

Bayern

Aus is"s

Widerstand zwecklos: Nach Jahrzehnten des Streits wird die A94 durchs Isental gebaut - Heiner Müller-Ermann, Anführer der Projektgegner, zieht Bilanz

Jetzt steht endgültig fest: Die Autobahn durch das Isental kommt. Wie groß ist Ihre Enttäuschung?

Es war klar, dass unsere Chance vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig nur minimal sein würde. Deswegen bin ich nicht akut enttäuscht. Juristisch ist das die endgültige Entscheidung. Wir behalten uns aber noch eine Beschwerde vor dem Bundesverfassungsgericht vor. Und es bleibt weiterhin der starke Wille der Bevölkerung, politisch weiterzukämpfen. Erst vor ein paar Wochen hatten wir 500 Leute in einem völlig überfüllten Saal in Dorfen. Sie sagen: Es geht um so viel, dass wir auch die geringste Chance nutzen müssen.

Was bleibt denn noch?

Die Gerichte haben nicht gesagt, dass die Trasse durch das Isental die bessere Trasse ist, sondern sie haben nur gesagt, dass sie vertretbar ist. Wir fordern deshalb, dass die ökonomisch, verkehrstechnisch und ökologisch sinnvollere Trasse über Haag realisiert wird.

Eine Illusion. Im Frühjahr ist Baubeginn.

Falls große, irreversible Baumaßnahmen vorgenommen werden, dann ist es das Ende unseres Widerstandes. Große Brücken wären der GAU. Fraglich ist, ob der Bund das finanzieren kann. Der Bund hat immer weniger Geld zur Verfügung, das lässt uns die kleine Hoffnung. Der Bau der Autobahn wäre ein Abenteuer, das sich noch über Jahrzehnte hinzieht: Für das Chemiedreieck hat sie erst einen Nutzen, wenn sie durchgehend befahrbar ist. Ein Ausbau der B12 könnte dagegen abschnittsweise erfolgen. Das bleibt unser wichtigstes Argument.

Sie klammern sich an ein Ästchen.

In Wackersdorf war doch auch schon eine Milliarde verbaut. Der Transrapid war angeblich nicht mehr aufzuhalten. Gerade heute gibt es in der Politik viele schnelle Wendungen. So lange noch der Funke einer Chance da ist, werden wir nicht aufhören. Wir reden doch dauernd über den Klimaschutz: Warum sollen elf Kilometer voneinander entfernt mit der A94 und der B12 zwei Fernstraßen verlaufen?

Wie lange kämpfen Sie schon gegen das Projekt?

Ich bin seit 25 Jahren Sprecher der Bürgerinitiativen. Da ist viel Zeit und Kraft, nicht nur bei mir, draufgegangen. Aber andere arbeiten auch ehrenamtlich: Vor einem Altenpfleger habe ich da mehr Respekt als vor mir. Doch ich würde gerne mal Seminare halten, um aus den Urteilen zu zitieren. Es ist unfassbar, was heute Verwaltungsgerichte alles absegnen.

Was haben Sie gelernt?

Ich habe gelernt, dass Deutschland auf dem Papier und in den formalen Gesetzesvorschriften das wahrscheinlich bürgerfreundlichste Planungsrecht hat, dass aber in der Praxis davon kein Jota übrig bleibt. In einem Zusammenspiel von Verwaltung und Gericht sind Bürger beim Klagen chancenlos. Deshalb müsste künftig eine ernsthafte und offene Bürgerbeteiligung erfolgen, bevor sich die Pläne verfestigt haben. Es ist ja geradezu grotesk: Wir haben denen in 34 Jahren mit unserem Geld und unserem Sachverstand die Planung perfektioniert, weil wir dauernd auf die Schwachstellen gezeigt haben. Trotzdem hat man uns mit Tricks und Manipulationen abgemeiert.

Die Befürworter sehen in Ihnen einen Querulanten, der eine Autobahn verhindert, die Leben retten könnte.

Wir fordern schon seit 1977, dass die B12 eine sichere und leistungsfähigere Straße wird. In den achtziger Jahren wurden im Landtag deshalb sechs Anträge auf einen vierspurigen Ausbau der B12 gestellt - und von der CSU abgelehnt. Wir könnten seit Ende der 80er Jahre eine sichere vierspurige Straße haben.

Hat sich der Widerstand gelohnt oder war er nicht nur verschwendete Energie?

Da muss ich jetzt philosophisch antworten: Gesellschaftlicher Fortschritt kann auch aus Niederlagen entstehen. Es kann passieren, dass man im Leben einen großen Kampf verliert.

Aha.

Von Brecht gibt es das schöne Wort: Unsere Niederlage beweist nichts. Das gilt auch für uns: Sie beweist ja

nicht, dass unsere Alternative die schlechtere ist. Wir verlieren nur, weil wir in eine geradezu unglaubliche Rechtsauslegung geraten sind. Nur ein Beispiel: Nach Ansicht des Gerichts eignet sich das Gebiet entlang der Bundesstraße B12 genauso für die Erholung wie das unberührte Isental. Wenn man das Isental zerstört, sei das nicht schlimmer als der Ausbau der B12. Wenn ich das höre, bin ich froh, dass ich 2 Jahre alt bin und eine gewisse rechtsstaatliche Stabilität in mir trage.

Was haben die Prozesse gekostet?

Bis jetzt haben wir 940000 Euro investiert. Das wurde von klagenden Landwirten und aus Spenden finanziert.

Was wird sich ändern in der Region, wenn die Autobahn gebaut ist?

Die erste Zerstörung wird durch den Bau der Autobahn verursacht, die zweite durch ihre Folgen: Es werden sich großflächig Speditionen und Logistikcenter ansiedeln, die kaum Arbeitsplätze bringen, dafür aber Lkw-Verkehr.

Wie werden die Menschen auf den Baubeginn reagieren?

Ich weiß es nicht. Wir waren immer gewaltfrei und werden es bleiben, auch wenn die Bagger unserem Lebensraum Gewalt antun.

Interview: Sebastian Beck

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Freitag, den 1. Dezember 2011, Seite 49