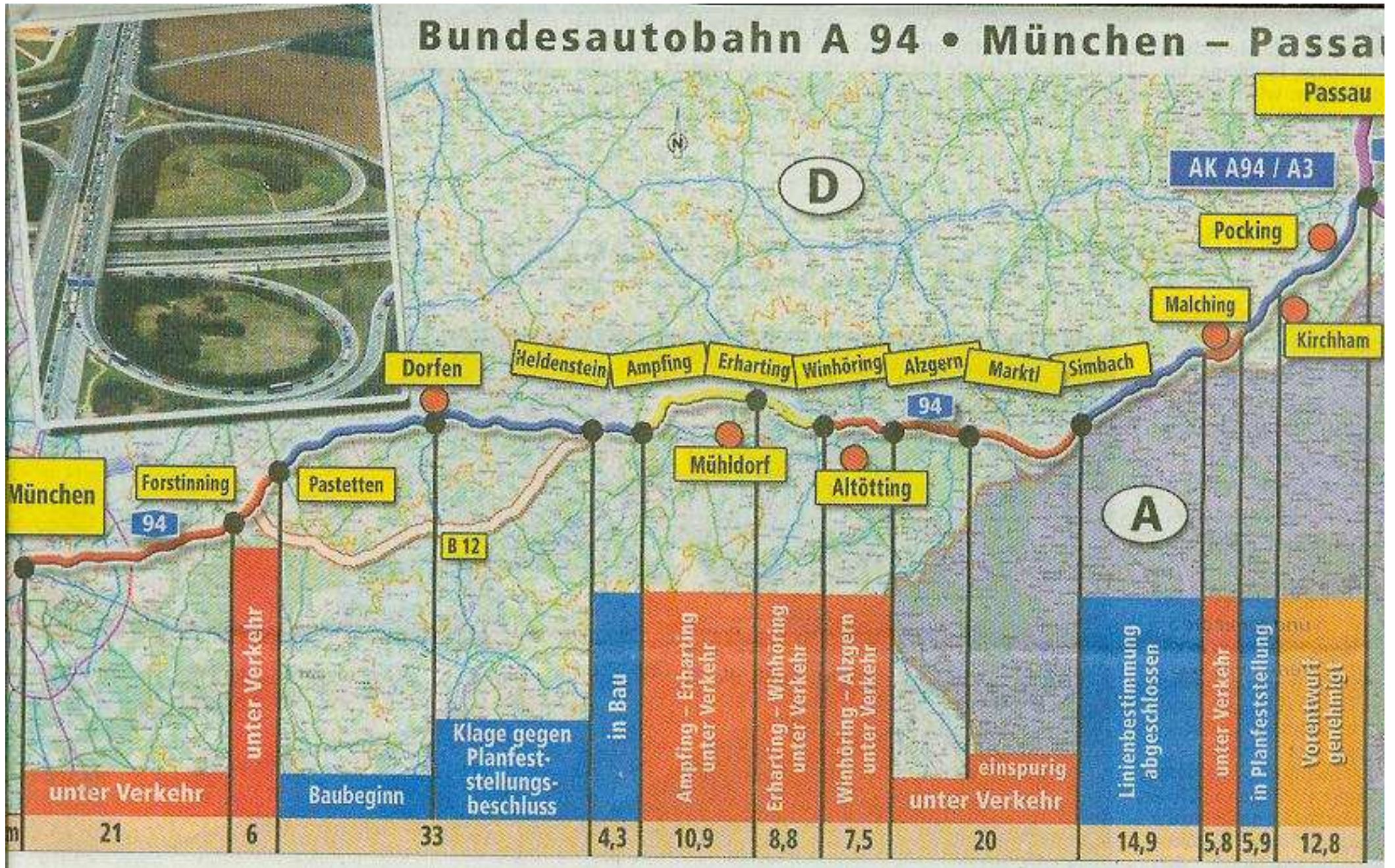


Bundesautobahn A 94 • München – Passau



Bayerns umstrittenster Spatenstich

Der Spatenstich für das wohl umstrittenste Autobahnprojekt im Freistaat ist vollzogen: Der Bau der A 94 München – Passau durchs Isental bei Dorfen (Kreis Erding) hat begonnen. Befürworter und Gegner stehen sich nach wie vor unversöhnlich gegenüber.

VON HANS MORITZ

Dorfen – Es war eine groteske Situation am gestrigen Freitag, den 13.: Hinter einem Hügel in Watzling bei Dorfen hatten sich 200 Gegner der Isentalautobahn zum stillen Gebet gegen die Zerstörung der Natur versammelt. Ein paar Meter weiter wehten die Fahnen zum Festakt anlässlich des Baubeginns des seit über 30 Jahren umkämpften A 94-Abschnitts zwischen Pastetten und Dorfen.

Die Redner schlugen moderate Töne an. An der Notwendigkeit der Ost-West-Achse für ganz Südostbayern ließen sie aber keinen Zweifel. Weite Teile der A 94 sind bereits befahrbar. Doch in der Mitte zwischen München und Passau kluft eine 18 Kilometer breite Lücke. Die soll bis 2018 geschlossen werden – für 183 Millionen Euro. Allein die bauvorbereitenden Maßnahmen mit vier Brücken kosten 40 Millionen Euro. Der schwierige Untergrund macht Kostensteige-



Spatenstecher: (v.l.) MdL Jakob Schwimmer, MdB Florian Pronold, MdL Ingrid Hackner, MdB Stephan Maier, Staatssekretär Andreas Scheuer, Umweltminister Marcel Huber, die Landräte Martin Bayerstorfer und Georg Huber, Mühldorfs Bürgermeister Günther Knoblauch, Paul Lichtenwald (Autobahndirektion), Dorfens Bürgermeister Heinz Grundner. HAM

rungen jedoch wahrscheinlich. Bereits 1980 hatte der Bund die Trasse durchs Isental auserkoren. Sie wurde durch alle Instanzen bis zum Europäischen Gerichtshof beklagt – ohne Erfolg. Für Andreas Scheuer (CSU), Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, eine „erfreuliche Tatsache, weil wir nun endlich die Perspektive haben, dass die A 94 Realität wird“. Sie sei eine „wichtige Strecke für das gesamtdeutsche Bundesfernstraßennetz“. Der Spatenstich sei auch ein deutliches Signal dafür, die überlastete und unfallträchtige B 12 endlich zu entlasten.

Diese Route hatten die Gegner stets als bessere Alternative ins Feld geführt. Scheuer betonte, die A 94 sei ein wichtiger Baustein für flüssigen Verkehr in die Grenzregion Passau, ins Chemiedreieck sowie bis nach Südosteuropa. Daher sei es nur zu begrüßen, dass der Bund zusätzliche zehn Millionen Euro aus dem Haushalt für 2012 bereitgestellt habe. „Der heutige Spatenstich ist der Durchbruch.“

Auch Bayerns Umweltminister Marcel Huber ging auf die wirtschaftliche Bedeutung der Autobahn ein: „Die bisherige Infrastruktur ist ein

Hemmschuh für die Entwicklung einer ganzen Region.“ Intensiv ging er auf die Argumente der Gegner ein. „Ich habe Verständnis, dass die direkt Betroffenen dagegen sind. Daher habe man die Trasse so genau und detailliert wie kaum eine andere untersucht. Was jetzt gebaut ist, ist ein Konsens“, so Huber. Umwelt- und Naturschutz seien intensiv berücksichtigt worden. Der Rechtsweg sei zwar extrem lang gewesen, „es war aber die einzig richtige, weil demokratische Lösung“.

Für Huber steht fest: „Die Mehrheit profitiert von der A 94. Das müssen auch die Gegner akzeptieren.“ Er bat

den Bund, nun auch den Abschnitt bis Heldenstein mit Nachdruck zu forcieren. „Dessen Finanzierung ist noch nicht gesichert. Auch öffentlich-private Modelle müssten geprüft werden. „Es darf jetzt nicht mehr am Geld scheitern“, so der Minister.

Dorfens Bürgermeister Heinz Grundner ging ebenfalls auf den Streit ein. „Es wurde über Jahrzehnte unerbittlich und zum Teil auch unredlich gestritten. Wir brauchen aber eine leistungsfähige Anbindung.“ An den Freistaat appellierte der Bürgermeister, „in den Gemeinden entlang der Strecke wirtschaftliche Entwicklung zuzulassen“. Die Boom-Region Oberbayern besteht nicht nur aus München und dem Umland. Dringend bat er die Autobahnbauer, die Abschnitte mit Dorfen in der Mitte gleichzeitig für den Verkehr freizugeben. „Sonst ertrinken wir hier im Verkehr.“

Das letztinstanzliche Urteil zum Bau fiel am 9. Dezember 2011 vor dem Bundesverwaltungsgericht. Jetzt ist der Weg frei für den 17,4 Kilometer langen Abschnitt mit zwei Ausfahrten und 26 Brücken. 61 Hektar werden für die Fahrbahn benötigt, 96 für den Umgriff und 59 für Ausgleichsflächen. Zehn Kilometer Lärmschutzwall und -wände sind vorgesehen.



merkur-online.de

Hier finden Sie weitere Bilder vom Spatenstich.