Dauerlärm 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. Der Dauerlärm 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. Bei dem Trassenvergleich wurde jedoch die Neuverlärmung des ganzen Korridors der Isental-Autobahn durch das Gericht nicht genügend berücksichtigt. Diese Zusammenfassung geht auch nicht auf die gravierende Umweltzerstörung durch die Isental-Autobahn ein. Dies würde den Rahmen komplett sprengen.

In Berichten über den Lärmschutz für die Isental-Autobahn wird immer wieder der Begriff „Flüsterasphalt“ benutzt. Unter Flüsterasphalt wird im technischen Sprachgebrauch ein offenporiger Asphalt, kurz OPA genannt, verstanden. Ein guter OPA bringt bis zu 9 dB Lärmminderung.
Aber: Bei der Isental-Autobahn wurde kein echter OPA verbaut, sondern nur ein DSH-V Belag (Dünne Asphaltdeckschichten in Heißbauweise auf Versiegelung).
Ca. 60% der Fahrbahnoberfläche der Isental-Autobahn besteht aus DSH-V (5) Belag, die restlichen 40% der Fahrbahn sind aus blankem Waschbeton. Den Begriff „Flüsterasphalt“ kann man nicht für die DSH-V Fahrbahn verwenden. Der verwendete DSH-V Belag bringt wesentlich weniger Lärmminderung als ein OPA-Belag. Außerdem bringt der DSH-V Belag kaum Lärmminderung bei den besonders lauten LKWs – genau da wäre aber Lärmminderung notwendig. Der verbaute Waschbeton ist an vielen Stellen so uneben, dass ein sehr lautes, nerviges Rumpeln zu hören ist.

Der Autobahndirektion war sicher im Vorhinein bekannt, dass der eingebaute DSH-V (5) Fahrbahnbelag kaum Lärmminderung für die besonders lauten LKWs bringt und der Lärm von der Isental-Autobahn deshalb sehr hoch sein wird. Von der vollmundigen 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 kaum wirksamen Plexiglas nochmal verringert wurde, macht die Lärmproblematik noch viel schlimmer.

Es deutet alles darauf hin, dass beim Neubau der Isental-Autobahn bewusst eine (laute) Beton-Fahrbahn gewählt, weil diese in den kommenden 30 Jahren weniger Wartungskosten für das ÖPP-Konsortium verursacht als eine (leisere) Asphalt-Fahrbahn, was letztlich mehr Profit für dieses Konsortium bedeutet.

Zusammenfassend 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 (u.a. Beton-Fahrbahn) und die (angebliche) optische Wirkung der Autobahn-Bauwerke wichtiger waren als der Lärmschutz für die Anwohner“**

Dieses Dokument wurde erstellt von
Alfred Mayerhofer
Stollnkirchener Str. 1
84405 Dorfen
laermschutz-A94@gmx.de
mayerhofera@gmx.de

Stand vom 23.03.2021. Da laufend neue Erkenntnisse, Artikel und Daten hinzukommen, wird dieses Dokument nach Bedarf angepasst/erweitert.

Inhalt:

Aktionen seit Oktober 2019 (u.a.): ... 3
Ungleiche Lärmschutzmaßnahmen gegenüber anderen Autobahnen ... 4
Unnötiger Lärm aufgrund suboptimaler Fahrbahnbeläge auf der Isental-Autobahn ... 6
Verschlechterung des Lärmschutzes durch Ersatz von hochabsorbierenden Lärmschutzwänden ... 7
Enorme Kostensteigerung durch Baugrund-Stabilisierungsmaßnahmen ... 9
Tempolimit von 120 km/h wurde vor Messungen wieder zurückgenommen ... 10
Lärmpegel von der Isental-Autobahn wird sicher sogar noch ansteigen. ... 11
Petitionen an den Bayerischen Landtag ... 12
Bericht über die Abstimmung im Bayr. Landtag vom 23. Feb. 2021 ... 14
Pressemitteilungen zum Lärmschutz für A94 nach Abstimmung im Landtag ... 15
Lärmschutz der Isental-Autobahn offensichtlich „nur auf Kante genäht“ ... 18
Rechtsgrundlagen: § 41 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG): ... 21
Gesundheitsrisiken für die Anlieger der Isental-Autobahn durch den Dauerlärm ... 22
Straßenlärm stört nicht nur, sondern macht auch krank ... 23
Unklare Analyse bisher, woher genau der Lärm kommt ... 24
Messungen/Gutachten der Stadt Dorfen und Lengdorf ... 25
Umfangreiche Maßnahmen zum Schutz der Fledermauspopulation in Schwindkirchen ... 26
Kein Abnahmeprotokoll der Autobahn vor Übergabe an Verkehr ... 27
Schlagen und Rattern an Dehnungsfugen und Brücken belastet die Anwohner ... 28
Offenporiger Asphalt (OPA) Erklärung und Varianten ... 29
Regierung bricht Versprechen, alle Fakten offenzulegen ... 30
Zusammenfassung von Claudius Siebert für MdB Andreas Lenz ... 31
Beispiel privater Lärmschutz in Buch am Buchrain ... 33
Lärm im Bereich Lengdorf ... 34
Ungenügender Lärmschutz für Schwindkirchen ... 35
Lärm in Obertaufkirchen ... 36
Neue Autobahn A94: Pfusch bei Bauarbeiten? Lärmgeplagte Anwohner lassen nicht locker ... 37
Allgemeine Informationen in Bezug auf Einfluss des Straßenbelags auf den Lärmschutz ... 38
Wahre Kosten für Bau und Unterhalt der Isental-Autobahn werden verschleiert ... 39
A94 Direktion erteilt Forderungen nach Lärmmessung eine Absage ... 40
Lärmkartierung, die für Deutschland die Lärmausbreitung neben Autobahnen anzeigt ... 41
Lärmproblematik mit der Betonfahrbahn war ABD schon vor 2016 von der A8 bekannt ... 42
Umweltbundesamt: Straßenverkehrslärm stört/belästigt mehr als die Hälfte der deutschen Bevölkerung ... 44

Weitere Informationen rund um den Lärmschutz der Isental-Autobahn:
https://laermschutz-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	Treffen in Hammerbach mit MP Markus Söder - Zusage des Tempolimits von 120 km/h
Jan	2020	Lärmgipfel in Rattenkirchen
Feb	2020	Petition im 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
--- Corona-bedingte Pause der Aktionen ---		
Jan	2020	Sendung in München.tv
Feb	2021	Petition im bayr. Landtag

Ungleiche Lärmschutzmaßnahmen gegenüber anderen Autobahnen

Anwohner anderer Streckenabschnitte der A 94 haben einen wesentlich besseren Lärmschutz erhalten als die Anwohner der Isental-Autobahn. 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 *heimlichen* Umplanung den Lärmschutz der Isental-Autobahn gravierend verschlechtert, indem Teile der ursprünglich geplanten hochabsorbierenden Lärmschutzwände ersetzt wurden durch Plexiglasscheiben ersetzt, die weniger Lärm absorbieren.
Begründet wurde 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 leichterer 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 für Schwindkirchen wurde von der Autobahn-Direktion aus Kostengründen abgelehnt.
Lärmschutz gibt es nur bis zu den gesetzlichen Grenzwerten, erklärten die Autobahn-Planer Frischeisen und Köhl
Quelle: https://www.merkur.de/lokales/erding/schwindkirchen-will-mehr-schallschutz-5173135.html

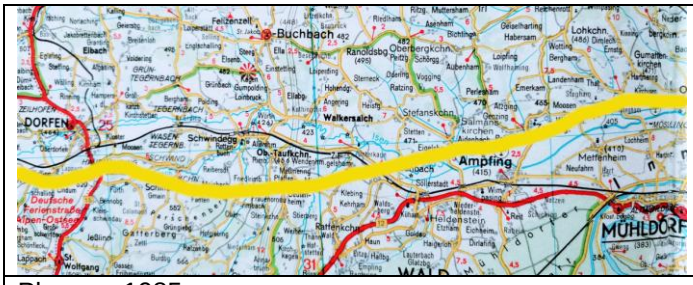
Die Ablehnung für besseren Lärmschutz aus Kostengründen ist nicht stichhaltig, denn die A 94 wurde auf der Trasse Dorfen mit aller Gewalt durchgesetzt, obwohl dort wesentlich schwierigeres Gelände vorherrscht als auf der Trasse Haag. Dies erforderte sehr kostspielige Maßnahmen für zahlreiche, bis zu 60 Meter tiefe Fundamente, sechs Großbrücken, 56 mittlere und kleine Brücken und zahlreiche Hangstützungsmaßnahmen. Berechnungen zeigen, dass die Trasse Dorfen mindestens doppelt so viel gekostet hatte wie eine Trasse Haag. Die Mehrkosten für die Trasse Dorfen wurden aber in einem streng geheimen, intransparentem ÖPP-Vertrag versteckt.

Da stellt sich die Frage, ob wegen der enormen Mehrkosten für die Trasse Dorfen am Lärmschutz gespart wurde ?

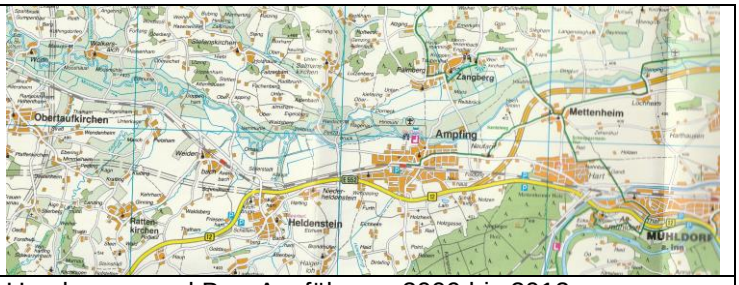
Besseren Lärmschutz gab es aber für andere Autobahn-Projekte:

Mehrkosten für den Tunnel bei Ampfing
A 94 Abschnitt Heldenstein nach Ampfing
Die Gesamtkosten für den Abschnitt Ampfing - Heldenstein betrugen etwa 70 Mio Euro. Davon hatte die Einhausung bei Wimpasing einen Anteil von 22 Mio Euro (Rohbau: 15 Millionen Euro, Ausstattung: 7 Mio Euro). Im Bundesverkehrswegeplan 2003 waren ursprünglich nur 49,2 Mio. Euro für diesen Streckenabschnitt angesetzt worden.

Noch 1985 war die A 94 nördlich von Ampfing geplant. Später wurde der Trassenverlauf aber auf politischen Druck südlich von Ampfing umgeplant, was eine 680m lange Einhausung bei Ampfing erforderte. Diese teure Einhausung brachte zwar eine enorme Verringerung des Autobahnlärms für die Bevölkerung von Ampfing, verursachte aber enorme Mehrkosten für diesen Autobahnabschnitt.



Planung 1985



Umplanung und Bau-Ausführung 2009 bis 2012

Mehrkosten für den Tunnel bei Tutting A94 Malching-Kirchham

Artikel in den PNP zum Bau eines 450 langen Tunnels für die A94 Malching-Kirchham:
Quelle: https://www.pnp.de/lokales/stadt-und-landkreis-passau/pocking-bad-fuessing-bad-griesbach/Fuer-81-Mio.-Euro-Die-A94-Richtung-Passau-waechst-um-sechs-Kilometer-2161610.html
Speziell die Abschnitte Ampfing und Tutting/Kirchham sind hier zu nennen als Beispiele für maximalem Lärmschutz, wo weder Kosten noch Mühen gescheut wurden, um die Anlieger vor dem Autobahnlärm zu schützen. Dies wirft die Frage auf, warum hier mit zweierlei Maß gemessen/geplant wurde.

Bei der Erneuerung von Teilen der A 92 wurde die laute Betonfahrbahn entfernt und gegen einen lärmarmen Gussasphalt MA 8S ersetzt
Quelle: *https://www.bayerische-staatszeitung.de/fileadmin/user_upload/Jahresbeilage29112019.pdf*

Ausbau des Münchner Autobahnrings A 99. Aus Gründen des Lärmschutzes wird auf ganzer Länge ein offenporiger Asphalt verbaut.
Quelle: https://www.bayerische-staatszeitung.de/fileadmin/user_upload/Jahresbeilage29112019.pdf

Mehrkosten für Lärmschutz beim Ausbau der A 96 zwischen Germering und Oberpfaffenhofen
Beim Ausbau der A 96 zwischen Germering und Oberpfaffenhofen wurden zwei Drittel der Kosten für den Schallschutz verwendet und alles, was technisch machbar ist, auch umgesetzt. Warum ging dies bei der neuen A 94 nicht ?

https://www.sueddeutsche.de/muenchen/fuerstenfeldbruck/germering-fluesterverkehr-1.5137689

4. Dezember 2020, Germering:Flüsterverkehr

Der Ausbau der A 96 zwischen Germering und Oberpfaffenhofen ist abgeschlossen. Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer und Politiker aus Germering und dem Landkreis Starnberg stimmen Loblieder auf die neue Trasse und den Lärmschutz an

Nun sind die beiden Politiker zufrieden. Denn die Anwohner der Autobahn seien vor Lärm geschützt. Scheuer spricht gar von einem "Premium-Lärmschutz" für Germeringer und Gilchinger und nennt Zahlen. 131 Millionen Euro kostet das Straßenbauprojekt zwei Drittel davon würden für den Schallschutz ausgegeben, sagt der Minister. Alles, was technisch möglich und machbar war, sei umgesetzt worden: Flüsterasphalt, Lärmschutzwände und die beiden Galerien. Laut Scheuer mindern allein die Galerien den Verkehrslärm um bis zu 17 Dezibel.** Zudem sollen dank der Erweiterung der Verkehr besser laufen und Staus seltener werden. Etwa 80 000 Fahrzeuge sind täglich auf dem knapp neun Kilometer langen Abschnitt der A 96 unterwegs, **auf der Nordseite der Fahrbahntrasse ist laut Scheuer aber wieder Vogelgezwitscher zu hören.

Foto: Günther Reger in der SZ

Unnötiger Lärm aufgrund suboptimaler Fahrbahnbeläge auf der Isental-Autobahn

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.

Den Anwohnern der Isental-Autobahn wurde im Laufe der Planung und vor dem VGH von der Autobahndirektion bester Lärmschutz 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, offenporiger Flüsterasphalt (OPA)

Beim Neubau des 33 Kilometer langen Streckenabschnitts der A94 zwischen München und Passau spielte Nachhaltigkeit eine tragende Rolle
Quelle: https://www.bauforum24.biz/news/heidelbergcement/neubau-der-autobahn-a94-r7897/
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.

Anstelle der Waschbeton-Oberfläche hätte man durch ‚Grinding' eine bessere Lärmminderung von bis zu -5 dB erreichen können.
Auf dem A 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.
Quelle: https://www.this-magazin.de/artikel/tis_Grinding_-_Mehr_Griffigkeit_weniger_Laerm_1396018.html

Grinding: Eine lärmarme und griffige Textur
Quelle: https://www.heidelbergcement.de/de/beton/grinding

Informationen zu dem DSH-V Belag: Dünne Schichten im Heißeinbau auf Versiegelung (DSH-V)
Quelle: https://www.vsvi-blnbbg.de/pdf/mnl.pdf
DSH-V
Pegelminderung:
Vorteile
- Hohe Pegelminderung vor allem bei Pkw

Nachteile
- Nachlassende Wirkung durch Abrieb und hohe Verkehrslasten
- **Weniger Wirkung bei Lkw**

War der Einbau des DSH-V auf der Neubaustrecke der Isental-Autobahn rechtlich überhaupt abgesichert ?

Dünne Asphaltdeckschichten in Heißbauweise 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.

Verschlechterung des Lärmschutzes durch Ersatz von hochabsorbierenden Lärmschutzwänden

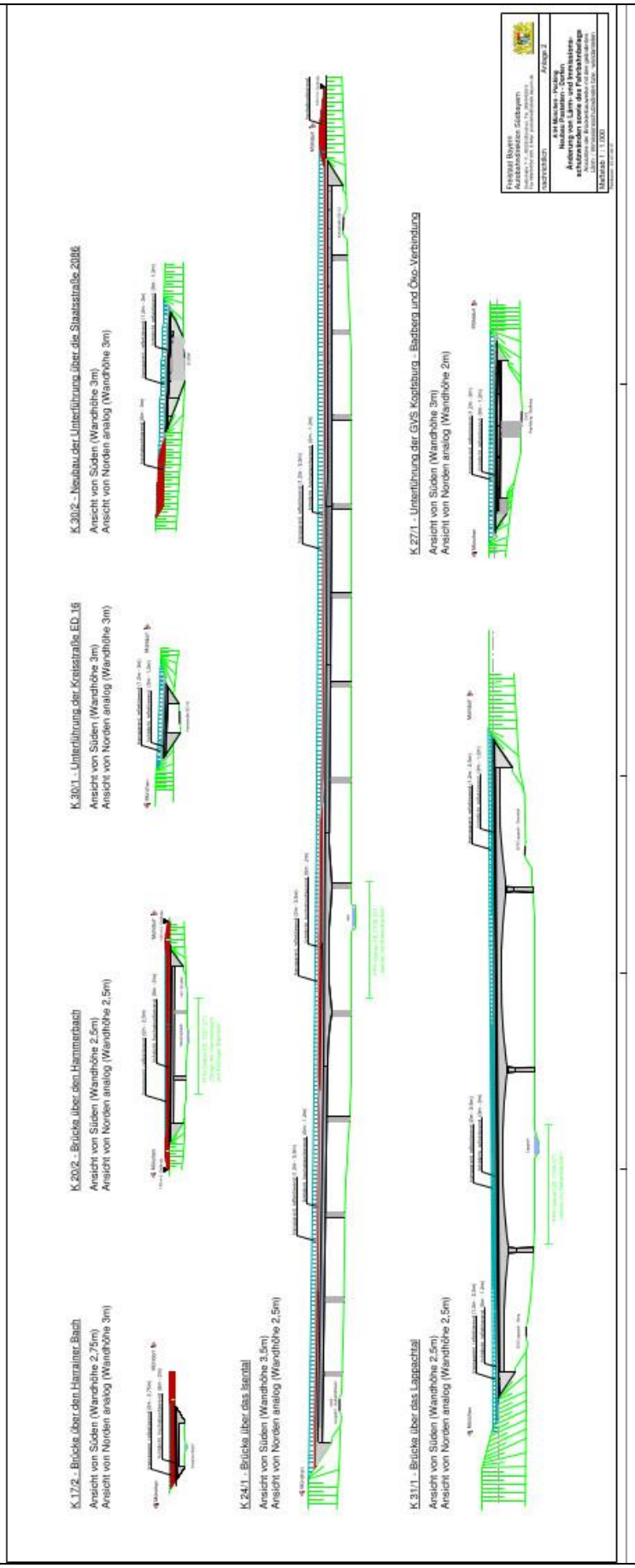
Die Autobahndirektion hatte 2015 **heimlich** beschlossen, auf sieben Brücken westlich der Lappachtal-Brücke hochabsorbierende Lärmschutzwände gegen billiges Plexiglas zu tauschen.
Bei allen sieben Brücken, die sich zwischen dem Harrainer Bach nordöstlich von Pastetten und dem Lappachtal südwestlich von Dorfen befinden, werden die Schutzwände geändert.
Diese Änderung der Planfeststellung wurde *ohne* Bürgerbeteiligung durchgezogen. Lediglich das LRA in Erding wurde davon unterrichtet.

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 jeweils das FFH-Gebiet DE 7739-371 "Isental mit Nebenbächen" quert, die Schutzwände mit einer Höhe von 2,0 m über Gradiente der Fahrbahn lichtdicht ausgeführt. Beiderseits anschließend haben die lichtdichten Schutzwandanteile nach Ausbildung fließender Übergangsbereiche durchgehend eine Höhe von 1 ,20 m über der Gradiente der Fahrbahn. Die Schutzwandanteile ab 2,0 m bzw. ab 1,20 m über der Gradiente 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 Gradiente der Fahrbahn lichtdicht und reflektierend ausgeführt. Die Schutzwandanteile ab 1,20 m über der Gradiente der Fahrbahn sind jeweils transparent und reflektierend. Die lichtdichten 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 lärmmindernden Fahrbahnbelages im Bereich von Bau-km 23+000 bis Bau-km 25+045 und von Bau-km 32+950bis 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.

Auf der Lappachtalbrücke war aber bereits vorher ein lärmmindernder Belag im Plan. **Das bedeutet, dass ohne Verbesserung des Fahrbahnbelages der Lärmschutz mit hochabsorbierenden Lärmschutzwänden durch Austausch gegen Plexiglas gravierend verringert wurde.**
Es 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.
21 Referenzplan für K 47/2: hohe Lärmschutzwand und damit lange Absenkung
22 Referenzplan für K 20/2: niedrige Irritationsschutzwand und damit kurze Absenkung
23 Referenzplan für K 47/2: hohe Lärmschutzwand mit Querschotteinbindung in Wall

In dem 96-Seiten langen Dokument wird detailliert die Bauausführung der Isental-Autobahn beschrieben, aber es findet sich **kein einziger Hinweis** darin, auf **besonderen Lärmschutz für die Anwohner** zu achten.

https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/mam/dokumente/bereich3/pfv/bundesautobahnen/a94/a94_pa-do_2014-11-06_planaend_aenderung_entwaesserungsanlagen.pdf



Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 22.05.2015.

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

Brücken-Umplanung zu Ungunsten des Lärmschutzes. Bei dieser Planänderung wurden Teile der hochabsorbierenden Lärmschutzwände auf den Brücken gegen wenig lärmdämmende, transparente Wände einfach ausgetauscht.

Aus der Zusammenfassung von Claudius Siebert für MdB Andreas Lenz (Seite 18)

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 Fahrbahnbelags 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 lärmmindernde Fahrbahnbelag 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.

Enorme Kostensteigerung durch Baugrund-Stabilisierungsmaßnahmen

Für die Großbrücken der Isental-Autobahnen mussten bis zu 60 Meter tiefe Pfahl-Fundamente gebohrt werden
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.

Laut Presseinfo der Heidelberg-Cement wurden 75.000 Tonnen Zement (ca. 300.000m³ Beton) für die Bodenverbesserung für die Isental-Autobahn verbraucht
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

Das schwierige Gelände, die vielen Brücken, Hangsicherungsmaßnahmen etc. führten zu massiven Kostensteigerungen der Isental-Autobahn.

Diese Kostensteigerungen wurden in den geheimen ÖPP-Verträgen versteckt. Die ABD gibt zwar als offiziellen Baukosten eine Höhe von 440 Mio Euro an.

Die reellen Baukosten für die Isental-Autobahn dürften aber 900 Millionen Euro sogar übersteigen.

Da bleibt die Frage für die lärmbetroffenen Anwohner, ob da wegen der schon vorher zu erwarteten Verdoppelung der Baukosten zu wenig für einen wirksamen Lärmschutz übrig blieb ?

Tempolimit von 120 km/h wurde vor Messungen wieder zurückgenommen

Im Januar 2020 verkündete der bayr. Ministerpräsident Markus Söder ein Tempolimit von 120 km/h für PKW auf der Isental-Autobahn.
Das gesetzliche Tempolimit für LKW von 80 km/h auf Autobahnen blieb leider unverändert.
Das Tempolimit von 120 km/h sollte dauern, bis entsprechende Untersuchungen zu dem Lärm der Isental-Autobahnen vorliegen.
Aufgrund von Corona-Beschränkungen wurden diese Untersuchungen nicht zeitnah von der Autobahndirektion durchgeführt.
Im September 2020 wurde das Tempolimit von 120 km/h für PKW auf der Isental-Autobahn wieder aufgehoben, weil die geforderten Untersuchungen nicht zeitnah durchgeführt wurden.

Das Tempolimit von 120 km/h für PKW auf der Isental-Autobahn brachte leider nur eine leichte Verbesserung der Lärmemissionen, da der meiste Lärm auf diesem Teilstück von LKW verursacht wird. Messungen eines von der Stadt Dorfen beauftragten Gutachters vom Juni 2020 zeigten nicht nur eine höhere Lärmemission der LKW (bis 97 dB) verglichen mit PKW (bis 85 dB), sondern zeigten auch klar, dass alle LKW schneller als die gesetzlich erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h fuhren – manche sogar über 95 km/h.
Da die Lärmemission der LKW logarithmisch zur gefahrenen Geschwindigkeit ansteigt, ist die hohe Geschwindigkeit der LKWs eine der Hauptursachen der Lärmemissionen auf der Isental-Autobahn.

Tempolimit ist auch angesagt in Bezug auf Umweltschutz:
https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/oesterreich-beendet-tempo-140-auf-autobahn-16625252.html
https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/verkehrsplanung/tempolimit#tempolimit-auf-autobahnen-
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.
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.

Bei München werden 2020/2021 Tempolimits eingeführt:
https://www.hallo-muenchen.de/muenchen/landkreis-suedost/landkreis-innenministerium-genehmigt-geschwindigkeitsbeschraenkung-auf-a995-und-a8-90114034.html

An fünf Autobahnabschnitten in München sollen Tempolimits zum Schutz der lärmgeplagten Anwohner verschärft oder erweitert werden. Auch die A995 bei Unterhaching und Taufkirchen sowie die A8 bei Neubiberg sind davon betroffen.

Landkreis - Im Juli diesen Jahres wurde die Lärmschutz-Petition aus Unterhaching und Taufkirchen für ein Tempolimit von 80 km/h auf den Autobahnen A995 und A8 im Bayerischen Landtag abgelehnt. Nun gibt es grünes Licht aus dem Innenministerium für Lärmschutzmaßnahmen an fünf Autobahnen in München. Allerdings entspricht das bei weitem nicht dem, was Bürger und Rathauschefs mit ihrer Petition forderten.

So soll auf der A995 von der Anschlussstelle München-Giesing bis Taufkirchen eine ergänzende Geschwindigkeitsbeschränkung in Fahrtrichtung Salzburg tagsüber auf 120 km/h erfolgen. Die A8 Ost erhält zwischen München-Perlach und Neubiberg eine ergänzende Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h tagsüber. Die Tempolimits sollen noch in diesem Jahr in Kraft treten.

„Ich habe zugestimmt, dass die zuständige Autobahn-direktion Südbayern noch in diesem Jahr an fünf Autobahnabschnitten die entsprechenden Geschwindigkeitsbeschränkungen umsetzt“, sagte Bayerns Innenminister Joachim Herrmann zum Beschluss.

Warum gibt es kein Tempolimit auf der Isental-Autobahn ?

Lärmpegel von der Isental-Autobahn wird sicher sogar noch ansteigen.

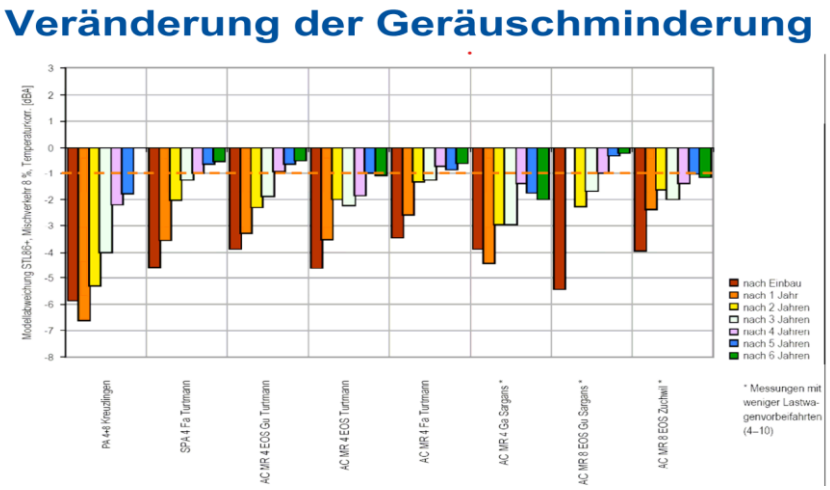
Wie stark wird der Lärm noch steigen, wenn der Verkehr weiter zunimmt ?

Was passiert mit dem Lärmschutz, wenn der Verkehr zunimmt und noch mehr Lärm erzeugt wird.
Um wieviel mehr Lärm noch steigen in der Zukunft ?

Wie stark wird der Lärm noch steigen, wenn die Lärmminderung 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 lärmmindernde Wirkung.
Lärmminderung und Dauerhaftigkeit
Quelle: https://www.stmb.bayern.de/miniwebs/leiser_strassenverkehr/dshv/index.php
Bedingt durch die Oberflächenstruktur des DSH-V wird eine Minderung des Rollgeräusches bewirkt, so dass diese Deckschichtart auch zur Lärmminderung eingesetzt werden kann. ***Es liegt aber noch keine Zuordnung der Lärmminderungswerte gemäß RLS 90 vor, daher kann dieser Deckschichttyp nicht im Rahmen von Planfeststellungen angewendet werden.***
Aus heutiger Sicht kann eine langfristige Lärmminderung von mindestens -3 dB(A) innerorts und außerorts erzielt werden.
Die Dauerhaftigkeit von Deckschichten aus DSH-V kann mit ca. 10 Jahren angesetzt werden. Das heißt aber nicht, dass die Lärmminderung des Belags auch innerhalb der genannten 10 Jahre gleich wirksam ist.
Denn, nach einigen Jahren lässt die Lärmminderung des DSH-V Belags merklich nach – d.h, es wird deutlich lauter:
Siehe Webseite der Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure in Berlin-Brandenburg e.V. (Seite 29)
https://www.vsvi-blnbbg.de/pdf/mnl.pdf



Was passiert, wenn der Lärm noch weiter steigt ?

Wird da nachgemessen ?
Wird dann nachgebessert ?

…oder heißt es dann: „sorry, zu spät reagiert“ !
…oder : „sorry, jetzt ist gerade kein Geld dafür da“ !

Noch mehr Verkehr auf der A94 durch geplantes Verteilzentrum von Amazon in Obertaufkirchen

http://www.obertaufkirchen.de/rathaus/gemeinderat/protokolle/doc_download/1269-protokoll-gemeinderatssitzung-11-november-2020
12/2020
Seite 9c) Information über die geplante Errichtung eines Verteilzentrums der Fa. Amazon im „SO-Logistik “Vortrag: Bürgermeister Franz Ehgartner informiert, dass die Fa. Amazon Deutschland Services GmbH die Gemeindeverwaltung am 10.11.2020 darüber in Kenntnis gesetzt habe, dass für das Baugebiet „SO-Logistik“ an der Auffahrt zur A94 in Kürze ein Bauantrag zur Errichtung eines Verteilzentrums der Fa. Amazon eingereicht werden soll. Bürgermeister Franz Ehgartner weist darauf hin, dass die Frage der Rechtmäßigkeit der angekündigten Unternehmensansiedlung zuletzt bereits Gegenstand der nichtöffentlichen Behandlung im Gemeinderat war.

Petitionen an den Bayerischen Landtag

Petition Markus Heindl, Obertaufkirchen

Persönliche Daten

Herr Markus Heindl
Ebering 5
84419 Obertaufkirchen
Bayern

E-Mail: markusheindl@gmx.de

Ich beschwere mich darüber, dass der am 30.09.19 eröffnete Abschnitt der A 94 einen nicht hinnehmbaren Verkehrslärm bewirkt. Je nach Witterung und Windrichtung kann dieser Lärm ein unerträgliches Ausmaß annehmen. Für viele Landkreisbürger ist zwar die Anbindung an den Großraum München durch die A 94 von Vorteil; darüber dürfen aber jene nicht übersehen werden, die mit erheblichen Beeinträchtigungen durch die Autobahn leben müssen. Mein Haus, ebenso wie die anderen Häuser oder Anwesen, die in der Nähe der Autobahntrasse liegen, verzeichnet einen hohen Wertverlust. Neben diesem materiellen Verlust kommen noch Schadstoffemissionen, unter denen ich und die anderen Anwohner zu leiden haben. Diese können erst reduziert werden, wenn umweltschonende Antriebsmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Welche gesundheitlichen Risiken bis dahin für meine Familie und die anderen Betroffenen bestehen, wird sich erst mit der Zeit herausstellen.

Was mir und den übrigen Betroffenen aber derzeit am meisten Sorge bereitet, sind die physischen und psychischen Belastungen durch den Verkehrslärm. Wir müssen damit rechnen, dass sich mit der durchgängigen Befahrbarkeit der A 94 die Lärmemission noch erhöhen wird. Der berechtigte Protest gegen den Lärm formiert sich derzeit entlang der Neubaustrecke in den Landkreisen Erding und Mühldorf. Weit über 3000 Unterschriften gegen diesen Verkehrslärm wurden bisher geleistet.

Mit meiner Beschwerde möchte ich erreichen, dass sich die Politik der Sache annimmt und dass eine Nachbesserung des derzeit bestehenden Lärmschutzes erfolgt. Wobei dieser auf weiten Strecken dieses Autobahnabschnittes völlig fehlt. Wir sind uns darüber im Klaren, dass die ausführenden Firmen im Wesentlichen nach den planfestgestellten Plänen gebaut haben dürften und dass der Mittelwert von 64 Dezibel eingehalten werden kann.

Das ändert jedoch nichts an der Tatsache, dass die Lärmbelastung für uns unzumutbar ist. Ob Lärm besonders störend ist, lässt sich außerdem nicht unbedingt durch Lärmmessungen belegen. So verursachen z. B. die Übergänge von Brücke zu Fahrbahn besonders unangenehmen Lärm. Gleiches gilt für die Bereiche, in denen die Fahrbahn aus einem Einschnitt austritt und hier die Wirkung eines Schalltrichters entsteht. Darüber hinaus erhöhen zur Fahrrichtung senkrechte Trennfugen sowie eine holprige und raue Oberfläche den Lärm unnötig.

Meine Beschwerde und die der zahlreichen Mitunterzeichner unserer Unterschriftenaktion richtet sich gegen den Freistaat Bayern, der die Auftragsverwaltung für Bundesautobahnen hat. Es geht nicht an, dass Wenige, die das Pech haben, in der Nähe der Autobahn zu wohnen, die vollen Lasten zu tragen haben für die Vielen, die von dieser Verkehrseinrichtung Vorteile haben.

Meine Beschwerde begründe ich damit, dass, wenn wir schon den Wertverlust unserer Immobilien hinnehmen und die Abgase in Kauf nehmen müssen, wir wenigstens einen Lärmschutz bekommen, der diese Bezeichnung auch verdient. Eine Solidargemeinschaft wie der Freistaat Bayern hat hier eine Verpflichtung und darf uns nicht zu Bürgern 2. Klasse machen.

Petition Gemeinde Lengdorf

GEMEINDE LENGDORF, LANDKREIS ERDING, 15.11.2019
84435 LENGDORF, BISCHOF-ARN-PLATZ 1
Tel. 0 80 83 / 53 20 10
Fax: 0 80 83 / 53 20 30
Mail: sigl@lengdorf.de

Bayerischer Landtag
Maximilianeum
Max-Planck-Str. 1
81675 München

Forderungen der Gemeinde Lengdorf zur Reduzierung der unzumutbaren Lärmbelastung durch die A 94, zum Schutz der betroffenen Gemeindebürger.

Sehr geehrte Damen und Herren,
seit der Freigabe des Verkehrs auf dem Autobahnabschnitt der A 94 Pastetten-Heldenstein am 01.10.2019, ist die Bevölkerung der anliegenden Ortschaften in der Gemeinde Lengdorf, einem unerträglichen, gesundheitsschädigenden und so nicht hinnehmbaren Verkehrslärm ausgesetzt.

Die Bürgerbeschwerden über ungenügenden Lärmschutz, insbesondere auf Grund des äußerst lauten Fahrbahnbelages, der Fahrbahnfugen, der Übergangskonstruktionen bei den Brücken und der teilweise fehlenden oder wirkungslosen Schallschutzmaßnahmen reißen seitdem nicht ab. In der Sitzung des Gemeinderates Lengdorf am 10.10.2019 und in der BürgerVersammlung vom 05.11.2019 wurde der Protest der Bevölkerung vehement vorgebracht.

In dieser Bürgerversammlung im vollbesetzten Menzinger-Saal konnten sich die anwesenden Vertreter der Autobahndirektion und der Autobahn-ARGE selbst ein Bild von der Ernsthaftigkeit und dem Umfang der Bürgerbeschwerden machen. Die Vertreter der Autobahndirektion Südbayem und der ARGE A94 Isentalautobahn machten keinerlei verbindliche Zusagen hinsichtlich einer kurzfristigen Überprüfung und Stellungnahme, inwieweit die Einhaltung der planerischen und technischen Vorgaben des neuen Autobahnabschnittes gegeben ist. Insbesondere die Aussagen, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung nicht in Frage käme und sich die Umstände mit der Zeit von selbst bessern würden, stießen bei der Bevölkerung auf Unverständnis und Empörung. Auch die Tatsache, dass der Autobahnabschnitt aus Kostenersparnisgründen mit einem Vorhaltewert von nur - 3dB gegenüber den rechtlich zulässigen Maximalwerten geplant und gebaut wurde ist nicht akzeptabel.

Dass die vermuteten Planungs- und Ausführungsmängel keine Abweichungen sind, die nur auf dem Lengdorfer Gemeindegebiet auftreten, zeigen die gleichartigen Bürgerreaktionen in der Nachbargemeinde Buch a. Buchrain und der Stadt Dorfen.
Die Gemeinde Lengdorf sieht sich aus den vorgenannten Gründen veranlasst, folgende Forderungen an die Autobahndirektion Südbayern als verantwortlicher Planerin und verkehrsrechtlicher Aufsichtsbehörde und an die ausführende ARGE A94 Isentalautobahn zu stellen:

- Bis spätestens 01.12.2019 ist als Vorabmaßnahme bis zur Überprüfung und dem Nachweis der Einhaltung aller planerischen, ausführungstechnischen und aktuellen gesetzlichen Vorgaben, die Geschwindigkeit auf dem Autobahnabschnitt durch das Gemeindegebiet Lengdorf für PKW auf 100 km/h und für LKW über 7,5 t auf 60 km/h zu begrenzen.

- Es ist zu überprüfen und per Stellungnahme nachzuweisen, dass die Planung und Ausführung des neuen Autobahnabschnittes (Baubeginn 2016, Inbetriebnahme 10/2019 mit einem Schallpegel vom -3dB unter den zum Zeitpunkt des Planfeststellungsverfahrens gültigen Werten, noch der Rechtslage zum Zeitpunkt der Bauausführung entspricht.

- Die Abweichungen der Planung und der Bauausführung von den gültigen vertraglichen und gesetzlichen Vorgaben sind aufzulisten und der Gemeinde Lengdorf bekannt zu geben. Für die späteste Übergabe dieser Informationen sehen wir den 31.12.2019 als angemessen an.

- Für erforderliche Nachbesserungen ist mit der Gemeinde Lengdorf eine Termin- und Ausführungsabstimmung vorzunehmen.

Die Gemeinde Lengdorf holt derzeit bei lizensierten Fachbüros Kostenangebote zur Durchführungen von aussagekräftigen Schallmessungen in den am stärksten betroffenen Ortsteilen der Gemeinde Lengdorf ein. Sobald diese vorliegen werden die Messungen beauftragt und durchgeführt.

Dieses Schreiben entspricht dem Beschluss des Gemeinderates Lengdorf in der Sitzung vom 07. November 2019

Mit freundlichen Grüßen
Gerlinde Sigl, Erste Bürgermeisterin

Bericht über die Abstimmung im Bayr. Landtag vom 23. Feb. 2021

https://www.merkur.de/lokales/erding/dorfen-ort28598/keine-gesetzliche-grundlage-fuer-laermschutz-90217501.html

24.02.2021

A 94: ERNÜCHTERUNG NACH ABSTIMMUNG IM LANDTAG – SCHARF GEGEN ANNAHME VON PETITIONEN

Das Gesetz des Straßenlärms: Enttäuschung über A94-Abstimmung im Landtag
vonTimo Aichele

Zwei Petitionen für besseren Schallschutz an der A 94 haben keinen Erfolg im Verkehrsausschusses des Bayerischen Landtag. Auch die Erdinger Abgeordnete Ulrike Scharf stimmt mit der Mehrheit.

Landkreis – Der 8. Januar 2020 war ein Tag der Hoffnung an der A 94. Ministerpräsident Markus Söder stellte Verbesserungen des Lärmschutzes in Aussicht. Ein gutes Jahr später hat diese Hoffnung einen schweren Dämpfer bekommen: Der Verkehrsausschuss des Landtags hat zwei Petitionen dazu abtropfen lassen – mit der Mehrheit von CSU, Freien Wählern und AfD. Auch Ulrike Scharf stimmte mit ihrer Fraktion. Dennoch will die CSU-Abgeordnete aus Maria Thalheim ihren Parteichef weiter beim Wort nehmen. „Das war ein politisches Versprechen", sagt sie über Söders Worte.

Der Abstimmung am Dienstag war ein Bericht der Autobahndirektion Südbayern über Lärmmessungen und Bauausführung des am 1. Oktober 2019 eröffneten Autobahnteilstücks vorausgegangen. Ergebnis: „keine gesetzlichen Handlungspflichten" (wir berichteten). Die Grenzwerte sind also so weit eingehalten, dass der Bund als Straßenbaulastträger nicht nachbessern muss.

„Es gibt also keine gesetzliche Grundlage für sogenannte überobligatorische Maßnahmen", erklärt Scharf auf Nachfrage. Deswegen habe sie bei den Petitionen – die erste für das gesamte Teilstück und die zweite von der Gemeinde Lengdorf – nicht mit SPD und Grünen gestimmt. Diese hatten für die Petitionen eine „Würdigung" vertreten. Damit wären den Anliegen gute Chancen eingeräumt worden.

Die Ausschussmehrheit votierte dagegen für die nächstuntere Stufe. Damit wurde nur zum Ausdruck gebracht, dass das Gesuch bei künftigen Gesetzgebungsvorhaben einbezogen werden kann. „Man muss in einem Rechtsstaat die gesetzlichen Leitplanken beachten", erklärt Scharf ihr Stimmverhalten. Sie wolle dennoch weiter für Verbesserungen werben. Als erstes fordert sie Geschwindigkeitskontrollen für Lkw. Diese würden oft wesentlich schneller fahren als erlaubt.

Für bauliche Schallschutzmaßnahmen fordert die CSU-Abgeordnete erneute Lärmmessungen, „in einem Jahr oder zwei". Denn bereits jetzt sind teilweise 80 Prozent des erst für 2025 prognostizierten Verkehrs erreicht. An einzelnen Messpunkten – speziell an denen mit Waschbeton-Belag – sind die Nachtgrenzwerte von 54 dB(A) fast ausgereizt.

Gerade dieser Fahrbahnbelag war bei Söders Kommunalwahlkampf-Unterstützungsauftritt im Januar 2020 Thema. Bezugnehmend auf Anwohnerklagen dazu, sagte der Ministerpräsident: „Wenn das so ist mit dem Asphalt, dann muss das natürlich verändert werden." Auch Schallschutzwände stellte er in Aussicht. Ein Tempolimit auf 120 wurde zwar verhängt, aber bereits im September vom Verwaltungsgericht gekippt.

Die Dorfener Grünen-Stadträtin Ulli Frank-Mayer ist empört über die Entwicklung. „Ich finde das beschämend, wie die CSU die Leute vor der Kommunalwahl hinters Licht geführt hat." Auch Eva Menzinger ist enttäuscht. Sie hat Söders Versprechungen im Januar 2020 auf ihrem Pferdehof in Hammersdorf (Gemeinde Buch) miterlebt. Besonders bei einem Punkt will sie den CSU-Chef beim Wort nehmen. Nach seiner Aussage solle besserer Lärmschutz an dieser neuen Autobahn nicht mit dem Argument verhindert werden können, dass Präzedenzfälle geschaffen werden, erklärt Menzinger. „Herr Söder hat das hier vor laufender Kamera gesagt."

Durch den Rechtsstaat sieht sie sich nicht geschützt. Im Gegenteil: Bei den geltenden Grenzwerten nahe der A 94 zu leben, sei „unerträglich". Das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) trage ihrer Meinung nach daher auch den falschen Namen: „Das ist die Legalisierung von unfassbarem Lärm."

Auch Heiner Müller-Ermann will beim BImSchG ansetzen. Laut Paragraf 41 sollen beim Straßenbau nach dem „Stand der Technik" Emissionen verhindert werden, argumentiert der Dorfener SPD-Stadtrat und langjährige Vorkämpfer des A 94-Widerstands. „Die Verantwortlichen für den Bau der A 94 werden aufgefordert die Vorgaben des § 41 zu erfüllen", heißt es in Müller-Ermanns Antrag an den Stadtrat

Pressemitteilungen zum Lärmschutz für A94 nach Abstimmung im Landtag

Pressemitteilung vom 23.2.2021 von Dr. Markus Büchler, MdL (Grüne)

https://markus-buechler.de/mehr-laermschutz-an-der-a94-notwendig/

Mehr Lärmschutz an der A94 notwendig

Pressemitteilung vom 23.2.2021
Dr. Markus Büchler, MdL (Grüne), fordert freiwillige Maßnahmen vom Freistaat

*Seit der Eröffnung der neuen Abschnitte der Autobahn A94 leiden viele Anwohner*innen unter dem Straßenlärm, der insbesondere von LKW ausgeht. Heute hat die Staatsregierung im Verkehrsausschuss des Bayerischen Landtags über im Herbst erfolgte Lärmmessungen berichtet und mögliche freiwillige Lärmschutzmaßnahmen aufgezeigt.*
Die Messungen haben ergeben, dass die gesetzlichen Mindeststandards nur um Haaresbreite eingehalten werden – obwohl pandemiebedingt nur 80 Prozent des LKW-Verkehrs unterwegs ist.
Dr. Markus Büchler, MdL, Sprecher für Mobilität der Grünen im Bayerischen Landtag, sagt dazu:

*„Ich bin schockiert, dass wir schon mit 80 Prozent Auslastung bei LKW und 60 Prozent Auslastung bei PKW an drei vond fünf Messstellen die Lärmgrenzwerte fast überschreiten. Offenbar ist die Autobahn schlecht geplant beziehungsweise gebaut worden. Die gesetzlichen Mindestmaßnahmen zum Lärmschutz reichen offenbar nicht zum Schutz der Anwohner*innen.*

Ich fordere von der Staatsregierung die Umsetzung freiwilliger, sogenannter ‚überobligatorischer' Maßnahmen ein! Folgende drei Maßnahmen sind sinnvoll und notwendig:

– die Kapselung der Brücken-Wartungsgänge
– die Erhöhung der Lärmschutzwände auf den Brücken und
– lärmmindernder Belag auf Waschbetonstrecken.

*Sie sind mit 40 Millionen Euro auch finanziell leistbar. Das muss der Staatsregierung die Gesundheit und Lebensqualität der Anwohner*innen wert sein.*

Schließlich ist es die CSU, die der Bevölkerung die ungeliebte und jahrzehntelang umstrittene Isental-Autobahn aufgezwungen hat. Die Gesprächsrunden, die das Verkehrsministerium nun führen will, müssen zügig und erfolgsorientiert erfolgen.

***Die Gefahr, dass der schwarze Peter jetzt der neuen, seit 1. Januar 2021 zuständigen Autobahn GmbH des Bundes zugeschoben wird und dort in der Schublade verschwindet, ist groß!** Wir Grünen im Bayerischen Landtag werden weiter auf eine effektive Geschwindigkeitsüberwachung auf der A94 und neuerliche Messungen nach Ende der Pandemie bei voller Verkehrslast drängen."*

Pressemeldung* vom 23.2.2021 von der *CSU Mühldorf
https://www.rosenheim24.de/bayern/muenchen-dr-markus-buechler-mdl-fuer-mehr-laermschutz-an-a94-90216316.html

Die Staatsregierung hat im Verkehrsausschuss über die im Herbst erfolgte Lärmmessung an der A94 beraten. Dr. Markus Büchler, MdL und Stephan Mayer, MdB, beziehen Stellung:

Staatssekretär Stephan Mayer (MdB) zu Untersuchungsergebnissen. Statement im Wortlaut:
„Ich lasse die Anwohner an der Autobahn nicht im Regen stehen, weder im Abschnitt Heldenstein-Pastetten noch in Bereichen, die schon länger unter Verkehr sind, z.B. in meiner Heimatstadt Neuötting. Das Ergebnis der Lärmmessungen kommt nicht überraschend. Es hatte sich schon nach Lärmmessungen der Gemeinde Lengdorf im ersten Quartal 2020 abgezeichnet, dass die gesetzlichen Grenzwerte im Wesentlichen eingehalten werden.

Bei meinem Lärmschutzgipfel in Rattenkirchen habe ich zugesagt, mich für Verbesserungen einzusetzen. Dabei bleibt es. Wir haben damals zunächst gegen den Widerstand der Behörden erreicht, dass die neuen Lärmmessungen durchgeführt werden. Diese waren notwendig und sind nun Grundlage für weitere Maßnahmen.

In einem nächsten Schritt werde ich so schnell als möglich die Ergebnisse mit der Autobahndirektion und Vertretern der Anwohner besprechen. Anzustreben sind hier eindeutig freiwillige Leistungen durch den Bund und den Freistaat Bayern wie beispielsweise die Erhöhung von Lärmschutzwänden oder teilweise Änderungen beim Straßenbelag. Dies geht schneller als Verbesserungen der gesetzlichen Regelungen. Diese müssen dennoch dringend überarbeitet werden, da die Regelungen zu den Lärmschutzgrenzwerten mittlerweile 50 Jahre alt sind."

https://www.ed-live.de/nachrichten_details?id=127731

Pressemitteilung von Dr. Andreas Lenz MdB

25.02.2021 - Landkreis Erding : Lärmschutz an der A94

Der Bundestagsabgeordnete Andreas Lenz will sich auch weiterhin für Verbesserungen beim Lärmschutz entlang der A 94 einsetzen.

Es bestehe Handlungsbedarf, auch wenn die nunmehr vorliegenden Untersuchungsergebnisse der Autobahndirektion Südbayern sowie die jüngsten Entscheidungen des Verkehrsausschusses des Landtags zu zwei Petitionen hier keine Fortschritte gebracht hätten.

Die Messungen sind entsprechend durchgeführt, die Ergebnisse liegen vor. „Formal ist es natürlich richtig, dass die Grenzwerte eingehalten sind", so Lenz. Dennoch bedarf es seiner Ansicht nach an Nachbesserungen beim Lärmschutz.

In der Pflicht sieht er sowohl den Freistaat Bayern als auch den Bund. „Wir brauchen freiwillige Leistungen, beispielsweise durch Pilotprojekte, ob beim Fahrbahnbelag oder beim aktiven Lärmschutz."

Über die Frage der aktuellen Auslastung der A 94 und den für 2025 prognostizierten Wert, müsse ebenfalls gesprochen werden. „Wir müssen auch die zukünftigen Werte mit im Auge behalten", so der Abgeordnete.

Es ist ein Autobahnneubau, gerade hier müsse man auch die besten Standards anwenden. Das Argument, man schaffe dadurch Präzedenzfälle, zählt für Lenz deshalb nur bedingt.

Darüber will er mit dem Bundesverkehrsminister Scheuer sprechen. „Auch wenn es nicht einfach wird, werde ich mich weiter für einen besseren Lärmschutz einsetzen", so der Abgeordnete abschließend.

Quelle: Dr. Andreas Lenz, MdB

Pressemitteilung von Ulrike Scharf MdL

https://www.ed-live.de/nachrichten_details?id=127638

Ulrike Scharf fordert Geschwindigkeitskontrollen für LKW auf der A94

Bericht über Lärmimmissionen entlang der A94 liegt dem Landtag nun vor

In der Sitzung des Ausschusses Wohnen, Bau und Verkehr im Bayerischen Landtag wurde heute der lang erwartete Bericht über die Lärmimmissionen an der A 94 vorgestellt.

Die Stimmkreisabgeordnete Ulrike Scharf, die auch Mitglied im genannten Ausschuss ist, fordert aufgrund der Ergebnisse regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen für LKW und weitere Messungen. Sie sagt: „Insbesondere die LKW sind für den hohen Lärm an der Autobahn verantwortlich. Sie fahren wesentlich schneller als erlaubt. Das darf nicht sein. Sofortige Geschwindigkeitskontrollen für LKW sind unumgänglich."

Außerdem fordert Scharf weitere Messungen „die Lärmgrenzwerte werden derzeit eingehalten. Wir müssen aber die Entwicklung gerade im Hinblick auf das Verkehrsaufkommen und den Lärm weiter beobachten."

Der Bericht der Bayerischen Staatsregierung, der unter anderem Informationen über den Fahrbahnbelag, die Lärmimmissionen und Details zur Einhaltung von Lärmschutzmaßnahmen enthält, wird in den kommenden Tagen veröffentlicht. Scharf erläutert „Transparenz ist enorm wichtig – die Menschen vor Ort haben ein Recht darauf zu erfahren, welche Ergebnisse die Messungen geliefert haben."

Der Schutz der Gesundheit der Menschen vor Ort hat für Scharf weiterhin oberste Priorität: „Wir müssen die Bürgerinnen und Bürger im Isental vor Lärm schützen. Hierfür werde ich mich mit ganzer Kraft weiter einsetzen und prüfen, ob und welche Möglichkeiten zur Verbesserung des Lärmschutzes durchgeführt werden können."

Quelle: Ulrike Scharf

https://www.innsalzach24.de/innsalzach/region-muehldorf/landkreis-muehldorf-am-inn-ort592680/altoetting-muehldorf-statements-der-csu-abgeordneten-dr-marcel-huber-und-dr-martin-huber-90219855.html

26.02.21: Abgeordnete beziehen Stellung
Lärmschutzgutachten A94: Statements der CSU-Abgeordneten Dr. Marcel Huber und Dr. Martin Huber
Altötting/Mühldorf a. Inn - Die CSU-Landtagsabgeordneten der Stimmkreise Altötting, Dr. Martin Huber und Mühldorf a. Inn, Dr. Marcel Huber, beziehen Stellung zum aktuellen Lärmschutzgutachten und der Lärmbelastung für die Anwohner an der Autobahn A94.

Statement von Dr. Marcel Huber im Wortlaut:
Ich halte die Lärmbelastung an einigen Orten entlang der neuen Autobahntrasse für einzelne Anwohner für nicht zumutbar, auch wenn die gültigen Grenzwerte formal eingehalten werden.

Zur Verbesserung der Situation können zwei Dinge beitragen: Erstens sollte die aus den 70ger Jahren stammende Festlegung der Lärmschutzregeln auf Bundesebene dringend überarbeitet werden. Die heutigen Vorstellungen von Gesundheitsschutz und das aktuelle Verkehrsaufkommen haben sich seitdem drastisch verändert. Da diese Anpassungen aber bundesweit gelten würden und daraus erhebliche finanzielle Konsequenzen resultieren, dürfte eine solche Anpassung nicht schnell zu erwarten sein.

Deshalb werde ich mich, zusammen mit den Kolleginnen und Kollegen entlang der A94, beim Freistaat und beim Bund dafür einsetzen, dass auf freiwilliger Basis die möglichen Verbesserungen umgesetzt werden. Eine Erhöhung der Lärmschutzmaßnahmen auf den Brücken und der großflächige Einbau von Lärmschutz-Fahrbahnbelägen sollten unser Ziel sein.

Der Einsatz von Mitteln aus dem Landkreishaushalt sind für Maßnahmen an einer Bundesautobahn sind rechtlich nicht möglich.

Statement von Dr. Martin Huber im Wortlaut:
Zunächst einmal ist festzuhalten, dass die Ergebnisse der Untersuchungen ergeben, dass die vorgegebenen Standards beim Bau und die gesetzlichen Lärmschutzwerte eingehalten werden. Dennoch ist völlig zu Recht die Frage zu stellen, inwieweit diese gesetzlichen Lärmschutzwerte in der heutigen Zeit, auch angesichts eines gestiegenen Lärmempfindens, noch angemessen sind oder nachgebessert werden müssen. Dies ist aber ein langer Weg.

Gemeinsam mit Staatssekretär MdB Stephan Mayer werde ich mich daher für freiwillige Leistungen für mehr Lärmschutz einsetzen - auch wenn durch den Wechsel der Zuständigkeit der Autobahndirektion vom Freistaat auf den Bund die Handlungsmöglichkeiten für den Freistaat begrenzt sind. Auf jeden Fall sollte auch überlegt werden, zusätzlichen Lärmschutz mit erneuerbaren Energien zu verbinden und zum Beispiel Photovoltaik-Module zu integrieren, wie dies an der Lärmschutzwand an der Montessori-Schule in Neuötting der Fall ist.

Pressemeldung der Landtagsabgeordneten Dr. Marcel Huber und Dr. Martin Huber

https://www.merkur.de/lokales/erding/dorfen-ort28598/grenzwerte-sind-nicht-die-grenze-90220818.html

27.2.2021 Dorfener Anzeiger *Kommentar von Timo Aichele:*
Wer sich hinter der Rechtslage versteckt, hat den Kampf für besseren Lärmschutz bereits aufgegeben. Die bisherigen Versprechungen werden sonst als reines Taktieren entlarvt. Unser Kommentar.

Dorfen - Gesetzestreue ist für Demokraten eine Selbstverständlichkeit. Mit Vorschriftenhörigkeit bis hin zur letzten Dezibel-Angabe kommt man beim Lärmschutz an der A 94 aber nicht weiter. Grenzwerte werden eingehalten, die Belastung ist für viele dennoch unerträglich. So weit, so juristisch aussichtslos.

Bei allem Realismus hätte es Ulrike Scharf im Verkehrsausschuss des Landtags also gut zu Gesicht gestanden, den Lärmschutz-Petitionen ihre Stimme zu geben – mit ihrem Votum und mit Worten. Denn politische Argumente und Signale sind vorerst die einzigen Mittel in diesem Kampf.

Ihr Parteifreund Andreas Lenz fordert nun Maßnahmen, die über den Buchstaben des Gesetzes hinausgehen. Und auch Ministerpräsident Markus Söder wollte im Januar 2020 so verstanden werden, dass seine Regierung für die A 94-Geplagten wirklich etwas tun will. Seine Versprechungen sind aber als reine Ankündigungen verpufft.

Mehr als Taktieren ist von CSU-Seite also bisher nicht gekommen. Wer sich als Politiker den Grenzwerten bereits ergeben hat, muss das endlich offen sagen.

Lärmschutz der Isental-Autobahn offensichtlich „nur auf Kante genäht“

Den Berichten aus der Sitzung des Bau-Ausschusses im bayr. Landtag zufolge werden die (eh schon hohen) Lärm-Grenzwerte gerade noch eingehalten.
Dazu muss man anmerken, dass die Autobahndirektion die obengenannte Lärm-Messungen durchgeführt hatte. D.h. die Behörde, die die offensichtlich ungenügenden Lärmschutzmaßnahmen zu verantworten hat, wurde mit den Lärm-Messungen beauftragt. Da könnte man schon an der Objektivität zweifeln.

https://www.sueddeutsche.de/muenchen/erding/laermschutz-an-der-a-94-haarscharf-unter-dem-grenzwert-1.5216792

24. Februar 2021: Lärmschutz an der A 94:Haarscharf unter dem Grenzwert

Nun ist es amtlich: Die geltenden Grenzwerte an der A94 werden eingehalten, wenn auch zum Teil nur knapp. Der Anteil der Lastwagen am Autobahnverkehr hat aber schon jetzt 80 Prozent des erst für 2025 prognostizierten Anteils erreicht. Das stimmt manchen nachdenklich.

Der Abgeordnete Markus Büchler (Grüne) schreibt in seiner Presseerklärung: "Ich bin schockiert, dass wir schon mit 80 Prozent Auslastung bei Lastwagen und 60 Prozent Auslastung bei Personenwagen an drei von fünf Messstellen die Lärmgrenzwerte fast überschreiten. Offenbar ist die Autobahn schlecht geplant beziehungsweise gebaut worden." Auch Sebastian Körber (FDP), der Vorsitzende des Verkehrsausschusses, hält es für "bedenklich für eine Neubaustrecke", dass die Grenzwerte fast gerissen würden. Körber verwies darauf, dass der Verkehrsausschuss aus diesem Grund eine Petition der Gemeinde Lengdorf und eine Petition einer Privatperson für besseren Lärmschutz entlang der A 94 unterstütze.

Der Grünen-Abgeordnete Büchler geht noch einen Schritt weiter und fordert "von der Staatsregierung die Umsetzung freiwilliger, sogenannter 'überobligatorischer' Maßnahmen" für mehr Lärmschutz, etwa an Brücken und einen besseren Fahrbahnbelag auf den Waschbetonabschnitten.

Die Landkreis-Abgeordnete Scharf sagte der SZ, sie setze auf die vor einem Jahr von Ministerpräsident Markus Söder (CSU) gemachten politischen Zusagen, beim Bau von zusätzlichen Lärmschutzwänden entlang der A 94 großzügig zu sein. Söder hatte das im Januar 2020 so begründet: "Weil wir hier eine neue Strecke haben, muss der Staat eine höhere Sorgfalt walten lassen als bei einer bestehenden Strecke."

Mitarbeiter der ADB Südbayern hatten mehrmals behauptet (u. a. in einer Schwindkirchner Bürgerversammlung) , dass sie die Lärm-Grenzwerte rechtlich gar nicht unterschreiten dürften. Das stimmt so nicht. Das Umweltbundesamt empfiehlt konkret, die Grenzwerte *nicht* auszuschöpfen, wenn dies mit vertretbarem Aufwand möglich ist. Beim Bau der Isentalautobahn fielen mehrere hunderttausend Kubikmeter Überschussmaterial an, das entgegen früheren Versprechungen und entgegen den Vorgaben aus dem Umweltbundesamt *nicht* für Lärmschutzwälle verwendet wurde, sondern größtenteils auf einen Hügel bei Osendorf gekarrt wurde.

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2380/dokumente/vlschr97.pdf

Beispiele für nicht erhebliche bauliche Eingriffe:
- Grunderneuerung sowie Erneuerung der Fahrbahnoberfläche im Straßenquerschnitt,
·- Bau von Lärmschutzwänden und -wällen.

INFORMATIONSSYSTEM LÄRM
Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97
Seite: 10

10.2 - Immissionsgrenzwerte (IGW)
(1) Bei den IGW, die zum Schutz der Nachbarschaft in § 2 der 16. BImSchV festgelegt sind, handelt es sich um Grenzwerte und nicht um Orientierungswerte; werden sie überschritten, sind Schutzmaßnahmen zu treffen. Bei der Bestimmung des Umfangs des Lärmschutzes müssen die Grenzwerte nicht voll ausgeschöpft, d. h. sie können nach Abwägung im Einzelfall unterschritten werden, wenn dies mit vertretbarem Aufwand, z.B. durch Verwendung von Überschußmaterial, erreicht werden kann.

https://www.sueddeutsche.de/muenchen/erding/dorfen-vergeudete-ueberschuesse-1.4852768

20. März 2020, Dorfen:Vergeudete Überschüsse

Die Anwohner wären jederzeit bereit gewesen, eigenen Grund für etwas höherer Lärmschutzwälle herzugeben, wie hier in der Nähe von Lindum. Die Überschussmassen des Autobahnbaus wurde stattdessen ganz in der Nähe zu einem Berg aufgeschüttet. Man sieht den kahlen Berg hinten links. "Da liegt unser Lärmschutz", sagen die Anwohner.

Den Anliegern der Autobahn A 94 war zugesichert worden, man werde höhere Lärmschutzwälle bauen, wenn private Grundstücksstreifen dafür zur Verfügung gestellt würden. Nun zeigt sich, dass staatliche Stellen diese Zusage offenbar schon 2011 zu den Akten legten

Die lärmgeplagten Anwohner an der Isentalautobahn haben sich in der Bürgerinitiative "Lärmschutz A 94 im Gemeindebereich Dorfen" zusammengeschlossen. Dass die Autobahn keineswegs mit optimalem Lärmschutz ausgestattet worden ist, sondern nur mit dem absoluten Minimum, ist bereits bekannt. Zuerst war Anwohnern aufgefallen, dass statt hochabsorbierender Lärmschutzwände auf den Autobahnbrücken viel weniger wirksame Acrylglasscheiben aufgebaut worden sind. Diese Verminderung des Lärmschutzes wurde schon Jahre vor Baubeginn in Planänderungen beschlossen, von denen die Öffentlichkeit nichts mitbekam. Das Landratsamt Erding war die einzige Behörde im Landkreis, die von den Planänderungen erfuhr. Doch auch dort reagierte man nicht und hakte die für die Anwohner negativen Änderungen als amtlich in Ordnung ab.

Nun hat die Bürgerinitiative Lärmschutz A 94 erneut eine eklatante Missachtung des staatlicherseits zugesagten Lärmschutzes herausgearbeitet. Isolde Freundl, die Sprecherin der Bürgerinitiative, ist empört und schreibt in einer Presseerklärung: "Die Autobahndirektion Südbayern hatte uns Anwohnern den bestmöglichen Lärmschutz versprochen. Dafür sollten auch die anfallenden Erdmassen von den Bauarbeiten genutzt werden, um zusätzliche Lärmschutzwälle auf den Grundstücken der Anwohner aufzuschütten. Ein Blick in die nun veröffentlichten Unterlagen zeigt: Die Autobahndirektion hatte dieses Anliegen bereits 2011 zu den Akten gelegt. Überschüssige Erdmassen wurden nicht für zusätzliche Lärmschutzwälle genutzt." Das geht aus den Unterlagen der Planänderung hervor, welche die Regierung von Oberbayern erst vor Kurzem auf ihrer Internetseite öffentlich zugänglich gemacht hat.

Bei den vielen Treffen mit Politikern in den vergangenen Monaten war das Thema schon mehrmals angesprochen worden. Anwohner hatten sich darüber beklagt, dass eine vernünftige Zusage nicht gehalten worden war. In den A 94-Verhandlungen am Bayerischen Verwaltungsgerichtshof war ausgemacht worden, dass Lärmschutzwälle entlang der Autobahn in Absprache mit den Anwohnern höher gebaut werden könnten. Man hätte die Lärmschutzwälle, da waren sich alle einig, mit Abraum leicht erhöhen können.

Dazu kam es jedoch nach einhelliger Aussage von Anwohner, die Grundstücksstreifen dafür gerne zur Verfügung gestellt hätten, in keinem Fall. Seit das internationale Autobahnkonsortium den Bauauftrag vom Bund erhalten hatte, seien alle diesbezüglichen Anfragen und Bitten der Anwohner schlicht ignoriert worden. Dass Oliver Lauw, der Geschäftsführer der Isentalautobahn GmbH & Co. KG beim sogenannten Lärmschutzgipfel in Rattenkirchen im Januar behauptete, sein Unternehmen habe mit den Anliegern kooperiert, "entspricht in keiner Weise der Wahrheit", schreibt Freundl.

In der Planfeststellung aus dem Jahr 2009 steht auf Seite 237 noch in großer Eindeutigkeit, dass die Autobahndirektion ihre "Bereitschaft erklärt, im Einzelfall zu prüfen, ob im Rahmen der Bauausführung zusätzliche Lärmschutzanlagen aus Überschussmassen hergestellt werden können." "Auf diese Zusicherung haben wir alle vertraut", sagt Anton Obermaier, ebenfalls ein A 94-Anlieger. Er hatte einen Teil seines Grundstücks kostenlos für besseren Lärmschutz angeboten, doch "die haben sich einfach nicht mehr dafür interessiert."

Denn nur zwei Jahre nach der Planfeststellung liest man in der Planänderung mit dem Titel "Deponierung der Überschussmassen in der Kiesgrube Osendorf" auf Seite 11 schon folgendes: "Ein Einbau der Überschussmassen in Lärmschutzwälle als zusätzlicher Lärmschutz wurde nicht weiterverfolgt." Zur Begründung heißt es unter anderem, dass die gesetzlichen Lärmgrenzwerte "weitgehend eingehalten sind und sich die allgemeine Lärmsituation auch durch höhere Lärmschutzanlagen nicht wesentlich weiter verbessern würde".

Beim Bau der Isentalautobahn sind 850 000 Kubikmeter Erde als Überschuss angefallen, die zum größten Teil in die alte Kiesgrube in Osendorf bei Dorfen gefahren und dort zu einem regelrechten Berg aufgetürmt wurden. Der kahle Überschussberg ist weithin sichtbar. Nur mit einem kleinen Teil der Erdmassen hätte man an vielen Stellen Lärmschutzwälle etwas höher bauen können. Isolde Freundl zieht ein bitteres Fazit, warum das nicht gemacht wurde: "Die Behörden hatten von Anfang an kein Interesse, uns besser zu schützen."

Während der Planungsphase und den Anhörungen der Einsprüche hieß es immer wieder, dass die reichlichen Überschussmassen auch für Lärmwälle verwendet werden könnten.
Dies wurde aber von Seiten der ABD 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 Aussichtsberg aufgehäuft, die restlichen ca. 3,60 Mio. m³ in Einschnitten stabilisiert aufgetragen werden

Die aktuelle Massenbilanz, Stand Ende Oktober 2017, sieht folgendermaßen aus:
– Oberbodenabtrag: 300.000 m³
– Bodenabtrag: 3.300.000 m³
– Bodenauftrag: 2.800.000 m³
– Beton für Ingenieurbauwerke: 190.000 m³

Rechtsgrundlagen: § 41 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG):

„***Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen… ist sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche 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 Flüsterasphalt 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 ca. 3 dB Lärmminderung, während eine Asphalt-Fahrbahn mit offenporigem Flüster-Asphalt bis zu -10 dB an Lärmschutz gebracht hätte.

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

- die Lärmschutzwände komplett bis oben mit hochabsorbierenden Material auszulegen, anstelle teilweise durch Plexiglas zu ersetzen
- eine Asphalt-Fahrbahn mit offenporigem Flüsterasphalt OPA (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

Siehe auch:
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
Diese Veröffentlichung des UBA zeigt die Bedeutung, die lärmmindernde Asphaltdeckschichten zukünftig bekommen können.

Gesundheitsrisiken für die Anlieger der Isental-Autobahn durch den Dauerlärm

Siehe Information des Umweltbundesamtes:
https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/laermwirkung/stressreaktionen-herz-kreislauf-erkrankungen

- *Stressreaktionen und Herz-Kreislauf-Erkrankungen*
- *Höheres Risiko für Bluthochdruck*
- *Höheres Herzinfarkt-Risiko*
- *Lärm beeinträchtigt auch den Schlaf*

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 Verkehrsgeräusche 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

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 über-schreiten 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.

Straßenlärm stört nicht nur, sondern macht auch krank

https://www.vcd.org/themen/verkehrslaerm/strassenlaerm/

Straßenlärm stört nicht nur, sondern macht auch krank: die Folgen sind Schlafstörungen, Hörschäden oder Herz-Kreislauferkrankungen. Nach aktuellen Schätzungen sind etwa 160 Mio. Menschen in Europa regelmäßig einem Straßenverkehrslärm von mehr als 55 dB(A) ausgesetzt. Dies ist die Grenze, ab der die Weltgesundheitsorganisation WHO von einem ernsten Risiko für die Gesundheit spricht. In Deutschland müssen laut Umweltbundesamt rund 13 Mio. Menschen bei diesem bzw. noch höheren Lärmpegeln arbeiten oder wohnen. Eine niederländische Studie hat ergeben, dass rund 240.000 Menschen in Europa als Folge zu lauten Verkehrs Herz-Kreislauferkrankungen erleiden, etwa 50.000 sterben vorzeitig. Nach der Luftverschmutzung stellt Lärm hinsichtlich der Gesundheitsgefahren für die Bevölkerung die zweitgrößte Gefahr dar. Die Reduzierung des Straßenverkehrslärms ist somit Voraussetzung für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik. Dabei müssen auf lokaler, nationaler und internationaler Ebene alle Schritte unternommen werden, um die negativen Auswirkungen zu reduzieren.

Weniger Lärm durch leisere Autos?
Mit dem Ziel, den Straßenverkehrslärm insgesamt leiser zu machen, wurden 1970 erstmals Lärmgrenzwerte für Kraftfahrzeuge eingeführt. Seitdem wurden diese nur unregelmäßig verschärft, zuletzt 1996. Dabei ist diese Maßnahme wesentlich billiger als nachträgliche Baumaßnahmen wie Schallschutzwände oder Gebäudeisolationen. Die Kosten für diese Maßnahmen liegen pro geschützter Person im Durchschnitt 8 bis 120-mal höher verglichen mit leiseren Fahrzeugen.

Um die Lärmbelastung durch Pkw und Lkw zu senken hatte die Europäische Kommission 2011 neue Grenzwerte vorgeschlagen. Demnach sollten Pkw um vier Dezibel und Lkw um drei Dezibel schrittweise innerhalb von fünf Jahren nach Inkrafttreten der neuen Verordnung leiser werden. Zudem wurde ein neues Messverfahren vorgeschlagen, dass die Lärmemissionen der Fahrzeuge realistischer abbilden soll.
Der Umweltausschuss des Europäischen Parlaments hat diesen Vorschlag in weiten Teilen unterstützt. Jedoch haben das Europäische Parlament und der Europäische Rat nach langwierigen Verhandlungen im April 2014 weitreichende Ausnahmen beschlossen und den ursprünglichen Vorschlag stark verwässert. Demnach dürfen Sportwagen im Vergleich zukünftig teilweise sogar noch lauter werden als bisher. Schwere Lkw, die zwar nur einen geringen Anteil an allen Fahrzeugen ausmachen, jedoch für einen großen Teil des Straßenverkehrslärms verantwortlich sind, müssen ebenfalls nicht leiser werden. Zudem beschloss das Parlament die Einführung der neuen Grenzwerte gegenüber dem ursprünglichen Kommissionsvorschlag hinauszuzögern. So wird die dritte und somit letzte Phase der Grenzwertreduzierung erst 12 Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung, also ab dem 1.1.2026 greifen. Bei rund 15 Jahren, die der Austausch der europäischen Fahrzeugflotte dauert, werden somit erst in 25-30 Jahren alle Fahrzeuge die neuen Grenzwerte einhalten.

Von der ursprünglichen Idee, mittels strengerer Lärmgrenzwerte für Fahrzeuge die Belastungen durch den Straßenverkehr zu reduzieren ist nicht viel übrig geblieben. Aus Sicht des VCD wurde eine wichtige Chance vertan, den Straßenverkehrslärm wirksam zu senken und somit die Belastung von Millionen Menschen zu reduzieren. Das zögerliche und industriefreundliche Ergebnis kann am Ende den Effekt haben, der auch bei den vergangenen Grenzwertherabsetzungen zu beobachten war: Durch eine weitere Zunahme des Kfz-Bestands in Europa laufen die neuesten Bemühungen ins Leere und der Straßenverkehr wird insgesamt lauter anstatt leiser.

https://www.spiegel.de/auto/aktuell/neuen-eu-laermgrenzwerte-deutschland-haette-gern-ein-dreiklassensystem-a-855796.html
Neue Lärmgrenzwerte für Autos : Die volle Dröhnung
Verkehrslärm macht krank, deshalb wollte das EU-Parlament neue Grenzwerte verabschieden. Doch die Abstimmung wurde plötzlich vertagt: Autolobbyisten stehen im Verdacht, unlauter Einfluss genommen zu haben.
Vorschlag von Porsche?
Die Umweltorganisation Transport & Environment hat herausgefunden, dass der vom tschechischen Europaparlamentarier Miroslav Ouzky eingebrachte Vorschlag in Wahrheit vermutlich das Papier von Hans-Martin Gerhard ist - seines Zeichens Fachgebietsleiter Akustik bei der Porsche AG.

Zumindest, so viel steht fest, hat Ouzky für seinen Gesetzentwurf eine Powerpoint-Vorlage genutzt, die zweifelsfrei auf dem Rechner des Porsche-Manns erstellt worden ist. Für Transport & Environmental ist dies eine "ungebührliche Einflussnahme" durch die Automobilindustrie. Das hat nun Konsequenzen: Das EU-Parlament hat die Abstimmung über die neue Verordnung verschoben, bis die Urheberschaft des industriefreundlichen Papiers zweifelsfrei geklärt ist.

Dabei ist der Abgeordnete Ouzky mit seinem Vorstoß nicht allein - und er ist nicht einmal der industriefreundlichste. ***Bei den verschiedenen eingereichten Gesetzesvorschlägen sticht vor allem der deutsche hervor: Das [CSU-geführte] Bundesverkehrsministerium setzt sich im EU-Parlament dafür ein, dass Autos mit viel PS lauter sein dürfen als Autos mit weniger Leistung.***

Unklare Analyse bisher, woher genau der Lärm kommt

Die Gutachten, die bisher erstellt wurden, lieferten nur nackte Zahlen in Bezug auf Geräuschpegel der Fahrbahn und Geräuschpegel an verschiedenen Stellen entlang der Isental-Autobahn. Es wurden aber scheinbar keinerlei Untersuchungen angestellt, **woher genau der Lärm kommt** und welchen Schwankungen der Lärm unterliegt.
Im Gegenteil: In verschiedenen Gutachten wurden sogar die Lärmspitzen wie Regentage bewusst herausgefiltert.

Die Anlieger berichten über starke Schwankungen der Lärmbelästigung 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 Brückenauflager 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 70 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 ..

Die Autobahndirektion hat die technischen Möglichkeiten, Berechnungen an Computermodellen durchzuführen, welche Lärmschutz-Maßnahmen wieviel Verbesserung bringen würden.

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

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

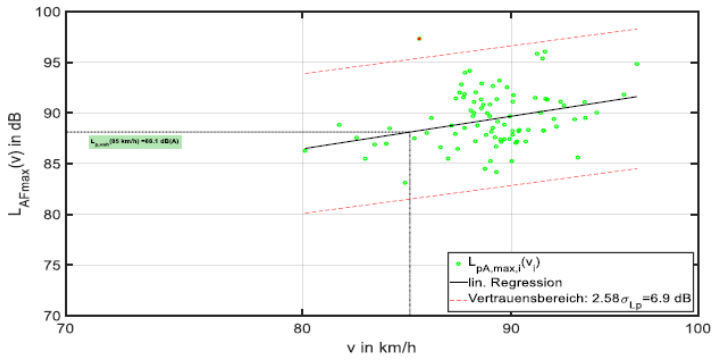
https://www.sueddeutsche.de/muenchen/erding/a94-bei-dorfen-alles-im-normbereich-1.5027963

Unerwähnt blieben aber krasse Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von PKW (120 km/) 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 nähe 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:	$L_{pA,ref}$ in dB(A)	88,1
Pegeldifferenz bezogen auf Referenzbelag (analog zu D_{StrO}-Wert):	ΔL in dB	-
Standardabweichung der maximalen Schalldruckpegelresiduen:	$\sigma_{L,r}$ in dB(A):	2,7

https://www.sueddeutsche.de/wissen/laerm-wie-laut-ist-welcher-laerm-1.632597

60 bis 80 dB (A) erreicht ein lautes Gespräch, eine Schreibmaschine oder ein vorbeifahrendes Auto. Im Bereich um 80 dB (A) liegen etwa Rasenmäher. Lärm in dieser Lautstärke kann bereits zu gesundheitlichen Langzeitschäden führen.

80 bis 100 dB (A) erreichen vorbeifahrende LKWs, Motorsägen oder Winkelschleifer. Hier droht bei Dauerlärm bereits der Gehörschaden.

Siehe auch:
https://www.hug-technik.com/inhalt/ta/schallpegel_laermpegel.html

Aus den Informationen des Gutachtens geht hervor, dass die Fahrbahn bei **PKW** aktuell angeblich eine Lärmminderung von – 5,3 dB bringt.
Bei den ohnehin sehr lauten **LKW** ist die Lärmminderung mit durchschnittlichen -2,6 dB aber wesentlich schlechter
Dass der Fahrbelag DSH-V bei LKW wenig Lärmminderung 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-blnbbg.de/pdf/mnl.pdf

Es ist völlig absurd, dass gerade bei den lauten LKWs die Lärmminderung des DSH-V am wenigsten wirkt.
Da die Lärmminderung des DSH-V mit den Jahren nachlassen wird, muss zukünftig mit **noch mehr Lärm von der Autobahn** gerechnet werden.

Umfangreiche Maßnahmen zum Schutz der Fledermauspopulation in Schwindkirchen

https://www.bund-naturschutz.de/pressemitteilungen/trauer-um-heimatverlust-naturzerstoerung-klimaschaedigung-und-steuergeldverschwendung.html
"Eines der naturzerstörendsten und flächenfressendsten Vorhaben, das mit Hunderten Millionen Steuergeldern finanziert worden ist, findet seinen Abschluss. Es ist in Zeiten der Klimakrise und des Artensterbens ein besonders drastisches Beispiel für die verfehlte Verkehrspolitik der Staats- und Bundesregierung", so Richard Mergner, Landesvorsitzender des BUND Naturschutz in Bayern, anlässlich der Eröffnung. "Durch den Bau der Isentalautobahn wurde viel Heimat zerstört" sagt Christine Margraf, stellv. Landesbeauftragte und Artenschutzreferentin des BUND Naturschutz. "Schützenswerteste Landschaft mit kleinstrukturierter Kultur- und Naturlandschaft Oberbayerns wurde für ein unsinniges Neubauprojekt geopfert."

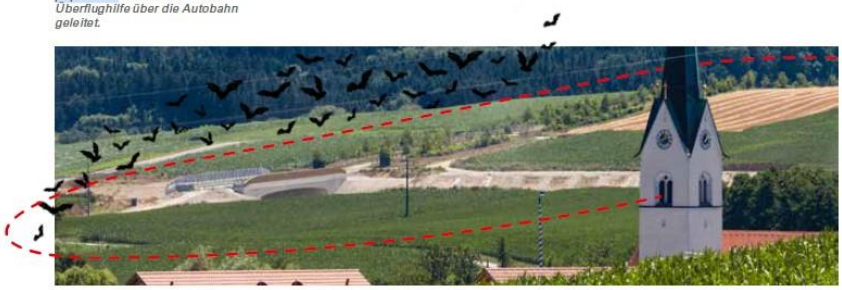
Beim Bau der Isental-Autobahn wurde sehr viel Natur auf der Trasse Dorfen zerstört. Andererseits wurde enormer Aufwand getrieben zum Schutz einer einzigen Art (Fledermauspopulation des Großen Mausohrs in Schwindkirchen).

Aber im Vergleich zum Aufwand für den Schutz der Fledermauspopulation kam der Schutz der Natur im restlichen Bereich der Isental-Autobahn und der Lärmschutz für die Anlieger entlang des Lärmkorridors der Isental-Autobahn offensichtlich zu kurz.
Die Neu-Verlärmung des ganzen Korridors der Isental-Autobahn ist nicht nur für die Menschen schädlich, sondern auch für die ganze Tierwelt in diesem Bereich.

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

Die bei Schwindkirchen im Kirchturm angesiedelte Fledermauspopulation wird mittels einer Überflughilfe über die Autobahn geleitet.

Naturschutz und Landschaft
Zum Ausgleich der Eingriffe in Natur und Landschaft mussten auf insgesamt rund 115 Hektar Fläche knapp 80 Ausgleichs- und Ersatzflächen neu hergestellt werden. Der überwiegende Teil erfolgte durch den Auftraggeber selbst: entweder im Rahmen der Vorwegmaßnahmen – als vorgezogene naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahmen [A/CEF] – oder als sogenannte trassenferne Maßnahmen außerhalb des Umgriffs des eigentlichen ÖPP-Projekts. Daneben waren beim Bau umfangreiche Schutzmaßnahmen zu beachten [zum Beispiel Auflagen bei der Baufeldfreimachung in Zusammenhang mit bodenbrütenden Vogelarten]. Um die Folgen der Eingriffe zu minimieren, wurden verschiedenste Schutzmaßnahmen dauerhaft hergestellt, hierzu zählt der Bau von Brücken mit entsprechenden großen Weiten und Höhen im Bereich von Gewässern. Des Weiteren sind vielfältige Maßnahmen zum Schutz der vorhandenen Fledermauspopulation anzuführen [etwa dichte Bepflanzung beidseits der Autobahn als sogenannte Überflughilfe] oder Vorkehrungen für die vor Ort ansässigen Amphibien [unter anderem das Errichten von Ersatzquartieren für Eidechsen und die Anlage von Leiteinrichtungen].



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

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.

Das bedeutet, dass die Abschnitte mit teils sehr lauten und unebenen Fahrbahnen wie zwischen Pastetten und Lengdorf von der Autobahndirektion scheinbar gar nicht offiziell von der Autobahndirektion abgenommen wurden.

https://www.ovb-online.de/muehldorf/neumarkt-st-veit/alles-ordentlich-gebaut-kein-pfusch-bau-ergebnisse-ueberpruefung-liegen-13853667.html
Ergebnisse der A94-Überprüfung liegen vor: Alles okay – aber die Diskussionen gehen weiter

06.08.20 Kein Pfusch am Bau: Die Überprüfung von Fahrbahn und Lärmschutzwänden entlang der A94 hat gezeigt, dass die Autobahn nach den Vorschriften entstanden ist. Für Abgeordneten Marcel Huber ist das Thema damit aber noch nicht vom Tisch. Der erste Teil der Untersuchungen an der Autobahn A94 ist abgeschlossen. Sie zeigen: Fahrbahn und Lärmschutz entsprechen gesetzlichen Vorgaben. Ein Ende der Diskussion um den Lärmschutz ist damit aber nicht in Sicht. Kurz nach der Eröffnung wird sogar schon über einen Umbau der Fahrbahn diskutiert.

Mühldorf – Der Fahrbahnbelag und die Lärmschutzwände der A94 im Isental entsprechen den rechtlichen Vorgaben. Der bestätigte jetzt der Sprecher der Autobahndirektion, Josef Seebacher, auf Anfrage. Die Überprüfung der Autobahn habe keine Beanstandungen ergeben. Kritiker hatten in den letzten Monaten immer wieder bezweifelt, dass sich die Firmen beim Bau der Autobahn an die rechtlichen Vorgaben zum Lärmschutz gehalten hätten. Pfusch am Bau kann Seebacher aber nicht erkennen. Wann das Ergebnis der Untersuchungen offiziell bekannt gegeben wird, konnte er nicht sagen. Der Bericht gehe an den Landtag. „Es waren keine Überraschungen dabei", betonte Seebacher. Bei der Untersuchung waren die Höhe der Lärmschutzwände und die Fahrbahn nachgemessen worden. „Dabei wurde nichts Grundlegendes festgestellt, es entspricht den Anforderungen." Ministerpräsident Markus Söder hatte neben der Einführung eines Tempolimits von 120 die Überprüfungen vorgeschrieben, nachdem es zu zahlreichen Anwohnerprotesten wegen der hohen Lärmbelastung an der A94 gekommen war. Für den CSU-Landtagsabgeordneten Dr. Marcel Huber ist mit dem Ergebnis dieser Untersuchungen nichts entschieden. „Das konnte man erwarten", sagte er und betonte: „Damit ist aber nichts erledigt." Erst wenn auch die im September und Oktober stattfindenden Lärmmessungen an den Häusern vorlägen, könne man weiter diskutieren. „Wenn wir ein Gesamtbild haben, müssen wir uns mit dem Bund zusammensetzen und überlegen, was man tun muss, damit die Anwohner zufrieden sind." Das Gesamtergebnis wird nach Einschätzung der Autobahndirektion nicht vor Anfang des nächsten Jahres vorliegen. Huber deutete an, dass es am Ende auch auf eine Änderung der derzeit geltenden Lärmgesetze hinauslaufen könne, die mit Veränderungen seit Ende der 1970er Jahre gelten.

A 94 zur Lärmschutzteststrecke machen
Ein neuer Vorschlag im Lärmstreit kommt jetzt vom Erdinger Bundestagsabgeordneten Dr. Andreas Lenz (CSU). In einem Brief an Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer schlägt Lenz vor, den Abschnitt zwischen Pastetten und Heldenstein der Bundesanstalt für Straßenwesen zur Verfügung zu stellen. Diese könnte den Abschnitt laut Lenz als Versuchsstrecke für Lärmschutz verwenden und lärmsenkenden Belag aufbringen. „Die Einstufung der A 94 als Strecke, an der lärmmindernder Asphalt pilotweise ausgebracht wird, wäre ein klares Zeichen für Anwohnerinnen und Anwohner, dass Maßnahmen ergriffen werden, um die Situation zu verbessern", schreibt Lenz. Die Autobahndirektion Südbayern als Planungsbehörde steht diesen Vorschlägen grundsätzlich offen gegenüber. Sprecher Seebacher sagt: „Wir können uns alles vorstellen, wenn es jemand bezahlt." Ohne den Vorschlag des Abgeordneten näher zu kennen, weist Seebacher auf die vermutlich hohen Kosten hin.
Hohe Kosten für Teststrecke
Es gibt nach seinen Angaben nur noch einen Belag, der mehr Lärm wegnimmt als der derzeitige. „Der ist zwar leiser, bräuchte aber eine komplett neue Entwässerung." Die Folge laut Seebacher: „Das kommt fast einem Neubau auf der ganzen Strecke gleich." Auch bessere und zusätzliche Lärmschutzwände gingen ins Geld, weil der Bund dann weiter Grundstücke kaufen müsste.

Schlagen und Rattern an Dehnungsfugen und Brücken belastet die Anwohner

In einem Interview mit dem Münchner Merkur versprach Herr Seebacher von der ADB, dass das Rattern der Dehnungsfugen nach 2-3 Monaten weg sein sollte (sie Bericht unten). Nach über einem Jahr ist das Rattern der Reifen über den Dehnungsfugen immer noch vorhanden wie zu Beginn. Reine Hinhaltetaktik also ?

In diesem Interview behauptet Herr Seebacher auch, dass auf der Isental-Autobahn *Flüsterasphalt* verbaut wäre. Das stimmt so nicht. Unter Flüsterasphalt versteht man einen offenporigen Asphalt (OPA). Auf der Isentalautobahn wurde kein OPA verbaut, sondern ein (billiger) DSH-V Belag, der bei weitem nicht die Lärmminderung eines OPA bringt.

https://www.ergo.de/de/Ratgeber/kfz/fluesterasphalt
***Flüsterasphalt** (fachlich: offenporiger Asphalt, OPA) soll Fahrgeräusche vor allem auf Autobahnen mindern. Hierzu ist eine besondere Herstellungsweise erforderlich, die noch einen weiteren praktischen Effekt hat: Durch seine grobporige Substanz nimmt der Asphalt auch Regenwasser schneller auf als andere Straßenbeläge*

***Ein Schlagen und Rattern an Dehnungsfugen und Brückenübergängen belastet die A 94-Anwohner. Die lamellenförmigen Konstruktionen seien aber ohnehin lärmmindernd, sagt Josef Seebacher**.*
https://www.merkur.de/lokales/erding/dorfen-ort28598/autobahndirektion-macht-keine-hoffnung-auf-tempolimits-co-an-a-94-bleibt-wohl-alles-wie-es-ist-13218207.html
Aktualisiert: 13.11.201917:18
Besserer Lärmschutz, Tempolimits und zumindest mal Lärmmessungen – das sind drei zentrale Forderungen von Bürgern und Politikern entlang des neuen Abschnitts der A 94. Mit dem Verweis auf rechtliche Rahmenbedingungen erteilt die Autobahndirektion Südbayern an allen drei Punkten eine Absage.
VON TIMO AICHELE

Landkreis – „Es spricht aktuell nichts dagegen, dass alles grundsätzlich in Ordnung ist“, erklärt Behördensprecher Josef Seebacher. Allerdings: Beschwerden würden ernst genommen. „Wir schauen uns jeden Einzelfall genau an.“
Bei vielen Menschen entlang des 33 Kilometer langen Teilstücks durchs Isental liegen die Nerven blank. Die Protestunterschriften gehen bereits in die Tausende. Die (wahlkämpfenden) Politiker erheben im Namen der Bürger Forderungen. Oliver Lauw, Geschäftsführer der Isentalautobahn GmbH, wollte auf Nachfrage nicht dazu Stellung nehmen. Anders der Sprecher der Autobahndirektion Südbayern. Seebachers Antworten dürfte vielen in der Region nicht gefallen.

Flüsterasphalt
Nur zur Überprüfung des sogenannten Flüsterasphalts werde es noch einmal Lärmmessungen geben, kündigt Seebacher an. Das liege daran, dass auf 20 der 33 Kilometer durchs Isental eine lärmmindernde Oberfläche eingebaut wurde, die aber noch eine gesonderte Zulassung brauche: DSH-V. Diese Asphaltdeckschicht reduziere die Rollgeräusche um drei Dezibel. Auf dem Rest der Isentaltrasse sei eine Waschbeton-Oberfläche eingebaut worden, die den Reifenlärm um zwei Dezibel mindere. Eine endgültige Prüfung „kann man erst machen, wenn wir keinen Frost mehr haben“, so Seebacher. Also nach Ostern.

Laute Fugen
Anders ist es bei den Fugen auf der Fahrbahn, die den Lärmgeplagten vor allem den Nerv töten. Beim Überfahren erzeugen Autos und Lastwagen lautes Rattern und Schlagen. „Das fährt sich ab“, verspricht Seebacher. In den ersten Wochen sei das schon sehr viel leiser geworden, das habe er selbst schon beim Befahren festgestellt. Insgesamt werde die Besserung zwei bis drei Monate dauern.

Die Fugen sind notwendig, weil es sich um eine Betonfahrbahn handelt. Ihre unterste Schicht besteht laut Seebacher aus Asphalt, darauf liegt eine durchgehende Betonpiste. Alle fünf Meter wird hier eine Fuge eingeschnitten, um temperaturbedingte Bewegungen auszugleichen. Im schlimmsten Fall könnte es sonst zu Blowups, dem Aufbrechen bei hohen Temperaturen kommen. In die Fugen wird eine bitumenhaltige Fugenmasse vergossen, die erst einmal um Millimeter hervorsteht. Diese weiche Unebenheit werde im Betrieb abgefahren, sagt der Sprecher.

Warum dann Beton und nicht – wie zum Beispiel bei der aktuellen Sanierung der A 92 – eine Asphalt-Fahrbahn? In Norddeutschland seien fast alle Autobahnen so konstruiert. „Beton ist die Bauweise der Zukunft“, erklärt Seebacher. Diese Konstruktionsweise sei robuster und damit langlebiger. Es gebe hier während des Betriebs auch weniger Baustellen.

Auch an den 57 Brücken rattert es beständig. Hier seien besonders lärmmindernde lamellenförmige Übergangskonstruktionen gewählt worden. „Was uns vorliegt, ist alles korrekt eingebaut“, erklärt Seebacher.

Offenporiger Asphalt (OPA) Erklärung und Varianten

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/publikation/long/3841.pdf

Offenporiger Asphalt (OPA) und 2-schichtiger offenporiger Asphalt (2OPA oder ZWOPA)

Offenporige Asphalte sind derzeit die Fahrbahnbeläge, die Reifenfahrbahngeräusche am effektivsten mindern und gleichzeitig bautechnische gut beherrschbar sind. Obwohl sie Regelbauweisen nach RLS-90 und ZTV Asphalt-StB 07 [ZTV] sind, stellen sie sehr hohe Anforderungen an Randbedingungen, Planung und Bauausführung – sie sind eine HighTech-Bauweise. Deshalb sind – insbesondere bei doppelschichtigen offenporigen Asphalten – diverse Besonderheiten zu beachten

Offenporige Asphalte erhalten einen DStrO-Wert von -5 dB(A) bei Geschwindigkeiten ≥ 60 km/h und sind in vielen Bundesländern auf hochbelasteten Autobahnen und auch Bundesstraßen verbaut (Bayern: BAB 9 Garching, BAB 99 Eschenrieder Spange. Sie werden vorrangig in Bereichen eingesetzt, in denen herkömmliche Lärmschutzmaßnahmen nicht wirtschaftlich und / oder nicht mehr ausreichend sind.

Die lärmmindernde Wirkung ergibt sich aus zwei Effekten:
Durch eine günstig gewählte Textur und durch den hohen Hohlraumgehalt der Asphaltdecke.
Dieser bewirkt, dass zum einen die Emissionen der aerodynamischen Schallquellen minimiert werden (Vermeidung des Air-Pumping), zum anderen wirkt die Asphaltschicht als akustischer Absorber. Das bedeutet, dass durch den offenporigen Asphalt dem Schallfeld Energie entzogen wird, indem die Schallwellen absorbiert anstatt wie bei dichten Fahrbahnbelägen reflektiert werden. Offenporiger Asphalt kann somit – zumindest theoretisch – auch die Antriebsgeräusche mindern. In der Praxis liegt der Frequenzbereich der Antriebsgeräusche meist unterhalb der Frequenzen, in denen die Absorption stattfindet.

In welchem Frequenzbereich eine nennenswerte Absorption stattfindet, hängt von der Schichtdicke (je größer die Schichtdicke, desto tiefere Frequenzen werden absorbiert) und auch von der Bauweise ab (einschichtig oder zweischichtig). Dies eröffnet die Möglichkeit, die Absorptionseigenschaften auf die Emissionen aus dem zu erwartenden Verkehr (bspw. Abstimmung auf hohen Lkw-Anteil) abzustimmen – sofern die baulichen Randbedingungen dies zulassen. Bei einem gut abgestimmtem 2-schichtigem offenporigem Asphalt konnten anfängliche Minderungen des Rollgeräuschpegels von 9 dB(A) gegenüber dem Referenzbelag gemessen werden (BAB 9 bei Eching und Garching)

OPA auf Gussasphalt (OPA MA)

Da Deckschichten aus offenporigem Asphalt wasserdurchlässig sind, muss die darunter liegende Binderschicht wasserdicht abgeschlossen sein, um sie vor Beschädigungen durch Wassereintritt zu schützen. Normalerweise wird dies durch das Aufspritzen einer wasserdichten Bitumenschicht auf die Binderschicht und anschließendes Aufbringen der Deckschicht erreicht. Besteht – bspw. bei Fahrbahnerneuerungen – eine intakte Gussasphaltschicht, kann die OPA-Deckschicht auch direkt auf den Gussasphalt aufgebracht werden (kurz OPA MA). Dies hat verschiedene Vorteile: Die untersten Gesteinskörner der Deckschicht können nicht in die Sperrschicht einsinken. Dieses Einsinken hätte zur Folge, dass die akustisch wirksame Schichtdicke des OPA verringert und damit das Maximum des Absorptionsspektrums zu höheren Frequenzen hin verschoben würde, was nachteilig für die Geräuschminderung wäre. Zum anderen können Fahrbahnerneuerung schneller und kostengünstiger durchgeführt werden, da eine ‚Reserve' beim Abfräsen der Deckschicht vorhanden ist und ein erneutes Aufbringen der BitumenSchicht entfällt. Probleme können allerdings durch die veränderte Schichtdicke der gesamten Fahrbahn entstehen.

Gussasphalt mit offenporiger Oberfläche (PMA)

Eine sehr neue Bauweise stellt Gussasphalt mit einer offenporigen Oberfläche dar, die in [Jannicke2009] beschrieben wird. Die Namensgebung PMA (Porous Mastix Asphalt) lehnt sich an die englische Bezeichnung für offenporige Asphalte (Porous Asphalt) an. Ausgehend von der traditionellen Herstellung von Gussasphalt wurde eine Konzept entwickelt und verfeinert, das ein Mischgut mit höherem Anteil an grober Gesteinskörnung vorsieht (> 70 M.-% im Vergleich zu traditionellem Gussasphalt mit < 50 M.-%). In ersten Versuchen konnte in einem einzigen Arbeitsgang eine Deckschicht hergestellt werden, die aus drei Schichten besteht: Eine untere ‚klassische' Gussasphaltschicht, eine dem Splittmastixasphalt ähnliche Schicht und eine Schicht mit hohem Hohlraumgehalt, der einem OPA ähnelt.
Dadurch, dass diese Schichten nicht scharf gegeneinander abgegrenzt sind, sondern in ineinander übergehen, können Scherkräfte besser abgetragen werden. Ein aufwändiger Schutz von Binder- und Tragschicht vor Nässe ist nicht notwendig, da die Deckschicht wasserundurchlässig ist. Die Entwickler erhoffen sich aus diesen Gründen eine hohe akustische und bautechnische Haltbarkeit. Die akustische Wirkung bei diesem Asphalt ergibt sich aus einer günstigen Oberflächentextur und einem hohen Hohlraumgehalt.

Regierung bricht Versprechen, alle Fakten offenzulegen

Regierung versprach Offenlegung von sämtlichen Unterlagen. Es wurde bisher aber nur ein Teil der Unterlagen offengelegt.
Siehe:
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.
„Sie können sämtliche Unterlagen bei uns einsehen", erklärte Regierungspräsidentin Maria Els vor dem überfüllten Saal in Rattenkirchen
Als sich Protest regte, lenkte Fr. 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.
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
- Abnahmeprotokoll fehlt
- Nicht alle Information über Planungen/Änderungen in Bezug auf Lärmschutz verfügbar

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 lärmmindernder Fahrbahnbelag, 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 Fahrbahnbelags 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 lärmmindernde Fahrbahnbelag 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 lärmmindernder Fahrbahnbelag 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 lärmmindernder Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert von -2 dB(A) planfestgestellt worden war. Im Zuge einer anderweitigen Planänderung vom 17.05.2013 wurde im Bereich der betroffenen Brückenbauwerke6 ein Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert von -3 dB(A) von der Regierung von Oberbayern angeordnet. Vor Wegfall der hochabsorbierenden Lärmschutzwände war also auf den Brücken ein lärmmindernder 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 Fahrbahnbelag 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 Heißbauweise auf Versiegelung) ausgeführt, der eine Minderung von -6 dB(A) technisch nicht bewerkstelligen kann. Es wurde folglich kein ausreichend lärmschützender Belag verbaut. Daher ist es nicht überraschend, dass von Anwohnern die hohe Geräuschentwicklung des Fahrbahnbelags beklagt wird.

3. Bewusst keine Verwendung der Überschussmassen 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 Überschussmassen auf deren Grundeigentum hergestellt werden können. Auch noch in einem Planergänzungsbeschluss 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.

Beispiel privater Lärmschutz in Buch am Buchrain

A94-Anwohner hält Lärm nicht mehr aus - und zahlt Schutzwall aus eigener Tasche
Corona-bedingt 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 Erdabraum – 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.

	Wichtig dabei ist, dass das Anwesen der Familie Obermaier *keinerlei* Lärmschutz von der Autobahn erhalten hatte. Der laut knatternde, unebene Waschbeton-Autobahnbelag dröhnt weit über das ganze Gebiet, das weitgehend ohne Lärmschutzwälle oder Lärmschutzwände ist

	Foto von der Fahrbahn der Isental-Autobahn in der Nähe von Buch-am-Buchrain	Die Beschwerden von betroffenen Bürgern aus verschiedenen Gemeinden, die am neuen Autobahnabschnitt der A 94 liegen, häufen sich. Nur eine Woche nach der Eröffnung klagt auch ein Anwohner aus Buch am Buchrain über „unerträglichen Lärm“.

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-laermschutz-autobahnlaerm-erding-muenchen-bayern-isentalautobahn-13796258.html

Lärmschutzwand an der A94 bei Buch am Buchrain
https://www.muenchen.tv/mediathek/video/laermschutzwand-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

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.

„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".

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 Dehnungsfugen hören wir", sagte sie.

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.

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".

12. Juni 2020 A94 : Es wird wieder lauter
https://www.sueddeutsche.de/muenchen/erding/a94-es-wird-wieder-lauter-1.4934616
Die A94 bei Außerbittlbach in der Gemeinde Lengdorf: Die Gemeinde misst dort den Verkehrslärm, doch ein erheblicher Teil der Werte darf nicht verwendet werden, weil es dabei zu witterungsbedingten Einflüssen gekommen ist.
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

Die Gemeinde Lengdorf und die Stadt Dorfen haben schon Lärmmessungen an Gebäuden machen lassen. In Lengdorf sind die Messergebnisse auf der Homepage lengdorf.de veröffentlich. Der "Immissionstechnische Bericht" des Ingenieurbüros IFB Eigenschenk aus Deggendorf zeigt, dass verwertbare Lärmmessungen nicht einfach zu machen sind - und dass ihre Aussagekraft vielschichtig ist. In Lengdorf wurde an 32 Tagen vom 23. Januar bis zum 23. Februar an sieben Adressen gemessen, alles besonders vom A 94-Verkehrslärm belastete Anwohner zum Beispiel in Außerbittlbach oder Daglspoint. In der Zusammenfassung steht gleich das Wesentliche: Die Messergebnisse zeigen, dass es zu Überschreitungen der Grenzwerte gekommen ist - doch das passierte bei Wetterlagen, bei denen die Lärmmessungen nicht gewertet werden dürfen. An 23 der 32 Tage wehte zu starker Wind, es gab Niederschlag oder beides war der Fall. Nur an neun Tagen in diesem Zeitraum war das Wetter so, wie es für verwertbare Lärmmessungen vorgeschrieben ist.

Betrachtet man die Messungen nur dieser Tage, sind die Lärmgrenzen eingehalten. Das gibt letztlich ein schräges Gesamtbild: Bei den A 94-Anwohnern gibt es zwar immer wieder massive Überschreitungen des vom Gesetzgeber noch als erträglich angesehenen Verkehrslärms. Doch das zählt nicht, weil der Wind zu stark und die Autobahnfahrbahn nass war.

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 noch Lärm trotz DSH-V-5 Fahrbahnbelag, der aber speziell bei LKW wenig Lärmminderung bringt. Am Wochenende, wenn keine/weniger LKWs unterwegs sind, ist der Lärm von der Autobahn wesentlich geringer. Das deutet darauf hin, dass der Großteil der Lärms von LKW kommt. Es wurden Messungen an einem Gebäude bei Schwindkirchen von einem beauftragten Gutachter durchgeführt. Diese Messungen ergaben die höchsten Lärmwerte im Bereich der Gemeinde Dorfen.

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 lärmmindernden 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 lärmdämpfendem 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.

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

Lärm in Obertaufkirchen

900 Unterschriften gegen den A94-Lärm aus Landkreis Mühldorf
https://www.ovb-heimatzeitungen.de/muehldorf/2019/11/11/900-unterschriften-gegen-den-a94-laerm.ovb
12. November 2019 . CSU-Landtagsabgeordneter Dr. Marcel Huber bekam stellvertretend von Josef Platschka 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

Zu laut oder erträglich? Die A94 spaltet rund um Obertaufkirchen die Anwohner
https://www.ovb-online.de/muehldorf/a94-schwindegg-obertaufkirchen-anwohner-beklagen-laerm-13165910.html
Lärmbelästigung durch neue Autobahn 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. 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 umittelbar 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!"

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.
Anwohner an 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.

Neue Autobahn A94: Pfusch bei Bauarbeiten? Lärmgeplagte Anwohner lassen nicht locker

https://www.merkur.de/lokales/erding/dorfen-ort28598/a94-autobahn-bayern-dorfen-erding-isental-laerm-wut-tempolimit-anwohner-13208575.html

von Timo Aichele
Rund um die Uhr Autobahnlärm: Die Bürger in den Orten rund um die neue A94 sind verzweifelt. Bei einem Ortstermin mit Politikern machten die Anwohner ihrer Wut Luft.

- *Seit der Eröffnung der A94 durchs Isental leiden die Anwohner unter dem Lärm.*
- *Auch von Pfusch am Bau ist die Rede.*
- *Die lärmgeplagten Anwohner wollen nicht aufgeben.*

Dorfen – Seit Anfang Oktober röhrt, brummt, pfeift und klappert es auf der neu eröffneten Teilstrecke A94 durchs Isental. Die Bürger in den anliegenden Orten sind genervt und verzweifelt. Etwa 100 Anwohner nutzten am Freitagnachmittag die Gelegenheit, um ihren Frust abzuladen. Hans Schreiner, der gemeinsame Landratskandidat von Freien Wählern, SPD und Grünen, war gekommen, um mit ihnen zu diskutieren. „Ich will Ihre Probleme und Ihre Ideen hören", sagte er vor einer Gruppe von etwa 50 Menschen vor dem Gasthaus Altmann in Außerbittlbach (Gemeinde Lengdorf).
A94 Isental: Pfusch beim Bau? Ergebnisse unter Verschluss

„Wenn man sofort was machen will, dann bleiben nur Tempolimits", erklärte Schreiner und stellte sich damit hinter eine Forderung, die überall entlang des 33 Kilometer langen Teilstücks der A 94 erhoben wird. Er kritisierte: „Das Ergebnis der Autobahn-Abnahme ist unter Verschluss. Sowas muss aber transparent passieren." Jede Firma müsse heute Daten liefern. Denn vor allem wegen der laut klappernden Rillen und Übergänge wird in diesen Tagen vielfach der Verdacht geäußert, dass hier beim Bau gepfuscht wurde.

Zum Thema: Mit jedem Tag Autobahnlärm auf dem neu eröffneten Teilstück der A94 durchs Isental werden auch die Proteste lauter. Viele Menschen entlang der Trasse sind geschockt vom Ausmaß der Belastung.
Video: So bedroht Lärm unsere Gesundheit

A94 Dorfen: Kontinuierliches Rattern treibt Anwohner in die Verzweiflung
„Es ist ein Geräusch wie von einem langsamen Maschinengewehr – ein kontinuierliches Rattern", klagte Anton Bauer, Nebenerwerbslandwirt in Außerbittlbach, einem Örtchen in einem Lärmkessel zwischen der riesigen Isentalbrücke und dem Harrainer Holz. „Der Schallschutz ist total vernachlässigt worden. Es soll sich mal einer von diesen Herren hierher trauen", sagte Bauer. Denn das ist der nächste Kritikpunkt, den Schreiner an jedem der drei Lärm-Hotspots der A94 zu hören bekam: Schallschutzwände wurden unzureichend ausgeführt oder auf Brücken gar nicht erst gebaut. An der Goldachtalbrücke, an der Lappachbrücke und an der Isentalbrücke schilderten Anwohner den Dauerlärm. „Neulich hab i gmoant, jetzt geht die Sirene. Aber es war die Autobahn", erzählte Roswitha Höhne.

Schreiner sieht ein Problem in der Partnerschaft von öffentlicher Hand und Privatwirtschaft bei Bau und Betrieb der Autobahn. „Ich halte nichts von PPP-Modellen. Die Firmen wollen ja auch etwas verdienen", sagte Schreiner bei dem Termin in Außerbittlbach über Pfusch und Kostendruck.

„Keiner überprüft, ob hier richtig geplant worden ist", beklagte Anwohner Bernhard Osterloher. „Ich komme viel rum, sowas hab ich noch nie gehört. Die Lärmschutzwände sind ein reines Designer-Projekt, damit die Autofahrer von der Brücke aus freie Sicht auf das schöne Isental haben", sagte er. Der „angebliche Flüsterbelag" ärgere ihn besonders. Das bestätigte Scheiner: „Man könnte meinen, dass das ein Asphalt-Testgelände ist – so viele unterschiedliche Beläge sind hier verbaut." Ihm sei es genauso gegangen wie vielen anderen. „Ich dachte, mein Auto ist kaputt", erzählte Schreiner von einer kurzen Fahrt auf der A94, bei der sein Wagen laut über die vielen Unebenheiten ratterte.
Wut wegen A94: Politiker bekommen Beschwerden zu hören

Unter den Besuchern des Termins waren auch die CSU-Bürgermeister Ferdinand Geisberger (Buch) und Cornelia Vogelfänger (Pastetten), die FW-Rathauschefs Ullrich Gaigl (St. Wolfgang) und Siegfried Fischer (Isen) sowie weitere Politiker. Auf ein großes Problem der Betroffenen auf dem Land wies Fischer hin: „Im Dorf- und Mischgebiet gelten andere Grenzwerte als in einem Wohngebiet." Ob Lärmschutz, Tempolimit oder Verbesserungen des Belags: „Da brauchen wir die Unterstützung aller Parteien. Lösen kann man's nur politisch."

Auch eine Gruppe aus Obertaufkirchen (Kreis Mühldorf) war gekommen. Sie hatte 900 Unterschriften an den CSU-Abgeordneten Marcel Huber übergeben. Eva Menzinger aus Hammersdorf (Gemeinde Buch am Buchrain) rief die Anwesenden dazu auf, nicht locker zu lassen. „Wir müssen bedenken, dass es vor Gericht auch Verjährungsfristen gibt. Wir dürfen nix einschlafen lassen."

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..

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

Die Fahrbahn lärmt!

Das Rollgeräusch hängt stark vom Fahrbahnbelag ab….

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.

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 Rollgeräuschs 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.

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

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.

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

GaLabau und Tiefbau

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

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.

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 geräuschdämpfende 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 Profilrillen der Autoreifen zusammengepresst wird und entweicht", erklärt der Fachmann. "Ab einem gewissen Tempo ist dieses Geräusch lauter als das der Motoren."

Wahre Kosten für Bau und Unterhalt der Isental-Autobahn werden verschleiert

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

Laut 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 € in 30 Jahren – oder - ca. 400.000 Euro pro km pro Jahr für Unterhalt
Dazu erhielt das ÖPP Konsortium eine Anschubfinanzierung von ca. 215 Mio €
Macht zusammen ca. 1100 Mio € (oder nach anderen Quellen 1.160 Mio € vertraglich zugesagte Leistungen)

Erster Ansatz zur Berechnung der wirklichen Baukosten der Isental-Autobahn:
https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/erhaltungsbedarfsprognose.html
https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StB/erhaltungsbedarfsprognose-schlussbericht.pdf

Seite 64:
Jahr 2020 : 2.762,6 Erhaltungsaufwand für Autobahnen in Deutschland
2,762 Mrd Euro / 12993 km Autobahnen = 212.622 € pro Jahr Unterhalt für alle Autobahnen (alte und neue)

Rechnung mit Durchschnittswert von 212.622 Euro pro km
212.622 € * 77 km * 30 Jahre = 491.156.820 € hochgerechneter Erhaltungsaufwand für 77 km Autobahn
Wenn man aber bedenkt, dass von den 77km ÖPP Strecke Pastetten-Marktl die 33km Isental-Neubau auf wartungsarmer Betonstrecke verlaufen und dann die erwarteten reellen Kosten pro km dafür hochrechnet, kommt man natürlich weit unter die 491 Mio Erhaltungskosten in 30 Jahren

Wenn man nun die Gesamtsumme von 1,16 Mrd Euro (für 30 Jahre) nimmt und die von der ABD deklarierten Kosten von 440 Mio Euro für Neubau und die vermuteten 400 Mio für Erhaltungsaufwand (für 30 Jahre) abzieht, bleiben ca. 320 Mio Euro spurlos verschwunden. Da die ÖPP-Verträge streng geheim sind, kann man nur vermuten, dass diese Summe von 320 Mio Euro entweder in irgendwelchen Taschen verschwindet – oder dass die echten Baukosten der Isental-Autobahn tatsächlich weit mehr als 700 Mio waren und dies aber von der Regierung und ABD im ÖPP Vertrag verborgen wird.

Wenn das ÖPP-Konsortium (Projekt A94 Forstinning – Marktl, privater Partner des Bundes die Isentalautobahn GmbH & Co. KG mit Sitz in Ampfing im Landkreis Mühldorf) für die 77 km von Forstinning nach Marktl also ca. 400.000 Euro pro km und Jahr erhält, erscheint das nicht plausibel.

Der ÖPP-Vertrag besteht aus miteinander (absichtlich?) verschachtelten Leistungen von Neubau der Isental-Autobahn und 30-jährigem Unterhalt von Isental-Autobahn plus Unterhalt für bereits bestehendes Autobahnteilstück Ampfing-Marktl. Der Inhalt des ÖPP-Vertrags wird streng geheim gehalten.

Zweiter Ansatz:
In der Schweiz wird von ca. 186.000 CHF (170.000 Euro) pro km und Jahr für Unterhalt der Nationalstraßen ausgegangen. In der Schweiz gibt es gute Informationen dazu (teils auch Zahlen aus Deutschland enthalten):
http://archiv.ivt.ethz.ch/docs/students/sa379.pdf

Berechnungen ergeben, dass in dem Delta zwischen plausiblen (170.000€) und tatsächlich gezahlten (400.000€) **monatlichen Überweisungen an das ÖPP-Konsortium die Mehrkosten der Isental-Autobahn versteckt werden.** Demnach belaufen sich die wirklichen Baukosten **auf weit über 750 Millionen Euro**, während offiziell Baukosten von 440 Millionen Euro von der Regierung angegeben werden. Andere Schätzungen gehen von über 900 Millionen Euro reellen Baukosten aus.

https://www.br.de/nachrichten/bayern/kostenexplosion-bei-isental-autobahn,QXTLSxS

Gibt es eine Kostenexplosion bei der lange umstrittenen A94 zwischen Pastetten und Heldenstein? Die sogenannte Isentalautobahn wird von einer "Öffentlich-privaten Partnerschaft" auf eigene Kosten gebaut.

Führt ÖPP zur "Schönrechnung"?
Eigentlich funktionieren ÖPP-Projekte – in der Theorie. Wie man jetzt bei der Isentalautobahn sieht, wird aber oft mit zu niedrigen Zahlen aus verschiedenen Töpfen hantiert. Für den Verkehrsexperten Christian Böttger aus Berlin hat das System: Es gebe viel zu viele Straßenbauprojekte in Deutschland und zu wenig Geld. Und deswegen greife man dann auf ÖPP zurück.

A94 Direktion erteilt Forderungen nach Lärmmessung eine Absage

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
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.

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

Lärmkartierung, die für Deutschland die Lärmausbreitung neben Autobahnen anzeigt

https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/umgebungslaermrichtlinie/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. Ansonsten könnte man die Lärmausbreitung genauer sehen und entsprechende Gegenmaßnahmen einleiten.

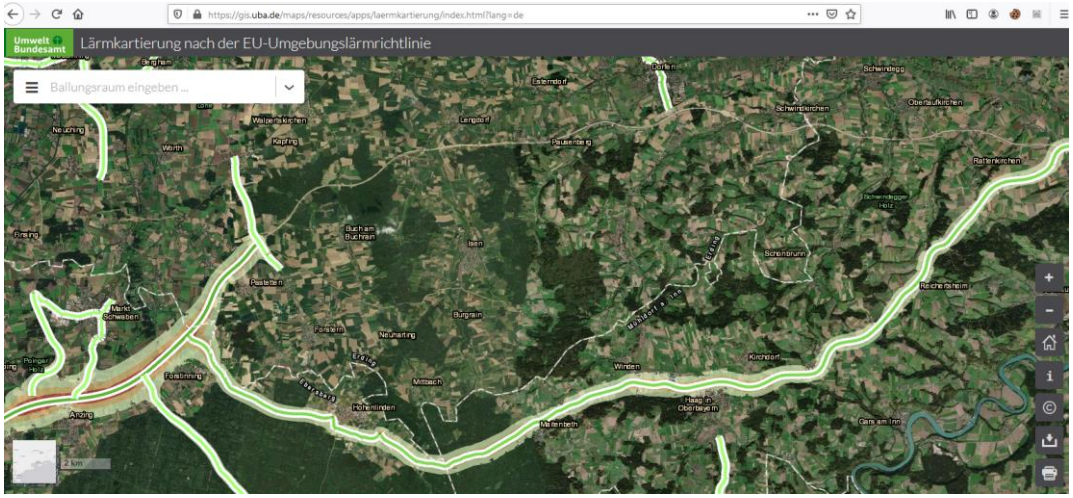
Laut Bayerisches Landesamt für Umwelt wird die Isentalautobahn erst ab 2022 in der Kartierung enthalten sein.

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

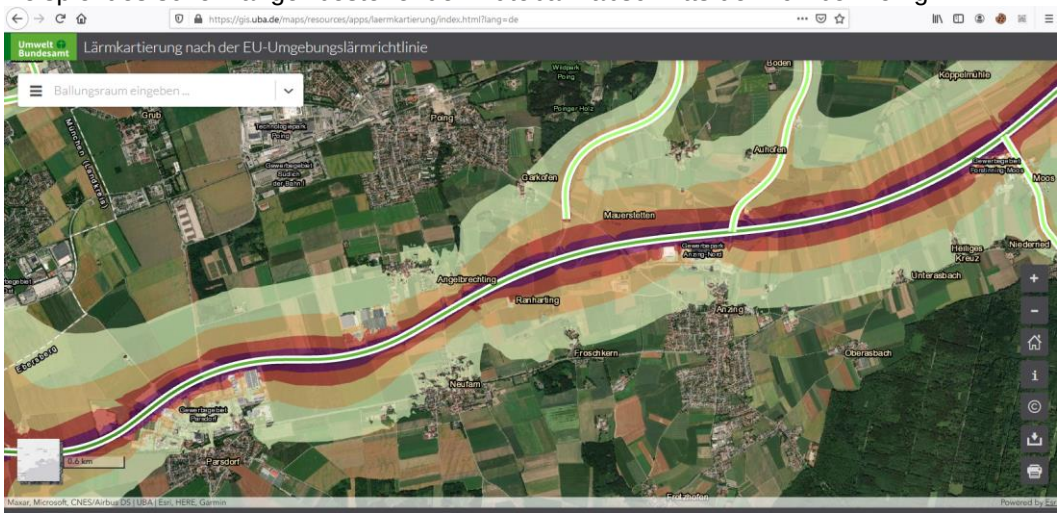
https://gis.uba.de/maps/resources/apps/laermkartierung/index.html?lang=de

Leider fehlt die Isental-Autobahn noch in der Lärmkartierung. Diese Kartierung wäre aber wichtig, um eine objektive Einschätzung der Lärmbelastung entlang der Isental-Autobahn zu erhalten.

Die Autobahn-Planer der Autobahndirektion haben die Möglichkeit, durch Eingabe bestimmter Parameter die Wirkung von Lärmschutz-Maßnahmen am Computer im Voraus zu berechnen. Insofern wäre es geboten, mit Hilfe dieser Technik den Lärmschutz an der A 94 zu optimieren. Warum wurde diese Technik bisher nicht genutzt ?



Beispiel des schon länger bestehenden Autobahnabschnitts der A94 bei Poing



Lärmproblematik mit der Betonfahrbahn war ABD schon vor 2016 von der A8 bekannt

https://www.augsburger-allgemeine.de/augsburg-land/Macht-der-Beton-die-neue-A8-zu-laut-id37659182.html
03.05.2016: Macht der Beton die neue A8 zu laut?

Die Oberfläche der neuen A8 besteht aus Beton - darüber wunderte sich jüngst ein renommierter Gutachter. Ein Gutachter bemängelt das Material, aus dem die A8 besteht. Eine Bürgermeisterin wünscht sich Asphalt. Die Autobahnbauer aber verteidigen ihr Vorgehen.
Diese Aussage ließ viele Anwohner entlang der A8 aufhorchen: In der jüngsten Gemeinderatssitzung in Zusmarshausen übte der Münchner Lärmschutzgutachter Gerhard Steger Kritik an der Oberfläche der neuen Autobahn. Der Experte, der in den vergangenen 25 Jahren viele Untersuchungen rund um Autobahnen und Bundesstraßen erstellt hat, wunderte sich darüber, dass beim Bau der neuen A8 nicht offenporiger Asphalt – für gewöhnlich Flüsterasphalt genannt – sondern Waschbeton verwendet wurde. Warum das so war, „kann ich mir beim besten Willen nicht vorstellen", sagte er. Stegner war auf Einladung der Gemeinde Zusmarshausen in dem Gremium. Denn seit dem Ausbau der Autobahn gibt es immer wieder Beschwerden einiger Anwohner: Sie empfinden die Lärmbelastung als zu hoch. Die Autobahndirektion verweist auf die eingehaltenen Lärmschutzwerte.
Vor allem im Zusmarshauser Ortsteil Streitheim findet die Diskussion mitunter hochemotional statt. Bürgermeister Bernhard Uhl ist sich nicht sicher, welche Schlüsse aus den Aussagen von Gutachter Stegner zu ziehen sind: „Da kann man sicher mal nachfragen. Ich stehe wegen dem Lärmschutz ohnehin mit den anderen Kommunen entlang der Autobahn in Kontakt." Damit der Beton durch eine andere Schicht ersetzt wird, müsste die Kommune jedoch nachweisen, dass nicht der neueste Stand der Technik beim Bau verwendet worden war.
…
Wie es nun weitergeht, ist unklar. Klar ist jedoch: In Zusmarshausen wird im Juni darüber abgestimmt, ob es künftig Lärmmessungen geben soll. Bürgermeister Uhl sagt: „Ich glaube nicht, dass man mit Messungen wirklich weiterkommt. Wo misst man wie, wie oft und zu welcher Zeit?" Weil diese so komplex und teuer sind, riet selbst Gutachter Steger davon ab.

https://www.staz.de/region/zusmarshausen/lokales/radau-ruettelpiste-a8-laerm-plagt-anwohner-id65861.html

03.08.2016 Radau von der "Rüttelpiste": A8-Lärm plagt Anwohner
Der Lärm hinter der Mauer: Seit über einem halben Jahr ist die A 8 durchgängig auf sechs Fahrstreifen ausgebaut. Obwohl in den meisten Fällen die Lärmschutzwerte eingehalten werden, bleiben die Anwohner dabei, dass die Autobahn zu laut ist, denn: "Was Laborwerte wert sind, weiß man nach dem VW-Skandal". Foto: privat

Seit der Ausbau der A 8 zwischen Augsburg und Ulm beendet ist, klagen Anwohner über Lärm. Ruhig sei nur einer – zu ruhig: Verkehrsminister Alexander Dobrindt. Auf die Anfragen, die die Autobahn-Anrainer aus dem Augsburger Land in diesem Jahr an den Bundesminister gestellt haben, gab es nie eine Rückmeldung; weder eine Eingangsbestätigung, noch ein Zwischenbescheid, noch sonst eine Nachricht. Der Frust über die ausbleibenden Antworten ist groß, denn offene Fragen gibt es einige.

Wer Schuld am Lärm hat, ist für die Anwohner klar: Der Straßenbelag und die Art des Einbaus. Eine regelrechte „Rüttelpiste" sei die neue A 8, beklagt man auch in Streitheim. In dem Ortsteil der Marktgemeinde Zusmarshausen wohnt Stefan Vogg. Er ist dritter Bürgermeister und auf die große Politik ganz und gar nicht gut zu sprechen. Der Umgang mit den Anwohnern werfe „nicht unbedingt ein positives Licht auf den Verkehrsminister", formuliert Vogg diplomatisch.

Eine der großen Fragen sei, warum beim Bau nicht lärmmindernder Asphalt verwendet wurde? Stattdessen besteht die Oberfläche der neuen Autobahn nun aus Waschbeton, der beständiger und dauerhafter ist als Asphalt. Dem Umweltbundesamt zufolge gilt er im Vergleich zu anderen Betondecken als leise. So zumindest die Theorie.
A8-Lärm: Kritik an Laborwerten

Die Bauverwaltungen gehen von einer dauerhaften Lärmminderung von zwei Dezibel auf Basis von Laborwerten aus, erläutert Vogg. Aber, betont er, dieser Wert, der den Einwohnern Streitheims als Verbesserung der Situation angepriesen wurde, sei tatsächlich wenig brauchbar. Es werde verschwiegen, „dass dies nicht eine Verbesserung zum bisherigen Asphaltbelag sei, sondern lediglich eine labormesswerttechnische Verbesserung gegenüber einem sogenannten Laborwert". Vergleichswert sei lediglich ein „theoretischer Oberflächenzustand". Dieser Laborwert stehe jedoch in keinem ermittelten Lärm-Verhältnis zum bislang vorhandenen Asphalt. Was die Messdaten der Behörden angehe, schiebt Vogg noch hinterher, wisse man spätestens nach dem VW-Skandal, was Laborwerte wert sind.

Der alte Belag, auch wenn dieser teilweise schon schadhaft gewesen sei, verursachte „nachweislich gemessen einen

Lärmpegel von drei bis vier Dezibel weniger als die neue und raue Betonfahrbahn". Diese werde inzwischen im ganzen Landkreis als „Rüttelpiste" bezeichnet, „weil die Vibrationen, zum Beispiel am Lenkrad, deutlich heftiger sind als in den nach wie vor vorhandenen Asphaltbereichen bei Brücken und Unterführungen", sagt Vogg, dem die A 8 schon lange keine Ruhe mehr lässt. „Vor dem Bau der sechsspurigen Autobahn wurde versprochen, es wird besser und leiser, stattdessen ist es lauter geworden. Was bleibt einem Bürger übrig? Auch im Sommer bei geschlossenem Fenster schlafen und wenn am Sonntag Besuch auf der Terrasse sitzt und es zu laut ist, dann geht man eben ins Haus?"

Neben dem lauten Belag beklagt Vogg den unzureichenden Lärmschutz, etwa in seinem Heimatort Streitheim. An den Lärmschutzwänden müsse nachgebessert werden. Und: „Kostenübernahme muss hier durch den Bund erfolgen und nicht durch die Kommune."

https://www.augsburger-allgemeine.de/augsburg-land/Vorstoss-fuer-Tempolimit-in-der-Nacht-auf-der-A8-id38840947.html

20.08.2016: Vorstoß für Tempolimit in der Nacht auf der A8
Vor allem nach dem sechsspurigen Ausbau der Autobahn gab es Beschwerden von Anwohnern über Verkehrslärm.

Die Anwohner sollen zumindest nachts vom Lärm entlastet werden. Nun ist die Antwort der Autobahndirektion da.

Die Beschwerden sind zwar weniger geworden, aber noch immer werden die Ortschefs von Günzburg, Burgau, Jettingen-Scheppach und Zusmarshausen auf den Lärm angesprochen, der seit dem Ausbau der A8 intensiver geworden sei.

Vor knapp einem Monat wandten sich Günzburgs Oberbürgermeister Gerhard Jauernig, Burgaus Bürgermeister Konrad Barm und Hans Reichhart, Bürgermeister von Jettingen-Scheppach, mit einem Vorschlag an die Autobahndirektion Südbayern: Von 22 bis 6 Uhr solle zwischen den Anschlussstellen Günzburg und Burgau ein Tempolimit eingeführt werden. Schließlich zeichne sich trotz mehrerer Gespräche seit November 2014 keine Lösung ab, um die Lärmbelastung zu verringern. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung in der Nacht sei aber eine Maßnahme, die sofort verwirklicht werden könne und kaum etwas koste. Außerdem wäre sie ein Signal an die Bürger, dass ihre Sorgen ernst genommen werden – und so könne zumindest das Grundbedürfnis nach einem erholsamen Schlaf erfüllt werden. Tempolimits mit dem Hinweis „Schallschutz" gebe es ja auch an vielen anderen Straßen. Nun hat die Autobahndirektion geantwortet.

In dem Schreiben aus München heißt es, dass sich durch den Brief aus Günzburg, Burgau und Jettingen-Scheppach nichts bei der Beurteilung der Situation geändert habe. Beim Ausbau der A8 sei die Lärmsituation „nach den einschlägigen Richtlinien" berechnet und die Strecke mit „aktiven Lärmschutzmaßnahmen ausgerüstet" worden. Daher sei ein Tempolimit aus Gründen des Lärmschutzes nicht nötig. Die Grenzwerte der Lärmvorsorge lägen unter der Schwelle, bei der eine Geschwindigkeitsbegrenzung zum Lärmschutz angeordnet werden könnte. Weiter heißt es in dem Schreiben: „Die aktuelle Verkehrsbelastung liegt unter dem Prognosewert, sodass die Lärmwerte weiterhin ihre Gültigkeit haben." Die Autobahndirektion erklärt zudem, dass durch die lange Bauzeit der A8 mit der Freigabe der Strecke eine Zunahme des Lärms wahrnehmbar sei und das sicher bei den Anwohnern zu Beschwerden führe. Doch die Lärmwerte lägen weit unter den Grenzwerten der Richtlinie. Sprecher Josef Seebacher sagt zudem, dass hier „rechtlich nichts geht". Höchstens bei einem Unfallschwerpunkt wäre ein Tempolimit möglich, das müsste aber auch erst einmal geprüft werden. Und die Entscheidung obliege dann dem Innenministerium.

Günzburgs Oberbürgermeister Jauernig will die Gutachten zur Überprüfung des tatsächlichen Lärms und der Straßenbeschaffenheit weiter vorantreiben um zu überprüfen, ob die Grenzwerte tatsächlich eingehalten werden und die Autobahn korrekt gebaut wurde. Wenn dieses Ergebnis vorliegt, sollen weitere Schritte geprüft werden.

Den Zusmarshauser Bürgermeister Bernhard Uhl haben in letzter Zeit weniger Beschwerden von Bürgern über Autobahnlärm erreicht. Das nächtliche Tempolimit hält Uhl zwar grundsätzlich ebenfalls für einen guten Vorschlag. Realistisch gesehen glaube er aber nicht, dass das Vorhaben umgesetzt werden könne. „Nach der momentanen Rechtslage wird das schwierig." Den meisten Lärm würden sowieso Laster verursachen, die das Tempolimit nicht betreffen würde. (cki, ebes)

Umweltbundesamt: Straßenverkehrslärm stört/belästigt mehr als die Hälfte der deutschen Bevölkerung

https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/verkehrslaerm/strassenverkehrslaerm#gerauschbelastung-im-strassenverkehr

Straßenverkehrslärm stört oder belästigt mehr als die Hälfte der deutschen Bevölkerung. Eine generelle Regelung zum Schutz vor Straßenverkehrslärm gibt es in Deutschland nicht. Nur beim Neubau oder einer wesentlichen Änderung einer Straße sind zum Lärmschutz Immissionsgrenzwerte festgelegt.

Geräuschbelastung im Straßenverkehr

Der Straßenverkehr ist seit langem die dominierende Lärmquelle in Deutschland. Mehr als die Hälfte der deutschen Bevölkerung fühlt sich durch Straßenverkehrslärm gestört oder belästigt. Das geht aus einer repräsentativen Umfrage mit etwa 2000 Teilnehmerinnen und Teilnehmern zum „Umweltbewusstsein in Deutschland 2018" hervor.

Mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie wurde 2017 die Geräuschbelastung der Bevölkerung in Ballungsräumen und an Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von mindestens drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr erfasst. Demnach sind 2,3 Millionen Menschen in Deutschland ganztags Pegeln von mehr als 65 dB(A) ausgesetzt. Nachts leiden 2,6 Millionen Menschen unter Pegeln von mehr als 55 dB(A).

Die Kartierung der EU-Umgebungslärmrichtlinie erfasst jedoch nicht alle Belastungen durch den Straßenverkehrslärm. Nach überschlägigen Berechnungen ist etwa die Hälfte der bundesdeutschen Bevölkerung durch Straßenverkehrslärm mit Mittelungspegeln von mindestens 55 dB(A) tags beziehungsweise 45 dB(A) nachts ausgesetzt. Circa 15 Prozent werden sogar mit Pegeln von mindestens 65 dB(A) tags beziehungsweise 55 dB(A) nachts belastet.
Gesundheitliche Folgen erhöhter Lärmbelastung

Lärm löst abhängig von der Tageszeit (Tag/Nacht) unterschiedliche Reaktionen aus. Im Allgemeinen sind bei Mittelungspegeln innerhalb von Wohnungen, die nachts unter 25 dB(A) und tags unter 35 dB(A) liegen, keine nennenswerten Beeinträchtigungen zu erwarten. Diese Bedingungen werden bei gekippten Fenstern noch erreicht, wenn die Außenpegel nachts unter 40 dB(A) und tags unter 50 dB(A) liegen. Tagsüber ist bei Mittelungspegeln über 55 dB(A) außerhalb des Hauses zunehmend mit Beeinträchtigungen des psychischen und sozialen Wohlbefindens zu rechnen. Um die Gesundheit zu schützen, sollte ein Mittelungspegel von 65 dB(A) am Tage und 55 dB(A) in der Nacht nicht überschritten werden.

Was ist Straßenverkehrslärm?

Straßenverkehrslärm ist Lärm von Fahrzeugen auf öffentlichen Straßen (Bundes-Autobahnen, Bundes-, Landes-, Gemeindestraßen und öffentlichen Parkplätzen). Geräusche von Fahrzeugen auf Betriebs- oder Werksgeländen, im Anlieferbereich von Verkaufseinrichtungen (z. B. Supermärkten) einschließlich auf den dazugehörenden Parkplätzen, zählen nicht zum Straßenverkehrslärm. Dies ist Gewerbelärm. Regelungen zum Gewerbelärm enthält die Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm).

Welche Faktoren haben einen Einfluss auf den Straßenverkehrslärm?

Die Lärmbelastung wird im Wesentlichen durch die Verkehrsstärke und die Lärmemissionen der Fahrzeuge bestimmt. Auch das Verhalten des Fahrzeugführers (vor allem im Hinblick auf Geschwindigkeit und Motordrehzahlen) ist ausschlaggebend. Weitere wichtige Einflussgrößen sind die Kombination von Reifen und Fahrbahn sowie die geometrischen Verhältnisse bei der Schallausbreitung.

Die von Kraftfahrzeugen ausgehenden Geräusche sind hauptsächlich Antriebsgeräusche (Motor sowie Ansaug- und Abgastrakt, Getriebe) und das Reifen-Fahrbahn-Geräusch. Dabei hängen die Antriebsgeräusche in erster Linie von der Drehzahl des Motors, die Reifen-Fahrbahn-Geräusche dagegen von der Geschwindigkeit des Kraftfahrzeuges und der Beschaffenheit von Reifen und Fahrbahn ab.

Bei Pkw mit klassischem Verbrennermotor ist bei konstanter Geschwindigkeit - je nach Fahrbahnoberfläche und Gang - das Reifen-Fahrbahn-Geräusch ab etwa 30 km/h dominant, bei Lastkraftwagen ab etwa 60 km/h.

Das Reifen-Fahrbahn-Geräusch wird neben der Fahrzeuggeschwindigkeit sowohl von der Wahl des Reifens als auch von Art und Zustand der Fahrbahn beeinflusst. Die Bandbreite des Reifeneinflusses liegt bei marktüblichen Reifen bei etwa drei bis vier dB(A). Der Einfluss des Fahrbahnbelags kann deutlich größer sein. So erzeugt ein grobes Pflaster um sechs bis zehn dB(A) höhere Pegel als ein glatter Gussasphaltbelag. Ein moderner geräuschmindernder Straßenbelag kann dagegen um bis zu acht dB(A) leiser als der Referenzbelag sein.

Minderung des Straßenverkehrslärms - Prioritätenfolge

Eine deutliche Minderung des Straßenverkehrslärms lässt sich nur durch eine Vielzahl aufeinander abgestimmter Einzelinstrumente erreichen: von der Fahrzeugtechnik über das Steuerrecht bis zur Verkehrsplanung. Zunächst soll Verkehr vermieden (z. B. „Stadt der kurzen Wege", Abschaffung der Pendlerpauschale), dann auf umweltschonendere Verkehrsmittel (Fuß, Fahrrad, Bus, Straßenbahn, Bahn) verlagert, und erst zuletzt sollen die Lärmwirkungen durch technische Maßnahmen vermindert werden. Technische Minderungsmaßnahmen an der Lärmquelle wirken flächendeckend und haben insofern Vorrang vor nur lokal wirksamen Lärmschutzwänden, -wällen oder -fenstern. Instrumente zur Minderung der Geräuschemissionen zielen auf leisere Fahrzeuge und Fahrbahnbeläge ab. Bei den im Folgenden genannten technischen, organisatorischen und planerischen Maßnahmen lassen sich die möglichen Minderungen auch bei Kombinationen der Maßnahmen in der Regel nicht addieren.
Lärmminderung am Kraftfahrzeug

Die Geräusche des Verbrennungsmotors können durch entsprechende Konstruktion und durch Kapselung (Busse, Lkw) reduziert werden. Ein Schalldämpfer mindert den Schall aus der Abgasanlage. Beim Elektrofahrzeug entfällt das Abgasanlagengeräusch gänzlich, das Antriebsgeräusch weitgehend. Es gibt deutliche Unterschiede beim Außengeräuschpegel von verschiedenen Kraftfahrzeugen. Durch Absenkung der Geräuschgrenzwerte kann der Lärm am Kraftfahrzeug selbst gemindert werden. Richtlinien der EU und analoge Regelungen der UNECE, die in die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) übernommen wurden, legen Messverfahren und Emissionsgrenzwerte für das Fahrgeräusch (Maximalpegel der beschleunigten Vorbeifahrt in 7,5 Metern Abstand) für verschiedene Fahrzeugkategorien fest. Will ein Hersteller ein neues Modell auf den Markt bringen, muss er zunächst mit einem Prototyp des Modells nachweisen, dass er den Geräuschgrenzwert einhält (Typprüfung oder Homologation). Der Hersteller muss später durch regelmäßige Kontrollmessungen an Stichproben sicherstellen, dass auch die Fahrzeuge der Serienproduktion den Geräuschgrenzwert einhalten.

Messungen des Umweltbundesamtes haben jedoch gezeigt, dass eine deutliche Senkung der Geräuschgrenzwerte für die Typprüfung nur eine geringe Verbesserung der Geräuschemissionen im realen Verkehr bewirkt hat. Die größten Minderungen sind bei Lkw innerorts mit bis zu fünf dB(A) zu verzeichnen, wogegen Pkw bei Konstantfahrt heute im Mittel noch genauso laut wie vor 25 Jahren sind. Eine wesentliche Ursache hierfür ist, dass die Betriebsbedingungen bei der Typprüfung relativ fern von der Realität sind. Deshalb entwickelte die UNECE ein neues Messverfahren für die Geräuschtypprüfung von Kraftfahrzeugen. Besteht der Verdacht, dass die Grenzwerte überschritten werden, kann die Polizei eine Vorführung bei einer Prüfstelle veranlassen. Sie kann auch darauf dringen, dass die festgestellten Mängel behoben werden (z. B. bei fehlender oder defekter Abgasanlage).

Emissionsgrenzwerte für Reifen

Im Jahr 2001 wurden erstmals Grenzwerte für das Rollgeräusch von Reifen in der EU eingeführt. Diese Grenzwerte sind in 2009 verschärft worden. Seit 1. November 2012 muss der Kraftstoffverbrauch, die Nasshaftung und die Geräuschklassifizierung des Reifens auf einem Label (Aufkleber oder Etikett) angeben werden. Das neue Label ähnelt dem von weißer Ware bekannten Energieverbrauchslabel. So können Verbraucherinnen und Verbraucher beim Kauf neuer Reifen sehen, welche Umwelteigenschaften sie haben und dies in die Kaufentscheidung einbeziehen. Die Bandbreite des Reifeneinflusses liegt bei marktüblichen Reifen bei etwa drei bis vier dB(A).
Lärmmindernde Fahrbahnbeläge

Da das Reifen-Fahrbahn-Geräusch bei Pkw bereits ab circa 30 km/h (bei Lkw ab circa 60 km/h) die dominierende Geräuschquelle ist, kann der Einsatz von lärmmindernden Fahrbahnbelägen die Lärmbelastung verringern. Geringe Reifen-Fahrbahn-Geräusche können durch Absorption (z. B. offenporiger Asphalt OPA) oder durch günstige Fahrbahnoberflächen (z. B. lärmarmer Splittmastixaspalt SMA 8 LA, lärmoptimierter Asphalt LOA 5 D, Dünnschichtbelag im Heißeinbau auf Versiegelung DSH-V 5) erzielt werden. Die akustischen Besonderheiten der unterschiedlichen Fahrbahnoberflächen sind als Korrektur DStrO in den RLS-90 ausgewiesen. Ein moderner geräuschmindernder Straßenbelag kann um bis zu acht dB(A) leiser als der Referenzbelag sein. Pflaster führen zu deutlich lauteren Geräuschen als der Referenzbelag, ebenso mangelhafte Fahrbahndecken mit Schlaglöchern oder Kanaldeckel mit Niveauunterschied.

Geschwindigkeitsbegrenzung

Eine Reduzierung der Geschwindigkeit reduziert grundsätzlich auch den Lärm. Mit der Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann daher der Straßenverkehrslärm gesenkt werden. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung nach Paragraf 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 3 der Straßenverkehrsordnung kann von jeder betroffenen Bürgerin und jedem betroffenen Bürger bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde beantragt werden. Der Erfolg der Geschwindigkeitsbegrenzung hängt jedoch entscheidend davon ab, ob sie eingehalten wird. Dies wird meist nur durch konsequente Geschwindigkeitskontrollen („Radarfallen") erreicht. Eine Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h vermindert den Lärmpegel je nach Lkw-Anteil um zwei bis drei dB(A).

Lkw-Fahrverbot
Ein Lastkraftwagen ist durchschnittlich so laut wie zwanzig Personenkraftwagen. Bei einer Straße mit hohem Lkw-Verkehr kann durch Umleitung der Lkw die Belästigung der Anwohnerinnen und Anwohner deutlich gesenkt werden. Eine solche Regelung soll nicht zu Lasten von Anwohnerinnen und Anwohnern anderer Straßen gehen.

Verkehrsfluss
Die Verbesserung des Verkehrsflusses senkt die Geräuschemissionen, da Beschleunigungen entfallen. Die Verstetigung des Verkehrsflusses kann durch die koordinierte Steuerung von Ampeln („Grüne Welle“) und durch Kreisverkehre an Kreuzungen erreicht werden. Der mögliche Minderungseffekt beträgt circa ein dB(A).
Abschirmung

Feste Hindernisse wie Schallschutzwände, -wälle, Überdeckungen, Einhausungen behindern die Ausbreitung des Schalls. Erst wenn die Sichtverbindung vom betroffenen Gebäude zur Straße unterbunden ist, wird der Straßenverkehrslärm gemindert. Bei Wänden oder Wällen hat deshalb die Höhe entscheidenden Einfluss auf die lärmmindernde Wirkung. Bei gleicher Höhe ist die Lärmschutzanlage umso wirksamer, je näher sie an die Straße gebaut wird. Die Anlage muss ausreichend lang sein, damit von den Seiten kein Lärm eindringt. Die Lärmminderung beträgt bei Wällen oder Wänden typischerweise fünf bis zehn dB(A), in günstigen Fällen zehn bis 15 dB(A). Bei Mitwind- und Inversionswetterlagen verschlechtert sich die lärmmindernde Wirkung deutlich.

Schallschutzfenster
Ist kein aktiver Schallschutz (Maßnahmen an der Quelle oder am Ausbreitungsweg) möglich oder reicht dieser nicht aus, können die Innenräume durch erhöhte Schalldämmung der Außenbauteile (passiver Schallschutz) vor Lärm geschützt werden. Die Außenbereiche (Garten, Terrasse, Balkon) bleiben dabei jedoch laut. Außenbauteile sind Fenster, Wände, Dächer, Türen oder Rollladenkästen. Die Bauteile mit der geringsten Schalldämmung müssen zuerst verbessert werden. Das sind in der Regel die Fenster. Schallschutzfenster besitzen gegenüber normalen Fenstern eine erhöhte Schalldämmung. Schallschutzfenster wirken allerdings nur, wenn sie geschlossen sind, bei gekippter Stellung ist die Schalldämmung nicht besser als bei normalen Fenstern. Der Einbau von Schallschutzfenstern muss oft mit Lüftern verbunden werden, da sonst der Luftwechsel für Sauerstoffzufuhr und Feuchteabtransport nicht gewährleistet ist. Viele Länder und Kommunen haben Förderprogramme zum Einbau von Schallschutzfenstern an hochbelasteten Straßen aufgelegt.

Lärmvorsorge - Neubau oder wesentliche Änderung einer Straße
Beim Neubau oder einer wesentlichen Änderung einer Straße, sind in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. Bundes-Immissionsschutzverordnung) Immissionsgrenzwerte für den Lärmschutz an Verkehrswegen (Lärmvorsorge) festgelegt. Eine wesentliche Änderung an einem Straßenverkehrsweg liegt vor, wenn:

die Straße um einen oder mehrere durchgehenden Fahrstreifen erweitert wird oder
der Beurteilungspegel durch einen baulichen Eingriff um mindestens 3 dB(A), bzw. auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird (gilt nicht in Gewerbegebieten).

Liegt ein Neubau oder eine wesentliche Änderung am Straßenverkehrsweg vor, gelten folgende Immissionsgrenzwerte:

an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen

tags: 57 dB(A)
nachts: 47 dB(A)

in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten

tags: 59 dB(A)
nachts: 49 dB(A)

in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten

tags: 64 dB(A)
nachts: 54 dB(A)

in Gewerbegebieten

tags: 69 dB(A)
nachts: 59 dB(A)

Die Verkehrslärmschutzverordnung enthält auch die Vorschrift, wie die Geräuschbelastung vor den Gebäuden der Betroffenen errechnet wird. Die Berechnung ist zwingend vorgeschrieben, Messungen sind nicht vorgesehen. ***Einfluss auf die Lärmimmissionen haben unter anderem die Anzahl der Fahrzeuge und deren Geschwindigkeit, der Fahrbahnbelag, die Steigung der Straße und der Abstand des Gebäudes zur Straße.*** *Überschreitet die errechnete Belastung (der Beurteilungspegel) die festgelegten Immissionsgrenzwerte, muss der Schallschutz verbessert werden. Bauliche Schallschutzmaßnahmen an der Straße (zum Beispiel Schallschutzwände oder -wälle) haben Vorrang. Wenn allerdings die Kosten für diese Schutzmaßnahmen unverhältnismäßig sind, sind Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen Gebäuden (zum Beispiel Schallschutzfenster) als letzte Möglichkeit vorzusehen. Die abschirmende Wirkung von Schallschutzwänden oder -wällen wird nach den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen" (RLS-90) berechnet. Die Berechnung der erforderlichen Schalldämmung der Außenwände und Fenster erfolgt nach der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. Bundes-Immissionsschutzverordnung). Neubau und oft auch erhebliche bauliche Eingriffe erfordern ein Planfeststellungsverfahren. In diesem Verfahren können die von der Planfeststellung betroffenen Personen ihre Rechte und Interessen geltend machen. Dabei sind Fristen zu beachten.*
Lärmsanierung - Lärmschutz an bestehenden Straßen

Eine generelle Regelung zum Schutz vor Straßenverkehrslärm gibt es für Bestandsstraßen in Deutschland nicht, damit besteht auch kein Rechtsanspruch auf Lärmsanierung. Die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes kann als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden und wird nur vorgenommen, wenn der Beurteilungspegel die Auslösewerte für die Lärmsanierung überschreitet:

an Krankenhäuser, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie Kleinsiedlungsgebieten

tags: 67 dB(A)
nachts: 57 dB(A)

in Kerngebieten, Dorfgebieten, Mischgebieten

tags: 69 dB(A)
nachts: 59 dB(A)

in Gewerbegebieten

tags: 72 dB(A)
nachts: 62 dB(A)

Als Teil des nationalen Verkehrslärmschutzpakets II wurden die Auslösungswerte für Bundesfernstraßen mit Inkrafttreten des Bundeshaushalts 2010 um 3 dB(A), auf die oben angegebenen Werte, gesenkt. Der Bund stellt für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) jährlich ca. 65 Millionen Euro zur Verfügung. Für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen wurden zwischen 1978 und 2015 insgesamt 1,1 Milliarden Euro aufgewandt. Das UBA hat sich zusammen mit vielen anderen Institutionen wiederholt für eine gesetzliche Regelung der Lärmsanierung eingesetzt. Um die Gesundheit zu schützen (unter anderem eine mögliche Zunahme des Herzinfarktrisikos), sollte in einer ersten Stufe ein Beurteilungspegel von 65 dB(A) am Tage und 55 dB(A) in der Nacht nicht überschritten werden. Einige Bundesländer und Kommunen haben sich der Lärmsanierung angeschlossen