Landesplanerische Feststellung

Raumordnungsverfahren für eine feste Elbquerung
zwischen Neu Darchau (Landkreis Lüchow-Dannenberg)
und
Darchau (Landkreis Lüneburg)

Antragsteller: Betrieb Straßenbau und -unterhaltung
des Landkreises Lüneburg (SBU)

Lüneburg, Juni 2016

INHALTSVERZEICHNIS

1. Ergebnis des Raumordnungsverfahrens 5

1.1 Landesplanerische Feststellung 5

1.2 Maßgaben 6

2. Sachverhalt 8

2.1 Beschreibung des Vorhabens (gem. Kap. 2 des Erläuterungsberichtes zum Raumordnungsverfahren) 8

2.2 Beschreibung des Verfahrensablaufes 14

3. Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Grundsätze und Ziele der Raumordnung sowie die sonstigen Planungen, Nutzungen und Nutzungsansprüche (Raumverträglichkeitsuntersuchung) 18

3.1 Methodisches Vorgehen 18

3.2 Auswirkungen auf die Raumstruktur sowie die Siedlungs- und Versorgungsstruktur 22

3.2.1 Beschreibung der Auswirkungen 22

3.2.2 Bewertung der Auswirkungen 23

3.2.2.1 Grundsätze gem. ROG, NROG und Planaussagen gem. LROP, RROP Lüneburg, RROP Lüchow-Dannenberg 23

3.2.2.2 Raumordnerische Bewertung 24

3.3 Auswirkungen auf die fachlichen Belange der Raumordnung 25

3.3.1 Wirtschaft/Gewerbe, Tourismus/Landwirtschaft 25

3.3.1.1 Beschreibung der Auswirkungen 25

3.3.1.2 Bewertung der Auswirkungen 26

3.3.2 Forstwirtschaft 30

3.3.2.1 Beschreibung der Auswirkungen 30

3.3.2.2 Bewertung der Auswirkungen 30

3.3.3 Hochwasserschutz 31

3.3.3.1 Beschreibung der Auswirkungen 31

3.3.3.2 Bewertung der Auswirkungen 32

3.3.4 Verkehr/ Straßenverkehr 34

3.3.4.1 Beschreibung der Auswirkungen 34

3.3.4.2 Bewertung der Auswirkungen 34

3.3.5 Schifffahrt 36

3.3.5.1 Beschreibung der Auswirkungen 36

3.3.5.2 Bewertung der Auswirkungen 36

4. Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umweltschutzgüter einschließlich ihrer Wechselwirkungen gem. § 10 Abs. 3 Satz 1 NROG (Umweltverträglichkeitsprüfung) 37

4.1 Methodisches Vorgehen 37

4.2 Schutzgut „biologische Vielfalt" (FFH-Verträglichkeitsprüfung) 38

4.2.1 Beschreibung der Auswirkungen 38

4.2.2 Bewertung der Auswirkungen 40

4.2.2.1 Grundsätze gem. ROG, NROG und Planaussagen gem. LROP, RROP Lüneburg, RROP Lüchow-Dannenberg 40
4.2.2.2 Raumordnerische Bewertung 41

4.3 Schutzgut „Mensch" 41

4.3.1 Beschreibung der Auswirkungen 41
4.3.1.1 Teilfunktion Wohnen/ Wohnumfeld 41
4.3.1.2 Teilfunktion Erholung 42

4.3.2 Bewertung der Auswirkungen 43
4.3.2.1 Grundsätze gem. ROG, NROG und Planaussagen gem. LROP, RROP Lüneburg, RROP Lüchow-Dannenberg 43
4.3.2.2 Raumordnerische Bewertung 44

4.4 Schutzgut „Pflanzen und Tiere" (inkl. besonderer Artenschutz gem. § 44 Abs. 1 BNatSchG) 45

4.4.1 Beschreibung der Auswirkungen 45
4.4.1.1 Teilfunktion Pflanzen/ Biotope 45
4.4.1.2 Teilfunktion Tiere 46
4.4.1.3 Besonderer Artenschutz gem. § 44 BNatSchG 47

4.4.2 Bewertung der Auswirkungen 47
4.4.2.1 Grundsätze gem. ROG, NROG und Planaussagen gem. LROP, RROP Lüneburg, RROP Lüchow-Dannenberg 47
4.4.2.2 Raumordnerische Bewertung 49

4.5 Schutzgut „Boden" 5050

4.5.1 Beschreibung der Auswirkungen 500

4.5.2 Bewertung der Auswirkungen 50
4.5.2.1 Grundsätze gem. ROG, NROG und Planaussagen gem. LROP, RROP Lüneburg, RROP Lüchow-Dannenberg 50
4.5.2.2 Raumordnerische Bewertung 51

4.6 Schutzgut „Wasser" 52

4.6.1 Beschreibung der Auswirkungen 52
4.6.1.1 Teilfunktion Grundwasser 52
4.6.1.2 Teilfunktion Oberflächenwasser 52

4.6.2 Bewertung der Auswirkungen 53
4.6.2.1 Grundsätze gem. ROG, NROG und Planaussagen gem. LROP, RROP Lüneburg, RROP Lüchow-Dannenberg 53
4.6.2.2 Raumordnerische Bewertung 54

4.7 Schutzgut „Klima und Luft" 55

4.7.1 Beschreibung der Auswirkungen 55

4.7.2 Beschreibung der Auswirkungen 55
4.7.2.1 Grundsätze gem. ROG, NROG und Planaussagen gem. LROP, RROP Lüneburg, RROP Lüchow-Dannenberg 55
4.7.2.2 Raumordnerische Bewertung 56

4.8 Schutzgut „Landschaft" 56

4.8.1 Beschreibung der Auswirkungen 56

4.8.2 Bewertung der Auswirkungen 57

4.8.2.1 Grundsätze gem. ROG, NROG und Planaussagen gem. LROP, RROP Lüneburg, RROP Lüchow-Dannenberg 57
4.8.2.2 Raumordnerische Bewertung 57
4.9 Schutzgut „Kultur- und Sachgüter" 58
4.9.1 Beschreibung der Auswirkungen 58
4.9.2 Bewertung der Auswirkungen 59
4.9.2.1 Grundsätze gem. ROG, NROG und Planaussagen gem. LROP, RROP Lüneburg, RROP Lüchow-Dannenberg 59
4.9.2.2 Raumordnerische Bewertung 59
4.10 Wechselwirkungen und Wechselbeziehungen 59
5. Begründung der raumordnerischen Entscheidung 60
5.1 Raumordnerische Gesamtabwägung 60
5.2 Begründung der Maßgaben 62
6. Hinweise und Anregungen für die nachfolgenden Zulassungsverfahren 65
6.1 Umweltverträglichkeit, Artenschutz 65
6.2 Schifffahrt 65
6.3 Verkehr 66
7. Verfahrensrechtliche Hinweise 66
7.1 Rechtswirkung der Landesplanerischen Feststellung 66
7.2 Geltungsdauer der Landesplanerischen Feststellung 66

1. Ergebnis des Raumordnungsverfahrens

1.1 Landesplanerische Feststellung

Für die geplante feste Elbquerung zwischen Neu Darchau (Landkreis Lüchow-Dannenberg) und Darchau (Landkreis Lüneburg) wurde gemäß §15 Raumordnungsgesetz (ROG) i. V. m. § 10 ff. des Niedersächsischen Gesetzes über Raumordnung und Landesplanung (NROG) vom 18. Juli 2012, geändert am 25.06.2014, vom Landkreis Lüneburg als zuständiger Unterer Landesplanungsbehörde ein Raumordnungsverfahren mit integrierter Prüfung der FFH-Verträglichkeit sowie der Umweltverträglichkeit durchgeführt.

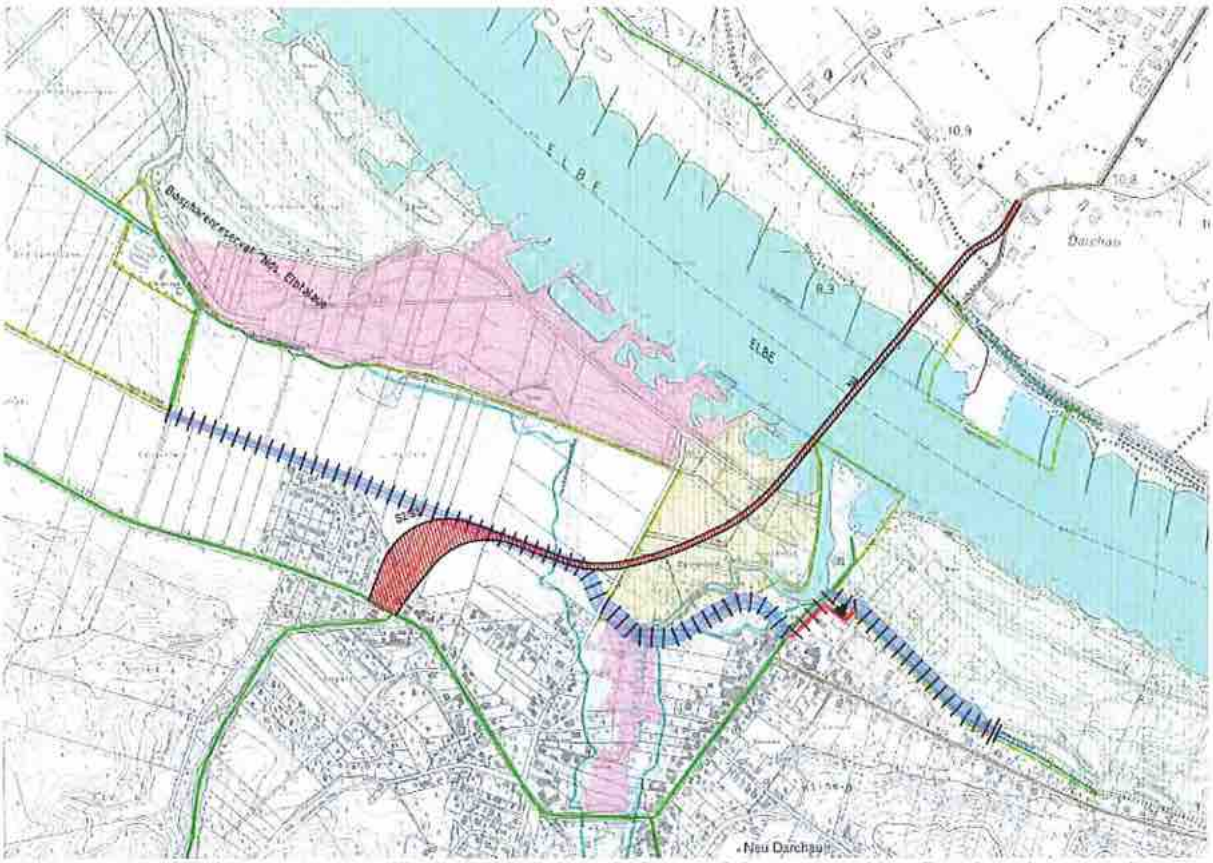
Die untersuchten Trassenvarianten werden aus der Kombination von nördlichen (N) und südlichen (S) Abschnitten gebildet, die den Ort Darchau von der Einmündung der Elbstraße in die K 61 auf der rechten Seite der Elbe mit dem Knotenpunkt L 231/L232 auf der linken Seite der Elbe miteinander verbinden. Die beiden Anknüpfungspunkte sind aufgrund des Landesraumordnungsprogramms und der Regionalen Raumordnungsprogramme der Landkreise Lüchow-Dannenberg und Lüneburg gesetzt. Diese Landesplanerische Feststellung befasst sich mit der Auswahl der besten verkehrlichen Verknüpfung der beiden genannten Punkte.

Als Ergebnis wird festgestellt, dass ein Trassenkorridor bestehend aus den Abschnittsvarianten S2 und S3 (Südverlauf) sowie die die Abschnittsvariante N4 (Nordverlauf) in der aus der nachfolgenden Karte ersichtlichen, an die Hochwasserschutzplanung für Neu Darchau und Katemin angepassten Form (harmonisierte Vorzugstrasse) mit den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung und Landesplanung einschließlich der Belange des Umweltschutzes und der raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen der betroffenen Planungsträger vereinbar ist.

Die Vorzugstrasse für eine feste Elbquerung mit Ortsumfahrung von Neu Darchau beruht auf der dargestellten abschnittsweisen gemeinsamen Linienführung von Deich und Ortsumfahrung. Diese Vorzugstrasse ist von allen untersuchten Varianten am verträglichsten, wenn die in Kapitel 1.2 aufgeführten Maßgaben erfüllt werden. Die genaue Trassierung für eine feste Elbquerung mit Ortsumfahrung von Neu Darchau und die genaue Harmonisierung mit der Hochwasserschutzanlage bleibt einem Planfeststellungsverfahren für eine feste Elbquerung mit Ortsumfahrung von Neu Darchau vorbehalten. Gegenstand dieses Raumordnungsverfahrens ist nur die Linienführung für eine feste Elbquerung mit Ortsumfahrung von Neu Darchau, die im weiteren Planungsverlauf eine Variationsbreite lässt, deren Nutzung insbesondere von Immissionsschutzaspekten begrenzt ist.

Die Trasse für eine feste Elbquerung mit Ortsumfahrung von Neu Darchau ermöglicht außerdem unter Berücksichtigung umfangreicher Schadensbegrenzungsmaßnahmen auf der Ebene eines nachfolgenden Planfeststellungsverfahrens eine mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes Nr. 74 und des EU-Vogelschutzgebietes V 37 verträgliche Trassenplanung für eine feste Elbquerung mit Ortsumfahrung von Neu Darchau.

Der Verlauf der harmonisierten Vorzugstrasse ergibt sich aus der nachfolgenden Darstellung:



Die harmonisierte Vorzugstrasse für die Elbbrücke mit Ortsumfahrung von Neu Darchau ist rot gekennzeichnet, die informatorisch zur Erläuterung ergänzte mögliche Linie einer Hochwasserschutzanlage violett. Die genauen Verläufe sind in den jeweiligen Genehmigungsverfahren festzulegen.

1.2 Maßgaben

Die Maßgaben dienen der Sicherung der festgestellten Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung und der Abstimmung mit anderen raumbedeutsamen Planungen. Sie sind Vorgaben für das Planfeststellungsverfahren.

Maßgaben für die Bauphase

1. Baustelleneinrichtungsflächen sind mit einem Mindestabstand von 150 m zu den Natura 2000-Gebieten einzurichten.
2. Der Arbeitsstreifen ist innerhalb der Natura 2000-Gebiete auf maximal 45 m einzuschränken. Er ist im Bereich von FFH-Lebensraumtypen und von Brutrevieren einseitig anzulegen oder punktuell zu verengen.
3. Das standorttypische Oberbodenmaterial, einschließlich des darin befindlichen Diasporenmaterials innerhalb der Natura 2000-Gebiete, ist fachgerecht abzuräumen und zu lagern.
4. Währen der Bauphase sind an den Rändern des Baufeldes temporäre Amphibienschutzzäune aufzubauen.
5. Während der Bauphase sind innerhalb des Arbeitsstreifens Durchlassmöglichkeiten (z. B. Kleintiertunnel, Durchlässe für Biber, Fischotter) vorzuhalten.

6. Abwässer dürfen nicht direkt in die Gewässer (Elbe, Kateminer Mühlenbach und Kleingewässer) eingeleitet werden.
7. Während der Nachtstunden (20 – 7 Uhr) sind keine Arbeiten durchzuführen. Die Baustellen sind während dieser Zeit nicht zu beleuchten.
8. Zur Herstellung der Brückenpfeiler sind wenig erschütterungsintensive und weniger lärmintensive Verfahren (bspw. Rüttel- oder Pressverfahren) zu verwenden.
9. Für die Bauphase ist ein Rahmenterminplan zur Durchführung von lärmintensiven Maßnahmen so einzurichten, dass diese außerhalb der Hauptbrutzeit der Vögel, der Reproduktionszeit von Biber, Fischotter und Fledermäusen durchgeführt werden.
10. Baustelleneinrichtungsflächen und Arbeitsstreifen sind mit kombinierten Lärm- und Sichtschutzeinrichtungen (Erdwall, Schutzzaun o. Ä.) zu versehen. Dabei sind Querungsmöglichkeiten zu berücksichtigen.

Maßgaben für die Gestaltung und den Betrieb der baulichen Anlagen

11. Innerhalb der Natura 2000-Gebiete ist das Brückenbauwerk in aufgeständerter Bauweise mit Pfeilerabständen von ca. 50 m zu errichten. Hier sind keine größeren Flächeninanspruchnahmen (Bau von Rampen, Versiegelungen) zulässig.
12. In den nicht aufgeständerten linkselbischen Abschnitten der Trassen sind Amphibienleiteinrichtungen einzubauen.
13. Erforderlichenfalls und soweit mit dem Hochwasserschutz vereinbar sind im Bereich der nicht aufgeständerten Abschnitte der Trassen Durchlasseinrichtungen für Biber und Fischotter vorzusehen.
14. Im Bereich der Elbufer hat die Brückenunterkante eine Mindesthöhe über der jeweiligen Geländehöhe von 7 m einzuhalten.
15. Einzelne Konstruktionsteile der Brücke (z. B. Bogenteile) müssen eine Breite bzw. einen Durchmesser von mindestens 10 cm aufweisen.
16. Entlang ausgewählter Trassenbereiche (Bruthabitate Vögel, Reproduktionshabitate Biber etc. sind Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände) zu realisieren.
17. Im Bereich der Elbvordeichflächen ist die Ortsumfahrung mit Sichtschutzwänden zu versehen.
18. In ausgewählten aufgeständerten Brückenbereichen sowie im Bereich der Dammlagen sind Kollisionsschutzwände für Fledermäuse und Vögel einzurichten.
19. Im Bereich der Brücke sowie der zu- und abführenden Trassen ist die Geschwindigkeit auf 50 km/h zu beschränken.
20. Straßenwässer dürfen nicht direkt in die Elbe, den Kateminer Mühlenbach oder andere Gewässer eingeleitet werden. Technische Vorkehrungen zur Vermeidung von Verunreinigung durch Einleitung (Ölabscheider, Abwasserbehandlung) sind vorzusehen.
21. Die Beleuchtung der Brücke darf nur in für wertbestimmende Arten geeigneter Art und Weise erfolgen.

Die in der Umweltverträglichkeitsstudie aufgeführten Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung erheblicher Umweltbeeinträchtigungen werden bereits im Rahmen der Maßgaben 1 bis 21 berücksich-

tigt bzw. werden als Hinweise und Anregungen für die nachfolgenden Zulassungsverfahren in Kapitel 6 aufgenommen.

Diese Landesplanerische Feststellung beinhaltet, dass die Hochwasserschutzanlage für die Ortslagen Neu Darchau und Katemin so geplant und gebaut wird, dass sich die Deichlinie und die Trassenführung der in der Dammlage geführten Ortsumfahrung zwischen dem Aufsetzpunkt der links-elbischen Vorlandbrücke und dem Abzweig zum Knotenpunkt L 231/L232 soweit technisch möglich und erforderlich entsprechend der vorstehenden Karte überdecken. Zeitlich und inhaltlich gebührt der Planung des Hochwasserschutzes Vorrang. Die parallele abschnittsweise Linienführung mit der Ortsumfahrung ist im Detail im Planfeststellungsverfahren für die feste Elbquerung mit Ortsumfahrung zu planen. Diese Landesplanerische Feststellung gibt nur eine schematische Vorgabe. Zeigt sich dabei, dass eine streckenweise Überdeckung der Linien nicht möglich ist und zwei getrennte Linien erforderliche werden würden, entfällt eine Bedingung für diese Landesplanerische Feststellung.

Die Geltungsdauer der Landesplanerischen Feststellung wird auf zehn Jahre ab ihrer Veröffentlichung festgesetzt, es sei denn, auf der Grundlage der Landesplanerischen Feststellung wird ein Planfeststellungsbeschluss erlassen.

2. Sachverhalt

2.1 Beschreibung des Vorhabens (gem. Kap. 2 des Erläuterungsberichtes zum Raumordnungsverfahren)

Gründe für das Vorhaben

Nach der deutschen Wiedervereinigung kehrte die Gemeinde Amt Neuhaus 1993 in den Landkreis Lüneburg zurück. Nach dem zweiten Weltkrieg war sie durch die Besatzungsmächte der sowjetischen Zone zugeschlagen worden. Zuvor gehörte dieser Bereich zum Landkreis Lüneburg und war nach Hannover orientiert.

Direkt nach der Rückgliederung kam der Wunsch nach einer festen Elbquerung auf, um das Amt Neuhaus verkehrlich besser an den übrigen Landkreis anzuschließen.

Stand die Diskussion um den Bau einer festen Elbquerung in den letzten Jahren zunächst stark unter dem Eindruck der deutschen Einheit und der Rückgliederung des Amtes Neuhaus in den Landkreis Lüneburg, nahmen mit der Zeit raumstrukturelle und demografische Aspekte an Bedeutung zu.

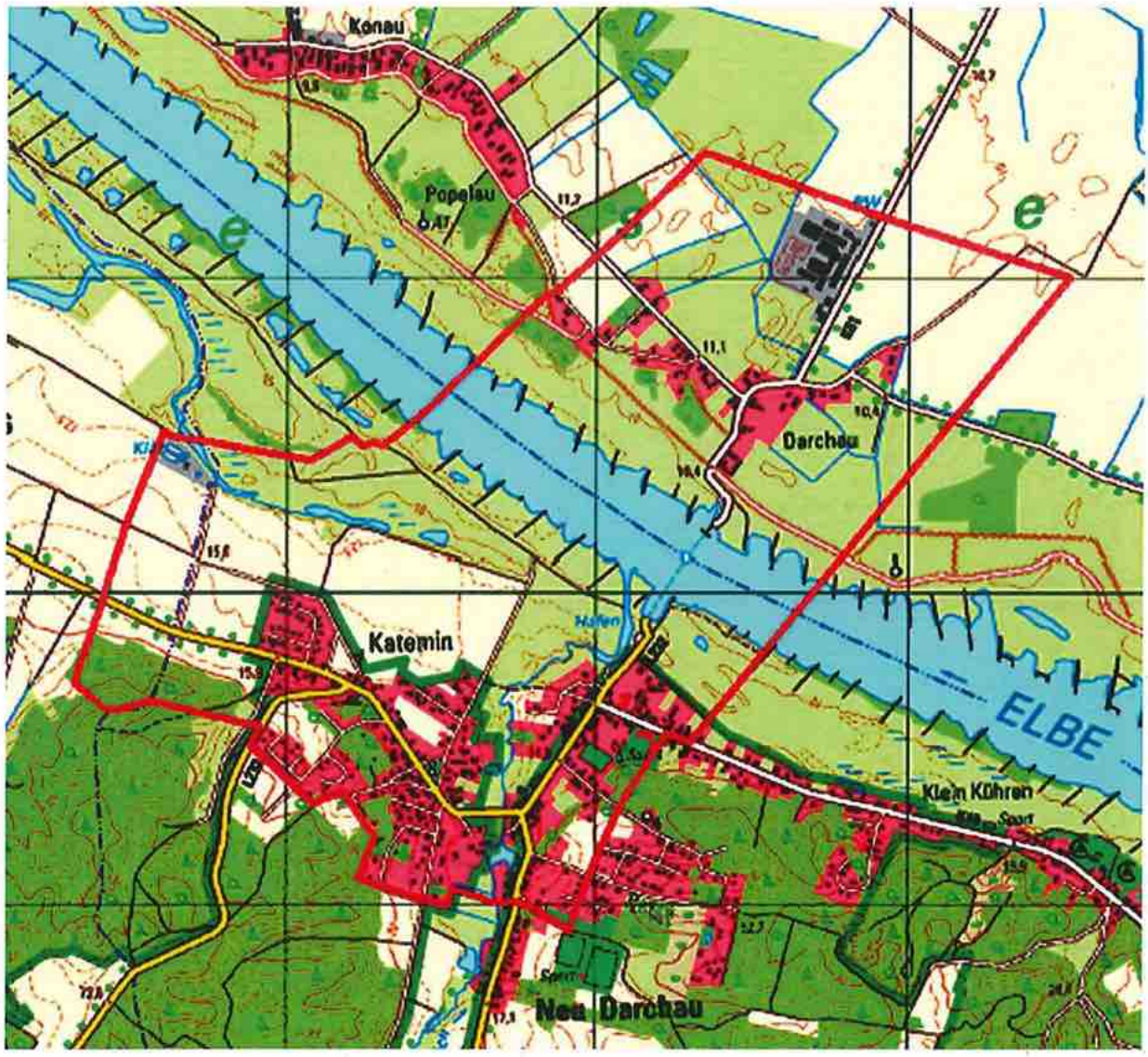
Die Gemeinde Amt Neuhaus hat mit einer Fläche von ca. 240 km² in fast 40 Orten mittlerweile weniger als 5.000 Einwohner mit weiter abnehmender Tendenz. Der Anteil der jungen Wohnbevölkerung ist besonders gering. In Niedersachsen ist Neuhaus das Gebiet, das am weitesten von seinem Mittelzentrum (Lüneburg) entfernt ist. Die Gemeinde ist eine der steuerschwächsten Kommunen Niedersachsens. Sie wird auf absehbare Zeit nicht in der Lage sein, die Erledigung ihrer Aufgaben aus eigener Kraft zu finanzieren.

Wegen der fehlenden Elbbrücke wird der Verkehr zwischen der Gemeinde Amt Neuhaus und dem übrigen Kreisgebiet durch zwei Elbfähren sichergestellt. Diese Fährverbindungen stehen nachts nicht zur Verfügung. Bei Hochwasser, Niedrigwasser, Eisgang oder Reparatur- und Wartungsarbeiten fallen die Fähren immer wieder aus. In diesen Fällen sind Umwege über die beiden Elbbrücken bei Dömitz und Lauenburg erforderlich, die etwa 50 km in der Luftlinie voneinander entfernt sind.

Die Elbbrücke hätte positive Auswirkungen auf die wirtschaftsgeografische Entwicklung der Gemeinde Amt Neuhaus. Bei Hochwasserereignissen kann sie eine wichtige Unterstützung bieten.

Eingrenzung des Planungsraums

Als Ort für die Elbbrücke wurde der Bereich zwischen Darchau und Neu Darchau ausgewählt. Hierzu wurde für diese Landesplanerische Feststellung ein Untersuchungsraum gebildet, der aus dem nachfolgenden Plan durch die rote Umrandung bezeichnet wird. Alternative Überlegungen zur Wahl einer Querungsmöglichkeit der Elbe sind bereits auf der Ebene des Landesraumordnung und der regionalen Raumordnung zu einem Ergebnis geführt worden, das mit dieser Landesplanerischen Feststellung nicht neu aufgegriffen wird.



Die großräumige Prüfung zeigt gute Gründe, warum der hier näher untersuchte Bereich als Querungskorridor ausgewählt worden ist.

Die beiden vorhandenen Elbbrücken bei Lauenburg und bei Dömitz liegen etwa 50 km Luftlinie voneinander entfernt. Der ausgewählte Bereich bei Darchau/Neu Darchau liegt etwa in der Mitte zwischen diesen beiden Elbbrücken. Die Elbe ist an dieser Stelle besonders für eine Brücke geeignet, weil der

Strom hier nicht so breit ist wie an anderen Stellen. Außerdem ist die Verkehrsführung von Neuhaus in Richtung Dahlenburg und weiter nach Lüneburg insbesondere rechtselbisch deutlich besser, weil der weitere Verlauf der Straße besser ausgebaut und mit deutlich weniger Kurven versehen ist als eine alternative Verkehrsführung z.B. von Neu Bleckede nach Neuhaus. Deshalb scheidet etwa eine Querung bei Bleckede deutlich schlechter ab.

Ein völlig neuer Querungskorridor würde nicht nur hochsensible Bereiche des Elbvorlandes zerstören, sondern auch komplett neue Zuwegungen erforderlich machen.

Der Knotenpunkt L 231/232 ergibt sich, weil die weitere Verkehrsführung in Richtung Dahlenburg und weiter nach Lüneburg führen soll. Eine Verkehrsführung auf der linken Elbseite von Katemin Richtung Walmsburg und weiter nach Bleckede könnte zwar auch eine Verbindung nach Lüneburg herstellen. Diese Verbindung ist aber nicht entsprechend ausgebaut und würde - auch durch die deutlich größere Streckenlänge - zu einem erheblichen Verlust an Reisegeschwindigkeit führen.

Die Realisierung einer Elbbrücke ist stark von der besonderen Bedeutung der Elbe für Natur und Landschaft geprägt. Aufgrund der deutschen Teilung ist die Elbe in diesem Bereich noch sehr naturbelassen. Sie ist von großer Bedeutung für viele bedrohte Tiere und Pflanzen. Weite Teile des Elbvorlandes genießen einen hohen Schutzstatus. Die benachbarten Gebiete des Planungsraums um Darchau/Neu Darchau sind naturschutzfachlich von so hoher Bedeutung, dass eine Realisierung einer Elbbrücke nicht möglich ist.

Die Besonderheit des Planungsraums ergibt sich aus der Vorprägung durch den bestehenden Fährbetrieb und der damit schon vorhandenen Elbquerung. Für eine neue Elbbrücke wurde der Bereich ausgewählt, den jetzt die Elbfähre Tanja der Gemeinde Neu Darchau bedient. Hier sind die entsprechenden weiterführenden Straßen vorhanden. Dieser zwar unter Naturschutzaspekten sensible Teil der Elbe ist jedoch aufgrund seiner Vorbelastung vergleichsweise besonders geeignet, Standort für eine Elbbrücke zu sein.

Weiter stromaufwärts steigt das Gelände so stark an, dass hier eine Brücke nicht realisiert werden kann. Stromabwärts liegen besonders sensible Gebietsteile.

All diese Gründe haben dazu geführt, den Bereich Darchau/Neu Darchau für die weitere Planung einer Elbbrücke vorzusehen.

Dies wird dokumentiert durch entsprechende verbindliche Zielfestlegungen im Landesraumordnungsprogramm sowie den Regionalen Raumordnungsprogrammen der Landkreise Lüchow-Dannenberg und Lüneburg.

Mit dem nun anhängigen Raumordnungsverfahren soll diese grundsätzliche Entscheidung nicht wieder aufgegriffen werden. Im aktuellen Verfahren geht es also nicht um die Frage, ob die Elbbrücke an sich gebaut werden und in welchem Bereich der Elbe dies geschehen soll. Vielmehr geht es um den genauen Verlauf der Trasse in dem Untersuchungsraum zwischen dem rechtselbischen Anknüpfungspunkt in Höhe der Einmündung der Elbstraße in die K 61 und linkselbisch dem Kotenpunkt L 231/ L 232.

Die Festlegung des Untersuchungsraums bedeutet lediglich, dass nicht erneut in vertiefter Form nach Trassen außerhalb dieses Bereichs gesucht worden ist, weil andere Bereiche aus übergeordneten Gründen ausscheiden und dies durch übergeordnete Planung bereits feststeht. Die Beurteilung von Auswirkungen einer Trasse wurde allerdings nicht auf den Untersuchungsraum beschränkt. So werden durchaus Auswirkungen der unterschiedlichen Trassenvarianten außerhalb des Untersuchungsraumes berücksichtigt.

Trassenvarianten

Für die geplante Elbbrücke bei Darchau-Neu Darchau wurden in einem Abstimmungsprozess mit den Fachgutachtern unter besonderer Berücksichtigung der Umwelt Trassenvarianten erarbeitet, die in der Abbildung 6 (Erläuterungsbericht) dargestellt sind. Dabei handelt es sich um grundsätzliche Trassenverläufe, die in der weiteren Planung verfeinert werden müssen.
Da die Trassenvarianten (mit Ausnahme von B1 und B2) auf Neu Darchauer Seite im Bereich nordöstlich von Katemin auf einer kurzen Strecke nahezu deckungsgleich verlaufen, werden die Trassen hier in nördliche Trassenabschnitte mit den Bezeichnungen N 1 bis N7 und in südliche Trassenabschnitte mit den Bezeichnungen S1 bis S3 aufgeteilt.
Alle nördlichen Trassenabschnitte sind mit allen südlichen Trassenabschnitten kombinierbar. Die Bezeichnung für eine gesamte Trasse lautet daher z. B. N5/S1.
Die Nordabschnitte beschreiben die Elbquerung und die rechtselbische Lage in Darchau, wobei die Variante N1 die Elbe am weitesten stromabwärts überquert und nördlich um die Ortslage Darchau herum geführt wird. Die Variante N7 liegt am weitesten stromaufwärts und südöstlich von Darchau.
Die weiteren Nordvarianten beginnen in der Ortslage Darchau und überqueren die Elbe im Bereich der Mündung des Kateminer Mühlenbaches bzw. etwas westlich davon.
Die linkselbischen Südabschnitte beschreiben die Umfahrung von Neu Darchau. Die Variante S1 stellt die weiträumigste Umfahrung auch um die Ortslage Katemin dar und trifft im Bereich der Zufahrt zur Kläranlage auf die L 231, während die Varianten S2 und S3 in Katemin auf die L 231 treffen, wobei S3 mit der L 231 und der L 232 einen Kreuzungspunkt bildet.
Alternativ zu den Umfahrungen wurden noch zwei Varianten betrachtet, die mit der Durchfahrung der Ortslage Neu Darchau verbunden sind. B1 verschwenkt über den Kateminer Mühlenbach und B2 verläuft direkt im Bereich des vorhandenen Fähranlegers. Die Abschnittsvariante B 2 wurde nicht weiter untersucht, weil das Gefälle von der Strombrücke bis zum Straßenanschluss zu groß wäre.

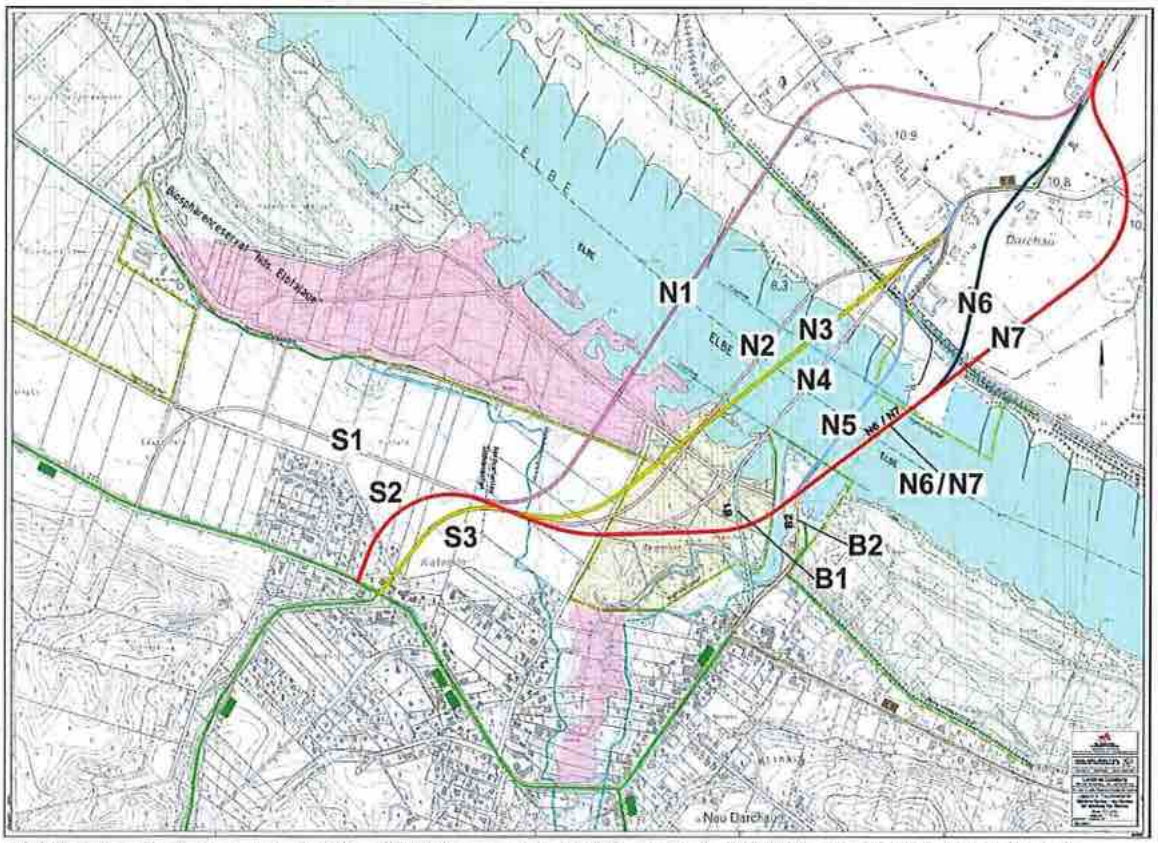


Abbildung 6: Trassenvarianten (Erläuterungsbericht), geändert WKC zum Erörterungstermin

Die Längen der Trassenvarianten sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst. Die längste Trasse ergibt sich aus der Kombination der Trassenabschnitte N7 und S1 mit 3060 m. Die kürzeste Trasse ist die Variante B2 ohne Umfahrung von Neu Darchau mit 1115 m. Je nach Wirkbeziehung und Schutzgut muss bei der Bewertung der Varianten B 1 und 2 berücksichtigt werden, dass sie den Verkehr durch die Ortslage Neu Darchau führen würde und damit der Wirkbereich deutlich länger als 1115 m bzw. 1130 m wäre.

Abbildung 7: Längen der Trassenvarianten (Erläuterungsbericht)

Variante	N1	N2	N3	N4	N5	N6	N7	S1	S2	S3	B1	B2
Länge [m]	1.980	1.350	1.310	1.380	1.480	1.790	2.110	950	400	320	1.130	1.115

Als harmonisierte Variante von N4/S2, 3 entspricht die Länge annährend der entsprechenden Summe aus dieser Tabelle.

Technische Beschreibung

Eine technische Planung für die Varianten der Elbbrücke einschließlich Vorlandbrücken und Umfahrung von Neu Darchau liegt noch nicht vor. Im Prinzip besteht das Bauwerk der Vorzugsvariante aus vier unterschiedlichen Abschnitten:

- Strombrücke,
- Vorlandbrücken,
- Straßenführung in Dammlage,
- normale Straße.

Für das Raumordnungsverfahren werden im Folgenden auf der Basis vorhandener Rahmenbedingungen Konstruktionsmerkmale und ungefähre Abmessungen aufgeführt.

Der eigentliche Elbstrom soll mit einer freitragenden Brücke überbaut werden (Strombrücke). Auf der Grundlage von statischen Vorüberlegungen stellt eine stählerne Bogenbrücke hierfür eine zweckmäßige und wirtschaftliche Lösung dar. Aber auch andere Konstruktionen sind denkbar. Dies ist im Planfeststellungsverfahren zu klären. Für die Vorlandbrücken sind Spannbetonbrücken vorgesehen.

Die lichte freizuhaltende Weite zwischen den Brückenpfeilern der Strombrücke richtet sich nach der Breite zwischen den Streichlinien. Diese beträgt im Planungsgebiet ca. 205 m. Damit ergibt sich eine Stützweite der Strombrücke von ca. 220 m. Die lichte Durchfahrtshöhe unter der Strombrücke ergibt sich aus der Einstufung in die Wasserstraßenklasse. Die Bundeswasserstraße Eibe wird in diesem Flussbereich in die Wasserstraßenklasse VI b eingeordnet. Nach der Klassifizierung der europäischen Binnenwasserstraßen, Stand 1993, sind für die Klasse VI b Brückendurchfahrtshöhen von 7,0 m bzw. 9,1 m vorgegeben.
Für den zu betrachtenden Bereich wird eine Durchfahrtshöhe von 7,0 m über dem höchsten schiffbaren Wasserstand (HSW) angesetzt. Da ein höchster schiffbarer Wasserstand für diesen Elbeabschnitt nicht bestimmt ist, wird als Bezugshöhe der Bemessungswasserstand BW10 gewählt. Der BW10 ist ein Wasserstand, der im Mittel an 10 Tagen im Jahr erreicht oder überschritten wird. Für den Pegel Neu Darchau beträgt der BW10 der Reihe 1971/90 5,70 m. Der Pegelnullpunkt - PNP - des Pegels Neu Darchau

liegt auf NN + 5,68 m. Daraus ergibt sich eine Konstruktionsunterkante der Brücke von ca. NN +18,50 m als maßgebender Zwangspunkt für die Höhenlage der Brücke.

Die Oberkante der Brückenfahrbahn für die vorgesehene Konstruktion liegt damit je nach Ausrundung zwischen ca. NN +21,00 m und NN +22.00 m. Bei einem Bogenstich von ca. 30 m liegt die Oberkante des Brückenbogens ca. auf NN +52,00 m.

Aktuell ergeben sich zwei Diskussionsfelder, die erst im Planfeststellungsverfahren zu beachten sein werden, aber bereits auf der Ebene der Raumordnung als Option mit zu bedenken sind.

Aufgrund der Hochwasserereignisse seit 2002 ist in den nächsten Jahren mit einer Neufestsetzung des Bemessungshochwassers der Elbe zu rechnen. Wie die genauen Lösungsstrategien im Umgang mit den Hochwasserereignissen der letzten Jahre aussehen werden, kann im Moment noch nicht abgesehen werden. Bei der Entscheidung für bestimmte Trassenvarianten ist jedoch zu bedenken, welche Trasse hinreichend flexibel ist, um auf zukünftige Anforderungen zu reagieren. Sollte im Rahmen der Planfeststellung entschieden werden, bereits ein neues Bemessungshochwasser zu berücksichtigen – wofür gute Gründe sprechen-, müssen die sich daraus ergebenden Änderungen bereits jetzt bedacht werden.

Gleiches gilt für die Diskussion um die weitere Entwicklung der Binnenschifffahrt. Sicher ist, dass mittlerweile in Norddeutschland ein gemeinsamer Wille vorhanden ist, den Güterverkehr stärker auf den Schienenverkehr und die Binnenschifffahrt zu verlegen. Auf die komplexen Zusammenhänge - insbesondere in Bezug auf die Elbe - kann an dieser Stelle nicht eingegangen werden. Jedoch muss eine Brückenplanung schon jetzt so konzipiert werden, dass auf mögliche Veränderungen (dreilagiger Transport) reagiert werden kann.

Mit Abweichungen ähnlich ist die Fragestellung beim Hochwasserschutz der Ortslagen Neu Darchau und Katemin. Das Hochwasser im Juni 2013 hat bisher nicht gekannte Pegelstände erreicht. Die weitere Entwicklung ist nicht abzusehen. Die konkrete Trassenführung und ein möglicher Hochwasserschutz in Form eines Deiches müssten in jedem Fall planerisch aufeinander abgestimmt werden. Dies wirft die Frage auf, welche Trasse unter diesem Aspekt Vor- und Nachteile hat.

Auf der linkselbischen Seite führen die Trassen durch das festgesetzte Überschwemmungsgebiet der Elbe. Damit das Elbabflussprofil nicht nennenswert eingeschränkt wird, wird in diesem Bereich für die Vorlandbrücken eine Konstruktion gewählt, deren einzelne Stützweiten ca. 50 m betragen. Den linkselbischen Übergangsbereich zwischen der Vorlandbrücke und der Umfahrung (Straße in Dammlage) bildet eine möglichst kurze Rampenstrecke. Für die rechtselbische Deichquerung soll zwischen der Deichkrone und der Unterkante der Brücke ein lichter Abstand von ca. 0,60 m bis 0,80 m eingehalten werden. Die Deichhöhen des Elbdeiches bei Darchau liegen ca. auf NN+ 14,40. Damit ergibt sich für die Unterkante der Brückenkonstruktion eine Höhe von ca. NN +15,20 m.

Die vorgesehene Straßencharakteristik ergibt sich aus der Einstufung der Straße. Diese ist mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von 50 km/h vorgegeben. Daraus ergibt sich eine maximale Fahrbahnbreite von 8,00 m. Bei einer Anordnung eines einseitigen Geh- und Radweges beträgt die Gesamtbreite der Brücke ca. 14,00 m. Für die Umfahrung ergibt sich bei gleicher Fahrbahnbreite und einseitigem Geh- und Radweg eine Gesamtbreite einschließlich Versickerungsmulden und Böschungen von ca. 25,00 m. Die Straße soll geländenah angelegt werden.

Die maximale Längsneigung der Fahrbahn auf der Brücke und den Rampen soll 4 % nicht überschreiten. Die vorgenannten Aspekte sind geeignet, im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu einer

höheren Brückenkonstruktion zu gelangen. Soweit ersichtlich, werden die Auswirkungen mit der harmonisierten Vorzugstrasse aber beherrschbar sein.

2.2 Beschreibung des Verfahrensablaufes

Der Landkreis Lüneburg hatte in seiner Funktion als Planfeststellungsbehörde auf Antrag des kreiseigenen Betriebs Straßenbau und –unterhaltung (SBU) in der Funktion des Bauherrn aus dem Jahr 2003 bereits im Jahr 2005 einen Planfeststellungsbeschluss erlassen, der 2007 aus formalen Gründen vom Oberverwaltungsgericht Lüneburg aufgehoben worden ist. Vorgesehen war im ersten Planfeststellungsverfahren eine Verkehrsführung mitten durch den Ort Neu Darchau. Hiergegen hatte sich ein starker Protest der örtlichen Bevölkerung erhoben, dem sich die Gemeinde Neu Darchau und der Landkreis Lüchow-Dannenberg mit Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss angeschlossen hatten. Der Landkreis Lüchow-Dannenberg konnte mit Erfolg geltend machen, dass er für die Planung auf seinem Gebiet zuständig war. Schließlich gehört die Gemeinde Neu Darchau zum Landkreis Lüchow-Dannenberg.

Das Verfahren ist nach Eintritt der Rechtskraft des Urteils des Oberverwaltungsgerichts Lüneburg neu aufgegriffen worden. Verhandlungen mit der Gemeinde Neu Darchau, der Samtgemeinde Elbtalaue und dem Landkreis Lüchow-Dannenberg führten zu verschiedenen Vereinbarungen – insbesondere der sogenannten Brückenvereinbarung vom 09.01.2009.

Tab. 2 Übersicht über den bisherigen Verfahrensablauf seit 2009

	Verfahrensschritt	Datum
1.	Bestimmung des Landkreises Lüneburg zur zuständigen Landesplanungsbehörde	30.03.2009
2.	Antragskonferenz	20.05.2009
3.	Erarbeitung der Planunterlagen einschl. verschiedener Gutachten	2009 bis 2012
4.	Antrag auf Einleitung des Raumordnungsverfahrens	18.09.2012
5.	Einleitung des Raumordnungsverfahrens durch die Raumordnungsbehörde	15.10.2012
6.	Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB) und der Verbände	05.11.2012
7.	Frist TÖB für die Abgabe von Stellungnahmen	02.01.2013
8.	Öffentliche Auslegung der Verfahrensunterlagen	21.12.2012 bis 25.01.2013
9.	Frist für die Abgabe von Stellungnahmen	08.02.2013
10.	Auswertung der Stellungnahmen	02 bis 05/2013
11.	Öffentlicher Erörterungstermin	26.06.2013

Der Planungsraum der festen Elbquerung zwischen Darchau und Neu Darchau befindet sich zum Teil auf dem Territorium des Landkreises Lüchow-Dannenberg und zum Teil auf dem Territorium des Landkreises Lüneburg. Der Landkreis Lüneburg übernahm mit der Brückenvereinbarung vom Landkreis Lüchow-Dannenberg die Aufgaben als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde. Beide Landkreise schlossen am 30.03.2009 eine vertragliche Vereinbarung ab, in der der Landkreis Lüneburg zur zuständigen Behörde gem. § 25 des gültigen Niedersächsischen Raumordnungsgesetzes (NROG) bestimmt wurde.

In der Brückenvereinbarung hat sich der Landkreis Lüneburg verpflichtet, die Elbbrücke nicht mit einer Verkehrsführung durch den Ort Neu Darchau zu planen oder zu bauen. Diese Variante muss jedoch als eine **planerisch** denkbare Option in die Betrachtung und Abwägung in das Raumordnungsverfahren mit einbezogen werden. Die Brückenvereinbarung ist nicht in der Lage, die raumordnerisch zu betrachtenden Varianten einzuschränken. Sollte sich die Verkehrsführung durch die Ortslage Neu Darchau als vorzugswürdig erweisen, müsste aufgrund der Brückenvereinbarung auf den Bau der Elbbrücke verzichtet werden. Nur dies wäre die Wirkung der Brückenvereinbarung an dieser Stelle.

Dieser Gedanke gilt auch, soweit die Gemeinde Neu Darchau mit Schreiben vom 17.03.2016 vorträgt, die Vorzugsvariante widerspräche der Brückenvereinbarung. Die Vereinbarung kann die planerische Abwägung nicht beeinflussen. Unabhängig davon sollte nach Sinn, Wortlaut und Geschichte der Brückenvereinbarung zudem eine Durchfahrung des Ortes Neu Darchau ausgeschlossen werden. Ein Verbot, eine Trassenführung durch das Gebiet der Gemeinde Neu Darchau zu führen, hätte weder der damaligen Verhandlung entsprochen noch Sinn gemacht, denn damit wäre das ganze Vorhaben an dieser Stelle ausgeschlossen worden, was gerade nicht Absicht der Vertragsparteien war. Schließlich entspricht die Vorzugsvariante sogar der textlichen Darstellung des RROP´s des Landkreises Lüchow-Dannenberg und den Forderungen der Gemeinde Neu Darchau im Zuge des gescheiterten Planfeststellungsverfahrens.

Am 20.05.2009 wurde eine Antragskonferenz durchgeführt, auf der den betroffenen Trägern öffentlicher Belange das Vorhaben und der vorgesehene Untersuchungsrahmen vorgestellt wurden. Gründe zum Verzicht auf ein Raumordnungsverfahren konnten nicht ermittelt werden.
Von der Antragskonferenz wurde eine Ergebnisniederschrift gefertigt, zu der auch eine Liste der noch zu erarbeitenden Inhalte gehört, die zusätzlich zu den vom Antragsteller bereits vorgelegten Unterlagen zu untersuchen sind (Untersuchungsumfang). Die Niederschrift wurde den Beteiligten mit Schreiben vom 23.06.2009 übersandt.

In den Jahren 2009 bis 2012 hat der Antragsteller, der kreiseigene Betrieb Straßenbau und- unterhaltung (SBU), zur Vorbereitung eines Antrages auf Eröffnung des Raumordnungsverfahrens verschiedene Gutachten in Auftrag gegeben, die Gegenstand der Auslegung wurden.

Mit Schreiben vom 18.09.2012 hat SBU die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens für den Bau einer festen Elbquerung zwischen Neu Darchau (Landkreis Lüneburg) und Darchau (Lüchow-Dannenberg) mit Ortsumfahrung Neu Darchau beantragt und die vollständigen Antragsunterlagen eingereicht.

Diese haben neben dem Erläuterungsbericht zum Raumordnungsverfahren (WKC Hamburg GmbH Planungen im Bauwesen, 17.09.2012) mit Anlagen 1 (Übersichtskarte, Maßstab 1:50.000), Anlage 2 (Lageplan mit Trassenvarianten, Maßstab 1: 2.500) und Anlage 3 (Beispielhafte Prinzipdarstellung der Elbbrücke, Maßstab 1: 1.000) aus den folgenden Unterlagen bestanden:

- Verkehrsuntersuchung für eine Elbbrücke im Raum Darchau - Neu Darchau, Gesellschaft für Verkehrsberatung und Systemplanung mbH, Hannover, März 2012

- Anlage 1 zur Verkehrsuntersuchung für eine Elbbrücke im Raum Darchau - Neu Darchau: Ergebnisse der Verkehrszählung und –befragung, Gesellschaft für Verkehrsberatung und Systemplanung mbH, Hannover, März 2012

- Anlage 2 zur Verkehrsuntersuchung für eine Elbbrücke im Raum Darchau - Neu Darchau: Ergebnisse der Verkehrsmodellierung, Gesellschaft für Verkehrsberatung und Systemplanung mbH, Hannover, März 2012

- Anlage 3 zur Verkehrsuntersuchung für eine Elbbrücke im Raum Darchau - Neu Darchau: Berechnungen zur Nutzwertanalyse, Gesellschaft für Verkehrsberatung und Systemplanung mbH, Hannover, März 2012

- Umweltverträglichkeitsstudie zur Elbbrücke Darchau - Neu Darchau mit Ortsumfahrung Neu Darchau mit Karten 1 bis 9 (Maßstab 1: 5.000), EGL - Entwicklung und Gestaltung von Landschaft, Lüneburg, 13.07.2012

- FFH-Verträglichkeitsprüfung zur Elbbrücke Darchau - Neu Darchau mit Ortsumfahrung Neu Darchau mit Karten 1 und 2 (Maßstab 1:5.000), EGL - Entwicklung und Gestaltung von Landschaft, Lüneburg, 13.07.2012

- Neubau einer Elbbrücke Darchau/ Neu Darchau. Schallausbreitungsberechnung zum Raumordnungsverfahren für den Landkreis Lüneburg, Betrieb Straßenbau und Unterhaltung, Heidelbergstraße 2, 21409 Embsen, Projektnummer: 12-008, M+O Immissionsschutz Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH, 17.02.2012

- Raumordnungsverfahren Elbbrücke Darchau/ Neu Darchau Baulärm. Schalltechnische Prognose für den Landkreis Lüneburg, Betrieb Straßenbau und Unterhaltung, Heidelbergstraße 2, 21409 Embsen, Projektnummer: 10-011, M+O Immissionsschutz Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH,
  08. März 2011

- Handlungskonzept Neu Darchau. Endbericht, Georg & Ottenströer GbR Hamburg und PPL - Architektur und Stadtplanung GmbH Hamburg, April 2012

- Regionalwirtschaftliche Auswirkungen der neuen Elbbrücke bei Neu Darchau. Schlussbericht, Georg & Ottenströer GbR Hamburg, 11. November 2011

Die Gutachten standen und stehen mit weiteren Unterlagen auf der Internetseite des Landkreises Lüneburg der Öffentlichkeit zur Verfügung.

Der Landkreis Lüneburg als Raumordnungsbehörde hat nach Prüfung der Unterlagen auf Vollständigkeit daraufhin gem. § 10 des Niedersächsischen Raumordnungsgesetzes (NROG) in Verbindung mit § 15 Raumordnungsgesetz (ROG) am 15.10.2012 das Raumordnungsverfahren eingeleitet.

Mit Schreiben vom 05.11.2012 hat der Landkreis Lüneburg die Träger öffentlicher Belange (TÖB) gem. § 15 (3) ROG, die unmittelbar betroffenen Gebietskörperschaften sowie gem. § 10 (4) NROG die vom Land anerkannten Naturschutzvereinigungen (Verbände) am Raumordnungsverfahren beteiligt mit der Bitte, eine Stellungnahme bis zum 02.01.2013 abzugeben. Die Verfahrensunterlagen wurden außerdem auch auf der Internetseite des Landkreises Lüneburg veröffentlicht.

13 der beteiligten 31 Träger öffentlicher Belange sowie 3 der beteiligten 16 anerkannten Verbände haben eine Stellungnahme abgegeben.

Parallel zur Beteiligung der TÖB, Gebietskörperschaften und Verbände fand, nach vorheriger rechtzeitiger ortsüblicher Bekanntmachung im Amtsblatt des Landkreises Lüneburg sowie in der Elbe-Jeetzel-Zeitung am 08.11.2012, für die Dauer eines Monats - vom 21.12.2012 bis 25.01.2013 - die öffentliche Auslegung der Verfahrensunterlagen beim Landkreis Lüneburg, bei der Gemeinde Amt Neuhaus, beim Landkreis Lüchow-Dannenberg sowie bei der Samtgemeinde Elbtalaue statt. Als Frist für die Abgabe von Stellungnahmen wurde der 08.02.2013 festgesetzt.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden 5 Stellungnahmen von Bürgern abgegeben, darunter auch vom Fraktionssprecher der Bürgerliste Neu Darchau. Die Stellungnehmenden äußerten sich insbesondere zu folgenden Themenschwerpunkten, die teilweise nicht die Raumordnung betreffen (siehe Kennzeichnung ***):

- Beeinträchtigung des Gebietsteils „C" des Biosphärenreservats „Niedersächsische Elbtalaue",
- Beeinträchtigung der Bevölkerung durch Verlust von Wohnraum, Zerschneidung von Siedlungszusammenhängen,
- Verkehrslärm (Schutzgut „Mensch"),
- hydrodynamische Auswirkungen des Brückenbauwerkes/Hochwasser, Eisstau und Eisversatz,
- Ausbauzustand von zu- und abführenden Straßen/Ortsdurchfahrten***,
- Verkehrsprognose,
- Bau- und Folgekosten***.

Die eingegangenen Stellungnahmen wurden nach Themenschwerpunkten gegliedert und mit einem Abwägungsvorschlag der Raumordnungsbehörde versehen. Sie wurden allen Stellungnehmenden mit der Einladung zum Erörterungstermin zugestellt.
Der öffentliche Erörterungstermin fand am 25.06.2013 ab 16:00 Uhr in der Aula der Oberschule Dahlenburg mit den erschienenen Stellungnehmenden statt. Darüber hinaus wurde bei dem Vorhaben Beteiligten und zum Erörterungstermin Erschienenen Gelegenheit zur Äußerung gegeben, auch soweit sie im Rahmen der öffentlichen Auslegung keine Stellungnahme abgegeben hatten.
Über das Ergebnis der Erörterung wurde eine Niederschrift gefertigt, die den Beteiligten mit Schreiben vom 07.08.2013 zugeleitet wurde. Einwendungen gegen die Niederschrift wurden nicht vorgebracht; somit kann diese als eine weitere Grundlage dieser Landesplanerischen Feststellung dienen.

Aufgrund der Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der Bürger wurden zum Erörterungstermin vom Fachplanungsbüro EGL aus Lüneburg zusätzlich zu den bisher ausgewerteten Unterlagen der Biosphärenreservatsverwaltung Niedersächsische Elbtalaue weitere vorliegende Daten zu Biotop- und FFH-Lebensraumkartierungen ausgewertet und das Auswertungsergebnis als Deckblatt der FFH-Verträglichkeitsprüfung beigefügt.
Außerdem wurden in das Verfahren ein vorliegendes Fachgutachten zur Untersuchung des Einflusses des geplanten Brückenbauwerkes auf das Abflussverhalten der Elbe sowie ein Gutachten zur Betrachtung der Thematik Eisgang und Eisversatz einbezogen.

- Elbbrücke im Raum Darchau - Neu Darchau - Nachweis der Auswirkungen auf das Fließgeschehen der Elbe. Zweidimensionale Strömungssimulation, Pöyry Deutschland GmbH, 14.05.2012

Über die Ergebnisse des Gutachtens zur Untersuchung des Einflusses des geplanten Brückenbauwerkes auf das Abflussverhalten der Elbe wurde im Rahmen des öffentlichen Erörterungstermins informiert.

Es wurde außerdem auf der Homepage des Landkreises Lüneburg der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Zusätzlich wurde ein Gutachten zur Betrachtung der Thematik Eisgang und Eisversatz in Auftrag gegeben, dessen Ergebnis den Stellungnehmenden mitgeteilt wurde. Es wurde zudem auf der Homepage des Landkreises Lüneburg veröffentlicht.

Die Ergebnisse beider Fachgutachten sind in die landesplanerische Abwägung eingeflossen.

Aufgrund der Stellungnahme des Landkreises Lüchow-Dannenberg vom 03.12.2014 wurden die angesprochenen wasserwirtschaftlichen Bedenken vom Büro Pöyry mit Gutachten vom 16.02.2015 beantwortet.

Nachdem die Vorzugstrasse mit den Hochwasserplanungen für Neu Darchau und Katemin durch das Büro WKC mit Karte vom 23.09.2015 harmonisiert worden war, wurden die sich daraus ergebenden Änderungen mit Ergänzungsgutachten zum Schallschutz durch M+O Immissionsschutz am 02.11.2015 und zum Naturschutz mit Ergänzungsgutachten von EGL vom 12.11.2015 bewertet. Auch diese Unterlagen stehen auf der Internetseite des Landkreises Lüneburg zur Verfügung.

Mit Schreiben vom 15.03.2016 hat der Landkreis Lüchow-Dannenberg erneut Stellung genommen. soweit darin wasserwirtschaftliche Aspekte vorgebracht wurden, hat das Büro Pöyry dazu am 12.05.2016 erneut geantwortet.

Die Gemeinde Neu Darchau hat mit schreiben vom 17.03.2016 eine Stellungnahme abgegeben.

3. Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Grundsätze und Ziele der Raumordnung sowie die sonstigen Planungen, Nutzungen und Nutzungsansprüche (Raumverträglichkeitsuntersuchung)

3.1 Methodisches Vorgehen

Gemäß § 9 NROG hat das Raumordnungsverfahren (ROV) den Zweck, festzustellen, ob raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen mit den Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmen und wie raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen unter den Gesichtspunkten der Raumordnung aufeinander abgestimmt oder durchgeführt werden können.

Grundlage der Prüfung sind somit die von der Maßnahme betroffenen Belange der Raumordnung (Raumverträglichkeitsprüfung/Kapitel 3). Gemäß den Verwaltungsvorschriften zum Niedersächsischen Gesetz über Raumordnung und Landesplanung (VV-NROG, Punkt 2.6.5.2 c, Absatz 2) ist die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG genannten Schutzgüter (Umweltverträglichkeitsprüfung) deutlich getrennt von den übrigen Belangen der Raumordnung durchzuführen. Dies erfolgt in Kapitel 4. Dabei werden die Belange der Raumordnung mit berücksichtigt, die Schutzgüter gem. UVPG betreffen. Dies sind Natur, Landschaft, Landesweiter Freiraumverbund, Bodenschutz, Natura 2000, Entwicklung der Großschutzgebiete, Wassermanagement und Wasserwirtschaft, landschaftsgebundene Erholung.
Nicht raumbedeutsame Auswirkungen sowie technische Detailfragen werden im Raumordnungsverfahren nicht untersucht.

Für die betroffenen Belange der Raumordnung werden im Folgenden zunächst die Auswirkungen der verschiedenen Trassenvarianten beschrieben. Dazu werden sowohl die Verfahrensunterlagen als auch die Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens herangezogen.

Anschließend erfolgt die Bewertung der Auswirkungen anhand der Planaussagen der Raumordnungsprogramme. Soweit erforderlich, wird nach bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen unterschieden.

Für die Bewertung werden die Grundsätze nach § 2 ROG (2009) und NROG (2012) sowie die Grundsätze und Ziele des Landes-Raumordnungsprogramms 2012 (LROP), des Regionalen Raumordnungsprogramms des Landkreises Lüneburg 2003 in der Fassung von 2010, welches sich auf das Landesraumordnungsprogramm (LROP) in der Fassung von 2008 bezieht, sowie des RROP Lüchow-Dannenberg 2004 zugrunde gelegt, das Bezug nimmt auf das Raumordnungsgesetz des Bundes (ROG) von 1997 und das LROP Niedersachsen 1994 in der Fassung von 2002. Ziele der RROP sind dabei **fett** gekennzeichnet. Die RROP´s der Landkreise werden für ihre jeweiligen Gebiete herangezogen.

Das Landesraumordnungsprogramm befindet sich in der Neuaufstellung. Bezogen auf diese Landesplanerische Feststellung sind keine wesentlichen Änderungen zu erwarten. Eingeführt werden sollen Vorranggebiete Biotopverbund. Die dort einfließenden Aspekte sind jedoch durch die mit dieser Landesplanerischen Feststellung betrachteten Schutzkategorien bereits abgedeckt.

Mit Gründung des Biosphärenreservats Niedersächsische Elbtalaue wurde die Elbbrücke ebenfalls im Biosphärenreservatsplan aufgenommen.

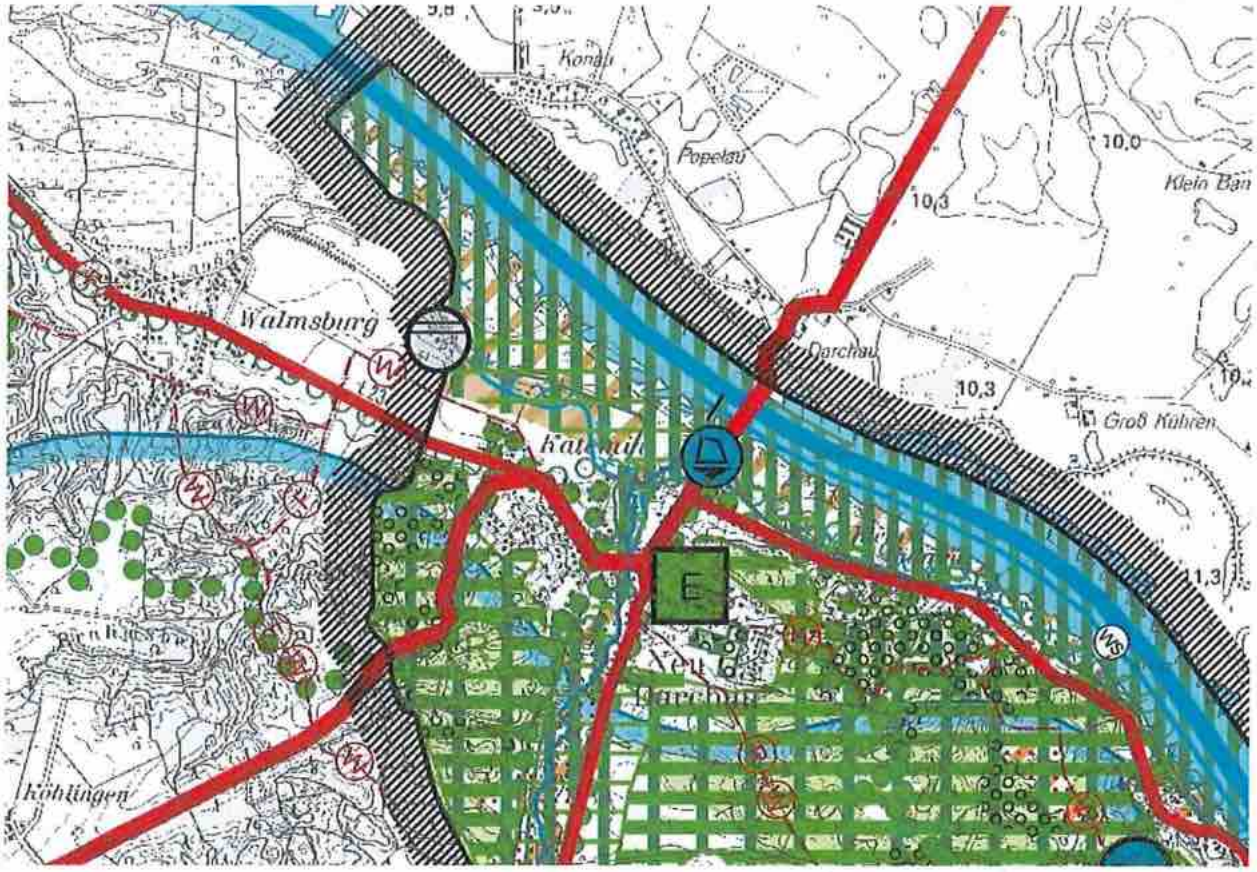
Textlich und zeichnerisch wird der Trassenverlauf im Bereich der Gemeinde Neu Darchau im Regionalen Raumordnungsprogramm des Landkreises Lüchow-Dannenberg wie folgt dargestellt:

Der Aus-/Neubau von Hauptverkehrsstraßen von überregionaler Bedeutung ... wird in der zeichnerischen Darstellung auch als Vorschlag für eine Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans und des Bedarfsplans des Landes festgelegt:

...

- **L 232: Elbquerung bei Neu Darchau im Zuge der Verbindung vom Knoten B 321/B 5 über Lübtheen, Neuhaus, Dahlenburg, Anbindung an die A 39 und weiter über Bad Bevensen bis an die B 4. Bei der Planfeststellung für die Elbbrücke muss eine Ortsumgehung mitberücksichtigt werden.** (RROP Lüchow – Dannenberg, zu 3.6.3 02)

Die zeichnerische Darstellung ergibt sich aus dem nachfolgenden Plan:



Während die zeichnerische Darstellung eine direkte Querung der Elbe mit weiterer Verkehrsführung durch die Ortslage Neu Darchau darstellt, fordert die textliche Darstellung die Prüfung einer Ortsumfahrung. Dem kommt das nun anhängige Raumordnungsverfahren nach.

Grundsätzlich ist bei der Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens als Erfordernis der Raumordnung zu berücksichtigen, dass die feste Elbquerung zwischen Darchau und Neu Darchau ein Ziel der Raumordnung des Landesraumordnungsprogramms sowie der Regionalen Raumordnungsprogramme der Landkreise Lüneburg und Lüchow-Dannenberg darstellt. Sie ist somit Ergebnis von förmlichen Beteiligungs- und Abstimmungsverfahren, in denen verkehrliche, sozioökonomische, raumordnerische, siedlungsstrukturelle und umweltbezogene Belange bereits berücksichtigt und letztabgewogen wurden. Für den Bau einer Elbquerung an sich wäre die Durchführung dieses Raumordnungsverfahrens nicht erforderlich.

Die im Rahmen des Raumordnungsverfahrens untersuchte Umfahrung der Ortslage Neu Darchau mit der sich trassenabhängig ergebenden Fortführung über die Elbe und auf der rechtselbischen Seite stellt hingegen kein Ziel der Raumordnung dar.

Die Fragestellung in diesem Raumordnungsverfahren bezieht sich vielmehr im Detail auf die Trassenführung und Ausgestaltung der Verkehrsführung im Bereich der Ortschaften Darchau, Katemin und Neu Darchau. Entsprechend ist der Untersuchungsraum für dieses Raumordnungsverfahren zugeschnitten worden. Die zu behandelnde Frage lautet also:

Welche ist die beste Verkehrsverbindung zwischen dem Ort Darchau von der K 61 in Höhe der Einmündung der Elbstraße auf der rechten Seite der Elbe und dem

Knotenpunkt L231/L232 auf der linken Seite der Elbe für den Fall des Baus einer festen Elbquerung?

Es werden die Unterschiede in den Auswirkungen der Trassenvarianten zwischen diesen beiden Punkten auf die Belange der Raumordnung beschrieben und bewertet. Die Auswirkungen einer Elbbrücke an sich ist bereits im Landesraumordnungsprogramm und in den RROP´s der beiden Landkreise bewertet worden. Allerdings sind die Bewertungen immer einer Gesamtbetrachtung zu unterziehen.

Im Planungsraum befinden sich zwei NATURA 2000-Gebiete: Das EU-Vogelschutzgebiet „Niedersächsische Mittelelbe" und das FFH-Gebiet „Elbeniederung zwischen Schnackenburg und Geesthacht". Im Rahmen des Verfahrens war gem. § 34 (1) BNatSchG die Verträglichkeit der Varianten des Vorhabens mit den Erhaltungszielen dieser Natura 2000-Gebiete zu überprüfen. Ergibt die Prüfung der Verträglichkeit, dass das Projekt zu erheblichen Beeinträchtigungen des betroffenen Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteile führen kann, ist es unzulässig [§ 34 (2) BNatSchG]. Wenn dabei vorkommende prioritäre natürliche Lebensraumtypen oder prioritäre Arten betroffen werden, darf das Vorhaben nur zugelassen werden, wenn zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit einschließlich der Verteidigung und des Schutzes der Zivilbevölkerung vorliegen und geltend gemacht werden.

Als nicht FFH-verträglich wurden im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung die untersuchten Nordtrassen N1, N2, N3, N6, N7 sowie die Südtrasse S1 bewertet (vgl. 4.2).
Die untersuchten nördlichen Trassenvarianten N4, N5, die Südtrassen S2, S3 sowie die Variante mit Ortsdurchfahrung Neu Darchau (B1) werden unter Berücksichtigung umfangreicher Schadensbegrenzungsmaßnahmen (vgl. Kap. 1.2) als FFH-verträglich bewertet.

Die nicht FFH-verträglichen Trassenvarianten scheiden aus und werden auch in den nachfolgenden Kapiteln, die sich nicht mit Umweltschutzgütern befassen, nicht mit betrachtet.

Dies betrifft auch den Trassenabschnitt S1, der zwar bei oberflächlicher Betrachtung als „echte" Ortsumfahrung erscheinen kann. Diese Variante weist jedoch eine Vielzahl von erheblichen Nachteilen auf, denen keine Vorteile gegenüberstehen. Insbesondere scheidet sie aus naturschutzfachlichen Gründen aus, weil sie besonders nah an geschützten Bereichen vorbei führen würde.

S1 würde außerdem den Verkehr an drei Seiten um den Ortsteil Katemin herumführen, denn der hauptsächliche Verkehr würde nicht Richtung Bleckede, sondern Richtung Dahlenburg abfließen. Damit würden unter allen betrachteten Varianten die größten Störungen verursacht werden. Das gilt auch für das Schutzgut Mensch.

Zudem bildet S1 mit Abstand die längste Strecke mit den intensivsten Bodenversiegelungen und den höchsten Kosten. Relevante Vorteile sind demgegenüber für S 1 nicht ersichtlich.

N1, 2 und 3 beeinträchtigen Gebietsteile C des Biosphärenreservats und kommen im Vergleich zu N4 und 5, die deutlich weniger belastend sind, nicht in Betracht. N1, 2 und 3 bieten gegenüber N 4 und 5 keine Vorteile.

3.2 Auswirkungen auf die Raumstruktur sowie die Siedlungs- und Versorgungsstruktur

3.2.1 Beschreibung der Auswirkungen

Von den unterschiedlichen Trassenvarianten gehen keine unterschiedlichen Auswirkungen auf die überörtliche Raum- und Versorgungsstruktur aus.

Die Trassenvarianten wirken unterschiedlich auf die Siedlungsgebiete der Gemeinde Neu Darchau mit dem Ortskern von Neu Darchau und dem Ortsteil Katemin.

Die Trassenvariante B1 verläuft überwiegend auf der bestehenden Ortsdurchfahrt von Katemin und Neu Darchau. Damit verbunden ist eine größere Zerschneidungswirkung des Ortskerns resultierend aus dem prognostiziert erhöhten Verkehrsaufkommen.

Die Trassenvariante S2 verläuft über eine unbebaute Fläche des Ortsteils Katemin, S3 in Anbindung an den Knoten L231/L 232 als Zwangspunkt über ein bebautes Grundstück. Die nördlichen Trassenvarianten N4 und N5 betreffen den nordwestlich von Neu Darchau gelegenen, an die Siedlungsränder angrenzenden Freiraum sowie den Siedlungsbereich mit angrenzendem Freiraum südöstlich von Darchau (vgl. Kap. 4.3 Schutzgut Mensch/ Funktion Wohnen/ Wohnumfeld).

Beide Konzepte – die Verkehrsführung mitten durch den Ort Neu Darchau auf der einen und die Linienführung zwischen den Ortsteilen Neu Darchau und Katemin auf der anderen Seite – unterscheiden sich bezogen auf die Siedlungsstruktur fundamental. Dies ist neben der notwendigen Klarstellung der Linienführung im RROP des Landkreises Lüchow-Dannenberg Anlass für die Einleitung des Raumordnungsverfahrens.

In diesem Zusammenhang sind die Handlungsempfehlungen für die Gemeinde Neu Darchau erarbeitet worden. Besonderes Gewicht wurde auf die Beteiligung des Gemeinderates, der Bürgerinnen und Bürger und der Gewerbetreibenden gelegt.

Die Linienführung über die Hauptstraße in Neu Darchau würde zwar den Verkehr direkt an der örtlichen Infrastruktur - z. B. den Nahversorger - vorbeiführen. Der Verkehr würde den Ort Neu Darchau zerschneiden und insbesondere für Fußgänger und Radfahrer stark behindernd wirken.

Die Linienführung zwischen den Ortsteilen würde den Ortskern Neu Darchau unberührt lassen. Erfahrungen aus der Realisierung anderer Ortsumgehungen zeigen, dass Nahversorger hieraus keine Nachteile zu befürchten haben. Im konkreten Fall könnte der Ortskern Neu Darchau und der dort angesiedelte Nahversorger seinen Kundenbereich mithilfe der Elbbrücke sogar über die Elbe ausweiten (vgl. 3.3.1).

Die Linienführung zwischen den Ortsteilen würde die derzeitige Struktur der Orte deutlich verändern. Bei der konkreten Ausgestaltung ist Sorge zu tragen, dass Fußgänger und Radfahrer die Ortsumfahrung zwischen den Ortsteilen Neu Darchau und Katemin queren können. Aus diesen und anderen Gründen wird die Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h beschränkt. Eine Querung wird daher in angemessener Form möglich sein.

Die Linienführung zwischen den Ortsteilen eröffnet auch neue Entwicklungsperspektiven für Neu Darchau, wenn die Ortsumfahrung nicht nur als Zerschneidung, sondern auch als Erschließung und als Chance erkannt und genutzt wird. Dies ist allerdings ausschließlich eine örtliche Aufgabe.

Erhebliche negative Auswirkungen auf die Siedlungsstruktur sind von der Variante B1 im Zusammenhang mit der Hochwasserschutzanlage für Neu Darchau zu erwarten. Gerade der Bereich um das Göpelhaus mit dem Sportboothafen und dem Kateminer Mühlenbach erfordert eine besondere technische Lösung. Wegen der Höhenverhältnisse und der beengten Situation kann nicht mit einem Deich gearbeitet werden. Die Zuwegung zum Sportboothafen würde mit einem Deichschart zu versehen sein, der im Hochwasserfall geschlossen werden würde. Damit träte das Problem auf, wie eine Brückenkonstruktion an die Hauptstraße in Neu Darchau angeschlossen werden könnte. Läge der Aufsetzpunkt von der Elbe kommend vor dem Deichschart, ergäbe sich ein zu starker Anstieg zur Brücke. Die Brücke wäre auch nicht hochwassersicher, was eine erhebliche Nutzungseinschränkung bedeuten würde.

Läge der Aufsetzpunkt aber aus Elbesicht hinter dem Deichschart würde die Brückenkonstruktion die unmittelbar benachbarte Wohnbebauung beeinträchtigen und den Zugang zum Sportboothafen verstellen.

3.2.2 Bewertung der Auswirkungen

3.2.2.1 Grundsätze gem. ROG, NROG und Planaussagen gem. LROP, RROP Lüneburg, RROP Lüchow-Dannenberg

Gem. § 2 Abs. 2 Ziff. 1 des Raumordnungsgesetzes (ROG) sind im Gesamtraum der Bundesrepublik Deutschland und in seinen Teilräumen ausgeglichene soziale, infrastrukturelle, wirtschaftliche, ökologische und kulturelle Verhältnisse anzustreben. Dabei ist die nachhaltige Daseinsvorsorge zu sichern ..., Entwicklungspotenziale sind zu sichern und Ressourcen nachhaltig zu schützen. Diese Aufgaben sind gleichermaßen ...in ländlichen Räumen, in strukturschwachen ... zu erfüllen. Demografischen, wirtschaftlichen, sozialen sowie anderen strukturverändernden Herausforderungen ist Rechnung zu tragen, auch im Hinblick auf den Rückgang und den Zuwachs von Bevölkerung und Arbeitsplätzen sowie im Hinblick auf die noch fortwirkenden Folgen der deutschen Teilung...
Auf einen Ausgleich räumlicher und struktureller Ungleichgewichte zwischen den Regionen ist hinzuwirken.
Die prägende Vielfalt des Gesamtraums und seiner Teilräume ist zu sichern. Es ist dafür Sorge zu tragen, dass Städte und ländliche Räume auch künftig ihre vielfältigen Aufgaben für die Gesellschaft erfüllen können (ROG, § 2 Abs. 2 Ziff. 2).

Die Versorgung mit Dienstleistungen und Infrastrukturen der Daseinsvorsorge, insbesondere die Erreichbarkeit von Einrichtungen und Angeboten der Grundversorgung für alle Bevölkerungsgruppen, ist zur Sicherung von Chancengerechtigkeit in den Teilräumen in angemessener Weise zu gewährleisten; dies gilt auch in dünn besiedelten Regionen. Die ... Erreichbarkeits- und Tragfähigkeitskriterien des Zentrale-Orte-Konzepts sind flexibel an regionalen Erfordernissen auszurichten.
Auf eine gute und verkehrssichere Erreichbarkeit der Teilräume untereinander durch schnellen und reibungslosen Personen- und Güterverkehr ist hinzuwirken (ROG, § 2 Abs. 2 Ziff. 3).

Die Verflechtung zwischen diesen Regionen soll verbessert und gefördert werden. Dabei sind für alle Teile des Landes dauerhaft gleichwertige Lebensverhältnisse anzustreben (NROG § 2 Abs. 2).
Die Siedlungs- und Freiraumstruktur soll so entwickelt werden, dass die Eigenart des Landes, seiner Teilräume, Städte und Dörfer erhalten wird (NROG § 2 Abs.3).

Die Standortattraktivität soll in allen Landesteilen durch Anpassung und Modernisierung in den Grundstrukturen der Arbeitsplatz-, Bildungs- und Versorgungsangebote gesichert und ausgebaut werden. Die Entwicklung, Sicherung und Verbesserung dieser Strukturen soll in der Regel auf die zentralen Siedlungsgebiete in den Gemeinden ausgerichtet werden. Dadurch sollen leistungsfähige Zentrale Orte gesichert und entwickelt und die Voraussetzungen für ein ausgeglichenes, abgestuftes und tragfähiges

Netz der städtischen und gemeindlichen Grundstrukturen geschaffen werden. Dabei sind die regionalen Besonderheiten und die Vielfalt in den Entwicklungsmöglichkeiten zu berücksichtigen. Die Einrichtungen zur Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft, die Wohn- und Arbeitsstätten sowie die Freizeiteinrichtungen sollen auch im Hinblick auf eine nachhaltige Entwicklung einander räumlich zweckmäßig zugeordnet werden (NROG § 2 Abs. 5).

Durch koordiniertes Zusammenwirken des Landes und der Träger der Regionalplanung sollen die regionsspezifischen Entwicklungspotenziale ausgeschöpft und den Besonderheiten der teilräumlichen Entwicklung Rechnung getragen werden (LROP, 1.1 01).

Planungen und Maßnahmen zur Entwicklung der räumlichen Struktur des Landes sollen zu nachhaltigem Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit beitragen. Es sollen die Funktionsfähigkeit der Raum- und Siedlungsstruktur sowie der Infrastruktur gesichert und durch Vernetzung verbessert werden (LROP, 1.1 02).

Teilräume mit besonderen Strukturproblemen und Wachstumsschwächen sowie mit vordringlich demografisch bedingtem Anpassungsbedarf der öffentlichen Infrastruktur sollen in großräumige Entwicklungsstrategien eingebunden und mit wirtschaftsstärkeren Teilräumen vernetzt werden (LROP, 1.1 06).

Raumordnung und Gemeinden sollen bei ihren räumlichen Planungen auf die Sicherung der Daseinsvorsorge unter Berücksichtigung der sich aus der demografischen Entwicklung ergebenden Erfordernisse Rücksicht nehmen (RROP Lüneburg, 1.1 01).

Es sind die räumlichen Rahmenbedingungen dafür zu schaffen, dass die Wirtschaftskraft des Landkreises nachhaltig gestärkt und weiterentwickelt wird. Eine besondere Bedeutung kommt der Bereitstellung von Ausbildungsplätzen zu (RROP Lüneburg, 1.1 04).

Die Lösung struktureller Probleme soll in Kooperation erfolgen, über Gemeinde-, Kreis- und Landesgrenzen hinweg insbesondere bei der Infrastrukturpolitik, der Wirtschaftsentwicklung und dem Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen (RROP Lüchow-Dannenberg, zu 1.2 01).

In der Siedlungsstruktur sollen gewachsene, das Orts- und Landschaftsbild, die Lebensweise und Identität der Bevölkerung prägende Strukturen sowie siedlungsnahe Freiräume erhalten und unter Berücksichtigung der städtebaulichen Erfordernisse weiterentwickelt werden (LROP, 2.1 01).
Es sollen Siedlungsstrukturen gesichert und entwickelt werden, in denen die Ausstattung mit und die Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge für alle Bevölkerungsgruppen gewährleistet werden; sie sollen in das öffentliche Personennahverkehrsnetz eingebunden werden (LROP, 2.1 02).

Nachteile und Belästigungen für die Bevölkerung durch Luftverunreinigungen und Lärm sollen durch vorsorgende räumliche Trennung nicht zu vereinbarender Nutzungen und durch hinreichende räumliche Abstände zu störenden Nutzungen vermieden werden (LROP, 2.1 06).

3.2.2.2 Raumordnerische Bewertung

Von den geplanten Trassenvarianten gehen keine überörtlichen Auswirkungen auf die Raumstruktur sowie die Siedlungs- und Versorgungsstruktur aus.

Von der Trassenvariante B1 geht verglichen mit den südlichen Trassenvarianten (S2 und S3) eine erheblich größere Zerschneidungswirkung sowie Verlärmung für den Ortskern von Neu Darchau aus, da die Verkehrsstärke durch den Brückenbau lt. Verkehrsprognose erheblich ansteigen wird. Aufgrund der

gewachsenen Siedlungsstruktur im Ortskern ist ein effizienter Lärmschutz i. S. LROP, 2.1 06 und RROP Lüneburg, 2.1 19 nicht möglich (vgl. auch Kap. 4.3, Schutzgut Mensch/Funktion Wohnen/Wohnumfeld).

Die Trassenvarianten S2 und S3 unterscheiden sich in ihren Auswirkungen auf die Siedlungsstruktur der Gemeinde Neu Darchau nur unwesentlich. Sie zerschneiden zwar in einem kleinen Teilbereich den Siedlungsbereich des Ortes Katemin. Ihre Lage lässt jedoch aufgrund der Einhaltung angemessener Abstände sowie der möglichen Berücksichtigung ggf. erforderlicher Schallschutzmaßnahmen im Rahmen des nachfolgenden Planfeststellungsverfahrens gegenüber B 1 einen besseren Schutz der Bevölkerung vor Verkehrslärm zu.

Im Rahmen des nachfolgenden Planfeststellungsverfahrens ist die Planung von Maßnahmen zur Einbindung der Trasse in die Landschaft möglich und damit die Minderung von Auswirkungen auf charakteristische Siedlungsränder (vgl. auch Kap. 4.8, Schutzgut Orts- und Landschaftsbild).

Hinsichtlich der Auswirkungen auf die Siedlungsstruktur der Ortslage Neu Darchau sind die südlichen Trassenvarianten S2 und S3 der Variante B1 vorzuziehen. Inwieweit die Linienführung S2 oder 3 positiv oder negativ auf die Siedlungsstruktur wirken kann, ist in wesentlichen Teilen abhängig von der politischen Gestaltung vor Ort. Die Abschnittsvarianten S2 und 3 bergen an dieser Stelle ein strategisches Potential, das der Variante B1 fehlt. B1 passt im Bereich des Göpelhauses und des Sportboothafens nicht mit der beabsichtigten Hochwasserschutzanlage zusammen.

Die nördlichen Trassenvarianten N4 und N5 haben keine unmittelbar erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Siedlungsstruktur von Neu Darchau. Die Nordvarianten N4 und N5 unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Siedlungsstruktur von Darchau nicht wesentlich.

3.3 Auswirkungen auf die fachlichen Belange der Raumordnung

Die fachlichen Belange „Fischerei", „Rohstoffgewinnung", „Küstenschutz", „Schienen- und Luftverkehr", „Entwicklung der technischen Infrastruktur" und „Energie" sowie die sonstigen Belange „Abwasser- und Abfallentsorgung" sind von dem Vorhaben nicht betroffen.

Die Belange „Natur und Landschaft", „Landesweiter Freiraumverbund", „Bodenschutz", „NATURA 2000", Entwicklung der Großschutzgebiete", „Landschaftsgebundene Erholung" und „Wassermanagement und Wasserwirtschaft" betreffen Umweltschutzgüter gem. § 2 Abs. 1 Satz 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG). Sie werden getrennt im Kapitel 4 aufgeführt.
Für alle sonstigen betroffenen fachlichen Belange werden die jeweiligen Auswirkungen nachfolgend beschrieben und anhand der Planaussagen bewertet.

3.3.1 Wirtschaft/Gewerbe, Tourismus/Landwirtschaft

3.3.1.1 Beschreibung der Auswirkungen

Wirtschaft /Gewerbe
Alle Trassen bringen zeitliche Vorteile für gewerbliche und landwirtschaftliche Transportfahrten.
Die Trassenvariante B1 verläuft überwiegend auf der bestehenden Ortsdurchfahrt von Katemin und Neu Darchau. Bezüglich der gewerblichen und landwirtschaftlichen Transportfahrten durch den Ort und weiter über die geplante Brückenverbindung ist die Trasse als nachteilig gegenüber den anderen Trassenvarianten zu beurteilen. Aus den Transportfahrten resultiert eine erhöhte Belastung der Ortsdurchfahrt (vgl. Kap.3.2.1), insbesondere wegen gewerblichen und landwirtschaftlichen Schwerlastverkehrs.

Landwirtschaft
Die Trasse B1 nimmt keine bzw. nordwestlich des Neu Darchauer Hafens nur Randbereiche von landwirtschaftlichen Flächen in Anspruch.
Die Trassenvarianten S2 und S3 sowie N4 und N5 unterscheiden sich nicht wesentlich. Sie verlaufen als nordwestliche Umgehungen um die Ortslage von Neu Darchau und durchschneiden damit auf jeweils 260 m bis 270 m Länge landwirtschaftliche Flächen, die teilweise als Acker, teilweise als Grünland genutzt werden.

Die Elbbrücke hätte erhebliche Auswirkungen auf landwirtschaftliche Verkehre. Da es sich um recht große Fahrzeuge bzw. Züge handelt, würde eine Verkehrsführung durch den Ort Neu Darchau für alle Seiten Konflikte und Gefahren mit sich bringen.

Tourismus
Beiderseits der Elbe, in Neu Darchau sowie in Darchau, sind Sportboothäfen bzw. Bootsanleger vorhanden sowie Gastronomiebetriebe, denen als touristische Attraktionspunkte - auch im Bezug auf die touristische Funktion des Biosphärenreservates Niedersächsische Elbtalaue - lokale bis regionale Bedeutung zukommt.
Der Bereich des Sportboothafens Neu Darchau wird durch die Trassenvarianten N5 und B1 tangiert. Durch die Trassenvariante N5 wird zusätzlich auch das Café Rautenkranz in Darchau betroffen. Die Trasse B1 tangiert zusätzlich zum Sportboothafen das Göpelhaus in Neu Darchau in der unter 3.2 beschriebenen Weise.
Der Standort des Sportboothafens in Darchau wird nur randlich durch die Trassenvariante N5 berührt.

Alle Trassenvarianten stellen die Existenz der touristisch attraktiven Fährverbindung zwischen Darchau und Neu Darchau infrage, wobei die Trassenvariante N 5 im unmittelbaren Korridor der Fährverbindung liegt (vgl. auch Kap 3.3.4 Schifffahrt).

Der Tourismus an der Elbe lebt in weiten Teilen vom Radtourismus. Eine Trennung der touristischen Verkehre von den übrigen Verkehren ist wünschenswert. Die Verkehrsführung durch den Ort Neu Darchau kann zu Konflikten mit dem touristischen Radverkehr führen. Die Linienführung zwischen den Orten Neu Darchau und Katemin ermöglicht eine Trennung der Verkehre mithilfe von Radwegen.

3.3.1.2 Bewertung der Auswirkungen

Grundsätze gem. ROG, NROG und Planaussagen gem. LROP, RROP Lüneburg, RROP Lüchow-Dannenberg

Wirtschaft/ Gewerbe

Die ländlichen Regionen sollen sowohl mit ihren gewerblich-industriellen Strukturen als auch als Lebens-, Wirtschafts- und Naturräume mit eigenem Profil erhalten und so weiterentwickelt werden, dass sie zur Innovationsfähigkeit und internationalen Wettbewerbsfähigkeit der niedersächsischen Wirtschaft dauerhaft einen wesentlichen Beitrag leisten können. Sie sollen ...durch die überregionalen Verkehrsachsen erschlossen und an die Verkehrsknoten und Wirtschaftsräume angebunden sein...
Die Entwicklung der ländlichen Regionen soll ...gefördert werden, um insbesondere kleinen und mittleren Unternehmen ein geeignetes Umfeld bieten zu können (LRPO, 1.1 07).

Es sind die räumlichen Rahmenbedingungen dafür zu schaffen, dass die Wirtschaftskraft des Landkreises nachhaltig gestärkt und weiterentwickelt wird mit dem Ziel, den Landesdurchschnitt zu übertreffen (RROP Lüneburg, 1.1 04).

Insbesondere in den zentralen Orten im ländlichen Raum müssen zusätzliche Arbeits- und Ausbildungsplätze für die durch Zuwanderungen wachsende Bevölkerung angeboten werden.
Die Ansiedlung und Sicherung bzw. Erweiterung von Handwerks- und Gewerbebetrieben ist zu fördern. Durch die Sicherung der bestehenden und die Schaffung neuer Arbeits- und Ausbildungsplätze im gesamten Landkreis ist zudem einem weiteren Anwachsen des Pendlerdefizits, das gegenüber Hamburg besteht, entgegenzuwirken. Diese Ausbildungs- und Arbeitsplätze sollen möglichst wohnortnah gesichert und entwickelt werden. Die besonderen Standortvorteile des Landkreises Lüneburg durch die Lagegunst in der Metropolregion Hamburg, die überregionalen Verkehrswege und die hohe Landschafts- und Lebensqualität sind für die wirtschaftliche Entwicklung zu nutzen. Die wirtschaftliche Entwicklung ist auf diese Standortvorteile auszurichten. Die Ansiedlung und Sicherung bzw. Erweiterung von Handwerks- und Gewerbebetrieben ist zu fördern. Dies gilt insbesondere für Betriebe, die die im Landkreis erzeugten land- und forstwirtschaftlichen Produkte verarbeiten und veredeln (RROP Lüneburg, 1.1 05).

Die Stärken und wirtschaftlichen Entwicklungspotentiale des Landkreises sollen zur Vernetzung und Kooperation innerhalb der regionalen Wirtschaft erhalten, aktiv genutzt und weiterentwickelt werden.

Dies betrifft insbesondere:
- das Image der qualitativ hochwertigen, ressourcenschonenden, unbelasteten und erprobten Produkte der Region,
- die das Branchenprofil bestimmenden Betriebe der Nahrungsmittelindustrie, der Holzbe- und -verarbeitung, des Maschinenbaus, der Herstellung pharmazeutischer Erzeugnisse, der Kunststoff und Gummi verarbeitenden Industrie, der Baumaterialienindustrie mit teilweise hochqualifizierten Arbeitskräften,
- die innovationsfähigen Klein- und Mittelbetriebe,
- die natürlichen Bedingungen für den Tourismus,
- die intakte Umwelt mit hohem Wohn- und Freizeitwert (RROP Lüchow-Dannenberg, zu 3.1 01).

Landwirtschaft

Die Entwicklung der ländlichen Regionen soll darüber hinaus gefördert werden, um insbesondere die Produktions- und Arbeitsbedingungen in der Land- und Forstwirtschaft zu verbessern und deren Wettbewerbsfähigkeit zu stärken (LROP, 1.1 07).
Die Landwirtschaft soll in allen Landesteilen als raumbedeutsamer und die Kulturlandschaft prägender Wirtschaftszweig erhalten und in ihrer sozio-ökonomischen Funktion gesichert werden.
Die Wettbewerbsfähigkeit der Landwirtschaft soll gestärkt werden, wobei ökonomische und ökologische Belange in Einklang gebracht werden sollen (LROP, 3.2.1 01).

Im Gebiet des Biosphärenreservates kommt den laufenden Neuordnungsverfahren durch die vorgesehene Neuordnung des Eigentums an den landwirtschaftlichen Flächen zur Verbesserung der Arbeits- und Produktionsverhältnisse besondere Bedeutung zu (RROP Lüneburg, 1.1 06).

Die für die landwirtschaftliche Bodennutzung besonders gut geeigneten Böden sollen nur in dem notwendigen Umfang von anderen raumbeanspruchenden Planungen und Maßnahmen, die für die angestrebte regionale und überregionale Entwicklung erforderlich sind, in Anspruch genommen werden. Der Verbrauch landwirtschaftlicher Nutzfläche für Siedlung und Infrastruktur und damit auch die erforderli-

che, sich aus der Beanspruchung ergebende Kompensationsmaßnahme sollte nutzflächensparend erfolgen (RROP Lüneburg, 3.2.1 01).

Im Landkreis, insbesondere im rechtselbischen Gebiet, soll die Landwirtschaft eine strukturell und vor allem räumlich gesehen besondere Bedeutung behalten. Die flächengebundene bäuerliche Landwirtschaft ist im besonderen Maße zu schützen und zu fördern. Die weitere Ausgestaltung des Biosphärenreservates "Flusslandschaft Elbe" bietet der Landwirtschaft in diesem Bereich im Rahmen einer nachhaltigen Bewirtschaftung zusätzliche Chancen... Zu ihrer Sicherung und Entwicklung ist eine Verbesserung der Wirtschaftskraft und der Lebensverhältnisse anzustreben (RROP Lüneburg, 3.2.1 02).

Die Landwirtschaft im Landkreis soll als leistungsfähiger, vielseitig strukturierter, marktorientierter Wirtschaftsbereich erhalten und weiter mit dem Image der qualitativ hochwertigen, unbelasteten Produkte entwickelt werden (RROP Lüchow-Dannenberg, zu 3.2 01).

In der zeichnerischen Darstellung werden die Vorbehaltsgebiete für Landwirtschaft auf Grund hohen, natürlichen, standortgebundenen landwirtschaftlichen Ertragspotentials festgelegt. Diese Vorbehaltsgebiete dürfen nur in unvermeidbarem Umfang für andere als landwirtschaftliche Zwecke genutzt werden (RROP Lüchow-Dannenberg, zu 3.2 03).

Tourismus

Standorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Tourismus ...Neuhaus". Sie sollen entsprechende, auf die spezifische Form des Tourismus abgestimmte Infrastruktureinrichtungen für die Erholung vorgesehen werden (RROP Lüneburg, 2.1. 05). Im Biosphärenreservat „Niedersächsische Elbtalaue" ist das der sanfter Tourismus (RROP Lüneburg, 3.1.4 01).

Die reichhaltige Landschaftsstruktur des Landkreises ... in der Elbtalaue sowie die reichhaltige historische Bausubstanz ... sollen auch künftig günstige Ansatzpunkte für die Entwicklung des Tourismus bieten. Dabei sind insbesondere folgende Formen des Tourismus von Bedeutung:

- Erholungs-, Aktiv- und Erlebnistourismus ... in der Elbtalaue (RROP Lüneburg, 2.1 05 23).

Der Fremdenverkehr soll als bedeutender Erwerbszweig wettbewerbsfähig entwickelt werden und langfristig möglichst viele Arbeitsplätze sichern und schaffen. Das Image der Region soll durch attraktive Erlebnis- und Erholungsmöglichkeiten aufgewertet werden; hierzu gehört auch eine Einrichtung zur Bündelung und Vernetzung der touristischen Angebote, Serviceleistungen und regionaltypischen Besonderheiten.
Es sollen folgende Themenschwerpunkte des Erholungs- und Fremdenverkehrs im Programmzeitraum besonders entwickelt werden:
- Wassersport auf der Elbe,
- Naturbeobachtung als geführte Wanderungen in den Vorranggebieten für Natur und Landschaft, insbesondere in der Elbtalaue und den Vorranggebieten für ruhige Erholung in Natur und Landschaft,
- Wandern, Radwandern und Reiten

(RROP Lüchow-Dannenberg, zu 3.1 04).

Aussagen zur Fischerei können entfallen, da die Fischerei nicht und insbesondere nicht in raumbedeutsamem Umfang von den untersuchten Trassenvarianten betroffen ist.

Raumordnerische Bewertung

Wirtschaft/Gewerbe

Die ortsumfahrenden Trassenvarianten S2 und S3 sowie N4 und N5 bieten Vorteile für den gewerblichen, forstwirtschaftlichen und landwirtschaftlichen Transport, ohne dabei die Ortsdurchfahrt von Neu Darchau zu beeinträchtigen (vgl. Kap. 3.2.1 und 4.3).
Für in Neu Darchau ansässige Gewerbe-, Handwerks- und Dienstleistungs-, Gastronomie- und Einzelhandelsbetriebe ist grundsätzlich nicht davon auszugehen, dass von den ortsumgehenden Trassenvarianten erhebliche nachteilige Auswirkungen (Verschlechterung der Standortbedingungen) ausgehen.

Umsatzrückgänge durch eine Abnahme des Ortsdurchgangsverkehrs sind unwahrscheinlich. Die überörtlichen Umsatzanteile sind im Moment aufgrund der vorgefundenen Struktur (fast ausschließlich nahversorgungs-relevant) gering. Durch die Nutzung eines entsprechend ausgerichteten Park-, Leit- und Informationssystems ist eine Anbindung der zusätzlichen Verkehre möglich. Dadurch können die zusätzlichen Verkehre auf der Ortsumfahrung für den Ortskern nutzbar gemacht werden. Hierin mag eine Chance liegen, deren Nutzung den örtlichen Akteuren obliegt.

Landwirtschaft

Die Trassenvariante B1 nimmt keine landwirtschaftlichen Flächen in Anspruch. Die Trassenvarianten S2 und S3 sowie N4 und N5 nehmen in gleichem Umfang landwirtschaftliche Flächen in Anspruch.
Auf beiden Elbseiten werden Darstellungen in den Regionalen Raumordnungsprogrammen als Vorbehaltsgebiete für die Landwirtschaft nur in geringem Flächenumfang berührt. Die Inanspruchnahme dieser landwirtschaftlichen Flächen für die ortsumgehenden Trassen ist unvermeidlich. Die betroffenen landwirtschaftlichen Flächen liegen im Bereich des Biosphärenreservates Niedersächsische Elbtalaue bzw. in FFH-Gebieten. Ihre landwirtschaftliche Nutzung ist somit den jeweiligen Schutzzielen entsprechend bereits eingeschränkt. Landwirte können bzw. nehmen bereits entsprechende Förderprogramme in Anspruch, um einen Erschwernisausgleich für eine schutzzielverträgliche Nutzung zu realisieren.
Durch die Trassenverläufe voraussichtlich abgeschnittene landwirtschaftliche Flächen, die an den Ortsrändern von Neu Darchau und Darchau liegen, eignen sich ggf. als naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahmen.

Tourismus

Erheblichere nachteilige Auswirkungen auf touristisch attraktive Orte – Beeinträchtigung der in den regionalen Raumordnungsprogrammen dargestellten Sportboothäfen in Darchau und Neu Darchau sowie die räumlich zugeordneten Gastronomiebetriebe (Göpelhaus in Neu Darchau, Café Rautenkranz in Darchau) – und somit Nachteile bei der Umsetzung der besonderen Entwicklungsaufgabe Erholung, die Neu Darchau zugewiesen wird, werden insbesondere von der Ortsdurchfahrtsvariante B1 sowie von Trassenvariante N5 erwartet.

Die geänderte Verkehrsführung zwischen den Orten Katemin und Neu Darchau könnte für das Göpelhaus zu einer Randlage führen. Dies ist durch eine entsprechende Ausschilderung und Wegeführung touristischer Verkehre - insbesondere Fahrradfahrer - abzumildern.

Für die Trassenvarianten S2, S3 sowie N4 werden solche Auswirkungen nicht prognostiziert.
Die Fährverbindung zwischen Neu Darchau und Darchau würde durch die feste Elbquerung unabhängig von der Trassenwahl ersetzt werden. Diese Auswirkung wurde bereits bei der Aufnahme der festen Elbquerung in den Rang eines Ziels der Raumordnung berücksichtigt.

3.3.2 Forstwirtschaft

3.3.2.1 Beschreibung der Auswirkungen

Im unmittelbaren Trassenbereich sowie im Wirkraum der Trassenvarianten befinden sich nur kleine Auwaldbereiche (Weiden-Auwald) des Elbvorlandes sowie rechtselbisch auf innendeichs gelegenen Flächen kleine bodensaure Eichenmischwälder, aber keine zusammenhängenden Waldflächen. Diese stellen überwiegend keine forstwirtschaftlich genutzten Bestände dar. Sie unterliegen dem Biotopschutz gem. § 17 NElbtBR.

Keine der Trassenvarianten führt zum unmittelbaren Verlust von Waldflächen. Diese liegen lediglich im Wirkbereich der Trassenvarianten N4, B1, N5 und sind somit potentiell von Schadstoff- und Stickstoffeinträgen betroffen.

3.3.2.2 Bewertung der Auswirkungen

Grundsätze gem. ROG, NROG und Planaussagen gem. LROP, RROP Lüneburg, RROP Lüchow-Dannenberg

Der Wald ist aufgrund der zukünftig noch zunehmenden Bedeutung seiner Nutz-, Schutz- und Erholungsfunktionen ... in seiner vielfältigen Ausformung vom großen geschlossenen Wald bis zu kleinflächigen Feldgehölzen ein bedeutsamer Bestandteil der naturräumlichen Landschaft. Er ist in seinem gegenwärtigen Ausmaß und in seiner heutigen räumlichen Verteilung zu sichern und - wo möglich und nötig - zu mehren (RROP Lüneburg, 3.2.1 05).

Wegen der Seltenheit sollte der Anteil der Auewälder im Elbetal ... erhöht werden. Alte Waldstandorte, die seit eh und je mit Wald bestanden sind, sind aufgrund ihrer langen ungestörten Entwicklung für die Forstwirtschaft, aber auch den Umwelt- und Naturschutz von besonderer Bedeutung (RROP Lüneburg, 3.2.1 09).

Wald soll von anderen flächenbeanspruchenden Nutzungen nur in unvermeidbarem Umfang in Anspruch genommen werden. Eingriffe in den Bestand des Waldes, insbesondere in den Gebieten mit besonderer Bedeutung für Natur und Landschaft, für Erholung ... sind auf das unvermeidliche Maß zu beschränken (RROP Lüneburg, 3.2.1 10).

Die Nutz-, Schutz- und Erholungsfunktionen des Waldes sind durch die neuartigen Waldschäden akut gefährdet. Es ist daher auf allen Ebenen für die Verringerung des Eintrages von Luftschadstoffen sowie für geeignete Gegen- und Ausgleichsmaßnahmen Sorge zu tragen. (RROP Lüneburg, 3.2.1 12).

Raumordnerische Bewertung

Durch keine der Trassenvarianten wird der unmittelbare Verlust von Waldflächen bewirkt.
Die Bewertung der Schadstoff- bzw. Stickstoffeinträge in Waldflächen erfolgt im Kapitel 4: „Auswirkungen des Vorhabens auf die Umweltschutzgüter". Es ist davon auszugehen, dass von den Trassenvarianten keine Schadstoffeinträge in Waldflächen ausgehen, die von forstwirtschaftlicher Relevanz sind.

Die Erhöhung des Auwaldanteils im Elbetal (RROP Lüneburg, 3.2.1 09) kann ggf. im Rahmen der naturschutzfachlichen Ausgleichmaßnahmen auf der Ebene der Planfeststellung erfolgen.

Für die forstwirtschaftlichen Verkehre gilt, was zu den landwirtschaftlichen Verkehren ausgeführt worden ist.

3.3.3 Hochwasserschutz

3.3.3.1 Beschreibung der Auswirkungen

Die detaillierten Ausführungen des Brückenbauwerkes sowie die Feintrassierung sind nicht Gegenstand des Raumordnungsverfahrens, sondern eines nachfolgenden Planfeststellungsverfahrens (vgl. Kap. 3.1).
Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens wird die technische Ausführung der geplanten Brücke in der Weise berücksichtigt, dass Aussagen über die Raumverträglichkeit einschließlich der Umwelt- und FFH-Verträglichkeit des Vorhabens getroffen werden können.

Der Bau der geplanten Brücke muss zwangsläufig im Bereich des Elbstroms sowie in dessen Überschwemmungs- und Überflutungsbereich stattfinden.

Die Brücke soll so geplant werden, dass der Elbstrombereich frei tragend überspannt wird. Die lichte freizuhaltende Weite zwischen den Brückenpfeilern richtet sich nach der Breite zwischen den Streichlinien der Elbe. Diese beträgt im Planungsraum ca. 205 m. Damit ergibt sich eine Stützweite der Brücke von ca. 220 m.

Der geplante aufgeständerte Bau der Vorlandbrücke auf der linken Seite der Elbe mit Stützweiten zwischen den einzelnen Pfeilern von 45 bis 50 m soll der Lage im festgesetzten Überschwemmungsgebiet Rechnung tragen.

Die auftretenden höchsten Wasserstände (Bemessungswasserstand), die erforderliche Durchfahrtshöhe für die Schifffahrt sowie die Lage der Deichkrone werden in den nachfolgenden Planungsschritten ebenfalls detaillierter berücksichtigt.
Den Übergangsbereich zwischen der Brückenkonstruktion und der Umfahrung Neu Darchau soll eine möglichst kurze Rampenstrecke bilden. Die Straße soll ansonsten geländenah angelegt werden.
Es ist zu beurteilen, ob sich die geplante Elbbrücke mit ihren dazugehörigen Bauwerken (Rampe, Straßentrasse) in raumbedeutsamer Weise auf das Abflussverhalten der Elbe und damit ggf. auch auf den Hochwasserschutz auswirkt.
Die untersuchten Trassenvarianten S2, S3, N4, N5 und B1 unterscheiden sich in dem den Elbstrom zu überspannenden Bereich nicht wesentlich.
Variante B1 hat sowohl in Bezug auf die temporäre, baubedingte Flächeninanspruchnahme (Baufeld B1: 2,4 ha - gegenüber 3,4 ha für die Trassenkombination N4/S2 und N4/S3; 4,0 für die Trassenkombination N5/S2 und N5/S3) als auch hinsichtlich der dauerhaften, anlagebedingten Flächeninanspruchnahme (Baukörper B1: 1,2 ha - gegenüber 1,7 ha für die Trassenkombination N4/S2 und N4/S3; 1,8 für die Trassenkombination N5/S2 und N5/S3) die geringsten Auswirkungen auf das linkselbische Überschwemmungsgebiet.
Ein in die raumordnerische Abwägung einbezogenes Gutachten zur Untersuchung des Einflusses des geplanten Brückenbauwerkes auf das Abflussverhalten der Elbe (Pöyry, 2012) kommt zu dem Ergebnis, dass die Trassenvariante S2/N4, welche im Wesentlichen S3/N4 entspricht, das Abflussverhalten der Elbe nur sehr geringfügig beeinflusst. Es wurde ermittelt, dass der mit dem Brückenbauwerk verbundene Teilverbau des Hochwasserabflussprofils durch Aufständerung und den linkselbischen Rampenbau keinen Wasserspiegelanstieg der Elbe zur Folge hat. Ein Aufstau in Richtung Oberwasser der Brücke konnte ebenfalls nicht nachgewiesen werden. Die geplante linkselbische Zufahrtsrampe stellt trotz ihrer Lage im vorhandenen natürlichen Retentionsraum der Elbe kein Abflusshindernis dar.

Besondere Bedeutung hat das Zusammenspiel der Elbbrücke mit dem Hochwasserschutz der Ortslagen Neu Darchau und Katemin. Dies wirkt sich insbesondere an zwei Stellen aus. Die besondere Situation in dem Bereich des Göpelhauses und des Sportboothafens mit dem geplanten Deichschart wurde bereits unter 3.2 dargestellt.

Der zweite Bereich liegt in dem Trassenverlauf der Varianten, die eine Ortsumfahrung bilden, also von der Elbe aus zwischen den Ortslagen Neu Darchau und Katemin hindurch in Richtung des Knotenpunktes L231/L232 führen. Soweit diese Varianten als Vorlandbrücke ausgeführt werden, greifen die obigen Darstellungen. Ab dem Punkt, wo die Straße in eine Dammlage überführt wird, entsteht eine Sperrwirkung für das Hochwasser, die einem Deich gleichkommen kann.

Die Planungen für die Hochwasserschutzanlage für Neu Darchau hat Vorrang vor der Planung einer Elbbrücke. Würden Deichlinie und Trasse für die Ortsumfahrung nicht zusammenpassen, ergäben sich negative Auswirkungen auf den Abfluss eines Hochwassers. Kann aber die Umgehungsstraße abschnittsweise auf dem Deich geführt werden, sind Konflikte nicht zu erkennen, es würden sich eher Synergien ergeben. Zum Zeitpunkt des Erlasses dieser Landesplanerischen Feststellung haben sich die Planungen für eine Hochwasserschutzanlage für Neu Darchau und Katemin soweit verdichtet, dass von der Mitnutzung eines Teils der Deichlinie für die Trasse der Ortsumfahrung ausgegangen wird und damit eine negative Beeinflussung des Hochwasserabflusses nicht zu erwarten ist.

Dies setzt eine wechselseitige Rücksichtnahme der Planungen aufeinander voraus, die in dem beschriebenen Abschnitt dazu führt, dass sich die Linienführungen annähern und überdecken.

Die vom Landkreis Lüchow-Dannenberg vorgebrachten wasserwirtschaftlichen Bedenken konnten durch das Ergänzungsgutachten des Büros Pöyry vom 16.02.2015 überzeugend ausgeräumt werden.

Auch die mit Schreiben vom 15.03.2016 vorgetragenen Einwände rechtfertigen keine andere Beurteilung. Auf die dazu ergangene Antwort des Büros Pöyry vom 12.05.2016 wird verwiesen.

Insbesondere ist eine besonders gesteigerte Gefahrenlage bzgl. einer Eisbildung durch das Vorhaben nicht erkennbar. Der Prozess der Eisbildung mit Eisversatz und plötzlich auftretendem Eishochwasser ist nicht genau zu beschreiben oder zu prognostizieren. Die Abläufe sind im Detail zu komplex. Allerdings spricht die Betrachtung der Faktoren, die eine Eisbildung begünstigen, nicht für eine gesteigerte Gefahrenbeurteilung an dieser Stelle, wenn ein Brückenbauwerk hinzukommt. Dass eine Engstelle im Flusslauf eine Eisbildung begünstigt, ist weder historisch noch physikalisch belegt. Eine Engstelle bringt höhere Fließgeschwindigkeiten und/oder größere Stromtiefen mit sich. Beide Aspekte sprechen sogar tendenziell gegen eine Eisbildung mit Eisversatz.

Die Strompfeiler machen nur einen unbedeutenden Teil des Stromquerschnitts aus. Sie lassen einen genügend großen Durchlass.

Der Unterschied zwischen den Varianten besteht in der Ortsumfahrung mit Vorlandbrücke. Diese wird im Normalfall nicht unterspült. Nur bei Hochwasser reicht das Wasser bis ins Vorland. Die dabei entstehende größere Wassermenge im Flussstrom begünstigt ebenfalls keine Eisbildung.

Im Übrigen wird auf die Begutachtungen des Büros Pöyry verwiesen.

3.3.3.2 Bewertung der Auswirkungen

Grundsätze gem. ROG, NROG und Planaussagen gem. LROP, RROP Lüneburg, RROP Lüchow-Dannenberg

Siedlungen, Nutz- und Verkehrsflächen sowie sonstige Anlagen sollen vor Schäden durch Hochwasser gesichert werden (LROP, 3.2.4. 10).
Überschwemmungsgebiete sind in ihrer Funktion als natürliche Rückhalteräume, insbesondere in den Auen und an den Gewässern, zu erhalten (LROP, 3.2.4. 11).
In den Regionalen Raumordnungsprogrammen sind zur Gewährleistung des vorbeugenden Hochwasserschutzes die Überschwemmungsgebiete nach § 76 Abs. 2 Satz 1 und Abs. 3 WHG sowie nach § 115 Abs. 2 des Niedersächsischen Wassergesetzes als Vorranggebiete Hochwasserschutz festzulegen.

Raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen sind dort nur zulässig, soweit sie mit den Anforderungen des Hochwasserschutzes vereinbar sind, insbesondere die Hochwasserrückhaltung nicht beeinträchtigt wird, die Realisierung im überwiegenden öffentlichen Interesse liegt, Alternativstandorte außerhalb der Überschwemmungsgebiete nicht vorhanden sind und die Belange der Ober- und Unterlieger beachtet werden (LROP, 3.2.4. 12).

Ein Großteil des Planungsraums wird im Regionalen Raumordnungsprogramm des Landkreises Lüneburg als Vorranggebiet Hochwasserschutz und im RROP Lüchow-Dannenberg als Gebiet zur Sicherung des Hochwasserabflusses festgelegt. (Das RROP Lüchow-Dannenberg entspricht hier noch nicht den Anforderungen des LROP 2012 und damit des WHG bzw. des NWG).

Die dargestellten Gebiete zur Sicherung des Hochwasserabflusses sind von Planungen, Maßnahmen oder Nutzungen, insbesondere von Bebauung, freizuhalten, die einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen die Überflutung durch Hochwasser, die Hochwasserrückhaltung und den Hochwasserabfluss beeinträchtigen können oder den Retentionsraum verkleinern. Eine Vergrößerung der Retentionsräume sowie die Ausweisung von Poldern ist anzustreben (RROP Lüchow – Dannenberg, zu 3.9.3 02).

Siedlungen sind vor Hochwasser zu schützen. In oder entlang der Grenzen von Vorranggebieten für Natur und Landschaft, für Grünlandbewirtschaftung, -pflege und -entwicklung, für Erholung oder von Siedlungen sind alle Möglichkeiten ausschöpfen, Hochwasserschutzanlagen den jeweiligen Schutzgütern anzupassen, insbesondere durch Linienführung und Bauweise (RROP Lüchow – Dannenberg, zu 3.9.3 03).

Raumordnerische Bewertung

Der Bau der Ortsumfahrungsvarianten für die Ortslage Neu Darchau ist im Planungsraum mit den auf die Belange des Schutzgutes „Wasser" bezogenen Zielen und Grundsätzen der Raumordnung unter Beachtung der Belange der Ober- und Unterlieger grundsätzlich vereinbar.

Erhebliche Wechselwirkungen können sich aus der Planung einer Hochwasserschutzanlage Für Neu Darchau und Katemin ergeben.

Angesichts der voraussichtlichen Verfahrensabläufe wird die geplante Hochwasserschutzanlage für Neu Darchau bereits fertiggestellt worden sein, bevor ein Planfeststellungsbeschluss für die Elbbrücke ergangen sein kann. Aus der Hochwasserschutzanlage werden sich neue Fakten ergeben, die Auswirkungen für die Bewertung haben werden.

Die für diese Landesplanerische Feststellung maßgeblichen Punkte haben sich soweit verdichtet, dass auf der Ebene der Raumordnung eine Entscheidung möglich ist. Die harmonisierte Vorzugstrasse berücksichtigt die Belange der den Hochwasserschutz planenden Behörde (NLWKN) indem für den Deichverlauf eine Linie als Vorzugsvariante ausgewählt wurde, die abschnittsweise mit den Ortsumfahrungsvarianten deckungsgleich ist. Danach ergeben sich deutliche Vorteile für die Trassenvarianten, die eine Ortsumfahrung vorsehen.

Variante B1 brächte erhebliche Probleme beim Anschluss der Brückenkonstruktion an die weiterführende Straße im Bereich des Göpel-Hauses und des Sportboothafens mit sich. Demgegenüber würde das Trassenbündel N 4/S 2, 3 mit der weiteren Deichlinie gut harmonieren.

Nur unter der Voraussetzung, dass eine abschnittsweise gemeinsame Linienführung von Ortsumfahrung und Deich möglich wird, ergibt sich ein erheblicher Vorteil für das Trassenbündel N 4 /S 2, 3 im

Vergleich zu B1. Würden sich Deichlinie und Umfahrungstrasse nicht überdecken, ergäben sich zwei Barrieren für den Hochwasserabfluss: der Deich und die Straße in der Dammlage. Diese Situation würde die Abflussverhältnisse im Falle eines Hochwassers negativ beeinflussen. Angesichts der Bedeutung des Hochwasserschutzes würde dies zur Abwertung der Trassenvarianten führen, die eine Ortsumfahrung vorsehen. Deshalb ist die abschnittsweise gemeinsame Linienführung von Deich und Ortsumfahrung entscheidend für die Gesamtbewertung und muss zur Bedingung für die Landesplanerische Feststellung gemacht werden.

3.3.4 Verkehr/ Straßenverkehr

3.3.4.1 Beschreibung der Auswirkungen

Durch den Bau der Elbbrücke würde sich das Verkehrsaufkommen im Untersuchungsraum insgesamt erheblich erhöhen. Die untersuchten Trassenvarianten unterscheiden sich in einer großräumigen Betrachtung hinsichtlich des Gesamteffektes - elbübergreifender Verkehr - nicht. Sie unterscheiden sich jedoch kleinräumig erheblich hinsichtlich der zu erwartenden Verkehrsstärken auf den betroffenen Straßenabschnitten in Neu Darchau und Katemin.

In der Verkehrsuntersuchung (GVS 2012) wird für die Trassenvariante B1 gegenüber dem im Jahre 2009 ermittelten Verkehrsaufkommen für den Abschnitt der Hauptstraße in den Ortslagen Katemin und Neu Darchau eine Steigerung der PKW-Verkehre um 70 %, der LKW-Verkehre um 17 % prognostiziert. Dagegen wird für die Trassenvariante N4 mit S2 bzw. S3 ein Rückgang der PKW-Verkehre um 6 % und der LKW-Verkehre um 3 % vorhergesagt.

Für den Abschnitt der Hauptstraße von der Einmündung Göhrder Straße in Richtung Fähre bis zur Einmündung Elbuferstraße fällt der Unterschied der prognostizierten Verkehre für die Trassenvarianten noch erheblicher aus. Für B1 wird gegenüber der Erhebung 2009 eine Steigerung der PKW-Verkehre um 118 %, der LKW-Verkehre um 23 %, aber für N4 mit S2/S3 ein Rückgang der PKW-Verkehre um 23 % und der LKW-Verkehre um 14 % vorhergesagt.

Im Ergebnis würde die Verkehrsführung über die Trasse B 1 zu einer starken Verkehrszunahme in den Ortslagen Neu Darchau und Katemin führen. Die Varianten S 2 und S 3 würden den Verkehr in der Ortslage Neu Darchau und der westlichen Ortslage Katemins sogar zu einer geringen Entlastung führen. Nicht verkannt wird, dass die Varianten S 2 und S 3 den Verkehr nahe an den Bäckerweg in Katemin heranführen. Dies wird bei den Lärmimmissionen zuletzt in der Ergänzung des Büros M+O vom 02.11.2015 berücksichtigt.

Die Trassenabschnitte N4 und N5, die im Wesentlichen nur im elbüberspannenden Bereich voneinander abweichen, unterscheiden sich nicht.

3.3.4.2 Bewertung der Auswirkungen

Grundsätze gem. ROG, NROG und Planaussagen gem. LROP, RROP Lüneburg, RROP Lüchow-Dannenberg

Die funktions- und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist zu erhalten, bedarfsgerecht auszubauen und zu optimieren (LROP, 4.1.1. 01).

Mit einer integrativen Verkehrsplanung und einer darauf abgestimmten Siedlungsentwicklung sowie einer Optimierung des Personen- und Güterverkehrs sollen die Mobilität flächendeckend gesichert und erhalten und der Kosten- und Zeitaufwand für Verkehr minimiert werden (LROP, 4.1.1. 02).

Die Flussquerung der Elbe bei Darchau/Neu Darchau ist als Brücke im Rahmen einer Regionallösung zu verwirklichen (LROP, 4.1.3. 04).

Neben der großräumigen Erschließung des Landkreises, deren Aufgabe die optimale Einbindung in das Fernstraßennetz des Bundes ist, kommt der inneren Erschließung des regionalen Raumes gleiche Bedeutung zu. Die Flussquerung der Elbe bei Darchau/Neu Darchau ist als Brücke im Rahmen einer Regionallösung zu verwirklichen (RROP Lüneburg, 4.1.3 04).

Für den regionalen Verkehr ist die Sicherung der Fährverbindung Bleckede - Neu Bleckede von Bedeutung (LROP Lüneburg, 4.1.3 05).

Der Aus-/Neubau von Hauptverkehrsstraßen von überregionaler Bedeutung ... wird in der zeichnerischen Darstellung auch als Vorschlag für eine Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans und des Bedarfsplans des Landes festgelegt:

...

- L 232: Elbquerung bei Neu Darchau im Zuge der Verbindung vom Knoten B 321/B 5 über Lübtheen, Neuhaus, Dahlenburg, Anbindung an die A 39 und weiter über Bad Bevensen bis an die B 4. Bei der Planfeststellung für die Elbbrücke muss eine Ortsumgehung mitberücksichtigt werden (RROP Lüchow – Dannenberg, zu 3.6.3 02).

Planungen und Maßnahmen haben zieladäquate Schallschutzabstände von den festgelegten Verkehrstrassen zu wahren; anderenfalls sind Vorkehrungen zu treffen (RROP Lüchow – Dannenberg, zu 3.6.3 06).

Raumordnerische Bewertung

Die Unterschiede in den Trassenverläufen B1 und N4/S2 oder S3 zeigen sich im besonderen Maße bei der Betrachtung der verkehrlichen Auswirkungen. Die Trassenvariante B1 würde voraussichtlich zu einem starken Anstieg des Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt der Ortslage Neu Darchau mit einer resultierenden erheblichen Belastung der angrenzenden Wohnnutzungen führen. Die Trassenvarianten S2 und S3 verlagern die zusätzlichen Verkehre in den Bereich zwischen den Ortslagen Neu Darchau und Katemin.

Das Trassenbündel N4/S2, S3 hat diesbezüglich erhebliche Vorteile gegenüber B1. Die Verkehrsführung durch den Ort Neu Darchau führt nicht nur zu einer wesentlich stärkeren Lärmbelastung. Der Ort wäre für Fußgänger und Radfahrer deutlich schlechter zu nutzen. Insbesondere schwächere Verkehrsteilnehmer hätten Probleme, sich frei im Verkehrsraum zu bewegen.

Dies würde sich auch in der Verkehrssicherheit widerspiegeln. Die Verkehrsführung zwischen den Ortsteilen kann als unproblematisch angesehen werden. Wegen der verschiedenen Kurven und Einmündungen lässt die Variante B1 deutlich höhere Verkehrsrisiken erwarten.

Schließlich ist die Nähe der Grundschule und des Kindergartens Neu Darchau zu bewerten. Beide Einrichtungen liegen in der Elbuferstraße und damit im direkten Verkehrszusammenhang mit der Trasse B1. Für diese Einrichtungen ergäben sich bedeutsame Nachteile bei der Trassenführung B1, die durch die Alternative N 4/S2, S3 nicht nur vermieden, sondern sogar leicht verbessert werden würden.

Auf touristische Verkehre ist bereits an anderer Stelle eingegangen worden. Auch hier schneidet das Trassenbündel N4/S2, S3 erheblich besser als B1 ab.

Die Sicherung der Fährverbindung Bleckede - Neu Bleckede ist nicht unmittelbarer Gegenstand des vorliegenden Raumordnungsverfahrens. Sie hat aber auch nach einer verwirklichten Brücke weiterhin eine Bedeutung für den innergemeindlichen Verkehr Bleckedes, der Verbindung in die Gemeinde Amt Neuhaus und nach Boizenburg sowie für den Tourismus.

3.3.5 Schifffahrt

3.3.5.1 Beschreibung der Auswirkungen

Die detaillierte Ausführung des Brückenbauwerkes sowie die Feintrassierung sind nicht Gegenstand des Raumordnungsverfahrens, sondern des nachfolgenden Planfeststellungsverfahrens (vgl. Kap. 3.1). Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens wird die technische Ausführung einer geplanten Brücke in der Weise berücksichtigt, dass Aussagen über die Raumverträglichkeit getroffen werden können.
Die Brücke stellt unabhängig von der Trassenvariante ein potentielles Hindernis für die Schifffahrt auf der Elbe dar. Während der Bauphase ergeben sich Auswirkungen und potentielle Behinderungen des Schiffsverkehrs auf der Elbe.
Sie soll für alle Trassenvarianten so geplant werden, dass der Elbstrombereich frei tragend überspannt wird. Dabei sind die Anforderungen der Schifffahrt - auch während der Bauphase - zu berücksichtigen, die im Rahmen des Beteiligungsverfahrens von der zuständigen Fachbehörde formuliert wurden (vgl. Kap. 6).

In den RROP's wird beiderseits der Elbe, in Neu Darchau sowie in Darchau, jeweils ein Sportboothafen dargestellt. Der Bereich des Sportboothafens Neu Darchau wird durch die Trassenvarianten N5 und B1 tangiert. Der Sportboothafen in Darchau wird nur randlich durch die Trassenvariante N5 berührt. Die Variante B1 beeinträchtigt den Sportboothafen Neu Darchau, wie unter 3.2 ausgeführt.

Alle Trassenvarianten ersetzen die Fährverbindung zwischen Darchau und Neu Darchau.

3.3.5.2 Bewertung der Auswirkungen

Grundsätze gem. ROG, NROG und Planaussagen gem. LROP, RROP Lüneburg, RROP Lüchow-Dannenberg

Die Hinterlandverbindungen der Seehäfen sind zu sichern und – soweit wirtschaftlich und umweltverträglich durchführbar – den Erfordernissen anzupassen; dies gilt insbesondere für den Schienen- und Binnenwasserstraßenanschluss (LROP, 4.1.4 03).

Die Elbe dient sowohl der gewerblichen als auch der touristischen Schifffahrt im Verkehr zwischen Hamburg und Berlin sowie den neuen Bundesländern und der Tschechischen Republik. Es liegt im besonderen regionalplanerischen Interesse, die Schiffbarkeit durch den Bund sicherzustellen. In den auf Mittelwasser ausgebauten Abschnitten zwischen Dömitz und Hitzacker sind die zwischen den Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und dem Elbanliegerland Niedersachsen abgestimmten Konzepte, Handlungsempfehlungen, Handlungsanweisungen bei Unterhaltungsarbeiten an der Elbe zu berücksichtigen (RROP Lüneburg, 4.1.4 02).

In der zeichnerischen Darstellung werden die Elbe als schiffbarer Fluss, ihre Mindesttragfähigkeit und die Umschlagplätze festgelegt. Die Bundeswasserstraße Elbe ist in ihrer Leistungsfähigkeit zu erhalten und auszubauen mit dem Ziel der Stabilisierung der Fahrrinne mit einer Fahrrinnentiefe von 1,60 m unter dem GIW 89 bei einer Fahrrinnenbreite von mindestens 50 m an 95 % der Tage im Jahr, einer Fahrrinnentiefe bei Mittelwasser MW von mindestens 2,50 m an durchschnittlich 50 % des Jahres und für den 3-lagigen Containerverkehr mit einer lichten Brückendurchfahrtshöhe von min. 7,00 m über dem

Bemessungswasserstand, die im Mittel nur an 10 Tagen im Jahr unterschritten wird (RROP Lüchow – Dannenberg, zu 3.6.4 01).

Raumordnerische Bewertung

Die Planung der Elbbrücke zwischen Darchau – Neu Darchau im Verlauf aller Trassenvarianten ist im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens in der Weise möglich, dass sie mit dem Belang der Elbschifffahrt verträglich ist. Im Kapitel 6 werden entsprechende Hinweise der zuständigen Fachbehörde formuliert. Dazu gehört auch der dreilagige Gütertransport.

Die Fährverbindung zwischen Neu Darchau und Darchau wird durch die feste Elbquerung unabhängig von der Trassenwahl ersetzt. Ihre Bedeutung für die verkehrliche Verbindung entfällt durch die bereits in den RROP's vorgesehene feste Elbquerung.

Die Trassenvarianten N5 und B1 werden aufgrund ihrer erheblichen nachteiligen Auswirkungen, die direkt räumlich auf den Sportboothäfen Neu Darchau sowie in Darchau (N5) wirken, als nachteilig bewertet. Die Trassenvariante N4 bewirkt keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Sportboothäfen.

4. Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umweltschutzgüter einschließlich ihrer Wechselwirkungen gem. § 10 Abs. 3 Satz 1 NROG (Umweltverträglichkeitsprüfung)

4.1 Methodisches Vorgehen

Die Umweltverträglichkeitsprüfung basiert auf der vom Antragsteller vorgelegten Umweltverträglichkeitsstudie. Zur Beurteilung werden darüber hinaus die entsprechenden Grundsätze und Ziele der Raumordnung sowie die relevanten Inhalte der eingegangenen Stellungnahmen herangezogen. Gegenstand sind die in § 2 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) genannten Schutzgüter einschließlich ihrer Wechselwirkungen. Analog zur Raumverträglichkeitsprüfung (Kap.3) werden nur diejenigen Aspekte betrachtet, die auf der Maßstabsebene des ROV relevant sind und nicht im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren abgeprüft werden können. Gemäß UVPG ist zwischen bau- und anlagebedingten sowie betriebsbedingten Auswirkungen zu unterscheiden.

Grundsätzlich ist bei der Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umweltschutzgüter zu berücksichtigen, dass die feste Elbquerung zwischen Darchau und Neu Darchau bereits ein Ziel der Raumordnung des Landesraumordnungsprogramms wie auch der Regionalen Raumordnungsprogramme der Landkreise Lüneburg und Lüchow-Dannenberg darstellt.
Das vorliegende Raumordnungsverfahren dient folglich nur der Findung der mit den Zielen der Raumordnung am besten vereinbaren Trassenvariante zwischen den beschriebenen Punkten auf der K 61 in Darchau und der Einmündung Kesselbergstraße (L 232) bzw. Hauptstraße (L 231) in Neu Darchau (zu- bzw. abführender Trassenverlauf im Bereich Neu Darchau/Darchau).

Für die Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen auf das Umweltschutzgut „biologische Vielfalt" wird außerdem die FFH-Verträglichkeitsprüfung herangezogen.
Dies wird erforderlich, da sich im Planungsraum zwei NATURA 2000-Gebiete, das EU-Vogelschutzgebiet „Niedersächsische Mittelelbe" und das FFH-Gebiet „Elbeniederung zwischen Schnackenburg und Geesthacht", befinden.

Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens war gem. § 34 (1) BNatSchG die Verträglichkeit der Trassenvarianten des Vorhabens mit den Erhaltungszielen der Natura 2000-Gebiete zu überprüfen. Ergibt die Prüfung der Verträglichkeit, dass die geprüfte Trassenvariante zu erheblichen Beeinträchtigungen des betroffenen Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann, ist sie unzulässig [§ 34 (2) BNatSchG]. Wenn dabei vorkommende prioritäre natürliche Lebensraumtypen oder prioritäre Arten betroffen werden, darf die Trassenvariante nur zugelassen werden, wenn zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit, einschließlich der Verteidigung und des Schutzes der Zivilbevölkerung, geltend gemacht werden. Sonstige Gründe können nur berücksichtigt werden, wenn die zuständige Behörde zuvor über das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit eine Stellungnahme der Europäischen Kommission eingeholt hat [§ 34 (4) BNatSchG]. Im Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsprüfung scheiden die in diesem Sinne als nicht FFH-verträglich bewerteten Trassenvarianten für die weitere planerische Betrachtung aus.

Das Schutzgut „biologische Vielfalt" wird an den Anfang gesetzt, da die nicht FFH-verträglichen Trassenvarianten ausscheiden und in den nachfolgenden Kapiteln nicht mit betrachtet werden.

4.2 Schutzgut „biologische Vielfalt" (FFH-Verträglichkeitsprüfung)

4.2.1 Beschreibung der Auswirkungen

Alle untersuchten Trassenvarianten führen durch das EU-Vogelschutzgebiet „Niedersächsische Mittelelbe" und das FFH-Gebiet „Elbeniederung zwischen Schnackenburg und Geesthacht". Dieser Sachverhalt führt nicht zwangsläufig zur fehlenden FFH-Verträglichkeit des gesamten Vorhabens. Entscheidend ist, ob die untersuchte Trassenvariante die Erhaltungsziele oder die für den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteile der NATURA-2000-Gebiete erheblich beeinträchtigt und ob dabei ggf. vorkommende prioritäre natürliche Lebensraumtypen oder prioritäre Arten betroffen werden (vgl. oben Kap. 4.1).

Erhaltungsziele und maßgebliche Bestandteile des Europäischen Vogelschutzgebietes DE 2832-401 Niedersächsische Mittelelbe" (V 37)

Das Schutzgebiet ist charakterisiert als großräumige, teilweise eingedeichte Stromlandschaft mit Feuchtwiesenkomplexen, Auwäldern, Altarmen-, Qualmwassern, Nebenflüssen und deren Niederungen. Im Gebiet sind des Weiteren Kiefernforste und Übergänge zur Geest anzutreffen.
Internationale Bedeutung hat das Gebiet als Rast- und Überwinterungsgebiet für Schwäne und Gänse wie auch als herausragendes Brutgebiet für Arten der Feuchtgebiete und Trockenlebensräume. Vor diesem Hintergrund sind die Elbtalauen zwischen Schnackenburg und Lauenburg seit 1976 als RAMSAR-Gebiete der RAMSAR-Konvention, die dem Schutz von Feuchtlebensräumen dient, unterstellt.

Die relevanten Erhaltungsziele sind aus der Verordnung des Schutzgebiets, im vorliegenden Fall des Biosphärenreservates Niedersächsische Elbtalaue, entnommen (Anlage 3 des NElbtBRG).
Sie beziehen sich auf die Sicherung der Brut-, Nahrungs-, Ruhe- und Rasthabitate der wertbestimmenden Vogelarten und deren Standorteigenschaften (Struktur, Feuchtigkeit, Schadstoffeintrag, Gefährdung).

Auswirkungen auf die Erhaltungsziele und maßgeblichen Bestandteile des Europäischen Vogelschutzgebietes DE 2832-401 Niedersächsische Mittelelbe" (V 37)

Die nördlichen Trassenvarianten N1, N2 und N3 bewirken anlage- und betriebsbedingt erhebliche Beeinträchtigungen durch Verlärmung und Zerschneidungswirkungen von Grünland- bzw. Feuchtgrünlandhabitaten, die Brutreviere des Wachtelkönigs (Anhang I - Art) darstellen. Die Variante N1 bewirkt Auswirkungen im größten Umfang. Zusätzlich führt die Variante N1 zum Verlust eines Brutreviers der Schnatterente (beide Anhang I - Arten) durch das Brückenbauwerk und es werden in erheblichem Umfang horstnahe Nahrungsflächen des Weißstorchs verlärmt und zerschnitten.
Variante N6 bewirkt durch betriebsbedingte Verlärmung und visuelle Störreize den Verlust eines Brutreviers des Weißstorchs, Variante N7 zu erheblichen Verlusten von Äsungsflächen (Grünland/Acker) nationaler Bedeutung für den Singschwan (wertbestimmend gem. Art. 4 Abs. 2 Vogelschutz –RL).

Die südliche Trassenvariante S1 bewirkt durch Verlärmung und visuelle Störreize den betriebsbedingten Verlust von jeweils einem Brutrevier des Weißstorchs und des Ortolans sowie von Äsungsflächen nationaler Bedeutung bzw. landesweiter Bedeutung für die Saatgans.

Von den Tassenvarianten B1, N4, N5 sowie S2 und S3 geht - unter Berücksichtigung umfangreicher Schadensbegrenzungsmaßnahmen - keine erhebliche Beeinträchtigung der maßgeblichen Bestandteile der Erhaltungsziele des EU-Vogelschutzgebietes aus.

Erhaltungsziele und maßgebliche Bestandteile des FFH-Gebietes OE 2528-331 "Elbeniederung zwischen Schnackenburg und Geesthacht" (Nr. 74)

Das Gebiet wird charakterisiert als sandige Flussniederung mit außergewöhnlicher Artenvielfalt in regelmäßig überfluteten Außendeichsbereichen sowie in Teilen der eingedeichten Aue. Einbezogen sind einige Nebenflüsse und -bäche sowie ein bedeutendes Quellgebiet.
Insgesamt sind 25 Lebensraumtypen nach Anhang I NElbtBRG für das FFH-Gebiet wertbestimmend, von denen nur eine Auswahl innerhalb des Wirkungsraums vorkommt.
Nach Anlage 5 NElbtBRG sind insgesamt 12 Arten für das FFH-Gebiet wertbestimmend, darunter keine prioritären Arten. Es handelt sich dabei ausschließlich um Tierarten, wobei die Artgruppen Säuger mit drei Arten, die Gruppe Amphibien mit zwei Arten, die Gruppe Rundmäuler und Fische mit vier Arten, sowie die Gruppe der Wirbellosen mit drei Arten vertreten sind.
Die relevanten Erhaltungsziele (Lebensraumtypen gem. Anhang I sowie Tier- und Pflanzenarten gem. Anh. 11) sind nach Maßgabe des § 34 Abs. 1 BNatSchG aus der Verordnung des Schutzgebiets, im vorliegenden Fall des Biosphärenreservates Niedersächsische Elbtalaue, zu entnehmen.
Sie beziehen sich auf die Erhaltung vorkommender natürlicher Lebensraumtypen sowie auf die Erhaltung und Sicherung von Lebensräumen und Vorkommen wertbestimmender Tier- und Pflanzenarten.

Auswirkungen auf die Erhaltungsziele und maßgeblichen Bestandteile des FFH-Gebietes OE 2528-331 "Elbeniederung zwischen Schnackenburg und Geesthacht" (Nr. 74)

Die Trassenvarianten N1, N2, N3 führen zur Zerschneidung und Verlärmung von Brutrevieren des Wachtelkönigs und damit zum Verlust von Bruthabitaten einer charakteristischen Art des Lebensraumtyps „Artenreiche Mähwiesen des Flach- und Hügellandes (LRT 6510/ Verlust 2 BR Wachtelkönig).
Variante N2 führt zusätzlich zum anlagebedingten Verlust von Landlebensraum des Kammmolchs durch Überbauung, Variante N1 durch das Brückenbauwerk zum anlagebedingten Verlust des prioritären Lebensraumtyps (LRT) 91E0 „Weidenauwald", der auch ein Jagd- und potentielles Reproduktionshabitat von Teich- und Wasserfledermaus darstellt.
Der betriebsbedingte Verlust eines Brutreviers des Weißstorchs durch die Trassenvarianten N6 und S1 durch Verlärmung und visuelle Störreize stellt auch eine erhebliche Beeinträchtigung einer wertbestimmenden Art des FFH-Gebietes dar.

Von den Tassenvarianten B1, N4, N5, N7 sowie S2 und S3 geht – unter Berücksichtigung umfangreicher Schadensbegrenzungsmaßnahmen - keine erhebliche Beeinträchtigung der maßgeblichen Bestandteile der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes aus.

4.2.2 Bewertung der Auswirkungen

4.2.2.1 Grundsätze gem. ROG, NROG und Planaussagen gem. LROP, RROP Lüneburg, RROP Lüchow-Dannenberg

Die Gebiete des europäischen ökologischen Netzes „Natura 2000" sind entsprechend den jeweiligen Erhaltungszielen zu sichern (LROP, 3.1.3 01).
In den Vorranggebieten Natura 2000 sind raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen nur unter den Voraussetzungen des § 34 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) zulässig. Vorranggebiete Natura 2000 sind die Gebiete, die:

1. in die Liste nach Artikel 4 Abs. 2 Unterabschnitt 3 der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen (ABl. EG Nr. L 206 S. 7) in der jeweils geltenden Fassung eingetragen sind (Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung),
2. der Europäischen Kommission nach Artikel 4 Abs. 1 der Richtlinie 92/43/EWG benannt sind (FFH-Vorschlagsgebiete) oder
3. Europäische Vogelschutzgebiete im Sinne des § 7 Abs. 1 Nr. 7 BNatSchG sind.

Sie sind in der Anlage 2 festgelegt oder, soweit sie kleinflächig (kleiner als 25 ha) sind, im Anhang 2 aufgeführt. Die Vorranggebiete Natura 2000 sind in den Regionalen Raumordnungsprogrammen räumlich festzulegen (LROP, 3.1.3 02).

... das Biosphärenreservat „Niedersächsische Elbtalaue" (Großschutzgebiete) ist gemäß den jeweils festgesetzten rechtlichen Vorgaben zu erhalten und zu entwickeln (LROP, 3.1.4 01).

Die Elbtalaue zwischen Schnackenburg und Lauenburg ist von der Bundesrepublik Deutschland als "Feuchtgebiet von internationaler Bedeutung" gemäß Artikel 2 der RAMSAR-Konvention 1971 benannt worden. Weiterhin ist das Gebiet nach der EG-Vogelschutzrichtlinie als "Important Bird Area" anerkannt. Nutzungen, Störungen und Veränderungen, die dem Schutzzweck dieser Gebiete zuwiderlaufen, sind zu verhindern; das gilt auch für den Erholungsverkehr. Das Biosphärenreservat "Niedersächsische Elbtalaue" ist Teil des von der UNESCO im Dezember 1997 anerkannten, länderübergreifenden Biosphärenreservats Flusslandschaft Elbe. Es ist so auszugestalten, dass es sich auch bei der "Niedersächsischen Elbtalaue" um eine Beispiellandschaft für die im Rahmen der Agenda 21 geforderte nachhaltige Entwicklung in allen Lebens- und Wirtschaftsbereichen handelt.
Im Biosphärenreservat sind gem. § 7 (2) NElbtBRG im Gebietsteil C Flächen in einer Gesamtausdehnung von mindestens 1.700 ha (3 % der Gebietsfläche) zu Naturdynamikbereichen (mit Null-Nutzung) zu bestimmen. Der Landkreis Lüneburg beteiligt sich mit geeigneten Flächen (RROP Lüneburg 3.1.2 06).

Aufgrund ihrer internationalen Bedeutung sind die Gebiete des europäischen ökologischen Netzes "Natura 2000" entsprechend den jeweiligen Erhaltungszielen als "Vorranggebiet Natura 2000" festgelegt. Die "Vorranggebiete Natura 2000" sind gemäß der an die Europäische Union gemeldeten Gebietskulisse in der zeichnerischen Darstellung abgebildet. Raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen, die Auswirkungen auf die Erhaltungsziele eines Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung haben können, sind nur unter den Voraussetzungen des § 34 c NNatG zulässig (RROP Lüneburg, 3.1. 3 01).

Folglich werden das EU-Vogelschutzgebiet „Niedersächsische Mittelelbe" und das FFH-Gebiet „Elbeniederung zwischen Schnackenburg und Geesthacht", welche im Planungsraum liegen, im RROP Lüneburg als Vorranggebiet NATURA 2000 festgelegt.

Die Sicherung und Entwicklung des Biosphärenreservates „Niedersächsische Elbtalaue" ist eine der wichtigsten regional bedeutsamen Naturschutzaufgaben. Die vielfältigen Strukturelemente sind durch das Biosphärenreservatsgesetz zu sichern und zu verbessern. Die Pflege von Natur und Landschaft wird mit der Förderung der nachhaltigen Landwirtschaft und dem sanften Tourismus als Entwicklungsaufgaben verknüpft (RROP Lüneburg, 3.1. 4 01).

In Genehmigungsverfahren ist die Verträglichkeit von Plänen und Projekten mit den Erhaltungszielen des jeweils betroffenen Natura 2000-Gebiets nachzuweisen (RROP Lüchow-Dannenberg zu 2.1 01 N). Das RROP Lüchow-Dannenberg entspricht hier noch nicht den Anforderungen des LROP 2012 (s. o.).

4.2.2.2 Raumordnerische Bewertung

Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens wurde eine FFH-Verträglichkeitsprüfung (FFH-VP) durchgeführt, die sicherstellt, dass die zum Vorhaben „Elbbrücke zwischen Darchau – Neu Darchau" gehörende Umfahrung der Ortslage Neu Darchau mit den im RROP Lüneburg festgelegten Vorranggebieten Natura 2000, dem EU-Vogelschutzgebiet „Niedersächsische Mittelelbe" und dem FFH-Gebiet „Elbeniederung zwischen Schnackenburg und Geesthacht", vereinbar ist. Dabei wird dem Biosphärenreservatsgesetz Rechnung getragen.

In der FFH-VP werden zwei Nordtrassenabschnitte: N4, N5 sowie zwei Südtrassenabschnitte: S2, S3 sowie die Ortsdurchfahrtstrasse B1 als mit den maßgeblichen Bestandteilen der Erhaltungsziele der beiden in den Planungsraum ragenden FFH-Gebiete vereinbar bewertet.
Voraussetzung dafür sind umfangreiche Schadensbegrenzungsmaßnahmen, die im Rahmen der weiteren Planung zwingend zu berücksichtigen sind. Sie werden als Maßgaben in Kapitel 1.2 dieser Landesplanerischen Feststellung aufgenommen.

4.3 Schutzgut „Mensch"

4.3.1 Beschreibung der Auswirkungen

Das Schutzgut „Mensch" ist von dem Vorhaben in Bezug auf die Teilfunktionen 1:„Wohnen und Wohnumfeld" sowie die Teilfunktion 2:„Erholung" betroffen. Bezüglich Teilfunktion 1 sind insbesondere schädliche Umweltbelastungen von Bedeutung. Die Qualität der Wohn- und Wohnumfeldfunktionen wird wesentlich durch einwirkende Immissionen (Schadstoffe, Lärm, Gerüche) bestimmt. Ferner wirken auf das Wohlbefinden des Menschen optische Faktoren (Landschaftsbild/Gestalt) ein. Der Aspekt der Erholung bezieht sich auf die Qualität der natürlichen Umwelt als Raum für positiv empfundene Erlebnisse (Aktivitäten wie Sport, Spielen oder Spazierengehen, Radfahren, Ruhe sowie durch Natur- und Landschaftserleben). Öffentlich zugängliche Grünflachen haben eine wichtige Funktion zur Förderung und zum Erhalt des Wohlbefindens und der Gesundheit des Menschen. Sie sind insbesondere für die Naherholung von Bedeutung.

4.3.1.1 Teilfunktion Wohnen/ Wohnumfeld

<u>Bau- und anlagenbedingte Beeinträchtigungen</u>
Bei allen Trassenvarianten kommt es neben dem Verlust von Wohngebietsflächen zu Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wohnumfeld (Bereich 100 m angrenzend an Wohngebiete).

Die Varianten N4/S3 und N5/S3 werden hinsichtlich des Wohngebietsverlustes nachteiliger bewertet als die übrigen Varianten. Das ist darauf zurückzuführen, dass von diesen Trassenvarianten neben Wohngebietsverlusten in Darchau, wo nur Wohnbaugrundstücke betroffen sind, auch ein Wohngebäude in Katemin betroffen ist (Abriss).
Darüber hinaus führen alle Varianten zu einem Verlust von siedlungsnahen Freiräumen, wobei sich die Umfahrungsvarianten im Vergleich zu B1 nachteiliger darstellen. Hinsichtlich der Zerschneidung von Siedlungszusammenhängen in Katemin liegen die Umfahrungsvarianten mit 50 m und 100 m dicht beieinander. Bei der konkreten Planung ist darauf zu achten, die Durchgängigkeit der Ortsumfahrung für Fußgänger und Radfahrer zu beachten, was bei der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h praktisch umsetzbar sein wird.

Eine besonders starke Zerschneidungswirkung geht von B1 aus, weil der Ort Neu Darchau mitten in der Ortslage geteilt werden würde.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen
Die ortsumfahrenden Trassenvarianten führen zwar zu Störwirkungen in bisher ungestörten Bereichen. Durch die Variante B1 werden jedoch weitere Bereiche von Wohngebieten an der Ortsdurchfahrt von Neu Darchau gestört. Im Variantenvergleich hat die Trasse B1 in Bezug auf das Schutzgut Menschen/ Wohnen gegenüber den Ortsumfahrungsvarianten u. a. wegen der Lärmimmissionen die nachteiligsten Auswirkungen, mit Abstand gefolgt von der Variante N5/S3. Günstigste Variante in diesem Zusammenhang ist mit deutlichem Vorteil N4/S2, gefolgt von N4/S3.

Durch die Brücke kann sich die Funktion „Wohnen" in der Gemeinde Neu Darchau verändern. Die regionalwirtschaftliche Betrachtung zeigt deutlich die geringe Dynamik in der Entwicklung der Orte auf. Mit der neuen Verkehrsinfrastruktur ergäben sich Impulse für eine Entwicklung. Das Trassenbündel N4/S 2, S3 beinhaltet die Möglichkeit, Teilflächen zu erschließen; eine Option, die B1 nicht bietet. Ob und wie von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht wird, liegt in der Entscheidung der örtlichen Gremien.

4.3.1.2 Teilfunktion Erholung

Bau- und anlagenbedingte Beeinträchtigungen
Vorranggebiete für Erholung werden durch keine der geplanten Varianten beansprucht.
Alle Umfahrungstrassen nehmen im Bereich des im RROP Lüchow-Dannenberg dargestellten Vorbehaltsgebietes für Erholung aufgrund ihrer größeren Länge gegenüber Variante B 1 Flächen im ca. doppelten Umfang in Anspruch.
Erholungsflächen mit sehr hoher Funktionsfähigkeit südlich der Elbe mit naturnahen Bereichen, die durch Rad- und Wanderwege erschlossen sind, werden durch alle Trassenvarianten ungefähr in gleichem Umfang in Anspruch genommen oder zerschnitten.
Erholungsflächen mit hoher Funktionsfähigkeit werden durch alle Varianten in gleichem Umfang in Anspruch genommen, aber von Trassenvariante B1 gegenüber allen Umfahrungstrassen in geringerem Umfang zerschnitten.

Die Trassenvarianten N5/S2 und N5/S3 verlaufen über den Kateminer Mühlenbach im Bereich des Sportboothafens und gegenüber den anderen Varianten in größerer Nähe zum Göpelhaus. Auch Variante B1 quert den Hafen etwas weiter südlich als Trassenabschnitt N 5. Dem wird im Rahmen des städtebaulichen Fachbeitrages – jedoch nicht in der UVS Rechnung getragen.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen
Durch die Brückenbaumaßnahme kommt es zu Lärmeinwirkungen in Erholungsgebiete mit sehr hoher und hoher Bedeutung. Dies betrifft sowohl die Wasserflächen und Uferbereiche der Elbe als auch den

Mündungsbereich des Kateminer Mühlenbachs. Insgesamt fallen die Unterschiede zwischen den Varianten hinsichtlich der Lärmeinwirkungen jedoch gering aus.

4.3.2 Bewertung der Auswirkungen

4.3.2.1 Grundsätze gem. ROG, NROG und Planaussagen gem. LROP, RROP Lüneburg, RROP Lüchow-Dannenberg

Bei der Entwicklung der räumlichen Struktur des Landes sollen ...

- belastende Auswirkungen auf die Lebensbedingungen von Menschen ... vermieden oder vermindert werden,
- die Möglichkeiten der Reduzierung der Neuinanspruchnahme und Neuversiegelung von Freiflächen ausgeschöpft werden (LROP, 1.1 02).

Nachteile und Belästigungen für die Bevölkerung durch Luftverunreinigungen und Lärm sollen durch vorsorgende räumliche Trennung nicht zu vereinbarender Nutzungen und durch hinreichende räumliche Abstände zu störenden Nutzungen vermieden werden. Reichen Lärmschutzmaßnahmen nicht aus, so sind Lärmquellen soweit möglich zu bündeln und die Belastungen auf möglichst wenige Bereiche zu reduzieren (LROP, 2.1 06).

Der Reinhaltung der Luft kommt im Interesse von Mensch und Natur erhöhte Bedeutung zu (RROP Lüneburg, 2.1. 16).

Die Bevölkerung des Landkreises ist vor schädlichem Lärm zu schützen (RROP Lüneburg, 2.1 18).

Bei der Planung von Verkehrswegen und anderen lärmerzeugenden Anlagen ist auf wirksamen Schallschutz zu achten. Die Lärmbelästigung ist durch ausreichende Abstände oder andere geeignete Maßnahmen, wie Führung von Verkehrswegen im Einschnitt oder Anordnung von Lärmschutzwällen oder anderen lärmmindernden Maßnahmen, möglichst gering zu halten (RROP Lüneburg, 2.1 19).

Planungen und Maßnahmen haben zieladäquate Schallschutzabstände von den festgelegten Verkehrstrassen zu wahren; anderenfalls sind Vorkehrungen zu treffen. (RROP Lüchow–Dannenberg, zu 3.6.3 06)

Die nicht durch Siedlungs- oder Verkehrsflächen in Anspruch genommenen Freiräume sollen zur Erfüllung ihrer vielfältigen Funktionen, insbesondere bei der Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen, ..., der landschaftsgebundenen Erholung ... erhalten werden (LROP, 3.1.1 01).
Die Voraussetzungen für Erholung in Natur und Landschaft sollen in allen Teilräumen gesichert und weiterentwickelt werden (LROP, 3.2.3, 01).

Neu Darchau wird im RROP Lüchow-Dannenberg als Standort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Erholung dargestellt.
An diesen Standorten sowie in ihrer Umgebung ist eine attraktive und abwechslungsreiche Landschaft zu entwickeln und zu pflegen, vor Beeinträchtigungen zu schützen und zu sichern (RROP Lüchow-Dannenberg zu 3.8 06.

Im Planungsraum befinden sich keine Vorranggebiete für ruhige Erholung in Natur und Landschaft.

Vorbehaltsgebiete für Erholung werden rechtselbisch, außerhalb der Linie des Elbdeiches sowie linkselbisch im Bereich des Kateminer Mühlenbaches sowie im Bereich des Gebiete zur Sicherung des Hochwasserabflusses nördlich von Katemin festgelegt.

Es handelt sich um Gebiete, die wegen ihrer landschaftlichen Attraktivität dem im Wesentlichen störungsfreien Erleben der Natur vorzuhalten sind. ... Die Gebiete sind von wesentlich störenden Anlagen und Betrieben ... freizuhalten. In den Vorbehaltsgebieten ist vom Schutzgrad von Mischgebieten auszugehen. Ihre eignungsbestimmenden Grundlagen sollen erhalten werden; insbesondere sollen ihr Landschaftsbild und ihre schutzwürdigen Teile von Natur und Landschaft nicht beeinträchtigt werden (RROP Lüchow-Dannenberg zu 3.8 02).

In den zeichnerischen Darstellungen der RROP werden in Darchau und Neu Darchau Sportboothäfen festgelegt (vgl. auch Kap. 3.3.1 und 3.3.4).

Auf Deichen sollen Wander- und Radwege vorgehalten werden; wenn bei Abwägungs- und Ermessungsentscheidungen sich im Einzelfall ergibt, dass dies nicht möglich ist, soll er elbnah geführt werden (RROP Lüchow-Dannenberg zu 3.8 07).

4.3.2.2 Raumordnerische Bewertung

Insgesamt ist festzustellen, dass vom Vorhaben auf das Schutzgut Mensch, sowohl für die Teilfunktion Wohnen als auch für die Teilfunktion Erholung, und zwar von allen Varianten, erheblich nachteilige Auswirkungen im Sinne des UVPG ausgehen.
Im Variantenvergleich ergeben sich teils deutliche Unterschiede hinsichtlich der Betroffenheit und des Umfangs der Auswirkungen, wobei zwischen der Teilfunktion Wohnen und Erholung zu differenzieren ist.
Hinsichtlich der Wohn-/Wohnumfeldfunktionen stellt sich die Variante B1 gegenüber den Ortsumfahrungsvarianten als die ungünstigste Variante heraus, da sie für weite Siedlungsbereiche der Ortslage von Neu Darchau erhebliche Lärmauswirkungen hat. Die Variante N4/S2 stellt sich als die günstigste Variante heraus.

Bezüglich der Erholungsfunktion wird unterschieden zwischen der Beeinträchtigung von Erholungsflächen, die Teil von Natur und Landschaft sind, und der Beeinträchtigung von Erholungszielpunkten.
Als wichtiger Erholungszielpunkt sind insbesondere der im RROP dargestellte Sportboothafen und das räumlich zugeordnete Göpelhaus zu bewerten. Ihnen kommt als touristische Anlaufpunkte eine große Bedeutung bei der Umsetzung der besonderen Entwicklungsaufgabe Erholung des Standortes Neu Darchau zu.

Der Erholungszielpunkt Sportboothafen mit Göpelhaus wird sowohl durch den Trassenabschnitt N5 als auch durch Variante B1 beeinträchtigt. Der Konflikt der Variante B 1 mit der Hochwasserschutzanlage im Bereich des Sportboothafens ist bereits dargestellt worden (3.2).

Der Trassenabschnitt N 4 verläuft in größerem Abstand zu dem Erholungszielpunkt und wirkt dadurch weniger beeinträchtigend.
Bezüglich der Beeinträchtigung von landschaftsgebundenen Erholungsflächen erzielt Variante B1 laut UVS das beste Ergebnis - was in erster Linie auf die geringere Beanspruchung und Zerschneidung von Erholungsflächen zurückzuführen ist - vor den Kombinationsvarianten N4/S3 und N4/S2.

In der UVS wird die Trassenvariante N4/S2 hinsichtlich des Schutzgutes Mensch insgesamt als die verträglichste bewertet. Hinsichtlich der Bewertungen für die Teilfunktionen steht die Trassenvariante N4/S3 auf Rang 2.

Diese Bewertung trägt dem Ziel der Raumordnung Rechnung, bei der Planung von Verkehrswegen wirksamen Schallschutz anzustreben (RROP Lüneburg, 2.1 18; RROP Lüchow–Dannenberg, zu 3.6.3 06) bzw. die Lärmbelästigung durch ausreichende Abstände oder andere geeignete Maßnahmen, wie Führung von Verkehrswegen möglichst gering zu halten (RROP Lüneburg, 2.1 19).

4.4 Schutzgut „Pflanzen und Tiere" (inkl. besonderer Artenschutz gem. § 44 Abs. 1 BNatSchG)

4.4.1 Beschreibung der Auswirkungen

4.4.1.1 Teilfunktion Pflanzen/ Biotope

Die Biotopstruktur des Planungsraums wird in hohem Maße durch die Elbe und deren angrenzende Gehölze und Grünländer in verschiedensten Ausprägungen bestimmt. Der südliche Teil des Planungsraums ist durch Waldbereiche auf dem Geesthang geprägt. Der nördliche Teil des Untersuchungsgebiets wird überwiegend durch intensiv genutzte Grünland- und Ackerbereiche bestimmt. Zentral befinden sich die Siedlungsbereiche von Katemin und Neu Darchau, die durch den weitgehend naturnahen Niederungsbereich des Kateminer Mühlenbachs unterteilt werden.

Die besonders hochwertigen Biotoptypen der Wertstufen vier und fünf befinden sich überwiegend an der Elbe und den angrenzenden Vordeichsflächen sowie im Bereich des Kateminer Mühlenbachs. Die Siedlungsbereiche von Neu Darchau und Darchau sowie die landwirtschaftlich intensiv genutzten Acker- und Grünlandflächen besitzen eine allgemeine bis geringe Bedeutung.

Bau- und anlagenbedingte Beeinträchtigungen

Bau- und anlagebedingt führt der Wirkfaktor Flächeninanspruchnahme zu den umfangreichsten Auswirkungen. Die Eingriffe werden als Flächenverlust oder linearer Verlust an Schutzgebietsfläche, Vorrang- sowie Vorsorge-, Vorbehaltsgebiete für Natur- und Landschaft (RROP), an gesetzlich geschützten Biotopen, Biotopen hoher bzw. sehr hoher Funktionsfähigkeit ermittelt. Zerschneidungseffekte werden darüber ebenfalls mit abgedeckt.

Baubedingt weist Variante B1 gegenüber den anderen betrachteten Varianten durch die deutlich kürzere Trassenlänge die geringste Beanspruchung von gesetzlich geschützten Schutzgebietsflächen auf. Es werden jedoch bei dieser Variante gesetzlich geschützte Biotope bzw. Biotope hoher Wertigkeit in größerem Umfang als bei den Varianten N5/S2 bzw. -S3 beansprucht.
Die N5-Varianten beanspruchen durch die Elbquerung im Bereich der Fähranleger weniger bedeutende Biotopflächen und weisen somit einen Vorteil gegenüber den anderen Varianten auf. Die Varianten N4/ S2 bzw. -S3 weisen durch die umfangsreichste Beanspruchung von Schutzgebietsfläche sowie von wertvollen Biotopen einen deutlichen Nachteil gegenüber den anderen betrachteten Varianten auf.

Die Aussagen der baubedingten Auswirkungen der betrachteten Trassenvarianten lassen sich weitgehend auf die anlagebedingten Auswirkungen übertragen. Der Unterschied zwischen den ortsumgehenden Trassenvarianten fällt jedoch durch die aufgeständerte Bauweise der Vorlandbrücken geringer aus als bei den baubedingten Auswirkungen.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen

Betriebsbedingte Auswirkungen sind in Bezug auf Pflanzen/Biotope vorrangig durch Schadstoffimmissionen- und Nährstoffeinträge (Stickstoff u. a.) zu erwarten. Der Hauptanteil der durch den Straßenverkehr emittierten Schadstoffe schlägt sich im unmittelbaren Trassennahbereich nieder. Dieser Bereich umfasst eine 25 m-Wirkzone, in der Depositionsraten von mehr als 0,3 kg/ha/a auftreten.

Bei den betriebsbedingten Auswirkungen durch Schadstoffeinträge in Biotope hoher bzw. sehr hoher Funktionsfähigkeit gibt es nur geringe Unterschiede zwischen den Trassenvarianten. Einen leichten Vorteil weisen die Varianten N5/S2 bzw. S3 gegenüber den anderen betrachteten Varianten auf.

In der Gesamtbetrachtung weisen die Varianten N5/S2 bzw. S3 einen leichten Vorteil gegenüber der Variante B1 auf. Variante B1 weist einen leichten Vorteil gegenüber den Varianten N4/S2 bzw. S3 auf, da sie aufgrund der geringeren Länge geringfügig weniger Biotope hoher Funktionsfähigkeit beansprucht.

4.4.1.2 Teilfunktion Tiere

Bei der Bewertung der Auswirkungen auf die Tiere (Fauna) im Planungsraum wird die planungsrelevante Fauna (besonders oder streng geschützte - bzw. wertbestimmende - Arten bzw. –gruppen, wie z. B. Amphibien, Brutvögel, Fischotter und Biber, Fledermäuse, Libellen) berücksichtigt:

Bau- und anlagenbedingte Beeinträchtigungen

Bau- und anlagebedingt stellen vorrangig die Wirkfaktoren Flächeninanspruchnahme sowie Zerschneidung (für Amphibien-, Biber- und Fischotterwanderwege, Flugrouten von Vögeln und Fledermäusen) sowie die Kulissenwirkung und der Schattenwurf (insbesondere für Vögel) die stärksten Auswirkungen dar.

Herangezogen werden Lebensräume mit besonderer faunistischer Bedeutung für seltene oder gefährdete Tierarten, die insbesondere dem Artenschutzrecht unterliegen. Im Fokus stehen die anlagebedingten Auswirkungen, da diese von dauerhafter Wirkung sind. Baubedingt sind die Wirkfaktoren Lärm und visuelle Störreize relevant.

Baubedingte Störungen (Wirkungszeitraum 3 Jahre) durch visuelle Störreize, Baustellenlärm sowie Erschütterungen in Bereichen mit hoher bzw. sehr hoher Bedeutung für die Fauna entstehen durch die Variante B1 sowie N5/S2 bzw. -S3 insbesondere im Bereich des Kateminer Mühlenbachs. Variante N4 verläuft in einem weiteren Abstand gegenüber dem Kateminer Mühlenbach.

Artengruppenbezogen ist erkennbar, dass Trassenvariante B1, außer für die Artengruppe Fledermäuse, die geringsten baubedingten Auswirkungen aufweist. Ansonsten weisen die verschiedenen Tassenvarianten Nachteile für jeweils verschiedene Artengruppen auf.

Hinsichtlich der anlagebedingten Auswirkungen ist Trassenvariante B1 mit deutlichem Abstand am besten zu bewerten, da sie im geringsten Umfang bedeutende avifaunistische Habitate beansprucht bzw. zerschneidet.
Die größte Auswirkung geht von Variante N4 aus, da diese den linkselbischen Grünlandkomplex am stärksten schneidet.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen

Betriebsbedingte Auswirkungen auf Tiere sind vorrangig durch visuelle Störreize und Lärmimmissionen zu erwarten. Zudem kann es durch den Straßenverkehr zu einer Erhöhung des Kollisionsrisikos und zu zusätzlichen Lichtemissionen kommen.
Die zu erwartenden Schadstoffimmissionen sind durch das zu erwartende Verkehrsaufkommen als so gering einzustufen, dass keine direkten Schäden an Tieren zu erwarten sind.
Artengruppenbezogen ist erkennbar, dass Trassenvariante B1 die geringsten betriebsbedingten Auswirkungen aufweist. Ansonsten weisen die verschiedenen Tassenvarianten Nachteile für die Artengruppen Brutvögel, und Gastvögel auf.

Es ist nicht mit erheblichen betriebsbedingten Auswirkungen auf die Artengruppen Fledermäuse, Amphibien, Fischotter und Biber, Libellen zu rechen.

In der Gesamtbetrachtung gehen von Trassenvariante B1 die geringsten Auswirkungen aus, gefolgt von den Varianten N5/S3, N5/S2, N4/S3 N4/S2.

4.4.1.3 Besonderer Artenschutz gem. § 44 BNatSchG

Die Betrachtung des besonderen Artenschutzes gem. § 44 Abs. 1 BNatSchG bereits auf Ebene der Linienbestimmung (ROV) ist erforderlich, da hier besondere Zulassungshindernisse bzw. -risiken für die spätere Projektgenehmigung liegen können. Es geht vorrangig darum, Konflikte zwischen einzelnen Trassenvarianten und artenschutzrechtlich relevanten Tier- und Pflanzenarten aufzuzeigen und abzuschätzen. Relevant ist bei der Betrachtung das Eintreten von Verbotstatbeständen gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG für Arten, für die eine dann erforderliche Ausnahmegenehmigung nur schwierig bzw. nicht zum Tragen kommen kann bzw. könnte.

Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens wurde - der Planungsebene angemessen - nur eine Grobabschätzung vorgenommen, bei der die folgenden Artengruppen berücksichtigt werden:
- Vögel gem. Vogelschutz-Richtlinie,
- FFH-Anhang IV- Arten sowie
- Arten, die ausschließlich nach Bundes- und EG-Artenschutzverordnung als streng geschützt gelten.

Pflanzenarten werden nicht betrachtet, da keine streng geschützten Pflanzenarten im Wirkumfeld des Untersuchungsgebietes vorkommen bzw. zu erwarten sind.

Für die Trassenvarianten S2 und S3 ergeben sich aus artenschutzrechtlicher Sicht keine relevanten Unterschiede. Entscheidend aus artenschutzrechtlicher Sicht ist insbesondere die unterschiedliche Trassierung im Bereich der Natura 2000-Gebiete.
Alle betrachteten Varianten führen voraussichtlich zum Eintreten von Verbotstatbeständen gem. § 44 Abs. 1 BNatSchG durch die Beanspruchung von Fortpflanzungs- und/oder Ruhestätten sowie durch erhebliche Störungen.
Es zeigt sich, dass hiervon Arten betroffen sind, bei denen im Planfeststellungsverfahren eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG voraussichtlich vorbehaltlich einer differenzierteren Untersuchung zu erzielen sein wird.

Variante B1 lässt die geringsten artenschutzrechtlichen Zulassungshindernisse erwarten und weist somit einen Vorteil gegenüber den anderen Varianten auf. Bei den Varianten mit einer Ortsumfahrung zeigt Variante N4/S2 bzw. S3 leichte Vorteile gegenüber Variante N5/S2 bzw. S3 auf, da Habitate planungsrelevanter Arten in geringem Umfang beansprucht werden.

4.4.2 Bewertung der Auswirkungen

4.4.2.1 Grundsätze gem. ROG, NROG und Planaussagen gem. LROP, RROP Lüneburg, RROP Lüchow-Dannenberg

Die Entwicklung der ländlichen Regionen soll darüber hinaus gefördert werden, um

....

- die Umwelt, die ökologische Vielfalt...zu erhalten und zu verbessern (RROP, 1.1 07).

Für den Naturhaushalt, die Tier- und Pflanzenwelt ... wertvolle Gebiete, Landschaftsbestandteile und Lebensräume sind zu erhalten und zu entwickeln (LROP 3.1.2, 01).

Zur nachhaltigen Sicherung von heimischen Tier- und Pflanzenarten und deren Populationen einschließlich ihrer Lebensräume und Lebensgemeinschaften sowie zur Bewahrung, Wiederherstellung und Entwicklung funktionsfähiger ökologischer Wechselbeziehungen ist ein landesweiter Biotopverbund aufzubauen. Darin sollen wertvolle, insbesondere akut in ihrem Bestand bedrohte Lebensräume erhalten, geschützt und entwickelt sowie untereinander durch extensiv genutzte Flächen verbunden werden (LROP 3.1.2, 02).

Bei allen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sind die Schutzerfordernisse der folgenden Gebiete zu berücksichtigen:
1. Gebiete mit international, national und landesweit bedeutsamen Biotopen,
2. Gebiete mit Vorkommen international, national und landesweit bedeutsamer Arten,
3. Gebiete von gesamtstaatlich repräsentativer Bedeutung für den Naturschutz, ...
5. Gebiete mit landesweiter Bedeutung für den Fließgewässerschutz. (LROP 3.1.2, 05).

Die Gebiete sind nach Abwägung ihrer Schutzerfordernisse in den Regionalen Raumordnungsprogrammen räumlich festzulegen und entsprechend ihrer naturschutzfachlichen Bedeutung als Vorranggebiet oder Vorbehaltsgebiet Natur und Landschaft oder als Vorranggebiet oder Vorbehaltsgebiet Grünlandbewirtschaftung, -pflege und -entwicklung zu sichern. Gemäß den rechtlichen Vorgaben sind Biosphärenreservate als Vorranggebiet oder Vorbehaltsgebiet Natur und Landschaft oder als Vorranggebiet oder Vorbehaltsgebiet Grünlandbewirtschaftung, -pflege und -entwicklung zu sichern (LROP 3.1.2, 05).

Im RROP Lüneburg ist im rechtselbischen Elbvorland ein Vorranggebiet für Natur und Landschaft festgelegt.

Vorranggebiete Natur und Landschaft ... sind vor störenden Einflüssen oder Veränderungen zu schützen und - soweit es der Schutzzweck erfordert - von Erholungsverkehr freizuhalten. Für diese Gebiete sollen - soweit erforderlich - im Einvernehmen mit den Bewirtschaftern Pflege- und Entwicklungskonzepte entwickelt und umgesetzt werden (RROP Lüneburg 3.1.2, 08).

Bei Planungen und Maßnahmen ist im Rahmen der jeweiligen Planungs- bzw. Genehmigungsverfahren eine Minimierung möglicher Umwelteinwirkungen zu fordern, soweit nach den gegebenen Umständen erforderlich und möglich (RROP Lüneburg 3.1.2, 03).

Die unterschiedlichen naturräumlichen Gegebenheiten in der Geest und in der Elbmarsch sind zu erhalten. Hierzu gehören vor allem:
- naturnahe Laubwälder mit Buche, Eiche, Hainbuche, Birke oder Erle als Hauptbaumarten,
- Feldgehölze und Hecken,
- Flüsse und Bäche einschließlich ihrer Talräume,
- Stillgewässer und Quellbereiche,
- Moore,
- Rieder,
- Röhrichte und Sümpfe,
- Nasswiesen und Feuchtgrünland,
- Magerrasen und Heiden
- sowie Binnendünen (RROP Lüneburg 3.1.2, 04).

Außerhalb der Waldgebiete kommt den Feldgehölzen (z. B. Baumreihen, Einzelbäume, Hecken) große Bedeutung für die ökologische Vernetzung und das Bild der Landschaft zu. Vegetationsformen dieser Art sind zu erhalten, zu pflegen und je nach Landschaftscharakter durch Neuanpflanzungen zu ergänzen (RROP Lüneburg 3.1.2, 05).

Naturnahe Gewässer, Röhrichte, Bruchwälder, Moore sowie als Grünland genutzte Fluss- und Bachauen sollen durch Maßnahmen, die den Naturhaushalt in seiner Funktionsfähigkeit oder das Bild der Landschaft erheblich stören, nicht beeinträchtigt werden. Negativen Entwicklungen in diesem Bereich ist entgegenzuwirken (RROP Lüneburg 3.1.2, 07).

In der zeichnerischen Darstellung werden die für den Naturhaushalt und die Tier- und Pflanzenwelt besonders wertvollen Gebiete als Vorranggebiete für Natur und Landschaft, tlw. mit linienhafter Ausprägung, festgelegt (RROP Lüchow-Dannenberg, zu 2.1 01).
Folglich werden auch im RROP Lüchow-Dannenberg der Elbestrom sowie der linkselbische Überschwemmungsbereich der Elbe als Vorranggebiet für Natur und Landschaft festgelegt.

Die Fließgewässer und ihre Auen sind in Vorranggebieten für Natur und Landschaft zum Zwecke des Biotopverbundes in einem natürlichen oder naturnahen Zustand zu erhalten oder in einen solchen zu entwickeln, insbesondere durch einen mindestens naturnahen beidseitigen Gewässerrandbereich (RROP Lüchow-Dannenberg, zu 2.1 01).

Die festgelegten Fließgewässerauen sind, unter Beachtung der vorrangigen Zielsetzung 3.6.4.01 (Erläut.: Schifffahrt), von Planungen, Maßnahmen und Nutzungen, insbesondere baulichen, und Verkehrsanlagen sowie Veränderungen der Bodengestalt und Entwässerung, freizuhalten, die eine Renaturierung des Gewässers und seiner Aue verhindern oder erschweren können.

In der zeichnerischen Darstellung werden als Vorbehaltsgebiete für Natur und Landschaft die für den Naturhaushalt, die Tier- und Pflanzenwelt und das Landschaftsbild wertvollen Gebiete und Landschaftsbestandteile festgelegt (RROP Lüchow-Dannenberg, zu 2.1 02).

4.4.2.2 Raumordnerische Bewertung

Dem Planungsraum kommt eine hohe Bedeutung für Natur und Landschaft zu (vgl. auch Kapitel 4.2 „Biologische Vielfalt/NATURA 2000"). Weite Bereiche des Planungsraumes werden folglich auch als Vorranggebiete für Natur und Landschaft festgelegt.

Die Trassenvariante B 1, die im Wesentlichen auf der Ortsdurchfahrt von Neu Darchau verläuft, führt - da sie offene Landschaft im geringeren Umfang als die Ortsumfahrungsvarianten in Anspruch nimmt - zur geringsten Beeinträchtigung des Schutzgutes „Pflanzen und Tiere". Ihr kommt auch aus artenschutzrechtlicher Sicht ein Vorteil gegenüber den Ortsumfahrungsvarianten zu. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass auch die Variante B1 zu erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter und voraussichtlich zu artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen führen wird, insbesondere durch Flächeninanspruchnahme im FFH-Gebiet „Elbeniederung zwischen Schnackenburg und Geesthacht" sowie in gesetzlich geschützten Biotopen mit hoher Wertigkeit im Elbvorland.

Alle Trassenvarianten der Ortsumfahrung Neu Darchau haben erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut „Pflanzen und Tiere", wobei von den Tassenkombinationen N5/S2 bzw. N5/S3 geringere Auswirkungen ausgehen als von N4/S2 und N4/S3, was darauf zurückzuführen ist, dass durch die Elbquerung im Bereich der Fähranleger weniger bedeutende Biotopflächen in Anspruch genommen werden.

4.5 Schutzgut „Boden"

4.5.1 Beschreibung der Auswirkungen

Baubedingte Beeinträchtigungen
Baubedingt stehen bezüglich des Schutzgutes Boden die Wirkfaktoren Flächeninanspruchnahme sowie Schadstoffimmissionen im Vordergrund. Außerdem werden baubedingte Erschütterungen im Bereich des voraussichtlichen Baufeldes in die Bewertung einbezogen.

Variante B1 zeigt insgesamt die geringsten baubedingten Auswirkungen auf Böden mit hoher Funktionsfähigkeit.
Die Varianten N5/S2 und N5/S3 weisen insgesamt die größten Flächenbeanspruchungen hinsichtlich der baubedingten Verluste auf. Die Varianten N4/S2 und N4/S3 nehmen im Variantenvergleich eine mittlere Stellung ein.

Anlagebedingte Beeinträchtigungen
Anlagebedingt führt der Wirkfaktor Flächeninanspruchnahme zu den größten Auswirkungen auf das Schutzgut Boden.
Die Variante B1 weist deutliche Vorteile gegenüber den anderen Varianten auf. Als nachteilig ist bei dieser Variante der Verlust von Böden mit sehr hoher Funktionsfähigkeit zu bewerten.
Zu den insgesamt umfangsreichsten Flächenverlusten führen die Varianten N5/S2 und N4/S2. Bei N5/S2 fallen die Beeinträchtigungen von seltenen Böden und Böden mit sehr hoher Funktionsfähigkeit niedriger aus als bei N4/S2.
Die Varianten N4/S3 und N5/S3 nehmen im Variantenvergleich eine mittlere Stellung ein. Variante N5/S3 wirkt sich negativ auf Böden mit hoher Funktionsfähigkeit und schutzwürdige Böden mit hoher natürlicher Bodenfruchtbarkeit aus. Hingegen gehen von N4/S3 umfangreichere Beeinträchtigungen auf seltene Bodentypen und Böden mit sehr hoher Funktionsfähigkeit aus.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen
Betriebsbedingt sind potentielle Auswirkungen durch Schadstoffimmissionen des Verkehrs zu erwarten, die jedoch geringe Werte aufweisen. Außerdem werden in der UVS verkehrsbedingte Erschütterungen im Wirkraum der Trassenvarianten in die Bewertung einbezogen.

Die geringsten betriebsbedingten Auswirkungen gehen von der Variante B1 aus.
Mit verkehrsbedingten Neubelastungen von Böden und der Gefahr von Bodenverdichtung ist insbesondere bei der Variante N5/S2 zu rechnen. Die Varianten N4/S2, N5/S3 sowie N4/S3 beeinträchtigen geringfügig weniger Flächen und weisen somit einen leichten Vorteil gegenüber Variante N5/S2 auf.

4.5.2 Bewertung der Auswirkungen

4.5.2.1 Grundsätze gem. ROG, NROG und Planaussagen gem. LROP, RROP Lüneburg, RROP Lüchow-Dannenberg

Böden sollen als Lebensgrundlage und Lebensraum, zur Erhaltung der biologischen Vielfalt und in ihrer natürlichen Leistungs- und Funktionsfähigkeit gesichert und entwickelt werden. Flächenbeanspruchende Maßnahmen sollen dem Grundsatz des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden entsprechen. Böden, welche die natürlichen Bodenfunktionen und die Archivfunktionen in besonderem Maß erfüllen, insbesondere Böden mit einer hohen Lebensraumfunktion, sollen erhalten und vor Maßnahmen der Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung besonders geschützt werden (LROP, 3.1.1 04).

Seltene Bodentypen sind räumlich zu erfassen und im Rahmen des Bodenschutzes zu erhalten (RROP Lüneburg, 3.1.1 08).

Die Landwirtschaft im Landkreis Lüneburg wird überwiegend auf der Grundlage guter Böden ... betrieben. Die für die landwirtschaftliche Bodennutzung besonders gut geeigneten Böden sollen nur in dem notwendigen Umfang von anderen raumbeanspruchenden Planungen und Maßnahmen, die für die angestrebte regionale und überregionale Entwicklung erforderlich sind, in Anspruch genommen werden (RROP Lüneburg, 3.2.1 01).

Böden, insbesondere Böden mit besonderer Bedeutung für den Naturhaushalt, für die Biotopentwicklung, den Bodenwasserhaushalt und als Standort für die land- und forstwirtschaftliche Nutzung, sollen vor Beeinträchtigungen geschützt werden. Planungen, Maßnahmen und Nutzungen sollen so erfolgen, dass die umfassende, dauerhafte Nutzbarkeit einer möglichst großen Bodenfläche mit möglichst hoher Leistungsfähigkeit erhalten bleibt.

Insbesondere sollen:
- wertvolle Böden (sehr große Leistungsfähigkeit zur Erfüllung einer oder mehrerer Bodenfunktionen) erhalten und von Nutzungen, die die Leistungsfähigkeit aufheben oder erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen, freigehalten werden;
- für Maßnahmen, die zu einem weitgehenden Verlust der Böden und ihrer Leistungsfähigkeit führen wie Versiegelung oder Abgrabung, vorrangig solche Standorte genutzt werden, die als Folge von Veränderungen bereits erheblich oder nachhaltig in ihrer Leistungsfähigkeit beeinträchtigt sind (RROP Lüchow-Dannenberg, zu 2.2 01).

Stoffliche Belastungen ...soll so begrenzt werden, dass die dem Standort entsprechenden natürlichen Bodenfunktionen dauerhaft erhalten bleiben (RROP Lüchow-Dannenberg, zu 2.2 02).

4.5.2.2 Raumordnerische Bewertung

Die überwiegend auf der Durchfahrt der Ortslage Neu Darchau verlaufende Variante B1 weist aufgrund der geringen Flächenbeanspruchung von bisher unversiegeltem Boden im Variantenvergleich hinsichtlich der Beeinträchtigung der Bodenfunktion einen deutlichen Vorteil gegenüber den betrachteten ortsumgehenden Varianten auf.

Es liegt in der Natur von Ortsumfahrungen, dass bisher unversiegelter Boden in Anspruch genommen werden muss. Aufgrund der Lage des Planungsraums in einem Gebiet mit großer Bedeutung für Natur und Landschaft werden durch das geplante Vorhaben zwangsläufig auch Böden mit besonderer Bedeutung für den Naturhaushalt und für die Biotopentwicklung in Anspruch genommen, unter denen sich aufgrund ihrer Standortbedingungen auch seltene Böden befinden. Im Planungsraum stehen für ortsumgehende Trassen keine Standorte zur Verfügung, die als Folge von Veränderungen bereits erheblich oder nachhaltig in ihrer Leistungsfähigkeit beeinträchtigt sind (RROP Lüchow-Dannenberg zu 2.2 01). Im Trassenvergleich werden diejenigen Trassen abgewertet, die wertvolle bzw. seltene Böden mit großer Leistungsfähigkeit zur Erfüllung einer oder mehrerer Bodenfunktionen im größeren Umfang beanspruchen (RROP Lüchow-Dannenberg, zu 2.2 01). Folglich kommt der letzte Rang Variante N5/S3 zu, Rang 4 der Variante N4/S2 weil sie die großflächigste Beanspruchung von Böden mit besonderer Bedeutung sowie von seltenen Böden verursachen.

Die Variante N4/S3 belegt gegenüber der Ortsdurchfahrtsvariante den 2. Rang, N5/S2 den 3. Rang, da sie aufgrund ihrer geringeren Länge anlagebedingt weniger bedeutende Böden beansprucht, also versiegelt, als die übrigen Ortsumfahrungsvarianten.

Böden mit hoher natürlicher Fruchtbarkeit für die Landwirtschaft werden durch die vorrangigen Trassenvarianten in geringerem Umfang in Anspruch genommen.

4.6 Schutzgut „Wasser"

4.6.1 Beschreibung der Auswirkungen

4.6.1.1 Teilfunktion Grundwasser

Bau und anlagebedingte Beeinträchtigungen

Bau- und anlagebedingt führt vorrangig der Wirkfaktor Flächeninanspruchnahme zu Auswirkungen auf das Grundwasser. Baubedingte Schadstoffeinträge durch Immissionen von Baufahrzeugen werden ebenfalls berücksichtigt.

Variante B1 nimmt eine geringere Fläche in Anspruch, gegenüber den Umfahrungsvarianten ca. nur die Hälfte von Bereichen mit hoher und sehr hoher Funktionalität gem. UVS.

Es ist zu berücksichtigen, dass baubedingte Beeinträchtigungen nur von temporärer Wirkung sind.

Die umfangreichsten anlagebedingten Beanspruchungen von Bereichen sehr hoher bzw. hoher Funktionsfähigkeit gehen von der Variante N5/S2 aus, gefolgt von der Variante N4/S2. Die Varianten N4/S3 und N5/S3 weisen einen leichten Vorteil gegenüber den vorgenannten Varianten auf.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen
Als betriebsbedingter Wirkfaktor sind insbesondere Schadstoffeinträge relevant, die zur Grundwasserverschmutzung führen können. Dabei ist zu berücksichtigen, dass das Schutzpotenzial für die Grundwasserüberdeckung im überwiegenden Teil des Untersuchungsgebiets als gering eingestuft wird.

Variante B1 beeinträchtigt potentiell eine ca. um die Hälfe geringere Fläche als die übrigen Trassenvarianten, die in ihrer Größenordnung gleiche Auswirkungen haben.

Gesamtbetrachtung:
Insgesamt kommt die UVS zu dem Ergebnis, dass von Trassenvariante B 1 für das Schutzgut „Grundwasser" gegenüber allen anderen Varianten geringere Auswirkungen ausgehen. Den 2. Rang nimmt Variante N4/S3 ein, gefolgt von Variante N4/S2 sowie N5/S3.

Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass in der UVS - im Rahmen der Zuweisung von Raumwiderstandsklassen - Bewertungsparameter zugrunde gelegt werden, die im Rahmen der Abwägung als nur bedingt entscheidungsrelevant zu betrachten sind. Für die Teilfunktion Grundwasser werden keine Bewertungsparameter herangezogen, die gemäß der Methodik der UVS Sachverhalte darstellen, welche abwägungsrelevant sind oder sich im nachfolgenden Verfahren zulassungshemmend auswirken können.

4.6.1.2 Teilfunktion Oberflächenwasser

Bau und anlagebedingte Beeinträchtigungen
Bau- und anlagebedingt kann der Wirkfaktor Flächeninanspruchnahme (inklusive Zerschneidungswirkung) zu nachteiligen Auswirkungen führen.

Gemäß UVS entstehen die geringsten bau- und anlagebedingten Auswirkungen durch Variante B1, insbesondere weil gesetzlich festgelegte Überschwemmungsgebietsflächen der Elbe in geringerem Umfang beansprucht werden. Gesetzlich festgelegte Überschwemmungsgebietsflächen stellen gemäß Methodik der UVS einen Sachverhalt dar, der sich im nachfolgenden Verfahren zulassungshemmend auswirken kann (höchste Raumwiderstandklasse).

Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass auch Variante B1 bau- und anlagebedingt zu einer Beeinträchtigung von naturnahen Uferbereichen an der Elbe führen kann sowie anlagebedingt außerdem den Kateminer Mühlenbach quert und damit beeinträchtigt.

Die Beeinträchtigung des gesetzlichen Überschwemmungsgebietes der Elbe wird in der UVS höher gewichtet, als die Beeinträchtigung des Kateminer Mühlenbaches, da die Beeinträchtigung dieses Oberflächengewässers nur als Sachverhalt bewertet wird, der im Rahmen der Abwägung als nur bedingt entscheidungsrelevant zu betrachten ist.
Gemäß UVS weisen die Varianten N4/S3 bzw. S2 einen Vorteil gegenüber den Varianten N5/S2 und N5/S3 auf, da diese durch die größere Trassenlänge das festgesetzte Überschwemmungsgebiet in größerem Umfang in Anspruch nimmt sowie zusätzlich den Mündungsbereich des Kateminer Mühlenbachs beansprucht.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen
Betriebsbedingt ist der Wirkfaktor „verkehrsbedingte Schadstoffeinträge" relevant. Betriebsbedingte Schadstoffimmissionen führen vor allem bei den Varianten N5/S2 und N5/S3 sowie B1 zu Beeinträchtigungen, da hier sowohl Elbe als auch Kateminer Mühlenbach durch Schadstoffeinträge beeinträchtigt werden können.
Einen Vorteil weisen die Varianten N4/S2 und N4/S3 auf, da diese ausschließlich die Elbe kreuzen und somit im Variantenvergleich zu den geringsten betriebsbedingten Auswirkungen führen.

Gesamtbewertung
Alle Varianten beanspruchen die Elbe sowohl temporär als auch anlagebedingt in gleichem Umfang, sowie das Überschwemmungsgebiet - hier B1 - in etwas geringerem Umfang. Insbesondere aufgrund der geringeren Beeinträchtigung des Überschwemmungsgebietes wird in der UVS der Variante B1 der geringste Beeinträchtigungsgrad zugewiesen.
Hinsichtlich der Beeinträchtigung des Kateminer Mühlenbaches kommt den Trassenvarianten N4/S2 und N4/S3 gegenüber den übrigen Trassenvarianten ein Vorteil zu, da diese den Bach gegenüber den übrigen Trassenvarianten nicht queren und auch randlich nicht erheblich beeinträchtigen. Dieser Vorteil kommt in der Bewertung der UVS nicht deutlich zum Tragen.

4.6.2 Bewertung der Auswirkungen

4.6.2.1 Grundsätze gem. ROG, NROG und Planaussagen gem. LROP, RROP Lüneburg, RROP Lüchow-Dannenberg

Der Überschwemmungsbereich der Elbe wird im Regionalen Raumordnungsprogramm des Landkreises Lüneburg als Vorranggebiet Hochwasserschutz, im RROP Lüchow-Dannenberg als „Gebiet zur Sicherung des Hochwasserabflusses" festgelegt. Außerdem werden Teilbereiche des Planungsraums als Vorranggebiet für die Trinkwassergewinnung dargestellt (RROP Lüneburg).

Die Einträge von Nähr- und Schadstoffen in die Gewässer, insbesondere die diffusen Einträge in das Grundwasser, sind zu verringern; bei den oberirdischen Gewässern sind die biologische Durchgängigkeit und die Gewässerstruktur zu verbessern (LROP, 3.2.4 03).

Überschwemmungsgebiete sind in ihrer Funktion als natürliche Rückhalteräume, insbesondere in den Auen und an den Gewässern, zu erhalten (LROP, 3.2.4 11).

Natürliche Überschwemmungsgebiete sind in Abwägung mit den Erfordernissen des Hochwasserschutzes als notwendige Lebensräume für zahlreiche bestandsbedrohte Tier- und Pflanzenarten zu erhalten oder wiederherzustellen und zu entwickeln. Dies gilt insbesondere für das international bedeutsame Deichvorland der Elbe ... (RROP Lüneburg, 3.2.4 01).

Der Reinhaltung von Gewässern kommt als einer der Hauptaufgaben des Umweltschutzes wachsende Bedeutung zu (RROP Lüneburg, 3.2.4 03).

Das Grundwasser ist hinsichtlich seiner Qualität und Menge besonders zu schützen. Der Erhalt bzw. die Wiederherstellung der Durchgängigkeit von Fließgewässern sind zu berücksichtigen (RROP Lüneburg, 3.2.4 05).

Die ökologische Durchgängigkeit aller Fließgewässer natürlichen Ursprungs von der Quelle bis zur Mündung soll durch die Überwindung von Sperren für auf- und abwandernde und sich ausbreitende Tier- und Pflanzenarten wiederhergestellt werden ...

Das System ... Kateminer ... Bach ... ist so zu renaturieren, dass sich die unter naturnahen Bedingungen typische Arten- und Biotopvielfalt auf ihrer gesamten Fließstrecke wieder einstellen kann (RROP Lüchow-Dannenberg, 2.3 02).

4.6.2.2 Raumordnerische Bewertung

Keine der Trassenvarianten beeinträchtigt das Vorranggebiet Trinkwassergewinnung durch Flächeninanspruchnahme. Die Beeinträchtigung durch potentielle Schadstoffeinträge (Bauphase, Verkehr) fließt in die unterschiedliche Bewertung der Trassenvarianten ein. Die Trassenvarianten sind mit dem Vorranggebiet vereinbar.

Die Trassenvariante B1 wird in der UVS zwar hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf das Schutzgut „Grundwasser" am vorteilhaftesten bewertet, gefolgt von Variante N4/S3 und N4/S2. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass für diese Bewertung nur Sachverhalte herangezogen wurden, die im Rahmen der Abwägung als bedingt entscheidungsrelevant zu betrachten sind.

In den bewertenden Trassenvergleich sind außerdem die Auswirkungen der jeweiligen Trassen auf die Gewässer „Elbe" mit Überschwemmungsgebiet sowie den „Kateminer Mühlenbach" eingeflossen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass keine der Trassenvarianten ohne Auswirkungen auf die Elbe und deren Überschwemmungsgebiet möglich ist und hier nur graduelle Unterschiede der Beeinträchtigung des Überschwemmungsgebietes, dem die höchste Raumwiderstandsklasse zugewiesen wird, bestehen (Varianten N4/S2 und N4/S3 1,7 ha, B1 1,2 ha). Der möglichen Vermeidung und weiteren Minimierung der Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser ist im Rahmen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung auf der Ebene der Planfeststellung durch Planung detaillierter Maßnahmen Rechnung zu tragen.

Der Kateminer Mühlenbach wird durch die Trassenvarianten B1 sowie N5/S2 und N5/S3 gequert und damit temporär sowie anlage- und betriebsbedingt beeinträchtigt.
Der in der UVS ermittelte deutliche Vorteil der Trassenvariante B1 gegenüber den Trassenvarianten N4/S2 und N4/S3, die den Kateminer Mühlenbach nicht erheblich beeinträchtigen, wird bezüglich des Schutzgutes „Oberflächenwasser" entgegen der Bewertung in der UVS zurückgesetzt. Hierbei wird der großen Bedeutung Rechnung getragen, die im RROP Lüchow-Dannenberg dem Kateminer Mühlenbach und dessen Renaturierung zugewiesen wird (RROP Lüchow-Dannenberg, 2.3 02).

4.7 Schutzgut „Klima und Luft"

4.7.1 Beschreibung der Auswirkungen

Im Vordergrund der schutzgutbezogenen Betrachtung stehen mögliche Auswirkungen der Vorhabensvarianten auf die klimatisch-lufthygienische Ausgleichsfunktion. Für das Schutzgut „Klima und Luft" sind als bau- und anlagebedingte Auswirkungen mögliche Zerschneidungen bzw. Verluste von Kaltluft- und Fischluftentstehungsgebieten mit Siedlungsbezug relevant. Mögliche Auswirkungen auf die Gesundheit des Menschen durch Luftschadstoffimmissionen werden im Zusammenhang mit dem Schutzgut Mensch beurteilt.

Bau- und anlagebedingte Beeinträchtigungen

Die Variante B1 beansprucht sowohl temporär (baubedingt) als auch dauerhaft (anlagebedingt) in geringstem Umfang Acker- und Grünlandflächen, die als Kaltluftentstehungsgebiete fungieren, sowie Niederungsbereiche von Elbe und des Kateminer Mühlenbachs, die als Kaltluftsammelgebiet und -leitbahn dienen.

Von den Trassenvarianten N4/S2 und N4/S3 gehen Beeinträchtigungen des Kaltluftentstehungs- und -sammelgebietes im mittleren Umfang aus – gegenüber den stärksten Auswirkungen durch die Varianten N5/S2 und N5/S3.

Bei Zerschneidungswirkungen und Flächenbeanspruchung ist zu beachten, dass aufgrund der aufgeständerten Bauweise der Varianten die relevanten Abflussbahnen im Bereich des Elbetals nicht zerschnitten werden, da die bodennah strömende Luft weiterhin die Brücke unterqueren kann.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen

Betriebsbedingt ist zwar verkehrsbedingt mit der Entstehung von Luftschadstoffen in den vorhandenen Kaltluft- und Frischluftentstehungsgebieten zu rechnen. Entgegen der Bewertung in der UVS ist jedoch im Bereich des Elbetals nicht mit einer Anreicherung zu rechnen.

Die umfangreichsten potentiellen Einträge von Schadstoffimmissionen in die Luft gehen von der Variante N5/S2 aus. Zu geringfügig weniger Beeinträchtigungen führen die Varianten N4/S2, N5/S3 und N4/S3.
In der UVS wird nicht berücksichtigt, dass durch die Variante B1 im Bereich der Ortsdurchfahrt von Neu Darchau infolge der Verkehrserhöhung Schadstoffimmissionen unmittelbar in der Nähe der Menschen entstehen. Ob die Summe der Schadstoffeinträge im Fall der Variante B 1 tatsächlich geringer ausfiele, wird kaum zu ermitteln sein. Zwar wäre die Strecke kürzer, es fielen aber deutlich mehr Brems- und Beschleunigungsvorgänge an.

4.7.2 Beschreibung der Auswirkungen

4.7.2.1 Grundsätze gem. ROG, NROG und Planaussagen gem. LROP, RROP Lüneburg, RROP Lüchow-Dannenberg

Siedlungsnahe Freiräume sollen erhalten und in ihren ökologischen ... Funktionen gesichert und entwickelt werden (LROP, 3.1.1 03).
Der Reinhaltung der Luft kommt im Interesse von Mensch und Natur erhöhte Bedeutung zu (RROP Lüneburg, 2.1 16).

Ventilationsschneisen und Kaltabflussbahnen, insbesondere in den Tälern der im Drawehn entspringenden Bäche und an der Geestabbruchkante zur Elbe, dürfen in ihrer Funktion durch Anlagen ... nicht beeinträchtigt werden (RROP Lüchow-Dannenberg, zu 2.5 01).

4.7.2.2 Raumordnerische Bewertung

Durch die geplante Ortsumfahrungstrasse der Elbbrücke wird bei allen betrachteten Trassenvarianten in Flächen eingegriffen, die der Kaltluft- und Frischluftentstehung dienen.

Großräumige Auswirkungen auf das Klima sind durch die Dimension des Vorhabens nicht zu erwarten. Aufgrund der vorgesehenen aufgeständerten Bauweise der Varianten im Bereich des linkselbischen Überschwemmungsgebietes werden die relevanten Luftabflussbahnen nicht zerschnitten, da die bodennah fließende Luft weiterhin die Brücke unterqueren kann.
Es ist auch zu berücksichtigen, dass sich im Planungsraum keine Siedlungsgebiete mit erhöhter klimatischer Belastungssituation befinden, für die der Verlust von Kaltluft- und Frischluftentstehungsgebieten zu erheblichen Auswirkungen führt.

Der der Variante B1 in der UVS zugewiesene deutliche Vorteil ist nicht vorhanden, wenn berücksichtigt wird, dass mit Variante B1 durch den stärkeren Verkehr auf der Ortsdurchfahrt von Neu Darchau die lufthygienische Belastungssituation innerhalb der Ortslage steigt.
Gemäß UVS weisen die Varianten N4/S3 und N5/S3 einen leichten Vorteil gegenüber den Varianten N4/S2 und N5/S2 auf.

4.8 Schutzgut „Landschaft"

4.8.1 Beschreibung der Auswirkungen

Mit dem Bau der Elbbrücke werden Veränderungen der Landschaft ausgelöst, die sich auf der Ebene des Raumordnungsverfahrens noch nicht im Detail beschreiben lassen. Es wird eine Worst-Case-Betrachtung durchgeführt.
Durch die zu erwartende Fernwirkung der Brückenoberkonstruktion sowie der Zerschneidung des Elbtals sind weitreichende erhebliche Beeinträchtigungen von Landschaftsbildräumen mit sehr hoher und hoher Bedeutung zu erwarten. Außerdem werden durch Flächenbeanspruchung und Zerschneidungswirkung erhebliche Nachteile für das Landschaftsbild im näheren Umfeld bis rd. 250 m beidseitig der Trasse entstehen.

<u>Bau- und anlagebedingte Beeinträchtigungen</u>
Als baubedingte Wirkung ist nur die Beseitigung von landschaftsbildprägenden Elementen wie prägnanten Baumbeständen zu bewerten, die jedoch bei allen Varianten nahezu gleichermaßen erforderlich werden.
Hinsichtlich der Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds durch die Fernwirkung der Brücke, insbesondere der Brückenoberkonstruktion, ergeben sich im Variantenvergleich keine Unterschiede.

Deutliche Unterschiede zwischen den Trassenvarianten ergeben sich hinsichtlich der anlagebedingten Beanspruchung des Biosphärenreservats (BR), dessen Schutzzweck insbesondere die Erhaltung der Kulturlandschaft ist.
Die Varianten zu N5/S2 und N5/S3 beanspruchen den empfindlichsten Gebietsteil C des BR am geringsten. Auffällig ist, dass die Variante B1 bezüglich der Beeinträchtigung der C-Gebietsteile des BR im Mittelfeld liegt. Die Varianten N4/S2 und N4/S3 den Gebietsteil C am stärksten.

Hinsichtlich der Beeinträchtigung von Landschaftsbildräumen mit einer sehr hohen Qualität ergibt sich für die Variante B1 ein leichter Vorteil im Vergleich zu den anderen Varianten.
Die Zerschneidungswirkungen, mit denen Verstellungen von Blickbeziehungen zwischen den Orten Darchau und Neu Darchau bzw. zwischen der Ortslage Katemin und den Elbuferbereichen einherge-

hen, sind insbesondere bei den Varianten N5/S2 und N5/S3 sehr nachteilig zu bewerten. Außerdem wird der Bereich des Hafens als Anlaufpunkt für Erholungssuchende aufgrund der unmittelbaren Nähe zu den Trassenverläufen entwertet. Dieser Effekt träte bei der Variante B 1 jedoch noch erheblich deutlicher zu Tage.

Im vorausgehenden Trassenvergleich konnte noch nicht berücksichtigt werden, dass in Teilabschnitten der Trassenvarianten bis zu 4 m hohe Lärm- bzw. Kollisionsschutzwände zur Schadensbegrenzung im Sinne der FFH-Verträglichkeit zwingend erforderlich werden, die die Brücke voraussichtlich deutlich massiver erscheinen lassen. Dies kann auch im Falle der Varianten N5/S2, N5/S3 sowie der B1 zusätzlich zu Einschnitten des Erscheinungsbilds von Teilen der Ortslage Neu Darchau führen.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen
Aufgrund der vorgesehenen Schutzwände werden die durch den Straßenverkehr ausgelösten visuellen Störreize (Blendwirkungen) sowie die Lärmeinwirkungen auf die benachbarten Landschaftsräume weniger weit in die offene Landschaft hinein wirken. Sehr deutliche Vorteile bietet hier die Variante B1, mit Abstand gefolgt von den übrigen Varianten.

4.8.2 Bewertung der Auswirkungen

4.8.2.1 Grundsätze gem. ROG, NROG und Planaussagen gem. LROP, RROP Lüneburg, RROP Lüchow-Dannenberg

Die Entwicklung der ländlichen Regionen soll ... gefördert werden, um ...
- ... die Schönheit und den Erholungswert der Landschaft zu erhalten und zu verbessern (LROP, 1.1 07).

In der Siedlungsstruktur sollen das Orts- und Landschaftsbild erhalten ... werden. (LROP, 2.1 01)

Die nicht durch Siedlungs- oder Verkehrsflächen in Anspruch genommenen Freiräume sollen zur Erfüllung ihrer vielfältigen Funktionen, insbesondere bei ... dem Erhalt der Kulturlandschaften ... erhalten werden (LROP Lüneburg, 3.1.1. 01).

Kulturlandschaften als Teil des Freiraums sind in ihren Funktionen zu sichern und zu pflegen. Die sie prägenden Landnutzungsformen, Siedlungs- und Landschaftsstrukturen sollen erhalten bleiben. Besonders zu nennen ist hierbei:
... die Elbtalaue (RROP Lüneburg, 3.1.1 09).

Für die Ländlichen Räume sind folgende Maßnahmen vorrangig durchzuführen: ...
- Erhaltung und Entwicklung des ländlichen und landschaftstypischen Charakters...(RROP Lüchow-Dannenberg, 1.3 C 2)

4.8.2.2 Raumordnerische Bewertung

Der besonderen Bedeutung des Biosphärenreservates "Niedersächsische Elbtalaue" als Teil des von der UNESCO im Dezember 1997 anerkannten, länderübergreifenden Biosphärenreservats Flusslandschaft Elbe - auch zum Schutz der Kulturlandschaft - wird bei der Bewertung der Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft Rechnung getragen, indem die Auswirkungen der Trassenvarianten auf sensible Bereiche des Biosphärenreservats (C-Gebiete) siehe oben besonders gewichtet werden.

Die Beeinträchtigung des C-Gebietes stellt gem. Methodik UVS ein Bewertungskriterium dar, welches als Sachverhalt bewertet wird, der sich im nachfolgenden Verfahren zulassungshemmend auswirken kann (höchste Raumwiderstandklasse).
Auswirkungen auf das A-Gebiet des Biosphärenreservates, die in der UVS für Trassenvariante B1 flächenbezogen als wesentlich geringer bewertet werden, stellen einen Sachverhalt dar, der im Rahmen der Abwägung entscheidungsrelevant ist.
Die Elbtalaue wird darüber hinaus als Landschaftsbildraum mit sehr hoher bis hoher Qualität bewertet. Somit führen starke Beeinträchtigungen und Sichtverstellungen in diesem hochwertigen Landschaftsraum zur Abwertung aller Trassenvarianten.
Übergreifend betrachtet ergeben sich im Variantenvergleich für die Trasse B1 nur aufgrund der kürzeren Trassenlänge Vorteile.
Als ungünstigste Variante im Vergleich stellt sich die Variante N5/S2, gefolgt von der Variante N5/ S3 dar. Diese beiden Varianten werden aus gutachterlicher Sicht (UVS) hinsichtlich des Schutzgutes Landschaft nicht empfohlen.

4.9 Schutzgut „Kultur- und Sachgüter"

4.9.1 Beschreibung der Auswirkungen

Auswirkungen auf die Kulturgüter sind vorrangig durch die bau- und anlagebedingte direkte Flächeninanspruchnahme sowie betriebsbedingt durch Erschütterungen, Schadstoffimmissionen sowie visuelle Störreize und Lärm zu erwarten.
Sonstige Sachgüter, zu denen gem. UVS gesellschaftliche Werte im weitesten Sinne gehören, werden im Planungsraum nicht festgestellt. Die Auswirkungen auf Wohngebäude und Wohnbaugrundstücke werden im Rahmen des Schutzgutes Mensch, Teilfunktion Wohnen, beschrieben und bewertet. Auswirkungen auf die Kulturlandschaft werden als Auswirkungen auf das Schutzgut „Landschaft" beurteilt.

Bau und anlagebedingte Beeinträchtigungen
Im direkten Trassenbereich sowie innerhalb des voraussichtlichen Baufeldes befinden sich keine denkmalgeschützten Objekte.
Im Bereich der Anbindung aller Trassenvarianten an die K 61 in der Ortslage Darchau findet sich auf der gegenüberliegenden Straßenseite eine denkmalgeschützte Wurt, die im Rahmen von Vermeidungsmaßnahmen auf der Ebene der Planfeststellung geschützt werden kann.
Durch die Fernwirkung der Brücke wird durch die Varianten N5/S2 bzw. S3 die Wurt, auf der Café Rautenkranz in Darchau steht, beeinträchtigt. Sie wird nur noch funktionsgemindert wahrzunehmen sein.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen
Betriebsbedingte Auswirkungen sind vornehmlich durch Erschütterungen und Schadstoffimmissionen an der Bausubstanz im 50-m-Wirkradius der Trassen zu erwarten. Zudem kann es durch visuelle und akustische Störreize zu Trenn- und Störwirkungen kommen.

Mit Schäden der Bausubstanz von Denkmälern durch Luftschadstoffe und Erschütterungen ist aufgrund der zu erwartenden Verkehrsstärke für keine Trassenvariante nicht zu rechnen.
Durch die nahe Trassierung des Trassenabschnitts N5 der Varianten N5/S2 bzw. -S3 gegenüber dem Café Rautenkranz werden die negativen anlagebedingten Auswirkungen auf die Wahrnehmung der Wurt durch zusätzliche betriebsbedingte Auswirkungen verstärkt.

4.9.2 Bewertung der Auswirkungen

4.9.2.1 Grundsätze gem. ROG, NROG und Planaussagen gem. LROP, RROP Lüneburg, RROP Lüchow-Dannenberg

Die Erhaltung der Vielzahl von kulturellen Sachgütern im Landkreis ist weiterhin zu unterstützen und zu fördern. Dabei handelt es sich zum einen um Baudenkmale als Einzelobjekte oder Ensemble aus baulichen und landschaftlichen Anlagen, zum anderen um Boden- und Naturdenkmale, wie Grab- und Wallanlagen (RROP Lüneburg, 3.1.1 09).

In Ländlichen Räumen ist grundsätzlich eine Raum- und Siedlungsstruktur zu entwickeln, die ...

- zur Erhaltung wesentlicher kultur- und landschaftshistorischer Werte sowie kulturelle Identifikationsräume für heutige und nachfolgende Generationen beiträgt. (RROP Lüchow-Dannenberg, 1.3 B 02)

Der Landkreis ist reich an geologisch und hydrologisch bedeutsamen Gegebenheiten, die in ihrer Ursprünglichkeit erhalten und vor Beeinträchtigungen geschützt werden sollen. Geomorphologisch bedeutsame Ausformungen sind in ihren natürlichen Erscheinungsformen zu erhalten und vor Beeinträchtigungen zu schützen (RROP Lüchow-Dannenberg, zu 2.6, 01).

4.9.2.2 Raumordnerische Bewertung

Durch keine der betrachteten Trassenvarianten erfolgt eine direkte Flächeninanspruchnahme und somit der Verlust von kulturellen Sachgütern.

Auswirkungen auf archäologische Verdachtsflächen, die nach Aussage der Denkmalschutzbehörde im Bereich der Deiche zu erwarten sind, können noch nicht bewertet werden. Diese sind im Rahmen der nachfolgenden Planungsebene zu berücksichtigen.

Bezüglich der bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut „kulturelle Sachgüter" weisen die Varianten N5/S2 und N5/S3 einen Nachteil gegenüber den übrigen Trassenvarianten auf. Entgegen der Bewertung in der UVS werden die Trassenvarianten B1 sowie N4/S2 und N4/S3 gleich bewertet.

4.10 Wechselwirkungen und Wechselbeziehungen

Zwischen den Schutzgütern bestehen funktionale und strukturelle Wechselbeziehungen. Es können auch Wechselwirkungen zwischen einzelnen Schutzgütern bestehen, die sich aus Problemverschiebungen durch vorhabenbezogene Entlastungsmaßnahmen ergeben. So wird zum Beispiel bei der Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen berücksichtigt, dass die Anlage von Lärmschutz- bzw. Kollisionsschutzwänden - die eine entlastende Wirkung auf die Schutzgüter Menschen sowie Tiere/ Pflanzen und die biologische Vielfalt haben - unter anderem zu erhöhten visuellen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und ggf. zu einer erhöhten Barrierewirkung für Tiere führen können.

Somit kann davon ausgegangen werden, dass alle vorhabenspezifischen Wechselwirkungen im Zusammenhang mit den dargestellten Umweltauswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter erfasst und bewertet worden sind.

Aus der Wechselwirkung mit der Biogasanlage in Darchau resultieren keine nachteiligen Auswirkungen für die Schutzgüter.

5. Begründung der raumordnerischen Entscheidung

5.1 Raumordnerische Gesamtabwägung

Grundsätzlich ist bei der Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Grundsätze und Ziele der Raumordnung zu berücksichtigen, dass die feste Elbquerung zwischen Darchau und Neu Darchau bereits ein Ziel der Raumordnung des Landesraumordnungsprogramms wie auch der Regionalen Raumordnungsprogramme der Landkreise Lüneburg und Lüchow-Dannenberg darstellt.

Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens werden Varianten für eine Trassenführung um die Ortslage Neu Darchau mit der entsprechenden Fortführung über die Elbe und auf der rechtselbischen Seite untersucht.

Während im vorausgehenden Abschnitt die Bewertung der Auswirkungen der Trassenvarianten getrennt nach einzelnen Raumordnungsbelangen und Umweltschutzgütern erfolgte, wird nachfolgend eine Gesamtbewertung durchgeführt. Unter Berücksichtigung der Grundsätze des NROG sowie der im Landes-Raumordnungsprogramm 2012 und in den Regionalen Raumordnungsprogrammen der Landkreise Lüneburg und Lüchow-Dannenberg festgelegten Ziele und Grundsätze, der Abwägung mit den von den am Verfahren beteiligten Behörden, Verbänden und Personen sowie der Einbeziehung der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie und der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung wird folgende Bewertung vorgenommen:

Aus dem Regionalen Raumordnungsprogramm des Landkreises Lüchow-Dannenberg wird das Erfordernis einer die Ortslage Neu Darchau umgehenden Trassenvariante abgeleitet (RROP 3.6.3 02 Belang „Verkehr").
Auch das LROP (Entwicklung der Siedlungsstruktur, 2.1 06) fordert, Nachteile und Belästigungen für die Bevölkerung durch Luftverunreinigungen und Lärm durch vorsorgende räumliche Trennung nicht zu vereinbarender Nutzungen und durch hinreichende räumliche Abstände zu vermeiden.

Für die Belange Wirtschaft, Gewerbe, Land- und Forstwirtschaft und Schiffsverkehr ergeben sich keine erheblichen Unterschiede zwischen den Trassenvarianten.

Die Belange des örtlichen Tourismus in Neu Darchau als Standort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Tourismus und Darchau werden durch die Trassenvarianten N5/S2 und N5/S3, die mit erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf touristisch attraktive Orte einhergehen, vergleichsweise im höchsten Maße beeinträchtigt, aber auch durch die Trassenvariante B1 in etwas geringerem Maße (Querung des Sportboothafens). Die Varianten N 4/S2 und N4/S3 haben geringere Auswirkungen auf die touristisch attraktiven Orte in Neu Darchau und Darchau.

Unter dem Aspekt Straßenverkehr hat B1 deutliche Nachteile, die Ortsumfahrungslösungen sind zu bevorzugen.

Nach den Erfahrungen mit Hochwasserereignissen in den letzten Jahren spielen Planungen von Hochwasserschutzeinrichtungen eine immer größere Rolle. Die Ortsumfahrungslösungen lassen sich in eine Hochwasserschutzanlage teilweise integrieren, was die Bewertung zugunsten dieser Variante verschiebt.

Die Bewertung der Trassenvarianten hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf das Umweltschutzgut „biologische Vielfalt/ NATURA 2000" (Ergebnis FFH-Verträglichkeitsprüfung) sowie auf die übrigen Umweltschutzgüter (schutzgutübergreifende Bewertung der UVS) ergibt folgende Ränge:

B1 – Rang 1
N4/S2 – Rang 2
N4/S3 – Rang 3
N5/S2 – Rang 4
N5/S3 – Rang 5

Die Trassenabschnitte S1, N1, N2, N3 werden als nicht mit den Erhaltungszielen der NATURA-2000-Gebiete vereinbar bewertet. Sie scheiden somit aus dem weiteren Variantenvergleich aus.

Der Vorteil der Trassenvariante B1 für die überwiegenden Umweltschutzgüter gem. § 10 Abs. 3 Satz 1 NROG wird durch die geringere Länge bzw. Fläche der Trasse und die damit einhergehenden Auswirkungen auf Natur und Landschaft bewirkt. Der Nachteil der Trassenvarianten N5/S2 und N5/S3 gegenüber N4/S2 und N4/S3 resultiert aus deren größerer Länge.

Entgegen der Bewertung in der UVS wird der Vorteil der Trassenvariante B1 bezüglich ihrer Auswirkungen auf das Schutzgut „Oberflächenwasser" gegenüber den Trassenvarianten N4/S2 und N4/S3 gemindert, da B1 den gem. Zielstellung im RROP Lüchow-Dannenberg bedeutsamen Kateminer Mühlenbach quert und diesen damit beeinträchtigt.

Die Trassenvariante B1 nimmt weniger Flächen mit hoher bis sehr hoher Funktionsfähigkeit für das Grundwasser in Anspruch. Der daraus resultierende Bewertungsvorteil wird jedoch relativiert, da bewertend Sachverhalte herangezogen werden, die im Rahmen der Abwägung bedingt entscheidungsrelevant sind.
Bezüglich der Auswirkungen auf das Schutzgut „Kultur- und Sachgüter" wird B1 mit den Trassenvarianten N4/S2 und N4/S3 gleichgesetzt. Nur von den Varianten N5/S2 und N5/S3 gehen betriebsbedingt potentielle nachteilige Auswirkungen für Kultur und Sachgüter aus.

Ein relevanter Bewertungsvorteil der Trassenvariante B1 gegenüber den übrigen Trassen bezüglich ihrer Auswirkungen auf das Schutzgut „Klima und Luft" wird nicht erkannt. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass alle zum Schutzgut Klima herangezogenen Bewertungskriterien gem. Methodik der UVS Sachverhalte darstellen, die im Rahmen der Abwägung nur wenig entscheidungsrelevant sind. Wegen der topografischen Lage ist nicht mit einem erheblichen Einfluss der Variante N4/S 2,3 auf Klima und Luft im Wirkungsraum der Trassenvarianten zu rechnen. Durch Variante B1 würden sogar direkte Schadstoffimmissionen im Bereich der Wohngebiete an der Ortsdurchfahrung Neu Darchau bewirkt, was als Nachteil zu werten ist.

Hinsichtlich des Schutzgutes „Mensch" wird die Trassenvariante N4/S2 als Vorzugsvariante bewertet, gefolgt von Trassenvariante N4/S3.
Gegen die Trassenvariante B1 sprechen neben der Luftverschmutzung auch weitere verkehrsbedingte Auswirkungen auf das Schutzgut „Mensch" im Bereich der Ortsdurchfahrt Neu Darchau (Lärm, visuelle Störreize, Gefährdung).

Die Trassenvariante B1 wird insgesamt gegenüber den Trassenvarianten N4/S2 und N4/S3 abgewertet. Die Belange des Umweltschutzgutes „Mensch" sowie die verkehrlichen bzw. siedlungsstrukturellen Belange werden damit höher gewichtet als die Belange der Umweltschutzgüter „Pflanzen, Tiere", „Boden" und „Landschaft", wenn berücksichtigt wird, dass für diese auf der nachfolgenden Planfeststel-

lungsebene umfangreiche Schadensbegrenzungs-, Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen vorzusehen sind.

B 1 wird zudem im Bereich des Sportboothafens, des Göpelhauses und des geplanten Deichscharts zu großen Konflikten mit der Hochwasserschutzanlage führen.

Außerdem ist Folgendes zu berücksichtigen:

- Unüberwindbare Hindernisse für die Anlage einer Ortsumfahrung konnten nicht identifiziert werden.
- Auch die Trassenvariante B1 ist mit erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft verbunden. So quert sie gegenüber den Trassenvarianten N4/S2 und N4/S3 nicht nur die Elbe und angrenzende wertvolle Bereiche, sondern auch den Kateminer Mühlenbach (s. o.). Durch die Variante B1 wird ungefähr im gleichen Flächenumfang in gesetzlich geschützte Biotope gem. NElbtBRG eingegriffen (0,45 gegenüber 0,5 ha), wie durch die Varianten S2 und S3. Im Bereich des FFH-Gebietes "Elbeniederung zwischen Schnackenburg und Geesthacht" wird anlagebedingt durch B1 sogar in leicht größerem Umfang Fläche in Anspruch genommen als durch S2/S3 (1,65 gegenüber 1,6 ha).
- Der Trassenverlauf von B1 entspricht im Bereich der Elbquerung auf ca. 750 m dem der Trassenvariante N 4.
- Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände sind auch für die Trassenvariante B1 zu erwarten.

In die Gesamtabwägung ist einzubeziehen, dass die Ortsumfahrung mit höheren Kosten verbunden wäre. Verteilt auf die technische Lebensdauer des Gesamtbauwerks ist das Gewicht dieses finanziellen Unterschieds nicht groß genug, um auf der Ebene der Raumordnung das Ergebnis zu ändern.

Beide Vorzugstrassenvarianten N4/S2 bzw. S3 unterscheiden sich nur im Bereich ihrer Abschnitte S2 und S3, die in einem für die Ebene der Raumordnung geringen Abstand zwischen 60 bis 90 m liegen und folglich in einem üblichen Trassenkorridor, welcher den Bereich für die Feintrassierung auf der nachfolgenden Zulassungsebene - entsprechend den lokalen topografischen Verhältnissen und den Anforderungen der Regelwerke Straßenplanung - darstellt.

Im Rahmen der raumordnerischen Abwägung wird unter Würdigung aller Belange das Bündel der Varianten S2 und S3 (als südlicher Trassenabschnitt) mit N4 (als nördlicher Trassenabschnitt) in der mit dem Hochwasserschutz harmonisierten Form als die mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung zu vereinbarende Vorzugstrasse bewertet. Dies gilt nur, sofern alle Möglichkeiten zur Schadensbegrenzung und Konfliktminderung ausgeschöpft werden (vgl. Kap. 1.2).

5.2 Begründung der Maßgaben

Die Maßgaben 1 bis 21 stellen Schadensbegrenzungsmaßnahmen dar, die sicherstellen, dass die geprüfte Trassenvariante nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen das EU-Vogelschutzgebietes „Niedersächsische Mittelelbe" sowie des FFH-Gebietes „Elbeniederung zwischen Schnackenburg und Geesthacht" in ihren für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führt. Alle aufgeführten Maßnahmen zur Schadensbegrenzung sind als Vermeidungsmaßnahmen zu verstehen. Sie werden als integrale Projektbestandteile angesehen und sind zwingend umzusetzen. Die Trassenvariante wäre ansonsten gem. § 34 BNatSchG unzulässig.

Zu Maßgaben 1 bis 10 für die Bauphase

zu 1
Der Mindestabstand von 150 m berücksichtigt die Störempfindlichkeit wertbestimmender Arten der NATURA-2000-Gebiete. Bei Einhaltung eines Mindestabstands von 150 m mit Baustelleneinrichtungsflächen kann davon ausgegangen werden, dass wertbestimmende Tierarten nicht durch visuelle Reize, Verlärmung und Erschütterung gestört werden Außerdem kann der Eintrag von Schadstoffen in Lebensräume wertbestimmender Arten bzw. wertbestimmende Lebensraumtypen vermieden werden.

zu 2
45 m beträgt die für Arbeitsstreifen technisch erforderliche Breite. Wenn der Arbeitsstreifen in sensiblen Bereichen verengt wird, kann die Beanspruchung faunistischer Lebensräume von wertgebenden Arten vermieden werden.

zu 3
Im Planungsraum sind seltene Böden und Böden mit sehr hoher Funktionsfähigkeit (z. B. hohes Biotopentwicklungspotential) vorhanden. Große Bedeutung für die Eignung des Bodens als Tierlebensraum und Pflanzenstandort kommt insbesondere der belebten Oberbodenschicht zu. Durch das fachgerechte Abräumen und Lagern des Oberbodenmaterials wird der spätere Wiedereinbau des Oberbodens ermöglichst. Das noch darin befindliche Diasporenmaterial kann eine schnellere Renaturierung bzw. naturraumtypische Wiederbesiedlung mit Pflanzen und Tierarten ermöglichen.

zu 4
Im Planungsraum wurden wertbestimmende Amphibienarten nachgewiesen, die den Planungsraum auch zur Wanderung zwischen verschiedenen Lebensräumen nutzen. Temporäre Amphibienschutzzäune verhindern die Einwanderung und Tötung der wertbestimmenden Amphibienarten innerhalb des Baufeldes.

zu 5
Dem Planungsraum, insbesondere dem Kateminer Mühlenbach einschließlich Einmündungsbereich in die Elbe, kommt eine sehr hohe Bedeutung für Biber und Fischotter zu, die den Planungsraum auf ihren artspezifischen Wanderungen durchstreifen. Auch während der Bauphase ist die Durchgängigkeit des Planungsraumes für diese Arten zwischen Elbe, Vordeichsflächen und Kateminer Mühlenbach zu ermöglichen.

zu 6
Die Elbe, der Kateminer Mühlenbach sowie das zugehörige untergeordnete Fließgewässer, Altwässer usw. sind wertbestimmende Bestandteile der Elbaue. Sie stellen wertbestimmende FFH-Lebensraumtypen sowie Lebensräume für wertbestimmende Arten dar bzw. beherbergen solche. Durch den Eintrag von Schadstoffen mit Abwässern (z. B. Treib- und Schmierstoffe) können die Gewässer sowie ihre Eignung als Lebensräume erheblich geschädigt werden.

zu 7
Das nächtliche Bauverbot dient der Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen nachtaktiver Arten (Biber, Fischotter, Fledermäuse, Wachtelkönig etc./vgl. 8 und 9). Nächtliche Beleuchtung führt zur Irritation von wertbestimmenden Zugvogelarten.

zu 8, 9 und 10

Biber, Fischotter und wertbestimmende Vogelarten des Vogelschutzgebietes „Niedersächsische Mittelelbe" sowie Fledermäuse reagieren empfindlich auf visuelle Störreize, Lärm und Erschütterungen. Sie

können auch in größeren Abständen von der Baustelle an ihren Fortpflanzungs- und Ruhestätten sowie an ihren Nahrungshabitaten erheblich gestört werden. Weite Räume würden für die Arten entwertet. Die erheblichen Störwirkungen müssen durch entsprechende Maßnahmen - auch während der Bauphasen - so gemindert werden, dass keine artenschutzrechtliche Verbotstatbestände eintreten, für die dann erforderliche Ausnahmegenehmigungen nicht zum Tragen kommen können bzw. die Trassenvariante gem. § 34 BNatSchG nicht als unzulässig zu bewerten ist.

Zu Maßgaben 11 bis 21 für die Gestaltung und den Betrieb der baulichen Anlagen

zu 11. bis 13.
Das FFH-Gebiet „Elbeniederung zwischen Schnackenburg und Geesthacht" wird bestimmt durch die Flussniederung und regelmäßig überflutete Bereichen In diesem Bereich befinden sich Lebensräume und Biotope von hoher Wertigkeit. Im Korridor der Flussniederung sowie zwischen den verschiedenen Lebensräumen finden außerdem der Austausch bzw. die Wanderung wertbestimmender Arten statt. Die geplante Elbbrücke sowie die zugehörigen Anlagen sind technisch so auszuführen, dass in die Flussniederung und ihre wertvollen Bereiche bezüglich des Flächenverbrauchs möglichst wenig eingegriffen wird. Es darf aber auch keine Barrierewirkung für wandernde bzw. ziehende Arten geschaffen werden. Insbesondere ist auch der sehr hohen Bedeutung des Planungsraums für Biber und Fischotter Rechnung zu tragen. Soweit von den Anlagen Funktionen des Hochwasserschutzes ausgehen, hat dies Vorrang. Die oben genannten Belange sind soweit wie möglich zu beachten.

zu 14
Wertbestimmende Fledermausarten (z. B. Teichfledermaus, Wasserfledermaus) nutzen die Elbe als wichtige Leitstruktur. Die offenen Wasserflächen der Elbe sowie der Brackgewässer werden auch als Nahrungshabitate beflogen. Die Flughöhen der Arten betragen überwiegend zwischen 0,2 - 6 m über Geländeniveau. Sie können bei einer Brückenunterkante von mindestens 7 m entlang der Wasseroberfläche die Brücke unterfliegen. Durch das geplante Brückenbauwerk werden Überschwemmungsflächen und Uferbereiche überspannt und beschattet. Durch die Brückenhöhe kann außerdem sichergestellt werden, dass wertbestimmende Lebensraumtypen (Feuchte Hochstaudenfluren (6430)/Magere Flachland-Mähwiesen (6510) auch im Bereich der Beschattung erhalten bleiben.

zu 15
Die Brückenkonstruktion ist so zu gestalten, dass sie von Vögeln und Fledermäusen aufgrund der Stärke ihrer einzelnen Elemente gut wahrnehmbar ist und so Kollisionen und somit Tötungen von ziehenden Vögeln und wandernden bzw. jagenden Fledermäusen zu vermeiden sind.

zu 16 und 17.

(vgl. Begründung der Maßgaben zu 8., 9. und 10.)

zu 18 und 19.

Im Bereich der Kreuzung des Brückenbauwerks mit Leitstrukturen von Vögeln und Fledermäusen dienen Kollisionsschutzwände sowie eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h der Vermeidung betriebsbedingter Kollisionen mit Fahrzeugen. Durch die Geschwindigkeitsbegrenzung wird die potentielle Gefahr des Überfahrens und damit Tötens wertbestimmender Arten gemindert, aber auch die potentielle Gefährdung fakultativer Aasfresser, wie Rotmilan oder Seeadler, beim Fressen an überfahrenen Tieren. Die Schutzwände sind so zu gestalten, dass sie gleichzeitig dem Lärmschutz dienen. Ein Nebeneffekt der Schutzwände ist die Reduzierung des Schadstoffeintrags in empfindliche Biotope und Lebensräume.

zu 20

(vgl. Begründung zu Maßgabe 6)

zu 21
Die Beleuchtung der Brücke kann für Zugvögel irritierend wirken.

6. Hinweise und Anregungen für die nachfolgenden Zulassungsverfahren

6.1 Umweltverträglichkeit, Artenschutz

Im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens ist eine detaillierte Konzeption der Maßnahmen vorzulegen, mit denen für alle Schutzgüter im Sinne von § 2 Abs. 1 UVPG erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert, ausgeglichen oder ersetzt werden. Dabei sind insbesondere auch zu berücksichtigen:

- der Schutz der Bevölkerung vor Straßenverkehrslärm (Vorlage eines aktualisierten Schallgutachtens, Planung von Schallschutzmaßnahmen),
- der Schutz des Landschaftsbildes im Wirkraum des geplanten Brückenbauwerkes unter Berücksichtigung touristischer Schwerpunkte im Biosphärenreservat Niedersächsische Elbtalaue (Vorlage einer Landschaftsbildanalyse)

Im Rahmen des nachfolgenden Planfeststellungsverfahrens ist außerdem der besonderen Artenschutz gem. § 44 Abs. 1 BNatSchG zu berücksichtigen Dabei hat die vollständige Ermittlung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände zu erfolgen.

6.2 Schifffahrt

Für Planung und Betrieb des Vorhabens ist zu berücksichtigen:

1. Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs, auch während der Bauphase,
2. Erfordernis des Abschlusses einer Kreuzungsvereinbarung mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung,
3. Berücksichtigung der Eisproblematik bei der Planung,
4. Wechselwirkungen mit dem bestehenden Regelungssystem der Schifffahrt,
5. Berücksichtigung ggf. eintretender Änderungen der Fahrrinnenverhältnisse,
6. Berücksichtigung der Mindestdurchfahrtshöhe (7,00 m über BW 10),
7. Berücksichtigung der Richtlinien für die Ermittlung des Gefährdungsraumes an Bundeswasserstraßen, Ausgabe 2010,
8. Ermittlung der für den Schiffsstoß angesetzten Lasten bei der Brückenkonstruktion gemäß DIN EN 1991 und Abstimmung mit dem WSA,
9. Berücksichtigung der neuen Eurocodes im Brückenbau,
10. Beantragung der Prüfung der Radartauglichkeit bei der Fachstelle der WSV für Verkehrszeichen, Weinbergstr. 13, 56070 Koblenz,
11. Einholung einer strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigung (SSG) für Bauphasen im Strombereich beim WSA Lauenburg, Berücksichtigung entsprechender Fristen,

12. Berücksichtigung einer Mindestdurchfahrtsbreite von 50 m und eine Mindestdurchfahrtshöhe von 5,25 m über BW10 = NN + 17,00 m für die Schifffahrt während der Bauphase,
13. Bemessung möglicher Hilfspfeiler, Stützgerüste etc. auf Schiffstoß,
14. keine Behinderung oder Gefährdung des Fährbetriebs der Fährverbindung Darchau-Neu Darchau während der Bauphase,
15. keine Einschränkung des Lichtraumprofils während der Eisperiode,
16. Berücksichtigung des gewässerkundlichen Pegels und der Abflussmessstelle des WSA bei Neu-Darchau, Elbe km 535,93.

6.3 Verkehr

Aus polizeilicher Sicht wird für die Anbindung der Vorzugstrasse an die L231/L232 ein Kreisverkehrsplatz empfohlen.

7. Verfahrensrechtliche Hinweise

7.1 Rechtswirkung der Landesplanerischen Feststellung

Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens hat gemäß § 11 Abs. 5 NROG gegenüber dem Träger des Vorhabens und gegenüber Einzelnen keine unmittelbare Rechtswirkung. Es ersetzt nicht erforderliche Erlaubnisse, Genehmigungen, Planfeststellungen oder sonstige behördliche Entscheidungen nach anderen Rechtsvorschriften über die Zulassung des Vorhabens. Gleichwohl sind mit dem Raumordnungsverfahren die Grundsätze und Ziele der Raumordnung abschließend abgewogen und dabei die wesentlichen Belange der Verfahrensbeteiligten berücksichtigt oder beachtet worden. Damit besteht grundsätzliche Planungssicherheit für die nachfolgenden Zulassungsverfahren, die Bauleitplanung der Gemeinde und andere Planungsträger.

Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens und die darin eingeschlossene Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umweltbelange sind 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 nach Maßgabe des § 11 Abs.5 NROG zu berücksichtigen. Die Pflicht, gemäß § 4 Abs. 1 ROG Ziele der Raumordnung zu beachten, bleibt unberührt.

Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens stellt keinen Verwaltungsakt dar. Es hat weder gegenüber dem Träger des Vorhabens noch gegenüber Einzelnen eine unmittelbare Rechtswirkung (§ 15 Abs. 5 NROG). Eine verwaltungsgerichtlichen Klagemöglichkeit besteht nicht. Rechtsschutz ist erst im nachfolgenden Zulassungsverfahren gegeben.

7.2 Geltungsdauer der Landesplanerischen Feststellung

Die Geltungsdauer dieser Landesplanerischen Feststellung wird auf zehn Jahre nach ihrer Veröffentlichung festgesetzt. Nach diesem Zeitraum sind die tatsächlichen Gegebenheiten erneut zu untersuchen, weil sich in diesem Zeitraum relevante Änderungen ergeben könnten. Dies gilt nicht, wenn ein Planfeststellungsbeschluss auf der Grundlage dieser Landesplanerischen Feststellung erlassen wird. Die Realisierung des Vorhabens hängt dann von der Bestandskraft und Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses ab.

Lüneburg, 08.06.2016
i.V.

Jürgen Krumböhmer
(Erster Kreisrat)