

A 3 und B 533: So geht es weiter

Staatliches Bauamt und Autobahndirektion informierten Kommunalpolitiker über Stand der Planungen

Von Stefan Gabriel

Deggendorf/Hengersberg.

Bei der Umfahrung Auerbach ist ein wichtiger Schritt geschafft: Diese Woche hat das Staatliche Bauamt Passau die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren bei der Regierung von Niederbayern abgeliefert. Für den A3-Ausbau soll es im ersten Halbjahr 2020 so weit sein. Und nächstes Jahr wird die Betonfahrbahn der A3 bei Metten ausgetauscht.

Das alles wurde gestern bei einer „Infrastrukturkonferenz“ bekannt, zu der der Bundestagsabgeordnete Thomas Erndl nach Hengersberg eingeladen hatte. Bürgermeister und weitere Kommunalpolitiker aus dem Landkreis sollten dabei Gelegenheit bekommen, aus erster Hand den Stand der Dinge bei den großen Straßenbauprojekten von Bund und Freistaat im Landkreis zu erfahren.

A3-Ausbau zwischen Deggendorf und Hengersberg: Vor einem Jahr hatte die Autobahndirektion Südbayern ihre Planung vorgestellt. Seither arbeitet das Team um Baudirektor Stefan Pritscher, das in der Deggendorfer Außenstelle der Autobahndirektion angesiedelt ist, an den Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren.

Der Vorentwurf liegt seit einem Jahr im Bundesverkehrsministerium und Pritscher wartet darauf, dass die Genehmigung kommt. Er hoffe, dass er im ersten Halbjahr 2020 die Planfeststellungs-Unterlagen bei der Re-



Auf Einladung von MdB Thomas Erndl (vorne) informierten die zuständigen Behörden über die Straßenbauprojekte im Landkreis. Am Rednerpult: Bauamts-Leiter Robert Wufka. – Foto: Binder

gierung von Niederbayern einreichen könne, sagte Pritscher.

Die 10,7 Kilometer lange Strecke vom Autobahnkreuz Deggendorf bis nach Hengersberg wird auf 307 Millionen Euro geschätzt, davon macht der Neubau der Deggenauer Donaubrücke 176 Millionen aus. Wie lange das Planfeststellungsverfahren dauern könnte, darüber wollte niemand spekulieren. Klar ist, dass es eine Frage von Jahren ist. Der Bereich rund um die Brücke sei, auch wegen der Nähe zum Naturschutzgebiet, „planungs- und baurechtlich das Schwierigste, was es gibt“, sagte Pritscher. Sollte sich während des Planfeststellungsverfahrens herausstellen, dass es hier größere Probleme gibt, während zwischen Seebach und Hengersberg alles geklärt ist, sei auch ein Teil-Planfeststellungsbeschluss denkbar. Bislang seien aber keine ent-

scheidenden Widerstände erkennbar. Zur Bauzeit sagte er: „Wenn wir es als ein Projekt bauen können, werden es etwa sechs Jahre sein.“

Austausch der Betonfahrbahn auf der A3 bei Metten: Derzeit wird die A3 bei Iggenbach saniert, im kommenden Jahr wird die kaputte Betonfahrbahn bei Metten ersetzt. Darüber informierte Christian Unzner, Leiter der Regensburger Dienststelle der Autobahndirektion. Diese Baustelle wird vom Ablauf her wieder etwas aufwendiger, weil wegen der Mettener Donaubrücke keine vier Spuren auf einer Fahrbahn möglich sind. Deshalb werde es eine so genannte „3+1“-Verkehrsführung geben, wie es auch bei den Arbeiten am Autobahnkreuz der Fall war. Das heißt, eine Spur bleibt auf der Fahrbahn, auf der gearbeitet wird. Die Ausfahrt Metten wer-

de während der Arbeiten zeitweise gesperrt, kündigte Unzner an.

Danach ist die Erneuerung der Betonfahrbahn der A3 im Landkreis abgeschlossen. Denn zwischen Deggendorf und Hengersberg bleibt bis zum Ausbau alles wie es ist. Schließlich könne man nicht eine neue Asphaltfahrbahn machen und diese dann in wenigen Jahren wieder herausreißen, sagte Unzner.

B533, Umfahrung Auerbach: Das einzige Bundesstraßen-Projekt im Landkreis, das im Verkehrswegeplan im „vordringlichen Bedarf“ eingestuft ist. Diese Woche habe das Staatliche Bauamt Passau die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren – mehrere Kisten mit Ordnern – bei der Regierung von Niederbayern eingereicht, berichtete Bauamts-Leiter Robert Wufka. Die 1,4 Kilometer lange Umfahrung enthält einen 400 Meter langen Tunnel und davor eine Talbrücke über die Ohe. Wie lange das Planfeststellungsverfahren dauern wird, ist völlig offen. Das hängt vor allem davon ab, welche Einwände kommen, die abgearbeitet werden müsse. Er hoffe aber, dass es – wegen der Tunnel-Lösung – wenig Widerstand geben wird. Im besten Fall, wenn die Planfeststellung gut läuft und dann sofort das Geld zur Verfügung steht, könnte die Umfahrung 2026 fertig sein. Aus den Äußerungen Erndls und Wufkas war herauszulesen, dass es im Bundesverkehrsministe-

rium Bedenken gibt, ob die Verkehrszahlen durch Auerbach den enormen Kosten-Aufwand rechtfertigen. Man habe die Beamten im Ministerium eindringlich darauf hingewiesen, dass es sich um einen unverzichtbaren Lückenschluss handle. Zwischen Grafenau und der Autobahn habe man alles ausgebaut, da wäre es wirtschaftlich unsinnig, nun die letzten 1,4 Kilometer nicht zu machen.

B11 zwischen Deggendorf und Grafing: Dieser Abschnitt ist im Bundesverkehrswegeplan im „weiteren Bedarf“ eingestuft, allerdings darf das Bauamt die Planungen vorantreiben. Wie mehrfach berichtet geht es hier im Augenblick um die Frage, wo die Straße künftig verlaufen soll. Es werde „sicher noch eine Weile dauern“, bis diese Frage entschieden sei, sagte Wufka.

B8, Umfahrung von Künzing: Hier wird noch nicht geplant, allerdings gibt es laut Wufka Überlegungen, ob man Straßenbau und Hochwasserschutz verbinden kann, ob man die Straße also als Hochwasserdamm baut.

Radwege: Wufka betonte, dass der Bau von Radwegen entlang von Bundes- und Staatsstraßen ein Schwerpunkt des Bauamts sei: „Wo wir bauen können, bauen wir sie.“ Es sei auch möglich, dass die Projekte von den Gemeinden selbst umgesetzt werden und das Bauamt übernimmt die Kosten.