

**Grünzug-Netzwerk  
Würmtal e.V.**

# Dokumentation zur Machbarkeitsstudie Südring A 99

Die bisherigen Ergebnisse aufgrund der Zwischenberichte  
der Autobahndirektion Südbayern. Kommentiert vom  
Grünzug-Netzwerk Würmtal e.V.

Stand August 2009

Diese Dokumentation basiert auf den von der Autobahndirektion Südbayern (ABDSB) veröffentlichten Daten und Karten. Diese sind oben rechts entsprechend gekennzeichnet. Alle anderen Seiten stammen vom Grünzug-Netzwerk Würmtal e.V.

# Historie des Südrings.

Beachten Sie den Ablehnungsgrund „Umweltschutz bei weitgehend ebenerdiger Trassenführung“ im Jahr 1980.  
Ferner die Kosten von € 920 Mio. im Jahr 2003.

Autobahndirektion Südbayern



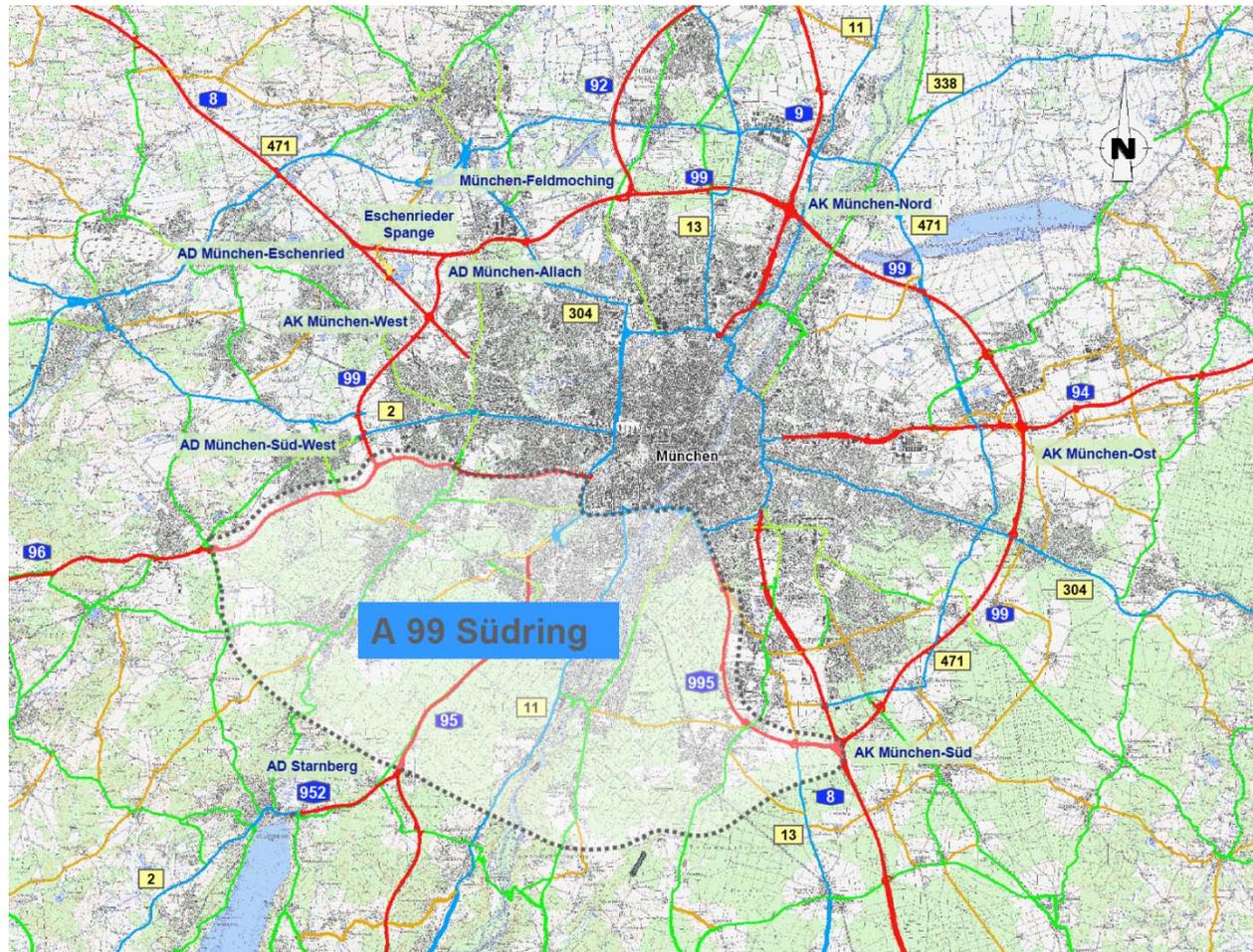
## Autobahnring München – A 99 Südabschnitt

### Vorgeschichte:



- 1967 Ab diesem Zeitpunkt ist in den verschiedenen Bedarfsplänen für die Bundesfernstraßen ein Südring enthalten
- 1980 Bei der Bedarfsplanfortschreibung entfällt der Südring (im Wesentlichen aus Gründen des Umweltschutzes – bei einem Südring mit weitgehend ebenerdiger Trassenführung)  
Einstellung des seit 1973 laufenden Raumordnungsverfahrens für den Südring (ohne Tunnel!)
- 2002 Beschluss des Bayerischen Landtags:  
- Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan beantragen  
- Machbarkeitsstudie durchführen  
- Verkehrswirtschaftliche Untersuchung beauftragen
- 2003 Bundesverkehrswegeplan-Entwurf 2003 enthält den A 99-Südring in der Einstufung „Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko“ (Länge: 21,8 km, Kosten: 920 Mio. €, NKV=1,9)
- 2004 Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages streicht Südring  
Projekt nicht mehr im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthalten
- 2006 Bundesverkehrsministerium sagt Beteiligung an den Kosten einer Machbarkeitsstudie für den Südring zu

Im Oktober 2007 wird die ABDSB beauftragt, eine Machbarkeitsstudie durchzuführen. Dabei bekommt sie fachliche Unterstützung von 6 Spezialinstituten zur Erhebung der im Untersuchungsgebiet (siehe Karte unten) vorhandenen Raumwiderstände (zulassungshemmende Kriterien aufgrund umweltrechtlicher Vorgaben, wie Bannwald, Trenngrün, Landschaftsschutzgebiete, FFH-Gebiete, Wasserschutzgebiete u.a.).



Die wesentlichen Zielsetzungen siehe nachfolgende Folie. Beachten Sie besonders die Ziele 2,3 und 4.

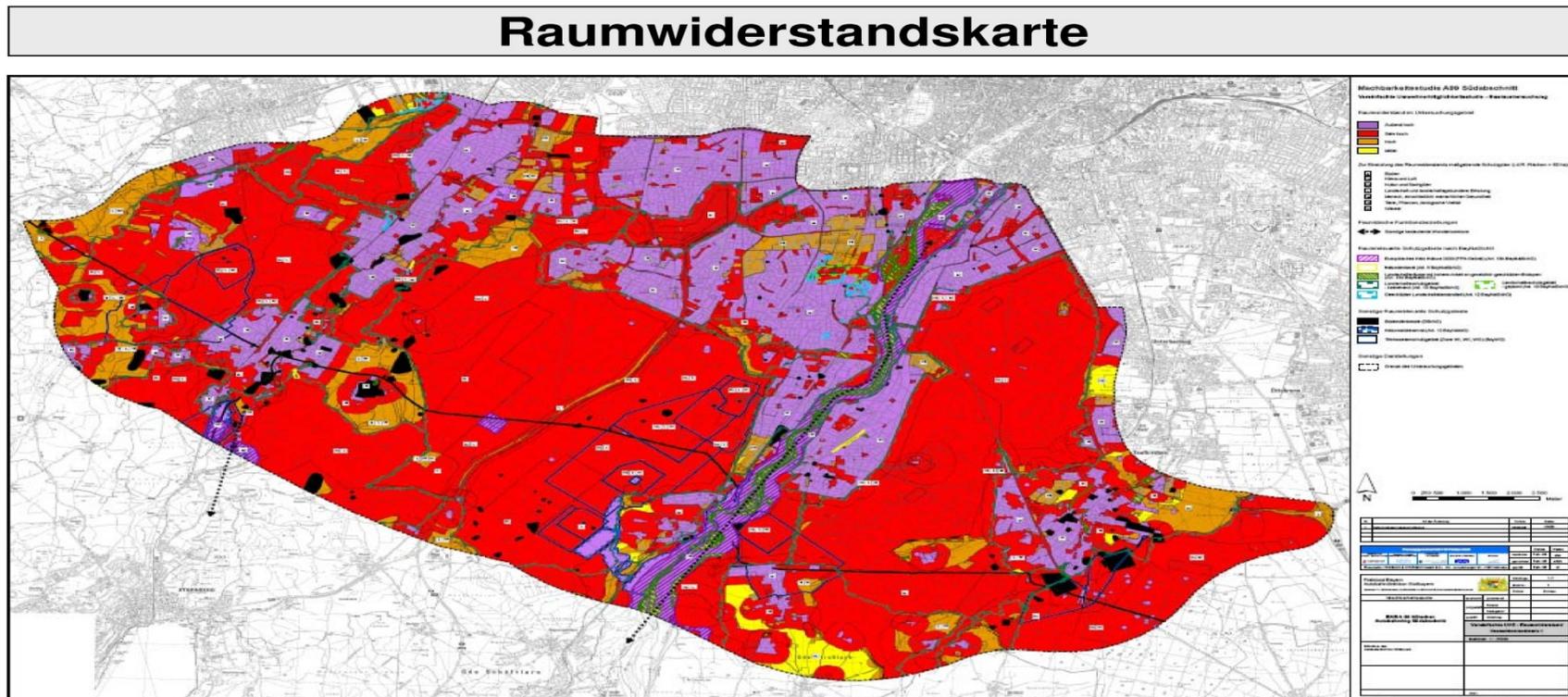
Zudem wurde versprochen und bei den Zwischenberichten immer wieder betont, die Untersuchung ergebnisoffen zu führen. Danach müsste auch das Ergebnis „Ein Südring ist nicht machbar“ möglich sein.



## Wesentliche Ziele des Südabschnittes der A 99

- Durch Ringschluss optimale Verteilung der sternförmig auf München zulaufenden Durchgangsverkehre
- Bündelung der Verkehrsströme auf umweltfreundliche Art
- Entlastung des Umlandes und des Mittleren Rings in München
- Entlastung des West- und Ostabschnittes der A 99
- Kürzere Fahrzeiten und Fahrweiten, sowie Reduzierung von Schadstoffen

Die Ergebnisse der akribischen Arbeit der 6 Fachinstitute schlägt sich nieder in der nachfolgenden Raumwiderstandskarte. Die Farbe violett bedeutet äußerst hohe Raumwiderstände, rot bedeutet sehr hohe Raumwiderstände. Höhere Einstufungen gibt es nicht.



Auch die ABDSB stellt nach diesem Ergebnis fest, dass keine „konfliktarmen Korridore“ für eine oberirdische Trassenführung bestehen. Nur kurze Teilstrecken wären nutzbar. Bei einer ehrlich gemeinten ergebnisoffenen Untersuchung hätte die Studie an diesem Punkt abgebrochen werden müssen.

Autobahndirektion Südbayern



## Phase 1 Basisuntersuchung – Umwelt

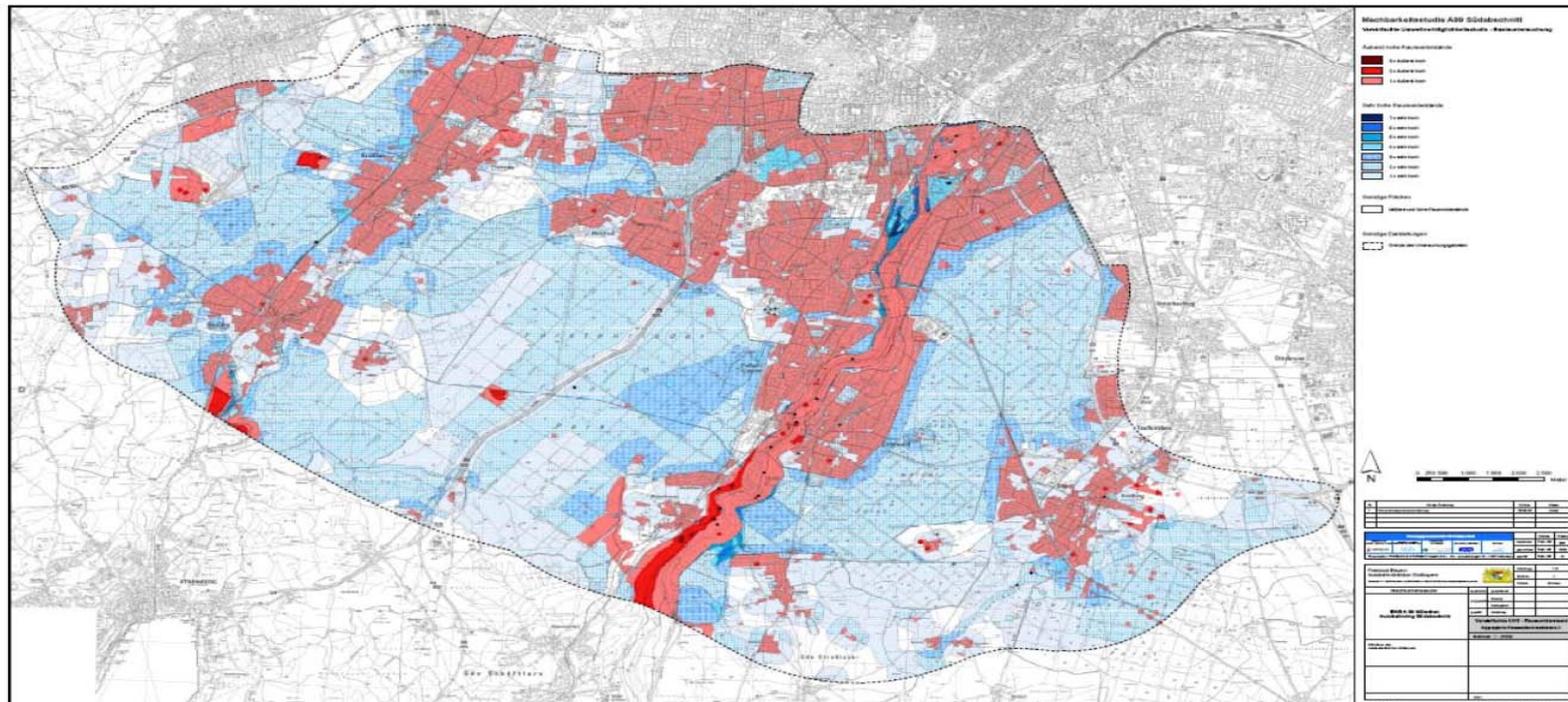
### Ergebnis

- Nahezu der gesamte Untersuchungsraum ist sehr empfindlich und mit besonders hohen Planungs- bzw. Genehmigungsrestriktionen versehen.
- Es existieren keine „konfliktarmen Korridore“ für eine oberirdische Trassenführung.
- Es sind bestenfalls räumlich eng begrenzte Flächen mit mittlerem Raumwiderstand für eine oberirdische Führung relativ kurzer Teilstrecken nutzbar.

⇒ **Weitere Differenzierung des Raumwiderstands ist erforderlich**

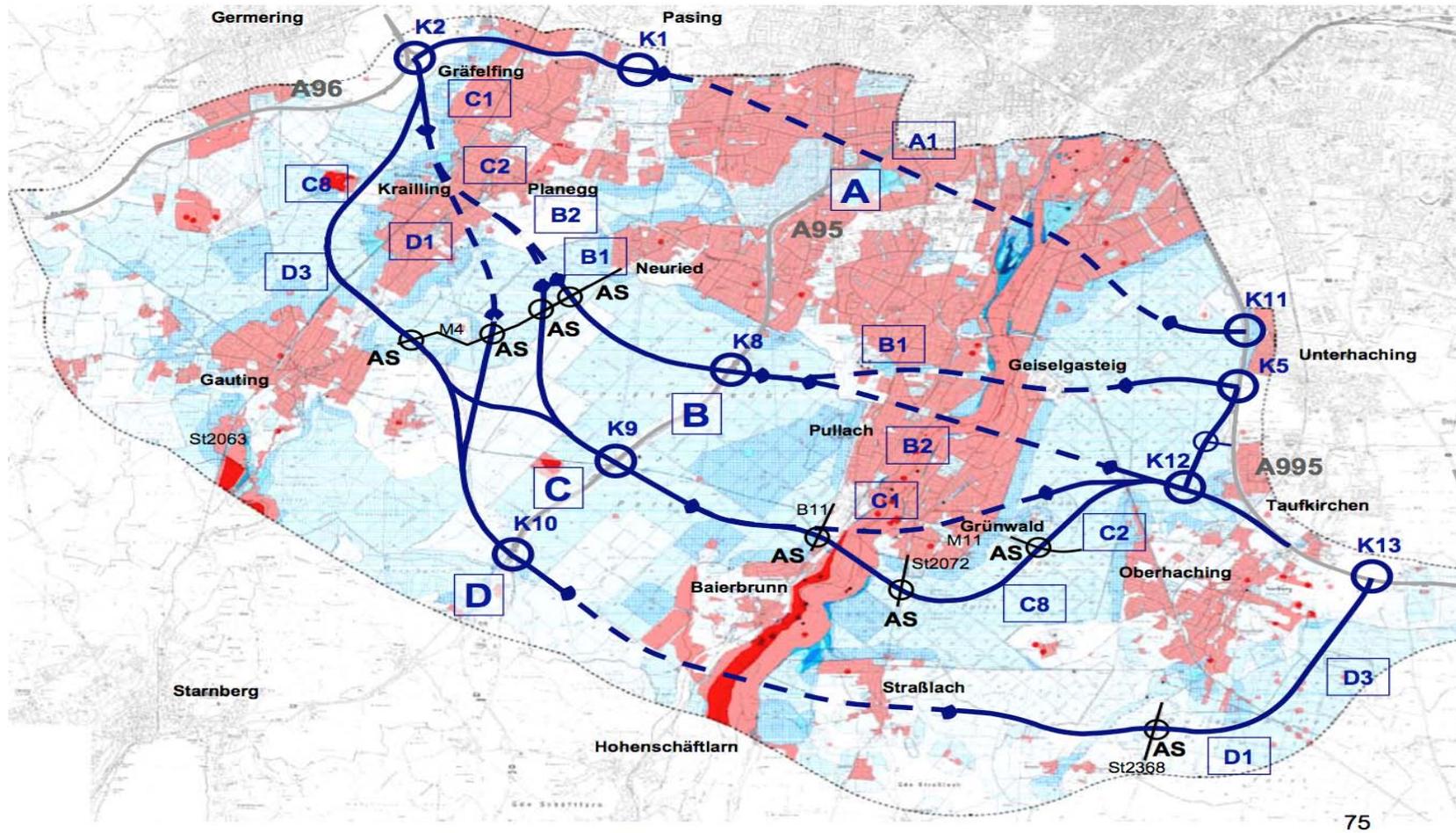
Stattdessen werden die Raumwiderstände so stark relativiert, dass nur noch FFH-Gebiete und Bebauungen als trassenhemmend aufscheinen und eine blassblaue Farbgebung auch optisch alle umweltrechtlichen Vorgaben gleichsam verschwinden lassen.

## Aggregierte Raumwiderstandskarte



Der ABDSB gelingt es dann, in diese „aggregierte“ Karte 95 Trassen und Trassenvarianten zu legen. Vergleiche dazu die Ergebnisse auf S. 7!!! Wurde da wirklich ergebnisoffen geplant??? Die 95 Trassen wurden dann in zwei Schritten auf 8 plus 3 Untervarianten reduziert (siehe nachfolgende Karte). Dabei wurde u.a. eine Tunnellösung für das Grubmühler Feld zwischen Gauting und Stockdorf gestrichen.

8 Hauptvarianten + 3 Untervarianten für Phase 3



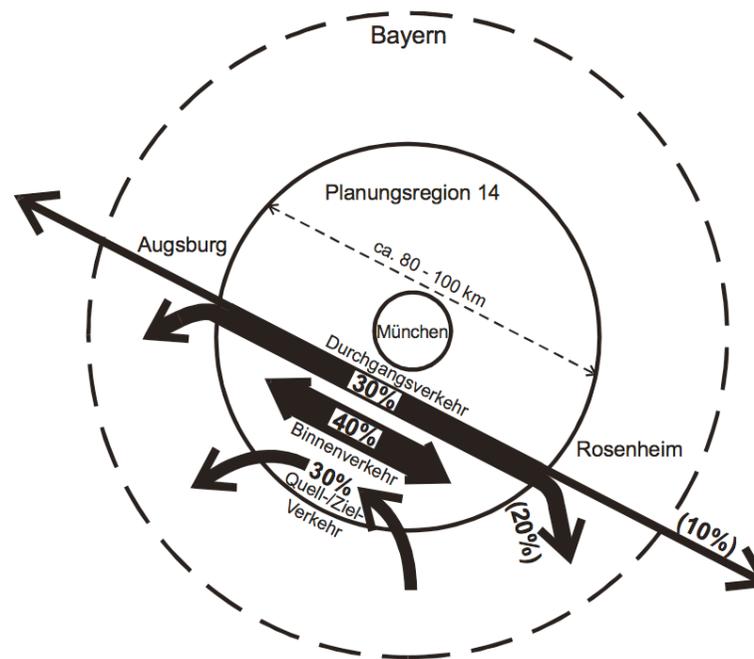
# Trassenauswahl

Die 8+3 Trassen (s. S. 9) sind das Ergebnis eines Auswahlverfahrens, das nach folgenden Kriterien durchgeführt wurde:

- Die Variantengruppen A bis D wurden getrennt beurteilt.
- Es wurden Rangzahlen (Platz 1 bis 4) je Kriterium Umwelt, Raumstruktur, Verkehr und Kosten vergeben. Dabei wurden alle Kriterien gleich gewichtet, d.h. die Rangunterschiede wurden nur quantitativ, nicht aber qualitativ gewertet.
- Es wurden Rangsummen addiert und die Trassen entsprechend eingestuft.
- Die dabei im ersten Drittel platzierten Trassen innerhalb jeder Gruppe A bis D wurden weiterverfolgt.
- Eine „Härtefallregelung“ beließ alle die Trassen im Rennen, die in einem Kriterium Platz 1 errungen hatten. Damit war garantiert, dass alle diejenigen, die nach Rangsumme herausgefallen wären, die man aber weiterhin verfolgen wollte, auch in die Endauswahl kamen (z.B. Trasse C8 aus Kostengründen).

Die der Machbarkeitsstudie zugrundeliegende Verkehrsplanung ergibt das nachstehende Bild. Danach würden nur 10% überregionaler Durchgangsverkehr sein. 40% aber reiner Binnenverkehr, 30% Ziel- und Fernverkehr. Dabei handelt es sich um Jahresdurchschnitte. Urlaubsverkehr würde sicher zu temporär anderen Zahlen führen. Dennoch wäre der AB-typische Fernverkehr nur gering.

Benutzer einer A 99 Süd



Die auf vielen Folien detailliert dargestellten Ergebnisse der Verkehrsanalyse lassen sich kurz wie folgt zusammenfassen:

Autobahndirektion Südbayern



## Begleitende Verkehrsuntersuchung

### V. Gesamtergebnis Verkehr

- ⇒ eine stadtnahe A 99 Süd ist mit 45.000 – 70.000 Kfz/Tag belastet, es reicht stets ein 4-streifiger Querschnitt für den Südring aus
- ⇒ die Entlastung der A 99 Nord und Ost liegt bei weniger als 10 %
- ⇒ der Mittlere Ring Süd und der Südwesten von München werden deutlich entlastet (aber nicht von der stadtfernen Trasse)
- ⇒ je näher die Verknüpfung mit der A 95 an der Stadt liegt, desto günstiger für die Entlastungswirkung im Stadtgebiet
- ⇒ im südlichen Umland ist eine Entlastungswirkung nur mit Anschlussstellen ans untergeordnete Netz effektiv
- ⇒ ohne Anschlussstellen ist die Entlastungswirkung im Umland relativ gering
- ⇒ bereits eine A 99 Südwest von der A 96 zur A 95 hat eine hohe eigene verkehrliche Wirksamkeit

# Beurteilung der Zielsetzungen und Ergebnisse

Selbstgesetzte Ziele der ABDSB waren (s. u.a. S. 5):

- ***Bündelung des Verkehrs auf umweltfreundliche Art.***  
**Ergebnis:** Bereits 1980 wurde ein Planfeststellungsverfahren abgebrochen „im Wesentlichen aus Gründen des Umweltschutzes – bei einem Südring mit weitgehend oberirdischer Trassenführung“ (s. S. 3). 2009 wird eine rein oberirdische Trassenführung als umweltfreundlich geplant (Trasse C8).  
Je nach Trassenführung würden bis zu 500 ha Wald vernichtet. Die gesetzlich notwendige Ersatzaufforstung könnte - wie eigentlich vorgeschrieben – projektnah nicht durchgeführt werden.  
Damit wäre die dringend notwendige Frischluftschneise für München nachhaltig beeinträchtigt.  
Umweltrechtliche Vorgaben werden bis auf FFH-Gebiete nicht als projektwidersprechend eingestuft.
- ***Entlastung des Umlandes und des Mittleren Rings in München.***  
**Ergebnis:** Das westliche Umland wird je nach Trassenvariante nicht spürbar entlastet oder sogar belastet.  
Für den Mittleren Ring würde es eine spürbare Entlastung geben, je stadtnäher die Trasse verlief desto mehr.

# Fortsetzung Ergebnisbeurteilung

- *Entlastung des West- und Ostabschnittes der A 99.*

**Ergebnis:** Der Westabschnitt wird nicht ent- sondern belastet. In einem Ausmaß, das u.U. einen Ausbau auf 6 Spuren nötig macht. Die Kosten dafür sind in der Planung nicht enthalten.

Die Entlastung des Ostrings war der eigentliche Grund für die Wiederaufnahme des gesamten Südringprojekts. Die Verkehrsplanung zeigt, dass der Entlastungseffekt mit 6-7 % im vom Menschen nicht wahrnehmbaren Bereich liegt.

Auch das wäre ein Grund gewesen, weitere Arbeiten an der Machbarkeitsstudie einzustellen.

- *Die Machbarkeitsstudie soll ergebnisoffen durchgeführt werden.*

**Ergebnis:** Daran sind zumindest Zweifel angebracht.

- *Kosten*

**Ergebnis:** In der Planung von 2003 (s. S. 3) wurde die seinerzeit gewählte rein oberirdische Trasse mit Kosten von € 920 Mio. angesetzt. 2009 soll die sehr ähnliche Trasse C8 nur noch € 350 Mio. kosten. Wurde 2003 unseriös geplant?

# Was in der bisherigen Planung fehlt

**Keine Berücksichtigung fanden in der bisherigen Planung (zumindest wurde nicht darüber berichtet):**

- **Einwendungen von Gemeinden, Bürgerinitiativen und Organisationen nach dem ersten Zwischenbericht der ABDSB.**
- **Alternativen, wie Verbesserung des ÖPNV, der bereits beschlossene Ausbau der B 15 (Rosenheim/Landshut) oder andere überregionale Straßen, um den Verkehr in Bayern nicht mehr konzentrisch auf München zulaufen zu lassen oder die Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene.**
- **Die Gefahr AB-induzierten Mehrverkehrs durch Gewerbeansiedlungen aufgrund guter AB-Anbindung.**
- **Maßnahmen zur Reduzierung des Binnen- sowie Ziel- und Quellverkehrs, des Verkehrs, den die betroffenen Anwohner selbst erzeugen und der den weitaus größten Teil des Verkehrsaufkommens eines Südrings ausmachen würde (Mobilitätsmanagement zur Änderung des Verkehrsverhaltens).**
- **Das Planungskriterium „Mensch“ scheint nur eine Rolle zu spielen, wenn es um größere Mobilität geht. Die Auswirkungen von Lärm, Abgasen, Feinstaub, Vernichtung von Naherholungsgebieten u.ä. werden nicht untersucht. Auch Autobahnplaner sollten alle Auswirkungen einer neuen Trasse auf den Menschen berücksichtigen.**

# Mögliche Teillösung

Hingewiesen werden soll noch auf den letzten Punkt der Folie „Gesamtergebnis Verkehr“ (S. 12).

Dort wird dem Teilstück von der A 96 (Lindau) zur A 95 (Garmisch) eine „hohe eigene verkehrliche Wirkung“ zugeschrieben. Das könnte bedeuten, dass - evtl. aus Kostengründen - nur ein teilweiser Ringschluss zur Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan gemeldet werden soll. Das würde zwar die „Ringfeteschisten“ nicht befriedigen und die so wichtige Entlastung des Ostrings völlig zunichte machen, würde aber die Realisierungschancen erhöhen.

# Zeitplan und weitere Informationen

- Der weitere Zeitplan könnte etwa folgendermaßen aussehen:

Fertigstellung der Machbarkeitsstudie nach der Bundestagswahl Ende 2009 oder Anfang 2010 (frühere Zusage: Sommer 2009!). Wahrscheinlich werden von der ABDSB zwei oder drei alternative Trassen an das Staatsministerium des Inneren übermittelt.

Dieses wird die endgültige Lösung festlegen und sie vor dem Landtag vertreten müssen.

Meldung dieser Trasse an das Bundesverkehrsministerium in Berlin zur Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan (BVWPI.).

- Überarbeitung des BVWPI. wahrscheinlich im Zeitraum 2013 – 2015.
- Möglicher Baubeginn ab 2020, abhängig von Einsprüchen, Gerichtsprozessen, Finanzierbarkeit, Landerwerb u.a.

Weitere Informationen finden Sie unter:

[www.abdsb.bayern.de](http://www.abdsb.bayern.de)

[www.gruenzugnetzwerk.de](http://www.gruenzugnetzwerk.de)

[www.kein-suedring.de](http://www.kein-suedring.de)

[www.buergerinitiative-muenchen.de](http://www.buergerinitiative-muenchen.de)

V.i.S.d.P. Grünzug-Netzwerk Würmtal e.V.