

DIE MACHBARKEITSSTUDIE ZUM AUTOBAHNSÜDRING

Seit über zweieinhalb Jahren ist sie in Arbeit, nun soll sie von der Autobahndirektion Südbayern am 17. Mai vorgestellt werden: die Machbarkeitsstudie zum umstrittenen Südring. Wir haben auf diesen beiden Sonderseiten im Vorfeld der Bekanntgabe die wichtigsten Hintergründe, Daten und Fakten zu diesem Großprojekt zusammengestellt.



Schöne Flecken wie die Isarauen im Süden Münchens sind durch den Autobahnring massiv bedroht. FOTOS (4): ROBERT BROUCZEK



Befürworter des Südrings argumentieren mit dem hohen Verkehrsaufkommen um München. Laut Experten bietet der Autobahnring jedoch kaum Entlastung.

Erste Planungen seit 1973

Über die Geschichte der Idee vom Südring – Seit 2001 nimmt das Vorhaben wieder Fahrt auf

VON BERNADETTE HEIMANN

Landkreis – Die Autobahn A 99 wurde bereits in den 1930er Jahren als vollständiger Ring projektiert und wird daher auch als solcher bezeichnet. Wegen des Zweiten Weltkriegs wurde mit dem Bau nur stellenweise begonnen – im Westen der Stadt. In den Jahren des Wiederaufbaus favorisierte die Landeshauptstadt verschiedene ring-, tangential- und sternförmige Schnellstraßensysteme. Schließlich entstand ein System aus Altstadt-, Mittlerem Ring und einem äußeren Fernstraßenring – dem späteren Autobahnring München. Zu Beginn der 70er Jahre wurde der Abschnitt zwischen dem Kreuz München-Nord und München-Süd (damals Brunnthal-Dreieck) gebaut. 1969 wurde eine Studie zum „Äußeren Fernstraßen-

ring“ vom Autobahn-Baum München vorgelegt, in der der Bau eines Rings vorgegeben war. Ein Jahr später ergab eine Verkehrsuntersuchung, dass wegen ihrer Dringlichkeit drei Projekte vorgezogen werden sollen – darunter auch der Südring. Es wurden

Massiver Widerstand schon zu Beginn

fünf Trassen vorgeschlagen. Der Bund präferierte „Trasse 5“, die durch den Deisenhofener Forst, über die Isar, durch den Forstenrieder Park und den Kreuzlinger Forst führen sollte. 1973 wurde für diese Variante ein Raumordnungsverfahren eingeleitet.

Bei den betroffenen Gemeinden stießen die Planungen schon damals auf massiven Widerstand. Seinerzeit schlossen sich die Wald-

schutzgemeinschaften im Süden der Landeshauptstadt zur „Vereinigten Bürgerinitiative Südlicher Erholungsraum München“ unter dem Vorsitz des Oberhachingers Karl Hofmann zusammen. Von Bedeutung ist in diesem Zusammenhang auch ein Gutachten des Münchner Verkehrsexperten, Städteplaners und Architekten Karl Klühspieß vom Dezember 1972 mit dem umfassenden Titel: „Schrittweise Vertreibung aus dem Paradies? Gutachtliche Stellungnahme zur Frage, ob der Autobahnring im Süden Münchens geschlossen werden soll und zur Gefahr missverständlichen Auslegung von Experten-Gutachten durch Laien. Allgemeinverständliche Abhandlung für Politiker und Nichtfachleute“. Er zeigte darin auf, dass es keineswegs verkehrstechnisch zwingend ist, Großstädte durch ge-

schlossene Autobahnringe zu erschließen. Auch tangentielle Verkehrsführungen in Verbindung mit regionalen Verbesserungen würden den Ansprüchen gerecht. Klühspieß rät im Gutachten von einem Ringabschluss ab. Er würde nichts Entscheidendes bewirken; außer, dass wertvolle Natur zerstört werde.

War der Südbandschnitt 1976 noch im Bedarfsplan über den Ausbau der Bundesfernstraßen als „möglicher weiterer Bedarf“ aufgeführt, wurde er 1980 nicht mehr aufgenommen und das Raumordnungsverfahren eingestellt. Anfang der 80er Jahre wurde das Projekt aus dem Bundesverkehrswegeplan gestrichen.

Mehr als 20 Jahre danach beginnt die Debatte von Neuem: Die Haarer Landtagsabgeordneten aus dem nördlichen Landkreis, Roswitha Riess (CSU) und Peter Paul

Gantzer (SPD) – unterstützt von 15 Gemeinden im Norden und Osten Münchens („Poinger Erklärung“) sowie von ADAC und IHK –, setzen sich für den Südring ein. 2001 fasste der Landtag einen Beschluss, der die Erstellung einer Machbarkeitsstudie zur Aufnahme des Rings in den Bundesverkehrswegeplan (BVWPL) unter Berücksichtigung der Belange der Bevölkerung und des Umwelt- und Naturschutzes vorsah.

Der Südring kam 2003 in den Entwurf für den BVWPL mit der Einstufung „Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko“. Doch ein Jahr später jubelten die Südring-Gegner: Aus Berlin traf die Kunde ein, dass der Verkehrsausschuss des Bundestags den Südring streiche. Das bedeutete: Das Projekt war nicht mehr im Bedarfsplan für die Bundesfern-

straßen enthalten. Daher wurde auch keine Machbarkeitsstudie mehr in Auftrag gegeben. „Hoffentlich frohlocken wir nicht zu früh“, sagte der VBI-Vorsitzende Hofmann damals und sollte Recht behalten. Unter Innenminister Günter Beckstein (CSU) kam der Südring wieder ins Gespräch. 2006 erhielt die Bayerische Staatsregierung vom Bund die Zusage zur Kostenbeteiligung für eine Machbarkeitsstudie. Die Gesamtkosten betragen mehr als eine halbe Million Euro.

Im Oktober 2007 wurde die Autobahndirektion Südbayern beauftragt, die Studie zu erstellen. Nach vorausgegangenem europaweiter Ausschreibung vergab die Autobahndirektion die Studie an ein Konsortium von Fachbüros. Am 17. Mai 2010 soll das Ergebnis der Öffentlichkeit präsentiert werden.

DIE A 99 IN ZAHLEN

Zentrale Verbindung der Achsen

Die bestehende Bundesautobahn A 99 mit einer Länge von rund 53 Kilometern ist aufgrund ihrer Lage und ihrer Funktion als Verbindung aller auf München orientierten Autobahnen das zentrale Element im Netz der Bundesautobahnen in Bayern. Sie nimmt die Verkehrsströme aus den Richtungen Lindau (A 96), Stuttgart (A 8 West), Deggendorf/Flughafen (A 92), Nürnberg (A 9), Passau (A 94) und Salzburg (A 8 Ost) auf und leitet sie am Stadtgebiet von München vorbei. Sie gilt als eine der befahrensten Autobahnen in Europa und ist von hoher Bedeutung für den in- und ausländischen Wirtschafts- und Fernreiseverkehr. Gleichzeitig stellt die A 99 eine großräumige Umfahrung Münchens dar, die das untergeordnete Straßennetz entlastet.

Seitenstreifen bei Bedarf seit 2001 frei für Verkehr

Die A 99 wurde ursprünglich sechsspurig gebaut. Um die Verkehrssituation im Abschnitt zwischen dem Autobahnkreuz München-Nord und München-Ost kurzfristig zu verbessern, erfolgten im Jahr 2001 Umbaumaßnahmen für eine temporäre Seitenstreifenfreigabe. Zwischen dem Autobahnkreuz München-Ost und der Anschlussstelle Haar ist diese Freigabe des Seitenstreifens seit 2005 in Betrieb, im Bereich des Autobahnkreuzes München-Ost seit 2006.

Nach Angaben der Autobahndirektion Südbayern ist der achtstreifige Ausbau der A 99 im Bedarfsplan als „Maßnahme des vordringlichen Bedarfs“ zwischen dem Autobahnkreuz München-Nord und der Anschlussstelle Haar enthalten. 2006 wurde die Weiterführung von München-Lochhausen bis zur Anschlussstelle Germering-Nord freigegeben, nachdem ein weiterer Abschnitt der A 96 am Autobahndreieck München-Südwest bereits Ende 2005 in Betrieb ging. Hier endet die A 99 heute. Eine Verbindung der A 96 mit der A 95 im Südwesten und der A 995 etwa auf Höhe von Oberhaching (je nachdem, welche der derzeit acht Varianten gewählt würde) würde die A 99 zu einem vollständigen Ring zusammenschließen.

Daten und Fakten

Laut Autobahndirektion Südbayern liegt die Verkehrsbelastung zwischen rund 60 000 und 135 000 Kraftfahrzeugen pro Tag. Abschnittsweise sieht das so aus:

A 99 West (zwischen A 96 und A 8 West) circa 60 000 Kfz/Tag.

A 99 Nord (zwischen A 8 West und A 92) zwischen 115 000 und 120 000; A 99 Nord (zwischen A 92 und A 9) circa 85 000.

A 99 Nordost (zwischen A 9 und A 94) 130 000 bis 135 000.

A 99 Ost (zwischen A 94 und A 8 Ost) 110 000 bis 127 000. **Entlastung durch Südbandschnitt:** je nach Variante 24 000 bis 70 000 Fahrzeuge pro Tag.

Kosten des Südrings: Je nach Variante zwischen 360 Mio und 1,4 Mrd. Euro. hei

BREITE FRONT DES PROTESTS

Kosten von bis zu 1,4 Milliarden Euro

Von Finanzierbarkeit bis Naturschutz: So argumentieren die Gegner

Landkreis – Wie die Planungen für den Südring, hat auch der Protest eine lange Historie. 1973 haben sich sieben Waldschutzgemeinschaften zur „Vereinigten Bürgerinitiative Südlicher Erholungsraum München“ (VBI) unter Vorsitz des Oberhachingers Karl Hofmann zusammengeschlossen. 2002 und 2003 reichte die VBI drei Petitionen beim Bundestag ein. Zusammen mit betroffenen Kommunen und Umweltverbänden gelang es der Initiative, dass das Projekt aus dem Bedarfsplan gestrichen wurde. Den VBI-Stammgruppen haben sich mittlerweile 17 Umweltinitiativen aus dem Hachinger Tal sowie dem Isar- und Würmtal angeschlossen.

Seit die Machbarkeitsstudie läuft, fanden diverse Protestaktionen statt. Hier nur einige Beispiele: So gab es Demonstrationen im Isartal und im Perlacher Forst, das „Grünzug-Netzwerk“ Würmtal mobilisierte die Bürger, und die Initiative „Lärmschutz statt Südring“ sammelte über 10 000 Unterschriften. Zuvor hatten sich 14 Kommunen zum „Südbündnis“ zusammengeschlossen: Im Mai 2009 erklärten Baierbrunn, Gauting, Germering, Gräfelfing, Grünwald, Krailling, Neuried, Oberhaching, Planegg, Pullach, Schäftlarn, Taufkirchen, Unterhaching und Straßlach-Dingharting, dass sie den Ringschluss in jeder Variante ablehnen.

Das Südbündnis ist mit den sehr aktiven Initiativen ver-

netz. Im März dieses Jahres kam noch Unterstützung vom Bund Naturschutz in Bayern unter Vorsitz von Hubert Weiger hinzu. „Wir wollen das Projekt in zwei Richtungen stoppen: Es soll sowohl aus dem Bundesverkehrswegeplan als auch aus dem Bedarfsplan gestrichen werden“, sagt der Sprecher des Südbündnisses, Oberhachinger Bürgermeister Stefan Schelle (CSU). Daher haben die Gemeinden eigene Planungsbüros und juristische Abteilungen mit einer Prüfung der Konzepte beauftragt.

Am Projekt kritisiert das Bündnis dies:

Keine wirkliche Entlastung: Der Südring führe zu einem deutlich steigenden Siedlungs- und Verkehrsdruck im Münchner Süden und Westen und zu keiner nennenswerten Entlastung im

Münchner Norden und Osten. Zwar würde ein Teil des Ziel-, Quell- und des regionalen Verkehrs einen Südring nutzen, doch die Entlastung liege bei unter zehn Prozent. „Allein die großen Möbelhäuser führen zu einer Verkehrsbelastung von bis zu 10 000 Fahrzeugen am Tag. Die Neue Messe, der Flughafen, verkehrsentensive Gewerbenutzungen und starkes Bevölkerungswachstum im Norden und Osten der Region bedingen diese hohen Zahlen an Ziel- und Quellverkehr“, so Schelle.

Zerstörung der Umwelt: Das Projekt zerstöre in unverantwortlicher Weise Naturschutz-, Landschaftsschutz-, Wasserschutz- und FFH-Gebiete, Bannwälder, Biotop- und Biotopverbundachsen sowie Naherholungsgebiete. Dem Südring würden nach einer Berechnung des Perlacher Forstvereins bis zu

120 000 Bäume zum Opfer fallen. Nach Untersuchungen des BN leben in den Wäldern rund 56 Vogelarten, darunter viele Rote-Liste-Arten. Je nach Verlauf der Trasse würden folgende Gebiete stark leiden oder verschandelt oder zerstört: Grünwalder und Perlacher Forst, das Isartal mit dem Geogenstein, der Forstenrieder Park samt dem FFH-Gebiet Eichelgarten, das Würmtal und das Grubmühlener Feld, das Neurieder Sträßl sowie Natur- und Kulturdenkmälern wie die Königseichen. Beliebte Erholungsstätten wie Forst Kasten würden vor dem Aus stehen.

Die Wälder seien zudem die „bedeutendste Frischluftschneise für München“. In Zeiten des Klimawandels sei es unabdingbar, eine solche Frischluftschneise für eine sich in den warmen Monaten immer mehr erhitzende Großstadt zu erhalten. Bayerns BN-Chef Weiger bilanziert: „Diese grüne Lunge hält die Stadt München am Leben und bietet Raum zum Entspannen und Erholen. Sie mit einer Autobahn zu zerstören, wäre eine irreparable Naturzerstörung größten Ausmaßes.“

Die Kosten: Je nach Trasse soll das Projekt zwischen 340 Millionen und 1,4 Milliarden Euro kosten. „Zu unserem Bedauern war die Autobahndirektion bisher nicht bereit, die Datengrundlagen des Gutachtern der Gemeinden zugänglich zu machen, damit vor allem die Basis der Kosten-Nutzen-Berechnun-

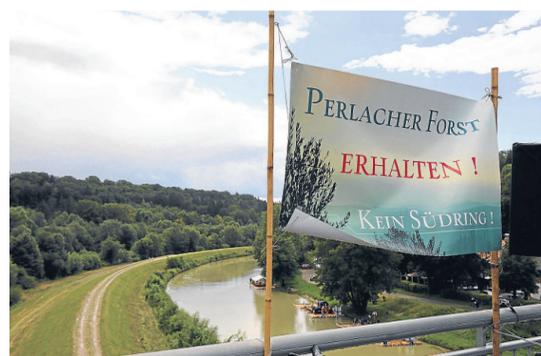


Auf der Grünwalder Brücke versammelten sich die Südring-Gegner im Juli 2009 zu einer Protestkundgebung.

gen kritisch hinterfragt werden kann“, so das Südbündnis. Klar erkennbar sei aber, dass ein Südring in „unverantwortlicher Weise“ staatliche Gelder binden werde. Wichtige Verkehrsprojekte im Schienenausbau würden dadurch genauso verzögert wie kleinräumige und sinnvolle Entlastungen in den betroffenen Gemeinden.

Als Alternativen zum Ring-

schluss nennt das Südbündnis „nachhaltige Lärmschutzmaßnahmen“ an den bestehenden Bundesfernstraßen sowie ein Verkehrskonzept unter besonderer Berücksichtigung des ÖPNV. Zur großräumigen Umfahrung des Ballungsraums München sei der Ausbau der B15 zwischen Rosenheim, Landshut, Regensburg und Nürnberg/Hof notwendig. hei



Die Idylle und Natur im Isartal wollen die Gegner eines Autobahn-Ringschlusses unbedingt erhalten.