

Presse Artikel

Bürgerinitiativen vereinbaren Zusammenarbeit auf dem Gebiet der regionalen Verkehrsplanung

Mit der Forderung, Verkehrsplanungen für die betroffenen Kommunen überregional und nicht isoliert in Einzelvorhaben durchzuführen, endete ein Treffen der Vorstände der Bürgerinitiativen Aktionsbündnis Högl tunnel aus Anger, des Vereins Autobahnfreier Högl aus Piding, des Vereins Lebenswertes Bad Reichenhall sowie der Interessengemeinschaft Kirchholtunnel aus Bayerisch Gmain. Große Einigkeit herrschte bei den Teilnehmern, dass der behutsame Umgang mit der Natur in unserer Alpenregion ein hohes Gut sei. Umso wichtiger sei es, bei der Lösung der regionalen Verkehrsproblematik weniger auf überdimensionierte Großprojekte zu setzen, als auf eine bestmögliche Ausnutzung der vorhandenen Strukturen. Kritisch bewerteten alle Teilnehmer die mangelhaften Möglichkeiten der Bürgerbeteiligung bei Großprojekten innerhalb Bayerns, die letztendlich die betroffenen Bürger fast zur Selbsthilfe in Bürgerinitiativen zwingen würden.

Günter Wolf, Vorsitzender des Aktionsbündnis Högl tunnel, mahnte einen maßvollen bedarfsgerechten Ausbau der Autobahn mit 4+2 Fahrspuren an, der einen besonderen Schwerpunkt auf die lärmgeplagten Angerer Höhenlagen zu nehmen habe. Wie bereits beim Konzept für den Högl tunnel gelte es, eine gemeinsame Lösung aller betroffenen Autobahnkommunen zu erreichen.

Stefan Probst setzt sich als Vorsitzender des Vereins Autobahnfreier Högl im Bereich Piding für einen maßhaltigen Bestandsausbau der Autobahn und gegen eine Zerstörung der bäuerlichen Kulturlandschaft im Zuge einer Nordumfahrung ein. Als „erschreckend und frustrierend“ bezeichnete er seine Erfahrungen im Planungsdialog zum Autobahnausbau, in dem die Mehrheitsmeinung, die Nordumfahrung abzulehnen, vom Tisch gewischt wurde und die Behörde „getreu dem Motto: ich binde die Bürger vordergründig ein und baue doch was ich will“ vorgegangen sei.

Peter Renoth, der sich in Bayerisch Gmain gegen die Verwirklichung des Kirchholtunnels einsetzt, übte scharfe Kritik am gegenwärtigen Ablauf von Planfeststellungsverfahren für Großprojekte. Insbesondere bemängelte er, dass den betroffenen Bürgern maximal 6 Wochen Zeit blieben, um qualifizierte Einwendungen auszuarbeiten. Berücksichtige man den Umfang der Unterlagen, die innerhalb dieser Frist zu sichten und zu überprüfen sei, so könne man einen solchen Zeitrahmen kaum als realistisch betrachten.

Bezüglich der Verkehrssituation auf der B20/21 regte Renoth die baldige Schaffung eines bedarfsgerechten Lärmschutzes an. Angesichts der Ersparnis der für einen Tunnel notwendigen Betriebsausgaben von über 1 Mio. Euro pro Jahr, sei ein solches Projekt durchaus zu verwirklichen.

Manfred Hofmeister als Vorsitzender des Vereins „Lebenswertes Bad Reichenhall“ wies bei dieser Thematik darauf hin, dass das Junktim im Verkehrsgutachten zum Kirchholtunnel mit einem Vollanschluß der B 21 für den Abschnitt Grenze bis Weißbach in etwa eine Verdoppelung des Verkehrsaufkommens bedeute, mit entsprechenden Folgen für die Ausfahrten BGL 4 und Türk in die B 21. Des Weiteren brachte Hofmeister seinen Vorschlag ins Gespräch, dass Möglichkeiten sondiert werden sollten, grenzüberschreitend in der EUREGIO Interessen beiderseits der Grenze zu bündeln und dabei Optionen einer mautfreien Nutzung der A8 bis Grödig in die Überlegungen mit einzubeziehen. Eine solche Lösung dürfte auch von Salzburger Seite befürwortet werden, da man dort eine reelle Chance darin sehe, die Innenstadt vom Verkehr zu entlasten. Hinzu käme besonders für Piding (B 20) und Marzoll (B21) eine deutlich spürbare Entlastung vom erheblichen Mautausweichverkehr.

Die besondere Wichtigkeit einer frühzeitigen Bürgerbeteiligung ließe sich auch am Beispiel der Ansiedlung einer industriellen Abfallsortieranlage in Bad Reichenhall-Türk ersehen. Auch hier setze sich der Verein „Lebenswertes Bad Reichenhall“ trotz der erteilten Betriebsgenehmigung nach wie vor für die Bürgerinteressen ein und versuche mit einer Petition an den Landtag das Bestmögliche für die Bürger zu erreichen.

In der anschließenden Diskussion ergaben sich zwischen den vier Bürgerinitiativen und Vereinen zahlreiche Gemeinsamkeiten. So waren sich alle einig, dass ein modernisiertes Verkehrskonzept für die Region nötig wäre, dass es jedoch keinen Sinn mache, viel Geld in die Planung überdimensionierter, unökologischer Großprojekte zu stecken, deren Verwirklichung noch dazu in vielen Fällen mehr als fraglich sei. Stattdessen solle man vermehrt darauf setzen, durch die Ertüchtigung bestehender Strukturen rasche und effiziente Verbesserungen für die Bevölkerung zu erreichen.

Ebenso herrschte unter den Vorständen der Vereine und Bürgerinitiativen Übereinstimmung darin, dass eine isolierte Betrachtung der Verkehrsproblematik innerhalb der einzelnen Kommunen keinen Sinn mache. Der Ausbau der A8 stehe mit einer Ausfahrt Bad Reichenhall am Walsberg und einem möglichen Kirchholtunnel in so engem Zusammenhang, dass die damit verbundenen Probleme nur gemeindeübergreifend diskutiert werden könnten. Eine Vernetzung und Zusammenarbeit der örtlichen Bürgerinitiativen mache zudem schon allein aus dem Grund Sinn, weil durch eine regionale Vernetzung die wichtigen Belange besser zu Gehör gebracht werden können. Mit der Vereinbarung, in näherer Zukunft alternative Lösungsvorschläge für die Verkehrssituation im Berchtesgadener Land zu koordinieren und für den Sommer eine gemeinsame Veranstaltung anzustreben, endete das Treffen.



Neue Artikel zur A8- Umfahrung

- Bericht zur "Waldfee" [[PDF](#)] [[Original Link](#)]
- Bericht zum Besuch Ramsauer [[PDF](#)]



Anmerkungen zum Planungsdialog

Sehr geehrter Herr Präsident Lichtenwald, sehr geehrte Damen und Herren, als der Planungsdialog vor gut zwei Jahren ins Leben gerufen wurde, war uns bewusst, dass wir bereits damals mit dem Rücken zur Wand standen:

Uns war bewusst, dass die Autobahndirektion eine Planungsvariante auf der grünen Wiese niemals in den Ring geworfen hätte, wenn sie diese Variante nicht von vornherein bevorzugt hätte

Uns war bewusst, dass die Autobahndirektion mit dem IB Dragomir ein externes Planungsbüro zu Rate gezogen hatte, dessen Tendenzen logischerweise den Erwartungen seines Auftraggebers entsprach.

Herr Dragomir hat mir übrigens seine Einschätzung, dass für Ihn nur die Nordumfahrung infrage kommt bereits Anfang letzten Jahres persönlich am 05.03.2010 kundgetan, also zu einem Zeitpunkt wo das Thema Punktbewertung hier noch gar nicht richtig auf der Tagesordnung stand.

Uns war weiterhin bewusst, dass die Tendenzen des Pidinger Bürgermeisters in Richtung Nordumfahrung gingen und uns war bewusst, dass wir im Pidinger Gemeinderat wohl knapp unterliegen würden.

Uns war bewusst, dass das Ziel der Autobahndirektion nur sein konnte, der Nordumfahrung im Planungsdialog eine demokratische Legitimierung zu geben.

Uns war bewusst, dass uns dann um die Ohren gehaut worden wäre, der Planungsdialog spricht sich für die Nordumfahrung aus, es wurde dem Bürgerwillen Rechnung getragen und Ihr seid ja mit am Tisch gesessen.

Ich glaube wir waren in den letzten beiden Jahren als David sehr erfolgreich:

So ist es uns gelungen, in der vom IB Dragomir geleiteten Pidinger Ortsentwicklung eine Mehrheit davon zu überzeugen, sich für eine Bestandslösung mit 4+2 Fahrspuren auszusprechen.

Weiterhin war hier im Planungsdialog die Mehrheit der stimmberechtigten Mitglieder der Meinung, dass die von der Autobahndirektion vorgeschlagene Punktbewertung mit Tendenz Nordumfahrung abzulehnen ist und ein von uns eingebrachter alternativer Bewertungsvorschlag zu übernehmen ist.

Eben jene Mehrheit war auch konkret der Meinung, dass die Nordumfahrung abzulehnen ist, wie ein an die Autobahndirektion gerichtetes Schreiben wiedergibt.

Nachzulesen sind diese harten Fakten in den entsprechenden Protokollen und in den Empfehlungen an die Übergreifende Planungsbegleitung.

Wir hatten große Hoffnung, als Herr Präsident Lichtenwald in der 6. Sitzung des Planungsdialoges äußerte, dass die Ergebnisse der Punktbewertung die Tendenz des Planungsdialoges zu einer Trasse wiedergeben.

Wir müssen sagen, wir wurden bitter enttäuscht.

Wir wurden bitter enttäuscht, weil sich diese Aussagen wohl nur auf die Nordumfahrung bezogen haben.

Wir wurden bitter enttäuscht, weil anscheinend der Bürgerwille in der Sitzung der Übergreifenden Planungsbegleitung nichts mehr wert war.

Wir wurden bitter enttäuscht, weil als Begründung für die Nordumfahrung nicht die Mehrheitsmeinung des Planungsdialoges herangezogen wurde, sondern das knappe Votum des Pidinger Gemeinderats unter gleichzeitiger Nichtbeachtung des Gemeinderatsbeschlusses der genauso betroffenen Gemeinde Anger.

Wir sind zufrieden, dass es uns gelungen ist, dass die Nordumfahrung durch den Planungsdialog nicht legitimiert abgeleitet werden kann.

Uns ist folgendes wohl bewusst:

Wenn es der erklärte Wille der Autobahndirektion ist, die Nordumfahrung zu bauen, dann wird die Nordumfahrung über kurz oder lang auch gebaut werden können.

Wir können Ihnen aber an dieser Stelle versprechen, dass Sie sich jeden Planungsschritt auf diesem Weg teuer erkämpfen müssen, weil wir uns auch mit den gewonnen Erkenntnissen aus diesem Planungsdialog gut auf das vorbereiten werden, was uns erwartet.



IG Autobahnfreier Högl jetzt Verein

Verein soll Planungen zur Nordumfahrung als juristische Person begegnen können

Bis auf den letzten Platz besetzt war die Gaststätte Alpenblick in Piding zur Gründungsversammlung der Vereins Autobahnfreier Högl, der sich gegen eine Nordumfahrung der A8 im Gemeindebereich Piding und Anger einsetzt. Neben einem kurzen Abriss der Aktivitäten der letzten zwei Jahre stand die eigentliche Vereinsgründung im Mittelpunkt. Nach den Empfehlungen der Autobahndirektion für eine Nordumfahrung soll der Verein den Bestrebungen der Behörde als eigenständige juristische Person entgegentreten können.

Sehr erfreulich zeichnete sich bereits zur Gründungsversammlung eine Mitgliederzahl von annähernd 200 Personen ab.

Zur Gründungsversammlung des Vereins Autobahnfreier Högl konnte der erste Sprecher Stefan Probst zahlreiche interessierte Bürger begrüßen.

In seiner Rede ließ Probst dabei zuerst die letzten zwei Jahre seit der Vorstellung der Pläne zum Ausbau der A8 Revue passieren.

Geprägt waren diese Jahre von zahlreichen Aktivitäten der Interessengemeinschaft, um im Falle der Nordumfahrung auf einen unverantwortlichen Umgang mit Piding's letzter intakter Naturlandschaft hinzuweisen.

Höhepunkte waren unter anderem Hoffeste beim Stoana und Moar-Bauern, Fackelwanderungen, die Installation eines Märchenweges und das Aufstellen eines Gerüsts zur Illustration der immensen Höhenentwicklung der Autobahn im Bereich der Behindertenwerkstätte.

Ein finanzieller Kraftakt war die Beauftragung des Stadt- und Verkehrsplaners Dr. Hunger zur Erstellung eines Verkehrs- und Ortsentwicklungsgutachtens, dass auch im Fall des zu erwartenden Planfeststellungsverfahrens von unschätzbarem Wert sein wird.

Im Anschluss an die Ausführungen von Stefan Probst gab Dr. Bernhard Zimmer einen kurzen Einblick in das von der Gemeinde Piding im Zusammenhang mit dem Autobahnausbau beauftragte Ortsentwicklungsprogramm.

Bemerkenswert dabei waren die mehrheitliche Auffassung der Teilnehmer für einen Ausbau der A8 auf der Bestandstrasse mit 4+2 Fahrspuren, der im Widerspruch zu den Pidinger Gemeinderatsbeschlüssen für eine Nordumfahrung mit 6+2 Fahrspuren steht.

Anschließend ging Rüdiger Lerach auf den von der Autobahndirektion seit zwei Jahren moderierten Planungsdialog ein, eine Art vorgezogene Bürgerbeteiligung zum Autobahnausbau.

Auch hier war eine Mehrheit der stimmberechtigten Mitglieder davon überzeugt, dass im Bereich Piding/Anger eine Bestandslösung gegenüber der Nordumfahrung zu favorisieren sei.

Leider wurde diese Mehrheitsmeinung bei den Empfehlungen der übergeordneten Planungsbegleitung ignoriert und damit die dann offensichtlich unbequeme Bürgerbeteiligung zu Grabe betragen.

Abzurufen seien die entsprechenden Protokolle auf der Internetseite www.autobahnfreier-hoegl.de.

Haupttagesordnungspunkt des Abends war die Überführung der Interessengemeinschaft in einen eigenständigen Verein. Hauptgrund für die Vereinsgründung ist, dass nur ein Verein den Bestrebungen der Planungsbehörde als juristische Person begegnen kann.

Zunächst stellte Stefan Probst die Satzung vor, die von allen Teilnehmern gebilligt wurde.

Die Anwesenden waren sich dann einig, dass die Geschicke des Vereins künftig von Stefan Probst geleitet werden sollen, das Amt des 2.Vorsitzenden übernimmt Rüdiger Lerach.

Als Beisitzer fungieren Gertrud Flatscher, Birgitt Kothe, Barbara Stadler, Bärbel Schöndorfer sowie Bernhard Zimmer und Andreas Argstatter.

Den Schriftführerposten besetzt Tina Ott, Schatzmeister wird Helmut Richter.

Priorität des jungen Vereins wird die Suche nach einem geeigneten Rechtsbeistand sein, der den Verein bereits im Vorfeld des zu erwartenden Planfeststellungsverfahrens begleiten soll.

Für den Verein sehr erfreulich zeichnete sich bereits zur Gründungsversammlung eine Mitgliederzahl von annähernd 200 Personen ab.



Der neue Vereinsvorsitzende Stefan Probst bei der Gründungsversammlung

März 2011: Neues aus dem Planungsdialog:...

1) Antrag auf Änderung der Bepunktung der Bewertungskriterien:

Im Planungsdialog sollten sämtliche Varianten nach bestimmten Kriterien bepunktet werden. Zwar sollte keine direkte Abstimmung über die Trassenwahl stattfinden, Herr Präsident Lichtenwald hat es aber sehr schön

formuliert, dass über die Punktbewertung klar abzulesen ist, welche Haltung die Planungsgruppe einnimmt. Der vorliegende, von der Mehrheit der stimmberechtigten Teilnehmer unterzeichnete Antrag lehnt die von der ABDS vorgeschlagene Bepunktung ab und fordert eine teilweise Neubepunktung.

Als Reaktion erklärt die Autobahndirektion, dass die von der Mehrheit geforderte Punktbewertung alternativ in der übergeordneten Planungsgruppe am 16.02.2011 diskutiert wird.

2) Offener Teilnehmerbrief an Staatsminister Herrmann

Der von den Teilnehmern mehrheitlich unterzeichnete offene Teilnehmerbrief, unterstreicht die Forderung, dass die Nordumfahrung Piding in der Planungsgruppe BGL mehrheitlich abgelehnt wird.

3) Abschlussbericht der Planungsgruppe BGL an die übergreifende Planungsbegleitung am 16.02.2011

Unter Punkt 2.5.3 sprechen sich die Gemeinde Anger, die IG Autobahnfreier Högl, die BI Bürger setzen Grenzen, der Bauernverband, der Bund Naturschutz und das Aktionsbündnis Högl tunnel konkret gegen die Nordumfahrung aus

Die Gemeinde Piding und die IG Chance für Piding sprechen sich für eine Nordumfahrung aus.

Die Stadt Bad Reichenhall, das Landratsamt BGL, die Gemeinde Teisendorf, die BI Neukirchen und die Autobahndirektion Südbayern gaben keine direkte Stellungnahme ab und berufen sich auf die Punktbewertung.

Die IHK war seit der 3.Sitzung des Planungsdialoges nicht mehr anwesend.

[Anlage 1: Antrag auf Änderung](#)

[Anlage 2: Offener Teilnehmerbrief](#)

[Anlage 3: Abschlussbericht](#)



IG Autobahnfreier Högl äußert Unmut über Vorgehen der Gemeinde

Kritisierte Pressemitteilung der IG erst nach Aufhebung der Nichtöffentlichkeit

In keiner Weise einverstanden ist die IG Autobahnfreier Högl mit der Pressemitteilung der Gemeinde Piding, in der der IG im Zusammenhang mit der mittlerweile fertiggestellten Ortsentwicklungsplanung Anmaßung und Verstoß gegen Vereinbarungen vorgeworfen wird. Zu Beginn des Piding Ortsentwicklungskonzepts wurde zwischen den Teilnehmern vereinbart, ein halböffentliches Verfahren zu wählen. Jeder Teilnehmer sollte dabei während des Verfahrens den Bevölkerungsteil, den er zu vertreten hatte über den aktuellen Sachstand informieren, auf eine allgemeine Pressearbeit sollte jedoch verzichtet werden. Nach der letzten Sitzung der Ortsentwicklungsplanung wurde vereinbart, dass zunächst der Gemeinderat in einer nichtöffentlichen Sitzung über die Ergebnisse der Ortsentwicklung informiert werden sollte. Erstaunlich ist es, wenn die IG Chance für Piding Internas aus dem Sitzungsverlauf vor der nichtöffentlichen Sitzung des Gemeinderates und vor Aufhebung der Nichtöffentlichkeit an die Presse weiter gibt. Erstaunlicher ist es, dass dieses Verhalten von der Gemeinde anscheinend akzeptiert und für richtig befunden wird. Am allererstaunlichsten aber ist es, wenn nach Aufhebung der Nichtöffentlichkeit in der Gemeinderatssitzung die IG Autobahnfreier Högl wegen Anmaßung von eben jener Gemeinde an den Pranger gestellt wird. Es ist wohl verständlich und legitim, dass eine Interessengemeinschaft, die einen Großteil Ihrer Zielsetzungen in der Ortsentwicklungsplanung verwirklicht sieht, diese Botschaft nach Aufhebung der Nichtöffentlichkeit auch verbreiten möchte. So ist es natürlich für die IG Autobahnfreier Högl erfreulich, dass eine Mehrheit des Fachgremiums der Meinung war, dass eine sinnvolle Zukunft Piding eng verbunden ist mit einem bedarfsorientierten, flächensparenden Ausbau der A8 mit 4+2 Fahrspuren ohne Standstreifenaktivierung auf der bereits bestehenden Autobahntrasse; eine Mehrheit übrigens, die sicher auch die Bevölkerungsmehrheit in Piding widerspiegelt. Eben jene Mehrheit war im Gremium auch der Meinung, dass eine

trassenunabhängige Ortsentwicklung nach dem Motto, ich blende mal kurz die Autobahn weg und lege dann fest wo künftig am sinnvollsten Wohnungen gebaut und wo Gewerbe angesiedelt wird, eben nicht möglich ist. Falls diese Sichtweise überhaupt zur berechtigten Kritik Anlass gibt, sollte die Gemeinde diese aber auch direkt an die Mehrheit des ehrenamtlichen Fachgremiums richten, übrigens ein Gremium, das die Gemeinde unter Hinzuziehung mündiger Bürger und Ortsteilvertreter selbst gewollt und beauftragt hat. Die IG Autobahnfreier Högl ist hierfür als außenstehender Beobachter jedenfalls der falsche Adressat. Gleichwohl bleibt festzuhalten, dass die Ortsentwicklungsplanung die in dieses Fachgremium gesteckten Erwartungen aus Sicht der IG Autobahnfreier Högl erfüllen konnte und ein tragfähiges Konzept für Piding's Zukunft erarbeitet wurde.

Bild Rechts:

Die von der IG Autobahnfreier Högl nach Plänen der Autobahndirektion erstellte Gerüstkonstruktion bildet den Querschnitt einer sechsstreifigen Autobahn auf der Nordumfahrung wahrheitsgetreu nach.



Mehrheit für Bestandsausbau der A8 mit 4+2 Fahrstreifen

Ergebnisse der Pidinger Ortsentwicklungsplanung von der IG Autobahnfreier Högl mit Freude vernommen. Mit der Vorstellung im Gemeinderat wurde die Ortsentwicklungsplanung der Gemeinde Piding in der vergangenen Woche zum Abschluss gebracht. Nach Aufhebung der Nichtöffentlichkeit informiert die „IG Autobahnfreier Högl“ in einer Pressemitteilung, dass die Ortsentwicklungsplanung trotz anfänglicher Skepsis die in sie gesteckten Erwartungen durchaus erfüllen konnte. In fünf Workshops wurde seit Februar dabei konstruktiv über Piding's Entwicklung bis zum Jahr 2030 diskutiert.

Anfang 2010 wurde vom Gemeinderat beschlossen, durch eine Ortsentwicklungsplanung grundsätzliche Weichen für die zukünftige Entwicklung der Gemeinde zu stellen, da derzeit klare Ziele für die Ortsentwicklung fehlen. Hierfür wurde ein Fachforum gebildet, das sich paritätisch aus politischen Gruppierungen, Interessengruppen und unabhängigen Bürgern zusammensetzte. In insgesamt fünf Workshops wurden zunächst unter Einbeziehung von Fachvorträgen zu den Themen regionale Entwicklung, Natur, Wasser, Tourismus, Wohnen, Landwirtschaft Gewerbe und Verkehr ein Leitbild für die Gemeinde entwickelt. Dieses Leitbild beinhaltet wichtige Grundsatzentscheidungen, wohin sich Piding in den nächsten zwanzig Jahren entwickeln möchte. Anschließend wurde in einer zweiten Phase versucht aus dem Leitbild aufbauend einen abgestimmten Ortsentwicklungsplan zu entwickeln. Zusammenfassend ist durchaus festzuhalten, dass die Diskussionen im Fachforum in einem vernünftigen, konstruktiven Rahmen geführt werden konnten. Kontrovers wurde erst diskutiert, als die Frage im Raum stand, ob man eine Ortsplanung abgekoppelt von zentralen Fragen, wo verläuft künftig die Autobahn und wie breit sollte die Autobahn sein, entwickeln könne. Hier war die Mehrheitsmeinung, dass dies eben nicht zielführend sein könne. Genauso wie man sich in der Ortsentwicklung mit den Themen Wohnen, Gewerbe, Wegeverbindungen und Sportmöglichkeiten beschäftigt und deren Situierung empfiehlt, so muss ein in sich stimmiges Ortsentwicklungskonzept auch Antworten und Empfehlungen zu Fragen des Verkehrs liefern.

Erfreut nimmt die IG Autobahnfreier Högl zur Kenntnis, dass sich eine Mehrheit im Fachforum dabei für einen 4+2-Ausbau ohne Standstreifenaktivierung auf der bestehenden Autobahntrasse ausgesprochen hat. Selbstverständlich kann diese Aussage lediglich eine Empfehlung an den Gemeinderat sein, der seine Stellungnahme zur Trassenführung der Autobahn im Herbst fällen muss.



Die Ergebnisse der Ortsentwicklungsplanung nähren die Hoffnung, dass ein 6+2-Ausbau der Autobahn auf Piding's Nordumfahrung niemals Realität werden wird.



Sechs Spuren für den letzten Kilometer?

Eine weitere spektakuläre Aktion lieferte die Interessensgemeinschaft Autobahnfreier Högl am 23.07.2010. Vor dem riesigen Gerüst südlich der B 20 zwischen Behindertenwerkstatt und Stadlerbauer wurde von Gegnern der Nordumfahrung ein Autobahnbetrieb simuliert.

Hierzu wurden insgesamt 100 Fahrzeuge auf der geplanten Nordtrasse vor dem Gerüst aufgefahen, aufgereiht in drei Fahrspuren Richtung Salzburg und drei Fahrspuren Richtung München.

Mit Einbruch der Dunkelheit verwandelte sich in Folge eingeschalteter Scheinwerfer die Szene in ein Auto-Lichtermeer. Die Aktion wurde mit einem einminütigen Hupkonzert beendet, womit die Teilnehmer die Erwartung verbanden, dass der Lärm bis nach Berlin dringen möge, um dem Verkehrsminister klar zu machen, dass die Pidinginger Bürger nicht bereit sind, für den letzten Autobahnkilometer zwischen München und Walsertal die Unversehrtheit des Ortsbildes der Gemeinde Piding zu opfern, ebenso wie die Existenzen vieler landwirtschaftlicher Betriebe.

Die Interessensgemeinschaft wendet sich gegen den Ihrer Ansicht nach überzogenen Autobahnausbau und argumentiert, dass gerade auf dem letzten Autobahnkilometer ein maßvoller Ausbau im Umfang von zwei Fahrspuren und einem Standstreifen ohne Weiteres ausreichend wäre, zumal ab der Österreichischen Staatsgrenze jedenfalls nur ein zweistreifiger Ausbau mit Standstreifen vorhanden ist.

Demnach sei nicht ersichtlich, weswegen gerade in Piding auf dem letzten Kilometer noch ein Groß-Ausbau erforderlich sei.

[Informationsveranstaltung mit Dr. Hunger am 30.04.2010](#)

- [Link Zur ORF Sendung](#)
- [MP3 Mittschnitt zur Sendung](#)



Die sogenannte "Nordumfahrung Piding". Ein Diskussionsbeitrag von Siegfried Hafner

Märchenfee gegen Nordumfahrung

IG Autobahnfreier Högl veranstaltet Infonachmittag für Groß und Klein

PIDING (mh) - Manchmal werden Märchen wahr und der Glaube an scheinbar Unmögliches hat es schon geschafft, Berge zu versetzen. Einen Spagat zwischen Märchen und Realität haben die Mitglieder der „Interessengemeinschaft Autobahnfreier Högl“ gemacht. Auf Initiative von Bettina Ott und weiterer IG-Mitglieder wurde am Panoramaweg ein Märchenweg gestaltet. Die Initiatorin hatte eine Geschichte verfasst, in der es darum ging, dass ein riesiges lautes Ungeheuer die Existenz der Waldwesen bedroht. Deshalb gilt als letzte Alternative: Das Ungeheuer soll sich in den Högl verkriechen. Dass es sich bei dem Ungeheuer um die Autobahn A 8 handelt muss wohl nicht erst verraten werden.

In der Vorweihnachtszeit ein brisantes Thema wie den Autobahnausbau mit einer märchenhaften Geschichte anzupacken, ist eine publikumsträchtige Idee. Das zeigte sich beim regen Besuch, denn mehrere Hundert Anwohner und Interessenten gesellten sich am Sonntagnachmittag an den Fuß des Högls, um der Aktion beizuwohnen. Vor allem aber auch um der Forderung Nachdruck zu verleihen, die Variante der Nordumfahrung zu streichen.

Die IG Autobahnfreier Högl hat sich mittlerweile den Forderungen der Gemeinde Anger und des Vereins „Aktionsbündnis Högl tunnel“ angeschlossen, die A 8 in einen Tunnel zu verlegen. Mehr als 100 Teilnehmer haben sich deshalb im Laufe der Veranstaltung auch in die entsprechenden Unterschriftenlisten eingetragen, die Mitglieder des Aktionsbündnisses verteilt. In den Ansprachen von IG-Sprecher Stefan Probst und Piding's drittem Bürgermeister Dr. Bernhard Zimmer wurde nochmals deutlich: „Wir kämpfen für den Erhalt unserer



Einen besorgten Gesichtsausdruck macht die Waldfee, die Hauptfigur des Märchenweges. Fotos: Horn

Heimat.“ Bund Naturschutz Vertreterin Rita Poser appellierte an Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer, die bestandsorientierte Ausbauvariante „Vier plus zwei“ doch nochmals ins Kalkül zu ziehen. Auch sie verdeutlichte den enormen Landverbrauch und die massiven Beeinträchtigungen bei der eventuellen Nordumfahrung am Fuße des Högls.

Gerne ließen sich die zahlreichen Besucher dann mitnehmen auf den fantasiereichen Märchenweg, den IG-Mitglieder gestaltet hatten. Auch die Behindertenwerkstätten der Lebenshilfe hatten sich an der Erstellung beteiligt. Fabel-, Wald- und Wiesenwesen sind an der rund 400 Meter langen Strecke aufgebaut. Mit viel Fantasie wurden die Stationen gestaltet. Darin

birgt sich nicht nur künstlerisches Talent, vielmehr sind sie deutliche Zeichen der Sorgen, die Bürger und Anwohner in Bezug auf den Autobahnausbau zum Ausdruck bringen.

Höhepunkt ist schließlich die „Wohnung“ der Waldfee, die ihre Behausung im Geäst großer Fichten hat. Der Gesichtsausdruck der Hauptfigur ist besorgt. Die Begründung dafür lieferte Tina Ott in ihrer Märchen-erzählung, die Groß und Klein begeisterte. Die Geschichte handelt von der Waldfee, die alle Wald- und Wiesenwesen um sich versammelt hat, denn ein stinkendes, lautes Ungeheuer bedroht ihren Lebensraum. „Wenn es kommt, dann können wir nicht länger bleiben, deshalb soll es dort bleiben, wo es ist oder sich in den Berg verkriechen“, lautete der Aufruf der Waldfee. Diesem Aufruf folgte die Versammlung, denn lauthals stimmten alle mit ein „ Du schlimmes Ungeheuer, bleib da wo Du bist oder verkrieche dich in den Berg“.

Die Teilnehmer hoffen nun, dass diese Rufe nicht ungehört verhallen. Nachdruck wurde dem Ganzen bei einbrechender Dunkelheit verliehen, denn zahllose Lichter erhellten die Nacht, sozusagen als leuchtender Fingerzeig dafür, welch massiver Eingriff in die Natur und den Lebensraum der Menschen durch den Autobahnausbau getätigt wird. Die Figuren am Märchenweg können auch weiterhin betrachtet werden und auf Infotafeln kann die Erzählung nachgelesen werden.



Jung und Alt tummelten sich am Waldrand, um der Brisanz des Themas Ausdruck zu verleihen.

Die Waldfee vertreibt das Autobahnungeheuer

Ein Märchen für Jung und Alt am neuen Märchenweg kommenden Sonntag am Piding Panoramaweg

Fast ein Jahr ist es jetzt her, dass die Gemeinde Piding von der Autobahndirektion über vollkommen überzogene Ausbau- und Anschlusspläne der Autobahn informiert wurde.

Nunmehr ist es der IG Autobahnfreier Högl gelungen einen Verbündeten zu finden, der Piding von der Last



überdimensionierter Vollkleeblätter und naturzerstörerischer Autobahntrassen befreien kann.

Die Waldfee wird kommenden Sonntag ab 14.30 Uhr versuchen das Ungeheuer in den (Högl-)Berg zu vertreiben.

Damit dieses Unterfangen auch tatsächlich gelingen kann braucht die Waldfee natürlich viele kleine und große Unterstützer, die dabei tatkräftig und lautstark mithelfen.

Treffpunkt für dieses moderne Märchen ist Sonntag, der 13.12. ab 14.30 Uhr am Waldparkplatz Panoramaweg am Högl.

Für das leibliche Wohl ist bestens gesorgt, zudem wird im Zuge der Veranstaltung auch der neue Pidinger Märchenweg mit zahlreichen holzgeschnitzten Figuren heimischer Künstler feierlich eröffnet.

Am 03.10.2009 fand im Landratsamt Berchtesgadener Land die 2. Sitzung der Arbeitsgruppe Berchtesgadener Land im Rahmen [des übergreifenden Planungsdialoges](#) zum Ausbau der A8 statt.

Thema dieser Sitzung war eine Abstimmung zum symmetrischen/asymmetrischen Ausbau der A8 sowie eine Abstimmung zum Ausbau mit zwei oder drei Fahrstreifen (jeweils mit Standstreifen) pro Richtung.

Der Sitzungsverlauf war zwar durch eine kontroverse Diskussion geprägt, die im gesamten gesehen als durchaus konstruktiv zu bewerten war.

Das von der Autobahndirektion anschließend gefertigte Protokoll der Sitzung sowie die in Umlauf gebrachte Presseerklärung spiegelten den Diskussionsverlauf jedoch verkürzt, verfälscht und wertend wider.

Aus diesem Grund wurden von acht der ca. 20 Teilnehmer des Planungsdialoges ein offener Brief verfasst, der das Vorgehen der Autobahndirektion scharf kritisiert und nachfolgend veröffentlicht ist.

Plakataktion im Herbst 2009

Unsere diesjährige Plakataktion läuft.

Sie erfährt wegen des frühen Wintereinbruchs hier im Berchtesgadener Land vielleicht durch sein Dräuen eine besonders ernsthafte Markierung, ist er doch mit seinen harschen Wettereinlagen nicht gerade geeignet, als ausgesprochener Spaßvogel zu gelten, was allerdings dem Ernst der Situation, in der sich die Diskussion um den Verlauf der A8 befindet, allen Ernstes Rechnung trägt.

Durch unsere Aktion hoffen wir zum einen, u.a. mit der Durchnummerierung der einzelnen Plakate von 1–9, die alle sehr verschieden in der Aussage gestaltet sind, eine gewisse Neugier auf die geäußerten Argumente, die sich hinter dem Plakativen verbergen, hervorzurufen.

Zum anderen haben wir versucht, durch die Art der Aufbereitung der dahinter liegenden Argumente ein Nachdenken über die weitreichenden Konsequenzen fehlerhafter oder gar verhängnisvoller Entscheidungen anzuregen. Manch ein durch die Formulierung aufflackerndes Bild könnte Anregungen geben, inwieweit „Unser kleines Piding“ in enger Problem-Verwandtschaft zur großen, weiten Welt steht oder umgekehrt, in welcher Weise weltläufige Dinge, internationale Vorkommnisse oder vom Öffentlichkeitsinteresse getragene Bekanntheiten hineinreichen in unsere Piding „Stuben“.

Spaß macht der Verantwortungsdruck weiß Gott nicht, sich mit der Trassenführung der A8 auf eine weitreichende Zukunft festlegen zu müssen,

weitreichend im Hinblick auf eine notwendig immer drängender werdende neue Bewusstheit von Umwelt, weitreichend durch immer mehr sich aufdrängende Einsichten in die Erhaltung und Pflege von Kulturland, was nicht zuletzt in den landschaftspflegenden und nahrungserzeugenden Tätigkeiten unserer Landwirte grundlegend verankert sein sollte und nicht zuletzt auch

weitreichend im Hinblick auf das, was wir an Lebensqualität in unseren Landen erarbeitet haben und nun durch nachhaltige Entscheidungen in ihrem Blühen nicht behindert, sondern vervollkommen sehen sollten.

Für jeden in seinem Eck, mit gemeinsinniger Verbundenheit aller Beteiligten, mit mitfühlendem Ausgleich für Unabänderliches, aber auch mit dem Mut eines kreativen Neudenkens von bisher Ungedachtem, so daß sich vielleicht mit einem Streich der Knoten des Berchtesgadener Landes lösen ließe.

Angesichts dieses Aufrufes kann der Südrand des Högl's nicht etwa dran glauben müssen, denn das widerspräche allen Maximen von oben genannten Zukunftsforderungen.

Das teuerste Gut darf uns nicht durch billige Überlegungen später teuer zu stehen kommen; teuer deshalb, weil dann die Wiedergutmachung nicht billig sein wird, denn das teuerste Gut ist ohnehin nicht zu bezahlen.

Gundo Vent



IG Autobahnfreier Högl zu Besuch im Isental

Zu einem Informationsaustausch trafen sich Mitglieder der IG Autobahnfreier Högl, die sich gegen die Nordumfahrung im Bereich Piding ausspricht, mit der Aktionsgemeinschaft gegen die A94 aus dem Isental, wo der Beginn der Bauarbeiten der A94 auf der sog. Isentaltrasse mehr als 30 Jahre verhindert werden konnte. Das Isental, ca. 40 km östlich von München gelegen ist seit Jahrzehnten Zankapfel zwischen Autobahndirektion und einer Bürgerinitiative um Heiner Müller-Ehrmann, die den Beginn der Bauarbeiten der A94 mehr als 30 Jahre verzögern konnte.

Ähnlich wie im Bereich Piding stehen auch östlich von München zwei Ausbauvarianten der A94 im Fokus:

Entweder ein Ausbau der bestehenden B12 zur Autobahn oder, wie von der Autobahndirektion gewünscht, eine komplette Neutrassierung der Autobahn auf eine Länge von ca. 40 km durch das malerische Isental. Bei einem Besuch im Holzwirt direkt an der von der Autobahndirektion gewünschten Trasse erhielten die Besucher aus Piding viele interessante Einblicke in eine Thematik, die in Piding noch in den Kinderschuhen steckt. Heiner Müller-Ehrmann machte in vielen Anekdoten deutlich, dass der Kampf David gegen Goliath aufgrund der unerschöpflichen finanziellen Ressourcen der Autobahndirektion zwar oft mühsam sei, es aber andererseits unglaublich zusammenschweiße mit zahlreichen Aktivitäten dem Goliath die Stirn zu bieten. Mut machte Müller-Ehrmann seinen Besuchern insofern, dass in Piding die Trassenentscheidung ja noch völlig offen sei.

Diese Zeit müsse jetzt genutzt werden durch vernünftige, sachliche Argumentation die Autobahndirektion davon zu überzeugen, dass es für Piding bessere Möglichkeiten gibt, als eine gewachsene Kulturlandschaft für die Autobahn zu opfern. Gleichzeitig betonte Müller-Ehrmann, dass man jedoch nicht so blauäugig sein dürfe, dass ein Autobahnneubau, egal bei welcher Ausbauvariante, ohne gerichtliche Auseinandersetzungen abgewickelt werden kann. Es gelte vielmehr bereits jetzt die Zeit nutzen sich Gedanken über mögliche Vermeidungsstrategien, wie das sinnvolle Aufstellen von Klagegemeinschaften oder die frühzeitige Einbeziehung von Privatgutachtern zu machen. Überregional war es Heiner Müller-Ehrmann wichtig zu erwähnen, dass er mit einer stagnierenden Verkehrsentwicklung in Deutschland rechnet.

So seien die in Deutschland gefahrenen Personenkilometer (inkl. LKW) in den Jahre 2001 – 2008 insgesamt lediglich um 1,3% gestiegen. Warum, so die Frage, müsse unbedingt an einem 6-streifigen Ausbau einer Autobahn festgehalten werden, wenn selbst die von der Autobahndirektion benutzten Gutachten von einem Verkehrsaufkommen ausgehen, das mit 4 Fahr- und 2 Standstreifen auch in 25 Jahren spielend bewältigt werden kann?

Sichtlich beeindruckt von den Erfahrungen im Isental traten die Pidinger schließlich die Rückreise ins heimische Berchtesgadener Land an.



Bildunterschrift:

Im Isental regt sich seit mehr als 30 Jahren der Widerstand gegen den Neubau der A94

Lebenshilfe ist gegen Nordumfahrung

Piding. Deutliche Worte zum Ausbau der A 8 kamen bei der Jahresversammlung der Lebenshilfe vom Vorsitzenden Oswald Lerach.

Die Lebenshilfe spricht sich gegen die Variante der Nordumfahrung entlang des Högl aus, denn hier würde die Trasse rund 120 Meter an der Behindertenwerkstätte vorbeiführen.

In einem Anschreiben an die Autobahndirektion wurden laut Lerach sachliche Argumente vorgetragen. (mh)

Informationsversammlung der IG Autobahnfreier Högl - Untertunnelung der Nordumfahrung ist ein Luftschloss

Kritik am Städteplanungsbüro der Gemeinde – Ja zum Angerer Högl-tunnel

Zentrales Thema der jüngsten Vollversammlung der IG Autobahnfreier Högl war die Frage, inwieweit die in letzter Zeit vieldiskutierte Tunnellösung im Bestand oder eine fast vollständige Untertunnelung der Nordumfahrung illusionär sind oder tatsächlich verwirklicht werden könnten. Der Sprecher der IG Stefan Probst berichtete dabei vom jüngsten Besuch der IG bei der Autobahndirektion, wo eine Untertunnelung der Nordumfahrung in dieser Länge als technisch nicht durchführbar abgelehnt wurde.

Probst verglich in seinem Vortrag die ins Spiel gebrachte ca. 2 km lange Untertunnelung der Nordumfahrung mit einer havarierten Arche-Noah, da der Tunnelleingang in das Überschwemmungsgebiet der Stoißer-Ache gelegt wurde. Die vorgeschriebene Höchststeigung bewirke zudem, dass der Tunnel, kaum sei unter der Erde verschwunden, zum Walserberg hin auch schon wieder auftauchen müsste, und höchstens als oberirdischer

Betonsarg das Landschaftsbild zieren könnte. Bei realistischer Betrachtung bleibt eben nur der von der Autobahndirektion vorgeschlagene ca. 400 Meter lange Rumpftunnel übrig, der höchstens als Feigenblatt einer durch eine intakte bäuerliche Kulturlandschaft gefräßten oberirdischen Trasse dienen kann. Für die Autobahndirektion sei das Planen einer Autobahn reine Mathematik, die reine Umsetzung gesetzlicher Zwänge wie der Lärmschutzverordnung.

Warum sollte, wenn es aus Sicht der Autobahndirektion keine Rechtfertigung und keine Zwänge für einen Tunnel gibt, aus reiner Nächstenliebe im freien Naturraum ein Tunnel gebaut werden?

Ganz anders sehen laut Probst die Zwänge auf der Bestandstrasse aus, wo die Autobahndirektion unter den gesetzlichen Vorgaben und unter massivem Druck Lösungen anbieten muss, die eben nicht so aussehen wie eine zweite Berliner Mauer. Nur beim Ausbau im Bestand ist es möglich eine für alle Pidinger Bürger optimale Tunnellösung auch glaubhaft zusammen einzufordern und nicht den Pidings Norden zu opfern. Kritik übte Probst im Anschluss an dem von der Gemeinde beauftragten Städteplanungsbüro aus München. Die Vorgehensweise, ein Bewertungsschema zu entwickeln, bei dem sich der Gemeinderat die Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten erarbeiten kann, sei sicher zu begrüßen. Wenn das beauftragte Planungsbüro diese Wertung aus seiner Münchner Sicht in einer öffentlichen Gemeinderatssitzung vorwegnimmt, erübrigt sich jedoch der Versuch, sich unvoreingenommen der Materie nähern zu können. In seinem Vortrag äußerte Probst die Hoffnung, dass es in Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro wenigstens gelingen möge, zu erkennen, dass eine Nordumfahrung aus ortsplanerischer Sicht eine Katastrophe wäre.

So sei das propagierte Zusammenwachsen zweier eigenständiger Orte allein schon durch den vorhandenen Gewerbekeil von der B20 zum Gänslehen von vornherein zum Scheitern verurteilt. Die propagierte Entwicklungsmöglichkeit für Wohnbebauung beschränke sich auf wenige Parzellen entlang der alten Trasse, da eine weitere Bebauung südlich der Lattenbergstraße durch Hochwassergefährdung kaum möglich ist.

Eine größtenteils oberirdisch verlaufende Nordumfahrung, und nur so kann eine Variante im Norden technisch umgesetzt werden, öffne alle Schranken für eine Industrie- und Gewerbeansiedlung in diesem Bereich und eine Preisgabe der letzten Pidinger Kulturlandschaft. Eine irgendwann vielleicht sinnvolle Wohnbebauung an Pidings Sonnenseite könne und werde es dann für die nachfolgende Generation nicht mehr geben. Wer sehenden Auges diese Gefahr erkenne und trotzdem nach dem Sankt-Florians Prinzip handele, jede Autobahn ist gut, die nur weit genug von mir weg ist, diene nicht dem Allgemeinwohl. Laut Probst sei es durchaus legitim, wenn einige Anwohner an der Bestandstrasse auch materiell von der Wertsteigerung ihres Grund und Bodens profitieren.

Dass dieser persönliche Gewinn einzelner jedoch sorgfältig mit der Existenzgefährdung von vielen Landwirten abgewogen werden muss liege für Probst auf der Hand. Im Anschluss Probsts Ausführungen folgte ein Vortrag von Pidings 3. Bürgermeister Dr. Bernhard Zimmer, der Zweifel daran hegte, ob ein Ausbau der Autobahn mit drei Fahrstreifen mit Standstreifen wirklich erforderlich sei. Vielmehr würde mit dem Argument, nur der Vollausbau führe auch zu optimiertem Lärmschutz, Angst geschürt, die letztlich absolut unbegründet sei. Absolut dem Allgemeinwohl des ganzen Stoißer Achantals diene der Vorschlag der Gemeinde Anger, den Högl auf eine Länge von ca. 8 km zu untertunneln.

Christian Zartner stellte das Projekt im Anschluss kurz vor und stieß hierbei auf ungeteiltes Interesse.

Dass dieser Vorschlag nur realisierbar ist, wenn die drei beteiligten Gemeinden Piding, Anger und Teisendorf an einem Strang ziehen, war allen Zuhörern klar. Die IG Autobahnfreier Högl jedenfalls möchte die Angerer Bemühungen in Zukunft tatkräftig unterstützen und auch das Gespräch mit der in Piding konkurrierenden IG Chance für Piding suchen. Vielleicht erkenne ja auch die IG Chance für Piding die wirkliche Chance, fast alle Pidinger mit nur einer Stimme sprechen zu lassen und verschließe sich nicht der Möglichkeit, den Dorffrieden auf diese Art wiederherzustellen.



Interessengemeinschaft Autobahnfreier Högl für Tunnellösung im Bestand

Sprecher der IG zu Gast bei der Autobahndirektion Südbayern

Zu einer äußerst informativen Arbeitskreissitzung trafen sich die Mitglieder der Interessengemeinschaft Autobahnfreier Högl um den Besuch ihrer Sprecher bei der Autobahndirektion Süd in München Revue passieren zu lassen.

In einem gut zweistündigem kurzweiligem Gespräch standen für die Autobahndirektion dabei der Leiter der Planung Bau Dr. Ing. Wolfgang Wüst sowie der für den hiesigen Bereich zuständige Sachgebietsleiter Christian Rehm der Interessengemeinschaft Rede und Antwort.

Zentraler Kern des Gesprächs war die Frage, inwieweit die ins Gespräch gebrachten Tunnellösungen, sei es nun die Volluntertunnelung der Bestandstrasse oder die zwei km lange Untertunnelung der Högltrasse, technisch umsetzbar seien.

Nach Auskunft der Autobahndirektion gilt es bei beiden Varianten eine Reihe von Schwierigkeiten zu umschiffen.

Grundsätzlich sei jedoch zu erklären, dass bei den Themen Hochwasserschutz, Beeinträchtigung des FFH-Gebietes Saalachau und Ausgleichsflächen Lösungsmöglichkeiten bestehen und somit beide Varianten aus technischer Sicht realisierbar sind.

Dass beide Varianten von der Autobahndirektion von der Kostenseite her als kritisch betrachtet werden, kam für die Sprecher der Interessengemeinschaft Autobahnfreier Högl wenig überraschend.

Erfreulich war die Aussage der Autobahndirektion, dass die bei der Högltrasse vorgesehene Einhausung an der Panoramasiedlung, sicherlich auch auf Druck der Interessengemeinschaft, mittlerweile als überfüllter, geschlossener Trog denkbar ist, über den der Nesselalgraben geführt würde.

Auf die Frage, ob die Fläche oberhalb des Troges für die Landwirtschaft nutzbar sei, kam die Antwort, dass dies als eher unwahrscheinlich anzusehen sei, da die Flächen in jedem Fall vom Bund erworben werden müssten und entsprechende Rückpachtverträge juristisches Neuland wären.

Zudem sei die vorgesehene Überfüllhöhe des Troges für eine landwirtschaftliche Nutzung zu gering.

Bezüglich der Frage, ob im Falle einer Tunnellösung im Bestand der innerörtliche Verkehr aufrechterhalten werden kann, bekamen die Sprecher die Antwort, dass der innerörtliche Fußgänger- und Radverkehr zu jeder Zeit garantiert werden kann und eine Schulweggefährdung ausgeschlossen werden kann.

Der innerörtliche Autoverkehr könne erst im Rahmen der Detailplanung endgültig beurteilt werden.

Enttäuscht wurden die Erwartungen der Interessengemeinschaft bei der Frage, wann die entsprechenden Berechnungen für die Tausch- und Ausgleichsflächen vorlägen.

Hier wurde seitens der Autobahndirektion erklärt, dass diese Berechnungen im Zuge des anstehenden Raumordnungsverfahrens bis Mitte dieses Jahres ermittelt werden.

Bestätigt wurde lediglich, dass der Landverbrauch auf der Bestandstrasse wesentlich geringer ausfallen würde.

Einvernehmen herrschte in der Interessengemeinschaft hinsichtlich der Bewertung der bei der Autobahndirektion gewonnen Erkenntnisse.

So hat die von Interessengemeinschaft angestoßene Diskussion über den Erhalt der Kulturlandschaft am Högl sicher auch die Autobahndirektion erreicht und für dieses Thema sensibilisiert, wie das Umdenken bei der ursprünglichen Betoneinhausung am Panoramaweg in eine geschlossene, überfüllte Troglage beweist.

Große Einigkeit bestand in der Interessengemeinschaft, dass die in den Varianten 1-4 dargestellten Ausbaupläne am Bestand (Ausbau ohne/mit abgesenkter Gradienten, Einhausung, offene Troglage) ebenso eine Zumutung für Pidings Bürger darstellen, wie die Variante 6, wo eine größtenteils oberirdische Nordumfahrung Pidings vertreten wird.

Nur eine Tunnellösung schafft für Piding die Voraussetzungen, Tourismus und Wirtschaftskraft dauerhaft in Einklang zu bringen und dem Ruhe- und Erholungsbedürfnis aller Pidingler Rechnung zu tragen.

Dass hierfür eine Tunnellösung an der Bestandstrasse die für Piding optimalere Variante ist, liegt für die Interessengemeinschaft Autobahnfreier Högl angesichts des immensen Flächenverbrauchs bei einer Nordumfahrung auf der Hand.

Getreu dem Motto „Landgewinn statt Landverschwendung“ stünden in Pidings Ortsmitte plötzlich (Grün-)Flächen für die Allgemeinheit zur Verfügung, ohne den Bauern an Pidings Nordrand die Existenzgrundlage zu entziehen.

Der ins Feld geführte Einwand, dass eine landwirtschaftliche Nutzung der Flächen oberhalb eines Högl-Tunnels möglich sei, sind durch die klaren Aussagen der Autobahndirektion widerlegt.

Zudem bestünden für die direkt betroffenen Grundeigentümer an der Bestandstrasse die gleichen Aufwertungen Ihrer Grundstücke, wie bei einer Verlegung der Autobahn an Pidings Nordrand.

Der persönliche Gewinn einzelner müsste so nicht durch die Existenzgefährdung eines ganzen Berufsstandes teuer erkauft werden.

Von der Autobahndirektion ins Feld geführte technische Probleme während der Bauzeit können und dürfen keine Argumente gegen eine für Piding optimale Ausbaulösung sein, die für Jahrzehnte Fakten schafft.



PRESSEMITTEILUNG

IG Autobahnfreier Högl zeigt dem Pidingler Rathaus die gelbe Karte

Viele Pidinger Bürger und die Interessensgemeinschaft Autobahnfreier Högl, welche gegen die Ausführung der Nordumfahrung Pidings eintritt, sind verstimmt über den von der Gemeinde Piding am 21.02.2009 in alle Haushalte verteilten Gemeindereport, worin der Bürgermeister die Pidinger Öffentlichkeit über die der Gemeinde bekannten und bearbeiteten Fakten zu den unterschiedlichen Planungsvarianten des Autobahnausbaus unterrichtet. Hierin betont der Bürgermeister zwar den Versuch einer neutralen Darstellung, einer emotionslosen sachlichen Diskussion und die Notwendigkeit der Fairness, doch ist nach Ansicht der IG Autobahnfreier Högl Aufmachung und Stil des Gemeindereports bereits als einseitige und unsachliche Parteinahme für eine Nordumfahrung der Autobahn anzusehen. Aus diesem Grund hat sich die Interessensgemeinschaft an den Pidinger Bürgermeister mit folgendem offenen Brief gewandt:

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Holzner,

Sie haben sich mit dem Gemeindereport am 21.02.2009 an die Pidinger Öffentlichkeit gewandt, mit dem Ziel einer neutralen, sachlichen und fairen Information auf Basis zusammen gestellter Fakten. Diese Zielsetzung ist aus unserer Sicht lobenswert, leider jedoch verfehlt, weil auch der unbefangene Leser deutlich den Eindruck gewinnen muss, dass seitens des Rathauses klar erkennbar die Ausbauvariante einer Nordumfahrung bevorzugt wird. Solche Präferenzen widersprechen zwar Ihrer Aussage, dass seitens der Gemeinde noch keine Entscheidung getroffen wurde, müssen aber wohl als legitim hingenommen werden. Nicht hinnehmbar ist jedoch die Art der Gegenüberstellung der einzelnen Planungsvarianten, bei der u.E. gezielt und unsachlich auf die Realisierung der Nordumfahrung und auf Vermeidung des Bestandsausbaues hingearbeitet wird.

Hierzu nur zwei Beispiele:

In Variante 3, die einen bestandsorientierten Ausbau mit Einhausung vorsieht, wird in den drei dazu beispielhaft beigelegten Lichtbildern von Einhausungen ein unansehnliches Betonbauwerk dargestellt als Beleg dafür, wie störend eine solche Einhausung in der Landschaft wirken kann.

Auch für die Planungsvariante 6, die Nordumfahrung Piding, ist von der Autobahndirektion eine Einhausung vorgesehen. Statt auch für diese Einhausung nunmehr die vorstehend gezeigten Lichtbilder aufzuführen, verwendet nun die Gemeinde als Ausführungsbeispiel einmal den Umweltschutz Tunnel in Lieferung, wobei es sich um einen Autobahntunnel in geschlossener Troglage handelt, also etwas vollkommen anderes, als die von der Autobahndirektion geplante Einhausung. Noch weitaus irreführender ist das dritte Bildbeispiel, worin der Tunnel Reinertshof der BAB 7 gezeigt wird als Beleg dafür, wie eine Autobahn im Boden verschwindet und nichts als grüne unberührte Landschaft zu sehen ist. Wir halten fest, dass der gleiche Sachverhalt der Einhausung in einen Fall (bestandsorientierter Ausbau) als scheußliche Bausünde dargestellt wird und im anderen Fall (Nordumfahrung) als naturverträgliche Ideallösung suggeriert wird.

Ein zweites Beispiel:

Die Planungsvariante 5 sieht einen bestandsorientierten Ausbau in geschlossener Troglage vor.

Gezeigt werden u.a. eine hässliche Tunnelleinfahrt sowie zwei Lichtbilder von Großbaustellen, offensichtlich um Belastungen für die Gemeinde während der Bauzeit in den Vordergrund zu stellen.

Nach der Systematik einer fairen und sachlichen Information wäre es geboten gewesen, für die Planungsvariante 5 ebenfalls die freundlichen Bilder zu verwenden, die der Darstellung der Nordumfahrung (Variante 6) unterlegt wurden.

Wie uns Reaktionen von Gemeindebürgern zeigen, ist bei weitem nicht nur uns die unausgewogene Darstellung im Gemeindereport unangenehm aufgefallen. Wir haben die Hoffnung, dass es sich bei obigen Beispielen nur um ein Versehen der Gemeindeverwaltung handelt und um keinen gezielten Manipulationsversuch.

Wir dürfen abschließend versichern, dass unsere Gemeinschaft um einen korrekten Umgang mit den Vertretern anderer Meinung bemüht ist, diesen Kontakt und das Gespräch zu der konkurrierenden Interessensgemeinschaft sucht. Um es in der Sprache des Sports auszudrücken, ist unsere Gruppe um Fairplay bemüht, muss aber feststellen, dass die Gemeinde, welche allenfalls neutraler Schiedsrichter sein sollte, mit ihrem Gemeindereport bereits ein Foul begangen hat. Insofern erhält das Rathaus von uns hiermit die „Gelbe Karte“. In der Hoffnung, dennoch weiterhin gedeihlich zusammenzuarbeiten, verbleiben wir mit freundlichen Grüßen

IG Autobahnfreier Högl
Stefan Probst

Leserbrief der Interessengemeinschaft Autobahnfreier Högl – Piding schützt seine Kulturlandschaft

Die gestrige Pressemitteilung der Initiative Ausbau A8 bedarf aus Sicht der Interessengemeinschaft Autobahnfreier Högl einiger Klarstellungen.

So ist die Unterstellung, dass ein Ausbau auf der Bestandstrasse den Weg zur Errichtung eines Güterterminals in Piding Norden ebnet, schlichtweg falsch.

Vielmehr schafft erst eine, hoffentlich nie realisierte, Högltrasse die infrastrukturellen Voraussetzungen für dieses abzulehnende Großprojekt.

Die in der Interessengemeinschaft Autobahnfreier Högl zusammengeschlossenen Landwirte im Bereich des angedachten Güterterminals werden sich jedenfalls gegen dieses Großprojekt nur solange zur Wehr setzen können, solange Ihnen nicht durch eine Autobahn entlang der Högltrasse die Existenzgrundlage entzogen wird.

Eine Enteignung der betroffenen Landwirte ist für ein Güterterminal, im Gegensatz zur Autobahn, nicht möglich.

Bei entsprechender logistischer Planung durch die Autobahndirektion kann der Ausbau der Bestandstrasse im Ortsbereich Piding innerhalb weniger Monate realisiert werden, ohne innerörtliche Straßen- und Radwege abzuschneiden.

Dem an die Wand gemalten Schreckensszenario einer vierjährigen Großbaustelle entlang der Ganghoferstraße muss so entschieden widersprochen werden.

Ebenso unrichtig ist, dass zum Ausbau der Bestandstrasse in geschlossener Troglage Grundwasserabsenkungen erforderlich sind.

Bereits beim unterirdischen Ausbau des Münchner Stachus vor mehr als 40 Jahren (!!!) mit einer Tiefe bis zu 30 Metern blieben durch Vereisung des Baugrundes die Grundwasserströme unangetastet.

Falsch ist auch die Behauptung, dass der Flächenverbrauch an den Anschlussstellen beim Ausbau der Bestandsvariante höher ist als bei der Högltrasse.

Zählt man die benötigten Landwirtschaftsflächen zusammen ergeben sich ähnliche Werte.

Die ins Spiel gebrachte vollständige Untertunnelung der Högltrasse, darüber ein Blumenmeer saftigster Wiesen, gaukelt für Piding eine heile Welt vor, die es nach der Zerstörung unserer (letzten) Kulturlandschaft nicht mehr geben wird.

Für die IG Autobahnfreier Högl stellen vier der fünf von der Autobahndirektion vorgestellten Ausbauvarianten im Bestand mit bis zu 15 Meter hohen Lärmschutzwänden (!!!) keinerlei Gesprächsgrundlage dar.

Lediglich der optimierte Ausbau in geschlossener Troglage entlang der Bestandstrasse schafft für Piding die Voraussetzungen, Tourismus und Wirtschaftskraft dauerhaft in Einklang zu bringen.

Gertrud Flatscher

Rüdiger Lerach

Stefan Probst

Sprecher Interessengemeinschaft Autobahnfreier Högl – Piding schützt seine Kulturlandschaft

PRESSEMITTEILUNG

Jugendgruppe der Interessengemeinschaft „Autobahnfreier Högl“ veranstaltet Fackelwanderung

Ein eindrucksvolles und romantisches Bild bot sich den ca. 130 Teilnehmern, die einer Einladung der Jugendgruppe der Interessengemeinschaft „Autobahnfreier Högl“ gefolgt waren, als sie am vergangenen Sonntagabend in einem langen Fackelzug vom Petersplatz in Piding an die geplante Nordumfahrung Piding zum Panoramaweg zogen.

Dort war auch die geplante Trasse mit Fackeln ausgesteckt, so dass deutlich sichtbar wurde, wie nach der vorliegenden Planung direkt unterhalb der Häuserreihe am Fuß des Högl das breite Band der Autobahn verlaufen wird.

Als Sprecher für die Jugendgruppe hatte Peter Probst die Beweggründe zur Einladung für diese Versammlung dahingehend zusammen gefasst, dass Piding's Jugend auch in Zukunft die Möglichkeit haben möchte, an sonnigen Höglhängen Mountainbike zu fahren, dort zu zelten und spazieren zu gehen, anstatt über hohe Lärmschutzzäune an der Autobahn die LKWs zu zählen. Piding's Jugend kämpfe um den Erhalt des Naherholungsgebietes Högl.

Die große Schar der Interessenten konnte sich vor und nach der stimmungsvollen Wanderung am Petersplatz bei Würsteln und warmen Getränken stärken, so dass mit Ende der Versammlung um 20.00 Uhr die Teilnehmer den Eindruck einer gelungenen Veranstaltung mit nach Hause nahmen, überzeugt vom aner kennenswerten Engagement der Piding' er Jugend.

Interessengemeinschaft gegen Högltrasse gegründet

150 Piding' er Bürger, die sich gegen den Ausbau der A8 auf der von der Autobahndirektion vorgeschlagenen Högltrasse wenden, trafen sich im Gasthof Altwirt in Piding zur Gründungsversammlung einer Interessengemeinschaft.

Als Sprecher der Interessengemeinschaft umriss Stefan Probst in seinem Eingangsreferat kurz deren Grundgedanken:

So bündelt die Interessengemeinschaft alle Gruppen, die sich gegen einen Ausbau der A8 auf der von der Autobahndirektion vorgeschlagenen Högltrasse aussprechen und sich für einen Ausbau der Bestandstrasse in einer Tunnellösung aussprechen.

Die Interessengemeinschaft arbeitet überparteilich und steht der Frage eines vier- oder sechsstreifigen Ausbaus der Autobahn absolut neutral gegenüber. Als Interessengemeinschaft aller Piding' er Bürger nimmt sie Einfluss auf die Meinungsbildung und ist Ansprechpartner für alle verantwortlichen Entscheidungsträger.

In der anschließenden Diskussion hatte jeder Bürger die Möglichkeit, seine Gedanken zum Autobahnausbau kurz darzulegen:

So sieht Stefan Probst in der Högltrasse eine ortsplanerische Katastrophe, da Piding als kleinste Gemeinde des Landkreises auf einen sparsamen Umgang mit Grund und Boden angewiesen ist. Die Höglvariante ist ein Frevel an der Naturlandschaft, da sie mit Ausgleichsgebieten eine Fläche von 80 ha und damit fast 20% (!!!) der in Piding für die Landwirtschaft nutzbaren Böden verschlingt.

Dass deswegen einer Vielzahl von Landwirten die Existenzgrundlage entzogen wird, liegt für Stefan Probst auf der Hand. Der Högl als Naturschutz- und Naherholungsgebiet wird komplett zerstört, der Besitz der direkten Anlieger quasi Über-Nacht entwertet. Andreas Argstatter plädierte für eine Lösung, mit der alle Piding' er Bürger leben können, der Ausbau der A8 auf der Bestandstrasse mit einer Tunnellösung ist hierfür der beste Ansatz. Thomas Honke verwies auf die Parallelität des Ausbaus an der A96, wo die Autobahntrasse z.B. beim Ammersee in der Tiefe eingedeckelt wurde und oberirdisch neue Freiflächen entstanden.

Kritik an der „wüsten“ Informationsveranstaltung der Autobahndirektion übte Dr. Bernhard Zimmer, da der Vortrag in manipulatorischer Weise die Högltrasse als einzige Rettung anpries, ohne substantiell auf deren Nachteile einzugehen. Sehr erstaunlich ist es für Bernhard Zimmer, dass Max Aicher den Ausbau der Bestandstrasse mit Tunnellösung für 90 Mio € anbieten kann, die Autobahndirektion hierfür aber 165 Mio € veranschlagt.

Wolfgang Erhard merkte an, dass weder die Gemeinde Piding noch die Autobahndirektion den Tauschgrund besitzen, der für die Entschädigung der Bauern notwendig ist, zudem ist ungeklärt, woher die Ausgleichsflächen kommen sollen.

Die Einschaltung von überregionalen Medien wie des Bayerischen Rundfunks ist für Sepp Stumpfegger ein probates Mittel, die Arbeit der Interessengemeinschaft zu unterstützen. Für Rüdiger Lerach werden durch den immensen Flächenverbrauch der Högltrasse viele Landwirte zur Aufgabe gezwungen.

Das Gebiet von der geplanten Högltrasse bis zur B20 wird zur Spielwiese von Grundstücksspekulanten mit einer mittelfristigen Gewerbeansiedlung entlang der neuen Autobahn, eine sinnvolle Ortsentwicklung wird für immer verhindert. Für Erheiterung im Saal sorgte Lerachs Vorschlag, die von der Autobahndirektion an der Panoramasi edlung vorgesehene oberirdische 500-Meter Betoneinhausung der Trasse nach Ihrem Schöpfer in der Autobahndirektion Rehm-Bogen zu benennen.

Paul Rauscher verwies im Anschluss auf die immense Bedeutung des Högl im Bereich Natur- und Gesundheitsschutz. Auf die Frage von Herbert Kothe, wer die letztendliche Entscheidung über die Trassenführung trifft, antworten die vier anwesenden Gemeinderatsmitglieder gleichlautend, dass letztendlich die Autobahndirektion verantwortlich zeichnet, das Votum des Pidinger Gemeinderats aber von grundlegender Bedeutung ist.

Nach Abschluss der Diskussion einigte sich die Versammlung einstimmig auf die Formulierung eines Ziels der Interessengemeinschaft, nämlich die Verhinderung des Ausbaus der A8 auf der von der Autobahndirektion vorgeschlagenen Högltrasse und stattdessen den Ausbau der Bestandstrasse in einer Tunnellösung.

Mit der Bestimmung von Mitgliedern der zu bildenden Arbeitskreise und der Vorankündigung eines voraussichtlichen Trassenfrühstücks mit Sepp Daxenberger am 08. Februar endete eine ereignisreiche Gründungsveranstaltung.



Sieht so Pidings künftiger Eingang ins Naturschutzgebiet am Högl aus? Unser Bild zeigt eine vor kurzem realisierte Autobahneinhausung an der A3 im Bereich Goldbach.

Weitere Informationen zur Interessengemeinschaft und zum Autobahnausbau können der Internetseite www.forumprofi.de/forum31084 entnommen werden.