



BAYERISCHER LANDTAG

PROF. DR. PETER PAUL GANTZER, MdL

Mitglied im Rechts- u. Verfassungsausschuss

stv. Vorsitzender G 10 - Kommission

BAYERISCHER LANDTAG · Maximilianeum · 81627 München

Maximilianeum
81627 München, 10.06.2010

Telefon 089 4126-2919

Telefax 089 4126-1919

e-mail prof.gantzer@bayern.landtag.de

Weshalb die Schließung des Autobahnsüdrings menschenfreundlich ist!

1. Belastungen im Münchner Norden:

- Mülldeponie alt (Grundwasser)
- Mülldeponie neu (anliefernde Gemeinden u.a. Baierbrunn, Gräfelfing, Grünwald, Oberhaching, Ottobrunn, Planegg, Pullach, Sauerlach)
- Großkläranlage Gut Großlappen mit Klärschlammverbrennung
- Großkläranlage Gut Marienhof
- Klärschlammdeponie alt
- Müllverbrennungsanlage der SWM in Unterföhring (dazu eine riesige Umspannanlage)
- Flughafen München II
- Hubschrauberlandeplatz Oberschleißheim der Bundespolizei
(hierher soll jetzt auch der Landeplatz der Polizeihubschrauberstaffel verlegt werden)
- Neue Messe München
- M.O.C. Veranstaltungs- und Ordercenter
- ICM - Internationales Congress Center München
- Fußballstadion mit dem entsprechenden Verkehrsaufkommen
- Olympia Schießanlage
- BAB 9 und die BAB 99 (Diese sind die am stärksten befahrenen Autobahnen Europas mit 140 000 Fahrzeuge/Tag).
- BAB 99 (soll im Ostbereich 4spurig ausgebaut werden)

2. Belastungen des Münchner Südens:

- A 96 (Gräfelfing)
- „A 995“ (Unterhaching, Taufkirchen, Oberhaching)
- Schießanlage im Forstenrieder Park

(Die Müllverbrennungsanlage Süd in Thalkirchen wurde stillgelegt!)

3. Ausgleich

Wie vorstehende Aufstellung zeigt, ist die Bilanz zu 98 % negativ für den Norden. Alle aufgeführten Einrichtungen mit ihren Belastungen des Münchner Nordens dienen den Bürgern im Süden zu 100 %. Von einer Solidarität des Südens ist dennoch nichts zu spüren.

4. Südringausbau

Vor diesem Hintergrund ist die Forderung nach Schließung des Autobahnsüdrings mehr als verständlich. Letztlich ist diese Forderung der Aufschrei der (über-)belasteten Bevölkerung im Norden Münchens verbunden mit der Bitte, Entlastungen zu schaffen. Der Südring wäre eine solche Entlastung.

Zu den Argumenten:

- a) "Die Entlastung betrage nur 10 000 Kfz pro Tag".

Dieses Argument erinnert daran, dass man einen mit 40 Grad hohem Fieber kranken Patienten kein fiebersenkendes Mittel geben will, weil die Fiebersenkung nur 39 Grad ergeben würde. Jede „Fiebersenkung“ ist für den Münchner Norden eine Erleichterung.

Die derzeitige Situation ist so, dass bei hohem Verkehrsaufkommen Einheimische wie Navi-Inhaber sich Schleichwege suchen und dann die Gemeindestraßen blockieren. Bei Hochbetrieb versuchen die Bürger der Nordgemeinden schon gar nicht mehr, mit ihrem Auto wegzufahren.

Die größte Beeinträchtigung für die Bürger im Münchner Norden ist nicht der Lärm oder der Stillstand auf den Autobahnen, sondern der sich dann ergebende Stillstand auf ihren eigenen Gemeindestraßen. 10.000 Kfz täglich weniger wären also letztlich eine große Entlastung. Das gilt vor allem in den Hoch-Zeiten des Verkehrs (Fußballspiele, Messen, Ferien), weil dann die Entlastungen wesentlich mehr als 10.000 Kfz/Tag betragen würden.

- b) Von den Gegnern wird gerne unterschlagen, dass die Entlastung durch den Südring insgesamt 60 000 Kfz pro Tag betragen wird. Davon entfallen 50 000 auf den München tangierenden Verkehr und davon wiederum allein 18 000 auf den Mittleren Ring Südteil.

Die „minimale“ Entlastung für den Münchner Norden bedeutet eine maximale Entlastung für den Süden Münchens. Gerade die Politiker im Münchner Süden sollten sich diese Zahlen genau anschauen.

5. Kosten

Als Hauptargument gegen den Ausbau des Südrings werden die derzeit veranschlagten Kosten von 1,2 Milliarden Euro genannt. Hierzu ist folgendes festzustellen:

- a) Der Nutzen der Maßnahme liegt verkehrswirtschaftlich fast doppelt so hoch wie die der Kosten (Nutzen.-Kosten - Verhältnis rd. 2). Damit liegt das Nutzen - Kosten - Verhältnis z.B. deutlich über dem des 2. S-Bahntunnels, das bei 1,15 liegt. Dass mit dem Südring Gelder verschwendet werden, ist damit völlig abwegig - im Gegenteil.

- b) Es ist auch die Möglichkeit zu prüfen, in wie weit der Südring ergänzend in ein Public Private Partnership (PPP)-Modell eingebunden werden kann. Hierbei werden einem privaten Betreiber im Rahmen einer Konzession der Bau, die Erhaltung und der Betrieb eines Autobahnabschnitts für einen bestimmten Zeitraum übertragen. Der Private refinanziert sich aus der auf Grund der Konzession direkt eingenommenen Lkw-Maut von schweren Lkws und einer geringen Anschubfinanzierung aus dem Bundeshaushalt. Dass dieses funktioniert zeigt nicht nur das Pilotprojekt Betreibermodell A 8 Augsburg-München.
- c) Und wenn schon von Kosten die Rede ist, dann muss auch ein Vergleich mit den für die geplante Winterolympiade 2018 anfallenden Kosten gestattet sein. Allein für die hinsichtlich der Winterolympiade 2018 geplanten Straßenbaumaßnahmen werden mindestens 600 Millionen Euro veranschlagt. Für einen 14tägigen Event ist man also ohne Zögern bereit, deutlich über eine halbe Milliarde Euro auszugeben. Für den Südring ist man dagegen nicht bereit, Kosten zu tragen, die eine sofortige und vor allem immerwährende Entlastung des Münchner Nordens wie vor allem des Südens bringen würde.

6. Umwelt

Eingriffe in die Umwelt sind mit dem Nutzen und die Entlastung für den Menschen abzuwägen. Durch die Trassen B1 oder B2 halten sich die Eingriffe in die Natur in engen Grenzen. Hierzu trägt vor allem der Bau der beiden Tunnel unter Würm- und Isartal bei. Eine Abwägung von Umwelt- und Menschenschutz fällt hier eindeutig für den Menschen aus.

7. Weitere Vorteile des Ringschlusses

- Verknüpfung aller auf München zulaufenden Autobahnen
- optimale Verteilung der sternförmig auf München zulaufenden Verkehre
- der Lückenschluss des Autobahnringes schafft Umfahrungsmöglichkeiten bei Störungen auf der A 99 (heute: Ausweichen auf das nachgeordnete Straßennetz).

8. Verpasste Chancen?

Nun will der Verfasser dieses Papiers nicht unbedingt die in der Machbarkeitsstudie vorgeschlagene Trasse verwirklicht sehen, wenn es günstigere Lösungen gäbe. Eine solche Lösung schlägt der Verfasser seit vielen Jahren vor, nämlich den von ihm so genannten kleinen Süd-ring.

Dieser hätte bedeutet, dass man die A 96 (Lindau) im Bereich Münchens in den Tunnel führt, im weiteren Verlauf den Mittleren Ring – Süd ebenfalls untertunnelt bis einschließlich des McGraw-Grabens. Im weiteren Verlauf der Autobahn hätte das dann auch entsprechende Lärmschutzmaßnahmen für die Münchner Bevölkerung nach dem McGraw-Graben und vor allem für die Gemeinden Unterhaching, Taufkirchen und Oberhaching zur Folge. Aber auch die am Mittleren Ring lebende Bevölkerung würde dadurch maßgeblich entlastet werden (wie man jetzt am Richard-Strauß-Tunnel sieht).

Der Luise-Kieselbach-Platz und ein Teil des Mittleren Rings werden derzeit ausgebaut. Weswegen war es nicht möglich, dass sich die Landeshauptstadt München mit dem Freistaat Bayern über eine solche Lösung unterhalten hat? Und weswegen hat hier jegliche Unterstützung der Bürgerinitiativen des Münchner Südens gefehlt?

Erläuterungen:

NordAllianz: Die NordAllianz ist ein Zusammenschluss der Kommunen Eching, Garching, Hallbergmoos, Ismaning, Neufahrn, Oberschleißheim, Unterföhring und Unterschleißheim. Die Kommunen Eching, Garching, Ismaning, Neufahrn, Oberschleißheim, Unterföhring und Unterschleißheim haben sich 1982 zusammengeschlossen, um sich gemeinsam gegen Negativ-Einrichtungen im Norden von München zur Wehr zu setzen. Unter dem Motto "gemeinsam sind wir stark" hat sich dieses Bündnis bis heute bewährt.

Einhergehend mit der Neuausrichtung im Jahr 2005 wurde die Gemeinde Hallbergmoos als weiteres Mitglied in die NordAllianz aufgenommen. Damit bilden die acht Kommunen einen wirtschaftsstarke Raum zwischen Landeshauptstadt München und Flughafen München. Das Gebiet der NordAllianz ist wirtschaftsstärkste Region Deutschlands und bietet darüber hinaus beste Wachstumsperspektiven.

www.nordallianz.de

VIA99: Bürgerinitiative "Verkehrs- und Bürgerinitiative Ringschluss A99 Südwest", kurz VIA99. Zweck der Bürgerinitiative sind Aktivitäten, die den Bau und den Ringschluss der A99 Südwest fördern und vorantreiben in einer wirtschaftlich sinnvollen und umweltverträglichen Weise, die Erhaltung und Förderung der Mobilität aller Bürger und Autofahrer, der Abbau der Verkehrsbelastung für München und die Entlastung von Autofahrern und Anwohnern speziell vom Durchgangsverkehr und Fernverkehr, sowie die Reduzierung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen. Mitglied kann jeder werden; die Mitgliedschaft ist kostenlos.

www.via99.de

Wirtschaftsbeirat Bayern: Der Wirtschaftsbeirat Bayern ist ein rechtlich selbständiger und politisch unabhängiger Berufsverband. Die im Jahr 1948 gegründete Unternehmervereinigung mit Sitz in München vertritt die Interessen von rund 1.800 Mitgliedern – Unternehmerinnen und Unternehmer, Führungskräfte aus der Wirtschaft, Vertreter der Freien Berufe sowie international operierende Großunternehmen und mittelständische Betriebe. Die Finanzierung erfolgt ausschließlich über Mitgliedsbeiträge. Der Wirtschaftsbeirat Bayern versteht sich als Sprachrohr der Wirtschaft und Wegweiser für die Politik. Das wirtschafts- und gesellschaftspolitische Leitbild ist die Soziale Marktwirtschaft im Sinne Ludwig Erhards. Die Aufgabe besteht darin, Erfahrungen aus der unternehmerischen Praxis in die Politik einzubringen und im Dialog mit politischen Entscheidungsträgern für Rahmenbedingungen einzutreten, unter denen sich die Wirtschaft im Wettbewerb entfalten und behaupten kann.

24 Bezirksgruppen, die in fast allen Regionen Bayerns bestehen, bieten eine Plattform für einen offenen Austausch zwischen Wirtschaft, Politik und kommunaler Verwaltung. Die 16 Fachausschüsse des Wirtschaftsbeirats befassen sich mit den wichtigsten sektoralen Politikfeldern. Übergreifende Fragen und Konzepte werden in gesonderten Arbeitskreisen behandelt. Der Wirtschaftsbeirat Bayern pflegt einen regelmäßigen Gedankenaustausch mit den Kirchen, den Gewerkschaften, der Wissenschaft und der öffentlichen Verwaltung. Ziel ist es, den Dialog zwischen diesen gesellschaftlichen Kräften zu fördern und im Sinne gemeinsamer Verantwortung gegenseitiges Vertrauen zu schaffen.

www.wbu.de

10 Punkte Leitfaden für den Ringschluss A99 Südwest

1. Entlastung des Münchner Stadtgebietes von **45.000** Fahrzeugen und des Münchner Nordens um **15.000** Fahrzeugen **täglich**. Davon **30.000** auf Nebenstraßen und in **Wohngebieten!** Speziell Sendling, Hadern, Giesing, Thalkirchen, Fasangarten, Westpark, Großhadern und Ramersdorf profitieren. Als Nebeneffekt auch Entlastung der A99 Ost und ihrer Gemeinden um bis zu **15.000** Fahrzeuge.
2. Reduktion
 - des Benzinverbrauchs bis zu 2 Mio Liter pro Jahr, entsprechend CO2
 - der Fahrzeit um bis zu 7 Mio h pro Jahr
 - der Unfälle um bis zu 850 pro Jahr
3. Durch die Reduktion der Staus im Münchner Stadtgebiet kann speziell in München eine CO2- und Feinstaub-Reduktion realisiert werden.
4. Durch den Zuzug von bis zu 125.000 neuen Bürgern nach München und ins Umland bis 2020 werden trotz aller Attraktivität des MVV auch Münchens Straßen belastet. Diese müssen auch vom Fernverkehr entlastet werden.
5. Eine Herumführung des Durchgangsverkehrs um München ist zwingend notwendig, da dieser bis 2020 um ca. 30% zunehmen wird. Ohne die A99-Süd wird sich der Schwerlastverkehr von Süd nach West trotz und wegen des 2014 fertigen Luise-Kieselbach-Tunnels den Weg durch München bahnen.
6. Die durch den Fernverkehr belasteten Münchner Umlandgemeinden im Süden, die zusätzlich durch den Ausweichverkehr aus den Richtungen Garmisch, Salzburg und Lindau in Anspruch genommen werden, werden entlastet.
7. Der durch schlechte Anbindung entstandene Standortnachteil für Unternehmen aus den Landkreisen im Süden wird verringert.
8. Dank moderner Technik kann die A99 Süd **umweltverträglich** gebaut und betrieben werden: Führung weitgehend in Tunnels, Querung der sensiblen Gebiete unterirdisch, Bau in unterirdischer Bauweise.
9. Volkswirtschaftlicher Faktor von fast 2. Zusätzlich werden durch die Schließung des Autobahnringes pro 1 Mrd. Euro Investitionsvolumen schätzungsweise **15.000 neue Arbeitsplätze** geschaffen.
10. 2018 wird wieder olympisch! München und Garmisch sollten eine hervorragende Verkehrsstruktur aufweisen. Zwischenziel für München muss daher sein, mindestens das Teilstück zwischen A96 und A95 zu vollenden und somit einem Verkehrschaos wie in Albertville oder Turin zu entgehen.

Pressetermin 8. Juli 2010 / Ring-Allianz für den Autobahn-Südring / Teilnehmerkreis

Nordallianz

Hannelore	Gabor	Stadt Garching	Erste Bürgermeisterin
Franz	Schwarz	Gemeinde Unterföhring	Erster Bürgermeister
Josef	Riemensberger	Gemeinde Eching	Erster Bürgermeister
Rainer	Schneider	Gemeinde Neufahrn (Vertreter: N.N.)	Erster Bürgermeister
Rolf	Zeitler	Stadt Unterschleißheim	Erster Bürgermeister
Elisabeth	Ziegler	Gemeinde Oberschleißheim	Erste Bürgermeisterin
Klaus	Stallmeister	Gemeinde Hallbergmoos (Vertreter: N.N.)	Erster Bürgermeister
Michael	Sedlmair	Gemeinde Ismaning	Erster Bürgermeister
VIA99			
Dr. Michael	Haberland	Mobil in Deutschland e.V. / VIA99	Sprecher
Johannes	Eigelsreiter	Flughafen München GmbH	Berater für Landes- und Kommunalpolitik
Südkommunen			
Josef	Niedermaier	Landratsamt Bad Tölz	Landrat
Harald	Kühn	Landratsamt Garmisch-Partenkirchen	Landrat
Helmut	Forster	Stadt Wolfratshausen	Erster Bürgermeister
Ostgemeinden			
Helmut	Englmann	Gemeinde Aschheim	Erster Bürgermeister
Karl-Heinz	Schmidt	Gemeinde Feldkirchen	3. Bürgermeister
Heinz	Hilger	Gemeinde Kirchheim-Heimstetten	Erster Bürgermeister
Karin	Kölln-Höllrigl	Gemeinde Poing	3. Bürgermeisterin
Martin	Wagner	Gemeinde Vaterstetten	2. Bürgermeister
Prof. Dr. Peter Paul	Gantzer	MdL	Abgeordneter
Josef	Schmid	CSU-Stadtratsfraktion	Fraktionsvorsitzender
Hans	Hammer	Wirtschaftsbeirat Bayern	Bezirksvorsitzender München



IHK Industrie- und Handelskammer für
München und Oberbayern

R E S O L U T I O N **Autobahnsüdring**

Die Vollversammlung der IHK für München und Oberbayern beschließt im Zusammenhang mit der politischen Diskussion über den Lückenschluss des Autobahnringes A 99 um München folgende Resolution:

Eine leistungsfähige und zeitgemäße Infrastruktur ist eine wichtige Grundvoraussetzung für die Prosperität des Wirtschaftsstandortes München und Oberbayern. Um die Leistungsfähigkeit des Autobahnnetzes in Oberbayern zu verbessern und die Störanfälligkeit zu verringern, ist die Vollendung des Autobahnringes um München notwendig. Ein vorzeitiges Ende der politischen Diskussion mit dem Ergebnis, der Lückenschluss sei nicht realisierbar, ist für die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit der Region ein fatales Signal.

Die IHK für München und Oberbayern fordert deshalb, den kompletten Lückenschluss des Autobahnringes A 99 im Süden der Stadt München mit dem Anschluss an die A 95 so schnell wie möglich zu realisieren. Sowohl die Planungen als auch die politische Diskussion sind im Sinne der Machbarkeit des Projektes fortzuführen.

München, den 17. Juni 2010

Pressenotiz

(Es gilt das gesprochene Wort)

Für den Autobahn-Südring

Die Kommunen der NordAllianz fordern seit Jahren den Autobahn-Ringschluss.

Die vom Bayerischen Innenministerium in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie zeigt im Ergebnis nunmehr auch zwei Varianten auf, den Autobahnring um München zu schließen.¹

Die Kommunen der NordAllianz kooperieren mit der Initiative VIA99, mit Kommunen und Landkreisen im Osten und Süden der Landeshauptstadt, mit Wirtschaftsverbänden und Vertretern von Fraktionen aus dem Münchner Stadtrat und dem Bayerischen Landtag – gemeinsam kämpfen sie als **RING-ALLIANZ FÜR DEN SÜDRING**.

Für den Autobahn-Ringschluss – warum?

Allgemein stetig wachsende Verkehrszahlen, vor allem auch des Fernverkehrs, und das ständig ansteigende Verkehrsaufkommen durch den Flughafen München haben dazu geführt, dass das übergeordnete Bundesfernstraßennetz im Norden Münchens seit langem die Grenzen seiner Belastbarkeit erreicht hat.

¹ Mehr Informationen zum Abschlussbericht auf den Internetseiten der Autobahndirektion Südbayern; http://www.abdsb.bayern.de/imperia/md/content/stbv/abdsb/projekte/planung/a99_suedring/2010_05_17_a099_ms.pdf

Die Bundesautobahnen sind seit Jahren überlastet. Dies verstärkt den Verkehr durch unsere Städte und Gemeinden ganz erheblich, was unseren Bürgerinnen und Bürgern auf Dauer nicht mehr zugemutet werden kann.

„Die Forderung nach Schließung des Autobahn-Südrings ist mehr als verständlich.“, so Prof. Dr. Peter Paul Gantzer.

„Letztlich ist diese Forderung der Aufschrei der (über-)belasteten Bevölkerung im Norden Münchens verbunden mit der Bitte, Entlastung zu schaffen. Der Südring wäre eine solche Entlastung.“, so Gantzer weiter.²

Wir stehen für eine gerechte Verteilung des Verkehrs!

Man mutet unserem Gebiet immer mehr Verkehr zu, ohne für Abhilfe zu sorgen.

Wir sind nach wie vor der Auffassung, dass sich ein „BAB-Südring München“ nicht zum Nachteil der südlichen Gemeinden des Landkreises München auswirkt, aber eine enorme Entlastung der Verkehrssituation sowohl für den Süden der Landeshauptstadt München als auch für die ganzen Anliegerkommunen an der A 99 im Norden und Osten Münchens herbeiführt! „Eine prognostizierte Entlastung von 25 Prozent des Schwerlastverkehrs wäre für die Nord- und Ostgemeinden ein Segen.“, so Bürgermeister Sedlmair (Ismaning).

Auch seitens der Wirtschaft wird der Ringschluss als wichtiger Standortfaktor für die wirtschaftliche Dynamik in München gesehen. „Die IHK für München und Oberbayern fordert deshalb,

den kompletten Lückenschluss des Autobahnringes A 99 im Süden der Stadt München mit dem Anschluss an die A 95 so schnell wie möglich zu realisieren.“³

„Die vorliegenden Vorschläge entlasten München um 45.000 Fahrzeuge und die A99 Nord um 25 Prozent des Schwerlastverkehrs am Tag. Das reduziert in München und seinen Wohngebieten den Verkehr, den Lärm, die CO₂-Emissionen sowie Feinstaubbelastung erheblich. Das ist Umweltschutz auch für Menschen.“, so Hans Hammer, Bezirksvorsitzender im Wirtschaftsbeirat Bayern.⁴

„Wir wollen die Aufnahme des Autobahn-Südrings in den Verkehrswegeplan erreichen, dafür setzen wir uns ein!“; wir, das sind die Landräte Josef Niedermeier (Bad Tölz-Wolfratshausen), Dr. Friedrich Zeller (Weilheim-Schongau), Jakob Kreidl (Miesbach) und Harald Kühn (Garmisch-Partenkirchen).

Landrat Harald Kühn (Garmisch-Partenkirchen): „Ein großer Teil des Oberlandes ist auf eine schnellere und bessere Verkehrsanbindung sowohl in Richtung Norden als auch in Richtung Salzburg angewiesen.“

Die RING-ALLIANZ will sich dafür einsetzen, dass dieses wichtige Projekt bei der nächsten Fortschreibung des Bedarfsplanes für Bundesfernstraßen 2014 oder 2015 aufgenommen wird. Angesichts der langen Planungs-, Genehmigungs- und Bauphase halten wir eine Eröffnung

² Offener Brief „Weshalb die Schließung des Autobahnsüdrings menschenfreundlich ist!“, Prof. Peter Paul Gantzer (MdL), 10. Juni 2010

³ RESOLUTION Autobahnsüdring, IHK für München und Oberbayern, 17. Juni 2010

⁴ Pressemitteilung „Wirtschaftsbeirat begrüßt die Entscheidung des Münchner CSU-Bezirksvorstandes für den Ringschluss der A99 um München“, Wirtschaftsbeirat Bayern, 14. Juni 2010

ohnehin erst nach 2025 für realistisch – ein Grund mehr, bald anzufangen. Insofern begrüßen wir die Absicht der bayerischen Staatsregierung, das Projekt als wichtige Option aufrechtzuerhalten. Von einem "AUS" für den Südring kann und darf also aus unserer Sicht keine Rede sein. Die nächsten Schritte stehen aber leider eben erst 2014/15 an.

Für den Autobahn-Südring – Argumente und Zahlen:

- Bis ins Jahr 2020 wird für die Stadt München und das Umland ein Zuzug von bis zu 125.000 Neubürgern erwartet; damit einhergehend ist auch eine Zunahme in den Verkehrsbewegungen auf den Münchener Straßen. Diese Straßen müssen vom Fernverkehr entlastet werden.
- Der Durchgangsverkehr um und durch München wird – ohne dies beeinflussen zu können – bis 2020 massiv zunehmen und zwar um bis zu 30 Prozent. Dieser Verkehr muss um München herumgeführt werden.⁵
- Fernverkehr belastet auch die Kommunen im Süden Münchens, durch die heute der Ausweichverkehr aus Garmisch, Salzburg und Lindau läuft.
- „Autobahnen bündeln Verkehre und entlasten Städte, das gilt vor allem für Ringautobahnen und den Schwerlastverkehr; speziell der Süden der Stadt München kann je nach Variante um mindestens 20.000 Autos am Tag entlastet werden, mit all dem dazugehörigen Lärm, Feinstaub und CO₂.“
- „Dank moderner Technik kann die A99 Süd umweltverträglich gebaut und betrieben werden.“, so Dr. Michael Haberland, VIA99.⁶

⁵ 10 Punkte Leitfaden für den Ringschluss A99 Südwest, VIA99

⁶ 10 Punkte Leitfaden für den Ringschluss A99 Südwest, VIA99

- Alle europäischen Metropolen haben einen Autobahnring und die Notwendigkeit von Verkehrsbündelung seit langem erkannt.
- Ergebnis der vom Innenministerium in Auftrag gegebenen gutachterlichen Bewertung: Eine Realisierung der A99 Süd in den stadtnahen Varianten B1 und B2 wird positiv bewertet, die Weiterverfolgung dieser Trassen empfohlen.
- Entlastung Münchens, Mittlerer Ring und Ausfallstraßen, um 45.000 Fahrzeuge
- Entlastung des Münchner Nordens um 15.000 Fahrzeuge täglich; Entlastung der A99 Nord um 25 Prozent des Schwerlastverkehrs am Tag
- Entlastung der A99 Ost und ihrer Gemeinden um bis zu 15.000 Fahrzeuge täglich
- Der Südring wird mit einer durchschnittlichen prognostizierten Verkehrsbelastung von rund 60.000 Kfz/Tag eine hohe Verkehrswirksamkeit und einen verkehrlichen Nutzen haben.
- Der Ringschluss ist mit einem volkswirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Faktor von fast 2 trotz aufwendiger Tunnelbauwerke wirtschaftlich sinnvoll.
- Wichtig ist die Aufnahme des Projektes in den Bedarfsplan für Bundesfernstraßen

8. Juli 2010

Anlagen:

- Ablauf des Pressetermins
- Teilnehmer und Ansprechpartner
- Offener Brief von Prof. Dr. Peter Paul Gantzer (MdL), 10.06.2010
- RESOLUTION Autobahnsüdring, IHK München Oberbayern, 17.06.2010
- Pressemitteilung Wirtschaftsbeirat Bayern, 14.06.2010
- 10 Punkte Leitfaden für den Ringschluss A99 Südwest, VIA99



Verkehrs- und Bürgerinitiative Ringschluss A99 Südwest

Die Sprecher der VIA 99



Dr. Michael Haberland

Vorsitzender Mobil in Deutschland e.V.



Hans Hammer

Mittelständischer Unternehmer
Vorsitzender Bezirk München Wirtschaftsbeirat Bayern



Sylvensteinstraße 2
81369 München

E-Mail: info@via99.de
Web: www.via99.de
Telefon: 089 – 780 785 14

Warum eine Verkehrs- und Bürgerinitiative Ringschluss A99 Südwest?

Kurzfristig:

- Mobilisierung der Befürworter und der schweigenden Mehrheit
- Gegenpol zu den NEIN-Sagern als Signal an die Politik
- Aktivitäten ins Leben rufen, die den Bau und den Ringschluss der A99 Südwest fördern und in einer sinnvollen und umweltverträglichen Weise vorantreiben!

Langfristig:

- Die Verkehrsbelastung für München abbauen sowie Autofahrer und Anwohner speziell vom Durchgangs- und Fernverkehr entlasten!
- Den zunehmenden Verkehr um München sinnvoll lenken!
- Die verkehrsbedingten Umwelt- Belastungen (Lärm, Feinstaub, CO2 reduzieren)
- München fit machen für Olympia 2018!



Sylvensteinstraße 2
81369 München

E-Mail: info@via99.de
Web: www.via99.de
Telefon: 089 – 780 785 14

10 Gründe für den Ringschluss A99 Südwest

1. Entlastung des Münchner Stadtgebietes von **45.000** Fahrzeugen und des Münchner Nordens um **15.000** Fahrzeugen **täglich**. Davon **30.000** auf Nebenstraßen und in **Wohngebieten!** Speziell Sendling, Hadern, Giesing, Thalkirchen, Fasangarten, Westpark, Großhadern und Ramersdorf profitieren. Als Nebeneffekt auch Entlastung der A99 Ost und ihrer Gemeinden um bis zu **15.000** Fahrzeuge.
2. Reduktion
 - des Benzinverbrauchs bis zu 2 Mio Liter pro Jahr, entsprechend CO2
 - der Fahrzeit um bis zu 7 Mio hrs pro Jahr
 - Der Unfälle um bis zu 850 pro Jahr
3. Durch die Reduktion der Staus im Münchner Stadtgebiet kann speziell in München eine CO2- und Feinstaub-Reduktion realisiert werden.



Sylvensteinstraße 2
81369 München

E-Mail: info@via99.de
Web: www.via99.de
Telefon: 089 – 780 785 14

10 Gründe für den Ringschluss A99 Südwest

4. Durch den Zuzug von bis zu 125.000 neuen Bürgern nach München und ins Umland bis 2020 werden trotz aller Attraktivität des MVV auch Münchens Straßen belastet. Diese müssen auch vom Fernverkehr entlastet werden.
5. Eine Herumführung des Durchgangsverkehrs um München ist zwingend notwendig, da dieser bis 2020 um ca. 30% zunehmen wird. Ohne die A99-Süd wird sich der Schwerlastverkehr von Süd nach West trotz und wegen des 2014 fertigen Luise-Kieselbach-Tunnels den Weg durch München bahnen.
6. Die durch den Fernverkehr belasteten Münchner Umlandgemeinden im Süden, die zusätzlich durch den Ausweichverkehr aus den Richtungen Garmisch, Salzburg und Lindau in Anspruch genommen werden, werden entlastet.



Sylvensteinstraße 2
81369 München

E-Mail: info@via99.de
Web: www.via99.de
Telefon: 089 – 780 785 14

10 Gründe für den Ringschluss A99 Südwest

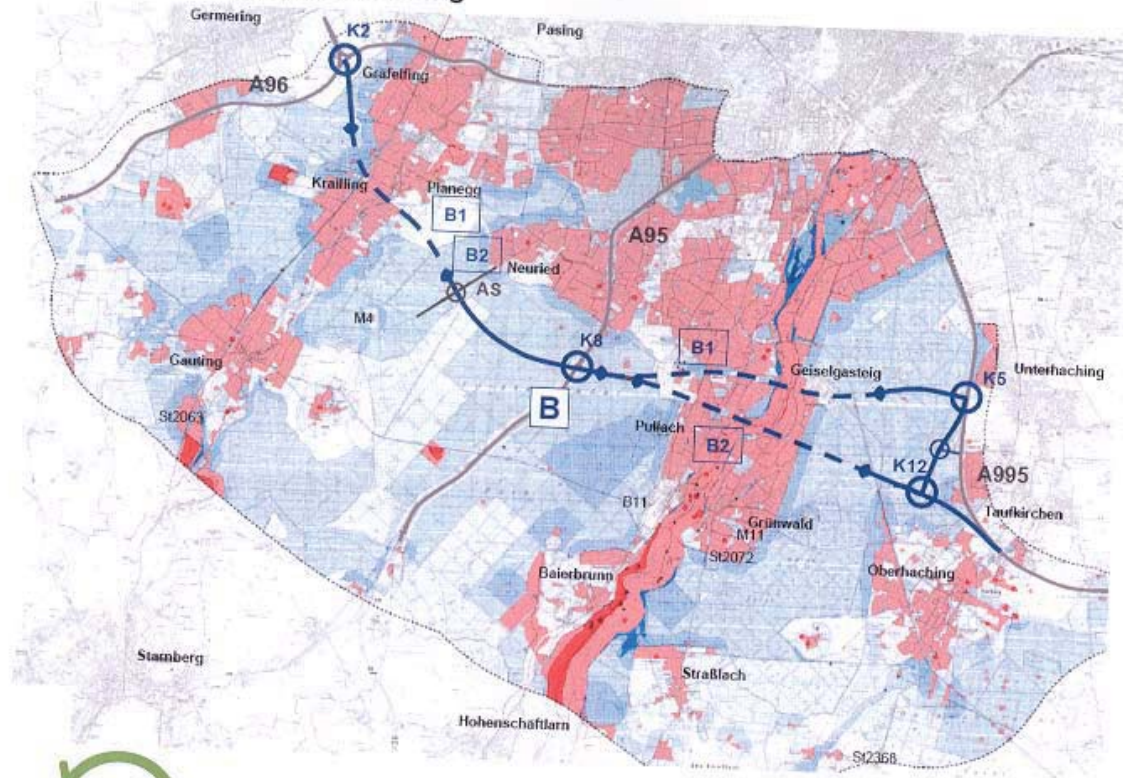
7. Der durch schlechte Anbindung entstandene Standortnachteil für Unternehmen aus den Landkreisen im Süden wird verringert.
8. Dank moderner Technik kann die A99 Süd **umweltverträglich** gebaut und betrieben werden: Führung weitgehend in Tunnels, Querung der sensiblen Gebiete unterirdisch, Bau in unterirdischer Bauweise.
9. Durch die Schließung des Autobahnringes werden pro 1 Mrd. Euro Investitionsvolumen schätzungsweise **15.000 neue Arbeitsplätze** geschaffen.
10. 2018 wird es wieder **olympisch!** München und Garmisch sollten eine hervorragende Verkehrsstruktur aufweisen. Zwischenziel für München muss daher sein, mindestens das Teilstück zwischen A96 und A95 zu vollenden und somit einem Verkehrschaos wie in Albertville oder Turin zu entgehen. Hier stellt sich die Frage, ob die zeitliche Erreichbarkeit von Flughafen und Spielstätten ohne Autobahnringabschluss überhaupt gegeben ist.



Sylvensteinstraße 2
81369 München

E-Mail: info@via99.de
Web: www.via99.de
Telefon: 089 – 780 785 14

Phase 5: Planungsempfehlung



Sylvensteinstraße 2
81369 München

E-Mail: info@via99.de
Web: www.via99.de
Telefon: 089 - 780 785 14

Machbarkeitsstudie 2006 - 2010

JA,
der Autobahnringchluss A99-
Süd ist machbar!



Sylvensteinstraße 2
81369 München

E-Mail: info@via99.de
Web: www.via99.de
Telefon: 089 - 780 785 14