

Lücken der Ostbayern-Autobahn werden kleiner

Die Privatfinanzierung der A 93 zeigt erste Ergebnisse

Nach den politischen Veränderungen der Jahre 1989/90 wuchsen der Regionalautobahn zwischen der A 72 bei Hof über Weiden und Regensburg bis zum Anschluss an die A 9 in der Holledau neben der Verbesserung der Infrastruktur neue Aufgaben zu. Als weitere Nord-Süd-Achse soll das städtische und östliche Bayern mit Sachsen, Thüringen sowie den nördlichen neuen Bundesländern verbunden und die A 9 Berlin-München entlastet werden. Die Notwendigkeit des Autobahnbaues ergibt sich aus den

enorm gestiegenen Verkehrsbelastungen. Die Prognosen für das Jahr 2010 mit 30 000 bis 40 000 Kfz/24h übersteigen die Leistungsfähigkeit einer Bundesstraße um rund 300 %.

Wegen der geänderten Ausgangssituation wurden in den letzten Jahren nochmals Raumordnungsverfahren mit Umweltverträglichkeitsstudien zwischen Hof und Mitterteich durchgeführt. Unter Berücksichtigung verkehrstechnischer, ortspanischer und ökologischer Ziele wurde eine umweltverträgliche Trasse gefunden. Das Verfahren bestätigt die Ergebnisse von 1976: die A 93 bestandsnah zur B 15 zu planen, mit hohem Augenmerk auf Immissions-, Natur- und Landschaftsschutz.

Seit 1993 laufen die Planungen auf der Gesamtstrecke zwischen Hof und Mitterteich auf Hochtouren. Der Abschnitt Thiersheim-Rathauschütte war zur Beseitigung eines Unfallschwerpunktes vorgezogen und bereits 1994 fertiggestellt worden. Um die Strecken, die umweltfachlichen Belange und die Brücken auf 55 km Länge in kürzester Zeit planen zu können, wurden neben dem Personal der Autobahndirektion Nürnberg sowie der Dienststelle Bayreuth kompetente und leistungsfähige Büros eingeschaltet. Detaillierte Termpläne fixieren die einzelnen Planungsphasen. Zur Beschleunigung der Planfeststellungsverfahren wurde versucht, mit den Hauptbeteiligten schon im Vorfeld die Planungsabschnitte umfassend und einvernehmlich abzustimmen. Neben einer straffen Führung durch die Planfeststellungsbehörden förderte auch das sogenannte „Planungsbeschleunigungsgesetz“ den zügigen Ablauf der Verfahren. Zur Zeit laufen nur noch die Verfahren für die Abschnitte Hof-Rehau, Selb-Thiersheim und Marktredwitz-Mitterteich mit insgesamt 33 km Länge.

Der Auftrag für den Anbau der 2. Fahrbahn und der Verstärkung der bestehenden Fahrbahn im 3 km langen Abschnitt der Umgehung Rehau konnte im Herbst 1995 erteilt werden. Dabei waren 50 000 m³ Erdmasse zu bewegen und 65 000 m² Fahrbahndecke zu erstellen. Drei Unterführungen mussten unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der bestehenden B 15 neu errichtet und die zwei Anschlussstellen umgebaut werden. Die hier beauftragten Firmen konnten die Bauarbeiten nach intensivem Einsatz im Spätherbst 1996 abschließen. Die Baukosten für dieses Los betragen ca. 25 Mio DM.

Nach einem umfangreichen Ausschreibungsverfahren und nachdem die Planung rechtsbeständig war, konnten im Sommer 1996 die Bauarbeiten für den südlichen Teil der Umgehung Schönwald begonnen werden. Für den nördlichen Abschnitt zwischen Rehau und Schönwald folgte die Auftragserteilung im Herbst 1996. Insgesamt sind ca. 800 000 m³ Erdreich zu bewegen und 190 000 m² Fahrbahndecke zu erstellen. Neben 6 Über- und 4 Unterführungen, davon 2 Kreuzungsbauwerke mit der Bahn, sind 3 Überquerungen von Gewässern mit lichten Weiten von 65, 130 und 290 m zu bauen. Besonders erwähnenswert ist ein ca. 8,5 km langer Ableitungskanal für das

Oberflächenwasser der A 93. Dieser wird zur Wiederherstellung der Wasserqualität des Perlenbaches für die dort noch vorkommende, seltene Perlmuschel gebaut. Zum Schutz der benachbarten Bebauung werden zwischen Rehau und Selb ca. 4 km Lärmschutzwälle bzw. -wände errichtet. Umfangreiche ökologische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (ca. 3 ha pro km Neubau-strecke) gleichen die nicht vermeidbaren Eingriffe in die Natur aus.

Die Arbeiten für den südlichen Abschnitt sollen in diesem Jahr von der dort tätigen Arbeitsgemeinschaft abgeschlossen werden. Die Verkehrs freigabe des Abschnittes zwischen Selb und der Anschlussstelle Schönwald befreit die larmgeplagten Anwohner der Ortsdurchfahrt Schönwald vom sehr starken Durchgangsverkehr. Der nördliche Abschnitt bis Rehau wird bis zum Beginn der Reisezeit 1998 befahrbar sein. Die Baukosten für die Umgehung Schönwald mit ca. 9 km Länge betragen für beide Lose rund 105 Mio DM.

In den Jahren 1992/93 hat das Bundeska-

binett beschlossen, 12 Fernstraßenprojekte über private Vorfinanzierung zu realisieren. Der 55 km lange Abschnitt Hof-Mitterteich mit ca. 600 Mio DM Baukosten ist eines dieser Pilotprojekte. In der Ausschreibung sind neben den Kosten für die Bauleistung auch die Kosten für die Finanzierung während der Bau- und Tilgungszeit anzubieten. Die Rückzahlung in 15 Jahresraten erfolgt nach Fertigstellung aus dem Bundesfernstreifenhaushalt. Mit der Privatfinanzierung wird es möglich, auch in Zeiten knapper Kassen notwendige Infrastruktur zeitgerecht bereitzustellen. Um auch mittelständischen Firmen die Möglichkeit zu geben, alleine oder in Bietergemeinschaft anzubieten, werden Losabschnitte mit etwa 60 Mio DM Bauvolumen gebildet. Dies hat sich bisher bewährt. Insgesamt ist diese Großbaumaßnahme arbeitsmarktfördernd und beschäftigungswirksam für die Region.

Die Abschnitte bei Selb und Marktredwitz sind in der Ausschreibungs- bzw. Vergabephase. Wenn die restlichen Abschnitte, nämlich die Ostumgehung von Hof sowie die Abschnitte Selb-Thiersheim und Marktredwitz-Mitterteich, im erwarteten Zeitraum genehmigt werden und keine unvorhergesehenen Schwierigkeiten eintreten, wird die Lücke zwischen Hof und Mitterteich bis zum Jahre 2000 geschlossen sein.

Heinrich Frech



NÖRDLICHER BAUBEGINN, Verkehrsausleitung auf best. B 15 (A 93, Schönwald, Los 22).



LOS 22 Schönwald der A 93, Blick nach Süden. Im Vordergrund ist die Unterführung der Bahnlinie zu sehen.

Bild: ABD Nord