

Neubau der Bundesautobahn A 20

Von Bau-km **14+200** bis Bau-km **16+100**

von NK 2125 026 – 0,900 km

nach NK 2125 026+1,000 km

Nächster Ort: **Bad Bramstedt, Lentförden**

Baulänge: **1,900 km**

**Landesbetrieb Straßenbau
und Verkehr Schleswig-Holstein**

Planfeststellung

Neubau A 20 Nord-West-Umfahrung Hamburg

Teil B Autobahnkreuz A20 / A7

Plausibilitätsprüfung 2025 / 2030

<p><u>Aufgestellt:</u> Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein - Niederlassung Itzehoe -</p> <p>gez. Kohlsaar</p> <p>Itzehoe, den 29.06.2009</p>	<p style="text-align: right;"><i>S.1-2</i></p> <p>Festgestellt mit Beschluss vom 27.04.2017</p> <p>Az.: 405 - 553.32 - A20 - 01/11</p> <p>Dieser festgestellte Plan ist Bestandteil des vorbezeichneten Beschlusses. Für die Angabe der Rechtsgrundlagen und deren Fundstellen wird auf den Planfeststellungsbeschluss verwiesen.</p>
<p style="text-align: center;">Deckblatt</p>	<p>Kiel, den 27.04.2017</p> <p style="text-align: center;">Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein -Planfeststellungsbehörde-</p> <p style="text-align: center;">gez. Quirnbach</p>

Plausibilitätsprüfung der Ergebnisse Prognosejahr 2025 und 2030

Die vorliegenden Berechnungen in der Unterlage 11.1 beruhen auf den Verkehrszahlen für den Prognosehorizont 2025. Auf Grund der Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung auf den Prognosehorizont 2030¹ werden die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen nachfolgend auf Plausibilität überprüft.

In der Tabelle 1 sind für die relevanten Streckenabschnitte die Verkehrsmengen zusammengestellt. In Tabelle 2 sind die resultierenden Emissionspegel gegenübergestellt und die Differenz der Emissionspegel 2030 und 2025 aufgeführt. Die Emissionspegel gelten bei beiden Prognosehorizonten für einen $D_{\text{StrO}} = -2 \text{ dB(A)}$ und $v = 130 / 80 \text{ km/h}$ für die A 20 und für $D_{\text{StrO}} = -2 \text{ dB(A)}$ und $v = 70 / 70 \text{ km/h}$ für die Rampen an der Anschlussstelle Hartenholm.

Tabelle 1: Verkehrsmengen – Prognose 2025 und 2030
Planfall A 20 bis Niedersachsen

Lfd. Nr.	Streckenabschnitt	2025			2030		
		DTV [Kfz/24h]	Anteil Lkw > 2,8 t [%]		DTV [Kfz/24h]	Anteil Lkw > 2,8 t [%]	
			tags	nachts			
S02	A 20, B 4 - A 7	26.730	18	31	29.601	13	23
S03	A 20, A 7 - L 79	23.067	15	26	22.473	11	20
S21, S22	AK, Rampe Südwest	7.574	12	22	7.920	11	19
S23, S24	AK, Rampe Südost	8.909	19	34	10.692	23	23
S25, S26	AK, Rampe Nordost	8.267	11	19	7.920	11	19
S27, S28	AK, Rampe Nordwest	9.131	30	34	10.494	13	23
S43A	A 7 ohne A 20	94.200	12	21	88.704	10	18
S43	A 7 mit A 20 Süd	100.683	12	21	91.278	10	18
S48	A 7 mit A 20 Nord	96.228	15	26	90.882	12	21

¹ Ingenieurgesellschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover: Fortschreibung der Verkehrsprognose auf 2030, Juni 2015

Tabelle 2: Emissionspegel – Prognose 2025 und 2030
Planfall A 20 bis Niedersachsen

Lfd. Nr.	Streckenabschnitt	Emissionspegel 2025 - $L_{m,E,2025}$ [dB(A)]		Emissionspegel 2030 - $L_{m,E,2030}$ [dB(A)]		Differenz $L_{m,E,2030} - L_{m,E,2025}$ [dB(A)]	
		tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts
		S02	A 20, B 4 - A 7	72,5	67,3	72,5	67,1
S03	A 20, A 7 - L 79	71,6	66,3	71,1	65,6	-0,5	-0,3
S21, S22	AK, Rampe Südwest	63,0	58,6	62,9	58,3	-0,1	-0,5
S23, S24	AK, Rampe Südost	65,2	60,9	64,7	60,2	-0,5	-0,7
S25, S26	AK, Rampe Nordost	63,1	58,5	62,9	58,3	-0,2	-0,2
S27, S28	AK, Rampe Nordwest	65,3	60,9	64,6	60,2	-0,7	-0,7
S43A	A 7 ohne A 20	77,4	72,0	76,9	71,4	-0,5	-0,6
S43	A 7 mit A 20 Süd	77,7	72,2	77,1	71,6	-0,6	-0,6
S48	A 7 mit A 20 Nord	77,8	72,5	77,3	71,8	-0,5	-0,7

Die Gegenüberstellung zeigt, dass im Abschnitt der A 20 zwischen der B 4 und der A 7 und an der A 7 im Bereich des Autobahnkreuzes A20 / A7 die Verkehrsstärke und damit auch die Emissionspegel im Prognosehorizont 2030 leicht sinken. Die Beurteilungspegel für den Prognosehorizont 2025 sind damit leicht zu hoch berechnet. Sie liegen somit auf der sicheren Seite und behalten ihre volle Gültigkeit.

D. Meister

Doris Meister

TÜV NORD Umweltschutz GmbH & Co.KG

Rostock, Juli 2015