

Bürgerinitiative Brücke Pfaffenstein

Forderung Lärmschutz stadteinwärts- Ablehnung Parallele Brücken !

I.

1. In den 60er Jahren ist die BAB Wolnzach-Weiden mit Anbindung an die A9 München-Nürnberg in ein bestehendes Wohngebiet gebaut worden. 2001 wurde das Teilstück Mitterteich-Hof mit freier Fahrt bis Berlin fertiggestellt. Wegen dramatischer Verkehrszunahme wurde zwischen RGBG West und RGBG Prüfening eine Einhausung geschaffen sowie Lärmschutzwände erstellt, nicht aber auf beiden Seiten der Pfaffensteiner Brücke.
2. 2006 war wegen sehr hohem Verkehrsaufkommen von über 80.000 KFZ /Tag die Pfaffensteiner Brücke um eine 3. Fahrspur in beiden Richtungen erweitert worden.
Es wurde damals erbittert zwischen dem Bund als Straßenbaulastträger, dem bayerischen Innenministerium, der Stadt Regensburg und dem Landesamt für Umweltschutz über die Definition dieser Baumaßnahme gestritten. Der Kostenträger hat sich mit seiner Ansicht- Kein Neubau- was Lärmvorsorge mit nachts <49 dB zur Folge gehabt hätte, durchgesetzt. Es wurde zwar ein erheblicher baulicher Eingriff bestätigt, der auch zur Lärmvorsorge geführt hätte, aber nur wenn es zu einer erheblichen Lärmzunahme gekommen wäre, was verneint wurde. Und so gibt es entsprechend bundesdeutscher Gerechtigkeit entlang der neugebauten Autobahnen im Osten beste Lärmschutzwände, auch ohne Anwohner und bei sehr niedriger Verkehrsdichte und wir hier an der Engelhardtstrasse, Josef-Adler Strasse, Weinweg, Altdorfer Strasse, Westendstrasse, Alte Nürnberger Strasse und Pfaffensteiner Hang sind den hohen Lärmimmissionen tags und noch schlimmer nachts von über 80.000 KFZ und zunehmendem Schwerlastverkehr schutzlos ausgeliefert.
3. Wir verstehen auch nicht die Ungleichbehandlung, warum die Westseite eine Lärmschutzwand bekommen hat, die Ostseite aber nicht.
4. Laut Regensburg Plan 2005 wird für die Wachstumsregion Regensburg in einer Trendprognose mit einer Zunahme des Güterfernverkehrs mit + 55% gerechnet. Durch neue Verkehrsanbindungen, wie Fertigstellung BAB A6 Amberg-Pfreimd-Waidhaus-Prag und Anbindung an die A93 (2009) und Fertigstellung B15 n Inntal-Landshut und Anbindung an die A93 (2011) wird der Verkehr sicher nicht weniger.
5. Das Bayerische Innenministerium hat Statistiken der Dauerzählstelle Pfaffensteiner Brücke im Internet veröffentlicht, wonach 2011 der Schwerlastverkehr nachts (22-6 Uhr) einen Anteil von 17,9 % hatte (Prognose Kurzcak 15.8 % für 2015), in den frühen Morgenstunden (3-6 Uhr) zeigt die Grafik einen prozentualen LKW Anteil von 30 –40 % und in den Daten für die Lärmberechnung findet sich für das Jahr 2010 nachts (22-6 Uhr), damals noch mit einem maßgebendem LKW-Anteil von 12.8 % , ein Lärmpegel von 70.7 dB an der Brücke.
6. Mit Inkrafttreten des Bundeshaushaltes wurde die Bemessungsgrenze für Lärm-Sanierung auf 57 dB für die Nacht abgesenkt. Nach Berechnungen der Autobahndirektion liege die Lärmimmissionen für unsere Anwesen darunter (z.B. 200m weg von der Brücke bei 54 dB). In diese Lärmberechnung findet jedoch keinen Eingang die erhöhte Lage der Brücke, die Schallreflexion vom Pfaffensteiner Hang, der hohe Anteil des Schwerlastverkehrs in den frühen Morgenstunden, der Wind aus vorwiegend west-nordwestlicher Richtung, die physikalische Eigenschaft des Tunnels als Trompetenrohr und die Tatsache , dass sich die Laster nachts bei freier Fahrt nicht an das Tempolimit 80 halten.
7. Das Errichten einer Lärmschutzwand auf der Ostseite der Brücke ist mit überschaubaren Kosten verbunden, da die Kappenverankerungen schon installiert sind, es gibt keinen Kollateralschaden, keine Folgekosten und es ist nachhaltig für folgende Generationen.