

Aktionsgemeinschaft gegen die A 94 – Bund Naturschutz

**Trasse Haag (B12) nur halb so teuer wie Trasse Dorfen (Isental) –
Gutachten von Vieregg–Rössler liegt vor – Nun müssen die
politisch Verantwortlichen handeln**

Schon seit 1997 haben wir es von der Reg.v.Obb. schriftlich. „Wir stellen fest, dass bei allen sieben dem Gesamtvergleich der beiden Trassen zugrunde gelegten Schutzgütern die Trasse Haag **eindeutig günstiger** ist als die Trasse Dorfen.“ (Aktenzeichen 831-8604-BAB-2/85). Da bei dieser Schutzgutanalyse allerdings die Kosten nicht berücksichtigt wurden, gaben die Aktionsgemeinschaft gegen die A 94 und der Bund Naturschutz im Frühjahr 2008 ein Gutachten bei dem Büro Vieregg - Rössler in Auftrag. Dieses Münchner Verkehrsplanungsbüro hatte im März 2007 mit einem Gutachten Aufsehen erregt, in dem sie für den Transrapid eine mehr als 80 prozentige Kostensteigerung prognostizierten. Ein Jahr später mussten Beckstein und Tiefensee genau diese Kostensteigerung auf 3,36 Mrd. bestätigen.

Nun liegt die Überprüfung der Kosten der beiden A-94-Trassen durch eben dieses Büro vor, das beim Transrapid und anderen Projekten seinen Sachverstand eindrucksvoll unter Beweis gestellt hat. Das Ergebnis: Die Trasse Dorfen (Isental) ist doppelt so teuer wie die Trasse Haag (B12).

Ausschlaggebend für diesen gravierenden Unterschied sind folgende Faktoren.

1. Beim Bau der Trasse Haag (B12) sind nur halb so viele Erdbewegungen notwendig wie bei der Trasse Dorfen (Isental). Denn die Trasse Haag verläuft weitgehend auf einer Wasserscheide, während die Trasse Dorfen im sehr bewegten Gelände der Endmoräne geführt wird. **Dies bedeutet Minderkosten der Trasse Haag von 37,4 Mio Euro.**
2. Im Bereich Reichertsheim lässt sich die Trasse Haag optimieren. Anstatt mit zwei Brücken von insgesamt 420 Metern Länge kann das Kagenbachtal mit einer Brücke von 90 Metern Länge gequert werden. Gleichzeitig können dabei sogar noch geringere

Steigungen als bei der Planung durch die Autobahndirektion erreicht werden. **Es lässt sich hier eine Einsparung von 11,6 Mio Euro erzielen.**

Punkt 1 und 2 ergeben also zusammen für die Trasse Haag eine Baukostenreduzierung von 49 Mio Euro.

Die Autobahndirektion selbst geht davon aus, dass die Trasse Haag 15,2 Mio (Tabelle vom 31.10.06) billiger ist als die Trasse Dorfen. Diese Summe muß zu der, von uns genannten Summe, addiert werden. **Die Trasse Haag ist somit um $49 + 15,2 = 64,2$ Mio Euro billiger als die Trasse Dorfen.**

3. Die bislang genannten Preisstände basieren auf den Zahlen der Autobahndirektion. Diese wurden seit 1996 in den Unterlagen nicht mehr aktualisiert. Nach dem Preisindex für Straßenbau des Statistischen Landesamts hat sich zwischen 1996 und 2008 eine Preissteigerung von 20,8 Prozent ergeben. **Der Kostenunterschied der beiden Trassen beträgt also zu heutigen Preisen $64,2 \text{ Mio Euro} + 20,8\% = 77,6 \text{ Mio Euro}$.**

Somit ist also die Trasse Haag (B12) bereits um 77,6 Mio Euro billiger als die Trasse Dorfen (Isental). Eine rationale Bundesfernstraßenplanung bringt aber – wie nun unter Punkt 4 gezeigt wird - eine noch wesentlich drastischere Einsparung mit sich.

4. Bekanntlich wird zwischen Regensburg und Rosenheim die B 15 neu als vierspurige Autobahn gebaut. Nach der bisherigen Planung würde es bei Schwindegg/Obertaufkirchen zur Kreuzung von B 15 neu und A 94 (Trasse Dorfen-Isental) kommen. Diese Planung wurde jedoch vor der FFH-Gesetzgebung erstellt. In diesem europäischen Gesetz ist die Isen mit ihren Auwäldern in die höchste Schutzkategorie aufgenommen worden. Die in der alten Planung vorgesehene Querung des Isentals für die B 15 neu ist in diesem Bereich deshalb heute nicht mehr möglich. Denn FFH-Gebiete dürfen nicht beeinträchtigt werden, wenn es eine Alternative gibt. Diese drängt sich hier förmlich auf. Denn durch eine leichte Verschwenkung der B 15 neu nach Osten, lässt sich das Isental bei Heldenstein – und damit außerhalb des FFH-Gebietes - queren.

Um nun weiter Richtung Haag-Wasserburg-Rosenheim zu kommen, muß die B 12 zwischen Heldenstein und Haag für die B 15 neu vierspurig zur Autobahn ausgebaut

werden. (Kurz vor Haag würde dann die B 15 neu die B-12-Trasse wieder verlassen und auf einer eigenen Trasse weiter Richtung Rosenheim geführt werden.)

Deshalb stellen die Gutachter fest: Allein wegen der B 15 neu müssen also ohnehin 16 km der B 12 zur Autobahn ausgebaut werden. **Das bedeutet für den Trassenstreit bei der A 94: Wählt man für die A 94 die Trasse Haag, dann können 16 km gemeinsam genutzt werden. Für die Trasse Haag müssten also 16 Kilometer weniger gebaut werden als für die Trasse Dorfen. Bei einem Durchschnittspreis von 8 Mio Euro für die Trasse Haag ergibt sich somit eine weitere Einsparung von 128 Mio Euro (Preisstand 2008).**

Dies ergibt zusammen mit den Einsparungen aus den Punkten 1 – 3 eine Reduzierung der Gesamtkosten von 78 Mio Euro + 128 Mio Euro = 206 Mio Euro.

Das bedeutet für den Kostenvergleich der beiden Trassen:

Trasse Dorfen (Isental) nach heutigem Preisstand: 404 Mio Euro

Trasse Haag (B12) nach heutigem Preisstand: 198 Mio Euro

Heiner Müller-Ermann: „Wir sind sicher, dass die politisch Verantwortlichen an einer derartigen Kostendifferenz nicht vorüber gehen können. Den Bürgerinnen und Bürgern werden in allen Bereichen, von Bildung über Gesundheit bis zu den Renten, große Opfer abverlangt, da der Staat kein Geld hat. **Es ist undenkbar, dass gleichzeitig durch eine falsche Trassenwahl bei einer Autobahn 200 Millionen vergeudet werden, nur weil man sich einer intelligenten Verkehrsführung verschließt.** Wir werden in den nächsten Wochen das Gespräch über dieses Gutachten mit den Verantwortlichen suchen. Wenn es um so viel Geld geht, kann es für einen rationalen Dialog nie zu spät sein.“