



Kerstin Schreyer, MdL

Per Mail (DoneBrenninger@t-online.de)
Sprecher der BI Schwindkirchen
Herrn Anton Brenninger
Pfarrer-Bichlmair-Weg 1
84405 Dorfen

München, 20. APR. 2021
44-43611.1-4-2

A 94, Forderung zur Nachbesserung beim Lärmschutz

Sehr geehrter Herr Brenninger,
sehr geehrte Damen und Herren,

für Ihren offenen Brief als E-Mail vom 6. April 2021, in dem Sie sich für Nachbesserungen beim Lärmschutz an der Bundesautobahn A 94 im Bereich Schwindkirchen aussprechen, danke ich Ihnen.

Mit dem Beschluss des Bayerischen Landtags vom 6. Februar 2020 wurde die Staatsregierung mit einer Überprüfung der Lärmsituation an der A 94 beauftragt. Hierzu wurden umfangreiche Untersuchungen durch die damalige Autobahndirektion Südbayern durchgeführt, um zu prüfen, ob die vorhandenen Lärmschutzmaßnahmen ausreichend sind und den Vorgaben der Planfeststellungsbeschlüsse entsprechen. Ergänzend wurden hierzu an mehreren Messstellen Lärmmessungen vor Ort durchgeführt.

Die Ergebnisse dieser Untersuchungen und Messungen wurden am 23. Februar 2021 dem Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr des Bayerischen Landtags vorgestellt. Die Prüfungen haben ergeben, dass es beim Bau der A 94 zwischen Pastetten und Heldenstein im Hinblick auf die Lärmvorsorge keine Abweichungen

von den Vorgaben der Planung sowie der Planfeststellung gab. Auf Basis der vorliegenden Ergebnisse ist festzustellen, dass die geltenden gesetzlichen Regelungen für den Lärmschutz eingehalten werden. Die Überprüfung der Lärmauswirkungen und der erforderlichen Schutzmaßnahmen nach den für Straßen bundesweit geltenden Lärmschutzregelungen des Bundesimmissionsschutzgesetzes war Gegenstand des bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses des Neubauschnitts Dorfen – Heldenstein der Regierung von Oberbayern vom 22. November 2011.

Im Planfeststellungsbeschluss vom 22. November 2011 wird ausgeführt, dass der Vorhabensträger seine Bereitschaft erklärt hat, im Einzelfall zu prüfen, ob im Rahmen der Bauausführung zusätzliche Lärmschutzanlagen aus Überschussmassen hergestellt werden können. Die Klärung der damit zusammenhängenden Rechtsfragen, so der Beschluss, bleibt Verhandlungen zwischen dem Vorhabensträger und den Betroffenen vorbehalten, insbesondere den Eigentümern, auf deren Grundstücke die zusätzlichen Anlagen errichtet werden müssten. Dabei ist zu beachten, dass es sich um zusätzliche Maßnahmen auf „freiwilliger“ Basis handelt, die allein aus haushaltsrechtlichen Gründen nur möglich sind, wenn dies für den Baulastträger kostenneutral ist. Hierfür bedarf es u. a. einer kostenlosen Bereitstellung des erforderlichen Grund und Bodens sowie Regelungen über den Unterhalt des Walls und über etwaige Mehrkosten beim Bau sowie die Klärung der genehmigungsrechtlichen Voraussetzungen. In kurzen Abschnitten der neuen A 94, in denen Grundstückseigentümer Grund und Boden freiwillig abtraten, konnten die vorgesehenen Lärmschutzwälle erhöht werden.

Die Lärmsituation ist grundsätzlich unter dem Einfluss der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen zu beurteilen. Die PWC-Anlage ist emissionsseitig regelwerkskonform in die Berechnung mit eingeflossen. Da das Wirkprinzip der Lärmschutzwände aus Plexiglas auf der Reflexion und nicht auf Absorption beruht, führt dies zu einer Änderung bei den zu berücksichtigenden Dämpfungsparametern. Diese Änderung wurde bei den Immissionsberechnungen berücksichtigt. Die Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) werden eingehalten. Die hierfür erforderliche Planänderung wurde in einem Planänderungsverfahren durch die Regierung von Oberbayern am 12. August 2015 beschlossen.

Die Fahrbahnbeläge Waschbeton und Dünne Asphaltsschicht im Heißeinbau auf Versiegelung (DSH-V) erfüllen nach den durchgeführten Untersuchungen den gemäß der Planfeststellung angesetzten Abminderungswert. Wäre anstelle des Waschbetons und des DSH-V eine Deckschicht aus offenporigem Asphalt mit größerer Lärminderung geplant und eingebaut worden, wären die Lärmschutzwände und -wälle niedriger geplant und hergestellt worden bzw. vollständig entfallen. Lärmschutzmaßnahmen sind immer in ihrer Gesamtheit aus Fahrbahnbelag und Lärmschutzwänden/-wällen zu betrachten, so dass insgesamt die Grenzwerte der Lärmvorsorge eingehalten werden.

Ihre Vorschläge, wie beispielsweise der Bau eines neuen oder die Erhöhung eines vorhandenen Lärmschutzwalls sowie der Ersatz bestehender transparenter Lärmschutzelemente auf Brücken durch absorbierende Elemente, sind bautechnisch grundsätzlich umsetzbar. Eine Grobkostenschätzung der Autobahndirektion Südbayern, jetzt Niederlassung Südbayern der Autobahn GmbH, zeigt, dass sich beispielsweise die Kosten für den Ersatz sämtlicher transparenter Lärmschutzelemente durch absorbierende Aluminiumelemente auf mindestens 8,2 Millionen Euro (brutto) belaufen würden. Für die nachträgliche Herstellung einer Deckschicht aus offenporigem Asphalt auf der gesamten Länge der Neubaustrecke wären nach der Grobkostenschätzung rund 171 Millionen Euro (brutto) zu kalkulieren.

Ich bitte um Ihr Verständnis, dass auf Grundlage der durchgeführten Untersuchungen und deren Ergebnisse für den Freistaat Bayern grundsätzlich keine Möglichkeit besteht, weitergehende Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen und zu finanzieren. Zudem ist die Zuständigkeit für Bundesautobahnen am 1. Januar 2021 durch Gesetzesänderung an die neu gegründete Infrastrukturgesellschaft „Die Autobahn GmbH des Bundes“ übergegangen. Die Zuständigkeit liegt seither ausschließlich beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI).

Des Weiteren fordern Sie Geschwindigkeitsbeschränkungen für Pkw und Lkw auf dem Neubauabschnitt der A 94. In diesem Zusammenhang verweisen Sie auf die Anordnungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen im Umfeld der Landeshauptstadt München.

Grundsätzlich gelten die allgemeinen Verkehrsregeln der Straßenverkehrs-Ordnung zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen (§ 18 Abs. 5 StVO) und innerhalb dieser Höchstgrenze zur Wahl der Fahrgeschwindigkeit (§ 3 Abs. 1 StVO).

Davon abweichend können die Straßenverkehrsbehörden für einzelne Straßenstrecken abweichende Geschwindigkeitsbeschränkungen anordnen. Dies dürfen sie jedoch nur, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 StVO genannten Rechtsgüter, vor allem der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs, aber auch des Schutzes von Anwohnern vor Lärm, erheblich übersteigt (vgl. § 45 Abs. 9 StVO). Die seit dem 30. Januar 2020 versuchsweise und befristet gültige Geschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h wurde mit Entscheidung des Verwaltungsgerichts München vom 3. September 2020 zum 8. September 2020 aufgehoben.

Ich möchte noch darauf hinweisen, dass auch die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen durch die vom Bund initiierte Reform der Autobahnverwaltung seit dem 1. Januar 2021 durch die Niederlassung Südbayern der neu gegründeten Infrastrukturgesellschaft „Die Autobahn GmbH des Bundes“ wahrgenommen wird.

Um die betroffenen Kommunen umfassend über die durchgeführten Untersuchungen und Messungen zu informieren, soll noch im ersten Halbjahr 2021 eine Fach-Informationsveranstaltung mit Vertretern der Niederlassung Südbayern der Autobahn GmbH des Bundes stattfinden.

Sehr geehrter Herr Brenninger, ich verstehe, dass Sie sich eine andere Auskunft erhofft haben. Die bundeseinheitlich rechtlichen Vorgaben erlauben für den Freistaat Bayern leider keine andere Beurteilung. Ich werde die verkehrliche Entwicklung an der A 94 und die damit verbundenen Lärmauswirkungen in den nächsten Jahren weiterhin aufmerksam verfolgen.

Mit freundlichen Grüßen

