



Dokumentation

zur zweiten Planungswerkstatt
„B 3 Ortsumfahrung Elstorf mit Zubringer A 26“



am 08. Oktober 2021
im Ratssaal des Rathauses Neu Wulmstorf
in der Bahnhofstraße 39, 21629 Neu Wulmstorf
von 17:00 bis 21:00 Uhr



INHALT

1. ZUM VORHABEN	3
2. ANLASS DER ZWEITEN PLANUNGSWERKSTATT	3
3. INHALTE DER PLANUNGSWERKSTATT	3
4. ABLAUF DER PLANUNGSWERKSTATT	4
5. FRAGEN DER BÜRGERVERTRETER*INNEN	5
6. FOTOPROTOKOLL AUS DER KLEINGRUPPENARBEIT	6
6.1 KLEINGRUPPE A.....	6
Übersichtskarte sowie Kartenausschnitte mit Hinweisen	6
Hinweise aus der Kleingruppe A	8
6.2 KLEINGRUPPE B.....	11
Übersichtskarte sowie Kartenausschnitte mit Hinweisen	11
Hinweise aus der Kleingruppe B	14
7 FAZIT DER KLEINGRUPPENARBEIT	16
8 WEITERES VORGEHEN	17



1. ZUM VORHABEN

Das Projekt „Ortsumfahrung Elstorf im Zuge der B 3“ mit Zubringer zur A 26 umfasst den 2. und 3. Bauabschnitt der B 3 neu südwestlich von Neu Wulmstorf bis südlich von Elstorf und wird vom Geschäftsbereich Lüneburg der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) geplant. Verkehrsminister Dr. Bernd Althusmann hat die Ortsumfahrung Elstorf zum Pilotprojekt für Planungsbeschleunigung in Niedersachsen erklärt, was auch durch eine umfassende und frühzeitige Bürgerbeteiligung realisiert werden soll. Als Achse zwischen der noch entstehenden A 26 und der A 1 sowie zwischen Buxtehude und Soltau kommt der B 3 eine besondere Verbindungsfunktion in der Region zu.

2. ANLASS DER ZWEITEN PLANUNGSWERKSTATT

Bereits im Jahr 2019 hat die NLStBV auf eine umfassende und frühzeitige Bürgerbeteiligung gesetzt und eine Planungswerkstatt mit Bürger*innen in Neu Wulmstorf durchgeführt. Die Teilnehmenden wurden bei einer Bürgerinformationsveranstaltung am 13. März 2019 im Losverfahren gezogen. Die NLStBV stellte daraufhin am 22. März 2019 in der ersten Planungswerkstatt diesem Personenkreis die möglichen Trassenvarianten zum Projekt vor. Zahlreiche Hinweise und Anregungen aus der Planungswerkstatt flossen in die weitere Planung und den umfassenden Variantenvergleich ein. Im Dezember 2019 konnte dann die Vorzugsvariante der Öffentlichkeit im Rahmen eines Infomarktes vorgestellt werden.

Aktuell, im Oktober 2021, befindet sich das Straßenbauprojekt in der Entwurfsplanung. Das bedeutet, dass die NLStBV und die beauftragten Planungsbüros entlang der Vorzugsvariante in die vertiefte Planung einsteigen. Hierbei werden sowohl die Ausgestaltung der Knotenpunkte wie auch der genaue Verlauf der Trasse im Detail geplant und untersucht.

In diesem Kontext nahmen insgesamt 18 Bürger*innen an der zweiten Planungswerkstatt am 08. Oktober 2021 im Ratssaal der Gemeinde Neu Wulmstorf teil, um mit dem Planungsteam die Knotenpunktgestaltung zu diskutieren und Hinweise und Fragestellungen zum Trassenverlauf vorzubringen. Unter den Teilnehmenden waren sowohl die im frühen Planungsprozess ausgelosten Bürgervertreter*innen als auch weitere Betroffene aus dem trassennahen Planungsraum.

3. INHALTE DER PLANUNGSWERKSTATT

Inhaltlich stand in der zweiten Planungswerkstatt besonders die Ausgestaltung der drei Knotenpunkte im Fokus, also der Verbindungspunkte der Ortsumfahrung Elstorf mit dem nachgeordneten Straßennetz, insbesondere mit der B 73 im Norden sowie im weiteren Verlauf mit der vorhandenen B 3 nordwestlich und südlich von Elstorf. Weitere Themen von Interesse waren das Wohnraumumfeld der Vorzugsvariante, die Land- und Forstwirtschaft sowie diverse Umweltbelange.

Auch die Rosengartenkreuzung wurde in der Planungswerkstatt betrachtet. Dieser Knotenpunkt befindet sich zurzeit noch in einem früheren Planungsstand, da er nachträglich in die Planung des Straßenbauprojekts mit aufgenommen wurde. Grund dafür ist, dass der Knotenpunkt zukünftig in der derzeitigen Ausgestaltung nicht mehr ausreichend leistungsfähig wäre, um die zu erwartende steigende Verkehrsbelastung auf der B 3 aufnehmen zu können.



4. ABLAUF DER PLANUNGSWERKSTATT

Zu Beginn der zweiten Planungswerkstatt gaben die Expert*innen der NLStBV und der beauftragten Fachbüros im Plenum zunächst einen Überblick zum aktuellen Stand der Planung. Vorgestellt wurden u.a. die wichtigsten Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens und vorbereitende Schritte für die Entwurfsplanung, wie beispielsweise das Scopingverfahren der Planfeststellungsbehörden und die Planung der Knotenpunkte im Verlauf der Trasse. Die hierbei gezeigte Präsentation steht auf der Projektwebseite unter www.b3-elstorf.niedersachsen.de als Download zur Verfügung.

Anschließend wurden die Teilnehmenden in zwei Arbeitsgruppen aufgeteilt. Hier betrachteten sie zusammen mit dem Planungsteam anhand von Kartenmaterial detailliert die Trasse inklusive der für die Gestaltung der Knotenpunkte ausgewählten Vorzugsvarianten, die die Planer*innen seit der landesplanerischen Feststellung im Oktober 2020 weiter ausgearbeitet hatten. In jeder Gruppe standen den Bürger*innen Vertreter*innen der NLStBV sowie Mitarbeiter*innen der Fachbüros zur Seite.

Hinweise und Anregungen gaben die Bürger*innen beispielsweise zu Verbindungen von Wirtschaftswegen und Naherholungsgebieten oder für den Rad- und Fußverkehr sowie zu Maßnahmen für den Lärmschutz. Von besonderem Interesse waren zudem Themen des Umweltschutzes, insbesondere Querungshilfen für Amphibien und Wildtiere. Im gleichen Zug wurden auch viele Fragen der Teilnehmenden direkt von der NLStBV und den Fachplanenden beantwortet. Im Anschluss an die Arbeit in den Kleingruppen wurden in einer abschließenden gemeinsamen Plenumsrunde die Ergebnisse aus den Gruppen vorgestellt.

Ablauf

TOP 1 – Begrüßung und Vorstellung der Teilnehmer*innen

TOP 2 – Erläuterungen zum aktuellen Planungsstand

TOP 3 – Einführung in die Arbeit in der Planungswerkstatt

TOP 4 – Arbeit in Kleingruppen

TOP 5 – Vorstellungen der Ergebnisse im Plenum

TOP 6 – Abschlussdiskussion und Fazit

TOP 7 – Verabschiedung und Ende

Abbildung 1 – Ablauf der zweiten Planungswerkstatt



5. FRAGEN DER BÜRGERVERTRETER*INNEN

Während der Eingangspräsentation im Plenum wurden seitens der Bürgervertreter*innen folgende Fragen gestellt, die jeweils von den Expert*innen der NLStBV und der Planungsbüros beantwortet wurden:

- Frage:** In welchem Verhältnis stehen die Verkehre auf der B 3 neu und der B 73 zueinander?
Antwort: Aktuell sind beide Straßen in etwa gleich belastet. Sobald die A 26 fertiggestellt wird, wird der Verkehr auf der B 73 jedoch abnehmen.
- Frage** zum Knotenpunkt 3 (Einmündung der B 3 neu in die vorhandene B 3 südlich von Elstorf): Ist hier eine Über- oder Unterführung geplant? Der Fahrradweg wird häufig von Kindern genutzt.
Antwort: Der Knotenpunkt 3 wird als plangleiche Einmündung mit Lichtsignalanlage geplant. Das bedeutet, dass der Knotenpunkt als ampelgesteuerte Einmündung der vorhandenen B 3 in die B 3n auf gleichem Geländeniveau gestaltet wird. Eine Über- oder Unterführung wird es somit hier nicht geben. In der geplanten Ausgestaltung ist vorgesehen, dass der Radweg nahezu im bereits vorhandenen Verlauf an der Einmündung vorbeigeführt und die neue Straße nicht kreuzen wird.
- Frage:** Warum werden an den Knotenpunkten viele Ampeln und Brücken vorgesehen und keine Kreisverkehre eingeplant?
Antwort: Die Ausgestaltung von Knotenpunkten auf Bundesstraßen ist in den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) festgelegt. Dieses Regelwerk ist die Grundlage für die Planung der B 3n und sieht für eine Straße dieser Rangordnung keine Kreisverkehre vor. Nichtsdestotrotz hat das Planungsteam die Möglichkeit von Kreisverkehren an den Knotenpunkten betrachtet. Die hier präsentierten Vorzugslösungen als sogenannte teilplangleiche Knotenpunktgestaltungen mit Unter- bzw. Überführungen der anzubindenden Straßen sind im Falle der B 3 neu die geeigneteren Varianten. An den Einmündungen der Verbindungsrampen in den untergeordneten Straßenzug (B 73 und B 3 alt) sind Kreisverkehrsplätze zulässig und eingeplant (siehe hierzu auch die Lageplanausschnitte der Knotenpunktbereiche in der Powerpoint-Präsentation zur Planungswerkstatt).
- Frage:** Kann die zusätzliche Planung des Knotenpunktes 4 zu einer Änderung des Planungsablaufs für die Ortsumfahrung führen?
Antwort: Die Umgestaltung des Knotenpunktes 4 als sogenannte Folgemaßnahme ist eine Maßgabe der landesplanerischen Feststellung zur Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit. Diese wird in die Planung der Ortsumfahrung Elstorf nun integriert. Das führt aber nicht zu einer Änderung des vorgesehenen Planungsablaufs.
- Frage:** Der Ausbau der B 3 neu wird aktuell in zwei Planfeststellungsverfahren geplant. Was geschieht, wenn eines genehmigt wird und das andere nicht? Gibt es dann eine Bauruine in der Landschaft?
Antwort: Um dies zu vermeiden, kann eine Maßgabe in den Planfeststellungsbeschluss formuliert werden, die besagt, dass nur beide Abschnitte zusammen unter Verkehr genommen werden können. Ziel und Planungsauftrag ist es, beide Bauabschnitte fertigzustellen.

6. **Frage:** Können sich die Planungen zu Knotenpunkt 3 durch die noch unklaren Planungen zu Knotenpunkt 4 ändern?

Antwort: Nein, das ist nicht zu erwarten.

7. **Frage:** Was bedeutet der Begriff Globalmaßnahme?

Antwort: Jede Maßnahme, die nicht im Bundesverkehrswegeplan im vordringlichen Bedarf steht, ist eine Globalmaßnahme – so wie der 2. Bauabschnitt der Ortsumfahrung Elstorf.

6. FOTOPROTOKOLL AUS DER KLEINGRUPPENARBEIT

6.1 KLEINGRUPPE A

Übersichtskarte sowie Kartenausschnitte mit Hinweisen

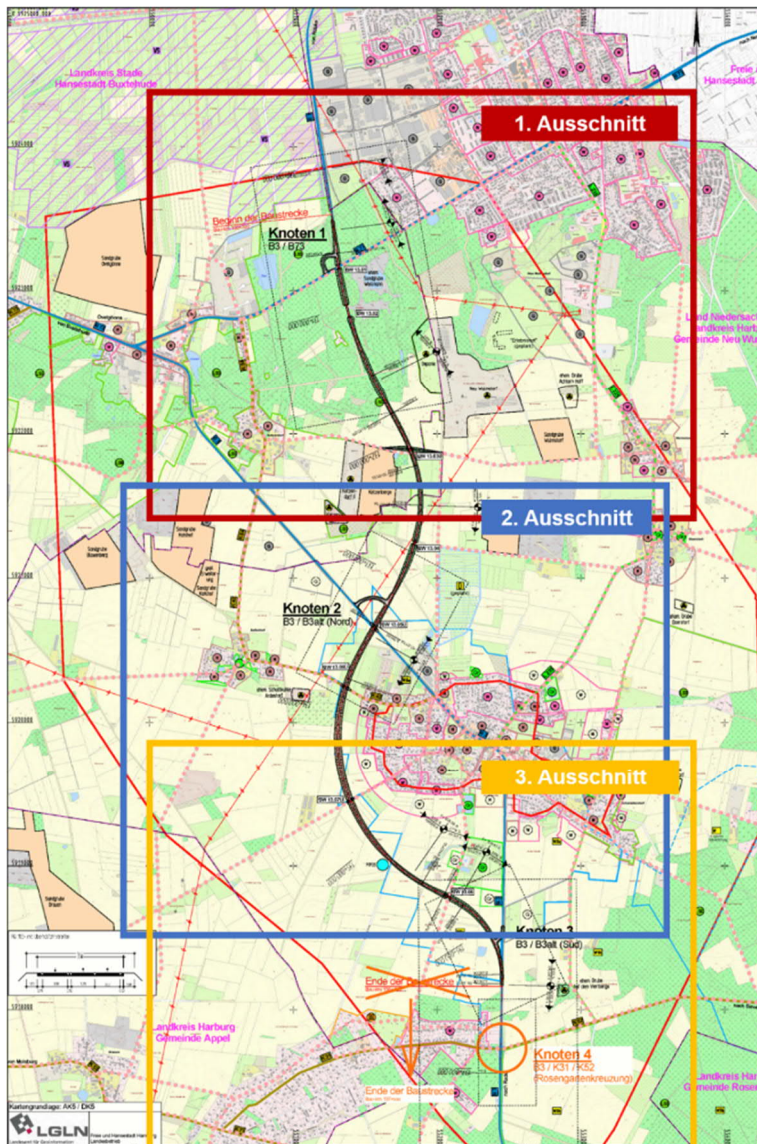


Abbildung 2 – Kleingruppe A: Übersicht der folgenden Bildausschnitte



Abbildung 3 – Kleingruppe A: 1. Ausschnitt



Abbildung 4 – Kleingruppe A: 2. Ausschnitt

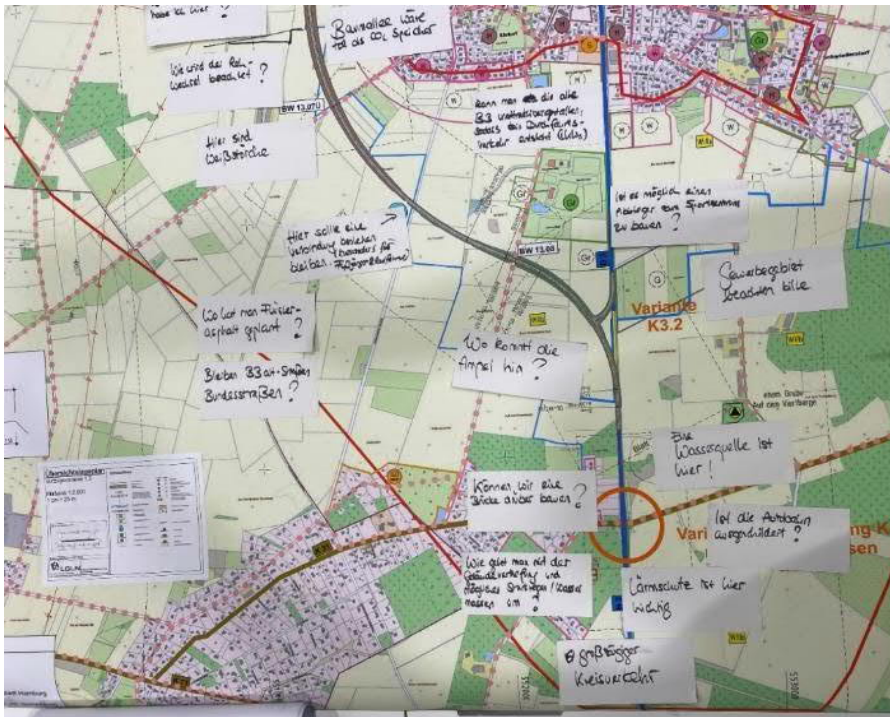


Abbildung 5 – Kleingruppe A: 3. Ausschnitt

Hinweise aus der Kleingruppe A

In der Kleingruppe A wurden im Zuge der Betrachtung der Trasse vorwiegend Hinweise und Fragen zu den Themen Umweltschutz, Wegeverbindungen, Knotenpunktgestaltung sowie Wohnumfeld gegeben bzw. gestellt (siehe Abbildungen 3 bis 5). Diese werden wie folgt zusammengefasst.

Umweltschutz

- Im oberen Planungsbereich führt die Trasse nah an ein bebautes Grundstück heran, welches nicht an das öffentliche Netz angeschlossen ist. Hier bestand Sorge um eine sinkende Grundwasserqualität (Abbildung 3).
- Entlang der Trasse im nördlichen Bereich wurde auf den Bedarf von Vogelschutz aufmerksam gemacht (Abbildung 3). Ebenso wurde darauf hingewiesen, dass besonders im mittleren Planungsbereich auf Wildwechsel geachtet und auf das Vorkommen von Weißstörchen Rücksicht genommen werden sollte (Abbildung 4).
- An der Stelle im Ausschnitt 2 (Abbildung 4), wo die Trasse westlich von Elstorf nahe des Ortsrandes verläuft, äußerten Teilnehmende den Wunsch, dass eine Baumallee als CO₂-Speicher gepflanzt werden solle. Diese könne gleichzeitig als Sicht- und Lärmschutz dienen.
- Im südlichen Bereich der Trasse (nördlich der Rosengartenstraße) wurde auf eine zu schützende Wasserquelle aufmerksam gemacht (Abbildung 5).
- Die Teilnehmenden merkten zudem an, dass in diesem Bereich der Trasse durch die Geländevertiefung eine Lösung für möglichen Starkregen und entsprechende Wassermassen gefunden werden müsse, die wiederum Auswirkungen auf Elstorf-Bachheide haben könnten (Abbildung 5).



Wegeverbindungen

- Im nördlichen Bereich der Trasse im Ketzendorfer Forst ist in der aktuellen Planung eine Grünunterführung geplant. Die Teilnehmenden fragten, ob diese ausreiche und regten eine zweite Querungsmöglichkeit in dieser Form an (Abbildung 3).
- Es bestand der Wunsch, bestehende Fuß- und Feldwege an die geplante Grünunterführung anzuschließen und mit in die Planung einzubeziehen (Abbildung 3). Ebenfalls wurde darauf hingewiesen, dass die Unterführung für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer*innen sicher und breit genug sein sollte.
- Vertreter*innen der Landwirtschaft machten darauf aufmerksam, dass Pferde die Straße im mittleren Abschnitt kreuzen müssen. Hier stand die Frage im Raum, wie dies in Zukunft geschehen könne (Abbildung 4).
- Die Teilnehmenden äußerten den Wunsch, die Hollenstedter Straße als bestehende Verbindung zwischen Elstorf und Elstorf-Bachheide besonders für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen zu erhalten (Abbildung 4).

Knotenpunktgestaltung

- Für den Knotenpunkt 1 (B 3 / B 73) südwestlich von Neu Wulmstorf (Abbildung 3) wie auch den Knotenpunkt 4, der Rosengarten-Kreuzung (Abbildung 5), wurde der Wunsch geäußert, dass dort jeweils ein großer Kreisverkehrsplatz gebaut werden solle.
- Für den Knotenpunkt 1 (Abbildung 3) wurde die Frage gestellt, ob die alte Zufahrt des Waldweges zur B 73 wieder hergestellt werden könne.
- In Ausschnitt 2 (Abbildung 4) kam die Frage auf, wo der Radweg entlang des Knotenpunktes 2 (B 3n / B3 nordwestlich von Elstorf) verlaufen werde.
- Für die Knotenpunktgestaltung regten Teilnehmende an, Ein- und Ausfädelungstreifen vorzusehen, um so den Verkehr, der durch die eingepflanzten Ampeln gebremst werden würde, auf der neuen Straße fließen lassen zu können (Abbildung 4).
- Es wurde die Frage gestellt, ob am Knotenpunkt 3 (Anbindung der vorhandenen B 3 an die B 3n südlich von Elstorf) das Sportzentrum an der Schützenstraße wie auch das neu geplante Gewerbegebiet südlich von Elstorf z.B. mittels einer separaten Abbiegespur direkt angebunden werden könnte (Abbildung 4). Ebenso interessieren sich die Teilnehmenden für den Standort der Lichtsignalanlage.
- Bei Knotenpunkt 4, der Rosengarten-Kreuzung, äußerten die Teilnehmenden die Idee, eine Brücke statt einer Kreuzung mit Lichtsignalanlage zu bauen (Abbildung 5).

Wohnumfeld

- Entlang der gesamten Trasse wurden von den Teilnehmenden Fragen und Wünsche bezüglich des geplanten Lärmschutzes geäußert. So liegt beispielsweise im nördlichen Bereich der Trasse ein bebauter Grundstück im direkten Trassenumfeld (Abbildung 3). Im mittleren Planungsbereich (siehe Ausschnitt 2) läuft die Trasse nahe der Wohnbebauung westlich von Elstorf entlang (Abbildung 4). Im südlichen Planungsbereich verläuft die Trasse schließlich in der Nähe des östlichen Ortsrandes von Elstorf-Bachheide.
- Auch wurde die Frage in den Raum gestellt, wie Betroffene in Trassennähe vor Staub und Starkregen geschützt werden würden (Abbildung 3).



Weitere

Hinweise

- Insbesondere im mittleren Planungsbereich (Abbildung 4) wurde die Frage gestellt, wie viel Fläche durch die B 3 neu (Fahrbahn inklusive Bankette und Böschungen) in Anspruch genommen werden wird.
- Die Teilnehmenden fragten ebenfalls, ob viel Boden-Material für den Bau der B 3 neu an- und abgefahren werden müsse.
- Eine weitere Frage bezüglich des Umgangs mit zukünftig aufkommenden Lärm war, ob beim Bau der Straße die Verwendung von Flüsterasphalt geplant sei.
- In Zusammenhang mit der alten B 3 wurde die Frage gestellt, ob diese eine Bundesstraße bleiben werde und ob sie für den Durchgangsverkehr später auch unattraktiver gestaltet werden sollte.
- Es tauchte ebenfalls die Frage auf, ob die Autobahn im Bereich des Knotenpunkt 4 ausgeschildert sein wird (Abbildung 5).



6.2 KLEINGRUPPE B

Übersichtskarte sowie Kartenausschnitte mit Hinweisen

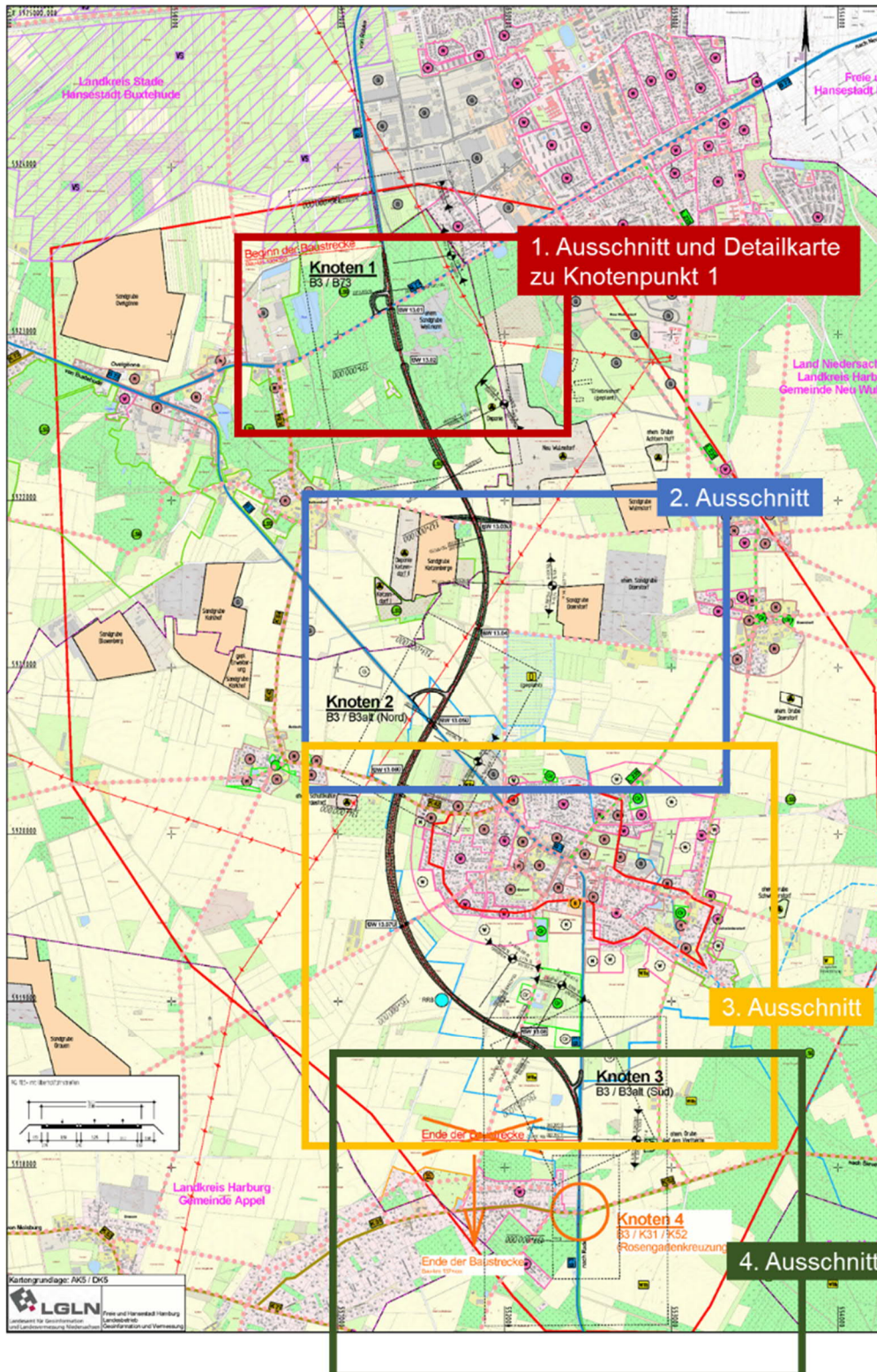


Abbildung 6 – Kleingruppe B: Übersicht der folgenden Bildausschnitte

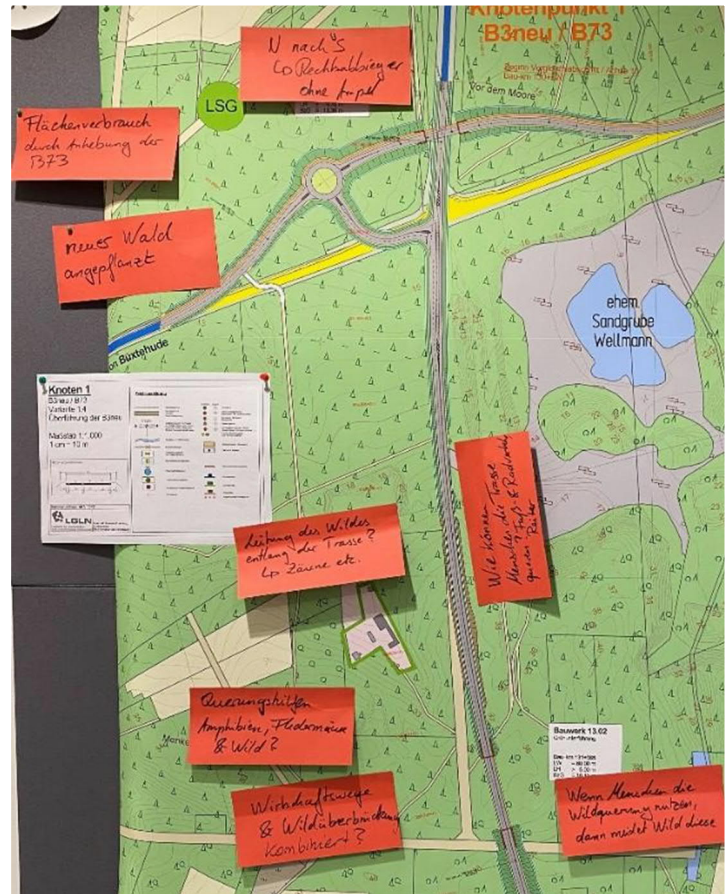
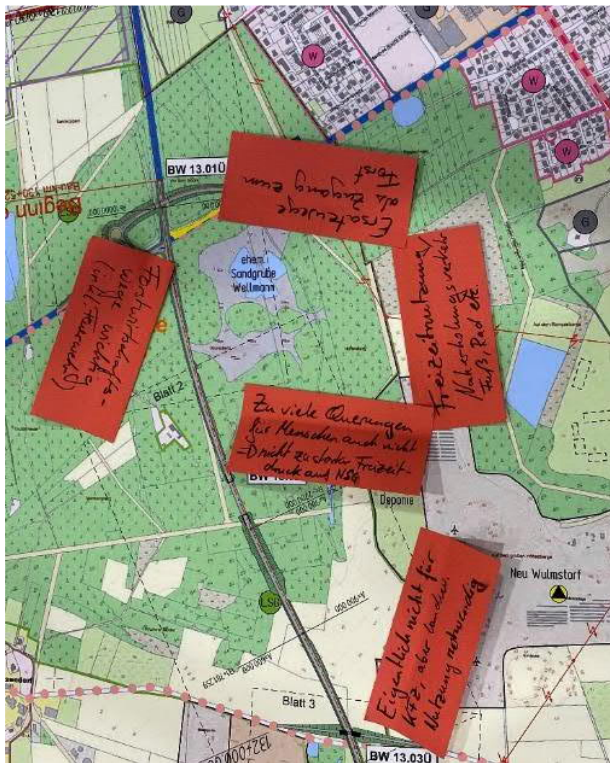


Abbildung 7 – Kleingruppe B:
1. Ausschnitt und Detailkarte zu Knotenpunkt 1

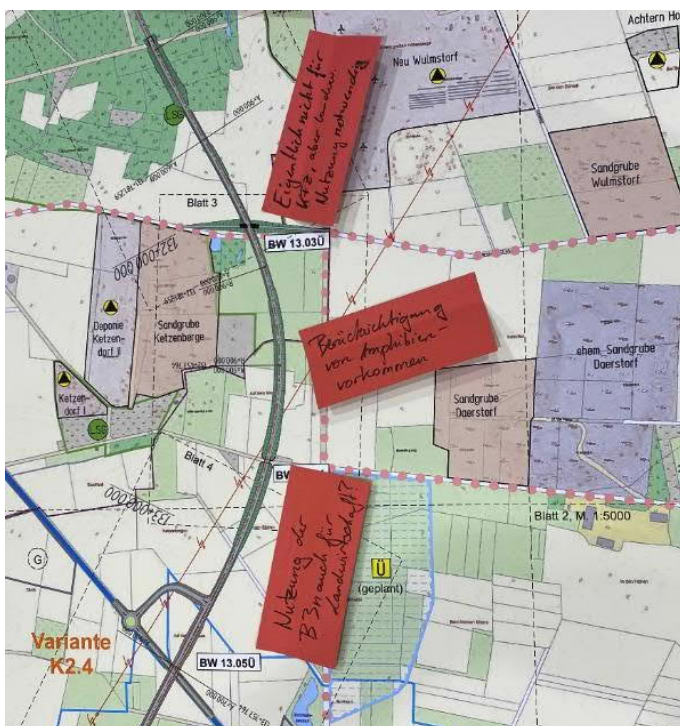


Abbildung 8 – Kleingruppe B: 2. Ausschnitt



Abbildung 9 –
Kleingruppe B: 3.
Ausschnitt

Abbildung 10 – Kleingruppe B: 4. Ausschnitt



Hinweise aus der Kleingruppe B

Wie in der Kleingruppe A wurden auch in der Kleingruppe B im Zuge der Betrachtung der Trasse vorwiegend Hinweise und Fragen zu den Themen Umweltschutz, Wegeverbindungen, Knotenpunktgestaltung sowie Wohnumfeld gegeben bzw. gestellt (siehe Abbildungen 7 bis 10). Diese werden wie folgt zusammengefasst.

Umweltschutz

- Entlang der gesamten Trasse, insbesondere jedoch im nördlichen Bereich (Abbildung 7 und Abbildung 8) wurde auf ein hohes Vorkommen an Amphibien hingewiesen. Dieses müsse in den Planungen und für eventuelle Kompensationsmaßnahmen entsprechend berücksichtigt werden. Möglich sei dies beispielsweise durch Querungshilfen. Darüber hinaus wurde die bisherige Erfassung der Amphibienbestände durch eine Teilnehmerin als unzureichend kritisiert. Sie forderte eine längere und umfangreichere Amphibienzählung (siehe Abbildung 10).
- Es wurde grundsätzlich die Frage gestellt, wo Querungshilfen für Amphibien, Fledermäuse und Wild eingeplant werden.
- Mit Blick auf die geplante Wildquerung gaben Teilnehmende den Hinweis, dass wenn diese Wildunterführung auch durch Menschen über vorhandene Wegeverbindungen genutzt werde, sie wahrscheinlich nicht oder nur wenig vom Wild angenommen und genutzt werden würde (siehe Abbildung 7 Detailkarte).
- Es kam die Frage auf, wie das Wild im Planungsraum zu der Wildquerung geleitet werden solle (siehe Abbildung 7).

Wegeverbindungen

- Im nördlichen Bereich des Planungsraums wurden im Bereich des Ketzendorfer Forstes Hinweise zum Bedarf von Ersatzwegen gegeben, um den Zugang zu den Forstbereichen auf beiden Seiten der B 3 neu sicherzustellen (siehe Abbildung 7).
- Bei den Forstwegen wurde neben forstwirtschaftlicher Nutzung auch auf weitere Aspekte und Zugangsgründe eingegangen. Als Beispiel wurde die Zufahrt für die Feuerwehr in dem Bereich genannt.
- Im Bereich des Ketzendorfer Forstes sollte das Wegenetz weiterhin für die Freizeitnutzung erhalten bleiben (Fußgänger*innen, Radverkehr, aber auch Reiter*innen). Zu viele Querungen des Forstgebiets wurden jedoch auch negativ bewertet, da eine hohe Nutzung durch Menschen sich meist entsprechend negativ auf die Fauna vor Ort auswirkt. Bewegungen, Lärm und Freizeitaktivitäten seien störend für das dortige Wildvorkommen (siehe Abbildung 7).
- Im Bereich westlich von Elstorf wurde auf neu entstehende Wohngebiete hingewiesen (siehe Abbildung 9). Teilnehmende gaben an dieser Stelle zu bedenken, dass von dort aus vorhandene Wegeverbindungen (insbesondere zur Freizeitnutzung) dann stärker genutzt werden würden, die bislang eine geringere Relevanz hatten. Daher sollten diese Verbindungen erhalten bleiben.
- Nördlich und südlich von Elstorf wurde auf den Querungsbedarf der Trasse für die Landwirtschaft hingewiesen (siehe Abbildung 9).

Knotenpunktgestaltung

- Teilnehmende regten an, dass es an den Knotenpunkten möglichst wenig Ampelschaltungen geben sollte. Das beträfe beispielsweise den ersten Knotenpunkt für von Norden kommende Rechtsabbieger. Für diese wurde vorgeschlagen, dass sie ohne Ampelschaltung über eine Abbiegespur den Knotenpunkt verlassen können (siehe Abbildung 7 Detailkarte).

Hinweise speziell zum Knotenpunkt 4 – Rosengarten-Kreuzung

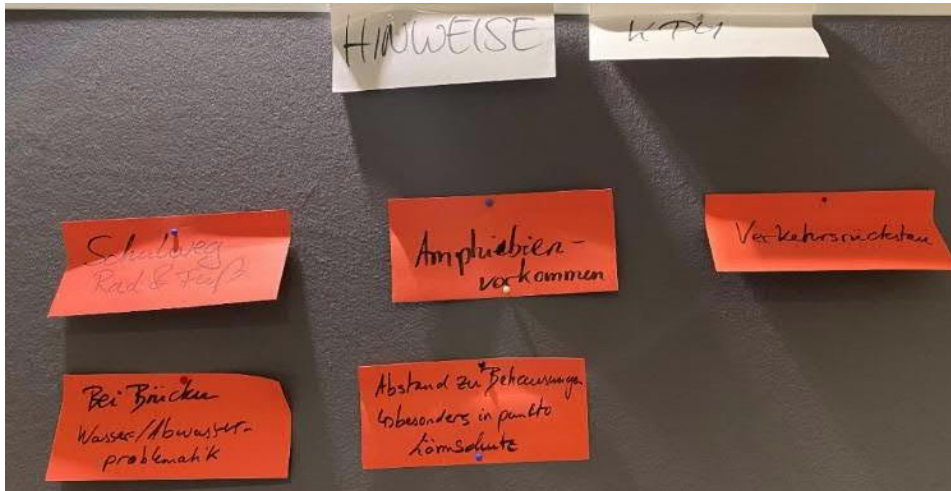


Abbildung 11 – Kleingruppe B: Hinweise zur Rosengarten-Kreuzung

- Mit Blick auf den südlichen Trassenverlauf vermuteten Teilnehmende, dass sich vor bzw. nach der sogenannten Rosengarten-Kreuzung ein Rückstau bilden werde (siehe Abbildung 10). Grundsätzlich wird von den Teilnehmenden mit Stau im Kreuzungsbereich gerechnet. Die NLStBV nahm den Hinweis – wie auch alle anderen Hinweise auf – verwies an dieser Stelle jedoch darauf, dass sie in der aktuellen Planung gemäß ihrer Beauftragung ausschließlich den Planungsraum der Ortsumfahrung im Zuge der B 3 neu betrachten kann.
- Teilnehmende wiesen darauf hin, dass die Rosengarten-Kreuzung auf dem Schulweg von Schüler*innen liege, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs seien.
- Auch im Bereich der Rosengarten-Kreuzung bestehe ein hohes Amphibienvorkommen.
- Teilnehmende wiesen darauf hin, dass im Falle von Brückenbauwerken die Wasser- und Abwasserführung beachtet werden müsse.
- Der Abstand zur Wohnbebauung sei an der Kreuzung sehr gering. Die Anforderungen für den Lärmschutz wurden in der Gruppe diskutiert.

Wohnumfeld

- Die Teilnehmenden diskutierten die Betroffenheit von Wohngebieten, die nahe der Trasse, insbesondere am westlichen Rand von Elstorf liegen (siehe Abbildung 9). Im Gespräch wiesen die Planenden auf die schon geplanten Maßnahmen hin, mit denen die Auswirkungen für die Anwohnenden so gering wie möglich gehalten werden sollen. So wird die neue Straße beispielsweise zum Teil im Einschnitt verlaufen. Die gesetzlichen Vorgaben zu Lärmemissionen sind dabei die Grundlage für die Planungen.



Weitere Hinweise

- Bei der Betrachtung des Trassenverlaufs wurde der Hinweis gegeben, dass sich südlich von Elstorf ein Entwässerungssystem befände, das aktuell bereits an seinen Kapazitätsgrenzen stünde (siehe Abbildung 9). Entsprechend wurde durch ortskundige Teilnehmende die Vermutung geäußert, dass eine Neudimensionierung, also Vergrößerung des Entwässerungssystems, anstehen wird. Die Leitungen kreuzen den geplanten Trassenverlauf.
- Es wurde die Frage geäußert, wie das neue Gewerbegebiet im Süden Elstorfs an die vorhandene B 3 und an die B 3 neu angeschlossen werden solle. Ein eigener Knotenpunkt, also einen direkten Anschluss an die B 3 neu, ist nicht vorgesehen.
- Im mittleren Planungsbereich führt die Trasse an einem alten Eichenbestand entlang (siehe Abbildung 9). Es kam die Frage auf, ob der Flächeneigentümer informiert sei.

7. FAZIT DER KLEINGRUPPENARBEIT

Die zweite Planungswerkstatt hat erneut viele Hinweise und Anregungen seitens der Bürgervertreter*innen hervorgebracht. So gaben die Bürger*innen im Zuge der Betrachtung der Pläne und Detailkarten viele Hinweise, beispielsweise zu Themen des Umweltschutzes, zu Wegeverbindungen, zur Gestaltung der Knotenpunkte oder zur Gestaltung des Wohnumfeldes.

Zum Thema Umweltschutz wurde insbesondere auf das Vorkommen von Wasserquellen aufmerksam gemacht, wie auch auf das Vorkommen und die Bedürfnisse verschiedener Vogelarten, Amphibien und Wildtiere. Hinsichtlich bestehender oder zukünftiger Wegeverbindungen gab es Anregungen dazu, dass der Standort der geplanten Grünunterführungen genauestens abzuwägen und an die Bedürfnisse der verschiedenen Nutzergruppen anzupassen sei.

Insbesondere im nördlichen Planungsraum wurde die Erhaltung von Wirtschaftswegen und anderen Wegeverbindungen gewünscht, die den Zugang zu landwirtschaftlichen Flächen und Waldbereichen ermöglichen und für die Naherholung genutzt werden. Entsprechend sollte darauf verzichtet werden, viele Wegeverbindungen zu zerschneiden. Ein besonderes Anliegen war ebenfalls die Verbindung zwischen Elstorf-Bachheide und Elstorf, die derzeit intensiv für den Fuß- und Radverkehr genutzt wird.

Zur Wohnumfeldgestaltung wurde vor allem das Thema Lärmschutz vorgebracht. Insbesondere in der Nähe zu Elstorf-West wurde nach möglichen Lärmschutzwänden sowie nach anderen Maßnahmen wie Flüsterasphalt oder einer Baumallee gefragt.

In beiden Gruppen wurde zudem die Gestaltung der einzelnen Knotenpunkte angeregt diskutiert. Teilnehmende wiesen auf eine möglichst ampelfreie Verbindungs- und Abbiegemöglichkeit an den Knotenpunkten hin. Dadurch erhofften sie sich einen besseren Verkehrsfluss und eine geringere Fahrzeit auf der B 3 neu. In diesem Zuge wurde auch das Geschwindigkeitsprofil diskutiert: Ampelschaltungen führen zu Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 70 km/h vor den Knotenpunkten. Eine Begrenzung auf 70 km/h auf der gesamten B 3 neu wünschten sich mehrere Teilnehmende.



8. WEITERES VORGEHEN

Die Planenden bedanken sich für die konstruktive und ergebnisorientierte Teilnahme der Bürger*innen an der zweiten Planungswerkstatt. Die Hinweise und Ideen der Teilnehmenden stellen eine wichtige Grundlage für die nun anstehende Ausgestaltung der Trasse dar.

Die Planungen gehen weiter – ebenso die Bürgerbeteiligung. In ersten Facharbeitskreisen zu den Themen Umweltschutz und Landwirtschaft wurden am 16. Dezember 2020 (1. Facharbeitskreis Umweltschutz), 14. Oktober 2021 (2. Facharbeitskreis Umweltschutz) und 02. November 2021 (1. Facharbeitskreis Landwirtschaft) weitere fachliche Hinweise von Trägern öffentlicher Belange und Verbänden sowie Bürgervertreter*innen gesammelt. Die Beteiligung in weiteren Facharbeitskreisen im fortschreitenden Verlauf der Entwurfsplanung sind je nach Planungsfortgang vorgesehen. Die entsprechenden Termine werden den Teilnehmenden, den Trägern öffentlicher Belange sowie einzelnen Bürgervertreter*innen rechtzeitig vorher mitgeteilt.