

Kostensteigerung bei A 94 noch dramatischer als befürchtet

Anlässlich der Eröffnung des Abschnitts Forstinning – Pastetten gab die ABD Südbayern die Kosten für diese Maßnahme mit 49.9 Mio Euro an. Im amtlichen Bundesverkehrswegeplan 2003 waren die Kosten jedoch noch mit 26.9 Mio Euro angesetzt. **Es ist somit eine Kostensteigerung von sage und schreibe 86 Prozent aufgetreten.** Obwohl dieser erste Abschnitt der umstrittenen Isentalautobahn noch im absolut ebenen Gelände verläuft, mussten hier bereits umfangreiche Bodenstabilisierungsmaßnahmen vorgenommen werden, die offensichtlich zu diesem massiven Anstieg der Kosten führte.

Sie können es nicht mehr leugnen...

In den beiden Folgeabschnitten wird das alles eine noch ungleich größere Rolle spielen. Wir hatten zwar die Situation mit dem völlig ungeeigneten Bauuntergrund seit Jahren in sämtlichen Verfahren vorgebracht – die Behördenvertreter hatten jedoch jegliche Probleme strikt abgestritten. Nun aber können sie offensichtlich die Schwierigkeiten nicht mehr leugnen.

Angesichts der Ergebnisse der jüngsten Tiefenbohrungen sagte jetzt beispielsweise das Bundesverkehrsministerium „...es sei jederzeit möglich, dass dieser Abschnitt teurer werde als geplant.“ (Süddeutsche Zeitung, 31.8.2011). Und die Autobahndirektion ließ erklären, „für die Isentaltrasse gebe es keine besonders guten Bodenverhältnisse.“ (Münchner Merkur, 31.8.2011). Dazu kommt die aktuelle Erklärung des BMVBS zur generellen Haushaltssituation, **wonach das Geld nicht reiche, um „den dringendsten Investitionsbedarf für den Aus- und Neubau zu decken.“ (SZ 9.9.11).**

Wer die „normale Tonlage“ von Behördenvertretern bei umstrittenen Projekten kennt, der weiß, dass solche Äußerungen alarmierend sind. Jetzt wird nämlich erstmals zugegeben, dass dies ein finanzpolitischer Husarenritt sondergleichen wird. An dieser Stelle muss auch noch einmal auf den Skandal hingewiesen werden, dass in einer seit 1977 währenden Planung die wirklichen Bodenuntersuchungen erst in den Jahren 2010/11 durchgeführt wurden. Es ging

offensichtlich nur darum, **die Wahrheit über die Kosten einer Isentalautobahn solange hinauszuzögern**, bis der erste Abschnitt im Bau war.

Dieser erste 6-km-Abschnitt bis Pastetten wäre übrigens nicht umsonst gewesen, wenn man jetzt noch von Forstinning an die Lösung im Bereich der B 12 realisiert. Denn laut Planfeststellungsbeschluß hat dieser Abschnitt für Erding und den Flughafen **eine eigene „Verkehrswirksamkeit“**, ist also auch sinnvoll, „wenn dort die A 94 nicht weitergebaut wird“. Er wäre damit beispielsweise vergleichbar dem Autobahnstutzen, der von der Garmischer Autobahn 5 km nach Starnberg abzweigt.

Nochmals 15 bis 20 Jahre

Nachdem also bereits jetzt, im ersten, vergleichsweise unproblematischen Abschnitt, die Kosten explodieren und in den Folgeabschnitten – speziell im Bereich der Hangtrasse – noch Schlimmeres droht, wird auch unsere Warnung vor einer extrem langen Bauzeit der Isentalautobahn bestärkt. Angesichts der Situation der Bundesfinanzen wäre eine Aufrechterhaltung der bisherigen Finanzierungsraten schon ausgesprochen optimistisch. Aber selbst dies vorausgesetzt, würde der Bau zwischen Pastetten und Heldenstein bereits beim bisherigen Kostenansatz noch einmal 15 bis 20 Jahre dauern. Die nun drohenden Kostensteigerungen im Zusammenhang mit niedrigeren Finanzierungsraten lassen den Bau einer Isentalautobahn dann gar zu einem fast endlosen Abenteuer werden.

Die Lösung im Bereich der Trasse Haag (B 12) ist nicht nur die eindeutig kostengünstigere und damit schneller zu realisierende Alternative. Bei ihr könnte zudem jeder fertige Abschnitt sofort in Betrieb genommen werden, da er direkt an die B 12 anschließt. Die Isentalautobahn hingegen ist für das bayerische Chemiedreieck erst dann nutzbar, wenn sie durchgehend bis Heldenstein befahrbar ist.

„Bitte verlassen sie die Autobahn!“

Gerade letzterer Punkt zeigt sich seit der Eröffnung des ersten Abschnitts auf besonders groteske Weise. Mit Sondertafeln und Fahrzeugen mit Lichtsignalen wird seit dem 1. September der größte Teil der Verkehrsteilnehmer aufgefordert, auf der A 94 bei Forstinning die Autobahn zu verlassen und weiterhin die B 12 zu benutzen. Dieser Irrsinn wird sich über Jahrzehnte hin fortsetzen – ein immer länger werdendes Autobahnstück wird lediglich von

dem geringen lokalen Verkehr genutzt werden. Der überregionale Verkehr zwischen München und dem Chemiedreieck, für den ja die A 94 gebaut wird, muss jedoch weiterhin die unfallträchtige B 12 benutzen.

Es sollte also - ungeachtet aller anderen Argumente - allein aus Gründen der Haushaltssparsamkeit endlich einmal eine vergleichende Nutzen-Kosten-Analyse **der beiden Trassen** Dorfen und Haag vorgenommen werden. Und zwar auf der Basis der neuen Erkenntnisse über den Bauuntergrund. Denn nach den Erfahrungen, die bereits mit dem ersten, vergleichsweise unproblematischen Abschnitt gemacht wurden, darf das Parlament nicht eines Tages erneut vor der Mitteilung stehen, das ganze sei eben „überraschenderweise“ wieder einmal doppelt so teuer geworden.