

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

Fortschreibung der Verkehrstechnischen Untersuchung

Im 1. Deckblattverfahren 2020 erfolgte eine Fortschreibung der Verkehrstechnischen Untersuchung. Die Aktualität dieser Untersuchung wurde geprüft und mit einer Stellungnahme dokumentiert.

Die ergänzende Stellungnahme zur Plausibilität der Verkehrstechnischen Untersuchung liegt als Unterlage 26.1.4 vor und ist über das UVP-Portal zugänglich.

Plausibilisierung der VU A 20 (2016) unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Straßenverkehrszählungen 2015 und 2021

Das Genehmigungsverfahren für den 6. Bauabschnitt der A 20 Küstenautobahn basiert auf der Verkehrsuntersuchung aus dem Februar 2016. Grundlage ist die SVZ 2010 mit Anpassungen bis 2014, in der Prognose wird das Jahr 2030 betrachtet. Zum Zeitpunkt der Erstellung der VU A 20 lagen die Ergebnisse der SVZ 2015 noch nicht vor. Zwischenzeitlich sind sowohl die Ergebnisse der SVZ 2015 als auch der SVZ 2021 veröffentlicht worden. Die nachfolgende Stellungnahme soll belegen, dass die Aussagen zur Prognose 2030 aus dem Jahre 2016 immer noch Bestand haben und weiterhin der Bemessung der aktiven Schallschutzmaßnahmen zu Grunde gelegt werden können.

Verkehrsentwicklung im Raum Bremervörde

Die folgende **Tabelle 1** zeigt für die B 71/B 74 im Bereich Bremervörde (von West nach Ost) die DTV-Ergebnisse der SVZ für 2005, 2010, 2015 und 2021 im Vergleich zur Modell-Analyse 2014 (umgerechnet auf DTV) der VU A 20 aus 2016. In diesem Bereich ist der 6. Abschnitt der A 20 geplant, der neben großräumigen Wirkungen auch zu einer Entlastung der B 71/B 74 beitragen wird.

Tabelle 1: Vergleich der Zähl- und Modellergebnisse 2005 bis 2021 im Raum Bremervörde

SVZ-Zählstelle		B 71				B 74	
		2520 3319	2520 0476	2520 0475	2520 0904	2521 0434	2422 0433
Datenbasis	von	Basdahl	Glinde	Guten- bergstr.	Großer Platz	B 71	L 114
	bis	Glinde	Guten- bergstr.	Waldstr.	B 71	L 114	Hegenah
SVZ 2005	Kfz/24h	8.941	13.291	20.299	19.196	7.492	8.529
	SV/24h	1.090	1.150	1.325	1.239	611	498
SVZ 2010	Kfz/24h	8.920	12.649	14.270	21.045	8.062	9.984
	SV/24h	1.100	1.583	1.332	1.474	692	722
Modell 2014	Kfz/24h	10.400	14.600	14.500	20.800	10.300	11.200
	SV/24h	1.590	2.100	1.380	1.490	1.010	970
SVZ 2015	Kfz/24h	8.975	12.970	13.512	17.163	7.970	9.174
	SV/24h	1.016	1.345	1.182	934	757	698
SVZ 2021	Kfz/24h	8.650	13.061	12.501	15.526	6.125	8.548
	SV/24h	849	1.389	890	970	515	545

Der Vergleich der Ergebnisse der **SVZ 2005** und **2010** zeigt vor allem zwischen den Zählstellen 0476 und 0475 einen starken Bruch. Dieser resultiert aus der zwischenzeitlich (in 2008) erfolgten (Teil-) Freigabe der Westumfahrung von Bremervörde, die zu einer deutlichen Entlastung der innerstädtischen Strecken – vor allem auf der Nord-Süd-Relation – führte. Dennoch waren in 2010 an der Zählstelle 0904 etwa +10% (+2.000 Kfz/24h) mehr Fahrzeuge gezählt worden als in 2005. Dasselbe gilt auch für die beiden Zählstellen auf der B 74 östlich von Bremervörde. Hier liegt die Vermutung nahe, dass durch die Entlastung der Ortslage durch die Westumfahrung die frei werdenden Kapazitäten auf der bestehenden Ortsdurchfahrt direkt wieder durch andere Fahrzeuge genutzt wurden, die vorher die Ortsdurchfahrt im Zuge der B 71/B 74 gemieden haben.

Betrachtet man die **Modell-Belastungen für 2014**, fällt auf, dass diese i.d.R. etwa um 10% oberhalb der Ergebnisse der SVZ 2010 liegen. Ursache hierfür ist die im Rahmen der VU 2016 zugrunde gelegte weitere Verkehrsentwicklung bis 2030, die sich aus den Daten der BVWP ergibt. Dies gilt auch für den Schwerverkehr, der an den sechs Zählstellen von 2005 bis 2010 im Mittel um rund +25% angestiegen war. Eine ähnliche Entwicklung ergibt sich auch für die Fortschreibung des Modells von 2010 auf 2014.

Die Ergebnisse der **SVZ 2015** zeigen, dass sich die Belastungen auf der B 71 und B 74 im Vergleich zu 2010 sehr unterschiedlich entwickelt haben. Dies gilt vor allem für den Bereich der Zählstelle 0904, an der die Belastung in 2015 um fast 4.000 Kfz/24h unter der von 2010 liegt. Ursache hierfür ist vor allem die zwischenzeitlich erfolgte Freigabe der kompletten Westumfahrung von Bremervörde bis südlich Bevern im Zuge der Kreisstraße K 125, die zu einer deutlichen Entlastung der B 71 südlich Bremervörde bis Bevern, aber auch Teilen der innerstädtischen B 74 führte. Die bündelnde Wirkung der Westumfahrung von Bremervörde wird in den Verkehrszunahmen an den beiden westlichen Zählstellen 3319 und 0476 deutlich, die östlich der K 125 liegende Zählstelle 0475 wird geringfügig entlastet (auch weil die Entlastungswirkung durch Verkehre vom Bremervörder Zentrum hin zur K 125 teilweise wieder aufgehoben wird). Signifikante Entlastungen gibt es erst im Osten des Zentrums, z.B. an der Zählstelle 0904. Auf der B 74 östlich des Knotens B 71/B 74 gibt es dagegen kaum Veränderungen im Vergleich zu 2010.

Im Jahr 2020 wurde entgegen dem üblichen Erhebungs-Rhythmus pandemiebedingt keine SVZ durchgeführt, sondern diese wurde um ein Jahr auf 2021 verschoben. Die Ergebnisse der **SVZ 2021** zeigen aber landesweit, dass das Verkehrsgeschehen in 2021 immer noch von der Pandemie beeinflusst war und die Zählergebnisse 2021 meist deutlich unter den Werten von 2015 lagen. Dies gilt auch im Raum Bremervörde. Deshalb sind die Ergebnisse der SVZ 2021 im Hinblick auf die mittel- und langfristige Verkehrsentwicklung im Bereich Bremervörde nicht nutzbar. Der an den meisten Zählstellen deutliche Rückgang der Schwerverkehrsbelastungen von 2015 nach 2021 ist auch darauf zurückzuführen, dass in 2018 die Lkw-Mautpflicht dahingehend geändert wurde, dass ab 2018 die Lkw ab 7,5 t zGG auf allen Bundesfernstraßen (und nicht mehr wie vorher nur auf den zweibahnigen) mautpflichtig wurden. Dies wird auch an der Dauerzählstelle 3319 bei Glinde deutlich, die von 2018 auf 2019 einen Rückgang des Schwerverkehrs um knapp 20% von 1.108 auf 920 SV/24h ausweist. Hier wird deutlich, dass durch die Bemaутung Schwerverkehr von der B 71 auf das nachgeordnete Landes- und Kreisstraßennetz verlagert wird.

Die Tabelle 1 zeigt aber auch, dass an Zählstelle 0476 östlich Glinde in 2021 sowohl der Gesamtverkehr als auch der Schwerverkehr wieder oberhalb des Niveaus von 2015 lag. Dies ist ein Hinweis darauf, dass die Pandemie nicht überall zu einer Reduzierung der Verkehrsbelastungen im Vergleich zu 2015 geführt hat und dass langfristig – nach endgültigem Ende der Pandemie – weitere Steigerungen zu erwarten sind.

Verkehrsentwicklung auf der A 1 zwischen AD Ahlhorn und AK Maschen

Deutlich stärkere Verkehrszunahmen als im unmittelbaren Nahbereich von Bremervörde gab es auf der A 1 südlich des Raumes Bremervörde. Die VU A 20 weist eine starke Wechselwirkung zwischen A 20 und A 1 aus. Im Zeitraum von 2010 bis 2015 hat der Kfz-Verkehr auf der A 1 zwischen dem Autobahndreieck Ahlhorner Heide und dem Autobahnkreuz Maschen im Mittel um +20,8% zugenommen. Auch im Schwerverkehr wird für 2010 bis 2015 eine mittlere Zunahme um +6,4% ausgewiesen. Die Verkehrsentwicklung im Schwerverkehr ist weiter ungebrochen. Die SVZ 2021 weist für den Schwerverkehr – trotz Pandemie – weiter deutlich steigende Lkw-Belastungen aus. Die Zunahme im Zeitbereich von 2015 bis 2021 liegt bei +12,4%, das sind pro Jahr rund +2% und damit etwa doppelt so viel wie im vorherigen Zeitraum von 2010 bis 2015 (etwa +1% pro Jahr). Der Leichtverkehr (vor allem Pkw und kleine Lieferwagen) ist dagegen pandemiebedingt – wie im übrigen Deutschland auch – deutlich zurückgegangen. Der Rückgang beträgt auf dem betrachteten Abschnitt der A 1 rund -9,6%. Es ist allerdings davon auszugehen, dass nach Ende der Pandemie die Verkehrsentwicklung auch im Leichtverkehr wieder zunehmen wird.

Auswirkungen der aktuellen Verkehrsentwicklung auf das Genehmigungsverfahren

Die obigen Auswertungen haben gezeigt, dass die Entwicklung der Verkehrsbelastungen in den letzten 15 Jahren in Bremervörde wegen der zwischenzeitlichen Verkehrsfreigabe der Westumfahrung von Bremervörde im Zuge der K 125 uneinheitlich ist. Die regionale Verkehrsentwicklung im Raum Bremervörde hat aber lediglich kleinräumige Auswirkungen auf die künftigen Belastungen der A 20. Der Anteil des Verkehrs auf der A 20, der sich aus einer Entlastung der B 71/B 74 ergibt, ist im Vergleich zum weiträumigen Verkehr deutlich geringer. Die VU A 20 zeigt, dass in 2030 bei Vollausbau der A 20 (Planfall K5) die B 71/B 74 um rund 5.000 Kfz/24h entlastet wird, die Belastung der A 20 nördlich Bremervörde allerdings 33.200 Kfz/24h beträgt. Damit ist der weitaus größte Anteil des Verkehrs auf der A 20 weiträumiger Verkehr, für den - gemäß obigen Aussagen zur Verkehrsentwicklung auf der A 1 und auch der BVWP-Prognose – auch künftig weitere Zunahmen zu erwarten sind.

Eine Anpassung der Analysebasis (z.B. auf Grundlage der SVZ 2015 oder 2021) hätte damit nur geringe und damit keine dimensionierungsrelevanten Auswirkungen. Die Aussagen der VU A 20 zur Prognose 2030 sind weiterhin gültig und können der Ausbauplanung zur A 20 zu Grunde gelegt werden.

FAZIT:

Durch die schrittweise Verkehrsfreigabe der Westumfahrung von Bremervörde im Zuge der K 125 teilweise vor und teilweise nach 2010 ist ein Vergleich der Ergebnisse der SVZ von 2010 und 2015 im Nahbereich Bremervörde nur bedingt möglich. Die Ergebnisse der SVZ 2021 sind pandemiebedingt geringer, es ist aber davon auszugehen, dass dieser Effekt langfristig zum großen Teil wieder ausgeglichen wird.

Prinzipiell zeigt sich, dass sowohl das regionale als auch das überregionale Verkehrsaufkommen im Einflussbereich der A 20 weiter steigt und damit die Grundannahmen aus der BVWP, die der VU A 20 für die Ableitung der Analyse 2014 und der darauf aufbauenden Prognose 2030 zugrunde liegen, bestätigt werden. Damit sind auch die in der VU A 20 für den Abschnitt 6 ermittelten Verkehrsbelastungen 2030 von 33.200 Kfz/24h weiterhin gültig und können der Ausbauplanung zur A 20 und den schalltechnischen Untersuchungen (Bemessung des aktiven Schallschutzes) zu Grunde gelegt werden.

Gezeichnet:



6.04.2023

Datum

Dipl.-Ing. F. Kossmann