Der Weg nach Leipzig

Zwischenbericht April 2008

Bringt euere Blasinstrumente mit,
von der Blockflöte bis zum Bombardon!
Wir werden der Autobahndirektion den Marsch blasen!

Zusammen mit der
Biermösl Blosn und
Gerhard Polt!

Am Samstag 3.Mai 2008, 15 Uhr,
beim Schwammerl in Dorfen

Bringt euere Blasinstrumente mit,
von der Blockflöte bis zum Bombardon!

Genauere Information: www.a94-b12.de

Die Entscheidung fällt in Leipzig

Machen wir uns nichts vor – niemand verliert gerne. Die Niederlage, die wir vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (VGH) erlitten haben, ist schmerzlich. Aber erinnern wir uns auch daran, dass wir schon seit vielen Jahren sagen: Das letzte Wort wird in Leipzig gesprochen. **Denn wenn wir gewonnen hätten, dann hätte eben der Freistaat den Weg nach Leipzig gesucht.**

Die Entscheidung wird also immer vom höchsten deutschen Gericht, dem Bundesverwaltungsgericht, gefällt. Und auf diesem Weg sind wir zuversichtlich, da haben wir Erfahrung. Bereits im Landesentwicklungsprogramm 2000 (LEP) wollte der damalige „Umweltminister“ Schnappauf mit einem Trick die Trasse Dorfen festschreiben. Wir haben natürlich dagegen geklagt und gelangten an den 8. Senat des bayerischen VGH, also an die selben Richter, die uns jetzt am 30. Oktober 2007 so brutal abblitzen ließen.

Diese Münchner Richter hielten unsere LEP-Klage damals für so aussichtslos, dass sie uns nicht einmal zur mündlichen Verhandlung annahmen. Und – man beachte die Parallele – sie ließen eine Revision nach Leipzig nicht zu. So mussten wir damals schon die berühmte „Nichtzulassungsbeschwerde“ einlegen. **Leipzig gab uns recht, lud uns zur Hauptverhandlung und dort konnten wir uns am 16. Januar 2003 durchsetzen.**

Sieben Bäuerinnen und Bauern kämpfen gegen die Enteignung

So hatten also damals schon die Bundesverwaltungsrichter in einem Teilaspekt deutlich gemacht, dass sie die A-94-Problematik etwas anders einschätzen als der VGH. Und allein schon deshalb ist der vorzeitige Baubeginn vom 19. März ein unglaublicher Vorgang.

Sieben Landwirtsfamilien, die als Musterkläger für ihre unzähligen Berufskollegen zwischen Forstinning und Heldenstein den Prozess führen, diese Familien werden vom Freistaat behandelt wie lästige Querulanten. Wie unbelehrbare Streithanseln, die aus Jux und Tollerei noch ein bisschen in Leipzig herumprozessieren wollen. Es sei doch klar, haben die hohen Herren bei ihrem Spatenstich gesagt, dass die Bauern eh keine Chance mehr haben. Deshalb könne man ruhig schon einmal anfangen…

Der Weg nach Leipzig.
Gegen die Nichtzulassung der Revision zum BVerwG. in Leipzig haben wir bereits fristgerecht Beschwerde eingelegt. Für den Schriftsatz zur ausführlichen Begründung haben wir noch Frist bis zum 5. Mai. Mit einer Entscheidung, ob wir zur Hauptverhandlung zugelassen werden, ist normalerweise frühestens nach drei Monaten zu rechnen. Es kann aber auch ein Jahr dauern.

Der Weg nach Leipzig

So sieht also in Bayern die Achtung aus vor Menschen, die sich gegen die drohende Enteignung wehren. Die stellvertretend für uns alle vor Gericht gegen die Zerstörung unserer Heimat kämpfen. Wegen einem falschen Parkzettel, wegen einem plärrenden Gockel oder ein paar Blättern vom Nachbarbaum, da kann heute jahrelang prozessiert werden. Wenn es aber um die Existenz landwirtschaftlicher Familienbetriebe geht, da sollen schon Fakten geschaffen werden, bevor der ordentliche Gerichtsweg ausgeschöpft ist. Und im Fall des Falles muss man dann die vorzeitig gebaute Brücke wieder abreißen. Ob die hohen Herren dies auch machen würden, wenn sie dabei ihr eigenes Geld und nicht das Geld von uns Steuerzahlern riskieren müssten?

Bayerische Zufälle:

- genau einen Tag vor dem Ende der Bauausschreibung hebt der VGH den Baustopp auf
- genau einen Tag nach den Kommunalwahlen wird das schriftliche Urteil veröffentlich, auf das wir vier Monate gewartet hatten.

Bayerische Zufälle eben.

„B 12? Gibt's die überhaupt?"

Nach insgesamt 18 Verhandlungstagen im Frühjahr 2005 und im Herbst 2007 hatten auch die Pressebeobachter den Prozessausgang völlig offen gesehen. Das Urteil, das dann zwei Wochen später am 30. Oktober erging, ist allerdings an Einseitigkeit nicht mehr zu überbieten. Hier nur einige Beispiele:

- **Bei dem sehr wichtigen Lärmvergleich** wird die B 12 überhaupt nicht berücksichtigt. Der VGH gibt also tatsächlich der Autobahndirektion recht, die behauptet, beide Trassen gingen durch ein Gebiet, das vom Verkehrslärm überhaupt nicht belastet ist. Dass also die Menschen im Bereich der Trasse Haag bei einem Ausbau der B 12 zur Autobahn endlich Lärmschutz bekämen und damit über weite Strecken sogar besser gestellt wären als heute, hat das Gericht in keiner Weise berücksichtigt. Und genau so wenig hat der VGH berücksichtigt, dass im Fall der Trasse Dorfen ja weiterhin viel Verkehr auf der B 12 wäre, für den es aber keinerlei Lärmschutz gäbe. Unserer Forderung, man müsse das Lärmband der Trasse Dorfen und das Lärmband des Restverkehrs auf der B12 zusammenzählen und dies mit dem einen Lärmband der Trasse Haag vergleichen, ist das Gericht nicht gefolgt.

- **Sogar die Autobahndirektion** hat zugegeben, dass die, für die Bauern besonders schlimme diagonale Durchschneidung der Felder bei der Trasse Dorfen dreimal größer wäre als bei der Trasse Haag. Dennoch kanzelt der VGH die

Landwirte in seinem Urteil auf Seite 41 mit drei Zeilen ab. Die landwirtschaftlichen Belange seien „zutreffend erkannt und abgewogen worden“.

- **Fast alle Gemeinden**, die von der Isentalautobahn betroffen wären, lehnen diese seit Jahrzehnten immer wieder strikt ab. Dennoch schreibt der VGH in seinem Urteil, dass die Autobahn gerade für die Entwicklung dieser Gemeinden sehr wichtig sei. (Und wir dachten, die Zeiten der Zwangsbeglückung seien vorbei!)

- **Der Flughafen-Schleichverkehr** durch den Landkreis Erding sollte durch die A 94 eigentlich reduziert werden. Dass dies mit einer Trasse Haag besser erreicht würde als mit einer Trasse Dorfen, ist für den VGH „ohne Gewicht“. Konkret heißt das: Dem VGH ist es gleichgültig, dass sich beispielsweise bei der Isentaltrasse der Verkehr in Hörlkofen von 9000 auf 18 000 Kfz/Tag verdoppeln würde.

- **Schließlich noch eine** abenteuerliche Meinung zu den Kosten. Da schreibt der VGH im Urteil erst einmal korrekt, dass die Trasse Haag ja billiger sein müsse, da man mit der B 12 teilweise schon eine Grundlage habe. Diese Einsparungsmöglichkeit dürfe aber nicht gewertet werden, weil ja sonst immer eine Ausbaulösung günstiger sei als ein Neubau. (So kann man natürlich auch mit dem Geld der Steuerzahler umgehen!!!)

Soweit nur einige Beispiele aus diesem unglaublichen Urteil des bayerischen VGH. Sie zeigen wohl überdeutlich: **Wer gegen ein derartiges Urteil nicht den Revisionsweg beschreiten würde, der würde sich schuldig machen**. Schuldig an all den Nachkommenden,

die kopfschüttelnd bei den Quellen der Schwillach und den Eichen im Harrainer Holz stehen würden. Die den Bau der riesigen Brücken über die Täler von Isen, Lappach, Goldach, Rimbach und Ornau mit ansehen müssten. Und die eben auch die finanziellen Folgen zu tragen hätten.

Wackersdorf 1989,Transrapid 2008, Isentalautobahn…..?

Denn auch das muss uns klar sein. Müsste bei der A 94 die Industrie mitzahlen, dann wäre die Lösung im Bereich der B 12 schon seit zwanzig Jahren gebaut. Denn Private können unsinnige und überteuerte Projekte nicht einfach aus der Steuerkasse bezahlen. Deshalb wurde Wackersdorf gestoppt und genau so ist es gerade beim Transrapid, wo Ministerpräsident Beckstein nach Verhandlungen mit der Industrie die Notbremse gezogen hat mit den Worten: „Nicht um jeden Preis."

Trasse Haag ◁ ▷ **Trasse Dorfen**	
über weite Strecken auf der B 12	Neutrassierung auf ganzer Länge
Kies meist unter der Grasnarbe	extrem schwieriger Bauuntergrund
1 Brücke mit 300 m	5 Brücken zwischen 300 und 600 m
20 weitere Brücken	56 weitere Brücken
weitgehend ebene Trassierung	extrem aufwendige Hangtrasse (Isental)

Nur bei der Isentalautobahn ist ökonomische Vernunft nicht in Sicht. **Hier gilt für die Bayerische Staatsregierung: „Wir wollen hier durch. Um jeden Preis!“** Und dieser Preis wäre gewaltig.
Ungleich teurer würde also bereits der **Bau** der Trasse

Dorfen kommen. Und für die **Instandhaltung** müsste man allein wegen der Brücken ein Vielfaches rechnen. Dem Fass den Boden ausschlagen würde allerdings der **Fledermausschutz**. Nicht etwa Forderungen des Bund Naturschutz sondern gesetzliche Vorschriften der EU haben nämlich dazu geführt, dass wegen der Fledermäuse eigentlich die Trasse Haag gewählt werden müsste.

Als am Nachmittag des 17. Oktober 2007 die VGH-Richter deshalb zweimal wörtlich zur Autobahndirektion sagten: „Meine Herren, nun wird das Eis für Sie aber sehr dünn“, baten die Herren um eine Verhandlungspause. Nach 15 Minuten, um 16.05, erklärten sie dem Gericht, sie wären im Extremfall auch zur kompletten Einhausung des fraglichen Abschnitts der Isentalautobahn bereit. Die möglichen Mehrausgaben für die Steuerzahler, die die Beamten da soeben in einer Viertelstunde zur „Rettung“ ihrer Trasse Dorfen beschlossen hatten, beträgt zwischen 75 und 100 Millionen Euro. Allein für 160 Fledermäuse.

Zieht man also einen korrekten Vergleich mit allen Baukosten, dem Unterhalt und den Fledermäusen, dann ist die Trasse Dorfen (Isental) hunderte von Millionen teurer als die Trasse Haag (B12). Aber diese Isental Trasse, auf die sich die Bayerische Staatsregierung 1977 festgegelgt hat, soll durchgedrückt werden. **„Koste es (den Steuerzahler), was es wolle!“**

Autobahngegner machen Riesensprünge

Soweit das Unverschämte, das Zerstörerische. Aber gegen diese destruktiven Kräfte stehen immer mehr Menschen auf, die um ihre Heimat kämpfen. Nicht zuletzt konnte man dies bei der Kommunalwahl sehen, wo engagierte Autobahngegner massiv nach vorne gehäufelt wurden. Und noch deutlicher wird man dies bei der Landtagswahl im Herbst erleben.

Denn die alte Denkweise verfängt nicht mehr. Ein breites Asphaltband schafft nicht mehr automatisch Arbeitsplätze. Zwar sieht man häufig an Auffahrten große Hallen, aber darin stecken meist Logistik-Center, Speditionen oder Güterverteilzentren. Auf riesigen Flächen findet man dann einen Lagermeister, ein paar Staplerfahrer und zwei Speditionskaufleute. Der Rest ist on the road.

Ob ein Ort heute interessante Arbeitsplätze hat, hängt in unserem hocherschlossenen Land nicht mehr von einer Autobahnauffahrt ab. Warum sonst hätte beispielsweise Hof mit seinen drei Autobahnen die zweithöchste Arbeitslosigkeit in Bayern, während sich in Cham – weitab im Bayerischen Wald – eine der günstigsten Arbeitslosenquoten hin entwickelt? Jede Menge weiterer Beispiele lassen sich in den Berichten der Arbeitsagentur in Nürnberg nachlesen.

Der Minister mit der Spielzeugschaufel

Ökonomen raten deshalb dazu, das knappe Geld lieber in Modernisierungshilfen zu stecken, in leistungsfähige Kommunikationsnetze gerade auf dem Land und in wirkliche Zukunftstechnologien. Dies sei allemal effizienter, als für hunderte Millionen im 11-km-Abstand zwei Bundesfernstraßen zu betreiben.

Und noch etwas. Am 19. März trafen sich die hohen Herrschaften, um wie Kindergartenkinder mit ihren Spielzeugkellen im Betontopf zu rühren und einen „feierlichen Baubeginn“ zu begehen. Was werden sie

einmal ihren Enkeln sagen, wenn die fragen, ob denn nicht der Ausbau zur Trasse Haag (B12) gereicht hätte. Ob man damals nicht wissen wollte, wie der Benzinpreis nach oben geht. Und die Bevölkerungszahl nach unten. Und warum sie damals die Warnungen der Klimaforscher in den Wind geschlagen hatten, nur um noch einmal eine letzte, große Betonorgie feiern zu können.

An unseren Händen klebt kein Asphalt

Die hohen Herren werden keine Antwort geben können. Und deshalb ist es besser, wir nehmen die Sache in die Hand. Wenn die sogenannten Verantwortlichen unverantwortlich handeln, dann müssen wir ihnen entgegentreten. So etwas kann dann durchaus auch einmal 31 Jahre + x dauern. Und so wie bisher lassen wir uns auch in der wirklich heißen Phase weder provozieren noch demoralisieren – von Leuten, die keinen Funken Moral haben schon überhaupt nicht.

Wir haben unsere Position immer wieder überprüft. Sie ist richtiger denn je. Denn die Natur wird immer weniger, das Artensterben und der Klimawandel nehmen dramatische

Ausmaße an, die öffentlichen Schulden lasten schwer auf kommenden Generationen. **Wer sich deshalb gegen zwei Bundesfernstraßen im 11-km-Abstand stellt, der ist kein Fortschrittsverweigerer.** All jene, die hier und heute für ihre Heimat kämpfen, wissen um ihre Verantwortung für die nächsten Generationen. An unseren Händen klebt kein Asphalt. Und in unseren Herzen schlägt die feste

Überzeugung, dass es Wichtigeres gibt als breite Straßen und Großbrücken für Tempo 200.

Zum Schluss eine gute und eine schlechte Nachricht**.**
Die gute: Wir haben uns aus dem Defizit nach dem VGH-Prozess dank vieler kleiner und großer Spenden wieder herausgearbeitet. **Die schlechte**: Leipzig ist finanziell noch nicht abgedeckt.
Das gute Beispiel als allerletztes: Eine Studentin hat 500 Euro gespendet – es war das **Weihnachtsgeschenk vom Opa**. (Die Geschichte stimmt wirklich!)

Prozesskostenfonds: Sparkasse Dorfen
KtNr. 810 44 10 71,
BLZ 700 519 95
(Wer eine Spendenquittung braucht: Bitte auf dem Überweisungsträger deutlich die Anschrift angeben.)

Bitte beachten Sie auch unsere Homepage:
www.a94-b12.de

Impressum:
Aktionsgemeinschaft gegen die A 94
Bund Naturschutz Dorfen
Die BESSERE LÖSUNG
Jakob Baumgartner, Maresa Freundl, Gerd Frey, Martin Kirschner, Alfred Mayerhofer, Heiner Müller-Ermann, Dr. Eduard Ott, Michael Rott, Dr. Dorette Sprengel, Stefan Weber, Prof. Dr. Joachim Wild

Schützt das
Isental