

Bei der Arbeitskreisbesprechung der Bürgerinitiative (BI) informierte der Vorsitzende Leonhard Anetseder über den derzeitigen Stand der Forderungen an die Politik und gab besonders einen Rückblick für die Jungunternehmer die neu in den engeren Arbeitskreis der BI mitarbeiten.

Die BI setzt sich zusammen aus dem Landwirtschaftl. Bezirksverein, Waldbauernvereinigungen, Molkereien, IHK und über 100 Betriebe aus der Wirtschaft mit ca. 16.500 Arbeitnehmern. Bisher wurden von den Mitgliedsbetrieben 22.000,-€ für Homepage und Prospekte ausgegeben, um ihren Forderungen Nachdruck zu verleihen.

Die BI fordert, dass die Beschlüsse von 1967 des damaligen Kreistag umgesetzt werden. Lt. Protokoll vom 01.08.1967 (**Einsichtnahme im Landratsamt Passau möglich**) Beschluss des Kreistag Passau unter der Leitung von Landrat Fritz Gerstl, SPD:

Unter II. Der Kreistag beschließt einstimmig, mit dem Bau der Kreisstraße 40 Niedersatzbach-Kastenreuth entsprechend dem im Kreisausschuß-Beschluß vom 20.07.1967 ist sofort zu beginnen.

Unter III. Planung der Straße Patraching-Salzweg-Thyrnau als späterer Autobahnzubringer: Hier Übernahme der Planungskosten entsprechend der Empfehlung des Kreisausschusses vom 20.07.1967 beschließt der Kreistag einstimmig: Für die Planung des Autobahnzubringers Patraching-Salzweg-Thyrnau wird für die Nebenkosten der Planung wie Bodenuntersuchung und dgl. ein Betrag von DM 100.000,- bewilligt (1967 waren 100.000 DM sehr viel Geld).

Der Kreistagsbeschluss vom Kreistag Passau von 01.08.1967 besteht immer noch. Dieser Beschluss wurde vor der Gebietsreform gemacht, die BI bittet Herrn Landrat Franz Meyer und den Regierungspräsidenten von Niederbayern, Herrn Heinz Grünwald, die Rechtsgültigkeit zu prüfen. Weiters wolle man wissen, ob die damals genehmigten DM 100.000,- ausgegeben wurden, und wenn ja, wofür.

Weiter heißt es im Protokoll: Für den Landkreis kommt es entscheidend darauf an, dass mit der Fertigstellung der Autobahn Regensburg-Passau der Autobahnzubringer A3 Nord Minihof Thyrnau möglichst zum gleichen Zeitpunkt fertig gestellt wird.

1972 kam die Gebietsreform. Die Gemeinden Hacklberg, Hals und Grubweg wurden der Stadt Passau zugeschlagen, und vorbei war es mit der Nordumfahrung Passau und dem Autobahnzubringer. Der nordöstl. Landkreis ist mit 50.000 Einwohnern von der Verkehrsanbindung durch die Gebietsreform im Hinblick auf die wirtschaftlichen und touristischen Verflechtungen benachteiligt. Ein Schaden für die Bürger und Naturschutz, den die Politik verursacht hat.

In der PNP vom 07. Juli 1984 stand:

„Generalverkehrsplan wurde zum Zankapfel, Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange zur Nordumfahrung von Passau“

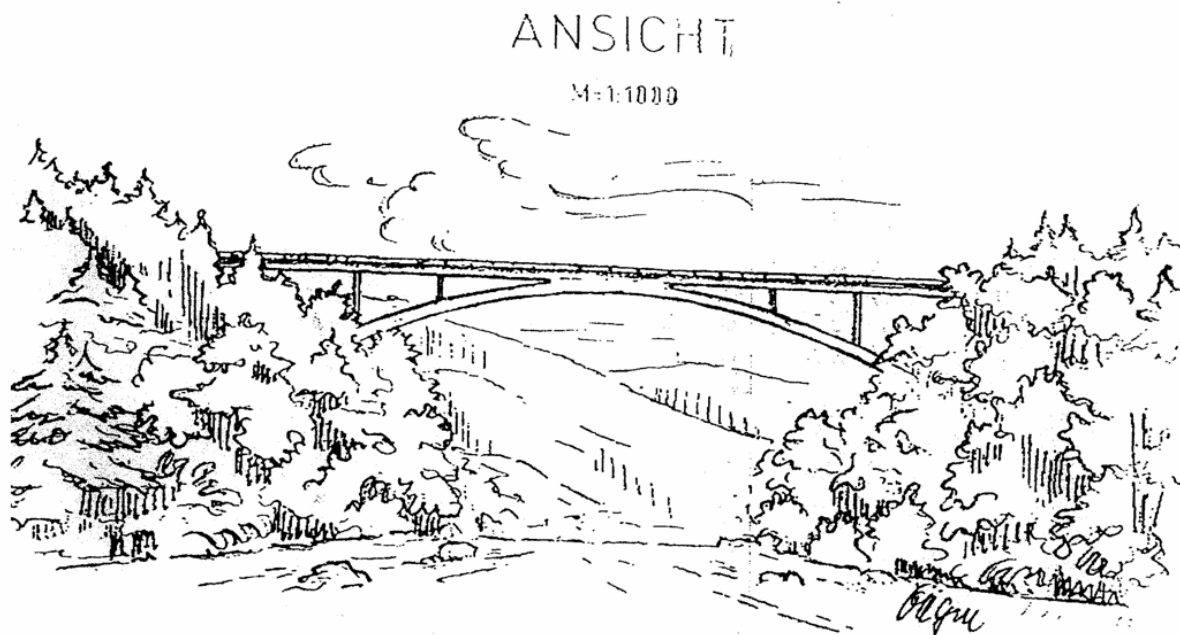
...Die Randgemeinden von Passau, das Strassenbauamt Passau sowie die Autobahndirektion Südbayern haben sich für eine Nordumfahrung von Passau ausgesprochen. Die Stadt Passau hat sich dagegen ausgesprochen.....

In einem Schreiben der Geschäftsführung der ZF-Passau und des Betriebsrats vom 02.07.1987 an Oberbürgermeister, Landrat, Straßenbauamt und Regierung von Niederbayern heißt es:

„Die ZF fordert eine Nordumfahrung aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Auch der Betriebsrat fordert eine günstige Trassenführung für die Belegschaft.“

Die bisherige B12 Europastrasse führt von Kastenreuth durch die Innenstadt von Passau zur A3 Auffahrt Passau Mitte. Hier sind ein enormer Höhenunterschied und 8 Ampelanlagen zu durchfahren, was eine erhebliche Zeitverzögerung und eine enorme Feinstaubbelastung für die Bürger mit sich bringt. Gleichzeitig wäre mit der Nordumfahrung von Passau, Kastenreuth - B12 – Patraching - B85 der Anschluss an die A 3 Auffahrt Passau Nord für die Hinterlieger um 5 km kürzer auf einem relativ gleichen Höhenniveau und ohne Ampelanlagen passierbar. Hierdurch könnte der jährliche CO² Ausstoß um 2.500-3.000 Tonnen reduziert werden, und die B12 würde über die A3 bis Pocking geführt.

Ilzbrücke



Entwurf vom Straßenbauamt Passau
Herrn Ltd. Baudirektor Göger

Die Nordumfahrung geht nicht durch das Ilztal, sondern in 50 m über dem Wasserspiegel über das Ilztal, mit einer Brückenlänge von ca. 150m ohne Pfeiler.

In der PNP vom 20.09.2008 war zu lesen:

„Der Anger – die Problemzone Nr. 1“

... Die Strecke ist höchst anfällig bei Störungen. Wenn ein Auto liegen bleibt, Strohballen vom Hänger fallen, Bauarbeiten laufen oder es zu einem Unfall kommt (**PNP v. 04.09.2009 Unfall im Ilzdurchbruch**), bildet sich sofort ein Stau, der sich auf das ganze Stadtgebiet auswirkt. ...

Hier haben dann z.B. auch Krankentransporte, Hilfskräfte oder dgl. nicht einmal die Möglichkeit durch zu kommen! Hilfeleistung am Menschen ist in Gefahr, wie heißt es immer: „Jede Sekunde zählt!“

PNP-Kommentar von 09.Oktober 2008 von Stefan Dorner:

Es ist kaum vorstellbar, dass sich die Betriebe im Münchner Speckgürtel über Jahrzehnte derartige Verhältnisse gefallen lassen würden, doch mit einem Bruchteil des Geldes für die zig Autobahnspuren rund um den Flughafen und die Allianzarena hätte man im Passauer Land einiges ausrichten können.

Zum Antwortschreiben des Regierungspräsidenten vom 22.07.2008 heißt es:

...Wie die Machbarkeitsstudie aus dem Jahre 2004 gezeigt hat, wäre eine Nordumfahrung von Passau verkehrlich die sinnvollste Lösung. Zur Verwirklichung dieser Lösung bedarf es aber der Zustimmung der Stadt Passau. Da die Stadt Passau eine Nordumfahrung aber weiterhin ablehnt, ruhen derzeit die Planungen. (**22 Stadträte waren für, 23 Stadträte gegen die Nordumfahrung.**) In die verfassungsrechtlich geschützte Planungshoheit der Stadt Passau darf und will die Regierung jedoch nicht eingreifen, das heißt, die Regierung als Aufsichtsbehörde ist nicht gewillt, sich Gedanken zu machen, wie man bei diesem unverantwortlichen Trauerspiel Abhilfe schaffen kann. Ist die Regierung nur für die **Passauer Mitte** da, die zuschaut, wie die Ilzstadt und die Innstadt durch den starken Durchgangsverkehr marode werden, wie der Bayerische Rundfunk in einem Fernsehbeitrag berichtet hat? Und die Regierung

schaut weiterhin zu wie die Betriebe und die Arbeitnehmer im nordöstlichen Landkreis täglich wirtschaftlichen Schaden hinnehmen müssen.

Die Regierung von Niederbayern erweckt den Eindruck, als hätte sie für die Stadt Passau mehr übrig, als den Landkreis. Ein Beispiel ist der Berufsschulverband, in dem die Regierung empfohlen hat die 126.000,- Euro von der Stadt vom Jahr 2009 nicht mehr zu verlangen, als wenn der Landkreis Geld zu verschenken hätte. Er hat in den vergangenen Jahren genug verschenkt.

Der Zwist in der Volkshochschule, die Nordumfahrung, die Donaubrücke mit Verkehrsgutachten. Auch für ein Konzerthaus braucht die Stadt Bürger der Region.

Die Gebietsreform 1972 hätte viel mehr Erfolg für den Stadt- und Landkreis-Bürger gebracht, wenn die Mehrheit des Stadtrats von Passau nicht nur **Kirchturmpolitik** betrieben hätte.

Bei den Untersuchungen und Verkehrsgutachten die in den letzten Jahren und Jahrzehnten vom Stadtrat Passau in Auftrag gegeben wurden, sind die Gutachter die einzigen, die von der Untersuchungsfreudigkeit profitieren. Für dieses Geld hätte schon eine Stadtbrücke gebaut werden können.

Lt. PNP 18.05.2009 - Brücke: Die nächste Untersuchung bitte!

Wie schreibt der PNP-Kommentator Thomas Seider: Stadtrat sollte sich selbst begutachten.

Die Regierung von Niederbayern als Aufsichtsbehörde und Fördermittelverteiler müsste auch von dem Stadtrat Passau den gerechten Beitrag zum Wohle des Stadt- und Landkreisbürgers verlangen.

Die Stadt Passau braucht keinen Euro zur Nordumfahrung (B12 Europastrasse) zahlen, denn diese baut das Land und der Bund nach Aussage des Staatsministers Joachim Hermann. Es braucht keine Erweiterung der Straußbrücke mit Umbaumaßnahmen, weil der ganze Schwerlastverkehr und ein Teil der PKW's über die Nordumfahrung geht. Diese acht bis zehn Millionen Euro Baukosten müssen für die 7,5 km Nordumfahrung Passau verwendet werden. **Der Stadtrat braucht nur seine Zustimmung geben. Wenn nicht, kann das Land und der Bund in die geschützte Planungshoheit der Stadt Passau eingreifen wie auch in anderen Städten und Gemeinden in Deutschland, wenn es um das Wohl seiner Bürger und der Natur geht. Es kann nicht sein, dass eine geringe Mehrheit des Stadtrats von Passau über das Wohl der Bürger des nördl. Landkreises entscheidet. Dazu kommen noch Teile von Landkreis Freyung-Grafenau, Mühlviertel und Sauwald, eine Region mit insgesamt über 100.000 Einwohner.**

Laut Bayerischen Fernsehen vom 02.02.2010

Das Land Bayern plant bereits zu den Olympischen Spielen 2018 die Umfahrungen und Tunnels von München bis nach Garmisch-Partenkirchen.

Jetzt stellt sich heraus wie viel der Mensch, der Arbeitnehmer und die Betriebe des nordöstlichen Landkreises Passau und der ganzen Region dem Land Bayern, sowie den Mandatsträgern und verantwortlichen Planern wert sind, sollten wir wieder „links liegen gelassen werden“.

Rückblende auf 20 Jahre:

Aus einer Niederschrift der Gemeinde Thyrnau vom 20.03.1989 zur Aussprache über den Standort einer Donaubrücke geht hervor (in der auch Bürgermeister aus Österreich teilnahmen), dass schon damals als einzig sinnvoller Standort „Löwmühle bzw. Achleiten“ mit Anschluss an die Staatsstraße nach Kastenreut empfohlen wurde. Ausschlaggebend für diese Standortempfehlung war und dies gilt auch heute noch, ist die ideale Anschlussmöglichkeit an die Umfahrung von Passau.

Nordumfahrung und Donaubrücke muss eine Einheit bilden.

Logisches und praktisches Denken ist erforderlich und keine hochgeistigen Reden.

Neben den länderübergreifenden 4 Autobridgen ist eine 5. elegante Hängebrücke für Radfahrer und Fußgänger im südl. Landkreis Passau ins Innviertel gebaut worden. **Auch vom südl. Landkreis soll man in den nördl. Landkreis und ins Mühlviertel kommen.**

Innerhalb des nördl. Landkreises ist das Straßennetz in einen zufriedenstellenden Zustand. Leider fehlt die schnelle Erreichbarkeit des Autobahnnetzes A3 und A94 Pocking und eine Brücke in die Sauwaldregion. Es ist ein großer Umweg, über 3 Brücken und 12 Ampelanlagen durch die ganze Stadt Passau um in die Region Sauwald zu kommen.

Nicht zu vergessen sind die Innstadt-Brauerei, Baufirmen usw. ... in der Innstadt, die ständig zu ihren Kunden durch die Stadt Passau fahren müssen.

Jährlich werden ca. 12.000m³ Rundholz von den Waldbauernvereinigungen und privaten Waldbesitzern zur A3 über Schärding an die Sägewerke im Sauwald mit einem **Umweg von über 50 km** geliefert, da sie nicht durch die Innstadt fahren dürfen.

Das Gleiche gilt auch für die Firma Schwarzmüller in Hainzing, die auch Arbeitnehmer aus Bayern beschäftigt.

Wieviel zig-Tausend Tonnen CO² könnten eingespart werden?

Der Vorsitzende der Leader-Region Sauwald, Bürgermeister Eduard Paminger von St. Ägidi mit einer Unterschriftenliste von 14 Bürgermeistern der Region Sauwald und Mühlviertel richtete zusammen mit der Bürgerinitiative ein Schreiben an den Landeshauptmann Herrn Dr. Josef Pühringer und den stellvertretenden Landeshauptmann Herrn Franz Hiesl sowie an den Landtagspräsidenten Herrn Friedrich Bernhofer in Oberösterreich. Sie bitten darin um Unterstützung und Beteiligung am Bau einer grenzüberschreitenden Donaubrücke mit Tunnel zusammen mit dem Landkreis und der Stadt Passau mit einer EU-Förderung von 90 %.

Der Deutsche Staat ist der größte Einzahler in die EU.

Die BI fordert den Kreistag des Landkreises Passau auf, eine Machbarkeitsstudie mit einer Umweltverträglichkeitsprüfung für die Donau-Brücke Löwmühle-Achleiten erstellen zu lassen. Lt. der Firma FCP –Fritsch, Chiari & Partner ZT GmbH aus Wien entstehen Kosten von ca. 400.000 € abzüglich EU Förderung für Grenzüberschreitende Maßnahme, der Rest wird zwischen Landkreis Passau und Österreich aufgeteilt.

Lt. PNP von 10.05.08: Brüssel hat Geld - man muss es sich nur holen.

Dass in Brüssel gerade für grenzüberschreitende Vorhaben Geld da ist, darauf wiesen vor allem Vertreter aus Oberösterreich hin. Man müsse es sich nur mit entsprechender Professionalität holen. Österreich habe dafür eigene Experten.

Eine Donaubrücke Löwmühle-Achleiten muss wegen der Schifffahrt 8 m über dem Wasserspiegel sein. Die Donauleite ist FFH-Gebiet, das heißt, besonders schützenswert. Deshalb soll das Brückende in ein Tunnel führen, bis zur Staatsstrasse die von Niedersatzbach nach Kastenreut führt, und die Bewohner des Ortes Löwmühle, Niedersatzbach werden vom Verkehr entlastet.

Wie viele Tunnels gibt es in Österreich und in der Schweiz?

Eine Brücke ist ein Jahrhundertbauwerk und muss dort gebaut werden, wo es Sinn macht.

Die BI fordert Herrn Landrat Herrn Franz Meyer auf, mit der Regierung von Oberösterreich Verbindung aufzunehmen. Es muss jetzt unbedingt gehandelt werden. Es sind die Probleme der Betriebe und der Arbeitnehmer ernst zu nehmen. Es geht um Existenzen. Die BI erwartet unverzügliche Beschlüsse des Kreistages.

Die BI fordert alle Politiker auf, sich für eine Sachpolitik zum Wohle der Region und der hier lebenden Menschen einzusetzen und die Parteipolitik aus dem Spiel zu lassen.

So haben es bereits 1967 Landrat Fritz Gerstl und die Kreisräte des Landkreises Passau einstimmig mit Weitsicht getan.