

**Aktionsgemeinschaft gegen die Isentalautobahn
Bund Naturschutz**

Neun Punkte zum aktuellen Trassenstreit A 94 / B 12

1. **Es geht nicht um die Verhinderung** der Autobahn ins Chemiedreieck, sondern um die Trassenwahl. Mit dem ersten Raumordnungsverfahren 1977 hatten sich die Planer des Freistaats bereits auf die Isentaltrasse festgelegt. Zwischenzeitlich zeigen jedoch alle fachlichen Stellungnahmen (bis zum Jahr 2000 auch die der bayerischen Staatsverwaltung), daß die Trasse Haag (B12) eindeutig besser geeignet wäre. Und zwar unter ökologischen, ökonomischen, verkehrlichen, lärmtechnischen, landwirtschaftlichen und anderen Gesichtspunkten. So stellt bspw. die Reg.v.Obb. mit Schreiben vom 20.2.1997 fest, dass bei allen sieben verglichenen Schutzgütern **„die Trasse Haag eindeutig günstiger ist als die Trasse Dorfen.“** Das Landesamt für Umweltschutz schreibt am 17. 4. 1997, dass bei einem Vergleich der Schutzgüter Mensch, Tiere und Pflanzen sowie Landschaft die Trasse Dorfen **„nicht nur als ‚ungünstiger‘ sondern sogar als ‚wesentlich ungünstiger‘ einzustufen ist.“** Und weiter kommt die UVS zu dem Ergebnis, daß „die Trasse Dorfen hinsichtlich des „Schutzgutes Mensch“, d.h. Störung der Nachtruhe durch Verkehrslärm **deutlich ungünstiger zu beurteilen ist, als die Trasse Haag“.**

2. **Daß dennoch auch die Gerichte** der Autobahndirektion folgten, hat leider einen einfachen Grund: Die Gerichte prüften nicht, ob die Neutrassierung (Trasse Dorfen/Isental) oder die Bestandlösung (Trasse Haag/B12) die **geeigneter** ist. Sie prüften lediglich, ob die Trasse Dorfen noch die Rechtsstaatanforderungen erfüllte. Der Vorsitzende Richter beim VGH, Dr. Allesch, sagte in der Verhandlung: "Die Planer und die Politik haben einen Spielraum, auch die falsche Trasse zu wählen. Und Sie glauben nicht, wie groß wir diesen Spielraum sehen." In der Urteilsbegründung wurde deshalb die Trasse Dorfen (Isental) ausdrücklich auch nur als „vertretbar“ bezeichnet. Wir fordern deshalb weiterhin, dass die Politik ihrer Aufgabe gerecht wird und von zwei möglichen Lösungen nicht die „vertretbare“, sondern die bessere wählt.

3. **Von den seit 1977 umstrittenen 40 km** sind lediglich die ersten 6 km von Forstinning bis Pastetten gebaut. Aber auch diese wären im Fall einer Trassenänderung nicht verloren. Sie haben - wie auch der Planfeststellungsbeschluß aufzeigt - eine eigene

Verkehrswirksamkeit zur Erschließung des Flughafens und der Kreisstadt Erding. Ein ernsthafter Baubeginn des entscheidenden nächsten Abschnitts Richtung Isental steht laut Autobahndirektion erst im Jahr 2014 mit dem Bau der ersten Großbrücke an. Vorher können wegen mangelnder Finanzierung offensichtlich nur bauvorbereitende Maßnahmen realisiert werden. Somit ist noch Zeit zum Handeln. Übrigens, ein Umschwenken auf die Trasse Haag (B12) würde zu keiner nennenswerten Verzögerung führen. Denn auch diese Trasse ist positiv raumgeordnet, alle wichtigen langfristigen Untersuchungen liegen vor. Ein Rückstand besteht lediglich bei der Planfeststellung. Die ließe sich jedoch abschnittsweise in jeweils zwei bis drei Jahren verwirklichen. Während dann der erste Abschnitt gebaut wird, kann der nächste geplant werden usw.

4. **Neben den vielen alten Argumenten**, gibt es auch noch neue Fakten. Da die Bayerische Staatsregierung in diesem Raum auch noch die B15 neu realisieren möchte, sind die Verkehrsströme auch nach einem A-94-Bau von Bedeutung. So zeigt bspw. ein Gutachten von Prof. Kurzack, erstellt im Auftrag der Autobahndirektion, **daß selbst mit einer Isentalautobahn, die B 12 in ihrem Ostabschnitt immer noch einen "Rest"verkehr von 73 Prozent** haben würde. Im besonders unfallträchtigen Abschnitt zwischen Haag (Ost) und dem Kagenbachtal wären es sogar 84 Prozent. Das von allen angestrebte Ziel, nämlich die "Todesstraße B 12" nachhaltig zu entlasten, wird also nicht annähernd erreicht. Baut man hingegen die A 94 unter Einbeziehung der B 12, dann gibt es die extrem unfallträchtige B 12 überhaupt nicht mehr.
5. **Vielleicht das wichtigste:** Ein Umschwenken auf die Trasse Haag (B12) würde nicht zu einer Verzögerung der A 94 führen. Denn auch diese Trasse ist positiv raumgeordnet, alle wichtigen langfristigen Untersuchungen liegen vor. Ein Rückstand besteht lediglich bei der Planfeststellung. Die ließe sich jedoch abschnittsweise verwirklichen. **Ohnehin wäre ein unschätzbare Vorteil, daß jeder fertiggestellte Abschnitt der Trasse Haag sofort verkehrswirksam würde, da er direkt an die B 12 angebunden wäre** - die Isentaltrasse würde dem Chemiedreieck jedoch erst nutzen, wenn alle 40 km fertiggestellt wären.
6. **Zur Bauzeit:** Der limitierende Faktor war bisher immer die Finanzierung. So dauerte der Bau der A 94 von Alzger bis Ampfing von 1996 bis 2006. Pro Jahr wurden im Durchschnitt weniger als 2,5 km gebaut. Bei dem 2011 fertiggestellten Abschnitt

Forstinning - Pastetten wurden lediglich noch 2 km/Jahr geschafft. Dieser Abschnitt lag übrigens noch im vergleichsweise unproblematischen und absolut ebenen Teil der Trasse Dorfen. Seit dem Abschluß der für die Autobahndirektion gewonnenen Prozesse ist nun immer häufiger von den Schwierigkeiten mit dem Baugrund bei der Trasse Dorfen zu hören. 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 Isentalautobahn gebe es keine besonders guten Bodenverhältnisse.“** (Münchner Merkur, 31.8.2011). Wer das stets vorsichtige Behördendeutsch versteht, weiß, daß diese Äußerungen in Wirklichkeit Alarmsignale sind, die offensichtlich schon auf weitere, massive Kostensteigerungen beim Bau der Isentalautobahn vorbereiten sollen.

7. **Die öffentlichen Finanzen** werden auf absehbare Zeit nicht besser. Denn wenn 2011, im größten Boomjahr seit 1990, der Bund immer noch 17 Mrd. Euro Neuverschuldung aufweist, ist klar, was in den folgenden schwächeren Jahren passiert, hauptsächlich angesichts der grundgesetzlich verankerten Schuldenbremse. Dazu kommt, daß immer mehr Mittel in die bisher sträflich vernachlässigte Erhaltung des Straßennetzes gehen müssen. Zwischen 2006 und 2010 war es bereits 50 : 50 und im jetzt aufgelegten Plan für 2011 bis 2015 müssen bereits 62.5 % für die Erhaltung aufgebracht werden. Für Neu- und Ausbau bleiben noch 37.5 %. Da die Mittel insgesamt gleich geblieben sind, bedeutet dies natürlich eine massive Kürzung im Autobahnneubau. In diesem Zusammenhang sind auch die speziellen Erhaltungskosten im Trassenvergleich zu sehen. Bei einem B-12-Ausbau braucht man überhaupt keine Großbrücke, die Trasse Dorfen hingegen hätte allein 5 Großbrücken bis zu 600 m Länge. Brücken unter 100 m Länge: Trasse Haag 20, Trasse Dorfen 55.
8. **Es wird immer deutlicher**, daß die prognostizierten Zuwächse beim Verkehr nicht mehr stattfinden. Benzin- und Dieselpreise zeigen langsam Wirkung. Seit 2001 gab es bundesweit kaum mehr einen Verkehrsanstieg. Und sogar die jüngsten Zahlen des Bayerischen Innenministeriums zeigen: **Zwischen 2005 und 2010 ist der Verkehr auf bayerischen Autobahnen um 2.6 % zurückgegangen.** Die Treibstoffpreise aber werden weiter steigen und in den Folgejahren kommt noch der demographische Effekt dazu. Die Planer jedoch bleiben bei Ihrer Prognose, daß bei der A 94 eine Steigerung

um 150 % (!!!), also um das Zweieinhalbfache stattfinden wird. Denn mit dieser Märchenprognose will man nachweisen, daß man unbedingt eine A 94 **und** eine B 12 bräuchte, um die künftigen Verkehrsströme bewältigen zu können.

9. **Zusammenfassend läßt sich also sagen:** Angesichts der Finanzierungs- und Baugrundschwierigkeiten wird es mit einer Isentaltrasse noch mindestens 15 bis 20 Jahre dauern, bis man von München ins Chemiedreieck auf einer sicheren und leistungsfähigen Straße fahren kann. Mit einer vierspurigen Lösung im Bereich der B 12 wäre dies wesentlich schneller zu erreichen. Denn dort gibt es hauptsächlich gut geeignete Kiesböden, der Bau wäre billiger und damit schneller und zudem ließe sich jeder fertige Abschnitt sofort in Betrieb nehmen.

Die seit Jahren erkennbare **Stagnation der Verkehrszahlen** zeigt deutlich, daß man in diesem Raum nicht zwei Bundesfernstraßen im Abstand von 11 km benötigt. Realisiert man statt des Neubaus einer Isentalautobahn den Ausbau der B 12, befriedigt man damit auch die realen Verkehrsbedürfnisse. Denn die wirtschaftliche Entwicklung hat sich seit langem im Bereich der B 12 konzentriert. Siehe dazu nur den größten Arbeitgeber im Landkreis, die Fa. Schletter bei Haag sowie das Wirtschaftszentrum Waldkraiburg, das sogar die zweitgrößte Stadt in der gesamten Planungsregion Südostoberbayern ist. Schließlich bliebe auch mit einer Isentalautobahn auf der weiterbestehenden B 12 ein „Rest“verkehr von sage und schreibe 73 Prozent. Und dies auch noch im besonders unfallträchtigen Ostabschnitt zwischen Heldenstein und Haag.

Bei all diesen Argumenten ist der wichtige Bereich Natur, Ökologie und Klimaschutz überhaupt noch nicht erwähnt worden. Berücksichtigt man, daß dies die wirklichen Zukunftsfragen sind, zeigt sich wohl überdeutlich, wie dringend notwendig ein Umschwenken auf die B-12-Lösung auch und gerade heute noch ist.

Stand: Jan. 2012

(arg-grds-lang-1-12)