

# Kosten für Bundesstraße explodieren

Planer der B 15 neu haben wohl unterschätzt, wie schwierig der Bau in Nähe der Isar ist

**München** – Der Weiterbau der umstrittenen Bundesstraße B 15 neu in Bayern wird mehr als doppelt so teuer wie erwartet. Das geht aus einer Antwort von Bundesverkehrsstaatssekretärin Dorothee Bär (CSU) auf eine Anfrage des Landshuter Bundestagsabgeordneten Thomas Gambke (Grüne) hervor. Danach kostet ein neun Kilometer lange Abschnitt zwischen dem niederbayerischen Ergoldsbach und der Autobahn A 92 etwa 182 Millionen Euro. Bisher wurden dafür 88 Millionen Euro veranschlagt. „Mehr als 100 Prozent Steigerung, das schlägt dem Fass den Boden aus“, sagt Gambke. „20 Millionen Euro pro Straßenkilometer, da hätte man schon ein zweites Mal nachdenken müssen, bevor die Bagger rollen.“ Die Straßengegner fordern ein Ende der B 15 neu an der A 92.

Die B 15 neu zwischen Regensburg und Rosenheim zählt zu den umstrittensten Straßenprojekten Bayerns. Die ersten Pläne datieren aus den Sechzigerjahren. Damals sollte eine 130 Kilometer lange Autobahn Regensburg, Landshut und Rosenheim verbinden. Später wurde das Projekt zur Bundesstraße herabgestuft. Allerdings zu einer, die sich mit vier Fahrspuren und zwei Standstreifen wie eine Autobahn durchs Land zieht, wie man an dem fertigen, 30 Kilometer langen Abschnitt nördlich von Landshut sieht. Die Gegner kritisieren das Projekt als völlig überzogen. Das Verkehrsaufkommen ist ihrer Überzeugung nach viel zu gering, als dass man die massive Zerstörung der Landschaft dafür rechtfertigen könnte. Für die Planer ist die B 15 neu Teil einer Fernverkehrsachse zwischen den Alpen und dem Norden Deutschlands – zusätzlich zur A 8 und A 9.

Die Kostenexplosion hat mehrere Gründe. Zum einen ist die bisherige Schätzung annähernd zehn Jahre alt und deshalb überholt. „Pro Jahr muss man mit zwei bis drei Prozent Steigerung rechnen“, sagt ein Sprecher der Autobahndirektion Süd, die die Planung verantwortet. „Das liegt an der allgemeinen Teuerung.“ Die andere – viel gewichtigere – Ursache ist freilich, dass man in der Autobahndirektion die Probleme unterschätzt hat, die der Bau der



neuen Straße in Nähe der Isar bereitet. Aus Gründen des Lärmschutzes soll sie die A 92 und die dortigen Bahngleise in Unterführungen unterqueren. Da aber in dem Bereich das Grundwasser sehr hoch steht, muss dafür eine Betonwanne statt einer Bohrpfahlwand errichtet werden. „Das ist technisch sehr anspruchsvoll“, sagt der Sprecher. „Und sehr teuer.“

Für die Straßengegner ist die aktuelle Kostenexplosion freilich erst der Anfang.

Sollte die B 15 neu nicht an der A 92 enden, sondern, wie von vielen Lokalpolitikern verlangt, als Umgehung um Landshut herumgeführt werden, prognostizieren sie ein „gigantisches Millionengrab“. Denn dann muss im nächsten Bauabschnitt auf 2,1 Kilometern Länge ein Naturschutzgebiet unterquert werden. „Das wird erst richtig teuer“, sagt Gisela Floegel von „Stop B 15 neu“. Ganz davon abgesehen, dass die Gegner den Weiterbau nicht akzeptieren und gegen ihn vor Gericht vorgehen werden.

Angesichts des massiven Widerstandes hatte Innenminister Joachim Herrmann schon auf die Fortsetzung des Projekts verzichten wollen. So verkündete er es Anfang 2015. Stattdessen wollte er die alte B 15 modernisieren. Damit wäre der mehr als 40 Jahre währende Streit beendet gewesen. Herrmanns Entscheidung hielt elf Tage. Nach massivem Druck der Verkehrslobby wurde sie von Ministerpräsident Horst Seehofer widerrufen. Stattdessen meldete der Freistaat zwei Varianten an, eine auf einer vor Jahren ins Spiel gebrachten Neubautrasse und die Modernisierung der alten B 15. Als erstes wird jedoch nach einer Lösung für Landshut gesucht. Denn auf der alten B 15 wälzen sich die Automassen mitten durch die Stadt. Landshuter Kommunalpolitiker jeder Couleur fordern schon seit Jahren eine Umgehung. Aktuell stehen zehn Varianten zur Diskussion. Welche umgesetzt wird, soll in einem Dialogverfahren mit allen möglichen Verbänden entschieden werden. Zwar steht es erst am Anfang. Doch es gibt Anzeichen, dass sich die Lokalpolitiker schon auf den Weiterbau der autobahnähnlichen B 15 neu festgelegt haben.

CHRISTIAN SEBALD