



4.41
JUN. 2010

Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Josef Kunz
Leiter der Abteilung Straßenbau

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr
Geschäftsbereich Kompetenzzentrum
Göttinger Chaussee 76 A
30453 Hannover

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr HANNOVER			
Eing. 07. JULI 2010			
Dez.		22	2
Sachb.			

HAUSANSCHRIFT
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn
POSTANSCHRIFT
Postfach 20 01 00
53170 Bonn

TEL +49 (0)228 99-300-5000
FAX +49 (0)228 99-300-5099

Pu.R. z. 18

über

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft,
Arbeit und Verkehr
Friedrichswall 1
30159 Hannover

Gesehen und weitergeleitet
Hannover, den 05.07.2010

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

i.A.
Leungnitz

**Betreff: Neubau der A 20 (alt: A 22) zwischen Westerstede
(A 28) und Drochtersen (A 26, A 20 - Elbquerung)
- Linienbestimmung nach § 16 (1) FStrG**

- Bezug: 1. Schreiben der NLStbV vom 21.04.2009 und 29.06.2009,
Az.: 22/ 31201-A22
2. Schreiben des MWV vom 23.07.2009, 14.12.2009 und
09.03.2010, Az.: 4-41-31201/0220

Aktenzeichen: StB 21/72131.9/0020-1025246

Datum: Bonn, 25.06.2010

Seite 1 von 7

Im Benehmen mit Ihrer obersten Landesplanungsbehörde bestimme ich gemäß § 16 (1) Bundesfernstraßengesetz die Linienführung der A 20 (alt: A 22) von Westerstede (A 28) bis Drochtersen (A 26, A 20 - Elbquerung), wie sie im anliegenden Übersichtsblatt „rot durchgezogen“ (Varianten West 3 und Ost 2) eingetragen ist, mit folgenden Anmerkungen und Maßgaben:





Seite 2 von 7

I.

Für die Küstenautobahn zwischen Westerstede und Drochtersen ist ab sofort die Bezeichnung „A 20“ zu verwenden.

II.

Für die Linienbestimmung wurde das Projekt gemäß § 36 BNatSchG auf seine Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen der Natura 2000-Gebiete überprüft.

Die zur Bestimmung der Linienführung der A 20 zwischen der A 28 und der A 27 gereichte Teilvariante West 2 ist nicht mit den Erhaltungszielen des Natura 2000-Gebietes SPA DE 2514-431 „Marschen am Jadebusen“ verträglich, da die bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der nach den Erhaltungszielen geschützten Vogelarten und ihrer Lebensräume als erheblich zu bewerten sind. Nach Abwägung aller Belange ergibt sich mit der alternativen Teilvariante West 3 durch ihre südlichere abgerückte Führung vom Vogelschutzgebiet eine Präferenz gegenüber Teilvariante West 2, da die Variante West 3 nicht nur eindeutig zu geringeren naturschutzfachlichen Konflikten führt, sondern auch als möglich und „zumutbar“ im Sinne des § 34 Abs. 3 BNatSchG anzusehen ist. Sie ist deshalb der Bestimmung der Linienführung der A 20 zugrunde gelegt.

III.

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. Weitere Festlegungen erfolgen in der späteren Planungsphase. Über die Bezeichnung der einzelnen Anschlussstellen ist noch gesondert zu entscheiden.



Seite 3 von 7

IV.

Die folgenden Bundesstraßen:

- B 71 im Abschnitt zwischen Bremerhaven und Bremervörde,
 - B 74 im Abschnitt zwischen Bremervörde und Stade,
 - B 211 im Abschnitt zwischen Oldenburg und Brake,
 - B 437 im Abschnitt zwischen Friedeburg und Stadland sowie im Abschnitt zwischen östlich des Wesertunnels und AS Stotel (A 27) und
 - B 495 im Abschnitt zwischen dem Knotenpunkt B 495/L 111 bei Neuland und dem Fähranleger Wischhafen/Glückstadt
- verlieren mit Verkehrsübergabe der neu gebauten A 20, deren Linie entsprechend der im Übersichtslageplan Maßstab 1:125.000 und in den Lageplänen Maßstab 1:25.000 „rot durchgezogen“ dargestellten Trasse im Abschnitt zwischen Westerstede (A 28) und Drochtersen (A 26, A 20 - Elbquerung) bestimmt wird, ihre Funktion als Straßen des weiträumigen Verkehrs und sind daher nach Fertigstellung verkehrswirksamer Abschnitte der A 20 entsprechend schrittweise abzustufen.

Der Lückenschluss zwischen der vorhandenen B 74 bei Elm und der neuen A 20 im Zuge der L 114 (sog. Spange Elm) ist zukünftig zur Bundesstraße aufzustufen.

Diese aufgrund funktionaler Betrachtung der künftigen Bundesfernstraßen für erforderlich gehaltenen Umstufungen bitte ich im Detail zu prüfen. Ihre Stellungnahme bitte ich unter Beifügung eines endgültigen Umstufungskonzeptes unter Berücksichtigung der vorstehenden Vorgaben zeitnah zu übersenden.

Da eine Widmung der A 20 erforderlich ist, ist diese rechtzeitig zur Verkehrsübergabe zu veranlassen und in einem Amtsblatt des Landes Niedersachsen mit Rechtsbehelfsbelehrung bekannt zu machen.

Ferner wird gebeten, den vorzulegenden RE-Entwürfen schriftliche Erklärungen beizufügen, wonach die Abstufung der vorgenannten Bundesstraßen in die sich aus dem Landesrecht ergebende Straßenklasse rechtzeitig verfügt wird.



Seite 4 von 7

Die Abstufung ist nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen drei Monate vor dem Baulastwechsel anzukündigen und unter Einhaltung dieser Frist möglichst zum Ende des Rechnungsjahres zu verfügen, in dem die Verkehrsübergabe der neuen Strecke erfolgen wird. Sofern die dreimonatige Ankündigungsfrist zum Ende des Rechnungsjahres, in dem die Verkehrsübergabe erfolgen wird, nicht gewahrt werden kann, muss die Abstufung spätestens zum Ende des folgenden Rechnungsjahres verfügt werden.

Spätestens drei Monate vor der geplanten Verkehrsübergabe einer neuen Teilstrecke ist das BMVBS über die für die Abstufung getroffenen Maßnahmen zu informieren.

V.

Im Rahmen der Entwurfsplanung, die in enger Abstimmung mit dem BMVBS zu erfolgen hat, ist eine Trassenoptimierung nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten, ggf. durch Anwendung der Mindestentwurfs-elemente nach den RAA bzw. RAS-L, vorzunehmen.

Bei der Wahl des maßgebenden Regelquerschnitts für die A 20 sind sowohl die prognostizierten Verkehrsbelastungen als auch die örtlichen Zwangspunkte zu berücksichtigen. Details sind im Rahmen der Entwurfsaufstellung abzustimmen. Dies betrifft auch die Frage der optionalen Aufweitung des Querschnitts der vorhandenen A 27 (RQ 29,5) im gemeinsamen Streckenabschnitt der A 27 und der A 20 bei Bremerhaven auf ca. 4 km Länge auf einen RQ 31, da die zur Durchführung einer 4+0 Verkehrsführung bei Sperrung einer Richtungsfahr-bahn der A 27 erforderliche befestigte Breite von 12 m nicht erreicht wird.

Der vorhandene Wesertunnel im Zuge der B 437 wird künftig Teil der A 20. Im Zuge der Entwurfsbearbeitung ist auf Grundlage der vorliegenden Risikobetrachtung eine aktuelle quantitative Risikoanalyse vorzulegen. Sämtliche zusätzliche Maßnahmen sind mit dem BMVBS abzustimmen.

Im Raum nördlich von Bremervörde greift die Linienführung erheblich in die gewachsenen Siedlungsstrukturen des Straßendorfes Hö-nau-Lindorf entlang der K 105 ein. Im Raumordnungsverfahren konnte sich keine eindeutige Präferenzierung der Linienführung etablieren. Im Rahmen der detaillierten Entwurfsbearbeitung ist der Querungsbereich der A 20 mit der K 105 im Rahmen eines Variantenvergleichs dahingehend zu überprüfen, ob vor allem unter dem Gesichtspunkt der Mi-



Seite 5 von 7

nimierung der Belastung der Wohnbebauung Optimierungen möglich sind.

Die Aussagen in den vorgelegten Linienbestimmungsunterlagen zu den Kosten im Hinblick auf den anstehenden Baugrund sind in diesem Verfahrensstadium sehr allgemeiner Natur. Aufgrund der zu erwartenden schwierigen Baugrundsituation empfiehlt es sich, die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ggf. in die weitere Entwurfsbearbeitung mit einzubeziehen.

Dem Rastanlagenkonzept wird grundsätzlich zugestimmt, es ist jedoch im Hinblick auf die bestimmte Linie mit der Variante West 3 zu überprüfen und ggf. zu überarbeiten und erneut abzustimmen. In der Folge sind auch die der weiteren Planung der Rastanlagen zugrunde zu liegenden Parkstandkapazitäten abzustimmen. Zum vorgelegten Konzept wird empfohlen, die nördlich Beverstedt vorgesehene bewirtschaftete Rastanlage als einseitige Rastanlage mit gesonderter Überfahrt auf der Nordseite, ggf. in Kombination mit einer unbewirtschafteten Rastanlage auf der Südseite, auszubilden.

Erforderliche Autobahnmeistereien sind in den weiteren Planungsschritten frühzeitig abzustimmen.

Im Rahmen der weiteren Planung bitte ich, alle Einsparmöglichkeiten auszuschöpfen, um die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens weiterhin zu gewährleisten.

Aufgrund bestehender Defizite bei der Umweltverträglichkeitsuntersuchung und den FFH-Verträglichkeitsprüfungen sind für die weitere Planung folgende Maßgaben zu beachten:

- Es ist ein naturräumlich abgegrenztes Vernetzungs-, Vermeidungs- und Kompensationskonzept für Marschlandschaften unter Berücksichtigung der in Anlage 1 der Stellungnahme des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) vom 21.05.2010, die als Anlage beiliegt, aufgeführten weitergehenden Hinweise zu erarbeiten.
- Zur Erhaltung der Durchlässigkeit des Raumes und Verminderung von Zerschneidungs- und Isolationswirkungen sowie einer weitestgehenden Vermeidung von Störungen durch Immissionen (Lärm, Schadstoffe, Licht etc.) sind entsprechende Vorkehrungen zu prüfen und vorzusehen wie z.B. Grünbrücken, Wildunterführungen, Fließgewässerquerungen, Querungshilfen für Fledermäuse, Kleintierdurchlässe.



Seite 6 von 7

- Im Rahmen der Entwurfserstellung ist jede einzelne Querungshilfe zu begründen und in Lage, Dimensionierung, Gestaltung und Einbindung zu erläutern.
- Die Erhaltungsziele etlicher geschützter Lebensraumtypen im FFH-Gebiet DE 2516-301 „Wollingster See mit Randmoor“ sind gegenüber Stickstoffeinträgen sehr empfindlich. Prognose und Bewertung sind den critical loads anzupassen und in der FFH-Verträglichkeitsprüfung dem Stand von Wissenschaft und Technik anzupassen.
- Im FFH-Gebiet DE 2517-331 „Teichfledermausgewässer im Raum Bremerhaven/Bremen wird das Fließgewässer Lune gequert. Um hinreichend Planungssicherheit zu erhalten ist zu prüfen, ob durch Vermeidungsmaßnahmen die Flächeninanspruchnahme weiter verringert werden kann. Das Tötungsrisiko der Teichfledermäuse sollte durch Irritationsschutzwände auf der Brücke gemindert werden.
- Insgesamt ist aufgrund der hohen naturräumlichen Sensibilität des Planungsraumes u. a. mit zahlreichen Verlusten von Fortpflanzungs- und Ruhestätten sowie mit Störungen besonders und streng geschützter Arten zu rechnen, die voraussichtlich artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen zuwider laufen. Die artenschutzrechtlichen Anforderungen sind im Laufe der weiteren Planung besonders sorgfältig einzubringen, um Planungssicherheit zu erlangen.

Außerdem sind die weiteren Anmerkungen, Hinweise und Maßgaben der v. g. Stellungnahme des BMU in den nächsten Planungsstufen zu beachten.

Die aufgrund naturschutzrechtlicher Vorgaben abzuleitenden Vermeidungs- sowie Kompensationskonzepte bitte ich frühzeitig Projekt begleitend mit mir abzustimmen und in diesem Zusammenhang jeweils die Gesamtkosten zu aktualisieren.

VI.

Der besondere naturschutzfachliche Planungsauftrag wird für die weitere Planung aufrecht erhalten, da eine Bewältigung der in der Umweltrisikoeinschätzung oder FFH-Verträglichkeitseinschätzung aufgezeigten Konflikte in der Sache noch nicht abgeschlossen ist. Durch die im Rahmen der Genehmigungsverfahren durchzuführende Umweltverträglichkeitsprüfung und Prüfung der naturschutzrechtlichen Zulassungsvoraussetzungen, insbesondere auch einer FFH-Verträglichkeits-

Seite 7 von 7

prüfung, sind in der Regel erst mit dem Erlangen des Baurechts alle naturschutzfachlichen Sachverhalte rechtlich umfassend abgearbeitet.

Ich bitte, bei der Vorlage der RE-Entwürfe zu bestätigen, dass der besondere naturschutzfachliche Planungsauftrag in der Planung berücksichtigt wurde und darzulegen, wie die Abarbeitung erfolgt.

Zur Erfüllung der Berichtspflicht gegenüber dem Deutschen Bundestag sind dem BMVBS mit Antrag auf Einstellung in den Straßenbauplan entsprechende Informationen über die Abarbeitung des besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrags zur Verfügung zu stellen. Hierzu ist ein separater zusammenfassender Bericht erforderlich, der in knapper Form die Art und Weise der Abarbeitung der in der Umweltrisikoeinschätzung oder FFH-Verträglichkeitseinschätzung aufgezeigten Sachverhalte während der Baurechtschaffung aufzeigt.

Im Auftrag
Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Josef Kunz



Beglaubigt:

Regle

Angestellte

Anlagen: - eine Ausfertigung der Linienbestimmungsunterlagen
(Ordner 1 - 4)
- Stellungnahme BMU vom 21.05.2010