

Regierung von Oberbayern Frau Regierungspräsidentin Frau Maria Els Maximiliansstr. 39

80538 München

Dorfen, 20. Juli 2021

Antrag auf Feststellung der Nichtigkeit einer Planänderung beim Neubau der A 94 im Abschnitt Pastetten – Dorfen sowie Antrag auf Vollzug des Planfeststellungsbeschlusses

Die Stadt Dorfen beantragt aus Gründen der Rechtssicherheit bei der Regierung von Oberbayern:

I. Die Nichtigkeit des Planänderungsbeschlusses vom 12.08.2015, A 94 München - Pocking (A 3), Neubau der A 94 im Abschnitt Pastetten – Dorfen, Änderungen von Lärm- und Immissionsschutzwänden sowie des Fahrbahnbelages vom 22.05.2015, Planänderung gemäß § 17d FStrG i. V. m. Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG, Gz. 32-4354.1-3-19 wird nach Art. 44 Abs. 5 BayVwVfG festgestellt.

II. Der Planfeststellungsbeschluss A 94 München – Pocking Abschnitt Pastetten – Dorfen, Neubau von km 16+980 bis km 34+423, Az. 32-4354.1-A94-6 vom 03.12.2009 einschließlich sämtlicher Planänderungen, ausschließlich der gemäß Antrag zu I. nichtigen Planänderung des Beschlusses vom 12.08.2015 wird vollzogen, insbesondere sind auf allen Brückenbauwerken Lärmschutzwände ausschließlich aus vollständig hochabsorbierenden Materialien mit einer Absorptionswirkung von mindestens -11 dB(A) anzubringen.

III. Hilfsweise, die Regierung von Oberbayern setzt ein neues, alternatives Lärmschutzkonzept zur Sicherstellung des Gesamtumfangs des aktiven Lärmschutzes (Fahrbahnbelag und Lärmschutzanlagen) fest, gemäß Entscheidungsvorbehalt über ein alternatives Lärmschutzkonzept nach Auflagen A.5.5 im Planänderungsbeschluss vom 12.08.2015, A 94 München - Pocking (A 3), Neubau der A 94 im Abschnitt Pastetten – Dorfen, Änderungen von Lärm- und Immissionsschutzwänden sowie des Fahrbahnbelages vom 22.05.2015, Planänderung gemäß § 17d FStrG i. V. m. Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG, Gz. 32-4354.1-3-19; in dem neuen, alternativen Lärmschutzkonzept sind umfangreiche Maßnahmen zur effektiven Lärmschutzvorsorge auf dem Gemeindegebiet Dorfen vorzusehen.

GRÜNDE

Der Neubauabschnitt der A94 zwischen Pastetten und Heldenstein gliedert sich in zwei Planfeststellungsabschnitte

- Pastetten Dorfen und
- Dorfen Heldenstein.

Die Planfeststellung Pastetten - Dorfen resultiert aus dem

- Planfeststellungsbeschluss A 94 München – Pocking, Abschnitt Pastetten – Dorfen, Neubau von km 16+980 bis km 34+423, Az. 32-4354.1-A94-6 vom 03.12.2009.

Die aktuelle Bauausführung der Neubautrasse A94 zwischen Pastetten und Dorfen entspricht nicht der rechtskräftigen Planfeststellung. Anders als von der Autobahndirektion Südbayern bislang dargestellt wurde die rechtskräftige Planung hinsichtlich des Lärmschutzes baulich nicht umgesetzt.

Infolge einer nicht öffentlich bekannt gewordenen Umplanung aus dem Jahr 2015 wurde der Lärmschutz erheblich abgewertet. Diese Umplanung erfolgte in Form eines Planänderungsbeschlusses der Regierung von Oberbayern vom 12.08.2015.

Dieser Planänderungsbeschluss ist wegen tatsächlicher Unmöglichkeit und offenkundiger Fehlerhaftigkeit nichtig.

Zum Antrag zu I. und II.

Der Verwaltungsakt als Planänderungsbeschluss A 94 München - Pocking (A 3), Gz. 32-4354.1-3-19 vom 12.08.2015 ist inhaltlich grob fehlerhaft und unmöglich zu vollziehen (dazu 1.). Er ist deshalb nach Art. 44 Abs. 2 sowie Abs. 1 BayVwVfG nichtig (dazu 2.). Die Stadt Dorfen hat ein berechtigtes Interesse auf Feststellung der Nichtigkeit (dazu 3.). Hieraus resultiert eine Pflicht zur Nichtigkeitsfeststellung durch die Regierung von Oberbayern gemäß Art. 44 Abs. 5 HS. 2

BayVwVfG (dazu 4.). Infolgedessen hat der ursprüngliche Planfeststellungsbeschluss A 94 München – Pocking, Abschnitt Pastetten – Dorfen, Az. 32-4354.1-A 94-6 vom 03.12.2009 mitsamt sämtlichen Planänderungen jedoch ohne die nichtige Planänderung vom 12.08.2015 ein Vollzugsdefizit. Die tatsächliche Bauausführung entspricht nicht der Planfestsetzung und ist entsprechend der Planfestsetzung zu vollziehen (dazu 5.).

<u>1. Grobe Fehlerhaftigkeit des Planänderungsbeschlusses A 94 im Abschnitt Pastetten – Dorfen vom 12.08.2015</u>

Der Planänderungsbeschluss A 94 München - Pocking (A 3), Neubau der A 94 im Abschnitt Pastetten – Dorfen, Änderungen von Lärm- und Immissionsschutzwänden sowie des Fahrbahnbelages vom 22.05.2015, Planänderung gemäß § 17d FStrG i. V. m. Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG, Gz. 32-4354.1-3-19 vom 12.08.2015 (im Folgenden: Planänderungsbeschluss vom 12.08.2015) ist grob fehlerhaft und unmöglich zu vollziehen.

1.1. Gegenstand der Planänderung

Inhalt der Änderung: Änderung der Materialeigenschaften von Lärm- und Immissionsschutzwänden, Streichung hochabsorbierender Lärmschutzwände, Ersatz durch reflektierende Lärmschutzwände.

Begründung: Verbesserung der Optik der Brückenbauwerke.

Die Regierung von Oberbayern hat in diesem Planänderungsbeschluss vom 12.08.2015 gemäß einer beantragten Planänderung der Autobahndirektion Südbayern vom 22.05.2015 (Planänderungsunterlagen der Autobahndirektion Südbayern nach § 17 d BFStrG vom 22.05.2015) die Materialeigenschaften von Lärm- und Immissionsschutzwänden auf allen Brückenbauwerken in diesem Abschnitt geändert. Durch die Änderung wurden

- anstatt der bisher auf allen Brücken ausschließlich festgesetzten <u>bodhabsorbierenden Lärmschutzwände</u>

nun neu

- transparente und intransparente, in beiden Fällen aber <u>vollständig Lärm reflektierende</u> Immissionsschutzwände und -wandteile

festgesetzt.

Im Planänderungsbeschluss heißt es:

"Im Planfeststellungsbeschluss vom 03.12.2009, Az. 32-4354.1-A 94-9, wurden auf der A 94 im Abschnitt zwischen Pastetten und Dorfen hochabsorbierende und lichtdichte Lärm- und Immissionsschutzwände auf den geplanten Brückenbauwerken vorgesehen."

(Regierung von Oberbayern, Gründe Ziffer 2., Seite 6 des Planänderungsbeschlusses vom 12.08.2015).

"Den Lärmberechnungen der Planfeststellung lagen jedoch ausschließlich hochabsorbierende, lichtdichte Schutzwände zu Grunde. Zudem wurde diese Art der Schutzwände auch den Bewertungen im Rahmen der naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung sowie den Bewertungen im Rahmen der FFH-Verträglichkeit für die Gebiete DE 7739-371 "Isental mit Nebenbächen", DE 7637-371 "Strogn mit Hammerbach und Köllinger Bächlein" und DE 7839-371 "Mausohrk donien im Unterbayerischen Hügelland" zugnunde gelegt"

(Planänderungsbeschlusses vom 12.08.2015, Erläuterungsbericht der Planänderungsunterlagen Autobahndirektion Südbayern vom 22.05.2015, Seite 7)

Anlass der Planänderung ist es, [...] die planfestgestellten hochabsorbierenden und zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf die Belange des Anterschutzes und des europäischen FFH-Gebietsschutzes lichtdichten Schutzwünde in Teilbereichen durch sowohl transparente als auch lichtdichte Schutzwünde bzw. Schutzwundanteile zu ersetzen.

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

(Regierung von Oberbayern, Gründe Ziffer 2., Seite 7 des Planänderungsbeschlusses vom 12.08.2015).

1.2. Begründung der Planänderung durch die Autobahndirektion Südbayern

Grund dieser Streichung hochabsorbierender Lärmschutzwände zu Gunsten von teils durchsichtigen teils undurchsichtigen Schutzwänden waren laut Erläuterungsbericht der Autobahndirektion Südbayern <u>ausschließlich optische</u> Überlegungen. Gestalterische Erwägungen im Hinblick auf die optische Wirkung im Siedlungs- und Landschaftsraum sollten zu einer Reduzierung der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes beitragen. Denn die Brückenbauwerke würden so optisch verringert und schlanker. Vor allem die Großbrücken (geändert wurden hier 7 Brückenbauwerke, davon lediglich 2 Großbrücken) würden einen erheblich leichteren Eindruck erwecken. Ziel sei eine

Reduzierung auf ein Minimum der durch die Autobahn gegebene Beeinträchtigung für das außergewöhnliche Landschaftsbild der Altmoränenlandschaft des Isen-Sempt-Hügellandes und des Oberen Isentales. Denn das Landschaftsbild sei eine der letzten großflächig erhaltenen Natur- und Kulturlandschaften Südbayerns, wodurch die schlankeren Brücken der neuen Autobahn einen wichtigen Beitrag zur baukulturellen Qualität des öffentlichen Raums leisten sollen. Abschließend wird vorausgesagt, die neuen transparenten Lärmschutzwände würden auch zur Akzeptanzsteigerung des vor Ort nach wie vor kritisch gesehenen Projektes beitragen.

"... 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 worgesehen."

(Planänderungsbeschlusses vom 12.08.2015, Erläuterungsbericht der Planänderungsunterlagen Autobahndirektion Südbayern vom 22.05.2015, Seite 7)

"Durch den Einsatz der transparenten Schutzwundanteile wird die Gesamthöhe der Überbauten der Brückenbauwerke "optisch" weringert, d.h. die Überbauten wirken gegenüber der Ausführung mit rein lichtdichten Schutzwünden wesentlich schlanker, da nur noch ein Teil des Überbaus als durchgehendes Bauteil wirkt. Der Einsatz transparenter Schutzwundanteile erfolgt, um die Gestaltung der Brückenbauwerke im Streckenwerlauf zu werbessem und auf diese Weise die Beeinträchtigung des im Verlauf der Autobahn worzufindenden, außergewöhnlichen Landschaftsbildes der Altmoränenlandschaft des Isen-Sempt-Hügellandes und des Oberen Isentales auf ein Minimum zu reduzieren. Vor allem auf Großbrücken, wie den Brücken über das Isental (K 24/1) und das Lappachtal (K 31/1), führt der Einsatz der transparenten Schutzwundanteile zu einem Erscheinungsbild, welches aufgrund der beschriebenen optischen Recluzierung der Gesamthöhe der Überbauten einen erheblich leichteren Eindruck erweckt. Hierdurch wird die Riegelwirkung der Bauwerke und damit die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes einer der letzten großlächig erhaltenen Natur- und Kulturlandschaften Südlwyerns deutlich minimient und ein wichtiger Beitrag zur baukulturellen Qualität des öffentlichen Raums geleistet. Zudem trägt die Minimierung der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes auch zur Akzeptanzsteigerung des vor Ort nach wie vor kritisch gesehenen Projektes bei."

(Planänderungsbeschlusses vom 12.08.2015, Erläuterungsbericht der Planänderungsunterlagen Autobahndirektion Südbayern vom 22.05.2015, Seite 9)

Im Ergebnis sollte also das Landschaftsbild aufgewertet werden. Einziger Grund der Planänderung ist eine Verbesserung der Optik der Brückenbauwerke zu Gunsten des Landschaftsbildes.

Die Regierung von Oberbayern als zuständige Planfeststellungsbehörde geht in ihrer Entscheidung auf die Gründe nur sehr knapp ein und nennt zur Begründung ebenfalls ausschließlich optische Verbesserungen des Landschaftsbildes. Die durch die Autobahn stattfindende Eingriffe in den hochwertigen Siedlungs- bzw. Landschaftsraum sollen noch weiter reduziert werden. Unklar und nicht erwähnt bleibt, welche Eingriffsreduzierung bereits vorher stattgefunden habe, die nun weiter verbessert werden soll.

"A nlass der Planänderung ist es, zur weiteren Reduzierung der optischen Eingriffe der Brückenbauwerke in diesem hochwertigen Siedlungs- bzw. Landschaftsraum die planfestgestellten hochabsorbierenden und zur Vermeidung nachteiliger A uswirkungen auf die Belange des Anterschutzes und des europäischen FFH-Gebietsschutzes lichtdichten Schutzwünde in Teilbereichen durch sowohl transparente als auch lichtdichte Schutzwünde bzw. Schutzwundanteile zu ersetzen."

(Gründe Ziffer 2., Seite 6 des Planänderungsbeschlusses vom 12.08.2015).

Es folgen weitere Ausführungen mitten in der Beschreibung der baulichen Änderungen:

"Der E insatz transparenter Schutzwundanteile erfolgt um die Gestaltung der Brückenbauwerke im Streckenwelauf zu verbessem"

(Gründe Ziffer 2., Seite 7 (unten) des Planänderungsbeschlusses vom 12.08.2015).

"Durch den Einsatz der transparenten Schutzwundanteile wird die Gesamthöhe der Überbauten der Brückenbauwerke "optisch" verringert, d. h. die Überbauten wirken gegenüber der Ausführung mit rein lichtdichten Schutzwünden 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 Erscheinungshild, 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."

(Gründe Ziffer 2., Seite 8 des Planänderungsbeschlusses vom 12.08.2015).

Erkennbar wiederholt die Regierung von Oberbayern lediglich die Ausführungen zur Begründung der Autobahndirektion Südbayern. Eine erweiternde Darlegung von Entscheidungsgründen findet sich nicht.

1.4. Zusammenfassung der Beschlussbegründung

Zusammenfassend kann daher festgehalten werden, die rechtliche Begründung dieser Änderung des Lärmschutzes wird gemäß Beschluss und Erläuterungsbericht ausschließlich gestützt auf:

- Gestalterische Gründe,
- im Hinblick auf die optische Wirkung im Siedlungs- bzw. Landschaftsraum und
- damit zur Reduzierung der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes.

Im Ergebnis ist Grund der Änderung ausschließlich und allein eine <u>Verbesserung der Optik des Landschaftsbildes</u>.

1.5. Inhaltliche Fehler der Planänderung

Die Begründung einer verbesserten "Optik" überzeugt nicht und ist fachlich fehlerhaft. Hier wird allein das <u>Schutzgut Landschaftsbild</u> thematisiert. Das <u>Schutzgut Immissionsschutz der Bevölkerung</u> wird trotz Änderung der Lärmschutzwände nicht behandelt.

Das Schutzgut Landschaftsbild wird folglich über das Schutzgut Immissionsschutz der Bevölkerung gestellt. Jedoch fehlt zur Begründung der Priorisierung des Schutzgutes Landschaftsbild gegenüber dem Immissionsschutz eine rechtliche Abwägung der Schutzgüter. Eine Ermessensentscheidung und eine Prüfung der Verhältnismäßigkeit ist diesbezüglich nicht ersichtlich. Lediglich FFH-Verträglichkeitsbeurteilung und Artenschutz wird in dem Beschluss behandelt.

Die fehlende Abwägung des Schutzgutes Immissionsschutz und die fehlende Prüfung der Verhältnismäßigkeit erklärt sich mit der fehlerhaften Annahme, die Streichung der absorbierenden Lärmschutzwände würde durch einen verbesserten Fahrbahnbelag schalltechnisch kompensiert. Denn tatsächlich sieht und benennt die Behörde ausdrücklich nachteilige schalltechnische Auswirkungen aus dem Ersatz der hochabsorbierenden und lichtdichten Schutzwände durch reflektierende, transparente Schutzwände und Schutzwandanteile. Der gesamte Beschluss setzt aber eine Kompensation dieser nachteiligen schalltechnischen Auswirkungen durch einen dafür neu geschaffenen lärmmindernden Fahrbahnbelag voraus:

"Zudem ist die Anordnung des lämmindernden 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 schalltedmische Auswirkungen aus dem Ersatz der hochabsorbierenden und lichtdichten Schutzwünde durch reflektierende, transparente Schutzwünde und Schutzwundanteile in diesen Bereichen (vgl. Unterlage 1 E. Anlage 1) zu vermeiden."

(Gründe Ziffer 2., Seite 8 des Planänderungsbeschlusses vom 12.08.2015).

Es wird sogleich dargelegt, dass diese Kompensation nicht möglich war und nicht stattgefunden hat. Der Beschluss selbst legt diese Nichtkompensation offen.

Festzuhalten bleibt zunächst, dass der Beschluss das Schutzgut Immissionsschutz als nicht tangiert erachtet und konsequent fehlerhaft feststellt:

"Öffentliche Belange stehen der Änderung des festgestellten Plans zur 3. Tektur vom 27.02.2009 nicht entgegen. Die Änderung hat ersichtlich keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen. Die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens bereits durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung bleibt daher unberührt."

(Gründe Ziffer 2., Seite 8 des Planänderungsbeschlusses vom 12.08.2015).

Offenbar verlies sich die Behörde auf die Angaben der Autobahndirektion Südbayern. Sie hält fest, "... die Autobahndirektion Südbayern hat nachgewiesen, dass [...] private Belange nicht berührt sind."

(Gründe Ziffer 2., Seite 6 des Planänderungsbeschlusses vom 12.08.2015).

Konkret zur Lärmbelastung privat Betroffener heißt es:

"Private Belange stehen der Änderung des Plans ebenfalls nicht entgegen. Die Planänderung löst gegenüber der bereits festgestellten Planung keine zusätzlichen Betroffenheiten von Belangen Privater aus. Insbesondere bringt die Planänderung keine zusätzliche Grundinanspruchnahme mit sich und auch die Lärmbelastung der Anwohner bleibt durch den E inbau eines lämmindernden Fahrbahnbelages mit einer Minderungswirkung von mindestens 3 dB(A) unverändert bzw. verbessert sich an vielen Immissionsorten um 1 dB(A) (vgl. Unterlage 11 E). In diesem Änderungsbeschluss haben wir unter A.3.5 in Abstimmung mit dem Bayerischen Landesamt für Umwelt Festlegungen getroffen, wie die dauerhafte lämmindernde Wirkung des Fahrbahnbelags von mindestens 3 dB(A) erreicht wird. Sonstige erhebliche Rechtsbeeinträchtigungen anderer öffentlicher oder privater Belange sind nicht ersichtlich."

(Gründe Ziffer 2., Seite 13 des Planänderungsbeschlusses vom 12.08.2015).

a) Fehlerhafte räumliche Kompensation durch Änderungen des Belages an einem anderen Ort

In der Planänderung wurde als Ausgleich für den Wegfall der hochabsorbierenden Lärmschutzwände auf den Brücken als formale Beschlussauflage eine Änderung des Fahrbahnbelags festgelegt. "Durch den E inhau eines geeigneten Fahrbahnbelages von Bau-km 23 +000 bis Bau-km 25 +045 und von Baukm 32 +950 bis Bau-km 34 +423 ist sicherzustellen, dass der E missionspegel L_{mE} (vgl. Gleichung (6) der RLS-90) dauerhaft um mindestens 3 dB(A) gemindert wird."

(Nebenbestimmungen Ziffer A.5.1., Seite 3, Planänderungsbeschlusses vom 12.08.2015)

"Zudem ist die Anordnung des lämmindernden 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 schalltedmische Auswirkungen aus dem Ersatz der hochabsorbierenden und lichtdichten Schutzwünde durch reflektierende, transparente Schutzwünde und Schutzwundanteile in diesen Bereichen (vgl. Unterlage 1 E, Anlage 1) zu vermeiden."

(Gründe Ziffer 2., Seite 8 des Planänderungsbeschlusses vom 12.08.2015)

Diese beiden Streckenabschnitte, in dem der lärmmindernde Fahrbahnbelag neu angeordnet wurde, liegen jedoch weit außerhalb des Bereichs der im Gemeindegebiet Dorfen durch den Beschluss betroffenen Brückenbauwerke.

Der verbesserte Belag sollte aufgebracht werden im Abschnitt:

Baukilometer 23 +000 bis 25 +045 und

Baukilometer 32 +950 bis 34 +423.

Die Brücken K30/1 (Unterführung Kreisstraße ED 16), K30/2 (Unterführung Staatsstraße 2086) und K31/1 (Brücke über das Lappachtal) befinden sich jeweils bei Bau-Kilometer 30 bzw. Bau-Kilometer 31:

Brücke K30/1 (Unterführung Kreisstraße ED 16) Baukilometer 30+530 bis 30+585

Brücke K30/2 (Unterführung Staatsstraße 2086) Baukilometer 30+900 bis 31+045

Brücke K31/1 (Brücke über das Lappachtal) Baukilometer 31+525 bis 31+845

(Alle Kilometerangaben entnommen aus der Anlage 1 des Beschlusses: Tabellarische Übersicht über geänderte Lärm- / Immissionsschutzwände bzw. Lärm- / Immissionsschutzwandanteile)

Der neu festgesetzte lärmmindernde Fahrbahnbelag -3 dB(A) endet einerseits mit Bau-Kilometer 23+000 bis Bau-Kilometer 25+045 (Anschlussstelle Lengdorf) ca. <u>5 Kilometer westlich</u> und mit

Bau-Kilometer 32+950 bis Bau-Kilometer 34+423 (Eck bei Dorfen bis Anschlussstelle Dorfen B15) beginnt er erst wieder ca. <u>1 Kilometer östlich</u> des jeweils räumlich naheliegensten, betroffenen Brückenbauwerks. Von West nach Ost betrachtet: Ein neuer Belag wird für eine Teilstrecke bis Bau-Kilometer 25+045 festgesetzt, 5 Kilometer nach Ende des neuen Belags liegen die Brückenbauwerke K30/1 (Unterführung Kreisstraße ED 16), sodann K30/2 (Unterführung Staatsstraße 2086) und K31/1 (Brücke über das Lappachtal), schließlich, nach dem Ende der Brücke über das Lappachtal beginnt 1,1 Kilometer weiter westlich mit Baukilometer 32+950 erneut ein neuer Belag. Die drei Brücken liegen also in einem Bereich von 7,9 Kilometern, in denen keine Änderung des Belages vorgesehen wird.

Die sonstigen im Beschluss betroffenen Brücken K17/2, K 20/2, K24/1 und K27/1 liegen außerhalb des Gemeindegebietes Dorfen:

Brücke K 17/2 (Brücke über den Harrainer Bach) Baukilometer 17 +700 bis 17 +900

Brücke K 20/2 (Brücke über den Hammerbach) Baukilometer 20+653 bis 20+753

Brücke K24/1 (Brücke über das Isental) Baukilometer 24+190 bis 24+905

Brücke K27/1 (Unterführung GVS Kopfsburg – Badberg und Ökoverbindung) Baukilometer 27 +545 bis 27 +695

Aber auch bei ihnen befinden sich drei Brücken nicht in dem Bereich, in dem der Belag verbessert werden sollte. Hinsichtlich der zwei Brücken K17/2 (Brücke über den Harrainer Bach) Baukilometer 17+700 bis 17+900 und K 20/2 (Brücke über den Hammerbach) Baukilometer 20+653 bis 20+753 beginnt der als Kompensation vorgesehene Belag mit Baukilometer 23+000 (bis 25+045) erst mehr als 5 bzw. 2 Kilometer östlich.

Lediglich bei der Brücke über das Isental (Brücke K24/1) decken sich die Baukilometer des Brückenbauwerkes mit Baukilometer 24+190 bis 24+905 mit dem neuen Bereich des Fahrbahnbelages Baukilometer 23+000 bis 25+045.

Die Brücke K27/1 (Unterführung GVS Kopfsburg – Badberg und Ökoverbindung) ist dagegen mit Baukilometer 27+545 bis 27+695 wieder weit abseits des vorgesehenen Kompensationsbelages. Dieser endet bereits 2,5 Kilometer westlich und beginnt dann wieder mehr als 5 Kilometer östlich.

Es ist evident, dass ein besserer, lärmmindernder Fahrbahnbelag an einer völlig anderen, mehrere Kilometer entfernten Stelle nicht die weggefallenen hochabsorbierenden Lärmschutzwände für Anwohner der Brückenbauwerke technisch kompensieren kann. Lärmemissionen durch eine Lärmquelle (Fahrzeuge) entstehen physikalisch ortsgebunden und müssen möglichst ortsgebunden

verringert oder abgeschirmt werden, wenn ein Immissionswert bei betroffenen Bürgern unverändert bleiben soll. Sie lassen sich nicht wie Ausgleichsflächen des Naturschutzes an völlig anderer Stelle "kompensieren". Gerade Schall reduziert sich fortlaufend durch die Distanz. Eine entwertete, weil nicht mehr hochabsorbierende Schallschutzwand kann nicht durch Ausgleichsmaßnahmen eines verbesserten Belags mehrere Kilometer entfernt den Lärm an einer Brücke unverändert lassen.

Es liegt auf der Hand, dass die ursprünglich festgesetzten hochabsorbierenden, blickdichten Lärmschutzwände eine erheblich verbesserte Immissionsschutzwirkung für Anwohner entfalten als vollreflektierende Wände. Wenn gleichzeitig der Fahrbahnbelag unverändert bleibt, ergab sich somit eine reine Verschlechterung für die direkten Anwohner der Brücken.

Die fehlende, weil räumlich nicht deckungsgleiche Kompensation wird in der behördlichen Planänderung nicht thematisiert und folglich auch nicht begründet. Die Regierung von Oberbayern hat diese räumlich nicht deckungsgleiche Kompensation offenbar nicht gesehen. Eine evidente Veränderung der Lärmimmission für Anwohner wird in dem Verwaltungsakt nicht behandelt.

Vermutlich ist dem Vorhabensträger und der Regierung von Oberbayern ein Fehler unterlaufen. Vermutlich wurde versehentlich angenommen, die Kompensationswirkung (verbesserter Fahrbahnbelag im Gegenzug zum Wegfall der Lärmabsorption durch Lärmschutzwände) sei tatsächlich räumlich übereinstimmend und daher gemäß den Angaben der Autobahndirektion gegeben.

Dass die Behörde in ihrem Handeln irrt, belegt der Umstand, dass die räumliche Diskrepanz mit keinem Wort thematisiert wird. Verwaltungshandeln, dass an Recht und Gesetz gebunden ist, müsste von sich aus sich evident aufdrängende Fragen zum behördlichen Handeln erläutern.

Die räumliche Abweichung wird nicht gesehen und deshalb im Beschluss nicht behandelt.

Dabei ist es ein leichtes, anhand der im Beschluss angegebenen Streckenkilometerangaben die neu geschaffenen Fahrbahnabschnitte mit den betroffenen Brückenbauwerken abzugleichen. Wer dies tätigt, sieht sofort die Diskrepanz der Kompensation. Eine solch offensichtliche Diskrepanz muss zwingend in einem Verwaltungsakt thematisiert, erläutert und begründet werden. Dies findet hier nicht statt.

Daher ist der Verwaltungsakt objektiv fehlerhaft. Die Behörde stellt einen Sachverhalt dar (vollständige Kompensation der Lärmschutzminderung durch besseren Belag), der objektiv nicht der Realität entspricht. Die eigenen Ausführungen zur Sachlage und die Begründung werden dadurch sinnlos und widersinnig. Die Behörde ist – für jeden erkennbar – von einer völlig anderen Sachlage ausgegangen, als tatsächlich gegeben.

b) Vollständig fehlende Darlegung der Kompensationswirkung einzelner Änderungen

Zudem fehlt bereits grundlegend eine Darlegung der Kompensationswirkung der jeweiligen Einzelmaßnahmen, also des vermeintlich verbesserten Fahrbahnbelags nach Wegfall der Minderungswirkung des Geräuschpegel durch die ursprünglich ausschließlich geplanten hochabsorbierenden Lärmschutzwände. Die Wirkung der einzelnen Maßnahmen in ihrer jeweiligen Kompensation müsste detailliert beschrieben werden.

Nach den Richtlinien für Straßenbau RLS-90 hat eine hochabsorbierende Lärmschutzwand einen Reduktionswert des Schalldruckpegels von mindestens -8 dB(A). Im Rahmen der Erarbeitung und Lärmberechnung zur rechtskräftigen Planfeststellung wurden jedoch ausschließlich Absorberbetonelemente mit einem Absorptionswert von 11 dB berücksichtigt. Diese entsprechen der höchsten in der Tabelle 1 der ZTV-Lsw 06 enthaltenen Absorptionsgruppe A4. Folglich wurde ursprünglich auf allen Brückenbauwerken ausschließlich mit hochabsorbierenden Lärmschutzwänden mit einer Absorptionswirkung von mindestens -11 dB(A) geplant und gerechnet. Dies erfolgte gemäß der Intention der rechtskräftigen Planfeststellung, den aktuellen Stand der Technik im Lärmschutz einzusetzen und die Mindestanforderungen der RLS-90 deutlich positiv zu überschreiten (Die Richtlinien RLS-90 sind auf dem Stand des Jahres 1990).

Gleichzeitig weisen reflektierende Schutzwände nach den RLS-90 eine sehr geringe Minderungswirkung des Geräuschpegels von weniger als -4 dB(A) aus. An den hier betroffenen Brücken dürfte die neue Lärmminderungswirkung im Ergebnis 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 durch reflektierende Elemente 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. Die fachlich sich aufdrängende Lösung wäre daher (wie ursprünglich planfestgesetzt) die Verwendung von hochabsorbierenden Lärmschutzelementen.

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 neu angebrachten vollständig reflektierenden Schutzwände dürften deshalb insgesamt durch die Mehrfachreflexionen nur eine deutlich herabgesetzte 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. Die Annahme wird unterstützt von dem Faktum, dass in der gesamten Fachplanung ursprünglich stets ausschließlich hochabsorbierende Elemente vorgesehen waren.

Eine solche verschlechternde Umplanung im Jahr 2015 vorzunehmen, überrascht und bedürfte ganz erheblicher, stichfester Begründung. Der Verweis auf eine Verbesserung der Optik des Landschaftsbildes genügt dem nicht.

c) <u>Fehlerhaftes Nichterkennen</u>, dass auf den betroffenen Brückenbauwerken bereits ein Fahrbahnbelag mit mindestens 3 dB(A) <u>Minderungswirkung festgesetzt war</u>

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

Von Bau-Kilometer 25+045 (ca. Anschlussstelle Lengdorf) bis Bau-Kilometer 32+950 (ca. Eck bei Dorfen), also exakt im Bereich der o.g. im Lärmschutz herabgesetzten Brückenbauwerke, war bereits vor der Planänderung von 12.08.2015 ein Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert von -3 dB(A) vorgesehen. Die angebliche Kompensation in der Änderung im Jahr 2015 konnte damit sowieso nicht eintreten.

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

"Für die Straßenoberfläche ist ein lämmindernder Belag zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes DStrO von - 2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht."

(Planfeststellungsbeschluss A94 Pastetten - Dorfen von 03.12.2009, Ziffer 3.5.1, Seite 15)

Im Zuge einer 6. Planänderung wurde von der Regierung von Oberbayern gemäß Planänderungsbeschluss A 94 München – Pocking, Abschnitt Pastetten – Dorfen, Hangsicherungsmaßnahmen im Bereich von km 25+045 bis km 32+950, Az. 32-4354.1-3-2 vom 20.11.2013 (aufgrund Planänderungsunterlagen der Autobahndirektion Südbayern vom 17.05.2013 "Hangsicherungsmaßnahmen") in diesem Bereich von Bau-Kilometer 25+045 (ca. Anschlussstelle Lengdorf) bis Bau-Kilometer 32+950 (ca. Eck bei Dorfen) bereits ein Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert von -3 dB(A) angeordnet, um die nachteiligen schalltechnischen Auswirkungen aus neu erforderlichen Hangsicherungsmaßnahmen auszugleichen. Unter anderem mussten Bohrpfahlwände und Stützwände an der Autobahn eingesetzte werden und die Höhe und der Winkel der Böschungen geändert werden. Die daraus resultierenden Lärmschutzverschlechterungen (Schallreflektionen) wurden durch eine geringe Verbesserung des Fahrbahnbelags mit einem leicht verbesserten Korrekturwert von -1 dB(A) ausgeglichen.

Eine Kompensationsmöglichkeit durch einen Fahrbahnbelag mit 3 dB(A) Minderungswirkung war auf dieser Strecke also bereits ausgeschöpft.

Wenn schon im Jahr 2015 eine Kompensation für den Wegfall der Lärmschutzwände auf den Brückenbauwerken gesucht wurde, so hätte ersichtlich ein Belag mit deutlich höherer Schallminderungswirkung festgesetzt werden müssen und können. Dies wäre möglich durch den Einbau eines hochlärmmindernden OPA-Belages, offenporiger Asphalt. Es wäre möglich gewesen, OPA-Belag mit einer deutlich gesteigerten Lärmabsorption als Kompensationswirkung festzusetzen und die Kompensation zu begründen. Dabei hätte ergänzend jedoch die technische Ausführung und Auswirkung der beidseitigen Kompensation zum Nachweis der Gleichwertigkeit im Lärmschutzverhalten ausgeführt werden müssen. Nichts davon ist hier erfolgt.

d) Konkrete Anstiege der Lärmbeurteilungspegel im Luftbild zur Lärmberechnung

Der verschlechterte Lärmschutz für Anwohner wird bestätigt durch ein amtliches Luftbild zur Lärmberechnung, welches der Planänderung als Unterlage 11 E beigefügt ist. Diesem Luftbild kann die nachteilige Lärmauswirkung für Betroffene entnommen werden. Diese Anlage listet tabellarisch die Beurteilungspegel mit Lärmschutzmaßnahmen in dB(A) bei betroffenen Anliegern auf. Der jeweiligen Tabelle an etlichen Rechenpunkten (Anwohner) im Bereich der drei Brücken im Gemeindegebiet Dorfen kann entnommen werden, dass die Schallpegel im Rahmen der Planänderung vom 22.05.2015 (Planänderungsbeschluss vom 12.08.2015) ansteigen. Der Lärm nimmt also anhand dieser Planänderung – wie gemäß den vorherigen Ausführungen zu erwarten war – bei den Anwohnern rechnerisch zu. An etlichen Stellen finden sich um 1 dB(A) erhöhte Werte infolge der Planänderung.

e) Fehlerhafte Abwägung, Übersehen der Beeinträchtigung privater Belange

Im Verwaltungsakt vom 12.08.2015 heißt es unter Gründe Ziffer 2. Seite 13:

"Private Belange stehen der Änderung des Plans ebenfalls nicht entgegen. Die Planänderung löst gegenüber der bereits festgestellten Planung keine zusätzlichen Betroffenheiten von Belangen Privater aus. Insbesondere bringt die Planänderung keine zusätzliche Grundinanspruchnahme mit sich und auch die Lämmbelastung der Anwohner bleibt durch den E inbau eines lämmindemden Fahrbahnbelages mit -einer Minderungswirkung von mindestens 3 dB(A) unverändert bzw. verbessert sich an vielen Immissionsorten um 1 dB(A) (vgl. Unterlage 11 E). In diesem Änderungsbeschluss haben wir unter A.3.5 in Abstimmung mit dem Bayerischen Landesamt für Umwelt Festlegungen getroffen, wie die dauerhafte lämmindemde Wirkung des Fahrbahnbelags von mindestens 3 dB(A) erreicht wird."

Wie bereits ausgeführt wird im Verwaltungsakt übersehen, dass ein ausgleichender, lärmkompensierender "Einbau eines lämmindernden Fahrbahnbelages mit -einer Minderungswirkung un mindestens 3 dB(A)" weiträumig an den betroffenen Brückenbauwerken nicht möglich war, weil dieser Belag mit den gleichen Lärmminderungswirkungen dort bereits durch Festsetzungen des Planfeststellungsbeschlusses rechtswirksam vorgesehen war.

Die Begründung der Maßnahme setzt also fälschlicherweise eine bauliche Verbesserung im Lärmschutz voraus, die gar nicht stattfindet, weil sie vor Ort unmöglich zu tätigen ist.

Dieser Fehler führt zu der Einschätzung in der Begründung, private Belange seien überhaupt nicht tangiert.

Eine konsequent fehlerfreier Betrachtung der tatsächlichen Sachlage ist, dass einerseits kein lärmschutzverbessernder Fahrbahnbelag bauliche Anwendung findet, andererseits ausschließlich die hohe Absorptionswirkung von Lärmschutzwandteilen wegfällt. Im Ergebnis wird dadurch ausschließlich der Lärmschutz baulich herabgesetzt.

Diese einseitige Herabsetzung im Lärmschutz hat zwingend Auswirkungen auf das Immissionsgeschehen bei Anwohnern. Die Lärmpegel bei Anwohnern steigen. Dies wird übersehen und nicht behandelt. Eine Abwägung findet erst gar nicht statt.

Das Übersehen und Weglassen der Frage von Beeinträchtigungen auf private Belange stellt im Planungsrecht einen besonders starken Fehler dar. Die Nichtberücksichtigung, das Nichtsehen, das Übersehen privater Belange ist ein eklatanter Fehler des Verwaltungsaktes. Der Fehler ist besonders schwerwiegend, weil er ausschließlich zu Lasten der Anwohner geht und gerade Immissionsschutz bei einem Autobahn-Neubauprojekt ein hohes, ein elementares Schutzgut ist.

f) Verdeutlichung der fehlerhaften Kompensation

Um die Schallminderungsauswirkungen einzuschätzen, müssen die beiden Sachlagen, vor und nach Planänderung, veranschaulicht und verglichen werden. Die Planänderung vom 12.08.2015 bedeutet einen Vergleich von:

• (vor der Planänderung)

hochabsorbierende Lärmschutzwände mit lärmminderndem Fahrbahnbelag von -3 dB(A) (so ursprüngliche, behördlich planfestgestellte Planung bis 2015)

• (nach der Planänderung)

voll reflektierende Schutzwände mit ebenfalls lärmminderndem Belag -3 dB(A) (Planänderung 2015 und demnach gebauter, heute vorhandener aktiver Lärmschutz)

Im Ergebnis ist die Änderung schlicht die Streichung der hochabsorbierenden Lärmschutzwände und Wandbestandteile. Eine reine Wegnahme hochaktiver Lärmschutzmaßnahmen stellt eine ganz erhebliche Verschlechterung des Lärmschutzes dar.

Diese Verschlechterung kann im Rahmen einer überschlägigen Schätzung infolge der Mehrfachreflexionen leicht bis zu 3 dB(A) direkt an den Brückenbauwerken betragen.

Eine Reduzierung des Dauerschallpegels um 3 dB(A) entspricht objektiv einer Halbierung der Verkehrsstärke. Eine Erhöhung um 3 dB(A) entspricht im Gegenzug einer Verdoppelung der Verkehrsstärke.

Der Änderungseffekt im Lärmschutz ist damit hoch gravierend. Für Anwohner ist der Immissionsschutz eklatant beeinträchtigt worden.

Von einer Planänderung mit unwesentlicher Bedeutung im Sinne des Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG kann in Anbetracht einer rein verschlechternden Umplanung keine Rede sein.

1.6. Doppelte Herabsetzung des Lärmschutzes auf den Brücken im Gemeindegebiet Dorfen

Die Herabsetzung des Lärmschutzes betrifft konkret 20 Brücken im Bereich des Gesamtneubauabschnitts der A94 Pastetten – Heldenstein. Im Abschnitt Pastetten – Dorfen betrifft die Änderung 7 Brücken, im Abschnitt Dorfen – Heldenstein 13 Brücken.

Zusätzlich wurden die Änderungen der Lärmschutzwände jedoch je nach Brückenbauwerk auch noch auf unterschiedliche Art und Weise festgelegt. Bei den meisten, nämlich an 16 Brücken von den insgesamt 20 Brücken, wurden unterhalb der neu eingeführten durchsichtigen und voll reflektierenden Schutzwandanteile ein Rest der ursprünglichen hochabsorbierenden Lärmschutzwand 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. Höhe von 1,2 m) eine hohe Lärmabsorption bieten und im oberen Bereich transparent und reflektierend ausgebildet sind. Diese gemischten, doppelstöckigen Lärmschutzwände haben eine erheblich reduzierte, aber noch teilweise schallabsorbierende Wirkung.

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

- K30/1 Unterführung Kreisstraße ED 16
- 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 diesen blickdichten

hochabsorbierenden Schutzwandanteil vollständig verzichtet und lediglich lichtdichtes Plexiglas als voll reflektierende Schutzwand verwendet. Hierdurch entsteht eine komplette Schutzwand aus Acrylglas, die keinen Schall absorbiert, sondern Schall vollständig reflektiert (im unteren Bereich blau eingefärbtes, reflektierend Acrylglas, im oberen Bereich transparentes, reflektierendes Acrylglas). 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 im unteren Bereich der Wand verblieben. 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.

1.7. Gänzlich grundlose Planänderung bei den drei Brücken im Gemeindegebiet Dorfen K30/1, K30/2 und K31/1

Die grob fehlerhafte Planänderung wird bei diesen vorgenannten drei Brücken im Gemeindegebiet Dorfen besonders deutlich. Bislang war Intention der Planänderung stets, das <u>Schutzgut Landschaftsbild</u> aufzuwerten und über das <u>Schutzgut Immissionsschutz der Bevölkerung zu stellen, da die Brückenbauwerke eine verbesserte Optik erhalten sollten.</u>

"Der Einsatz <u>transparenter</u> Schutzwandanteile erfolgt um die Gestaltung der Brückenbauwerke im Streckenverlauf zu verbessern."

[Hervorhebung durch die Verfasser]

(Gründe Ziffer 2., Seite 7 des Planänderungsbeschlusses vom 12.08.2015).

Der Austausch der hochabsorbierenden Lärmschutzwände erfolgt

"… zur weiteren Reduzierung der optischen Eingriffe der Brückenbauwerke in diesem hochwertigen Siedlungs- bzw. Landschaftsraum"

(Gründe Ziffer 2., Seite 7 des Planänderungsbeschlusses vom 12.08.2015).

Bei den drei Brücken im Gemeindegebiet Dorfen K30/1, K30/2 und K31/1 geht die Behörde aber noch einen Schritt weiter und ändert hier Materialeigenschaften ganz ohne jeden Effekt auf die Optik.

Denn es bleibt völlig unklar, weshalb ein optischer Verbesserungseffekt erreicht werden kann, wenn <u>intransparente</u> hochabsorbierende Lärmschutzwände (Planfestsetzung) durch ebenfalls <u>intransparente</u> reflektierende Schutzwände ausgetauscht werden.

Bei den drei Brücken im Gemeindegebiet Dorfen K30/1, K30/2 und K31/1 (sowie der Brücke K27/1 Kopfsburg, außerhalb des Gemeindegebietes Dorfen) werden im unteren Bereich der Lärmschutzwände <u>intransparente durch intransparente Wandanteile ersetzt.</u> Die Optik wird dadurch nicht verändert. Die Begründung mit einer Verbesserung der Optik scheidet hier gänzlich aus.

Es ergibt keinen Sinn, dass diese Schutzwände nicht genauso wie die meisten anderweitigen Brückenbauwerke zumindest im unteren Teil der Lärmschutzwand noch Reste einer hochabsorbierenden Wand behalten. Hier wird die Undurchsichtigkeit der Wandteile – trotz neuer, schlechterer Materialen – unverändert beibehalten, dies aber dennoch nur mit der besseren transparenten Optik begründet. Jeder verständige Leser fragt sich, worin der Sinn dieser optischen Nullleistung liegen soll. Die Umplanung ist unsinnig. Die Behörde lässt das offen.

Es kann auch kein Argument sein, die nun neu geschaffenen blau eingefärbten Acrylglasscheiben seien optisch schöner als die bisherigen hochabsorbierenden Lärmschutzwandteile in bräunlicher Farbgebung. Denn auf allen anderen Brücken werden diese bräunlichen hochabsorbierenden Lärmschutzwandteile im unteren Bereich beibehalten und mit transparenten Elementen aufgestockt. Es würde überraschen, sollte der nur in ausgesuchten Fällen blaue Lärmwandunterbau nur der frischeren Optik dienen. Eine solche Unterscheidung ist willkürlich und hat keinen optischen Wert.

Möglicherweise waren schlicht Kostenerwägungen eine Motivation der Umplanung. Thematisiert wird das nicht. Die Änderung der Materialeigenschaften weg von hochwertigen intransparenten Absorberelementen hin zu intransparenten eingefärbten Plexiglaswänden erfährt im Beschluss keinerlei Aufklärung.

Umplanungen, um die Baukosten zu senken, durch Weglassen von im Planfeststellungsbeschluss formal festgelegte Schutzmaßnahmen, wären jedoch sowieso im Rahmen einer Planänderung ohne neues Planfeststellungsverfahren unstatthaft.

Ein sinnentleerter Verwaltungsakt ist grob fehlerhaft. Ein Verwaltungsakt, der eine Umplanung ohne die von ihm behauptete Wirkung (Verbesserung der Optik) vornimmt, ist grob fehlerhaft. Ein Verwaltungsakt, der zugleich im Rahmen der sinnfreien Umplanung auch noch das Schutzgut Immissionsschutz herabsetzt und das nicht bekennt, ist grob fehlerhaft. Sämtliche Fehler sind evident aus dem Verwaltungsakt selbst heraus ersichtlich und der Verwaltungsakt damit nichtig.

1.8. Fehlerhafte Entscheidung hinsichtlich Auswirkungen auf FFH-Gebiete

Die Regierung von Oberbayern führt aus, es gäbe keinerlei Auswirkungen zum Artenschutz dieser betroffenen FFH-Gebiete.

"Mit der Änderung der Schutzwände auf den beiden Talbrücken über das Isental und das Lappachtal sowie auf der Brücke über den Hammerbach ergeben sich bezüglich der gequerten FFH-Gebiete "Isental mit Nebenbächen" (DE 7739-371) und "Strogn mit Hammerbach und Köllinger Bächlein" (DE 7637-371) keine zusätzlichen bau- oder nennenswerten anlagenbedingten Auswirkungen."

(Gründe Ziffer 2., Seite 9 des Planänderungsbeschlusses vom 12.08.2015).

Auswirkungen seien insbesondere hinsichtlich der Lärmimmissionen nicht gegeben:

"Durch die Änderung des Fahrbahnbelags bleibt auch die Vermeidungswirkung durch Reduzierung von Lärmimmissionen gleich."

(Gründe Ziffer 2., Seite 10 des Planänderungsbeschlusses vom 12.08.2015).

Auch diese Schlussfolgerung ist grob fehlerhaft, weil – wie dargelegt – insbesondere auf dem Brückebauwerk K31/1 – Brücke über das Lappachtal überhaupt kein Fahrbahnbelag geändert wurde. Das FFH-Gebiet "Isental mit Nebenbächen" (DE 7739-371) unterquert dieses Brückenbauwerk. Eine Vermeidungswirkung durch Reduzierung von Lärmimmissionen ist nicht gegeben. Der Lärm wird im FFH-Gebiet durch Wegfall hochabsorbierender Lärmschutzwände vielmehr gemehrt. Die Abwägung zum FFH-Gebiet ist damit ebenfalls konsequent fehlerhaft. Auswirkungen auf den Artenschutz werden ignoriert.

1.9. Keine erneute Kosten-Nutzen-Abwägung im Rahmen der Planänderung

Im Rahmen dieser Planänderungen kann nicht argumentiert werden, die Kosten der aktiven Schutzmaßnahmen durch ausschließlich hochabsorbierende Lärmschutzwände würden plötzlich außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen (§ 41 Abs. 2 BImSchG). Denn diese Kosten-Nutzen-Abwägung findet nur innerhalb der Planaufstellung statt und ist mit Erlass des Planfeststellungsbeschlusses (wie hier am 03.12.2009) und der möglichen Rechtsmittel abgeschlossen. Ersichtlich darf der Vorhabensträger nicht nach Rechtskraft eine erneute Kosten-Nutzen-Abwägung durchführen, die nun die Schutzmaßnahmen plötzlich anders bewertet und im Ergebnis herabsetzt. Das wäre ein klarer Verstoß gegen die Bindungswirkung der Planfeststellung. Deshalb darf eine Planänderung auch nur von unwesentlicher Bedeutung sein, Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG. Die abgeschlossene Gesamtplanung muss im Wesentlichen gleich bleiben, wodurch eine Neubewertung von Schutzmaßnahmen und Schutzzwecken als innerer Kern der Abwägung untersagt ist.

Alternativ wäre nur eine echte neue Planfeststellung möglich, was nach Art. 76 Abs. 1 BayVwVfG im Rahmen einer Planänderung ausdrücklich vorgesehen ist. Nach Art. 76 Abs. 1 BayVwVfG bedarf die Änderung eines schon festgestellten Plans vor Fertigstellung eines Bauvorhabens deshalb im Regelfall der Durchführung eines neuen Planfeststellungsverfahrens. Die Regierung von Oberbayern hat hier jedoch ausdrücklich kein neues Planfeststellungsverfahren betrieben. Sie schreibt dazu:

"Der Abwügungsworgang und das Abwügungsergebnis des Planfeststellungsbeschlusses vom 03. 12. 2009, Az. 32-4354.1-A 94-6, nach Struktur und Inhalt werden durch die geringfügige Planänderung in keiner Weise berührt, so dass hier eine Planänderung von unwesentlicher Bedeutung vorliegt. Das Gefüge der ursprünglichen Planung bleibt in seinen Grundzügen unberührt und wahrt seine Identität und Zielsetzung. Zusätzliche Belastungen von einigem Gewicht für die Umgebung oder hinsichtlich einzelner öffentlicher oder privater Belange sind durch die Maßnahmen ebenfalls nicht zu erwarten, so dass die bereits getroffene Abwügung aller einzustellenden Belange in ihrer Struktur unangetastet bleibt. Es werden damit nur bestimmte räumlich und sachlich abgrenzbare Teile gegenüber der bisherigen festgestellten Planung geändert. Diese Änderungen führen nicht zu einem völlig anders gearteten V orhaben. Die Durchführung eines Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahrens ist bei dieser Sachlage nicht erforderlich. Wir machen deshalb von unserem Ermessensspielraum Gebrauch und verzichten darauf."

(Gründe Ziffer 2., Seite 13 f. des Planänderungsbeschlusses vom 12.08.2015).

Diese Schlussfolgerung ist falsch. Das Gegenteil ist richtig. Die Planänderung berührt durch Eingriff in den Immissionsschutz und in die Belange Dritter fundamental den Kern der ursprünglichen Planung. Durch den ausdrücklichen Verzicht auf eine Durchführung eines Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahrens ist auch keine etwaige Umdeutung möglich.

<u>2. Nichtigkeit des Planänderungsbeschlusses A 94 im Abschnitt Pastetten – Dorfen vom 12.08.2015</u>

Der Planänderungsbeschlusses A 94 München - Pocking (A 3), Neubau der A 94 im Abschnitt Pastetten – Dorfen, Änderungen von Lärm- und Immissionsschutzwänden sowie des Fahrbahnbelages vom 22.05.2015, Planänderung gemäß § 17d FStrG i. V. m. Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG), Gz. 32-4354.1-3-19 vom 12.08.2015 ist nichtig.

2.1. Nichtigkeit eines Verwaltungsaktes

Ein Verwaltungsakt ist nichtig, wenn er in besonderem Maße rechtswidrig ist. Die Nichtigkeit hat nach Art. 43 Abs. 3 BayVwVfG die Unwirksamkeit des Verwaltungsaktes zur Folge. Er entwickelt

keine Rechtsbindungen oder Tatbestandswirkungen. Er zeitigt von Anfang an weder für die Behörde noch für den Adressaten und Dritte materielle Rechtswirkung und ist deshalb unbeachtlich. Der nichtige Verwaltungsakt erlangt keine äußere Wirksamkeit; es entsteht also keine Bindung des Betroffenen an den Verwaltungsakt. Auch entsteht keine innere Wirksamkeit des Verwaltungsaktes. Er löst daher keine materiellen Rechtswirkungen oder Rechtsfolgen aus. Der nichtige Verwaltungsakt braucht von niemandem befolgt oder beachtet werden. (BeckOK VwVfG/Schemmer VwVfG § 44 Rn. 1-4)

Der nichtige Verwaltungsakt darf auch nicht vollzogen werden, auch wenn er nicht aufgehoben oder seine Nichtigkeit nach Art. 44 Abs. 5 BayVwVfG oder im Verwaltungsrechtsweg nach § 43 Abs. 2 VwGO festgestellt worden ist (Kopp/Ramsauer VwGO § 43 Rn. 46).

Die Nichtigkeitsklausel stellt auf einen besonders schweren Fehler des Verwaltungsaktes ab, der im Fall des Art. 44 Abs. 1 BayVwVfG zudem offenkundig sein muss. Die Rechtsfolge der Nichtigkeit eines Verwaltungsakts stellt sich als eine besondere Ausnahme von dem Grundsatz dar, dass ein Akt staatlicher Gewalt die Vermutung seiner Gültigkeit in sich trägt (BVerwG NVwZ 1998, 1061).

2.2. Nichtigkeit wegen Unmöglichkeit, Art. 44 Abs. 2 Nr. 4 BayVwVfG

Der Planänderungsbeschluss vom 12.08.2015 ist bereits nichtig gemäß Art. 44 Abs. 2 Nr. 4 BayVwVfG.

Vorrangig sind die besonderen Nichtigkeitsgründe des Art. 44 Abs. 2 BayVwVfG. Hier ist Nichtigkeit des Planänderungsbeschlusses bereits infolge des prioritären Tatbestands der tatsächlichen Unmöglichkeit aus Art. 44 Abs. 2 Nr. 4 BayVwVfG gegeben.

Dieser Nichtigkeitsgrund erfasst belastende und begünstigende Verwaltungsakte (Meyer/Borgs Rn. 18). Der Nichtigkeitsgrund betrifft allein Verwaltungsakte, die der Ausführung bedürfen. Es kommt nicht auf das Unvermögen des Adressaten an, sondern darauf, dass niemand den Verwaltungsakt ausführen kann (z.B. Abbruchverfügung für ein bereits beseitigtes Haus, BeckOK VwVfG/Schemmer VwVfG § 44 Rn. 51). Ausführung ist im weitesten Sinne zu verstehen. In Betracht kommen sowohl Verwaltungsakte, die auf die Vornahme einer Handlung oder auf Duldung oder Unterlassung gerichtet sind, als auch gestaltende und feststellende Maßnahmen (Kopp/Ramsauer Rn. 41).

Im vorliegenden Fall ist eine Ausführung der Lärmkompensation nicht möglich. Der Verwaltungsakt verkennt, dass die von ihm angeordnete Kompensationsmaßnahme nicht durchführbar ist. Er geht davon aus, dass die Streichung der hochabsorbierenden Lärmschutzwände durch Aufbringung

eines stärker lärmmindernden Belages ausgeglichen werde. Ein Ausgleich für eine Lärmschutzmaßnahme muss nach den Gesetzen der Logik dabei ortsnah erfolgen. Der Verwaltungsakt übersieht, dass der angeordnete stärker lärmmindernden Belag bereits vor Ort vorgesehen und festgesetzt war. Durch das fehlerhafte Nichterkennen, dass auf den betroffenen Brückenbauwerken bereits ein Fahrbahnbelag mit mindestens 3 dB(A) Minderungswirkung festgesetzt war, macht eine erneute Festsetzung eines Fahrbahnbelag mit mindestens 3 dB(A) unmöglich. Eine Kompensation durch die Anordnung der Schaffung von etwas (Fahrbahnbelag mit mindestens -3 dB(A)), das bereits an dem Ort existiert, ist sinnlos und macht die kompensierende Maßnahme nicht mehr möglich. Die durch den Verwaltungsakt vorgegebene technische Lärmkompensierung war damit objektiv unmöglich.

Gleichzeitig stützt sich der Verwaltungsakt fortwährend in allen Ausführungen auf diese nicht erkannte unmögliche Kompensation. Jede Argumentation, die Änderungen hätten keinerlei Auswirkungen auf Belange Dritter, beruht auf der Falschannahme, die Kompensation sei möglich. Das Gegenteil, die Unmöglichkeit war gegeben. Das Beharren auf eine unmögliche Ausführung führt den gesamten Verwaltungsakt ad absurdum. Für solche Fälle sieht Art. 44 Abs. 2 Nr. 4 BayVwVfG die Nichtigkeit des staatlichen Handelns vor.

2.3. Negativkatalog nicht einschlägig, Art. 44 Abs. 3 BayVwVfG

Ein Fehler der in Art. 44 Abs. 3 BayVwVfG normierten Fehlergruppe liegt nicht vor. Insbesondere krankt der Verwaltungsakt nicht an verwaltungsinternen Vorgängen, sondern ist aus sich selbst heraus inhaltlich grob fehlerhaft.

2.4. Nichtigkeit gemäß Generalklausel Art. 44 Abs. 1 BayVwVfG

Der Planänderungsbeschluss ist zusätzlich gemäß Art. 44 Abs. 1 BayVwVfG nichtig. Ein Verwaltungsakt ist demnach nichtig, soweit er an einem besonders schwerwiegenden Fehler leidet und dies bei verständiger Würdigung aller in Betracht kommenden Umstände offenkundig ist.

a) <u>Besonders schwerwiegender Fehler</u>

Nach der Rechtsprechung des BVerwG muss der dem Verwaltungsakt anhaftende Fehler diesen schlechterdings unerträglich, d.h. mit tragenden Verfassungsprinzipien oder der Rechtsordnung immanenten wesentlichen Wertvorstellungen unvereinbar erscheinen lassen (BVerwG NVwZ 1998, 1061 und BeckRS 2015, 52873)

Das Fehlen einer gesetzlichen Grundlage (sog. "gesetzloser" Verwaltungsakt) oder die unrichtige Anwendung der in Frage kommenden Rechtsvorschriften, machen einen Verwaltungsakt grundsätzlich noch nicht nichtig (BVerwG NVwZ 1998, 1061). Nichtigkeit eines Verwaltungsaktes ist nur dann anzunehmen, wenn die an eine ordnungsgemäße Verwaltung zu stellenden Anforderungen in so erheblichem Maße verletzt werden, dass von niemandem erwartet werden kann, den Verwaltungsakt als verbindlich anzuerkennen (BVerwG NJW 1985, 2658; NVwZ 1998, 1061).

Es besteht weitgehend Einigkeit, dass es einen nichtigen Verwaltungsakt nur selten geben kann, weil Akte staatlicher Gewalt die Vermutung ihrer Gültigkeit in sich tragen (BVerwG NVwZ 2000, 1039). Die Rechtsfolge der Nichtigkeit eines Verwaltungsaktes ist daher eine besondere Ausnahme von diesem Grundsatz. (BeckOK VwVfG/Schemmer VwVfG § 44 Rn. 18)

Die systematische Auslegung des Art. 44 BayVwVfG bietet andererseits eine gewisse Orientierung für die Feststellung eines besonders schwerwiegenden Fehlers. Es muss sich grundsätzlich um einen Fehler handeln, der mit denen in Abs. 2 aufgeführten vergleichbar ist, aber schwerer wiegt als einer der in Abs. 3 genannten Mängel (Kopp/Ramsauer Rn. 9). Regelmäßig führt der Fehler dann zur Nichtigkeit, wenn er mit den in Art. 44 Abs. 2 aufgeführten Fehlern vergleichbar ist und schwerer wiegt als die von dem Negativkatalog des Art. 44 Abs. 3 aufgelisteten Fälle.

Nichtig können insbesondere inhaltlich fehlerhafte Verwaltungsakte sein, die unter offensichtlichem und schwerem Verstoß gegen wesentliche Grundsätze des materiellen Rechts erlassen worden sind (WBSK VerwR § 49 Rn. 32; s. auch BVerwGE 8, 329 = NJW 1959, 1937).

Verwaltungsakte, die unheilbar widersprüchlich und unbestimmt sind (OVG Münster NVwZ 1989, 379 (380); VGH Kassel NVwZ 1989, 484; s. auch OVG Koblenz NVwZ 1990, 399) weisen einen schwerwiegenden inhaltlichen Mangel auf. Die rechtliche Unmöglichkeit des Verwaltungsaktes kann unter den Voraussetzungen des Art. 44 Abs. 1 BayVwVfG zur Nichtigkeit führen. Dieser Nichtigkeitsgrund kann durchgreifen, wenn ein Verwaltungsakt die angestrebte Regelung schlechthin nicht erreichen kann. In Betracht kommt etwa die Versetzung eines Nichtbeamten in den Ruhestand (BVerwGE 19, 284 (287)) oder die Einbürgerung eines deutschen Staatsangehörigen (VGH München VerwRspr 1961 Nr. 83).

Auch die mangelnde Eignung einer Regelung kann zur Nichtigkeit des Verwaltungsaktes führen. Die Regelung muss in diesem Fall zur Erreichung des angestrebten Zieles schlechthin ungeeignet und der schwerwiegende Fehler offensichtlich sein (VGH Kassel NVwZ 1982, 514, 515).

Auch wenn die Maßnahme der Behörde schlechterdings als willkürlich einzustufen ist, ist der Verwaltungsakt nichtig (BVerwGE 35, 343 = NJW 1970, 2075; s. auch VG Freiburg NVwZ 1990, 594).

Es herrscht zudem Einigkeit, dass insbesondere Entscheidungen in der Regel nichtig sind, die völlig unbestimmt (§ 37 VwVfG) oder unverständlich sind. (übereinstimmend: Baumeister in Obermayer/Funke-Kaiser § 44 Rn. 25; Kopp/Ramsauer § 44 Rn. 10; Peuker in Knack/Henneke § 44 Rn. 32; Sachs in SBS § 44 Rn. 113 f.; Schiedeck JA 1994, 483 (487 f.); Leisner-Egenspacher in NKVwVfG § 44 Rn. 18 ff.)

Im konkreten Fall führen

- eine fehlerhafte räumliche Kompensation durch Änderungen des Belages an einem anderen Ort,
- eine vollständig fehlende Darlegung der vermeintlichen Kompensationswirkung des Belages,
- das fehlerhafte Nichterkennen, dass auf den betroffenen Brückenbauwerken bereits ein Fahrbahnbelag mit mindestens 3 dB(A) Minderungswirkung festgesetzt war,
- die fehlende Abwägung mitsamt dem vollständigen Übersehen der Beeinträchtigung privater Belange,
- die vollständig übersehene Auswirkung der Maßnahmen auf FFH-Gebiete und schließlich
- die gänzlich sinnbefreite und abweichende Planänderung bei drei Brücken im Gemeindegebiet Dorfen K30/1, K30/2 und K31/1

in der Gesamtschau zu einem Verwaltungsakt, dem jede innere Verständigkeit abgeht und daher grob fehlerhaft ist. Er ist nach außen hin unlogisch in seinen Bestimmungen und willkürlich in seinen Folgen. Seine Regelungswirkungen sind unverständlich, da sie auf einer Fülle von Falschannahmen basieren. Der Inhalt widerspricht sich selbst, er stellt Annahmen und Konsequenzen dar, die objektiv nicht der Realität entsprechen. Bei verständiger Betrachtung des Verwaltungsaktes zeigen sich hanebüchene Annahmen, die den Verwaltungsakt sinnentleeren.

Die angenommene Regelungsfolge nach außen hin, nämlich keinerlei Auswirkungen beim Vorhaben Neubauprojekt A 94 zu verursachen, konnte schlechthin nicht erreicht werden. Im Gegenteil bewirkt er massive Eingriffe in die Belange Dritter.

Der Verwaltungsakt ist nicht nur fehlerhaft, sondern in seiner gesamten Struktur grob unsinnig.

b) Offenkundigkeit des Fehlers

Der Fehler muss auch bei verständiger Würdigung aller in Betracht kommenden Umstände offenkundig sein. Die schwere Fehlerhaftigkeit des Verwaltungsaktes muss für einen unvoreingenommenen verständigen Beobachter ohne weiteres erkennbar sein (OVG Bautzen ZMR 2003, 616). Es darf nach Lage der Dinge für einen solchen Durchschnittsbetrachter nicht die ernsthafte Möglichkeit bestehen, dass der Bescheid doch rechtmäßig sein könnte. Dabei bedarf es für die Beantwortung dieser Frage keiner speziellen Rechtskenntnisse, im Sinne einer Parallelwertung in der Laiensphäre ist es ausreichend, wenn ein verständiger Dritter zu dem Ergebnis gelangt, dass der Verwaltungsakt keinesfalls rechtmäßig sein kann (HK-VerwR/Kyrill-Alexander Schwarz VwVfG § 44 Rn. 9). Dem Verwaltungsakt muss die Fehlerhaftigkeit "auf die Stirn geschrieben sein" (Kopp/Ramsauer Rn. 12).

Im vorliegenden Fall ist die Fehlerhaftigkeit des Verwaltungsaktes nicht verborgen, sondern ergibt sich bereits bei verständiger Würdigung des Inhalts aus sich selbst heraus. Daten zu den abweichende Kilometerangaben ergeben sich aus den Anlagen des Bescheides. Bei Prüfung der Kongruenz der Kilometerangaben zwischen Belagsverbesserungen und Brückenbauwerken zeigen sich sofort die Falschannahmen, auf die sich der gesamte Beschluss fortwährend stützt.

Zudem darf zur Feststellung der Offenkundigkeit auch der bisherige Planungsstand des Vorhabens im Rahmen der Planfeststellungen als allgemein bekannt unterstellt werden. Deshalb ist auch die objektiv richtige Feststellung leicht zu tätigen, dass auf den betroffenen Brückenbauwerken bereits ein Fahrbahnbelag mit mindestens 3 dB(A) Minderungswirkung festgesetzt war. Der Verwaltungsakt verkennt das vollständig. Er ist damit evident aus sich selbst heraus widersprüchlich.

Die eklatante Fehlerhaftigkeit ist dem Planänderungsbeschluss vom 12.08.2015, wenn man ihn inhaltlich gründlich betrachtet, auf die Stirn geschrieben und damit offenkundig.

2.5. Zwischenergebnis der Nichtigkeit

Infolge der Nichtigkeit entfaltet der Planänderungsbeschluss vom 12.08.2015 mitsamt der inhaltlichen Planänderung (Planänderungsunterlagen der Autobahndirektion Südbayern vom 22.05.2015) von Anfang an keine materielle Rechtswirkung und ist deshalb allgemein unbeachtlich.

Die allgemeine Unbeachtlichkeit gilt für jedermann und für alle rechtsanwendenden Organe und unabhängig von vorheriger behördlicher oder gerichtlicher Feststellung der Nichtigkeit.

3. Berechtigtes Interesse

Die Stadt Dorfen hat ein berechtigtes Interesse an der Feststellung der Nichtigkeit gemäß Art. 44 Abs. 5 BayVwVfG. Antragsberechtigt ist jeder, der an der Nichtigkeitsfeststellung ein berechtigtes Interesse hat. Er muss nicht Adressat der Maßnahme sein (Kopp/Ramsauer Rn. 67). Es muss nur ein berechtigtes und nicht ein rechtliches Interesse vorliegen. Berechtigt zur Antragstellung ist daher derjenige, der ein rechtliches, wirtschaftliches oder ideelles oder auch sonstiges Interesse geltend macht (Ziekow VwVfG Rn. 23).

Die Stadt Dorfen hat als räumlich betroffene Kommune dieses Feststellungsinteresse. Eine Vielzahl von Lärmbeschwerden von Anwohnern als Dorfener Bürgerinnen und Bürger liegen vor. Der Autobahnlärm ist auch inmitten der Stadt deutlich vernehmbar. Unternehmer und Selbstständige kritisieren die Lärmsituation. Die Attraktivität der Stadt leidet unter der fehlerhaften Planung und Umsetzung der Lärmschutzvorsorge.

Zudem hat die Stadt Dorfen ein Interesse auf Nichtigkeitsfeststellung aus Gründen der Rechtssicherheit. Etliche der geänderten Brückenbauwerke liegen auf dem Gemeindegebiet. Die Stadt Dorfen muss wissen, ob die Lärmschutzmaßnahmen bereits umgesetzt oder im Gegenteil noch gar nicht vollzogen wurden. Denn die Frage des Immissionsschutzes berührt unsere Planungshoheit bei der künftigen Bauleitplanung.

4. Pflicht zur Feststellung der Nichtigkeit

Art. 44 Abs. 5 Hs. 2 BayVwVfG normiert eine Feststellungspflicht der erlassenen Behörde. Der Wortlaut "ist" stellt klar, dass die Behörde keinen Ermessensspielraum hat, <u>ob</u> sie über einen Nichtigkeitsantrag entscheidet. Sie hat unverzüglich darüber zu entscheiden, um zu klären, ob dieser Akt staatlicher Gewalt seiner Gültigkeit weiter besitzt.

Die Regierung von Oberbayern muss daher unverzüglich die Nichtigkeit des Planänderungsbeschlusses Pastetten – Dorfen vom 12.08.2015 feststellen.

5. Vollzugsdefizit

Durch Feststellung der Nichtigkeit der Planänderung entsteht ein Vollzugsdefizit hinsichtlich der bisherigen Planfeststetzung. Der Planfeststellungbeschluss mitsamt aller Planänderungen ist bis auf den Planänderungsbeschluss vom 12.08.2015 unverändert in Rechtskraft. Dieser bestandskräftige Planfeststellungsbeschluss muss entsprechend des Antrags zu II. inhaltlich vollumfänglich vollzogen werden.

Allerdings bedeutet die Nichtigkeit der Planänderung zur Streichung der hochabsorbierenden Lärmschutzwände, dass auf allen Brückenbauwerken ein Lärmschutz gemäß Festsetzungen bis vor dem 12.08.2015 angeordnet bleibt. Das bedeutet konkret, auf allen Brückenbauwerken sind Lärmschutzwände ausschließlich aus vollständig hochabsorbierenden Materialien mit einer Absorptionswirkung von mindestens -11 dB(A) anzubringen.

Die aktuelle Bauausführung der Neubautrasse A94 zwischen Pastetten und Heldenstein entspricht nicht dieser rechtskräftigen Planfeststellung. Anders als von der Autobahndirektion Südbayern bislang dargestellt wurde die rechtskräftige Planung hinsichtlich des Lärmschutzes folglich bisher baulich nicht umgesetzt.

Die Stadt Dorfen fordert die Regierung von Oberbayern auf, die rechtsverbindliche Planfestsetzung zu vollziehen, insbesondere die ordnungsgemäße Errichtung von Lärmschutzmaßnahmen auf allen Brückenbauwerken anzuordnen.

Zum Hilfsantrag zu III.

Sollte – rein hilfsweise – der Planänderungsbeschluss vom 12.08.2015 nicht nichtig sein, so hat die Stadt Dorfen hilfsweise einen Anspruch aus dem Entscheidungsvorbehalt auf ein alternatives Lärmschutzkonzept aus diesem Bescheid durch die Regierung von Oberbayern.

Im Planänderungsbeschluss A 94 München - Pocking (A 3) Neubau der A 94 im Abschnitt Pastetten – Dorfen, Änderungen von Lärm- und Immissionsschutzwänden sowie des Fahrbahnbelages vom 22.05.2015, Planänderung gemäß § 17d FStrG i. V. m. Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG, Gz. 32-4354.1-3-19 vom 12.08.2015 setzt die Regierung von Oberbayern Auflagen A.5.1 bis A.5.14 fest.

Die Auflage A.5.5 lautet:

"Für den Fall, dass der Neueinbau eines lämmindernden Fahrbahnbelages mit einer Minderungswirkung von mindestens 3 dB(A) nicht mehr in Frage kommen sollte, behalten wir uns die Entscheidung über ein alternatives Lämmschutzkorzept vor. Damit soll der Gesamtumfang des aktiven Lämmschutzes (Fahrbahnbelag und Lämmschutzanlagen) sichergestellt werden. In diesem Fall hat der Vorhabensträger unverzüglich nach Feststellung der in Auflage A.5.4 dieses Planänderungsbeschlusses genannten Voraussetzungen entsprechende Planunterlagen worzulegen."

Die Regierung von Oberbayern hat einen Entscheidungsvorbehalt gegenüber dem Vorhabenträger auf ein neues, alternatives Lärmschutzkonzept ausgesprochen, falls der Neueinbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelages mit einer Minderungswirkung von mindestens 3 dB(A) nicht mehr in Frage kommen sollte.

Zum Antrag zu I. und II. wurde dargelegt, dass auf den vom der Planänderung betroffenen Brückenbauwerken bereits ein Fahrbahnbelag mit mindestens 3 dB(A) Minderungswirkung festgesetzt war. Im Bereich der geänderten Lärmschutzwände auf den Brücken im Gemeindegebiet Dorfen war daher eine Kompensation der Lärmverschlechterung durch einen geänderten Fahrbahnbelag mit einer Minderungswirkung von mindestens 3 dB(A) von vornherein ausgeschlossen. Die Festsetzung eines Neueinbaus eines lärmmindernden Fahrbahnbelages war unmöglich. Der Neueinbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelages mit einer Minderungswirkung von mindestens 3 dB(A) kam objektiv nicht mehr in Frage.

Damit ist der Fall des Entscheidungsvorbehaltes eingetreten.

Die Regierung von Oberbayern kann deshalb ein neues, alternatives Lärmschutzkonzept gegenüber dem Vorhabensträger festsetzen.

Die Stadt Dorfen fordert die Regierung von Oberbayern auf, dieses neue Lärmschutzkonzept unverzüglich aufzustellen und darin umfangreiche Maßnahmen zur effektiven Lärmschutzvorsorge im Gemeindegebiet Dorfen anzuordnen und sicherzustellen.

Die Stadt Dorfen hat ein Positionspapier zum Lärmschutz an der A94 erstellt. Die darin enthaltenen Maßnahmen 1 bis 10 sind in das Lärmschutzkonzept aufzunehmen.

Auf dieses Positionspapier wird hiermit vollständig Bezug genommen.

Mit freundlichen Grüßen

Heinz Grundner Erster Bürgermeister

Anlagen:

- Positionspapier der Stadt Dorfen



Dorfen, 20. Juli 2021

Forderung von Maßnahmen zur Verbesserung des Lärmschutzes an den Neubaustrecke A94 auf dem Gemeindegebiet der Stadt Dorfen

Positionspapier der Stadt Dorfen

Seit der Verkehrsfreigabe des Neubauabschnitts der Bundesautobahn A94 von Pastetten bis Heldenstein am 01.10.2019 kommt es zu anhaltenden, enormen Protesten der Anwohner unserer Stadt Dorfen wegen unzumutbarer Lärmbelästigung. Über die Lärmbelastung berichten fortwährend Presse, Bürger und Mandatsträger. In der Folge wurde die Bayerische Staatsregierung vom Bayerischen Landtag gemäß Beschluss vom 06.02.2020 aufgefordert, durch Messungen zu prüfen, ob die vorhandenen Lärmschutzmaßnahmen ausreichend sind und den Vorgaben des Planfeststellungsverfahrens entsprechen.

Nach eingehender Auswertung aller dazu veröffentlichten Unterlagen sieht die Stadt Dorfen einen Anspruch gegen den Bund als Vorhabens- und Baulastträger auf ergänzende Lärmschutzmaßnahmen. Dieser Anspruch resultiert aus einer Vielzahl von Besonderheiten der Planung und Bauausführung, die im jeweiligen Einzelfall die Lärmbelastung steigern und insgesamt zu einem für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Dorfen nicht mehr hinnehmbaren Gesamtbelastung führen.

Die Stadt Dorfen fordert daher die folgenden Maßnahmen zur Verbesserung des Lärmschutzes:

Maßnahme 1:

Austausch aller reflektierenden (transparenten oder intransparenten) Lärmschutzwände und Lärmschutzwandteile durch ausschließlich hochabsorbierende Lärmschutzwände und Lärmschutzwandteile auf dem gesamten Gemeindegebiet Dorfen mit einer Absorptionswirkung von mindestens -11 dB(A), insbesondere im Bereich aller Brückenbauwerke.

Lärmschutzwände wurden auf der gesamten Neubaustrecke ausschließlich in vollständig hochabsorbierender Bauausführung vorgesehen und im Jahr 2009 planfestgestellt. Erst eine Planänderung aus dem Jahr 2015 führte aus rein optischen Erwägungen zur Streichung hochabsorbierender Lärmschutzwände und Lärmschutzwandteilen. Stattdessen wurden Lärm reflektierende Wände und Wandteile aus Acrylglas (PMMA-Platten) nachträglich in die Planung aufgenommen und vor Ort umgesetzt.

Diese Verschlechterung des Lärmschutzes muss korrigiert werden. Dem bestmöglichen Lärmschutz der Bevölkerung muss ohne Wenn und Aber ein höheres Gewicht beigemessen werden als einer vermeintlichen Verbesserung des Landschaftsbildes durch transparente Acrylglaswände. Lärmschutzwände aus hochwirksamen Absorberelementen schützen eklatant besser als die nachträglich verwendeten reflektierenden Plexiglasscheiben. Diese nachträgliche Fehlplanung muss rückgängig gemacht werden.

Ausdrücklich zurückgewiesen wird die von der Autobahndirektion Südbayern in ihrem Prüfbericht Lärm A94 vom 26.11.2020 vorgeschlagene mögliche Verbesserungsmaßnahme Nr. 7.2.3 "Ersatz bestehender transparenter Lärmschutzelemente auf den Brücken durch blickdichte Aluminium-Elemente" (Prüfbericht Lärm A94 vom 26.11.2020, Seite 44 f. und Anlage 12, Seiten 13 bis 15). Denn die Autobahndirektion unterbreitet hier eine weitgehend sinnlose Maßnahme, indem reflektierende Lärmschutzelemente (Istzustand = Plexiglas) durch erneut reflektierende oder minimal absorbierende Lärmschutzelemente (Aluminium) ersetzt würden. Es geht nicht um den optischen Ersatz transparenter durch blickdichte Elemente. Es geht um die bestmögliche Lärmabsorption der Elemente. Die neu vorgeschlagenen blickdichten Aluminiumelemente wären nur geringfügig lärmabsorbierend und damit in ihrer Wirkung ganz erheblich schlechter als den Lärm hochabsorbierende Elemente. Es geht nicht um einen Austausch von transparenten Plexiglaswänden hin zu blickdichten Aluminiumwänden. Selbst wenn diese Aluminiumwände eine gewisse Absorptionswirkung haben, so sind sie dennoch keine hochabsorbierenden Schutzwände.

Es wäre absurd, Lärmschutzwände auszutauschen und dabei eine nur geringe Lärmabsorption absichtlich neu zu errichten. Gefordert wird der ausschließliche Einsatz von hochabsorbierenden Elementen mit einer Absorptionswirkung von mindestens -11 dB(A), wie stets auf der gesamten Neubaustrecke geplant infolge der bis ins Jahr 2015 gültigen Planfeststellung. Gefordert wird die vollständige Abkehr vom Einsatz reflektierender Elemente, um einen dem heutigen Stand der Technik entsprechenden höchstmöglichen Lärmschutz durch bestmögliche Lärmabsorberelemente zu erzielen.

Hier wird der Standard eingefordert, der bis ins Jahr 2015 Gegenstand der rechtskräftigen Planfeststellung war. Eine erst im August 2015 unmittelbar vor Baubeginn (Februar 2016) durchgeführte Verschlechterung des Schutzniveaus kann nicht hingenommen werden.

Maßnahme 2:

Nachträgliche Erhöhung der vorhandenen Lärmschutzwände, insbesondere auf den Brücken (Wandhöhen oder Lärmspoiler).

Um einen bestmöglichen Lärmschutz zu realisieren, müssen die bestehenden Lärmschutzwände zusätzlich erhöht werden. Die Autobahndirektion Südbayern schlägt in ihrem Prüfbericht Lärm A94 unter Ziffer 7.2.4 (Seite 45) vor, Lärmschutzelemente könnten um bis zu 2,00 Meter erhöht werden oder alternativ mit einem 0,50 Meter hohen Lärmspoiler ausgestattet werden.

Dieser technische Ansatz ist zu begrüßen, wobei eine Wanderhöhung ebenfalls <u>ausschließlich</u> durch hochabsorbierende Lärmschutzwandteile erfolgen müsste. Die Autobahndirektion Südbayern wird gebeten, zu beiden Alternativen – gesteigerte Wandhöhen oder Lärmspoiler – Lärmberechnungen durchzuführen und die demnach bestmögliche Lärmschutzlösung weiterzuverfolgen.

Maßnahme 3:

Nachträgliche Erhöhung der vorhandenen Lärmschutzwälle durchgehend auf mindestens 5 Meter über der Gradiente der Fahrbahn.

Irritierend sind die im Rahmen des Neubaus zum Teil extrem niedrig ausgeführten Lärmschutzwälle (beispielsweise 2,0 Meter Höhe über der Gradiente der Fahrbahn von Bau-Kilometer 31+855 bis 32+078). Teilweise finden sich neu geschaffene Wälle mit schwankender Höhe, z.B. südlich bei Lindum Bau-Kilometer 31 (langgezogene, tiefe Mulde – Wall läuft nicht gerade durch).

Lärmschutzwälle sind eine effektive und kostengünstige Maßnahme, die Lärmsituation an Autobahnen zu verbessern, soweit kein Grunderwerb nötig wird. Eine Erhöhung der Wälle sollte daher überall getätigt werden, wo die räumlichen Verhältnisse es zulassen. Die Situation im Gemeindegebiet Dorfen ist hierzu ideal. Wenn der erforderliche Grund nicht in öffentlicher Hand liegt, kann eine Inanspruchnahme der privaten Flächen in vielen Fällen in Kooperation mit betroffenen Anwohnern erfolgen. Mehrere Anwohner hatten sich bereits seit Jahren, schon während der Planfeststellung bereit erklärt, die Errichtung von Lärmschutzwällen auf ihren Grundstücken zu befürworten. Zum Teil wurden Grundstücke aktiv angeboten. Bei Erstellung der Autobahn wurde dieses Engagement bislang vom Vorhabensträger und dem ÖPP-Auftragsnehmer ignoriert. Die Bereitschaft zur Verfügungstellung von Grund für Lärmschutzwälle ist jedoch weiterhin unvermindert gegeben.

Die Stadt Dorfen fordert daher die Autobahndirektion Südbayern auf, die baulich möglichen Flächen für erhöhte Lärmschutzwände zu identifizieren und – soweit in privatem Eigentum stehend – sofort Gespräche mit Grundstückseigentümern zu beginnen. Die Stadt Dorfen steht als Vermittler der Gespräche zur Verfügung.

Soweit die benötigten Flächen im staatlichen Eigentum stehen, gibt es erst recht keinen wesentlichen Hinderungsgrund, Lärmschutzwälle kostengünstig zu erhöhen.

Ausreichend vorhandene Erdüberschussmassen können gemäß den ursprünglich in gerichtlichen Verfahren getätigten Zusagen der Autobahndirektion Südbayern und gemäß den Vorgaben der Planfeststellungsbeschlüsse verwendet werden. 850.000 m3 Überschussmasse aus der Errichtung der A94 wurden in der Kiesgrube Osendorf auf dem Gemeindegebiert Dorfen deponiert und stehen zur Verfügung.

In dem ursprünglichen und grundlegenden Planfeststellungsbeschluss (A 94 Neubau Abschnitt Pastetten - Dorfen) vom 03.12.2009, heißt es auf Seite 237:

"... Der Vorhabensträger [Anm.: Bund, vertreten durch die Autobahndirektion Südbayern], hat seine Bereitschaft erklärt, im Einzelfall zu prüfen, ob im Rahmen der Bauausführung zusätzliche Lärmschutzanlagen aus Überschussmussen hergestellt werden können. Die Klänung der damit zusammenhängenden Rechtsfragen bleibt Verhandlungen zwischen dem Vorhabensträger und den Betroffenen, insbesondere den Grundeigentümern werbehalten, auf deren Grund die zusätzlichen Anlagen errichtet werden müssten."

Nach diesem Planfeststellungsbeschluss kam es bereits ein Jahr später zu einem Planergänzungsbeschluss vom 13.10.2010 (Regierung von Oberbayern, Gz. 32-4354.1-A94-6.1) wegen der Inanspruchnahme der Kiesgrube Osendorf für Überschussmassen. Dort heißt es auf Seite 3:

"... Die beim Bau der A 94 anfallenden Überschussmassen sind mit bis zu 850.000 m3 so groß, dass eine A blagerung erforderlich wird, auch wenn der Vorhabersträger bemüht sein wird, die Massen anderweitig zu verwenden, etwa für die Errichtung von Lärmschutzanlagen."

Diese Formulierungen decken sich mit der fortwährenden Argumentation der planenden Stellen (Autobahndirektion Südbayern) – gerade auch in Gerichtsverfahren über 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, da braucht es kein "Bemühen".

Nach Beendigung aller Gerichtsverfahrens im Jahr 2010 erfolgte jedoch eine nicht öffentlich bekannt gemachte Planänderung (1. Planänderung "Deponierung der Überschussmassen in der Kiesgrube Osendorf") Planänderungsunterlagen vom 21.01.2011, Planänderungsbeschluss vom 11.07.2011. 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 privuten Flächen, da die Dammaufstandsfläche pro 1 m Höherzuwachs um 3 m breiter wird. Dadurch würen 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 Formulierung "weitgehend" ("... Grenzwerte der 16. BImSchV weitgehend eingehalten...") und "nicht wesentlich" ("... sich die allgemeine Lärmsituation auch durch höhere Lärmschutzanlagen nicht wesentlich weiter werbessern würde."). Für betroffene Anwohner klingt dies zynisch.

Hierdurch wird klar, warum mit Anwohnern über die Nutzung von angebotenen Privatflächen für Lärmschutzwälle nicht gesprochen wurde. Gesprächsangebote wurden negiert. Es machte aus Sicht der Autobahndirektion, anders als offiziell kommuniziert, von Beginn an keinen Sinn, sich diesbezüglich zu bemühen.

Hierdurch wird verständlich, welche Erwartungshaltung die Behörde zu einem bestmöglichen Lärmschutz ursprünglich erzeugte, um die Hoffnungen der Anwohner später unbemerkt nach Abschluss der Gerichtsverfahren als unnötig vom Tisch zu wischen.

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.

Die Stadt Dorfen sieht daher weiterhin einen Anspruch auf die stets offiziell versprochene weitgehende Verwendung von Überschussmassen für Lärmschutzwälle.

Sollte eine Erhöhung der Wälle aus räumlichen, technischen oder anderweitigen Gründen nicht oder nur unverhältnismäßig schwierig möglich sein, sind auf die vorhandenen Lärmschutzwälle obenauf hochabsorbierende Lärmschutzwände zu errichten, um einen baulichen Lärmschutz durchgehend auf mindestens 5 Meter über der Gradiente der Fahrbahn zu erreichen.

Maßnahme 4:

Nachträgliche Errichtung neuer Lärmschutzwände und Lärmschutzwälle als Lückenschluss

Die Neubaustrecke überrascht durch teils eklatante Lücken in der Abschirmung der Fahrbahn zu Siedlungsräumen. Einerseits ist die Autobahn durch die erhöhte Hanglage zum Isental immer wieder tief in Geländeeinschnitte eingebettet. Andererseits tritt sie an vielen Stellen infolge ihrer hohen Lagepositionierung prominent zum Vorschein. Nur unvollständig und oft inkonsequent wurden diese freiliegenden Sicht- und Schalllücken durch bauliche Maßnahmen berücksichtigt. Oft liegt die Autobahn zur Umgebung hin offen dar. Es wäre ein leichtes gewesen, die Hang- und Hügellage der Autobahn konsequent zu nutzen, um die Fahrbahn baulich vollständig von Erdwällen oder Schutzmauern einzugrenzen.

<u>Durch wenige ergänzende Maßnahmen</u>, durch kurze neue Lärmschutzwälle und – bei eingeschränktem räumlichen Platz – durch neue hochabsorbierende Lärmschutzwände <u>lassen sich diese Lücken effektiv schließen</u> und insgesamt eine Gesamtverbesserung der Lärmsituation erreichen.

Übersichtskarten für die vorstehenden Maßnahmen 1 bis 4 (Anlagen):

In Übersichtskarten anhand von Luftbildaufnahmen wurde versucht, diese Lücken und deren Lückenschlüsse durch neue Lärmschutzwände und Lärmschutzwälle (Maßnahme 4) zu visualisieren. Ebenso sind der erforderliche Austausch und die Erhöhung von Lärmschutzwänden (Maßnahme 1 und 2) und die Erhöhung von bestehenden Lärmschutzwällen (Maßnahme 3) farblich skizziert.

Es wird gefordert, Lücken im Lärmschutz durch möglichst vollständige Abkapselung der Fahrbahnen zum umliegenden Gemeindegebiet Dorfen herzustellen. Denn durch die Tallage der Gemeinde im Isental ist die Lärmausbreitung durch die oberhalb am Hang geführte Autobahn ganz erheblich und weiträumig. Die Lärmentwicklung der neu errichteten Autobahn ist weitflächig im Gemeindegebiet präsent.

Es kann nicht richtig sein, dass eine der letzten großflächig erhaltenen Natur- und Kulturlandschaften Südbayerns dauerhaft verlärmt wird, weil die Überschreitung von Lärmgrenzwerten (Stand aus dem Jahr 1990) nur haarscharf vermieden wurde. Bei einer neu geplanten und errichteten Autobahn in einer bislang unberührten Kulturlandschaft kann erwartet werden, dass alles verhältnismäßig Mögliche unternommen wird, um die Grenzwerte deutlich zu unterschreiten. Die hier geforderten Maßnahmen sind punktuelle, wirkungsvolle Verbesserungsmöglichkeiten und daher verhältnismäßig.

Maßnahme 5:

Sicherstellung der vertragsgemäßen, mängelfreien Fahrbahnebenheit auf der gesamten Neubaustrecke im Gemeindegebiet Dorfen

Es wird gefordert, die Ebenheit des DSH-V Dünnschichtbelags auf der gesamten Neubaustrecke im Gemeindegebiet Dorfen unverzüglich vollständig herzustellen, zu kontrollieren und den Vollzug öffentlich transparent nachzuweisen.

Die messtechnische Untersuchung des verbauten DSH-V Dünnschichtbelag hat gemäß der Autobahndirektion Südbayern (Prüfbericht Lärm A94 vom 26.11.2020, Ziffer 6.1.3.2 "Anforderungen an die Lärmminderung (rechtlich und vertraglich)" ergeben, dass die Anforderungen an den Fahrbahnbelag aus der Planfeststellung einer Lärmminderungswirkung von 3 dB(A) an sich formal eingehalten werden. Gleichwohl nennt der gleiche Prüfbericht hinsichtlich der Ebenheit des Belags erhebliche Mängel des tatsächlich verbauten Belags im Hinblick auf die vertraglichen Anforderungen an den Fahrbahnbelag. Ursprüngliche Messungen ergaben auf 20 % der Gesamtstrecke eine vertragswidrig nicht korrekt hergestellte Fahrbahnebenheit. Spätere Plausibilisierungsmaßnahmen dieser Messungen ergaben immer noch einen vertragswidrigen, weil unebenen Zustand des Fahrbahnbelags auf 5 % der Gesamtneubaustrecke. Demgemäß wurden auf insgesamt 8,6 Kilometern (86 erfasste 100-Meter-Abschnitte) eine mangelhafte Ebenheit des Belags festgestellt. Die Autobahndirektion Südbayern schreibt in ihrem Prüfbericht Lärm A94 vom 26.11.2020 (Ziffer 6.1.1 Anforderungen an die Ebenheit (Waschbeton und DSH-V), Seite 24):

"Auf rund 5 % aller erfassten 100 m Auswertealschnitte – bei der Vorlage der Messergebnisse durch das Fachbüro im März bzw vor der Prüfung der Daten auf Plausibilität ging man noch von einem deutlich höheren Prozentsatz (ca. 20 %) aus - kommt es zu Überschreitungen des vertraglich vereinbarten Anforderungswertes für das Zustandsmerkmal Ebenheit im Längsprofil (dies entspricht 86 von insgesamt knapp 2.000 erfassten 100 m Abschnitten). Die Hälfte dieser Abweichungen wiederum entfällt auf Überschreitungen des Anforderungswertes umlediglich bis zu 2 mm Die Überschreitungen sind stets in Zusammenhang mit Übergangskonstruktionen und Anschlussfugen zwischen Asphalt- und Betonoberbau festzustellen.

Der Auftragnehmer aus dem ÖPP-Vertrag ist aktuell aufgefordert, in Hinblick auf die Ebenheit unter Berücksichtigung der vertraglich vereinbarten Regelwerke einen vertragskorformen Zustand herzustellen und hierzu nach Abschluss weiterer messtechnischer Überprüfungen im Dezember ein Sanierungskorzept vorzulegen. Erforderliche bauliche Nachbesserungen sollen dann, sohald die Witterung dies zulässt, im Frühjahr 2021 erfolgen. Ziel soll es sein, dass möglichst alle relevanten Überschreitungen des vertraglich vereinbarten Anforderungswertes beseitigt werden."

Das Einfordern eines Sanierungskonzeptes vom Auftragnehmer des ÖPP-Vertrages ist zu begrüßen. Dabei muss jedoch eine <u>vollständige, lückenlose Beseitigung aller Unebenheiten</u> durchgesetzt und <u>öffentlich transparent nachgewiesen werden</u>. Es kann selbstverständlich nicht ausreichend sein, lediglich "*möglichst alle relewaten Überschreitungen des vertraglich wereinbarten Anforderungswertes*" zu erreichen. Es ist nicht hinzunehmen, dass dem privaten Auftragnehmer (ÖPP-Vertragspartner) hier ein Spielraum für Ungenauigkeiten verbleibt.

Maßnahme 6:

Nachträgliche Herstellung eines hochlärmabsorbierenden offenporigen Asphalts – OPA (sog. "Flüsterasphalt") in lärmneuralgischen Streckenabschnitten

Es wird gefordert, in besonders lärmneuralgischen Streckenabschnitten den nur niedrig lärmmindernden DSH-V Dünnschichtbelag auszutauschen gegen hochlärmmindernden offenporigen OPA-Belag.

Die vorhandenen Fahrbahnbeläge im Bereich der Neubaustrecke werden von Anliegern insgesamt als zu laut empfunden. Auch Benutzer der Autobahn empfinden den Fahrbelag einhellig als rau, ruppig, holperig und ungewöhnlich laut im Abrollgeräusch. Der hier verwendete DSH-V Dünnschichtbelag stellt damit subjektiv, allerdings von Anwohnern und Nutzern gleichlautend und übereinstimmend eine im Vergleich zu anderen Autobahnen miserable Fahrbahn-Qualität dar. Die seltsam unebene, durch heftig rumpelnde Querrillen geprägte Ausführung des Fahrbahnbelags verwundert. Diese Eindrücke der Bevölkerung sind nicht von der Hand zu weisen.

Die subjektive Wahrnehmung und objektive Wirkung des Belages ließe sich ganz erheblich verbessern durch die Verwendung eines echten "Flüsterasphalts" in OPA-Bauweise.

Ausdrücklich nicht gefordert wird die von der Autobahndirektion Südbayern in ihrem Prüfbericht Lärm A94 vom 26.11.2020 vorgeschlagene mögliche Verbesserungsmaßnahme Ziffer 7.2.6 "Nachträgliche Herstellung eines Offenporigen Asphalts – OPA (sog. "Flüsterasphalt") auf der gesamten Neubaustrecke" (Prüfbericht Lärm A94 vom 26.11.2020, Seiten 46 f. und Anlage 12, Seiten 25 f.). Ein OPA-Belag auf der gesamten Neubaustrecke wäre zwar optimal, jedoch sind die Kosten dafür zu hoch. Gleichwohl erscheint es sehr wohl verhältnismäßig, einen bestmöglichen OPA-Belag lediglich in den Bereichen neu zu schaffen, die für die gesamte Lärmentwicklung von besonderer Bedeutung sind. Diese Bereiche sind insbesondere die zum Isental offenen Streckengefälle und -steigungen, die Schallauswirkungen längs der Fahrbahn in das Isental werfen. Mittig darin liegen die Großbrücken, wodurch ein Lärmkessel geschaffen wird. Wenn in Bereichen von wenigen Kilometern ein bestmöglicher

Fahrbahnbelag geschaffen würde, könnte die Gesamtsituation stark verbessert werden. Dies betrifft insbesondere Bereiche an den Brückenbauwerken.

Die Autobahndirektion hat im Prüfbericht vom 26.11.2020 unter Ziffer 7.2.6 die nachträgliche Herstellung eines Offenporigen Asphalts – OPA auf der gesamten Neubaustrecke im Rahmen einer Grobkostenschätzung mit ca. 171 Mio. Euro brutto beziffert. Dieser Kostenansatz beinhaltet allerdings sämtliche Kosten für Planung und Bau, Wartung sowie Erhaltung im Vertragszeitraum von 30 Jahren, also zweimal Erneuerung der Deckschicht aus OPA und einmal Erneuerung der darunterliegenden Binderschicht. Da die gesamte Neubaustrecke eine Länge von 33 Kilometer darstellt, bedeutet dies eine Kostenschätzung von brutto 5,18 Mio. Euro pro Kilometer, ebenfalls bereits unter Berücksichtigung der Kosten des Erhalts und der regelmäßigen Erneuerung für 30 Jahre.

Daher sieht die Stadt Dorfen es durchaus als vertretbar an, für die hier relevanten Abschnitte der Brückenbauwerke Teilstrecken in OPA-Bauweise auszuführen. Damit der Belag im Rahmen der Brückenbauwerke eine deutliche Lärmverbesserung bewirken kann, muss er nicht nur unmittelbar auf den Brücken, sondern auch in einem gewissen Bereich vor und nach der jeweiligen Brücke Anwendung finden. Bei Ansatz eines vor- bzw. nachgelagerten Bereichs von jeweils 750 Metern, ergibt sich ein neu zu schaffender OPA-Bereich im westlichen Teil der Stadt von ca. Bau-Kilometer 29 +750 bis 32 +600. Die Länge der westlichen Teilstrecke beläuft sich im Rahmen einer ersten Schätzung auf weniger als 3 Kilometer. Im östlichen Teil der Stadt ist anhand der Brückenbauwerke ein neu zu schaffender OPA-Bereich ca. von Bau-Kilometer 36 bis 40 relevant. Die Länge dieser Teilstrecken beläuft sich auf maximal 4 Kilometer.

Minimale Lärmminderungswirkung des DSH-V-Belags bei Lkw

Die Relevanz eines OPA-Belags für Teilstrecken resultiert auch aus der schlechten Lärmminderungswirkung des verbauten DSH-V Dünnschichtbelags bei schweren Lastkraftwagen.

Ein OPA-Belag hat bei Lkw einen ganz erheblich verbesserten Lärmminderungseffekt. Denn gerade Lkw-Reifen reagieren besonders stark auf schallabsorbierende Eigenschaften einer Fahrbahn. Entsprechend den RLS-19 Tabelle 4a kann für einen offenporigen Asphalt PA8 für LKW eine Minderungswirkung von -5,4 dB(A) angesetzt werden (bei Geschwindigkeiten >60 km/h).

Der hier verwendete DSH-V Dünnschichtbelag hat gemäß der amtlichen Lärmmessungen bei Lkw dagegen nur eine minimale Lärmminderungswirkung. Dies zeigt sich eindrücklich aus der von der Autobahndirektion Südbayern in Auftrag gegebenen CPX-Messung. Die Autobahndirektion Südbayern hat gemäß Prüfbericht Lärm A94 vom 26.11.2020 Messungen

der Lärmminderungseigenschaften des verbauten Fahrbahnbelags in Form einer Messung des Reifen-Fahrbahn-Geräusches mit Hilfe des Nahfeldmessanhängers (CPX-Messung) durchführen lassen. In der Anlage 4 zum Prüfbericht findet sich der Bericht "Fahrbahnbeläge auf der Bundesautobahn A94 Abschnitte Forstinning Pastetten und Pastetten Heldenstein, Messungen nach Verkehrsfreigabe, Untersuchung des DSH-V-Belages, Nahfeld-(CPX-) Messungen der Reifen-Fahrbahn-Geräusche nach DIN ISO 11819-2" (Bericht Nr. M116966/04 Müller-BBM GmbH vom 11.12.2019). In der Messung wurden zwei verschiedene Reifentypen P1 und H1 eingesetzt. Der Reifentyp P1 zeigt die akustischen Charakteristika eines typischen Pkw-Reifens. Der Reifentyp H1 weist die akustischen Charakteristika eines typischen Lkw-Reifens auf.

Demnach hat der gemessene Schalldruckpegel in dB(A) im Neubauabschnitt mit DSH-V-Belag bei Lkw – anders als bei Pkw – kaum eine Lärmminderungswirkung gezeigt. Gemäß dem Bericht reagieren die Reifen-Fahrbahn-Geräusche, die unter Verwendung des Lkw-Reifens H1 ermittelt und zur Bildung des CPXH-Index herangezogen werden (CPXH steht für Messung Lkw-Reifentyp H1, CPXP steht für Messung Pkw-Reifentyp P1), besonders stark auf schallabsorbierende Eigenschaften einer Fahrbahndeckschicht, soweit eine solche vorhanden wäre. Die Messungen haben nun ergeben, dass der neue Abschnitt der A94 bei dem Lkw-ähnlichen Reifen H1 zu Rollgeräuschpegeln um 99 dB(A) bis 100 dB(A) führten (CPXH-Pegel, Anlage 4, Bericht Seite 8, Abbildung 1, rote Balken bei Abschnitt 2). Die Pkw-ähnlichen Reifen P1 liegen gemäß CPXP-Pegel auf diesem Abschnitt nur zwischen 96 dB(A) und 97 dB(A), also erheblich niedriger. Die gemessenen Rollgeräuschpegel für Lkw-Reifen von 100 dB(A) bedeuten eine nur minimale Lärmminderung – denn der Referenzwert einer Fahrbahn (Vergleich mit einer Fahrbahn ohne jeden lärmmindernden Belag) liegt bei ca. 101 dB(A).

Das bedeutet, der hier verbaute DSH-V-Belag bewirkt – durch Messungen in der Realität nachgewiesen – bei Lkw-Reifen so gut wie keine Lärmminderung.

In der weiteren Betrachtung der CPX-Messung werden diese sehr hohen (durch den Belag kaum lärmgeminderten) Lkw-Reifen-Pegel nicht weiter beachtet. Denn für die Ableitung dieser Messergebnisse hin zu den Vergleichswerten als D-StrO-Werte (Lärmminderungseigenschaft des Belags gemäß den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen" RLS-90 – Ausgabe von 1990) erfolgt – formal korrekt – lediglich eine Berücksichtigung der Pkw-Reifen-Pegel. Die Abschätzung des D-StrO-Werts erfolgt ausschließlich entsprechend dem CPXP-Index für Pkw. Die RLS-90 kennen für Pkw und Lkw nur einen D-StrO-Wert, die Lkw-Pegelwerte werden im Ergebnis zulässig ausgeblendet.

Der infolge der Messungen im Gutachten nur abgeschätzte D-StrO-Wert einer angeblichen Lärmminderung des DSH-V-Belages von -4 bis -5 dB(A) (Bericht Seite 11) führt folglich zu einer falschen Einordnung der Geräuschminderung.

Fair wäre eine Angabe der D-StrO-Werte getrennt für Pkw und Lkw. Dies ist hier nicht erfolgt, die Minderungswerte bei Lkw wären voraussichtlich schlecht ausgefallen.

Im Ergebnis wurden gemäß dem Bericht die Lärmminderungswerte für Pkw-Reifen durch den verwendeten DSH-V-Belag eingehalten. Zulässig, aber unrealistisch finden die ganz erheblich höheren Lkw-Reifen-Pegel, bei denen vor Ort kaum eine Lärmminderungswirkung messbar ist, keine Berücksichtigung. Dieses Ergebnis zeigt die Realitätsferne der Rückschlüsse aus den Schallmessungen. Gerade die Lkw verursachen in der Realität den höchsten Geräuschpegel und sind der Hauptgrund der extremen Lärmbelastung. Dieser Systemfehler in den RLS-90 (Stand 1990) ist seit über 30 Jahren bekannt und sollte gemäß Fachkreisen fortwährend durch neuere Richtlinien wie den nun vorhandenen RLS-19 (Stand 2019) beseitigt werden.

Die neuen, strengeren Richtlinien zum Lärmschutz RLS-19 sind mittlerweile eingeführt worden. Die 16. BImSchV – Verkehrslärmschutzverordnung wurde im November 2020 novelliert und trat am 01.03.2021 in Kraft. Die novellierte 16. BImSchV verweist in § 3 nun auf die neuen RLS-19. Ein aktuelles Neubauprojekt müsste also die Lärmkorrekturwerte des Belags (D-StrO-Werte) getrennt für Pkw und Lkw angeben und diese sicherstellen.

Gemäß der Übergangsregel in §6 der 16. BImSchV findet im konkreten Fall jedoch weiterhin formal die 30 Jahre alten RLS-90 Anwendung.

Andererseits ist es durchaus angemessen, bei einer neu geschaffenen Autobahn, deren Verkehrsfreigabe im Oktober 2019 war, die zeitgemäßen Richtlinien RLS-19 im Lärmschutz bereits technisch zu berücksichtigen. Der formaljuristische Standpunkt, nur die 30 Jahre alten Richtlinien seien noch immer verbindlich, ignoriert den Stand der Technik und die Erkenntnisse zur Lärmvorsorge. Ein im Jahr 2019 fertig gestellter Neubau sollte nicht nach dem Lärmschutzstandard von 1990 errichtet werden, wenn es verbindliche Richtlinien aus dem Jahr 2019 gibt, die bereits seit vielen Jahren im Entwurf existierten, inhaltlich den Stand der Technik abbilden und in Fachkreisen durchaus Verwendung fanden.

Niemand muss sich ernsthaft wundern, wenn es infolge der Anwendung veralteter und realitätsferner Lärmschutzrichtlinien zu starken Lärmimmissionen kommt. Niemand muss sich wundern, wenn daraus heftige Proteste der Anwohner folgen. Denn die Lärmbelastung durch Lkw ist objektiv gegeben. Es ist der Bevölkerung nicht zu vermitteln, dass die Einhaltung von Lärmgrenzwerten durch rechnerisches Ausblenden der Lkw entgegen besseren Wissens und entgegen neuer Rechenwege bestimmt werden.

Maßnahme 7:

Lärmmindernde Kapselung der Wartungsgänge unter den Übergangskonstruktionen der Brückenbauwerke

Die Autobahndirektion Südbayern hat in ihrem Prüfbericht Lärm A94 vom 26.11.2020 die Verbesserungsmaßnahme Nr. 7.2.2 "Nachträgliche Kapselung der Wartungsgänge unter den Übergangskonstruktionen der Großbrücken" (Prüfbericht Seite 44 und Anlage 12, Seiten 10 bis 12) vorgeschlagen.

Demgemäß sind an zwölf Brückenenden Wartungsgänge unter den Übergangskonstruktionen angeordnet, um diese prüfen zu können. Betroffen sind auf der Gesamtneubaustrecke alle fünf Groß- bzw. Talbrücken mit Hohlkasten sowie zwei weitere Bauwerke. Beim Überfahren der Übergangskonstruktion entstehen darunter impulsartige Geräusche, die durch die Wirkung des Wartungsgangs als Hallraum verstärkt wahrgenommen werden können.

Als mögliche Verbesserungsmaßnahme schlägt die Autobahndirektion eine nachträgliche Kapselung sämtlicher Übergangskonstruktion von unten mit einer absorbierenden Lärmschutzmatte vor. Dadurch lasse sich die Intensität des Schalles bzw. der Pegelspitzen für den Bereich unmittelbar unterhalb der jeweiligen Übergangskonstruktion mindern.

Diese Verbesserungsmaßnahme erscheint sinnvoll und ist umzusetzen.

Maßnahme 8:

Herstellung wirklich homogener, flacher Übergangskonstruktionen an den Brückenbauwerken.

Die Übergangskonstruktionen an den Brückenbauwerken weisen jedoch zusätzlich einen weiteren, als laut und störend empfundenen Geräuscheffekt auf. Bei Überfahren der Übergangskonstruktionen entsteht ein nach oben und seitlich sehr deutlich wahrnehmbares "Klack"-Geräusch. Dies ist nicht allein auf den Wechsel der Materialeigenschaft bei den Übergangskonstruktionen zurückzuführen, sondern gleichfalls auf vorhandenen Höhendifferenzen der Fahrbahn beim Übergang zu den Brücken.

Insbesondere bei den beiden Großbrücken auf dem Gemeindegebiet Dorfen, Brücke über das Lappachtal (K31/1) und Brücke über das Goldachtal (K36/1) finden sich an den Übergängen Höhenabweichungen der Fahrbahn, die deutlich wahrnehmbar sind.

Durch die Herstellung wirklich homogener, ebenflächiger Übergangskonstruktionen an den Brückenbauwerken kann dieser Lärmeffekt weiter reduziert werden. Die Änderungen und Verbesserungen müssen gemäß dem heutigen, neuesten Stand der Technik durchgeführt werden.

Maßnahme 9:

Einführung eines nächtlichen Tempolimits in der Zeit von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr für Pkw auf 120 km/h und für Lkw auf 60 km/h.

Rechtsgrundlage für Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen ist § 45 Abs. 1 StVO. Danach können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken. Das gleiche Recht haben Sie zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen (§ 45 Abs. 1 Nr. 3 StVO).

Allgemein gilt für Beschränkungen, dass Anordnungen durch Verkehrszeichen nur dort getroffen werden dürfen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist, § 39 Abs. 1 StVO. Zwingend geboten ist ein Verkehrszeichen nur dann, wenn das Verkehrszeichen die zur Gefahrenabwehr unbedingt erforderliche und allein in Betracht kommende Maßnahme ist (BayVGH, Urteil vom 28.09.2011 - 11 B 11.910 - juris Rn. 25). Damit haben die Vorschriften als Voraussetzung stets eine konkrete Gefahrenlage gemein (BayVGH, Beschluss vom 07.12.2006 - 11 CS 06.2450 - juris Rn. 52).

Wie bekannt, wurde das versuchsweise angeordnete, temporäre Tempolimit von 120 km/h auf der Isentalautobahn gerichtlich überprüft und die Tempobeschränkung vom Gericht aufgehoben (zur aufschiebenden Wirkung: VG München, Beschluss vom 03.09.2020 – M 23 S 20.2827). Das Gericht hat insbesondere darauf abgestellt, dass der Freistaat Bayern zur Begründung der Geschwindigkeitsbegrenzung nur subjektive Empfindungen der Anwohner anführte und keine objektiv nachprüfbare Zustandsbeschreibung der konkreten Gefahr darlegte. Das Gericht führt aus, es bedarf

"... aber vor der Anordnung jedenfalls einer ordnungsgemäßen Bestandsaufnahme des "Ist-Zustandes", um die Beeinträchtigung überhaupt erst feststellen zu körnen. Hieran fehlt es vorliegend vollständig. Vielmehr hat sich der Antragsgegner [Freistaat Bayern] auf die bloßen subjektiven - und damit nicht messbaren - Empfindungen und Wahrnehmungen von Anwohnern gestützt, mögen diese angesichts der erstmaligen Inbetriebnahme der I. lautobahn bei bis dahin gewohnter weitgebender Ruhe und Idylle auch subjektiv nachvollziehbar sein" (aaO Rn. 21)

Es ist evident, dass eine einschränkende Anordnung durch Verkehrszeichen objektivierbare Gründe benötigt. Ein reiner subjektiver Gefahrenverdacht kann niemals einer gerichtlichen Überprüfung standhalten.

Diese objektivierbaren Gründe liegen jedoch mittlerweile durch die vorgenommenen Lärmmessungen vor. Mittlerweile sind die Straßenverkehrsbehörden in der Lage, objektive Gründe einer Gefahrenlage und damit geschwindigkeitsbeschränkende Maßnahmen zur Gefahrenabwehr anzuordnen.

Maßgebend sind zunächst die in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. Bundes-Immissionsschutzverordnung) vorgegebenen Immissionsschutzgrenzwerte, gegliedert jeweils nach Gebietsart und differenziert nach Tag und Nacht. Die Trassenwahl am oberen Rand des Isentals führte zur Einstufung nach der Gebietsart "Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete". Demnach gelten die Immissionsschutzgrenzwerte Tag (06:00 bis 22:00 Uhr) mit 64 dB(A) und Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr) mit 54 dB(A).

Die von der Autobahndirektion gemäß Prüfbericht Lärm A94 vom 26.11.2020 in Auftrag gegebene "Schalltechnische Untersuchung A94 Abschnitt Pastetten- Heldenstein, Messung von Verkehrsgeräuschen" (Möhler+Partner Ingenieure AG) vom Januar 2021 führte Lärmmessungen an fünf vom Ingenieurbüro und der Autobahndirektion ausgewählten Messpunkten durch. Die Messpunkte sollten wichtige Siedlungsschwerpunkte abbilden und die dortigen Schallimmissionen mit den zulässigen Immissionsgrenzwerten in Vergleich setzen.

Im Ergebnis (aaO Seite 26) zeigte sich zwar für alle fünf Messpunkte eine formale Unterschreitung der Immissionsgrenzwerte. Jedoch war eine Unterschreitung nur für die Zeiträume "Tag" (06:00 bis 22:00) eindeutig gegeben, da hier der Grenzwert sehr hoch bei 64 dB(A) liegt. In den Zeiträumen Nacht (22:00 bis 06:00) gilt mit 54 dB(A) ein erheblich strengerer Grenzwert und dieser wurde in den Messungen nur marginal unterschritten. Zwei Messpunkte zeigen einen Nacht-Wert von 53,8 dB(A) bzw. 53,5 dB(A), ein Messpunkt 52,5 dB(A). Die Unterschreitung des absoluten Lärmobergrenzwertes um nur 0,2 dB(A) bzw. 0,5 dB(A) bestätigt eine in der Nacht ganz erhebliche Lärmbelastung, die bereits im Bereich der Gesundheitsgefährdung liegt. In drei von fünf Fällen, also in 60 % der Messungen waren die Nachtwerte unmittelbar an der absoluten Lärmobergrenze Nacht der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung.

Die Rechtsprechung zur Einordnung der Immissionsschutzgrenzwerte und zur Ableitung einer konkreten Gefahrenlage für die Wohnbevölkerung wegen Lärm und Abgasen ist eindeutig. Es braucht gerade nicht eine exakte Überschreitung von Lärmgrenzwerten. Nach ständiger Rechtsprechung (vgl. VG München, U.v. 19.1.2016 - M 23 K 14.1931 - juris Rn. 49 ff) begründen die Grenzwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV und der 16. BImSchV lediglich Orientierungspunkte bei der Bewertung einer unzumutbaren Lärmlage. Schutz ist also

nicht erst dann zu gewähren, wenn der Lärm einen bestimmten Lärmpegel formal überschritten hat. Es genügt vielmehr, dass der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss (BVerwG, Urteil vom 04.06.1986 - 7 C76/84 - juris Rn. 13; VG München, Urteil vom 26.06.2019 - M 23 K 18.545 - juris). Damit kann im Einzelfall auch schon eine deutliche Unterschreitung der Lärmgrenzwerte dennoch eine objektive Gefahrenlage darstellen.

Entscheidendes Abwägungskriterium ist im Fall der Neubaustrecke A94 eine Besonderheit zu anderen Autobahnen. Die Neubaustrecke der Bundesautobahn ist topografisch in einem Flusstal gelegen, wobei sie gleichzeitig in erhöhter Hang- und Hügellage das Flusstal optisch und räumlich prominent ausfüllt. Zugleich gab es vor dem Neubau in dieser Landschaft keine Vorbelastungsstraße, was folglich eine schlagartig über die zuvor gegebenen Verhältnisse hinausgehende Lärmbelastung mit sich bringt.

Diese Argumentation verfolgte auch der Freistaat Bayern bereits in seiner Begründung zur Anordnung des temporären Tempolimit von 120 km/h auf der Isentalautobahn im Rahmen der gerichtlichen Überprüfung. Das VG München honorierte diesen Aspekt ausdrücklich und gesteht dieser Abwägung einen Ermessensspielraum zur Gefahreneinschätzung zu. Einen Ermessensspielraum hat eine Behörde allerdings nur, wenn zuvor objektive Gründe im Rahmen der Abwägung belegt sind. Das Tempolimit hatte keinen gerichtlichen Bestand, weil valide Ermittlungen zur Erforschung der tatsächlich vorhandenen Emissionen nicht durchgeführt wurden. Wie dargelegt, ist dies nun anders, objektive Lärmmessungen mit gesundheitsgefährdenden nächtlichen Lärmimmissionen sind nun belegt.

Folgerichtig kann im Falle der Neubaustrecke eben nicht argumentiert werden, weil die Grenzwerte marginal knapp eingehalten wurden, bestehe keine rechtliche Möglichkeit zur Schaffung weiterer Schutzmaßnahmen. Im Gegenteil sind durch die Messungen die objektivierbaren Tatsachen geschaffen worden, die eine Gefährdung der Bevölkerung wegen Lärm in der Nachtzeit belegen.

Bei der Feststellung einer konkreten Gefahr trifft die Straßenverkehrsbehörde eine besondere Darlegungslast. Sie ist verpflichtet, bei Anhaltspunkten einer objektiven Gefahrenlage für die öffentliche Sicherheit und Ordnung nachzugehen. Sie ist verpflichtet, nach Feststellung einer solchen objektiven Gefahrenlage für die öffentliche Sicherheit und Ordnung verkehrsrechtliche Anordnung zu erlassen. Deshalb ist ein Tempolimit für die Nachtzeiten (22:00 bis 06:00) zum Schutz vor Lärm auf der Neubaustrecke anzuordnen.

Da ein Tempolimit nur subsidiär zulässig ist, also nur, wenn es zur Gefahrenabwehr unbedingt erforderlich und die allein in Betracht kommende Maßnahme ist, könnte eine Tempolimit wieder entfallen, sobald andere wirksame Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt wurden.

Ein Tempolimit zur Nachtzeit führt nur zu Verbesserungen, wenn der Hauptlärmpegelfaktor Schwerlastverkehr durch Lkw eingedämmt werden kann. Da gemäß Messungen an der A 94 der von schweren Lkw verursachte Lärm am höchsten ist, ist eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung gerade für Lkw auf 60 km/h dringend erforderlich. Ein Tempolimit für PKW wird voraussichtlich nur geringere Verbesserungen für die Anwohner bringen und kann daher auf 120 km/h beschränkt bleiben.

Maßnahme 10:

Dauerhaft installierte Geschwindigkeits-Kontrollmessstellen für Lkw

Mit hoher Dringlichkeit beantragt wird die Schaffung von dauerhaft installierten Geschwindigkeits-Kontrollmessstellen <u>für Lkw</u>, um die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h tags (und entsprechend Maßnahme 9 bei Anordnung 60 km/h nachts) nachhaltig sicherzustellen.

Geschwindigkeits-Kontrollmessstellen für Lkw sollten an neuralgischen Punkten eingesetzt werden, an denen Lkw nach Erfahrungswerten häufig Geschwindigkeitsüberschreitungen tätigen. Dies sind insbesondere im Längsprofil vorhandene Talsohlen der Fahrbahn, oft im Bereich von Brückenbauwerken, da Lkw hier die steigende Geschwindigkeit durch die abschüssige Fahrbahn ausnutzen.

Die Autobahndirektion führt in ihrem Prüfbericht Lärm A94 vom 26.11.2020 eine Anlage 11 auf, nach der die ARGE Isentalautobahn A94 Statistische Vorbeifahrtsmessungen auf DSH-V-Deckschichten durch die Müller-BBM GmbH durchführen ließ (Anlage 11, Bericht vom 01.07.2020). Diese SPB-Messungen sind Messungen an verschiedenen Messpunkten am Fahrbahnrand von vorbeifahrenden Fahrzeugen und bilden daher von den Ausgangswerten reale Verhältnisse ab.

Alarmierend sind die dabei gemachten Messungen der "schweren Lkw". Auf Seite 10 findet sich eine tabellarische Aufstellung der 10 Messpunkte (MP), in der die "mittlere Geschwindigkeit km/h" für die einzelnen Fahrzeuggruppen dargelegt wird. Für "schwere Lkw" ergaben die Messungen demnach als "mittlere Geschwindigkeit":

MP1: 87,1 km/h

MP2: 89,3 km/h

MP3: 86,7 km/h

MP4: 90,2 km/h

MP5: 92,5 km/h

MP6: 89,3 km/h

MP7: 89,1 km/h

MP8: 88,7 km/h

MP9: 87,9 km/h

MP10: 87,2 km/h

Nach § 18 Abs. 5 Nr. 1 a) StVO beträgt auf Autobahnen die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 auch unter günstigsten Umständen 80 km/h. An sämtliche Messstellen wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit damit signifikant überschritten. Die Überschreitung betrug im Mittel 8,8 km/h. Bei Messpunkt MP4 betrug die Geschwindigkeitsüberschreitung mit gemessen 90,2 km/h also 10,2 km/h, bei Messpunkt MP5 mit gemessen 92,5 km/h folglich 12,5 km/h. Diese Geschwindigkeit vom 92,5 km/h stellt wiederum nur den Mittelwert der Messungen dar, folglich waren etliche Lkw sogar noch deutlich schneller als 92,5 km/h.

Es ist evident, dass derartige Geschwindigkeitsverstöße eine ganz erhebliche Lärmmehrung mit sich bringen. Schwere Lkw sind laut der Messungen die mit Abstand größten Lärmpegelverursacher. Eine zwangsweise und konsequente <u>Durchsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für Lkw mit 80 km/h wäre eine schnell realisierbare, kostengünstige und nachhaltige Maßnahme, den Lärm zu reduzieren.</u>

Vorsorglich wird darauf hingewiesen, dass die hier erforderlichen Geschwindigkeitskontrollen nicht nur sporadisch erfolgen dürfen, sondern dauerhaft vorzusehen sind. Die regelmäßige Geschwindigkeitsüberschreitung ist in diesem Neubauabschnitt nachweislich derart hoch, dass nur fest installierte Geschwindigkeits-Kontrollmessstellen für Lkw einen dauerhaften Disziplinierungs- und Sicherheitseffekt haben. Sicherlich können zusätzlich sporadische Geschwindigkeits-Kontrollmessstellen für Lkw eingesetzt werden, um das Umgehen fester Einrichtungen zusätzlich zu erschweren.

Es wird zudem ausdrücklich auf das festgestellte Gefahrenpotential hingewiesen, welches diese konsequent regelmäßige Geschwindigkeitsüberschreitung durch Lkw mit sich bringt. Lkw, die den Neubauabschnitt regelmäßig und fortwährend mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit befahren, stellen eine erhebliche Gefahr für die Sicherheit im Straßenverkehr dar. Die Autobahn A94 verbindet insbesondere das sog. "Bayerische Chemiedreieck" (Landkreise Altötting, Mühldorf, Traunstein) mit dem Großraum München. Häufige Gefahrguttransporte sind anzunehmen.

Da infolge der Messergebnisse die konkret stattfindenden gravierenden Geschwindigkeitsüberschreitungen durch Lkw bekannt geworden sind und unzulässig schnell fahrende Lkw eine gravierende Gefahrenquelle darstellen, ist die Staatsverwaltung unseres Erachtens nach dringend angehalten, geeignete Maßnahmen zur Gefahrenabwehr zu tätigen. Permanente Geschwindigkeits-Kontrollmessstellen für Lkw sind dafür ein sachgerechtes Mittel.

Die Stadt Dorfen fordert somit auf, diese 10 Maßnahmen zeitnah zu planen und umzusetzen.

Heinz Grundner Erster Bürgermeister

Anlagen: Übersichtskarten für die Maßnahmen 1 bis 4