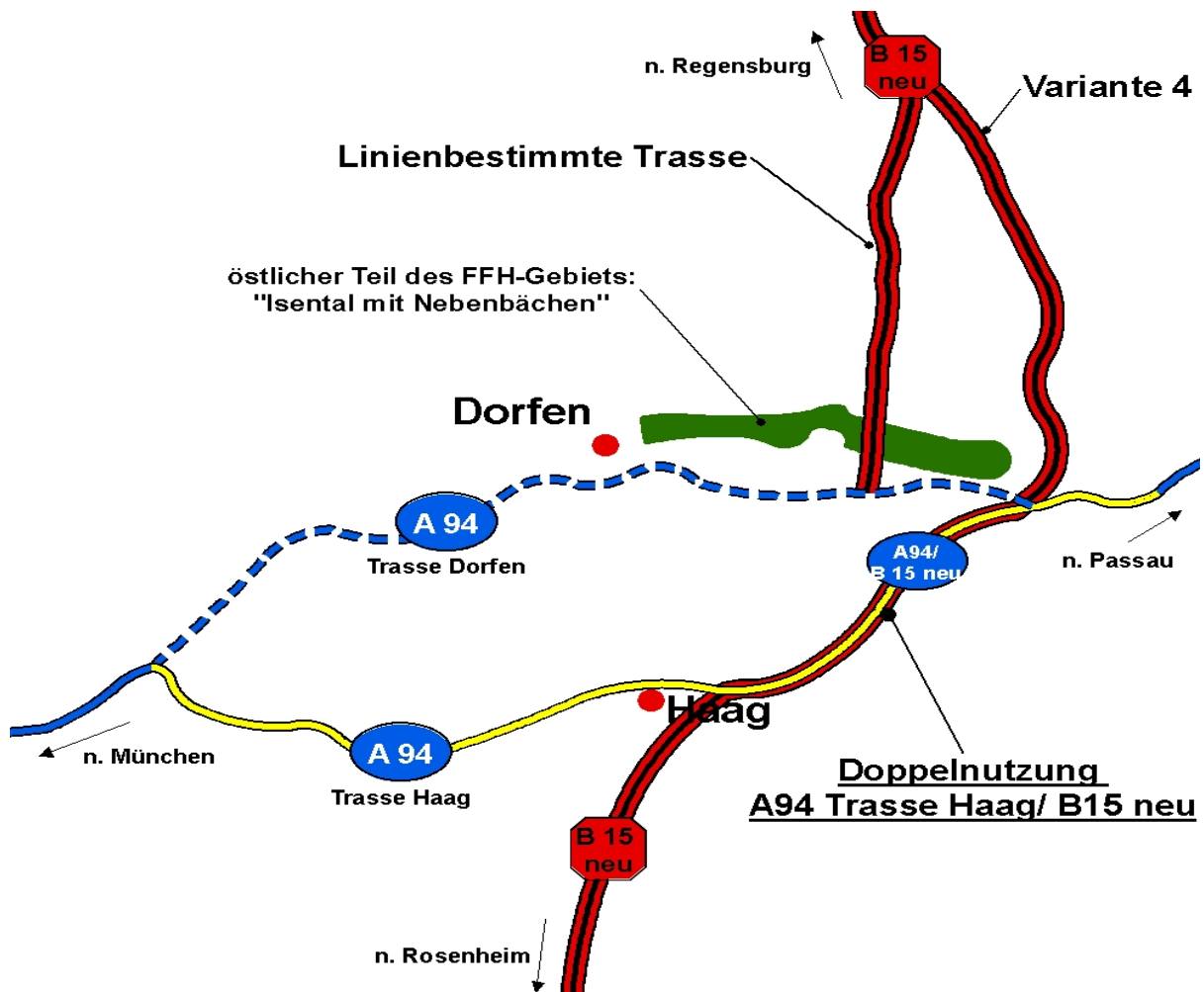


## Zusammenhang zwischen A-94-Trassenstreit und B 15 neu

Die **B 15 neu** (autobahnmäßige vierspurige Verbindung Regensburg – Rosenheim) ist im BVWP mit unterschiedlichen Dringlichkeiten enthalten. Auf eine FDP-Anfrage vom 25.10.07 bestätigt die Bundesregierung, dass diese B 15 n bis Rosenheim weitergebaut werden soll.

**Dabei wird** diese „Nord-Süd-Verbindung“ auf der linienbestimmten Trasse im Bereich Schwindegg/Isental auf große Schwierigkeiten treffen, da sie hier die breiteste Ausdehnung des FFH-Gebiets „Isental mit seinen Nebenbächen“ queren müsste. Gemäß FFH-Richtlinien muß hier eine Alternative gewählt werden, sofern diese die verkehrlichen Ziele adäquat erfüllt.

**Gemäß Gutachten** des Gutachters der Autobahndirektion, Prof. Kurzack, „Verkehrsuntersuchung B 15 n Regensburg – Landshut – Rosenheim“ vom 2. 5. 03 erfüllt die „Variante 4“ die verkehrlichen Ziele genau so gut wie die linienbestimmte Trasse. Diese „Variante 4“ würde weiter östlich verlaufen, das FFH-Gebiet nicht mehr queren und bei Heldenstein die A 94 erreichen.



**Daß man auch** im Bundesverkehrsministerium die FFH-Problematik ernst nimmt, zeigt ein Schreiben der Staatssekretärin vom 22.7.08 an MdB Heinz Paula. Dort schreibt Karin Roth unter anderem: „Deshalb wird eine Prüfung nötig sein, inwieweit durch in den letzten Jahren neu festgelegte Schutzgebiete nach europäischem Naturschutzrecht die seit 1991 linienbestimmte Trasse (...) modifiziert werden muß. Ich habe daher die bayerische Straßenbauverwaltung gebeten, rechtzeitig die hierfür notwendigen Voruntersuchungen in die Wege zu leiten.“ Am 17.11.08 schreibt der Präsident der ABD Südbayern, Lichtenwald, von der eventuellen Notwendigkeit eines neuen ROV aufgrund des neuen Naturschutzrechtes.

**Offensichtlich besteht** also bereits aus FFH-Gründen die Notwendigkeit, die B 15n Richtung Osten nach Heldenstein zu verschieben. Sie wird dort auf die A 94 bzw. B12 treffen. Auf ihrem weiteren Weg Richtung Rosenheim wird sie dann auf 16 Kilometern auf der B 12 verlaufen. Diese muß somit in diesem Abschnitt für die B 15n ohnehin autobahnmäßig ausgebaut werden.

**Deshalb gebietet die Vernunft:** Jetzt statt der Trasse Dorfen (Isental) die Trasse Haag (B12) wählen! Der Ostteil der Trasse Haag (B12) könnte dann in diesem Abschnitt von beiden Autobahnen gemeinsam genutzt werden. Insgesamt könnte somit das Geld für 16 Autobahnkilometer eingespart werden, wobei es gleich ist, ob man diese Einsparung nun der A 94 oder der B 15n gutschreibt. Für die Steuerzahlerinnen wäre dies jedenfalls eine Einsparung von mindestens 130 Millionen Euro. Dazu kommt, dass man sich die außerordentlich schwierige Querung der Gatterberge und somit eine weitere Zerschneidung wertvoller Landschaft, sparen könnte.

**Anzufügen ist noch,** dass eine derartige Führung zweier Autobahnabschnitte auf einer gemeinsamen Trasse nichts Ungewöhnliches ist. So ist beispielsweise sogar bei der B 15n selbst, im Bereich südlich Regensburg, bei wesentlich höherem Verkehrsaufkommen eine Doppelführung A 93/B 15n vorgesehen.

**Somit stellt sich also die politische Entscheidung:**

- **Baut man die A 94 auf der Trasse Haag (B 12) so wählt man die landschaftsschonendere Lösung und spart den Steuerzahlern durch die Kombination mit der B 15n gleichzeitig 130 Millionen Euro.**

- **Baut man die A 94 jedoch auf der Trasse Dorfen (Isental) hat man ein wertvolles Gebiet zerstört und muß dennoch in einigen Jahren zusätzlich den Ostteil der Trasse Haag (B 12) für die B 15n bauen.**

## **Führt die Umplanung der A 94 auf die Trasse Haag (B12) zu einer Verzögerung?**

Angesichts des Verfahrensstandes muß akzeptiert werden, daß Politikerinnen und Politiker Angst vor neuen Verzögerungen haben. Denn nachdem nun Baurecht für die ersten sechs Kilometer der Trasse Dorfen (Isental) besteht, klingt jeder Versuch, doch noch auf die Trasse Haag (B12) umzuschwenken, tatsächlich nach einer Verzögerung. Ein genaueres Hinschauen allerdings zeigt:

1. **Im bisherigen Verfahren** vor dem VGH konnten die beiden folgenden 16 und 17 km langen Abschnitte der Trasse Dorfen (Isental) nur im Rahmen des „Blicks nach vorn“ behandelt werden. Die bisherigen Kläger sowie neun weitere landwirtschaftliche Familienbetriebe haben bereits angekündigt, gegen die noch ausstehenden Planfeststellungsbeschlüsse in ihren Abschnitten zu klagen. Gerade aufgrund der FFH-Problematik, die in diesen Folgeabschnitten viel größer ist, bleibt ein unkalkulierbares Restrisiko für die Realisierung der Trasse Dorfen (Isental) bestehen.
2. **Ein Umschwenken auf die Trasse Haag (B12)** würde nicht die, von der Gegenseite behauptete Verzögerung von 5 bis 10 Jahren bringen. Denn für die Trasse Haag (B12) existiert seit 1991 ein positiv abgeschlossenes Raumordnungsverfahren. Außerdem liegt die ähnlich zeitaufwendige Umweltverträglichkeitsprüfung für diese Alternative vor. Es fehlt also nur noch die Planfeststellung. Diese läßt sich bei den üblichen Abschnittslängen von 8 – 10 Kilometern in ein bis zwei Jahren abwickeln. Da der Bund soeben erst die Mittel für die Finanzierung des trassenneutralen Abschnitts Ampfing – Heldenstein zugesagt hat, und dort eine Bauzeit bis 2013 benötigt wird, käme es also zu keiner Verzögerung. Denn während des Baus eines Abschnitts kann ja dann jeweils die Planfeststellung für den nächsten Abschnitt durchgeführt werden.
3. **Das allergewichtigste Argument** gegen die Verzögerungsgefahr ist jedoch die Verkehrswirksamkeit. Wie ein Blick auf die Landkarte zeigt und wie übrigens auch die Regierung von Oberbayern im Planfeststellungsbeschluß einräumt, wäre die

Trasse Dorfen (Isental) für den großräumigen Verkehr sowie den Verkehr zum Chemiedreieck erst dann zu nutzen, wenn sie nach den 40 Kilometern zwischen Forstinning und Heldenstein wieder an der B 12 bzw. A 94 anknüpfen kann. Denn niemand wird ein fertiggestelltes Teilstück der A 94 (Trasse Dorfen) nutzen, wenn er sich an dessen Ende erst wieder „über die Dörfer“ nach Süden zur B 12 durchschlagen muß , um auf dieser dann weiter Richtung Osten zu fahren. Vielmehr bleibt er bis zur Gesamtfertigstellung auf eben dieser B 12. Realisiert man hingegen die Trasse Haag (B12), dann ist jeder Abschnitt sofort verkehrswirksam, da er direkt an die B 12 anschließt. Der Ersatz der sehr unfallträchtigen B 12 durch eine Autobahn erfolgt also in diesem Fall Stück für Stück, während er für den überörtlichen Verkehr im Fall der Trasse Dorfen (Isental) erst nach der kompletten Fertigstellung eintritt. Rechnerisch kann man sagen: Die A 94 entsteht auf der Trasse Haag (B12) um 50 Prozent schneller.

*Heiner Müller-Ermann, Aktionsgemeinschaft gegen die Isentalautobahn*

*Ruprechtsberg 19, 84405 Dorfen, T. 08081 1043, [hanna.ermann@t-online.de](mailto:hanna.ermann@t-online.de)*