

## **Neubau der A20 – Westerstede – Drochtersen**

### **Abschnitt 6 von B 495 bei Bremervörde bis zur L 114 bei Elm**

## **Planfeststellung für den Neubau der A20**

### **Abschnitt 6**

### **Von der B 495 bei Bremervörde bis zur L 114 Elm**

#### **Schalltechnische Untersuchung im nachgeordneten Straßennetz**

Mit der Änderung der 16.BImSchV im Jahr 2020 ist ab 01.03.2021 für neue Bauvorhaben im Bereich des Straßenverkehrs die RLS-19 heranzuziehen. Auf dieser Basis werden die Auswertungen im nachgeordneten Straßennetz für Emissionspegelzunahmen von  $> 0,2$  dB(A) untersucht.

Die Schalltechnische Untersuchung im nachgeordneten Straßennetz ist bisher auf der Basis der RLS-90 für folgende 3 Planfälle untersucht worden.

- Planfall K5      vollständige Fertigstellung der Küstenautobahn A20
- Planfall K3      Fertigstellung der A20 von Norden kommend mit Elbquerung bis zum Abschnitt 6
- Planfall K2      Fertigstellung des Abschnittes 6

Inzwischen zeigt sich, dass die bisherige Betrachtung des Planfalles K3 als „Worst-case“ Betrachtung nicht mehr relevant ist. Die Annahme, dass die Autobahnabschnitte zwischen Stade und Bremervörde im Planungshorizont gemeinsam mit der Elbquerung unter Verkehr sind, ist zum derzeitigen Zeitpunkt unwahrscheinlich. Der Bau und die anschließende Inbetriebnahme dieser Verkehrsabschnitte werden sich über einen längeren Zeitraum erstrecken. Derzeit ist eine Verkehrsfreigabe zwischen Stade und Bremervörde zeitlich vor der Inbetriebnahme des Elbtunnels vorgesehen. Auf den bezogenen Planungshorizont 2030 sind deshalb die Planfälle K2 und K5 unter Berücksichtigung der RLS-19 neu berechnet worden. Hierbei sind neben den tatsächlichen gültigen Geschwindigkeiten auch die Straßenoberflächenkorrekturwerte im nachgeordneten Straßennetz berücksichtigt.

#### Planfall K5

Im Planfall K5 wird vorausgesetzt, dass die gesamte A20 auf der niedersächsischen Seite zwischen Westerstede und Drochtersen mit Elbquerung und A26 Abschnitte 5a und 5a unter Verkehr ist. Im Rahmen der zusätzlichen Untersuchung RLS 19 werden die Auswirkungen des Neubaus auf das nachgeordnete Straßennetz untersucht. Neben den direkten Folgen der Baumaßnahme kann diese auch Auswirkungen im nachgeordneten Straßennetz in Form von Verkehrsverlagerungen verursachen.

Betrachtet man die Verkehrsuntersuchung zum Bau der A 20, so ist zu erkennen, dass die Verkehrsstärken im Bereich des Planungsabschnitts Drochtersen bis Bremerhaven auf folgenden für die Planfeststellungsunterlagen der A 20 Abschnitt 6 relevanten Straßenabschnitten mit Emissionspegelzunahmen von  $\geq 0,2$  dB(A) zunehmen:

Bereich Estorf – Elm

Die Verkehrsmengen verursachen in den untersuchten Bereichen teilweise eine erhebliche Zunahme der Beurteilungspegel.

| Gesundheitsgefährdung |               | Anzahl Gebäude RLS-19 |       |
|-----------------------|---------------|-----------------------|-------|
| Tag [dB(A)]           | Nacht [dB(A)] | Tag                   | Nacht |
| 70                    | 60            | 2                     | 8     |

Tabelle 1: Anzahl der Gebäude mit Gesundheitsgefährdung

| Auslösewert |               | Anzahl Gebäude RLS-19 |       |
|-------------|---------------|-----------------------|-------|
| Tag [dB(A)] | Nacht [dB(A)] | Tag                   | Nacht |
| 64          | 54            | 15                    | 18    |
| 66          | 56            | 11                    | 16    |

Tabelle 2: Anzahl der Gebäude mit überschrittenem Auslösewert

### Planfall K2

Der Planfall K2 bildet ausschließlich den Verkehr auf der A20 im Abschnitt 6 ab.

Somit sind die benachbarten Abschnitt 5 und 7 noch nicht unter Verkehr und die Verkehrsströme werden über die beiden Anschlussstellen an der B 495 am Bauanfang und an der L 114 am Bauende abgebildet.

Betrachtet man die Verkehrsuntersuchung zum Bau der A 20, so ist zu erkennen, dass die Verkehrsstärken auf folgenden Straßenabschnitten mit Emissionspegelzunahmen von  $\geq 0,2$  dB(A) zunehmen:

Bereich Glinde – Bad Bederkesa

Bereich Elm – Himmelpforten

Die Verkehrsmengen verursachen in den untersuchten Bereichen teilweise eine erhebliche Zunahme der Beurteilungspegel.

| Gesundheitsgefährdung |               | Anzahl Gebäude RLS-19 |       |
|-----------------------|---------------|-----------------------|-------|
| Tag [dB(A)]           | Nacht [dB(A)] | Tag                   | Nacht |
| 70                    | 60            | 21                    | 63    |

Tabelle 3: Anzahl der Gebäude mit Gesundheitsgefährdung

| Auslösewert |               | Anzahl Gebäude RLS-19 |       |
|-------------|---------------|-----------------------|-------|
| Tag [dB(A)] | Nacht [dB(A)] | Tag                   | Nacht |
| 64          | 54            | 161                   | 371   |
| 66          | 56            | 81                    | 215   |

Tabelle 4: Anzahl der Gebäude mit überschrittenem Auslösewert

Hinweis: Bei allen untersuchten Blattsnitten entstehen nachts mehr Betroffenenheiten

**Die ergänzende Untersuchung liegt als Unterlage 17.4.1.5 und 17.5.1.5 bei.**