Lokales 37 Wochenende, 8./9. Mai 2010 | Nr. 105

DIE MACHBARKEITSSTUDIE ZUM AUTOBAHNSÜDRING

Mit 95 Trassen fingen die Planungen an, acht Varianten (mit elf Untervarianten) sind letztlich übriggeblieben. Sehr zum Leidwesen der Kommunen im Norden des Landkreises, die beklagen, die Verkehrsentlastung des Südens gehe auf ihre Kosten - weshalb sie für den Ringschluss plädieren und insofern auf die Machbarkeitsstudie hoffen, deren Endergebnis am 17. Mai verkündet wird.

DIE ZWISCHENBERICHTE

Acht Trassen mit drei Untervarianten

Im ersten Schritt kamen die Fachplaner zu dem Ergebnis, dass das Untersuchungsgebiet im Süden Münchens "sehr empfindlich" und ein Autobahnbau dort mit besonders hohen Planungsund Genehmigungskosten verbunden sei.

VON BERNADETTE HEIMANN

Landkreis – "Es gibt keinen konfliktarmen Korridor für eine oberirdische Trassenführung", sagte Baudirektorin Martina Kamischke bei der Vorstellung des Berichts im Herbst 2008. Daher seien diverse Varianten mit Tunneln angedacht. Besonders sensible Bereiche seien das Würmund Isartal sowie die Siedlungsgebiete.

Von ursprünglich 95 Trassen waren im ersten Zwischenbericht noch 18 im Gespräch. Die kürzeste Variante ist darin zehn Kilometer lang, die längste Ringvariante wäre 30 Kilometer lang. Der zehn Kilometer lange Tunnel im südlichen Stadtgebiet von München - er wäre der längste Autobahntunnel Deutschlands. Und er würde die Garmischer Autobahn unterqueren, hätte jedoch aus bautechnischen Gründen keinen Anschluss.

Acht Trassen mit drei Untervarianten blieben von den 18 übrig, wie bei der Präsentation des zweiten Zwischenberichts im April 2009 deutlich wurde. In vier verschiedene Korridore haben die Planer hier die Trassen verpackt - von extrem stadtnah

D3 Unterhaching Gauting Autobahn-Südring-Varianten (Mai 2010)

angedacht sind unter anderem der weiteste Weg, der südlich von Gauting vorgesehen war sowie Tunnellösungen südlich von Krailling und Oberhaching. Dieser zweite Zwischenbericht überraschte die Experten: Laut der Untersuchung werden dabei die äußerst belasteten A 99-Abschnitte um weniger als zehn Prozent entlastet. "Ich habe gehofft, dass es mehr ist", sag-Verkehrsplaner Harald Kurzak bei der Präsentation.

Je nach Variante wäre der Südabschnitt laut Studie von 24 000 bis 70 000 Fahrzeugen bis weit entfernt. Nicht mehr pro Tag befahren, zwei Spu-

ren würden ausreichen. Für die Verkehrsabnahme der A 99 Nord und Ost bedeutet dies "weniger als zehn Prozent beim Stadttunnel, stadtnaher und mittlerer Trasse und nur rund fünf Prozent bei stadtferner Variante". Laut dem Zwischenbericht würde der Südabschnitt der Stadt München die größte Entlastung bringen – wenn man eine stadtnahe Variante wählte. Der Fernverkehr würde auf dem Südring nur rund zehn Prozent betragen. Laut der Prognose rollt an Werktagen weniger Durchgangsverkehr als angenommen. Stattdessen

biegen viele Fahrzeuge schon vorher nach Süden auf die A 95 ab - auch dies eine Überraschung für die Planer. Sogar mit einer Zunahme von Verkehr wird auf dem westlichen Teil zwischen der A 96 und der A 95 gerechnet. Dort sei ein sechsstreifiger Ausbau erforderlich, heißt es in der Studie.

Die acht Trassen mit drei Untervarianten sind auch im dritten Zwischenbericht enthalten. Bei der Präsentation im Dezember 2009 wurde deutlich, dass alle Trassen raumstrukturell "hinter den Erwartungen zurückbleiben",

wie es ein Planer formulierte. Das gilt sowohl für die münchennahe, fast komplett untertunnelte Trasse A 1 (von Gräfelfing über Pasing nach Unterhaching) als auch für die lange C 8-Variante (zwischen Krailling, Gauting nach Baierbrunn und Straßlach bis südöstlich von Taufkirchen) ohne Tunnel. Städtebauliche Effekte, also die Entlastung bestehender Siedlungen, konnten "nicht bestätigt werden", heißt es sachlich-nüchtern in dem Bericht. Vereinzelt werde der Verkehr im

Gegenteil sogar zunehmen. Überrascht hatte die Planer tet.

auch, dass die Fahrzeitunterschiede beim Bau jeder der Trassen minimal wären. Die Effekte seien "weitgehend zu vernachlässigen". Die durchschnittliche Fahrzeitverkürzung vom Knoten Landsberg zum Knoten Rosenheim be-

trage beispielsweise gerade

5,2 Minuten. Autobahndirektion Die hatte für den dritten Zwischenbericht alle Varianten detailliert nach Kriterien wie Kosten, Auswirkungen auf Umwelt und Raumstruktur sowie nach einer volkswirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Rechnung bewertet. Keine Trasse liegt in sämtlichen Bereichen auf Rang 1, zum Teil gibt es völlig gegensätzliche Bewertungen. Die lange C 8-Trasse, die mit zwei Brücken über Würm und Isar führen und den Perlacher Forst zum Teil zerstören würde, schneidet beim Umwelt-Kapitel verheerend ab. Die gleiche Trasse ist bei der Nutzen-Kosten-Rechnung jedoch auf Rang eins - unter anderem deshalb, weil sie mit knapp 400 Millionen Euro Baukosten die billigste Lösung wäre. Im Vergleich dazu: Der Stadttunnel A 1 würde rund 1,2 Milliarden kosten, die stadtferne Variante D 1 wäre mit je einem Tunnel unter Isar und Würm mit über 1,4 Milliarden die teuerste Südautobahn. Derzeit werden in einer so genannten Sensitivitätsanalyse die Rangordnungen, welche die Trassen in den einzelnen Beurteilungs-Kapiteln erhalten haben, gegeneinander abgewogen - das Ergebnis wird sowohl von den Südring-Gegnern als auch -Befürwortern mit größter Spannung erwar-

INHALTE

Ergebnisoffene Analyse der Verkehrsströme

Autobahndirektion Südbayern hat immer wieder betont, der Ausgang Machbarkeitsstudie "ergebnisoffen", was von den Ring-Gegnern angezweifelt wird. Aufgabe der Studie ist laut der Direktion im "Planungskorridor die generelle technische Machbarkeit und der Nutzen möglicher Trassen sowie deren Auswirkungen auf die Umwelt, die vorhandenen Nutzungen, die Raumstruktur, die Geologie und den Verkehr fundiert zu untersuchen und zu bewerten" - einschließlich der notwendigen verkehrswirtschaftlichen Untersuchungen.

Die Ergebnisse sollen rechtzeitig vor einer Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen vorliegen, heißt es bei der Autobahndirektion. "Damit können die hieraus gewonnenen Erkenntnisse in das umfassende, bundesweite Bewertungsverfahren einfließen und somit dem deutschen Bundestag als Entscheidungsgrundlage für eine mögliche Aufnahme in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen dienen". Erst bei der nächsten Fortschreibung des Bedarfsplans entscheide der Bundestag dann über den Bedarf und die Dringlichkeit des Projekts.

Die Ziele

Als wesentliche Ziele werden genannt: eine optimale Verteilung der sternförmig auf München zulaufenden Durchgangsverkehr, Bündelung der Verkehrsströme auf umweltfreundliche Art, Entlastung des Umlands und des Mittleren Rings in München, Entlastung des West- und Ost-Abschnitts der A 99, kürzere Fahrzeiten und Fahrweiten sowie Reduzierung von Schad-

Die Phasen

stoffen.

Die Erstellung der Machbarkeitsstudie erfolgte in mehreren Bearbeitungsphasen, dazu hat die Autobahndirektion drei Zwischenberichte veröffentlicht: am 26. November 2008, am 29. April 2009 sowie am 15. Dezember 2009.

Infos im Internet

Diese Berichte, insgesamt mehre viele hundert Seiten lang, können bei der Autobahndirektion nachgelesen und heruntergeladen werden unter www.abdsb.bayern.de/ Projekte. Dort sind auch sämtliche Grafiken zu finden. Stellungnahmen der Südring-Gegner zu den einzelnen Zwischenschritten www.gruenzugnetzwerk.de, www.bi-munechen.de oder www.kein-suedring.de.

"Wir im Norden und Osten Münchens haben es satt, dass der Süden uns alle Umweltbelastungen zuschiebt. Wir sind nicht die Sklaven der Südstaatler."

Peter Paul Gantzer

DIE SITUATION IM NORDEN

Wütende Allianz gegen die "Südstaatler"

Landkreis – Während der ern". Die Region habe schon südliche Landkreis lautstark immer darunter gelitten, dass gegen das Projekt wettert, sind die Befürworter weitaus weniger in der Öffentlichkeit präsent. Ihre Argumentation ist seit Jahren die gleiche: Die Ost-West-Autobahn-Verbindung würde eine wesentliche Verkehrsentlastung bringen.

"Der Norden leidet mehr, der Süden schreit mehr", erklärt Peter Paul Gantzer die Offensive der Südkommunen. Der SPD-Landtagsabgeordnete aus Haar setzt sich seit vielen Jahren für den Ringschluss ein. Er wandte sich Ende 2009 an den baverischen Innenminister Joachim Herrmann (CSU), weil die Ring-Gegner die Einstellung der Planungen gefordert hatten. "Wir im Norden und Osten Münchens haben es satt, dass der Süden uns alle Umweltbelastungen zuschiebt. Wir sind nicht die Sklaven der Südstaatler." Gantzer bat, die Machbarkeitsstudie zu Ende zu führen. "Das gebietet

Bürgermeister haben 2009 in Brief an Innenminister ihren Unmut ausgedrückt

allein schon der Respekt vor den Bürgern des A 99-Nordund Ostrings, denen der gesamte Verkehr auf der A 99 zugemutet wird, während die Gegner des Südrings fröhlich das Sankt-Floriansprinzip fei-

"traditionell" Belastungen des Gesamtraums im Norden abgeladen wurden - wie beispielsweise der Müll.

Das Argument der Gegner, der Verkehr sei "hausgemacht", lässt der Landtagsabgeordnete nicht gelten: "Nehmen wir das Beispiel Flughafen. Die Südstaatler fahren alle über den Ring dorthin."

Auch die Bürgermeister der acht Nordallianz-Kommunen Ober- und Unterschleißheim, Eching, Garching, Ismaning, Neufahrn, Unterföhring und Hallbergmoos - forderten 2009 in einem Brief an Herrmann eine schnelle Realisierung des Projekts. Durch den Südring würde nicht nur die Lebensqualität der Einwohner, sondern auch die Wirtschaftskraft des Münchner Nordens deutlich verbessert werden, hieß es. Der fehlende Ringschluss bedinge, dass die Lasten des Verkehrsaufkommens einseitig verteilt seien. Deshalb sei es unerlässlich, den Südring "im Sinne eines regionalen Ausgleichs zu bauen".

"Bei uns wird die Autobahn munter achtspurig ausgebaut, und der Süden versucht zu blockieren", argumentiert Ismanings Bürger-meister Michael Sedlmair (FWG). Und geht man wie Echings Rathauschef Josef Riemensberger (CSU) von künftig noch mehr Verkehr aus, "dann können nicht diejenigen, die jetzt schon gewal-

tige Belastungen haben, weitere draufgesattelt bekommen". Es gehe nun darum, die Verkehrsströme genau zu analysieren und so zu lenken, dass sie für alle erträglich sei-

Ein erzürnter Bürger, der sich schon oft zum Thema Südring geäußert hat, ist Josef Trund aus Unterföhring. Er

Tunnel wäre für **Peter Paul Gantzer** die optimale **Problemlösung**

sagt die Belastungen wie Abgase, Lärm, Schmutz seien nur noch sehr schwer zu ertragen. "Wenn die Südgemeinden darauf hinweisen, dass durch den Ringschluss der Mensch gefährdet werde, ja dann frage ich mich: Was ist denn mit uns?"

Von dem Argument, der Südring bringe gar nicht so viel Entlastung wie erwartet, lassen sich die Befürworter nicht abschrecken: "Unsere Bürger sind die Geschädigten", betont Gantzer. Selbst wenn ein Südring nur an die Prozent Entlastung bringe, sei dies ein Fortschritt. Denn bei Staus und Unfällen gebe es nicht nur das Problem einer vollen Autobahn, vielmehr würden viele die Ortschaften wie Garching, Ismaning, Unterföhring oder Aschheim als Ausweichroute nehmen.



Eine volle Autobahn sind die Kommunen im Norden des Landkreises gewohnt – sie hoffen auf Entlastung durch den Süddring.

Rainer Schneider (PFW), Bürgermeister in Neufahrn, erhofft sich von der Machbarkeitsstudie sogar eine höhere Entlastung als bislang ermittelt. Die bisherigen Zahl seien "konservativ gerechnet", ohne Einbeziehung der Synergieeffekte. Gleichermaßen eingequetscht zwischen A 99, A 9, Bundesstraßen und der St 2053, hoffen der Ismaninger und der Unterföhringer Rathauschef, Michael Sedlmair und Franz Schwarz (SPD), auf eine Lösung. Schwarz mag seinen Unterföhringern nicht mehr zumuten, "wenn ganz Nordeuro-

pa" über die A 99 und A 9 in

Urlaub fährt und die Lkw auf Englmann verweist auf andedie Bundesstraßen treibt. Für Sedlmair hat der Südring "bundespolitische Bedeu-

tung". Handlungsbedarf sieht Helmut Englmann (CSU). Er betont, dass er als Aschheimer Bürgermeister und nicht als Vorsitzender des bayerischen Gemeindetags, Zweckverband München, spricht, wenn er folgenden Anachronismus beklagt: Zwar hätten die Kommunen im Norden und Osten die größte Belastung - den Lärmschutz müssten sie aber selbst bezahlen. "Das ist eine erheb-Fehlentwicklung."

re europäische Großstädte wie Paris, die einen Autobahnring haben.

Die betroffenen Kommunen sehnen nun den 17. Mai herbei: Sei das Ergebnis negativ, meint Gantzer, "müssten wir das dann zwar hinnehmen. In diesem Falle müssen andere Möglichkeiten zur Verkehrsentlastung gesucht werden." Doch die Kommunen sind hoffnungsfroh. Eine Tunnellösung fände Gantzer ideal. Die Kosten von mehr als einer Milliarde schrecken den Landtagsabgeordneten nicht: "Das wäre es wert."

BERNADETTE HEIMANN