

Maßnahme 1: Lärmschutzwall zwischen Brücke und PWC Anlage



Forderung: Durchgängiger Lärmschutz zwischen Brücke (K36/1) und PWC Anlage

Umsetzungsvorschlag: Errichtung eines Lärmschutzwalls (h = 4 m) oder Lärmschutzwand von km 36+435 bis km 36+785.

Da hier kein durchgängiger Lärmschutz installiert ist, kann sich der Lärm ungehindert über das Goldachtal von Westseite nach Schwindkirchen ausbreiten. Eine Umsetzung wäre aus unserer Sicht leicht möglich über ein Gespräch mit ABD und Grundeigentümer Fa. Ostermaier. Da Fa. Ostermaier hier eh ein Abbaugelände von Kies hat wäre Material ggf. vorhanden.

Maßnahme 2 - 7: Ersatz hochabsorbierende Lärmschutzwände anstatt transparenter Sichtschutzwände

Forderung: Austausch der transparenten Sichtschutzwände durch hochabsorbierende Lärmschutzwände im Bereich der Brückenbauwerke

Umsetzungsvorschlag:

Austausch der Irritationsschutzwände durch Lärmschutzwände für die Bauwerke:

K36/1, K37/1, K37/2, K38/1, K 38/1a, K38/2a, K38/2b und K38/3

Da hier die absorbierenden Lärmschutzwände nur zu 50% der Gesamthöhen verbaut wurden, ist kein ausreichender Lärmschutz gegeben.

Austausch der Plexiglas Irritationswände durch hochabsorbierende Lärmschutzwände!



Maßnahme 2-7: Lärmschutzwände anstatt Irritationsschutzwände

K38/1



K 37/2



K38/1a



K38/2b



Ergänzende Maßnahme 2 - 7: **Hochabsorbierende Lärmschutzwände an Brückenbauten** **(Übergänge zum Schutzwall) anstatt transparenter** **Sichtschutzwände**

Forderung: Austausch der transparenten Sichtschutzwände durch hochabsorbierende Lärmschutzwände im Bereich der Brückenbauwerke an den Übergängen zu den Lärmwällen

Umsetzungsvorschlag: Verwenden der bestehenden Tragstruktur und Austausch und einsetzen von Lärmschutzwänden anstatt der transparenten Sichtschutzwände zu den Übergängen der Lärmwälle, dass somit ein Lückenloser Lärmschutz gegeben ist.

Was macht es für einen Sinn, dass die Lärmschutzwälle links und rechts von den Brückenbauwerken den Lärm abfangen, jedoch bei dem Übergang zu den Brückenbauwerken der Lärm austreten kann und auch bei den bestehenden Irritationswänden auf einer Höhe von ca. 1,25 m??



Da die hochabsorbierenden Lärmschutzwände zum Teil nur 1 Meter hoch sind stellt sich die Frage der Effektivität – Zur Info: Die hier im linken Bild dargestellte Lärmschutzwand wurde auf Initiative der BI von der Stadt Dorfen erbaut – sonst wäre der Lärm aufgrund der geplanten Lücke zwischen den Brücken noch lauter !!

Maßnahme 8:

Erhöhung des bestehenden Lärmschutzwalls Talseite (Nord) bzw. Errichtung neuer Lärmschutzwände

Forderung: Erhöhung des bestehenden Lärmschutzwalls auf Nordseite der Autobahn von km 38 +530 bis km 38+720

Umsetzungsvorschlag: Erhöhung des bestehenden Walls um 2 Meter oder Errichtung von hochabsorbierenden Lärmschutzwänden (wie im Bereich Niederheldenstein dargestellt). Da hier der Lärmschutzwall ab km 38+570 niedriger ist (-1,5 m) als bei km38 +420 und zugleich auf der Südseite der Wall um 1,5 Meter höher ist, ist der Lärm hier verstärkt durch die Tallage bzw. Reflexion von Süden in Schwindkirchen hörbar.



Möglich wäre auch eine Lärmschutzwand auf dem Lärmschutzwall, wie sie im Bereich Heldenstein-Ampfing installiert wurde:



Maßnahme 9: Lärmschutzwände bzw. Lärmschutzwälle neu erstellen

Forderung: Erstellen von neuen Lärmschutzwänden bzw. Lärmschutzwällen von Pastetten bis Weidenbach, um hier einen lückenlosen Lärmschutz an der A94 sicherzustellen.

Umsetzungsvorschlag: Neuerstellung Lärmschutzwände bzw. Lärmschutzwälle entlang der A94.

Beispiel Lärmausbreitung Schwindkirchen Ostseite:

Da ab km 38+720 keine Lärmschutzmaßnahmen bauseits vorhanden sind, kann sich der Lärm entlang des Goldachtals ungehindert von Osten nach Schwindkirchen ausbreiten!

Erhöhter Lärmfaktor!



Maßnahme 10: Zusätzlich Einführung eines LKW /PKW Tempolimits

Forderung: Sofortige Umsetzung eines Tempolimits für LKW (60 km/h) und PKW (120 bzw. 130 km/h)

Umsetzungsvorschlag: Ein Tempolimit führt in Ergänzung zu den Maßnahmen 1-9 nur zu Verbesserungen, wenn der Haupt-Lärm-Faktor LKW Lärm eingedämmt werden kann. Da gem. der Messungen an der A94 der LKW Lärm hier entscheidend ist, wird ein Tempolimit für PKW keine Verbesserung für die Anwohner bringen. Daher muss, wenn ein Tempolimit eingeführt wird, dringend auch auf ein LKW Tempolimit gedrängt werden.

Auch ist es für uns betroffene verwunderlich, dass die Einführung eines dauerhaften Tempolimits auf der A94 nicht möglich ist – jedoch im Münchener Außenbereich ein Tempolimit nun neu an 5 Autobahnbereichen (A99, A96, bis zu 60 km/h) eingeführt wurde. Wenn ein Tempolimit hier geht – warum nicht auch zum Schutz der Bürger in Dorfen?

Ein Tempolimit führt zu reduziertem Lärm und verringert das Risiko von Unfällen.

Seit das kurzfristig als Versuch eingeführte Tempolimit wieder entfallen ist haben sich die Unfälle auf der A94 gehäuft. Ein Tempolimit könnte sofort eingeführt werden und erzeugt nur geringe Kosten!!