

B15 neu: Bis zur A92 wird's deutlich teurer

Neun Kilometer langer Abschnitt ab Ergoldsbach kostet vermutlich 182 Millionen Euro

Von Johannes Viertlböck

Das wird die Diskussionen um die B15 neu weiter anheizen: Die Kosten für den in Bau befindlichen Abschnitt zwischen Ergoldsbach und der A92 bei Ohu liegen deutlich höher als zunächst geplant. Das musste das Bundesverkehrsministerium auf eine Anfrage des für den Wahlkreis Landshut zuständigen Grünen-Bundestagsabgeordneten Dr. Thomas Gambke einräumen. Demnach wird das gut neun Kilometer lange Teilstück mit etwa 182 Millionen Euro zu Buche schlagen, so die Parlamentarische Staatssekretärin Dorothee Bär (CSU). 2009 hatte die Autobahndirektion Südbayern nur 88 Millionen Euro prognostiziert.

Für Gambke, der dem Projekt bekanntlich sehr kritisch gegenübersteht, ist diese Kostenexplosion natürlich Wasser auf die Mühlen. Dass Straßenbauvorhaben teurer werden, sei ja an der Tagesordnung, sagt der Abgeordnete. „Kostensteigerungen von über 100 Prozent schlagen dem Fass aber schon den Boden aus.“ Ein Kilometer B15 neu werde damit zwischen Ergoldsbach und der A92 rund 20 Millionen Euro kosten. „Da hätte man schon ein zweites Mal nachdenken müssen, bevor die Bagger rollen.“

Die Kostensteigerungen sollten laut Gambke zudem Anlass sein, sich zumindest vom vierspurigen Weiterbau der B15 neu zu verabschieden. „Es steht längst fest, dass die Straße nicht bis Rosenheim durchgehend vierspurig wird. Deswegen muss das Konzept nun endlich auf den Prüfstand“, sagt er.

Gambke: Arbeiten an Autobahnkreuz sofort stoppen

Ein Dorn im Auge sind dem Abgeordneten diesbezüglich die mittlerweile laufenden Bauarbeiten am Knotenpunkt der B15 neu mit der A92. Der Grund: Nach aktuellem Stand werde ein vierspuriges Autobahnkreuz errichtet. Dadurch befürchtet Gambke eine Vorfestlegung auf die künftigen Pläne für die B15 neu. „Wenn das vierspurige Autobahnkreuz mal steht, wird man vierspurig fortsetzen. Alles andere wäre Geldvernichtung und ein echter Schildbürgerstreich.“ Faktisch habe man also keinen Diskussionspielraum mehr. „Das aber widerspricht dem Grundgedanken des laufenden, ergebnisoffen angeleg-



Die Arbeiten am künftigen Autobahnkreuz zwischen A92 und B15 neu bei Ohu laufen bereits.

Foto: Klaus Leidorf

ten Dialogforums“, sagt Gambke. Seine Forderung ist deshalb klar: „Mit dem Bau des Autobahnkreuzes bei Ohu samt der zugehörigen Brückenbauwerke muss sofort aufgehört werden. Die Ergebnisse des Dialogforums sind abzuwarten.“

Weshalb das Teilstück Ergoldsbach-A92 so teuer wird, erläutert Bär in ihrer Antwort auf Gambkes Anfrage übrigens nicht. Nur so viel: Die Kosten für den Knotenpunkt der B15 neu mit der A92 seien in der neuen Schätzung enthalten. Für den Grünen-MdB ist das eine Erklärung. „Ein erheblicher Teil der Mehrkosten dürfte auf die wegen des in diesem Bereich sehr hoch stehenden Grundwasser erforderliche Betonwanne für das Autobahnkreuz zurückzuführen sein.“ Das zeige, dass die vierspurige Ausführung auch wirtschaftlich nicht sinnvoll sei. Die von der für den Bau zuständigen Autobahndirektion Südbayern ebenfalls ins Feld geführte allgemeine Preissteigerung von bis zu drei Prozent im Jahr ist für Gambke dagegen keine Begründung. „Das war auch schon 2009 bekannt“ Zumal selbst unter Berücksichtigung dieser Inflationsrate keine Steigerungsrate von mehr als 100

Prozent binnen sechs Jahren herauskomme.

Bei der Autobahndirektion Südbayern kann man Gambkes Aufregung über die Kostensteigerungen nur bedingt nachvollziehen. „Wirklich neu sind die Zahlen ja nicht“, sagt Pressesprecher Josef Seebacher. Vielmehr sei die aktualisierte Kostenprognose dem Bund bereits 2014 zugeleitet worden, nachdem der sogenannte bestandskräftige Planfeststellungsbeschluss vorlag. Dass der Abschnitt der B15 neu so viel teurer wird, liegt laut Seebacher insbesondere daran, dass gegenüber der Prognose von 2009 etliche im Planfeststellungsverfahren erhobenen Forderungen zum Schutz von Anwohnern und Natur eingepflegt werden mussten.

Autobahndirektion: Keine Vorfestlegung auf Weiterbau

Darunter falle auch das Autobahnkreuz: Dieses habe zunächst in Form einer Brückenlösung errichtet werden sollen, so Seebacher. Dann habe man sich aus Gründen des Lärm- und des Naturschutzes aber für eine Unterführung entschieden. Diese mache wegen des in diesem

Bereich so hoch stehenden Grundwassers einen „schwergewichtigen Grundwassertrog, der nicht aufschwimmen kann“ nötig. „Das kostet natürlich eine Menge Geld.“ Zudem habe man diesmal mit erheblichem Spielraum kalkuliert. „Wir werden den neuen Kostenrahmen sicher einhalten können“, verspricht Seebacher – und nährt Hoffnungen, dass es etwas billiger werden könnte: „Die vorliegenden Ergebnisse der Ausschreibungen zur Grundwasserwanne und zu den neun Brücken des Teilstücks zeigen, dass wir uns teils deutlich unter dem Kostenrahmen bewegen.“

Die von Gambke erhobenen Vorwürfe, mit der vierspurigen Ausführung des Knotenpunkts zwischen B15 neu und A92 sei eine Vorfestlegung auf den ebenfalls vierspurigen Weiterbau der Straße verbunden, weist Seebacher zurück. Ein vierspuriger Anschluss an die A92 sei schon aus verkehrlichen Gründen geboten. Zudem ende das Autobahnkreuz mit einem Grundwasserschott. „Von dort aus kann die Straße dann fortgesetzt werden“, sagt der Pressesprecher. Wie, das sei aber offen. „Dafür wurde das Dialogforum ja eingerichtet.“