

Das Millionengrab Westtangente

Die Finanzierung des Straßenbauprojekts wird für Stadt und Landkreis nur schwer zu schultern sein

Von Johann Kirchberger

Freising – Der Bau der Westtangente in Freising rückt zwar näher, nachdem offensichtlich eine finanzielle Einigung mit fünf derzeit noch klagenden Grundstücksbesitzern in Sicht ist (wir haben berichtet). Gleichwohl ist derzeit noch völlig offen, ob und wie die Stadt Freising das Vorhaben finanzieren soll. Nach den neuesten, überarbeiteten Schätzungen geht OB Dieter Thalhammer von 76,6 Millionen Euro aus, die für die Westtangente aufgewendet werden müssen.

Das 3,5 Kilometer lange Straßenstück, das seit über 30 Jahren geplant wird, soll einmal von der Staatsstraße 2084 (Thalhauser Straße) in Verlängerung des Weihenstephaner Rings bis zur B 11 (Schlüterbrücke) führen. Das zentrale Stück ist dabei ein 705 Meter langer Tunnel, der den Ortsteil Vötting unterquert. Sollte sich die Stadt mit den fünf Grundstücksbesitzern tatsächlich in einigen Wochen

einigen und der Planfeststellungsbeschluss dadurch „Planreife“ erlangen, könnten die Verhandlungen mit der Regierung von Oberbayern über die Höhe der Zuschüsse beginnen. Thalhammer geht derzeit davon aus, dass die Freisinger Maßnahme mindestens so hoch gefördert wird, wie die Westumfahrung in Moosburg. Für dieses, allerdings nur 9,5 Millionen Euro teure Projekt, sind 50 Prozent Zuschuss zugesagt worden.

Vor einigen Jahren noch waren OB und Stadträte weit optimistischer. 80 Prozent der förderfähigen Kosten, glaubte man damals, werde der Staat übernehmen. Weil der aber mittlerweile in Geldnot geraten ist, wurden die Fördersätze gewaltig gekürzt. Mit wie viel Geld Freising nun tatsächlich rechnen könne, darüber wollte und konnte Regierungssprecher Heinrich Schuster am Freitag keine Auskunft geben. „Das sind ungelegte Eier“, sagte er, es sei ja noch nicht einmal ein Zuschussantrag gestellt

worden. Für einen Teil der Straßenbaumaßnahme werde es aber gar keinen Zuschuss geben. Die „nichtförderungsfähigen Kosten“, so Schuster, das sind Planungskosten, Grunderwerb, die Beleuchtung außerhalb des Tunnels und Ausgaben für freiwilligen Lärmschutz.

„Kalkulation
ohne Kostenpuffer
ist Schönfärberei.“

Thalhammer hat das bei seiner Kalkulation berücksichtigt. Von den geschätzten 76,6 Millionen Euro würden wohl nur etwa 60 Millionen förderungswürdig sein, sagte er. 50 Prozent Zuschuss für den Rest wären 30 Millionen. Bleiben 46 Millionen, von denen fünf Millionen aus dem Umlandfonds abgezogen werden können, die unabhängig vom Bau einer dritten Startbahn von der Flughafen

GmbH bezahlt werden. Die dann noch zu finanzierenden 41 Millionen Euro sollten sich analog der Moosburger Tangentenlösung Stadt und Kreis teilen.

Freising's Finanzreferent Ulrich Vogl hingegen bezeichnet diese Rechnung nach wie vor als „Schönfärberei“. Schon im November hatte er eine Rechnung aufgemacht, wonach die damals noch angenommenen 72,5 Millionen Euro Baukosten durch Preissteigerung und Inflation bis 2015 auf 91,5 Millionen steigen würden. Dazu hatte er einen Risikozuschlag von zehn Prozent gerechnet – „darauf zu verzichten heißt, sich die Sache schön zu reden“ – und war so auf mehr als 100 Millionen Euro gekommen. Als förderfähig nahm er 75 Prozent an, als Förderhöhe 55 Prozent. Vogl kam dadurch auf 59 Millionen, die sich Stadt und Kreis zu teilen hätten. Um seinen Anteil zu schultern, müsse der Kreis dann die Kreisumlage erhöhen, sagte er, die wiederum zu einem Drittel von der Stadt zu tragen sei.