ABSCHNITT DER B 15 NEU WIRD DEUTLICH TEURER

182 Millionen für neun Kilometer

Mehr als doppelt so teuer: Ein bereits im Bau befindlicher Abschnitt der umstrittenen „B 15 neu" kostet 182 statt der ursprünglich angegebenen 88 Millionen – obwohl er nur neun Kilometer lang ist. Ursache für die Kostensteigerung: der hohe Grundwasserstand.

VON DOMINIK GÖTTLER

Landshut – Die Antwort kam dann doch etwas überraschend. Thomas Gambke, Bundestagsabgeordneter der Grünen, wollte sich über eine Baustelle in seinem Wahlkreis Landshut informieren. Er stellte eine Anfrage an das Verkehrsministerium, um zu erfahren, ob die laufenden Bauarbeiten an der A 92 südlich von Essenbach schon Vorbereitungen auf ein Straßenkreuz zum Anschluss der umstrittenen „B 15 neu" seien. Als ihm Staatssekretärin Dorothee Bär (CSU) dies bestätigte und auf weitere Nachfrage auch die Kosten mitteilte, schlackerten Gambke erst einmal die Ohren.

„Die Kosten für den Abschnitt Ergoldsbach-Essenbach, einschließlich des Knotenpunktes A 92/B 15, betragen rund 182 Millionen Euro", heißt es in der Antwort. 182 Millionen? 2009 prognostizierte die Autobahndirektion Süd für den geplanten Abschnitt noch Ausgaben von ca. 88 Millionen Euro.

„Kostensteigerungen bei Straßenverkehrsprojekten sind ja an der Tagesordnung, aber Steigerungen von über 100 Prozent schlagen dem Fass schon den Boden aus", kritisiert Gambke. Bei gerade einmal neun Kilometern Straße macht das rund 20 Millionen Euro pro Kilometer – „da hätte man schon ein zweites Mal nachdenken müssen, bevor die Bagger rollen".

Die Autobahndirektion Süd begründet die Kostensteigerung mit einem geänderten Bauverfahren. Die

Thomas Gambke fordert einen Baustopp. FOTO: FKN

zweispurige Straße soll unter der A 92 und den dortigen Bahngleisen hindurch geführt werden. Ursprünglich war dafür der Einsatz von Bohrpfählen geplant, wie es auch bei U-Bahn-Baustellen praktiziert wird. Langzeitmessungen ergaben aber einen höheren Grundwasserstand als bislang angenommen. Deshalb muss nun eine Grundwasserwanne errichtet werden. „Das ist technisch schwierig und eben auch teurer", sagt Josef Seebacher, Sprecher der Autobahndirektion Süd. „Früher hätte man die Straße aus Kostengründen wohl über die Autobahn geführt", sagt er. Doch mittlerweile habe der Lärmschutz der Anwohner Priorität.

Seebacher relativiert die deutliche Kostensteigerung. „Unser letzter Stand von 2011 waren 118 Millionen. Und erst Ende 2011 lag der Planfeststellungsbeschluss mit allen Forderungen vor." Dass der Grundwasserstand so hoch ist, sei vor den hydrologischen Langzeitmessungen nicht absehbar gewesen. Hinzu kämen zwei bis drei Prozent inflationsbedingter Kostensteigerungen pro Jahr sowie die angestiegenen Grundstückspreise.

Seit Kurzem sind die ersten Baumaßnahmen zu beobachten. Die Vorarbeiten haben laut Seebacher aber schon im Sommer 2013 begonnen. „Bis 2019 wollen wir fertig werden", sagt er. Er ist zuversichtlich, dass die Gesamtkosten dann auch etwas niedriger liegen, als die veranschlagten 182 Millionen. „Wir haben mit ausreichend Puffer geplant, um für alle Eventualitäten gerüstet zu sein."

Der kurze Abschnitt im Norden von Landshut ist nur ein kleiner Teil der umstrittenen „B 15 neu". Seit Jahren diskutiert die Politik, ob und wie eine übergreifende Trasse von Regensburg bis nach Rosenheim möglich ist. Anwohner und Umweltschützer wehren sich in verschiedenen Initiativen gegen eine neue Trasse. Wirtschaftsverbände sehen in dem Projekt hingegen eine Investition in die Zukunft der Region.

Im Januar hatte Verkehrsminister Joachim Herrmann (CSU) noch angekündigt, die angedachten Trassen von Landshut nach Rosenheim aus der Planung zu nehmen. Nur wenige Tage später kündigte Horst Seehofer an, doch wieder zwei Trassen für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans anzumelden: eine Variante, die sich am bisherigen Verlauf der B 15 orientiert – und eine, die über Mühldorfer Gebiet westlich von Velden, Buchbach und Schwindegg geführt wird.

Geklärt werden muss dabei auch, wie die Automassen durch oder um Landshut geleitet werden. Das soll in einem Dialogverfahren mit diversen Verbänden ausgelotet werden. Um diesen Dialog nicht zur Farce werden zu lassen, fordert Gambke vorerst einen Baustopp – „sonst droht uns womöglich eine Kostenexplosion". Er hat den Eindruck, der bereits genehmigte Abschnitt werde trotz aller Kosten durchgedrückt, um danach einen vierspurigen Ausbau um Landshut unumgänglich zu machen. „Ich glaube, da wird nicht mit offenen Karten gespielt." Gambke will nicht schon wieder überrascht werden.

Bis 2019 soll der Ausbau des Abschnitts Ergoldsbach-Essenbach nördlich der A 92 abgeschlossen sein.

Seltene Fracht

Ein Pfarrer auf dem Bock, ein Altar im Laderaum: Die evangelische Christuskirche in Tutzing (Kreis Starnberg) schickt einen Lkw mit ungewöhnlicher Fracht von Oberbayern auf den Balkan. Weil das Gotteshaus gerade saniert wird und sich daher von Taufstein, Lesepult und Altar trennt, fährt der Landsberger Pfarrer Michael Frieß die drei Prinzipalstücke zu einer katholischen Kirche nach Bosnien. Los geht die Reise Anfang September. epd