

## Plausibilitätsprüfung der Ergebnisse Prognosejahr 2025 und 2030

### 1. Planfall mit A 20 bis Niedersachsen

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 2030 [09] 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		tags	nachts
1	A 20, A 7 Bad Bramstedt – L 79 Hartenholm	23.067	15	26	22.473	11	20
2	A 20, L 79 Hartenholm – K 73 Wittenborn	21.582	16	28	20.988	12	21
21	AS Hartenholm, Rampe Nord	3.465	11,0	9,0	3.465	9	7
24	AS Hartenholm, Rampe Süd	3.416	11,0	10,0	3.366	9	7

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
1	A 20, A 7 Bad Bramstedt – L 79 Hartenholm	71,6	66,3	71,1	65,6	-0,5	-0,7
2	A 20, L 79 Hartenholm – K 73 Wittenborn	71,4	66,1	70,9	65,4	-0,5	-0,7
21	AS Hartenholm, Rampe Nord	59,3	52,4	58,8	51,8	-0,5	-0,6
24	AS Hartenholm, Rampe Süd	59,2	52,7	58,6	51,7	-0,6	-1,0

Die Gegenüberstellung zeigt, dass im Abschnitt der A 20 zwischen der A 7 und der B 206 die Verkehrsstärke und damit auch die Emissionspegel im Prognosehorizont 2030 leicht sinken.

# Festgestellt mit Beschluss 31-4 vom 27.04.2017

Az.: 405 - 553.32 - A20 - 01/11

Dieser festgestellte Plan ist Bestandteil des vorbereiteten Beschlusses. Für die Angabe der Rechtsgrundlagen und deren Fundstellen wird auf den Planfeststellungsbeschluss verwiesen.

Kiel, den 27.04.2017

Landesbetrieb Straßenbau  
und Verkehr Schleswig-Holstein  
-Planfeststellungsbehörde-

gez. Quirnbach

Die berechneten Beurteilungspegel für den Prognosehorizont 2025 sind damit leicht zu hoch berechnet. Sie liegen somit auf der sicheren Seite und behalten ihre volle Gültigkeit.

## 2. Planfall mit vorübergehendem Anschluss der A 20 an die B 206

In Unterlage 11.10 wurden für die Situation mit vorübergehendem Anschluss der A 20 an die B 206 Berechnungen an der Bebauung entlang der B 206 in der Ortslage Wittenborn durchgeführt. Es wurden hinsichtlich der Verkehrsbelegung folgende Varianten betrachtet:

- Variante 0: A 20 bis Weede
- Variante 1: A 20 bis Weede und westlich Wittenborn bis A 7
- Variante 2: A 20 bis Weede und westlich Wittenborn bis Niedersachsen.

In den Tabellen 3, 5 und 7 sind für die relevanten Streckenabschnitte der B 206 die Verkehrsmengen für die Prognose 2025 und 2030 zusammengestellt. In den Tabellen 4, 6 und 8 sind die resultierenden Emissionspegel gegenübergestellt und die Differenz der Emissionspegel 2030 und 2025 aufgeführt. Die Emissionspegel gelten bei allen Prognosehorizonten gelten für einen  $D_{Stro} = 0$  dB(A) und  $v = 100 / 80$  km/h, was einem Maximalfall entspricht.

Tabelle 3: Verkehrsmengen – Prognose 2025 und 2030  
Planungsnullfall A 20 bis Weede

Lfd. Nr.	Streckenabschnitt	2025			2030		
		DTV [Kfz/24h]	Anteil Lkw > 2,8 t [%]		DTV [Kfz/24h]	Anteil Lkw > 2,8 t [%]	
			tags	nachts			
S95	B 206, A 21 – K 47	12.474	11	17	12.375	11	16
S84	B 206, K 47 – K 73 Wittenborn	13.860	12	18	13.761	11	17
S91	B 206, K 73 Wittenborn – L 78	13.860	13	19	13.761	12	18

Tabelle 4: Emissionspegel – Prognose 2025 und 2030  
Planungsnullfall A 20 bis Weede

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
S95	B 206, A 21 – K 47	68,8	63,5	68,7	63,3	-0,1	-0,2
S84	B 206, K 47 – K 73 Wittenborn	69,4	64,1	69,2	63,9	-0,2	-0,2
S91	B 206, K 73 Wittenborn – L 78	69,6	64,2	69,4	64,0	-0,2	-0,2

Tabelle 5: Verkehrsmengen – Prognose 2025 und 2030  
Planfall A 20 bis Weede und westlich Wittenborn bis A 7

Lfd. Nr.	Streckenabschnitt	2025			2030		
		DTV [Kfz/24h]	Anteil Lkw > 2,8 t [%]		DTV [Kfz/24h]	Anteil Lkw > 2,8 t [%]	
			tags	nachts			
S95	B 206, A 21 – K 47	13.167	10	17	12.969	10	17
S84	B 206, K 47 – K 73 Wittenborn	14.850	11	18	14.949	10	17
S91	B 206, K 73 Wittenborn – A 20	14.949	11	18	15.444	10	17

Tabelle 6: Emissionspegel – Prognose 2025 und 2030  
Planfall A 20 bis Weede und westlich Wittenborn bis A 7

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
S84	B 206, K 47 – K 73 Wittenborn	69,5	64,4	69,4	64,2	-0,1	-0,2
S91	B 206, K 73 Wittenborn – A 20	69,6	64,4	69,5	64,4	-0,1	0

Tabelle 7: Verkehrsmengen – Prognose 2025 und 2030  
Planfall A 20 bis Weede und westlich Wittenborn 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			
S95	B 206, A 21 – K 47	18.216	14	23	18.513	11	18
S84	B 206, K 47 – K 73 Wittenborn	20.196	14	23	19.998	12	19
S91	B 206, K 73 Wittenborn – A 20	21.681	14	24	20.889	12	20

Tabelle 8: Emissionspegel – Prognose 2025 und 2030  
Planfall A 20 bis Weede und westlich Wittenborn 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
S84	B 206, K 47 – K 73 Wittenborn	71,4	66,4	71	65,8	-0,4	-0,6
S91	B 206, K 73 Wittenborn – A 20	71,7	66,8	71,2	66,1	-0,5	-0,7

Die Gegenüberstellung zeigt, dass im Abschnitt der B 206 zwischen der A 20 und der A 21 die Verkehrsstärke und damit auch die Emissionspegel im Prognosehorizont 2030 leicht sinken. Die Berechnungen in der Unterlage 11.10 für den Prognosehorizont 2025 liegen damit auf der sicheren Seite und behalten ihre volle Gültigkeit.