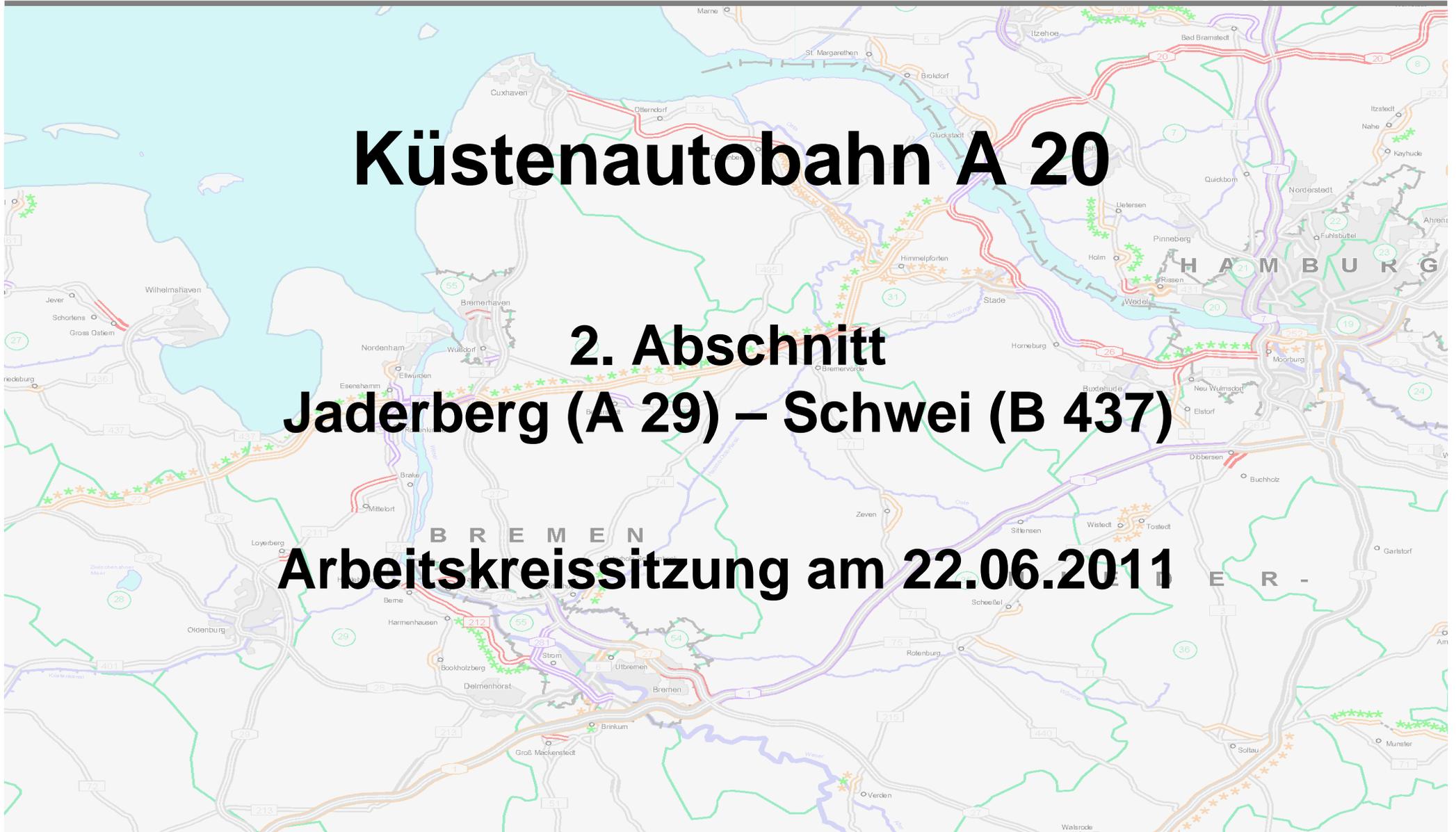




# Küstenautobahn A 20

## 2. Abschnitt Jaderberg (A 29) – Schwei (B 437)

Arbeitskreissitzung am 22.06.2011





## Tagesordnung

- |       |  |
|-------|--|
| TOP 1 | Einleitung und Begrüßung                                   |
| TOP 2 | Anlass, Zweck und Aufgabe der Arbeitskreissitzung          |
| TOP 3 | Vorstellung der Raum- und wirtschaftsstrukturellen Analyse |
| TOP 4 | Vorstellung der naturschutzfachlichen Ergebnisse           |
| TOP 5 | Vorstellung der Vorplanungsergebnisse                      |
| TOP 6 | Land- und forstwirtschaftliche Fragestellungen             |
| TOP 7 | Diskussion und Anregungen                                  |
| TOP 8 | Weiteres Vorgehen  |



# TOP 1

## Einleitung und Begrüßung



# Abschnittseinteilung



## Abschnitt 1:

A 28 (Westerstede) – A 29 (Jaderberg)

## Abschnitt 2:

A 29 (Jaderberg) – B 437 (Schwei)

## Abschnitt 3:

B 437 (Schwei) – K 50 (östl. der  
Weserquerung)

## Abschnitt 4:

K 50 (östl. der Weserquerung) – B 71  
(Heerstedt)

## Abschnitt 5:

B 71 (Heerstedt) – B 495 (Bremervörde)

## Abschnitt 6:

B 495 (Bremervörde) – L 114 (Elm)

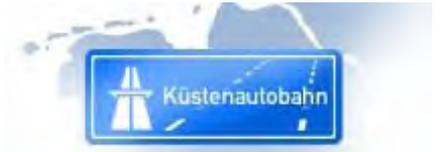
## Abschnitt 7:

L 114 (Elm) – AD A 20/ A 26 bei  
Drochtersen



## TOP 2

Anlass, Zweck und Aufgabe der Arbeitskreissitzung



## Zweck und Aufgabe der Arbeitskreissitzung

- Information der Gemeinden, Fachbehörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange über die Planung und frühzeitige Einbindung in die Planung
- Überprüfung der für das Projekt erforderlichen entscheidungserheblichen Inhalte
- Klären der mit dem Entwurf und der technischen Lösung zusammenhängenden Fragen
- Information über die weiteren Planungsschritte
- Die erlangten Informationen und Daten werden ausgewertet und die daraus erzielten Erkenntnisse fließen in die weitere Planung ein.



## TOP 3

# Vorstellung der Raum- und wirtschaftsstrukturellen Analyse

Dipl.-Geogr. Nina Titkemeier

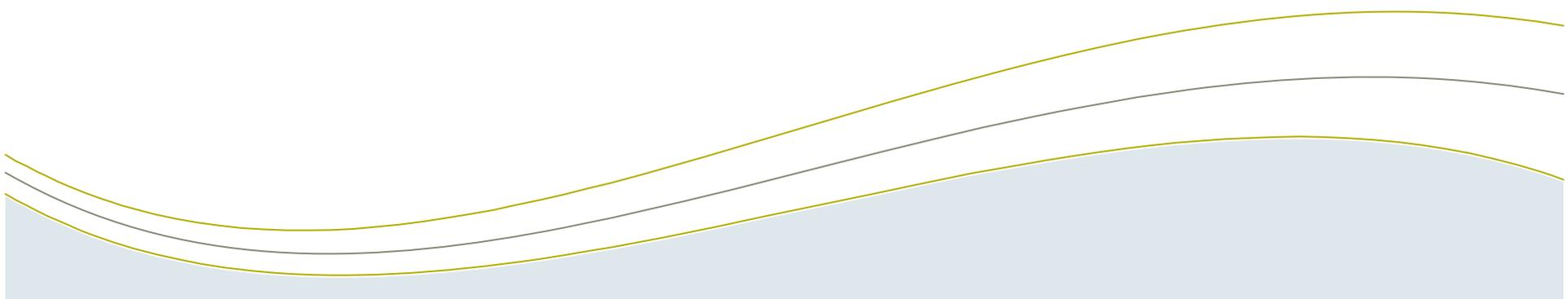
# Raum- und wirtschaftsstrukturelle Wirkungen der A 20 („Küstenautobahn“)

im Auftrag der Niedersächsischen  
Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

Brake, 22. Juni 2011

## Gliederung / Tagesordnung

- 1. Regionalwirtschaftliche Analyse**
- 2. Unternehmensbefragung und Branchengespräche**
- 3. Erreichbarkeitsanalysen**

Three wavy lines in shades of yellow and grey curve across the upper portion of the slide, creating a decorative header effect.

**1.**  
**Regionalwirtschaftliche Analyse**

# Abgrenzung des Untersuchungsraums A 20



## Regionalwirtschaftliche Ziele

- Beurteilung der Strukturschwäche abhängig von **Betrachtungsebene**
- Fernverkehrsanbindung notwendige, aber nicht hinreichende Bedingung für wirtschaftliche Entwicklung
- Positive Effekte, wenn Autobahnanbindung entscheidender Engpassfaktor für die regionale Entwicklung
- Impulse für die Entwicklung bestehender Betriebe:
  - » Senkung der Transport- und damit Produktionskosten
  - » besserer Zugang zu qualifizierten Fachkräften
  - » mögliche Erweiterung von Absatzmärkten
  - » aber auch verschärfter Wettbewerb möglich
- Bundesweiter Trend: möglichst autobahn- bzw. bundesstraßennahe Gewerbeflächen → höhere Attraktivität der Gewerbeflächen durch Autobahnanbindung
- Steigerung der Attraktivität der niedersächsischen Küstenregion für den Tourismus

## Regionalwirtschaftliche Ziele

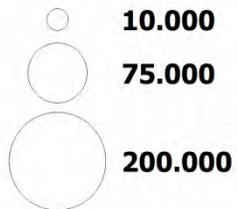
- Attraktivität als Wirtschafts- und Wohnstandort ist von Bedeutung
- Beitrag der **Erreichbarkeitsverbesserung** zur Verbesserung der Wirtschaftsstruktur und Stimulation der wirtschaftlichen Dynamik
  - führt zu steigender Beschäftigung
  - führt zur Attraktivitätssteigerung als Wohnstandort und Zuwanderung bzw. Verhinderung von Abwanderung
  - stärkt die Einnahmen der Kommunen aus der Gewerbesteuer und der Einkommensteuer (abzüglich der Verminderung der allgemeinen Zuweisungen)
  - vermindert v.a. Ausgaben zur sozialen Sicherung
  - erhöht den kommunalen Spielraum zur Steigerung der Attraktivität als Wohnstandort und Wirtschaftsstandort (über Investitionen)
- Impulse zur Verbesserung der Handlungsfähigkeit der Kommunen – sowohl über Einnahme-, als auch über Ausgabenseite

# Siedlungsstruktur: Wirtschaftsstandorte und Bevölkerungsdichte

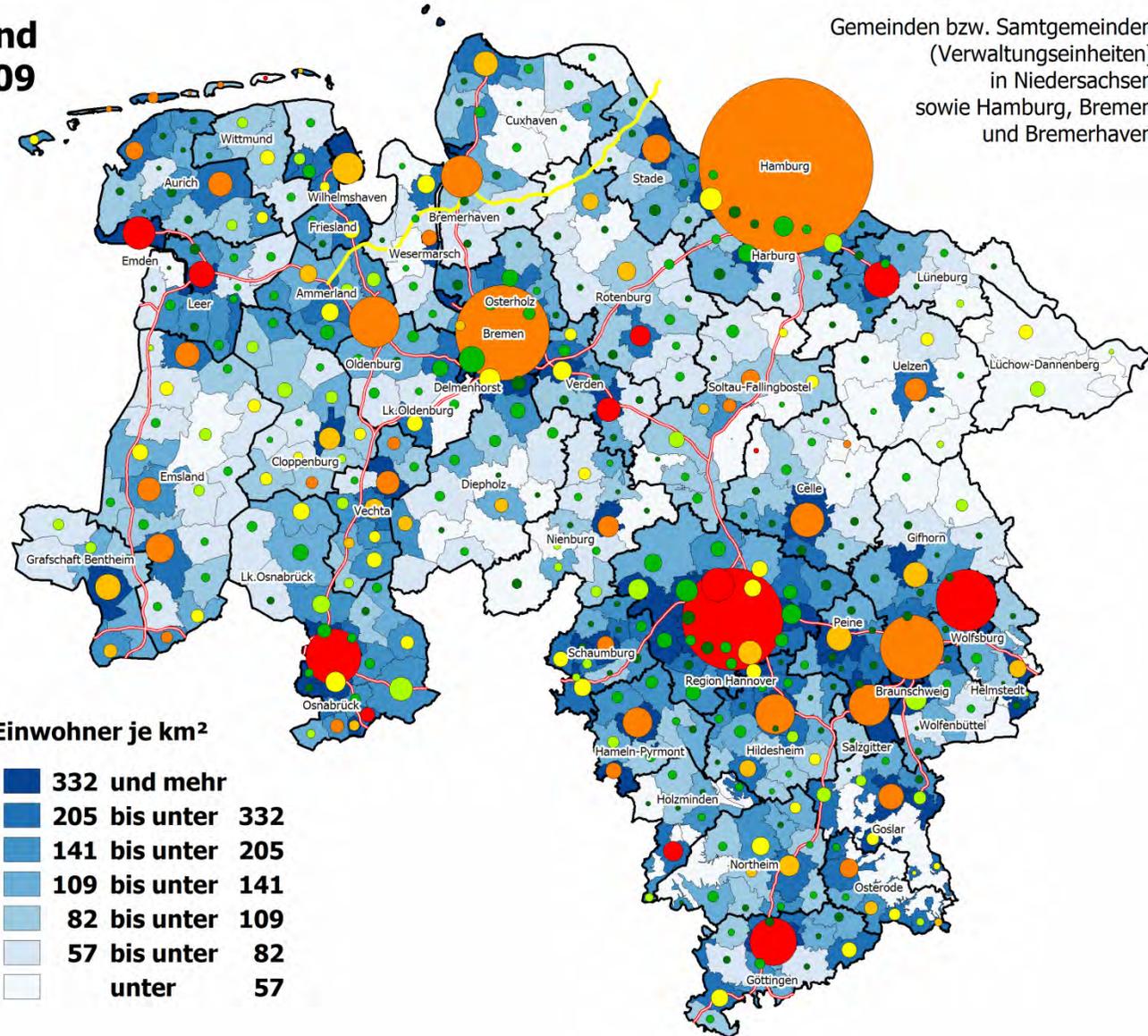
## Wirtschaftsstandorte und Bevölkerungsdichte 2009

Gemeinden bzw. Samtgemeinden  
(Verwaltungseinheiten)  
in Niedersachsen  
sowie Hamburg, Bremen  
und Bremerhaven

**Sozialversicherungspflichtig  
Beschäftigte (am Arbeitsort)  
am 30.6.2009**



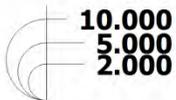
**Pendlerbilanz 2009  
(Einpendler abzgl.  
Auspendler in % der  
Beschäftigten am  
Wohnort)**



# Aktuelle Bevölkerungsentwicklung

## Bevölkerungsentwicklung 2005 bis 2009

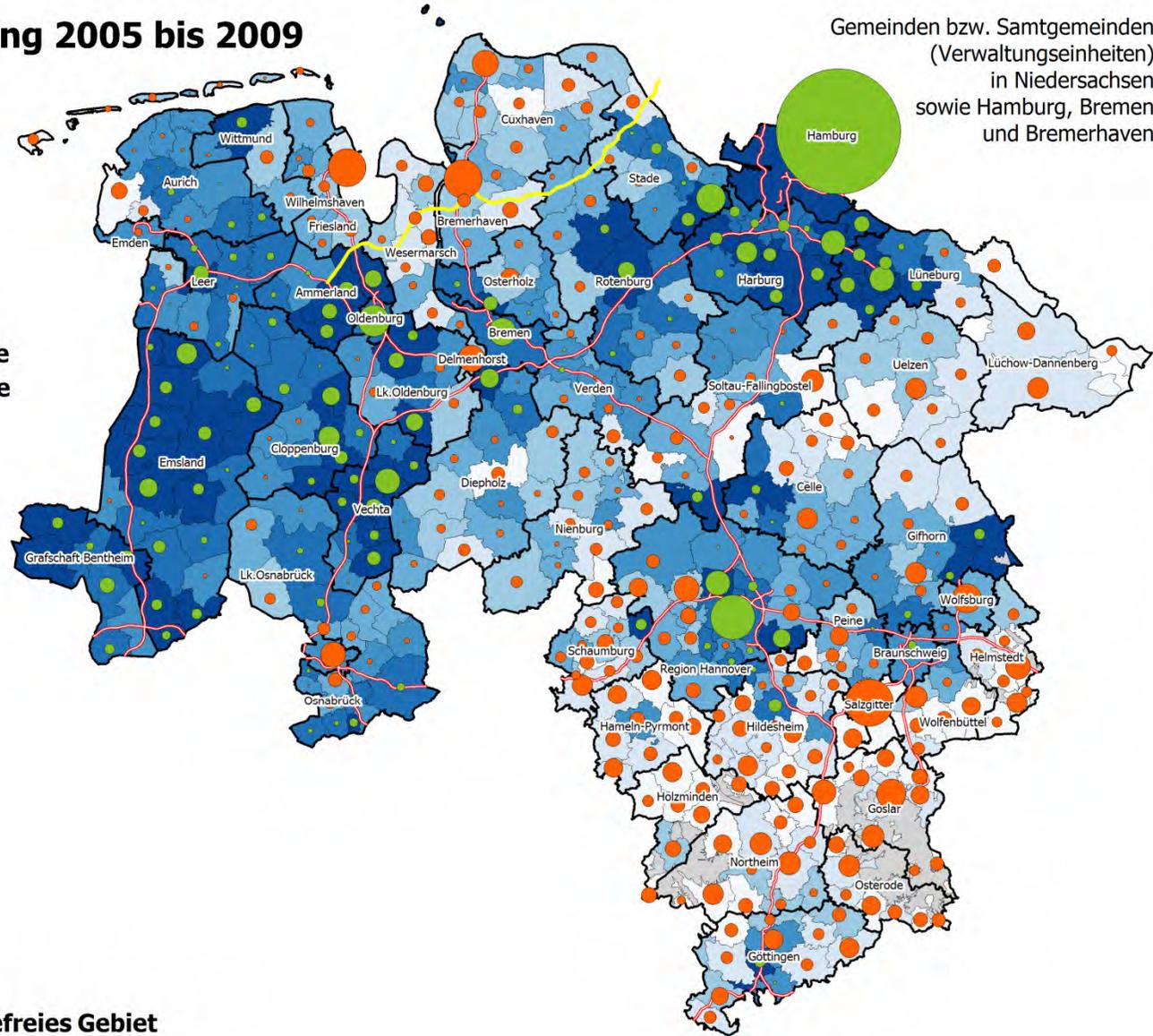
absolut  
(Verwaltungseinheiten)



● Zunahme  
● Abnahme

in v. T. (JD)  
(Verwaltungseinheiten)

■ 3,2 und mehr	(64)
■ 0,7 bis unter 3,2	(62)
■ -1,8 bis unter 0,7	(63)
■ -3,6 bis unter -1,8	(58)
■ -6,3 bis unter -3,6	(61)
■ -9,5 bis unter -6,3	(62)
■ unter -9,5	(60)
■ keine Angabe bzw. gemeindefreies Gebiet	



Gemeinden bzw. Samtgemeinden  
(Verwaltungseinheiten)  
in Niedersachsen  
sowie Hamburg, Bremen  
und Bremerhaven

# NIW-Bevölkerungsprognose 2009 bis 2025

## Bevölkerungsprognose 2010 bis 2025 (Variante II B)

Gemeinden bzw. Samtger  
(Verwaltungseinr  
in Nieders

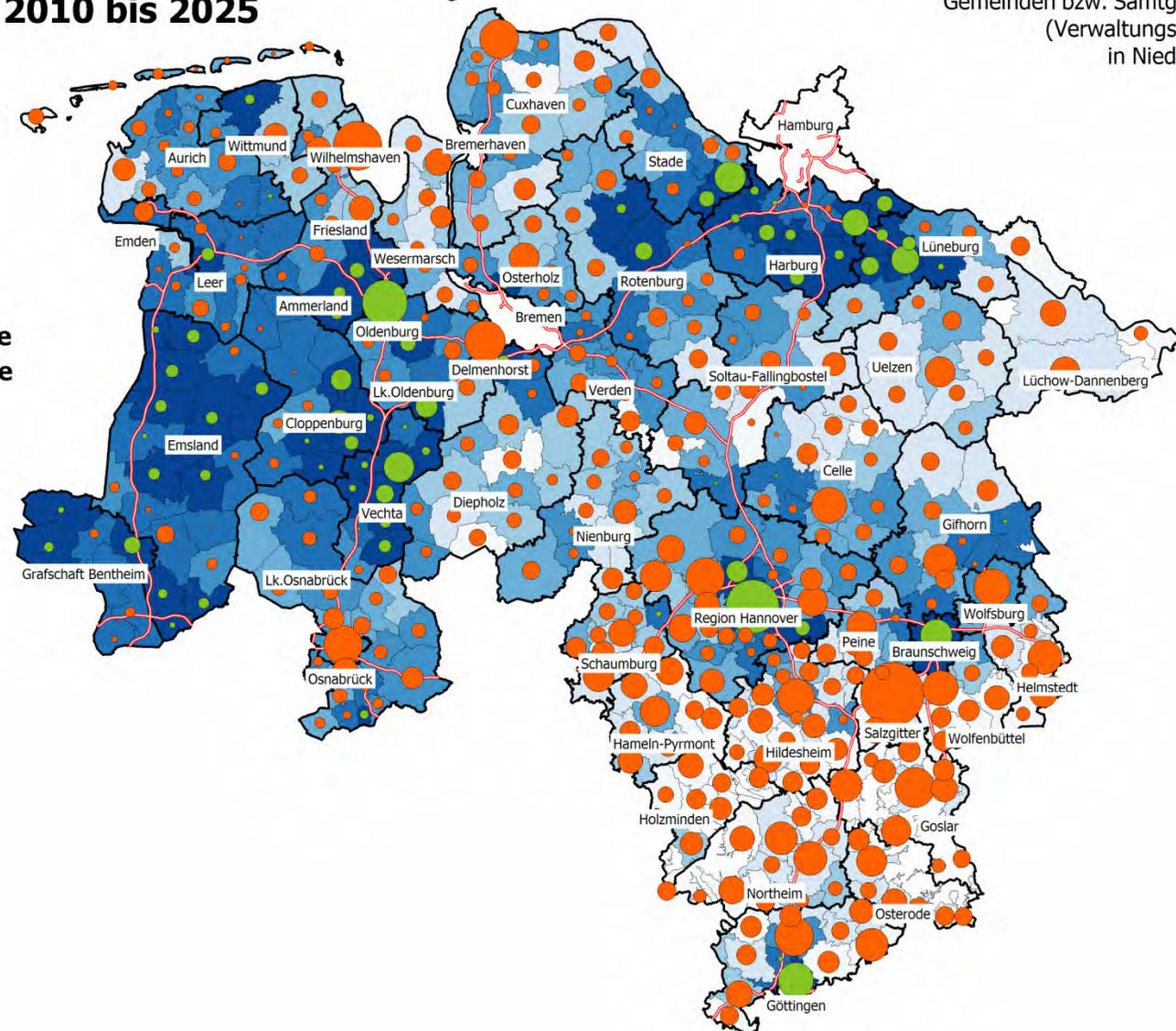
absolut  
(Verwaltungseinheiten)



● Zunahme  
● Abnahme

in %  
(Verwaltungseinheiten)

■ 1,0 und mehr	(61)
■ -3,3 bis unter 1,0	(61)
■ -6,3 bis unter -3,3	(61)
■ -9,6 bis unter -6,3	(61)
■ -13,2 bis unter -9,6	(61)
■ -17,7 bis unter -13,2	(61)
■ unter -17,7	(61)



# Wirtschaftsstandorte und Erreichbarkeit der Bundesautobahnen

## Wirtschaftsstandorte und Erreichbarkeit von Bundesfernstraßen 2009

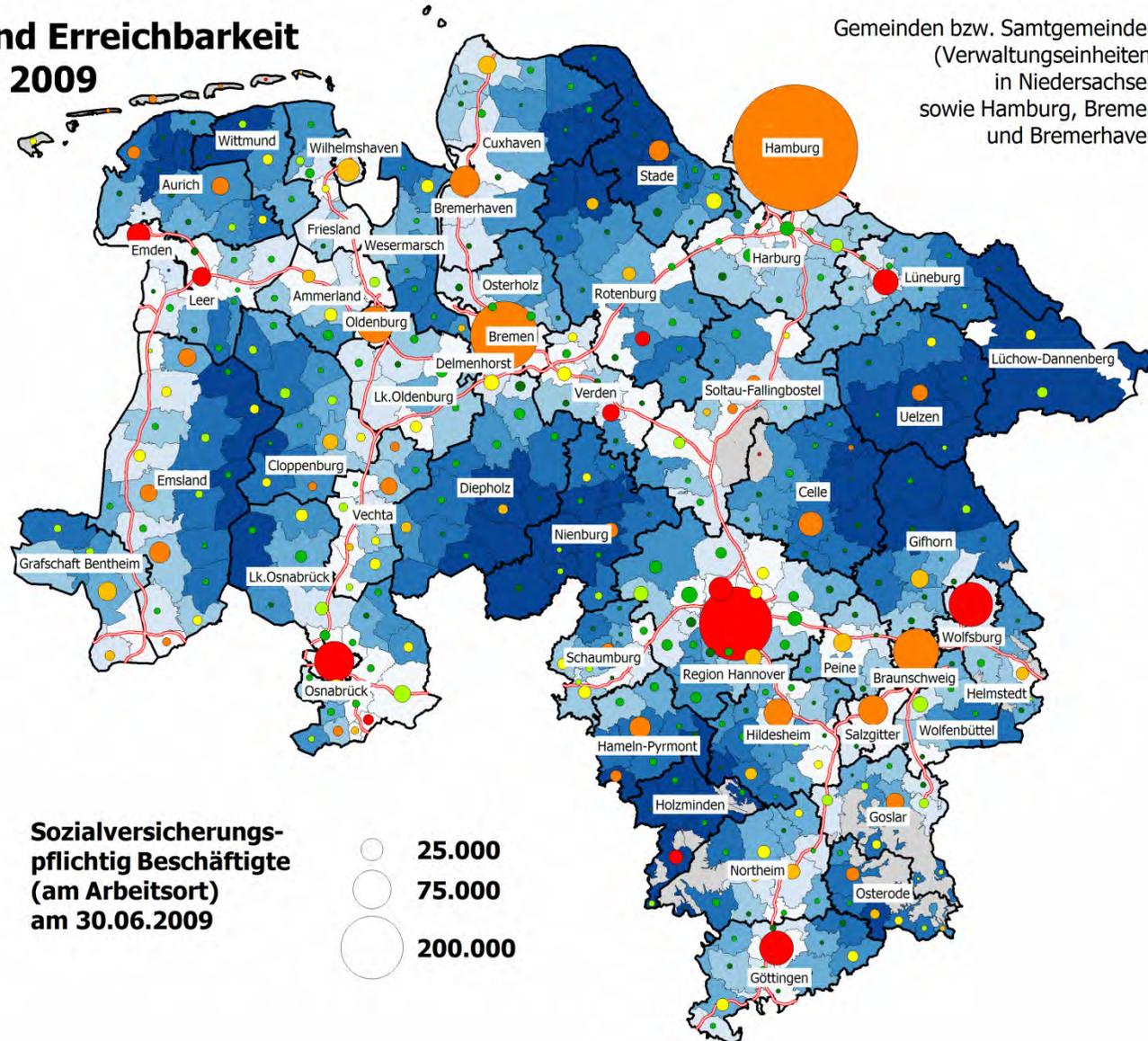
Gemeinden bzw. Samtgemeinden (Verwaltungseinheiten) in Niedersachsen sowie Hamburg, Bremen und Bremerhaven

**Pendlerbilanz 2009 (Einpendler abzgl. Auspendler in % der Beschäftigten am Wohnort)**

- 50 und mehr
- 25 bis unter 50
- 10 bis unter 25
- -10 bis unter 10
- -25 bis unter -10
- -50 bis unter -25
- unter -50

**Entfernung vom Gemeindemittelpunkt zur nächsten Autobahnauffahrt in Kilometern**

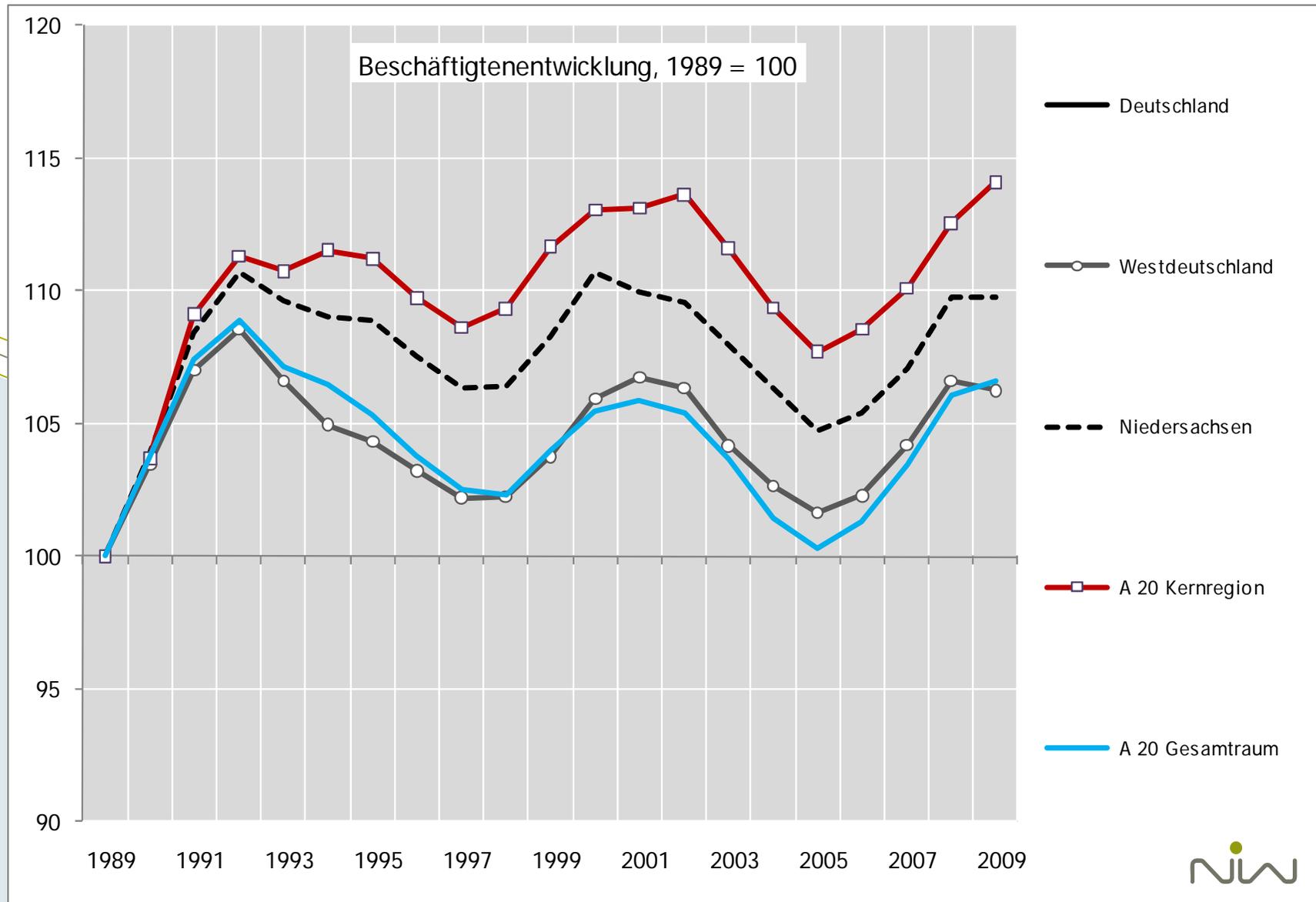
- 31 und mehr (61)
- 21 bis unter 31 (61)
- 14 bis unter 21 (60)
- 9 bis unter 14 (60)
- 6 bis unter 9 (59)
- 3 bis unter 6 (61)
- unter 3 (59)



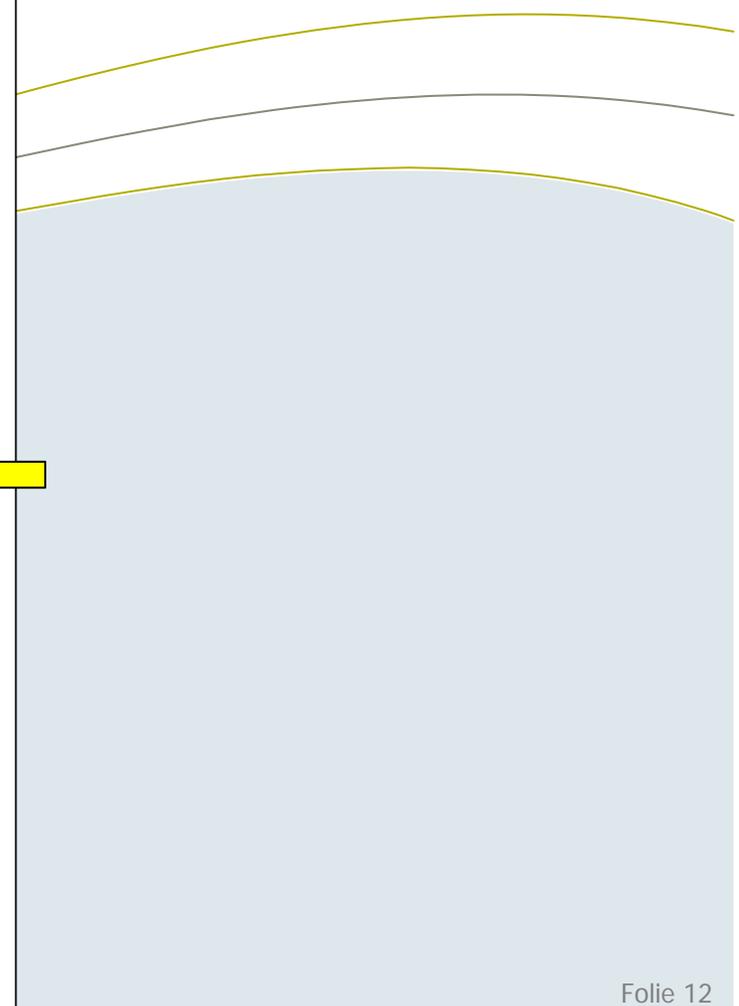
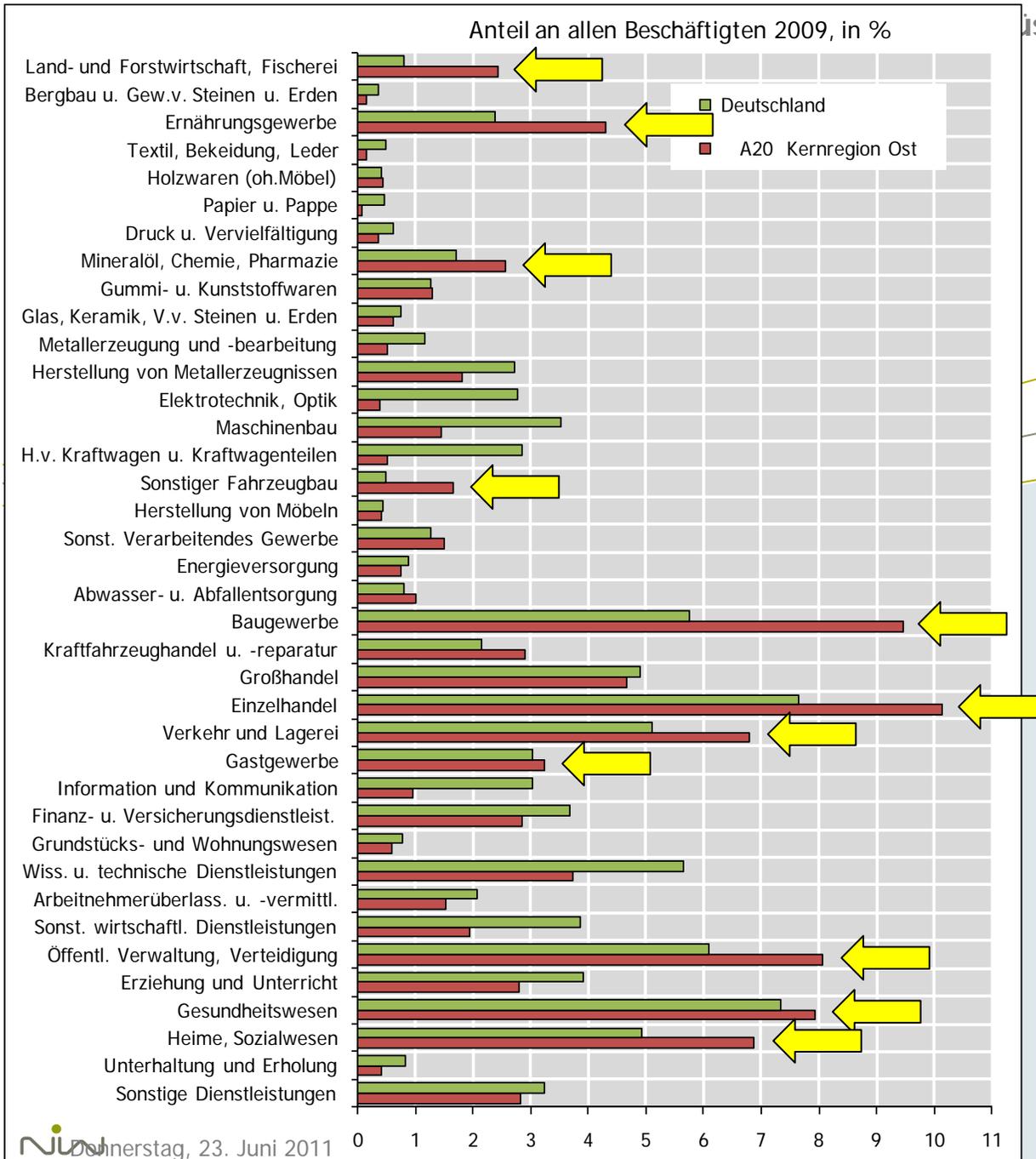
**Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (am Arbeitsort) am 30.06.2009**

- 25.000
- 75.000
- 200.000

# Beschäftigtenentwicklung seit Ende der 80er Jahre

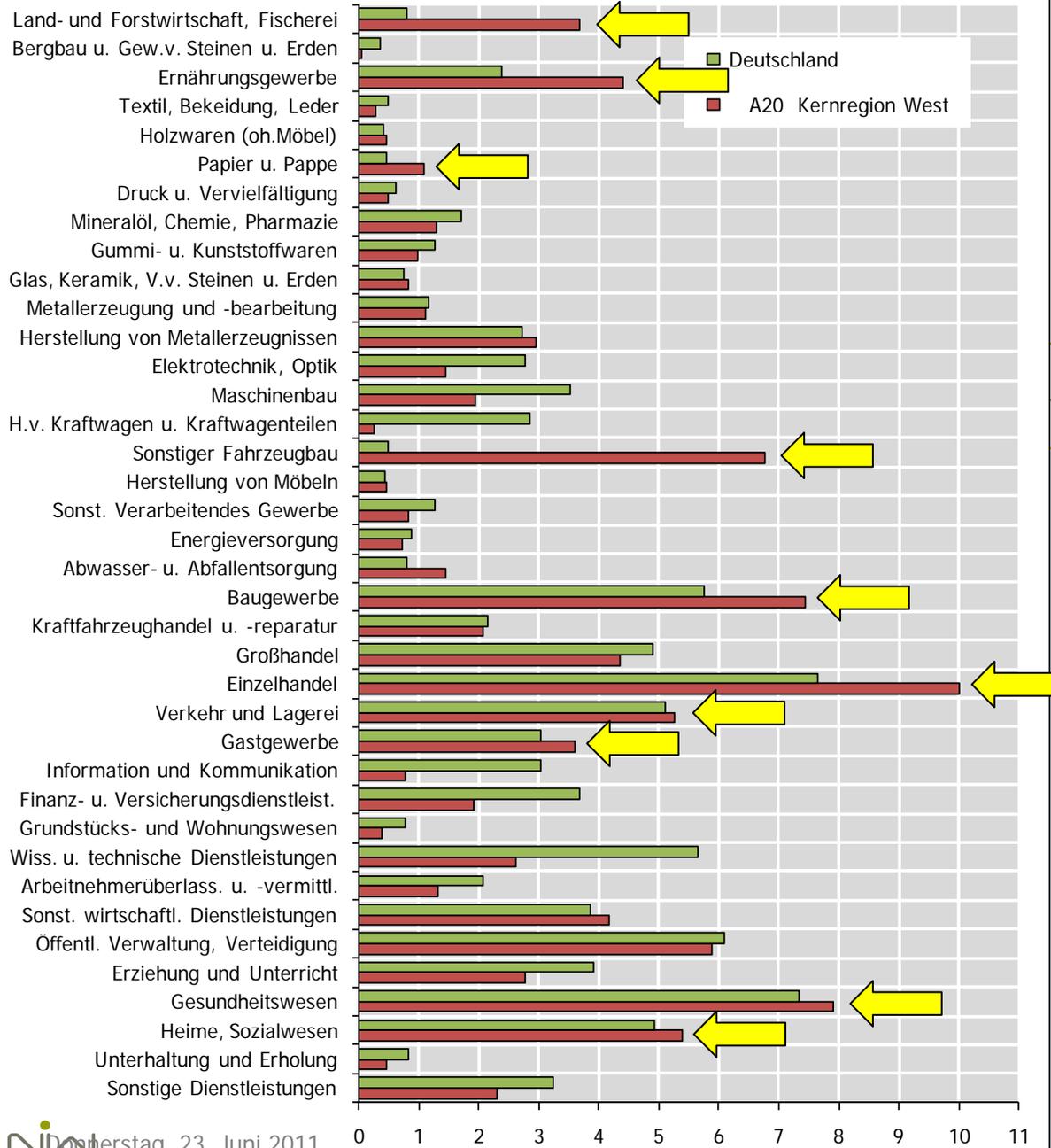


# Branchenstruktur in der Kernregion – Ost 2009

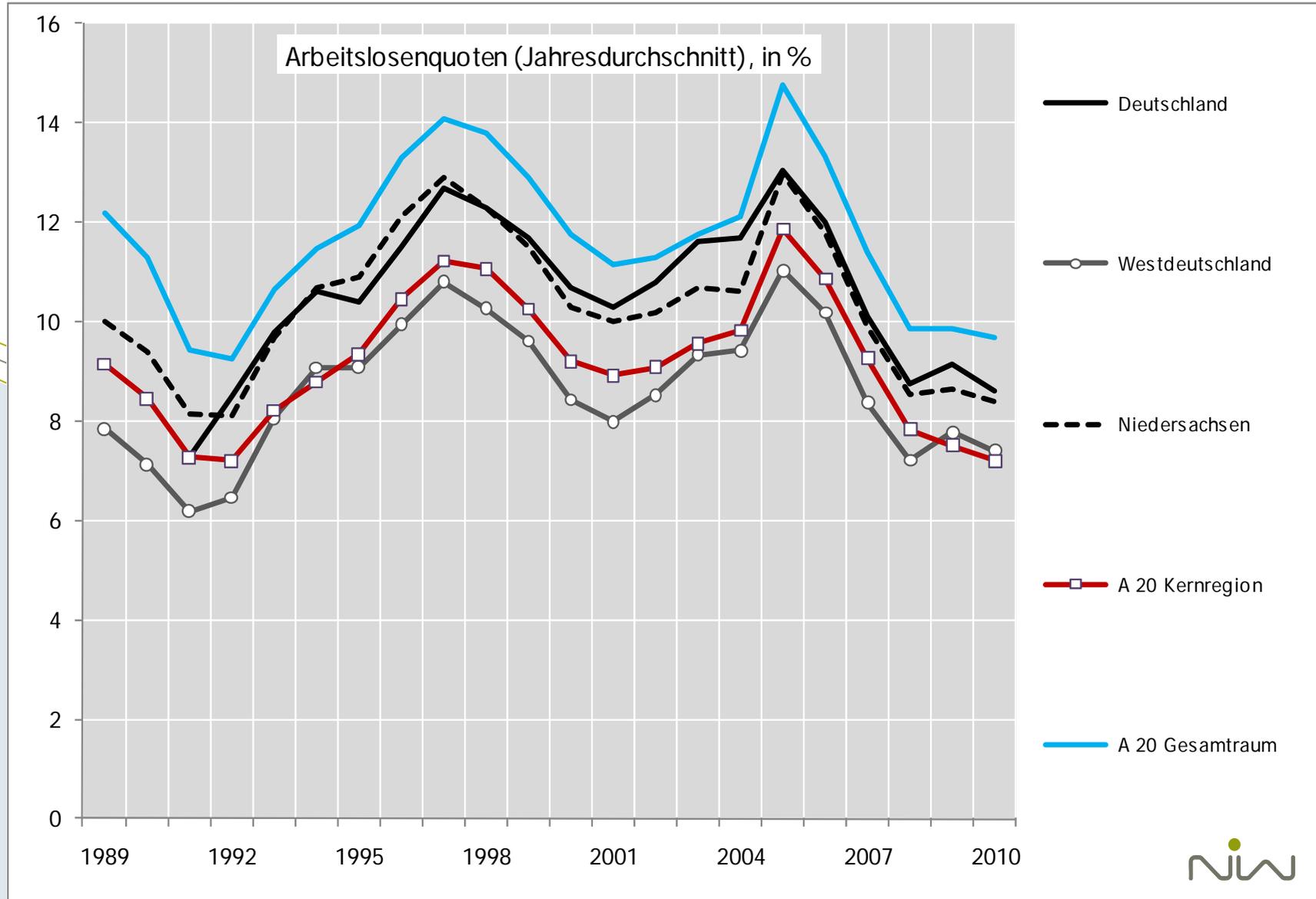


# Branchenstruktur in der Kernregion – West 2009

Anteil an allen Beschäftigten 2009, in %



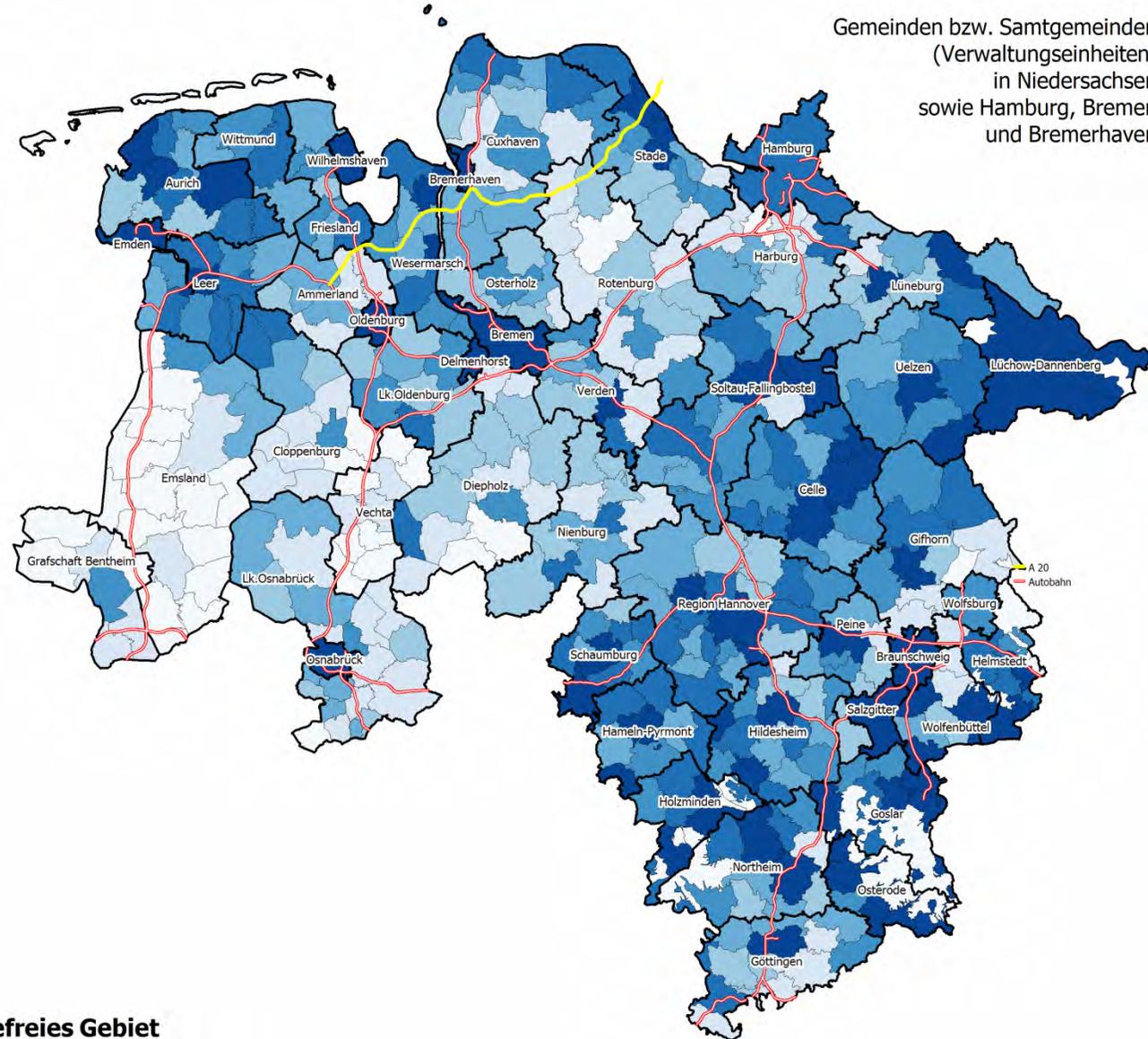
# Entwicklung der Arbeitslosigkeit seit 1989



# Aktuelle Arbeitslosigkeit 2010

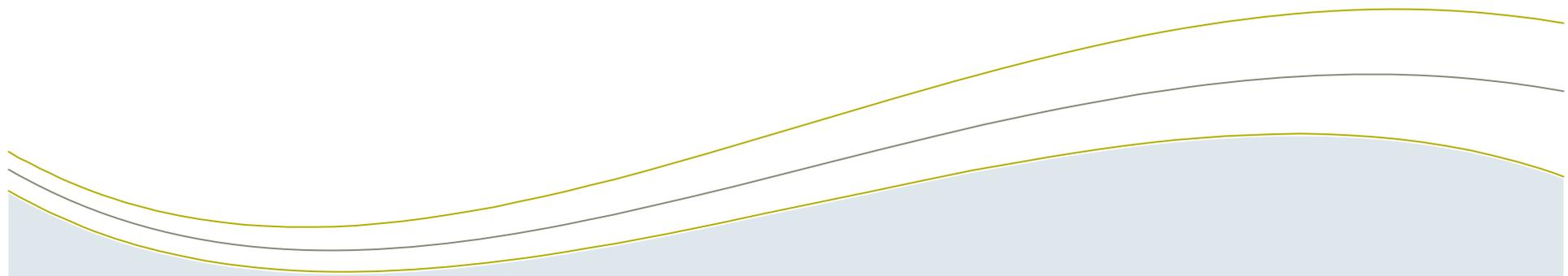
## Arbeitslosigkeit 2010

Gemeinden bzw. Samtgemeinden  
(Verwaltungseinheiten)  
in Niedersachsen  
sowie Hamburg, Bremen  
und Bremerhaven



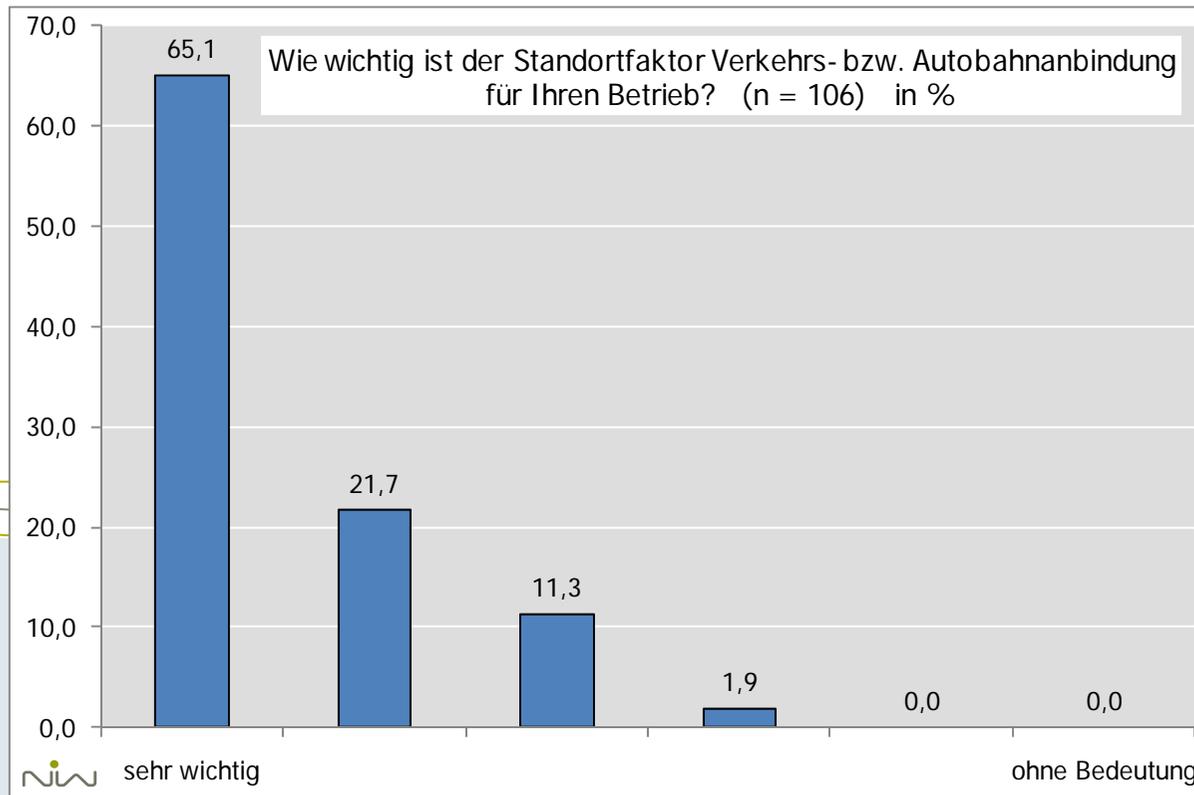
Arbeitslosenquoten am  
30.06.2010 in %  
(Verwaltungseinheiten)

- 9,4 und mehr (68)
- 7,9 bis unter 9,4 (66)
- 7,0 bis unter 7,9 (60)
- 6,0 bis unter 7,0 (65)
- 5,3 bis unter 6,0 (65)
- 4,2 bis unter 5,3 (66)
- unter 4,2 (61)
- keine Angabe bzw. gemeindefreies Gebiet



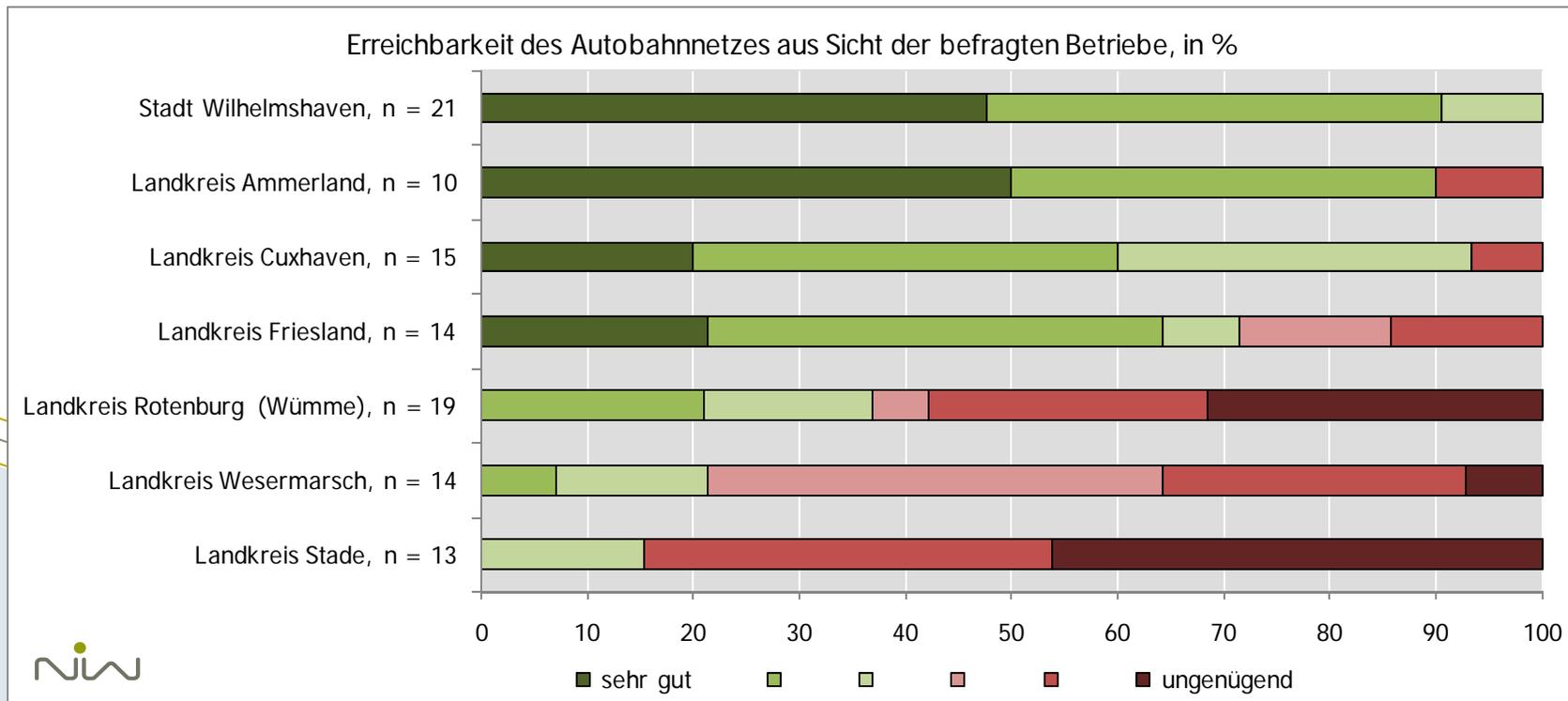
**2.**  
**A) Unternehmensbefragung**

## Standortfaktor Verkehrs- bzw. Autobahnanbindung



- Für zwei Drittel der befragten Betriebe ist die Verkehrs- bzw. Autobahnanbindung ein sehr wichtiger Standortfaktor
- Insbesondere gilt dies für Betriebe aus der Verkehrs- und Logistikwirtschaft.
- Im östlichen Teil des Untersuchungsraums, insbesondere im Landkreis Stade, wird die Verkehrs- und Autobahnanbindung noch etwas häufiger als sehr wichtig eingestuft.

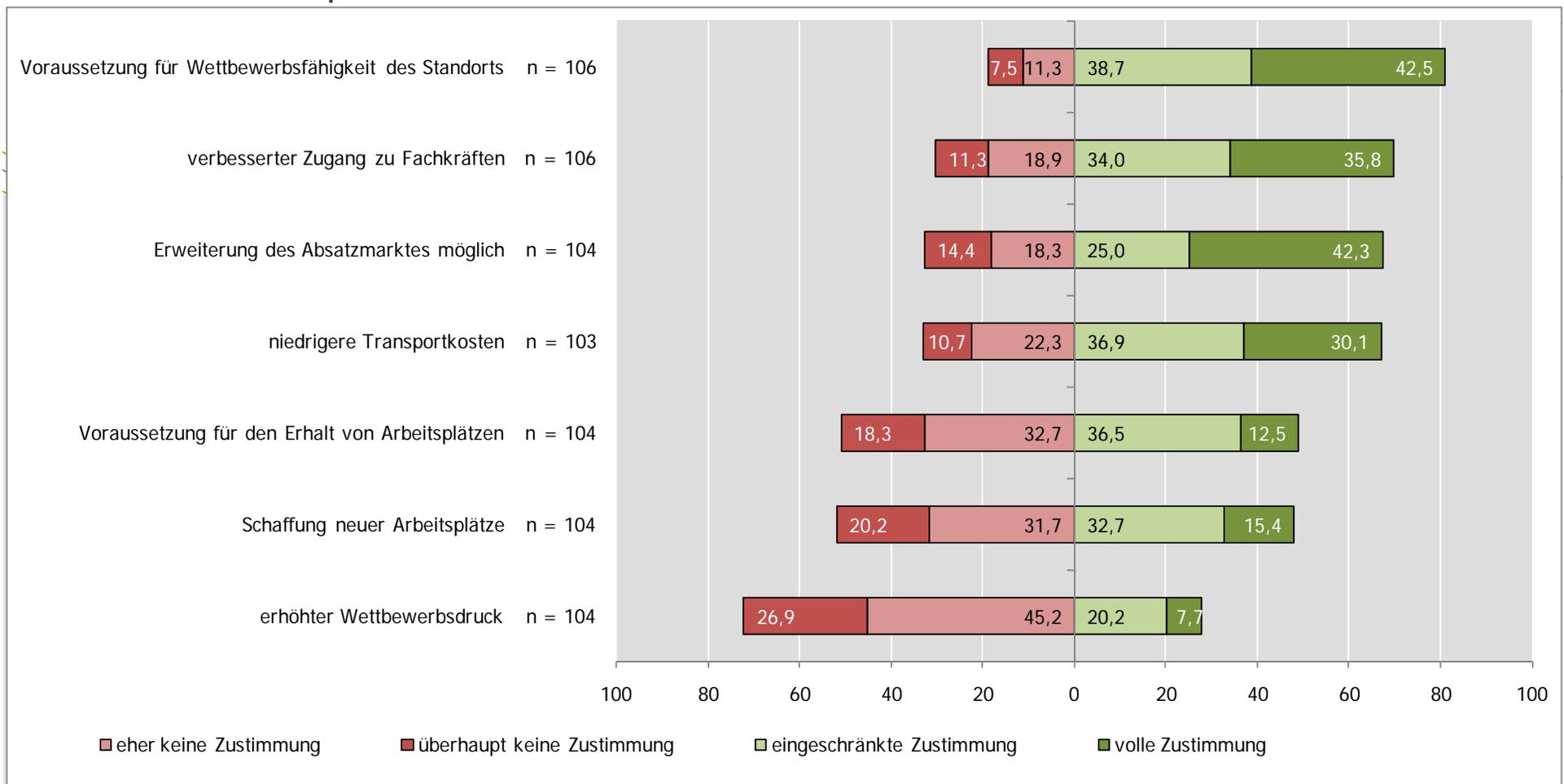
## Erreichbarkeit des Autobahnnetzes

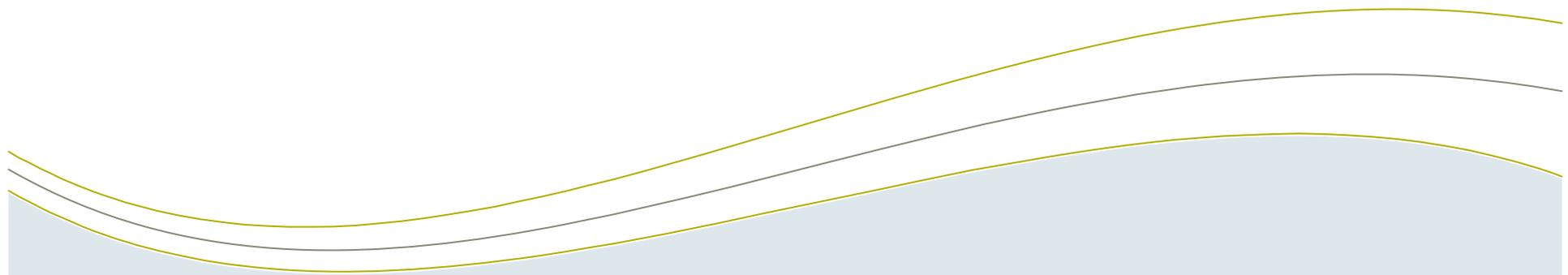


- Insgesamt schätzt rund die Hälfte der befragten Betriebe die Erreichbarkeit der Autobahn als gut oder sehr gut ein und knapp ein Viertel als befriedigend oder ausreichend. Nahezu 30 % bezeichnen die Erreichbarkeit jedoch als mangelhaft oder ungenügend.
- Im westlichen Teil des Befragungsraums wird die Erreichbarkeit des Autobahnnetzes durchschnittlich deutlich positiver eingeschätzt als im Osten. Der größte Verbesserungsbedarf aus Sicht der Betriebe besteht in den Landkreisen Stade und Rotenburg im östlichen Teilraum, aber auch im Landkreis Wesermarsch im Westen.

## Erwartete langfristige Effekte

- Vier von zehn befragten Betrieben erwarten langfristig deutlich positive Effekte durch den Bau der A 20. Insbesondere die befragten Logistikbetriebe rechnen mit deutlich positiven Effekten.





**2.**  
**B) Branchengespräche**

## Häfen und Logistik – Containerumschlag

- Containerumschlag an den Häfen als Bestandteil von Logistikketten
  - » Hafenwahl erfolgt durch Reeder bzw. Logistikdienstleister aufgrund der Gesamtkosten
  - » neben direkt am Hafen anfallenden Kosten auch Hinterlandtransport als wichtiger Kostenblock
  - » LKW auf kürzeren Strecken (unter ca. 150 – 300 km) flexibelstes und kostengünstigstes Verkehrsmittel
  - » Unzuverlässigkeit verursacht Kosten (Produktionsausfälle etc.)
- Umfuhren zwischen den norddeutschen Containerhäfen
  - » i.d.R. wird nur ein Standort der Hafenrange angelaufen, weitere Umverteilung u.a. auf der Straße
  - » Bedingungen für Umfuhren als Wettbewerbsfaktor der norddt. Containerhäfen
- Starker Anstieg des Containerumschlags in den letzten 15 Jahren
  - » gestiegene Anforderungen an die Hinterlandanbindungen
- Zu erwartende Effekte einer Küstenautobahn A 20:
  - » Optimierte Umfuhren
  - » Schnellere und verlässlichere Transporte
  - » Erweiterung der Hafenreichweite Richtung Skandinavien

## Verbindungen zwischen Containerhäfen



## Verbindungen zwischen Containerhäfen



## Häfen und Logistik – Umschlag von Massengütern

- Insgesamt geringere Bedeutung der A 20 für den Massengutumschlag
  - » Versorgung mit „einfachen Gütern“ im näheren Umfeld: A 20 nicht von Bedeutung
  - » Lange Strecken per Bahn, kaum Umfuhren zwischen den Häfen
  - » Raffinerien im direkten Hafenbereich: praktisch kein Hinterlandtransport
  
- Markterweiterungen in bestimmten Segmenten möglich
  - » z.B. Hafen Brake: Erweiterung des Marktgebietes für Getreideexporte Richtung Schleswig-Holstein möglich
  
- Entlastung der A 1

## Häfen und Logistik – Windkraft

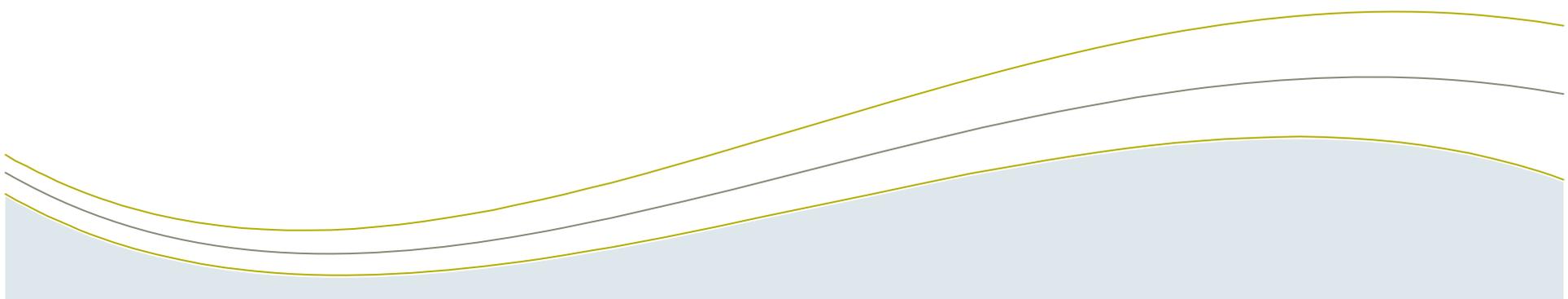
- Umschlag von Windkraftanlageanteilen an mehreren Hafenstandorten von wachsender Bedeutung (z.B. Bremerhaven, Brake, Cuxhaven)
- In einigen Fällen im Zusammenhang mit der Offshore-Windkraftnutzung auch Produktionsstandorte in direkter Hafennähe angesiedelt
- Infrastruktur muss auf übergroße Transporte ausgelegt sein
- Erhöhte Standortgunst durch die Küstenautobahn

## Luftfahrzeugbau

- Straße als wichtigster Verkehrsträger...
  - » ... auf kurzen Strecken,
  - » ... im Hinterlandtransport und
  - » ... zur flexiblen Anlieferung kleiner Teile.
- Intensiver Austausch zwischen den Werken innerhalb des Untersuchungsraums
- Just in time - Produktion
- Transport von Großbauteilen: besondere Anforderungen an die Verkehrswege
- Alternative Strecken reduzieren Verzögerungen bei Störungen
- Infrastruktur als Standortfaktor bei internen Standortentscheidungen
- Erwartete Wirkungen der A 20:
  - » Reduktion der Transportzeiten von Varel und Nordenham nach Hamburg
  - » Entlastung der Ortsdurchfahrten

## Tourismus

- Hohe Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs
  - » Anreise erfolgt fast ausschließlich mit dem PKW (wichtigstes Herkunftsgebiet NRW)
  - » Hohe Mobilität der Gäste während des Aufenthalts
  
- Kleinere Fahrzeitverbesserungen v.a. für Kurzreisen und Tagesgäste von Bedeutung
  
- Erwartete Auswirkungen der A 20:
  - + Schlecht angebundene Teilräume profitieren
  - + Neue Gästepotenziale aus Schleswig-Holstein und Skandinavien
  - + Bessere Erreichbarkeit für Tagesgäste v.a. aus dem Hamburger Raum
  - Beeinträchtigung des Landschaftsbildes kaum befürchtet
  - Stärkere Konkurrenz durch die besser erreichbaren Ferienggebiete an der Ostsee- und der schleswig-holsteinischen Nordseeküste
  
- » positive Effekte dürften überwiegen

Three wavy lines in shades of yellow and grey curve across the upper portion of the slide, creating a decorative header effect.

**3.**  
**Erreichbarkeitsanalysen**

**A** Erreichbarkeit von Anschlussstellen  
(Gemeindemittelpunkte)

**B** Erreichbarkeit von Zielpunkten  
(Gemeindemittelpunkte)

**C** Erreichbarkeit von Zentren  
(Gemeindemittelpunkte)

**D** Wirkungen für ausgewählte Wirtschaftsbereiche

## Ziele und Wirkungen für die Wirtschaftsstandorte der Region

- **Schaffung attraktiver Standorte für Betriebsansiedlungen in Gewerbeflächen in unmittelbarer Nähe von Anschlussstellen**

- Einbindung in das Fernverkehrsnetz
- Standortattraktivität von Gewerbeflächen mit guter Erreichbarkeit von Fernverkehrsachsen und von großen Wirtschaftsräumen für An- und Umsiedlungen bzw. für Unternehmensgründungen
- Attraktivität von Gewerbeflächen steigt v.a. abseits der Zentren mit der Nähe zur Autobahn

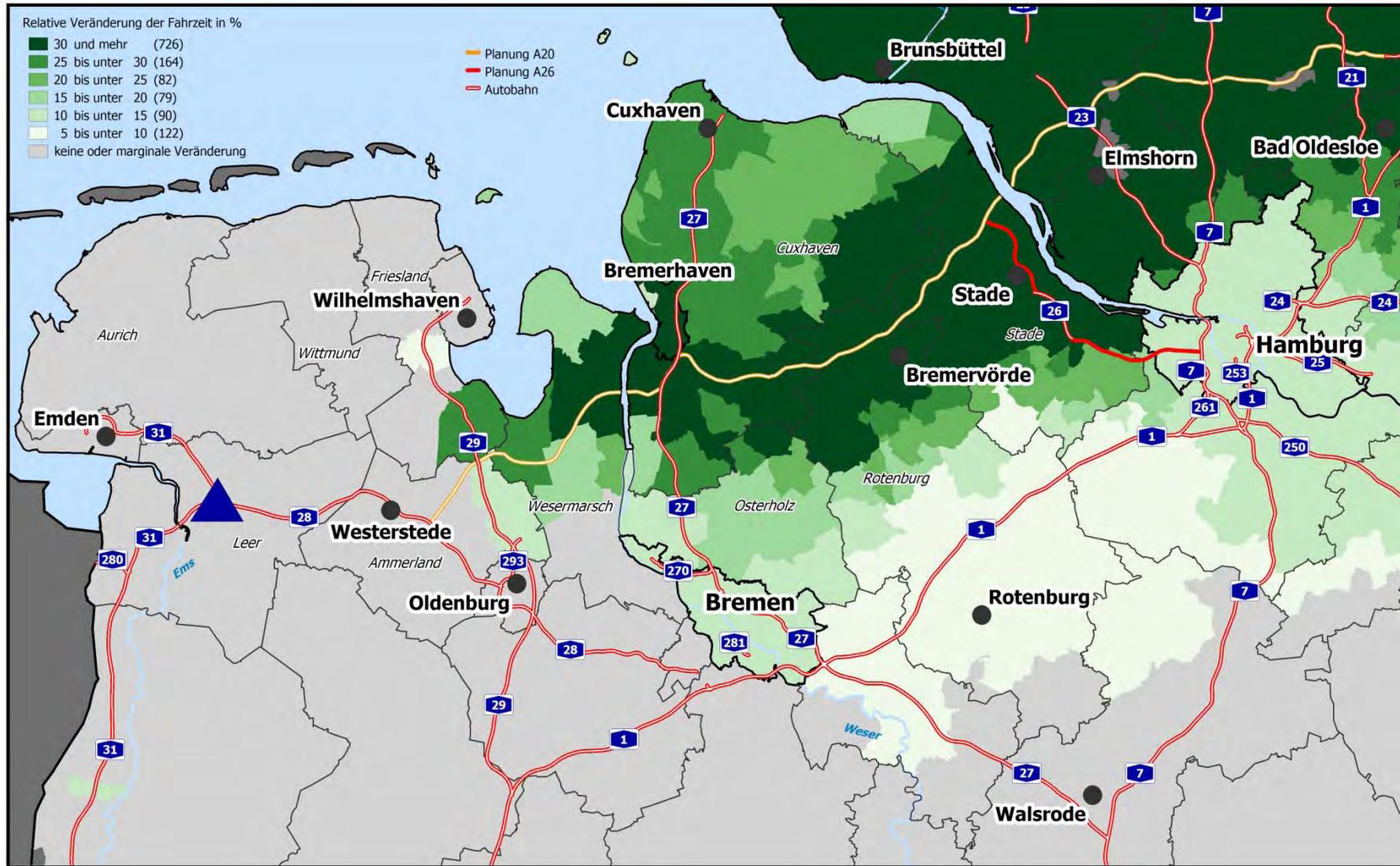
- **Bessere überregionale Anbindung von Standorten**

- Verbessertes Zugang zu (internationalen) Märkten
- Zusammenwachsen der niedersächsischen und schleswig-holsteinischen Regionen beidseits der Elbe
- Entlastung bestehender Autobahnen, z.B. A1

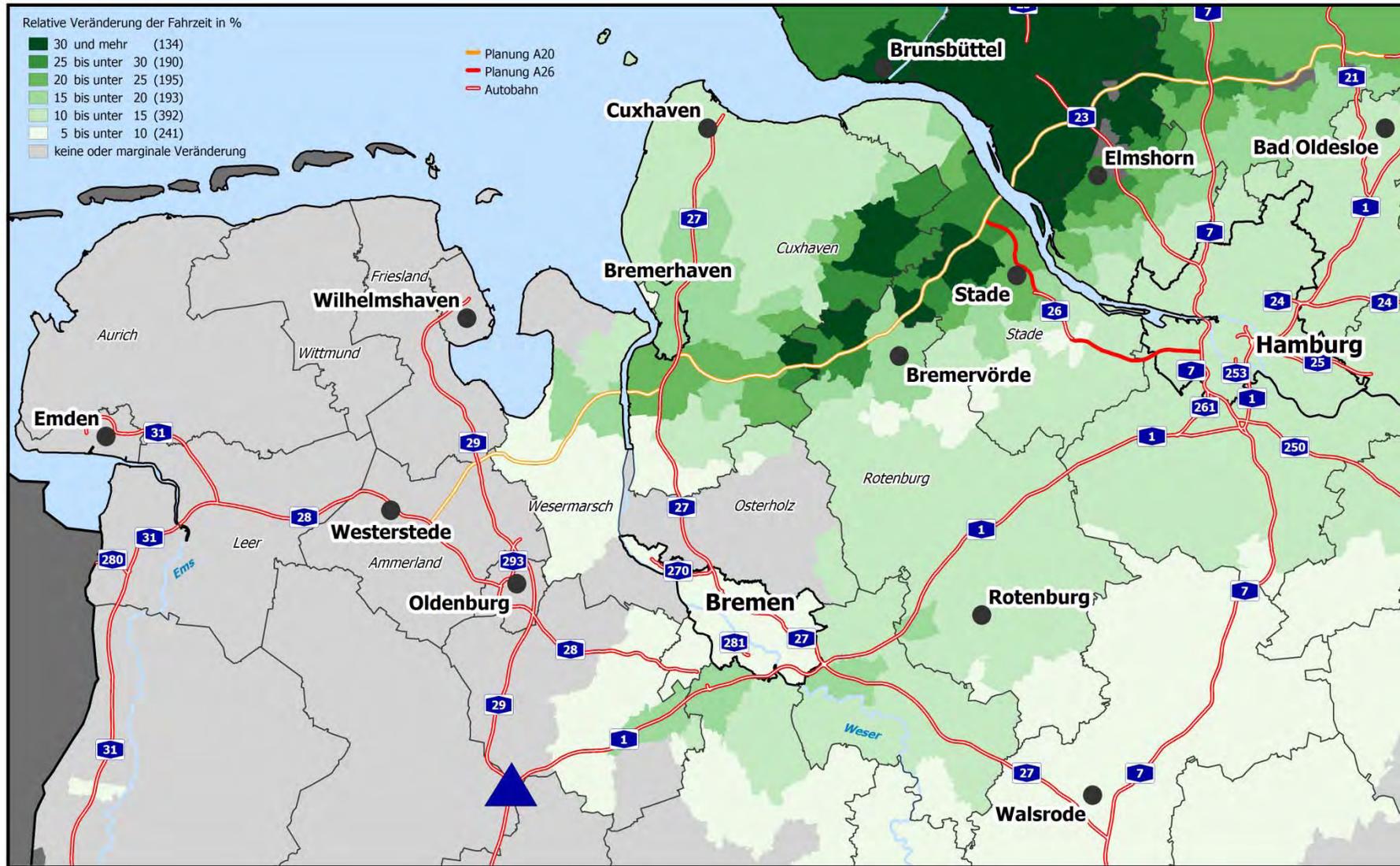
## Erreichbarkeit der nächsten Autobahnanschlussstelle

Erreichbarkeit	Kernraum WEST		Kernraum OST		Kernraum	
	Bev. abs.	in %	Bev. abs.	in %	Bev. abs.	in %
unter 30 Min. ohne A20	301.390	98,0	500.357	89,0	801.747	92,2
unter 30 Min. mit A20	307.673	100,0	552.073	98,2	859.746	98,8
Verbesserung nach Fahrzeitklassen	betroffene Bevölkerung	Anteil an insg.	betroffene Bevölkerung	Anteil an insg.	betroffene Bevölkerung	Anteil an insg.
keine Verbesserung	158.259	51,4	369.048	65,6	527.307	60,6
0 - 10 Min.	141.761	46,1	117.944	21,0	259.705	29,9
10 - 20 Min.	7.653	2,5	43.085	7,7	50.738	5,8
20 - 30 Min.	0	0,0	25.972	4,6	25.972	3,0
über 30 Min.	0	0,0	6.155	1,1	6.155	0,7

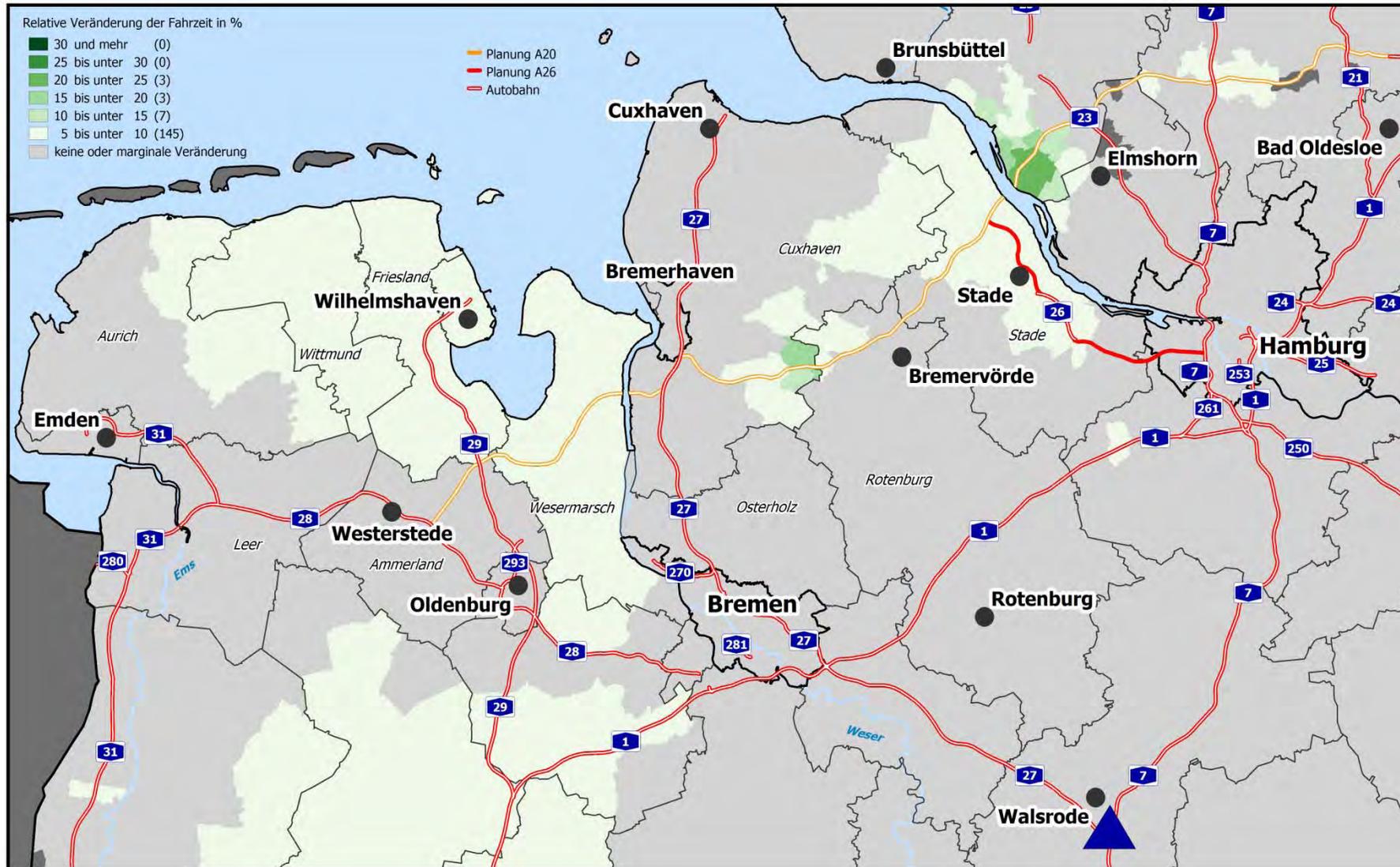
# Ziel A: Dreieck Leer – Veränderung Fahrzeit in %



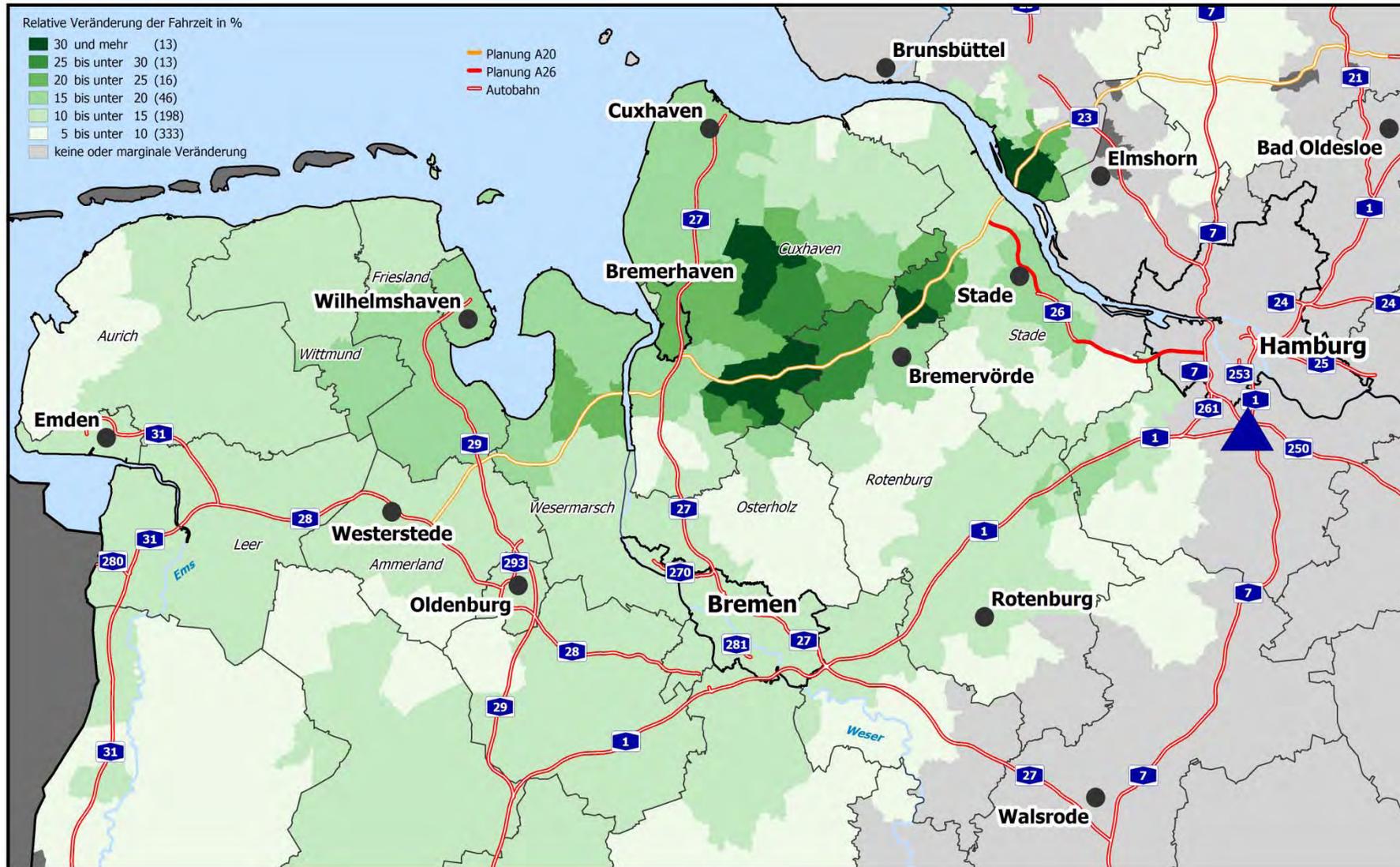
## Ziel B: Ahlhorner Heide – Veränderung Fahrzeit in %



## Ziel C: Dreieck Walsrode – Veränderung Fahrzeit in %



## Ziel D: Maschener Kreuz – Veränderung Fahrzeit in %



## Ziel E: Kaltenkirchen – Veränderung Fahrzeit in %



# Insgesamt (gewichtet) – Veränderung Fahrzeit in %



## Ziele und Wirkungen für die privaten Haushalte in der Region

- **Verbesserung der Erreichbarkeit der (Mittel- und) Oberzentren**

- Stärkung der Qualität der Wohnstandort- und Lebensbedingungen
- Beitrag zur Reduzierung von Abwanderungen; wichtiger Standortfaktor bei Zuwanderungen
- Stabilisierung der Bevölkerungsentwicklung

- Nur geringe Erreichbarkeitsverbesserungen für wenige einwohnerschwache Gemeinden

# Raum- und wirtschaftsstrukturelle Wirkungen der A 20 („Küstenautobahn“)

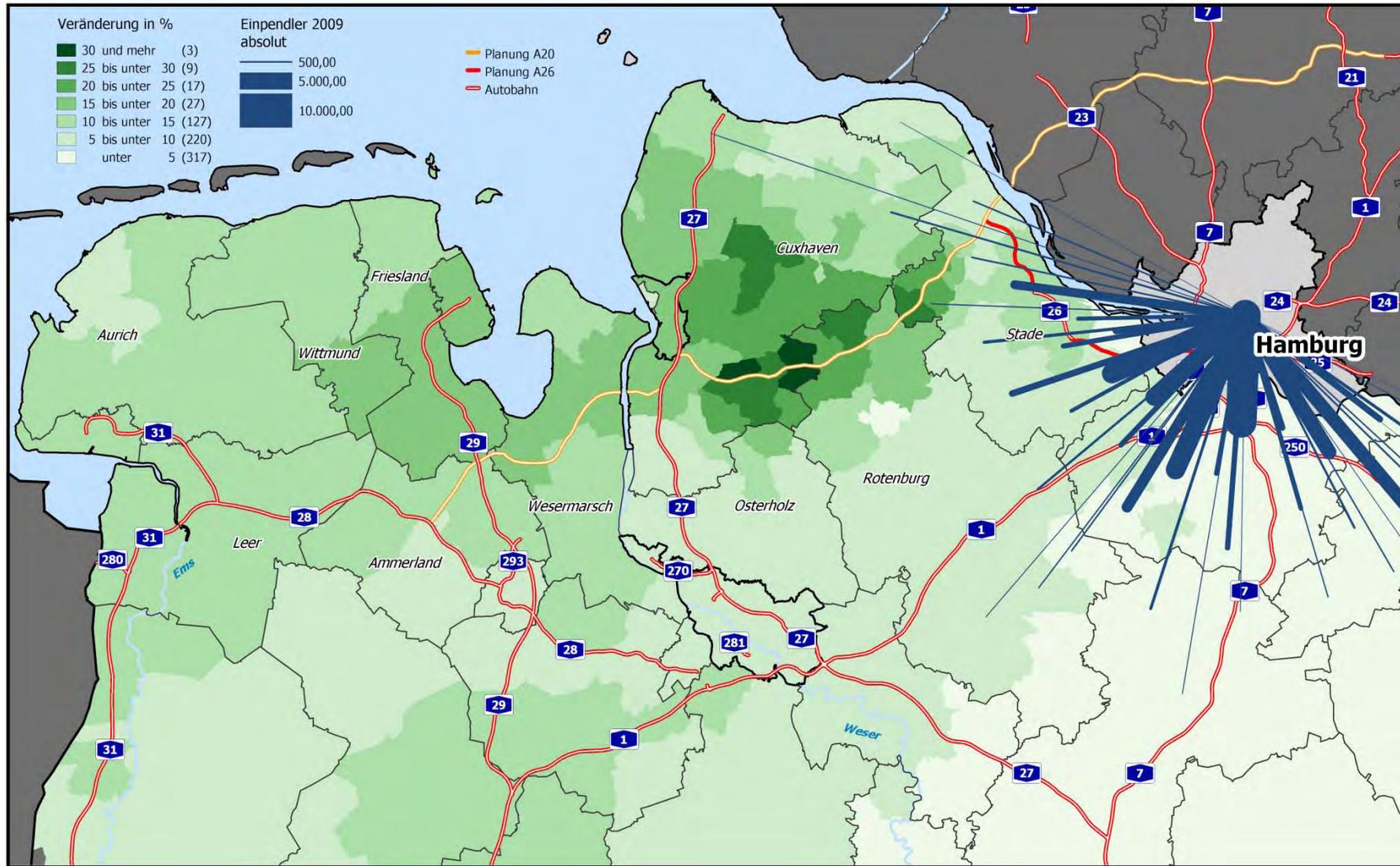


Verbesserung der	Einwohner (31.12.2009)	Erreichbarkeit von Mittelzentren je Gemeinde				Erreichbarkeit von Oberzentren je Gemeinde			
		in Minuten	in %	in Minuten	in %	in Minuten	in %	in Minuten	in %
A 20 Gesamttraum	2.332.672	0,2	0,6%	0,0	0,0%	2,3	4,5%	0,0	0,0%
A 20 Umland	1.462.795	-0,1	-0,6%	0,0	0,0%	0,1	0,4%	0,0	0,0%
A 20 Umland - Ost	773.745	-0,1	-1,1%	0,0	0,0%	0,5	1,1%	0,0	0,0%
A 20 Umland - West	689.050	0,0	-0,2%	0,0	0,0%	-0,2	-0,3%	0,0	0,0%
A 20 Kernregion	869.877	0,4	1,8%	0,0	0,0%	4,5	8,7%	0,0	0,1%
A 20 Kernregion - Ost	562.204	0,5	1,0%	0,0	0,0%	8,0	13,4%	0,1	0,1%
A 20 Kernregion - West	307.673	0,3	2,6%	0,0	0,1%	1,1	4,0%	0,0	0,1%
A 20 Umland - Ost	773.745	-0,1	-1,1%	0,0	0,0%	0,5	1,1%	0,0	0,0%
<i>Bremen, Stadt</i>	547.685	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
<i>Osterholz, LK</i>	112.029	-0,4	-3,4%	0,0	-0,1%	1,4	3,4%	0,0	0,1%
<i>Bremerhaven, St.</i>	114.031	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
A 20 Kernregion - Ost	562.204	0,5	1,0%	0,0	0,0%	8,0	13,4%	0,1	0,1%
<i>Stade, LK</i>	196.952	-0,4	-2,3%	0,0	0,0%	14,7	21,8%	0,3	0,5%
<i>Rotenburg (W.), LK</i>	164.064	-0,1	-0,5%	0,0	0,0%	5,8	10,4%	0,1	0,2%
<i>Cuxhaven, LK</i>	201.188	2,0	5,8%	0,0	0,0%	3,5	8,0%	0,0	0,1%
A 20 Umland - West	689.050	0,0	-0,2%	0,0	0,0%	-0,2	-0,3%	0,0	0,0%
<i>Emden, St.</i>	51.292	0,0	0,0%	0,0	0,0%	-0,4	-0,6%	-0,4	-0,6%
<i>Aurich, LK</i>	180.979	-0,1	-0,4%	0,0	0,0%	-0,2	-0,4%	0,0	0,0%
<i>Leer, LK</i>	159.651	-0,1	-0,4%	0,0	0,0%	-0,3	-0,6%	0,0	0,0%
<i>Wilhelmshaven, St.</i>	81.137	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
<i>Wittmund, LK</i>	54.657	0,0	-0,2%	0,0	0,0%	-0,2	-0,4%	0,0	0,0%
<i>Oldenburg (Oldb), St</i>	161.334	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
A 20 Kernregion - West	307.673	0,3	2,6%	0,0	0,1%	1,1	4,0%	0,0	0,1%
<i>Wesermarsch, LK</i>	91.228	0,6	5,2%	0,0	0,3%	3,2	11,7%	0,4	1,4%
<i>Friesland, LK</i>	98.928	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	-0,3%	0,0	0,0%
<i>Ammerland, LK</i>	117.517	0,3	2,6%	0,0	0,3%	0,1	0,5%	0,0	0,1%

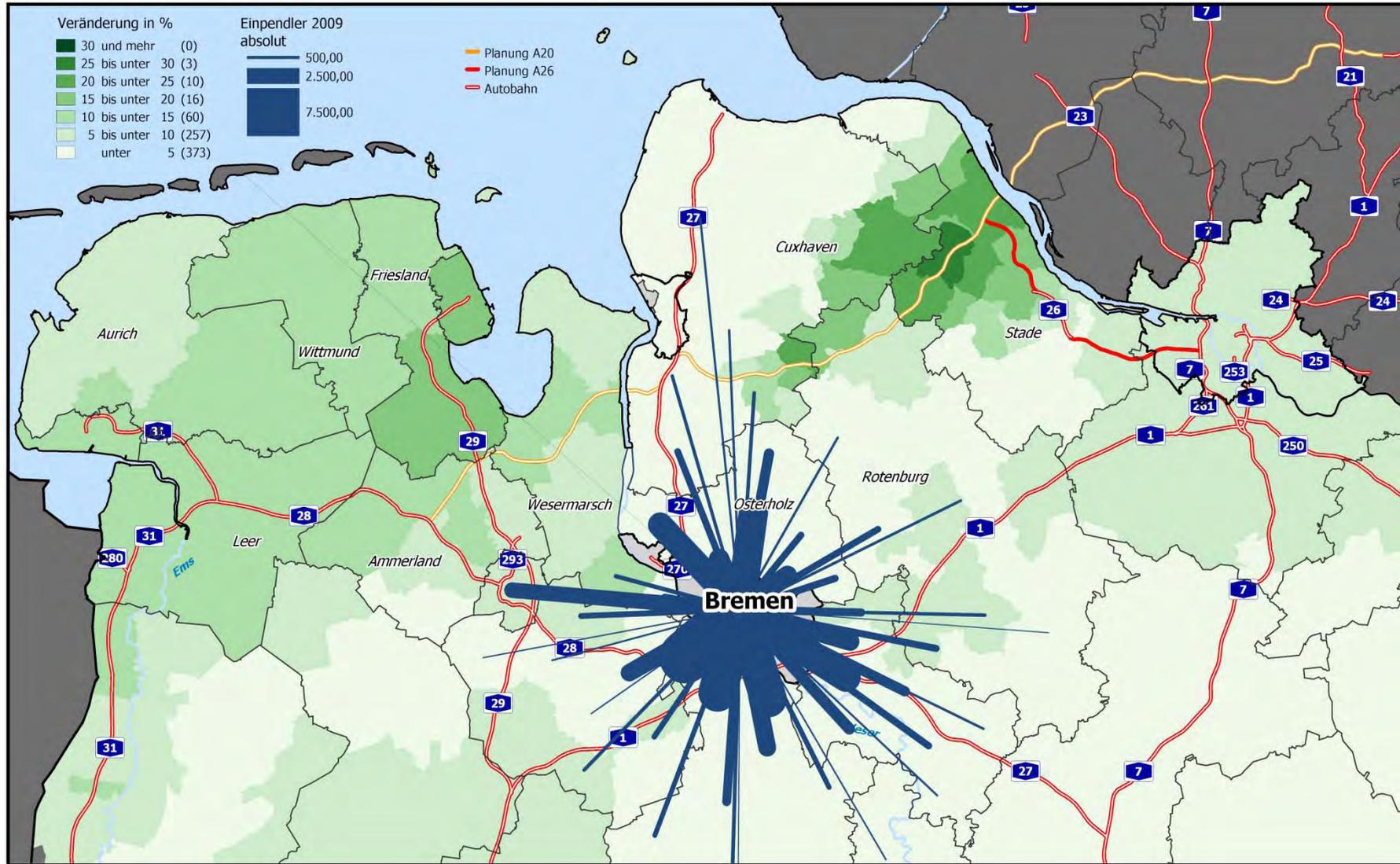
## Ziele und Wirkungen für die privaten Haushalte in der Region

- **Verbesserung der Erreichbarkeit der umliegenden (großstädtischen) Arbeitsmärkte für Pendler**
  - Erreichbarkeit der großen Arbeitsmarktzentren in IPV (Fahrzeit, Kosten)
  - Ausweitung der großstädtischen Pendlereinzugsbereiche (mit qualitativ und v.a. qualitativ breitem Angebotsspektrum)
  - Steigerung der Erwerbsbeteiligung bzw. Reduzierung der Arbeitslosigkeit
  - Zusätzliches Einkommen
  - steigende Nachfrage nach lokalen Gütern und Dienstleistungen (z.T. auch in Arbeitsplatzzentren)

# Ziel: Hamburg – Veränderung Fahrzeit in %



# Ziel: Bremen – Veränderung Fahrzeit in %



# Raum- und wirtschaftsstrukturelle Wirkungen der A 20 („Küstenautobahn“)



Verbesserung der	Einwohner (31.12.2009)	Erreichbarkeit von Hamburg				Erreichbarkeit von Bremen			
		je Gemeinde		je Einwohner		je Gemeinde		je Einwohner	
		in Minuten	in %	in Minuten	in %	in Minuten	in %	in Minuten	in %
A 20 Gesamttraum	2.332.672	17,0	12,4%	15,0	11,1%	6,2	6,9%	5,5	5,9%
A 20 Umland	1.462.795	17,5	11,9%	15,1	10,5%	5,4	5,0%	4,9	4,8%
A 20 Umland - Ost	773.745	14,4	12,1%	11,1	9,8%	-0,3	-0,7%	-0,1	-0,3%
A 20 Umland - West	689.050	20,5	11,7%	19,6	11,4%	11,2	10,8%	10,6	10,4%
A 20 Kernregion	869.877	16,5	12,8%	14,8	12,2%	7,1	8,8%	6,5	7,8%
A 20 Kernregion - Ost	562.204	13,0	12,2%	12,2	11,5%	5,6	6,4%	5,6	6,1%
A 20 Kernregion - West	307.673	19,9	13,4%	19,7	13,4%	8,5	11,1%	8,3	10,9%
A 20 Umland - Ost	773.745	14,4	12,1%	11,1	9,8%	-0,3	-0,7%	-0,1	-0,3%
<i>Bremen, Stadt</i>	547.685	9,1	8,4%	9,1	8,4%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
<i>Osterholz, LK</i>	112.029	10,8	9,3%	8,6	7,8%	-0,3	-0,6%	-0,2	-0,4%
<i>Bremerhaven, St.</i>	114.031	23,4	18,6%	23,4	18,6%	-0,8	-1,6%	-0,8	-1,6%
A 20 Kernregion - Ost	562.204	13,0	12,2%	12,2	11,5%	5,6	6,4%	5,6	6,1%
<i>Stade, LK</i>	196.952	9,4	11,2%	7,2	9,4%	10,5	10,7%	11,4	11,4%
<i>Rotenburg (W.), LK</i>	164.064	7,4	8,4%	7,4	8,5%	3,2	4,9%	3,1	4,8%
<i>Cuxhaven, LK</i>	201.188	22,3	17,0%	20,9	16,0%	3,1	3,6%	1,9	1,9%
A 20 Umland - West	689.050	20,5	11,7%	19,6	11,4%	11,2	10,8%	10,6	10,4%
<i>Emden, St.</i>	51.292	19,9	10,9%	19,9	10,9%	11,8	10,4%	11,8	10,4%
<i>Aurich, LK</i>	180.979	21,6	10,8%	22,0	11,4%	12,3	9,6%	12,4	10,2%
<i>Leer, LK</i>	159.651	19,9	11,7%	19,9	11,5%	11,9	11,7%	11,8	11,4%
<i>Wilhelmshaven, St.</i>	81.137	24,8	15,6%	24,8	15,6%	13,2	15,3%	13,2	15,3%
<i>Wittmund, LK</i>	54.657	24,7	12,9%	24,7	13,6%	13,1	11,1%	13,1	12,1%
<i>Oldenburg (Oldb), St.</i>	161.334	12,0	8,6%	12,0	8,6%	4,8	6,8%	4,8	6,8%
A 20 Kernregion - West	307.673	19,9	13,4%	19,7	13,4%	8,5	11,1%	8,3	10,9%
<i>Wesermarsch, LK</i>	91.228	18,1	13,6%	18,5	14,0%	4,5	8,3%	4,3	8,0%
<i>Friesland, LK</i>	98.928	24,9	15,6%	24,9	15,7%	13,2	15,4%	13,2	15,6%
<i>Ammerland, LK</i>	117.517	16,6	11,1%	16,1	10,8%	7,9	9,8%	7,4	9,3%

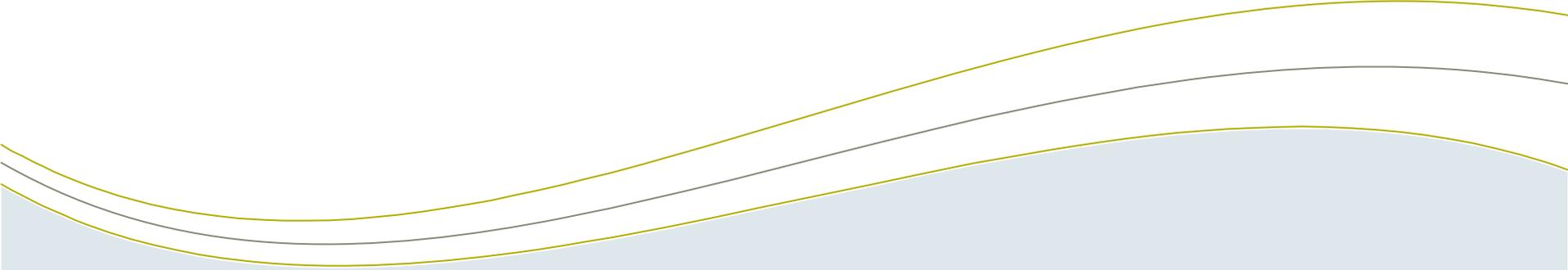


# Verbesserung der Erreichbarkeit von Hafenstandorten

Nach → Von ↓	Bremen	Hamburg	Wilhelmshaven	Brake	Bremerhaven	Brunsbüttel	Cuxhaven	Dörpen	Emden	Leer	Norden	Nordenham	Oldenburg	Papenburg	Stade
Bremen		6,4 6,2%	12,7 14,2%	0,8 1,6%	-0,7 -1,7%	30,5 22,2%	-0,8 -1,1%	3,0 2,7%	7,8 7,5%	7,8 8,2%	7,8 5,7%	4,6 8,8%	1,5 2,6%	7,7 7,1%	21,6 20,4%
Hamburg	6,4 6,3%		27,7 16,3%	15,6 12,0%	24,4 19,3%	0,0 0,0%	10,2 7,5%	17,4 9,2%	22,8 12,4%	22,8 13,1%	22,8 10,6%	22,7 16,8%	10,2 7,5%	22,7 12,0%	0,3 0,5%
Wilhelmshaven	12,5 14,0%	23,6 14,0%		9,5 16,8%	13,6 19,7%	52,1 30,6%	13,5 14,5%	2,9 3,4%	1,2 1,6%	2,8 4,3%	0,1 0,1%	8,3 14,5%	-0,1 -0,3%	2,8 3,5%	42,0 30,5%
Brake	2,3 4,8%	13,4 10,3%	9,6 17,0%		5,6 16,8%	44,1 32,7%	5,6 9,6%	11,2 12,7%	11,1 14,3%	11,1 16,3%	11,0 10,1%	0,7 3,1%	2,9 7,8%	11,0 13,4%	34,0 33,3%
Bremerhaven	-0,7 -1,7%	22,0 17,3%	13,2 19,2%	5,4 16,1%		29,0 26,8%	-0,1 -0,2%	27,4 24,3%	27,3 26,8%	27,3 29,5%	18,3 14,6%	2,4 8,5%	14,5 22,4%	27,3 25,5%	18,8 25,2%
Brunsbüttel	29,1 21,4%	0,2 0,2%	51,2 30,2%	43,4 32,3%	28,4 26,6%		11,2 9,8%	65,3 30,6%	65,3 32,2%	65,2 33,8%	56,2 24,9%	41,7 32,0%	52,4 31,7%	65,2 31,4%	0,0 0,0%
Cuxhaven	-0,8 -1,1%	10,6 7,6%	13,2 14,2%	5,4 9,4%	-0,1 -0,2%	11,8 10,3%		27,4 20,0%	27,3 21,6%	27,3 23,4%	18,2 12,2%	3,7 6,9%	14,5 16,3%	27,3 20,8%	1,7 2,0%
Dörpen	2,6 2,4%	13,1 7,0%	2,4 2,8%	11,9 13,5%	27,9 24,7%	66,4 31,0%	27,9 20,3%		0,1 0,1%	0,1 0,3%	0,0 0,0%	22,6 22,3%	1,4 2,4%	0,0 0,0%	56,3 31,0%
Emden	7,6 7,3%	18,7 10,2%	0,6 0,8%	11,9 15,2%	27,8 27,2%	66,3 32,5%	27,8 22,0%	0,1 0,2%		0,0 -0,1%	0,0 -0,1%	22,6 24,9%	0,2 0,4%	-0,1 -0,1%	56,2 32,9%
Leer	7,6 8,1%	18,7 10,8%	2,3 3,6%	11,9 17,3%	27,8 30,0%	66,3 34,1%	27,8 23,7%	0,1 0,4%	0,0 -0,1%		-0,1 -0,1%	22,6 27,7%	0,2 0,4%	0,0 -0,1%	56,2 34,8%
Norden	7,6 5,6%	18,7 8,7%	-0,3 -0,3%	11,9 10,8%	17,5 14,2%	56,0 24,9%	17,5 11,8%	0,1 0,1%	0,0 0,0%	0,0 -0,1%		12,3 10,9%	0,2 0,2%	-0,1 -0,1%	45,9 23,9%
Nordenham	4,9 9,5%	20,7 15,3%	8,3 14,6%	0,5 2,4%	3,3 11,5%	42,6 32,5%	4,1 7,6%	22,5 22,3%	22,4 24,8%	22,4 27,7%	13,4 11,8%		9,6 18,2%	22,4 23,5%	32,5 33,2%
Oldenburg	1,1 1,9%	9,2 6,9%	-0,2 -0,5%	3,7 9,7%	15,7 24,0%	54,2 32,4%	15,7 17,5%	1,4 2,4%	0,2 0,4%	0,2 0,5%	0,2 0,2%	10,5 19,3%		0,2 0,3%	44,1 32,9%
Papenburg	7,5 6,9%	18,6 9,9%	2,2 2,8%	11,8 14,1%	27,8 25,7%	66,3 31,6%	27,7 21,0%	0,0 -0,3%	-0,1 -0,2%	-0,1 -0,2%	-0,1 -0,1%	22,5 23,3%	0,2 0,2%		56,1 31,8%
Stade	19,2 18,5%	0,5 0,7%	41,6 30,3%	33,8 33,1%	18,8 25,2%	0,4 0,8%	1,6 2,0%	55,8 30,8%	55,7 32,6%	55,7 34,6%	46,6 24,1%	32,1 32,7%	42,9 32,2%	55,6 31,7%	

## Ergebnisse

- **Bessere Anbindung an das Autobahnnetz (über Bundesdurchschnitt)**
  - **Deutliche relative Fahrzeitverbesserungen in Richtung Schleswig-Holstein/Skandinavien (Ziel E)**
  - **In der Gesamtbetrachtung profitieren die Gemeinden im direkten Umfeld der Trasse besonders stark**
  - **Zusätzlich Verkürzung der Fahrzeit in vielen niedersächsischen Gemeinden**
  - **Insgesamt keine Verbesserung der Anbindung an Mittel- und Oberzentren**
  - **Potenzial für Arbeitsmärkte von Hamburg und Bremen**
- **Ergebnisse unterstreichen Bedeutung der A20 und des neuen Elbtunnels**

The background of the slide features a light blue gradient with three wavy lines in yellow and grey that sweep across the upper half of the page.

**Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!**



## TOP 4

# Vorstellung der naturschutzfachlichen Ergebnisse

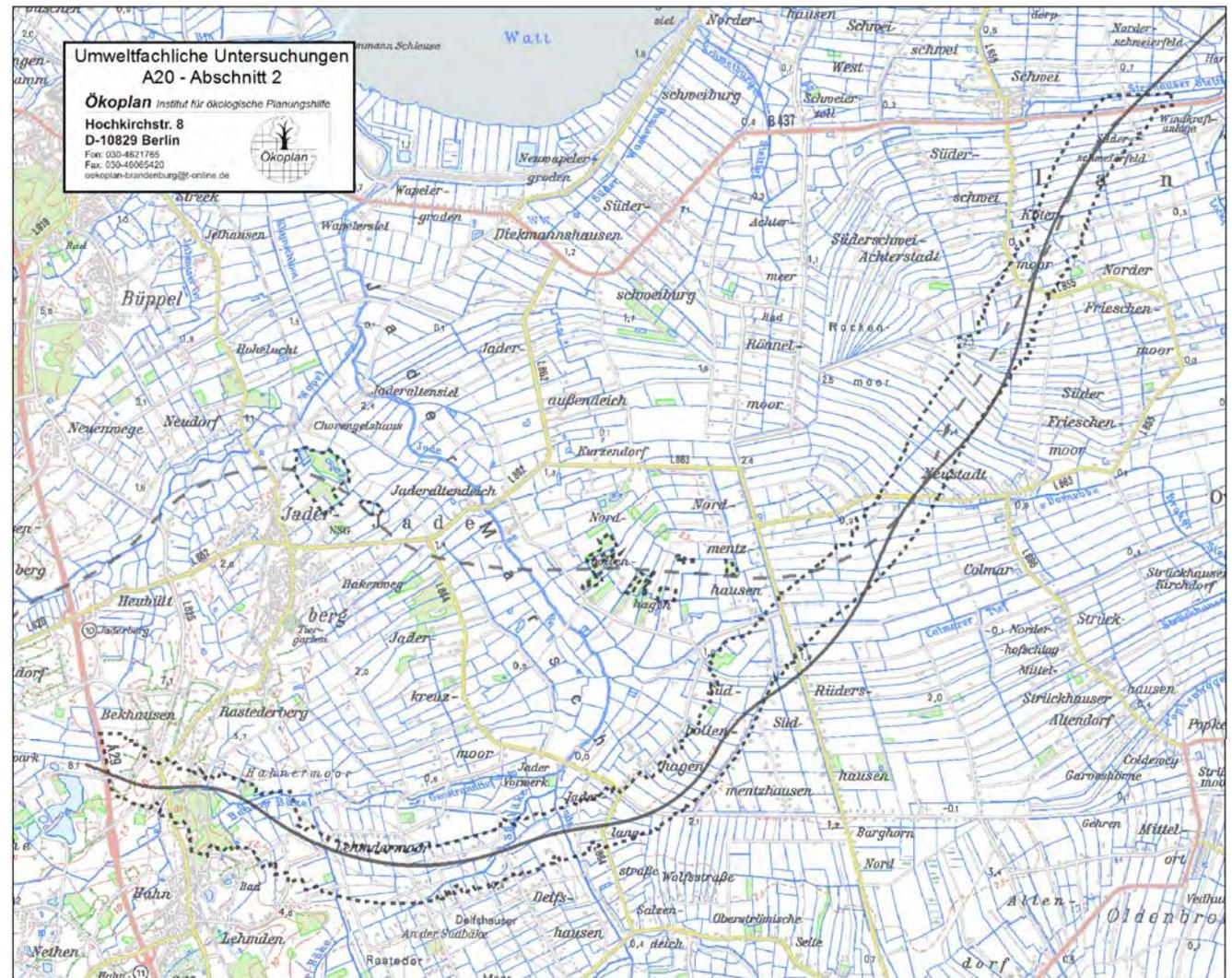


<b>Pflanzen</b>	
Bestandserfassung und -bewertung	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ flächendeckende Biotopkartierung (M 1 : 5.000)</li><li>▪ geschützte Biotope (§ 24 NAGBNatSchG, § 30 BNatSchG)</li><li>▪ Schutzgebiete (FFH- und Vogelschutzgebiete, NSG, LSG, ND, GLB)</li><li>▪ Erfassung von Waldbeständen im Sinne von § 2 NWaldLG</li><li>▪ Vorrang- und Vorsorgegebiete für Natur, Landschaft und Grünland</li></ul>
Auswirkungen	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Flächenbeanspruchung von Biotopen (anlagen- und baubedingt)</li><li>▪ Flächenbeanspruchung von Schutzgebieten und -objekten (anlagen- und baubedingt)</li><li>▪ Beeinträchtigung von Biotopen durch Nährstoffanreicherung (betriebsbedingt)</li><li>▪ Zerschneidung von Vorrang- und Vorsorgegebieten (anlagenbedingt)</li></ul>
Zusätzliche Erfassungskriterien	<p>Aktuelle vertiefende Untersuchungen der o.g. Aspekte:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Flächendeckende Biotopkartierung inkl. Erfassung kennzeichnender Pflanzenarten (M 1:2.000)</li><li>▪ Erfassung streng geschützter Pflanzenarten (Anhänge II und IV der FFH-RL sowie Arten der aktuellen Roten Liste)</li><li>▪ Lebensraumtypen nach FFH-RL</li><li>▪ Wald im Sinne des § 2 NWaldG</li></ul>



## Biotoptypen Untersuchungsrahmen

- Flächendeckend im Untersuchungsraum (400m-Korridor) inkl. charakteristischer Arten
- Kartierung der Lebensraumtypen nach Anhang I in dem FFH-Gebiet und im Baufeld des Vorhabens
- Kartierung von Pflanzenarten nach Anhang II und IV FFH-RL sowie geschützter und gefährdeter Arten im Baufeld des Vorhabens
- Erfassung geschützter Biotope (§§ 24 und 22 NAGBNatSchG und § 30 BNatSchG)



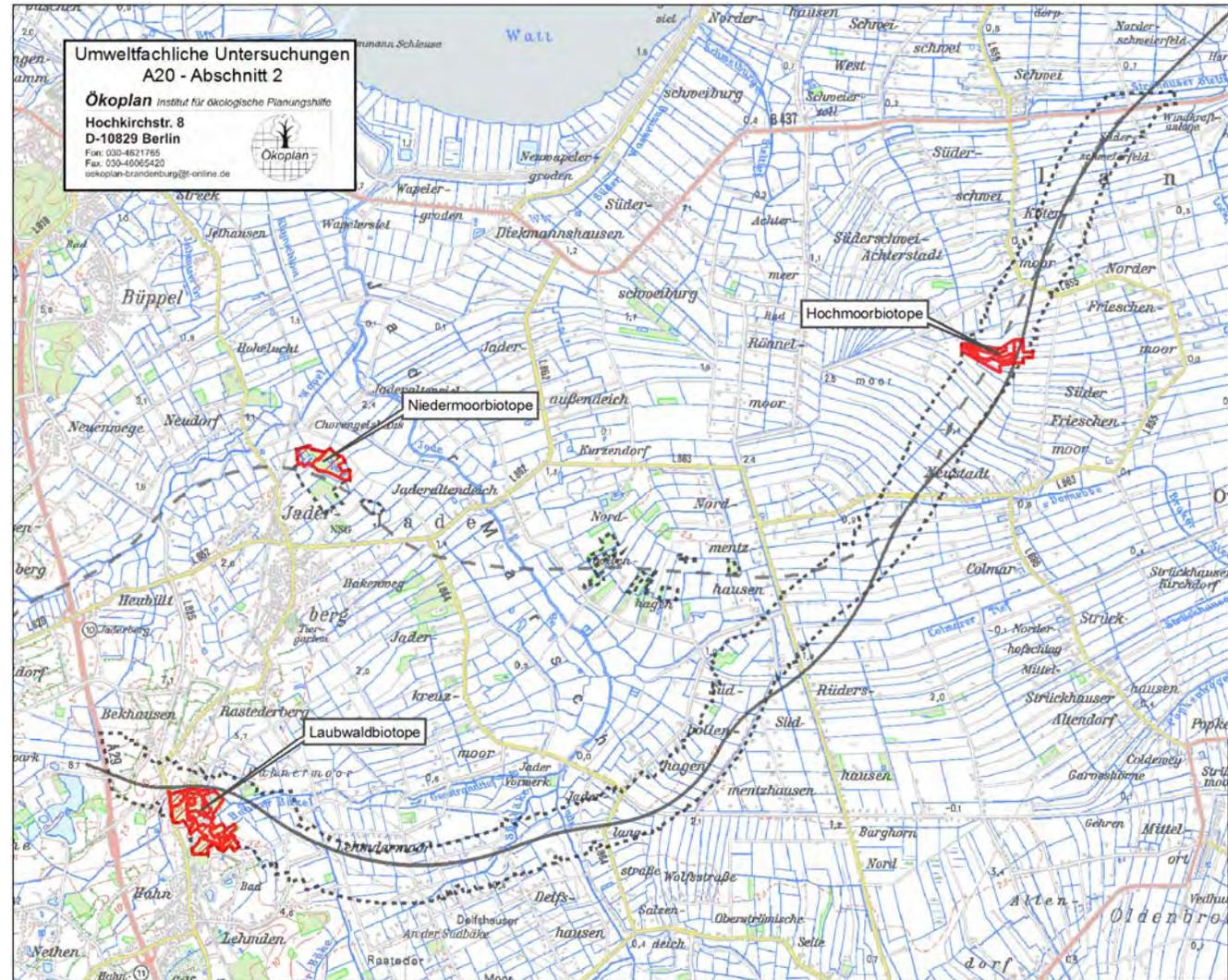


## Biotoptypen

### Ergebnisse

#### Hervorzuhebende Bereiche:

- Niedermoorbiotope im Bereich der Öltjenbrake (Geschützte Biotope)
- Laubwaldbiotope im Bereich Gut Hahn (FFH-Lebensraumtypen, geschützte Biotope)
- Hochmoorbiotope im Bereich der Lerchenheide (FFH-Lebensraumtypen, geschützte Biotope, gefährdete Pflanzenarten)





## Flora Ergebnisse

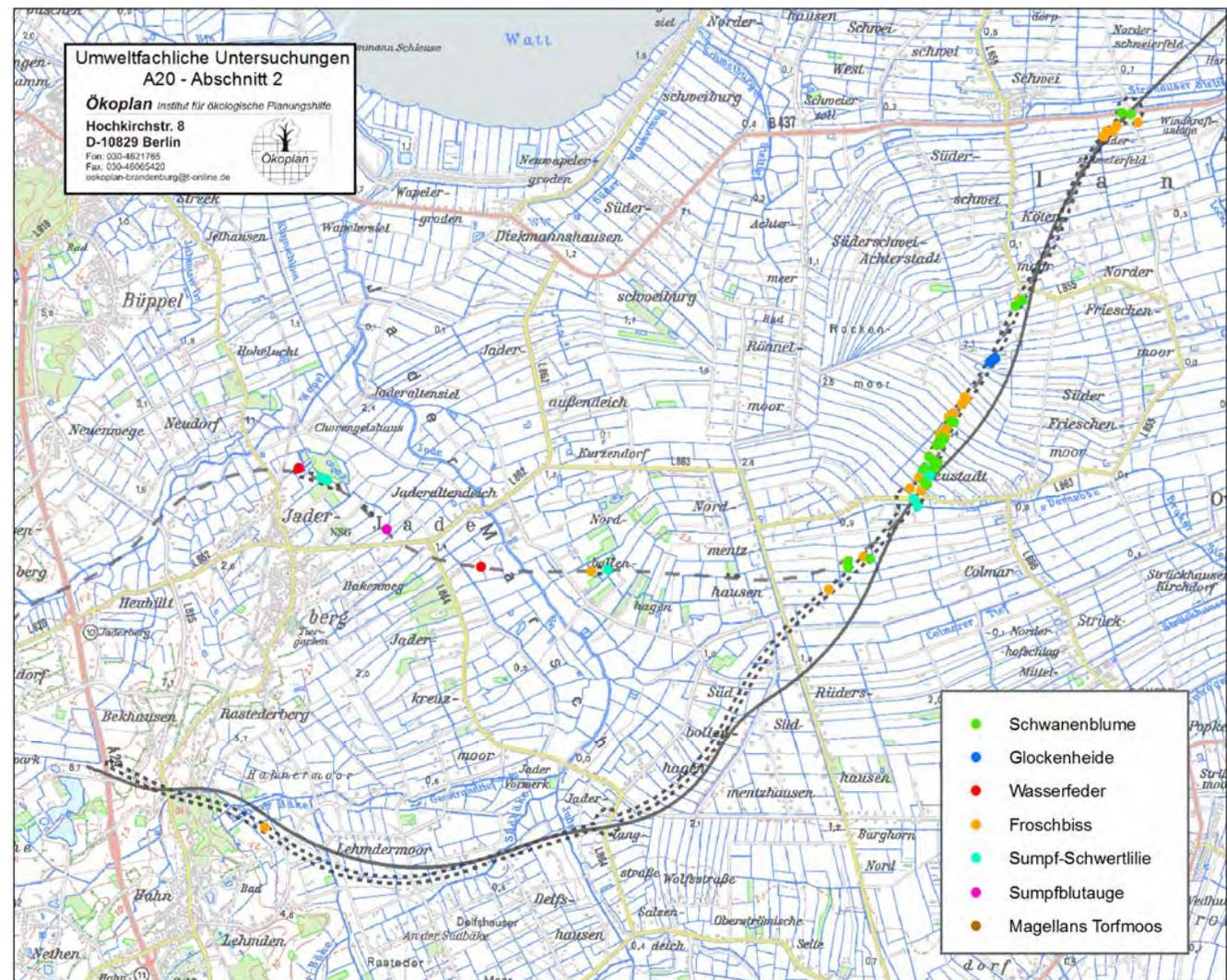
### Hervorzuhebende Arten:

In den Gräben (vor allem in der Marsch):

- Schwanenblume (RL 3)
- Wasserfeder (RL V, BG)
- Froschbiss (RL V)
- Sumpf-Schwertlilie (BG)

In der Lerchenheide:

- Magellans Torfmoos (RL 3, BG)
  - Glockenheide (RL V)
- (außerhalb des Trassenbereichs:  
Rosmarinheide (RL 3), Scheidiges  
Wollgras (RL V), Gewöhnliche  
Moosbeere (RL 3))





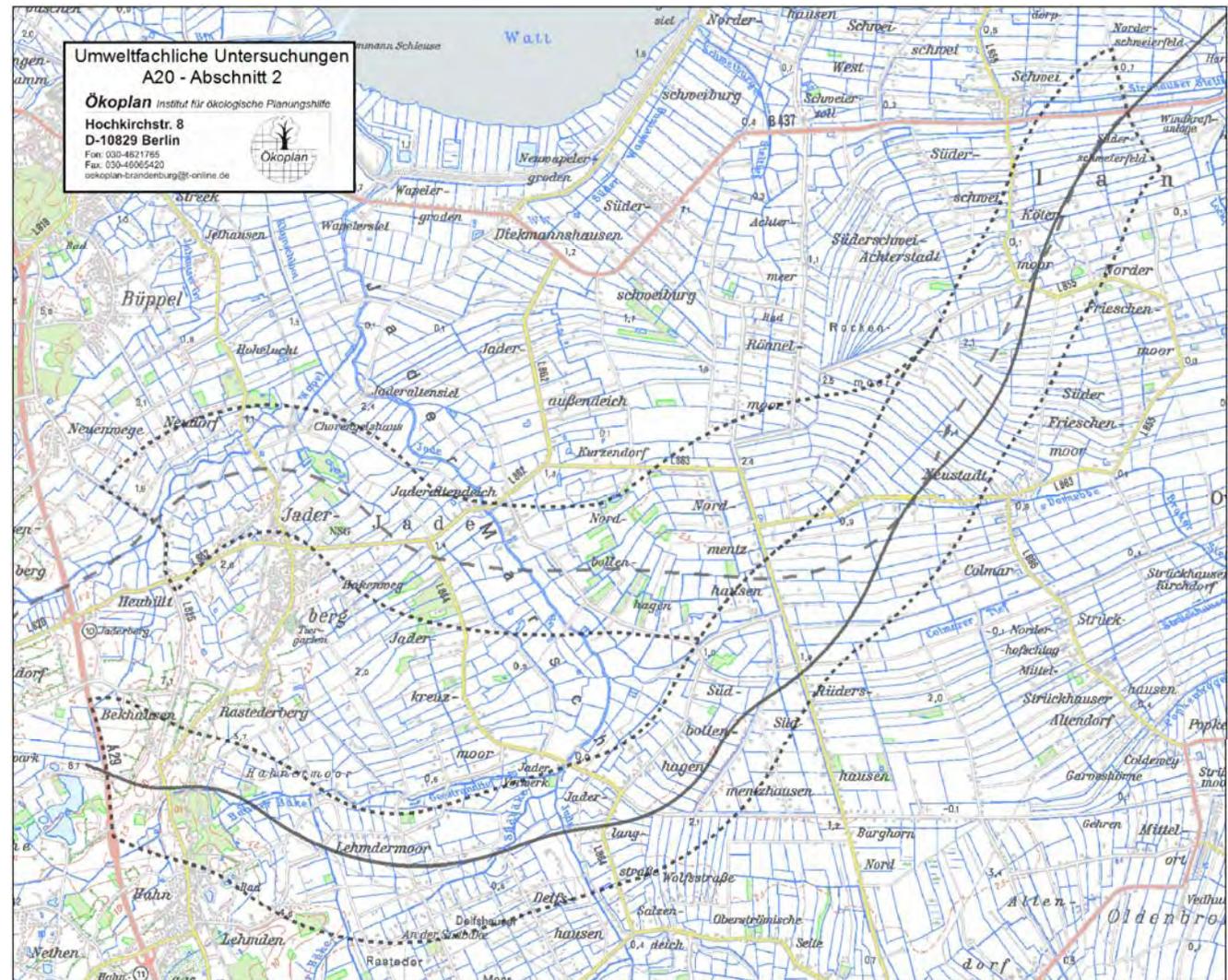
<b>Tiere</b>	
Bestandserfassung und -bewertung	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Schutzgebiete (FFH- und Vogelschutzgebiete, NSG, LSG, ND, GLB)</li><li>▪ Tierlebensräume ausgewählter Tiergruppen (avifaunistisch wertvolle Bereiche, für die Fauna wertvolle Bereiche, Vorkommen von Anhang IV-Arten)</li><li>– Kartierung der Avifauna, Amphibien, Fledermäuse, Reptilien, Libellen und Mollusken in ausgewählten Habitatflächen</li><li>– Erfassung planungsrelevanter/artenschutzrechtlich relevanter Arten</li></ul>
Auswirkungen	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Flächenverluste von Lebensräumen der relevanten Tierarten (bau- und anlagenbedingt)</li><li>▪ Flächenverluste von Schutzgebieten und -objekten (bau- und anlagenbedingt)</li><li>▪ Funktionsverlust durch Unterschreitung des Minimumareals von Tierlebensräumen (bau- und anlagenbedingt)</li><li>▪ Störungen durch Schallimmissionen und optische Reize (betriebsbedingt)</li><li>▪ Verkehrstod + Kollisionsgefahr (betriebsbedingt)</li></ul>
Zusätzliche Erfassungskriterien	<p>Aktuelle Geländeerfassungen (flächendeckend bzw. repräsentative Probestellen):</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Brut-, Rast- und Gastvögel / Fledermäuse / Reptilien / Amphibien / Libellen / Heuschrecken / Tag- und Nachtfalter / Lauf- und Holzkäfer/ Fische / Rundmäuler / Muscheln</li></ul> <p>Datenrecherche zu Mittel- und Großsäugern</p> <p>Erfassung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände</p>



TOP 4 Naturschutzfachliche Untersuchungen

**Brutvögel**  
Untersuchungsrahmen

- Flächendeckend im Untersuchungsraum (1.000m-Korridor)
- Revierkartierung der wertgebenden Arten gem. *Südbeck et al. (2005)*
- Halbquantitative Erfassung der übrigen Vogelarten
- Sichtbeobachtung, Verhören, Klangattrappen
- Bruthöhlenkartierung
- Datenabfrage zu Großvogelarten
- Zeitraum: Februar – Juli
- 5 (+2) Begehungen





TOP 4 Naturschutzfachliche Untersuchungen

## Brutvögel Ergebnisse

### Hervorzuhebende Arten:

#### Spechte und Eulen:

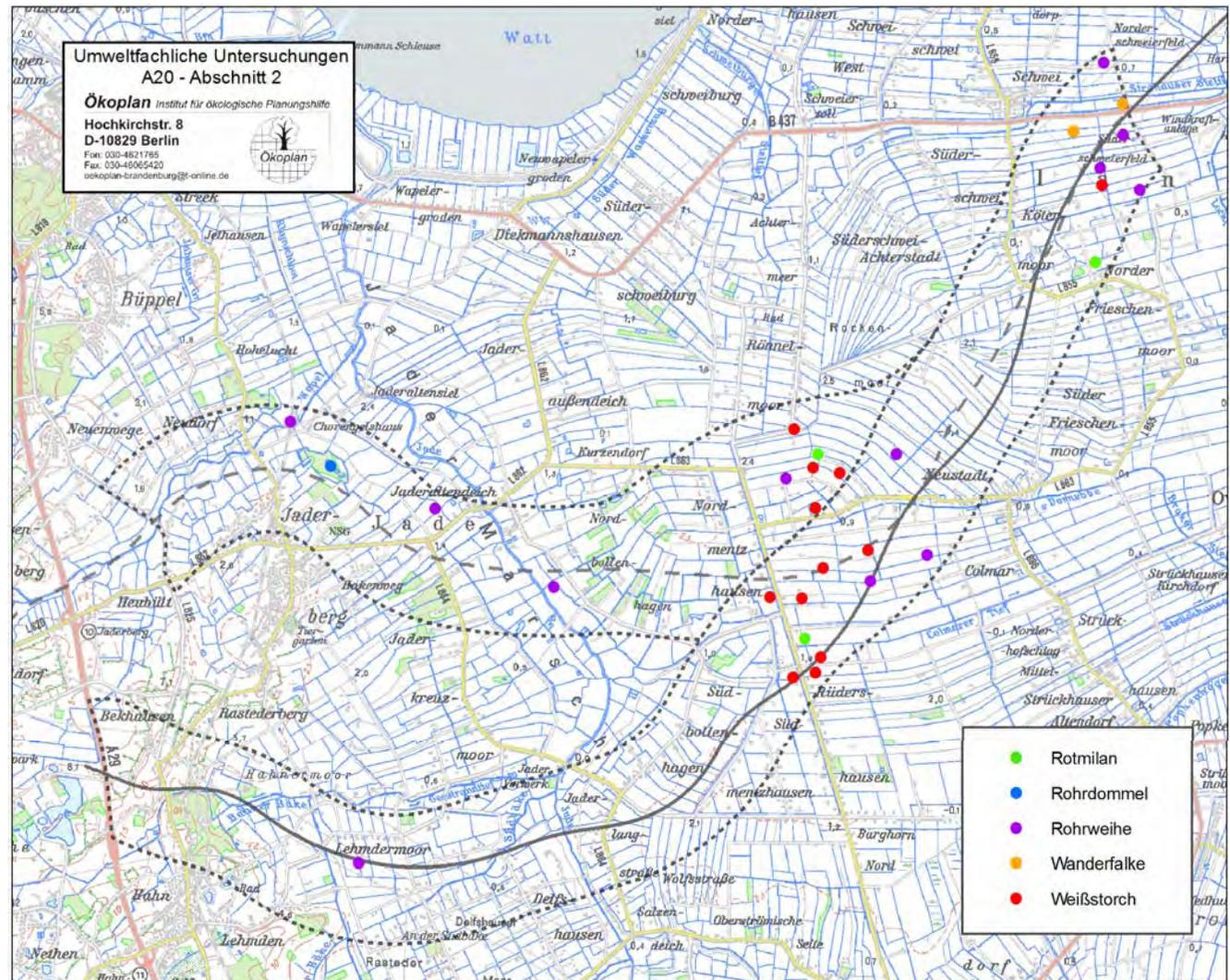
- Grünspecht (RL 3, SG)
- Mittelspecht (SG, Anh I)
- Kleinspecht (RL 3)
- Schwarzspecht (SG, Anh I)
- Waldkauz (RL V, SG)
- Schleiereule (SG)
- Waldohreule (RL 3, SG)

#### Limikolen:

- Kiebitz (RL 3, SG)
- Rotschenkel (RL 2, SG)
- Uferschnepfe (RL 2, SG)

#### Großvögel:

- Wanderfalke (RL 2, SG, Anhl)
- Rohrweihe (RL 3, SG, Anhl)
- Rotmilan (RL 2, SG, Anhl)
- Weißstorch (RL 2, SG, Anhl)
- Rohrdommel (RL 1, SG, Anhl)

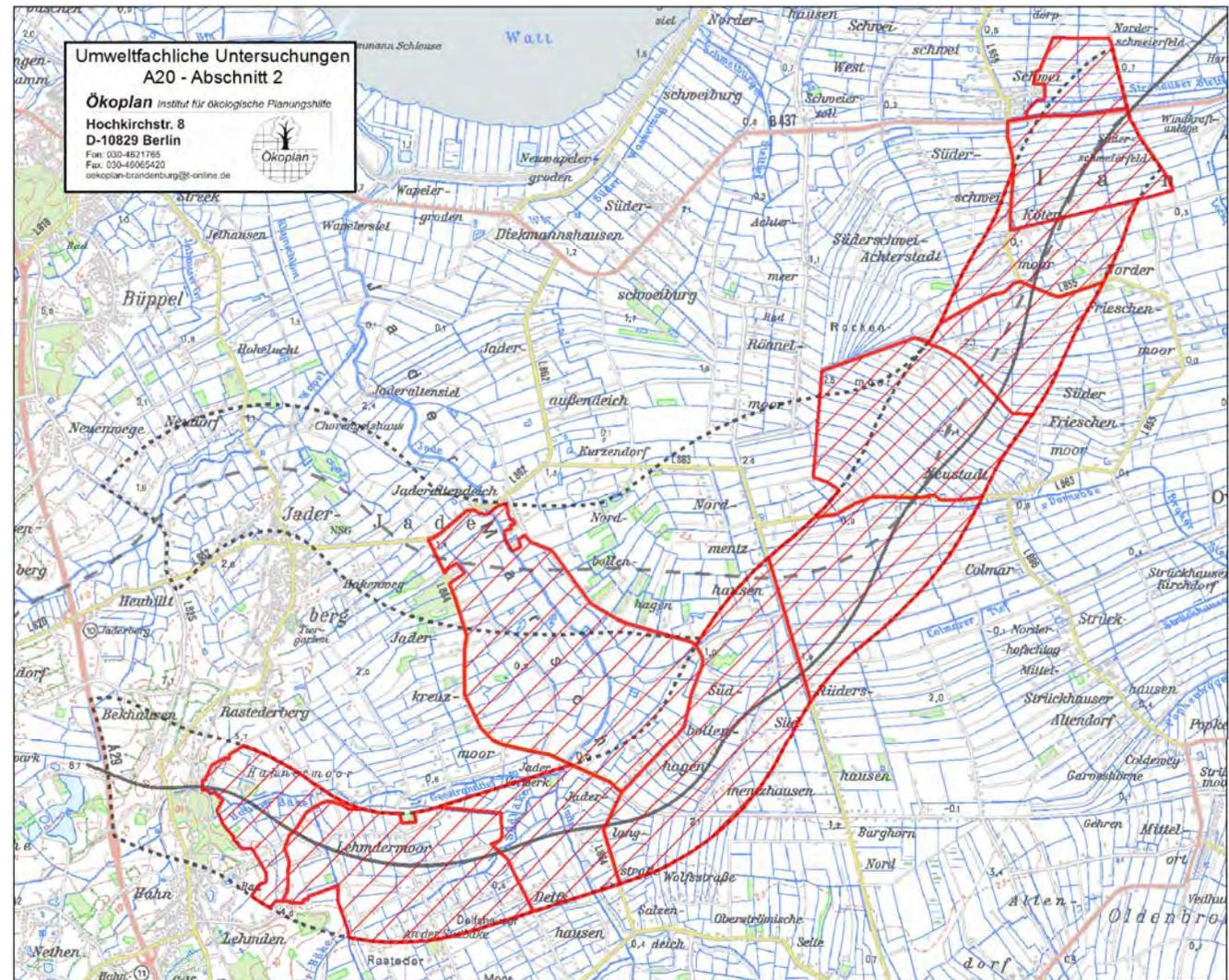




TOP 4 Naturschutzfachliche Untersuchungen

**Rastvögel**  
Untersuchungsrahmen

- 1.000m-Korridor der Variante West 3 (nicht flächendeckend) und zusätzlich die Südliche Jadermarsch
- Optische Erfassung
- Zeitraum: 2 Jahre, jeweils September bis April
- Jeweils 10 Begehungen





## Rastvögel Ergebnisse

Hervorzuhebende Arten:

Watvögel:

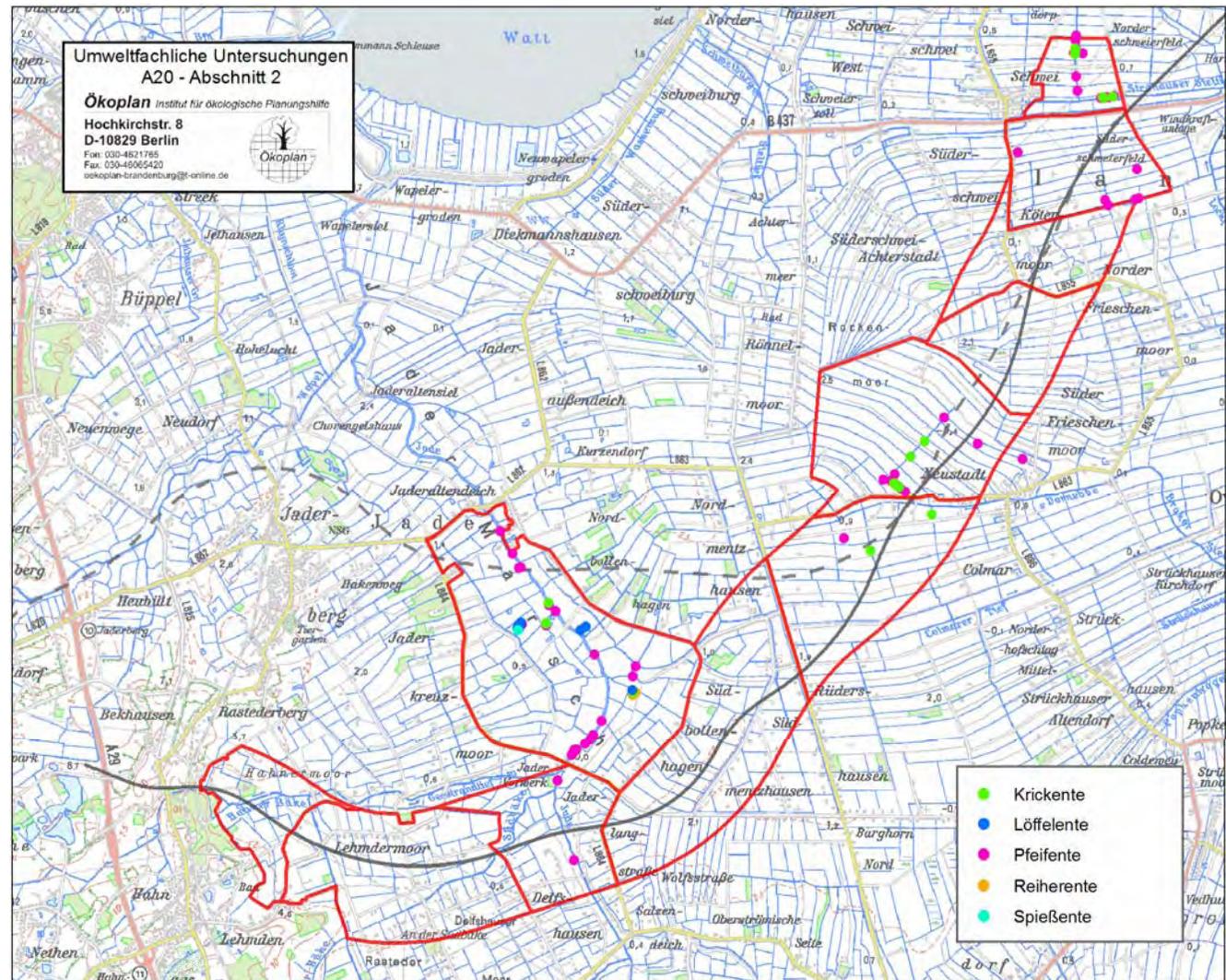
- Bekassine (RL 2, SG, Art. 4)
- Großer Brachvogel (RL 2, SG, Art. 4)
- Goldregenpfeifer (RL 1, SG, Art. 4)
- Kiebitz (RL 3, SG, Art. 4)
- Kampfläufer (RL 1, SG, Art. 4)

Gänse und Schwäne:

- Blässgans (Art. 4)
- Graugans (Art. 4)
- Saatgans (Art. 4)
- Weißwangengans (Anh. I)
- Zwergschwan (Anh. I)

Enten:

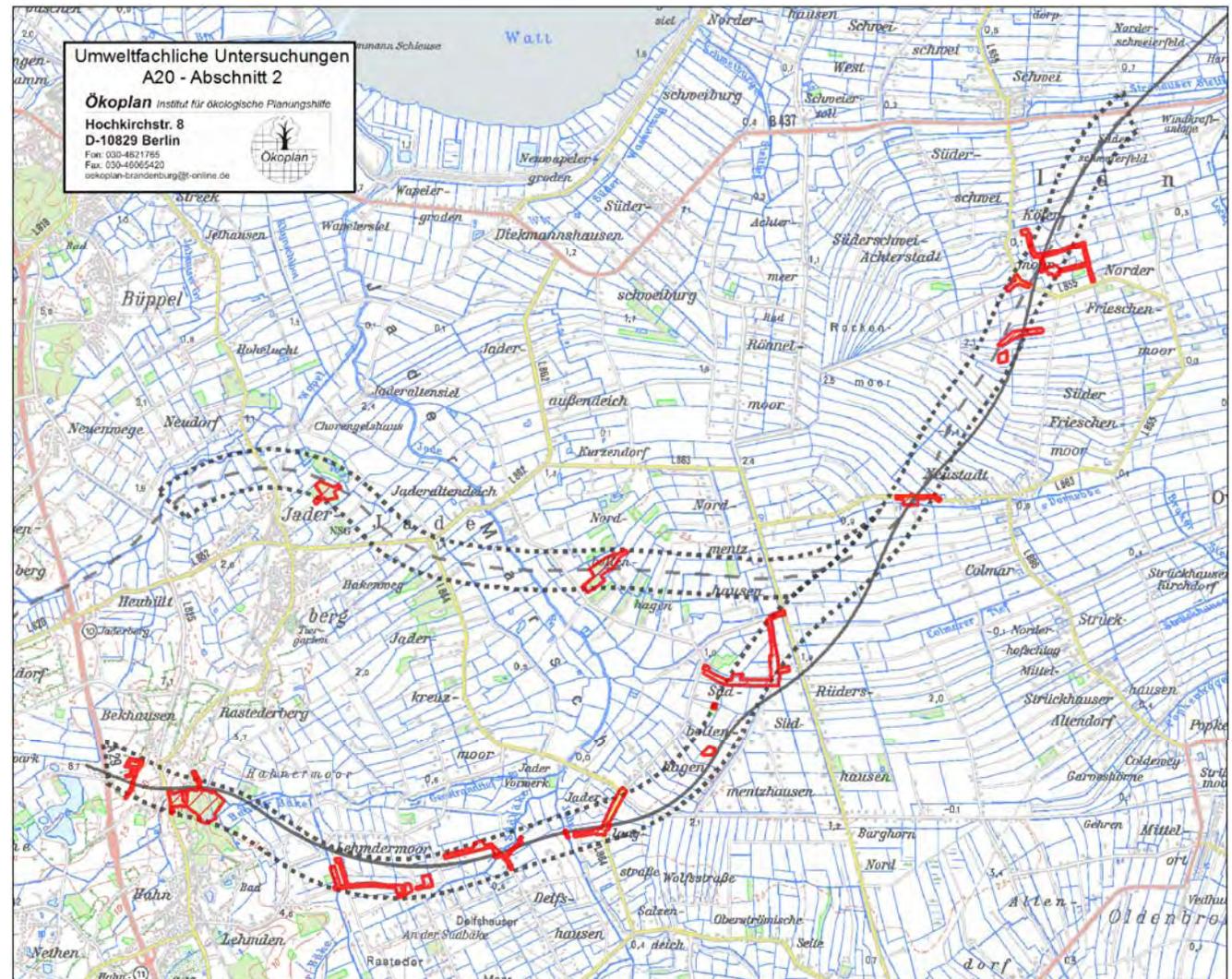
- Reiherente (Art. 4)
- Pfeifente (Art. 4)
- Löffelente (RL 2, Art. 4)
- Krickente (RL 3, Art. 4)
- Spießente (RL 1, Art. 4)





## Fledermäuse Untersuchungsrahmen

- 500m-Korridor
- Flächendeckende Strukturkartierung im Vorfeld
- Detektorerfassung, Horchkisten, 4 Netzfänge
- 12 Untersuchungsbereiche
- Zeitraum: April bis Oktober
- 7 Begehungen
- Kasten-/Dachbodenkontrolle im August
- Bei Verdacht Winterquartierkontrolle im Dezember u. Februar





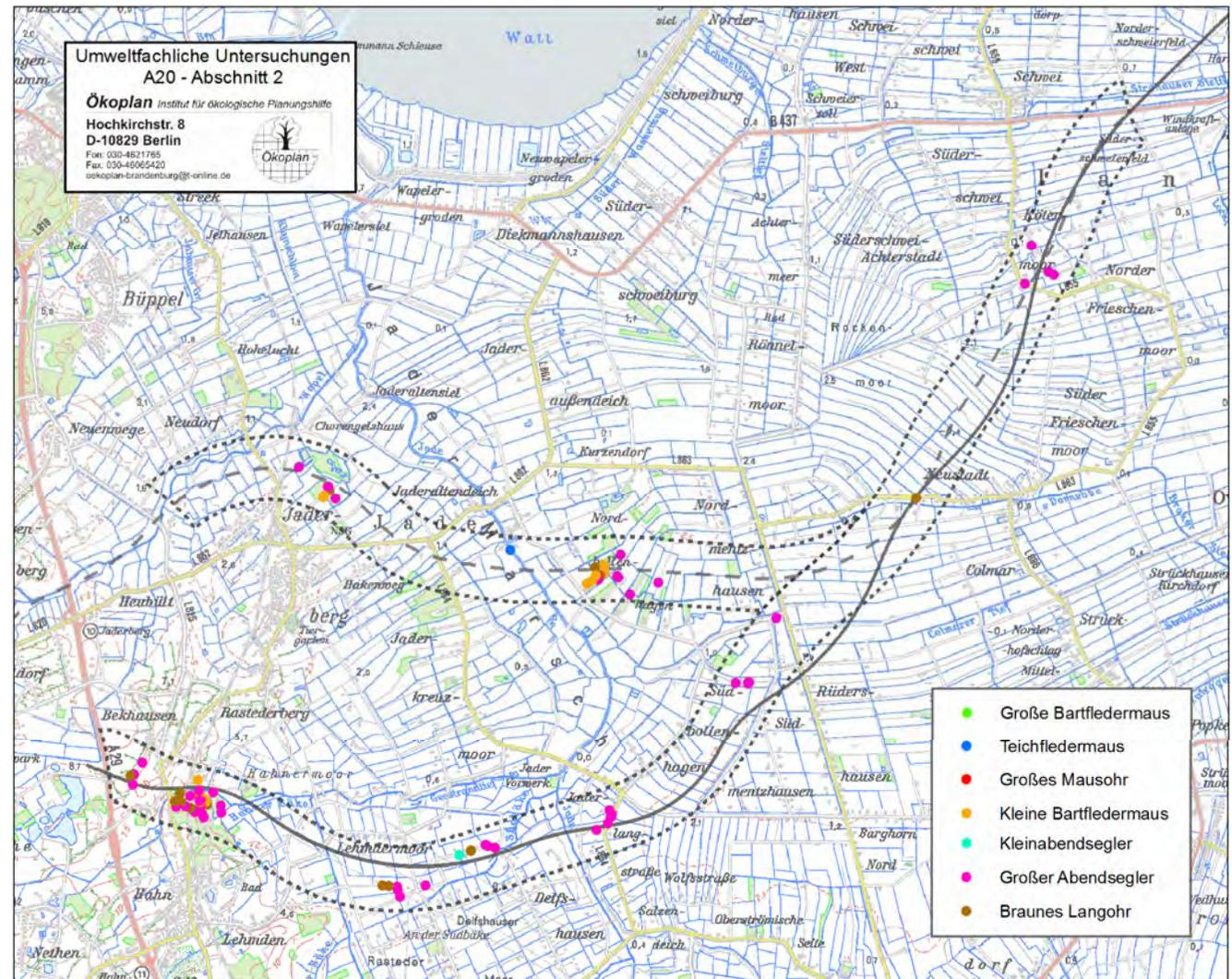
## Fledermäuse Ergebnisse

9 nachgewiesene Arten:

- Braunes Langohr (RL 2)
  - Breitflügelfledermaus (RL 2)
  - Fransenfledermaus (RL 2)
  - Große Bartfledermaus (RL 2)
  - Großer Abendsegler (RL 2)
  - Kleine Bartfledermaus (RL 2)
  - Rauhautfledermaus (RL 2)
  - Wasserfledermaus (RL 3)
  - Zwergfledermaus (RL 3)
- (Verdacht auf Großes Mausohr)

Nutzung des Untersuchungs-  
raumes als:

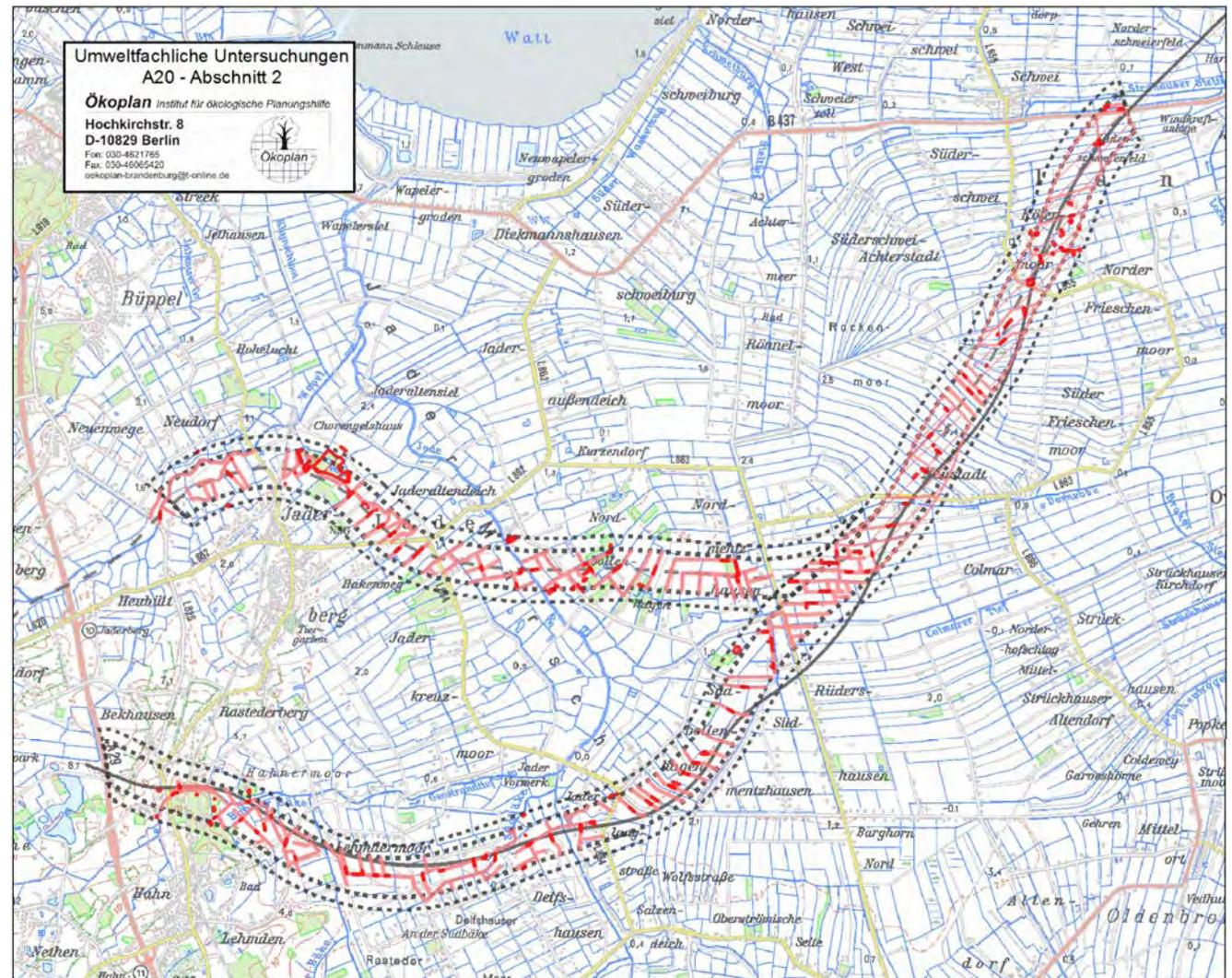
- Quartier
- Balzterritorium
- Flugroute
- Jagdhabitat





## Amphibien Untersuchungsrahmen

- Sichtbeobachtung, Keschern, Fallen, Klangattrappen
- 14 Grabenkomplexe mit 99 Probepunkten im 300 m-Korridor
- 50 Stillgewässer im 500 m-Korridor
- Zeitraum: Februar bis August
- 6 Begehungen



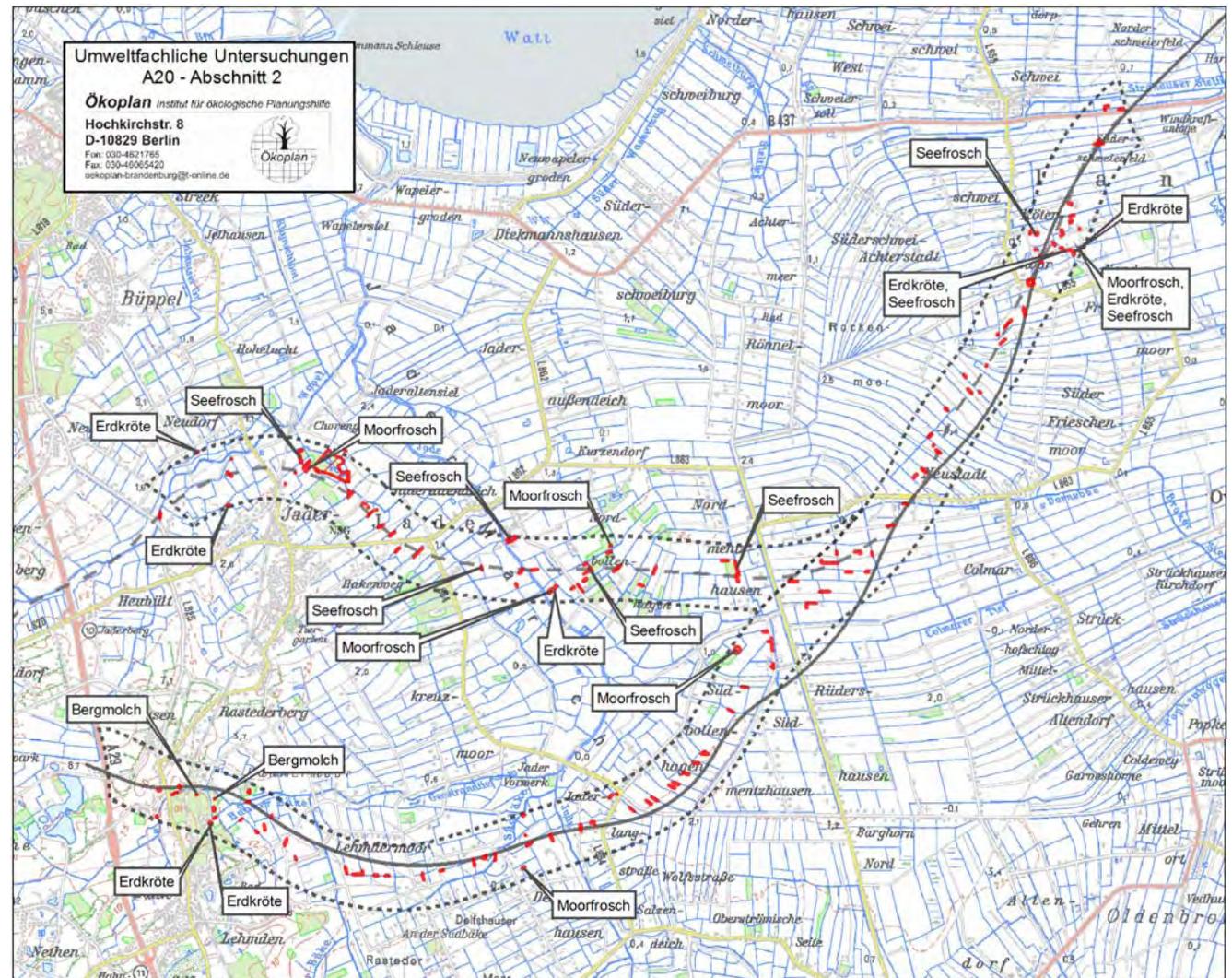


TOP 4 Naturschutzfachliche Untersuchungen

## Amphibien Ergebnisse

Hervorzuhebende Arten:

- Moorfrosch (RL 3, FFH IV)
- Bergmolch (RL 3)
- Seefrosch (RL 3)
- Erdkröte (große Bestände)

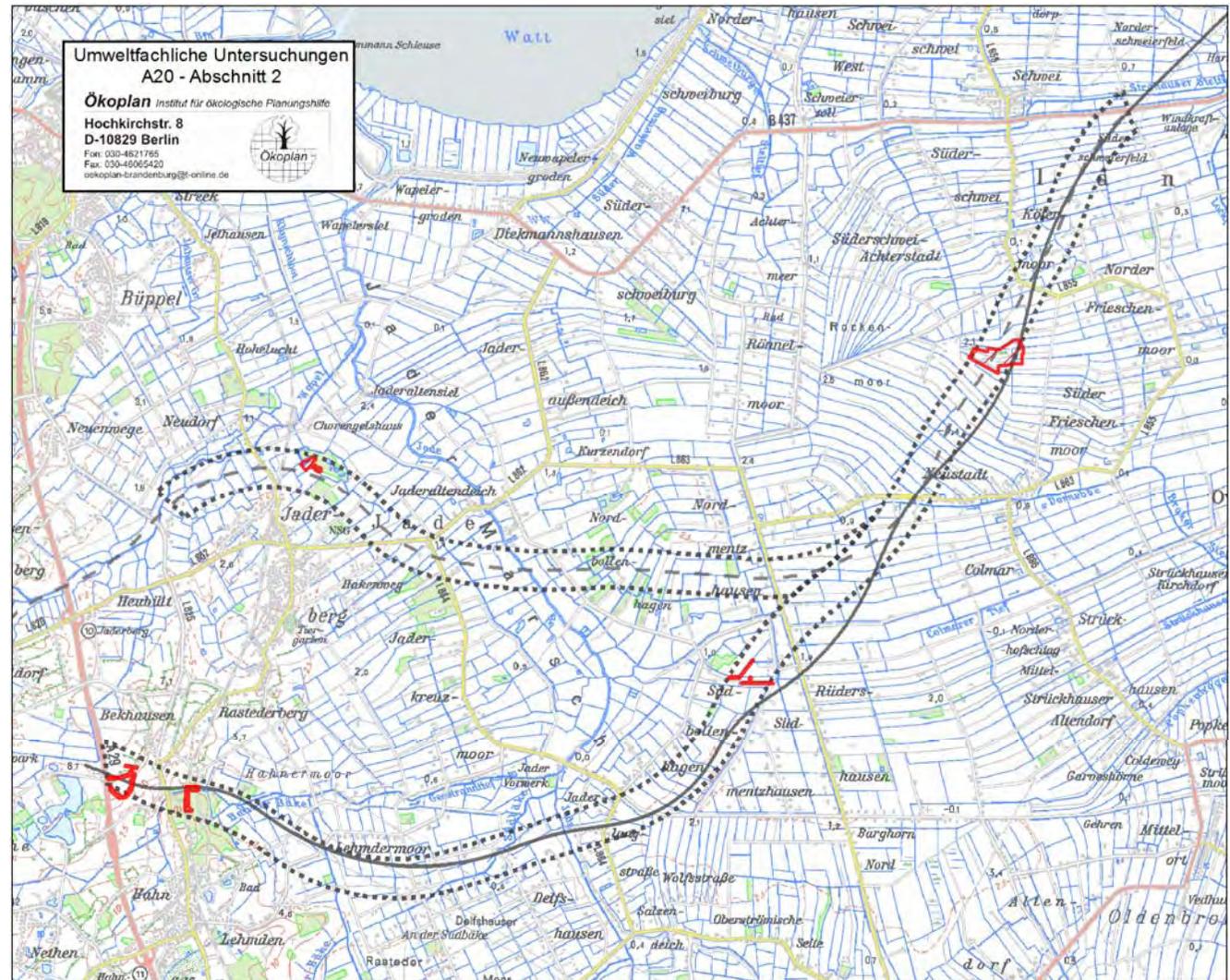




TOP 4 Naturschutzfachliche Untersuchungen

**Reptilien**  
Untersuchungsrahmen

- 300 m-Korridor
- Absuchen, Versteckkontrolle, Reptilienbleche
- 5 Untersuchungsflächen
- Zeitraum: April bis September
- 8-10 Begehungen



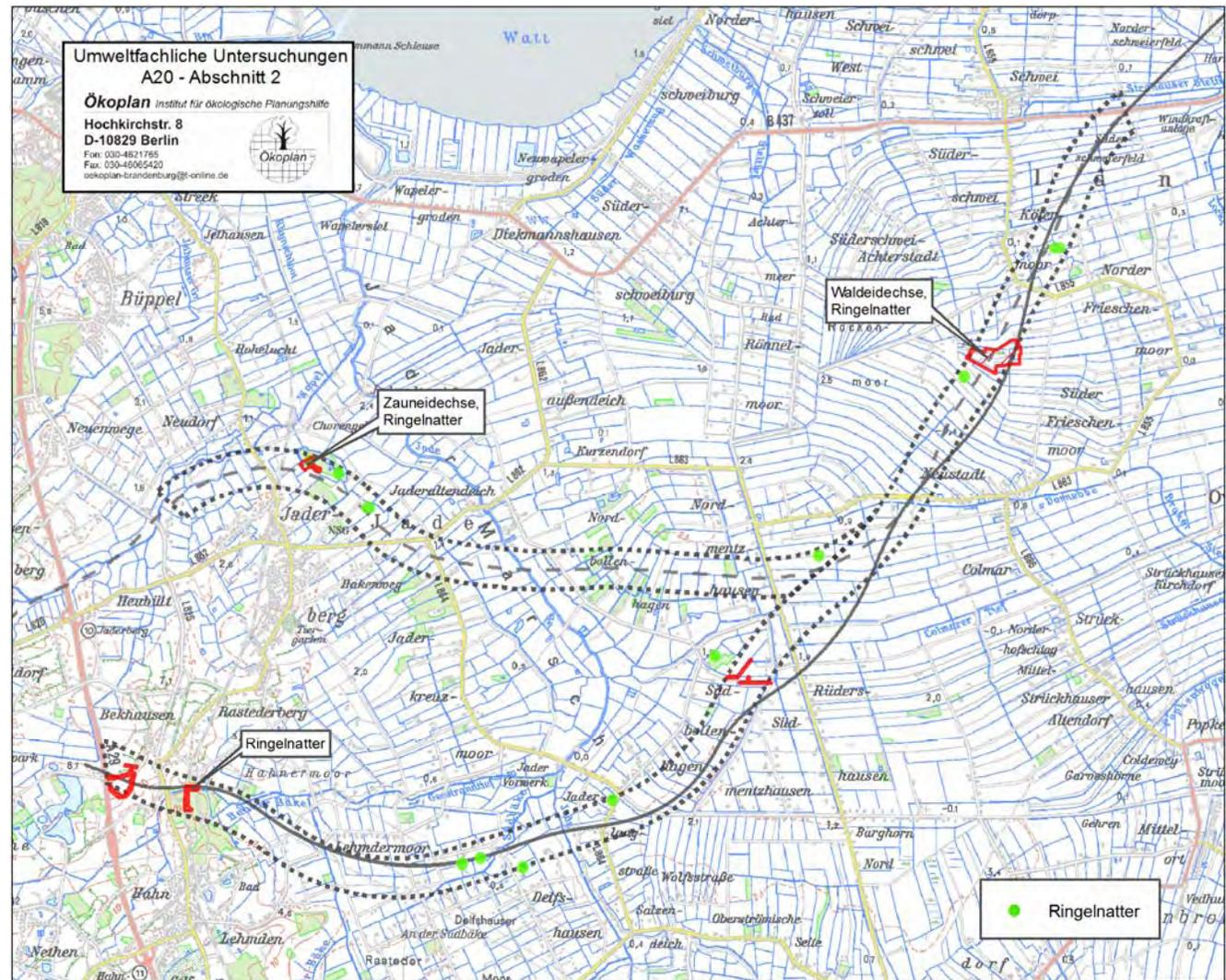


TOP 4 Naturschutzfachliche Untersuchungen

## Reptilien Ergebnisse

Hervorzuhebende Arten:

- Zauneidechse (RL 3, FFH IV)
- Ringelnatter (RL 3)
  
- Waldeidechse (große Bestände)





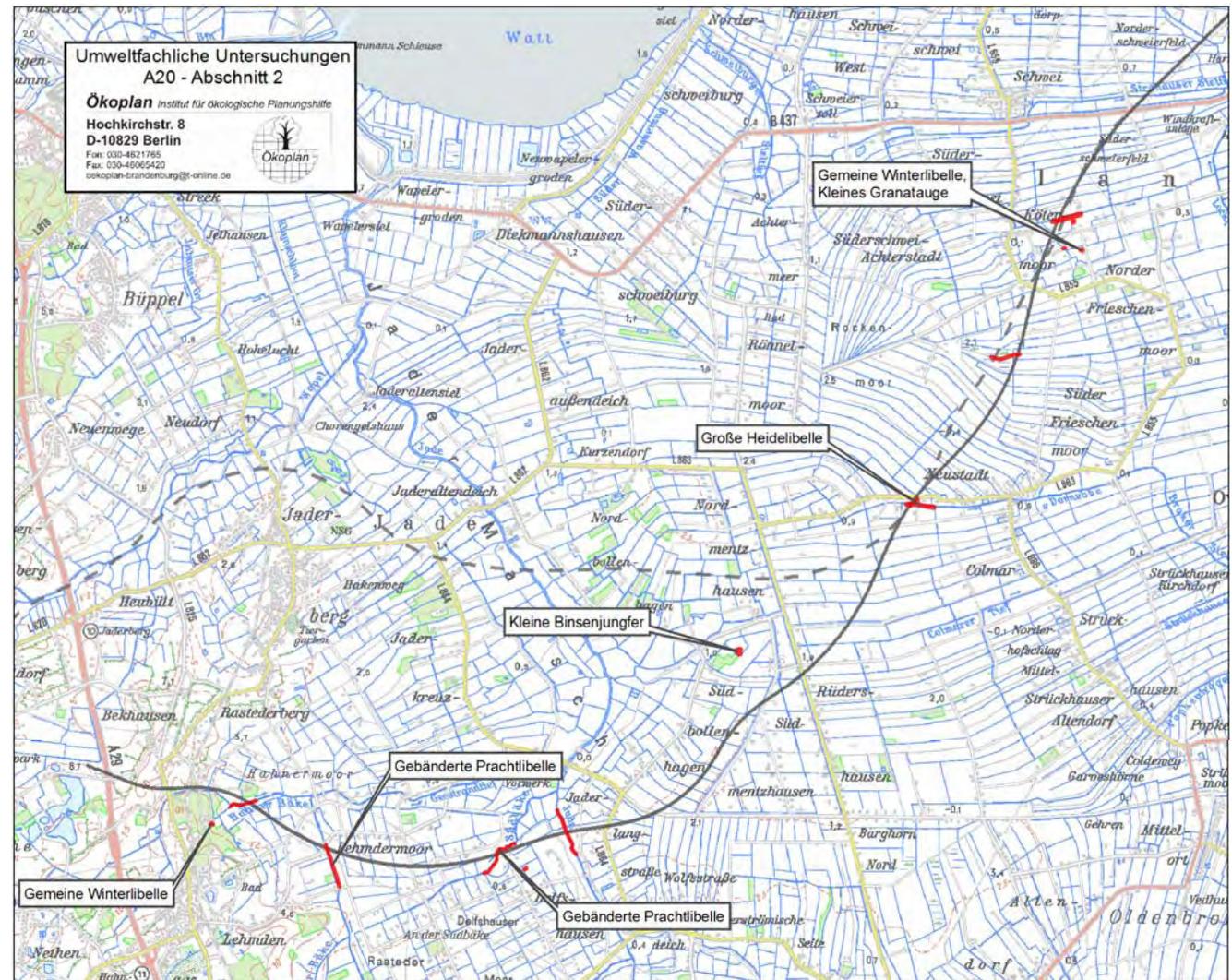


TOP 4 Naturschutzfachliche Untersuchungen

**Libellen  
Ergebnisse**

Hervorzuhebende Arten:

- Gebänderte Prachtlibelle (ungef.)
- Gemeine Winterlibelle (ungef.)
- Kleine Binsenjungfer (RL V)
- Kleines Granatauge (ungef.)
  
- Große Heidelibelle (große Bestände)

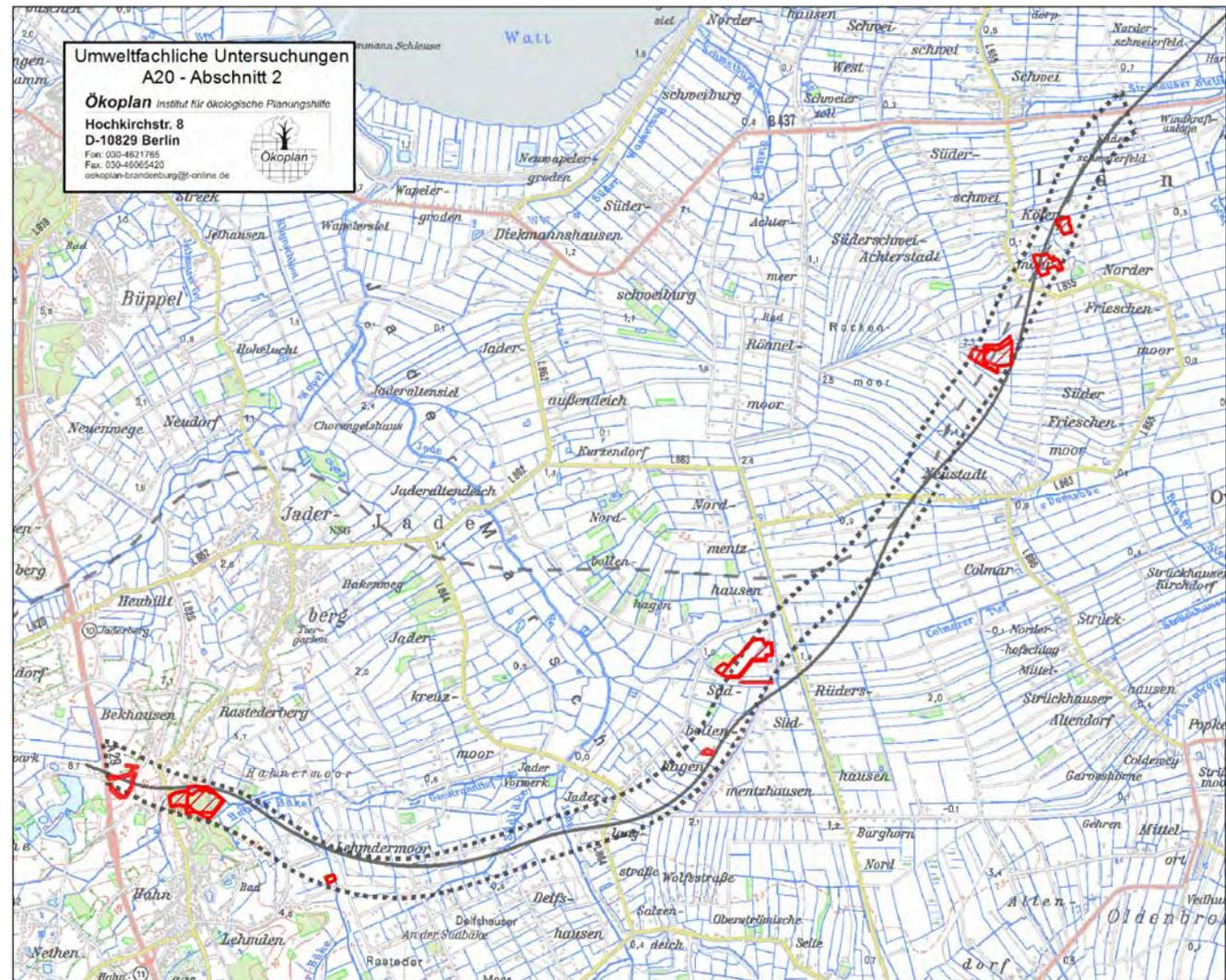




TOP 4 Naturschutzfachliche Untersuchungen

## Insekten Untersuchungsrahmen

- 300 m-Korridor
- Heuschrecken, Tagfalter, Nachtfalter, Laufkäfer, Totholzkäfer
- Absuchen, Kescherfang, Sichtbeobachtung, Lichtfallen, Köderfallen, Raupensuche, Verhören, Detektor, Fensterfallen, Flugfallen, Abklopfen, Bodenfallen
- Insg. 8 Untersuchungsflächen
- Zeitraum: März bis Oktober
- 3-8 Begehungen





TOP 4 Naturschutzfachliche Untersuchungen

**Insekten**  
Ergebnisse (Auswahl)

Hervorzuhebende Arten:

Heuschrecken:

- Buntbäuchiger Grashüpfer (RL 2)
- Sumpf-Grashüpfer (RL 3)
- Sumpfschrecke (RL 3)

Tagfalter:

- Spiegelfleck-Dickkopffalter (RL V)
- Blauer Eichen-Zipfelfalter (RL V)

Nachtfalter:

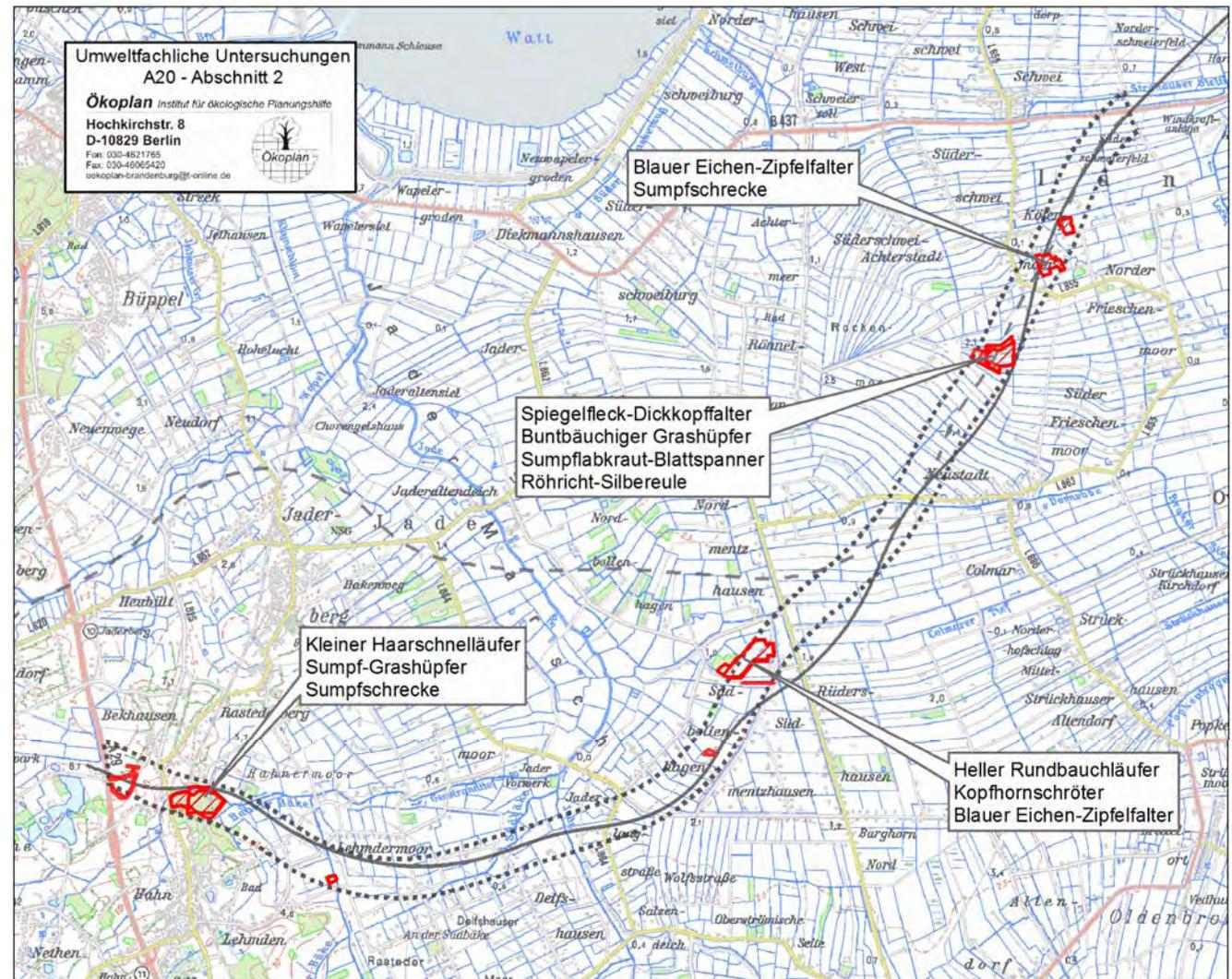
- Sumpflabkraut-Blattspanner (RL 2)
- Röhricht-Silbereule (RL 2)

Laufkäfer:

- Heller Rundbauchläufer (RL 3)
- Kleiner Haarschnellläufer (RL 3)

Totholzkäfer:

- Kopfhornschröter (BG)



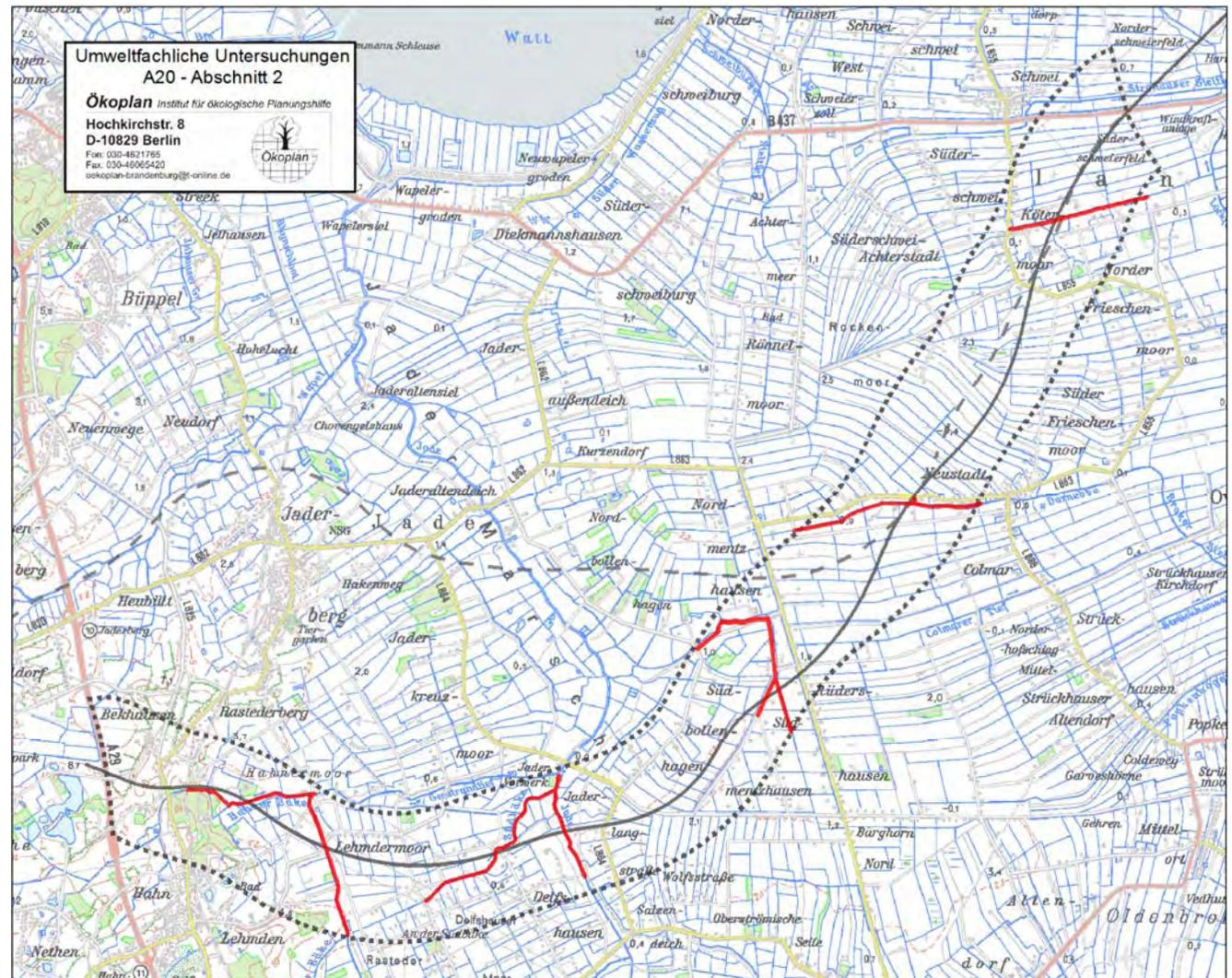


TOP 4 Naturschutzfachliche Untersuchungen

## Fische, Rundmäuler und Muscheln

### Untersuchungsrahmen

- Elektrofischung bzw. Muschelerfassung
- 7 Untersuchungsgewässer
- Zeitraum: Spätsommer
- 500 bis 1.000 m beiderseits der Trasse
- Einmalige Befischung bzw. 2 Begehungen





## Fische, Rundmäuler und Muscheln Ergebnisse

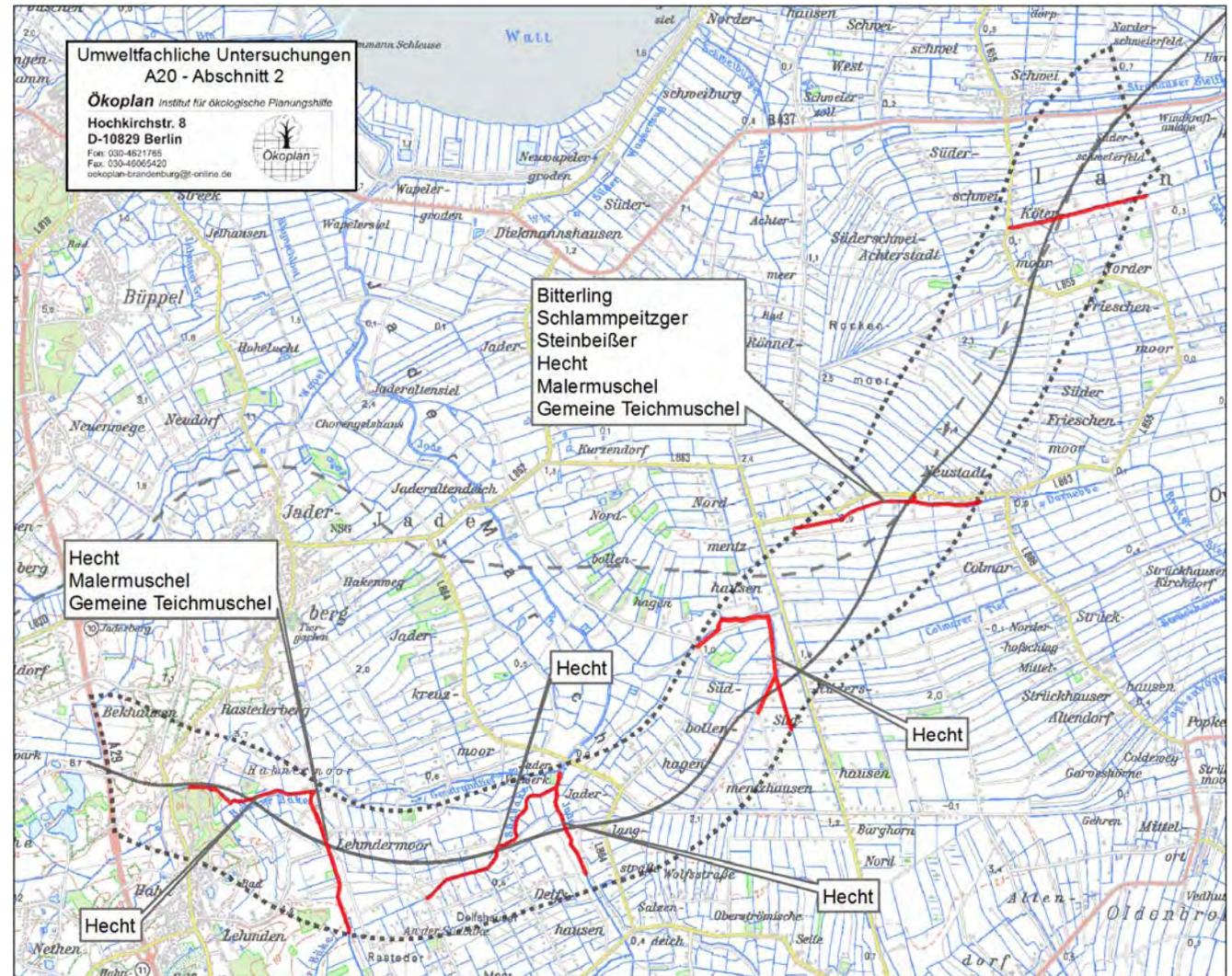
Hervorzuhebende Arten:

Fische und Rundmäuler:

- Bitterling (RL 1, FFH II)
- Schlammpeitzger (RL 2, FFH II)
- Steinbeißer (RL 2, FFH II)
- Hecht (RL 3)

Muscheln:

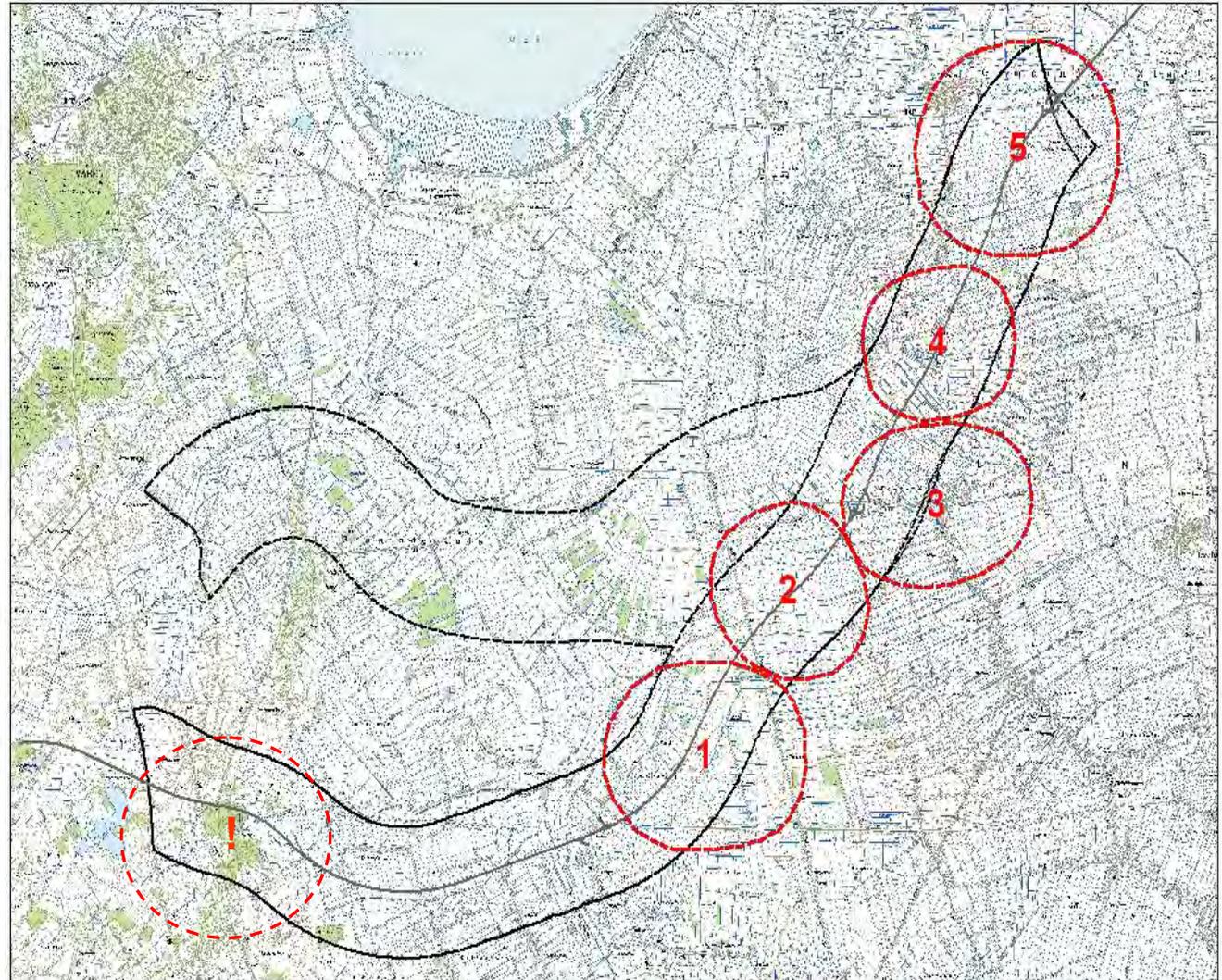
- Gemeine Teichmuschel (RL 3, BG)
- Malermuschel (RL 3, BG)





## Konfliktschwerpunkte

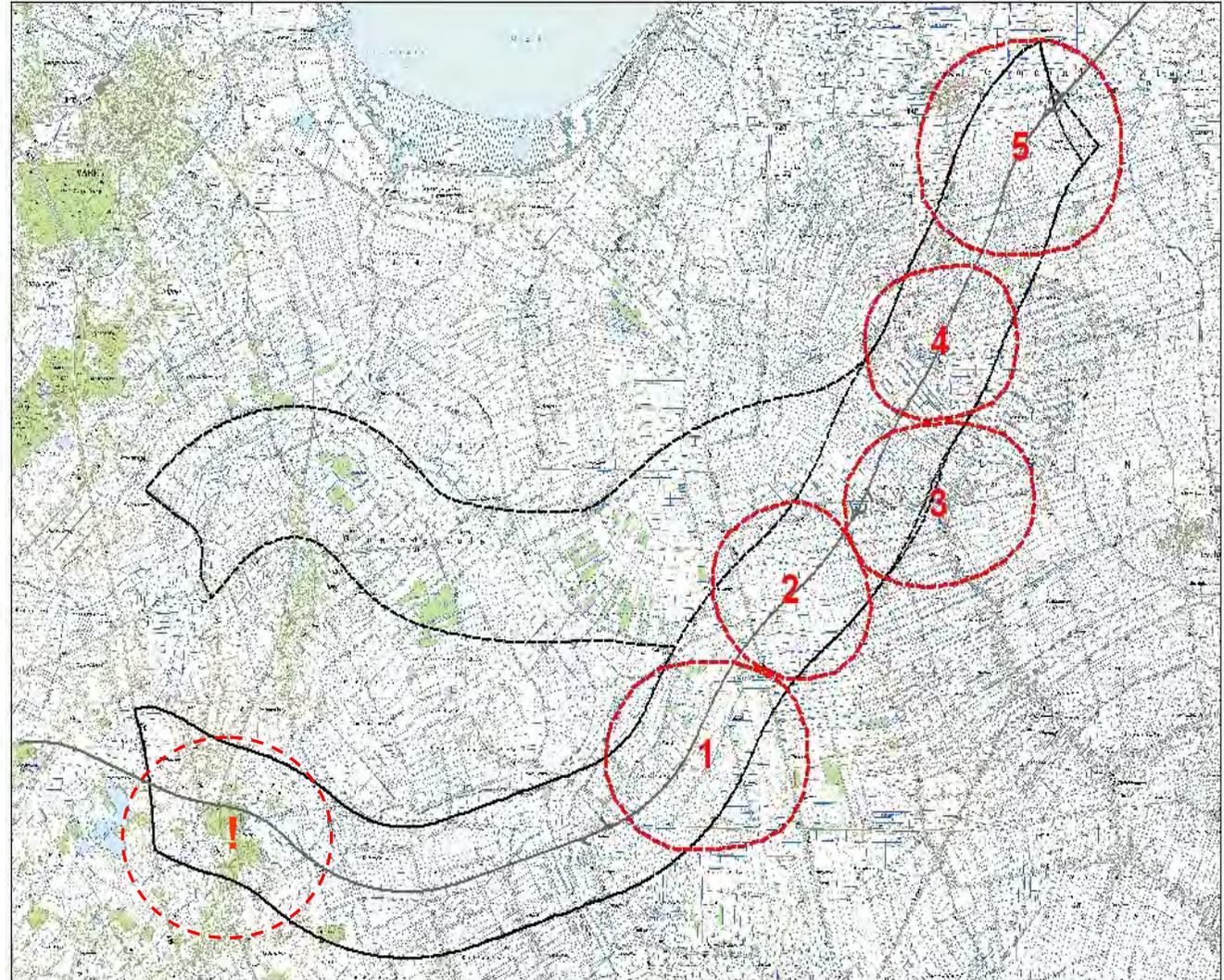
- ! Gut Hahn  
(Fledermäuse, Brutvögel,  
Biotope)
- 1. Südbollenhagen  
(Biotope, Fledermäuse)
- 2. Colmarer Marsch  
(Brut- und Rastvögel)
- 3. Neustädter Marsch  
(Brut- und Rastvögel)  
FFH-Gebiet Dornebbe  
(Bitterling)
- 4. Lerchenheide  
(Biotope, Reptilien, Insekten)
- 5. Süderschweier Marsch  
(Brut- und Rastvögel)  
Kötermoor  
(Fledermäuse)





### Vermeidung, Minimierung, Kompensation

- Trassenmodifizierung, -verschiebung
- Techn. Maßnahmen wie bspw. Optimierung der Gradientenlage
- Vernetzungselemente (Aufständering, Durchlässe, Faunapassagen, Leitstrukturen und Überflughilfen)
- Recherche von Entsiegelungsmaßnahmen
- Flächenhafte Kompensation v.a. für Biotopverluste und Beeinträchtigungen von Brut- und Rastvögeln





## TOP 5

# Vorstellung der Vorplanungsergebnisse

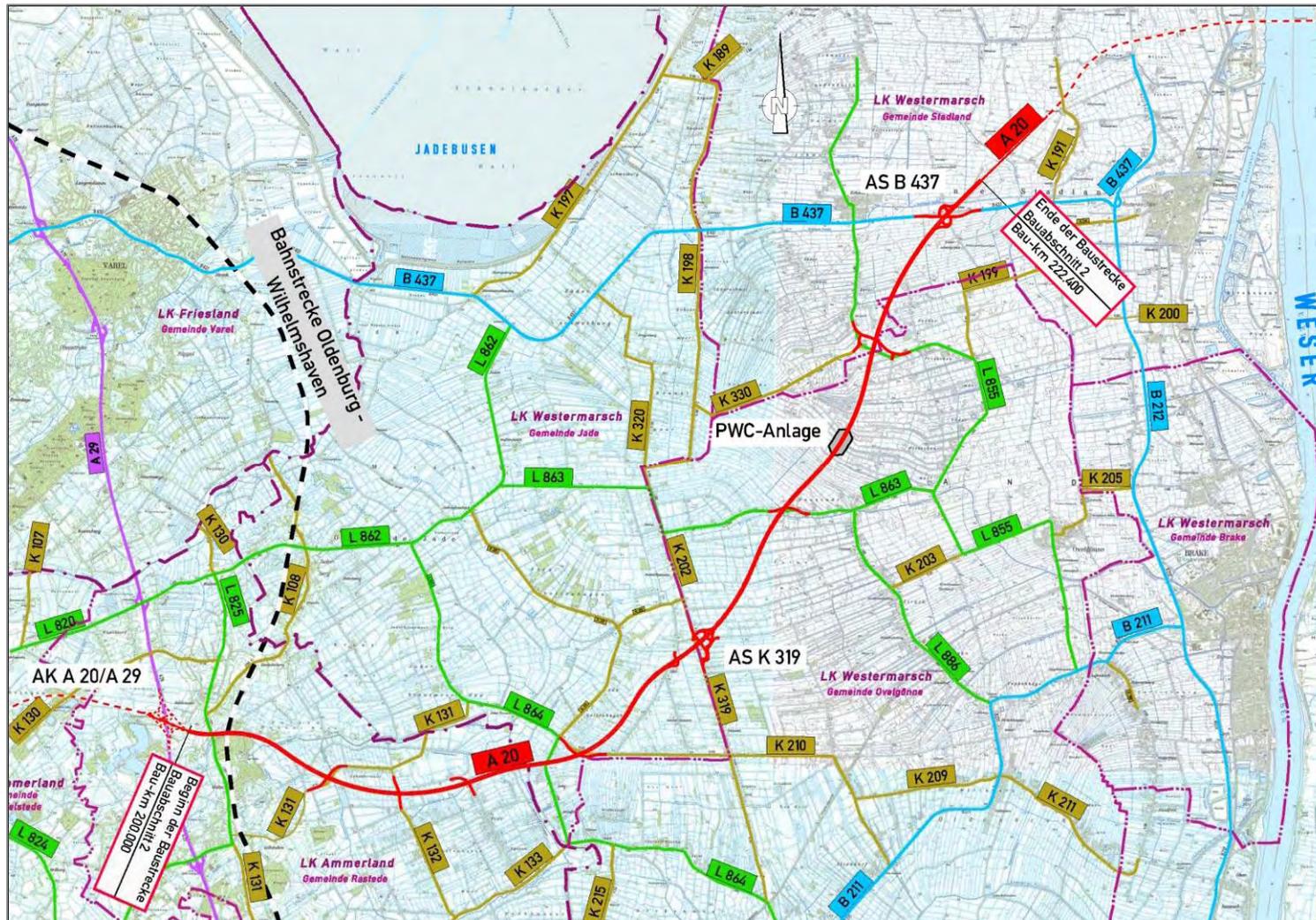


## Gliederung

1. Kurzvorstellung des 2. Abschnittes
2. Wesentliche Planungsgrundlagen
3. Anschlussstellenkonzeption
4. Trassenoptimierung/Variantenuntersuchungen



# 1. Kurzvorstellung des 2. Abschnittes





## Zahlen und Fakten zum Abschnitt 2

- Baulänge ca. 22,4 km
- Landkreis Ammerland und Westermarsch
- Verkehrsbelastung zwischen 24.800 und 28.500 Kfz/24 h, SV-Anteil ca. 29 %
- 2 Anschlussstellen (AS K 319, AS B 437)
- 1 PWC-Anlage nördlich Neustadt
- ca. 38 Ingenieurbauwerke
- weitgehend gestreckte Linienführung ( $R > 4.000$  m)
- Umfahrung Waldgebiet Gut Hahn
- Tangierung/Durchschneidung Siedlungsbereich Bekhausen, Lehmdermoor, Delfshausen, Jaderlangstraße, Südbollenhagen, Südmentzhausen, Neustadt, Norder Frieschenmoor, Kötermoor und Süderschweierfeld
- Tangierung/Durchschneidung naturschutzfachlich wertvoller Bereiche
- komplizierte Baugrundverhältnisse (tragfähige Böden im Geestbereich, wenig tragfähige Torfböden im Marschbereich)



## 2. Wesentliche Grundlagen der Planung

- Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens
- Linienbestimmte Trasse West 3
- Verkehrsuntersuchung
- Baugrundgutachten
- Agrarstrukturelle Analyse
- Vernetzungskonzept A 20
- Aktuelle Kartierungen der Flora und Fauna



### **3. Anschlussstellenkonzeption**

1. Veranlassung, Zielstellung
2. Varianten der Anschlussstellenanordnung
3. Vergleichende Bewertung der Varianten
4. Zusammenfassung und Empfehlung



# 1. Veranlassung, Zielstellung

## Maßgaben der Linienbestimmung nach § 16 (1) FStrG

*„Dem vorgelegten Anschlussstellen-/Knotenpunktkonzept wird grundsätzlich zugestimmt, es ist jedoch im Hinblick auf die geänderte Linienführung zwischen den geplanten Anschlussstellen A 20/L 824 und A 20/L 863 – (Variante West 2/ Variante West 3) – zu überarbeiten und erneut zur Abstimmung vorzulegen.“*



## Bisher vorgesehene Anschlussstellen (Referenzfall)

- AS L 864 (Jaderlangstraße)
- AS L 863 (Neustädter Straße)
- AS B 437

## Geringe Verkehrsbelegungen

- L 864 Nord: 2.700 Kfz/24 h
- L 864 Süd: 1.300 Kfz/24 h
- L 863 West: 4.300 Kfz/24 h
- L 863 Ost: 2.800 Kfz/24 h

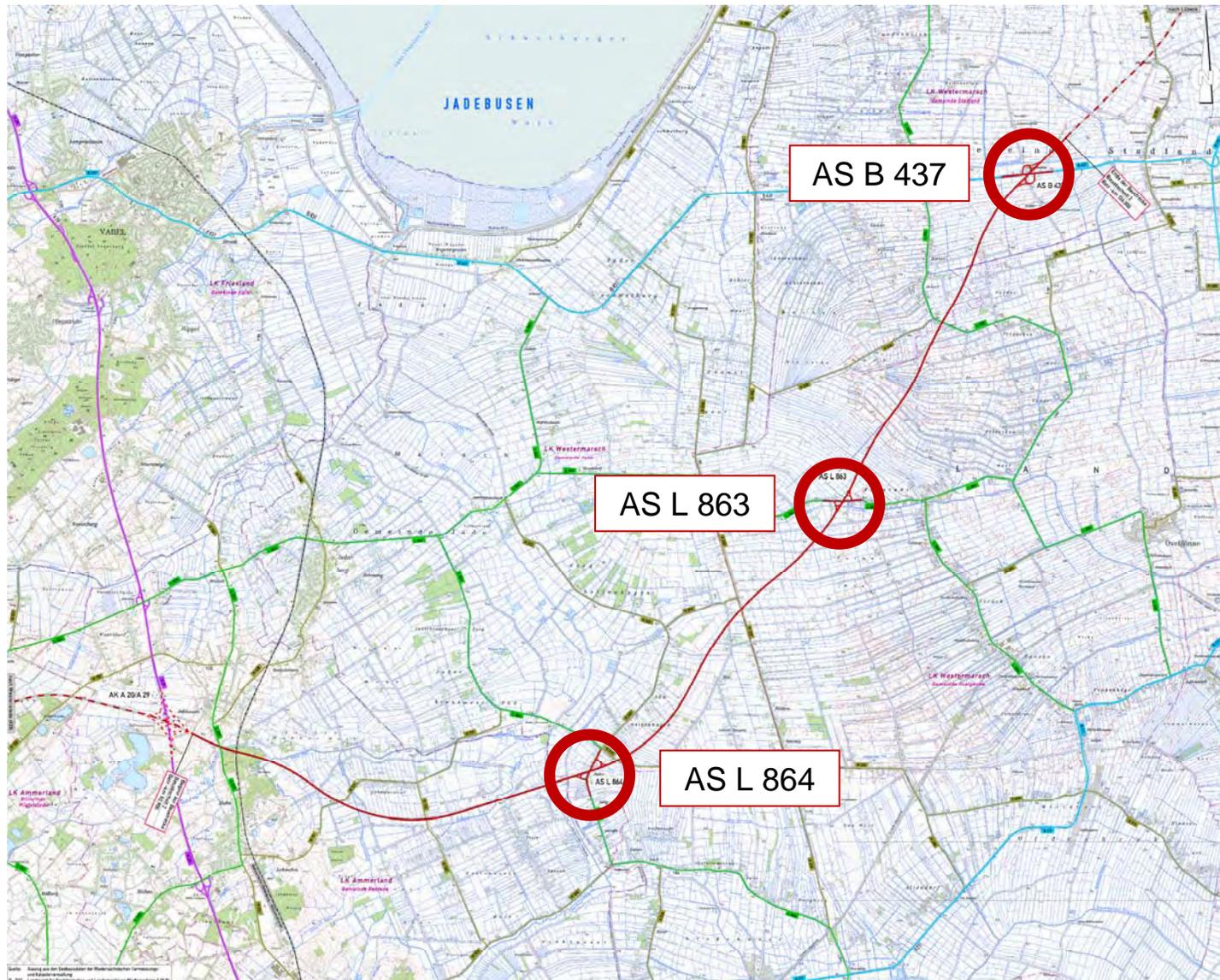
## Gegebenheiten im regionalen Straßennetz

- geringe/unzureichende Fahrbahnbreiten
- Gewichtsbeschränkungen (bis zu 3,5 t)



Abschnitt 2: Jaderberg (A 29) – Schwei (B 437)  
Arbeitskreissitzung am 22.06.2011

TOP 5 Vorstellung der Vorplanungsergebnisse





## Zielstellung der Untersuchung

- Prüfung des Erfordernisses der im Referenzfall vorgesehenen Anschlussstellen
- Untersuchung von Alternativen



## 2. Varianten der Anschlussstellenanordnung

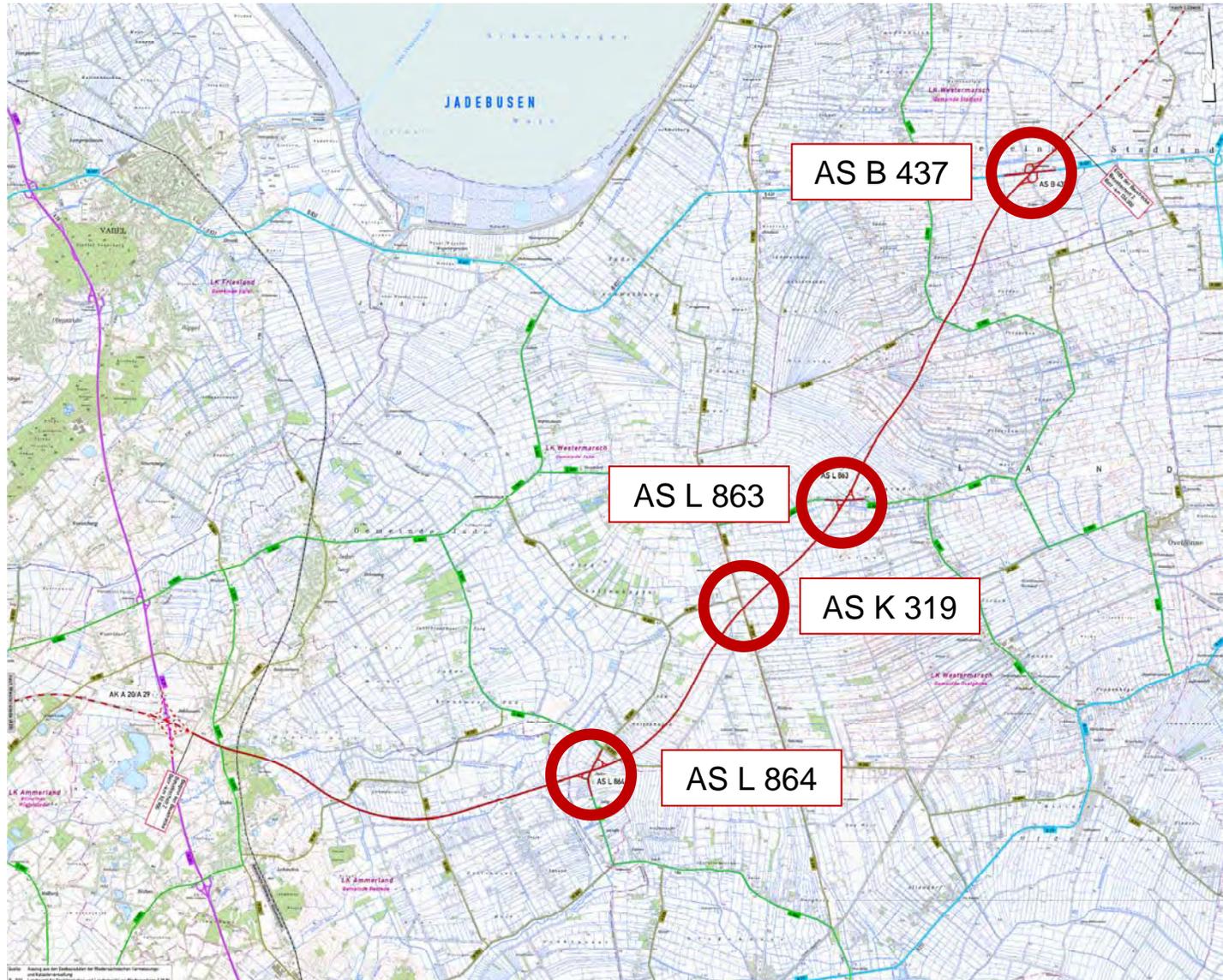
Mögliche Lage von Anschlussstellen im Netz:

- L 864 (Jaderlangstraße)
- K 319 (Mentzhauser Straße)
- L 863 (Neustädter Straße)
- B 437 (bei Schwei)



Abschnitt 2: Jaderberg (A 29) – Schwei (B 437)  
Arbeitskreissitzung am 22.06.2011

TOP 5 Vorstellung der Vorplanungsergebnisse





## Varianten der Anschlussstellenanordnung

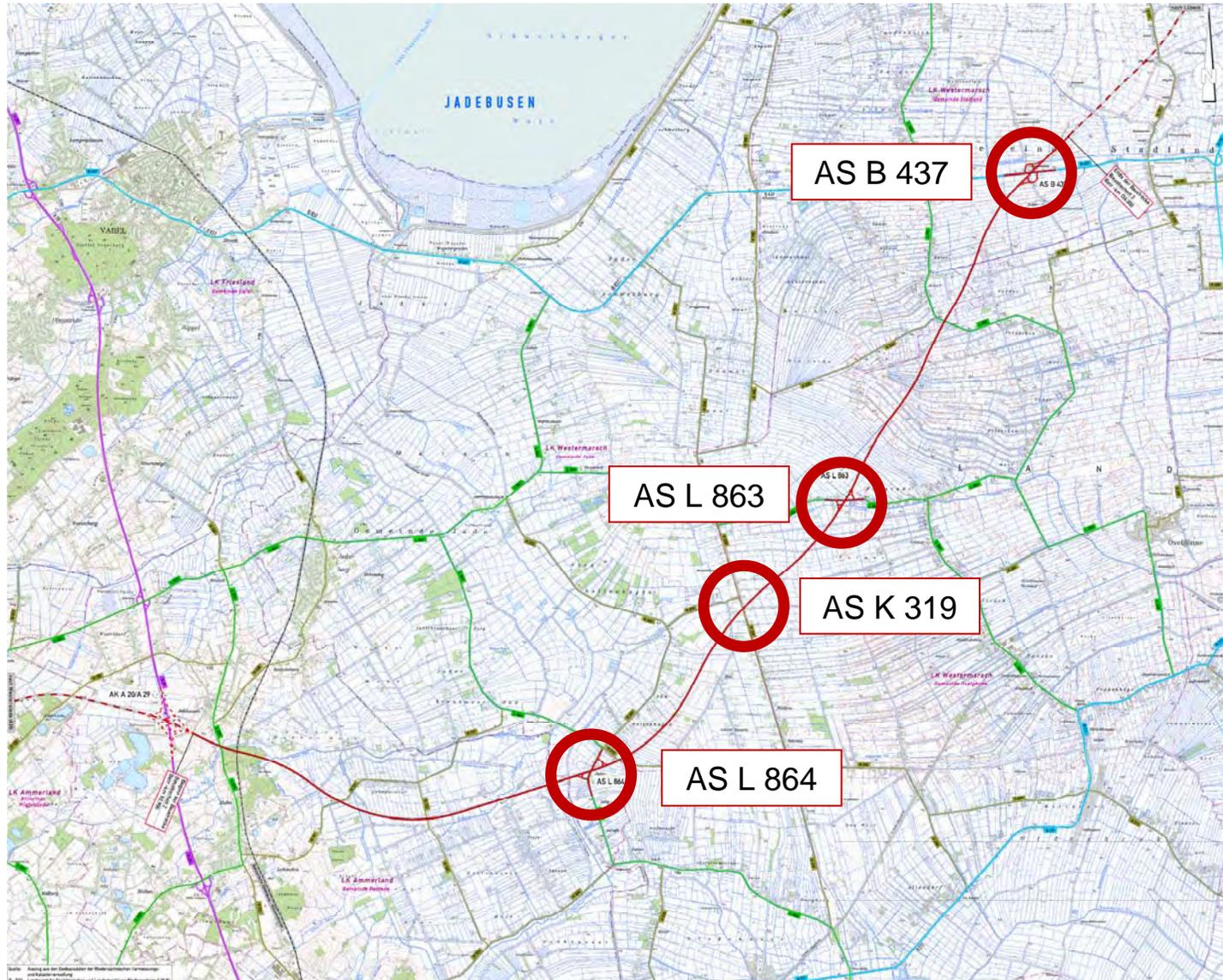
- Variante 1: AS A 20/L 864 und AS A 20/L 863 (Referenzfall)
- Variante 2: AS A 20/K 319 (Unterplanfall 3)
- Variante 3: AS A 20/L 864 (Unterplanfall 2)
- Variante 4: AS A 20/L 863 (Unterplanfall 1)

Die Anschlussstelle A 20/B 437 steht aufgrund der hohen verkehrlichen Bedeutung nicht zur Disposition

„Detailuntersuchung zum Anschlussstellenkonzept für den Bereich zwischen der A 29 und der B 437“ SSP Consult 10/2010



TOP 5 Vorstellung der Vorplanungsergebnisse





### 3. Vergleichende Bewertung der Varianten

#### Bewertungskriterien

- Verkehr
- Straßenentwurf/-bau
- Raum-/Siedlungsstruktur
- Landwirtschaft
- Umweltverträglichkeit
- Wirtschaftlichkeit
- Erforderliche Maßnahmen im nachgeordneten Netz



## 3. Vergleichende Bewertung der Varianten

### 3.1 Verkehr

- **Fahrleistungsbilanz**

keine entscheidungsrelevanten Unterschiede

- **Fahrzeitenbilanz**

keine entscheidungsrelevanten Unterschiede

Bewertungskriterium: Verkehr	Variante 1	Variante 2
Rang	1	1



## 3.2 Straßenentwurf/-bau

- **Einhaltung empfohlener Knotenpunktabstände nach RAA**

*Knotenpunktabstand für EKA 1 A > 8,0 km*

**Variante 1:** AK A 29, AS L 864, AS L 863, AS B 437  
7,0 km 6,0 km 6,0 km  
Abstände werden unterschritten

**Variante 2:** AK A 29, AS K 319, AS B 437  
11,0 km 8,5 km  
Abstände werden eingehalten

- **Einfluss auf die Trassenführung der A 20**  
keine entscheidungsrelevanten Unterschiede



- **Einfluss auf die Standortfindung der geplanten PWC-Anlage**  
keine entscheidungsrelevanten Unterschiede

Bewertungskriterium: Straßenentwurf/-bau	Variante 1	Variante 2
Rang	2	1



### 3.3 Raum- und Siedlungsstruktur

- **Raumordnung**

gute Raumerschließung mit beiden Varianten

keine entscheidungsrelevanten Unterschiede

- **Siedlungsstruktur**

aus den Mehr- und Minderbelastungen einzelner Netzelemente

resultieren unterschiedliche Schall- und Schadstoffbelastungen und

damit differente Auswirkungen auf die Siedlungsstruktur



## Belastungsdifferenzen zum Bezugsfall

Straßenzug	Abschnitt	Variante 1	Variante 2
L 864 (Jaderlangstraße)	zw. K 210 und K 133	+2.100 (nördl. AS) +800 (südl. AS)	-200
K 210 (Oldenbroker Straße)	zw. L 864 und K 319	+1.600	-300
K 202/K 319/L 864 (Mentzhauser Straße/ Barghorner Straße)	zw. L 863 und K 202 zw. K 202 und K 210 zw. K 210 und L 864 zw. L 864 und B 211	-500 -10 +500 +400	+2.800 +700 -500 -600
L 863 (Neustädter Straße)	zw. K 202 und L 886	+1.900 (westl. AS) +400 (östl. AS)	+100 +100

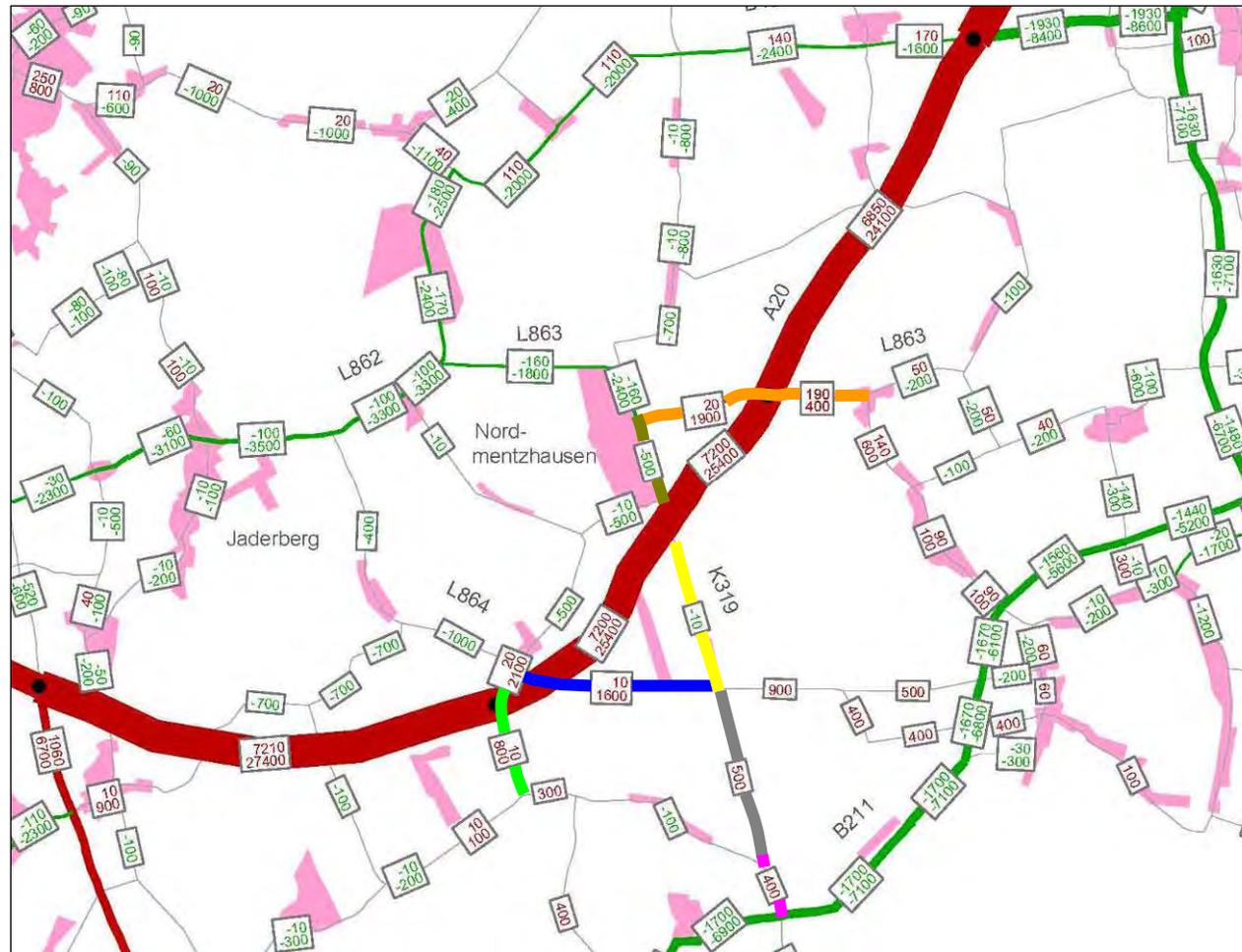


Abbildung 1:  
Belastungsdifferenzen Variante 1 zum Bezugsfall, DTV 2025 in Kfz/24 h

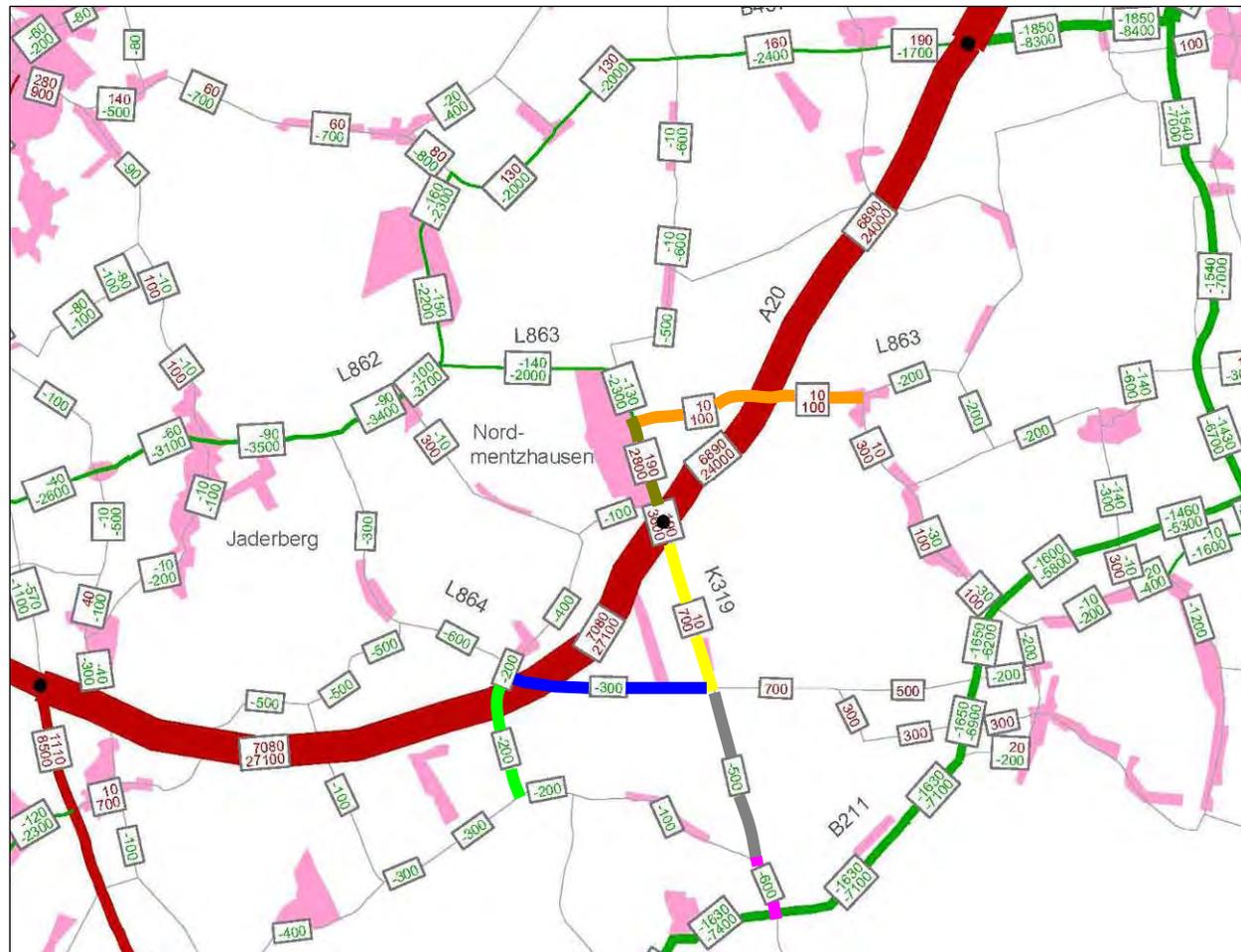


Abbildung 2:  
Belastungsdifferenzen Variante 2 zum Bezugsfall, DTV 2025 in Kfz/24h



## Anzahl der von einer Überschreitung des relevanten Schallimmissionspegels von 54 dB(A) nachts betroffenen Gebäude

- Variante 1: 22 Gebäude
- Variante 2: 33 Gebäude

Bewertungskriterium: Raum-/Siedlungsstruktur	Variante 1	Variante 2
Rang	1	2



## 3.4 Landwirtschaft

- **Flächeninanspruchnahme**

bei Variante 2 grundsätzlich geringer, aber größere Beanspruchung hofnaher Flächen - Varianten gleichwertig

- **landwirtschaftlicher Verkehr**

insgesamt geringe Verkehrsmengen und damit kaum Auswirkungen auf den landwirtschaftlichen Verkehr - keine relevanten Unterschiede

Bewertungskriterium: Landwirtschaft	Variante 1	Variante 2
Rang	1	1



## 3.5 Umweltverträglichkeit

- **Flächeninanspruchnahme/Landschaftsbild**

Variante 1 führt zu einer höheren Flächeninanspruchnahme sowie höherer Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes

- **Inanspruchnahme von für den Naturschutz bedeutenden Flächen**

AS L 863 (Variante 1) quert die Dornebbe (FFH Gebiet „Dornebbe, Braker Sieltief und Colmarer Tief“) und greift in die wertgebenden Bereiche Colmarer und Neustädter Marsch ein.

Bewertungskriterium: Umweltverträglichkeit	Variante 1	Variante 2
Rang	2	1



## 3.6 Wirtschaftlichkeit

- **Herstellungskosten der Anschlussstellen**

L 864 (K 210), K 319 und L 863 sind umzuverlegen und über die A 20 zu überführen.  
Variante 2 wegen der geringeren Herstellungskosten (nur eine Anschlussstelle)  
günstiger

- **Volkswirtschaftliche Kosten in Bezug auf die Fahrzeitenbilanz**

Differenz: +90 Kfz-h/24 h bei Variante 2

d. h. 900 EUR/Tag volkswirtschaftliche Mehrkosten = 300.000 EUR/Jahr

Mehraufwendungen für eine Anschlussstelle nach 2,5 Jahren kompensiert

Bewertungskriterium: Wirtschaftlichkeit	Variante 1	Variante 2
Rang	2	1



## 3.7 Erforderliche Maßnahmen im nachgeordneten Netz

Szenario 1: Ausbau nur im Bereich der AS

querender/ angebundener Straßenzug	erforderliche Ausbaumaßnahme(n)	
	Variante 1	Variante 2
L 864 (Jaderlangstraße)	Überführung der K 210, einschließlich Verlegung und untergeordneter Anbindung des östlichen Astes der L 864	
K 319 (Mentzhauser Straße)	Überführung der ggf. in östlicher Richtung zu verlegenden K 319	
L 863 (Neustädter Straße)	Unterführung der ggf. in nördlicher Richtung zu verlegenden L 863	Unterführung der L 863

querender/ angebundener Straßenzug	erforderliche Gewichtsbeschränkung(en)			
	Variante 1		Variante 2	
	Ri. West	Ri. Ost	Ri. West	Ri. Ost
L 864 (Jaderlangstraße)	9,0 t	5,0 t		
K 319 (Mentzhauser Straße)			9,0 t	9,0 t
L 863 (Neustädter Straße)	---	---		



## Bewertung

- Varianten 1 und 2 gleichwertig hinsichtlich der Ausbildung regelgerechter Anschlussstellen.
- Bewältigung des Schwerverkehrs durch das nachgeordnete Netz ist nicht gewährleistet!**

Bewertungskriterium: Erforderliche Maßnahmen im Nachgeordneten Straßennetz - Szenario 1 -	Variante 1	Variante 2
Rang	1	1

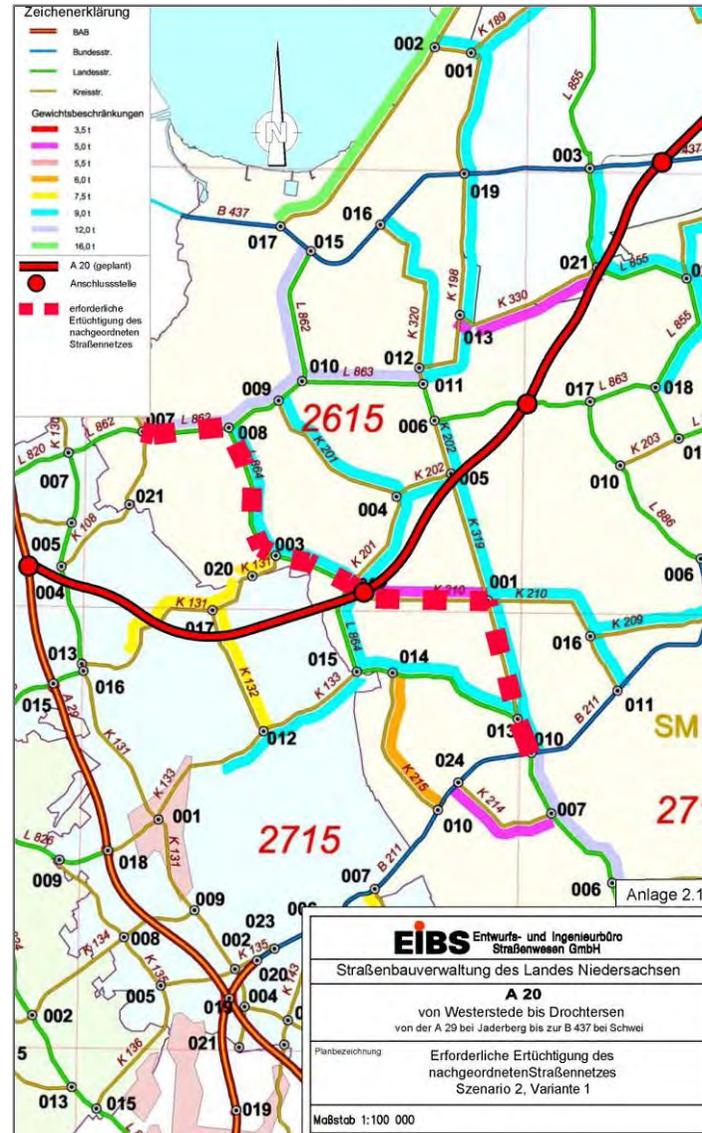


## Szenario 2: Ertüchtigung bis zum nächstgelegenen Netzelement ohne Gewichtsbeschränkung

querender/ angebundener Straßenzug	erforderliche Ausbau-/Ertüchtigungsmaßnahme(n)	
	Variante 1	Variante 2
<b>L 864 (Jaderlangstraße)</b>	Ertüchtigung der L 862 von NK 2615 007 bis NK 2615 008  Ertüchtigung der L 864 von NK 2615 008 bis NK 2615 002  Ertüchtigung der K 210 von NK 2615 002 bis NK 2615 001  Ertüchtigung der K 319 von NK 2615 001 bis NK 2715 013  Ertüchtigung der L 864 von NK 2715 013 bis NK 2716 010  → Gesamtlänge ca. 15,5 km	Überführung der K 210, einschl. Verlegung und untergeordneter Anbindung des östlichen Astes der L 864
<b>K 319 (Mentzhauser Straße)</b>	Überführung der ggf. in östlicher Richtung zu verlegenden K 319	Ertüchtigung der K 202 von NK 2615 006 bis NK 2615 005  Ertüchtigung der K 319 von NK 2615 005 bis NK 2715 013  Ertüchtigung der L 864 von NK 2715 013 bis NK 2716 010  → Gesamtlänge ca. 8,8 km
<b>L 863 (Neustädter Straße)</b>	Unterführung der ggf. in nördlicher Richtung zu verlegenden L 863	Unterführung der L 863

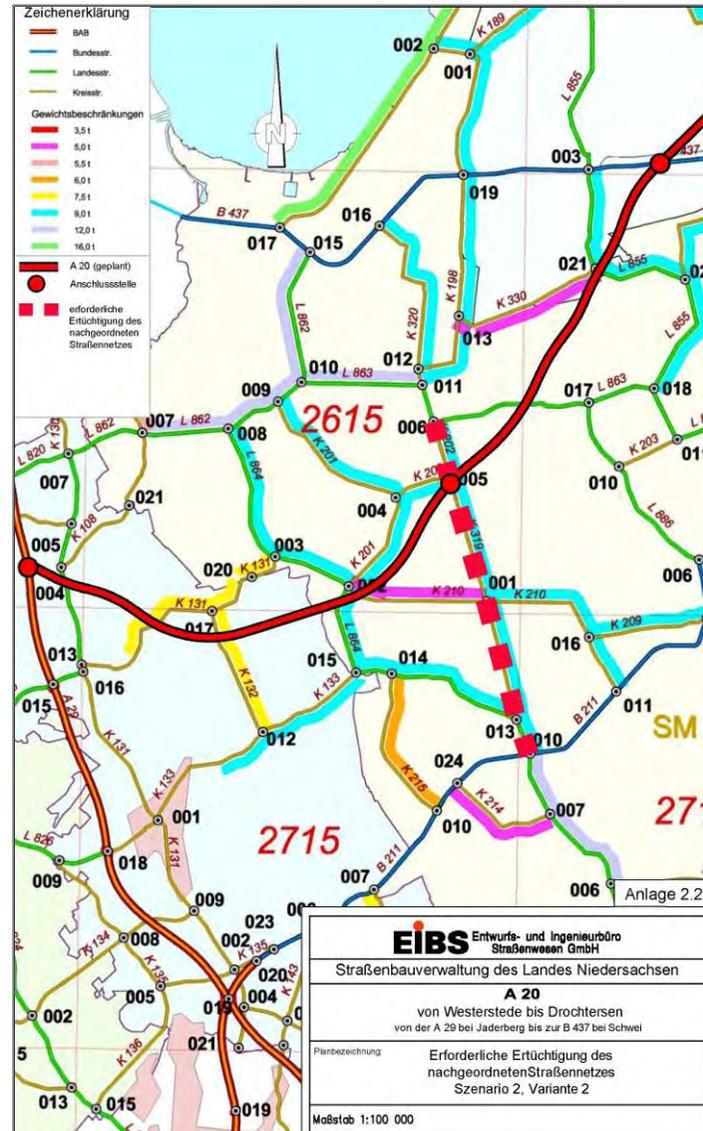


## Szenario 2 Variante 1





## Szenario 2 Variante 2





## Bewertung

erforderlicher Ausbaubedarf bei Variante 1 deutlich höher als bei Variante 2  
(15,5 km zu 8,8 km)

Bewertungskriterium: Erforderliche Maßnahmen im Nachgeordneten Straßennetz - Szenario 2 -	Variante 1	Variante 2
Rang	2	1



### Szenario 3: Ertüchtigung bis zum nächstgelegenen Netzelement ohne Gewichtsbeschränkung mit richtliniengerechten Fahrbahnbreiten

querender/ angebundener Straßenzug	erforderliche Ausbaumaßnahme(n)	
	Variante 1	Variante 2
L 864 (Jaderlangstraße)	<p><u>Richtung Norden</u> Ausbau der L 862 von NK 2615 007 bis NK 2615008</p> <p>Ausbau der L 864 von NK 2615 008 bis NK 2615002</p> <p><u>Richtung Süden</u> Ausbau der K 210 von NK 2615 002 bis NK 2615 001</p> <p>Ausbau der K 319 von NK 2615 001 bis NK 2715 013</p> <p>Ausbau der L 864 von NK 2715 013 bis NK 2716 010</p> <p>→ Gesamtlänge ca. 15,5 km</p>	<p>Überführung der K 210, einschl. Verlegung und untergeordneter Anbindung des östlichen Astes der L 864</p>



### Szenario 3: Ertüchtigung bis zum nächstgelegenen Netzelement ohne Gewichtsbeschränkung mit richtliniengerechten Fahrbahnbreiten

querender/ angebundener Straßenzug	erforderliche Ausbaumaßnahme(n)	
	Variante 1	Variante 2
K 319 (Mentzhauser Straße)	Überführung der ggf. in östlicher Richtung zu verlegenden K 319	<u>Richtung Nordwesten</u> Ausbau der L 862 von NK 2615 015 bis NK 2615010 Ausbau der L 863 von NK 2615 010 bis NK 2615006 Ausbau der K 202 von NK 2615 006 bis NK 2615 005, <u>Richtung Süden</u> Ausbau der K 319 von NK 2615 005 bis NK 2715 013, Ausbau der L 864 von NK 2715 013 bis NK 2716 010 → Gesamtlänge ca. 15,5 km



### Szenario 3: Ertüchtigung bis zum nächstgelegenen Netzelement ohne Gewichtsbeschränkung mit richtliniengerechten Fahrbahnbreiten

querender/ angebundener Straßenzug	erforderliche Ausbaumaßnahme(n)	
	Variante 1	Variante 2
L 863 (Neustädter Straße)	<p><u>Richtung Nordwesten</u> Ausbau der L 862 von NK 2615 015 bis NK 2615010  Ausbau der L 863 von NK 2615 010 bis NK 2615006 und weiter bis zur AS</p> <p><u>Richtung Südosten</u> Ausbau der L 863 von der AS bis NK 2616017  Ausbau der L 886 von NK 2616 017 bis NK 2616 006 → Gesamtlänge ca. 16 km</p>	Unterführung der L 863



## Szenario 3 Variante 1





## Szenario 3 Variante 2





## Szenario 3: Ausbaubedarf im nachgeordneten Netz (Querschnitt)

Bezeichnung des Netzelementes	Verkehrsbelastung DTV/24h (SV/24h)	Verkehrsbelastung ohne Tonnagebeschränkung (SV/24h)	erforderlicher Querschnitt nach RAS-Q	erforderlicher Querschnitt nach RAL	vorhandene Fahrbahnbreite	Querschnittsverbreiterung erforderlich RAS-Q	Querschnittsverbreiterung erforderlich RAL
<b>Bezugsfall</b>							
L 862	7700 (120)		RQ 9,5	RQ11 (RQ 10)	6,2	ja	ja
L 864 Süd	600 (k. A.)		RQ 9,5	RQ 9	4,75 -5,60	ja	ja
L 864 Nord	2700 (10)		RQ 9,5	RQ 9	4,90	ja	ja
K 210	2.500		RQ 9,5	RQ 9	4,80-5,20	ja	ja
K 319	2800 (10)		RQ 9,5	RQ 9	5,10-5,80	ja	ja
K 202	2800 (10)		RQ 9,5	RQ 9	4,8	ja	ja
L 863 Ost	2400 (170)		RQ 9,5	RQ 9	5	ja	ja
L 863 West	2400 (170)		RQ 9,5	RQ 9	5,50-5,65	ja	ja
<b>Variante 1 (Referenzfall)</b>							
L 862	4400(20)	(90)	RQ 9,5	RQ 11(RQ 10)	6,2	ja	ja
L 864 Süd	1400 (10)	(70)	RQ 9,5	RQ 9	4,75 -5,60	ja	ja
L 864 Nord	1700 (20)	(170)	RQ 9,5	RQ 11(RQ 10)	4,90	ja	ja
K 210	4100 (10)	(220)	RQ 9,5	RQ 11(RQ 10)	4,80-5,20	ja	ja
K 319	3300 (10)	(60)	RQ 9,5	RQ 11(RQ 10)	5,10-5,80	ja	ja
K 202	2300 (k. A.)	(90)	RQ 9,5	RQ 9	4,80	ja	ja
L 863 Ost	2800 (360)	(160)	RQ 10,5**)	RQ 11	5,00	ja	ja
L 863 West	4300 (190)	(130)	RQ 9,5	RQ 11(RQ 10)	5,50-5,65	ja	ja
<b>Variante 2 (Unterplanfall 3)</b>							
L 862	4200(30)	(90)	RQ 9,5	RQ11 (RQ 10)	6,2	ja	ja
L 864 Süd	1400 (10)	(k. A.)	RQ 9,5	RQ 9	4,75 -5,60	ja	ja
L 864 Nord	2100 (k. A.)	(50)	RQ 9,5	RQ 9	4,90	ja	ja
K 210	2200 (k. A.)	(50)	RQ 9,5	RQ 9	4,80-5,20	ja	ja
K 319	2900 (20)	(180)	RQ 9,5	RQ 9*)	5,10-5,80	ja	ja
K 202	5600 (200)	(240)	RQ 9,5	RQ11 (RQ 10)	4,80	ja	ja
L 863 Ost	2300 (160)	(150)	RQ 9,5	RQ 9*)	5,00	ja	ja
L 863 West	2300 (160)	(150)	RQ 9,5	RQ 9*)	5,50-5,65	ja	ja

Quellen: Detailuntersuchung zum Anschlussstellenkonzept für den Bereich zwischen der A 29 und der B 437  
(SSP Consult - Oktober 2010)  
Streckenbefahrung am 3.11.und 15.12.2010 (NLStBV rGB Oldenburg)

\*) ohne Tonnagebegrenzung steigt der SV auf >150 Fz/24h - RQ 9 nicht mehr einsetzen

\*\*\*) ohne Tonnagebegrenzung fällt der SV auf < 300 Fz/24h - RQ 9,5 wieder möglich



## Bewertung

erforderlicher Ausbaubedarf bei Variante 1 deutlich höher als bei Variante 2  
(31,5 km zu 15,5 km)

Bewertungskriterium: Erforderliche Maßnahmen im Nachgeordneten Straßennetz - Szenario 3 -	Variante 1	Variante 2
Rang	2	1



## 4. Zusammenfassung und Empfehlung

	Variante 1	Variante 2
<b>Anschlussstellenanordnung</b>		
- Verkehr	1	1
- Straßenentwurf/-bau	2	1
- Raum-/Siedlungsstruktur	1	2
- Landwirtschaft	1	1
- Umweltverträglichkeit	2	1
- Wirtschaftlichkeit	2	1
<b>erforderliche Maßnahmen im nachgeordneten Straßennetz</b>		
- Szenario 1	1	1
- Szenario 2	2	1
- Szenario 3	2	1
<b>Gesamtbewertung</b>	<b>2</b>	<b>1</b>



**Als Vorzugsvariante wird Variante 2 mit einer Anschlussstelle  
an der K 319 ausgewiesen!**

Maßgebend für die Ausweisung der Variante 2 als Vorzugsvariante sind:

- die günstigere Bewertung hinsichtlich des Kriteriums Straßenentwurf/-bau
- die höhere Umweltverträglichkeit
- die höhere Wirtschaftlichkeit (geringere Herstellungskosten für die Anschlussstelle)
- der (bei Szenario 2 und 3) geringere Bedarf an Ausbau-/  
Ertüchtigungsmaßnahmen im nachgeordneten Straßennetz.



## 4. Variantenuntersuchungen

1. Veranlassung, Zielstellung
2. Abschnittsteilung
3. Bewertungskriterien
4. Darstellung und Bewertung der Varianten
5. Zusammenfassung und Empfehlung



# 1. Veranlassung, Zielstellung

- Trasse „West 3“ wurde mit Linienbestimmungsbeschluss des BMVBS vom 25.06.2010 als Entwurfsgrundlage festgelegt
- Bisherige Planung (Raumordnung, Linienbestimmung) erfolgte in einem großem Planungsmaßstab
- Optimierung innerhalb des linienbestimmten Korridors unter Berücksichtigung örtlicher Zwangspunkte (kleinteilige Variantenuntersuchungen)
- Ausweisung einer Vorzugstrasse für die Entwurfsplanung

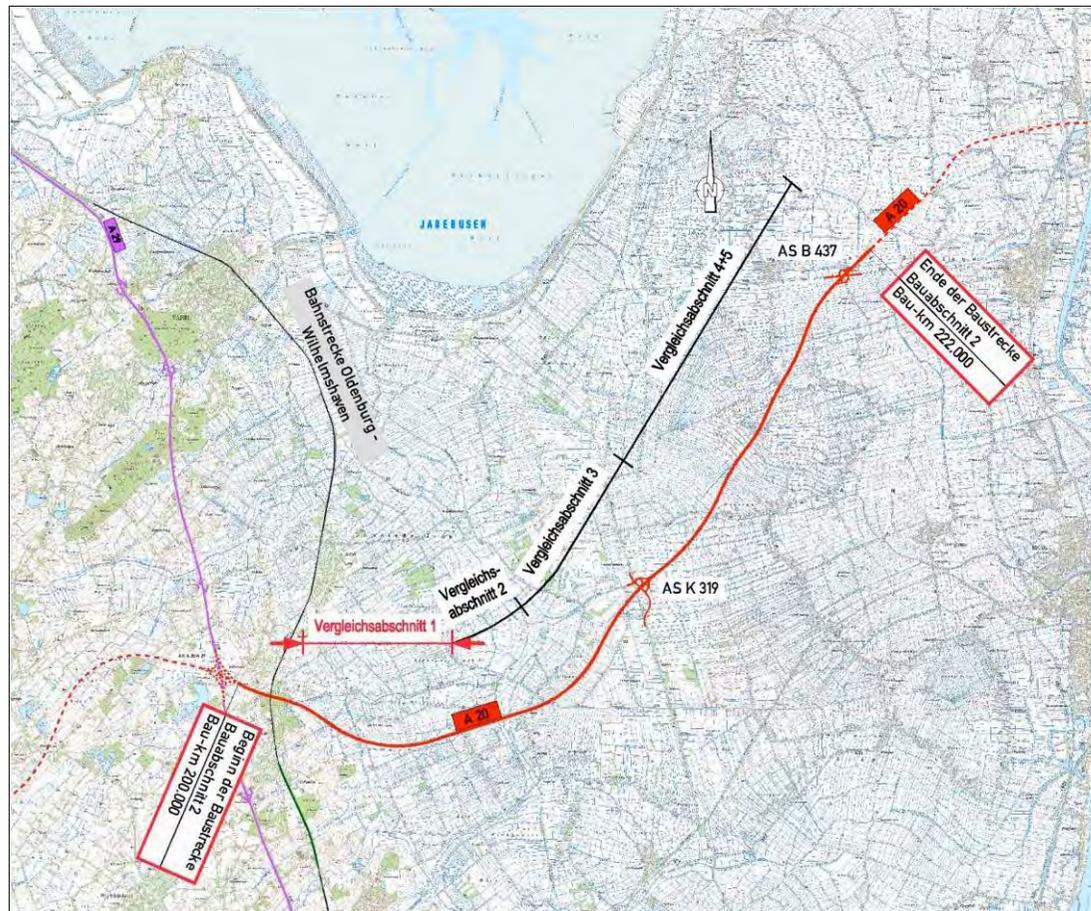


## 2. Abschnittsbildung

- sehr langer Planungsabschnitt (22,4 km)
- kleinteilig sehr unterschiedliche Zwangspunkte
- Unterteilung in 4 Vergleichsabschnitte (VGA)
- Bereich Bauanfang bis Hahner Bäke im Rahmen einer abschnittsübergreifenden „Variantenuntersuchung zur Trassenoptimierung L 824 bis zum Autobahnkreuz AK A 20/A 29 und L 824 bis zum Alten Lehmdorfer Weg“ bereits im Abschnitt 1 untersucht

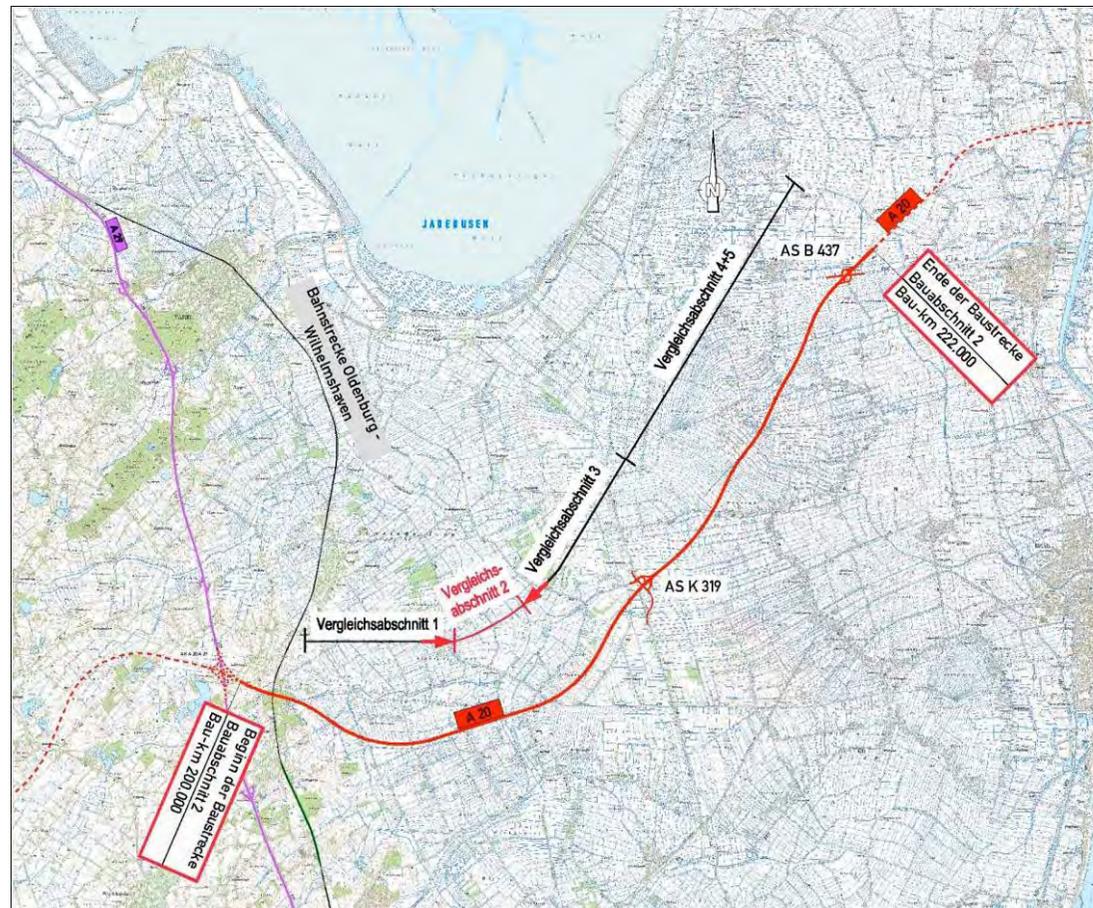


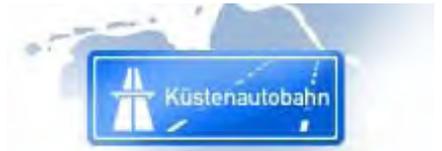
- Vergleichsabschnitt 1: von der Hahner Bäke bis östlich der Dörpstraat



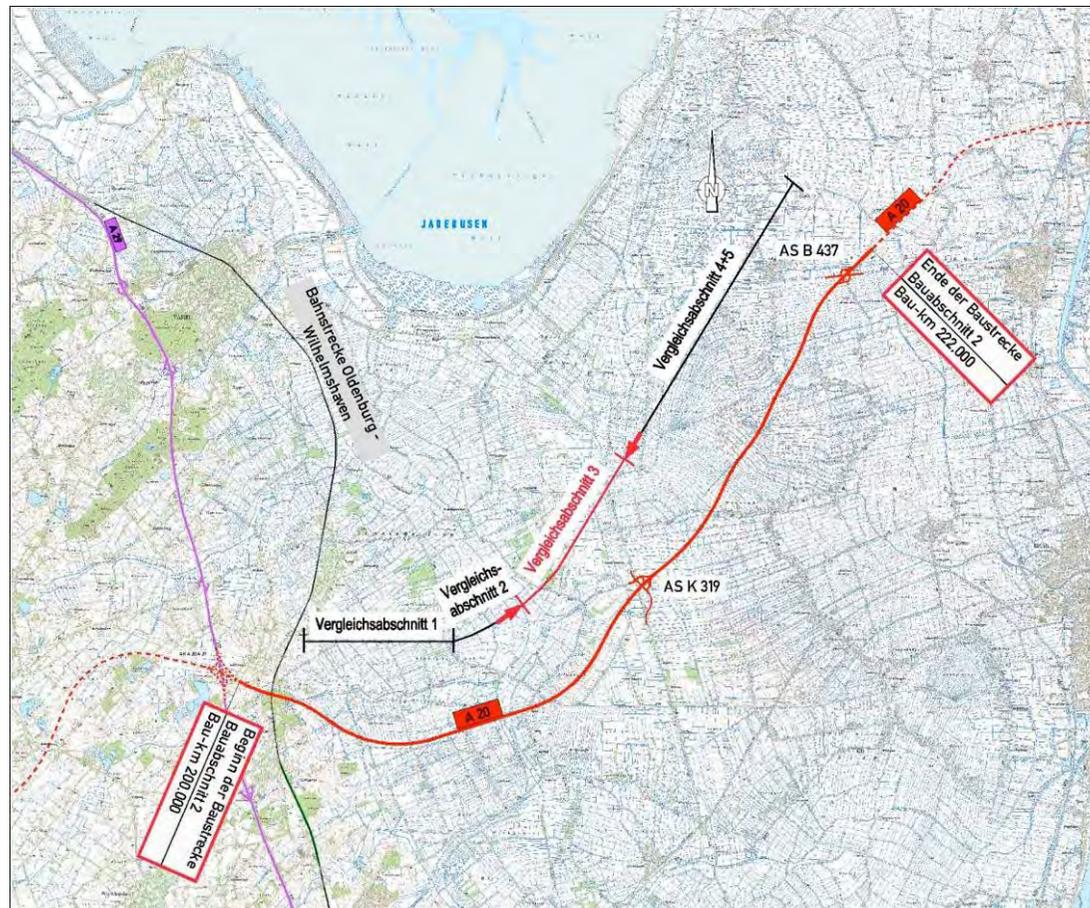


## Vergleichsabschnitt 2: von östlich der Dörpstraat bis östlich Südbollenhagen



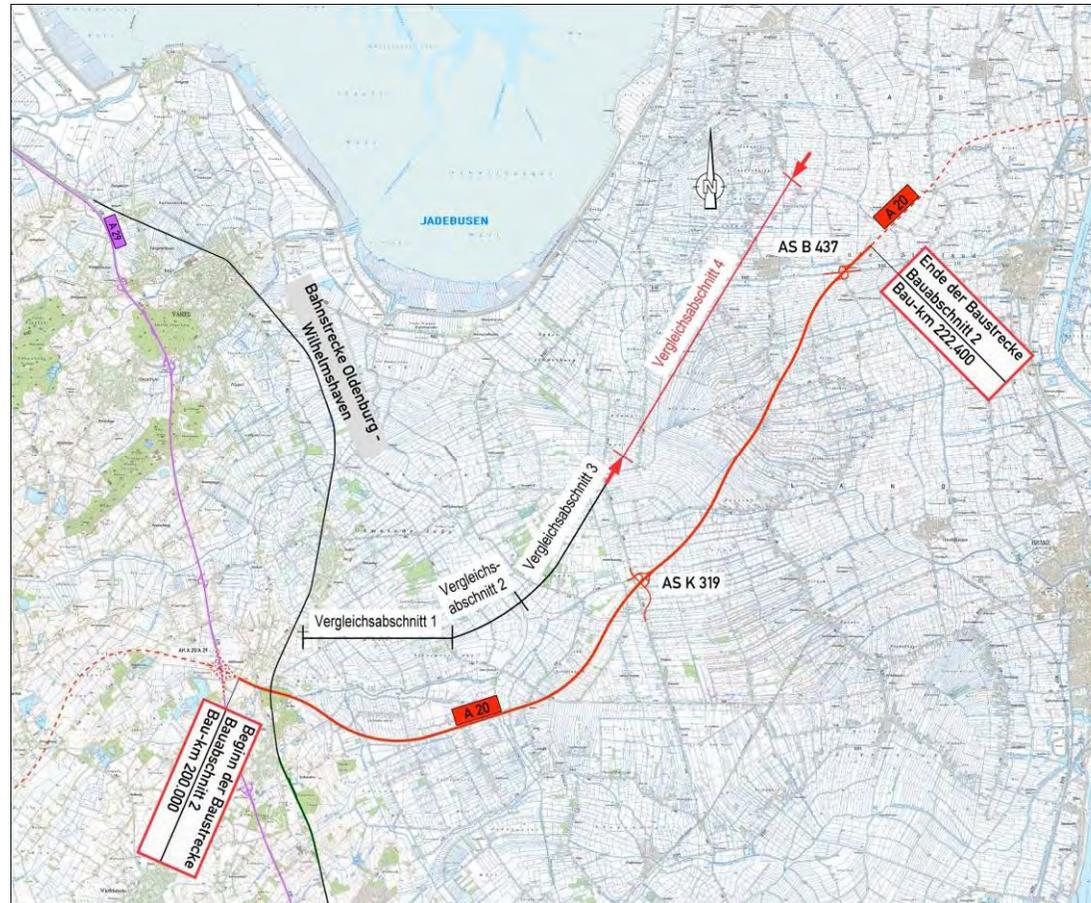


## Vergleichsabschnitt 3: von östlich Südbollenhagen bis südlich der L 863





## Vergleichsabschnitt 4: von südlich der L 863 bis zur B 437 bei Schwei





### 3. Bewertungskriterien

- Verkehr
- Kosten
- Landwirtschaft
- Umwelt
- Schutzgut Mensch
- Sonstiges



## **Bewertungsfeld Verkehr:**

- Streckenlänge
- Trassierung A 20
- Sichtweiten (Haltesichtweite)
- Räumliche Trassierung - Abgleich Höhenplan/Lageplan

## **Bewertungsfeld Kosten:**

- Baukosten

## **Bewertungsfeld Landwirtschaft:**

- Flächenzerschneidung allgemein
- Nähe zu landwirtschaftlichen Hofflächen



## **Bewertungsfeld Umwelt:**

- Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt
- Boden
- Wasser
- Luft und Klima
- Landschaftsbild
- Kultur- und sonstige Sachgüter
- Schutzgebiete



## **Bewertungsfeld Schutzgut Mensch:**

- Lärmemissionen
- Rückbau von Hofstellen und Gebäuden

## **Bewertungsfeld Sonstiges:**

- Wasserwirtschaft
- Annäherung/Kreuzung von Freileitungen
- Eingriff in Vorranggebiet für Rohstoffgewinnung



## 4. Darstellung und Bewertung der Varianten



## **VGA 0: vom Autobahnkreuz A 20/A 29n bis zur Hahner Bäke**

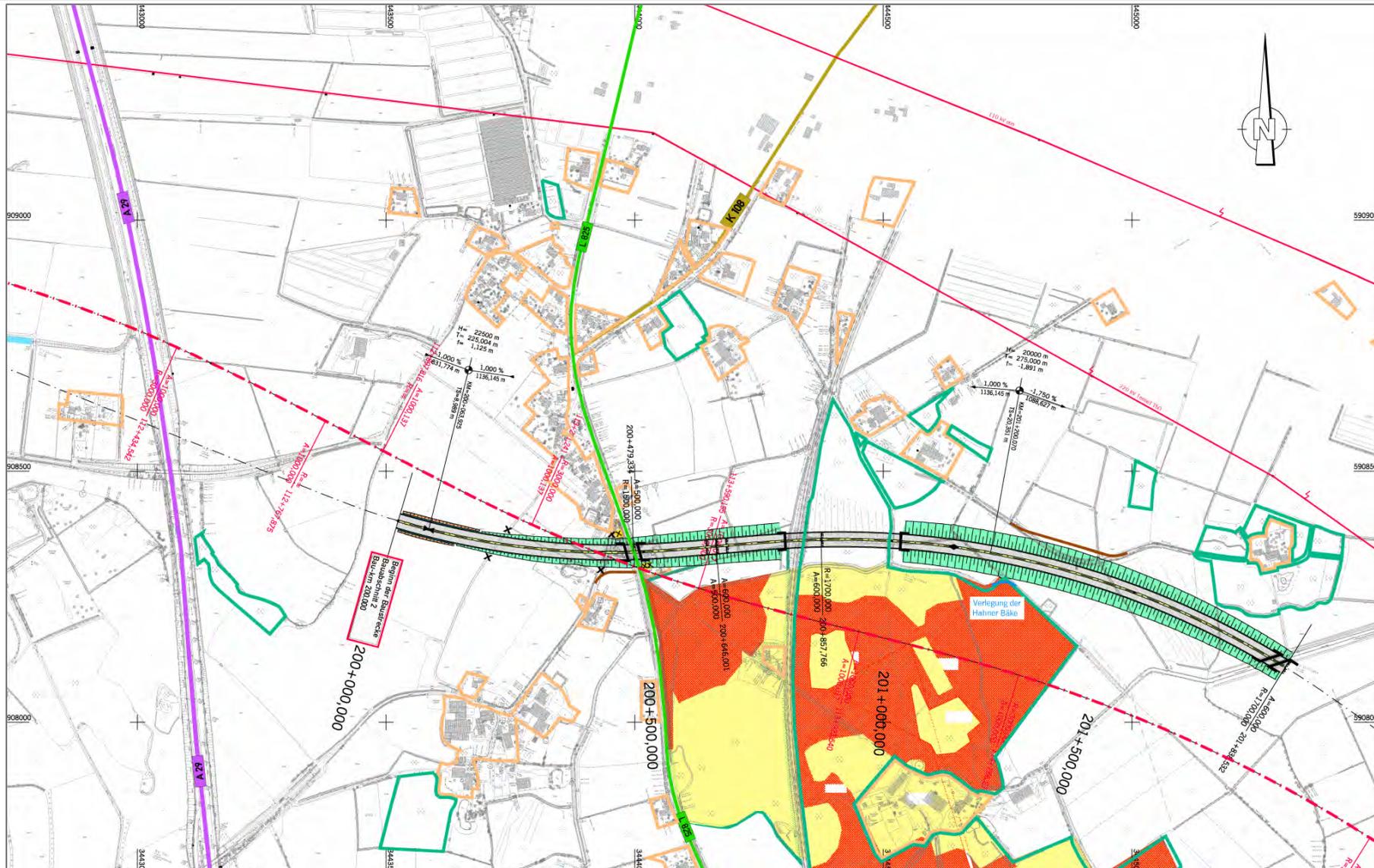
### **Zwangspunkte und Randbedingungen**

- Autobahnkreuz/Trasse aus Abschnitt 1
- Ortslage Bekhausen
- Landwirtschaftliche Betriebe
- Wohngebäude (Einzelbebauung zwischen Autobahnkreuz und Bahnlinie Wilhelmshaven – Oldenburg)
- L 825
- Waldstück Gut Hahn und Hahner Bäke



Abschnitt 2: Jaderberg (A 29) – Schwei (B 437)  
Arbeitskreissitzung am 22.06.2011

TOP 5 Vorstellung der Vorplanungsergebnisse



VGA 0 Variante 1



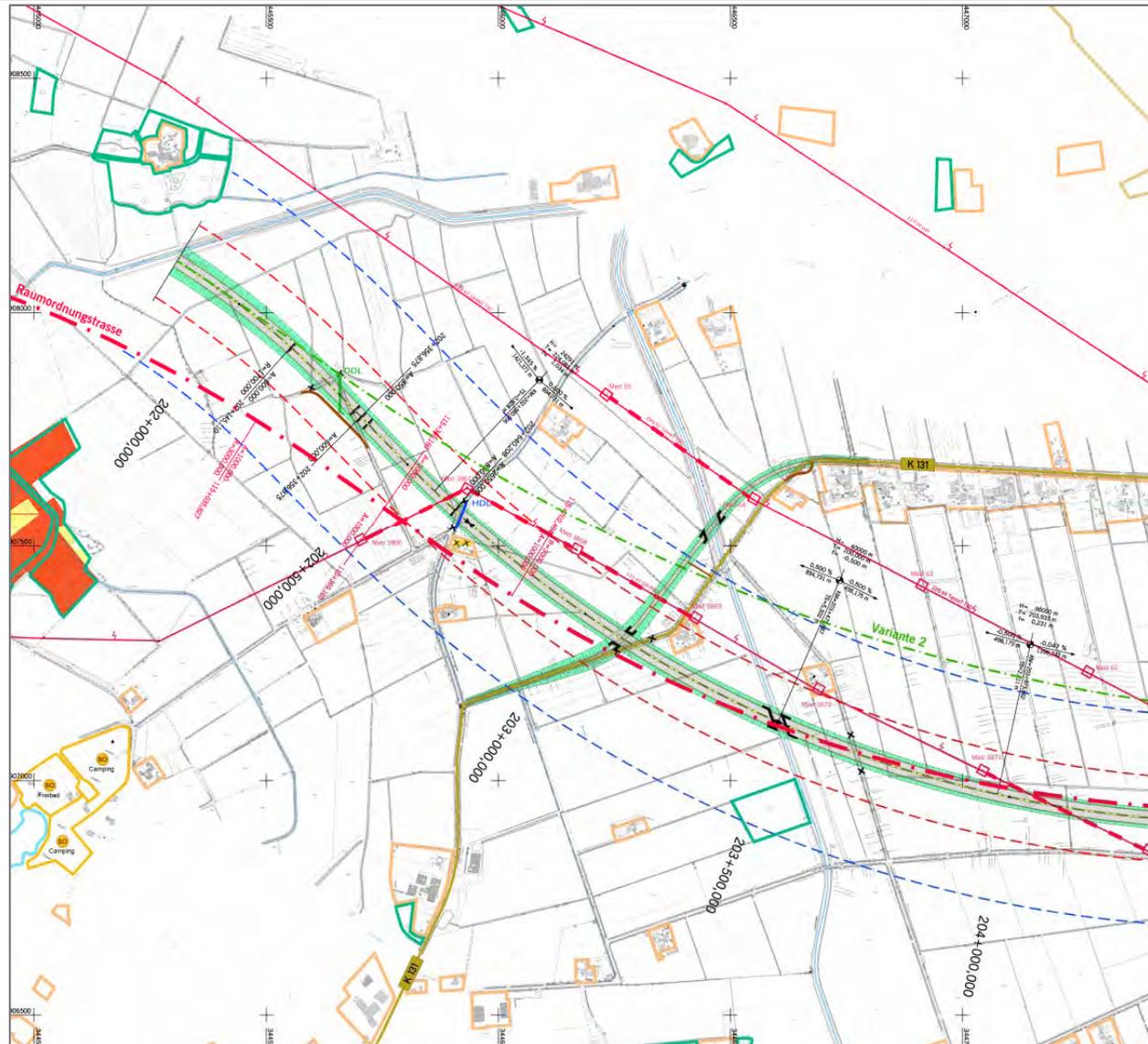
## **VGA 1: von der Hahner Bäke bis östlich der Dörpstraat**

### **Zwangspunkte und Randbedingungen**

- Ortsteil Lehmdermoor
- Einzelgehöfte und Einzelgebäude westlich/südlich Lehmdermoor und nördlich Delfshausen
- Landwirtschaftliche Betriebe/Flächenzerschneidungen
- Querungen der K 131 und K 132
- Freileitungstrassen der DB-Netze, E.ON und TenneT TSO
- Südbäke und Dörpstraat



TOP 5 Vorstellung der Vorplanungsergebnisse

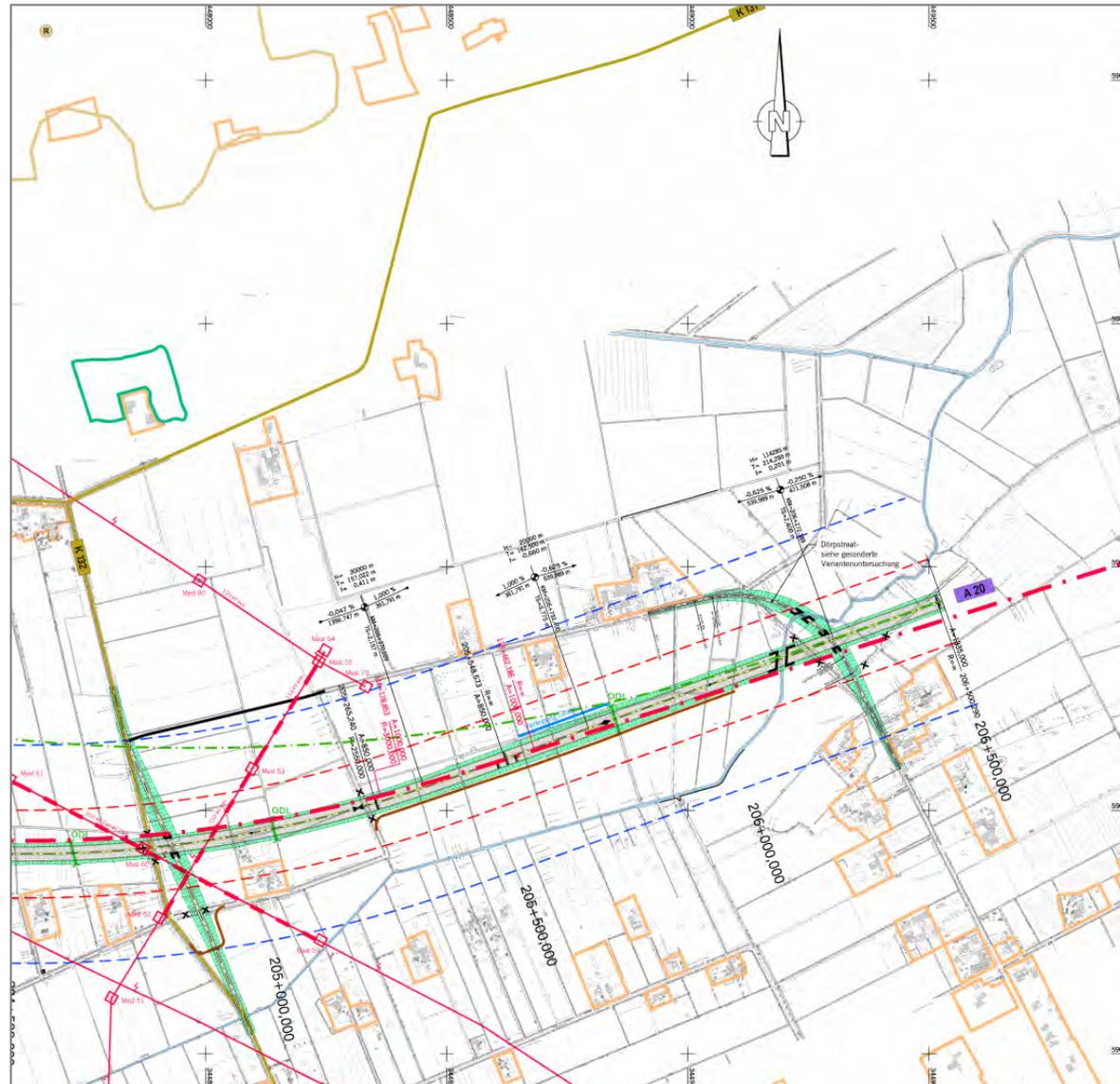


VGA 1 Variante 1, Bild 1



**Abschnitt 2: Jaderberg (A 29) – Schwei (B 437)**  
**Arbeitskreissitzung am 22.06.2011**

TOP 5 Vorstellung der Vorplanungsergebnisse



VGA 1 Variante 1, Bild 2



**Abschnitt 2: Jaderberg (A 29) – Schwei (B 437)**  
**Arbeitskreissitzung am 22.06.2011**

TOP 5 Vorstellung der Vorplanungsergebnisse

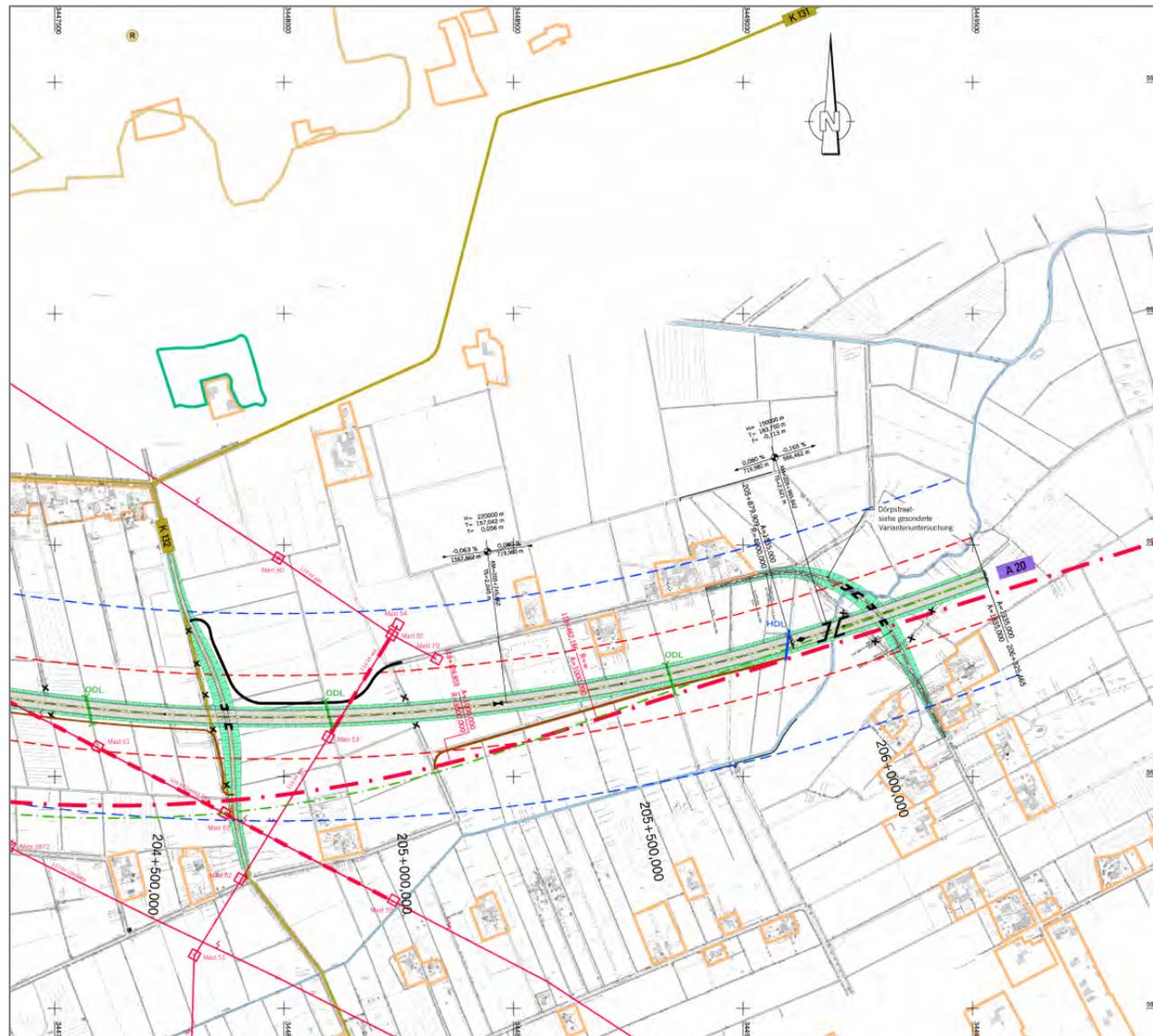


VGA 1 Variante 2, Bild 1



**Abschnitt 2: Jaderberg (A 29) – Schwei (B 437)**  
**Arbeitskreissitzung am 22.06.2011**

TOP 5 Vorstellung der Vorplanungsergebnisse



VGA 1 Variante 2, Bild 2



# Gesamtbewertung VGA 1:

Rang 1 Variante 2, Note 2,3

Rang 2 Variante 1, Note 2,9

Bewertungsfeld	Variante 1	Variante 2
Verkehr	3,0	1,5
	Rang 2	<b>Rang 1</b>
Kosten	2,0	1,0
	Rang 2	<b>Rang 1</b>
Landwirtschaft	2,0	4,0
	<b>Rang 1</b>	Rang 2
Umwelt	3,3	2,6
	Rang 2	<b>Rang 1</b>
Schutzgut Mensch	3,0	2,0
	Rang 2	<b>Rang 1</b>
Sonstiges	4,0	2,3
	Rang 2	<b>Rang 1</b>



## **VGA 2: von östl. der Dörpstraat bis östlich Südbollenhagen**

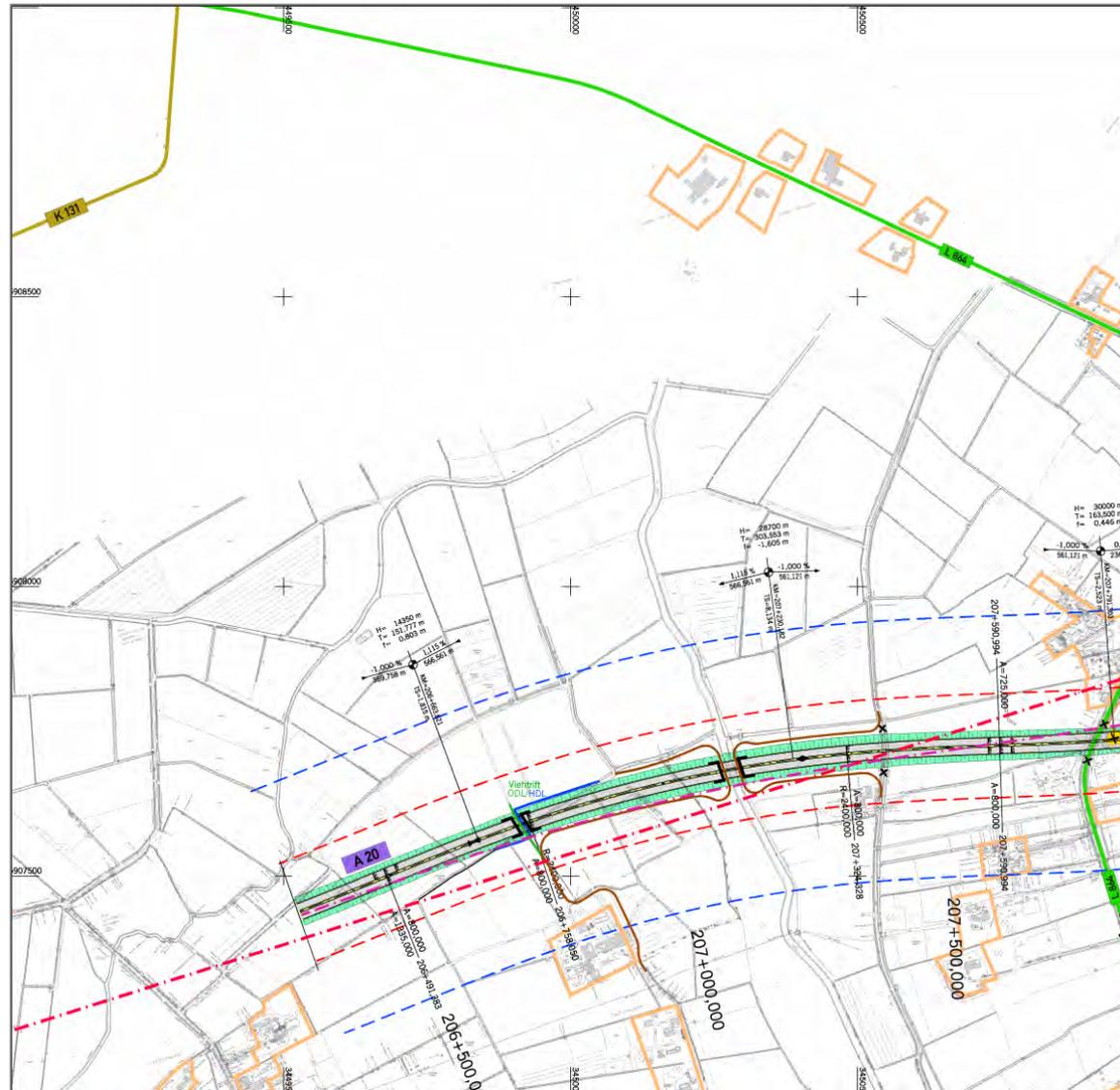
### **Zwangspunkte und Randbedingungen**

- Einzelgehöfte und Einzelgebäude nördlich Delfshausen, beidseitig der Jaderlangstraße, nordwestlich und südöstlich der K 210 sowie am Sandweg
- Landwirtschaftliche Betriebe/Flächenzerschneidungen
- Querungen der Jaderlangstraße (L 864) und der K 210
- Querung der Jade

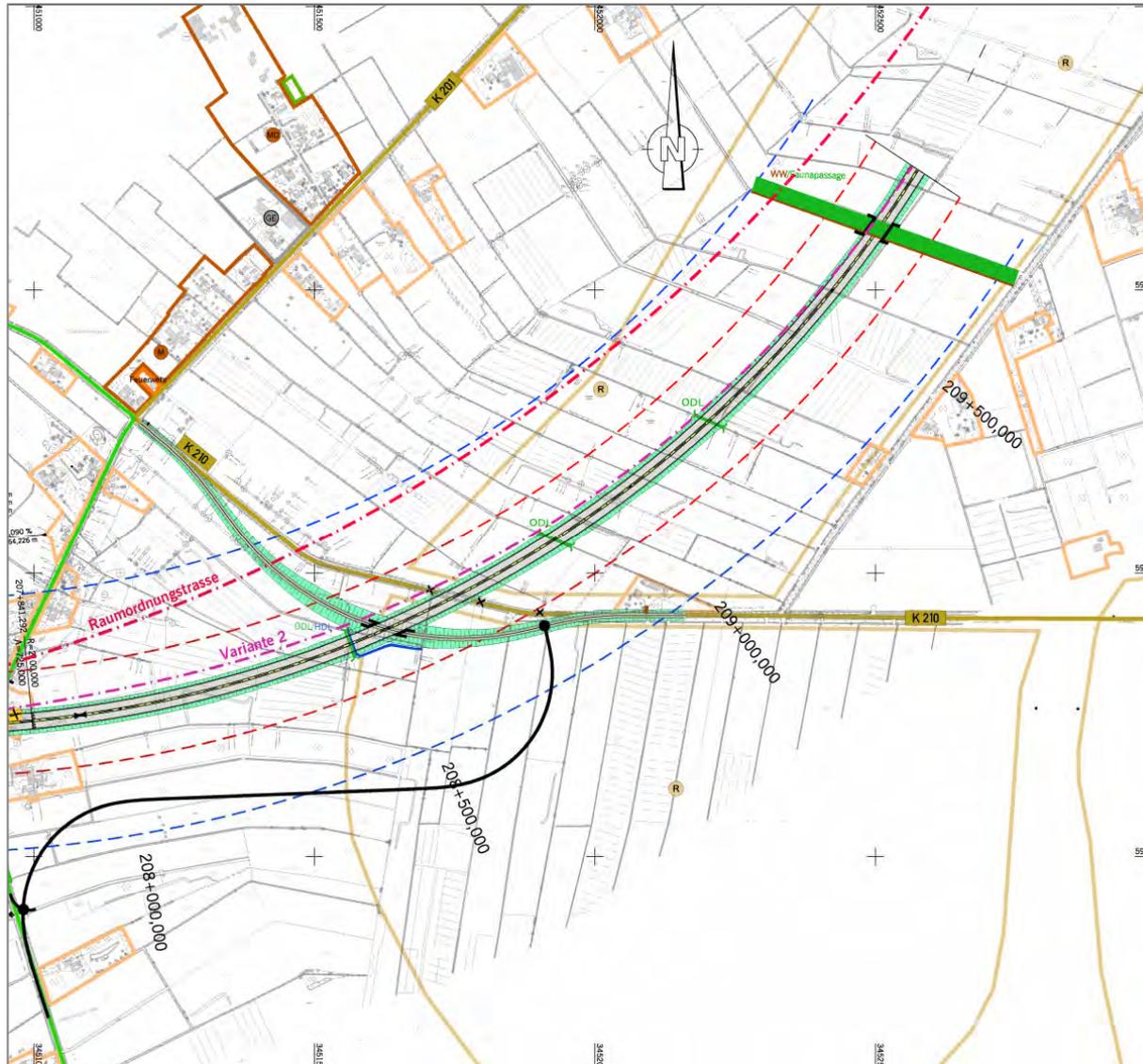
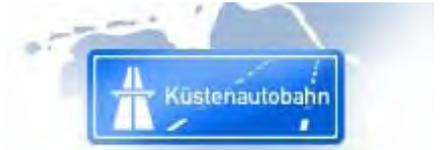


Abschnitt 2: Jaderberg (A 29) – Schwei (B 437)  
Arbeitskreissitzung am 22.06.2011

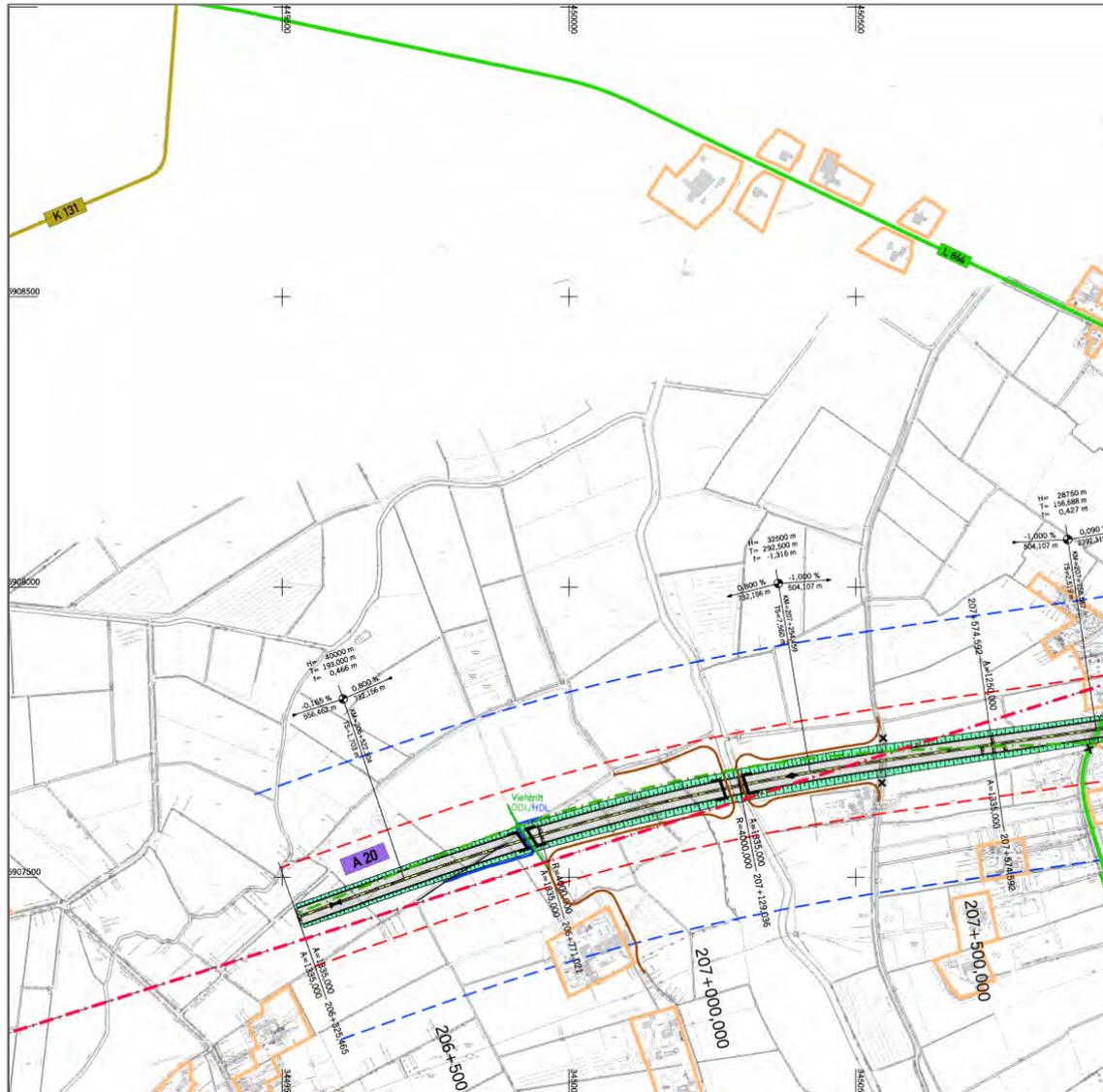
TOP 5 Vorstellung der Vorplanungsergebnisse



VGA 2 Variante 1, Bild 1



VGA 2 Variante 1, Bild 2



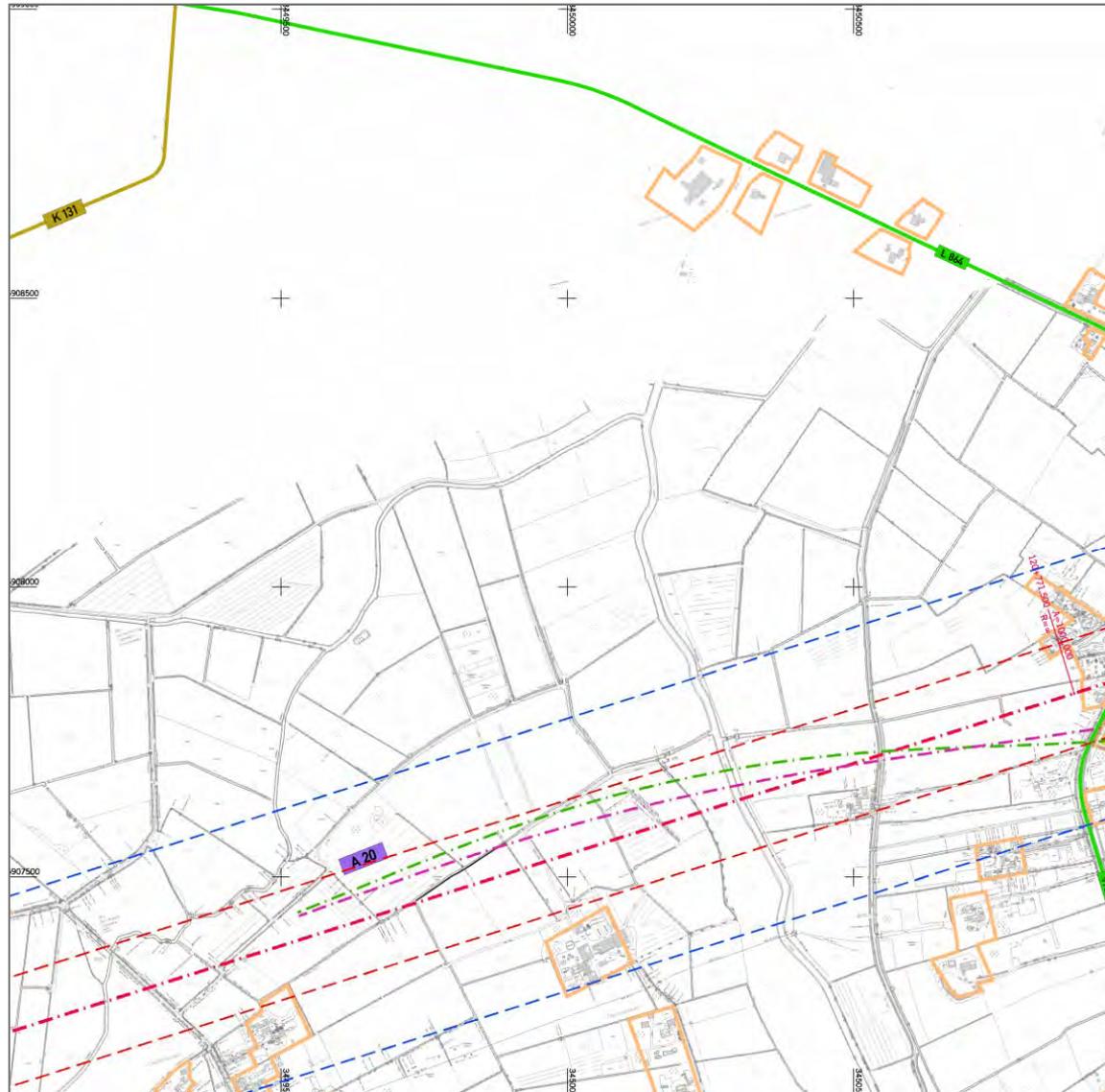
VGA 2 Variante 2, Bild 1



VGA 2 Variante 2, Bild 2



TOP 5 Vorstellung der Vorplanungsergebnisse



VGA 2 Raumordnungstrasse, Bild 1



VGA 2 Raumordnungstrasse, Bild 2



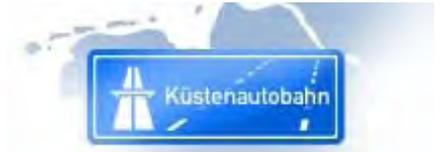
## Gesamtbewertung VGA 2:

Rang 1 Variante 2, Note 2,7

Rang 2 Variante 1, Note 3,1

Rang 3 Raumordnungstrasse, Note 3,2

Bewertungsfeld	Variante 1	Variante 2	Raumordnungs- trasse
Verkehr	3,9	2,6	1,9
	Rang 3	Rang 2	<b>Rang 1</b>
Kosten	3,0	2,0	3,0
	Rang 2	<b>Rang 1</b>	Rang 2
Landwirtschaft	3,4	3,4	3,6
	<b>Rang 1</b>	<b>Rang 1</b>	Rang 3
Umwelt	2,6	2,6	3,2
	<b>Rang 1</b>	<b>Rang 1</b>	Rang 3
Schutzgut Mensch	3,3	3,0	4,3
	Rang 2	<b>Rang 1</b>	Rang 3
Sonstiges	3,0	3,0	2,0
	Rang 2	Rang 2	<b>Rang 1</b>



## **VGA 3: von östlich Südbollenhagen bis südlich der L 863**

### **Zwangspunkte und Randbedingungen**

- Einzelgehöfte und Einzelgebäude östlich Südbollenhagen, nordwestlich Südmentzhausen, beidseitig der K 319 und nordöstlich Nordmentzhausen
- das ausgewiesene Wohngebiet „Schulhelmer“ in Südmentzhausen
- Landwirtschaftliche Betriebe/Flächenzerschneidungen
- Querung der K 319, Planung einer Anschlussstelle
- Querung der Gemeindestraße Mittelreeg und weiterer Wirtschaftswege
- Kompensationsflächen der Stadt Wilhelmshaven
- Fledermausflugrouten entlang der Straße Mittelreeg
- Rastvogellebensraum „Colmarer Marsch“



TOP 5 Vorstellung der Vorplanungsergebnisse

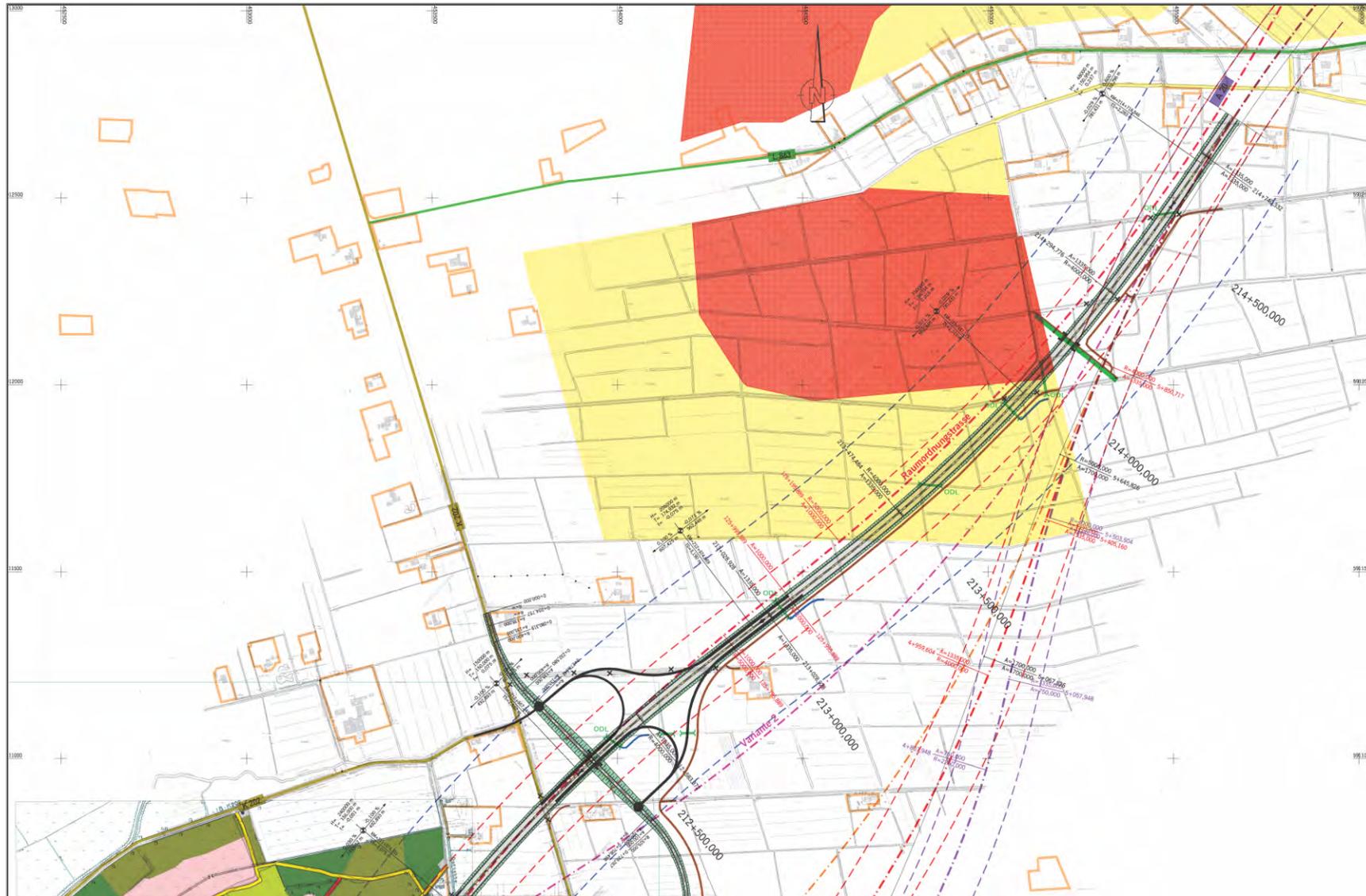


VGA 3 Variante 1, Bild 1



**Abschnitt 2: Jaderberg (A 29) – Schwei (B 437)**  
**Arbeitskreissitzung am 22.06.2011**

TOP 5 Vorstellung der Vorplanungsergebnisse



VGA 3 Variante 1, Bild 2



TOP 5 Vorstellung der Vorplanungsergebnisse

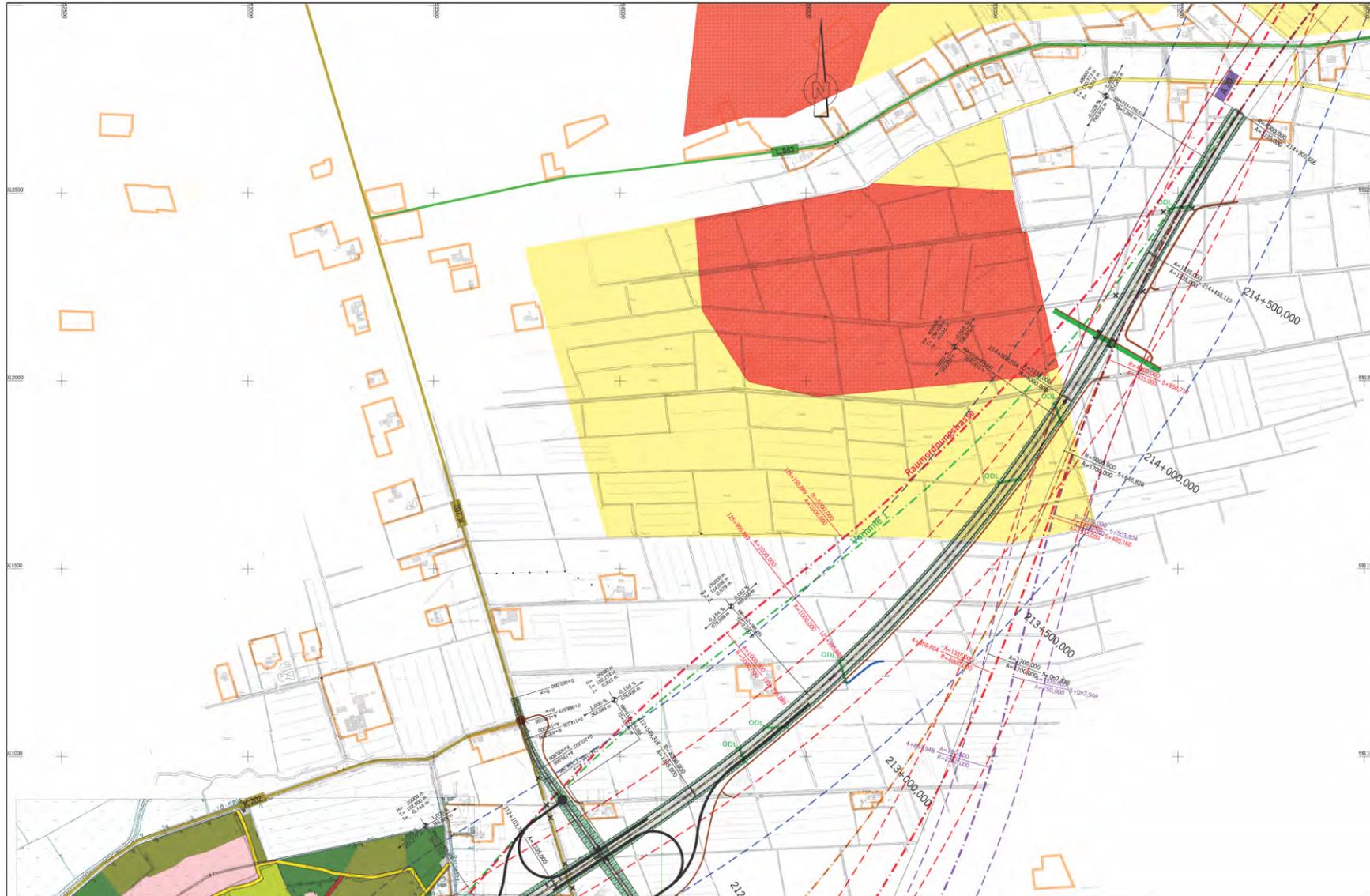


VGA 3 Variante 2, Bild 1

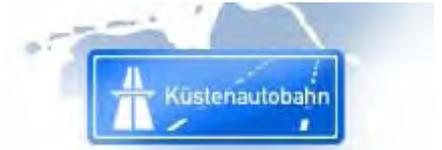


**Abschnitt 2: Jaderberg (A 29) – Schwei (B 437)**  
**Arbeitskreissitzung am 22.06.2011**

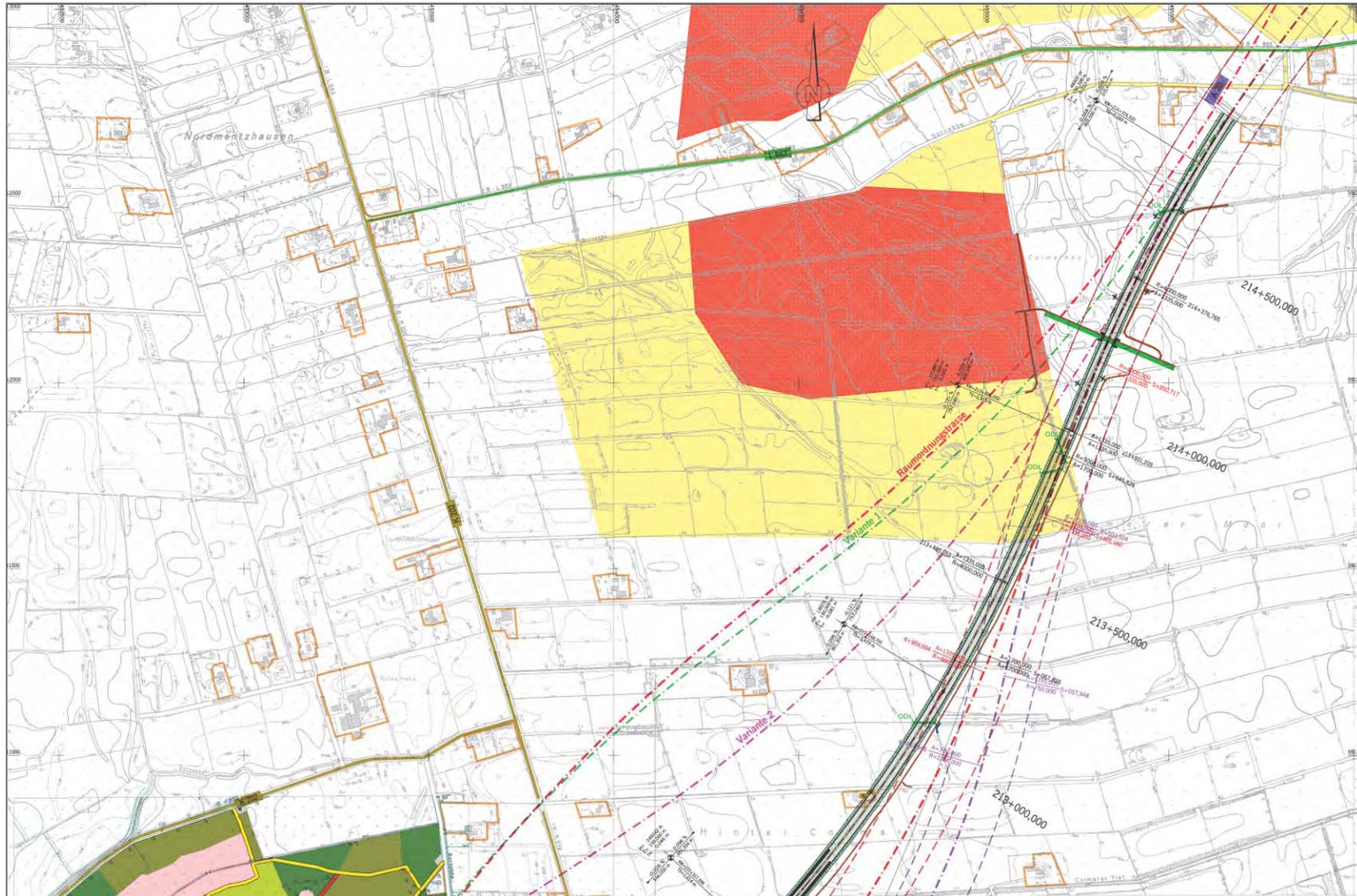
TOP 5 Vorstellung der Vorplanungsergebnisse



VGA 3 Variante 2, Bild 2



VGA 3 Variante 3, Bild 1



VGA 3 Variante 3, Bild 2

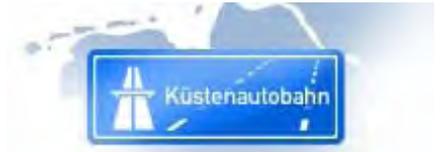


## Gesamtbewertung VGA 3:

Rang 1 Variante 1 und Variante 3, Note 2,7

Rang 3 Variante 2, Note 3,5

Bewertungsfeld	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Verkehr	1,6	3,4	3,0
	<b>Rang 1</b>	Rang 3	Rang 2
Kosten	4,0	4,0	3,0
	Rang 2	Rang 2	<b>Rang 1</b>
Landwirtschaft	3,0	3,8	2,0
	Rang 2	Rang 3	<b>Rang 1</b>
Umwelt	3,4	3,4	2,0
	Rang 2	Rang 2	<b>Rang 1</b>
Schutzgut Mensch	3,0	4,0	3,7
	<b>Rang 1</b>	Rang 3	Rang 2
Sonstiges	2,0	2,0	2,0
	<b>Rang 1</b>	<b>Rang 1</b>	<b>Rang 1</b>



## **VGA 4: von südlich der L 863 bis nördlich der B 437**

### **Zwangspunkte und Randbedingungen**

- Querung des FFH-Gebietes „Dornebbe, Braker Sieltief und Colmarer Tief DE 2616-331“, des Grabens Nr. 1.10 und der L 863 in der Ortslage Neustadt
- Querung des wertgebenden Bereiches „Neustädter Marsch“
- Planung einer PWC-Anlage
- Querung der Lerchenheide
- Einzelgehöfte und Einzelgebäude sowie eine Biogasanlage in den Ortslagen Kötermoor, Norder Frieschenmoor



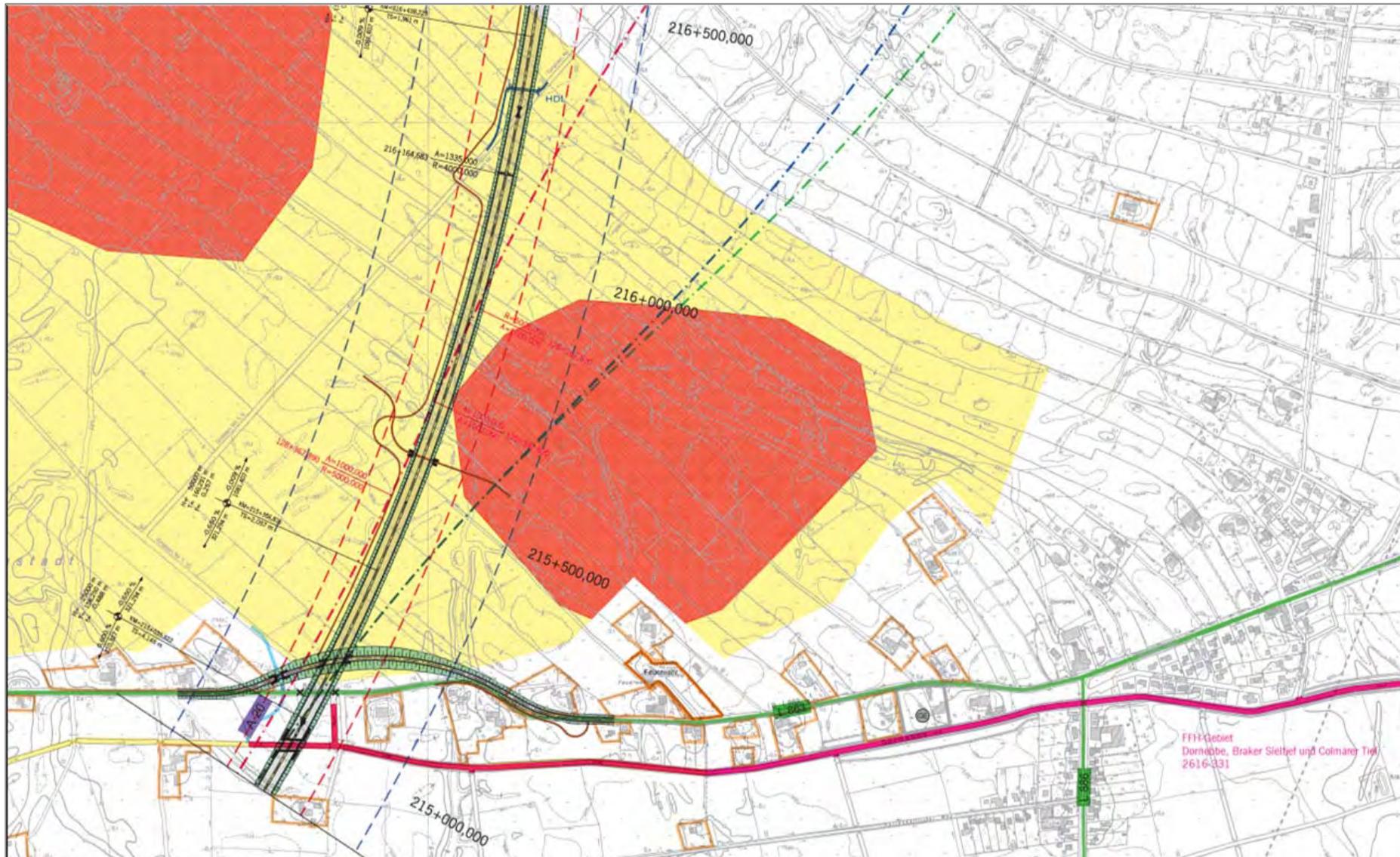
## **VGA 4: von südlich der L 863 bis nördlich der B 437**

### **Zwangspunkte und Randbedingungen**

- Querung der L 855
- 110-kV-Freileitung der eon, 380-kV-Freileitung der TenneT TSO
- Querung des wertgebenden Bereiches „Süderschweier Marsch“
- Querung der B 437, Planung einer Anschlussstelle
- Kötermoorer Pumpgraben (Abser Sieltief), Strohauser Sieltief
- Querung des wertgebenden Bereiches „Norderschweier Marsch“



TOP 5 Vorstellung der Vorplanungsergebnisse



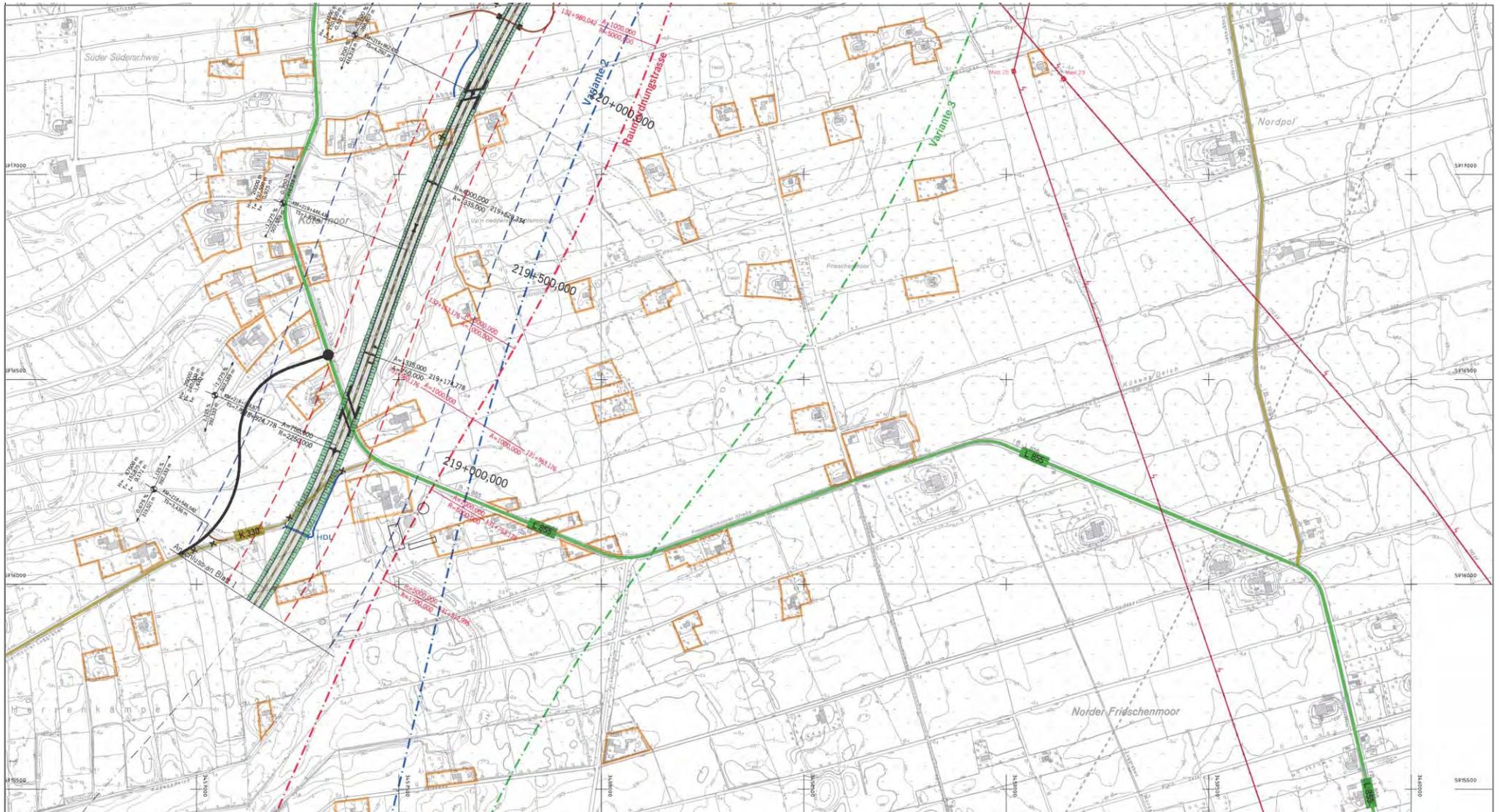
VGA 4 Variante 1, Bild 1





**Abschnitt 2: Jaderberg (A 29) – Schwei (B 437)**  
**Arbeitskreissitzung am 22.06.2011**

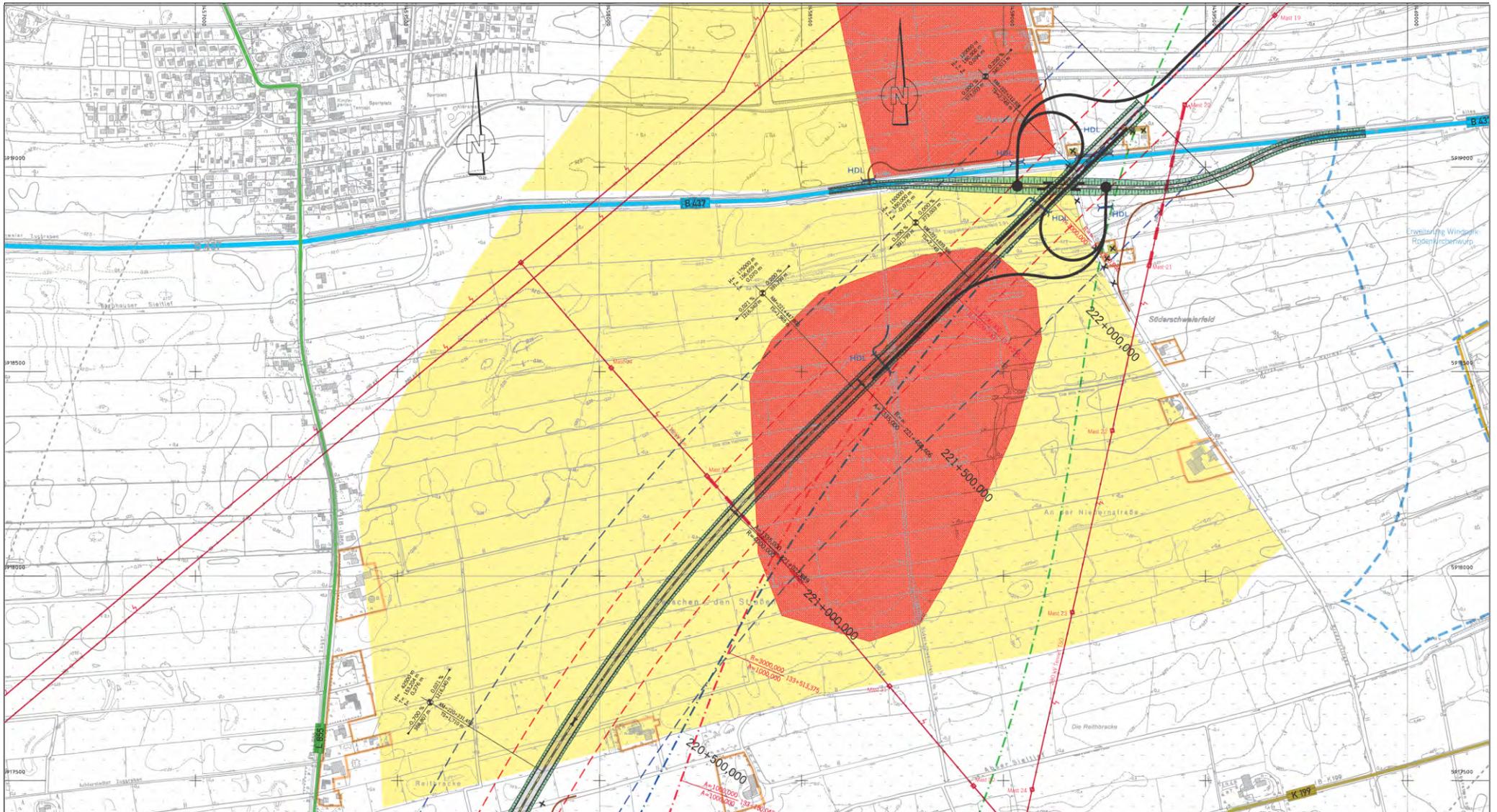
TOP 5 Vorstellung der Vorplanungsergebnisse



VGA 4 Variante 1, Bild 3



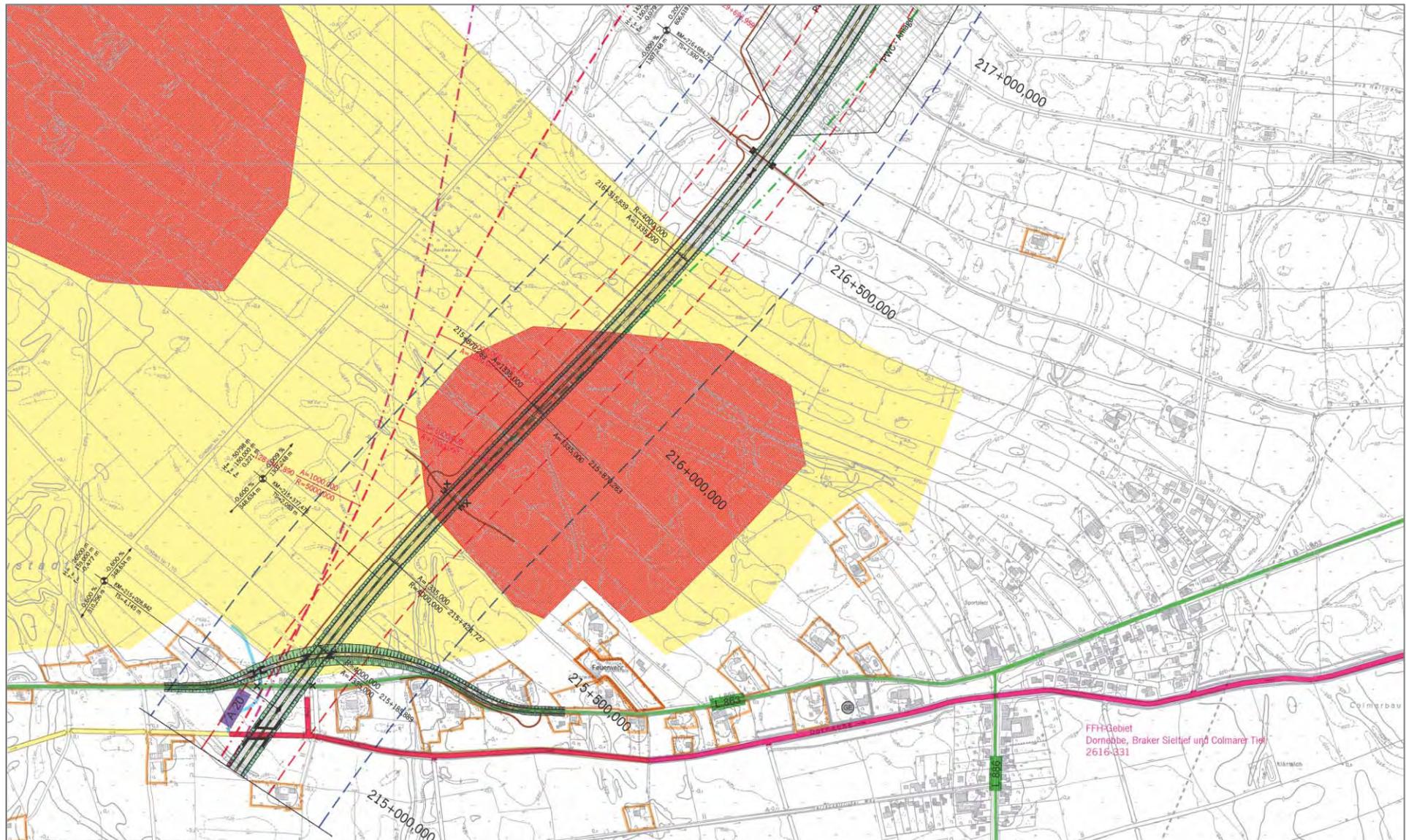
TOP 5 Vorstellung der Vorplanungsergebnisse





Abschnitt 2: Jaderberg (A 29) – Schwei (B 437)  
Arbeitskreissitzung am 22.06.2011

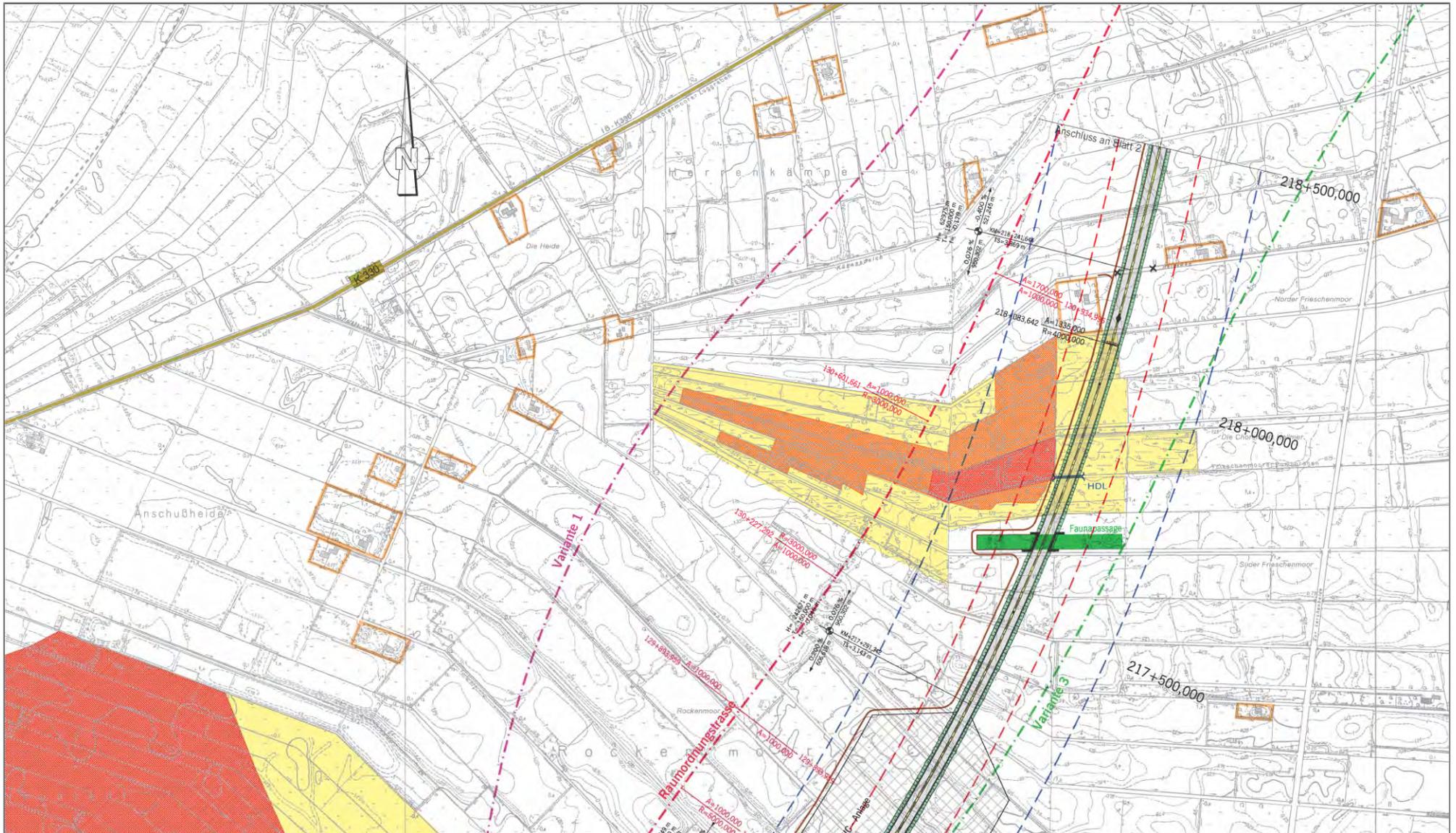
TOP 5 Vorstellung der Vorplanungsergebnisse



VGA 4 Variante 2, Bild 1



TOP 5 Vorstellung der Vorplanungsergebnisse

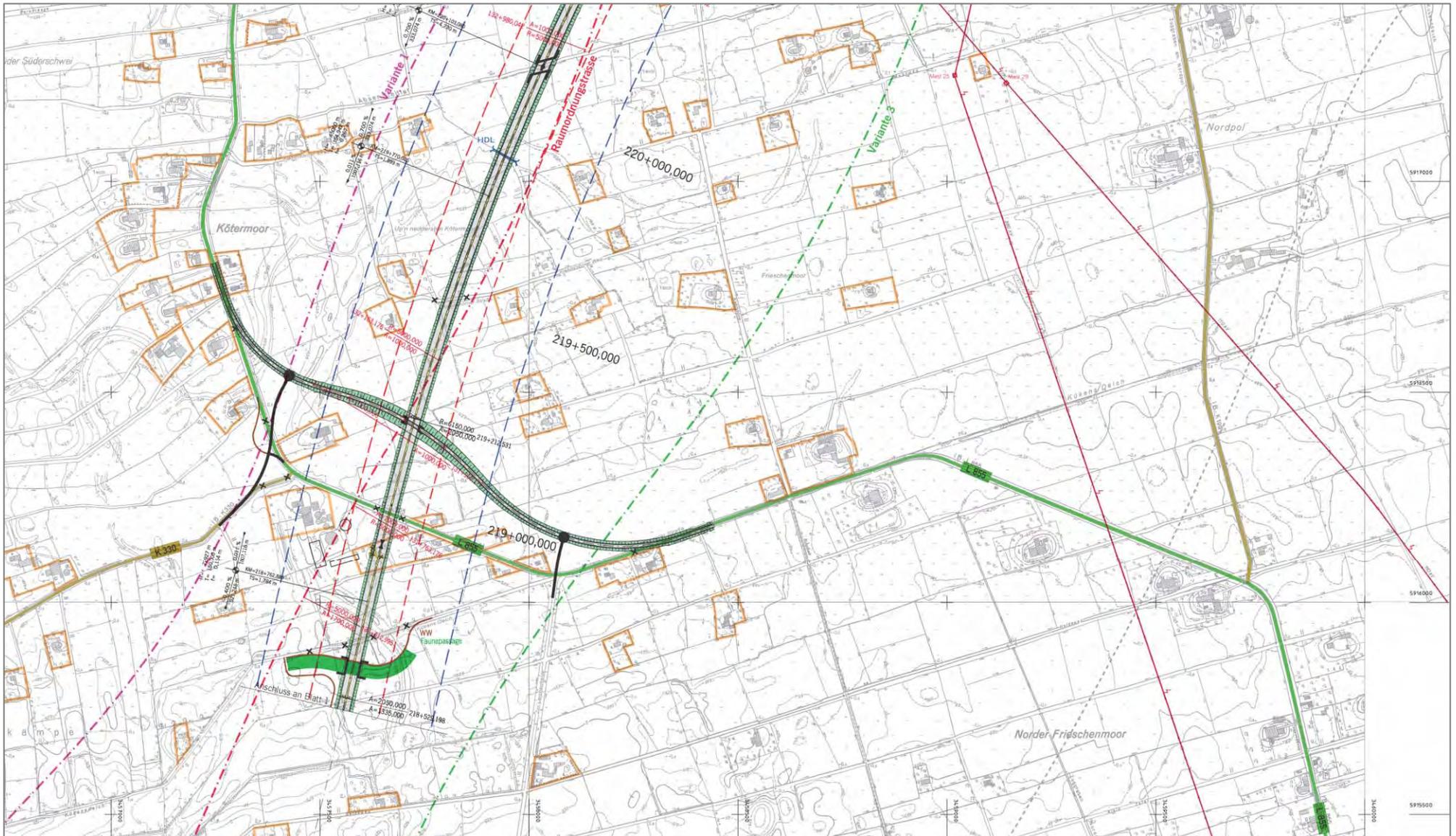


VGA 4 Variante 2, Bild 2



Abschnitt 2: Jaderberg (A 29) – Schwei (B 437)  
Arbeitskreissitzung am 22.06.2011

TOP 5 Vorstellung der Vorplanungsergebnisse



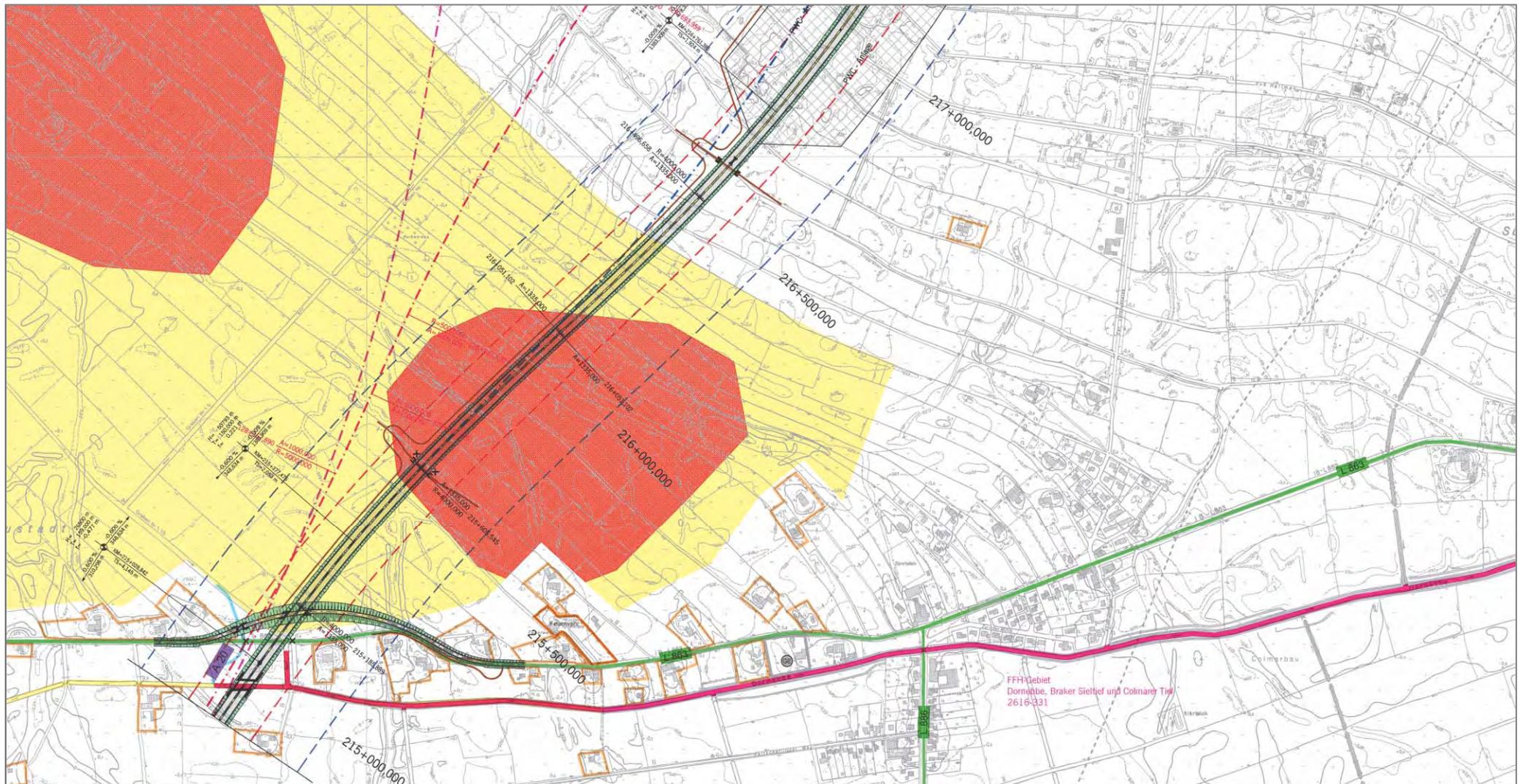
VGA 4 Variante 2, Bild 3



TOP 5 Vorstellung der Vorplanungsergebnisse

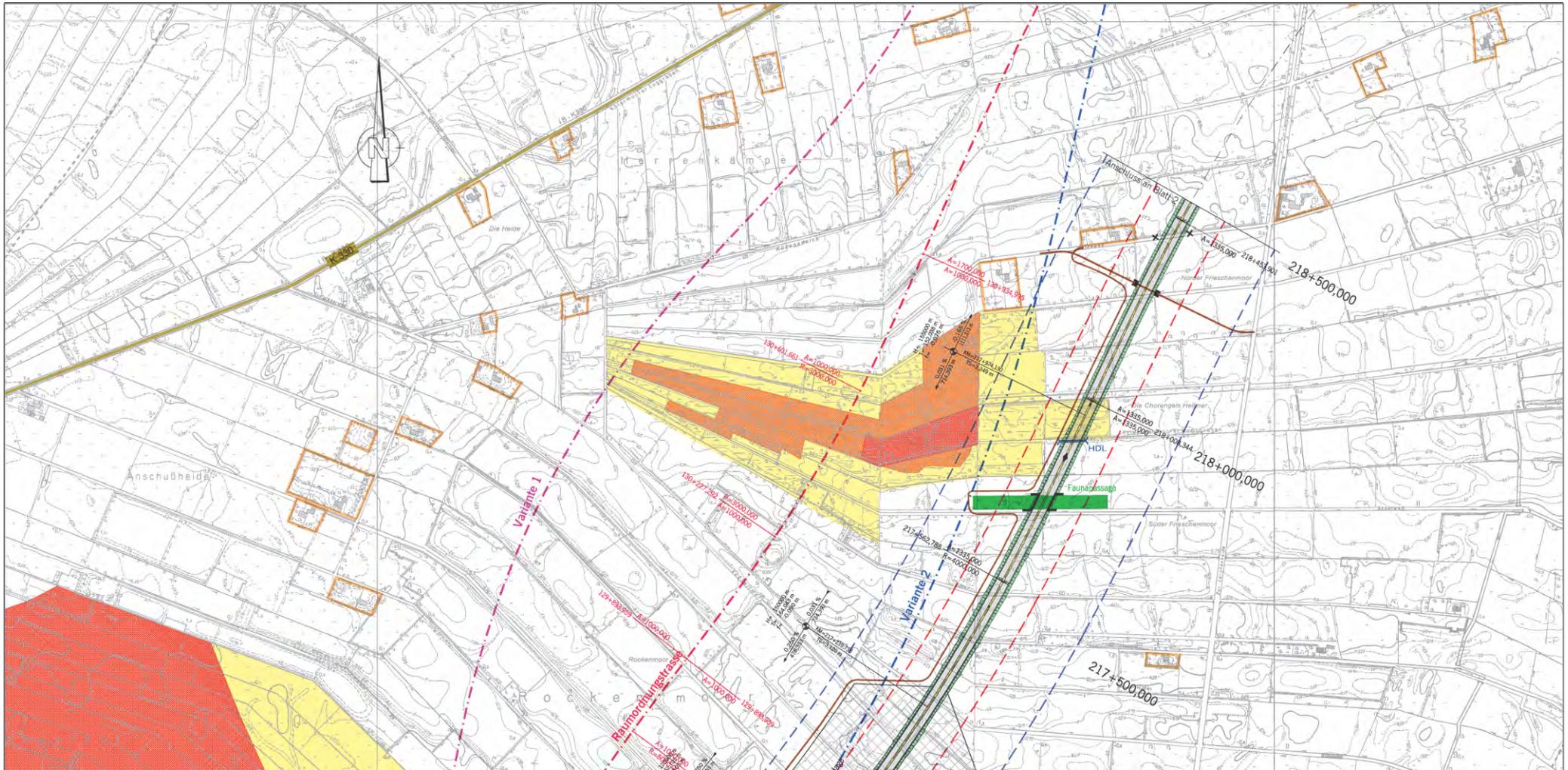


VGA 4 Variante 2, Bild 4





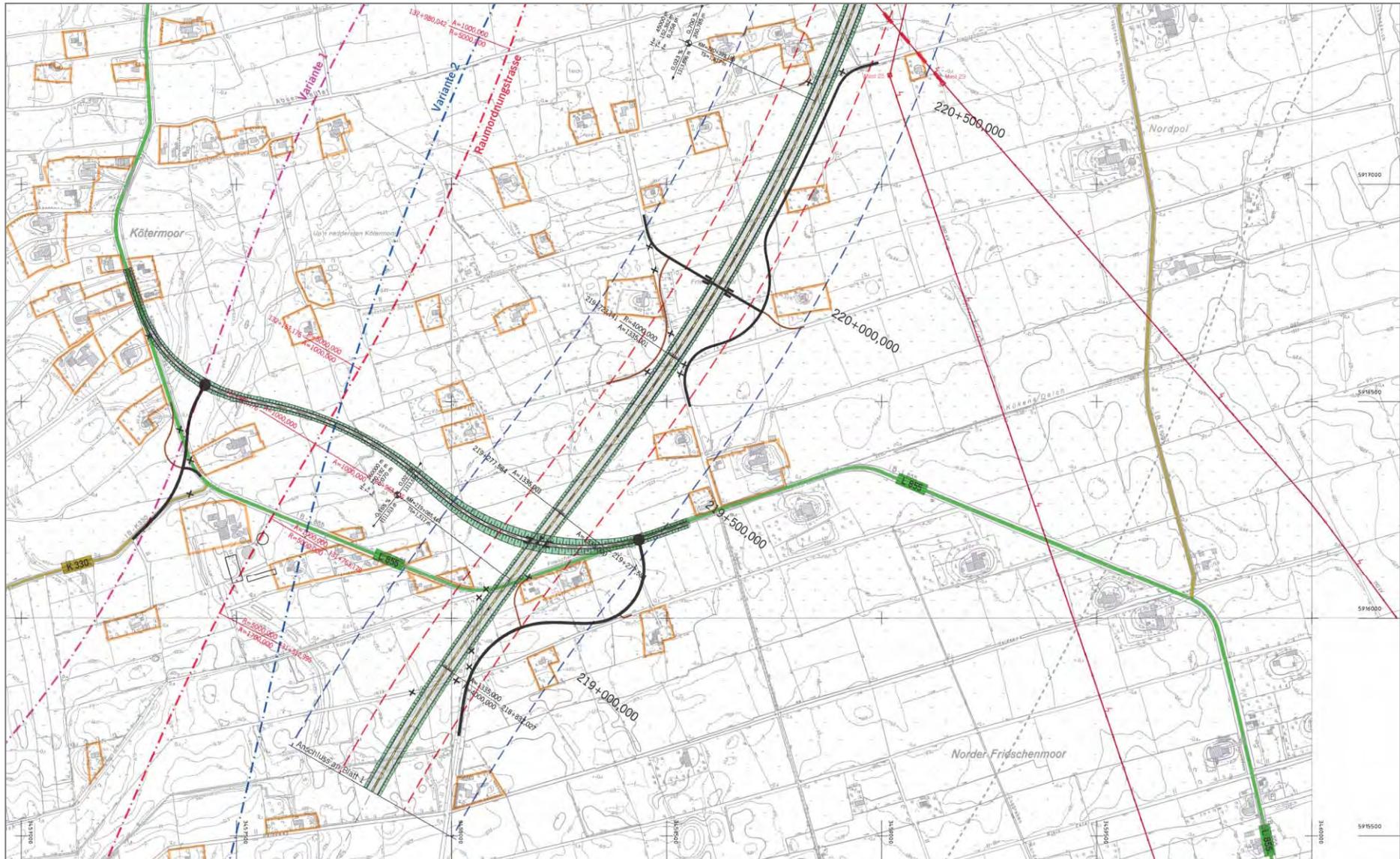
TOP 5 Vorstellung der Vorplanungsergebnisse



VGA 4 Variante 3, Bild 2



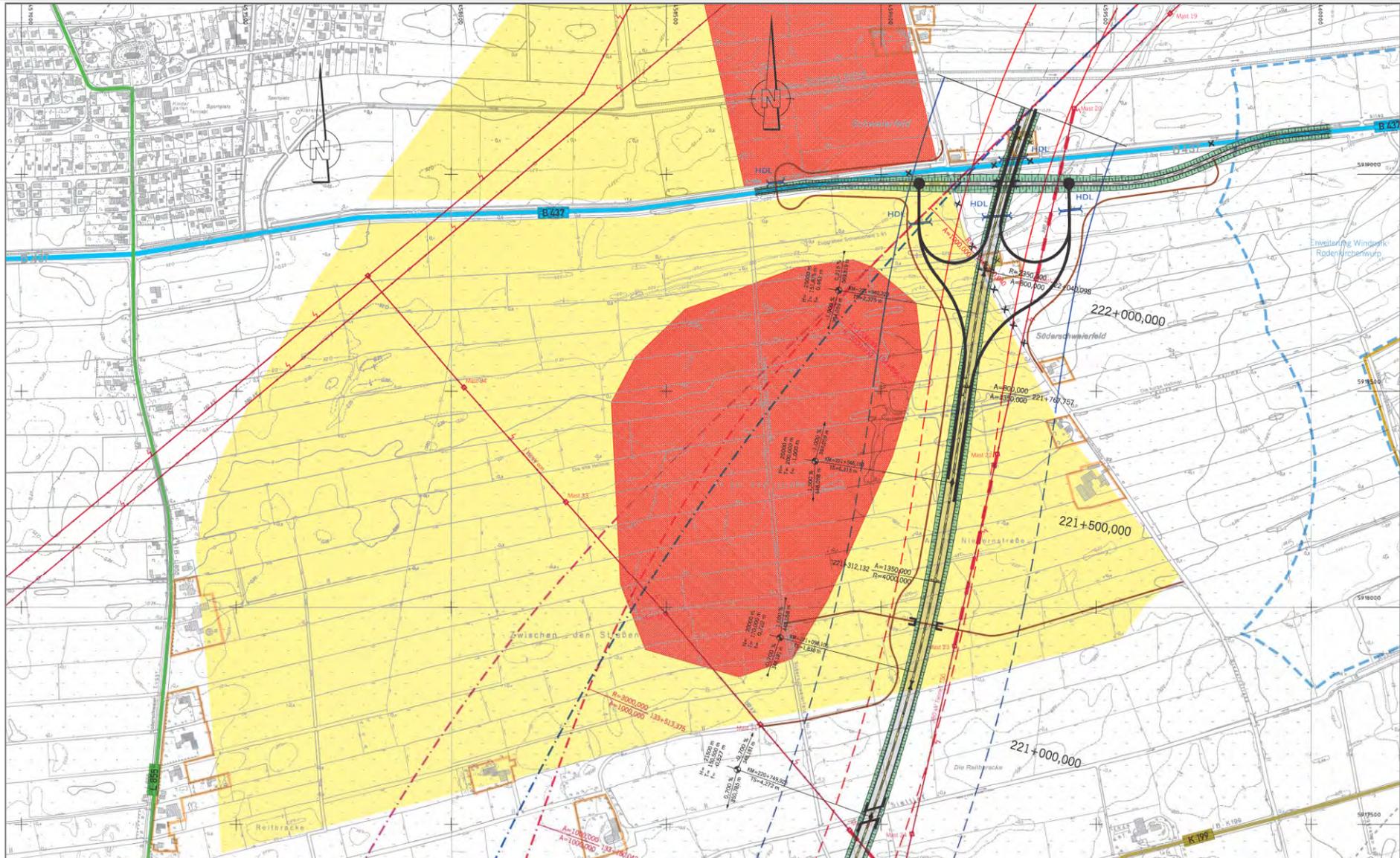
TOP 5 Vorstellung der Vorplanungsergebnisse



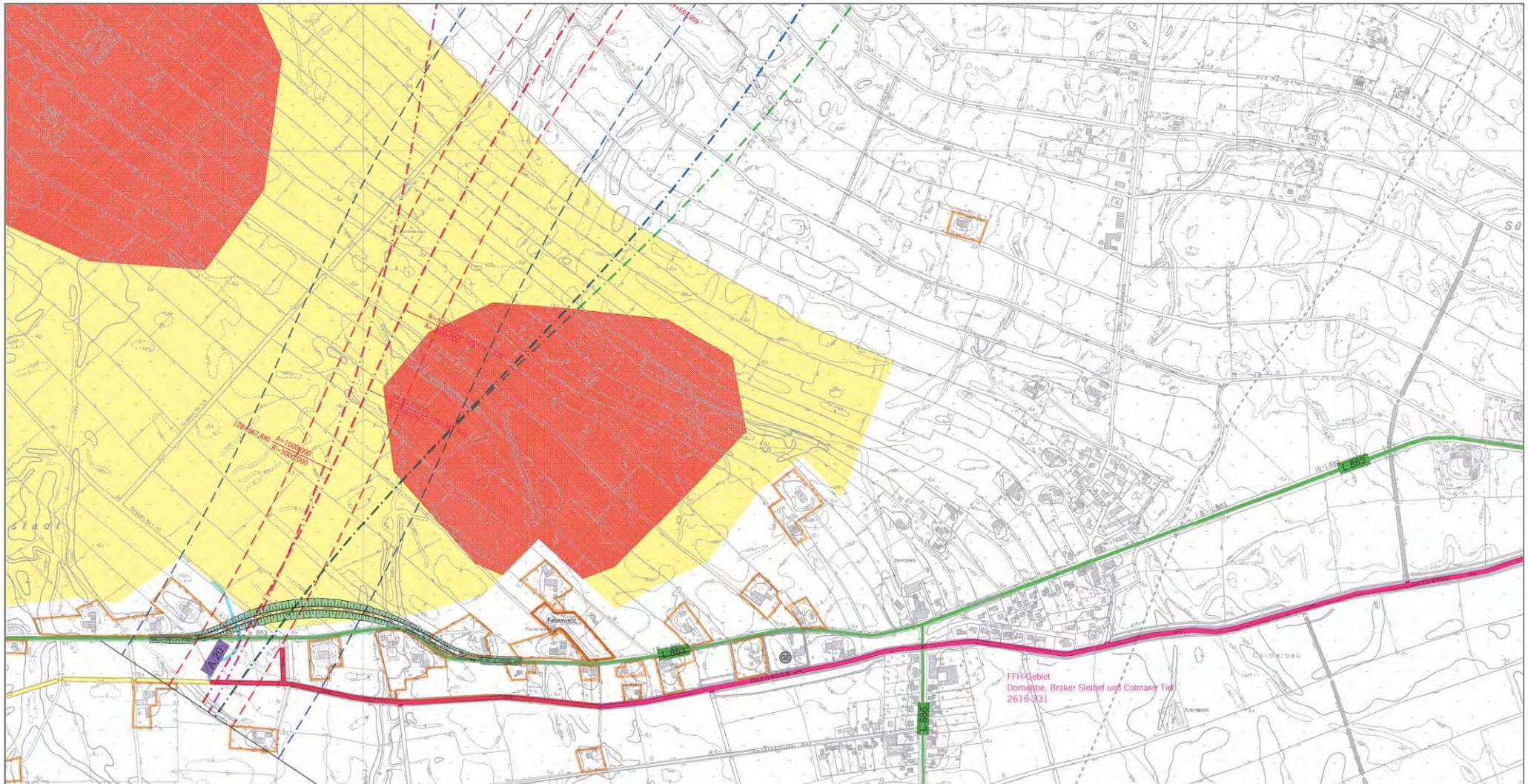
VGA 4 Variante 3, Bild 3



TOP 5 Vorstellung der Vorplanungsergebnisse



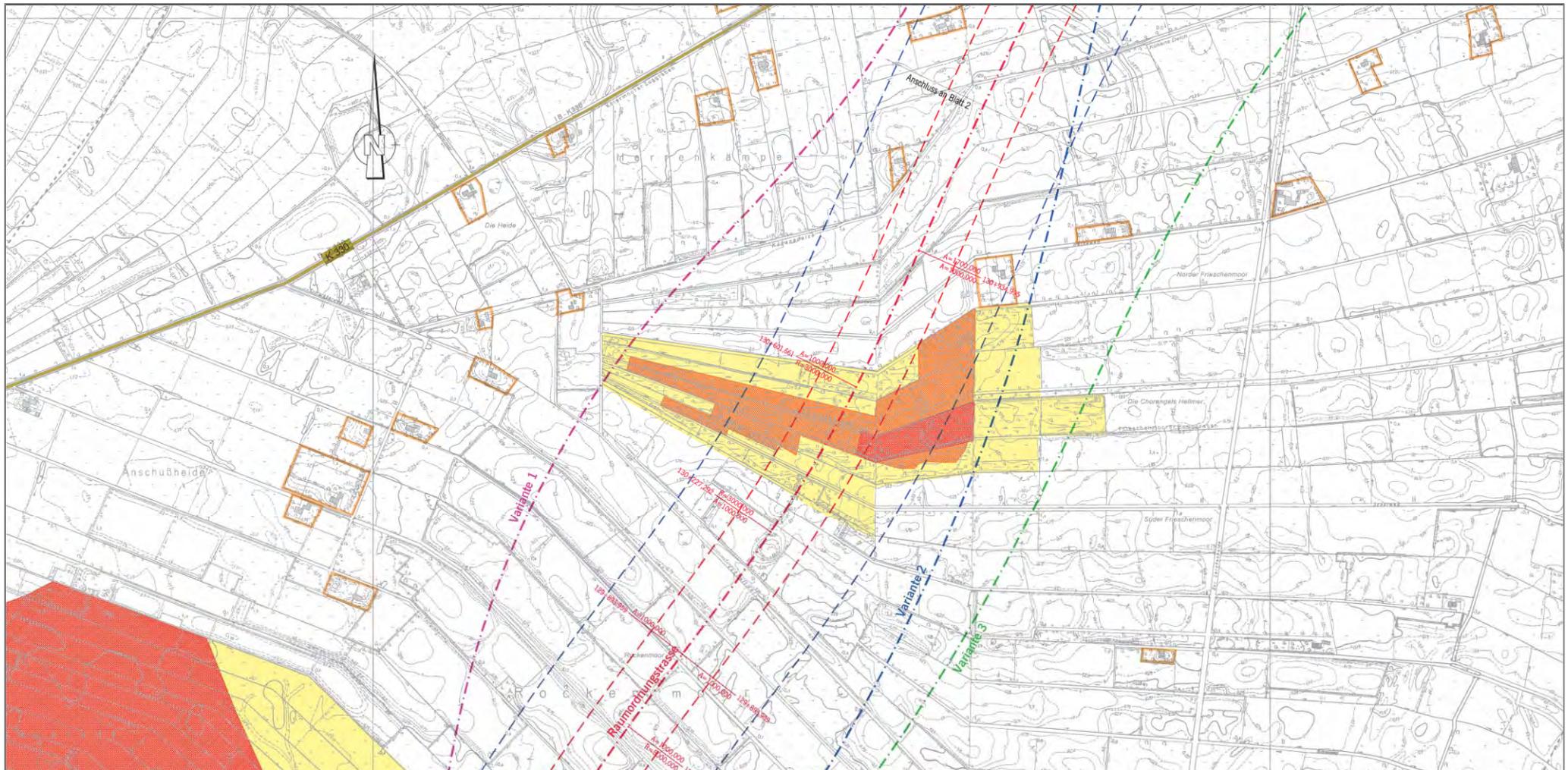
VGA 4 Variante 3, Bild 4



VGA 4 Raumordnungstrasse, Bild 1



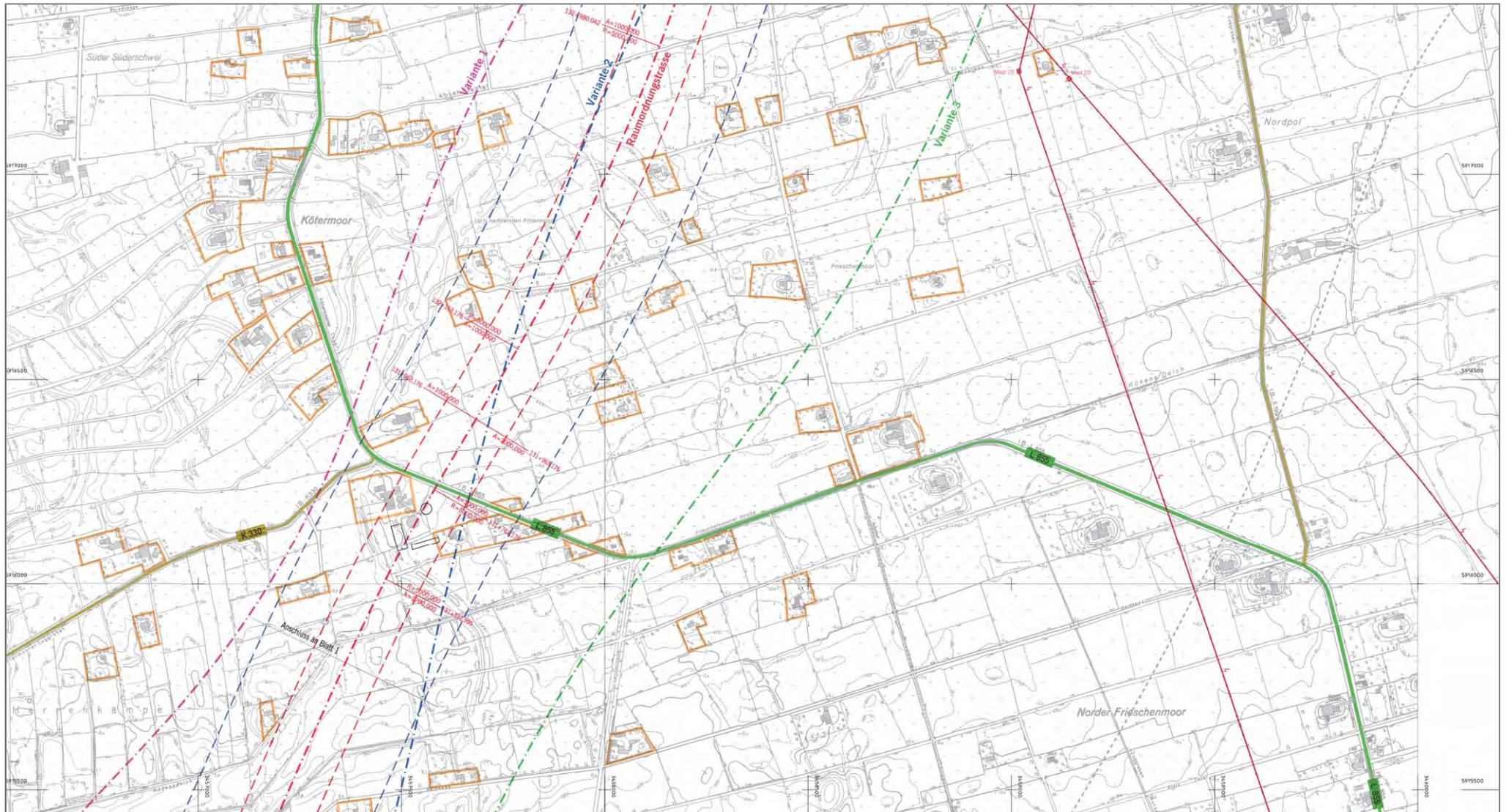
TOP 5 Vorstellung der Vorplanungsergebnisse



VGA 4 Raumordnungsstrasse, Bild 2



TOP 5 Vorstellung der Vorplanungsergebnisse



VGA 4 Raumordnungstrasse, Bild 3



**Abschnitt 2: Jaderberg (A 29) – Schwei (B 437)**  
**Arbeitskreissitzung am 22.06.2011**

TOP 5 Vorstellung der Vorplanungsergebnisse



VGA 4 Raumordnungstrasse, Bild 4



## Gesamtbewertung VGA 4:

Rang 1 Variante 2, Note 2,2

Rang 2 Variante 3, Note 2,6

Rang 3 Variante 1, Note 2,9

Rang 4 Raumordnungstrasse, Note 3,0

Bewertungsfeld	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Raumordnungs- trasse
Verkehr	2,5 Rang 4	1,0 <b>Rang 1</b>	2,0 Rang 2	1,9 Rang 3
Kosten	4,0 Rang 3	1,0 <b>Rang 1</b>	2,0 Rang 2	4,0 Rang 3
Landwirtschaft	2,0 <b>Rang 1</b>	2,8 Rang 3	4,6 Rang 4	2,4 Rang 2
Umwelt	2,7 Rang 2	3,3 Rang 3	2,0 <b>Rang 1</b>	3,9 Rang 4
Schutzgut Mensch	3,6 Rang 3	2,3 <b>Rang 1</b>	2,7 Rang 2	3,6 Rang 3
Sonstiges	3,0 Rang 3	2,0 <b>Rang 1</b>	2,5 Rang 2	2,5 Rang 2



## 5. Zusammenfassung und Empfehlung

- VGA 1 – Variante 2
- VGA 2 – Variante 2
- VGA 3 – Variante 3
- VGA 4 – Variante 2
- ausgewiesene Vorzugstrasse – Grundlage für Entwurfsplanung
- detaillierte Planung des nachgeordneten Netzes, des Wirtschaftswegenetzes und des wasserwirtschaftlichen Systems
- Arbeitskreise Wirtschaftswegenetz, Entwässerung



## TOP 6

# Land- und forstwirtschaftliche Fragestellungen



## Agrarstruktur- und Betroffenheitsanalyse

### Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens Küstenautobahn A 20

Arbeitskreissitzung 22.06.2011  
in Brake

Abschnitt 2  
(A 29 - B 437)



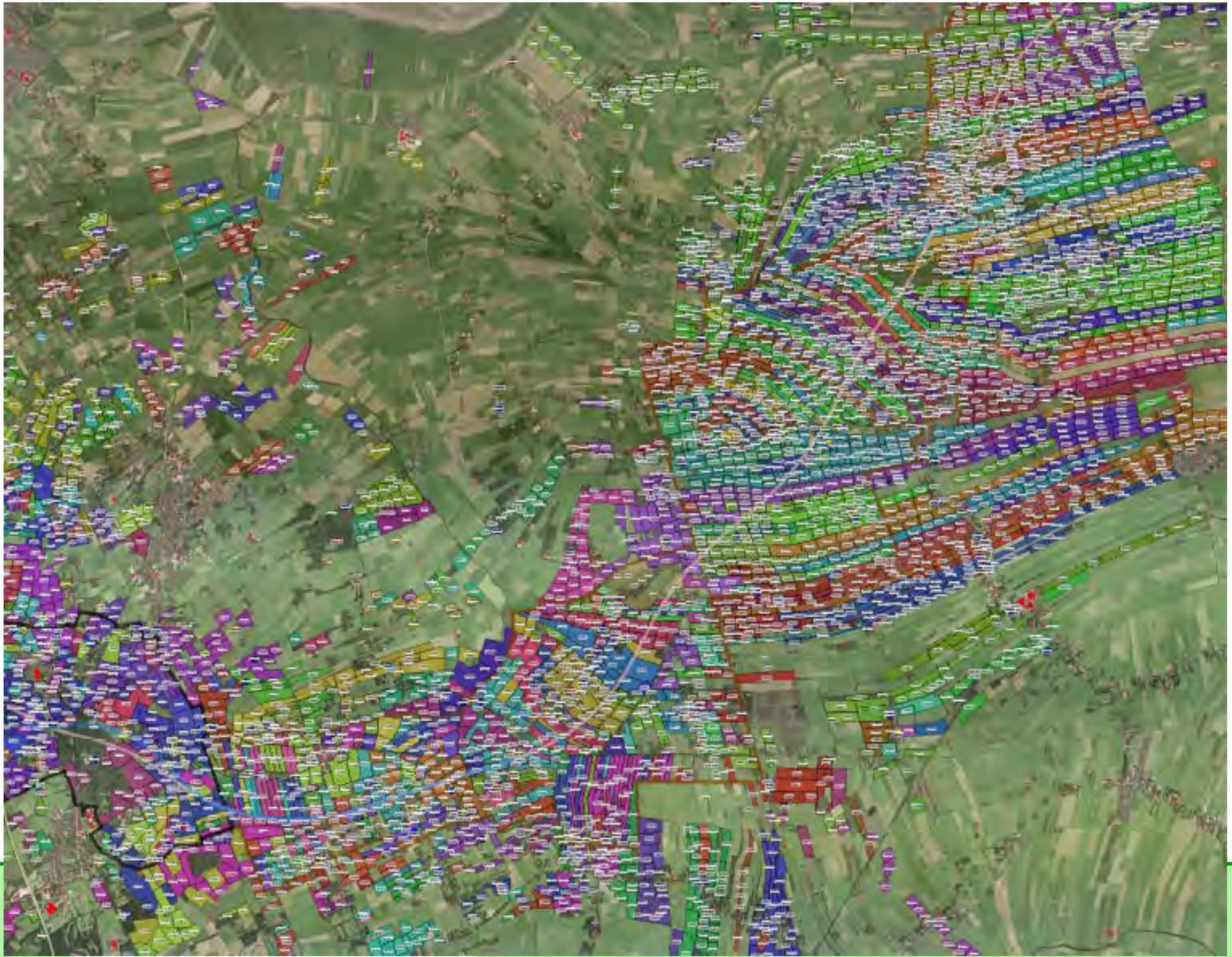
## Untersuchungsraum A 20 Agrarstrukturanalyse Abschnitt 2





## Agrarstrukturanalyse A 20, Abschnitt 2

- Im U-Raum von Lehmdermoor bis zur B 437 ca. 5.500 ha
- ca. 170 Betriebe einzelbetrieblich befragt
- Ist-Situation und Entwicklung
- Bewirtschafterkarte, Nutzungskarte, Hof-Feld-Entfernung
- Auch Flächen außerhalb des U-Raums aufgenommen
- 60 % Haupterwerbsbetriebe
- 40 % Nebenerwerbsbetriebe (inkl. Betriebe mit geringer Betriebsausstattung – Fläche/Tierhaltung)
  
- Ausführliche Darstellung erfolgt im AK Landwirtschaft (August) → u.a. Diskussion der Wirtschaftswege





## Agrarstrukturanalyse A 20, Abschnitt 2

- **Auswertung erfolgt mit 170 + 23 Betrieben ab Bekhausen/L825**
- **Erkenntnisse aus der Agrarstrukturanalyse (Bewirtschaftungssituation, Lage der Hofstellen) sind laufend in den Planungsprozess (Variantendiskussion) eingeflossen**
- **Nach Feststellung der Entwurfsvariante können die konkreten Betroffenen ermittelt werden (Karten und Tabellen für betroffene Betriebe)**
- **Empfehlung für weitere Gutachten sowie Lösungsansätze**

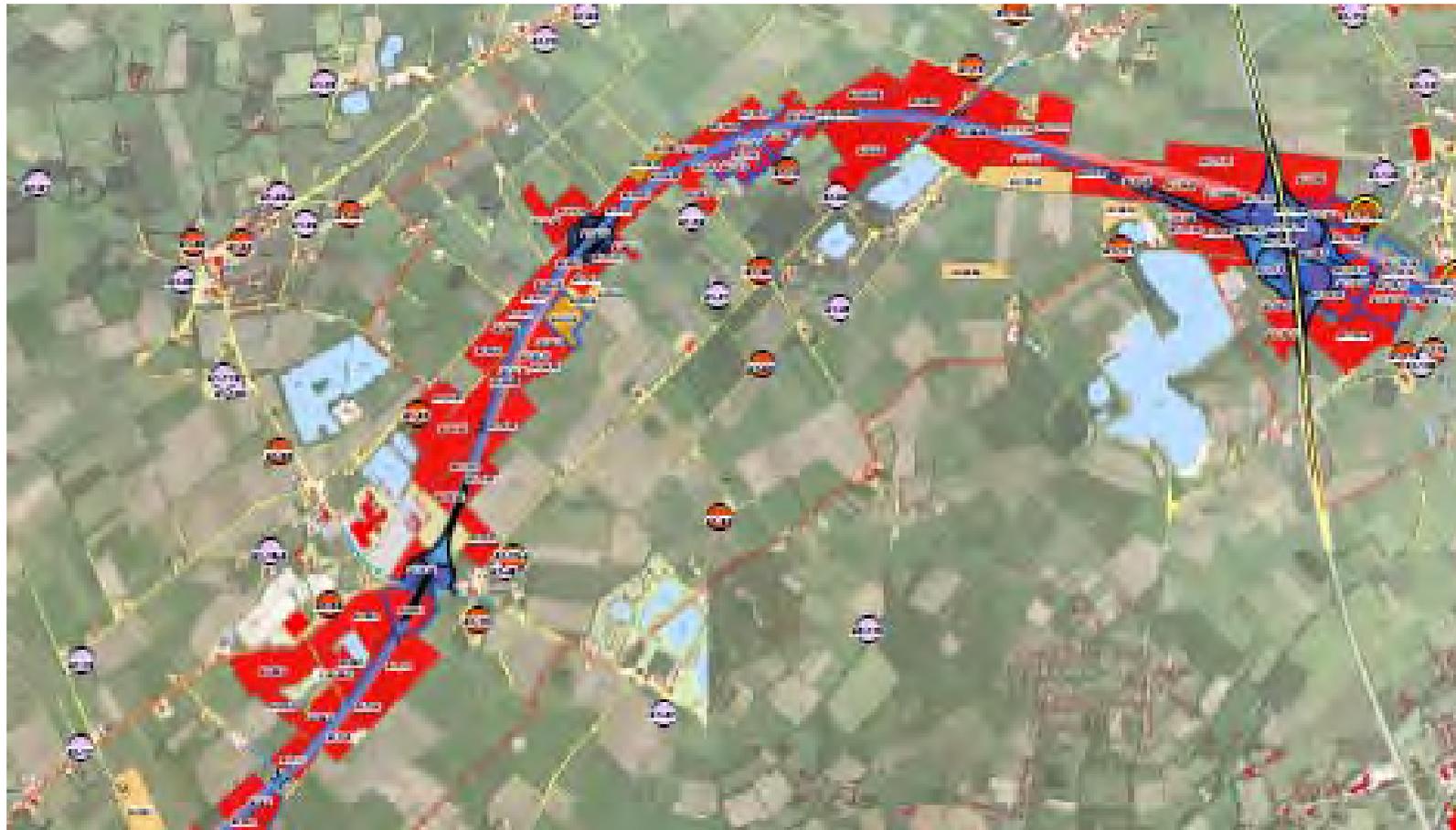


## Betroffenheit der Bewirtschafter

- Entzug von Bewirtschaftungsflächen und der Hofanlage (Flächenverlust)
- Zerschneidung von Bewirtschaftungsflächen (An- und Durchschneidungsschäden)
- Trennwirkung der Straßentrasse zwischen Hofanlage und Bewirtschaftungsflächen (Arrondierungs- und Umwegeschäden)
- Einschränkung von betrieblichen Erweiterungen durch den engen Wirkungsbereich der Trasse (Beschränkung von Stallbauten, Hofstandortgefährdung)
- Infrastrukturelle Auswirkungen (Nachteile für Wege- und Gewässernetz)



## Ausschnitt Gesamtbetroffenheitskarte Abschnitt 1





## Landwirtschaftliche-Agrarstrukturelle Instrumente

1. Baustein:

✓ **Landwirtschaftlicher Fachbeitrag für den U-Raum**

- Variantentrassierung - Vorbereitung Raumordnungsverfahren

2. Baustein:

✓ **Landwirtschaftlicher Variantenvergleich**

- Vorzugsvariante – Vorbereitung Raumordnungsverfahren

3. Baustein:

➤ **Agrarstrukturelle Analysen**

- Vorbereitung für das Planfeststellungsverfahren

4. Baustein:

➤ *Flurbereinigungsverfahren*

- *Vorbereitung zur Umsetzbarkeit der Maßnahme*

**Kon-  
flikt-  
min-  
der-  
ung**



## TOP 7

# Diskussion und Anregungen



## TOP 8

### Weiteres Vorgehen



**Vielen Dank  
für Ihre Aufmerksamkeit  
und Mitwirkung**