



Agrarstruktureller Fachbeitrag  
zum Ausbau der Bundesstraße 5  
zwischen Husum und Tönning

Kreis Nordfriesland

im Auftrage des Landesbetriebs Straßenbau und Verkehr  
Niederlassung Flensburg

bearbeitet durch  
Landwirtschaftskammer Schleswig-Holstein  
Dipl.-Ing. (FH) Kerstin Ebke  
Dipl.-Ing. (FH) Thies Augustin

2006

## Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung .....	1
2	Allgemeine Angaben .....	3
3	Agrarstrukturelle Verhältnisse .....	4
3.1	Standortverhältnisse .....	4
3.2	Eigentums und Pachtverhältnisse - Größenstrukturen.....	6
3.3	Betriebliche Ausrichtung: Tierhaltung und Ackerbau .....	8
3.4	Betriebsentwicklung .....	9
3.5	Multifunktionale Landwirtschaft – weitere Betriebszweige der örtlichen Landwirtschaft .....	10
4	Eingriffe in die Agrarstruktur und landwirtschaftliche Betroffenheiten durch den Ausbau der B5 .....	11
4.1	Direkte Zuwegungen zu landwirtschaftlich genutzten Flächen .....	11
4.2	Wegebeziehungen der einzelnen Betriebe .....	12
4.3	Vergleich der Varianten unter agrarstrukturellen Gesichtspunkten .....	16
4.4	Einzelbetriebliche Härtefälle .....	17
4.5	Empfehlungen aus agrarstruktureller Sicht .....	19
4.6	Aussagen zum Bedarf eines Flurneuordnungsverfahrens .....	22
4.7	Aussagen zu möglichen naturschutzfachlichen Ausgleichsflächen .....	23
5	Zusammenfassung .....	25
6	Zusammenstellung der landwirtschaftlichen Betriebe .....	27

Konflikt- und Maßnahmenkarte

Besitzstandskarte (nur für Auftraggeber)

## 1 Einleitung

Die Bundesstraße 5 ist als Hauptverkehrsachse an der schleswig-holsteinischen Westküste durch Schwerlast- und touristischen Verkehr, aber auch als überörtliche Verbindung für die Bewohner der Region, stark belastet. Auf der anderen Seite dient sie als gewachsene Verkehrsader auch dem landwirtschaftlichen Verkehr als Transportstrecke, Verbindungsweg und Zuwegung zu den anliegenden landwirtschaftlichen Flächen.

Nach den Plänen des Landesbetriebs Straßenbau und Verkehr, Niederlassung Flensburg, soll nun die Bundesstraße mit einem dreistreifigen Ausbau befähigt werden, den zunehmenden Verkehr aufzunehmen und zügig weiterzuleiten. Erste Entwurfsvarianten liegen bereits vor, die derzeit die Umweltverträglichkeitsprüfung durchlaufen.

Um die verkehrliche Beschleunigung durchgängig zu erhalten, soll der landwirtschaftliche Verkehr mit langsamen Zugfahrzeugen und Maschinen, die häufig Überbreite aufweisen, auf der neuen Kraftfahrtstraße nicht mehr zugelassen werden, sondern über ein parallel laufendes bzw. hinterliegendes Wegenetz geführt werden. Dies führt zu Beunruhigungen innerhalb der örtlichen Landwirtschaft, da Fragen der Flächenerreichbarkeit oder von zusätzlich erforderlichen Wegstrecken, verbunden mit Zeit- und Betriebsmittelaufwand, letztlich auch das betriebswirtschaftliche Ergebnis beeinflussen. In Einzelfällen sind sogar, je nach Trassenvariante, ganze Betriebe mit ihrer Gebäudesubstanz betroffen.

Die Landwirtschaftskammer Schleswig-Holstein wurde daher vom Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr beauftragt, die agrarstrukturelle Situation im Gebiet entlang der B5 zwischen Husum und Tönning zu erfassen und Aussagen, speziell zur Neuordnung des Wegenetzes, zu treffen.

Die Arbeit wurde in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber, dem zuständigen Amt für ländliche Räume in Husum, dem Kreisbauernverband, sowie den Gemeinden erstellt. Nach einer Auftaktveranstaltung zur Information der Landwirte und einer Kartierung der Flächenverhältnisse entlang der B5 wurden auf den Betrieben Einzelgespräche zur Datenerfassung und Betroffenheitsanalyse durchgeführt. Ein Zwischenbericht wurde mit dem Auftraggeber abgestimmt und nachfolgend den Landwirten und den Gemeinden in zwei Veranstaltungen zur Diskussion gestellt.

Die Arbeit wird ergänzt durch eine Besitzstandskarte (Eigentums- und Pachtverhältnisse), eine Konflikt- und Maßnahmenkarte zur Verdeutlichung der agrarstrukturellen Erfordernisse sowie eine Datenbank mit einzelbetrieblichen Angaben zur Betroffenheit durch den Straßenbau.

## 2 Allgemeine Angaben

Der Untersuchungsraum erstreckt sich von Tönning nördlich der Anschlussstelle B202/B5 über die Kreuzung Bütteleck bis zum Anschluss an die bereits ausgebaute B5 südlich von Rödemis in der Südermarsch über eine Strecke von etwa 17 km. Die B5 durchquert dabei die Gemeindegebiete von Oldenswort, Witzwort, Koldenbüttel und Südermarsch. Die Ortskerne selbst sind nicht betroffen.

Ziel der Arbeit ist nicht, die Agrarstruktur der anliegenden Gemeinden flächendeckend zu erfassen, sondern diejenigen Betriebe, die entlang der B5 wirtschaften, gezielt zu befragen. Es wurde von einem Korridor von etwa 2,5 km Breite, schwankend durch natürliche Gegebenheiten wie die Eider oder durch betriebliche, wie weiter entfernt liegende Flächen, ausgegangen.

Vorrangig wurden die ortsansässigen, aktiv wirtschaftenden Landwirte in die Befragung einbezogen, da für diese die Frage der Flächenerreichbarkeit und der Neuordnung des Wegenetzes von elementarer Bedeutung sind. Verpächter wurden insofern einbezogen, wenn ihre Pächter dies wünschten. Speziell in der Südermarsch werden viele Flächen von auswärtigen Landwirten, vorrangig aus der Eider-Treene-Sorge-Niederung oder von umliegenden Geestdörfern, als Weideflächen für Jungvieh und Masttiere bewirtschaftet. Von diesen externen Bewirtschaftern konnten nicht alle in die Befragung einbezogen werden; die Probleme sind jedoch, was Transport und Flächenerreichbarkeit angeht, übertragbar.

### 3 Agrarstrukturelle Verhältnisse

Nach einer kurzen Beschreibung der Standortverhältnisse vor Ort erfolgt ab Kapitel 3.2 die Auswertung der einzelbetrieblichen Erhebungen.

#### 3.1 Standortverhältnisse

Anhand der Daten zur Bodennutzung soll eine kurze Beschreibung der landwirtschaftlichen Strukturen im Untersuchungsraum gegeben werden. Die Nutzung der jeweiligen Gemeindegebiete teilt sich auf wie folgt:

**Tabelle 1: Tatsächliche Bodennutzung im Untersuchungsgebiet (2005)<sup>1</sup>**

Gemeinde	Koldenbüttel		Oldenswort		Südermarsch		Witzwort	
	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%
Landwirtschaftliche Fläche	2280	88,5	4127	90,1	2589	84,4	2558	90,9
Wasser	92	3,6	174	3,8	92	3,0	58	2,1
Wald	4	0,2	9	0,2	28	0,9	2	0,1
Gebäude- und Freifläche	58	2,3	103	2,2	18	0,6	83	3,0
Verkehrsfläche	56	2,2	113	2,5	148	4,8	90	3,2
Erholungsfläche	4	0,2	5	0,1	0	0,0	4	0,1
Sonstiges	83	3,2	52	1,1	191	6,2	19	0,7
<b>Gesamtfläche</b>	<b>2577</b>	<b>~100</b>	<b>4583</b>	<b>100</b>	<b>3066</b>	<b>~100</b>	<b>2814</b>	<b>~100</b>

Es ist ersichtlich, dass die jeweiligen Gemeindeflächen in hohem Maße landwirtschaftlich geprägt sind, andere Flächennutzungen haben nur sehr untergeordnete Bedeutung.

Die landwirtschaftliche Nutzung der Flächen gestaltet sich wie nachfolgend beschrieben. Dabei ist zu beachten, dass die insgesamt bewirtschaftete Fläche der ortsansässigen Betriebe dargestellt ist, die unabhängig von der gemeindlichen landwirtschaftlichen Fläche zu betrachten ist.

<sup>1</sup> Bodenflächen in S-H am 31.12.2004 nach Art der tatsächlichen Nutzung, Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, Kiel (noch unveröffentlicht)

**Tabelle 2: Landwirtschaftliche Bodennutzung im Untersuchungsgebiet <sup>2</sup>**

<b>Gemeinde</b>	<b>Koldenbüttel</b>	<b>Oldenswort</b>	<b>Südermarsch</b>	<b>Witzwort</b>
<b>Nutzung</b>	<b>ha</b>	<b>ha</b>	<b>ha</b>	<b>ha</b>
Getreide	398	384	279	305
Raps	110	73	96	45
Hackfrüchte	0	0	0	0
Futterpflanzen	50	133	65	111
(davon Silomais)	(46)	(113)	(65)	(111)
Stillegung	52	35	20	44
Sonstiges	8	38	0	34
Ackerland	618	663	460	539
Dauergrünland	872	1778	500	1597
Dauerkulturen	k. A.	k. A.	0	0
<b>Ldw. Fläche</b>	<b>1494</b>	<b>2443</b>	<b>960</b>	<b>2137</b>

Es ist ersichtlich, dass in allen Gemeinden die Nutzung der Flächen als Dauergrünland einen, teilweise erheblich, höheren Stellenwert hat als der Ackerbau, was auf die Qualität der Böden zurückzuführen ist. Nach Aussagen der Betriebsleiter ist in den letzten Jahren aufgrund von Bodenverbesserungsmaßnahmen und besserer Technik ein Trend zur ackerbaulichen Nutzung auch von Grenzstandorten festzustellen, da die Grünlandbewirtschaftung zunehmend unrentabel wird. Trotzdem ist die Rinderhaltung/Grünlandwirtschaft ein wichtiges Standbein für die Landwirtschaft in der Region.

Im Marktfruchtbau nimmt das Getreide eine Vorrangstellung ein, gefolgt vom Raps. Hackfrüchte haben in diesem Raum keine Bedeutung. Der Silomaisanbau ist aufgrund seiner Kostenstruktur und seines Energiegehaltes ein wichtiger Beitrag zur intensiven Rinder-/Milchviehhaltung.

Ein Vergleich der landwirtschaftlichen Nutzfläche nach der Gemeindestatistik mit der betrieblich genutzten Fläche nach der Agrarstatistik ergibt folgendes Bild:

<sup>2</sup> Agrarstruktur in S-H 2003, Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, Kiel

**Tabelle 3: Grad der Bewirtschaftung von Flächen durch ortsansässige Landwirte**

<b>Gemeinde</b>	<b>Iw. Fläche nach Kataster (2004) ha</b>	<b>Iw. Fläche nach Agrar- statistik (2003) ha</b>	<b>%</b>
Koldenbüttel	2280	1494	65,5
Oldenswort	4128	2443	58,9
Südermarsch	2589	960	37,1
Witzwort	2558	2137	83,5
<b>Summe/Durchschnitt</b>	<b>11555</b>	<b>7034</b>	<b>60,9</b>

Es zeigt sich, dass in allen Gemeinden in unterschiedlichem Ausmaß auswärtige Landwirte Flächen bewirtschaften. Speziell in der Südermarsch werden nur 37% der gemeindlichen landwirtschaftlichen Flächen von ortsansässigen Betrieben bearbeitet. Historisch bedingt sind viele Flächen von auswärtigen Landwirten, speziell von der Geest, erworben worden. Lediglich in der Gemeinde Witzwort erreicht dieser Wert über 80%. Umgekehrt können auch diese Betriebe auswärtiges Land in ihrer Betriebsstatistik führen. Es wird deutlich, dass unter den heutigen agrarpolitischen Rahmenbedingungen die Bewirtschaftungsmöglichkeiten nicht an der Gemeindegrenze aufhören, sondern teilweise weite Fahrtstrecken in Kauf genommen werden, um entsprechende Betriebsgrößen zu erreichen.

### **3.2 Eigentums und Pachtverhältnisse - Größenstrukturen**

Die aktuelle Situation im Untersuchungsraum wird anhand der Ergebnisse der einzelbetrieblichen Erhebungen dargestellt. In einer Vorbesprechung mit dem Kreisbauernverband wurde die Zahl der zu befragenden Betriebe ermittelt, die mit Hilfe der Teilnehmerliste der Auftaktveranstaltung sowie weiteren Angaben von Betriebsleitern präzisiert wurde. So wurden 28 Betriebe in die Befragung einbezogen. Bei sechs weiteren Betriebe, die zunächst angegeben wurden, stellte sich bei der telefonischen Kontaktaufnahme heraus, dass sie entweder nicht vom Straßenausbau betroffen sind oder ihre Betriebe verpachtet haben, so dass sich ein Einzelgespräch erübrigte. Einige auswärtige Betriebe, die Einzelflächen im Gebiet bewirtschaften, wurden nicht aufgesucht, da die Situation und die Problemlösung wie Erreichbarkeit der Flächen und Transportwege mit Tieren, Maschinen etc. übertragbar sind.



Von den 28 Betrieben haben ihren Betriebssitz in:

Koldenbüttel:	0
Oldenswort:	8
Südermarsch:	7
Witzwort:	7

sowie in

Tönning:	3
Husum:	1
Karolinenkoog:	1
Wohlde:	1

Die aktuelle Situation der Betriebsgrößenstruktur stellt sich wie folgt dar:

**Tabelle 4: Landwirtschaftliche Betriebe im Untersuchungsgebiet<sup>3</sup>**

Betriebsgrößen- sengruppe ha	Anzahl der Betrie- be	Betriebsflächen ha			Ø Größe ha	Pacht- anteil in %
		Eigentum	Pacht	gesamt		
Unter 70 ha	4	115,5	69,5	185	46,3	37,6
70-99 ha	3	37	209	246	82,0	85,0
100-149 ha	8	373	575	948	118,5	60,7
150-199 ha	6	476	514	990	165,0	51,9
über 200 ha	2	347	123	470	235	26,2
Haupterwerbs- betriebe gesamt	23	1348,5	1490,5	2839	123,4	52,5
Nebenerwerb	5	115	8	123	24,6	6,5
gesamt	28	1463,5	1498,5	2962	105,8	50,6

<sup>3</sup> eigene Erhebungen

Von den 23 erfassten Haupterwerbsbetrieben weisen 16 mit Betriebsgrößen von über 100 ha sehr gute Strukturen auf. Laut Agrarbericht Schleswig-Holstein (2005) liegt die Wachstumsschwelle für landwirtschaftliche Betriebe derzeit bei 100 ha, d. h., die Zahl der Betriebe unter 100 ha fällt, während die Anzahl über 100 ha zunimmt. Von der Flächenausstattung sind die Betriebe daher zukunftsorientiert eingerichtet.

Bei den Betrieben unter 70 ha ist in einem Falle ein größerer Wachstumsschritt geplant, in einem anderen der Übergang zum Nebenerwerb, so dass auch hier Planungen für die Betriebsentwicklung vorhanden sind.

Die Durchschnittsgröße aller Haupterwerbsbetriebe liegt mit 123 ha weit über dem derzeitigen (2003) Landesschnitt von knapp 55 ha.

Das betriebliche Wachstum wird nicht, wie häufig zu beobachten, ausschließlich über Zupachtung realisiert. Der höchste Pachtanteil ist in der Gruppe 70-99 ha mit 85% zu beobachten, während die größeren Betriebe in einigen Fällen finanzstark genug sind, auch Flächen durch Kauf zu erwerben.

In zwei Fällen sind reine Pachtbetriebe vorhanden.

Einige Haupterwerbsbetriebe erwirtschaften zusätzlich ein Nebeneinkommen, z. B. aus einer Gastwirtschaft. Trotzdem wurden sie aufgrund der Faktorausstattung den Haupterwerbsbetrieben zugeordnet.

Die Nebenerwerbsbetriebe werden nur teilweise selbst bewirtschaftet. In zwei Betrieben sind Flächen zusätzlich verpachtet worden, der Übergang zu Hobbytierhaltung ist fließend. In einem Falle ist mit einer Betriebsaufgabe zu rechnen.

### **3.3 Betriebliche Ausrichtung: Tierhaltung und Ackerbau**

Im Zuge der Befragung wurde auch die betriebliche Ausrichtung nach Acker- und Grünlandwirtschaft sowie Art und Umfang der Tierhaltung erfasst.

Von den insgesamt 2962 ha Betriebsfläche werden derzeit nach Angaben der Betriebsleiter etwa 1127 ha als Ackerland und etwa 1835 ha als Grünland genutzt. Dies entspricht einem Acker-/Grünlandverhältnis von 38:62. In der Vergangenheit wurden zahlreiche Standorte durch Drainagen etc. ackerfähig gemacht. Trotzdem sind weiterhin zahlreiche absolute Grünlandstandorte vorhanden.

Zwei größere Betriebe widmen sich ausschließlich dem Ackerbau, während sieben Betriebe, darunter drei im Nebenerwerb, ausschließlich Grünlandwirtschaft betreiben.

Der Anbau von Sonderkulturen hat keine Bedeutung.

In der Tierhaltung dominiert die Milchviehhaltung in Kombination mit der Rindermast. In 16 Haupterwerbsbetrieben werden insgesamt 1160 Milchkühe gehalten, das entspricht einer durchschnittlichen Herdengröße von 73 Kühen bei einer gegebenen Spannweite von 20 bis 200 Tieren. Überwiegend werden diese Tiere in Laufställen gehalten, Anbindehaltung findet nur noch sehr vereinzelt oder in Teilbereichen statt.

Drei Betriebe halten Mutterkühe in Herdengrößen von maximal 40 Muttertieren mit Nachzucht.

Rindermast als klassischer Betriebszweig auf Eiderstedt hat in 18 Betrieben nach wie vor eine hohe Bedeutung. Vorwiegend werden Bullen gemästet (insgesamt etwa 2000 Verkäufe im Jahr), daneben wird Kälber- und Fresseraufzucht sowie Rosémast betrieben. In wenigen Betrieben werden ausschließlich die eigenen männlichen Rinder ausgemästet, wobei in den meisten Betrieben Rinder zur Mast, teils in erheblichem Umfang, zugekauft werden.

Schafhaltung findet in insgesamt 10 Betrieben in unterschiedlicher Intensität statt. Während ein hauptberuflicher Schäfer eine Herde von über 600 Tieren, teils auch Milchschafe, besitzt, und weitere drei Herden um die 200 Muttertiere aufweisen, liegen die restlichen Bestandsgrößen unter 100. Pferdehaltung findet nur vereinzelt in geringem Umfang statt, teils zur Zucht oder als Grastiere.

Auf den zwei Ferienhöfen werden weitere Tiere, z. B. Geflügel und Ziegen, für die Gäste gehalten.

### **3.4 Betriebsentwicklung**

Über Details der Betriebsentwicklung können an dieser Stelle keine Aussagen getroffen werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass ein Großteil der Haupterwerbsbetriebe auch zukünftig weiter bestehen bleiben wird. Lediglich in ein bis zwei Fällen ist ein Übergang zum Nebenerwerb geplant. Ein Nebenerwerbsbetrieb steht zum Verkauf, daher ist die zukünftige Bewirtschaftung dieser Flächen noch unklar.

Das Durchschnittsalter der Betriebsleiter der Haupterwerbsbetriebe beträgt derzeit 46 Jahre, wobei sieben Betriebsleiter noch unter 40 Jahre alt sind. Drei Betriebsleiter sind

älter als 55 Jahre, verfügen jedoch über einen Hofnachfolger, so dass der Betrieb auch zukünftig weiter bewirtschaftet werden kann.

Bei denjenigen beiden Nebenerwerbsbetriebsleitern, die die 50 Jahre überschritten haben, sind ebenfalls Nachfolger zur Übernahme vorhanden. Es kann derzeit nicht davon ausgegangen werden, dass zukünftig in größerem Umfang Flächen aus der landwirtschaftlichen Nutzung fallen werden.

### ***3.5 Multifunktionale Landwirtschaft – weitere Betriebszweige der örtlichen Landwirtschaft***

In Zeiten sinkender Produktpreise kann es sinnvoll sein, weitere Einkommensquellen im landwirtschaftsnahen Bereich zu erschließen. Im vorliegenden Untersuchungsgebiet hat dieses jedoch wenig Bedeutung. Drei Betriebe vermieten Ferienwohnungen und/oder Zimmer auf dem Bauernhof. Die beiden landwirtschaftlichen Betriebe mit Gastwirtschaft an der Voßkuhle und in Harblek vermieten ebenfalls Zimmer und bieten Restauration an. Direktvermarktung hat faktisch keine Bedeutung: ein Ferienhof bietet Fleisch aus eigener Produktion ab Schlachter, vorrangig den Feriengästen, zum Verkauf an und ergänzt das Sortiment um haltbare Produkte wie Marmelade.

Der Schäfer vermarktet seinen Schafskäse über einen Großhändler entlang der Westküste. An der Voßkuhle betreibt ein Landwirt aus Dithmarschen einen Gemüseverkaufsstand.

Von den Betriebsleitern wurde mehrfach betont, dass in den intensiv geführten Familienbetrieben aus arbeitswirtschaftlichen Gründen keine Direktvermarktung möglich sei.

## **4 Eingriffe in die Agrarstruktur und landwirtschaftliche Betroffenheiten durch den Ausbau der B5**

Der Ausbau der B5 zur Krafftfahrtstraße zwischen Husum und Tönning verursacht erhebliche Eingriffe in die örtliche Agrarstruktur, da die Strecke zukünftig nicht mehr für den landwirtschaftlichen Verkehr freigegeben sein wird. Neben der Erreichbarkeit der an die Bundesstraße angrenzenden Flächen ist vor allem die Neuorganisation des ländlichen Wirtschaftswegenetzes von entscheidender Bedeutung. Zusätzlich sind einzelne landwirtschaftliche Betriebe aufgrund der Lage ihrer Betriebsstätte sehr stark betroffen. Im folgenden sollen dazu detaillierte Ausführungen gemacht werden.

### ***4.1 Direkte Zuwegungen zu landwirtschaftlich genutzten Flächen***

Zahlreiche Flächen entlang der Bundesstraße werden direkt von dort erschlossen, teilweise über bereits vorhandene Parallelwege wie im Süderfriedrichskoog oder für den landwirtschaftlichen Verkehr geöffnete Radwege.

Oftmals kann eine Zuwegung über hinterliegende Wege oder Überwegungsrechte erfolgen. In nachstehenden Abschnitten ist dies jedoch nicht möglich:

- Bereich Langenhemme/Oldehöft: Begrenzung durch Bahnlinie und alte Eider
- Bereich Reimersbude/Bütteleck: Begrenzung durch die Bahnlinie
- Bereich Nobiskrug Richtung Platenhörn: Begrenzung durch die Bahnlinie

Umgekehrt sind in einigen Bereichen keine Zufahrten zu verzeichnen:

- Süderfriedrichskoog (s. o.)
- Harbleker Koog (Erschließung innerbetrieblich und vom Deichweg aus)
- Margarethenkoog (ebenfalls hinterliegender Weg vorhanden)
- Darrigbüllkoog nördlich Voßkuhle (Erschließung durch den Koog)

In letzteren Abschnitten muss daher kein unmittelbar parallel laufender Wirtschaftsweg installiert werden. Die Durchgängigkeit des überörtlichen landwirtschaftlichen Verkehrs muss jedoch gewährleistet bleiben, wie z. B. im Harbleker Koog über den Deichweg.

Durch das derzeitige Parallelwegekonzept des Landesbetriebes Straßenbau und Verkehr sind die Zuwegungen zu den Flächen sichergestellt. In einzelnen Abschnitten können sogar Einsparungen vorgenommen werden, siehe dazu Kapitel 4.5.

#### **4.2 Wegebeziehungen der einzelnen Betriebe**

Um die Erfordernisse an das landwirtschaftliche Wegenetz herleiten zu können, sollen nachfolgend die vielfältig strukturierten Wegebeziehungen der einzelnen Betriebe kurz dargestellt werden (zu den Betriebsstandorten siehe Konflikt- und Maßnahmenkarte).

Der Betrieb Nr. 28 wirtschaftet an zwei Standorten, die sich am Ortsrand von Tönning und in Diekhusen befinden. Diese Bewirtschaftungsform ist als dauerhaft zu betrachten, da der Betrieb in Diekhusen auf Erbpacht bewirtschaftet wird und nach deren Ablauf in den Besitz des Betriebsleiters übergeht. An beiden Orten werden Ställe für die Viehhaltung genutzt. Die Silagelagerung erfolgt aufgrund der sich dort befindlichen arrondierten Flächen in Diekhusen, so dass ein stetiger Futtertransport über die B5 nach Tönning erfolgt. Eine Verbindung der Betriebsstätten westlich der B5 ist unentbehrlich.

Betrieb Nr. 6 im Süderfriedrichskoog wird in einem Pachtverhältnis bewirtschaftet, welches sich im Jahr 2006 um eine weitere Betriebsstätte in Koldenbüttel erweitert. Auch diese Betriebskonstellation ist als anhaltend anzusehen, da es sich bei beiden Standorten um eine Pacht zwischen [REDACTED]. Beide Betriebe sollen mit einem gemeinsamen Maschinenpark bewirtschaftet werden, so dass eine Verbindung der Standorte östlich der B5 gewährleistet sein muss.

Betrieb Nr. 27, mit Sitz im Karolinenkoog, bewirtschaftet in Süderfriedrichskoog ca. 55 ha Pachtland. Aufgrund des bestehenden östlich der B5 gelegenen Wirtschaftsweges bleibt der Ausbau der B5 ohne Auswirkungen auf die Erreichbarkeit der Flächen.

Betrieb Nr. 2 aus Tönning benötigt eine Verbindung zu seinen 12 ha Pachtflächen in der Südermarsch östlich der Voßkuhle. Weiterhin bestehen direkte Zufahrten von der B5 zu den in Diekhusen gelegenen Pachtflächen.

Betrieb Nr. 8 im Süderfriedrichskoog quert die B5 zur Nutzung der westlich gelegenen Pacht- und Eigentumsflächen im Bereich Altendeich. Es besteht eine gemeinsame Maschinennutzung mit den Betrieben Nr. 2 und 28. Dafür wird die B5 auch als Wegstrecke genutzt.

Betrieb Nr. 1 aus Langenhemme nutzt die B5 sowohl in nördlicher als auch in südlicher Richtung als Wegstrecke. Es werden 50 ha Eigentum in Koldenbüttel und gepachtete Flächen mit Stall in Hanerau-Hademarschen bewirtschaftet. Zudem wird die B5 im Bereich Altendeich gequert, um die gepachteten Deichflächen zu erreichen.

Betrieb Nr. 9 aus Langenhemme nutzt die Querung der B5 im Bereich Altendeich zur Bewirtschaftung der gepachteten Deichflächen.

Betrieb Nr. 23 ist für den Eigentümer des Hofes und die Mieter der zugehörigen Ferienwohnungen nur über die direkte Zufahrt von der B5 zu erreichen. Die Bewirtschaftung der hier anliegenden Ländereien erfolgt von dem Hauptsitz in Wohde aus. Die B5 wird daher als Wegstrecke Richtung Norden bis zur B202 genutzt. Da es sich bei beiden Standorten um Eigenland handelt, ist auch in diesem Fall von einer dauerhaften Bewirtschaftungsform auszugehen.

Betrieb Nr. 4 bei [REDACTED] nutzt die B5 als Wegstrecke zur Bewirtschaftung der nördlich und südlich gelegenen Eigentumsflächen (östlich und westlich der Bundesstraße) mit direkten Zufahrten von der B5 und für den Getreidetransport nach Husum.

Landwirt Nr. 10 aus Harblek erreicht seine Eigentumsfläche nordwestlich der Voßkuhle über die B5 und transportiert auch sein Getreide darüber nach Husum. Des Weiteren werden Pachtflächen im Tetenskoog aufgrund der bestehenden Drainageverhältnisse direkt von der B5 erschlossen.

Betrieb Nr. 7 quert die B5 zur Betreuung der gepachteten Deichflächen im Bereich Rothenspieker und tätigt auf der Bundesstraße Getreide- und Lämmertransporte nach Husum oder zur Voßkuhle.

Bei Reimersbude werden die vier von dem Betrieb Nr. 11 angebotenen Ferienwohnungen von den Mietern direkt von der B5 angefahren. Ebenso haben zwei Felder direkte Zufahrten zur B5, die bei der Silagebergung genutzt werden.

Der Standort Nr. 12 liegt nah an der B5. Er nutzt die Bundesstraße in nördliche Richtung als Wegstrecke zur Bewirtschaftung der Eigentumsflächen westlich der Bahnlinie. In südlicher Richtung dient der vorhandene parallel zur B5 verlaufende Rad- bzw. Wirtschaftsweg zur Erschließung der anliegenden Felder.

Der Betrieb Nr. 14 liegt sehr nah an der B5 in Höhe Büttel. Es bestehen drei Zuwegungen zum Hof direkt von der B5. Die Eigentums- und Pachtflächen zwischen der B5 und der Bahnlinie werden über direkte Zufahrten von der B5 erschlossen. Auf der Bundesstraße werden Tier- und Düngertransporte Richtung Husum und Friedrichstadt getätigt. Weiterhin wird die B5 zur Bewirtschaftung der nordwestlich von Flöhdorf gelegenen Eigentums- und Pachtflächen (Silomaisanbau) genutzt.

Betrieb Nr. 15 bewirtschaftet seine Pachtflächen durch Nutzung der B5 als Wegstrecke in die nördliche Richtung. Der Viehtransport (Lämmer und Rinder) nach Husum erfolgt ebenfalls über die Bundesstraße. Die Pachtstücke zwischen Bundesstraße und Bahnlinie verfügen über eine direkte Zufahrt von der B5.

Landwirt Nr. 13 aus Flöhdorf quert und nutzt die B5 zur Bewirtschaftung seiner Eigentums- und Pachtflächen in Koldenbüttel und Friedrichstadt. Auch die Getreide- und Düngertransporte in Richtung Husum finden über die B5 statt.

Betrieb Nr. 18 aus Witzwort quert und nutzt die B5 zur Bewirtschaftung seiner Flächen in den Bereichen Dingsbüll, Reimersbude, Alsenhof und Bütteler Kreuz. In Dingsbüll liegen Flächen, die direkt von der B5 erschlossen werden.

Betrieb Nr. 16 befährt und kreuzt die B5 zur Erschließung der westlich direkt an der Bundesstraße gelegenen Eigentumsfläche. Es bestehen vier Zufahrten zu direkt an der B5 liegenden Flächen.



Der Standort Nr. 29 liegt direkt zwischen der Bahnlinie und der B5. Die Flächen werden über den parallel zur B5 verlaufenden Wirtschaftsweg erschlossen.

Betrieb Nr. 24 transportiert Vieh, Stroh und Heu auf der B5.

Für Betrieb Nr. 19 [REDACTED] gelten vielfältige Wegebeziehungen. Er ist direkt an der B5 gelegen und bewirtschaftet Eigentums- und Pachtflächen im gesamten Untersuchungsraum. Auch für überbetriebliche Arbeiten im Bereich Pflanzenschutz und Ernte wird die B5 im Untersuchungsgebiet als Wegstrecke genutzt. Weiterhin befindet sich hier eine EU-Viehverladestation und öffentliche Waage mit entsprechendem Zulieferungs- und Abgangsverkehr. Diese beiden Einrichtungen werden auch durch die Norddeutsche Fleischzentrale und den Zoll für Nachkontrollen genutzt.

Die Gaststätte mit Übernachtungsmöglichkeit ist dörflicher Treffpunkt in der Südermarsch und zugleich Anlaufpunkt für Tagestouristen durch die Lage an der B5.

Ein Landwirt aus Hemme betreibt hier aufgrund des zahlreichen Durchgangsverkehrs einen Gemüsestand in Selbstbedienung. Eine leistungsfähige Anbindung an die neue Bundesstraße, die diese Funktionen bedienen kann, muss gewährleistet sein.

Landwirt Nr. 17 nutzt die B5 zur Bewirtschaftung seiner Pachtflächen westlich und östlich der B5. Teilweise haben diese direkte Zufahrten. Die Pachtflächen zwischen B5 und den Bahnschienen sind nur über die B5 zu erreichen. Weiterhin werden Dünger-, Vieh- und Getreidetransporte über die B5 nach Husum oder Friedrichstadt getätigt.

Betrieb Nr. 21 aus dem Darrigüllkoog erschließt seine Pachtflächen in Koldenbüttel und Friedrichstadt über die B5.

Bei Standort Nr. 25 wird die B5 als Wegstrecke für Dünger- und Viehtransporte nach Husum genutzt. Weiterhin erfolgt die Zufahrt der Mieter der angebotenen Ferienwohnung und Zimmer (Betriebszweig Urlaub auf dem Bauernhof) über die B5.

Betrieb Nr. 20 befährt und kreuzt die B5 zur Erschließung der westlich gelegenen Eigentumsfläche und für Getreide- und Viehtransporte nach Husum. Eine Pachtfläche verfügt über eine Zuwegung von der Bundesstraße.

Im Rahmen einer Maschinengemeinschaft mit einem Betrieb östlich der B5 quert Landwirt Nr. 22 die Bundesstraße.

Betrieb Nr. 26 aus Husum erreicht seine 35 ha Eigentum in Eiderstedt über die B5. Weiterhin liegen Pacht- und Eigentumsflächen beidseits der Bundesstraße in der Südermarsch.

Hinzu kommen zahlreiche Bewirtschafter, vor allem in der Südermarsch, die den Untersuchungsraum von außerhalb, z. B. von der Geest, anfahren, weil dort betriebliche Flächen liegen; sowie nach Angaben des Kreisbauernverbandes Landwirte aus dem nördlichen Dithmarschen, die ihr Getreide aus der Ernte direkt nach Husum liefern. Diese beiden Gruppen wurden jedoch nicht detailliert in die Befragung einbezogen.

Die ursprünglich vorgesehenen Planungen, den landwirtschaftlichen Verkehr auf der westlichen Seite über die Ortslagen von Oldenswort und Witzwort sowie auf der östlichen Seite über Koldenbüttel und die anschließenden Feldwege Richtung Husum zu führen, sind aus agrarstruktureller Sicht abzulehnen, da die Straßen nicht den nötigen Ausbauzustand aufweisen und aufgrund ihrer engen und kurvenreichen Trassierung als unfallträchtig anzusehen sind

#### ***4.3 Vergleich der Varianten unter agrarstrukturellen Gesichtspunkten***

Da der Ausbau weitgehend auf vorhandener Trasse vorgenommen wird, entfällt ein ausführlicher Vergleich der einzelnen Varianten. Während die Varianten I und III sich lediglich in der höhengleichen oder höhenfreien Ausführung der Kreuzungspunkte unterscheiden, ist für die Variante II eine teilweise Verlegung in Höhe Reimersbude vorgesehen.

Diese Variante ist aus agrarstruktureller Sicht abzulehnen, da sie im südlichen Bereich Zerschneidungen landwirtschaftlicher Flächen hervorruft und nachfolgend die anliegenden Flächen um den entsprechenden Straßenquerschnitt verkürzt. Ein Ausbau der bestehenden Trasse ist als verträglicher einzustufen.

Hinzu kommt, dass der Nebenerwerbsbetrieb [REDACTED] mit dem Betriebszweig „Urlaub auf dem Bauernhof“ durch die Neutrassierung erheblich belastet wäre und der Betrieb [REDACTED] in seinen hofnahen Weideflächen beschnitten würde.

Bei den Gesprächen mit den Betriebsleitern wurde im übrigen Variante III zugrunde gelegt, da sie als Ausbau mit Rampenbauwerken den schwerwiegenderen Eingriff in die Agrarstruktur darstellt. Bei einer (bisher als unwahrscheinlich beobachteten) Realisierung von Variante I sind die wegfallenden Rampenbauwerke und die damit verbundenen Flächenverluste positiv zu bewerten. Eine endgültige Entscheidung wird seitens des Landesbetriebes Straßenbau und Verkehr erst Anfang 2007 erfolgen können.

#### **4.4 Einzelbetriebliche Härtefälle**

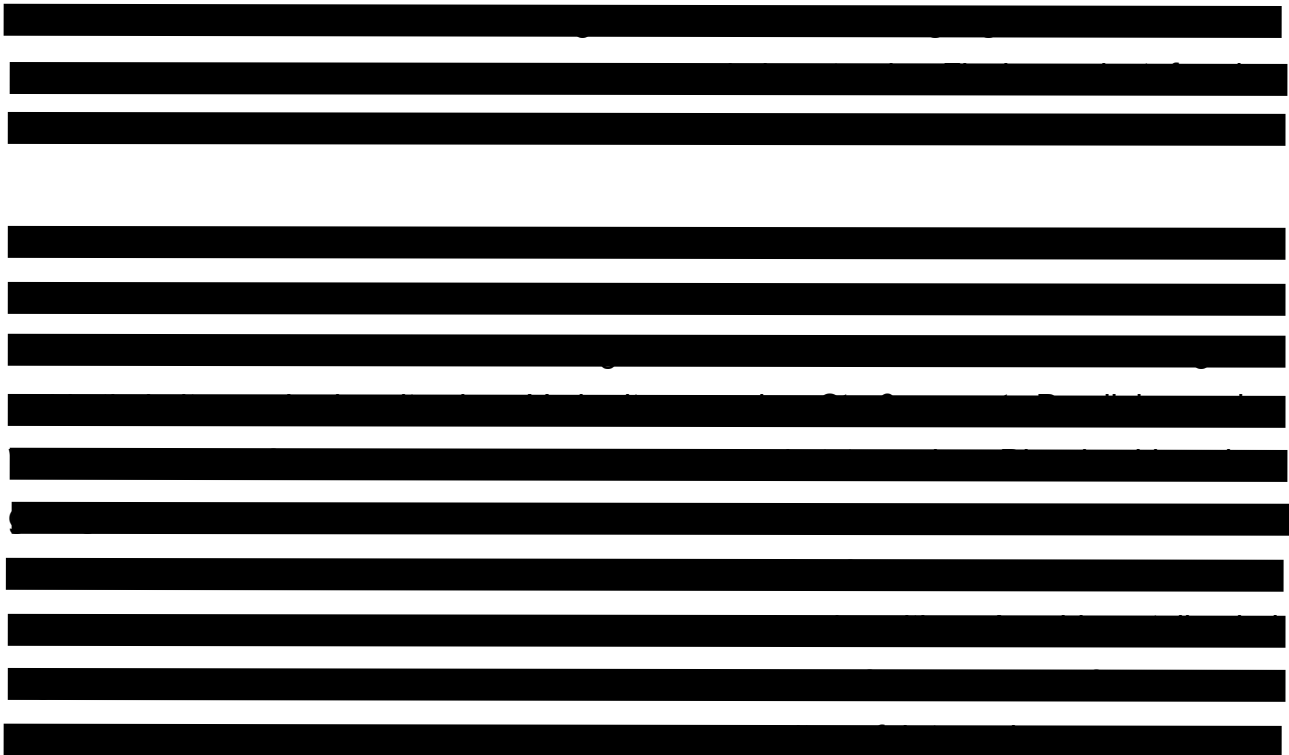
Der Ausbau der B5 bedeutet für die gesamte Landwirtschaft im Gebiet eine erhebliche Umorientierung bezüglich der Wegesituation. Einige Betriebe sind jedoch überdurchschnittlich stark betroffen, sie werden nachfolgend dargestellt (siehe auch Konflikt- und Maßnahmenkarte).

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]



#### **4.5 Empfehlungen aus agrarstruktureller Sicht**

Aus den in Kapitel 4.2 beschriebenen Wegebeziehungen der einzelnen Betriebe ergeben sich folgende Empfehlungen (siehe auch Konflikt- und Maßnahmenkarte) für den Ausbau der Ausweichstraßen für den landwirtschaftlichen Verkehr.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die B5 nicht nur zur Anfahrt der jeweiligen Wirtschaftsflächen, sondern auch in hohem Maße als Strecke für den überörtlichen landwirtschaftlichen Verkehr genutzt wird. So wird laut Angaben der Landwirte Getreide direkt aus der Ernte nach Husum oder Friedrichstadt gebracht, es werden Schlachttiere nach Husum gefahren und umgekehrt von dort z. B. Dünger und Saatgut bezogen. Teilweise finden diese Fahrten sogar aus dem nördlichen Dithmarschen statt. Der Gütertransport erfolgt mit betriebseigenen landwirtschaftlichen Zugmaschinen und Anhängern, deren zulässige Höchstgeschwindigkeit bauartbedingt unter 60 km/h liegt. Dadurch wird eine erhöhte Auslastung der Maschinen erzielt, die zur Kostensenkung in den Betrieben beiträgt.

Von Tönning Richtung Norden ergeben sich westlich der B5 folgende Notwendigkeiten: Zunächst ist ein parallel zur B5 geführter Wirtschaftsweg von Tönning bis zur alten Eider

erforderlich. Eine Querungsmöglichkeit über die Eider ist nicht nur für den Betrieb Nr. 23 eine erhebliche Erleichterung, sondern auch nötig, um die Durchgängigkeit der Wirtschaftswegeverbindung Richtung Husum sicherzustellen.

Im Bereich nördlich der alten Eider bis zum derzeitigen Anschluss der L36 an die B5 ist ein Wirtschaftsweg entbehrlich, wenn eine rückwärtige Erschließung der Flächen über die L36 und die K40 ermöglicht wird. Da die von diesen Straßen eingeschlossenen Flächen mittig recht feucht sind, muss derzeit auch eine Erschließung von der B5 genutzt werden. Falls hier eine partielle Entwässerung oder eine Überwegung eingerichtet werden könnte, wäre eine Erschließung der Flächen ausschließlich über die untergeordneten Straßen möglich, der Parallelweg könnte somit in diesem Abschnitt entfallen. Dazu sind Gespräche mit dem Pächter (Betrieb Nr. 10) und den zugehörigen Eigentümern notwendig.

Ab dem Anschluss der L36 an die B5 bis zur Voßkuhle ist ein parallel geführter Wirtschaftsweg erforderlich, um eine Erschließung der anliegenden Flächen und den vorhandenen Bewirtschaftungsverkehr für diesen Raum zu gewährleisten.

Die rückwärtig ausgewiesenen Ausweichstrecken durch Oldenswort und Witzwort sind, durch die engen Ortslagen und teilweise unzureichenden Ausbauzustände bedingt, nicht zur Aufnahme eines dauerhaften landwirtschaftlichen Verkehrs geeignet.

Nördlich der Voßkuhle ist der Bau eines Parallelweges nicht erforderlich, sofern die L31 wie geplant durch den Darrigbüllkoog verlegt wird. Die Erschließung der Flächen erfolgt ausschließlich über den jetzigen Grandweg durch den Koog.

Der Anschluss der L273 an die B5 sollte möglichst nah an dem geplanten Rampenbauwerk erfolgen, um für Betrieb Nr. 22 den Verlust des hofnahen Grünlandes zu minimieren und auch weiterhin eine Weidewirtschaft zu ermöglichen.

Alternativ könnte der Anschluss der L273 an die geplante Schwerlastverbindung des Husumer Hafens zur B5 südlich von Rödemis geprüft werden. Eine gut zu erreichende Ersatzanbindung ist für den Betrieb Voßkuhle in jedem Fall erforderlich. Die Erschließung ist für große Viehtransportfahrzeuge (dreistöckige LKW) auszulegen, was durch den Ausbau der L31 in Richtung Norden zur nächstgelegenen Anschlussstelle gewährleistet ist.

Östlich der B 5 ergibt sich von Süden kommend folgender Sachverhalt:

Ab Tönning sollte der vorhandene Wirtschaftsweg bis zum Bereich Altendeich genutzt werden. Dort ist der Ausbau des „Hexenweges“ in Richtung Norden, wie vorgesehen, sinnvoll. Entlang der B5 sollte der Wirtschaftsweg weitergeführt und dann eine Durchgangsverbindung nach Rothenspieker geschaffen werden. Dadurch ist die Erschließung aller Flächen in diesem Bereich gesichert und die sehr enge Ortsdurchfahrt in Hemmerdeich entlastet. Ein Ausbau der deichnahen Strecke kann so eingespart werden.

Ab Rothenspieker bis zur B202 ist ein Wirtschaftsweg für den vorhandenen Verkehr notwendig. Der Verlauf kann bis Reimersbude frei gewählt werden; sofern es technisch und wasserwirtschaftlich möglich ist, ist der Ausbau des vorhandenen Deichweges sinnvoll. Ab Reimersbude stehen zwei Alternativen zur Wahl. In diesem Bereich muss der Sielzug durch Schaffung einer Schwerlastbrücke gequert werden. Dafür stehen die Standorte 2a und 2b (siehe Konflikt- und Maßnahmenkarte) zur Auswahl. Die Lösung 2a bietet die einfachere Möglichkeit, Betrieb Nr. 14 neu zu erschließen. Jedoch ist eine Weiterführung des Parallelweges am Hof vorbei aufgrund der sehr dichten Lage an der B5 schwierig. Bei einer Nutzung der Resthofgebäude des ehemaligen Betriebes Liermann durch den Betrieb Nr. 14 würde diese Lösung den Vorteil der kürzesten Verbindung der beiden Betriebsstätten bieten.

Bei der Variante 2b ist darauf zu achten, dass die Betriebe 14 und 15 durch einen teilweise notwendigen Ausbau der Zuwegung angeschlossen werden. Für Betrieb Nr. 14 ist wegen der geringen Platzverhältnisse eine Möglichkeit der Erschließung zu suchen, die den Betriebsabläufen gerecht wird.

Nördlich der B202 sind Ausweichstraßen für den langsamen Verkehr vorgeschlagen worden, die aus agrarstruktureller Sicht nicht für den landwirtschaftlichen Verkehr geeignet sind. Sie führen durch enge Ortsdurchfahrten oder sind aufgrund des Ausbauzustandes nicht akzeptabel. Aus diesem Grund ist zu empfehlen, den Bau eines Parallelweges durchgängig zu verfolgen. Im Bereich des Betriebes Nr. 16 ist so die Erschließung einer betrieblichen Fläche nördlich des Sielzuges gewährleistet (siehe Konflikt- und Maßnahmenkarte > Agrarstrukturelle Darstellungen > Punkt 3). Weiter

nördlich könnte ein in der Planung zusätzlich vorgesehener Stichweg entfallen (> Punkt 4).

Hinzu kommt, sofern keine durchgängige Verbindung vorgesehen wird, dass ein Seitenwechsel für Fahrzeuge Richtung Husum in Ingwershörn (Rampenbauwerk) notwendig würde, da auch im Bereich Platenhörn derzeit kein Parallelweg projektiert ist (> Punkt 5). In diesem Bereich ist eine rückwärtige Verbindung aufgrund des schlechten Ausbauszustandes der Wege und der langen Umwegstrecken nicht zumutbar.

Ein ausschließlich auf der Westseite verlaufender Parallelweg ab Ingwershörn hätte zur Folge, dass diese Strecke ein höheres Fahrzeugaufkommen in beiden Fahrtrichtungen aufzunehmen hätte. In diesem Falle müsste über einen breiteren Querschnitt nachgedacht werden.

In Höhe Voßkuhle ist der Ausbau des bereits vorhandenen Weges durch den Margaretenkoog sinnvoll. Der Anschluss des Ersatzweges an die Hauptstrecke sollte möglichst am großen Sielzug erfolgen, um den XXXXXXXXXX Betrieb Nr. 20 vom Durchgangsverkehr zu entlasten.

Bei allen Umstrukturierungen des Wegenetzes darf nicht vergessen werden, dass der Bund zwar die neuen Wegeverbindungen herstellen, jedoch die Unterhaltungspflicht anschließend bei den Gemeinden verbleiben wird. Dies ist speziell in diesem Gebiet alter Marschen mit moorigem Untergrund eine besondere Herausforderung verbunden mit hohem finanziellen Aufwand. Daher sollte auch aus diesem Aspekt eine möglichst gradlinige Nord-Süd-Verbindung für die Landwirtschaft geschaffen werden, ohne die bereits vorhandenen, langen und kurvenreichen hinterliegenden Verbindungen zwangsläufig auszubauen.

#### **4.6 Aussagen zum Bedarf eines Flurneuordnungsverfahrens**

Im Zuge der einzelbetrieblichen Gespräche wurde auch der jeweilige betriebliche Bedarf von flurneuordnenden Maßnahmen und die grundsätzliche Haltung zu einem solchen Verfahren thematisiert. Es zeigte sich, dass, rein einzelbetrieblich betrachtet, durchaus ein Bedarf für Landtausch geäußert wurde und zwar von etwa der Hälfte der Befragten. Die unterschiedliche Bodengüte von Nord nach Süd sowie die Pachtverhältnisse wurden



häufig als erschwerende Bedingungen genannt. Einzelheiten können der Datenbank entnommen werden.

Wenn man jedoch die Eingriffe in die Agrarstruktur durch den Straßenbau betrachtet, plädiert die örtliche Landwirtschaft stark für die Einleitung eines Flurneuerungsverfahrens, um die entstehenden Schäden umfassend und integriert im gesamten Raum zu bearbeiten anstatt auf der Basis einzelbetrieblicher Entschädigungen. Hier ist vor allem das Wegenetz zu nennen, jedoch auch die Anpassung der Restflächen nach dem Straßenbau z. B. durch Grabenverlegung oder neue Zuwegungen.

Erste Gespräche mit der Flurneuerungsbehörde in Husum wurden bereits geführt. Die Einleitung eines Verfahrens sollte von der Örtlichkeit kontinuierlich weiterverfolgt werden. Einzelheiten wie Größe des Gebiets, frühzeitiger Aufkauf von Vorratsflächen, mögliche Umsiedlungen von Betrieben oder Herrichtung des Wegenetzes müssen später konkretisiert werden.

#### ***4.7 Aussagen zu möglichen naturschutzfachlichen Ausgleichsflächen***

Nach ersten Berechnungen der Straßenbauverwaltung müssen etwa 100 ha Ausgleichsflächen zur Verfügung gestellt werden. Sinnvoll ist es, dieses agrarstrukturell verträglich, d. h. in Abstimmung mit der Landwirtschaft, durchzuführen, so dass hochbonitierte oder hofnahe Flächen für die Bewirtschaftung erhalten bleiben.

Der Untersuchungsraum wird insgesamt intensiv landwirtschaftlich genutzt. Über die Kombination von Ackerbau mit Rindviehhaltung können die Flächen von den ortsansässigen Betrieben gut verwertet werden. Auch von außerhalb herrscht, vor allem in der Gemeinde Südermarsch eine große Nachfrage nach Flächen. Gut nutzbare Flächen werden in absehbarer Zeit nicht aus der landwirtschaftlichen Nutzung fallen.

Trotzdem äußerten sieben Betriebsleiter, dass sie evtl. Flächen für den naturschutzfachlichen Ausgleich zur Verfügung stellen könnten. Es handelt sich um kleinere Flächen, die bereits jetzt ungünstig zu bewirtschaften sind oder um Restflächen, die im Zuge des Straßenbaus entstehen werden. Einzelheiten sind der Datenbank zu entnehmen.

Der Betrieb ■■■■■ steht zum Verkauf. Diese Flächen sollten jedoch nur im Ausnahmefall einer naturschutzfachlichen Verwendung zugeführt werden und stattdessen vorrangig als

Ersatzflächen für zu entschädigende Landwirte dienen, sofern es seitens der Straßenbauverwaltung möglich ist, diesen Hof aufzukaufen.

Darüber hinaus wurde vom Kreisbauernverband angeregt, die Ausgleichsflächensuche großräumiger zu gestalten, z. B. Richtung Eider-Treene-Sorge-Niederung. Hier können über den Kreisbauernverband Kontakte zu örtlichen Vertretern hergestellt werden.

## 5 Zusammenfassung

Die Bundesstraße B5 soll zwischen Tönning und Husum aufgrund der derzeitigen und prognostizierten Verkehrsbelastung dreistreifig ausgebaut und damit als Kraftfahrtstraße nicht mehr für den landwirtschaftlichen Verkehr zugelassen werden. Dies erfordert eine grundlegende Neuorganisation des landwirtschaftlichen Wegenetzes in der gesamten Region.

Daher wurde die Landwirtschaftskammer vom Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr, Niederlassung Flensburg, beauftragt, einen Agrarstrukturellen Fachbeitrag zu erarbeiten, der die Situation der landwirtschaftlichen Betriebe sowie die agrarstrukturellen Erfordernisse im Zuge des Straßenbaus abbildet. Die Arbeit wurde in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber sowie mit dem Amt für ländliche Räume Husum als Flurbereinigungsbehörde und der Unterstützung des Kreisbauernverbandes erstellt.

Im Untersuchungsgebiet entlang der Trasse sind knapp 30 landwirtschaftliche Betriebe ansässig, zahlreiche weitere Flächen werden von außerhalb bewirtschaftet. Die Betriebe sind überwiegend gut strukturiert und zukunftssträftig ausgerichtet. Etwa 60% der Flächen werden als Grünland über die Rinder- und Schafhaltung genutzt, nur wenige Betriebe widmen sich ausschließlich dem Marktfruchtbau. Es ist derzeit nicht absehbar, dass landwirtschaftliche Flächen in größerem Umfang aus der Nutzung fallen werden.

Der Ausbau der B5 berührt die Landwirtschaft und die Agrarstruktur insgesamt in mehreren Bereichen, da der Untersuchungsraum landwirtschaftlich voll erschlossen ist und intensiv, auch über Gemeindegrenzen hinweg, genutzt wird. Ein Neubau auf bestehender Trasse ist dabei als agrarstrukturell verträglicher zu bewerten als eine Neutrassierung, wie sie in Variante II vorgesehen ist.

Die Zuwegung zu den direkt anliegenden Flächen muss sichergestellt und der landwirtschaftliche Durchgangsverkehr zwischen Tönning und Husum, der insbesondere auch Transporte landwirtschaftlicher Güter umfasst, muss zügig und gefahrlos abgewickelt werden können.

Für einige Betriebe wird der Ausbau der B5 zu Belastungen der Hofstelle (Wohn- und Stallgebäude) führen, die die Bewirtschaftung erschweren oder teilweise unmöglich machen. Hier muss frühzeitig das Gespräch mit den Betriebsleitern gesucht werden.

Das von der Straßenbauverwaltung bereits vorgesehene Parallelwegenetz kann aufgrund der agrarstrukturellen Analyse abgeändert werden. So ergibt sich an einigen Stellen die Notwendigkeit einer durchgängigen Verbindung, während an anderen Stellen Teilstrecken entbehrlich werden.

Um nach den Eingriffen durch den Straßenbau die Verbesserung der Agrarstruktur integriert für den gesamten Raum durchführen zu können, empfiehlt die Landwirtschaftskammer die Durchführung von flurneuernden Maßnahmen, wie sie auch von der Örtlichkeit für notwendig gehalten werden. Erste Gespräche darüber haben bereits in der Region begonnen.

## 6 Zusammenstellung der landwirtschaftlichen Betriebe

Nr.	Name	Ort
1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		
11		
12		
13		
14		
15		
16		
17		
18		
19		
20		
21		
22		
23		
24		
25		
26		
27		
28		
29		

NE=Nebenerwerb

Weiterhin wurden folgende Betriebe telefonisch kontaktiert:

[Redacted text block containing names of contacted farms]

# **B 5**

## **Dreistreifigkeit Tönning – Husum 1.BA Tönning - Rothenspieker**

### **Hinweis zum Agrarstrukturellem Fachbeitrag B 5 Ausbau südlich Husum**

Personenbezogene Daten sind in dem Fachbeitrag geschwärzt. Die zum Fachbeitrag gehörenden Pläne liegen wegen der personenbezogenen Einträge nicht bei.

Aufgestellt:  
Flensburg, den 29.8.2013  
gez. Berkner