



**Projekt:** A 20 von Westerstede bis Drochtersen

**Abschnitt:** **Abschnitt 3:** von der B 437 bei Schwei bis zur L 121 östlich der Weserquerung

**Ergebnisprotokoll:** **Arbeitskreissitzung Umwelt (AK-U) AK-U-002**

**Thema, Ziel** **Vorstellung aktueller Sachstand  
Abstimmung von Kompensationsmaßnahmen**

Aktenkennzeichnung PMS (Projekt-Management-System) A31551\_AK-U-002

Abstimmungsgespräch am: 10.09.2015, 10:00 – 13:15 Uhr

Ort: Landkreis Wesermarsch  
Großer-Saal  
Poggenburger Straße 15  
26919 Brake

Anlagen: - Teilnehmerliste  
- Präsentation im Internet abrufbar unter:  
<http://www.strassenbau.niedersachsen.de> > Projekte > Große Einzelprojekte > A 20

Teilnehmer: siehe Teilnehmerliste

Verteiler:	siehe Teilnehmerliste			
	zusätzlich zur Kenntnis bei abweichender Teilnehmerliste:	PMS	Email	Post
	Quast, Delfs, Tautz, Mannl, Imm, Buschmann	x		
	Gros (NLWKN Lüneburg)		x	

<u>TOP Nr.:</u>	<u>Tagesordnung:</u>
01	Einleitung, Begrüßung
02	Aktueller Planungsstand
03	Naturschutzfachliche Konflikte
04	Kompensationsbedarf
05	Aufwertung vorhandener Kompensationsräume
06	Weitere Kompensationsmaßnahmen
07	Diskussion und Anregungen zu den Vorschlägen

Vorbemerkungen:

Die Präsentation zur Arbeitskreissitzung ist im Internet auf der Seite der Niedersächsischen Straßenbauverwaltung ([www.strassenbau.niedersachsen.de](http://www.strassenbau.niedersachsen.de)) eingestellt.

Unter: Projekte / Große Einzelprojekte / Küstenautobahn A 20 / Aktueller Planungsstand / Abschnitt 3 / Rubrik „Zum Herunterladen“

In der Niederschrift sind daher nur erfolgte Wortmeldungen sowie die ergänzenden Informationen enthalten. Die Ergebnisniederschrift wird an die Teilnehmer der Arbeitskreissitzung versandt und ebenfalls in das Internet (ohne Teilnehmerliste) eingestellt.

TOP Nr.	Thema/Besprechungspunkte/-inhalte	Zuständigkeit(Z) Termin(T) Erledigung(E)
TOP 01	<b>Einleitung, Begrüßung</b> <b>Herr Briem, NLStBV rGB OL</b>	
TOP 02	<b>Aktueller Planungsstand</b> <b>Herr Wittschen, NLStBV rGB OL</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kurzdarstellung zum Projektablauf und des Planungsentwurfs (Linienführung, Querschnitte, Bauwerke, Entwässerung und Tunnel).</li> </ul> <b>Anmerkungen und Fragen: -</b> <b>Teilnehmer (Herr Meyer-Ott, BSH):</b> Welche Maßnahmen sind für den Wesertunnel vorgesehen? <u>Antwort:</u> Es sind u.a. Maßnahmen an den Sicherheitseinrichtungen sowie die Installation von Ventilatoren mit höherer Leistung vorgesehen.	
TOP 03	<b>Naturschutzfachliche Konflikte</b> <b>Herr Grobmeyer, Aland, Herr Gockel, Planungsgruppe Umwelt</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kurze Darstellung des Untersuchungsumfangs und der raumbedeutsamen Ergebnisse sowie Bewertung der untersuchten Flächen mit Schwerpunkt auf den wertgebenden und planungsrelevanten Arten und auf Biotoptypen, sowie Darstellung der planungsrelevanten Funktionen der abiotischen Schutzgüter, des Landschaftsbildes und der Kulturgüter.</li> </ul> <b>Anmerkungen und Fragen: -</b> <b>Teilnehmer (Herr Meyer-Ott)</b> hinterfragt den Korridor für die avifaunistischen Aufnahmen. <u>Antwort:</u> Es wurde beidseitig der A 20 in einer Breite von je 1.000 m kartiert. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Darstellung der Vermeidung durch Optimierung der Trasse (Linie, Gradienten), des Bauablaufs, Vorgaben zu Tabu- und Bauflächen.</li> <li>• Darstellung konkreter Vermeidungsmaßnahmen (Bauwerke, Umfeldgestaltung, Vernetzungsstrukturen, Schutzzäune und –wände).</li> <li>• Verbleibende planungsrelevante Konflikte.</li> </ul> <p>Der Vortrag zu TOP 4 wurde aufgrund des inhaltlichen Zusammenhangs unmittelbar angeschlossen.</p>	
TOP 04	<b>Kompensationsbedarf</b> <b>Herr Gockel, Planungsgruppe Umwelt</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Darstellung des aktualisierten Eingriffsumfangs und des erforderlichen Kompensationsbedarfs (Herleitung des Flächenansatzes)               <ul style="list-style-type: none"> <li>– für die Schutzgüter Biotop, Boden, Wasser, Landschaftsbild,</li> </ul> </li> </ul>	

- für Wiesenbrüter/ Rastvögel,
- für weitere Arten (sonstige Vögel, Fledermäuse, Amphibien, Totholzkäfer, Fischotter),
- für die Beanspruchung/ Entwertung von vorhandenen Kompensationsflächen (z. B. Oberdeich).

**Anmerkungen und Fragen:**

**Teilnehmer (Herr Wulff, Stadl. Sielacht)** weist darauf hin, dass die Zugänglichkeit der Gewässer sichergestellt werden muss.

Antwort: Es ist gemessen von der Böschungsoberkante des Gewässerprofils (d.h. neben der Böschung) ein Unterhaltungsstreifen in einer Breite von mindestens 5 m vorgesehen. Die Zugänglichkeit der Gewässer wird sichergestellt.

**Teilnehmer (Herr Meyer-Ott):** Wie wurde die Betroffenheit von Kompensationsflächen berücksichtigt? Wurden die Kompensationsflächen Kreuzhellmer auf der östlichen Weserseite berücksichtigt?

Antwort: Bei den vorhandenen Kompensationsflächen wurden sowohl dauerhafte Verluste (überbaute Flächen) als auch Entwertungen innerhalb artspezifischer Beeinträchtigungszonen/ Lärmbänder berücksichtigt. Dabei wurden betroffene Flächen, z. B. südlich der A 20 (Oberdeich) oder Flurstücke innerhalb des Nahbereichs der A 20 (100 m Zone), eher großzügig als Komplettverlust gewertet. Die sich aus Verlust und Entwertung ergebende Fläche (33 ha) ist in Abhängigkeit der Aufwertungspotentiale funktional mind. 1: 1 zur übrigen Kompensation zu erbringen.

Auch die Flächen Kreuzhellmer auf der östlichen Weserseite wurden beachtet und in den Bedarf für den Kompensationsumfang eingestellt. Da es sich hier um einen Ausbau der vorhandenen Bundesstraße handelt, treten nur sehr kleinflächig betriebsbedingte Beeinträchtigungen auf. Die Kompensation erfolgt daher im Zusammenhang mit den westlichen Flächen in Oberdeich.

**Teilnehmerin (Frau Grube, BUND):** Ist das Vernetzungskonzept des betrachteten Abschnittes, d. h. die Dimensionierung der Querungshilfen/ Durchlassbauwerke ausreichend und funktionsfähig?

Antwort: Ja, das Konzept ist ausreichend und funktionsfähig. Anzahl, Lage und Dimensionierung der Querungshilfen erfolgten in Abstimmung mit Dr. Herrmann von Öko-Log (Vernetzungskonzept A 20) auf Basis der Erfassungen vor Ort (Tierarten, Wanderkorridore, Leitstrukturen, Wildbiologisches Gutachten) und unter Beachtung des aktuellen Standes von Wissenschaft und Technik (MAQ, aktuelle Arbeitshilfen u. a. aus Sachsen zu Fledermäusen). Alle relevanten Gewässer (z. B. Östliches Quertief, Strohauser Sieltief) sind mit großdimensionierten Bauwerken als Querungshilfen versehen, bestehende Bauwerke (Butjadinger Zu- und Entwässerungskanal, Otterdüker Lokfleth) werden optimiert.

**Teilnehmer** teilt mit, dass sich Wild erfahrungsgemäß schnell an Querungsbauwerke gewöhnt, insbesondere wenn eine Wildschutzzäunung hergestellt wird. Die dargestellte Fledermausquerung wird hinterfragt, da solche Maßnahmen ggf. nicht funktionieren. Es wird die Anregung gegeben, vielleicht etwas Sinnvolleres an anderer Stelle für diese Arten vorzusehen.

Antwort: Es gibt artspezifische Untersuchungen/Monitoring, die die Wirksamkeit von Querungshilfen für Fledermäuse belegen.

	<p>Ein Verzicht auf das Bauwerk ist nicht möglich, weil die vorhandene Funktionsbeziehung vor Ort aufrecht gehalten werden muss. Weiterhin wird in diesem Zusammenhang erwähnt, dass das vorhandene Bauwerk B437/Butjadinger Zu-Entwässerungskanal intensiv von Fledermäusen unterflogen wird. Entscheidend für die Effektivität sind die Lage, Leitstrukturen sowie die richtige Gestaltung/Ausstattung.</p> <p><b>Teilnehmerin (Frau Grube):</b> Wie sieht die Gradiente westlich von Oberdeich aus? Welche Hochpunkte sind vorgesehen und warum erforderlich?</p> <p><u>Antwort:</u> Es ergeben sich neben dem Hochpunkt am Östlichen Quertief eine weiterer im Kreuzungsbereich mit der K 191. Zwischen den Hochpunkten wird die Gradiente jeweils wieder auf eine geringe Höhe über Gelände abgesenkt. Die Hochpunkte resultieren aus den erforderlichen Überführungsbauwerken der A 20 über Gewässer und Wege/ Straßen in Kombination mit den naturschutzfachlichen Höhenanforderungen. Im Falle des Östlichen Quertiefs wurden zur Minimierung der Gradientenhöhe und des Eingriffs hierbei verschiedene Varianten einer Über- oder Unterführung des Willenweges geprüft. Im Ergebnis wurde als beste Lösung die Unterführung des Willenweges mit einem gemeinsamen Bauwerk am Östlichen Quertief gewählt. Hierdurch kann zudem ein ausreichend dimensionierte Vernetzungsbauwerk (Wilddurchlass, Gewässerdurchlass, 4,5 m lichte Höhe) realisiert werden. Durch Verzicht auf 4 m hohe Kollisionsschutzwände (es sind nur 2 m hohe Irritationsschutzwände vorgesehen) wird die Gesamthöhe des Bauwerkes begrenzt.</p> <p><b>Teilnehmer (Herr Eilts, LWK)</b> weist darauf hin, dass die Lösung mit einer Unterführung von Wirtschaftswegverbindungen westlich und östlich des Quertiefs landwirtschaftliche Vorteile aufweist.</p>	
<p><b>TOP 05</b></p>	<p><b>Aufwertung von vorhandenen Kompensationsmaßnahmen Herr Tewes und Herr Beneke, AG Tewes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kurzvorstellung des Untersuchungsvorhabens „Wiesenvögel“. Als ein relevantes Ergebnis wird aufgezeigt, dass auf extensiven Grünlandflächen mit schwächeren Auflagen und ohne Wasserhaltung (sogen. Randzonen) eine signifikant deutlich geringere Ansiedlung von Wiesenvögeln erfolgt, als auf den Kernzonen mit Wasserhaltung. Darüber hinaus stellen die Prädation und die entsprechenden Habitatstrukturen ein erhebliches Störpotential dar.</li> <li>• Die von der A20 angeschnittene Kompensationsmaßnahme Oberdeich kann durch verschiedene Aufwertungsmaßnahmen (Überführung Rand- in Kernzonen; Arrondierung der Maßnahme; Beseitigung der Störelemente Hegebusch und Willenweg-Brache) soweit aufgewertet werden, dass der Funktionsverlust aller beeinträchtigter Kompensationsmaßnahmen hier ausgeglichen werden kann.</li> </ul> <p><b>Anmerkungen und Fragen:</b></p> <p><b>Teilnehmer:</b> Wieso wurde die Kompensationsmaßnahme Kreuzhellmer nicht einbezogen?</p> <p><u>Antwort:</u> Die Beeinträchtigung von Kreuzhellmer und allen anderen betroffenen Kompensationsmaßnahmen wurde als eine Gesamtbeeinträchtigung ermittelt und hier vollständig kompensiert. Die</p>	

	<p>Einzelbeeinträchtigung von etwa 1 ha für Kreuzhellmer ergäbe keine sinnvolle Einzelmaßnahme.</p> <p><b>Teilnehmer:</b> Wieso wurden die Rastvögel nicht in die Aufwertungs-betrachtung einbezogen?  <b>Antwort:</b> Die Untersuchung/Monitoring bezog sich nur auf Wiesenvögel. Somit fokussiert die vorgestellte Funktionsaufwertung ebenfalls auf Wiesenvögel. Das Thema Rastvögel wird über die übliche Kompensation abgearbeitet und somit nicht ausgeklammert.</p> <p><b>Teilnehmer:</b> Gibt es durch die Herausnahme der Hegebüsche einen Ausgleich für die Jägerschaft?  <b>Antwort:</b> Die Hegebüsche waren Gegenstand der Planfeststellungen für die OU Rodenkirchen und die Weserquerung. Insofern ist die Beseitigung im Zuge der anstehenden Genehmigungsverfahren zu regeln; denkbar wäre sowohl eine Entschädigung als auch die Ausweisung von Ersatz-Hegebüschen, sofern geeignete Flächen zur Verfügung stehen.</p> <p><b>Teilnehmer:</b> Wenn die Pufferzonen der vorhandenen Maßnahmen zu Kernzonen umgewandelt werden sollen, wie wird die Pufferung der neuen Kernzonen geregelt?  <b>Antwort:</b> Aus den Untersuchungen hat sich ergeben, dass die Pufferzonen für Wiesenvögel nicht erforderlich sind, weil sich auch auf Kernzonenflächen die unmittelbar an konventionelles Grünland angrenzen, hohe Brutpaardichten nachweisen ließen. Die Vernäsung in Kombination mit entsprechenden Bewirtschaftungsauflagen ist ausreichend.</p> <p><b>Teilnehmer:</b> Werden die Schilfflächen am Willenweg gefräst?  <b>Antwort:</b> Der mittlere Willenweg wurde abgehängt und ist zwischenzeitlich verbracht bzw. mit Schilf durchwachsen. Es ist vorgesehen, den Willenweg mit seiner Störfunktion vollständig zurückzubauen und als Grünland herzurichten. Ein Fräsen der Schilfflächen ist nicht explizit vorgesehen.</p> <p><b>Teilnehmer (Herr Wulff):</b> Die Regelungsbauwerke sollten im Eigentum und Unterhaltung beim Straßenbaulastträger bleiben. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass es in der vorhandenen Maßnahme einen defekten Heckdamm gibt, so dass es zum unkontrollierten Wasserabfluss kommt.  <b>Antwort:</b> Die Regelungsbauwerke in den Kompensationsmaßnahmen bleiben idR im Eigentum der NLStBV bzw. des künftigen Flächeneigentümers; die Bedienung obliegt ausgewählten „Staubeauftragten“.          Bezüglich des defekten Heckdamms wird die NLStBV auf die Sielacht zukommen.</p>	
<p><b>TOP 06</b></p>	<p><b>Weitere Kompensationsmaßnahmen</b>  <b>Herr Schneider, Gruppe Freiraumplanung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Darstellung des Kompensationskonzeptes, differenziert nach             <ul style="list-style-type: none"> <li>– trassenbegleitenden bzw. trassennahen Maßnahmen (Übersicht und beispielhaft im Detail zwischen Oberdeich und Beckum)</li> <li>– trassenfernen Maßnahmen: Schweier Außendeicherfeld, Oberdeich, Mittenfelde und Abbehausen (Übersicht und beispielhaft im Detail Maßnahmenkonzept Abbehausen, Mitten-</li> </ul> </li> </ul>	

felde und Schweier Außendeicherfeld). .

- Gegenüberstellung Kompensationsbedarf - Kompensation. Zuordnung von Bedarfen zu Kompensationsflächen (z. B. Ersatz für Kompensationsflächenverluste im Kompensationsraum Oberdeich, Kompensation für v. a. Wiesen- und Rastvögel in den Kompensationsräumen Mittenfelde, Abbehausen und zusätzlich Schweier Außendeicherfeld.)  
Insgesamt können die vorhabenbedingten Beeinträchtigungen mit den vorgesehenen Maßnahmen vollständig kompensiert werden.

#### **Anmerkungen und Fragen:**

**Teilnehmer (Herr Schumacher, UNB Cuxhaven):** Wurden keine Kompensationsmaßnahmen auf der östlichen Weserseite vorgesehen?

Antwort: Es sind dort im geringen Umfang trassennahe Maßnahmen vorgesehen, weil es aufgrund der Bestandstrasse bis zur AS L121 (Tunnel – Trogstrecke – Anpassung der AS) nur relativ geringe zusätzliche Eingriffswirkungen gibt. Die betriebsbedingte Beeinträchtigung der Kompensationsmaßnahme Kreuzhellmer (ca.1 ha) erfolgt -wie dargestellt- in Oberdeich.

Auf der östlichen Weserseite werden sich aber im Zusammenhang mit dem 4. Abschnitt der A 20 noch Kompensationsbedarfe und –maßnahmen ergeben, die zwischen UNB und NLStBV abgestimmt werden.

**Teilnehmerin (Frau Saathoff, NLWKN):** Wie erfolgte die Berücksichtigung von Eingriffen in Gewässer?

Antwort: Eingriffe in das Gewässernetz oder einzelne Gewässer wurden integral in der Maßnahmenplanung berücksichtigt. Jedes größere Gewässer ist mit einem großdimensionierten Durchlassbauwerk und eine daran angekoppelten, positiv auf das Gewässer wirkenden Umfeldgestaltung ausgestattet. Es sind zudem Uferstreifen und Extensivierungen im Umfeld von Gewässern/ Gräben vorgesehen, die Vernetzung des Grabensystems wird neben den großen Bauwerken durch eine Reihe von kleineren Durchlässen gewährleistet.

**Teilnehmer (Herr Garden, UNB Wesermarsch):** Wie erfolgt die Berücksichtigung der Rastvögel in der Kompensation / Maßnahmenableitung?

Antwort: Es erfolgt eine entsprechende Aufwertung (Beseitigung von strukturellen und wirtschaftsbedingten Störungen während der Rastzeit) in den Kompensationsflächen Mittenfelde, Abbehausen und Schweier Außendeicherfeld. Die konkrete Eignung der jeweiligen Flächen ist noch abschließend zu klären. Insgesamt ist durch die drei Kompensationsbereiche aber eine ausreichende Flächen-dimension vorhanden.

**Teilnehmer (Herr Eilts, Landwirtschaftskammer):** Der Ansatz der funktionsbezogenen Aufwertung vorhandener Kompensationsflächen wird begrüßt, weil somit -trotz der notwendigen Kompensationsanforderungen- eine Schonung der landwirtschaftlichen Betriebsflächen erreicht wird. Es wird darauf hingewiesen, dass die Umsetzbarkeit im Schweier Außendeicherfeld noch zu klären ist. Ferner wird als Begründung für die Unterführung des Willenweges im Bereich des Östlichen Quartiefes auch auf die Vorteile für die

	<p>Landwirtschaft gegenüber einer Überführung des Weges verweisen.</p> <p><b>Teilnehmer (Herr Meyer-Ott):</b> Wurde die EU-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) ausreichend beachtet? <u>Antwort:</u> Ein separater Fachbeitrag liegt noch nicht vor. Es gibt zu diesem Aspekt somit noch keinen abschließenden Bearbeitungsstand.</p> <p><b>Teilnehmerin (Frau Grube):</b> Eine räumliche Vernetzung kann nur in geringem Umfang erfolgen. Reichen die vorgesehenen Vernetzungsmaßnahmen wirklich aus? <u>Antwort:</u> Ja, sie reichen aus. Eine 100%ige Durchlässigkeit wäre technisch nur durch einen Tunnel erreichbar. Dies ist aber keine realistische / zumutbare Lösung. Im Rahmen des Fachgutachtens „Vernetzung“ wurden raumbezogen die bestehenden und potentiellen Lebensraum- sowie Verbindungskorridore ermittelt und eine entsprechende Vernetzungskonzeption entwickelt. Somit wird sichergestellt, dass die Querungsbauwerke im Bereich der relevanten Vernetzungsstrukturen (Siele, Wege, untergeordnete Straßen) liegen und zusammen mit den ergänzenden Graben- / Kleintierdurchlässen, den Leitstrukturen und den Umfeldgestaltungen mit Immissionsschutzwänden etc. eine angemessene Aufenthaltsqualität und eine ausreichende Durchlässigkeit gewähren.</p>	
<b>TOP 07</b>	<b>Diskussion und Anregungen zu den Vorschlägen</b>  <b>Siehe Top 01 bis 06, keine weiteren Wortmeldungen.</b>	

Aufgestellt am 21.09.2015

Arge GFP, PU, Aland

i. A. gez. Gockel

Gesehen, freigegeben am 23.09.2015

NLSStBV  
rGB Oldenburg

i. A. gez. Briem

Einsprüche gegen den Inhalt des Protokolls sind innerhalb von 5 Werktagen nach Verteilerdatum dem AG schriftlich mitzuteilen.