



Pressemitteilung

2. September 2015

((4.643 Zeichen))

Lehren aus der A 71 für die B15 neu ziehen

Falsche Kosten, falsche Prognosen, falsche Erwartungen

Wie bei allen Verkehrsgroßprojekten explodieren nun auch die Kosten bei der Autobahn B15 neu. Eine Steigerung um mehr als 100 Prozent innerhalb von sechs Jahren wurde erst kürzlich vom Bundesverkehrsministerium bestätigt. Der jüngste B15 neu-Abschnitt kostet jetzt über 20 Millionen, für jeden einzelnen Kilometer.

Für die Weiterführung der B15 neu über die querende A 92 hinaus – gerne als Süd-Ost-Umfahrung Landshuts bezeichnet und eigentlich nichts weiter als ein Wurmfortsatz – liegen schon heute Kostenschätzungen in gleicher Höhe vor. Dafür gibt es Gründe: die benötigte Grundwasserwanne, die 400 Meter lange Isarbrücke und der 2,1 Kilometer lange Tunnel durch die Isarhängeleiten. Mit mehr als 20 Millionen projektierten Euro pro Kilometer ist dieser Abschnitt nach heutigem Kenntnisstand der teuerste der gesamten Neubaustrasse. Mit den üblichen Kostensteigerungen von 30-40 Prozent bis zur Fertigstellung wird man realistischer Weise rechnen müssen.

Wie zuverlässig sind die Prognosen?

Währenddessen sind die Verkehrsprognosen, welche eine nicht näher definierte Steigerung des Verkehrs einberechnen, im Planungsstadium der B15 neu schwerlich zu widerlegen. Dass diese aber möglicherweise falsch sind, lassen vergleichbare Projekte vermuten, die bereits ausgeführt worden sind. So liegt zehn Jahre nach der Inbetriebnahme der A 71 jetzt eine Zählung vor, nach der von den prognostizierten 40.000 Fahrzeugen nur 13.000 tatsächlich fahren, das sind gerade mal 32,5 Prozent der Prognose. Oder umgekehrt: die Prognose war um mehr als das Dreifache überhöht! – Die A 71 galt übrigens mit ihren 11 Millionen pro Kilometer bisher als überdurchschnittlich teuer.

An der A 71 ist gleichfalls zu beobachten, was von Versprechungen und Erwartungen für eine wirtschaftliche Entwicklung zu halten ist. Ein vor zehn Jahren direkt an der A 71 ausgewiesenes Gewerbegebiet hat bis zum heutigen Tag noch keinen einzigen Gewerbebetrieb angelockt. Da lesen sich Zeitungsenten in der Regionalpresse wie „Tausende Betriebe hätten sich schon an der B15 neu angesiedelt“ wie Hohn. Auch die IHK fordert wider besseres Wissen einen Weiterbau der B15 neu, obwohl in ihrer Zufriedenheitsumfrage aus dem Jahr 2012 namens „Standort Niederbayern“ die Straßenanbindung von Stadt bzw. Landkreis Landshut bei den befragten Betrieben mit +3,8 bzw. +4,1 auf einer Skala von -5 bis +5 doch eine recht hohe Zufriedenheit ausweist. Die repräsentative Umfrage wurde bei 3750 niederbayerischen Betrieben durchgeführt. Dagegen wurden die Bahnanbindung, der öffentliche Personennahverkehr und die Internetanbindung in der gleichen IHK-Umfrage von den Befragten als Standortnachteil gewertet. Übrigens taucht das Wort B15 neu in dem 110 Seiten langen Gutachten überhaupt nicht auf.

Eine Autobahn als Ortsumfahrung?

Mit dem Vorwand „Ortsumfahrung“ versuchten die Autobahnplaner bereits in den 1970er Jahren, die B15 neu in Autobahnausführung bei den Rosenheimern schmackhaft zu machen. Sie scheiterten am Widerstand der Bürger. Diese entschieden sich stattdessen für eine

DIE GEMEINSCHAFT DER BETROFFENEN UND GEGNER DER AUTOBAHNTRASSE
REGENSBURG-ROSENHEIM (B15 NEU) E.V.
Pressemitteilung

ortsnahe, von der B15 neu unabhängige Westumfahrung. Sie ist mittlerweile in Bau und wird Rosenheim bald von dem starken Durchgangsverkehr entlasten. Der Trick mit der Ortsumfahrung durch die B15 neu ist auch in Vilsbiburg gescheitert. Hier wurde das Argument vom Europäischen Gerichtshof verworfen. Und jetzt soll die hausgemachte Verkehrsmisere der Stadt Landshut für den Weiterbau der Autobahn B15 neu herhalten?

Landshuts Oberbürgermeister Hans Rampf weiß genau, dass von den täglich 28.000 Fahrzeugen in seiner Stadt ganze 22.000 dem Ziel- und Quellverkehr zuzurechnen sind – im Klartext: den Kfz-Fahrten, die in Landshut ihren Anfang oder die Stadt als Ziel haben. Mit der Autobahn B15 neu im Osten und Süden kann es daher lediglich eine Entlastung der Stadt um sechs- bis achttausend Fahrzeuge am Tag geben, bestenfalls also um ein Viertel des bisherigen Verkehrsaufkommens, genau so hat es das Straßenbauamt im vergangenen Jahr dargelegt. Hoffnung auf wirkliche Entlastung in ihrer schönen Stadt könnten sich die Landshuter allerdings mit einem neuen, stadtnäheren Isarübergang machen, mit Anbindung an die B15 alt und die B299. Solange aber das Phantom der Autobahn durch die Köpfe von Landrat, Oberbürgermeister und Planern geistert, ist mit einer sachgemäßen Lösung für Landshut nicht zu rechnen.

„Die große Leere“, wie die Süddeutsche Zeitung neulich die A 71 betitelte und sie als eine der teuersten und überflüssigsten Autobahnen beschrieb, sollte den verschiedenen Befürwortern der B15 neu eine Lehre sein.

Hinweis für den Verleger

Die Gemeinschaft der Betroffenen und Gegner der B15 neu wurde 1974 gegründet, als die Pläne für die geplante Trasse Regensburg – Rosenheim bekannt wurden. Seitdem haben sich zahlreiche Bürgerinitiativen dem Anliegen zum Stop der B15 neu angeschlossen.

Presseinformation

der Gemeinschaft der Betroffenen und Gegner der B15 neu und die Bürgerinitiativen
Stop B15 neu
Gisela Floegel
Vorsitzende der Gemeinschaft
84137 Vilsbiburg
Telefon 08741 6753
Mobil 0160 92662145

Anlage

((PM_150902_Wasserschutzgebiet.jpg, BU:))

Wasserschutz ade: Wird an der Baustelle des geplanten Autobahnkreuzes zwischen A 92 und B15 neu der Wasserschutz mit Füßen getreten?