

Niedersächsische Landesbehörde für
Straßenbau und Verkehr
Stabsstelle Planfeststellung
Göttinger Chaussee 76 A

30453 Hannover

II

Holger Meyer

-45

13.03.2018

Email: meyer@ovelgoenne.de

**Planfeststellungsverfahren für den Neubau der A 20 von Westerstede bis
Drochtersen, Abschnitt 2 von der A 29 bei Jaderberg bis zur B 437 bei Schwei
Ihre Verfügung vom 19.12.2017
Stellungnahme zu dem geplanten Vorhaben**

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Verfügung vom 19.12.2017 teilen sie mit, dass auf Antrag der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr –Geschäftsbereich Oldenburg- das Planfeststellungsverfahren für o.g. Maßnahme durchgeführt wird.

Sie übersenden die Planunterlagen und bitten um Vorlage einer schriftlichen Stellungnahme der Gemeinde Ovelgönne bis zum 21.03.2018.

Der Rat der Gemeinde Ovelgönne hat sich in seiner Sitzung am 12. März 2018 mit der Angelegenheit befasst und folgende Stellungnahme beschlossen:

I. Wegekonzzept

Der Ersatzweg Nr. 23 und 23 a von der Mentzhauser Straße (K 319) bis zum Herrschaftlichen Weg (nordwestlich der Trasse) soll zur Erreichbarkeit der Ländereien neu gebaut werden.

Die Überlassung des Weges als Gemeindeweg wird abgelehnt.

Der Weg sollte den Eigentümern der angrenzenden Flurstücke bzw. der neu zu gründenden Wegegenossenschaft, jetzt Realverband, übereignet werden (siehe Ersatzweg Nr. 25).

Die lastenfreien Ersatzwege münden in den Herrschaftlichen Weg, der für ein Gesamtgewicht von 5 bzw. 8 Tonnen freigegeben ist. Dieser Weg kann nicht den von den Ersatzwegen kommenden Verkehr aufnehmen. Daher ist der Bereich des Herrschaftlichen Weges bis zur Neustädter Straße (L 863) entsprechend auszubauen.

Der Ersatzweg 20 dient der Anbindung des durch die Trasse abgeschnittenen Rickelshellmer (im Bereich der Einmündung in die Mentzhauser Straße). Der Ersatzweg erhält eine Befestigung entsprechend Belastungsklasse Bk 0,3 (24 cm frostunempfindliches Material, 20 cm Schottertragschicht, 8 cm Asphalttragschicht, 3 cm Asphaltdeckschicht).

Der geplanten Abstufung als zukünftiger Gemeindeweg wird zugestimmt.

Der zu überbauende Grundstücksteil der Rickelshellmer ist vom Vorhabenträger zu erwerben.

Der Ersatzweg Nr. 21 von der Rickelshellmer bis zum landwirtschaftlichen Ersatzweg Nr. 22 (südöstlich der Trasse) soll zur Erreichbarkeit der Ländereien neu gebaut werden.

Die Überlassung des Weges als Gemeindeweg wird abgelehnt.

Der Weg sollte den Eigentümern der angrenzenden Flurstücke bzw. der neu zu gründenden Wegegenossenschaft, jetzt Realverband, übereignet werden (siehe Ersatzweg Nr. 25).

Der Herrschaftliche Weg wird durch die A 20 unterbrochen. Zwischen dem Ersatzweg 23 a und der A 20 soll der Gemeindeweg zum Anliegerweg zurückgestuft werden.

Der entsprechende Grundstücksteil des Herrschaftlichen Weges ist den Anliegern zu übereignen.

Der Ersatzweg Nr. 22 von der Straße Colmar (L886) bis zum Ersatzweg Nr. 21 bzw. Ersatzweg 23 soll zur Erreichbarkeit der Ländereien neu gebaut werden.

Das Brückenbauwerk verbleibt in der Unterhaltungslast der Bundesrepublik Deutschland. Die Straßenbaulast ist dem Regelungsverzeichnis nicht eindeutig zu entnehmen.

Die Überlassung des Weges als Gemeindeweg wird abgelehnt.

Der Weg sollte den Eigentümern der angrenzenden Flurstücke bzw. der neu zu gründenden Wegegenossenschaft, jetzt Realverband, übereignet werden (siehe Ersatzweg Nr. 25).

Für einige südlich der A 20 liegende, an die L 863 (Neustädter Straße) angebundene bebaute Grundstücke, muss die Erschließung gesichert werden. Dazu wird eine Anbindung der alten L 863 an die neue L 863 vorgesehen.

Die Abstufung der L 863 alt zur Gemeindestraße wird abgelehnt.

Der Ersatzweg Nr. 25 (1. Abschnitt von der L 863 bis zum Ersatzweg 26 –Zur Lerchenheide-) nordwestlich der A 20 sollte eine Anbindung an die Neustädter Straße (L 863) bekommen. Der Ersatzweg sollte eine gebundene Befestigung erhalten.

Der Ersatzweg Nr. 25 (2. Abschnitt vom Ersatzweg 26 –Zur Lerchenheide- bis zur Frieschenmoorer Straße –L 855-) soll zur Erreichbarkeit der Ländereien neu gebaut werden.

Die Überlassung des Weges als Gemeindeweg wird abgelehnt.

Der Weg sollte den Eigentümern der angrenzenden Flurstücke bzw. der neu zu gründenden Wegegenossenschaft, jetzt Realverband, übereignet werden (siehe Ersatzweg Nr. 25, 1. Abschnitt). Der Ersatzweg sollte eine gebundene Befestigung erhalten.

Das Brückenbauwerk im Zuge des Ersatzweges 25 über den Frieschenmoorer Pumpgraben sollte ebenso den Eigentümern der angrenzenden Flurstücke bzw. der neu zu gründenden Wegegenossenschaft, jetzt Realverband, übereignet werden (siehe Ersatzweg Nr. 25, 1. Abschnitt).

Der Ersatzweg Nr. 26 von der Neustädter Straße (L863) bis zum Ersatzweg Nr. 25 soll zur Erreichbarkeit der Ländereien neu gebaut werden.

Das Brückenbauwerk über die A 20 verbleibt in der Unterhaltungslast der Bundesrepublik Deutschland.

Die Überlassung des Weges von dem Gemeindeweg „Zur Lerchenheide“ bis zum Ersatzweg Nr. 25 als Gemeindeweg wird abgelehnt.

Der Weg sollte den Eigentümern der angrenzenden Flurstücke bzw. der neu zu gründenden Wegegenossenschaft, jetzt Realverband, übereignet werden (siehe Ersatzweg Nr. 25).

Das Teilstück des Ersatzweges Nr. 26 von dem Gemeindeweg „Zur Lerchenheide“ bis zur Neustädter Straße (L863) kann als Gemeindeweg übereignet werden.

Der Kreuzungspunkt Ersatzweg 26 / Zur Lerchenheide bzw. die Anbindung des Gemeindeweges ist vom Vorhabenträger neu herzustellen.

Über den Ersatzweg 26 wird ein weiterer Wirtschaftsweg angebunden (siehe Regelungsverzeichnis lfd.-Nr. 17b.01).

Der Überlassung der Anbindung als Teil des Gemeindeweges wird zugestimmt.

Der Ersatzweg 27a dient der Anbindung des Gemeindeweges Zur Lerchenheide an die verlegte Frieschenmoorer Straße (L 855). Der Ersatzweg erhält eine Befestigung entsprechend Belastungsklasse Bk 0,3 (24 cm frostunempfindliches Material, 20 cm Schottertragschicht, 8 cm Asphalttragschicht, 3 cm Asphaltdeckschicht).

Der Übereignung als zukünftiger Gemeindeweg wird zugestimmt, sofern dieser sich in einem ordnungsgemäßen Zustand befindet und notwendige Vereinbarungen (s. Punkt VII) zustande gekommen sind.

Die Grundstücke Kiebitzhörner Straße, die lt. Regelungsverzeichnis lfd.-Nr. 20.10 einen Wendehammer benötigen, befinden sich im Gebiet der Gemeinde Stadland. Eine Übereignung des Fahrbahnteils an die Gemeinde Ovelgönne wird daher abgelehnt.

Lt. Umstufungskonzept soll die L 855 –alt- (Frieschenmoorer Straße) zur Gemeindestraße abgestuft werden. Dem Regelungsverzeichnis ist lediglich zu entnehmen, dass der im weiteren Verlauf angeschlossene Ersatzweg 29 der Gemeinde Stadland überlassen werden soll.

Eine Abgabe der L 855 –alt- an die Gemeinde Ovelgönne wird abgelehnt.

Allgemeines zu Verbindungswegen

Verbindungswege verbinden einzelne land- und forstwirtschaftliche Betriebsstätten, Gehöfte und Weiler untereinander sowie mit benachbarten Orten oder schließen diese an das gemeindliche und überörtliche Verkehrsnetz an.

Sie verbinden örtliche Wegesysteme und ermöglichen einen übergemeindlichen Verkehr. Sie nehmen sowohl allgemeinen ländlichen Verkehr als auch land- und forstwirtschaftlichen Verkehr auf.

Verbindungswege sind ganzjährig auch mit hohen Achslasten befahrbar.

Für die Planung derartiger Gemeindeverbindungsstraßen und Wirtschaftswege (Verbindungswege) ist die derzeit geltende Richtlinie DWA-A 904-1 anzuwenden, anstatt die vom Vorhabenträger angewandte DWA A 904.

II. Verkehrskonzept

Die B 211 und die L 855 sollen zur Landes- bzw. Kreisstraße abgestuft werden. Hierzu ist zu erwähnen, dass trotz des zu erwartenden hohen Verkehrsaufkommens ein Reparaturstau nicht auftreten darf.

Es ist zu erwarten, dass die Bundesstraßen in Zukunft Mautstrecken werden. Sollte die B 211 abgestuft werden, ist hier mit erhöhtem Mautumgehungsverkehr zu rechnen.

Weitergehende Abstufungen zu Gemeindestraßen dürfen nicht vorgesehen werden.

Eine künftige Beschilderung an der geplanten A20 sollte im Bereich der Gemeinde Ovelgönne keinen Hinweis auf die Weserfähren erhalten, da anderenfalls damit zu rechnen ist, dass zusätzliche Verkehre trotz aller Bemühungen und entgegen der berechneten Prognosen zu höheren Verkehrsaufkommen auf den Kreis- und Gemeindestraßen führt als bislang dargestellt und somit zu erheblichen Gefahrenlagen beitragen könnte, als bislang angenommen wird.

Gerade bei Havarien oder anderen wichtigen Gründen einer Sperrung der A20 könnten derartige Verkehrsführungen für Gefahrenlagen sorgen, die es zu vermeiden gilt.

Die Ersatzwege 22 und 26 (Wirtschaftswege) haben auch die Funktion einer Hauptbaustellenzufahrt für Baustofftransporte. Insbesondere der Ersatzweg 26 ist hierfür nicht geeignet, da das nachgeordnete Netz über die L 886 führt. Im Bereich der geschlossenen Ortschaft Colmar befinden sich die Wohnhäuser sehr nah an der Landesstraße. Eine Beschädigung der Gebäude ist zu befürchten. Außerdem sind die Bewohner extrem erhöhten Belastungen ausgesetzt.

Auch die Nutzung der K 319 als Baustellenzufahrt für Brückenbauarbeiten ist nicht hinnehmbar.

Für sämtliche Transporte ist die Trasse der A 20 zu nutzen.

Im Zuge der Baudurchführung ist zu befürchten, dass diverse Gemeindewege als Zu- und Abfahrt zu den Baustellen genutzt werden. Für die maßgeblichen Gemeindewege ist daher vor Beginn der Arbeiten ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Die Hinterlegung einer Sicherheitsleistung (z.B. Bürgschaft) für etwaig entstandene Beschädigungen ist erforderlich und vor Beginn der Arbeiten mit der Gemeinde schriftlich zu vereinbaren und dort vor Baubeginn zu hinterlegen.

Ebenso sind Beweissicherungsverfahren und ggfs. notwendige Maßnahmen für nah an den Baustellen und deren Zufahrten liegende Gebäude zum Schutz durchzuführen.

An der Neustädter Straße (L 863) entsteht eine Auf- und Abfahrt im Zuge der A 20. Auf den nachgeordneten Straßen wird ein erhöhtes Verkehrsaufkommen erwartet. Zum Schutz der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer muss das Radwegenetz an der L 863, L 855 und K 319 ausgebaut werden. Für den Abschnitt des vorhandenen Radweges von der Kindertagesstätte Neustädter Str. 68 bis zur Auf- und Abfahrt ist die Straßenbeleuchtung zu ergänzen und ein Sicherheitsleitgitter zum Schutze der Kinder vorzusehen.

Die Gehweganlage in der geschlossenen Ortschaft Colmar (L 886) ist entsprechend der einschlägigen Straßenbaurichtlinien auszubauen.

Grundsätzlich wird darauf hingewiesen, dass die L 863 im Bereich der Auf- und Abfahrt lastbeschränkt ist und eine geringe Fahrbahnbreite aufweist. Ein Ausbau der Straße gemäß den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RstO 12) ist erforderlich; gleiches gilt auch für die sanierungsbefürftigte Landesstraße 886.

III. Lärmschutz

Zum Schutz der angrenzenden Wohnhäuser sind an folgenden Bereichen Lärmschutzwände vorzusehen (ähnlich Kreuzungsbereich L 855 zum Schutz des Wohnhauses Frieschenmoorer Str. 99):

- Beidseitig im Kreuzungsbereich der K 319 (insbesondere zum Schutz des Wohnhauses Mentzhauser Str. 45).
- Beidseitig im Kreuzungsbereich der L 863 (insbesondere zum Schutz der Wohnhäuser Neustädter Str. 81 – 86).
- Einseitig entlang des Grundstücks Heideweg 12.
- Einseitig im Bereich der Auffahrt und der A 20 zum Schutz der Kindertagesstätte Neustädter Str. 68.

IV. Kompensation und Ausgleich

Eine Verlagerung der Kompensationsfläche für den Bebauungsplan Nr. 40 „Wohngebiet Loyer Bäke“ in den Bereich des Maßnahmekomplexes 17 „Südliche Jadermarsch“ in der Gemeinde Jade wird zugestimmt.

Im Maßnahmekomplex 16 „Neustädter Marsch“ ist die Zuwegung der Flächen über den Heideich vorgesehen. Es handelt sich hier um eine gemeindeeigene Fläche, die nicht als öffentlicher Weg gewidmet bzw. ausgebaut ist.

Sollte die Erschließung der anliegenden Flächen über dieses Grundstück erfolgen, ist sie vom Vorhabenträger zu erwerben.

Zur Abmilderung des Eingriffs in das Landschaftsbild sollte beidseitig vollständig der Böschungsbereich mit Anpflanzungen versehen werden.

Die Beleuchtung der beidseitigen PWC-Anlagen sollte so angebracht werden, dass diese nicht in die Landschaft hineinragen.

V. Sicherstellung des Brandschutzes und der Hilfeleistung

Gemäß NBrandSchG haben die Kommunen in ihrem Gebiet die Aufgaben zur Sicherstellung des Brandschutzes und der Hilfeleistung.

Durch den Bau der A 20 kommen auf die Gemeinde Ovelgönne in Bezug auf den abwehrenden Brandschutz erhebliche Mehraufwendungen zu.

Folgende Maßnahmen sind daher vom Vorhabenträger umzusetzen:

- Neben der geplanten Auf- und Abfahrt im Bereich der L 863 sind zur Einhaltung der Hilfsfristen Notzufahrten vorzusehen. Diese sind insbesondere bei den PWC-Anlagen erforderlich.

- In Abstimmung mit der Feuerwehr sind ausreichend Löschwasserelementenstellen zu erstellen.
- Zur Sicherstellung des abwehrenden Brandschutzes auf dem Abschnitt 2 der A 20 sind zusätzliche Fahrzeuge/Gerätschaften/bauliche Anlagen erforderlich. Die Finanzierung (einmalige und lfd. Kosten) ist durch den Vorhabenträger als Verursacher zu übernehmen.

Die Sicherstellung des Brandschutzes und der Hilfeleistung ist im Gebiet der Gemeinde Jade (A 20 ohne Auf- und Abfahrt) zu klären.

Während der Bauzeit ist die Gemeinde Ovelgönne bzw. die Gemeindefeuerwehr rechtzeitig über straßenverkehrsrechtliche Anordnungen und ggfs. Gefahrenlagen/Prognosen zu informieren, um die Alarm- und Ausrückeordnung entsprechend anzupassen.

VI. Ent- und Bewässerung

Das Ent- und Bewässerungssystem darf nicht nachteilig verändert werden. Erforderliche Maßnahmen bzw. Eingriffe sind in Abstimmung gemeindeübergreifend mit den zuständigen Fachbehörden durchzuführen. Die daraus resultierenden Kosten gehen zu Lasten des Vorhabenträgers. Die Unterhaltungsverbände und damit die Gebührenzahler dürfen nicht belastet werden.

Insbesondere das Schöpfwerk in Brake wird zu ertüchtigen sein.

Der Straßenbau darf keine negativen Auswirkungen auf den Grundwasserstand der im Einflussbereich der Baufläche liegenden Bebauung haben.

VII. Allgemeines zu an die Gemeinde vorgesehene abzustufende Straßen

Für sämtliche an die Gemeinde zu überführende Straßen und Wege hat der Vorhabenträger zu seinen Lasten folgende Untersuchungen durchzuführen und die Ergebnisse von einem vereidigten unabhängigen Gutachter/in bewerten zu lassen, dass die Grundlage für aufzunehmende und zu treffende Vereinbarungen wie z.B. Ablöse etc. bietet.

1. Bei Fahrbahnen und Überfahrten aus Asphalt sind Bohrkernentnahmen vorzunehmen.
Hierbei sollen Art und Umfang in Anlehnung an die zusätzlichen technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Verkehrsflächenbefestigungen aus Asphalt berücksichtigt werden.
Zu prüfen sind:
 - 1.1. Schichtenaufbau
 - 1.2. Kornverteilung
 - 1.3. Bindemittelgehalt
 - 1.4. Erweichungspunkt (Ring + Kugel)
 - 1.5. PAK-Belastungen des Asphaltmischgutes
 - 1.6. Abfallrechtliche Bewertung des Straßenunterbaus

Die Prüfungen und Bewertungen sollen sich auf je betroffenen Teilbereich bzw. abzustufende Straßen an die Gemeinde über den Gebietsverlauf verteilen. Die Ergebnisse sind an den Anforderungen der ZTV Asphalt-StB (Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau

von Verkehrsflächenbefestigungen aus Asphalt) entsprechend und in einem Lageplan mit etwaigen Kosten der Sanierung darzustellen.

Die geltenden RuVA StB (Richtlinien für die umweltverträgliche Verwertung von Ausbaustoffen mit teer- /pechtypischen Bestandteilen sowie für die Verwertung von Ausbauasphalt im Straßenbau) sind anzuwenden. Ferner sind bereits sanierte Flächen und angrenzende Reststreifen auf Griffigkeit entsprechend mit zu bewerten.

2. Straßenentwässerungsanlagen
 - 2.1. Inspektion aller zugehörigen Entwässerungsleitungen mittels georeferenzierte Kamerabefahrung
 - 2.2. Inspektion aller Rostenkästen
 - 2.3. Bewertung aller Entwässerungsleitungen
 - 2.4. Entwässerungsrinnen (Lage, Funktion und Eigenschaft, auch des Unterbetons).
 - 2.5. Entwässerungsbermen an den Fahrbahnrändern (Lage, Funktion und abfallrechtliche Bewertung)
 - 2.6. Entwässerungsgräben (Durchlässe, Wasserablauf und Schlamm, sowie zugehörige abfallrechtliche Untersuchungen).
3. Fahrbahnmarkierungen
Sie sind gemäß der StVO Verkehrszeichen ein wesentliches Element der Verkehrsregelung und der Verkehrsführung. Fahrbahnmarkierungen dienen der Sicherheit im Straßenverkehr und sollten auf Basis der „Leitfaden-Markierungen“ des Deutschen Verkehrssicherheitsrates e.V. im Streckenverlauf untersucht und bewertet werden.
4. Leitungen
Sämtliche Leitungen von Dritten sind planerisch darzustellen und bei den Eigentümern ggfls. erforderliche Erneuerungsmaßnahmen abzufragen und bereits erteilte Erlaubnisse der Gemeinde Ovelgönne mitzuteilen.
5. Betriebsplanung
Vorzunehmende Änderungen der Straßenbetriebsplanung in betroffenen Bereichen der künftigen Gemeindestraßen sind begründet zur Abstimmung vorzulegen.

Die unabhängigen Untersuchungen und Bewertungen sind zu Lasten der Bundesrepublik Deutschland als Vorhabenträger durchzuführen und vorzunehmen.

Begründung dieser Forderung:

Der Vorhabenträger ist verpflichtet, die abzustufenden Straßen in einem ordentlichen Zustand (mutmaßlich durch einfache Instandsetzungsarbeiten) zu übergeben. Diese Verpflichtung kann auch im Einzelfall mit einer Ablöse geregelt werden, bei dem statt der Durchführung von nachzuholenden Unterhaltungsarbeiten durch den abgebenden Straßenbaulastträger eine bestimmte Summe an den übernehmenden Straßenbaulastträger gezahlt wird, der dann selbst bestimmen kann, wie er die übernommene Straße anschließend erhält oder auch umgestalten will.

Ein ordnungsgemäßer Zustand nur durch eine einfache Instandsetzung ist u. E. nicht hinzunehmen und eine Summe zur Ablöse ohne unüberschaubare Folgekosten nicht vereinbar.

Die Ergebnisse aller Untersuchungen sind mit ggfls. notwendigen Empfehlungen zur Sanierung in einem Lageplan darzustellen und etwaige Kosten zur Sanierung zu benennen.

VIII. Baugrunduntersuchungen

Den geotechnischen Streckengutachten des Neubau der A 20 Küstenautobahn von Westerstede nach Drochtersen, Abschnitt 2 von der A 29 bei Jaderberg bis zur B 437 bei Schwei (Vorzugsvariante) „Revision 2“ ist zu entnehmen, dass div. Bohrsondierungen in großen Abständen durchgeführt wurden und diese z.T. durch Flügelsondierungen begleitet wurden, die dem Gutachten zu entnehmen sind.

Jedoch erscheint die kleine Anzahl von durchgeführten Drucksondierungen zu gering, um Rückschlüsse auf die Lagerungsdichte von nichtbindigen Böden im ges. Streckenverlauf ziehen zu können. Gleiches gilt für die vergleichsweise ebenso gering durchgeführten Rammsondierungen (siehe Lageplan, Blatt 2.1 bis einschl. Blatt 2.5).

Wir gehen davon aus, dass insgesamt die Anzahl der Drucksondierungen und Rammsondierungen für ein Gutachten zu gering sind, die jedoch gerade im hiesigen Marschboden mit den stets wechselnden Weichschichten und Mooren genauer zu bemessen und zu berücksichtigen sind.

Den Eingang der Stellungnahme der Gemeinde Ovelgönne bitte ich, ggfs. per Email, zu bestätigen.

Mit freundlichem Gruß

Christoph Hartz