

Antrag auf rechtliche Prüfung des nachteiligen Lärmschutzes durch Änderung bei den Lärmschutzwänden A94 im Gemeindegebiet Dorfen

Die GAL Dorfen möchte Aufklärung darüber, warum auf den gesamten 33 Kilometer der Neubaustrecke A 94 Pastetten - Heldenstein, und damit insbesondere auch im Gemeindegebiet Dorfen, durch die Planänderung 2015 der Lärmschutz von den planenden Behörden ganz erheblich reduziert werden konnte.

Die GAL Dorfen beantragt, infolge der nun neu bekannt gewordenen Indizien, den Sachverhalt und die daraus resultierenden Rechtsansprüche der Gemeinde und der Anwohner prüfen zu lassen.

1. Prüfung einer doppelten Entwertung des Lärmschutzes auf den Brücken im Gemeindegebiet Dorfen

Die Herabsetzung des Lärmschutzes betrifft konkret 20 Brücken im Bereich der A94 Pastetten-Heldenstein,

- im Abschnitt Pastetten-Dorfen 7 Brücken,
- im Abschnitt Dorfen-Heldenstein 13 Brücken.

Die Regierung von Oberbayern hat mit der Planänderung vom 22.05.2015 (Planänderungsunterlagen vom 22.05.2015, Planänderungsbeschluss vom 12.08.2015) die Materialeigenschaften von Lärm- und Immissionsschutzwänden auf allen Brücken geändert, wodurch der Lärmschutz ganz erheblich herabgesetzt wurde. Ziel dieser Änderungen an allen Lärmschutzwänden auf den Brückenbauwerken war, *durchsichtige*, dabei jedoch *reflektierende* Wände einzusetzen, die einen ganz erheblich geringeren Schallschutz erbringen. Dafür wurden die zuvor *überall festgeschriebenen bestmöglichen hochabsorbierenden* Lärmschutzwände „geopfert“ (zum Nachteil der AnwohnerInnen).

Die Begründung einer verbesserten „Optik“ überzeugt nicht und ist fachlich nicht nachvollziehbar.

Zusätzlich wurden die Änderungen an der Ausgestaltung der Lärmschutzwände jedoch je nach Brückenbauwerk auch noch auf *unterschiedliche Art und Weise* ausgeführt.

Bei den meisten, nämlich an 16 Brücken von den insgesamt 20 Brücken, wurden unterhalb der neu eingeführten durchsichtigen und voll reflektierenden Schutzwandanteile der ursprüngliche *hochabsorbierende* Lärmschutz *beibehalten*, die hochwirksamen Elemente wurde also nur *in der Höhe* massiv reduziert. Im Ergebnis wurden damit Lärmschutzwände geplant, die nur noch im unteren Bereich (i.d.R. 1,2 m bis 2,0 m) eine Lärmabsorption bieten und im oberen Bereich transparent und reflektierend ausgebildet sind. Diese Lärmschutzwände haben eine erheblich reduzierte, aber noch teilweise schallabsorbierende Wirkung.

Anders bei den drei Brücken im Gemeindegebiet Dorfen (Bereich Pastetten-Dorfen):

- K30/1 - Unterführung Kreisstraße 2086
- K30/2 - Unterführung Staatsstraße 2086
- K31/1 - Brücke über das Lappachtal

(Und eine Brücke K27/1 Kopfsburg, die außerhalb des Gemeindegebietes Dorfen liegt)

Hier wurde im unteren Bereich der Lärmschutzwand (1,2 m bis 2,0 m Höhe) – also direkt auf dem Straßenbelag und somit an der Lärmquelle der Reifengeräusche – sogar auf diese *hochabsorbierenden* Schutzwandanteile *vollständig verzichtet* und lediglich lichtdichtes Plexiglas als voll reflektierende Schutzwand verwendet. Hierdurch entsteht eine „Spritzschutzwand“, die keinen Schall absorbiert, sondern Schall vollständig reflektiert (im unteren Bereich lichtdicht und reflektierend, im oberen Bereich transparent und reflektierend). Diese Bauweise ist im Lärmschutz die schlechteste Variante, weil die Wand *vollständig jede Lärmabsorptionswirkung* verliert.

Der Schallschutz wurde also auf allen 20 Brücken im Bereich der A94 Pasteten-Heldenstein ganz erheblich herabgesetzt, jedoch bei 16 Brücken sind noch teilweise schallabsorbierende Wirkungen gegeben. Bei den drei Brücken (K30/1, K30/2, K31/1) im Gemeindegebiet Dorfen (sowie Brücke K27/1 Kopfsburg) wurden dagegen auch noch die verbleibenden Reste der absorbierenden Wirkung vollständig gestrichen.

Der Lärmschutz an den drei Brücken (K30/1, K30/2, K31/1) im Gemeindegebiet Dorfen wurde im Ergebnis doppelt entwertet.

Diese Ungleichbehandlung in der Ausgestaltung der Lärmschutzwände, die für uns technisch nicht nachvollziehbar ist, wird in der Planänderung nicht begründet.

Warum wurden im Gemeindebereich Dorfen andere, für den Lärmschutz doppelt nachteilige Materialien verwendet?

Die besondere Benachteiligung der Stadt Dorfen erfordert eine rechtliche Prüfung.

2. Prüfung der fehlerhaften räumlichen Kompensation bei der „Änderung von Lärm- und Immissionsschutzwänden sowie des Fahrbahnbelags vom 22.05.2015“

Die GAL Dorfen bezweifelt die von der Regierung von Oberbayern in der Planänderung von 2015 behauptete Kompensation im Lärmschutz.

In der Planänderung der Regierung von Oberbayern vom 22.05.2015 (Planänderungsunterlagen vom 22.05.2015, Planänderungsbeschluss vom 12.08.2015) wurde als vermeintlicher Ausgleich für die Verschlechterungen des Lärmschutzes durch die gestrichenen hochabsorbierenden Lärmschutzwände eine Änderung des Fahrbahnbelags vorgenommen.

Zitat:

„Zudem ist die Anordnung des lärmindernden Fahrbahnbelages im Bereich von Bau-km 23+000 bis Bau-km 25+045 und von Bau-km 32+950 bis Bau-km 34+423 erfolgt, um nachteilige schalltechnische Auswirkungen aus dem Ersatz der hochabsorbierenden und lichtdichten Schutzwände durch reflektierende, transparente Schutzwände und Schutzwandanteile in diesen Bereichen (vgl. Unterlage 1 E, Anlage 1) zu vermeiden.“

[Gründe Ziffer 2., Seite 8 des Planänderungsbeschlusses, Planänderung vom 22.05.2015]

Interessanterweise befindet sich der Bereich, in dem der lärm mindernde Fahrbahnbelag neu angeordnet wurde, weit außerhalb des Bereichs der Brückenbauwerke. Die Brücken K30/1 (Unterführung Kreisstraße 2086), K30/2 (Unterführung Staatsstraße 2086) und K31/1 (Brücke über das Lappachtal) befinden sich jeweils bei Bau-Kilometer 30 bzw. Bau-Kilometer 31.

Der neu festgesetzte lärm mindernde Fahrbahnbelag -3 dB(A) befindet sich einerseits mit Bau-Kilometer 23+000 bis Bau-Kilometer 25+045 (Anschlussstelle Lengdorf) ca. 5 Kilometer westlich und mit Bau-Kilometer 32+950 bis Bau-Kilometer 34+423 (Eck bei Dorfen bis Anschlussstelle Dorfen B15) ca. 2 Kilometer östlich der betroffenen Brückenbauwerke.

Es ist evident, dass ein besserer, lärm mindernder Fahrbahnbelag an einer völlig anderen Stelle, nicht die gestrichenen hochabsorbierenden Lärmschutzwände kompensieren kann.

Es ergab sich somit eine reine Verschlechterung für die direkten AnwohnerInnen der Brücken. Wie soll ein angeblich unveränderter Lärmschutz durch einen lärm mindernden Fahrbahnbelag wirksam sein, der Kilometer entfernt aufgetragen wurde?

Der Lärm, der beispielsweise direkt auf der Lappachtal-Brücke entsteht, schallt über das ganze Tal und beeinträchtigt die Dorfener Bevölkerung. Die nachteiligen schalltechnischen Auswirkungen durch die Verschlechterung der Lärmschutzwände wurden im Ergebnis nicht ausgeglichen.

Die planende Behörde hat versucht, durch die Anbringung eines lärm mindernden Fahrbahnbelags an anderer Stelle den **Gesamtumfang des aktiven Lärmschutzes im Bereich Pastetten - Dorfen** durch einen rechnerischen Trick einzuhalten!

Die fehlende, weil räumlich nicht deckungsgleiche Kompensation vom Lärmemissionen wird in der behördlichen Planänderung nicht thematisiert und folglich auch nicht begründet. Eine evidente *Lärmsteigerung am Ort der Emission* wird verschwiegen. Die Planänderung 2015 des Planfeststellungsbeschlusses dürfte rechtswidrig sein.

Hieraus dürften sich neue Rechtsansprüche für die Stadt Dorfen und die Anwohner ergeben. Die GAL Dorfen fordert eine rechtliche Überprüfung.

Die beteiligten Behörden – jedoch nicht die bislang unbeteiligte Stadt Dorfen – haben der Planänderung Lärmschutzwände A94 von 2015 trotzdem zugestimmt. Wir fordern insbesondere auch das Landratsamt Erding auf, die Gründe für die Zustimmung offenzulegen, obwohl bei genauerem Hinschauen ersichtlich war, dass sich Nachteile für die Dorfener Bevölkerung ergeben.

3. Prüfung der von vornherein nicht möglichen Kompensation bei der „Änderung von Lärm- und Immissionsschutzwänden sowie des Fahrbahnbelags vom 22.05.2015“

Im Bereich der oben dargelegten geänderten Lärmschutzwände auf den Brücken im Gemeindegebiet Dorfen war eine Kompensation der Lärmverschlechterung durch einen geänderten Fahrbelag von vornherein ausgeschlossen.

Von Bau-Kilometer 25+045 (ca. Anschlussstelle Lengdorf) bis Bau-Kilometer 32+950 (ca. Eck), also exakt im Bereich der o.g. verschlechterten Brückenbauwerke, war bereits vor der Planänderung von 2015 ein Fahrbelag mit einem Korrekturwert von -3 dB(A) vorgesehen. Die angebliche Kompensation in der Änderung 2015 konnte damit sowieso nicht eintreten.

Im Zuge einer Planänderung vom 17.5.2013 (Hangsicherungsmaßnahmen, Planänderungsunterlagen vom 17.05.2013, Planänderungsbeschluss vom 20.11.2013) wurde in diesem Bereich von Bau-Kilometer 25+045 (ca. Anschlussstelle Lengdorf) bis Bau-Kilometer 32+950 (ca. Eck) bereits ein Fahrbelag mit einem Korrekturwert von -3 dB(A) von der Regierung von Oberbayern angeordnet, um die nachteiligen schalltechnischen Auswirkungen aus neu erforderlichen Hangsicherungsmaßnahmen auszugleichen. Unter anderem mussten Bohrpfehlwände und Stützwände an der Autobahn eingesetzt werden und die Höhe und der Winkel der Böschungen geändert werden. Die daraus resultierenden Lärmschutzverschlechterungen sollten durch die geringe Verbesserung des Belages mit einem Korrekturwert von -1 dB(A) ausgeglichen werden.

Es überrascht, dass die gleiche planende Behörde also 2 Jahre später im Jahr 2015 für weitere Lärmschutzverschlechterungen (vollständige Streichung der hochabsorbierenden Lärmschutzwände auf den Brücken, siehe oben) erneut versucht, mit einer Verbesserung des Belages eine Kompensation herbei zu argumentieren.

Diese Kompensationsmöglichkeit war auf der Strecke also bereits ausgeschöpft.

Anscheinend kam man nun auf die Idee, den lärm mindernden Fahrbelag einfach anderswo aufzubringen.

4. Prüfung der fehlerhaften rechnerischen Kompensation bei der „Änderung von Lärm- und Immissionsschutzwänden sowie des Fahrbelags vom 22.05.2015“

Zudem muss beachtet werden, dass schon im Planfeststellungsbeschluss A94 Pastetten - Dorfen von 03.12.2009 auf der gesamten Neubaustrecke ein lärm mindernder Fahrbelag mit einem Korrekturwert von -2 dB(A) planfestgestellt worden war.

Die Planungsbehörde argumentierte stets mit einem bestmöglichen technischen Lärmschutz für die Bevölkerung im Isental. Darauf basierend wurden auch alle Rechtsmittel gegen den Planfeststellungsbeschluss abgewehrt.

Folglich ist schon rechnerisch eine Kompensationswirkung durch einen neu festgesetzten Fahrbelag mit einem Korrekturwert von -3 dB(A) *maximal* in Höhe von im Ergebnis -1 dB(A) denkbar. Die Regierung von Oberbayern legt in der o.g. Planänderung von 2015 nicht dar, in welchem Verhältnis eine Lärmkompensation durch den Belag tatsächlich rechnerisch stattfindet. Nur indirekt kann die minimale Lärmkompensation von nur -1 dB(A) durch den verbesserten Fahrbelag herausgelesen werden.

Mit keinem Wort wird in der Planänderung 2015 demgegenüber über die Höhe des gestiegenen Schalldruckpegels in dB(A) in Folge der gestrichenen hochabsorbierenden Lärmschutzwände informiert.

Eine behauptete Kompensation bedarf aber der Darlegung der Auswirkungen der Änderungen auf beiden Seiten, um einen gegenseitigen Ausgleich der Wirkungen überhaupt zu belegen. Diese Darlegung wird unterlassen, weshalb der Behörde ein gravierender Abwägungsfehler unterlaufen sein dürfte.

5. **Nachprüfung der tatsächlichen Auswirkungen der Lärmschutzverschlechterung durch die „Änderung von Lärm- und Immissionsschutzwänden sowie des Fahrbahnbelags vom 22.05.2015“**

Nach den Richtlinien für Straßenbau RLS-90 hat eine hochabsorbierende Lärmschutzwand einen Reduktionswert des Schalldruckpegels von mindestens -8 dB(A). Es ist jedoch davon auszugehen, dass die hochabsorbierenden Lärmschutzwände nach dem aktuellen Stand der Technik (RLS-90 sind auf dem Stand des Jahres 1990) eine noch deutlich höhere Absorptionswirkung haben, vermutlich von mindestens -11 dB(A).

Gleichzeitig weisen reflektierende Schutzwände nach den RLS-90 eine sehr geringe Minderungswirkung des Geräuschpegels von weniger als -4 dB(A) aus. In den vorliegenden Fällen an den o.g. Brücken dürfte die Lärminderungswirkung noch deutlich geringer sein, weil es durch zwei gegenüberliegende reflektierende Schutzwände (beide Seiten der Brücken) zu einer sich aufschaukelnden *Mehrfachreflexion* in der Lärmentwicklung kommt. Diese Wechselwirkung soll nach den RLS-90 unbedingt vermieden werden, wurde auf den Brücken hier aber bewusst hervorgerufen. Schließlich fordert die RLS-90 auch, die Wechselwirkung von hohen Fahrzeugaufbauten mit reflektierenden Schutzelementen zu vermeiden. Denn durch den senkrechten Aufbau beispielsweise von Lkw-Anhängern wird der Lärm zwischen der reflektierenden Schutzwand und der Lkw-Wand hochgeschaukelt.

Bei einer Autobahnbrücke wie der Lappachtal-Brücke ist durch die große Nähe der voll reflektierenden Schutzwand zu den fahrenden Lkw dieser sich steigernde Effekt der Mehrfachreflexion sicherlich stark. Die im Zuge der Planänderung 2015 angebrachten reflektierenden Schutzwände dürften deshalb insgesamt durch die Mehrfachreflexionen nur eine minimale Lärmschutzwirkung ausweisen.

Vollständig *reflektierende Schutzwände* anstatt *hochabsorbierender Schutzwände* bei einer neu geplanten Autobahn auf Brückenbauwerken bewusst einzuplanen, dürfte schon nach den RLS-90 gegen den Stand der Technik im Lärmschutz sprechen. Eine solche verschlechternde Umplanung im Jahr 2015 vorzunehmen, ist nicht zu begründen.

Unter dem Strich bringt der Vergleich von

- hochabsorbierenden Lärmschutzwänden mit lärm mindernden Belag -3 dB(A) (ursprüngliche, behördlich festgestellte Planung bis 2015) mit
- voll reflektierenden Schutzwänden mit ebenfalls lärm mindernden Belag -3 dB(A) (Planänderung 2015 und gebauter, heutiger aktiver Lärmschutz)

als Ergebnis eine ganz erhebliche Verschlechterung des Lärmschutzes. Wir schätzen die Verschlechterung infolge der Mehrfachreflexionen auf bis zu 10 dB(A).

Eine Zunahme um 10 dB(A) entspricht in der subjektiven menschlichen Wahrnehmung einer Verdoppelung der Lautstärke.

Für exakte Berechnungen bedarf es eines Lärmgutachtens, wie bereits beantragt.

Die GAL Dorfen fordert daneben rechtliche Aufklärung der Vorgänge.

Ursula Frank-Mayer

GAL im Dorfen Stadtrat

24.1.2020