

Bayern & seine Menschen 13

Mü. Merkur 1.6.2012

BAYERN & SEINE GESCHICHTEN

Geister-Autobahnen

Wie Bayern in den 1960er Jahren zubetoniert werden sollte

Ein tot geglaubtes Projekt geistert derzeit wieder durch die österreichischen Medien, gegen das weiland schon Luis Trenker („Sexten darf nicht zubetoniert werden“) wetterte: Italien nimmt die Planungen für die Autobahn „Alemagna“ (spricht: Alemanja) wieder auf. In Österreich spricht man von einer Zillertal-Autobahn, deren Teilstück auf italienischer Seite die A 27 von Treviso bis Ponte delle Alpi ist, die jedoch auf österreichischer Seite fortgesetzt werden soll. Das Ziel: Österreich soll östlich der Brennerroute eine neue Autobahn bekommen – eine Direktverbindung bis Venedig. Das Geisterprojekt stößt in der Alpenrepublik freilich auf eiserne Ablehnung – schließlich kann sich niemand vorstellen, Touristenorte wie Cortina d’Ampezzo, Auronzo oder eben Sexten mit einer Autobahn zuzubetonieren.

Fast in Vergessenheit ist geraten, dass die Alemagna ursprünglich sogar als Direktverbindung München-Venedig angedacht war – mit einer Autobahnroute, die über den Achensee und das Tegernseer Tal geführt hätte. In den 1970er Jahren war die Politik vor Ort alarmiert. So auch der damalige Miesbacher Landrat Wolfgang Gröbl (CSU), heute 71, der damals extra nach Kufstein reiste und den Alemagna-Anhängern die Meinung geigte. „Die waren hinterher nicht sehr glücklich.“ Zum Glück für das Tegernseer Tal waren auch die bayerischen Planungsbehörden nach der Erinnerung Gröbls von der Alemagna nicht zu überzeugen.

Zu verstehen sind die damaligen Pläne nur vor dem Hintergrund der damaligen Planungseuphorie, die die Behörden umtrieb. Der Freistaat, in den Augen vieler ein rückständiges Agrarland, sollte planmäßig mit Autobahnen aufgemöbelt und modernisiert werden. Dabei schossen die Ideen bald ins



So war's schon in den 1960er Jahren: Stau auf der A 8 bei Irnschenberg. Eine Autofahrerin füllt Benzin nach.

Kraut. In einem als Vorgriff auf das Landesentwicklungsprogramm veröffentlichten Plan von 1969 war das Autobahn-Netz noch so dicht, „dass kaum ein Landstrich weiter als 20 Kilometer von einer Autobahn entfernt lag“, wie der Historiker Alexander Gall schreibt. Gall hat vor einigen Jahren im Auftrag des Instituts für Zeitgeschichte die Erschließung Bayerns detailliert untersucht. Sein Beitrag trägt den Titel „Gute Straßen bis ins kleinste Dorf!“ – man könnte auch sagen: Autobahnen bis ins kleinste Dorf. Insgesamt sollten bis 3300 Kilometer Autobahn in Bayern gebaut werden. Zum Vergleich: Bis heute sind es 2500 Kilometer, und damals, in den 1960er Jahren, waren es noch viel weniger. Nur die A 8 Stutt-

gart-Salzburg und die A 9 München-Nürnberg-Hof waren in jetziger Länge fertig. 1966 beispielsweise wurde aber gerade erst das erste Stück der Garmischer Autobahn von München bis zur Anschlussstelle Schäftlarn freigegeben, 1969 die Verlängerung bis Wolfratshausen (ihre jetzige Länge bis Eschenlohe erreichte die Autobahn erst 1982).

Doch in der Planungseuphorie spielten Fragen wie Finanzierung oder auch Naturschutz nur eine untergeordnete Rolle. So ist es auch zu erklären, dass die Planungsbehörden eine A 98 kreierte. Erste Pläne kamen 1957 auf. Die sogenannte Voralpenautobahn sollte von Kempten über Penzberg bis Bad Aibling führen und dort auf die A 8 stoßen. Auch hier war der Miesbacher Landrat Gröbl dagegen. Er favorisierte statt-

dessen den Ausbau der B 472 mit Ortsumgehungen – wie es dann auch geschah. Ein anderer Gegner saß damals im Tölzer Landratsamt. „Wir haben die Autobahn damals konsequent abgelehnt“, sagt der damalige Staatsbeamte Karl Hofmann. Nach seinem Umzug in den Landkreis München kämpfte Hofmann bald an allen Fronten. Er gründete Anfang der 1970er Jahre die Vereinigte Bürgerinitiative südlicher Erholungsraum München, die nicht nur gegen eine 380-kV-Stromleitung und eine bei Pullach geplante Müllverbrennungsanlage der Stadt München agitierte, sondern auch gegen den sogenannten Autobahn-Südring.

Wieder so ein Projekt. Die Südumfahrung Münchens, die durch geschützte Waldgebiete führen würde, ist in einer Machbarkeitsstudie der Autobahndirektion Südbayern auf Herz und Nieren geprüft – und 2010 vom bayerischen Innenministerium auf Eis gelegt worden. Wie gesagt: auf Eis gelegt – aber nicht beendet. Mit etwas Beklommenheit wartet Hofmann auf den Tag, da der Südring aus der Mottenkiste wieder hervorgeholt wird. Und verspricht: „Wir werden weiter dagegen sein.“ DIRK WALTER