

Lärm der A 94 Isental-Autobahn

Einleitung:

Seit dem 1. Oktober 2019 leiden viele Anwohner im Korridor der Isental-Autobahn unter übermäßigem Lärm von der Autobahn. Obwohl aktuelle Messungen angeblich keine wesentlichen Überschreitungen der Grenzwerte feststellten, ist der Lärm der A 94 für viele Anwohner zu einer enormen Belastung geworden.

Diese Zusammenfassung geht nicht auf die äußerst fragwürdige Entscheidung der Trassenführung Dorfen/Haag vor dem VGH ein, da dies den Rahmen einer Zusammenfassung sprengen würde. Bei dem Trassenvergleich Dorfen/Haag vor dem VGH wurde die Neuverlärmung des ganzen Korridors der Isental-Autobahn durch das Gericht nicht genügend berücksichtigt.

In Berichten über Teile des Lärmschutzes für die Isental-Autobahn wird immer wieder der Begriff „Flüsterasphalt“ benutzt. Bei der gewählten Fahrbahnoberfläche der Isental-Autobahn kann man aber keineswegs diesen Begriff verwenden. Unter Flüsterasphalt wird im technischen Sprachgebrauch ein offener Asphalt, kurz OPA genannt, verstanden. Ein OPA bringt bis zu -10 dB Lärminderung – was einer Halbierung des Lärms entspricht. Der auf der Isental-Autobahn verwendete DSH-V Belag bringt lediglich bis -3 dB Lärminderung, und das auch nur bei PKW und unter günstigen Umständen (z.B. trockene Fahrbahn)

Es gibt heutzutage zahlreiche Arten von Fahrbahnbelägen für Autobahnen, die als *lärmmarm* eingestuft werden und eine gravierende Lärminderung bringen. Bei der Fahrbahn der Isental-Autobahn wurde der Fokus leider nicht auf Lärminderung gesetzt, sondern auf die sogenannte Nachhaltigkeit. D.h. möglichst wenig Unterhaltsaufwand für die kommenden 30 Jahre. Deshalb hatte sich die Autobahndirektion mit dem ÖPP-Konsortium für eine Betonfahrbahn entschieden, die in verschiedenen Bereichen eine bituminöse Deckschicht auf Beton, genannt DSH-V, erhielt. Laut Isental-Autobahn GmbH "handelt es sich dabei um einen 1,5 Zentimeter starken Dünnschichtbelag mit überdurchschnittlich lärmmindernden Eigenschaften auf einer 26 Zentimeter dicken Betonfahrbahnplatte." Nach Information der 'Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure in Berlin-Brandenburg' (vsvi-blbbg.de) bringt dieses DSH-V aber speziell bei schweren LKW wenig Lärminderung. Die vorliegenden Messergebnisse zeigen aber, dass gerade LKW auf der Isental-Autobahn die Hauptverursacher des Lärms sind. Messungen neben der Fahrbahn der Isental-Autobahn ergaben hohe Werte bis zu 97 dB für LKW.

„Minus fünf Dezibel Lärminderung ist meiner Erfahrung nach recht gut“, behauptete der Lärm-Gutachter von der Firma Gesellschaft für Akustikforschung Dresden mbH in einer Dorfner Stadtratssitzung. Er verschwieg aber, dass sich die genannten -5 dB nur auf PKW bezogen. Da der Lärm von LKW wesentlich lauter und störender ist als der von PKW, wirkt sich die Lärminderung von -5 dB für PKW fast gar nicht aus im Gegensatz zu den mageren Lärminderungen von -2 dB für LKW.

Das ist so, wie wenn jemand stolz verkündet, dass er das Geräusch seines Rasenmähers um -5dB reduziert hat, während über ihm ein Hubschrauber in voller Lautstärke dröhnt.

Der Autobahndirektion war sicher im Vorhinein bekannt, dass der eingebaute DSH-V 5 Fahrbahnbelag kaum Lärminderung für LKW bringt und der Lärm von der Isental-Autobahn deshalb sehr hoch sein wird. Von der Ankündigung eines lärmmindernden Belags bleibt im Endeffekt nicht viel übrig. Dass an einigen Stellen dann auch noch die Wirksamkeit der Lärmschutzwände durch Austausch von hochabsorbierenden Wänden zu unwirksamen Plexiglas nochmal verringert wurde, macht die Lärmproblematik noch schlimmer.

In Bezug auf den Trassenvergleich Haag/Dorfen fand sich in den Unterlagen der Autobahndirektion eine Stellungnahme eines (von der Regierung bestellten) Gutachterbüros die Zusammenfassung: „je mehr man sich mit der Trasse Dorfen befasst, umso eklatanter erscheinen die Vorteile der Trasse Haag“.

Analog dazu muss man leider sagen: „Je mehr man sich mit dem (leider ungenügenden) Lärmschutz der Isental-Autobahn befasst, umso mehr kristallisiert sich heraus, dass beim Bau der Isental-Autobahn der schnelle Baufortschritt (durch ÖPP-Finanzierung), der Profit für das ÖPP-Konsortium und die optische Wirkung der Autobahn-Bauwerke wichtiger waren als der Lärmschutz für die Anwohner“

Themengebiete (Details dazu sind jeweils weiter unten auf den Folgeseiten zu finden)

- [Aktionen seit Oktober 2019](#)
- [Ungleiche Lärmschutzmaßnahmen beim Bau der A94](#)
- [Unnötiger Lärm aufgrund suboptimaler Fahrbahnbeläge auf der Isental-Autobahn](#)
- [Wie stark wird der Lärm noch steigen, wenn die Lärminderung des DSH-V mit den Jahren nachlässt ?](#)
- [Verschlechterung des Lärmschutzes durch Ersatz von hochabsorbierenden Lärmschutzwänden gegen Plexiglas](#)
- [Verbringung des Überschussmassen nach Osendorf anstelle Verwendung für Lärmschutzwälle](#)
- [Enorme Kosten für Baugrund-Stabilisierungsmaßnahmen – zu wenig Geld für Lärmschutz ?](#)
- [Tempolimit von 120 km/h wurde wieder zurückgenommen](#)
- [Lärmpegel hängt auch von der Verkehrsstärke ab.](#)
Wie stark wird der Lärm noch steigen, wenn der Verkehr weiter zunimmt ?
- [Rechtsgrundlagen: § 41 Bundesimmissionsschutzgesetz \(BImSchG\):](#)
Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen... ist sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.“
- [Gesundheitsrisiken für die Anlieger durch den Dauerlärm der Isental-Autobahn](#)
- [Unklare Analyse bisher, woher genau der Lärm kommt \(Fahrbahn / Lärmschutzwälle / -Wände / Raser / LKW\)](#)
- [Messungen/Gutachten der Stadt Dorfen und Lengdorf](#)
- [Umfangreiche Maßnahmen zum Schutz der Fledermauspopulation in Schwindkirchen.](#)
- [Kein Abnahmeprotokoll der Autobahn vor Übergabe an Verkehr](#)
- [Regierung bricht Versprechen, alle Fakten offenzulegen](#)
- [Zusammenfassung von Claudius Siebert für MdB Andreas Lenz](#)
- [Beispiel privater Lärmschutz in Buch am Buchrain](#)
- [Ungenügender Lärmschutz für Gebiet Lengdorf](#)
- [Ungenügender Lärmschutz für Gebiet Schwindkirchen](#)
- [Ungenügender Lärmschutz für Gebiet Obertaufkirchen](#)
- [CSU Allianz, um die Anwohner besser vor Lärm zu schützen](#)
- [Allgemeine Informationen in Bezug auf Einfluss des Straßenbelags auf den Lärmschutz](#)
- [Verschiedene Artikel zu dem Thema A94 Lärm in Zeitungen und weiterer Quellen](#)
- [Kosten für Bau und Unterhalt der Isental-Autobahn werden verschleiert](#)
- [A94 Direktion erteilt Forderungen nach Lärmmessung eine Absage](#)
- [Lärmkartierung, die die Lärmausbreitung neben Autobahnen in Deutschland anzeigt](#)

Weitere Informationen rund um den Lärmschutz der Isental-Autobahn:
<http://laerschutz-a94.de/>

Aktionen seit Oktober 2019 (u.a.):

Okt	2019	Unterschriftensammlung
Nov	2019	Mahnfeuer entlang der Isental-Autobahn
Dez	2019	Treffen mit Politik in Lindum
Jan	2020	Lärmgipfel in Rattenkirchen
Jan	2020	Treffen in Hammerbach mit MP Markus Söder - Zusage des Tempolimits von 120 km/h
Feb	2020	Petition in bayr. Landtag
--- Corona-bedingte Pause der Aktionen ---		
Juni	2020	Fernsehteam in Hammerbach für Bericht über A94-Lärm
Juli	2020	Treffen mit MdB Andreas Lenz in Lindum
Juli	2020	Treffen mit Politik im LRA Erding
Aug	2020	Treffen mit MdL Johannes Becher in Lindum
Sept	2020	Mahnfeuer entlang der Isental-Autobahn
Sept	2020	Mahnfeuer beim Bauern in Eck
Okt	2020	Sendung in BR-Rundschau

[Zurück zu Themengebiete](#)

Ungleiche Lärmschutzmaßnahmen an A94-Abschnitten und gegenüber anderen Autobahnen

Anwohner anderer Streckenabschnitte der A 94 haben einen wesentlich besseren Lärmschutz erhalten als die Anwohner der Isental-Autobahn. Hier sind speziell die Abschnitte Ampfing und Tutting/Kirchham zu nennen. Dies wirft die Frage auf, warum hier mit zweierlei Maß gemessen/geplant wurde.

Artikel in den PNP zum Spatenstich für die A94 Malching-Kirchham:

Der Minister freute sich über einen "Glückstag für die Region". Nicht verhehlen wollte er allerdings auch, dass es mit Baukosten von insgesamt 81 Millionen Euro nicht gerade einer der günstigsten A94-Abschnitte werde. Als "finanziell, aber auch architektonisch anspruchsvoll" bezeichnete der Minister das Teilstück Malching-Kirchham. Das liegt vor allem am 450 Meter langen Tunnel unter der Ortschaft Tutting, der zwar zum einen die Kosten erhöhe und die Bauzeit verlängere, zum anderen aber die optimale Lösung in Sachen Lärmschutz für die Anwohner und auch in Sachen Umweltschutz darstelle.

Da fragen sich die lärmgeplagten Anwohner der Isental-Autobahn, warum im Abschnitt Pastetten-Heldenstein nicht die *optimale* Lösung in Sachen Lärmschutz gefunden und implementiert wurde. Im Gegenteil, die Autobahndirektion hatte 2015 im Zuge einer Umplanung den Lärmschutz der Isental-Autobahn gravierend verschlechtert, indem Teile der ursprünglich geplanten hochabsorbierenden Lärmschutzwände ersetzt wurden durch lärmschutz-unwirksame Plexiglasscheiben.

Begründet wird dies von der Reg. v. Obb. im Planänderungsverfahren vom 12. 8. 2015, dass damit „die Riegelwirkung der Brückenbauwerke minimiert“ und durch die „optische Reduzierung der Gesamthöhe der Überbauten ein erheblich leichter Eindruck erweckt“ wird. Wie zynisch diese „Nachbesserung“ ist, zeigt sich daran, dass die Kläger vor dem VGH in sämtlichen Verfahren und Gerichtsprozessen neben all den anderen Argumenten genau diese massiven Auswirkungen der Großbrücken für das Landschaftsbild vorgebracht hatten. Vom Gericht wurde dies damals als „absolut unmaßgeblich“ abgelehnt.

Besserer Lärmschutz auch für Schwindkirchen wurde von der Autobahn-Direktion abgelehnt.

Lärmschutz gibt es nur bis zu den gesetzlichen Grenzwerten, erklärten die Autobahn-Planer Frank Frischeisen und Robert Köhl den Besuchern der Bürgerversammlung in Schwindkirchen am 26.06.2015.

Quelle: <https://www.merkur.de/lokales/erding/schwindkirchen-will-mehr-schallschutz-5173135.html>

Bei der Erneuerung von Teilen der A 92 wurden die laute Betonfahrbahn rausgerissen und gegen einen lärmarmen Gussasphalt MA 8S ersetzt. Etwa zur gleichen Zeit wurden bei der Isental-Autobahn laute Betonplatten verbaut.

https://www.bayerische-staatszeitung.de/fileadmin/user_upload/Jahresbeilage29112019.pdf

Erneuerung der A92, Anschlussstelle Freising-Ost bis Anschlussstelle Erding

....

Die Fahrbahn erhält künftig anstatt einer Betondecke einen Asphaltoberbau. Hier wurde ein Gussasphalt MA 8S gewählt, der für die Belastungen einer Autobahn gut geeignet ist. **Für die Anlieger ergibt sich daraus der positive Nebeneffekt einer deutlichen Lärmreduktion gegenüber der alten Betondecke.** Um die Anzahl der Fugen und Nähte im Gussasphalt zu reduzieren, kamen im Bereich der Anschlussstellen sowie des Standstreifens Splittmastixasphalt und ein DSH-V zum Einsatz

https://www.bayerische-staatszeitung.de/fileadmin/user_upload/Jahresbeilage29112019.pdf

Ausbau des Münchner Autobahnringes A 99

Aus Gründen des Lärmschutzes wird auf ganzer Länge ein offenerporiger Asphalt verbaut.

Zusätzlich errichtet die Autobahndirektion Südbayern auf einer Länge von 3300 Metern Lärmschutzwände mit Höhen bis acht Meter

Um den Artenschutz zu gewährleisten, wird unter anderem auf einer Länge von 2100 Metern ein Zaun zum Schutz der Fledermäuse angebracht.

Während der Bauzeit sind zudem noch zahlreichen Natur- und Artenschutzrechtliche Einschränkungen und Auflagen zu beachten.

Beispielsweise sind zum Schutz der Fledermäuse bereits bauzeitlich erhebliche zusätzliche Aufwendungen in Form von Schutzwänden und Fledermaus-Leiteinrichtungen erforderlich.

Die Gesamtbaukostender Maßnahme, die teils aus Erhaltungsmitteln und teils aus Mitteln des Bedarfsplans realisiert werden,

liegen bei knapp 170 Millionen Euro.

[Zurück zu Themengebiete](#)

Unnötiger Lärm aufgrund suboptimaler Fahrbahnbeläge auf der Isental-Autobahn

- Es gibt scheinbar einen gravierenden Unterschied zwischen ‚lärmmindernd‘ und ‚lärmarm‘
‚lärmmindernd‘ kann schon eine Verbesserung um magere -1 dB sein
‚lärmarm‘ werden aber nur Fahrbahn-Beläge bezeichnet, die eine gravierende Verbesserung bringen.
- Bei anderen Autobahn-Bauvorhaben (z.B. A92) wurde kürzlich die Beton-Fahrbahn aufwändig rausgerissen und gegen eine wesentlich leisere Asphalt-Fahrbahn ersetzt.
An welchen Autobahn-Neubaustrecken in Deutschland wurde noch BETON verbaut ?
- Vergleichbarkeit der Isental-Autobahn mit anderen Autobahn-Neubauprojekten in Bezug auf Lärm
- Warum wurde nicht leiseres akustisches Grinding verwendet ?
Schutz der Umwelt durch Reduktion der Reifen-Fahrbahn-Geräusche mit Oberflächenstruktur zur lärmtechnischen Optimierung (akustisches Grinding)
- Warum wurde nicht Asphalt verwendet wie an der B15neu zwischen Regensburg und Landshut ?
- Warum wurde die sehr unebene Betonfahrbahn zwischen Pastetten und Lengdorf nicht bemängelt

Von der Regierung wurde die Finanzierung des Neubaus der Isental-Autobahn durch ÖPP (Public-Private-Partnership) beschlossen. Das ÖPP-Konsortium hatte beschlossen, die Fahrbahn aus Beton zu fertigen, denn eine Betonfahrbahn führt zu geringeren Unterhaltskosten (in den folgenden 30 Jahren), ist aber im Vergleich zu guten Asphalt-Belägen viel lauter.

Unterlagen zeigen zwei unterschiedliche Fahrbahnbeläge auf der Isentalautobahn:

Waschbeton (40%)

Black-Topping (60%)

Der Bevölkerung in Schwindkirchen wurde 2011 ein Flüsterasphalt im Bereich PWC-Anlage bis Mainbach versprochen. Anstelle eines echten Flüsterasphalts (bis zu -10 dB Verbesserung) wurde aber eine Betonfahrbahn mit DSH-V verbaut, die nur einen Bruchteil des Lärmschutzes bringt wie ein echter, offenerporiger Flüsterasphalt (OPA)

Siehe auch https://www.adac.de/mmm/pdf/27419_113100.pdf

Diese schlucken den Schall der Fahrgeräusche – daher Flüsterasphalt der Name Flüsterasphalt. **Bis zu zehn Dezibel leiser ist dieser „offenporige Asphalt“ (OPA), wie er korrekt heißt. Für das menschliche Gehör halbiert das die empfundene Lautstärke.**

Siehe auch Bericht 200190276401: Ermittlung der Geräuschemission von Fahrbahnoberflächen auf der BAB A 94 bei Dorfen

Aus den Ergebnissen geht hervor, dass die Geräuschemission der Fahrbahndeckschicht an den Messpunkten ca. 4 dB bis 5 dB geringer ist als die Geräuschemission des Referenzbelags. Anhand dieser Ergebnisse ist die Fahrbahndeckschicht als lärmmindernd zu bewerten.

Dabei ist zu bemerken, dass die in oben erwähnten Gutachten sich die Lärmminderung aber nur auf PKW bezieht.

Die Lärmemissionen der wesentlich lautereren LKW wird in dem Gutachten scheinbar nicht berücksichtigt.

Beim Neubau des 33 Kilometer langen Streckenabschnitts der A94 zwischen München und Passau spielte Nachhaltigkeit eine tragende Rolle. Deshalb entschied sich das Betreiberkonsortium für eine Fahrbahn aus Beton.

Siehe Info aus [bauforum24.biz](https://www.bauforum24.biz):

<https://www.bauforum24.biz/news/heidelbergcement/neubau-der-autobahn-a94-r7897/>

02.10.2019 von Bauforum24, Neubau der Autobahn A94, Nachhaltiger Lückenschluss mit Beton

Heidelberg, 30.09.2019 - Ein 33 Kilometer langer Streckenabschnitt der A94 zwischen München und Passau ist auf der grünen Wiese entstanden. Bei Planung und Bau soll Nachhaltigkeit eine tragende Rolle gespielt haben. Das Betreiberkonsortium entschied sich für eine Fahrbahn aus Beton, da sich mit dieser Bauweise dauerhafte, griffige und lärmmindernde Oberflächen erreichen lassen.

Beim Neubau des 33 Kilometer langen Streckenabschnitts der A94 zwischen München und Passau spielte Nachhaltigkeit eine tragende Rolle. Deshalb entschied sich das Betreiberkonsortium für eine Fahrbahn aus Beton.

<https://www.bauforum24.biz/news/heidelbergcement/neubau-der-autobahn-a94-r7897/>

02.10.2019 von Bauforum24, Neubau der Autobahn A94

Nachhaltiger Lückenschluss mit Beton

Heidelberg, 30.09.2019 - Ein 33 Kilometer langer Streckenabschnitt der A94 zwischen München und Passau ist auf der grünen Wiese entstanden. Bei Planung und Bau soll Nachhaltigkeit eine tragende Rolle gespielt haben. Das Betreiberkonsortium entschied sich für eine Fahrbahn aus Beton, da sich mit dieser Bauweise dauerhafte, griffige und

lärmmindernde Oberflächen erreichen lassen.

Bauforum24 Artikel (19.09.2019): Brückenbau mit Fertigteilen

Beim Neubau des 33 Kilometer langen Streckenabschnitts der A94 zwischen München und Passau spielte Nachhaltigkeit eine tragende Rolle. Deshalb entschied sich das Betreiberkonsortium für eine Fahrbahn aus Beton.

Auf der Isental-Autobahn wurde in ca. 40 % der Strecke eine Ausführung in Waschbeton durchgeführt. Diese bringt aber nur sehr wenig Lärmminderung.

Laut einem Artikel in www.this-magazin.de hätte man durch ‚Grinding‘ eine Lärmminderung von bis zu -5 dB erreichen können.

Auf dem S 94 Teilstück zwischen Forstinning und Pastetten wurden bereits drei verschiedene Fahrbahnoberflächen getestet.

Leider gingen diese Testresultate offensichtlich nicht in die Entscheidung über die Fahrbahnoberfläche der Isental-Autobahn mit ein.

https://www.this-magazin.de/artikel/tis_Grinding_-_Mehr_Griffigkeit_weniger_Laerm_1396018.html

Da es bisher nicht möglich war, dichte Betonoberflächen mit einer Lärmminderung über einem DStro-Wert von -2 dB(A) zielsicher herzustellen, kann eine deutliche lärmtechnische Verbesserung an dichten Fahrbahnbelägen nur mit einer optimierten Fahrbahntextur in Bezug auf Geometrie und Gestalt möglich gemacht werden.

Grinding – ein richtungsweisendes Verfahren

Eine richtungsweisende Lösung ist das Grinding-Verfahren. Hier werden durch eine gezielte, maßgenaue Bearbeitung der Oberfläche am erhärteten Beton sehr gute Ergebnisse realisiert, wobei mit einer optimalen Textur eine Lärmminderung in der Größenordnung von -5 dB(A) erreicht werden kann. Somit bietet das neue, innovative Verfahren eine gute Alternative zur bisherigen Texturierung des Frischbetons in der Waschbeton-Bauweise.

In Bezug auf die Wirtschaftlichkeit bietet ein Straßenbeton mit Grindingtextur in der einfacheren ein- oder zweilagigen Bauweise gegenüber der zweischichtigen Waschbetonbauweise ökonomische und ökologische Vorteile. Weitere Kosten lassen sich bei der Betonherstellung senken, wenn Gesteinskörnungen verwendet werden, deren Eigenschaften unter den Anforderungen der TL Beton-StB für Waschbeton liegen.

<https://www.heidelbergcement.de/de/beton/grinding>

Grinding: Eine lärmarme und griffige Textur

In den letzten Jahren ist das Umweltbewusstsein der Bevölkerung bzw. die Sensibilisierung im Hinblick auf Lärmbelästigung erheblich gestiegen. Aufgrund des prognostizierten stark steigenden Verkehrsaufkommens, insbesondere auf den Bundesfernstraßen, nimmt das Thema Verkehrslärm heute eine zentrale Rolle ein. Es werden zunehmend intensive aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen getroffen. Beispiele sind hier die Lärmreduzierung an der Entstehungsquelle, d.h. am Fahrzeug, Reifen und Fahrbahnbelag, die Eingrenzung der Schallausbreitungsgebiete durch Lärmschutzwände und -wälle sowie schalltechnische Verbesserungsmaßnahmen an Gebäuden z.B. durch Lärmschutzfenster.

<https://www.vsvi-blmbbg.de/pdf/mnl.pdf>

Dünne Schichten im Heißeinbau auf Versiegelung (DSH-V)

- FGSV-Merkblatt für DSH-V (M DSH-V)
 - Ursprung in der Erhaltungsplanung („Dünne Schichten“)
 - Geeignet für Neubau/Fahrbahndeckensanierung/Griffigkeitsverbesserung
 - Größtkorn 5 oder 8 mm (DSH-V 0/5, DSH-V 0/8)
 - Erhöhter Hohlraumgehalt im Mischgut (MPK 4-6 %)
 - Anspritzen der Unterlage und Überbauen mit DSH-V-Mischgut in einem Arbeitsgang -> Hineinziehen der Bindemittelschicht in das Mischgut
 - Deckschichtdicke ca. 1,2 bis 2,0 cm
 - Noch kein DStro-Wert (erfahrungsgemäß sind ca. -4 - -5 dB(A) erreichbar)
- DSH-V

Pegelminderung:

Vorteile

- Hohe Pegelminderung vor allem bei Pkw

Nachteile

- **Nachlassende Wirkung durch Abrieb und hohe Verkehrslasten (?)**
- **Weniger Wirkung bei Lkw**

Bau- und Verkehrstechnik:

Vorteile

- „Dichte“ Schicht, aber mit erhöhtem Hohlraumgehalt in der oberen Zone
- Keine erhöhten Anforderungen an Unterlage
- Guter Schichtenverbund (wichtig bei dünnen Schichten)
- Geringe Kosten durch geringere Schichtdicken

Nachteile

- Einbauverfahren mit speziellem Gerät
- Feines Mischgut verformungsanfällig
- Spezielles Einbaugerät notwendig

Kosten:

Vorteile

- Geringe Kosten durch geringere Schichtdicken

Der Planfeststellungsbeschluss für den Neubau der A 94

https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/mam/dokumente/bereich3/pfv/bundesautobahnen/a94/a94_dorfen-heldenstein_2015-08-12_plab_larm-immissionsschutzwande_u_fahrbahnbelag.pdf

2. Der Planfeststellungsbeschluss für den Neubau der A 94 im Abschnitt Dorfen - Heldenstein von Bau-km 34+730 bis Bau-km 50+040 vom 22. 11. 2011, Az. 32-4354.1-A94-9, in der zuletzt durch Planänderungsbeschluss vom 07.08.2015, Az. 32-43541-3-18-3, geänderten Fassung gilt als entsprechend geändert.

Dies betrifft im Wesentlichen folgende Maßnahmen:

Änderung der Materialeigenschaften bzw. Umgestaltung von Lärm-, Irritations- und Immissionsschutzwänden im Bereich von mehreren Brückenbauwerken (K 35/2, K 36/1, K 37/1, K 37/2, K 38/1, K 38/1 a, K 38/2b, K 39/1, K 39/3, K 40/1, K 41/2, K 42/2, K 47/2)

Erhöhung von zwei Immissionsschutzwänden von 2,5 m auf 3,5 m Höhe auf dem Brückenbauwerk (K 36/1) über das Goldachtal (BWV Nr. 54a)

Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages von Bau-km 34+730 bis Bau-km 36+000 und von Bau-km 39+950 bis Bau-km 43+638

5. Die Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses vom 22. 11. 2011 werden um folgende Nebenbestimmungen ergänzt:

5. 1 Durch den Einbau eines geeigneten Fahrbahnbelages von Bau-km 34+730 bis Bau-km 36+000 und von Bau-km 39+950 bis Bau-km 43+638 ist sicherzustellen, dass der Emissionspegel L_m , E (vgl. Gleichung (6) der RLS-90) dauerhaft um mindestens 3 dB(A) gemindert wird.

5. 2 Der Einbau des Fahrbahnbelages von Bau-km 34+730 bis Bau-km 36+000 und von Bau-km 39+950 bis Bau-km 43+638 muss besonders sorgfältig erfolgen und ist permanent zu überwachen, um die lärmindernde Wirkung von mindestens 3 dB(A) sicherzustellen. Dies ist zu dokumentieren.

5. 3 Die Wirkung des lärmindernden Fahrbahnbelages muss dauerhaft gewährleistet und nachgewiesen werden. Daher ist in geeigneten zeitlichen Abständen zu prüfen, ob die geforderte Minderungswirkung noch anhält. 5. 4 Sollte die lärmindernde Wirkung des Fahrbahnbelages nicht mehr gewährleistet sein, ist ein neuer Fahrbahnbelag einzubauen oder ein alternatives Lärmschutzkonzept vorzusehen, um den Gesamtumfang des Lärm-Schutzes (Fahrbahnbelag und aktive Lärmschutzanlagen) sicherzustellen.

5.5 Für den Fall, dass der Neueinbau eines Fahrbahnbelages mit einer Minderungswirkung von mindestens 3 dB(A) nicht mehr in Frage kommen sollte, behalten wir uns die Entscheidung über ein alternatives Lärmschutzkonzept vor. Damit soll der Gesamtumfang des aktiven Lärmschutzes (Fahrbahnbelag und Lärmschutzanlagen) sichergestellt werden. In diesem Fall hat der Vorhabensträger unverzüglich nach Feststellung der in Auflage A.5. 4 dieses Planänderungsbeschlusses genannten Voraussetzungen entsprechende Planunterlagen vorzulegen.

[Zurück zu Themengebiete](#)

Wie stark wird der Lärm noch steigen, wenn die Lärminderung des DSH-V mit den Jahren nachlässt ?

Auf 60 % der Isental-Autobahn wurde ein so genanntes „Black Topping“ (DSH-V 5) aufgebracht. Rund 40 % der Fahrbahn der Isental-Autobahn hat eine Waschbeton-Fahrbahn-Oberfläche

Durch Alterung verringert sich bei vielen Fahrbahnbelägen die lärm mindernde Wirkung.

https://www.stmb.bayern.de/miniwebs/leiser_strassenverkehr/dshv/index.php

Lärminderung und Dauerhaftigkeit

Bedingt durch die Oberflächenstruktur des DSH-V wird eine Minderung des Rollgeräusches bewirkt, so dass diese Deckschichtart auch zur Lärminderung eingesetzt werden kann. Es liegt aber noch keine Zuordnung der Lärminderungswerte gemäß RLS 90 vor, daher kann dieser Deckschichttyp nicht im Rahmen von Planfeststellungen angewendet werden. Aus heutiger Sicht kann eine langfristige Lärminderung von mindestens -3 dB(A) innerorts und außerorts erzielt werden.

Die Dauerhaftigkeit von Deckschichten aus DSH-V kann mit ca. 10 Jahren angesetzt werden.

<https://www.vsvi-blhbhg.de/pdf/mnl.pdf>

Dünne Schichten im Heißeinbau auf Versiegelung (DSH-V)

Pegelminderung:

Vorteile

- Hohe Pegelminderung vor allem bei Pkw

Nachteile

- **Nachlassende Wirkung durch Abrieb und hohe Verkehrslasten (?)**
- **Weniger Wirkung bei Lkw**

https://www.stmb.bayern.de/miniwebs/leiser_strassenverkehr/dshv/index.php

DSH-V : Dünne Asphaltdeckschichten in Heißeinbauweise auf Versiegelung

Dünne Asphaltdeckschichten in Heißeinbauweise auf Versiegelung sind entsprechend dem geltenden Regelwerk eine Sanierungsbauweise, die auf allen Arten von alten Asphaltbefestigungen eingesetzt werden können. Sie können aber auch auf neuen Asphalt- oder Betonschichten eingebaut werden. Es ist beabsichtigt, das bei der Fortschreibung des Regelwerks zu berücksichtigen.

[Zurück zu Themengebiete](#)

Verschlechterung des Lärmschutzes durch Ersatz von hochabsorbierenden Lärmschutzwänden gegen Plexiglas

Das ABD hatte 2015 beschlossen, auf der Lappachtal-Brücke eine hochabsorbierende Lärmschutzwand gegen Plexiglas zu tauschen.

Bei allen sieben Brücken, die sich zwischen dem Harrainer Bach nordöstlich von Pastetten und dem Lappachtal südwestlich von Dorfen befinden, werden die Schutzwände geändert.

https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/mam/dokumente/bereich3/pfv/bundesautobahnen/a94/a94_pastetten-dorfen_larm-immissionsschutzwande_und_fahrbahnbelag_12_08_2015.pdf

Pastetten – Dorfen km 16+980 - km 34+423 Planänderung nach § 17 d FStrG Änderung von Lärm- und Immissionsschutzwänden sowie des Fahrbahnbelags vom 22.05.2015

Bei allen sieben Brücken, die sich zwischen dem Harrainer Bach nordöstlich von Pastetten und dem Lappachtal südwestlich von Dorfen befinden, werden die Schutzwände geändert.

...

Bei den Großbrücken über das Isental (K 24/1) und über das Lappachtal (K 31/1) werden in den Bereichen, in denen die A 94 je-weils das FFH-Gebiet DE 7739-371 "Isental mit Nebenbächen" quert, die Schutzwände mit einer Höhe von 2,0 m über Gradienten der Fahrbahnlichtdicht ausgeführt. Beiderseits anschließend haben die lichtdichten Schutzwandanteile nach Ausbildung fließender Übergangsbereiche durchgehend eine Höhe von 1,20 m über der Gradienten der Fahrbahn. Die Schutzwandanteile ab 2,0 m bzw. ab 1,20 m über der Gradienten der Fahrbahn sind jeweils transparent und reflektierend. Bei den Brücken über die GVS Kopfsburg - Badberg (K 27/1), über die Kreisstraße ED 16 (K 30/1) und über die Staatsstraße 2086 (K 30/2) werden die Schutzwände jeweils mit einer Höhe von 1,20 m über der Gradienten der Fahrbahn lichtdicht und reflektierend ausgeführt. Die Schutzwandanteile ab 1,20 m über der Gradienten der Fahrbahn sind jeweils transparent und reflektierend. Die licht-dichten Schutzwandanteile sind überwiegend hochabsorbierend, in Teilbereichen aber auch reflektierend ausgebildet (Unterlage 1 E, Anlage 2). Der Einsatz transparenter Schutzwandanteile erfolgt um die Gestaltung der Brückenbauwerke im Streckenverlauf zu verbessern. Neben den planfestgestellten hochabsorbierenden, lichtdichten Schutzwänden werden in der Planänderung auch reflektierende, transparente Schutzwände bzw. Schutzwandanteile vorgesehen. Durch den Einsatz der transparenten Schutzwandanteile wird die Gesamthöhe der Überbauten der Brückenbauwerke „optisch“ verringert, d. h. die Überbauten wirken gegenüber der Ausführung mit rein lichtdichten Schutzwänden wesentlich schlanker, da nur noch ein Teil des Überbaus als durchgehendes Bauteil wirkt. Vor allem auf den weitgespannten Großbrücken über Isen (K 24/1) und Lappach (K 31/1) führt der Einsatz der transparenten Schutzwandanteile zu einem Erscheinungsbild, welches aufgrund der beschriebenen optischen Reduzierung der Gesamthöhe der Überbauten einen erheblich leichteren Eindruck erweckt. Hierdurch wird die Riegelwirkung der Bauwerke und damit Eingriffe der Planung in das Landschaftsbild erheblich minimiert. Damit neben den lichtdichten auch die transparenten Schutzwandanteile für Vögel als Hindernisse erkennbar sind, werden die transparenten Schutzwandanteile in Abstimmung mit dem Bayerischen Landesamt für Umwelt mit einem hochwirksamen Kollisionsschutz ausgestattet (vgl. A.5.14 dieses Planänderungsbeschlusses). Auf die Ausführungen in Unterlage 1 E und die Anlage 2 wird verwiesen. Zudem ist die Anordnung des lärm mindernden Fahrbahnbelages im Bereich von Bau-km 23+000 bis Bau-km 25+045 und von Bau-km 32+950 bis Bau-km 34+423 erfolgt, um nachteilige schalltechnische Auswirkungen aus dem Ersatz der hochabsorbierenden und lichtdichten Schutzwände durch reflektierende, transparente Schutzwände und Schutzwandanteile in diesen Bereichen (vgl. Unterlage 1 E, Anlage 1) zu vermeiden.

Die ABD hatte auf der Lappachtalbrücke die hochabsorbierenden Lärmschutzwände gegen Plexiglas ausgetauscht mit Hinweis auf einen lärm mindernden Fahrbahnbelag (DSH-V) in dem vollen Bewusstsein, dass dieser erfahrungsgemäß bei LKW kaum Wirkung zeigt.

Auf der Lappachtalbrücke war aber bereits vorher ein lärm mindernder Belag im Plan.

Das bedeutet, dass ohne Verbesserung des Fahrbahnbelages der Lärmschutz der hochabsorbierenden Lärmschutzwände durch Austausch gegen Plexiglas gravierend verringert wurde

<https://www.vsvi-blmbbg.de/pdf/mnl.pdf>

Dünne Schichten im Heißeinbau auf Versiegelung (DSH-V)

Pegelminderung:

Vorteile

- Hohe Pegelminderung vor allem bei Pkw

Nachteile

- Nachlassende Wirkung durch Abrieb und hohe Verkehrslasten (?)
- Weniger Wirkung bei Lkw

Wurde mehr Wert auf optische Wirkung der Lärmschutzwände gelegt als auf die lärmmindernde Wirkung ?

https://docplayer.org/116728685-Ausgabe-symposium-oepp-projekt-bau-der-a-94-isentalautobahn-issn-x.html#show_full_text

Eine besondere Herausforderung an die Gestaltung stellen die Lärmschutzwände des ÖPP-Projekts dar. Dies liegt sowohl in der sehr hohen Anzahl von 53 Wänden begründet als auch erschwerend in deren sehr starker geometrischer Vielfalt.

19 Hinsichtlich der Maximalhöhe ist einerseits für niedrige und andererseits für hohe Wände eine gemeinsame Lösung zu finden. Zudem soll die Materialkombination aus transparenten Scheiben und wellenförmig angeordneten und durchgefärbten Absorberelementen höhenmäßige Akzente setzen.

20 Lärmschutzwand über A-8-Talbrücke Bergen Autobahndirektion Südbayern

21 Referenzplan für K 47/2: hohe Lärmschutzwand und damit lange Absenkung Autobahndirektion Südbayern Zu Beginn des Entwurfs hat sich ergeben, dass die Gestaltungsvorlage der Welle nicht einfach übertragbar ist. Eine Reihe von Lärm- bzw. Irritationsschutzwänden endet im Anschluss an die Brücken. Hier ist das stetige Auslaufen mittels Absenkung in einer Neigung von 1:8 zur Vermeidung des Lärmschlags zu berücksichtigen. Im Fall einer hohen Wand wäre die Welle analog zur Talbrücke Bergen umsetzbar. Bei niedrigen Lärm- bzw. Irritationsschutzwänden ergibt sich dagegen die Schwierigkeit, dass die Form der Welle letztlich geometrisch nicht dargestellt werden kann. Zum Teil dienen die Lärmschutzwände auf den Brücken wiederum als Lückenschluss zwischen den Lärmschutzwällen entlang der Strecke, hier ist über das Querschott ein abruptes Ende der hohen Wand zu berücksichtigen. Aus diesem Grund wurde für den ÖPP- Abschnitt Pastetten Dorfen Heldenstein eine Lösung mit einzelnen getrennten Bögen entwickelt. Diese Gestaltung wird im Vergleich zur Welle eine etwas schärfere Kontur aufweisen. Für ein harmonisches Erscheinungsbild wird der Pfostenabstand von 2 m auf der Brücke bis zum Ende der Wand weitergeführt.

22 Referenzplan für K 20/2: niedrige Irritationsschutzwand und damit kurze Absenkung Autobahndirektion Südbayern

23 Referenzplan für K 47/2: hohe Lärmschutzwand mit Querschotteinbindung in Wall Autobahndirektion Südbayern

[Zurück zu Themengebiete](#)

Verbringung des Überschussmassen nach Osendorf anstelle Verwendung für Lärmschutzwälle

Während der Planungsphase und den Anhörungen der Einsprüche hieß es immer wieder, dass die reichlichen Überschussmassen evtl für Lärmwälle verwendet werden könnten.

Dies wurde aber von Seiten der ABD relativ kurz nach dem letzten Prozess vor dem VGH verworfen.

https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/mam/dokumente/bereich3/pfv/bundesautobahnen/a94/pu_pa-do_2011-07-11_deponierung_ueberschussmassen_kiesgrube_osendorf.pdf

Planänderung nach § 17 d FStrG Deponierung der Überschussmassen in der Kiesgrube Osendorf vom 21.01.2011

2.1.1. Alternativenprüfung

Im Zuge der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen zur 3. Tektur vom 27.02.2009 wurden bereits verschiedene Möglichkeiten zur Ablagerung der Überschussmassen geprüft. Dabei wurde insbesondere auch die Ab-lagerung von Überschussmassen auf landwirtschaftlichen Produktionsflächen in Erwägung gezogen. Zur Aufrechterhaltung der landwirtschaftlichen Nutzung müssten die Überschussmassen jedoch möglichst ebenflächig eingebaut werden, so dass eine deutlich größere Fläche betroffen wäre. Bei einer ebenen Ausbringung der Massen in einer angenommenen Ausbringstärke von durchschnittlich 0,50 m müssten ca. 42,5 ha landwirtschaftliche Flächen beansprucht werden. Da diese Flächen von den jeweiligen Eigentümern für mehrere Jahre nicht mehr genutzt werden könnten, würde dies zu einem schwerwiegenden Eingriff in private Eigentumsverhältnisse führen. Auch ein Einbau der Überschussmassen in Lärmschutzwälle als zusätzlicher Lärmschutz wurde nicht weiterverfolgt. Der Grund hierfür ist, dass angesichts der Menge von Überschussmassen bei Erhöhung der Lärmschutzanlagen nur ein Bruchteil der Gesamtmassen entsorgt werden könnten. Eine Erhöhung der Lärmschutzwälle führt zudem zu einem deutlichen Mehrbedarf an privaten Flächen, da die Dammaufstandsfläche pro 1 m Höhenzuwachs um 3 m breiter wird. Dadurch wären eine Vielzahl von Eigentümern stärker betroffen, obwohl es aus immissionsschutzrechtlichen Gründen keine Rechtfertigung für die Beanspruchung bzw. den Entzug des Eigentums gibt, da mit den bereits geplanten Lärmschutzanlagen die gesetzlichen Grenzwerte der 16. BImSchV weitgehend eingehalten sind, und sich die allgemeine Lärmsituation auch durch höhere Lärmschutzanlagen nicht wesentlich weiter verbessern würde.

Massen Erdbau: über 4,5 Mio. m³ Erdbewegungen .. und nichts übrig für Erhöhung der Lärmschutzwälle ?

https://abdsb.bayern.de/imperia/md/content/stbv/abdsb/projekte/planung/abdsb_a94_brox_final_20.9.19_low.pdf

Massen Erdbau: über 4,5 Mio. m³ Erdbewegungen

Betonfahrbahn: 564.000 m² in wartungsarmer und hochbelastbarer Betonbauweise

Auf der Strecke sind ca. 4,20 Mio. m³ Erdabtrag zu bewältigen... wobei ca. 600.000 m³ auf einem Aussichtsborg aufgehäuft, die restlichen ca. 3,60 Mio. m³ in Einschnitten stabilisiert aufgetragen werden

Die Lärmschutzwälle sind größtenteils geschüttet und die Arbeiten zur Gründung der Lärmschutzwände hauptsächlich der Brücken gestartet.

Die aktuelle Massenbilanz, Stand Ende Oktober 2017, sieht folgendermaßen aus:

– Oberbodenabtrag:	300.000 m ³
– Bodenabtrag:	3.300.000 m ³
– Bodenauftrag:	2.800.000 m ³
– Beton für Ingenieurbauwerke:	190.000 m ³

[Zurück zu Themengebiete](#)

Enorme Kosten für Baugrund-Stabilisierungsmaßnahmen – zu wenig Geld für Lärmschutz ?

Fundamente für Goldachtalbrücke sind 20 Meter tief

An anderen Brücken bis zu 40 Meter tiefe Fundamente

z.B. die Pfahllängen der Isentalbrücke variieren zwischen 16,00 m und 34,00 m.

<https://www.innsalzach24.de/innsalzach/region-muehldorf/schwindegg-ort75366/schwindeggdorfen-isentalautobahn-gmbh-betont-rechtzeitigen-abschluss-a94-bauarbeiten-9766195.html>

Anfang März hatte ein Bericht der Süddeutschen Zeitung (SZ) für Aufsehen gesorgt, laut dem die Bauarbeiten an der Ornautalbrücke derzeit ruhen würden. Der Grund seien dort aufgetretene Risse. "Notfalls müssen wir halt alles wieder einreißen", soll ein Bauarbeiter lapidar gegenüber der SZ erklärt haben. Die Zeitung berichtete außerdem, dass auch sonst sind viele der von Gegnern des Baus im Isental prophezeiten Szenarien eingetreten seien. Beispielsweise Hangrutsche, sandige Untergründe, die Unmengen von Beton erfordern und Wasserquellen, welche das Setzen von Fundamenten erschwerten.

<https://www.heidelbergcement.de/de/referenz/autobahn-a94>

Teilstück A 94 zwischen München und Passau

Objektdaten

Projekt: ÖPP-Projekt A94

Bauherr: Isentalautobahn GmbH & Co. KG, Ampfing

Hauptauftraggeber: Bundesrepublik Deutschland vertreten durch Autobahndirektion Südbayern

Planung und Bau: ARGE A94 Isentalautobahn (bestehend aus Berger Bau SE; ARGE Eiffage VI 1 GbR; Wayss & Freytag Ingenieurbau AG)

Die vielen Viadukte, die beim Bau eines Teilstücks der A94 zwischen München und Passau nötig sind, waren für das Straßenbauteam eine Herausforderung. Dennoch erreichte es bei einer Einbaubreite von zehn Metern eine Einbauleistung von 50 bis 60 Meter pro Stunde. Mithilfe zweier in Reihe geschalteter Fertiger baute der Trupp in einem Arbeitsgang unmittelbar hintereinander jeweils eine Lage Unter- und Oberbeton ein. HeidelbergCement lieferte rund 60.000 Tonnen Zement für Betonfahrbahndecken aus dem Werk Burglengenfeld und 75.000 Tonnen Zement für die Bodenverbesserung.

... unser Beitrag zu diesem Objekt:

Zement:

ca. 60.000 Tonnen Zement für Betonfahrbahndecken: CEM I 42,5 N mit Na₂O-Äquivalent < 0,60 % aus Burglengenfeld;

ca. 75.000 Tonnen Zement für Bodenverbesserung: Kalk-Zement-Mischbindemittel 50/50; 30/70; 70/30, Walhalla Kalk Regensburg; CEM II/A-LL 32,5 R

[Zurück zu Themengebiete](#)

Tempolimit von 120 km/h wurde wieder zurückgenommen, bevor umfangreiche Messungen vorgenommen wurden.

Der Lärm der Autobahn wurde wieder lauter seit Rücknahme des Tempolimits. Speziell am Wochenende hört man nun immer wieder sehr laute Fahrzeuge, die mit Höchstgeschwindigkeit auf der Autobahn rasen.

Tempolimit ist auch angesagt in Bezug auf Umweltschutz:

<https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/oesterreich-beendet-tempo-140-auf-autobahn-16625252.html>

Die neue österreichische Umweltministerin Leonore Gewessler (Grüne) hat das Pilotprojekt "Tempolimit 140" auf der österreichischen Autobahn 1 offiziell beendet. Seit dem 1. März 2020 gilt auf den beiden Strecken in Nieder- und Oberösterreich mit einer Gesamtlänge von 120 Kilometern wieder das sonst übliche Tempolimit von 130 km/h. Gewessler sagte: "Höhere Geschwindigkeit führt zu höherer Umweltbelastung."

<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/verkehrsplanung/tempolimit#tempolimit-auf-autobahnen->

Das UBA untersucht, inwieweit die Umweltbelastungen des Straßenverkehrs in Zusammenhang mit den gefahrenen Geschwindigkeiten stehen und welchen Beitrag Geschwindigkeitsbeschränkungen zu einer Verminderung der Umweltbelastungen leisten können.

Im Jahr 2018 verursachten Pkw und leichte Nutzfahrzeuge auf Bundesautobahnen in Deutschland Treibhausgasemissionen in Höhe von rund 39,1 Millionen Tonnen Kohlendioxid-Äquivalente (CO₂-Äquivalente). Durch die Einführung eines generellen Tempolimits von 120 km/h auf Bundesautobahnen würden die Emissionen um jährlich 2,6 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente reduziert. Selbst ein Tempolimit von 130 km/h würde die Treibhausgasemissionen bereits um 1,9 Millionen Tonnen, ein Tempolimit von 100 km/h sogar um 5,4 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente pro Jahr mindern.

Tempolimit auf Autobahnen rettet Leben.

Seit Aufhebung des Tempolimits passierten schon mehrmals Unfälle auf dem Abschnitt Pastetten – Heldenstein. Es wird berichtet, dass nun wieder sehr häufig auf der A94 gedrängelt wird, teilweise sogar gesetzeswidrig rechts überholt wird.

<https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/pro-tempolimit-freie-fahrt-fuer-die-vernunft-16003828.html>

Die Sachlage ist klar: Wo Geschwindigkeiten begrenzt werden, sinkt die Zahl der Verkehrstoten deutlich. Man muss es leider so drastisch sagen: Für den Kick einer Minderheit in PS-starken Limousinen müssen jedes Jahr Menschen sterben.

<https://www.faz.net/aktuell/politik/inland/warum-ein-tempolimit-leben-rettet-ein-tieferer-blick-in-statistiken-16676138.html>

„Freie Fahrt für freie Bürger“ – wie viele Menschenleben ist das wert? Vor dieser Debatte drücken sich die Tempolimit-Gegner. Zugleich beteuern sie, „alles“ für sichere Autobahnen zu tun. Das passt nicht zusammen, zeigt ein Blick in die Statistik. Egal, in welche.

Immer lauter werden die Rufe nach einem allgemeinen Tempolimit auf Autobahnen, immer schwerer haben es dessen Gegner: Eine deutliche Mehrheit der Deutschen ist mittlerweile dafür, der ADAC hat seinen erbitterten Widerstand nach Jahrzehnten aufgegeben, und auch der Deutsche Verkehrssicherheitsrat, die zentrale Institution für Verkehrssicherheit in Deutschland, hat sich am Montag für ein Tempolimit ausgesprochen. Der Beschluss fiel nach einer langen Diskussion von eineinhalb Jahren und nachdem an die zweihundert Fachleute die Studien zum Thema ausgewertet haben.

Vehement dagegen sind Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer, die CSU und der Verband der Automobilindustrie (VDA). Ihre Argumente ähneln sich: Deutsche Autobahnen seien bereits die sichersten in Europa (CSU) oder weltweit (Scheuer) und zudem „unsere sichersten Straßen“ (VDA). Abschnitte ohne Tempolimit seien nicht auffälliger als solche mit Geschwindigkeitsbegrenzung. Damit wird der Eindruck erweckt, dass ein Tempolimit keinen Sicherheitsgewinn brächte.

<https://www.wochenblatt.de/politik/altoetting/artikel/312988/a-94-soeders-tempolimit-ist-eine-billige-loesung>

18.01.2020: A 94 – Söders Tempolimit ist eine billige Lösung.

Flüsterbelag und mehr Lärmschutzwände sollen's richten - aber nur entlang der neuen A 94.

Bayerns Ministerpräsident macht den A 94-Lärm zur Chefsache, aber nur entlang des neu eröffneten Abschnitts

<https://www.merkur.de/lokales/erding/dorfen-ort28598/a94-corona-laermmessungen-tempolimit-verlaengert-isentalautobahn-13780627.html>

8.05.20 Wird Tempolimit verlängert? – Erste Ergebnisse liegen vor: Bis jetzt keine Fehler entdeckt. A 94: Virus verzögert Lärmessungen

<https://www.merkur.de/lokales/erding/erding-ort28651/autobahn-entwicklungen-a-94-laermschutz-messungen-nach-ostern-vereinzelte-tempokontrollen-13572452.html>

04.03.20 A 94-Lärmschutz: Messungen nach Ostern - Vereinzelte Tempokontrollen

Das Tempolimit von 120 km/h gibt es jetzt schon einen ganzen Monat auf der A 94. Da stellt sich die Frage: Was hat sich eigentlich seitdem verändert?

<https://www.sueddeutsche.de/muenchen/erding/a94-es-wird-wieder-lauter-1.4934616>

12. Juni 2020, A94: Es wird wieder lauter

Die Situation an der A 94 ist diffus: Einige Lärmmessungen haben noch gar nicht begonnen, andere zählen witterungsbedingt nicht. Der Verkehr hatte vorübergehend etwas abgenommen auf der A94, dafür fahren die Lastwagen jetzt auch noch sonntags

<https://www.ovb-online.de/weltspiegel/bayern/termin-ende-tempolimits-offen-corona-krise-verzoegert-laermmessungen-13795735.html>

02.07.20 Tempolimit auf der A94: 120 km/h bleiben erstmal – Trotz Klage

Die Überprüfung der Lärmbelastung entlang der Isentalautobahn A 94 zieht sich in die Länge. Wegen der Corona-Krise hält das Verkehrsministerium eine Lärmmessung derzeit nicht für sinnvoll. Das Tempolimit gilt erst mal weiter. Es zieht bereits eine Klage

<https://www.br.de/nachrichten/bayern/wegen-corona-laermmessungen-an-isental-autobahn-verzoegern-sich,S4A34bD>

08.07.2020 Wegen Corona: Lärmmessungen an Isental-Autobahn verzögern sich

Die Lärmmessungen an der Isental-Autobahn A 94 dauern an. Sie wurden teilweise verschoben. Denn in den vergangenen Monaten waren wegen der Corona-Pandemie weniger Fahrzeuge unterwegs als normal. Das Tempolimit bleibt vorerst bestehen.

Kaum wurde die umstrittene Isental-Autobahn im Herbst vergangenen Jahres eröffnet, gab es heftige Proteste von Anwohnern wegen des Lärms. Sie forderten – mit parteiübergreifender Unterstützung – eine Überprüfung des Fahrbahnbelags, Nachbesserungen beim Lärmschutz, Tempolimits und Lärmmessungen.

Tempolimit auf Isental-Autobahn

Seit Februar dürfen Autos zwischen Pastetten und Heldenstein nicht mehr schneller als 120 km/h fahren. Für Lastwagen gilt weiter Tempo 80. Es ist eine versuchsweise Regelung.

<https://www.sueddeutsche.de/muenchen/erding/a94-pastetten-ampfung-tempolimit-urteil-1.5020899>

4. September 2020, Verkehr in Bayern: Tempolimit auf der A 94 gekippt

Das Verwaltungsgericht München hat in einem Eilverfahren der Klage eines Mühlhofers stattgegeben. Das Limit auf 120 Stundenkilometer sei unzureichend begründet. Die Beschilderung muss "einstweilen unkenntlich" gemacht werden.

<https://www.br.de/nachrichten/bayern/tempolimit-soeder-verspricht-a94-anwohnern-sofortmassnahmen,Rn0CWrg>

Tempolimit: Söder verspricht A94-Anwohnern Sofortmaßnahmen

Ministerpräsident Markus Söder (CSU) hat den Anwohnern der A94 einen besseren Lärmschutz und die Einführung eines Tempolimits versprochen. Bei einem Ortstermin war er zuvor mit massiven Vorwürfen der Anwohner konfrontiert worden. Bei einem Ortstermin auf einem Pferdehof in unmittelbarer Nähe der neuen A94-Abschnitte haben Anwohner ihrer Kritik freien Lauf gelassen. Unter anderem hieß es, der Bau der neuen Trasse sei nicht mit modernster Technik erfolgt. Während auf anderen Abschnitten Flüsterasphalt verwendet worden sei, verlaufe die A94 in diesem Abschnitt auf rumpligen Betonplatten und ohne Lärmschutzwände.

Söder verspricht baldiges Tempolimit als Sofortmaßnahme

Ministerpräsident Markus Söder (CSU) zeigte Verständnis für die Anwohner. "Wenn das stimmt mit dem Asphalt, muss das verändert werden. Das ist eine der leichtesten Übungen", sagte er. Zudem sei er sehr dafür, auch Lärmschutzwände zu errichten. Als Sofortmaßnahme versprach Söder zudem die Einführung eines Tempolimits ab dem 1. Februar.

Die Anwohner erwarten, dass die Versprechen auch eingelöst werden !

[Zurück zu Themengebiete](#)

Lärmpegel hängt auch vom Verkehrsmenge ab.

Der Lärm war während der Corona-Beschränkungen wesentlich geringer. Wie stark wird der Lärm noch steigen, wenn der Verkehr weiter zunimmt ?

Die Messungen der Gutachter der Stadt Dorfen und der Gemeinde Lengdorf haben angeblich ergeben, dass die aktuellen Werte gerade noch innerhalb der gesetzlichen Grenzwerte liegen.

Was passiert, wenn der Verkehr zunimmt und deshalb mehr Lärm erzeugt wird.

Wieviel mehr Lärm gibt es bei stärkerem Verkehr ?

Darüber wollte der Gutachter der Stadt Dorfen während der Stadtratssitzung im Sept 2020 nicht Auskunft geben

<https://www.merkur.de/lokales/erding/dorfen-ort28598/94-laerm-nicht-lauter-als-erlaubt-90041166.html#idAnchComments>

11.09.20 Lärmmessungen der Stadt Dorfen. A 94-Lärm nicht lauter als erlaubt

Dorfen – Lärmmessungen an der A 94 als rechtlicher Hebel für besseren Schallschutz – diese Hoffnung war nicht wirklich groß. Doch die am Mittwoch im Dorfer Stadtrat präsentierten Ergebnisse haben sie endgültig zunichtegemacht. Die Lärmbelastungen, die zwei Ingenieurbüros im Auftrag der Stadt ermittelt hatten, lagen unter den Grenz- oder relevanten Vergleichswerten „Das ist mehr als ernüchternd“, erklärte Bürgermeister Heinz Grundner (CSU). „Die juristischen Möglichkeiten schrumpfen zusammen, es bleibt nur noch der politische Weg.“

Stehen blieb am Ende lediglich seine Forderung an die Autobahndirektion, einen Nachweis zu erbringen, dass auf der Lappachbrücke tatsächlich ein besonders lärmindernder Belag verbaut wurde. Denn dies ist laut Planfeststellung das Argument, dort keine hochabsorbierenden Schallschutzwände zu errichten. „Auf der Lappachbrücke gibt es im Vergleich keine großen Ausreißer nach oben oder unten“, berichtete Gutachter Sebastian Kluth vom Ingenieurbüro AED über die Befahrung mit einem Messanhänger.

Ansonsten waren die Messergebnisse des Dresdner Büros ernüchternd. Die Kritik, dass der als Buckelpiste verschrieene Abschnitt tatsächlich besonders laut ist, lässt sich dadurch nicht untermauern. Laut Planfeststellungsbeschluss sollte die Fahrbahn mit einer DSH-V-Asphaltdeckschicht zwischen Pastetten und Heldenstein sogar um drei Dezibel leiser sein als normale Beläge. Das hatte AED mit zwei Verfahren überprüft – einer Befahrung und vier stationären Mikrofonen – und bestätigt. Die nach den genormten Verfahren ermittelten Werte waren bei Pkw zwischen 4,7 und 5,7 Dezibel leiser, bei Lkw um 2,1 bis 3,5 Dezibel.

„Minus fünf Dezibel ist meiner Erfahrung nach recht gut“, erklärte Ingenieur Kluth. Die Auswirkungen der ratternden Brückenübergänge könnten aber nicht abgebildet werden. „Das schneiden wir aus unseren Messergebnissen raus. Das ist ein anderes Problem“, erläuterte er.

„Minus fünf Dezibel ist meiner Erfahrung nach recht gut“.

Weil der Lärm von LKW wesentlich lauter und störender ist als der von PKW, wirkt sich die Lärminderung von -5 dB für PKW fast gar nicht aus im Gegensatz zu den mageren Lärminderungen für LKW von -2 dB für LKW.

Der Autobahndirektion war sicher im Vorhinein bekannt, dass der eingebaute DSH-V 5 Fahrbahnbelag bei LKW kaum Lärminderung bringt und der Lärm von der Isental-Autobahn deshalb sehr hoch sein wird. Von der Ankündigung eines lärmmindernden Belags bleibt im Endeffekt nicht viel übrig. Dass an einigen Stellen dann auch noch die Wirksamkeit der Lärmschutzwände durch Austausch von hochabsorbierenden Wänden zu unwirksamen Plexiglas verringert wurde, macht die Lärmproblematik noch schlimmer.

[Zurück zu Themengebiete](#)

Rechtsgrundlagen: § 41 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG):

„Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen... ist sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.“

Es muss bezweifelt werden, dass beim Bau der Isental-Autobahn der Lärmschutz nach dem Stand der Technik ausgelegt wurde.

Vielmehr wurde offensichtlich aus *Nachhaltigkeits-Gründen* eine Beton-Fahrbahn verbaut, die zwar länger hält wie eine Asphalt-Fahrbahn, dafür aber wesentlich lauter ist als eine Asphalt-Fahrbahn mit offenporigem Flüster-Asphalt an dedizierten Streckenabschnitten (z.B. Schwindkirchen oder der Lappachtal-Brücke)

Laut Planfeststellung und diverser externer Quellen bringt die verbaute Betonfahrbahn mit einer dünnen „Black-Topping“ Schicht max -3 dB Lärminderung, während eine Asphalt-Fahrbahn mit offenporigem Flüster-Asphalt bis zu -10 dB an Lärmschutz bringen kann.

Insofern muss man feststellen, dass die ABD die Möglichkeit gehabt hätte,

- die Lärmschutzwände komplett bis oben mit hochabsorbierenden Material auszulegen, anstelle den oberen Teil mit Plexiglas zu machen
- eine Asphalt-Fahrbahn mit offenporigem Flüster-Asphalt (bis zu -10 dB an Lärmschutz) zu planen/bestellen
- vollständige Lärmschutzwände und Lärmschutzwälle zu planen (anstelle Lücken zu lassen wie z.B. zwischen Goldachbrücke und PWC)
- Lärmschutzwälle mit Überschussmassen zu erhöhen zugunsten besseren Lärmschutzes

Gesundheitsrisiken für die Anlieger durch den Dauerlärm der Isental-Autobahn

Im Umweltbundesamt ist längst bekannt, dass optimierte lärmarme Straßenbeläge zur Vermeidung des lärmbedingten Gesundheitsrisikos beitragen. Diese Erkenntnis hatte sich scheinbar nicht im Verkehrsministerium herumgesprochen.

Siehe:

<https://www.asphalt.de/basics/leiser-mit-asphalt/asphalt-fuer-jede-anforderung-eine-loesung/offenporiger-asphalt-opa/>

Zusammenfassend stellt der UBA-Bericht fest, dass optimierte lärmarme Straßenbeläge zur Vermeidung des lärmbedingten Gesundheitsrisikos beitragen und in vielen Fällen ungestörten Nachtschlaf bei gekippten Fenstern ermöglichen. Den kompletten zwölfseitigen UBA-Bericht können Sie unter

<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/laermwirkungen-von-strassenverkehrsgeraeuschen>

einsehen. Diese Veröffentlichung des UBA zeigt die Bedeutung, die lärmindernde Asphaltdeckschichten zukünftig bekommen können.

[Zurück zu Themengebiete](#)

Gesundheitsrisiken für die Anlieger durch den Dauerlärm der Isental-Autobahn

<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/laermwirkung/stressreaktionen-herz-kreislauf-erkrankungen>

Stressreaktionen und Herz-Kreislauf-Erkrankungen

Zu viel Schall - in Stärke und Dauer - kann nachhaltige gesundheitliche Beeinträchtigungen oder Schäden hervorrufen. Schall wirkt auf den gesamten Organismus, indem er körperliche Stressreaktionen auslöst. Dies kann schon bei niedrigeren, nicht-gehörschädigenden Schallpegeln geschehen, zum Beispiel bei Verkehrslärm.

Auswirkungen des Lärms auf die Gesundheit

Lärm ist ein Stressfaktor. Er aktiviert das autonome Nervensystem und das hormonelle System. Als Folge kommt es zu Veränderungen bei Blutdruck, Herzfrequenz und anderen Kreislauffaktoren. Der Körper schüttet vermehrt Stresshormone aus, die ihrerseits in Stoffwechselvorgänge des Körpers eingreifen. Die Kreislauf- und Stoffwechselregulierung wird weitgehend unbewusst über das autonome Nervensystem vermittelt. Die autonomen Reaktionen treten deshalb auch im Schlaf und bei Personen auf, die meinen, sich an Lärm gewöhnt zu haben.

Zu den möglichen Langzeitfolgen chronischer Lärmbelastung gehören neben den Gehörschäden auch Änderungen bei biologischen Risikofaktoren (z. B. Blutfette, Blutzucker, Gerinnungsfaktoren). Auch Herz-Kreislauf-Erkrankungen wie arteriosklerotische Veränderungen („Arterienverkalkung“), Bluthochdruck und bestimmte Herzkrankheiten, einschließlich Herzinfarkt, können durch Lärm verursacht werden.

Höheres Risiko für Bluthochdruck

Im Forschungsprojekt „Epidemiologische Untersuchungen zum Einfluss von Lärmstress auf das Immunsystem und die Entstehung von Arteriosklerose“ (s. Publikationen) untersuchte das Umweltbundesamt über 1.700 vorwiegend ältere Menschen aus Berlin. Die Auswertung ergab, dass Menschen in lauten Wohngebieten häufiger wegen Bluthochdrucks in ärztlicher Behandlung waren als diejenigen in weniger lärmbelasteten Gebieten. So hatten Menschen, die nachts vor ihrem Schlafzimmerfenster einen mittleren Schallpegel von 55 dB(A) oder mehr hatten, ein fast doppelt so hohes Risiko, wegen Bluthochdrucks in ärztlicher Behandlung zu sein, als diejenigen, bei denen der Pegel unter 50 dB(A) lag. Darüber hinaus zeigten sich statistische Zusammenhänge zwischen der nächtlichen Belastung durch Verkehrsgereusche am Wohnort und Beeinträchtigungen des Immunsystems und des Stoffwechsels. Im Gegensatz zum nächtlichen Verkehrslärm wies die Lärmbelastung am Tag einen weniger deutlichen Zusammenhang mit ärztlichen Behandlungen der genannten Krankheiten auf. Die Häufigkeit ärztlicher Behandlungen psychischer Störungen hingegen zeigte einen starken Zusammenhang mit der subjektiv empfundenen Störung durch Lärm am Tag.

Die Forschungsergebnisse zeigen, dass der menschliche Organismus während der nächtlichen Ruhephase auf Lärm empfindlicher reagiert als in der aktiven Phase am Tag. Außerdem wird deutlich, wie wichtig Lärm mindernde Maßnahmen zum Schutz der Nachtruhe sind, um gesundheitliche Beeinträchtigungen zu vermeiden.

Höheres Herzinfarkt-Risiko

Der Zusammenhang zwischen Umweltlärm, Arbeitslärm und Herzinfarkt (Myokardinfarkt) untersuchte die Studie „Chronischer Lärm als Risikofaktor für den Myokardinfarkt – „NaRoMI“-Studie“ – im Auftrag des UBA und der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (s. Publikationen). Die Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler befragten 4.115 Patientinnen und Patienten in Berliner Kliniken in einer „Fall-Kontroll-Studie“. Jedem Herzinfarktpatienten stand ein (bei Frauen zwei) gleichaltriger Kontrollpatient gegenüber, der wegen eines lärmunabhängigen Leidens in Behandlung war, zum Beispiel einem Unfall. Das Ergebnis: Die an Herzinfarkt erkrankten Männer wohnten häufiger an lauterer Straßen als die Kontrollpatienten. Dies zeigte sich besonders deutlich, wenn nur Personen betrachtet wurden, die schon länger – mindestens zehn Jahre – in ihrer Wohnung lebten. Darüber hinaus gab es eine klare „Dosis-Wirkungs-Beziehung“: Männer in lauten Wohnungen (mit einem Tages-Mittelungspegel von über 65 dB(A) außerhalb der Wohnung), hatten ein um 20 bis 30 Prozent höheres Risiko, einen Herzinfarkt zu erleiden, als Männer aus ruhigeren Gebieten (Tages-Mittelungspegel bis 60 dB(A)). Bei den Frauen war kein eindeutiger Zusammenhang des Herzinfarktrisikos mit der Straßenverkehrslärmbelastung feststellbar.

Unterschiedliche Aktivitäten von Frauen und Männern im Tagesverlauf könnten dafür eine Rolle spielen; darüber hinaus könnte es bei den Daten der Frauen statistische Verzerrungen durch den unbekannten Menopausenstatus und die nicht erhobene Einnahme von Hormonpräparaten gegeben haben.

Zwischen der Lärmbelastung am Arbeitsplatz und dem Risiko für Herzinfarkt konnten die Fachleute keinen eindeutigen Zusammenhang feststellen. Ein höheres Risiko wurde bei moderater Arbeitslärmbelastung beobachtet, jedoch nicht bei sehr hohen Schallpegeln. Dies kann an dem bekannten „healthy worker effect“ liegen: Personen mit chronischen Krankheiten könnten lauten Arbeitsplätzen bewusst ausgewichen sein (Selbstselektion). Die Ergebnisse der Studie bekräftigen die Vermutung, dass Lärmbelastung das Risiko für den Herzinfarkt erhöht.

In einer kritischen Literaturübersicht hat das Umweltbundesamt die Ergebnisse verschiedener epidemiologischer Lärmwirkungsstudien bewertet und in einer Meta-Analyse zusammengefasst. Daraus haben wir eine Dosis-Wirkungs-Kurve abgeleitet, die sich für quantitative Risikobetrachtungen und -berechnungen heranziehen lässt. Solche Risikoberechnungen spielen eine große Rolle für umwelt- und gesundheitspolitische Entscheidungen. Die Ergebnisse der Meta-Analyse enthält der englischsprachige Forschungsbericht „Transportation Noise and Cardiovascular Risk“ (s. Publikationen). Nach diesem Bericht ist zu befürchten, dass rund drei Prozent aller Herzinfarktfälle in Deutschland durch

Straßenverkehrslärm hervorgerufen sind.
Schlafstörungen durch Lärm

Lärm beeinträchtigt auch den Schlaf. Dies äußert sich in einer veränderten Schlafstruktur, vermehrten Aufwachreaktionen sowie einer stärkeren Ausscheidung von Stresshormonen und erhöhten Risikofaktoren für Herz-Kreislauf-Erkrankungen. So hat beispielsweise eine große europäische Studie statistisch gesicherte Zusammenhänge zwischen der Belastung durch Straßenverkehrslärm und nächtlichen Fluglärm einerseits und Bluthochdruck andererseits gezeigt. Personen, die verstärkt von Lärm betroffen sind, weisen häufiger höhere Blutdruckwerte auf als Menschen in ruhigeren Wohngebieten. Die besondere Bedeutung des Nachtfluglärms zeigte sich auch bei einer in der Umgebung des Flughafens Köln/Bonn durchgeführten Studie. Dort wurden höhere Medikamentenverschreibungen bei Personen nachgewiesen, die nächtlichem Fluglärm ausgesetzt sind.

Eine weitere Auswertung der Daten hinsichtlich des Risikos für Herz-Kreislauf-Krankheiten und psychische Erkrankungen zeigte einen Anstieg des Erkrankungsrisikos schon bei niedrigen nächtlichen Dauerschallpegeln von 40 dB(A). In einer umfangreichen Schweizer Untersuchung wurde ein Anstieg des Herzinfarktrisikos mit zunehmender Fluglärmbelastung gefunden. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) hat mit ihren „Night Noise Guidelines for Europe“ denn auch empfohlen, dass die nächtliche Lärmbelastung einen Mittelungspegel von 40 dB(A) nicht überschreiten sollte, um nachteilige Gesundheitseffekte zu vermeiden.

Der Zusammenhang zwischen Lärm und Herz-Kreislauf-Erkrankungen einschließlich Herzinfarkt ist durch diese und weitere Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung belegt. Die Frage ist also nicht mehr, ob Lärm krank macht, sondern in welchem Ausmaß

[Zurück zu Themengebiete](#)

Unklare Analyse bisher, woher genau der Lärm kommt (Fahrbahn / Lärmschutzwälle / -Wände / Raser / LKW)

Die Gutachten, die die Stadt Dorfen bestellt hatte, lieferten nur nackte Zahlen in Bezug auf Geräuschpegel der Fahrbahn und Geräuschpegel an verschiedenen Stellen entlang der Isental-Autobahn im Bereich der Stadt Dorfen.

Es wurden aber scheinbar keinerlei Untersuchungen angestellt, *woher* genau der Lärm kommt und welchen Schwankungen der Lärm unterliegt. Im Gegenteil: In den Gutachten wurden sogar die Lärm-Spitzen wie Regentage bewusst herausgefiltert.

Die Anlieger berichten über starke Schwankungen der Lärmbelastigung von der Autobahn.

- Am Wochenende ist es meist nicht so schlimm wie während der Woche (wenn viele LKW unterwegs sind)
- Bei regennasser Fahrbahn ist der Lärm von der Autobahn viel lauter
- An manchen Tagen mit bestimmten Windverhältnissen ist es teils viel lauter (abhängig von Topographie, z.B. Tal-Lagen, Brücken)
- Manche Brückenaufleger sind sehr laut
- Die Dehnfugen erzeugen störende Geräusche

Wichtig wäre eine fachmännische Untersuchung der Lärmquellen, um konkrete Verbesserungsvorschläge unterbreiten zu können z.B.

- Erhöhung der Lärmschutzwälle
- Austausch der unwirksamen Plexiglasteile auf den Lärmschutzwänden gegen hochabsorbierende Teile
- Komplettierung des Lärmschutzes an exponierten Stellen z.B. zwischen Goldachbrücke und PWC Anlage
- Wiedereinführung des Tempolimits von 120 km/h für PKW und 60 km/h für LKW
- Geschwindigkeitskontrolle der LKW auf erlaubte Maximalgeschwindigkeit
- Kontrolle der besonders lauten Fahrzeuge (LKW/Motorräder/PKW), um diese ‚Ausreißer‘ auszufiltern
- Verbesserung der Dehnfugen
- .. weitere mögliche Verbesserungen nach Experten-Rat ..

[Zurück zu Themengebiete](#)

Messungen/Gutachten der Stadt Dorfen und Lengdorf

Ergebnisse zur Lärmmessung an der A94 Gemeinde Lengdorf

<https://www.lengdorf.de/index.php/buy-now/category/71-ergebnisse-zur-laermmessung-an-der-a-94>

Seite : 71-ergebnisse-zur-laermmessung-an-der-a-94

<https://www.lengdorf.de/index.php/buy-now/category/71-ergebnisse-zur-laermmessung-an-der-a-94?download=619:verkehrs-laermmessung-a-94-isentalautobahn-messbericht>

PDF : 71-ergebnisse-zur-laermmessung-an-der-a-94-PDF

Gutachten Dorfen

<https://www.merkur.de/lokales/erding/dorfen-ort28598/94-laerm-nicht-lauter-als-erlaubt-90041166.html>

MM 11.09.20 Lärmmessungen der Stadt Dorfen : A 94-Lärm nicht lauter als erlaubt

<https://www.sueddeutsche.de/muenchen/erding/a94-bei-dorfen-alles-im-normbereich-1.5027963>

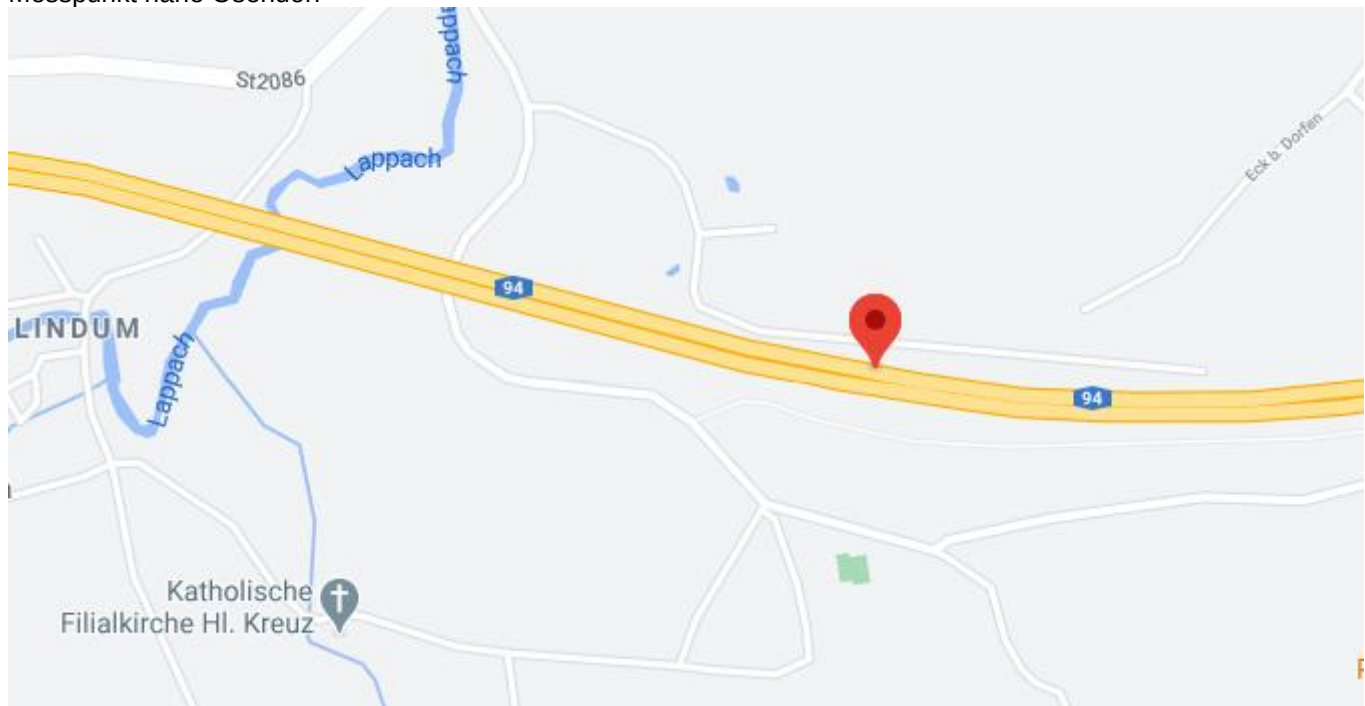
SZ 10.09.20 A94 bei Dorfen: Alles im Normbereich

Das Gutachten über den Fahrbahnbelag der Isental-Autobahn im Bereich der Gemeinde Dorfen zeigt angeblich keine Überschreitungen der Grenzwerte.

Unerwähnt blieben aber krasse Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von PKW (120 km/h) und LKW (80km/h), die zu dem Messzeitpunkten aufgezeichnet wurden.

Diese Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten führten auch zu massiv erhöhten Lärmwerten. z.B. für LKW

Messpunkt nahe Osendorf



In dem Koordinatensystem auf Seite 7 von 32 des Gutachtens Akustikforschung200702Messprotokolle200190276401.pdf sieht man, dass von 89 gemessenen LKW Vorbeifahrten *alle* über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80km/h fuhren, einige sogar über 95 km/h.

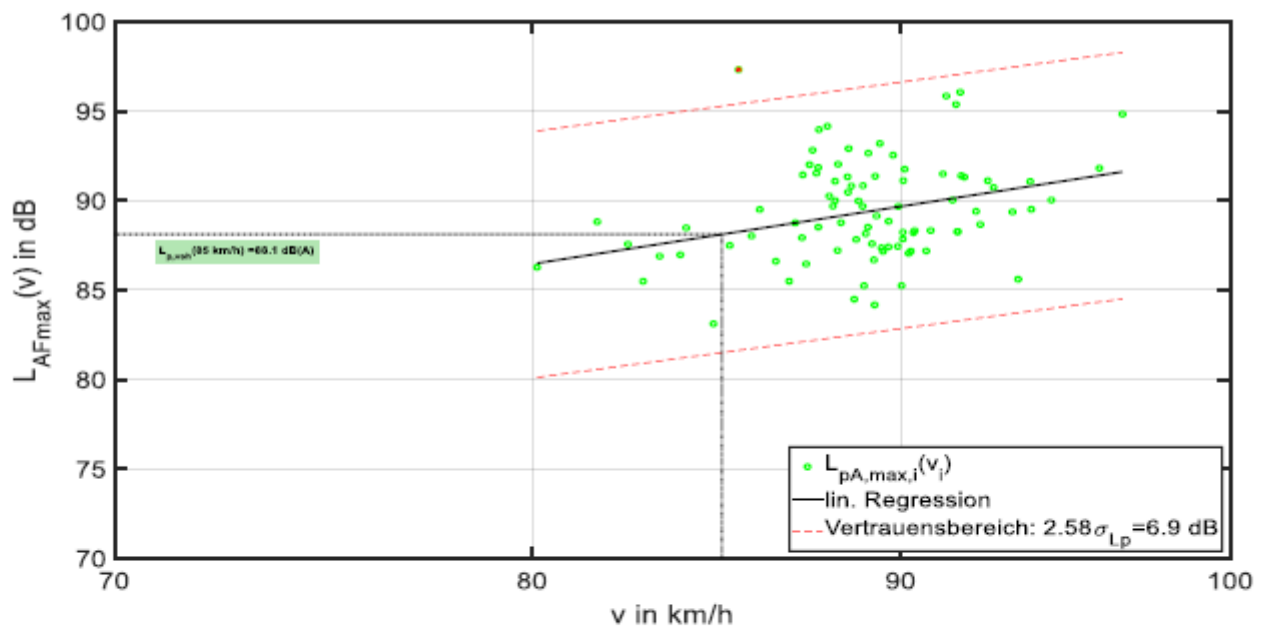
Fast alle LKWs erzeugten einen Lärm (gemessen an der Fahrbahn) von über 85 dB, manche sogar knapp 100 dB

Messdatum: 12.06.2020
Umgebungstemperatur: 24 °C - 26 °C

Prüfobjekt:

Messort: BAB A 94 zw. AS Dorfen und AS Lengdorf bei Betr.-km 42,608 (GPS: 48,254068; 12,138958)
Fahrbahndeckschicht (Baujahr): DSH-V (2019)
Zustand des Belags: sauber, trocken
Fahrstreifen (Fahrtrichtung): 1. FS (München)
Referenzgeschwindigkeit: 85 km/h
Temperaturkorrekturkoeff.: 0,092 dB/K
Fahrzeugkategorie: LKW

Messergebnis:



Anzahl gültiger PKW-Vorbeifahrten:	N	89
Anstieg der Regressionsgeraden:	m	54
Mittelwert der Geschwindigkeit:	v_m in km/h	89
Standardabweichung der Geschwindigkeit:	σ_v in km/h	2,9
Fahrzeuggeräuschpegel für Referenzgeschwindigkeit:	$L_{p,ref}$ in dB(A)	88,1
Pegeldifferenz bezogen auf Referenzbelag (analog zu D_{StG} -Wert):	ΔL in dB	-
Standardabweichung der maximalen Schalldruckpegelresiduen:	σ_{L_p} in dB(A)	2,7

Aus den Informationen des Gutachtens geht hervor, dass die Fahrbahn bei PKW scheinbar eine Lärminderung von – 5,3 dB bringen soll

Bei LKW ist die Lärminderung mit durchschnittlichen -2,6 dB aber wesentlich schlechter

Dass der Fahrbelag DSH-V bei LKW wenig Lärminderung bringt ist nicht überraschend. Das war vorher schon der Autobahndirektion bekannt.

Siehe Webseite der Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure in Berlin-Brandenburg e.V.
<https://www.vsvi-blmbbg.de/pdf/mnl.pdf>

Dünne Schichten im Heißeinbau auf Versiegelung (DSH-V)

Pegelminderung:

Vorteile

- Hohe Pegelminderung vor allem bei Pkw

Nachteile

- Nachlassende Wirkung durch Abrieb und hohe Verkehrslasten (?)

– Weniger Wirkung bei Lkw

Das ist völlig absurd, dass gerade bei den lauten LKWs die Lärminderung des DSH-V am wenigsten wirkt. Das ist so, wie wenn jemand stolz verkündet, dass er das Geräusch seines Rasenmähers um -5dB reduziert hat, während über ihm ein Hubschrauber in voller Lautstärke dröhnt.

Seite 20 von 43 des Gutachtens Akustikforschung200702Bericht200190276401.pdf

Nun wird für jeden untersuchten Streckenabschnitt die Statistik der Differenzwerte ermittelt. Berechnung des arithmetischen Mittelwerts der Differenzen zum Grundwert der RLS-19

$$\Delta L_{SPB} = \frac{1}{N} \sum_{n=1}^N \Delta L_{max,n}$$

sowie der Unsicherheit der berechneten mittleren Pegeldifferenz:

$$u_{SPB} = \sqrt{\frac{\sum_{n=1}^N (\Delta L_{max,n} - \Delta L_{SPB})^2}{N \cdot (N-1)}}$$

Die Ergebnisse für die untersuchten Segmente / Messpunkte sind in Tabelle 6.1 dargestellt.

Tabelle 6.1 Statistik der Differenzwerte nach TP KoSD-19 [12]

Segment / Messpunkt	$\Delta L_{SPB,PKW}$ in dB	$u_{SPB,PKW}$ in dB	$\Delta L_{SPB,LKW}$ in dB	$u_{SPB,LKW}$ in dB
S1 / MP1	-5,6	0,1	-2,4	0,2
S2 / MP2	-5,6	0,1	-2,4	0,3
S3 / MP3	-4,7	0,1	-2,7	0,3
S4 / MP4	-5,4	0,1	-3,2	0,2

[Zurück zu Themengebiete](#)

Umfangreiche Maßnahmen zum Schutz der Fledermauspopulation in Schwindkirchen

Aber unzureichender Lärmschutz für die Anlieger entlang des Lärmkorridors der gesamten Isental-Autobahn.

https://abdsb.bayern.de/imperia/md/content/stbv/abdsb/projekte/planung/abdsb_a94_brox_final_20.9.19_low.pdf



https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/mam/dokumente/bereich3/pfv/bundesautobahnen/a94/a94_dorfenheldenstein_2011-11-22_plfb.pdf

Das Goldachtal und das dortige Teilgebiet des FFH-Gebiets „Isental mit Nebenbächen“ (DE 7739-371) wird bei km 37 mit einer 420 m langen und bis zu 17 m hohen Brücke überquert. Im Goldachtal selbst sind umfangreiche naturschutzfachliche Schutz- und Kompensationsmaßnahmen vorgesehen. Nach Querung der Goldach beschreibt die geplante A 94 einen Halbkreis und führt bogenförmig im Süden um die Ortschaft Schwindkirchen herum. Der Turm der Kirche von Schwindkirchen beherbergt eine Wochenstube der Fledermausart „Großes Mausohr“ und ist Teil des FFH-Gebiets „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“ (DE 7839-371). Der Abstand zur A 94 beträgt rund 750 m. Zwischen km 39 und km 40 verläuft die Trasse streckenweise entlang der zu verlegenden Gemeindeverbindungsstraße Schwindkirchen – Schwindach in geringer Entfernung zu einer weiteren Teilfläche des FFH-Gebiets „Isental mit Nebenbächen“. Bogenförmig führt die A 94 nördlich um das Waldstück „Hangmaul“ herum.

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung ist die Erheblichkeit der Projektwirkungen anhand weit gefasster, allgemeiner Oberbegriffe (Schutzgüter) zu untersuchen. Dagegen beschränkt die FFH-Verträglichkeitsprüfung die Untersuchung der Projektwirkungen auf die spezifischen Erhaltungsziele des betroffenen FFH-Gebiets. Der Neubau der A 94 im vorliegenden Planungsabschnitt wird zu unmittelbaren und mittelbaren Beeinträchtigungen von Lebensräumen mit sehr hoher Bedeutung führen. Dies betrifft v. a. die Überbauung und Zerschneidung von Lebensräumen im Tal des Rimbachs, des Kehrhamer oder Weidenbacher Bachs und des Kagnbachs. Ihre Funktion als Leitlinien und Vernetzungsachsen wird durch die Querung der Autobahn sowie ihre verkehrsbedingten Auswirkungen eingeschränkt. Lebensräume mit hoher Bedeutung werden insbesondere im Tal der Goldach infolge der Überbrückung und Zerschneidung sowie der verkehrsbedingten Auswirkungen der A 94 betroffen. Auwaldgehölze unter und neben der geplanten Talbrücke müssen regelmäßig zurückgeschnitten werden. Dem Goldachtal kommt eine hohe Bedeutung für die geschützte Fledermausart Großes Mausohr zu, die das Gebiet sowohl als Nahrungshabitat als auch als Leitlinie für ihre Nahrungsflüge nutzt. Gewisse Abstriche an der Leitlinienfunktion des Fließgewässerlebensraums und den Flugrouten sind trotz der umfangreichen Schutzmaßnahmen nicht auszuschließen. Durch die geplante A 94 werden weitere Bachtäler in ähnlicher Weise durch Überbauung und Zerschneidung in ihren Lebensräumen und ihrer Funktion als Leitlinien betroffen. Das gilt sowohl für den Bereich des Weidmühlbachs, des Grimmelbachs, des Ornaubachs und des Rimbachs. Trotz der vorgesehenen großzügigen Überbrückungen, insbesondere des Rimbachs, die die weitgehende Aufrechterhaltung der Leitlinienfunktion gewährleisten, sind gewisse Abstriche infolge der anlage- und betriebsbedingten Wirkungen der Autobahn auf die dortigen Lebensräume zu erwarten.

Unabhängig davon stellen die vom Vorhabensträger näher untersuchten Trassen- oder Planvarianten zum Schutz der Fledermauspopulation in Schwindkirchen als Teil des Schutzgutes Tiere und Pflanzen keine anderweitigen Lösungsmöglichkeiten dar. Sowohl die nördlichen als auch die südlichen Trassenalternativen führen im Hinblick auf den Schutz des Großen Mausohrs nicht zu geringeren Umweltauswirkungen als die Planfeststellungstrasse. Anders verhält es sich bei den Planvarianten. Sowohl eine vollständige Aufständigung der Trasse als auch der Bau eines Tunnels

würden zu geringeren Projektauswirkungen auf die Fledermausart führen. Die Aufständigung würde indessen zu einer starken Beeinträchtigung des Schutzguts Landschaft führen. Zudem sind beide Varianten mit erheblichen Mehrkosten verbunden, die zwar formal nicht als Auswahlgrund im Hinblick auf die Umweltauswirkungen in der UVP zu betrachten sind, jedoch im Rahmen der im Übrigen vorzunehmenden Abwägung berücksichtigt werden dürfen

Durch das Vorhaben werden im Hinblick auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen eine ganze Reihe von Lebensräumen und Bereichen mit hohem Standort- und Entwicklungspotenzial von den Projektwirkungen unmittelbar und mittelbar betroffen. Insbesondere die Querungen des FFH-Gebiets „Isental mit Nebenbächen“ und die Annäherung an das FFH-Gebiet „Fledermauskolonien im Unterbayerischen Hügelland“, mithin Gebiete die einem strengen Schutzregime unterstehen, sind hier besonders hervorzuheben. Die Überbauung von Biotopkomplexen, die besonders und streng geschützte Tierarten beherbergen, sowie die Querung von bedeutsamen Fließgewässern, denen eine Leitlinienfunktion in der Natur zukommt, stellen große Beeinträchtigungen für das Schutzgut Tiere und Pflanzen dar. Die Planung sieht umfangreiche Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung der Eingriffe vor. Damit können die Projektwirkungen im Hinblick auf die rechtlichen Anforderungen des Habitat- und Artenschutzes sehr stark reduziert werden. Die Eingriffe in Natur und Landschaft werden zudem vollständig kompensiert. Dennoch wird die Autobahn das bisher von wenigen großen Straßen durchzogene Gebiet dauerhaft verändern und zerschneiden und eine Barrierewirkung entfalten

[Zurück zu Themengebiete](#)

Kein Abnahmeprotokoll der Autobahn vor Übergabe an Verkehr

http://www1.bayern.landtag.de/www/ElanTextAblage_WP18/Drucksachen/Schriftliche%20Anfragen/18_0006834.pdf

3.3 Wann laufen bei der A94 die Fristen zum Anmelden von Ansprüchen für Nachbesserungen aus?

Der Neubau der A9 4 wurde im Rahmen einer öffentlich-privaten Partnerschaft (ÖPP) realisiert. Neben dem Bau ist der Auftragnehmer 30 Jahre lang u.a. auch für den Betrieb und die Erhaltung der Autobahn zuständig. Im Unterschied zu konventionellen Bauverträgen erfolgt bei Fertigstellung der Bauarbeiten keine Bauabnahme im herkömmlichen Sinne, sondern eine sog. Übergabe. Dabei findet weder ein sog. Gefahrenübergang mit Beweislastumkehr statt, noch gibt es eine Gewährleistungsfrist. Der Auftragnehmer bleibt 30 Jahre dafür verantwortlich, seine vertraglichen Verpflichtungen – u.a. im Hinblick auf den Lärmschutz – aus dem Bau erfüllt zu haben. Bei Abweichungen von dem vertraglich geschuldeten Leistungsumfang bzw. den Festlegungen der Planfeststellung ist der Auftragnehmer während der 30-jährigen Vertragsdauer zu notwendigen Nachbesserungen verpflichtet. **Eine Abnahme findet erst zum Ende der Vertragslaufzeit im Jahr 2046 statt.**

[Zurück zu Themengebiete](#)

Regierung bricht Versprechen, alle Fakten offenzulegen

<https://www.ovb-online.de/muehldorf/a94-beim-laermschutzgipfel-diskutieren-betroffene-politik-gibt-versprechen-13499597.html>

25.01.20 A94: Beim Lärmschutzgipfel diskutieren 200 Betroffene - Politik gibt ein Versprechen

Alle Fakten kommen auf den Tisch, Das ist die wichtigste Botschaft des A94-Lärmschutzgipfels, zu dem Innenstaatssekretär Stephan Mayer und CSU-Landtagsabgeordneter Marcel Huber am Freitag ins Bürgerhaus Rattenkirchen eingeladen hatten.

Rattenkirchen – „Sie können sämtliche Unterlagen bei uns einsehen“, erklärte Regierungspräsidentin Maria Els vor dem überfüllten Saal. Als sich Protest regte, lenkte Els noch weiter ein und versprach: „Wir können auch alles ins Internet stellen.“ Sie werde das gleich am Montag veranlassen.

Auf der entsprechenden Seite der Regierung fehlen aber wichtige Dokumente wie Abnahmeprotokolle etc.

https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/service/planfeststellung/abgeschlossene_pv_beschluesse/planung_bau/index.html

Die Tektur- Pläne mit den ganzen Änderungen wurden als nicht relevant bezeichnet und nicht veröffentlicht d. h. keine Info an LA oder betroffene Stadt/Gemeinden - - GEHEIM ?

Das Abnahmeprotokoll haben wir bis heute nicht vorliegen, obwohl von der Regierungspräsidentin Els beim Lärmgipfel in Rattenkirchen zugesagt.

Information über *alle* Änderungen in Bezug auf Lärmschutz

[Zurück zu Themengebiete](#)

Zusammenfassung von Claudius Siebert für MdB Andreas Lenz

Die folgende Zusammenfassung wurde von Claudius Siebert geschrieben und an den MdB Andreas Lenz geschickt.

Probleme beim Lärmschutz der Neubaustrecke A94 Pastetten bis Heldenstein, Bayern
– Drei Ursachen –

Seit der Eröffnung des Teilstücks der A94 von Pastetten bis Heldenstein im Oktober 2019 kommt es zu anhaltenden, enormen Protesten der Anwohner wegen unzumutbarer Lärmbelästigung. Die Aufklärung der Gründe der unüblichen Lärmbelastung durch diese neu gebaute Autobahn hat drei Ursachen ergeben:

1. Entfall der hochabsorbierenden Lärmschutzwände auf den Brücken

Die Regierung von Oberbayern hatte mit einer Planänderung vom 22.05.2015 den ursprünglich festgesetzten Lärmschutz auf fast allen Brückenbauwerken entwertet. Der ursprünglichen Lärmberechnung der Planfeststellung von 2009 lagen ausschließlich hochabsorbierenden Lärmschutzwände zugrunde. Sie wurden jedoch im Jahr 2015 gestrichen und durch durchsichtige, voll reflektierende Immissionsschutzwände ersetzt.

Grund dieser Herabsetzung des Lärmschutzes zu Gunsten von durchsichtigen Schutzwänden war gemäß des Erläuterungsberichtes ausschließlich eine verbesserte Optik der Brücken in der Landschaft. Aus „gestalterischen Gründen, im Hinblick auf die optische Wirkung im Siedlungs- bzw. Landschaftsraum und damit zur Reduzierung der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes [werden] sowohl transparente als auch lichtdichte Schutzwände bzw. Schutzwandanteile vorgesehen.“

Eine Abwägung zwischen angeblich schönerem Landschaftsbild und geringerem Lärmschutz erfolgte nicht. Es liegt auf der Hand, dass die ursprünglich festgesetzten hochabsorbierenden Lärmschutzwände eine erheblich verbesserte Lärmschutzwirkung für Anwohner entfaltet hätten als die verbauten vollreflektierende Spritzschutzwände. Die Begründung eines verbesserten Landschaftsbildes überzeugt zudem nicht. Denn Anwohner beklagen auch die Durchsichtigkeit der verbauten Wände wegen der optischen Unruhe. Im Isental sind die Bewegungen der Fahrzeuge auf den Brücken infolge der transparenten Schutzwände nun sichtbar. Der sichtbar gemachte Autobahnverkehr verstärkt die negative Wahrnehmung der Menschen und bringt noch mehr Ruhelosigkeit.

2. Nicht ausreichend lärmindernder Fahrbelag, fehlerhafte räumliche Kompensation bei der Planänderung vom 22.05.2015

In der Planänderung der Regierung von Oberbayern vom 22.05.2015 wurde genannt, dass der Wegfall der hochabsorbierenden Lärmschutzwände auf den Brücken nachteilige schalltechnische Auswirkungen hat. Daher sollte eine Kompensation durch eine Verbesserung des Fahrbelags erfolgen. Der Emissionspegel des Belages sollte deshalb dauerhaft um mindestens 3 dB(A) (nach RLS-90) reduziert werden.

Allerdings werden in den Ausführungen des Änderungsbeschlusses für die Verbesserung des Belages überraschend Streckenabschnitte nach Bau-Kilometer genannt, die nicht mit den betroffenen Brückenbauwerken übereinstimmen. Die genannten Streckenabschnitte, in denen der lärmindernde Fahrbelag mit einer Reduzierung von 3 dB(A) neu angeordnet wurde, liegen weit außerhalb des Bereichs der Brückenbauwerke. Die Abschnitte befinden sich bis zu fünf Kilometer von den Brückenbauwerken entfernt.

Es ist evident, dass ein lärmindernder Fahrbelag an einer völlig anderen Stelle nicht die weggefallenen hochabsorbierenden Lärmschutzwände für Anwohner kompensieren kann. Die räumlich nicht deckungsgleiche Kompensation des Wegfalls von Lärmschutzwänden durch einen besseren Belag in einer anderen Gegend wird in der behördlichen Planänderung nicht thematisiert und folglich auch nicht begründet.

Zudem ist zu beachten, dass schon im Planfeststellungsbeschluss A94 Pastetten - Dorfen vom 03.12.2009 auf der gesamten Neubaustrecke ein lärmindernder Fahrbelag mit einem Korrekturwert von -2 dB(A) planfestgestellt worden war. Im Zuge einer anderweitigen Planänderung vom 17.05.2013 wurde im Bereich der betroffenen Brückenbauwerke ein Fahrbelag mit einem Korrekturwert von -3 dB(A) von der Regierung von Oberbayern angeordnet. Vor Wegfall der hochabsorbierenden Lärmschutzwände war also auf den Brücken ein lärmindernder Belag von -3 dB(A) vorgesehen. Wenn die Kompensation für den Wegfall der hochabsorbierenden Lärmschutzwände durch eine Minderungswirkung des Belages von -3 dB(A) erfolgen sollte, so müsste der Fahrbelag auf den Brückenbauwerken eine Gesamtminderungswirkung von -6 dB(A) erreichen.

Solche Minderungswirkungen von -6 dB(A) sind technisch umsetzbar und werden etwa durch offenporigen Asphalt OPA erreicht. Die betroffenen Brückenbauwerke wurden jedoch lediglich mit einem Dünnschichtbelag DSHV (Dünne Asphaltdeckschichten in Heibauweise auf Versiegelung) ausgeführt, der eine Minderung von -6 dB(A) technisch nicht bewerkstelligen kann. Es wurde folglich kein ausreichend lrmschtzender Belag verbaut. Daher ist es nicht überraschend, dass von Anwohnern die hohe Geräusentwicklung des Fahrbelags beklagt wird.

3. Bewusst keine Verwendung der berschussmassen für ergänzende Lärmschutzwälle

Von den planenden Behörden wurde stets offiziell zugesichert, die erheblichen Mengen von Aushub beim Bau der A94 für die Errichtung von Lärmschutzwällen zu verwenden. In dem ursprünglichen und grundlegenden Planfeststellungsbeschluss aus 2009 erklärte sich die Autobahndirektion Südbayern bereit, im Einzelfall mit den Anwohnern zu prüfen, ob im Rahmen der Bauausführung zusätzliche Lärmschutzanlagen aus berschussmassen auf deren Grundeigentum hergestellt werden können. Auch noch in einem Planergnzungsbeschluss vom 13.10.2010 bekräftigte die Autobahndirektion Südbayern ihr Bemühen, die anfallenden erheblichen Erdmassen für die Errichtung von Lärmschutzanlagen zu verwenden. Diese Absichtserklärungen decken sich mit der fortwährenden Argumentation der planenden Stellen (Vorhabensträger Autobahndirektion Südbayern) – gerade auch in Gerichtsverfahren wegen der

Klagen von Anwohnern gegen den Feststellungsbeschluss – bemüht zu sein, Überschussmassen zuerst und vorrangig in Lärmschutzanlagen für einen bestmöglichen Anwohnerschutz unterzubringen. Ein „Bemühen“ signalisiert eine Freiwilligkeit, eine sinnvolle Ergänzung, ein „Mehr“ als zwingend erforderlich. Denn ein gesetzlicher Mindestlärmschutz ist eine Pflicht, dafür braucht es kein „Bemühen“.

Nach Beendigung aller Gerichtsverfahrens im Jahr 2010 erfolgte jedoch eine nicht öffentlich bekannt gemachte weitere Planänderung vom 21.01.2011

Diese damalige Änderung wurde erst im Jahr 2020 öffentlich zugänglich.

Dort heißt es im Erläuterungsbericht Seite 11:

„... Auch ein Einbau der Überschussmassen in Lärmschutzwälle als zusätzlicher Lärmschutz wurde nicht weiterverfolgt. Der Grund hierfür ist, dass angesichts der Menge von Überschussmassen bei Erhöhung der Lärmschutzanlagen nur ein Bruchteil der Gesamtmassen entsorgt werden könnten. Eine Erhöhung der Lärmschutzwälle führt zudem zu einem deutlichen Mehrbedarf an privaten Flächen, da die Dammaufstandsfläche pro 1 m Höhenzuwachs um 3 m breiter wird. Dadurch wären eine Vielzahl von Eigentümern stärker betroffen, obwohl es aus immissionsschutzrechtlichen Gründen keine Rechtfertigung für die Beanspruchung bzw. den Entzug des Eigentums gibt, da mit den bereits geplanten Lärmschutzanlagen die gesetzlichen Grenzwerte der 16. BImSchV weitgehend eingehalten sind, und sich die allgemeine Lärmsituation auch durch höhere Lärmschutzanlagen nicht wesentlich weiter verbessern würde.“

Beachtenswert ist die Formulierungen „weitgehend“ (*„...Grenzwerte der 16. BImSchV weitgehend eingehalten...“*) und „nicht wesentlich“ (*„...sich die allgemeine Lärmsituation auch durch höhere Lärmschutzanlagen nicht wesentlich weiter verbessern würde.“*). Für betroffene Anwohner klingt dies zynisch. Erst nach Bekanntwerden dieser Planänderung im Jahr 2020 wurde den Anwohnern klar, warum mit ihnen über die Nutzung von angebotenen Privatflächen für Lärmschutzwälle nicht weiter gesprochen wurde. Gesprächsangebote der Anwohner wurden von der Autobahndirektion Südbayern ohne Angabe von Gründen negiert. Es machte aus Sicht der Autobahndirektion von Beginn an keinen Sinn, sich zu bemühen. Hierdurch wird verständlich, welche Erwartungshaltung die Behörde zu einem bestmöglichen Lärmschutz öffentlich erzeugte, jedoch das Vertrauen der Anwohner sofort nach Abschluss der Gerichtsverfahren unbemerkt als unnötigen Mehraufwand vom Tisch wischte.

Ein solches Vorgehen erklärt die Wut und den Zorn der Anwohner, die jetzt und für alle Zeiten mit dem unzumutbaren Lärm der A94 leben sollen.

[Zurück zu Themengebiete](#)

Beispiel privater Lärmschutz in Buch am Buchrain

A94-Anwohner hält Lärm nicht mehr aus - und zahlt Schutzwall aus eigener Tasche

Coronabedingt hatten die A94-Anlieger eine Pause vom Autobahnlärm. Der nimmt allmählich wieder Fahrt auf. Eine Familie hat jetzt selbst eine Lärmschutzwand bauen lassen - finanziert aus eigener Tasche.

Nach Corona-Lockerungen wieder mehr Lärm - Anwohner baut A94 Schutzwall

Inzwischen selbst aktiv geworden sind die Obermaiers. In Eigenregie bauten sie auf der Westseite ihres Grundstücks eine Lärmschutzwand aus Erdbraun – vier Meter hoch und 35 Meter lang. In ein paar Jahren soll sie ganz grün aussehen, Efeu soll auf beiden Seiten hinauf wachsen. Die Kosten von 20.000 Euro trägt die Familie privat. Leichte akustische Verbesserungen im Garten oder auf der Terrasse merken Obermaier und seine Frau Sandra bereits. Ebenso wollen sie noch einen Erdwall sowie im Norden eine längere Garage errichten, die ebenfalls Straßenlärm abfangen soll.



Mehr Info:

A94-Anwohner hält Lärm nicht mehr aus - und zahlt Schutzwall aus eigener Tasche

<https://www.merkur.de/lokales/erding/buch-am-buchrain-ort377214/corona-a94-autobahn-laerm-anwohner-eskalation-laerschutz-autobahnlaerm-erding-muenchen-bayern-isentalautobahn-13796258.html>

Lärmschutzwand an der A94 bei Buch am Buchrain

<https://www.muenchen.tv/mediathek/video/laerschutzwand-an-der-a94/>

Münchner Merkur 15.10.2019

Kritik kurz nach der Eröffnung der Autobahn. Anwohner aus Loiperding: A 94-Lärm „eine Katastrophe“

<https://www.merkur.de/lokales/erding/buch-am-buchrain-ort377214/a-94-anwohner-aus-loiperding-autobahnlaerm-eine-katastrophe-13116640.html>

[Zurück zu Themengebiete](#)

Lärm im Bereich Lengdorf

<https://www.merkur.de/lokales/erding/lengdorf-ort28976/a94-lengdorf-schrott-verbaut-aerger-kritik-a-94-nein-tempolimit-13198732.html>

Nur Schrott verbaut“: Ärger über A 94 nimmt kein Ende - Nein zu gefordertem Tempolimit

Als Mitarbeiter der Autobahndirektion Südbayern hatte Jochen Eid keinen leichten Stand auf der Bürgerversammlung. Sein Nein zu Geschwindigkeitsbeschränkungen dürfte den Lengdorfern nicht gefallen haben.

Lengdorf – Die Kritik an der A 94 reißt nicht ab. Bei der Bürgerversammlung machten die Lengdorfer am Dienstagabend ihrer Wut über den Lärm Luft, den die Autobahn vor allen in Kopfsburg, Außerbittlbach und Daigelspoint verursacht. Adressat der Beschwerden war aber nicht Bürgermeisterin Gerlinde Sigl, sondern Jochen Eid. Mit weiteren Vertretern der Autobahndirektion Südbayern und Alfred Stangassinger von der ARGE A 94 Isentalautobahn war der Leiter der Abteilung Planung und Bau der Direktion Süd auf Einladung von Sigl nach Lengdorf gekommen.

Nach unsrer Einschätzung haben wir ordentlich gebaut. Was in der Planfeststellung gefordert wurde, um den Lärmpegel einzuhalten, wurde erfüllt“, sagte Eid, kündigte aber aufgrund der Beschwerden die sukzessive Lärmmessung der Fahrplanbeläge an. Tempolimits, so stellte Eid klar, seien aktuell nicht vorgesehen. Schließlich sei die Autobahn „so gebaut und geplant, dass man mit freier Geschwindigkeit fahren kann“, sagte er.

An dem Vorwurf, es sei nur das Billigste verbaut worden, sei nichts dran. „Die Qualitätsanforderungen wurden eingehalten, beziehungsweise sind sie noch besser als verlangt“, so der Vertreter der Autobahndirektion.

Das sahen die Besucher anders: Pfusch, Schrott und Murks nannten sie das Teilstück zwischen Fendsbach und Heldenstein und forderten Tempolimits, Schallschutzmaßnahmen und eine Nachbesserung des Fahrbahnbelags. „Bei uns gibt es überhaupt keine Wälle“, kritisierte eine Bürgerin aus Außerbittlbach, die nun nicht nur den Lärm ungehindert abbekommt, sondern auch freie Sicht auf die Autobahn hat. „Den Grund habt ihr uns zu billigsten Preisen weggenommen“, schimpfte sie.

„Es schaut so aus, als wären Designer und keine Schalltechniker am Werk gewesen“, sagte ein Besucher zum Lärmschutz auf der Isental-Brücke. „Die Glaswand ist ein Spritzschutz, mehr nicht“, stimmte ihm ein weiterer Besucher ihm zu und verwies auf Österreich, wo man sehen könne, „was an Lärmschutz möglich ist“.

Lengdorf: Frust über Lärm auf neueröffnetem Abschnitt von A 94 - „Absolute Fehlplanung“

Zweierlei Maß für Bayerns Autobahnen vermutete eine Besucherin, die auf den guten Lärmschutz am Ammersee hinwies.

„Warum wurde bei uns statt Flüsterbelag nur Schrott verbaut“, frage eine andere Bürgerin. „Wir hören nicht, ob hier 60 oder 67 Dezibel gemessen werden, aber die Blow-up-Fugen hören wir“, sagte sie.

Keine Freunde machte sich Eid mit der Aussage, dass der Lärmpegel des Fahrbahnbelags drei Dezibel unter dem Referenzbelag liege. „Es ist eine absolute Fehlplanung, sich mit drei Dezibel unter dem Grenzwert zu bewegen“, erboste sich Gemeinderat Ulrich Holnburger. Er warf der Autobahndirektion vor, bei den Vereinbarungen und der Vertragsgestaltung „einiges verbockt zu haben“.

Dem ehemaligen Gemeinderat Martin Hartl drängte sich der Verdacht auf, dass hinter dem spür- und hörbar schlechteren Fahrbahnbelag im Landkreis Absicht liegen könne. Immerhin seien die betroffene Kommunen und der Landkreis gegen die Trasse durchs Isental gewesen.

A 94 bei Lengdorf: Tempolimits gegen Lärm als Sofortmaßnahme gefordert

Landrat Martin Bayerstorfer wollte Hartls Theorie zwar nicht offiziell bestätigen, räumte dessen Verdacht aber auch nicht aus. Vielmehr verwies er auf die Rednerliste bei der Eröffnungsfeier, auf der kein einziger Politiker aus dem Landkreis Erding gestanden habe. Die Autobahn sei mit vielen Fragezeichen behaftet, was Bauausführung und Bemühungen der Autobahndirektion um Lärmschutz betreffe.

„Es kann nicht sein, dass sie in unserem Teilstück einen dermaßen unzureichenden Belag hat“, sagte er. „Mir fällt dazu spontan nur Pfusch am Bau ein“. Als Sofortmaßnahme forderte er Tempolimits, die die Autobahndirektion anordnen könne. „Wenn Murks gemacht wurde, muss er schnellstens behoben werden“, sagte er. Es könne nicht sein, „nur zu sagen, die Grenzwerte sind eingehalten, das passt scho“.

Als weiteren Schritt verlangte er von der Regierung von Oberbayern, eine Verkehrszählung durchzuführen, die als Grundlage für Nachbesserungen beim Lärmschutz diene. Sollte die Regierung die Zählung nicht unmittelbar durchführen, werde der Landkreis einspringen. „Wir können die Autobahn nicht wegzaubern. Wir müssen gemeinsam alles unternehmen, dass es mehr Anwohnerschutz gibt.“

Bei einer großen Kontrollaktion auf der A 94 blitzte die Polizei kürzlich über 130 Raser. Nicht nur in Lengdorf, sondern auch in anderen Orten häufen sich im Übrigen die Klagen über die A 94. Anwohner, die in unmittelbarer Nähe zur Autobahn wohnen, sind verzweifelt: „Wir dachten nicht, dass es so schlimm wird“. Die Proteste derjenigen, für die die Autobahn „der reinste Horror“ ist, werden immer lauter.

[Zurück zu Themengebiete](#)

Ungenügender Lärmschutz für Schwindkirchen

Lange vor Baubeginn der Isental-Autobahn fanden Gespräche über Lärmschutz für Schwindkirchen statt, das halbkreisförmig von der A 94 umkreist wird. Der Lärm der Autobahn kommt bei Westwind von der Goldachbrücke und dem fehlenden Lärmschutz zwischen Goldachbrücke und PWC-Rastanlage. Bei Ostwind kommt der Autobahn-Lärm von der Lärmschutz-Lücke bei Waidmühle. Daneben gibt es möglicherweise noch Lärm vom DSH-V-5 Fahrbahnbelag, der speziell bei LKW wenig Lärminderung bringt. Am Wochenende, wenn keine/weniger LKWs unterwegs sind, ist der Lärm von der Autobahn geringer. Bisher hatte weder die Autobahndirektion noch die Isentalautobahn GmbH eine genaue Untersuchung der Lärmemission veranlasst oder durchgeführt. Es wurden lediglich Messungen an einem Gebäude in Steinberg von einem von der Stadt Dorfen beauftragten Gutachter durchgeführt. Diese Messungen ergaben die höchsten Lärmwerte im Bereich der Gemeinde Dorfen, jedoch angeblich noch im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben liegend.

Noch 2012 wurde der Bevölkerung von Schwindkirchen Flüsterasphalt versprochen. Letztlich kam wenig dabei herum.

<https://www.merkur.de/lokales/erding/a94-fluesterasphalt-schwindkirchen-2451036.html>

08.08.2012 A94: Flüsterasphalt für Schwindkirchen

Dorfen - Während der Bau der Autobahn A 94 vorangeht, wird hinter den Kulissen um Verbesserungen gekämpft - und ein weiterer Erfolg erzielt.

Wie die Heimatzeitung erfahren hat, haben sich auf Einladung von Erdings Landrat Martin Bayerstorfer (CSU) erneut hochrangige Vertreter aus Politik, Autobahndirektion Süd sowie der Bürgerinitiative in Schwindkirchen zu einer Gesprächsrunde zum Thema A 94 getroffen. Mit dabei waren Staatsminister Marcel Huber (CSU), Bundestagsabgeordneter Max Lehmer (CSU), Landtagsabgeordneter Jakob Schwimmer (CSU), Dorfens Bürgermeister Heinz Grundner (CSU), sowie fünf Vertreter der Bürgerinitiative Schwindkirchen und der Präsident der Autobahndirektion Südbayern, Paul Lichtenwald.

Landrat Bayerstorfer bestätigte auf Nachfrage, dass das Gespräch stattgefunden habe. In der Runde sei „in sachlicher und konstruktiver Atmosphäre“ der aktuelle Sachstand und begleitende Maßnahmen zum Schutz der von der A 94 betroffenen Gemeinden diskutiert worden.

Zur Sprache sei auch der Lärmschutz für Schwindkirchen gekommen, ein Aspekt der den betroffenen Bürgern unter den Nägeln brennt. Lichtenwald habe zugesagt, dass unter anderem „Verbesserungen beim Asphalt durch einen neuen lärm mindernden Deckenbelag mit einer 1,5 bis zwei Zentimeter starken Dünnschicht erzielt werden“. Das reduziere den Lärm um zusätzlich zwei Dezibel. Bayerstorfer erzählt, er habe dafür plädiert, auch Kaidach in den Streckenabschnitt mit lärm dämpfendem Belag einzubeziehen.

Der Kreischef habe zudem angeregt, „durchgehende Lärmschutzmaßnahmen zu prüfen und wie teuer dieses wäre“. In der aktuellen Planung würden zwei Lücken mit insgesamt 300 Metern klaffen. Lichtenwald habe laut dem Kreischef aber zu bedenken gegeben, dass Finanzierungsprobleme drohten, denn für den durchgängigen Bau von Lärmschutzmaßnahmen gebe es keine rechtliche Grundlage. Gegebenenfalls könnte sogar eine Beanstandung durch den Bundesrechnungshof folgen, weil Weisungen des Bundes missachtet würden. Ein kompletter Lärmschutz käme dann in Frage, sollte die Stadt Dorfen die Mehrkosten übernehmen. Dazu sagte Bürgermeister Grundner auf Nachfrage, es sei abzuwarten welche Kosten entstünden. Dann könne man darüber im Stadtrat beraten.

Lärmschutzlücke zwischen Goldachbrücke und Lärmschutzwall bei Nicking geschlossen durch Eigenleistung der Stadt Dorfen

Niederschrift über die öffentliche 63. Sitzung des Stadtrates vom 5.6.2013

Neubau BAB A 94 Dorfen-Heldenstein; Entscheidung über den Lärmschutz an der Goldachbrücke

Beschluss:

Der Stadtrat beschließt im Sinne eines umfassenden Lärmschutzes für den Bereich Schwindkirchen die von der ABD vorgestellte Variante 3 durchzuführen. Die Verwaltung wird beauftragt, hinsichtlich des notwendigen Grunderwerbs Verhandlungen mit dem betroffenen Grundeigentümer aufzunehmen. Hinsichtlich der Kostentragung für die Maßnahme wird die Verwaltung beauftragt, in Verhandlung mit der ABD eine kostenneutrale Finanzierung der Maßnahme anzustreben.

Bleibende Lärmschutzlücke von über 300 Metern zwischen der Goldachbrücke und der PWC-Rastanlage ?

Es wurde ein schriftlicher Antrag der Bewohner der Dillis-Siedlung in Schwindkirchen gestellt, einen Lärmschutzwall zwischen der Goldachbrücke und der PWC zu errichten. Dieser Antrag wurde von der Autobahndirektion abgelehnt.

Lärmschutzwände auf der Goldachbrücke sind nicht bis oben hin hochabsorbierend

https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/mam/dokumente/bereich3/pfv/bundesautobahnen/a94/a94_dorfen-

[heldenstein_2011-11-22_plfb.pdf](#)

Auf der Goldachbrücke wird beidseits eine 2,5 m hohe schall- und spritzdichte Immissionsschutzwand ausgeführt. Damit werden für das Anwesen Seemühle (Immissionsort 17) die Immissionsgrenzwerte eingehalten.

Die Goldachbrücke und die Rimbachbrücke erhalten auf beiden Seiten eine mindestens 2,5 m hohe Immissionsschutzwand, die Ornautalbrücke eine 2,0 m hohe. Diese Immissionsschutzwände bewirken neben einem Schallschutz für die Bebauung auch einen Schutz der unter den Brücken liegenden Gebiete gegenüber Lärm, Streusalzfahnen und Spritzwasser.

Überschussmassen wurden nicht genutzt, um die Lärmschutzwälle zu erhöhen

Während der Planungsphase wurde erwogen, Überschussmassen für die Erhöhung der Lärmschutzwände zu verwenden.

Diese Option wurde aber bereits 2011 nicht weiter verfolgt. Siehe Kapitel bzgl. [Überschussmassen](#)

Tempolimit nach einigen Monaten wieder aufgehoben

Der Lärm von der Autobahn wurde wieder lauter nach Aufhebung des temporären 120 km/h [Tempolimits](#).

Das merkt man speziell an den Tagen, wo wenig LKW-Verkehr auf der Autobahn unterwegs ist

[Zurück zu Themengebiete](#)

Lärm in Obertaufkirchen

<https://www.ovb-heimatzeitungen.de/muehldorf/2019/11/11/900-unterschriften-gegen-den-a94-laerm.ovb>
12. November 2019

900 Unterschriften gegen den A94-Lärm



CSU-Landtagsabgeordneter Dr. Marcel Huber (links) bekommt stellvertretend von Josef Platschka (rechts) und weiteren Mitgliedern der Bürgerinitiative die Unterschriftenlisten überreicht
Betroffene Anwohner fordern verbesserten Schutz

Mühldorf/Ampfing – Seit die neue Teilstrecke der A94 zwischen Dorfen und Heldenstein in Betrieb ist, mehren sich die Klagen der Bewohner in der Region gegen den Lärm (wir berichteten). Die Folge: Anwohner sammelten in und um die Gemeinden Schwindegg, Obertaufkirchen und Rattenkirchen 900 Unterschriften.

Die Aktion soll zeigen, dass der Lärm der Autobahn für die Betroffenen über das normale Maß hinausgehe.

Stellvertretend überreichte Josef Platschka die Listen nun an Dr. Marcel Huber als Vertreter des bayerischen Landtages – verbunden mit der Hoffnung und dem Auftrag, er möge sich für einen verbesserten Lärmschutz einsetzen. Dicht gedrängt standen die betroffenen Anwohner in Dr. Hubers Büro.

Dieser zeigte sich positiv überrascht von der großen Anzahl der Unterschriften. Das beweise, dass nicht Einzelpersonen sich gestört fühlten, sondern eine breite Bevölkerung, die „normal wohnen“ wolle.

Huber erläuterte zudem die weitere Vorgehensweise. Zunächst gelte es, die Tatsachen festzustellen. Aktuell fänden Lärmmessungen statt. Wenn die Grenzwerte eingehalten werden, müsse man sehen, wer in der Lage sei, dennoch etwas zu unternehmen. Bei eingehaltenen Richtlinien dürfe die öffentliche Hand nicht nachbessern, erklärte der CSU-Abgeordnete. Dann müsse geklärt werden, was technisch machbar sei und wer es finanziere. Er habe bereits mit dem CSU-Bundestagsabgeordneten Stephan Mayer gesprochen. Zudem fühlen sich laut Dr. Huber die CSU-Landtagskollegin Ulrike Scharf und die Landräte zuständig. Für das weitere Vorgehen seien die Unterschriftenlisten jedenfalls eine gute Argumentationshilfe.

Dr. Marcel Huber fragte die Betroffenen nach den möglichen Ursachen für den Lärm. Die Anwohner nannten Lastwagen, Brücken, Motorräder, Schnellfahrer und die Wetterlage als Gründe. „Der Lärm zieht wie durch einen Kamin zu uns herein“, stellte beispielsweise Bernhard Folger fest. „Eine Glaswand bringt nichts, der Lärmschutz ist zu niedrig“, beschwerte sich Renate Myrth. Und Petra Kamhuber fügte hinzu: „Ich habe mit Arbeitern von einer Firma aus Österreich gesprochen. Die haben den Kopf geschüttelt, wie man eine Autobahn mit so schlechtem Lärmschutz bauen kann.“

Dr. Marcel Huber bat, die Beschwerden schriftlich festzuhalten.

Die anwesenden Bürgermeister Franz Ehgartner (Obertaufkirchen) und Rainer Greilmeier (Rattenkirchen), bat er Planskizzen zu verteilen. Ehgartner sagte dies zu und betonte, die Anwesenden hätten auch die Unterstützung der Gemeinderäte.

Renate Myrth überreichte außerdem einen Antrag für den Kreistag

<https://www.ovb-online.de/muehldorf/a94-schwindegg-obertaufkirchen-anwohner-beklagen-laerm-13165910.html>

Lärmbelästigung durch neue Autobahn

Zu laut oder erträglich? Die A94 spaltet rund um Obertaufkirchen die Anwohner

25.10.19 14:06 aktualisiert: 25.10.19

Seit gut drei Wochen ist die Autobahn A94 von Mühldorf nach München durchgehend befahrbar. Tausende Autos rauschen an den Menschen vorbei, die seit vielen Jahren in Schwindegg oder Obertaufkirchen wohnen. Viele leiden unter

dem Krach der neuen Autobahn.

Obertaufkirchen/Schwindegg – Die meisten der neuen A-94-Kilometer laufen über Obertaufkirchner und Schwindegger Gemeindegebiet. Damit gehören die Menschen in den zahlreichen kleinen Dörfern rund um die beiden Gemeinden zu den Hauptbetroffenen. Sie reagieren sehr unterschiedlich auf den Lärm.

Petra Kamhuber wohnt mit ihrer Familie im Ortsteils Reibersdorf in Schwindegg unmittelbar an der A 94. „Wir empfinden die Autobahn als höllisch laut. Wir haben das Gefühl, die Lastwagen rauschen durch das Grundstück“, sagt sie. „Es ist nicht nur das Brummen, es ist ein richtiges Beben. Es ist unerträglich.“ Kamhuber kritisiert, dass für ihren Weiler keine Lärmschutz gebaut worden sei. „Jetzt sammeln wir Unterschriften.“ Der Lärm wehe von der Brücke in Schwindkirchen herüber. „Man muss doch als Mensch ein Recht haben, dass man da bleiben kann, wo man wohnt!“

Dieter Grimms Haus steht in Schwindkirchen direkt hinter der Autobahn. Er sagt: „Tagsüber geht's. Aber nachts kann man die Fenster nicht aufmachen.“ Die Lastwagen würden ein singendes Geräusch erzeugen. „Wie es im Sommer dann ist, wird sich zeigen. Mal sehen, ob man sich an das Geräusch gewöhnt, oder ob man im Sommer noch im Garten auf der Liege liegen mag.“ Auch er kritisiert den Lärmschutz. Wenn der auf der Brücke höher wäre, hätte das nicht geschadet.

Für Kerstin Daser hat sich vor allem die Nachtruhe verschlechtert. Die Schlafzimmerfenster ihres Hauses in Obertaufkirchen gehen Richtung Autobahn, die 1,2 Kilometer entfernt ist. „Der Lärm ist relativ konstant, weil die Lastwagen vorbeibrausen. Man hört die Autos auch nachts bei geöffnetem Fenster. Bei offenen Fenstern zu schlafen ist schwierig geworden. Es kommt darauf an, wie der Wind steht, dann hört man sie auch, wenn die Fenster zu sind. Bei uns ist die Schallmauer niedriger als an anderen Stellen.“

Ganz anders reagieren Anwohner in Frauenornau „Es ist laut, wie auf dem Nürburgring“, sagt Maria Huber aus Friedlrimbach. Sie hat sich, mit einigen anderen Anwohnern der Autobahn, spontan zu einer Gruppe zusammengefunden, die sich nun in Frauenornau unterhalb der Autobahn über den Lärm austauschen.
Anwohneran der A94 fordern besseren Lärmschutz

„Wir haben nicht glauben wollen, dass es so laut wird, wie es ist“, sagt Josef Platschka aus Pfaffenkirchen. „Das Schlimmste ist, dass es jetzt für immer so sein wird“, findet Leni Luber aus Friedlrimbach.

Tag und Nacht lärmt die Autobahn. Wenn es regnet ist es noch lauter und bei Westwind auch. Die jungen Leute sagen schon, sie wollen wegziehen.

+++Tipp der Redaktion: Kennen Sie schon unseren kostenlosen Feierabend-Newsletter? Die Top-Themen der Region um 17 Uhr per E-Mail – sauber ausgerechnet und aufgeschrieben von Ihrer OVB-Redaktion. Jetzt Newsletter ausprobieren!

Nicht nur aus Frauenornau, auch aus Pfaffenkirchen, Friedlrimbach, aus Deutenheim, Mimmelheim und Ebering kennen sich die Anwohner mit dem gleichen Problem – dem Lärm der Autobahn. Sie sind der Meinung, ein Tempolimit müsse her und verbesserter Lärmschutz und fordern Messungen, 14 Tage lang, Tag und Nacht, nicht stichprobenartig. Die Anwohner fürchten vor allem, dass sie keinen erholsamen Schlaf mehr finden.

[Zurück zu Themengebiete](#)

CSU Allianz, um die Anwohner besser vor Lärm zu schützen

<https://www.ovb-online.de/muehldorf/a94-autobahn-csu-aufstand-landkreis-erding-gegen-laerm-fordern-anwohnerschutz-13180486.html>

Das sagt Pastettens Bürgermeisterin Cornelia Vogelfänger. Wie der Erdinger Merkur berichtet, haben sich die Bürgermeister von Buch, Lengdorf und Dorfen, Landrat Martin Bayerstorfer, die Landtagsabgeordnete Ulrike Scharf und der Bundestagsabgeordnete Andreas Lenz zu einer CSU-Allianz zusammen geschlossen, „um die Menschen an dem 33 Kilometer langen Abschnitt der A 94 schnell besser vor Lärm zu schützen.“

+++Tipp der Redaktion: Kennen Sie schon unseren kostenlosen Feierabend-Newsletter? Die Top-Themen der Region um 17 Uhr per E-Mail – sauber ausrecherchiert und aufgeschrieben von Ihrer OVB-Redaktion. Jetzt Newsletter ausprobieren!

+++

CSU-Allianz gegen Autobahnlärm an der A94

Die CSU-Politiker sind davon überzeugt: Entweder waren Vorhersagen beziehungsweise Berechnungen falsch, oder beim Lärmschutz wurde zu wenig gemacht oder ungeeigneter Fahrbahnbelag aufgebracht. Eventuell sogar alles zusammen.“ Von der Autobahndirektion fordern sie Nachbesserungen. Auch dann, wenn sich herausstellen sollte, dass alle Grenzwerte eingehalten werden.

„Die A 94 ist seit vier Wochen in Betrieb, und die vielen Beschwerden zeigen uns, dass die Lärmbelästigung viel höher ist als erwartet“, sagt Dorfens Bürgermeister Heinz Grundner. So sei die Autobahn bis in die Innenstadt zu hören. „Davon war nie die Rede, das zeigt, dass nachzubessern ist.“ Bis dahin sei ein Tempolimit sinnvoll. Auch Widerstand im Landkreis Mühldorf gegen den Lärm der Autobahn

Auch im Landkreis Mühldorf mehren sich die kritischen Stimmen. Anwohner aus Schwindegg und Obertaufkirchen haben in der Heimatzeitung ihren Unmut kund getan und eine Unterschriftensammlung angekündigt. Obertaufkirchens Bürgermeister Franz Ehgartner hat sich in einem Brief an Landtagsabgeordneten Dr. Marcel Huber gewandt, der genau wie Bundestagsabgeordneter Stephan Mayer Unterstützung angekündigt hat.

[Zurück zu Themengebiete](#)

Allgemeine Informationen in Bezug auf Einfluss des Straßenbelags auf den Lärmschutz

<https://www.augsburger-allgemeine.de/augsburg/Was-bringt-der-Fluesterasphalt-wirklich-id37896472.html>

Auf Bayerns Straßen wird viel gebaut. Dabei spielt der Lärmschutz eine immer größere Rolle. Dabei fällt immer wieder das Wort "Flüsterasphalt". Experten beantworten Fragen dazu.

Was bringt der Flüsterasphalt wirklich?

Wie groß ist der Einfluss des Straßenbelags auf den Lärmschutz? Die Frage kommt in Gemeinderäten in ganz Bayern auf den Tisch, wo in der Nähe Fahrbahnen entstehen. In Zusmarshausen im Kreis Augsburg etwa hatte ein hinzugezogener Lärmschutzexperte geklagt, dass an der A8 statt Beton spezieller Asphalt hätte verbaut werden sollen – so hätte der Lärm seiner Ansicht nach deutlich vermindert werden können. Doch was bringt der „Flüsterasphalt“ wirklich? Was sind die Vor- und Nachteile der Bauweisen? Drei Experten beantworten Fragen zum Lärmschutz bei Straßenbaumaßnahmen.

http://www.laermorama.ch/m5_krachmacher/strassenlaerm_w.html

Die Fahrbahn lärmt!

Das Rollgeräusch hängt stark vom Fahrbahnbelag ab. Am lautesten sind Oberflächen wie Kopfsteinpflaster, die beim Befahren eine wesentliche Erhöhung der Lärmemissionen zur Folge haben können (Mehr Informationen dazu auf laerm.ch). Wesentlich leiser hingegen sind Asphalt und Beton. Im Zuge der allgemeinen Lärmvermeidung sind jedoch auch Bemühungen zu verzeichnen, Asphaltstraßen noch leiser zu gestalten.

Leiser Asphalt

Einige (aber längst nicht alle) verschiedene Ansätze werden im Folgenden kurz beschrieben:

Konzentriert hat sich die Forschung und Entwicklung in den letzten Jahren auf OPA (Offenporiger Asphalt): die Lärmdämmung funktioniert hierbei mittels miteinander verbundener Poren, womit der Luftpumpenmechanismus abgeschwächt wird. Das Rollgeräusch wird um bis zu 5dB(A) leiser – und nicht nur das, auch das Motorgeräusch von Personen- und Lastwagen wird etwas gedämpft.

Quelle: www.bafu.admin.ch

Durch seinen hohen Anteil an Hohlräumen kann der lärmarme Asphalt den Schall der Rollgeräusche absorbieren. Ergebnis: Reduktion des Rollgeräusches um über 5 dB(A).

Diese Poren bedeuten einen sehr hohen Hohlraumgehalt, was auch für eine äußerst gute Entwässerung der Fahrbahn sorgt – OPA wird deshalb auch Drainasphalt genannt (drain: Englisch für Ablass / Ablauf / Abfluss). Daraus resultiert auch eine Reduktion von Lichtreflexionen und Sprühfahnen, was wiederum bei Regen das Rollgeräusch nochmals deutlich reduziert.

Vergleich herkömmlicher Belag (links) mit offenporigem Belag (rechts). Es ist gut zu erkennen, dass bei Drainasphalt viel weniger Wasser auf der Fahrbahn liegt und so auch Lichtreflexionen minimiert werden.

Einem anderen Prinzip folgt LOA (Lärmoptimierter Asphalt): es handelt sich um eine dichte, vergleichsweise dünne Decke mit einer sehr feinen schluchtenartigen Oberflächenstruktur, die ebenfalls dem Air-Pumping entgegenwirkt. Es lässt sich damit eine Reduktion des Rollgeräusches um rund 4 dB(A) erzielen.

Bei DSV-H handelt es sich um eine dünne Asphaltdeckschicht, die auf einer bitumenbasierte, aufgesprühte Versiegelung liegt. Die lärmvermindernde Wirkung (bis zu 5 dB(A)) beruht auf den Hohlräumen und der Textur.

Diese Ansätze folgen verschiedenen Entwurfszielen, die mit Kenngrößen charakterisiert werden können; die wichtigsten davon sind Rauigkeit, Korngröße, Gestalt und Porosität. Mehr dazu hier.

Alle solche lärmvermindernden Fahrbahnbeläge befinden sich in der Entwicklung und haben mit diversen Schwierigkeiten zu kämpfen, wie die Auswertung von Teststrecken sowohl in der Schweiz als auch in Deutschland zeigt. Einige generelle Nachteile sind:

Manche dieser Beläge haben eine deutlich kürzere Lebenszeit als gewöhnlicher Asphalt oder aber sie sind empfindlich auf Scherbeanspruchungen bei Stop-and-go- oder Abbiegeverkehr (z.B. OPA).

Die Langzeiterfahrungen für die Belagsalterung und akustische Alterung fehlen.

Der Einbau dieser Asphaltdeckschichten stellt höhere Ansprüche an Maschinenteknik und Bauverfahren.

Mit der Zeit findet eine Texturveränderung statt – Verstopfen der Poren bzw. Auswaschen von feineren Kornanteilen im Asphalt – wodurch die akustische Wirkung abnimmt. Das Ausmaß hängt von den Kenngrößen ab; z.B. ist ein kleineres Größtkorn allgemein besser für die Akustik (jedoch nicht für die Beständigkeit), während ein größerer Hohlraumanteil die Abnahme im Laufe der Zeit reduziert. Bei Innerorts- Geschwindigkeiten findet keine genügende Auswaschung durch vom Reifen hineingepresstes Wasser statt.

Die Abnahme der Lärmreduktion ist von der Verkehrsbelastung abhängig, daher altern mehrspurige Straßen

ungleichmäßig. Dies verkompliziert die Erneuerungsplanung.

Die gleich nach Einbau erreichte Lärmpegelreduktion variiert von Fall zu Fall, was von verschiedenen, teilweise noch nicht genau erkundeten Faktoren abhängt. Das heißt, dass die Schallschutzwirkung nicht immer zuverlässig ist und damit nicht fest eingeplant werden kann – es werden womöglich noch andere Maßnahmen wie Lärmschutzwände notwendig.

Wasser auf der Fahrbahn produziert Lärm

Es ist allgemein bekannt, dass nasse Straßen eine Erhöhung der Verkehrsgeräusche mit sich bringen: bis zu 15 dB(A)!

Das vorhandene Wasser führt zu einer sehr starken Erhöhung des Rollgeräusches im Frequenzbereich oberhalb 1000 Hz. Der Aufprall des Reifens auf die nasse Fahrbahn am Einlauf spielt für die Geräuschentwicklung eine große Rolle. Dabei prallt das Reifenprofil am Einlauf auf das sich in Ruhe befindliche Wasser auf der Straße und schleudert Wasserpartikel fort. Die hohe Beschleunigung der Wasserpartikel bewirkt vor ihm eine Luftverdichtung, das heißt es bildet sich ein Überdruck, da die Luft nicht schnell genug ausweichen kann. Hinter dem Wasserpartikel entsteht ein Unterdruck. Ist nun die Stoßzeit so klein, dass eine Auslöschung des Überdrucks mit dem Unterdruck nicht möglich ist, breitet sich ein Wechselimpuls aus und verursacht den Beschleunigungslärm. Zu diesem Beschleunigungslärm kommt der Lärm dazu, welcher beim Aufprall der Wasserpartikel gegen den Fahrzeugkörper oder auf die nasse Fahrbahn produziert wird.

<https://www.staedtebauliche-laermfibel.de/?p=109&p2=7.1.3>

7.1.3 Straßen- und Schienenwegeoberflächen

Der Geräuschpegel wird auch stark von der Art des Straßenbelags beeinflusst. So sind Pflasterbeläge bis zu 6 dB(A) lauter als die am häufigsten verwendeten Asphaltbeläge (Tabelle 7/1). Umgekehrt können durch entsprechend lärmarme Straßenoberflächen die Schallpegel um bis zu 5 dB(A) gesenkt werden. Die in alten Ortskernen oder auch in verkehrsberuhigten Bereichen („Spielstraßen“) als stadtgestalterisches Mittel gerne verwendeten Pflasterbeläge sind bei niedrigen Geschwindigkeiten aus Lärmschutzsicht akzeptabel, in Hauptstraßen sollte hingegen auf Aufpflasterungen als „Tempobremse“ verzichtet werden. Dabei sollten aber auch andere Aspekte eine Rolle spielen, wie z. B. die Befahrbarkeit mit Kinderwagen oder Rollstühlen. Bei Pflasterbelägen muss generell besonders auf eine gute Verlegung geachtet werden, da lose Steine schnell zu mehr Lärm führen.

Die Abbildung 7/3 zeigt diesen aus Messungen abgeleiteten Sachverhalt getrennt nach Pkw und Lkw.

Offenporige Asphaltdeckschichten (oft als „Flüsterasphalt“ bezeichnet) erreichen im Neuzustand erhebliche Pegelminderungen von bis zu 5 dB(A) (zum Teil sogar noch darüber). Ihre Wirkung entfalten sie jedoch erst bei Geschwindigkeiten von über 60 km/h. Nachteile sind die geringere Haltbarkeit (ca. 6 – 8 Jahre) und ein allmähliches Zusetzen der Poren durch Reifenabrieb und Verunreinigungen, was die Lärminderungswirkung mit der Zeit schmälert. Bei hohen Schub- und Scherkräften (z. B. beim Abbiegen oder Bremsen von Lkw bei Kreuzungen und Kreisverkehren) wird der Belag sehr schnell schadhaft. Wegen der Wasserdurchlässigkeit der oberen Asphaltdeckschichten muss die Straßenentwässerung sehr aufwändig hergestellt werden. Da dieser Belag nur großflächig eingebaut werden kann, ist er nur in Straßenzügen möglich, in denen örtliche Aufgrabungen (wegen der Leitungsinfrastruktur unter der Straße) ausgeschlossen sind. Innerhalb bebauter Gebiete scheidet der Einbau von offenporigen Asphalten daher in der Regel aus.

Innerhalb von Städten werden lärmindernde Fahrbahnbeläge erst seit einigen Jahren erprobt, dort aber mit sehr gutem Erfolg (z. B. Düsseldorf). Mit lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschichten (LOA 5 D) oder lärmarmen Splittmastixasphalten (SMA LA) können gegenüber herkömmlichen Gussasphalten Pegelminderungen von 2 - 4 dB(A) erreicht werden.

Lärmtechnisch optimierte Fahrbahnbeläge (insbesondere die offenporigen Asphalte) sind teurer als herkömmliche Asphalt- oder Betonoberflächen. Diesen Mehrkosten stehen aber gegebenenfalls die Einsparungen für sonst notwendige andere Lärmschutzmaßnahmen wie z. B. Lärmschutzwände gegenüber. Lärmarme Fahrbahnbeläge stellen zudem eine der städtebaulich verträglichsten baulichen Maßnahmen gegen den Straßenverkehrslärm dar.

Auch der Zustand der Straßenoberfläche spielt bei der Lärmentstehung eine große Rolle. Insbesondere an Straßen mit unebener Fahrbahnoberfläche können während der Vorbeifahrt schwerer Fahrzeuge unter Umständen zusätzlich zur erhöhten Lärmerzeugung (etwa durch schadhafte Kanaldeckel) Erschütterungen (sog. Sekundärschall) in den anliegenden Wohngebieten entstehen, die zu erheblichen Belästigungen führen.

Verstärkt werden die Belästigungen häufig auch noch durch Schallpegelspitzen, die z. B. durch schlagende Teile der Fahrzeuge bzw. der Ladung verursacht werden. Die in der **Tabelle 7/1** aufgeführten Zu- oder Abschlüsse beziehen sich auf intakte Fahrbahnen.

Straßenbelag	Fahrgeschwindigkeit			
	30 km/h	40 km/h	≥ 50 km/h	> 60 km/h
Nichtgeriffelte Gussasphalte, Asphaltbetone, Splittmastikasphalte	0	0	0	-
Betone oder geriffelte Gussasphalte	1,0	1,5	2,0	-
Pflaster mit ebener Oberfläche	2,0	2,5	3,0	-
Sonstiges Pflaster	3,0	4,5	6,0	-
Betone nach ZTV Beton 78 mit Stahlbesenstrich, mit Längsglätter	-	-	-	1,0
Betone nach ZTV Beton-StB 07 mit Waschbetonoberfläche	-	-	-	-2,0
Asphaltbeton ≤ 0/11 und Splittmastixasphalte 0/8 und 0/11 ohne Absplittung	-	-	-	-2,0
Lärmarmer Gussasphalt nach ZTV Asphalt StB07 Abschnitt 3.9.5, Verfahren B	-	-	-	-2,0
Offenporige Asphaltdeckschichten, die im Neuzustand einen Hohlraumgehalt ≥ 15% aufweisen mit Kornaufbau 0/11	-	-	-	-4,0
Offenporige Asphaltdeckschichten, die im Neuzustand einen Hohlraumgehalt ≥ 15% aufweisen mit Kornaufbau 0/8	-	-	-	-5,0

Tab. 7/1 Pegelzu- bzw. abschlüsse DStrO in dB für unterschiedliche Straßenoberflächen in Abhängigkeit von der Fahrgeschwindigkeit nach RLS-90 und ARS

<https://www.baustoffwissen.de/baustoffe/baustoffknowhow/garten-landschaftsbau-tiefbau/innovative-fahrbahnbelag-strasse/>

Teststrecke auf der neuen A 94: Bei der „Blacktopping“- Bauweise wird Beton mit einer Deckschicht aus Asphalt kombiniert. Foto: Heidelberg Cement/Fuchs

GaLabau und Tiefbau

29. Juli 2014 | Straßenbau: Innovative Fahrbahnbeläge vor dem Durchbruch?

„Nobody is perfect“: Das gilt auch für die im Straßenbau bisher verwendeten Deckschichten. So ist Asphalt bei hohen Außentemperaturen wenig formstabil und bei Bodenfrost bilden sich häufig Schlaglöcher. Betondecken wiederum sind zwar sehr druckfest und widerstandsfähig gegen Frost und Hitze, aber dafür ist ihr Einbau komplizierter. Vor allem die Fugen im Belag sind aufwändig in Herstellung und Wartung. Es verwundert daher nicht, dass Industrie und Wissenschaft immer wieder neue Beläge und Materialkombinationen erproben.

Bewehrung statt Fugen

Fahrbahnen mit Betondecken benötigen normalerweise Quer- und Längsfugen. Sonst würde es bereits beim Trocknen des Betons zu Materialrissen kommen. Das ist zumindest so, wenn unbewehrter Beton zum Einsatz kommt. Anders sieht es allerdings aus, wenn man Beton mit einer Stahlbewehrung verwendet. Dann lassen sich auch Betondecken fugenlos ausführen. Der Stahleinsatz erzeugt natürlich zusätzliche Materialkosten, aber dafür erhält man eine durchgängig ebene Fahrbahn und muss später keine Fugen warten. Und auch die Kosten für Verdübelung und Verankerung der Betonplatten kann man sich sparen.

Der Betonhersteller Heidelberg Cement hat eine durchgehend bewehrte, fugenlose Betonfahrbahn in den letzten Jahren auf seinem Firmengelände in Geseke getestet. Der wissenschaftlich vom Lehrstuhl für Baustofftechnik der Ruhr-Universität Bochum begleitete Belastungstest verlief erfolgreich. Übrigens verhindert die Stahlbewehrung keinesfalls vollständig die Rissbildung im Beton. Sie sorgt aber dafür, dass sich nur viele kleine Risse mit einem definiertem Abstand und einer Maximalbreite von 0,5 mm bilden.

Geräuscharme Beläge

Betonoberfläche mit Grinding-Textur auf der A 94. Foto: Heidelberg Cement/Fuchs

Auf der Teststrecke von Heidelberg Cement in Geseke wird auch noch etwas anderes untersucht. Die dortige

Fahrbahnoberfläche weist nämlich eine so genannte Grinding-Textur auf. Darunter versteht man ein Muster aus Längsrillen, das in die Betondecke geschliffen wurde (siehe Foto). So entsteht eine Oberfläche, die griffiger als herkömmliche Betondecken ist. Zugleich ist sie auch besonders ebenflächig, weil alle Unebenheiten abgeschliffen wurden. Nicht zuletzt sorgen die Rillen auch dafür, dass die Straße im Vergleich zu normalen Betondecken deutlich geräuscharmer ist.

Der lärmindernde Effekt durch die Rillen soll noch deutlich stärker sein als bei Waschbetonoberflächen – einer bereits auf vielen Autobahnen realisierten Variante zur Verminderung von Rollgeräuschen. Um eine Fahrbahn mit Waschbetonoberfläche zu erhalten, sprüht man Kontaktverzögerer auf die Oberfläche des noch frischen Betons. Dadurch lässt sich der Mörtel an der Oberfläche noch wegbürsten, wenn der übrige Beton schon erhärtet ist. So erhält man eine griffige Oberfläche aus erhabenen Gesteinskörnungen, wie man sie auch von den Waschbetonplatten für GaLaBau-Anwendungen kennt. Da diese Oberfläche eine geringere Kontaktfläche zwischen Reifen und Straße zulässt, sind die Fahrgeräusche leiser.

Noch viel verbreiteter sind schallschluckende Fahrbahnoberflächen natürlich auf Asphaltstraßen. Schließlich erzeugt bereits normaler Asphalt weniger Fahrgeräusche als Standard-Beton.

Einbau einer Betonfahrbahn

Einbau einer bewehrten, fugenlosen Betonfahrbahn mit Flüsterasphalt: Darunter versteht man besonders offenporigen Asphalt, der untereinander verbundene, großporige Hohlräume aufweist. Dieses Material, das in den letzten Jahren immer häufiger eingesetzt wird, wirkt einerseits als Dränbelag, weil es die Versickerung von Niederschlagswasser ermöglicht, und andererseits als effizienter Schallschlucker. Die Bauweise funktioniert allerdings nur, wenn das Wasser, das in der Deckschicht versickert, an den Fahrbahnseiten ablaufen kann. Außerdem muss man die Asphaltbinderschicht unter der Deckschicht wasserdicht versiegeln.

Kombination von Asphalt und Beton

Asphalt oder Beton? Das war bisher immer die Frage. Doch in letzter Zeit gibt es auch Versuche, die Vorteile beider Bauweisen miteinander zu kombinieren. Auf dem Werkgelände der Cemex Hütten Zement GmbH in Dortmund wird beispielsweise gerade eine solche „Hybridbauweise“ erprobt. Auf einer üblichen Frostschutzschicht aus losem Schotter hat man dort eine fugenlose, durchgehend bewehrte Betondecke mit einer Dicke von 30 cm eingebaut. Das Besondere: Als Deckschicht folgt darauf eine 4 cm dicke Lage aus Splittmastixasphalt.

Das Prinzip dieser Bauweise – Asphalt auf Beton – wird auch als „Blacktopping“ bezeichnet. Auf einem bereits fertig gestellten Teilabschnitt der neuen Autobahn A 94, die künftig München mit Passau verbinden soll, wird ein solcher Belag bereits getestet. Beim Blacktopping können die beiden kombinierten Materialien jeweils ihre Stärken ausspielen. Die stabile Betonschicht nimmt die Verkehrslasten auf. Die Asphaltschicht sorgt für hohen Fahrkomfort sowie geringe Fahrgeräusche und schützt den Beton unter anderem vor Frost-Taumitteln. Die Deckschicht – auch Funktionalschicht genannt – ist zudem so dünn, dass Spurrinnen kaum noch vorkommen können. Außerdem kann man sie bei Verschleiß der Fahrbahnoberfläche schnell und vergleichsweise kostengünstig wieder erneuern. Mehr Infos zum Thema Straßenbau finden Sie in der Übersicht.

https://www.adac.de/_mmm/pdf/27419_113100.pdf

ADAC Motorwelt 9/2010

Illustration: Martin Stallmann für ADAC Motorwelt

Wie funktioniert eigentlich ...Flüsterasphalt flüstert nicht, vielmehr soll er andere zum Flüstern bringen: Mit einem Schallpegel von rund 80 Dezibel rauschen Lastwagen und Pkw über deutsche Autobahnen, das entspricht direkt neben der Fahrbahn etwa der Lautstärke in einer Disco. Nach einer Umfrage des Umwelt-bundesamts fühlen sich knapp zwei Drittel der Deutschen vom Straßenlärm gestört. Um die Ursachen an der Wurzel zu bekämpfen, kann man an drei Stellen ansetzen: dem Motor, den Reifen und dem Straßenbelag. Die Motoren von Pkw sind inzwischen so leise, dass sie beim Verkehrslärm nur noch eine untergeordnete Rolle spielen. Was die Reifen betrifft, müssen die Hersteller laut EU-Verordnung ab November 2012 auf allen ihren Produkten angeben, wie viel Dezibel sie verursachen. Das soll die Kunden zum Kauf leiserer Reifen ermuntern – denn bislang haben sich die sogenannten lärmarmen Reifen noch nicht durchgesetzt. Große Hoffnungen liegen also auf der Straße. Einen schalldämpfenden Belag herzustellen, versuchen Straßenbauer bereits seit den 80er Jahren. Anfangs kämpften sie an zwei Fronten: Beton und Asphalt. Beide Materialien werden in Deutschland zum Autobahnbau verwendet. Beton gilt als hart und haltbar, Asphalt als ruhig und komfortabel, aber kurzlebiger. Beim Asphalt wurden die Wissenschaftler schließlich fündig. Grundsätzlich besteht dieser Straßenbelag aus Schotter und Bitumen, einem zähen Erdöl-Destillat. Fährt die Walze über die frisch angelegte Straße, umschließt das durch Hitze aufgeweichte Bitumen die Steinchen und verbindet sie fest miteinander. Werden beim Asphaltbau größere Gesteinskörner und gleichzeitig weniger Bitumen verwendet, entstehen kleine Hohlräume zwischen den Steinen. Diese schlucken den Schall der Fahrgeräusche – daher Flüsterasphalt der Name Flüsterasphalt. Bis zu zehn Dezibel leiser ist dieser „offenporige Asphalt“ (OPA), wie er korrekt heißt. Für das menschliche Gehör halbiert das die empfundene Lautstärke. Wenn es regnet, nimmt der Flüsterasphalt auch noch Wasser in seinen Löchern auf, das am Fahrbahnrand abfließen kann. Das verhindert riesige Gischtfahnen hinter den Reifen und verringert die Gefahr von Aquaplaning – ein angenehmer Nebeneffekt. In den vergangenen zehn Jahren wurde Flüsterasphalt auf vielen Straßen in Europa verbaut – aber nie flächendeckend. Dafür ist er zu teuer. Die Herstellung kostet etwa dreimal so viel wie bei normalem Asphalt, dazu hält OPA nur acht bis zehn Jahre, weil die Poren im Laufe der Zeit verstopfen. Gewöhnlicher Asphalt schafft es fast doppelt so lang. Trotzdem: Für Menschen, die an stark befahrenen Straßen wohnen, bietet Flüsterasphalt derzeit die beste Chance auf weniger Lärm.

<https://www.augsburger-allgemeine.de/themenwelten/auto-verkehr/Neue-Strassenbelaege-verringern-Laerm-und-Abgase-id24224731.html>

Straßen bringen Krach und Abgase mit sich. Und der Verkehr auf ihnen dürfte künftig noch dichter werden. Das bereitet Mensch und Umwelt Probleme. Neuartige Straßenbeläge reduzieren aber Lärm und filtern Schadstoffe. Der Bund unterhält eine eigene Forschungseinrichtung, die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), wo Forscher etwa mit Nanoasphalt experimentieren - für geräuschkämpfende Oberflächen, die obendrein nicht verschmutzen.

Offene Poren, weniger Lärm

Auch die Ohren von Anwohnern können mit dem richtigen Straßenbelag geschont werden. Lärmreduzierung durch offenporigen Asphalt, kurz OPA, etwa gebe es auf vielen Autobahnen, sagt DAV-Sprecher Hinrichs. "Straßenlärm entsteht, weil Luft in den Profilirillen der Autoreifen zusammengepresst wird und entweicht", erklärt der Fachmann. "Ab einem gewissen Tempo ist dieses Geräusch lauter als das der Motoren."

[Zurück zu Themengebiete](#)

Verschiedene Artikel zu dem Thema A94 Lärm in Zeitungen und weiterer Quellen

SZ	04.10.20	"Wort halten, Herr Söder"
MM	02.10.20	Mahnfeuer : A94: Lärmgeplagte fordern „Wort halten, Herr Söder!“
MM	02.10.20	Laut werden für etwas Ruhe: Mit einem Kuschelkurs werden die A94-Anwohner nichts erreichen
BR	02.10.20	Mahnfeuer zum Jahrestag der Eröffnung der Isental-Autobahn
OVB	02.10.20	Mahnfeuer: Die Proteste halten an
SZ	17.09.20	Autobahn A94:Den Rasern heimleuchten
ISZ	15.09.20	Erneutes Mahnfeuer gegen den Lärm an der A94: „Echte Menschen betroffen“
MM	11.09.20	Lärmmessungen der Stadt Dorfen : A 94-Lärm nicht lauter als erlaubt
SZ	10.09.20	A94 bei Dorfen:Alles im Normbereich
MM	09.09.20	Debatte über das abgeschaffte Tempolimit auf der A94: „Reine Symbolpolitik“. Gas geben auf der A94
SZ	08.09.20	Erding:Lärmmessungen haben begonnen
ISZ	07.09.20	A94-Tempolimit: „Ein großer Erfolg für die Region“ vs. „Große Enttäuschung“
SZ	07.09.20	Autobahn A94:Kritik von allen Seiten
MM	07.09.20	Entscheidung gefallen : Ab sofort ungültig: Gericht kassiert Tempo 120 auf Isentalautobahn A94
RFO	07.09.20	Tempolimit auf A94 aufgehoben
SZ	04.09.20	Erding:A 94-Tempolimit gekippt
ISZ	04.09.20	Tempolimit auf der A94 aufgehoben
SZ	04.09.20	A 94 Tempolimit:Söders großspurige Symbolpolitik
BR	04.09.20	Gericht hebt Tempolimit auf der A94 auf
MM	04.09.20	Urteil zum Tempo-Limit auf der A94 : Kommentar: Söders nächste Pleite vor Gericht
SZ	04.09.20	Verkehr in Bayern: Tempolimit auf der A 94 gekippt
WB	04.09.20	Verkehrsversuch rechtswidrig : Tempolimit auf der A 94 aufgehoben
PNP	04.09.20	Per Eilverfahren: Gericht hebt Tempo 120 auf der A94 auf
MM	04.09.20	Entsetzen bei Politik und Anrainern : Urteil zum A94-Tempolimit: Das sind die Reaktionen
MM	04.08.20	Johannes Becher: „Lärm ist im Kreis Erding ein brutales Thema“
OVB	02.07.20	Tempolimit auf der A94: 120 km/h bleiben erstmal – Trotz Klage
MM	18.06.20	CSU-Nachwuchs streitet über A94-Tempolimit
MM	16.06.20	A94-Anwohner hält Lärm nicht mehr aus - und zahlt Schutzwall aus eigener Tasche
SZ	12.06.20	A94:Es wird wieder lauter
MM	28.05.20	A 94: Virus verzögert Lärmmessungen
MM	25.03.20	Lärmschutzwälle an der A94: Anwohner kritisieren ABD
MM	12.05.20	Sturm: Mure trifft Isentalautobahn
SZ	20.03.20	A94: Vergeudete Überschüsse
FAZ	12.03.20	Niederlande fangen mit Tempo 100 an
MM	06.03.20	Millionen Europäer müssen mit übermäßigem Lärm klarkommen
MM	04.03.20	A 94-Lärmschutz: Messungen nach Ostern - Vereinzelte Tempokontrollen
SZ	01.03.20	Dorfen: "Nichts als heiße Luft von ABD"
OVB	02.03.20	Kein Anrecht auf Lärmschutz mehr nach einiger Zeit ?
ED	02.03.20	Bekommt der Landkreis Erding jetzt eine weitere Autobahn?
SPG	02.03.20	Österreich stoppt Modellversuch für Tempo 140
PNP	20.02.20	Wacker Chemie will sparen: Massiver Stellenabbau geplant
ISZ	20.02.20	Altöttinger Kreistag fordert mehr Lärmschutz an der A94
MM	17.02.20	Auch Feldkirchen will Tempolimit auf A94
MM	09.02.20	Jetzt protestieren weitere Anrainer - Bittbrief an Söder
MM	07.02.20	Kommentar: Fluch und Segen der Autobahn
MM	06.02.20	Dorfen fordert neue Lärmschutzwände an der A94
MM	04.02.20	Kampf ums Tempolimit: Umwelthilfe kontert CSU-Kampagne
MM	02.02.20	SPD: CSU-Kampagne gegen Tempolimit auf Autobahnen
MM	29.01.20	120 km/h A94: Kritik am Tempolimit im Internet und bei der AfD
SZ	28.01.20	Pastetten: Herrmann stimmt 120 auf Probe für A94 zu
SZ	28.01.20	Dorfen: Tempolimit auf A 94 kommt
SZ	28.01.20	Tempolimit gilt bis 31. Juli. 120 auf A 94 von Pastetten bis Ampfing
MM	28.01.20	A94: Innenminister Herrmann verfügt Tempolimit - mit Einschränkungen
ISZ	25.01.20	„Rattenkirchener Lärmschutzgipfel“ zur A94: Mehr Transparenz
MM	24.01.20	Grüne verärgert: Isentalautobahn: Nichts Neues vom Tempolimit
SZ	24.01.20	Verkehr: ADAC nicht mehr gegen Tempolimit auf Autobahnen
SZ	24.01.20	"Lärmschutzgipfel" im Isental: Anwohner hoffen auf Schutz
ISZ	24.01.20	Lärmschutzgipfel in Rattenkirchen: Debatte um A94 im Isental
ISZ	24.01.20	Fotostrecke: Lärmschutzgipfel in Rattenkirchen: Debatte um A94 im Isental
ISZ	24.01.20	Fotostrecke: Rund 250 Diskussionsteilnehmer in Rattenkirchen über "Pfusch" an der A94
SZ	24.01.20	Autobahn A94:Transparenz zugesagt
TSTB	24.01.20	Streit wegen Lärmschutz im Isental
OVB	24.01.20	A94 Alle Fakten gehen online
MM	24.01.20	Lärmschutzgipfel in Rattenkirchen: A 94: Alle Fakten kommen ins Internet
PNP	24.01.20	Rattenkirchen: Tempolimit auf der A94? Fazit vom Lärmschutzgipfel zur Trasse Dorfen

MM	24.01.20	Kommentar zum Protest an der A94: Dranbleiben, Gas geben, den Mund aufmachen
MM	23.01.20	Angelbrechtinger klagen über A 94-Lärm
MM	10.01.20	A94: Söder macht ein überraschendes Versprechen - im Februar soll es losgehen
MM	09.01.20	Wände wurden 2015 umgeplant - aber die Kommunen nicht informiert
MM	09.01.20	A 94: User diskutieren auf Facebook. Söders Tempolimit
SZ	09. 01.20	Heimlich. 2015 wurde der Lärmschutz für die A94-Lappachtalbrücke verringert
MM	09.01.20	Das Gastgeschenk des Ministerpräsidenten: ein Tempolimit an der A94
OVB	09.01.20	Überraschung für Anwohner an der A94: Markus Söder verspricht Tempolimit
IS24	09.01.20	Das steckt dahinter *mit Voting Bestätigt: Tempolimit von 120 km/h auf der A94
SZ	08.01.20	Isentalautobahn Söder verspricht Anwohnern Tempolimit auf der A94
SZ	08.01.20	Ärger mit neuer Autobahn: Weniger Lärm Markus Söder kündigt Tempolimits auf der A 94 an
SZ	30.12.19	Für den Rest unseres Lebens
SZ	27.12.19	Wissenschaftliche Fakten für ein Tempolimit
MM	26.12.19	Offene Briefe von Politikern. A94: Laute Lärm-Debatte aber keine Ergebnisse
MM	19.12.19	Anwohner-Protest hält an: Isentalautobahn: Geplagte bestürmen Minister - Wir wurden...
BR	18.12.19	A94: Minister verspricht Lärmmessungen
MM	17.12.19	Lärmmessungen und Tempolimit: Kreistag verabschiedet Resolution. Auf der A 94 kann was nicht stimmen
SZ	17.12.19	Kreistag fordert Lärmschutz an der A 94
OVB	16.12.19	Lärmgeplagte Anwohner an der A94 - Kreistag Mühldorf wendet sich an die Staatsregierung
MM	16.12.19	Große Protestaktion: Flammender Widerstand an der A94: Lärmgeplagte entzünden Mahnfeuer
MM	14.12.19	Fotostrecke: Die vielen Mahnfeuer an der A94
OVB	14.12.19	Leuchtende Zeichen für Lärmschutz an der A 94
M24	13.12.19	Impressionen vom Mahnfeuer an der A94
MM	13.12.19	Kommentar zu den neuen Allianzen beim A94-Protest
SZ	13.12.19	Isentalautobahn: Flammender Protest gegen den Verkehr
SZ	13.12.19	Mahnfeuer gegen Autolärm
SZ	08.12.19	Proteste für Lärmschutz an der Isental-Autobahn
IS24	05.12.19	Auch im Landkreis Mühldorf am Inn: Protest für mehr Lärmschutz: Mahnfeuer entlang der A94 geplant
MM	04.12.19	„Nur Schrott verbaut“: Ärger über A 94 nimmt kein Ende - Nein zu gefordertem Tempolimit
SZ	02.12.19	Entlang Isentalautobahn: Mahnfeuer gegen den A 94-Lärm - Sichtbares Zeichen der Anwohner
OVB	29.11.19	A94: Lärm und Immissionen haben „exorbitantes Ausmaß“
Mayer	28.11.19	Interview von Staatssekretär Stephan Mayer zum Thema „Lärmschutz an der A 94“
OVB	28.11.19	A94: Jetzt vernetzen sich die Lärmgeschädigten zwischen Heldenstein und Dorfen
Krahl	27.11.19	Anwohner*innen schützen: Lärm macht krank! Lärmschutz an der A 94
OVB	24.11.19	Lärmgutachten soll klären wie es für Anwohner an der A94 doch noch leiser werden könnte
MM	21.11.19	Falsche Versprechungen? Nichts mehr vom Paradies übrig?: Anwohner an neuer A94 protestieren
MAZ	21.11.19	Protest gegen Lärm entlang der A94
OVB	21.11.19	Austausch nach vier Wochen - Protest gegen Lärm entlang der A94
SZ	20.11.19	Schallschutz A94: Limitierte Wirkung
MM	18.11.19	A 94: Teilerfolg für Anlieger Auch Tempolimit wird geprüft - Bauministerium ordnet Lärmmessungen an
MM	14.11.19	Forderung nach Schallschutz und Tempolimits - Neue Autobahn A94: Pfusch bei Bauarbeiten?
MM	14.11.19	Forderung nach Schallschutz und Tempolimits. Vom Lärm geplagte Anwohner lassen nicht locker
OVB	12.11.19	900 Unterschriften gegen den A94-Lärm
SZ	08.11.19	Dorfen: Die Wut über die A 94 nimmt zu
SZ	07.11.19	Dorfen: Einstimmig gegen den A 94-Lärm
OVB	30.10.19	CSU-Aufstand im Kreis Erding gegen Autobahn-Lärm an A94 ? Politiker fordern Anwohnerschutz
WB	30.10.19	Offener Brief an Regierungspräsidentin: Landrat Bayerstorfer wird wegen des A 94-Lärms aktiv
BR	25.10.19	Isentalautobahn: A94-Anwohner fordern mehr Lärmschutz
SZ	25.10.19	A94 bei Dorfen: "Die totale Katastrophe"
SZ	04.10.19	Das Fenster können wir jetzt nicht mehr aufmachen
SZ	01.10.19	Isental-Autobahn: Die A 94 - ein Mahnmal der Rechthaberei

[Zurück zu Themengebiete](#)

Kosten für Bau und Unterhalt der Isental-Autobahn werden verschleiert

Es ist zu befürchten, dass durch die hohen Kosten für Bodenverbesserung, Brückenbauwerke, Böschungssicherungsmaßnahmen und sonstige Mehrkosten auf der Isental-Trasse der Lärmschutz auf der Isental-Autobahn zu kurz kam.

Lt. einem Zeitungsbericht in der SZ überweist der Staat dem Firmenzusammenschluss 30 Jahre lang jeden Monat etwa 2,5 Millionen Euro
Das sind ca. 900 Mio €

Dazu erhielt das ÖPP Konsortium eine Anschubfinanzierung von ca. 210 Mio €
Macht zusammen 1100 Mio € (oder nach anderen Quellen 1.160 Mio € vertraglich zugesagte Leistungen)

<https://www.sueddeutsche.de/muenchen/erding/dorfen-autobahnbau-beginnt-im-januar-1.2753116>

215 Millionen Euro Anschubfinanzierung

Für den Bau der Isentalautobahn bekommt das Konsortium als so genannte Anschubfinanzierung 215 Millionen Euro vom Bund, die in den kommenden drei Jahren ratenweise nach Baufortschritt ausgezahlt werden. Nach der Fertigstellung des Autobahnabschnitts überweist der Staat dem Firmenzusammenschluss 30 Jahre lang jeden Monat etwa 2,5 Millionen Euro. Die Gesamtzahlungen werden sich somit auf etwa eine Milliarde Euro summieren. Im Gegensatz zu anderen ÖPP-Projekten wie dem Ausbau der A 8 sind die monatlichen Überweisungen unabhängig von der auf der Strecke anfallenden Lkw-Maut.

In den monatlichen Zahlungen (30 Jahre lang) von ca. 2,5 Mio Euro sind enthalten Baukosten für die Isentalautobahn und Unterhalt der 33 km Isentalautobahn und noch Unterhalt für weitere 36 km von Heldenstein bis Marktl (bereits bestehende Autobahn)

Die Einzelposten aus dem Gesamtpaket des ÖPP-Vertrags sind leider als geheim eingestuft und deshalb nicht öffentlich verfügbar.

Aber, ein Vergleich mit den sauber aufgelisteten Kosten der Schweizer Regierung für den jährlichen Unterhalt der Schweizer Autobahnen zeigt einen Aufwand der Größenordnung ca. 186.000 CHF pro km pro Jahr (von 347 Mio für 1858 km)

Entspricht ca. 172.849 Euro und großzügig aufgerundet auf ca. 200.000 Euro zur Berechnung der wahrscheinlichen Kosten für den Unterhalt der ÖPP Strecke von Forstinning nach Marktl.

$70 \text{ km} * 200.000 \text{ €} \text{ (Angenommene Unterhaltskosten pro Jahr pro km Autobahn) } * 30 \text{ Jahre} = 420 \text{ Mio in 30 Jahren}$
Wahrscheinliche Kosten für Unterhalt in 30 Jahren

Überschlag und Plausibilität monatliche Überweisung an das ÖPP-Konsortium

1160 Mio € für 30 Jahre
- 215 Mio € Anschubfinanzierung
945 Mio € Zahlungen an das ÖPP-Konsortium

945 Mio Euro aufgeteilt in $30 \text{ J} * 12 \text{ M} = 2,60 \text{ Mio Euro pro Monat}$ Überweisung an das ÖPP-Konsortium.
Passt also ziemlich genau mit dem oben erwähnten Zeitungsbericht der SZ vom 24. November 2015
„Zuschlag für Konsortium: Bau der A 94 beginnt im Januar“

Überschlag Gesamt für Bau Isental-Autobahn + Unterhalt ÖPP

1.160 Mrd. Euro an ÖPP + ca. 70 Mio € Bau-Vorableistung durch ABD = 1230 Mio Gesamt für Bau Isental-Autobahn + Unterhalt ÖPP Strecke Forstinning bis Marktl
Wobei die oben genannten 70 Mio € Bau-Vorableistung durch ABD geschätzt sind.

Auch über die Kosten der Bau-Vorableistung durch die ABD gibt es keine öffentlich verfügbare Zahlen
Es wurden in verschiedenen Quellen ca. 16 Mio Euro Bau-Vorableistung durch ABD erwähnt (z.B. Wikipedia-Seite A94).
Das kann aber **niemals** hingehen, da der Bau eines der Lappachtalbrücke vergleichbaren Objektes mind. 60 Mio Euro kostet. Siehe:

<https://www.mainpost.de/regional/main-spessart/erneuerung-der-autobahnbruecke-werntal-kostet-60-millionen;art772,10440153>

Vergleich der Kosten der Isental-Autobahn mit den Kosten des Autobahnabschnittes Forstinning – Pastetten

Für den Autobahnabschnitt Forstinning – Pastetten (ca. 5 km) wurden Kosten von 50 Mio Euro genannt (also ca. 10 Mio Euro pro km)

Dieser Abschnitt verläuft über ebenes, unproblematisches Gelände und enthält sechs Autobahn-Überführungen und eine kleine PWC-Anlage.

Die von der ABD genannten Kosten von 440 Mio Euro für die Isental-Autobahn können niemals hingehen, denn das wären mit 13,3 Mio pro km

nur unwesentlich mehr als auf dem unkomplizierten Autobahnabschnitt Forstinning – Pastetten

Auf der Isental-Autobahn gab es aber :

- sechs Großbrücken
- 65 Brückenbauwerke
- zwei Bohrpfahlwände
- zahllose bis 47 Meter tiefe Pfahl-Fundamente
- zahlreiche Böschungssicherungsmaßnahmen
- weit über 3 Mio m³ Erdbewegungen

Realistische Schätzungen gehen vom mindestens doppelten der offiziell publizierten Kosten von 440 Mio Euro für die Isental-Autobahn aus.

Überschlag Kosten für den Bau der Isental-Autobahn

1230 Mio Gesamtkosten - 420 Mio Unterhalt = ca. 810 Mio Euro *reale* Kosten für den Bau der Isental-Autobahn

D.h. ist ungefähr das Doppelte der Summe, die beim Trassenvergleich Dorfen/Haag für die Trasse Dorfen genannte wurde (412 Mio €)

D.h. Die Autobahndirektion wusste also schon zu dem Zeitpunkt des Prozesses vor dem VGH, dass die genannte Summe von 412 Mio für die Trasse Dorfen nie reichen würde.

Wenn das vergleichbare Bauobjekt ‚Autobahnbrücke Werntal‘ 60 Millionen kostet und auf der Isental-Autobahn sechs Großbrücken gebaut wurden, dann muss man von einer Bausumme von mindestens 300 Millionen alleine für die sechs Großbrücken ausgehen.

Die von der ABD genannten Gesamtkosten für die Isental-Autobahn können also nie-und-nimmer hingehen.

Die Gesamt-Baukosten für die Isental-Autobahn liegen ziemlich sicher bei 800-900 Millionen Euro.

Warum versteckt die ABD die realen Kosten für die Isental-Autobahn in einem undurchsichtigen ÖPP-Gesamtpaket ?

Beim Trassenvergleich / Dorfen/Haag im Prozess vor dem VGH wurde von der ABD behauptet, dass die Kosten für Dorfen und Haag angeblich fast gleich seien

Da die realen Kosten der Isental-Autobahn doppelt so hoch wie die einer Trasse Haag lagen, wird das Urteil von VGH-Richter Hr. Allesch zur Farce, der die Trasse Dorfen u.a. als mögliche Trasse durchgewunken hatte, weil die Kosten von der ABD künstlich für die beiden Trassen angeglichen wurden.

Planfeststellungsbeschluss A 94 München – Pocking (A 3)

Neubau von Forstinning bis Pastetten km 10+755 – km 16+980

3.4.2.2.8 Sonstiges

Die Kostenschätzung für die Baumaßnahme bezogen auf alle drei Abschnitte beläuft sich bei der Trasse Dorfen auf rd. 316 Mio. € und bei der Trasse Haag auf rd. 314 Mio. €.

Basis hierfür ist eine Planung im Maßstab 1:5000 und der Preisstand von März 1996.

Auch wenn diese Schätzung keine absolute Genauigkeit beanspruchen kann, so lässt sich ihr doch entnehmen, dass für die beiden Trassen hier kein entscheidungserheblicher Unterschied vorliegt. Eine Übersicht der einzelnen Kostenpunkte ist der Planunterlage 1 (Erläuterungsbericht) zu entnehmen.

Der Kostenvergleich wurde im Planfeststellungsverfahren von einer Reihe von Einwendern als fehlerhaft gerügt, ohne dies aber substantiiert zu begründen. Hierzu ist festzustellen, dass der Vorhabensträger die Berechnung der Gesamtkosten für beide Trassen mit der gleichen Genauigkeit, gleichen Kostenansätzen und Einheitspreisen durchgeführt hat. Soweit darin zunächst noch keine Kosten für notwendige Ausgleichsflächen angesetzt waren, kann davon ausgegangen werden, dass der Kostenunterschied für die benötigten Flächen zwischen den beiden Trassen nicht entscheidungserheblich ist, da sich der Flächenbedarf

für den Ausgleich bei beiden Trassen nur unwesentlich unterscheidet. Ein Gegenüberstellen detailliert ausgearbeiteter Konzepte für eine punktgenaue vergleichende Kostenermittlung ist nicht erforderlich. Böschungssicherungsmaßnahmen im Zuge der Hangtrasse zwischen Lengdorf und Dorfen im Abschnitt Pastetten und Dorfen, die sich inzwischen als notwendig gezeigt haben, haben auf den Kostenvergleich keinen entscheidenden Einfluss, da sich die hierfür

erforderlichen Kosten lediglich auf rd. 3 Mio. € belaufen.

Auch auf einer Trasse Haag würde bei Reichertsheim mit den dort zu querenden Altmoränen und Lößlehmen eine aus geologischer Sicht ähnliche Situation angetroffen.

Hierbei ist nur anzumerken, dass alleine für die Untersgrundsicherungs-Bauwerke der Isental-Autobahn letztlich dann weit über 300.000 Tonnen Beton verbaut wurden. (ca. 75.000 Tonnen Zement für Bodenverbesserung: Kalk-Zement-Mischbindemittel 50/50; 30/70; 70/30, Walhalla Kalk Regensburg; CEM II/A-LL 32,5 R)
Da sind die immensen Kosten für die Erdbewegungen (mehr als 3 Mio m³) und Bohrpfahlwände noch gar nicht enthalten. Siehe auch Planänderung nach § 17 d FStrG Hangsicherungsmaßnahmen vom 17.05.2013

Richter Allesch hatte die von der ABD angegebenen Kostenunterschiede von zwei Mio Euro zwischen der Trasse Haag und Dorfen nicht beanstandet.

In der Realität dürften die Kosten der Trasse Dorfen mehr als 400 Mio Euro höher liegen als auf einer Trasse Haag.

Nun ist das Urteil leider schon gefallen und die Autobahn gebaut - ohne ausreichenden Lärmschutzmaßnahmen zum Schutze der Anwohner im Korridor der Isental-Autobahn.

Kosten gebundene Haushaltsmittel:

https://abdsb.bayern.de/imperia/md/content/stbv/abdsb/projekte/planung/abdsb_a94_brox_final_20.9.19_low.pdf

Kosten gebundene Haushaltsmittel:

rund 1,16 Mrd. Euro brutto [über 30 Jahre]

Anschubfinanzierung rund 215 Mio. Euro brutto

Baukostenverfügbarkeitsmodell: rund 440 Mio. Euro

Brückenbauwerke Neubaustrecke:

56 Brücken im Rahmen des ÖPP-Vertrags,

9 Brücken aus Vorwegmaßnahmen insgesamt:

65 Brückenbauwerke,

davon 6 Großbrücken [Stützweite bis 594 Meter]

Zusätzlich gibt es bei den Ingenieurbauwerken noch zwei Bohrpfahlwände [km 26 und km 29].

G e s a m t s t r e c k e ÖPP-Unterhalt: 77 Kilometer mit 118 Brückenbauwerken

Vergleich die genau aufgelisteten Kosten für Unterhalt der Nationalstraßen in der Schweiz

<https://www.newsd.admin.ch/newsd/message/attachments/58070.pdf>

<https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/dokumentation/medienmitteilungen/anzeige-meldungen.msg-id-76103.html>

347 Millionen Franken für den betrieblichen Unterhalt der Nationalstrassen

Bern, 20.08.2019 - Der betriebliche Unterhalt sorgt dafür, dass die Nationalstrassen sicher befahren werden können. Die Arbeiten werden durch elf Gebietseinheiten im Auftrag des Bundes durchgeführt. 2018 gab der Bund dafür rund 347 Millionen Franken aus. Damit werden zum Beispiel die Kosten für den Winterdienst, die Reinigung, die Grünpflege, die Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen sowie die Arbeit der Schadenwehren gedeckt.

Das Nationalstrassennetz umfasst insgesamt 1858.9 Kilometer. Die Kantone sorgen im Auftrag des Bundes für den betrieblichen Unterhalt. 2018 gab der Bund dafür 347 Millionen Franken aus: Die Kosten für die global abgerechneten Leistungen beliefen sich auf 242 Millionen Franken. Damit werden Winterdienst, Reinigung, Grünpflege, Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen, technischer Dienst und die Gemeinkosten bezahlt (z.B. für Fahrzeuge und Geräte, Werkhöfe). Die nach Aufwand abgerechneten Leistungen beliefen sich auf 105 Millionen Franken. Dazu gehören der so genannt kleinere bauliche Unterhalt (z.B. Reparaturen von Anlagen) oder die Arbeit der Schadenwehren.

347 Mio / 1858 = ca. 186 tsd CHF pro km pro Jahr

[Zurück zu Themengebiete](#)

A94 Direktion erteilt Forderungen nach Lärmmessung eine Absage

<https://www.pnp.de/lokales/landkreis-altoetting/altoetting/A94-Direktion-erteilt-Forderungen-nach-Laermmessung-eine-Absage-3495750.html>

Dorfen

A94: Direktion erteilt Forderungen nach Lärmmessung eine Absage

29.10.2019 | Stand 29.10.2019, 19:17 Uhr

Trotz einer höheren Zahl an Lärmschutzwänden und anderer Maßnahmen sehen sich die A94-Planer mit einer Vielzahl an Lärmbeschwerden konfrontiert. Für weitergehende Maßnahmen sei letztlich der Bund zuständig, hält die Autobahndirektion den Forderungen entgegen. –Foto: Kleiner

Trotz einer höheren Zahl an Lärmschutzwänden und anderer Maßnahmen sehen sich die A94-Planer mit einer Vielzahl an Lärmbeschwerden konfrontiert. Für weitergehende Maßnahmen sei letztlich der Bund zuständig, hält die Autobahndirektion den Forderungen entgegen. –Foto: Kleiner

Die Klagen kommen aus Lengdorf wie aus Obertaufkirchen, aus Dorfen wie aus Schwindegg: Ein Monat nach der Freigabe des 33 Kilometer langen A94-Abschnitts zwischen Heldenstein (Landkreis Mühldorf am Inn) und Pastetten (Landkreis Erding) reißen die Anlieger-Beschwerden wegen der Lärmbelastung nicht ab. Auch Abgeordnete aus Land- und Bundestag fordern Nachbesserungen von der Autobahndirektion. Dort aber gibt man den Ball zurück an die Volksvertreter. Nur der Gesetzgeber könne helfen, heißt es aus der Direktion.

Schon wenige Tage nach der Freigabe waren die ersten Klagen eingegangen. Anwohner wie Bürgermeister forderten zusätzlichen Lärmschutz und konkrete Lärmmessungen. Schließlich basiert bis dato alles nur auf Vorab-Berechnungen. Für Messungen tritt unter anderem die Erdinger CSU-Landtagsabgeordnete Ulrike Scharf ein. Unterstützung erhält sie von Innenstaatssekretär Stephan Mayer. Der für die Landkreise Altötting und Mühldorf zuständige CSU-Bundestagsabgeordnete fordert von Autobahn-Präsident Michael Kordon "unverzüglich Messungen", wie er am Dienstag mitteilte. "Es kann nicht angehen, dass Bürger/innen direkt an der Straße, aber auch teilweise Kilometer entfernt Tag und Nacht vom Lärm belästigt werden", erklärt Mayer schriftlich und verlangt, die Lärmschutzmaßnahmen "so zu ertüchtigen, dass die Lärmbelastung für die Anwohner erträglich wird."

Seitens der Autobahndirektion Südbayern weist Direktionssprecher Josef Seebacher Forderungen nach Lärmmessungen zurück. Das würde nichts bringen, hält er dem Ansinnen der Abgeordneten entgegen. Schließlich ergäben Messungen nur eine Momentaufnahme, die Ergebnisse würden stark durch Faktoren wie Windstärke und Windrichtung beeinflusst. Ein "rechtlich verifizierbares Ergebnis" lasse sich daraus nicht ableiten, argumentiert Seebacher. Was weitere Lärmschutzmaßnahmen angeht, sieht der Direktionssprecher ebenfalls schwarz. Die Autobahndirektion habe hier keine Handhabe, erklärt er. Die bisherigen Maßnahmen seien durch die Planfeststellung vorgegeben. Für alles darüber hinaus Gehende müssten vom Bund Mittel zur Verfügung gestellt werden, es gebe bei der Direktion kein Budget, welches für derartige Leistungen verwendet werden dürfe. Zudem fehle die Rechtsgrundlage. – [ckl](#)Mehr dazu lesen Sie am Mittwoch, 30. Oktober, im Alt-Neuöttinger/Burghauser Anzeiger.

[Zurück zu Themengebiete](#)

Lärmkartierung, die für Deutschland die Lärmausbreitung neben Autobahnen anzeigt

<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/umgebungs-laermrichtlinie/laermkarten>

<https://gis.uba.de/maps/resources/apps/laermkartierung/index.html?lang=de>

Es gibt eine Lärmkartierung, die für Deutschland die Lärmausbreitung neben Autobahnen relativ gut anzeigt. Leider ist die Information der Lärmausbreitung links/rechts der Isental-Autobahn noch nicht drin.

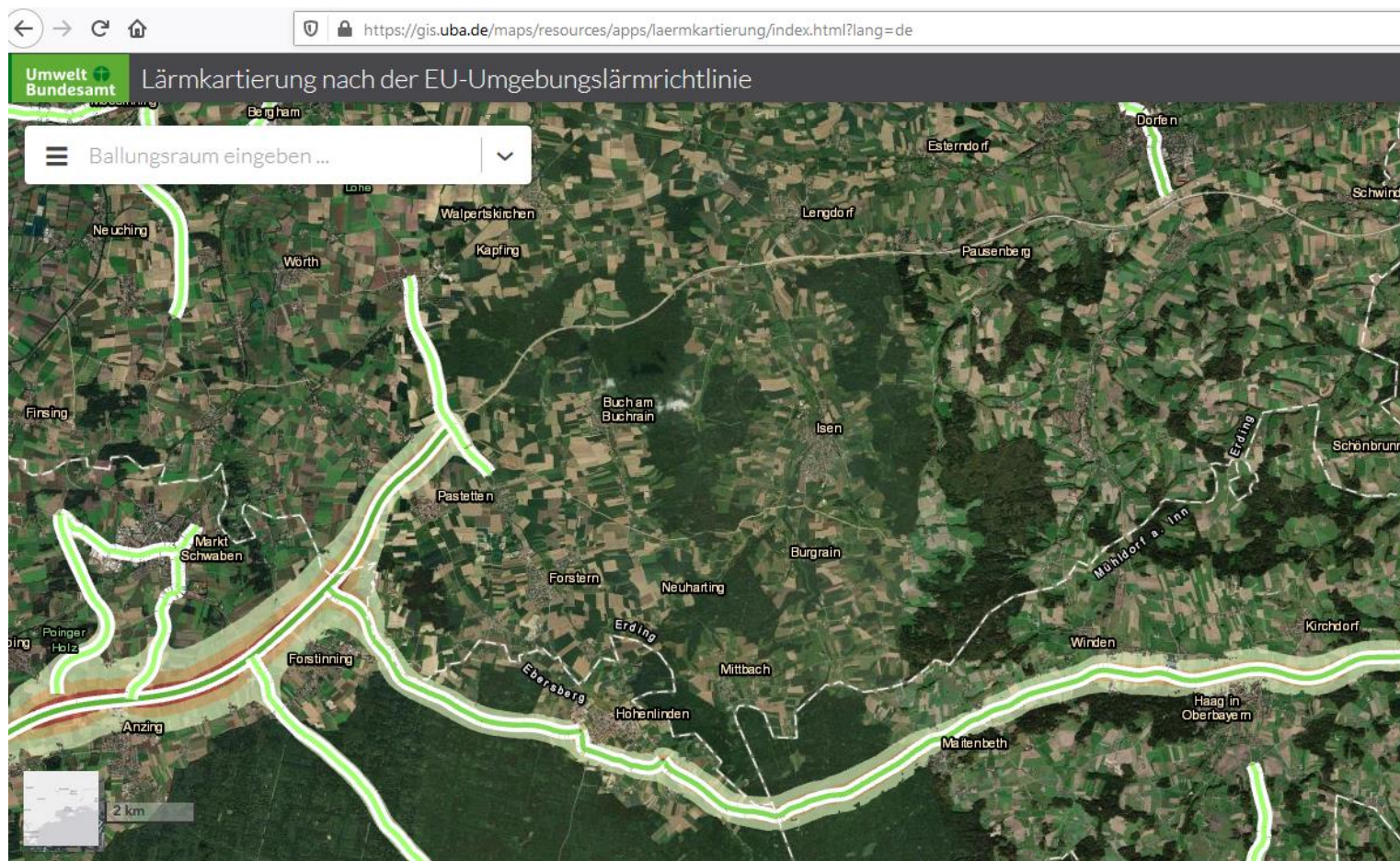
Laut Bayerisches Landesamt für Umwelt wird die Isentalautobahn leider erst ab 2022 in der Kartierung enthalten sein.

Bayerisches Landesamt für Umwelt
Bürgermeister-Ulrich-Straße 160
86179 Augsburg
Tel.: 08 21/ 9071-0
Fax: 08 21/ 9071-5556

Computerberechnete Daten / Karten der Isentalautobahn müsste man von der ABD anfordern.

<https://gis.uba.de/maps/resources/apps/laermkartierung/index.html?lang=de>

Leider fehlt die Isental-Autobahn in der Lärmkartierung



Beispiel des schon länger bestehenden Autobahnabschnitts der A94 bei Poing

Ballungsraum eingeben ...

