

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

0. Einleitung

Dieses Beiblatt zum 2. Deckblattverfahrens hat den Sinn und Zweck in die erneut öffentlich ausgelegte entscheidungserhebliche Unterlage 20.2 Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie einzuführen und damit einen Überblick und Orientierung zum Umfang der erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung zu geben. Zum anderen sollen an dieser Stelle aber auch Hinweise und Wegweisungen zu den im Verfahren nachträglich weiter vorgelegten Unterlagen gegeben werden, welche die bisher vorgelegten Unterlagen ergänzen und die insbesondere im Rahmen der Abwägung für die Zulassungsentscheidung von Bedeutung sein können.

Die Straßenplanung der A 20 im Abschnitt 6 von der B 495 bei Bremervörde bis zur L 114 bei Elm ist seit 2012 im Genehmigungsverfahren. Im Frühjahr 2020 wurde mit einer Deckblattunterlage die Überarbeitung des Straßenentwurfes mit einer erneuten Auslegung öffentlich gemacht. Diese Unterlagen sind weiterhin vollumfänglich gültig, soweit sie nicht durch die nachfolgenden Unterlagen des 2. Deckblattverfahrens geändert oder ersetzt werden.

Infolge veränderter Anforderungen an die Planung von großen Straßenbauprojekten, sowohl der sich weiterentwickelten Richtlinien als auch der gesetzlichen Vorgaben, sind die Anforderungen an den Straßenentwurf gestiegen. Im Zuge des Genehmigungsverfahrens wird diesen Ansprüchen mit den folgenden aktuellen Ergänzungen Rechnung getragen:

1. Wasserwirtschaft
2. Schalltechnische Untersuchung und Luftschadstoffuntersuchung
3. Belange des Klimaschutzes / CO₂-Bilanz

Der Bezug der Unterlagen besteht wie folgt:

Unterlage 0.4	Beiblatt 2.Deckblattverfahren
Unterlage 17.1.4	Ergänzende Abwägungsunterlage zur Schalltechnischen Untersuchung unter Berücksichtigung der RLS 19
Unterlage 17.2.3	Stellungnahme zur Aktualität der Luftschadstoffuntersuchung
Unterlage 17.4.1.5	Ergänzende Abwägungsunterlage zur Schalltechnischen Untersuchung im nachgeordneten Straßennetz unter Berücksichtigung der RLS 19, Planfall K5
Unterlage 17.5.1.5	Ergänzende Abwägungsunterlage zur Schalltechnischen Untersuchung im nachgeordneten Straßennetz unter Berücksichtigung der RLS 19, Planfall K2 (Bauzustand)
Unterlage 20.2 D	Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie mit Anlage 1 und Anlage 4, Ermittlung der Chloridbelastung der aufnehmenden Oberflächenwasser- und Grundwasserkörper durch den Winterdienst und Immissionsbezogene Bewertung der Einleitung von Straßenabflüssen in die Gewässer
Unterlage 25.1.8	Ergänzende Angaben zum Klimaschutz / CO ₂ -Bilanz im Variantenvergleich Bremervörde: Umweltfachlicher Variantenvergleich Flächeninanspruchnahme von klimarelevanten Böden

Die Unterlage 20.2.D ersetzt die bisher ausgelegte Unterlage 20.2 im 1. Deckblattverfahren. Die weiteren Unterlagen 17.1.4, 17.2.3, 17.4.1.5, 17.5.1.5 und 25.1.8 werden ergänzend ins Genehmigungsverfahren eingebracht.

1. Wasserwirtschaft

Der vorliegende Entwurf basiert hinsichtlich entwässerungstechnischer Anforderungen auf der „Richtlinie für die Entwässerung von Straßen“ (RAS-Ew 2005). Während der Entwurfsaufstellung ist bereits die Fortschreibung der REWS 2021 berücksichtigt worden. In dieser Weiterentwicklung der Richtlinie wurde der Stand der Technik weiter fortgeschrieben. Im Frühjahr 2022 ist die REWS 2021 eingeführt worden. Sowohl technische Fortschritte als auch rechtliche Anforderungen und insbesondere die Anforderungen an die in jüngster Zeit zunehmenden Starkregenereignisse werden in der Richtlinie berücksichtigt. Somit werden in der neuen REWS 2021 die Belange der Wasserwirtschaft, des Gewässerschutzes, des Bodenschutzes, des Naturschutzes und der Landschaftspflege stärker als bisher berücksichtigt.

„Die Entwässerung der Straße dient primär der Verkehrssicherheit und der Dauerhaftigkeit des Straßenkörpers. Darüber hinaus hat sich die Behandlung des Straßenoberflächenwassers als weiterer wesentlicher Planungsschwerpunkt in der Straßenentwässerung herausgebildet. Die EG-Wasserrahmenrichtlinie (2000/60/EG) und deren weiterführende Regelungen sind zu beachten. Wesentliches Ziel der Richtlinie ist es, einen guten Zustand der Gewässer zu erreichen bzw. zu erhalten. Aus dieser Zielstellung können sich in Einzelfällen weitergehende Anforderungen an die Einleitung von Straßenoberflächenwasser in die Gewässer ergeben.“ (REWS Ausgabe 2021)

Auch vor und nach der Entwurfsauslegung im Januar/Februar 2020 sind weitere umfangreiche Untersuchungen im Hinblick auf die wasserwirtschaftlichen Belange, hier die Straßenwasserbehandlung, durchgeführt worden. Insbesondere mit der umfangreichen Auswertung von vorhandenen Gewässerproben betroffener Oberflächenwasserkörper ist der Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (Unterlage 20.1) aktualisiert worden. Die bisherigen Ergebnisse mit der Verträglichkeit dieser Maßnahme mit den Zielen der Richtlinie wurden bestätigt. **Der überarbeitete Fachbeitrag mit Stand 2.2022 liegt als Unterlage 20.2 D bei.**

Hinsichtlich des Umganges mit der Straßenentwässerung bleibt es bei der Zielsetzung, dass das anfallende Oberflächenwasser der Autobahn im Straßenkörper versickert. Die Vermeidung des Sammelns von Straßenabflüssen ist weiterhin ein wesentlicher Bestandteil der REWS. In der vorliegenden Planung wird bei einem Streckenanteil von 24,8 km (zweimal 12,4 km je Richtungsfahrbahn) das Ziel der dezentralen Versickerung bei einem Streckenanteil von 15,7 km überwiegend erreicht. Nur in unvermeidbaren Teilbereichen wird das Oberflächenwasser in Leitungen der Regenwasserrückhaltung und Regenwasserbehandlung zugeführt. Die schadlose Ableitung wird mit Retentionsbodenfilterbecken sichergestellt. Die Retentionsbodenfilter stellen aktuell die Allgemein anerkannten Regeln der Technik bei Straßenwasserbehandlungsanlagen dar. Den besonderen Anforderungen an die Gebietsentwässerung in den landwirtschaftlich genutzten Bereichen um die Gewässer Kornbeck und Nieder-Ochtenhausener Schiffgraben wird die Straßenentwässerung mit (zusätzlichen) Retentionsräumen in der vorliegenden Planung gerecht.

Die in der Öffentlichkeit wahrgenommene Häufung von Regenereignissen wird durch entsprechende Berechnungsparameter in der Straßenentwässerung berücksichtigt.

Die Berechnungsparameter berücksichtigen den aktuell vorliegenden Revisions-Datensatz KOSTRA-DWD-2010R. Dieser löste zum 01.11.2017 als amtliche Starkregenauswertung für Deutschland den bisherigen Datensatz ab.

„Niederschlag gilt als einer der variabelsten meteorologischen Parameter, sowohl bei der zeitlichen als auch bei der räumlichen Betrachtung. Es muss davon ausgegangen werden, dass in ganz Deutschland eine prinzipielle Starkregengefahr besteht. Dabei ist aber auch anzunehmen, dass diese Gefahr je nach Region unterschiedlich hoch ist. Starkniederschlagsereignisse sind besonders im Sommer mit konvektiven Systemen (... Küstenkonvektion, Übergang von Meer zu Land) verbunden. Eine Überlagerung mit gefrorenen Versickerungsflächen ist äußerst selten. ... Somit sind unterschiedlich hohe Wahrscheinlichkeiten der Entstehung von Starkniederschlagsereignissen gegeben (im Norden schwächer als im Süden, da die Strahlung in einem flacheren Winkel auftritt). Mit den Fortschreibungen von koordinierten Starkregenauswertungen (KOSTRA-DWD) wurde 2017 dem zuletzt Rechnung getragen.

Mit der Fortschreibung des Datensatzes kommen auch neue Starkregenereignisse hinzu. So hat eine Abfolge von wenigen, aber starken Ereignissen im neuen Datenkollektiv das Potential, die Starkniederschlagsstatistik maßgeblich zu ändern. Dennoch kann bei einer Erweiterung von 50 auf 60 Jahre davon ausgegangen werden, dass ein grundlegender mittlerer Zustand erhalten bleibt und die Ergebnisse der neuen Version (KOSTRA-DWD-2010R) zumindest im Toleranzbereich der alten Version liegen sollten“ (Bericht zur Revision der koordinierten Starkregenregionalisierung und -auswertung des Deutschen Wetterdienstes in der Version 2010, Stand Juli 2017).

Im vorliegenden Entwurf wird ergänzend zur überwiegenden Versickerung in den Straßenböschungen und Straßengräben eine sichere Retention mit zusätzlichen Speicherräumen sowohl in den Straßengräben als auch in Speicherbecken sichergestellt. Zur Vermeidung von unkontrollierten Straßenabflüssen in die vorhandene Flächenentwässerung sind an den Gewässern Kornbeck und Nieder-Ochtenhausener Schiffgraben schon im öffentlich ausgelegten Entwurf (Frühjahr 2020) ausreichende Retentionsspeicher vorgesehen. Diese Speicherbecken sind vorgesehen, um negative Auswirkungen entlang der Gewässer auch in ungewöhnlich seltenen Extremsituationen (Überlagerung von Starkregenereignissen mit gefrorenen Böschungsbereichen) aufzufangen. Die Herstellung dieser Speicherbecken erfolgt auf für die Landwirtschaft nicht nutzbaren Restflächen.

2. Immissionstechnische Untersuchung

2.1 Schalltechnische Untersuchung

Die vorliegende Schalltechnische Untersuchung ist sowohl für die Betroffenheit entlang des unmittelbaren Planungsabschnittes der A20, Abschnitt 6 als auch für die Betrachtung des nachgeordneten Straßennetzes auf der Basis der Richtlinie für Schallschutz (RLS-90) aufgestellt worden. Die Anwendung dieser Richtlinie entspricht den seinerzeit gültigen Rechtsvorschriften.

Mit Änderung der 16. BImSchV im Jahr 2020 ist ab dem 01.03.2021 für neue Bauvorhaben im Bereich des Straßenverkehrs die Richtlinie RLS-19 heranzuziehen. Da das Verfahren der A20, Abschnitt 6 vor dem Stichtag 01.03.2021 eingeleitet worden ist, legt die Übergangsbestimmung fest, dass die RLS-90 weiterhin anzuwenden ist. Um über eine Beurteilungsgrundlage und eine sachgerechte Abwägung über diesen Sachverhalt zu verfügen, ist eine Betrachtung der Auswirkungen unter Berücksichtigung der RLS-19 ergänzend durchgeführt worden. Die Anwendung der RLS-19 führt in der Regel aufgrund veränderter Eingangswerte und Berechnungsvorgängen (z.B.: Zunahme von Reflektionen) zu höheren Berechnungspegeln und damit zu Zunahmen von Grenzwertüberschreitungen. Diese Berechnungspegel sind als Abwägungsunterlage in der Unterlage 17.1 bis 17.5 im UVP-Portal dokumentiert. Maßgebend für die Herleitung von Ansprüchen auf Schallschutz ergeben sich allein aus der Untersuchung auf der Grundlage der hier geltenden und anzuwendenden RLS-90.

2.2. Luftschadstoff Untersuchung

Im vorliegenden Entwurf ist die Luftschadstoffuntersuchung gemäß RLuS 2012 aufgestellt worden.

Seit Januar 2022 ist das Handbuch der Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs HBEFA 4.2 in der aktualisierten RLuS-Version (RLuS 2012 / Fassung 2020) eingeführt.

Die im April 2018 aufgestellte und im Entwurf der Genehmigungsplanung enthaltende Luftschadstoffuntersuchung hatte, wohlwissend der zu erwartenden Änderungen, die verkehrsbedingte NO₂-Zusatzbelastung vorsorglich erhöht. Mit einer ergänzenden Betrachtung und Stellungnahme kann nachgewiesen werden, dass die bisherige Bewertung vom April 2018 weiterhin ihre Gültigkeit hat.

Die ergänzende Stellungnahme liegt als Unterlage 17.2.3 im UVP-Portal vor.

3. Klimaschutz und CO₂ - Bilanz

Im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) ist eine Prüfung der CO₂-Bilanz dem Grunde nach erfolgt. Im laufenden Genehmigungsverfahren wird der Forderung nach § 13 Abs. 1 S.3 und Abs. 2 S.2 des Klimaschutzgesetzes mit einer ergänzenden Betrachtung zum fachplanerischen Variantenvergleich entsprochen.

Die Bewertung der Straßenplanungsprojekte im BVWP hinsichtlich der CO₂-Auswirkungen erfolgte grundsätzlich immer für das Gesamtprojekt und nicht für Teilprojekte. Für die A 20 wurde das Gesamtprojekt A20-G10-NI-SH mit einer Gesamtlänge von 161 km bewertet, das sich aus 11 Teilprojekten zusammensetzt, eines davon ist der 6. Bauabschnitt der A 20 (Teilprojekt Nummer A20-G10-NI-SH-T6-NI).

Für die zu prüfenden Kriterien wurden zunächst die Maßnahmenwirkungen des zu bewertenden Projektes ermittelt (Wirkungsprognose) und die von dem prognostizierten Verkehr im Planfall und Bezugsfall ausgehenden Umweltwirkungen miteinander verglichen. Durch diese Wirkungsprognose wurden auch die Veränderungen der CO₂-Emissionen ermittelt, die auf das Vorhaben zurückzuführen sind (vgl.: Umweltbericht BVWP 2030, Seite 37).

Generell kann die Betrachtung auf der Ebene des Gesamtprojektes durchgeführt werden, dieses erfolgte u.a. mit pauschalen Ansätzen im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP 2030). Für das Genehmigungsverfahren wird zudem eine Betrachtung auf der Ebene des Planungsabschnittes ergänzt. Die Auswirkungen auf den Klimaschutz, hier insbesondere die CO₂ – Bilanz, wird bei der Entscheidung im Rahmen konkreter Variantenuntersuchungen berücksichtigt.

Systematisch betrachtet sind in allen genannten Fällen die Auswirkungen der Autobahn auf den Klimaschutz in drei Ausprägungen zu betrachten:

- Inanspruchnahme von Treibhausgasen
- Bau und Lebenszyklus
- Verkehrliche Nutzung

3.1 Inanspruchnahme von Treibhausgasen

Im vorliegenden Abschnitt 6 der A 20 ist für die Trassenführung im Raum Bremervörde ein Variantenvergleich erfolgt. Darauf aufbauend sind nunmehr ergänzende Betrachtungen von Flächeninanspruchnahmen von Treibhausgasen für die relevanten Varianten erfolgt. Aus einer Variantenschar von 7 Trassenverläufen sind aufgrund nicht lösbarer Konflikte 4 Varianten ausgeschieden. Die verbleibenden 3 Varianten (Nord 1, Süd 1 und Süd 2) sind hinsichtlich klimarelevanter Bodenbeeinträchtigung untersucht worden. Hierzu siehe beiliegende Unterlage 25.1.8. im UVP-Portal.

Mit diesen Eingangsinformationen dient dieses Beiblatt als Wegweisung zu den einzelnen weiter vorgelegten Unterlagen, auch wenn diese, weil nicht entscheidungserheblich im Sinne des UVPG, nicht notwendiger Bestandteil der erneuten öffentlichen Auslegung sind.

Literaturverzeichnis

- 1 *REwS 2021 Richtlinie für die Entwässerung von Straßen*
- 2 *KOSTRA-DWD 2010R Bericht zur Revision der koordinierten Starkregenregionalisierung und –
auswertung des Deutschen Wetterdienstes in der Version 2010 von Juli 2017*