

## **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**

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.

## **Schalltechnische Untersuchung**

### **Schalltechnische Untersuchung im Streckenabschnitt**

Die Berechnung erfolgt vor dem Hintergrund der Vergleichbarkeit der Beurteilungspegel der RLS-90 und der RLS-19.

Als Eingangsparameter für die RLS-19-Berechnung werden die Geschwindigkeiten auf der Autobahn A20 wie folgt berücksichtigt. Für die PKW`s liegt die Geschwindigkeit bei 130 km/h und für LKW`s bei 90 km/h. Damit erfolgt eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit des zu berücksichtigen Schwerverkehrs von 80 km/h auf 90 km/h. Zu Gunsten der Lärmbetroffenen wird in der neuen RLS-19 für den Schwerverkehr abweichend von den zulässigen Geschwindigkeiten nach der StVO in Fällen ohne Geschwindigkeitsbeschränkung außerorts eine Geschwindigkeit von 90 km/h angenommen. Das bisher in der RLS-90 enthaltene System der Korrekturwerte

für unterschiedliche Straßenoberflächen wird in der RLS-19 grundlegend neu geregelt. Wesentlich ist, dass nun für die Fahrzeuggruppen PKW und LKW getrennte  $D_{SD}$ -Werte vorliegen.

In der vorliegenden Untersuchung sind folgende zwei Varianten untersucht worden.

Variante 1: Autobahn Deckschicht Splittmastixasphalt (SMA) 8

Variante 2: Autobahn Deckschicht lärmoptimierter Splittmastixasphalt (SMA) LA8

Die maßgeblichen Grenzwerte zur Gesundheitsgefährdung liegen am Tag bei 70 dB(A) und in der Nacht bei 60 dB(A). Bei den Werten 66 dB(A) und 56 dB(A) handelt es sich um die Auslösewerte der Lärmsanierung an Bundesstraßen für Mischgebiete. Die Auslösewerte der Lärmsanierung für Wohngebiete liegen bei 64 dB(A) und 54 dB(A). Die Anzahl der Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

	Tags > 70 dB(A)	Nachts > 60 dB(A)
Variante 1	0	2
Variante 2	0	1

Tabelle 2.1 Anzahl Gebäude mit Grenzwertüberschreitung Gesundheitsgefährdung

	Tags > 66 dB(A)	Nachts > 56 dB(A)	Tags > 64 dB(A)	Nachts > 54 dB(A)
	Mischgebiet	Mischgebiet	Wohngebiet	Wohngebiet
Variante 1	1	8	0	1
Variante 2	1	2	0	0

Tabelle 2.2 Anzahl Gebäude mit überschrittenem Auslösewert Lärmsanierung

Der Vorhabensträger wird im laufenden Genehmigungsverfahren den Einbau eines lärmoptimierten Splittmastixasphalt SMA L8 auf der A20 im gesamten Streckenabschnitt des Abschnittes 6 zusagen.