfehlen. Daher ist eine Gewichtung mit ebenfalls 15 % angemessen, um den Nutzen gegenüber den Auswirkungen der Straße entsprechend zu würdigen.

Die Wirtschaftlichkeit einer Straßenbaumaßnahme ist ein abwägungsrelevanter Gesichtspunkt. Dieser wird ebenfalls mit 15 % gewichtet.

Bei der entwurfs- und sicherheitstechnischen Beurteilung bestehen nur geringe Unterschiede zwischen den Varianten. Die wesentlichen Zwangspunkte im Planungsraum können durch alle Varianten umfahren werden, ohne dass signifikante Abweichungen vom Regelwerk erforderlich wurden. Bei mehreren Varianten wurden die Ermessenspielräume der Richtlinien aber voll ausgeschöpft, was in diesem Fall die Grenze des Zulässigen aus Sicht der Verkehrssicherheit darstellt. Dies ist bei einer Neubaumaßnahme nach Möglichkeit zu vermeiden. Da sich somit für die entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung der einzelnen untersuchten Trassenverläufe durchaus Unterschiede ergeben, wird dieser Gesichtspunkt mit 5 % in der Abwägung gewichtet.

Die Raumordnung hat die Aufgabe, konkurrierende Planungen angemessen zu berücksichtigen. Im vorliegenden Planungsraum sind dies im Wesentlichen die Vorbehaltsgebiete für Forstwirtschaft und Landwirtschaft sowie unter dem Punkt Raum- und Siedlungsstruktur Flächenausweisungen für Siedlungs- und Gewerbegebiete. Dabei ist zu beachten, dass im Ziel „Raumordnung“ eine allgemeine Berücksichtigung der Vorranggebiete Landwirtschaft erfolgt, während das Ziel „Landwirtschaftliche Betroffenheit“ die konkreten Auswirkungen auf die im Planungsraum vorhandene Betriebsstruktur

betrachtet, hier also keine Doppelbewertung stattfindet. Da im Planungsraum nur wenige Konflikte aufgrund von konkurrierenden Planungen bestehen, wird dieses Ziel mit 10 % etwas geringer gewichtet, als die übrigen.

Zusammenfassend wird festgestellt, dass die für die Abwägung wesentlichen Kriterien und Wirkfaktoren alle mit ca. 15 % berücksichtigt wurden und so insgesamt ein ausgewogenes Verhältnis vorliegt.

Tabelle 1: Anteile der wesentlichen Kriterien / Wirkfaktoren an der Gesamtgewichtung

<b>Kriterium / Wirkfaktor</b>	<b>Ziel</b>	<b>Anteil</b>
Schutzgut Mensch	Umweltverträglichkeit (10 %) Nutzen der Verkehrsanlage (5 %)	15 %
Schutzgüter Tiere und Pflanzen	Umweltverträglichkeit	16 %
Betroffenheit landwirtschaftlicher Betriebe	Landwirtschaftliche Betroffenheit	15 %
Verkehrswirkung Verkehrssicherheit	Nutzen der Verkehrsanlage (10 %) entwurfs- und sicherheits- technische Beurteilung (5 %)	15 %
Kosten	Wirtschaftlichkeit	15 %
Raum- und Siedlungsstruktur / Vorbehaltsgebiete	Raumordnung	10 %
Schutzgüter Landschaft*), Boden, Wasser, Luft und Klima*), Kulturelles Erbe*), Sonstiges	Umweltverträglichkeit	14 % *) davon können 7,6 % dem Menschen zugeordnet werden
	<b>Gesamt</b>	<b>100 %</b>

Die Auswirkungen der Planung auf die ortsansässigen Menschen insgesamt (Summe 22,6 %) werden nicht als eigenes Ziel aufgeführt, sondern sind in den Zielen Nutzen der Verkehrsanlage (5 % für die Reduzierung der Lärmbeeinträchtigung) und Umweltverträglichkeit (17,6 % aus den SG Mensch (Wohnen und Erholen), Luft und Klima, Landschaft sowie kulturelles Erbe) enthalten.

Außerdem werden im Ziel Raumordnung die Wirkungen auf die Raum- und Siedlungsstruktur (3 %) bewertet. Somit kommen alle dem Menschen zuzuordnenden Kriterien und Wirkfaktoren in der Summe auf einen Anteil von über 25 % an der Gesamtbewertung. Die Belange der Menschen in der Region sind also insgesamt mit dem höchsten Wert in die Abwägung des Variantenvergleichs eingeflossen.

## Gewichtung in der UVS

Im Zielfeld Umweltverträglichkeit, dem ein Gewicht von **40 % in der Gesamtabwägung** zukommt, wurde die Verteilung der Gewichtung wie folgt vorgenommen:

Hauptkriterien bilden die Schutzgüter nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG).

Tabelle 2: Gewichtungen in der UVS

Schutzgut	Gewicht im Gesamt-Variante nvergleich	Gewicht im Variantenvergleich in der UVS	Erläuterung zur Gewichtung in der UVS
<b>Alle Schutzgüter:</b>	<b>40%</b>	<b>100%</b>	
<b>Menschen - Wohnen -</b>	8 %	20 %	<p><b>INSGESAMT 25 %</b>                      ((mit SG Landschaft (dort Fokus auf landschaftsbezogener Erholung) <b>INSGESAMT 37 %</b>))                      Mensch als maßgebliche Raumnutzer/-gestalter (Wohnen und Erholen), hohe Schutzbedürftigkeit, geschützte Gebietskategorien (Siedlungsflächen + Wohnumfeld + freie Landschaft mit Erholungsinfrastruktur, LSG, VRG/ VBH), Vorsorgestandards z.T. überschritten (Lärmorientierungswerte), Bedeutung für die Vorhabenzulässigkeit.                      Sehr hohe Entscheidungsrelevanz!</p>
<b>Menschen - Erholen -</b>	2 %	5 %	
<b>Pflanzen</b>	6 %	15 %	<p><b>INSGESAMT 40 %</b>                      hohe Schutzbedürftigkeit, Beeinträchtigungen gesetzlich geschützter Bereiche und hochwertiger Biotop (u. a. als Lebensraum für Tiere (Wald zudem auch bei SG Luft/ Klima, Landschaft)                      Tiere = gute Bioindikatoren, artenschutzrechtliche Relevanz (geschützte/ gefährdete Arten) mit Bedeutung für Vorhabenzulässigkeit,                      Sehr hohe Entscheidungsrelevanz!</p>
<b>Tiere und biologische Vielfalt</b>	10 %	25 %	
<b>Boden und Fläche</b>	4 %	10 %	Dauerhafter, „unwiederbringlicher“ Verlust von offenen Böden/ Fläche sowie Überprägung, Boden/ Fläche als Grundmedium für div. Umweltprozesse (Biotop, Wasser, Klima, Landschaft etc.)
<b>Wasser - Grundwasser -</b>	1,6 %	4 %	WSG/ VRG Trinkwasser wird zwar durchfahren, erhebliche Beeinträchtigungen können jedoch idR mit Einhaltung RiStWag vermieden werden.
<b>Wasser - Oberfl.gew. -</b>	0,4 %	1 %	kaum Betroffenheiten im Untersuchungsraum
<b>Luft und Klima</b>	2 %	5 %	Dauerhafter Verlust insbesondere von Waldflächen mit Bedeutung für den Klimaschutz (Wald zudem auch SG Pflanzen, Tiere, Landschaft)
<b>Landschaft</b>	4,8 %	12 %	<p><b>ERHOLEN INSGESAMT 17 % (bei Einbeziehung siedlungsnaher Erholung bei SG Mensch)</b>                      Umfängliche Betroffenheiten, teils geschützte Gebietskategorien (LSG), siehe zudem oben zu SG Mensch</p>

Schutzgut	Gewicht im Gesamt-Variante nvergleich	Gewicht im Variantenvergleich in der UVS	Erläuterung zur Gewichtung in der UVS
<b>Alle Schutzgüter:</b>	<b>40%</b>	<b>100%</b>	
<b>Kulturelles Erbe</b>	0,8 %	2 %	Keine Betroffenheit von Bodendenkmalen mit Eintrag in nds. Denkmalkartei
<b>Sonstige Sachgüter</b>	0,4 %	1 %	Kaum Betroffenheiten im Untersuchungsraum

### Vorgenommene Gewichtung zur Ableitung der schutzübergreifenden Vorzugsvariante (siehe UVS, Kap. 5.11)

Die Schutzgüter wurden unter Berücksichtigung der Unterschiede der jeweiligen Konfliktschwere und im Abgleich mit den Zielsetzungen und Vorgaben des Umwelt- und Naturschutzes, der Landes- und Regionalplanung sowie der jeweiligen Fachplanungen, also ihrer Entscheidungsrelevanz gutachterlich gewichtet (siehe UVS, Kap. 5.1.2.2 und Kap. 5.11).

Dabei wurde dem **Schutzgut Menschen** mit den Teilaspekten Wohn- und Wohnumfeldfunktion sowie Erholungs- und Freizeitfunktion sowie dem **Schutzgut Tiere und biologische Vielfalt** mit jeweils **25 %** das höchste Gewicht zugeordnet.

Innerhalb des Schutzgutes Menschen wird dem Teilaspekt Wohn- und Wohnumfeldfunktion mit 20 % ein sehr viel höheres Gewicht zugewiesen als dem Teilaspekt Erholungs- und Freizeitfunktion mit 5 %; dies ist durch die deutlich umfänglicheren Beeinträchtigungen von raumordnerisch bzw. bauleitplanerisch festgelegten und/ oder geplanten Flächen mit Wohn- und Wohnumfeldfunktion begründet.

Das **Schutzgut Pflanzen** wird mit einem Gewicht von insgesamt **15 %** in den schutzgutübergreifenden Variantenvergleich eingestellt, da auch hier für alle Varianten erhebliche Auswirkungen in Bezug auf mehre gesetzlich geschützte Flächen bzw. Gebietskategorien und/ oder raumordnerisch festgelegte Vorrang- und Vorbehaltsgebiete ermittelt wurden.

Das **Schutzgut Landschaft** wird mit **12 %** gewichtet; bei der Gewichtung wurde die Zerschneidung der Landschaftsschutzgebiete „Buxtehuder Geestrand“ im Norden und „Rosengarten - Kiekeberg - Stuenwald“ im Südosten des Untersuchungsraums berücksichtigt.

Im Sinne eines vorsorgenden Bodenschutzes und dem mit der Nachhaltigkeitsstrategie 2016 aufgestellten Ziel, den Flächenverbrauch zu reduzieren, wurde den **Schutzgütern Boden und Fläche** ein Gewicht von **10 %** zugewiesen.

Die **Schutzgüter Luft und Klima sowie das Schutzgut Wasser** mit den Teilaspekten Grundwasser und Oberflächengewässer werden mit einem jeweiligen Gewicht von **5 %** im schutzgutübergreifenden Variantenvergleich berücksichtigt. Eine höhere Gewichtung des Teilaspektes Grundwasser aufgrund der Querung des Trinkwasserschutzgebietes „Elstorf“ im Westen von Elstorf, der geplanten Erweiterungsfläche östlich von Schwiederstorf bzw. des raumordnerisch festgelegten Vorranggebietes Trinkwassergewinnung im Bereich Elstorf/Schwiederstorf ist nicht angezeigt, da potenzielle Beeinträchtigungen der genannten Gebiete durch die Anwendung der Maßnahmen der RiStWag vermeidbar sind.

Das **kulturelle Erbe** wird mit **2 %** Gewicht berücksichtigt; zwar sind alle geprüften Linienführungen mit der Überbauung von gesetzlich geschützten Bodendenkmalen verbunden, diese sind jedoch nicht in der niedersächsischen Denkmalkartei aufgeführt. In Abstimmung mit den Denkmalschutzbehörden der Landkreise Stade und Harburg bzw. des Archäologischen Museums Hamburg, werden durch die Überbauung der oben genannten Bodendenkmale keine grundsätzlich gegen eine oder mehrere Varianten sprechende Konflikte ausgelöst.

Die innerhalb der **sonstigen Sachgüter** berücksichtigten Rohstoffabbauflächen und Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für die Rohstoffgewinnung werden schließlich mit einem Gewicht von **1 %** in die Gesamtbetrachtung eingestellt. Bestehende und verbindlich geplante Rohstoffabbauflächen werden durch keine Variante, raumordnerisch festgelegte Vorranggebiete werden durch die geprüften Linienführungen nicht oder i. d. R. nur in geringem Maße berührt.

Landesplanerische Feststellung zum Raumordnungsverfahren mit integrierter  
Umweltverträglichkeitsprüfung für die Ortsumgehung Elstorf / Ketzendorf

## Anlage 5

### Sensitivitätsprüfung der Gewichtung

Deckblatt als Ergänzung zu den Raumordnungsunterlagen

Anlage 7 zu Unterlage 1

Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen

B 3 – nördl. Abschnitt 1450, Station 0 (B 3 / B 73) bis nördl. Abschnitt 1390, Station 0 (B 3 / K 31 / K 52)

---

## **Ortsumgehung Elstorf mit Zubringer A 26**

PROJIS-Nr.: 0397 160900

---

# Anlage 7 zu Unterlage 1

Sensitivitätsüberprüfung im Variantenvergleich  
unter Berücksichtigung der Einwendung des  
BUND im ROV

## **VORUNTERSUCHUNG**

Juli 2020

## **Sensitivitätsüberprüfung im Variantenvergleich** **unter Berücksichtigung der Einwendung des BUND im ROV**

### **1. Anlass**

In seinen Einwendungen im ROV (Einwender ID 715 – 738) hat der BUND u.a. dargelegt, dass aus seiner Sicht

- die Gewichtung der Beeinträchtigung der Artengruppe der Amphibien im Variantenvergleich als viel zu gering angesehen wird (ID 736),
- die Varianten 1.3 und 1.4 im Hinblick auf das Schutzgut „Tiere und biologische Vielfalt“ als vergleichsweise ungünstig angesehen und daher abgelehnt werden (ID 718 und 738) und
- die Gewichtung der Landwirtschaft als zu hoch (ID 721), und demgegenüber die einzelnen Kriterien im Bereich der Umweltverträglichkeit größtenteils unterbewertet (ID 722) sind.

Im Erörterungstermin (EÖT) hat der BUND die Frage gestellt, wie hoch die Beeinträchtigung der Amphibien gewichtet werden müsste, bis sich eine Auswirkung auf das Ergebnis des Variantenvergleiches, die Vorzugsvariante, durchschlägt.

Die schriftliche Einwendung und die Frage des BUND im EÖT wurde von der Vorhabensträgerin und dem beauftragten Umweltfachplaner zum Anlass genommen, die vorgenommene Bewertung der Betroffenheit der Amphibien im Variantenvergleich kritisch zu analysieren. Nach erneuter eingehender Prüfung dieses Sachverhaltes sind sie zu der Erkenntnis gelangt, dass die durch die Zerschneidungswirkung der Varianten ausgelöste unterschiedliche Betroffenheit der Amphibien möglicherweise nicht deutlich genug in den Variantenvergleich eingeflossen sein könnte und dieser daher im Rahmen einer Sensitivitätsbetrachtung zu überprüfen ist.

Es stellt sich die Frage, wie sich eine veränderte, stärkere Berücksichtigung der Zerschneidungswirkung auf die Amphibienlebensräume im Variantenvergleich auswirken würde, mit den folgenden differenzierten Betrachtungen:

**Fragestellung 1:** Würde bereits eine höhere Bewertung der Betroffenheit der Amphibien das Gesamtergebnis verändern und zu einer anderen Vorzugsvariante führen?

**Fragestellung 2:** Wie stark müsste man das Kriterium überbewerten und damit in die Ausgewogenheit der gesamten Kriterienstruktur eingreifen, um zu einer anderen Vorzugsvariante zu gelangen?



## **Zum Hintergrund:**

Während nach Fertigstellung des Variantenvergleich Ende 2019 im Rahmen eines Belastbarkeitstests bereits eine kritische Überprüfung der Ergebnisse und damit der vorgenommenen Gewichtung der übergeordneten Ziele durchgeführt worden ist (siehe Anlage 6 zu Unterlage 01 der ROV-Unterlagen „Belastbarkeitsprüfung der Gewichtung im Variantenvergleich“), erfolgte diese Sensitivitätsüberprüfung im Variantenvergleich einzig zur Klärung der beiden vorgenannten Fragestellungen aufgrund der Einwendungen im Erörterungstermin und dem Einwender\*innen-Dialog zum ROV.

Die im Variantenvergleich vorgenommene Gewichtung der geprüften Einflussgrößen, Kriterien und übergeordneten Ziele wurde unter angemessener Berücksichtigung der vorhandenen Beläge im untersuchten Planungsraum vom Vorhabenträger in Zusammenarbeit mit den Fachplanern festgelegt (siehe dazu auch Anlage 5 zu Unterlage 1 der ROV-Unterlagen „Ergänzende Erläuterung zur Gewichtung der einzelnen Ziele und Hauptkriterien“).

Die Einwendung des BUND zur Amphibienbewertung bezog sich im Wesentlichen auf den Vergleich der Varianten im Bereich der Deponie Ketzendorf / Sandgrube Ketzenberge östlich von Ketzendorf im nördlichen Bereich des Planungsraums (siehe Unterlage 05 – Lageplan VZV: U05-01-V1.3 der ROV-Unterlagen).

Während die Varianten 1.1 und 1.2 westlich der Deponie Ketzendorf verlaufen und in dem betreffenden Bereich stärkere Betroffenheiten in der Landwirtschaft (starke Betroffenheit von 2 Haupterwerbsbetrieben) und Beeinträchtigungen im Wohnumfeld für die Bewohner der Ortschaft Ketzendorf auslösen, wird der zusammenhängende, hochwertige Amphibienlebensraum nur randlich durchschnitten.

Die Varianten 1.3 und 1.4 lösen in dem betreffenden Bereich zwar geringere landwirtschaftliche Betroffenheiten (starke Betroffenheit von 2 kleinen landwirtschaftlichen Nebenerwerbsbetrieben, siehe dazu Unterlage 21.4 Landwirtschaftlicher Fachbeitrag der ROV-Unterlagen) aus und verschonen das nähere Wohnumfeld von Ketzendorf, beeinträchtigen aber einen hochwertigen, zusammenhängenden Amphibienlebensraum durch Zerschneidung in einem von allen sechs relevanten Amphibienarten besetzten Bereich (siehe nachfolgende Tabelle Tab. 3-1 aus Unterlage 19.2 Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag der ROV-Unterlagen).

## Artenschutzrechtliche Auswirkungsprognose und Verträglichkeitsbewertung für alle Varianten (Auszug aus Unterlage 19.2, Tab. 3-1 ergänzt)

Art	RL D	RL Nds	erhöhte Maßn.-Anforderung <sup>4</sup>	Var. 1.1	Var. 1.2	Var. 1.3	Var. 1.4	Var. 2.1	Var. 3.1	Var. 4.1	Var. 5.1	Var. 6.1
<b>Amphibien</b>												
<b>Verlust von Laichgewässern mit sehr hoher Bedeutung [St.]<sup>1</sup></b>												
Kammolch	V	3	S	-	-	-	-	1	-	2	-	-
Knoblauchkröte	3	3	S	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kreuzkröte	V	2	S	-	-	-	-	-	-	1	-	-
Laubfrosch	3	2	S	-	1	1	-	-	-	1	1	1
Moorfrosch	3	3	S	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Springfrosch	-	3	S	1	1	1	-	-	-	-	1	1
<b>Summe</b>				<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>2<sup>2</sup></b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>Zerschneidung von Austauschbeziehungen zwischen Laichgewässern mit sehr hoher und hoher Bedeutung/ Querungslänge von zusammenhängenden, überwiegenden Aufenthaltsräumen [m]</b>												
Kammolch	V	3	Q	1.500	1.500	3.700	3.700	2.700	1.500	1.500	1.500	3.700
Knoblauchkröte	3	3	Q	-	-	1.200	1.200	1.400	-	500	-	1.000
Kreuzkröte	V	2	Q	1.500	1.500	2.000	2.000	2.000	1.500	1.800	1.500	2.000
Laubfrosch	3	2	Q	1.500	1.500	2.700	2.700	2.400	1.500	2.400	1.500	2.500
Moorfrosch	3	3	Q	-	-	1.700	1.700	1.600	-	1.000	-	1.900
Springfrosch	-	3	Q	1.500	1.500	3.200	3.200	2.500	1.500	900	1.500	3.200
<b>Gesamtzerschneidungslänge<sup>3</sup></b>				<b>3.000</b>	<b>3.000</b>	<b>4.000</b>	<b>4.000</b>	<b>4.400</b>	<b>3.000</b>	<b>4.100</b>	<b>3.000</b>	<b>4.000</b>
<b>Anzahl betroffene Arten</b>				<b>4</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>6</b>
<b>Addierte einzelartbezogene Zerschneidungslänge</b>				<b>6.000</b>	<b>6.000</b>	<b>14.500</b>	<b>14.500</b>	<b>12.600</b>	<b>6.000</b>	<b>8.100</b>	<b>6.000</b>	<b>14.300</b>

- <sup>1</sup> Amphibien-Laichgewässer mit hoher Bedeutung (Wertstufe 4) sind von keiner der Varianten betroffen.
- <sup>2</sup> Gewässer 1 (südlich Elstorf) mit Kammolch-Nachweis, Gewässer 2 (westlich Wulmstorf) mit Kammolch-, Kreuzkröte- und Laubfrosch-Nachweis
- <sup>3</sup> Gesamtzerschneidungslänge = maximale Zerschneidungslänge in Überlagerung der überwiegenden Aufenthaltsräume aller planungsrelevanter Arten mit der jeweiligen Variante (siehe auch Unterlage 19.1 (UVS, Kap. 6.3.1.2.1))
- <sup>4</sup> Q = Querungshilfe mit besonderen Anforderungen (siehe Unterlage 19.2 (Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Kap. 3.2.2)), S = Sonstige Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen mit besonderen Anforderungen (siehe Unterlage 19.2 (Kap. 3.2.3))

## **2. Herangehensweise bei der Sensitivitätsprüfung:**

Das grundsätzliche Prinzip der Sensitivitätsprüfung besteht darin, dass die Gewichtung der Kriterien auf den drei Bewertungsebenen der entscheidungsrelevanten Zielbereiche, der Schutzgüter im Zielbereich Umwelt und des Teilschutzgutes Tiere und biologische Vielfalt gegenüber dem ursprünglichen Variantenvergleich gezielt verändert wird, um die Stabilität des erreichten Ergebnisses zu testen. Der Einfluss der jeweils gewählten veränderten Ziele, Hauptkriterien/ Schutzgüter und Teilkriterien auf das Gesamtergebnis kann so erkannt werden.

Im Mittelpunkt der Sensitivitätsprüfung stehen Gewichtungsveränderungen mit Relevanz für die Artengruppe der Amphibien sowie die Auswirkungen auf die beiden Varianten 1.2 und 1.3.

### **2.1 Zur Fragestellung 1:**

**Würde bereits eine höhere Bewertung der Betroffenheit der Amphibien das Gesamtergebnis verändern und zu einer anderen Vorzugsvariante führen?**

#### **Szenario 1: Höhergewichtung der Amphibien im Zielbereich Umwelt**

Um die Bedeutung des Untersuchungsraumes für Amphibien und das jeweilige Maß der Betroffenheit differenzierter und besser als bisher abbilden zu können, wurde als Kriterium für die Zerschneidungswirkung nicht mehr die maximale Zerschneidungslänge bei der Überlagerung der überwiegenden Aufenthaltsräume aller planungsrelevanter Arten mit der jeweiligen Variante ermittelt und einbezogen, sondern die Zerschneidungslänge für jede einzelne planungsrelevante Art ermittelt und addiert.

Die sich dabei ergebende größere Bandbreite der Ergebnisse führt dazu, dass nicht mehr der Bewertungsfall „Enge Streuung“ von + bis - anzuwenden ist, sondern der Normalfall von + + bis - -. Die Ergebnisse haben eine stärkere Streuung, und die Unterschiede fallen damit stärker ins Gewicht.

Außerdem wurde die Gewichtung dieses Kriteriums und damit der Artengruppe der Amphibien um 10 % erhöht um die besondere Bedeutung des Untersuchungsraumes für die Artengruppe der Amphibien noch stärker herauszustellen. Die Artengruppe der Amphibien erhält somit sowohl im Schutzgut „Tiere und biologische Vielfalt“ als auch im Zielbereich „Umwelt“ ein höheres Gewicht. Dies hat jedoch zur Folge, dass alle übrigen betroffenen Artengruppen entsprechend abgewertet werden mussten.

Bei entsprechender, gleichmäßig über die übrigen betroffenen Artengruppen verteilter Reduzierung der Gewichtung ergibt sich folgendes Ergebnis des Variantenvergleichs.

**Ergebnis im Variantenvergleich im Szenario 1:**

Tiergruppen	Funktionsräume Brutvögel (Wertstufe 5)	Funktionsräume Brutvögel (Wertstufe 4)	Brutviere Rote Ampel-Arten (BV)	Brutviere Gelbe Ampel-Arten (BV)	AMPHIBIEN: Laichgewässer (Wertstufe 5)	AMPHIBIEN: Austauschbeziehungen (Wertstufe 4, 5) <i>(addierte einzelartbezogene Zerschneidungslängen)</i>	Flugrouten besonders kollisionsgefährdete Fledermäuse (A)	Lebensräume Reptilien (Wertstufe 5)	Lebensräume Reptilien (Wertstufe 4)	BRUTVÖGEL / FLEDERMÄUSE: Waldflächen mit hohem bis sehr hohem Strukturreichtum	BRUTVÖGEL / FLEDERMÄUSE: Waldflächen mit mittlerem bis hohem Strukturreichtum
<b>Fall</b>	14	11	8	7	10	15	25	1	4	3	2
<b>Ausgangslage</b>	14	11	8	7	10	15	25	1	4	3	2
<b>Szenario 1</b>	<b>13</b>	<b>10</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	10	<b>25</b>	<b>21</b>	1	<b>2</b>	3	2

Legende: fett und rot = veränderte Werte gegenüber dem Ausgangszustand; alle Werte in Prozentangaben

V 1.1	V 1.2	V 1.3	V 1.4	V 2.1	V 3.1	V 4.1	V 5.1	V 6.1
<b>Tiere, biologische Vielfalt (Szenario 1)</b>								
<b>+</b>	<b>++</b>	<b>--</b>	<b>-</b>	<b>--</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>++</b>	<b>--</b>
<b>0,683</b>	<b>0,698</b>	<b>0,480</b>	<b>0,490</b>	<b>0,415</b>	<b>0,553</b>	<b>0,498</b>	<b>0,765</b>	<b>0,485</b>
3	2	8	6	9	4	5	1	7

<b>Tiere, biologische Vielfalt (Ausgangslage)</b>								
<b>+</b>	<b>+</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>--</b>	<b>-</b>	<b>--</b>	<b>++</b>	<b>0</b>
<b>0,603</b>	<b>0,623</b>	<b>0,593</b>	<b>0,598</b>	<b>0,438</b>	<b>0,460</b>	<b>0,385</b>	<b>0,695</b>	<b>0,605</b>
4	2	6	5	8	7	9	1	3

<b>Gesamtbewertung Landwirtschaft (Ausgangslage)</b>								
<b>--</b>	<b>0</b>	<b>++</b>	<b>--</b>	<b>+</b>	<b>-</b>	<b>--</b>	<b>0</b>	<b>++</b>
<b>0,21</b>	<b>0,30</b>	<b>0,40</b>	<b>0,24</b>	<b>0,36</b>	<b>0,27</b>	<b>0,22</b>	<b>0,32</b>	<b>0,39</b>
9	5	1	7	3	6	8	4	2

<b>Gesamtbewertung Umwelt (Szenario 1)</b>								
<b>++</b>	<b>++</b>	<b>+</b>	<b>++</b>	<b>--</b>	<b>+</b>	<b>--</b>	<b>++</b>	<b>+</b>
<b>1,210</b>	<b>1,176</b>	<b>1,073</b>	<b>1,108</b>	<b>0,579</b>	<b>0,985</b>	<b>0,550</b>	<b>1,111</b>	<b>0,9918</b>
1	2	5	4	8	7	9	3	6

<b>Gesamtbewertung alle Ziele (Szenario 1)</b>								
<b>++</b>	<b>++</b>	<b>++</b>	<b>++</b>	<b>--</b>	<b>0</b>	<b>--</b>	<b>++</b>	<b>++</b>
<b>2,80</b>	<b>3,05</b>	<b>3,11</b>	<b>2,98</b>	<b>1,34</b>	<b>1,95</b>	<b>1,06</b>	<b>2,99</b>	<b>2,93</b>
6	2	1	4	8	7	9	3	5

## **Fazit zur Fragestellung 1 im Fall der angemessen höheren Bewertung der Amphibien im Schutzgut „Tiere und biologische Vielfalt“**

→ Im Szenario 1 wird das geänderte Kriterium „Amphibien mit addierten Zerschneidungslängen der betroffenen Arten“ mit **25 %**; die Artengruppe der Amphibien insgesamt mit **35 %** (siehe oberer Teil der Tabelle auf Seite 6) in das Schutzgut „Tiere und biologische Vielfalt“ eingestellt. Das ist im Vergleich zu Umfang und Betroffenheit anderer Tiergruppen (vgl. Tiergruppe Brutvögel mit erheblich größerem Artenspektrum) schon deutlich übergewichtet. Die weiteren Kriterien des Schutzgutes „Tiere und biologische Vielfalt“ werden in Ihrer Bewertung gleichmäßig reduziert (siehe z.B. veränderte Gewichtung der Brutvögel von 40 % auf 36 %).

Wenngleich die Ermittlung und Addition der Zerschneidungslänge für jede einzelne planungsrelevante Art anstelle der bislang in der UVS gewählten Ermittlung der maximalen Zerschneidungslänge aller planungsrelevanter Arten mit der jeweiligen Variante als Kriterium für die Zerschneidungswirkung als relevant angesehen und übernommen werden kann, ist jedoch die Umverteilung der Gewichtung der Artengruppen aus Sicht des Umweltfachplaners eine eher unangemessene Methode der Bewertung der Amphibien im Hinblick auf die Anzahl der insgesamt betroffenen Arten und daher in Frage zu stellen.

→ **Im Schutzgut „Tiere und biologische Vielfalt“** verschlechtert sich die ordinale Bewertung der Variante 1.3 von - (vergleichsweise ungünstige Variante) auf -- (vergleichsweise ungünstigste Variante), wohingegen sich Variante 1.2 von + (vergleichsweise günstige Variante) auf ++ (vergleichsweise günstigste Variante) verbessert. In der Rangfolge der Varianten im Schutzgut verschlechtert sich die Variante 1.3 dadurch auf Platz 8.

→ Für die Gesamtbewertung **im Zielbereich Umwelt** verschlechtert sich Variante 1.3 um eine Wertstufe auf + und vier Varianten inkl. Variante 1.2 erreichen mit ++ ein besseres Ergebnis. Variante 1.3 belegt somit im Zielbereich Umwelt Rang 5, Variante 1.2 erreicht hier Rang 2.

**In der Gesamtbewertung aller Ziele** ergibt sich auch unter Berücksichtigung der Umverteilung der Gewichtung der Artengruppen auf der ordinalen Skala der Wertstufen allerdings keine Veränderung; weiterhin werden sechs Varianten mit ++ bewertet. **Variante 1.3 verbleibt** mit einem Punktwert von 3,11 **weiterhin auf Rang 1**, Variante 1.2 verbessert sich mit 3,05 Punkten auf Rang 2.

## **2.2 Zur Fragestellung 2: Wie stark müsste man das Kriterium überbewerten und damit in die Ausgewogenheit der gesamten Kriterienstruktur eingreifen, um zu einer anderen Vorzugsvariante zu gelangen?**

Zur Beantwortung der **2. Fragestellung**, wann die Vorzugsvariante ihre Vorrangstellung verliert, werden im Folgenden zwei mögliche Bewertungsszenarien (Szenario 2 und 3) dargestellt, die jedoch der Situation im Untersuchungsraum und den Anforderungen einer angemessenen bzw. ausgewogenen Berücksichtigung der betroffenen Belange insgesamt nicht gerecht werden dürften.

### **Szenario 2: Deutliche Veränderung der Gewichtung der Ziele Umweltverträglichkeit und landwirtschaftliche Betroffenheit**

Unter Beibehaltung der Gewichtungen **innerhalb** der UVS und Veränderungen der prozentualen Verteilung auf der Ebene der Ziele wäre eine deutliche Umverteilung von Nöten, um zu einer anderen Vorzugsvariante zu gelangen. Dies wird durch das folgende Fallbeispiel (Szenario 2) veranschaulicht:

Bei der Bandbreite der möglichen Gewichtungen auf der Ebene der Ziele wird das **Gewicht der landwirtschaftlichen Betroffenheit auf „Null“** gesetzt. Gleichzeitig wird damit das Gewicht des Zielbereichs **„Umwelt“ auf 55 %** erhöht. Das Gewicht der Amphibien im Schutzgut Tiere bleibt wie in der Antragsunterlage dargestellt auf 25 %. Durch die Höhergewichtung des Zielbereichs „Umwelt“ auf 55 % steigt der Einfluss der Einzelkriterien in diesem Zielbereich jedoch deutlich bis unverhältnismäßig an, während gleichzeitig durch die Bewertung der landwirtschaftlichen Betroffenheit mit 0 % der Situation im Planungsraum keinerlei Rechnung getragen wird, da die Streckenlänge aller Varianten zu 75 % über landwirtschaftlich genutzte Flächen verläuft.

Bei dieser Umverteilung der Gewichtung ergibt sich im Szenario 2 folgendes Ergebnis des Variantenvergleichs:

**Ergebnis im Variantenvergleich im Szenario 2:**

	Umwelt	Verkehrs- anlage	Landwirtschaft	Kosten	Raumordnung	Sicherheit
<b>Ausgangslage</b>	40	15	15	15	10	5
<b>Szenario 2</b>	<b>55</b>	15	<b>0</b>	15	10	5

Legende: fett und rot = veränderte Werte gegenüber dem Ausgangszustand; alle Werte in Prozentangaben

V 1.1	V 1.2	V 1.3	V 1.4	V 2.1	V 3.1	V 4.1	V 5.1	V 6.1
<b>Gesamtbewertung Nutzen Verkehrsanlage</b>								
++	++	++	++	--	+	--	++	++
0,60	0,60	0,60	0,60	0,00	0,37	0,00	0,56	0,60
1	1	1	1	8	7	9	6	1
<b>Gesamtbewertung Entwurfs- und Sicherheitstechnische Beurteilung</b>								
-	-	+	+	+	0	0	+	-
0,08	0,08	0,15	0,15	0,15	0,12	0,12	0,15	0,08
7	7	1	1	1	5	5	1	7
<b>Gesamtbewertung Umwelt (Szenario 2)</b>								
++	++	++	++	--	+	--	++	+
1,620	1,575	1,538	1,583	0,809	1,303	0,695	1,489	1,4297
1	3	4	2	8	7	9	5	6
<b>Gesamtbewertung Landwirtschaft (Szenario 2)</b>								
n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1	1	1	1	1	1	1	1	1
<b>Gesamtbewertung Raumordnung</b>								
0	++	++	++	+	--	--	+	++
0,241	0,285	0,285	0,285	0,243	0,197	0,176	0,250	0,268
7	1	1	1	6	8	9	5	4
<b>Kosten</b>								
+	++	++	++	--	--	--	++	++
0,45	0,60	0,60	0,60	0,00	0,00	0,00	0,60	0,60
<b>Gesamtbewertung alle Ziele (Szenario 2)</b>								
++	++	++	++	--	0	--	++	++
2,99	3,14	3,17	3,22	1,21	1,99	0,99	3,05	2,98
5	3	2	1	8	7	9	4	6

### **Fazit im Szenario 2 ohne Wertung der landwirtschaftlichen Betroffenheit**

- In diesem Fall wird das Gewicht der „Umweltverträglichkeit“ um 15 % auf 55 % extrem erhöht und gleichzeitig das Ziel „Landwirtschaftliche Betroffenheit“ extrem um 15 % abgestuft. Die Landwirtschaft fällt damit faktisch aus der Wertung.
- Im Gesamtergebnis für die **Umweltverträglichkeit** erreichen insgesamt fünf Varianten, darunter die Varianten 1.2 und 1.3, mit **++** das beste Ergebnis.
- In der Gesamtbewertung erreichen auch unter diesen extremen Gewichtungen immer noch sechs Varianten, darunter die Varianten 1.2 und 1.3, mit **++** das beste Ergebnis.
- Gemessen an den Punktwerten besetzt **Variante 1.4 den Rang 1** (3,22 Punkte). Sie verdrängt **Variante 1.3 auf Platz 2** (3,17), dicht gefolgt von **Variante 1.2 auf Platz 3** (3,14). Die Abstände sind weiterhin minimal, sie betragen zwischen den drei erstplatzierten Varianten nur acht Hundertstel Punkte.
- Auf der ordinalen Skala erreichen Variante 1.3 und 1.4 jeweils in allen Zielfeldern (ohne Wertung der Landwirtschaftlichen Betroffenheit) die höchstmögliche Bewertung (jeweils viermal **++**, einmal **+**).
- Die Variante 1.3 ist von Variante 1.4 verdrängt worden, die mitten durch den Obsthof zwischen Ardestorf und Elstorf und ebenfalls auf der Ostseite der Deponie Ketzendorf verläuft.



### **Szenario 3:**

#### **Gleichzeitige Höherwertung der Amphibien im Schutzgut Tiere und des Schutzgutes Tiere im Zielbereich Umwelt sowie Abwertung der landwirtschaftlichen Betroffenheit**

Wie aus der Überschrift hervorgeht wurde in diesem Szenario 3 die Bewertung bzw. Gewichtung im Variantenvergleich in drei Schritten verändert.

Zusätzlich zu der Erhöhung des Gewichts der Artengruppe der Amphibien im Schutzgut „Tiere“ von 25 % auf 35 % (vgl. Szenario 1) erfolgen zwei weitere, auf die Konfliktbereiche der Variante 1.2 hin ausgerichtete Veränderungen, die das Gewicht der Artengruppe Amphibien für die Gesamtbewertung ebenfalls in der Summe deutlich erhöhen:

- Innerhalb des Zielbereichs „Umwelt“ wird das **Schutzgut „Menschen“** im Gewicht halbiert **von 20 % auf 10 %**.
- Außerdem wird auf der Ebene der Ziele eine Reduzierung des Gewichts des Zielbereichs **„Landwirtschaft“ von 15 % auf 10 %** und gleichzeitig eine Erhöhung des Gewichts für die **„Umwelt“ um 5 % auf 45 %** vorgenommen.

Damit wird das Gewicht der Artengruppe Amphibien dreifach überhöht:

1. im Zielbereich Umwelt innerhalb des Schutzgutes Tiere auf der Ebene der Artengruppen
2. im Zielbereich Umwelt auf der Ebene der Schutzgüter und
3. in der Gesamtbewertung auf der Ebene der Ziele.

Es handelt sich dabei um eine unverhältnismäßige Überbewertung des Schutzgutes „Tiere und biologische Vielfalt mit gleichzeitiger Unterbewertung des Schutzgutes „Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit“. Außerdem erfährt die Artengruppe Amphibien wie im Szenario 1 eine starke Aufwertung zulasten der übrigen planungsrelevanten z.T. in der Anzahl viel stärker vertretenen Artengruppen, wie z.B. der Brutvögel (siehe Szenario 1).

Die Reduzierung des Einflusses der landwirtschaftlichen Betroffenheit auf die Bewertung erscheint zwar auf den 1. Blick mit 5 % moderat, wird aber dem Umfang der Betroffenheit der Landwirtschaft im vorliegenden Planungsraum insgesamt nicht mehr gerecht, da die Streckenlänge aller Varianten zu 75 % über landwirtschaftlich genutzte Flächen verläuft.

Mit den vorgenommenen Änderungen ändert sich das Gesamtergebnis des Variantenvergleiches wie in der nachfolgend abgebildeten Tabelle dargestellt:

**Ergebnis im Variantenvergleich im Szenario 3:**

Fall	Umwelt	Verkehrsanlage	Landwirtschaft	Kosten	Raumordnung	Sicherheit
<b>Ausgangslage</b>	40	15	15	15	10	5
<b>Szenario 4</b>	<b>45</b>	15	<b>10</b>	15	10	5

Tiergruppen	Funktionsräume Brutvögel (Wertstufe 5)	Funktionsräume Brutvögel (Wertstufe 4)	Brutreviere Rote Ampel-Arten (BV)	Brutreviere Gelbe Ampel-Arten (BV)	AMPHIBIEN: Laichgewässer (Wertstufe 5)	AMPHIBIEN: Austauschbeziehungen (Wertstufe 4, 5) (addierte einzelartbezogene Zurechnungswerte)	Flugrouten besonders kollisionsgefährdete Fledermäuse (A)	Lebensräume Reptilien (Wertstufe 5)	Lebensräume Reptilien (Wertstufe 4)	BRUTVÖGEL / FLEDERMÄUSE: Waidflächen mit hohem bis sehr hohem Strukturreichtum	BRUTVÖGEL / FLEDERMÄUSE: Waidflächen mit mittlerem bis hohem Strukturreichtum
<b>Fall</b>											
<b>Ausgangslage</b>	14	11	8	7	10	15	25	1	4	3	2
<b>Szenario 4</b>	<b>13</b>	<b>10</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	10	<b>25</b>	<b>21</b>	1	<b>2</b>	3	2

Fall	Wohnen	Erholen	PF	Tiere	Bo/FL	GW	OFW	L/K	LA	KE	SACH
<b>Ausgangslage</b>	20	5	15	25	10	4	1	5	12	2	1
<b>Szenario 4</b>	<b>10</b>	5	15	<b>35</b>	10	4	1	5	12	2	1

Legende: fett und rot = veränderte Werte gegenüber dem Ausgangszustand; alle Werte in Prozentangaben

Ergebnisse								
V 1.1	V 1.2	V 1.3	V 1.4	V 2.1	V 3.1	V 4.1	V 5.1	V 6.1
<b>Gesamtbewertung Nutzen Verkehrsanlage</b>								
++	++	++	++	--	+	--	++	++
0,60	0,60	0,60	0,60	0,00	0,37	0,00	0,56	0,60
1	1	1	1	8	7	9	6	1
<b>Gesamtbewertung Entwurfs- und Sicherheitstechnische Beurteilung</b>								
-	-	+	+	+	0	0	+	-
0,08	0,08	0,15	0,15	0,15	0,12	0,12	0,15	0,08
7	7	1	1	1	5	5	1	7
<b>Gesamtbewertung Umwelt (Szenario 4)</b>								
++	++	+	+	--	+	--	++	+
1,351	1,303	1,133	1,182	0,656	1,103	0,683	1,286	1,0739
1	2	5	4	9	6	8	3	7
<b>Gesamtbewertung Landwirtschaft (Szenario 4)</b>								
--	0	++	--	+	-	--	0	++
0,14	0,20	0,27	0,16	0,24	0,18	0,15	0,21	0,26
9	5	1	7	3	6	8	4	2
<b>Gesamtbewertung Raumordnung</b>								
0	++	++	++	+	--	--	+	++
0,241	0,285	0,285	0,285	0,243	0,197	0,176	0,250	0,268
7	1	1	1	6	8	9	5	4
<b>Kosten</b>								
+	++	++	++	--	--	--	++	++
0,45	0,60	0,60	0,60	0,00	0,00	0,00	0,60	0,60
<b>Gesamtbewertung alle Ziele (Szenario 4)</b>								
++	++	++	++	--	0	--	++	++
2,87	3,07	3,04	2,97	1,29	1,97	1,12	3,06	2,88
6	1	3	4	8	7	9	2	5

### Fazit für das Szenario 3:

- In diesem Fall wird ebenfalls die im Szenario 1 angenommene Höherwertung der Artengruppe der Amphibien übernommen, mit gleichzeitiger Abwertung der anderen Tierartengruppen im Schutzgut „Tiere und biologische Vielfalt“.
- Gleichzeitig wird das Schutzgut „Tiere und biologische Vielfalt“ um 10 % stark aufgewertet und das **Schutzgut „Mensch-Wohnen“ extrem um 10 % abgewertet**.
- Das Gewicht des Zieles „Umweltverträglichkeit“ wird gleichzeitig um 5 % auf 45 % deutlich erhöht und gleichzeitig das Ziel „Landwirtschaftliche Betroffenheit“ deutlich um 5 % abgestuft.
- Im Gesamtergebnis für die Umweltverträglichkeit erreichen auch unter diesen Vorgaben nur noch 3 Varianten, darunter die Variante 1.2, mit ++ das beste Ergebnis.
- In der Gesamtbewertung erreichen auch unter diesen extremen Gewichtungen immer noch sechs Varianten, darunter die Varianten 1.2 und 1.3, mit ++ das beste Ergebnis.
- Gemessen an den Punktwerten besetzt **Variante 1.2 jetzt mit 0,03 Punkten Vorsprung den Rang 1** (3,07 Punkte), dicht **gefolgt von Variante 5.1** (3,06). **Variante 1.3 wird knapp auf Platz 3** (3,04) verdrängt. Die Abstände sind jedoch minimal, sie betragen zwischen den drei erstplatzierten Varianten nur drei Hundertstel Punkte.

### Gesamtfazit:

Mit Ausnahme der veränderten Ermittlungs- und Bewertungsmethodik für die Zerschneidungswirkung der Varianten auf die planungsrelevanten Arten insbesondere der Artengruppe der Amphibien im Schutzgut „Tiere und biologische Vielfalt“ wird eine stärkere Gewichtung der Amphibien - wie in Szenario 1 dargestellt - im Hinblick auf die anderen im Planungsraum vorkommenden Arten aus Sicht der Vorhabenträgerin und insbesondere des Umweltfachplaners nicht als verhältnismäßig angesehen. Trotz der dadurch in der Bewertung besonders berücksichtigten Amphibien verbleibt die Vorzugsvariante 1.3 auf Rang 1 im Variantenvergleich.

Eine deutliche Aufwertung des Zieles „Umweltverträglichkeit“ bei gleichzeitiger starker Abwertung oder gar Nichtwertung eines anderen Ziels - wie in Szenario 2 und 3 dargestellt – führt zwar zu einer Veränderung der Rangfolge der Varianten im Variantenvergleich, wird aber der tatsächlichen Situation im Planungsraum (u.a. stark landwirtschaftlich geprägt) nicht gerecht.

Um die Variante 1.2 auf den 1. Rang im Variantenvergleich heben zu können, bedürfte es v.a. einer Abwertung des Schutzgutes „Mensch, insbesondere der menschlichen Gesundheit“ – wie in Szenario 3 vorgenommen, da dies eines der Kriterien ist, bei der die Vorzugsvariante 1.3 im Vergleich mit der Variante 1.2 im Ergebnis besser abschneidet.