

Straßenbau im Loisachtal – eine unendliche und ungute Geschichte

Seit Mitte der 1980er Jahre beschäftigt sich der BUND Naturschutz mit Fernstraßenbauten im Loisachtal. Der gewaltige Auftakt war, die Planung, die A95 in einer unglaublich rohen Variante quer durch das Loisachtal bis vor die Tore von Garmisch-Partenkirchen zu klotzen. Dass diese Variante verhindert wurde, ist auch wesentlich mit unser Verdienst.

„Unsere“ Autobahn wurde nach vielen Aktivitäten, Abgeordnetenbesuchen, Demonstrationen in Bonn etc. damals per Tischvorlage aus dem Bundesverkehrswegeplan gestrichen und durch die „B2 neu“, weitestgehend auf der alten Trasse, ersetzt. Dieser Erfolg wird heute häufig vergessen.

Danach begann ein zähes Ringen um die einzelnen Projekte, das bis heute nicht beendet ist. Festzuhalten ist, dass kein Neubauteil auf der alten Trasse der B2 verwirklicht wurde. Unsere Intention war, mit Ausnahme des Auerbergtunnels, nie ein striktes Nein, sondern immer eine bessere, naturverträglichere, häufig auch billigere, Variante zu suchen.

In Farchant hätte es die Möglichkeit gegeben, unter der Bahntrasse einen Tunnel zu verwirklichen der wesentlich weniger Fläche in Anspruch genommen hätte. Leider unterlagen wir hier vor dem Verwaltungsgericht, vor allem wegen Aussagen eines Mitarbeiters der Stadtwerke München, der die Befürchtung äußerte, unsere Variante würde das Münchner Trinkwasser verunreinigen. Bei der Ausführung der Amtstrasse musste dann aber prompt der Brunnen im Norden von Farchant geschlossen werden.

Die Westtrasse des Tunnels in Oberau, die dann ähnlich verwirklicht wurde, wurde von uns ins Gespräch gebracht, nachdem leider eine, aus unserer Sicht ebenfalls mögliche, Untertunnelung entlang der Bahn kategorisch abgelehnt wurde.

Der Anschluss der B 23 in Oberau (von der Kehre am Ettaler Berg) an die neue B2 im Norden wird derzeit geplant. Alle bisher bekannten Planungen des Staatlichen Bauamtes (Straßenbauamtes) Weilheim zerstören völlig unnötig den Mühlberg in Oberau. Sollten sie so verwirklicht werden, wird die Lebensqualität in Oberau deutlich herabgesetzt. Eine von uns vorgeschlagene Einmündung am Fuß des Ettaler Berges direkt in den Tunnel wurde bisher noch nicht wirklich geprüft. Eines der Argumente ist, wie bereits gewohnt: „Viel zu teuer!“.

Ein besonders trübes Kapitel ist der Kramertunnel, als Umfahrung von Garmisch. Zunächst wurde die Umfahrung im Rahmen einer Panoramastraße mit einem kurzen Tunnel geplant, der den Kramerplateauweg schonen sollte. Im Laufe der Zeit wurde, durch die Änderung der Anschlüsse und zunehmende Umweltsensibilität, die Tunnelstrecke immer länger. Das Straßenbauamt hat diesen neuen Gegebenheiten nie Rechnung getragen und neu geplant, sondern hat immer nur angestückelt. Unser Vorschlag einer besseren Neuplanung wurde postwendend mit dem unbelegten Argument „Zu teuer!“ abgelehnt. Die Amtstrasse hatte eine Reihe von gravierenden Nachteilen, wie der wassergefüllte Bergsturz im Norden am Schmolzersee oder eine wasserdurchlässige Strecke weiter im Süden, die den Berg in den Tunnel entwässert. Um eine sicherere und landschaftschonendere Trasse durchzusetzen, beschritten wir den Klageweg. Wir unterlagen mit unserer Klage, da die Amtsplaner die Probleme bestritten oder für alle Risiken einen „Plan B“ bereit hatten, wie verschiedene Bauvarianten im Bergsturzgebiet oder einen Maßnahmenkatalog für die Abdichtung des Berges im Südteil mit (Zement-)Injektionen. Beim Bau des „Erkundungsstollens“ trafen die Amtsplaner auf alle von uns vorhergesagten Probleme und stellten den Bau ein. Nach sieben Jahren und einem neuen Planänderungsverfahren, das ihnen das Leerpumpen des Bergsturzgebietes und im Bereich des Schmolzersees ermöglichte, mit allen Folgen für die bayernweit bedeutsamen Quellmoorgebiete, wurde die Arbeit wieder aufgenommen. Im südlichen Bereich lief eine Unmenge Wasser durch den Tunnel ab, was

die vorgeschriebenen Injektionen hätten verhindern können. Trotz unserer Interventionen wurden die Maßnahmen für zu teuer erklärt und nichts gegen das Auslaufen des Berges getan. In der Folge versiegte eine Vielzahl von Quellen, Hangquellmoore trockneten aus und ein „Umweltschaden“ entstand.

Seit 2007 gibt es das Umweltschadensgesetz, welches Schadensverursacher verpflichtet, Schäden zu vermeiden und entstandene Schäden zu sanieren oder zu beheben. Damit setzt die Bundesrepublik die EU-Umwelthaftungsrichtlinie in nationales Recht um. Bei unseren Klagen zu diesem Thema wurde immer wieder versucht, die Anwendung des Gesetzes zu verhindern, weil es, wenn der Schaden „in beruflicher Tätigkeit und nicht absichtlich“ angerichtet wurde, nicht zur Anwendung kommen dürfe. Diese Auffassung wurde vom Europäischen Gerichtshof für unzulässig erklärt. Deshalb konnten wir nach mehreren Anläufen vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof diesmal endlich einen Erfolg erringen: Das Umweltschadensgesetz wird angewendet und auch staatliche Bauherren müssen für Fehler geradestehen. Der Freistaat Bayern wurde dazu verurteilt ein wirksames Sanierungskonzept zu erstellen.

Es spielt keine Rolle, durch welche Maßnahme die Schäden, die die Straßenbauer am Kramer angerichtet haben, saniert werden. Wesentlich ist, dass das Sanierungskonzept der Amtsplaner ernst gemeint ist und zu einer echten Sanierung führt.

Erschreckend waren leider bereits während der Gerichtsverhandlung getätigte Aussagen von der Planerseite, die Sanierungsmaßnahmen würden den Steuerzahler 100 Mio Euro kosten. Das hat Tradition. Bei Beginn des ersten Prozesses am Bayerischen Verwaltungsgerichtshof 2008 wurde unsere Variante von den Amtsplanern als „zu teuer“ abgetan. Die Amtstrasse wurde damals mit 104 Mio Euro, dann mit 133 Mio Euro angegeben. Heute soll der gesamte 3,4 km lange Tunnel, mit Anschlüssen und Brückenbauwerken 365 Mio Euro kosten. Für die Sanierung von 600 Meter werden jetzt 100 Mio Euro veranschlagt. Wie immer operieren die Amtsplaner hier mit nicht belegbaren Totschlagzahlen. Mit solchen Mondzahlen hat

das Straßenbauamt immer wieder alle unsere Verbesserungsvorschläge abgewiesen. Das Straßenbauamt hat sich auch geweigert während des Baus und auch während der 7 Jahre Baustillstand, als es noch wesentlich einfacher gewesen wäre, diese 600 Laufmeter abzudichten. Die Abdichtung ist auch jetzt noch möglich, wenn auch aufwendiger als während des Baus. Hier liegt eine große Verantwortung bei den Verantwortlichen des Straßenbauamtes. Im Januar werden wir voraussichtlich Gespräche über die Sanierungsmaßnahmen mit dem Straßenbauamt führen. Wir hoffen. Auch für das Straßenbauamt muss das Ziel eine Sanierung der eingetretenen Umweltschäden sein, sonst müssen wir erneut den Klageweg beschreiten. Dieses neue Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs ist nicht nur für den Kramertunnel von Bedeutung, sondern auch bayernweit, da endlich klar ist, dass das Umweltschadensgesetz nicht mit merkwürdigen, nicht nachvollziehbaren Begründungen, auf die Seite zu wischen ist.

Die gesamte Auseinandersetzung im Loisachtal beansprucht einen Verband wie den BUND Naturschutz personell und finanziell bis an seine Grenzen. Wir können nicht wie die Straßenplaner auf den Steuerzahler zurückgreifen, sondern sind auf unsere Mitglieder und das Geld, das Sie uns spenden, angewiesen. Umso wichtiger ist es, dass es engagierte Menschen gibt, die sich über einen langen Zeitraum für unsere Heimat einsetzen. Wir haben das Glück, mit *Dr. Andreas Keller* so einen Menschen zu haben, der immer wieder den Finger in die Wunde gelegt hat und mit ungeheuerem Wissen und Engagement der „lange Atem“ unserer Kreisgruppe war und ist. Eine Auseinandersetzung zu führen, die jetzt fast 40 Jahre dauert, die immer wieder von Rückschlägen geprägt war, von der Unwilligkeit der Amtsplaner auf die Landschaft Rücksicht zu nehmen, von Gerichtsurteilen, die schwer nachvollziehbar waren und auch von persönlichen Diffamierungen, nötigt uns allergrößten Respekt ab.

Dafür möchten wir uns bei *Dr. Andreas Keller* ganz herzlich im Namen der BN-Kreisgruppe Garmisch-Partenkirchen bedanken.

Axel Doering