

# A

## 12.600

Kilometer Autobahn gibt es in Deutschland. 1950 wurden seit der Wende gebaut - die Hälfte davon im Osten.

### Autobahn 94

→ Verkehr, Widerstand

# Mit der Tuba gegen die Betonköpfe

Seit mehr als 30 Jahren wehren sich die Bürger des bayerischen Isentals gegen die Autobahn München-Passau. Gero Günther hat sich angeschaut, warum sie kämpfen.

Hier muss es sein. Auf der detailgetreuen Karte der Autobahndirektion kann man den Verlauf der Trasse genau erkennen. An dieser Stelle wird sie quer über den Hügel kommen. Ganz klar, der Hof muss weg. Mitsamt den Obstbäumen: den Zwetschgen, Kirschen, Birnen und Äpfeln. Dutzende von ihnen stehen hinter dem Haus, sorgfältig beschnitten, einer schöner als der andere. Der Gemüsegarten mit den sauberen Beeten, der Stadel mit den alten Landmaschinen und das 150 Jahre alte Wohnhaus weg, weg, weg! Nur den Kombi, der vor der offenen Haustür steht, den wird er behalten können, der Stehbeck Martin. Einen Wagen kann man umparken, eine Heimat nicht.

„Schon vor fünf Jahren haben sie mich gefragt, ob ich verkaufen will, aber ich verkauf nicht.“ Er schaut auf seine Bäume und Wiesen, all das hat ihn seit jeher umgeben. Stehbeck lacht verlegen. Ein unsicherer Mann. Ein Mann, der es nicht gewohnt ist, mit Fremden zu reden. Ein schöner Hof? „Na ja, schon, aber ich kann ja nichts mehr erneuern oder umbauen. Seit 30 Jahren darf nichts mehr gemacht werden“, erklärt er. Für Gebäude, die auf der Autobahntrasse liegen gibt es keine Baugenehmigung. Also wohnt er im Haus seiner Eltern, und alles bleibt wie es immer war. Bis die Bagger kommen.

Wenn sie kommen. Wer weiß. Der Streit darüber dauert hier, an der Grenze zwi-

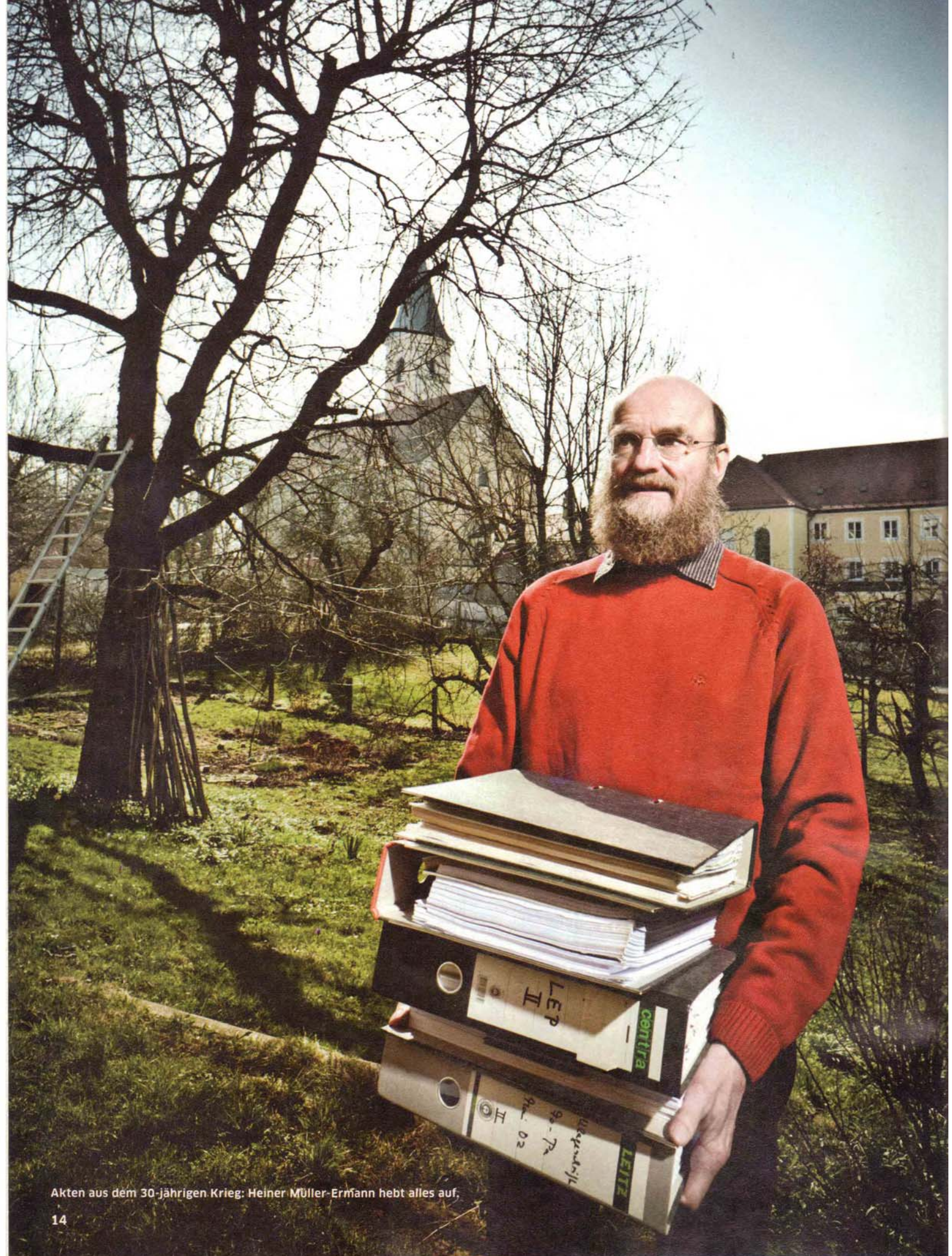
schen Ober- und Niederbayern, schon mehr als 30 Jahre. Es war Mitte der 70er, als Straßen noch Fortschritt und Freiheit bedeuteten, da beschlossen einige CSU-Politiker, die Autobahnlücke nordöstlich der Landeshauptstadt zu schließen. Zu viele Laster zwängten sich durch die Gemeinden entlang der Bundesstraße 12, zu viele Menschen starben auf der überlasteten Strecke. Die A94 nach Passau musste her!

Warum man die Trasse damals ausgerechnet durch eine bisher unzerschnittene, kleingliedrige Gegend wie das Isental legte, weiß heute niemand mehr. Aber, was nun passierte, war ungewöhnlich: Viele Bürger in der tiefschwarzen Region wurden plötzlich wütend. Es hagelte böse Briefe. Demonstrationen, Mahnwachen und Konzerte wurden veranstaltet, Hunderttausende von Euros gesammelt, fantasievolle Formen des Protests entwickelt. Reihenweise stimmten Gemeinden gegen eine Autobahn, die ihnen angeblich Wohlstand bringen sollte. Auch die Fraktionen von SPD, Grünen und FDP sprachen sich dagegen aus. Erste Prozesse wurden geführt und gewonnen. Ja, es gab sogar bayerische Behörden, welche Expertisen gegen die CSU-Wunschtrasse ausstellten. Über Jahrzehnte hinweg waren sich die meisten Fachleute einig: Die Autobahn gehört nicht ins Isental. Schließlich gab es eine nahe liegende Alternative, den





Hermann Kerschbaumer bläst den „narrischen Autobahnbauern“ den Marsch.



Akten aus dem 30-jährigen Krieg: Heiner Müller-Ermann hebt alles auf.

# 26.800.000

Euro kostet ein Kilometer Autobahn inklusive Planung, Gutachten und Bau im Schnitt.

Ausbau der bereits bestehenden, in etwa parallel verlaufenden Bundesstraße B 12.

Trotz allem beharrt die bayerische Landesregierung bis heute auf ihrer Variante, der Trasse über das Örtchen Dorfen. „Die haben den Nobelpreis in Sturheit verdient“, sagt Heiner Müller-Ermann, Sprecher des Aktionsbündnisses gegen die Isentalautobahn. Der Mann mit dem krautigen Bart ist längst eine Berühmtheit in der Region. Seine Ausdauer, sein Scharfsinn, seine Kenntnisse über Verkehrspolitik und nicht zuletzt seine humorvolle, unverkrampte Art haben viel dazu beigetragen, die Leute bei der Stange zu halten. Am Küchentisch der Ermanns, in einem gemütlichen Bauernhaus auf dem Dorfener Ruprechtsberg, werden seit über 20 Jahren Aktionen ausgeheckt. Hier haben Dutzende von Politikern gegessen, Journalisten, Freunde und Betroffene.

Eines der zentralen Ziele der A 94, so die CSU, ist die Erschließung und Förderung der Region rings um Dorfen. „Die Gemeinden sprachen sich immer wieder einmütig gegen diese Zwangsbeglückung aus“, erklärt Müller-Ermann: „Was hätten sie denn auch davon? Ein paar Expeditionen? Tankstellen? Neue Discounter? Die Leute hier wollen doch in einer bäuerlich geprägten Gegend leben.“ Noch nie wurde in der Bundesrepublik so ausdauernd über eine Autobahntrasse gestritten wie über die A 94 zwischen Forstinning und Heldenstein. „33 Jahre Widerstand gegen eine Straße, das ist deutscher Rekord“, sagt Müller-Ermann und lacht. Seine Mitstreiter sind keinesfalls verummte Autonome oder radikale Fortschrittsgegner. Gegen die A 94 im Isental engagieren sich Bauern, Handwerker, Beamte, Rentner und Hausfrauen, Mitglieder von Trachtenvereinen und Blasmusikgruppen, Kirchgänger und Familien. Gestandene Leute, wie man in Bayern sagt.

Menschen wie die Försters. Acht Jahre lang hat die naturverbundene Familie in der Wildnis Nordkaliforniens gewohnt, dann kehrte sie in ihre Heimat zurück. Neben ihrem Domizil außerhalb von Lengdorf gackern die Hühner, die Kinder holpern auf ihren Rädern über den Acker. Die Isen fließt keine zweihundert Meter entfernt. Baden kann man hier, paddeln oder sich zwischen Bäumen verstecken. Erlen, Eschen und Weiden säumen den gewundenen Fluss. Schlingpflanzen trudeln leise in der Strö-

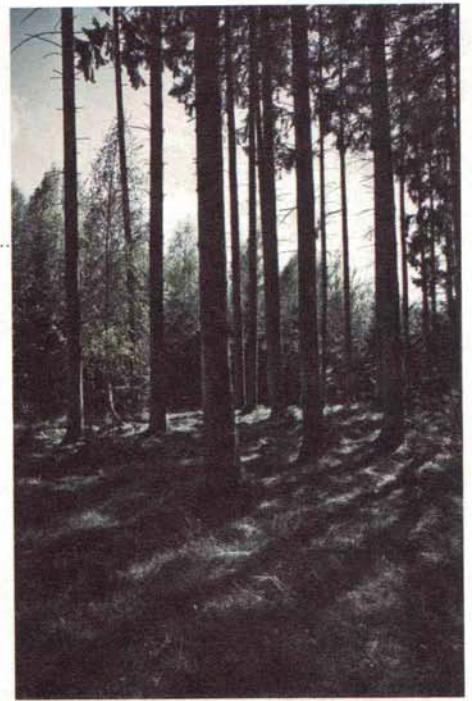
mung. Etwa 800 Hektar Auen der Isen und ihrer Nebenbäche sind durch die Flora-Fauna-Habitat-Richtlinien der EU geschützt.

„Wir wollten nach der Zeit in Amerika wieder eine schöne Landschaft um uns haben“, sagt der 48-jährige Bodenleger Förster: „Keiner hat doch mehr daran geglaubt, dass die wirklich bauen werden. Schließlich haben uns die Fachbehörden immer recht gegeben.“ Doch dann kamen die Urteile des Münchner Verwaltungsgerichtshofs und des Bundesverwaltungsgerichts in Leipzig. Schwarze Tage für das Isental und eine Niederlage, mit der keiner gerechnet hatte. „Von dort drüben würde diese Monsterbrücke kommen“, erklärt Birgit Förster: „Lennart, Vinzent und Linda müssten praktisch unter einer Autobahnbrücke aufwachsen.“ Robert Förster ist wütend. „Ich habe Horst Seehofer einen Brief geschrieben und ihn zu uns eingeladen. Angeblich sucht er ja den Kontakt zu seinen Bürgern.“

Auch wenn manch einer im Isental resigniert hat, und sich in den Wochen nach den Urteilen Mutlosigkeit breit machte, will das Aktionsbündnis weiterkämpfen. „Gerichtlich wurde nur entschieden, dass die Trasse Dorfen gerade noch den gesetzlichen Vorgaben entspricht“, erläutert Müller-Ermann. „Man hat uns klargemacht, dass die Regierung eben auch die Freiheit hat, die deutlich schlechtere Alternative zu bauen.“

Baurecht besteht bisher lediglich für die ersten sechs Kilometer der strittigen Strecke. Zwischen Forstinning und Pastetten haben die Aushub- und Bauarbeiten begonnen. Die beiden anderen Abschnitte sind noch nicht beschlossen. Bis die gesamte Isentalautobahn fertig wäre, kann es selbst nach Einschätzung der Beamten noch viele Jahre dauern.

**Die Autobahndirektion Süd geht mit akribischer Sorgfalt vor.** Mehrere Landschaftsplaner und Biologen begleiten den Ausbau. Sie sind stets vor Ort. Auch hier am Erlbach. Mit schwerem Gerät werden Stahlstützen tief in den Boden gerammt. Auf diese Weise kann das Gewässer in seinem ursprünglichen Bett weiter fließen. „Früher hätten wir so ein Bächlein in eine Betonröhre verlegt“, sagt der verantwortliche Ingenieur, „heute tun wir alles, damit die Leute von der Umweltaufsicht zufrieden sind.“ Der Gutachter kommentiert: „Das ist wirklich vorbildliche Arbeit.“



**Kahlschlag im „Reinluftentstehungsgebiet“: Dieser Mischwald bei Dorfen steht der neuen Autobahn im Weg.**

Kein Zweifel, zur Einhaltung der Auflagen werden keine Mühen und Kosten gescheut. Seltene Pflanzen und Tierarten werden aufwendig geschützt. Um eine Kolonie von seltenen Mausohr-Fledermäusen zu erhalten, muss die Autobahn im Extremfall auf mehreren Kilometern überdacht werden. Nach Schätzungen des „Bund Naturschutz in Bayern“ kann das den Steuerzahler bis zu 100 Millionen Euro extra kosten.

150 Kilometer sind es von München nach Passau. Überall wird die A 94 im Korridor der B 12 gebaut. Nur im Bereich von Haag will man auf 40 Kilometern ins Isental abweichen. „Die Regierenden sind die wahren Verhinderer, nicht wir“ urteilt Müller-Ermann. „Wäre es nach uns gegangen, hätte man die B 12 schon längst ausgebaut.“

Natürlich weiß er, dass auch die Anwohner der B 12 nicht von einem Ausbau begeistert wären. Auch dort müssten Häuser weichen und Bäume gefällt werden. Aber Müller-Ermann sieht für die B-12-Anwohner auch Vorteile: Nur, wenn die Bundesstraße vierspurig erweitert werden würde, hätten die Anwohner endlich ein Recht auf Lärmschutz, und der Verkehr würde fließen, statt zwischen den Häusern zu stocken.

Der Kirschner Martin stapft über sein Feld. Die Landschaft ist wellig wie ein hingeworfenes, grünes Handtuch. „Schau ☉

Tonnen des Klimagases CO<sub>2</sub> stoßen deutsche Autos im Jahr aus: fast ein Achtel aller Emissionen.



Verblüht: Quer über diesen Hof soll die Trasse führen. So steht es in den Plänen der Autobahndirektion.

dir an, wie huckelig es bei uns ist“, meint der Milchbauer: „Da müssen jede Menge Brücken gebaut, Dämme aufgeschüttet, Schneisen gefräst werden. Die Römer haben schon gewusst, wo sie ihre Straßen hin bauen.“ Die antike Römerstraße führte über Haag, Heldenstein und Ampfing an den Inn, also entlang der heutigen B 12. Dort, südlich der Gatterberge ist es verhältnismäßig flach. Ganz anders an der Isen.

„Geologisch ist diese Trasse völlig unsinnig“, sagt Joachim Wild, Vorsitzender der zweiten großen Bürgerinitiative „Die bessere Lösung“. Immer weiter wurde die Planung im Laufe der Jahre aus dem Haupttal heraus verlegt. Meter für Meter entfernte sich die Straße in der Planung aus den ökologisch allzu sensiblen Feuchtgebieten. Doch auch an den Hängen der Isen und ihrer Nebenflüsse gibt es Probleme. Zahlreiche Quellen durchziehen das Erdreich. Die Großbrücken auf der Isentaltrasse wären fünfmal länger als die auf der Trasse Haag. Nach einem Gutachten des Münchner Büros Viereggs-Rössler würde die A 94 auf der Trasse Dorfen mindestens 400 Millionen Euro kosten. Doppelt so viel wie die kostengünstigste Ausführung der Haager Variante. Es ist dasselbe Büro, welches bereits die Kosten des Münchner Transraps richtig vorherberechnet hatte. Ein Jahr, bevor die bayerische Landesregierung das Projekt schließlich aufgab. Die

Autobahndirektion bestreitet die Zahlen der Gutachter. Doch sie räumt ein, dass die Trassenführung durchs Isental auch nach ihren Berechnungen die kostspieligere Variante ist.

Die A 94, darüber sind sich alle einig, soll in erster Linie die hochgefährliche B 12 entlasten. Doch neue amtliche Zahlen wirken ernüchternd. „Selbst nach dem Bau der Isentalautobahn bliebe mehr als die Hälfte des Verkehrs auf der B 12“, rechnet Müller-Ermann vor. „Im unfallträchtigen Osten der B 12 wären es sogar 75 Prozent des bisherigen Verkehrs.“ Die Anwohner müssten also nach wie vor mit schwersten Verkehrsbelastungen leben.

**„Im Isental stehen die Bäuerinnen und Bauern** schon bereit, um gegen die nächsten beiden Streckenabschnitte zu klagen“, sagt Müller-Ermann. Aber von den Gerichten erhofft er sich nach den juristischen Niederlagen der Vergangenheit nicht mehr viel. Er will nun mit politischen Mitteln kämpfen. Das Isental könnte zum Symbol werden, nicht nur in Bayern, sondern in ganz Deutschland. „Das ist ja ein überregionales Thema und gehört in den Bundestagswahlkampf.“ Immerhin komme das Geld für den Bau einer Bundesautobahn zu hundert Prozent aus Berlin. „Noch könnte der sozialdemokratische Verkehrsminister Tiefensee auf die Münchner einwirken und damit drohen, die Gelder zu stoppen“, sagt Müller-Ermann, selbst Mitglied der SPD. Sein bayerischer Parteifreund Franz Maget, SPD-Fraktionsvorsitzender im Landtag, spricht sich jedenfalls dafür aus, die Trassenführung noch einmal zu überdenken. Doch auf Anfrage reagiert das Bundesverkehrsministerium nur mit einem Formschreiben: „Unter Berücksichtigung der Anforderungen an Natur und

Landschaft, den verkehrlichen Zielsetzungen und der landesplanerischen Ziele des Freistaates Bayern wurde der Trasse Dorfen der Vorzug gegeben.“

„So was von irre ist das, was die da planen“, schimpft der Mann in der maßgeschneiderten Tracht: „Eigentlich müsste man auswandern!“ Joppe, Leiberl, Hut – Hermann Kerschbaumer aus Schwindkirchen hat sich fein herausgeputzt. In einer Stunde wird er Tuba spielen. Wenn ein Mitglied des Trachtenvereins zu Grabe getragen wird, rollt man hier noch die bestickten Brokatfahnen aus. Böllerschüsse werden abgefeuert, und die Blasmusik darf natürlich auch nicht fehlen.

Aber Kerschbaumer und seine Musikantenfreunde blasen auch regelmäßig gegen die Autobahn Sturm. Bei Veranstaltungen im Dorfer Straißlsaal beispielsweise oder beim sogenannten „Klangspaziergang“, einer Open-Air-Veranstaltung, bei der bereits Hunderte von Hobby-, Haus- und Profimusikern mitgewirkt haben.

„Die wissen ja gar nicht, was sie kaputt machen, diese Verbrecher!“ Kerschbaumer zeigt hinüber ins Goldachtal. Auf halber Höhe würde die Autobahn den Hang queren. „Der Hof da drüben zum Beispiel, der ist 800 Jahre alt. Das kann man doch nicht machen.“ Er mag sie nicht mehr hören, „die Sonntags- und Montagsreden der Politiker“. Er wird weiter seine Tuba spielen. Gegen die Isentalautobahn und gegen die „narrischen Autobahnbauer“. Auch prominente Kollegen wie die Biermösl Blosn und Gerhard Polt spielen gegen die Trasse an. Vor Tausenden von Menschen stellen sie den Verantwortlichen die Frage: „Wollt ihr als Zerstörer des Isentals in die Geschichte eingehen?“

**Aktionsgemeinschaft gegen die Isentalautobahn: [www.a94-b12.de](http://www.a94-b12.de)**





Birgit und Robert Förster haben einen Wunsch: Ihre Kinder sollen nicht unter einer Autobahnbrücke aufwachsen.