

A94/B12 - aktueller Zwischenbericht Herbst 2006



Am 14. 9. 2006 bekamen wir in Luxemburg Recht vor dem EuGH. Wir haben einen gefährlichen Angriff der Gegenseite erfolgreich abgewehrt. Beim VGH in München kann damit der, im Frühjahr 05 unterbrochene Prozeß fortgesetzt werden. Dabei wird dann über die FFH-Richtlinien entschieden sowie über die schweren Abwägungsmängel zwischen den beiden Trassen. Wann der Prozeß weitergeht, hängt nicht von uns ab.

Seien wir ehrlich, die meisten von uns hatten irgendwann schon einmal eine schwache Stunde: „Ob das wirklich gut geht, ob wir tatsächlich so eine große Sache schaffen werden. Gegen so eine Übermacht?“

Aber glücklicherweise gehen solch düstere Gedanken schnell wieder vorbei. Denn wir haben ja etwas vorzuweisen, wir können voller Stolz auf Erreichtes zurückblicken. Im Gegensatz zur Autobahndirektion und dem Freistaat Bayern haben wir nämlich noch kein einziges Verfahren in Sachen A 94 / B 12 verloren. Im Gegenteil:

- Am 14.9.2006 hat die Autobahndirektion (ADir) erneut eine Niederlage hinnehmen müssen. Der **Europäische Gerichtshof (EuGH)** hob deutlich hervor, dass FFH-Gebiete einen klaren Schutzanspruch haben, selbst wenn sie noch nicht förmlich in die Brüsseler Liste eingetragen sind.

- Bereits im April 2005 gab uns der **Bayerische Verwaltungsgerichtshof (VGH)** recht und belegte die Autobahndirektion mit einem Baustopp bei Forstinning. Begründung: In der Abwägung der beiden Trassen sind deutliche Fehler, Mängel und Widersprüche zu finden.

- Im Januar 2003 bereits war die Bayerische Staatsregierung vor dem **Bundes**

verwaltungsgericht in Leipzig mit ihrem Versuch gescheitert, die Trasse Dorfen/Isental im Rahmen des LEP, quasi durch die Hintertür, durchzusetzen.

Somit haben bereits drei Ober- bzw. höchste Gerichte die Position der Kläger gegen die Isentalautobahn eindeutig gestärkt. Dazu kommen zwei gewonnene Petitionsverfahren im Deutschen Bundestag und unsere Erfolge in den unzähligen Erörterungsterminen.

In Janeville, Kalifornien, versuchte ein Schlachthofbetreiber einen Erweiterungsbau in einem ökologisch wertvollen Gebiet durchzusetzen. Da er auf die angebotene und deutlich billigere Alternativlösung am bestehenden Standort nicht einging, ließen ihn seine Erben nach 29 Jahren wegen „pathologischer Sturheit“ entmündigen. Bereits eineinhalb Jahre später konnte der Neubau neben dem Schlachthof bezogen werden.



Der Gegner schläft nicht

Somit haben die Autobahngegner seit 29 Jahren (1. ROV im Frühjahr 77) keine Niederlage hinnehmen müssen. Sie haben sich vielmehr in allen relevanten Verfahren gegenüber der ADir. durchgesetzt. Unsere, seit drei Jahrzehnten bestehende Zuversicht ist also offensichtlich kein Zweckoptimismus. Wir sind weiterhin auf dem richtigen Weg, genauer auf der richtigen Trasse. Aber, so wohltuend diese Rückschau auch ist - wir müssen realistisch und wachsam bleiben. **Der Gegner schläft nicht.** Wie Ihr Euch erinnert, lagen wir im Frühjahr 2005 im Prozeß beim VGH ja schon überraschend weit in Führung, als plötzlich das unselige Hafenbecken von Monfalcone in Italien eingebracht wurde. Unsere Anwälte erklärten zwar, dass dies kein Parallelfall zum Isental sei. Aber der Prozeß wurde unterbrochen. Jetzt, anderthalb Jahre später, bestätigt der EuGH genau unsere Position. Außer Spesen also nichts gewesen! Wobei die Gegenseite ihre Spesen ja bekanntlich aus dem Steuertopf bezahlt, wir jedoch jeden Euro aus Spendenmitteln aufbringen müssen. Deshalb an dieser Stelle schon der Hinweis: Auf der letzten Seite steht unsere Kontonummer! Wir müssen uns weiterhin die guten Anwälte und Gutachter leisten können. Sonst ist das Prozessieren sinnlos.

Die „vergessenen“ Hausaufgaben

Sinnlos sind also weitere anderthalb Jahre ins Land gegangen, mußten weiterhin Menschen auf der gefährlichen B 12 verunglücken. Aber für die Autobahndirektion brachte diese Pause einen großen Vorteil. Sie konnte nämlich ihre Hausaufgaben nachholen, sprich, sie hat mittlerweile ihre FFH-Verträglichkeitsprüfung vorgelegt. Vier randvolle Leitzordner, in denen sie jetzt doch noch nachweisen will, was ihr im Frühjahr 2005 vor dem VGH nicht gelungen war. Nämlich daß der Bau der Isentalautobahn kein erheblicher Eingriff in die FFH-Gebiete wäre.

Deshalb planen sie jetzt noch größere und höhere Brücken und sie wollen außerdem das gesamte Fahrbahnwasser ins Grundwasser versickern. Beide Maßnahmen aber verbrauchen nicht nur mehr Grund, sie sind auch extrem teuer und schwierig durchzuführen. Und damit kommen wir zum nächsten Punkt, der das Faß wirklich zum Überlaufen bringt. In diesen anderthalb Jahren, die ihnen von dem italienischen Hafenbecken praktisch geschenkt wurden, hat die Autobahndirektion lediglich die Hälfte der „Hausaufgaben“ nachgeliefert. Sie hat nämlich nur den ökologischen Teil, nicht jedoch den bautechnischen Teil eingereicht. Wenn aber dieser eines Tages vorliegen wird, muß die Reg.v.Obb.

dazu erst wieder ein Einwendungsverfahren einleiten, wie es mittlerweile acht (!) mal stattgefunden hat. Möglicherweise sogar wieder mit den aufwändigen Erörterungsterminen in verschiedenen Wirtshaussälen.

„Für uns ist egal, ob...“

Wann werden angesichts dieser unendlichen Geschichte die Pendlerinnen und die Betriebe sagen: „Jetzt langt’s aber wirklich! 29 Jahre lang haben wir den Versprechungen geglaubt. Haben der Autobahndirektion vertraut, wenn sie uns die Trasse Dorfen / Isental als die einzig mögliche Lösung dargestellt hatte. Aber wer nach 29 Jahren noch keinen einzigen Meter bauen konnte, der muß sich offensichtlich in die falsche Trasse verrannt haben. **Deshalb ist es jetzt allerhöchste Zeit für die BESSERE LÖSUNG**“.

Denn für die Wirtschaft und die Pendler in Südostbayern gilt ja weiterhin, was Dr. Willi Kleine, Chef der Wacker-Chemie in Burghausen schon seit Jahren sagt: „Es ist für uns egal, ob wir über Dorfen oder Haag fahren. Aber wir brauchen schnell eine Lösung.“

Im Schweizer Kanton Uri verlangte ein Bergbauer jahrzehntelang einen neuen Erschließungsweg, der größtenteils auf den Almwiesen seiner Nachbarn verlaufen wäre. Als er 29 Jahre später starb, ließen seine Erben sofort den bestehenden Weg ausbauen. 10 Monate später konnte erstmals das Milchauto den Hof erreichen.



Herr Reinlein hat Recht

Aber die Autobahndirektion hat den Menschen dort immer wieder erklärt, es gäbe zur Isentalautobahn definitiv keine Alternative. Diese Behauptung war jedoch schon in den 70-er Jahren falsch und sie ist erst recht falsch seit dem 11.6.1991. Da legte nämlich die Reg.v.Obb. das „Ergänzende Raumordnungsverfahren“ vor. Dort steht unter dem Aktenzeichen Az 800-8255-15/76, daß beide Trassen für den Bau einer Autobahn geeignet sind. Unterzeichnet i.A. Reinlein, Leitender Regierungsdirektor.

Da allerspätestens zu diesem Zeitpunkt klar war, dass nun ein Umschwenken auf die Trasse Haag/B12 wirklich nicht mehr zu vermeiden war, musste sich die Autobahndirektion eine ganze Menge von Ausreden einfallen lassen.

Ausrede der Planer Nummer 1

Der vierspurige Ausbau oder der Bau einer Autobahn im Bereich der B 12 sei technisch nicht möglich, beziehungsweise zu gefährlich. Tatsächlich jedoch ist dies überall Stand der Technik. Und gerade der Freistaat Bayern praktiziert dies richtigerweise immer wieder. Beispielsweise wurde die B 2 Donauwörth–Augsburg vierspurig ausgebaut. Mit einem vergleichbaren Ver-

kehrsaufkommen wie auf der B 12. Oder die B 85 Cham-Amberg, oder die B 17, oder die B 20... Daß man eine Bundesstraße auch zu einer Autobahn machen kann, wurde ja gerade auf der B 12 (West) bewiesen, die zur A 96 wurde. Und für einzelne Abschnitte zwischen Ampfing und Passau beantragt der Freistaat selbst den Bau der A 94 auf der Trasse der B 12!

Ausrede der Planer Nummer 2

Eine Lösung im Bereich der B 12 käme teurer. So grotesk diese auch ist – hier dennoch die wichtigsten Fakten. Nach Angaben der ADir. (und die haben bestimmt nicht zu hoch angesetzt) hätte die Isentalautobahn bereits 1996 pro Kilometer 7,8 Mio Euro gekostet. Da die ADir. für die B-12-Lösung natürlich keine Zahlen nennt, hier zwei Vergleichsstrecken. Der vierspurige autobahnmäßige Ausbau der B 85 wird mit 2,8 Mio pro Kilometer veranschlagt, bei der B 20 sogar nur mit 2,4 Mio. Dazu kommt, dass eine Isentalautobahn mit all ihren großen Brücken natürlich auch im Unterhalt wesentlich teurer wäre, als eine Lösung im Bereich der Trasse Haag, die ja weitgehend auf ebenem Kiesgrund geführt werden könnte.

10

Ausrede der Planer Nummer 3

Jetzt auf die Trasse Haag umzuschwenken brächte eine unzumutbare Verzögerung. Ausgerechnet die Verzögerungsprofis von der Autobahndirektion reden über schnelle Realisierung! Mit 29 Jahren halten sie nun den deutschen Rekord im Fehlplanen. Und genau die wollen uns erklären, wie man möglichst schnell vorankommt. Man könnte wirklich nur noch lachen, wenn man nicht gleichzeitig an die schweren Unfälle der letzten Jahrzehnte auf der B 12 denken müsste. Hätten sie damals auf die Stimmen der Vernunft gehört, dann könnte man schon seit Ende der 80-er Jahre auf einer sicheren und leistungsfähigen Straße von Mühldorf nach München fahren.

Aber selbst heute noch ist ein Umschwenken der schnellere Weg. Denn die beiden zeitaufwändigen Verfahren (Raumordnung und Umwelt) liegen seit 1991 auch für die Trasse Haag vor. Somit müsste auf der B 12 abschnittsweise nur noch das Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Für die üblichen 6 – 10 km dauert das etwa 2 Jahre. Während dann der nächste Abschnitt geplant wird kann der erste bereits gebaut werden. Dabei wird ein weiterer Vorteil deutlich. Im Gegensatz zur Isentaltrasse kann bei der Trasse Haag jeder Abschnitt gleich genutzt werden, da er ja direkt an die B 12 anschließt.

In der irischen Grafschaft Cork beharrte ein Bürgermeister darauf, die neue Müllverbrennungsanlage in einem Landschaftsschutzgebiet zu errichten. Nach 29 Jahren hatten die Leute endgültig genug. Sie wählten den Bürgermeister ab und bereits zwei Jahre später konnte die modernisierte und erweiterte Anlage am bisherigen Standort eingeweiht werden.



Gönnen wir uns den Luxus

Die ADir. kann es also drehen und wenden wie sie will – wer auch nur einen Funken Verstand und Verantwortungsbewusstsein hat, muß endlich umschwenken auf die BESSERE LÖSUNG. Im Bayerischen Landtag haben übrigens die Grünen nach dem EuGH-Urteil genau dies beantragt. Die CSU stimmte geschlossen dagegen. Die SPD enthielt sich geschlossen der Stimme – mit Ausnahme der Heimatabgeordneten Dr. Hildegard Kronawitter. Sie stimmte mit den Grünen dafür, sofort mit der Feinplanung der Trasse Haag zu beginnen.

Zum Schluß noch eine kleine aber wichtige Erinnerung. Wir können diesen Kampf nur gewinnen, wenn wir weiterhin Gutachter und Rechtsanwälte seriös bezahlen können. Selbstverständlich arbeiten wir Aktiven alle ehrenamtlich. Wir möchten Euch nur bitten: **Überlegt, welche Summe Euch eine Heimat ohne Isentalautobahn wert ist.** Überschlagt dann bitte, wie viel Ihr in den letzten 29 Jahren dafür gespendet habt. Vergleicht dann diesen Betrag mit anderen Luxusausgaben der letzten 29 Jahre. Und wenn da möglicherweise eine gewisse Differenz besteht, dann geht zur Bank. Gönnen wir uns den Luxus eines autobahnfreien Isentals!

Sparkasse Dorfen Kt. 810 44 10 71, BLZ 700 519 95

Für Spendenquittung Name und Adresse deutlich aufs Überweisungsformular schreiben.

Jakob Baumgartner, Peter Breth, Anton Empl,
Isolde Freundl, Heiner Müller-Ermann, Rita Rott

- Aktionsgemeinschaft gegen die A94 - Bund Naturschutz Dorfen
- Die „BESSERE LÖSUNG“

www.A94-B12.de, Email:Webmaster@A94-B12.de

