

Artikel vom 22.06.2022

60 Minuten Stadtpolitik - A3 Ausbau

Verbesserter Lärmschutz bei Ausbau



CSU-Fraktionschef Paul Linsmaier (r.) bedankte sich bei den Referenten (v.l.) Helmut Maier, Mario Prem und Stefan Pritscher. Leiter der Autobahn-Außenstelle Deggendorf. (Foto: Wohlhüter)

Von Cornelia Wohlhüter

Manchmal ist es doch ganz gut, wenn die Planungen nicht so schnell laufen wie gedacht. Deggendorf jedenfalls erhält nun einen deutlich verbesserten Lärmschutz entlang der neuen, sechsspurigen Autobahn zwischen Autobahnkreuz und Hengersberg. Diese neue Richtlinie nach dem Stand der Technik hat noch der alte Verkehrsminister Andreas Scheuer auf den Weg gebracht, mit dem Erfolg, dass die Wände höher werden: Drei Meter auf der Doppel-Brücke, bis zu neun Metern dort, wo die Wohnbebauung nah an die Autobahn heranrückt. Zu „60 Minuten Stadtpolitik“ hatte die CSU-Stadtratsfraktion ins Vereinsheim eingeladen. Thema: Vorstellung des A3-Autobahnbaus. Dazu begrüßte Fraktionschef Paul Linsmaier den Leiter der Autobahn-GmbH Niederlassung in Deggendorf, Stefan Pritscher. Der hatte den Projektleiter Mario Prem mitgebracht und seinen Mitarbeiter Helmut Maier. Die drei gaben vor überwiegend fachkundigem Publikum detailliert Auskunft über die Pläne.

Das 307-Millionen-Projekt kommt gerade in die entscheidende Phase: Das Planfeststellungsverfahren läuft und in diesen Wochen können Bedenken und Einwände vorgebracht werden. Die werden dann bei einem Erörterungstermin besprochen, der letzte Schritt vor dem Baurecht. Werden freilich Klagen eingereicht, kann sich der Baubeginn noch deutlich

verzögern. Muss aber gar nicht sein. Wenn alles glatt läuft, könnte mit dem Ausbau schon in den nächsten Jahren begonnen werden. Mit einer Bauzeit von gut fünf Jahren rechnen die Profis – was freilich manchem im Saal sehr sportlich vorkam.

Das teuerste und aufwändigste Projekt wird die neue, sechsspurige Autobahnbrücke mit den 100 Meter hohen Pylonen. Zunächst wird – wie mehrfach berichtet – auf der Fischerdorfer Seite eine neue Brücke gebaut, fast 20 Meter breit. Parallel zum Bau beginnen dann an der Autobahn die Arbeiten zur Verbreiterung auf drei Fahrspuren.

Steht die erste Brücke, wird der Verkehr umgeleitet, die alte Brücke wird abgebrochen. Damit ist Platz für eine Zwillingsbrücke auf der Stadtseite, die gleichfalls von einem Pylon getragen wird. Sobald auch diese 900 Meter lange Brücke fertig ist, kann man zwischen dem Deggendorfer Autobahnkreuz und Hengersberg auf insgesamt sechs Fahrspuren zügiger als bisher fahren.

Während der Bauzeit wird der gesamte Verkehr über nur eine Brücke geleitet. Bedenken, das könne zu größeren Behinderungen und Unfällen führen, zerstreute Stefan Pritscher: Schon in dieser Phase mache sich die Verbreiterung positiv bemerkbar, die Fahrspuren im Gegenverkehr seien hier deutlich breiter als auf üblichen Autobahn-Baustellen.

307 Millionen Euro für die Baumaßnahme sind viel Geld. Aber die Kosten relativieren sich wenn man weiß, dass die Autobahnbrücke in jedem Falle aus Alters- und Sicherheitsgründen erneuert werden muss. Nun, da sie sechsspurig geplant ist, erhöhen sich die Kosten um maximal ein Viertel – eben um die größere Breite.

Der Lärmschutz ist den Nachbarn besonders wichtig. Man merkte es den Autobahnbauern an, wie froh sie sind, dass gerade noch rechtzeitig die neuen Lärmschutz-Richtlinien in Kraft getreten sind. Die CSU-Fraktion und auch OB Dr. Moser hatten die letzten Jahre hart um eine Verbesserung gekämpft. Auf 10,7 km wird die Autobahn verbreitert. Sie wird von rund neun Kilometern Lärmschutzwänden begleitet. Je näher die Wohnbebauung, desto höher der Lärmschutz. Die üblichen sechs Meter hohen Schallschutzwände können auf diesen Abschnitten auf den Damm gesetzt werden, so dass sie neun Meter erreichen. Auf der Brücke selbst reichen drei Meter; die ersten Planungen sahen nur zwei Meter vor. Auch Richtung Fischerdorf wird der Lärmschutz nun weiter am Kreuz entlang laufen als ursprünglich geplant.

64 000 Fahrzeuge rollen täglich über diesen Autobahnabschnitt, davon mehr als 17 000 Lastzüge. Nicht nur die Wände schützen vor Lärmbelastung: Auf dem gesamten Streckenabschnitt wählt man einen besonders feinen Asphaltbelag: Kein Holpern, kein Ruckeln wie auf den inzwischen alten Betonplatten. Auf einem Abschnitt der A 92 ist dieser leisen Belag bereits aufgebracht und bietet echten Fahrkomfort.

Aus den 60 Minuten wurden dann doch 80, zumal sich das Publikum so vieles genau erklären ließ. Mit einem Geschenk bedankte sich Paul Linsmaier bei den Referenten.