

# Südring: Verkehrsexperte fordert Teillösung

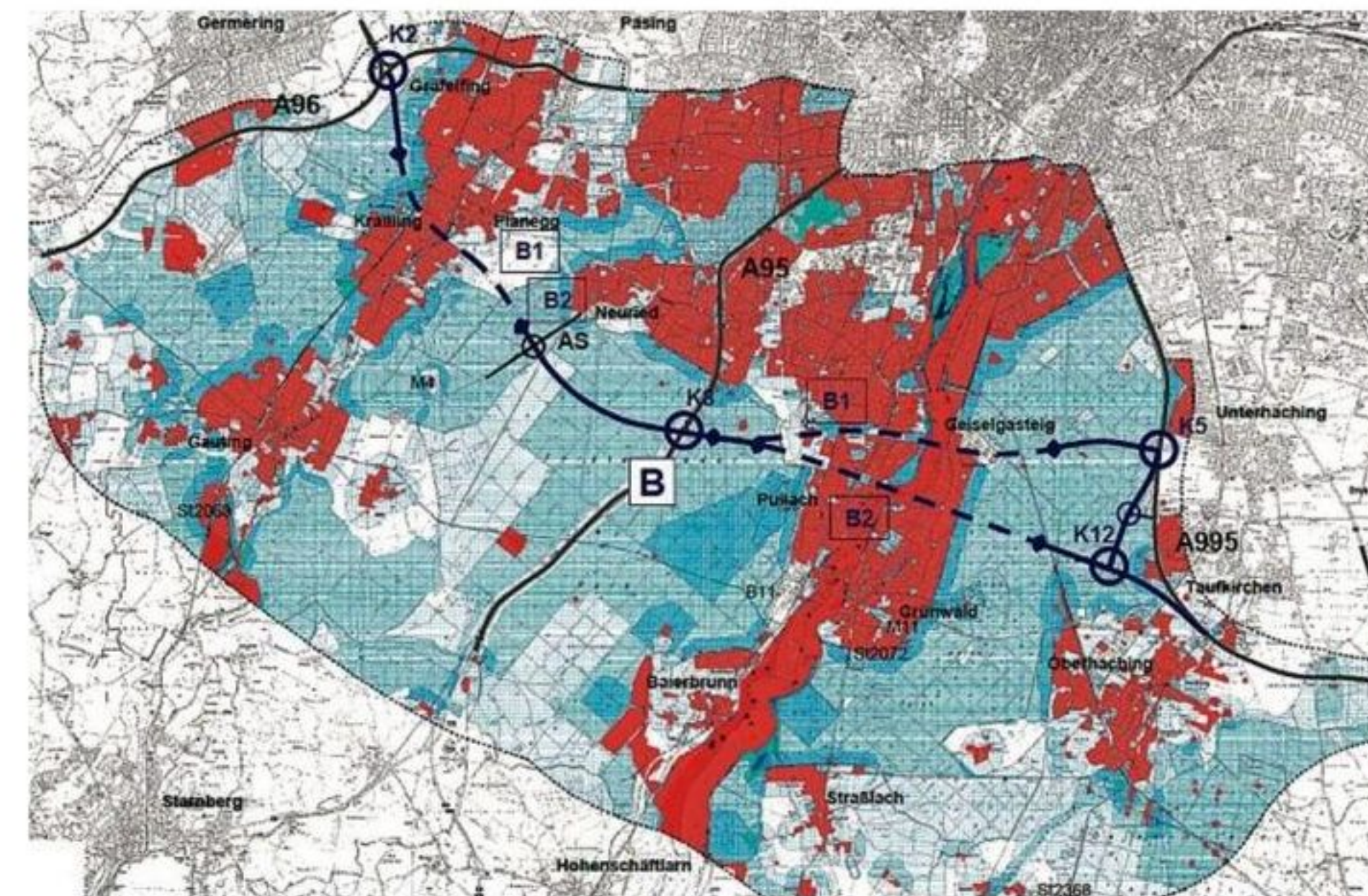
Neuer Vorschlag zur umstrittenen Autobahn im Süden von München. Der renommierte Verkehrsplaner Prof. Harald Kurzak schlägt vor, den Südring nur auf der Westseite zu bauen – als Verbindung der Lindauer Autobahn A 96 mit der Garmischer Autobahn A 95.

VON DIRK WALTER

**München** – Der Verkehrsplaner Harald Kurzak (70) ist ein Fossil der Zukunft, aber ein höchst lebendiges. Seine Methode klingt einfach: Kurzak schickt Verkehrszähler vor Ort, die mit Hilfe der Polizei die Autofahrer anhalten und detailliert nach ihrem Fahrweg befragen. „Bayrisch Gmain nach Piding (Aldi)“, oder „Freilassing nach Bad Reichenhall“ heißt es beispielsweise dann handschriftlich mit Angaben von Datum und Uhrzeit auf dicken Umfrage-Bögen. Hilfskräfte tippen die Fakten in Computer ein. „Es ist die alte Schule“, sagt Kurzak.

Die Kunst des Verkehrsplaners besteht dann darin, die erhobenen Zahlen so hochzurechnen, dass sich hieraus sowohl ein Tages-Durchschnittswert als auch eine Verkehrsprognose ableiten lässt. Wie das geht, wissen eigentlich nur Kurzak und sein Mitarbeiter.

Kurzak gibt ungeniert zu, dass seine Methode keinen Nachfolger hat. Er sei eine aussterbende Spezies, erklärt der 70-Jährige. Andere Büros arbeiten mit Modellen, rechnen Arbeitsstätten und Einwohnerzahlen hoch – Kurzak macht keinen Hehl daraus,

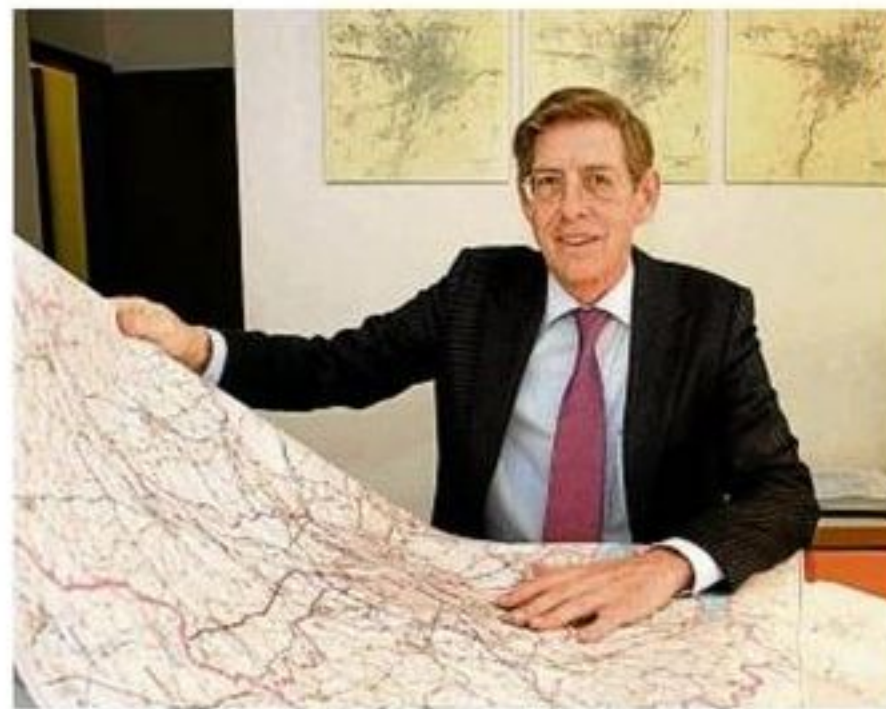


**Kernstück** des von Kurzak geforderten Südring-Westabschnitts wäre ein vier Kilometer langer Tunnel unter Krailing hindurch. Die Strecke selbst würde von K 2 (Kreuzung A 96/A 99) bis B (Kreuzung Südring/A 95) führen. GRAFIK: AUTOBAHNDIREKTION

dass er das für Trickserei hält. Aber das sei die Zukunft.

Seit 1974 ist Kurzak im Geschäft, nach seiner Habilitation machte er sich damals mit seinem Mentor Prof. Karlheinz Schächterle als Verkehrsingenieur selbständig. Zum Gespräch empfängt er in einem zum Büro umgebauten Gartenhaus. Einfache Bürolampe mit Glühbirne, Mobiliar im Charme der 70er Jahre – der Professor liebt es nüchtern. Ein Kopfmensch, der Einwände gegen den Südring mit Zahlen kontert.

Seine Rechnung geht so: Bis zu 66 000 Fahrzeuge täglich würden im Jahr 2025 den Süd-



**Ein Planer** der alten Schule: Harald Kurzak. FOTO: KURZENDÖRFER

ring im West-Abschnitt benutzen. Im Ost-Abschnitt sind es weniger Fahrzeuge: 50 000 bis 52 000. „Ich halte daher zumindest die Anbindung der A 95 an die A 96 für notwendig“, sagt Kurzak. Seine Begründung: Der Verkehr von der Garmischer Autobahn in Richtung Süden, sagt Kurzak, wendet sich tendenziell eher gen Westen als gen Osten. Das liegt auch daran, dass ein Teil der Autofahrer schlicht von Süd nach Nord will – also zur Nürnberger Autobahn A 9. Dabei ist die Westseite des Mittleren Rings kürzer und schneller als die Ost-Route. Künftig würde dann die

A 99-West benutzt. Auch angesichts des derzeitigen Tunnelbaus am Luise-Kieselbach-Platz in München warnt Kurzak davor, den Südring im Westen nicht zu bauen. Denn die heutige Mega-Kreuzung Mittlerer Ring/A 95-Autobahnende wird im Tunnel nicht mehr als Ampel-Lösung wiederauferstehen, sondern mit Einschleifungen ohne Ampeln gebaut. An diesem neuralgischen Knoten, spätestens aber im Trappentreu-Tunnel weiter nördlich, werde der Verkehr zusammenbrechen. „Der Stau am Mittleren Ring wird noch schlimmer als vorher“, prophezeit Kurzak.

Übrigens gelte das nicht erst für das häufig angeführte Prognose-Jahr 2025, dem Jahr der angeblich großen Verkehrslawine mit bis zu 70 Prozent Zuwachs im Schwerlastverkehr – eine Zahl, die auch Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer häufig anführt. Kurzak kann das nicht mehr hören. Er hält sich lieber, nun ja, an die Fakten. Das mit den 70 Prozent, sagt er, sei wohl eine politische Zahl, um Geld loszueisen. Das Transportvolumen wachse unbestritten, aber die übliche Recheneinheit Tonnen-Kubikmeter in Lkw umzurechnen, sei ein schwieriges Unterfangen.

So will er auch für den Südring keinen grenzenlos wachsenden Verkehr prognostizieren. Im Gegenteil: Die 66 000 Fahrzeugen täglich im Jahr 2025 seien wohl das Maximum, danach werde die Zahl stagnieren oder sogar abnehmen. Gäbe es den Südring heute schon, würden nur rund 56 000 Fahrzeuge darauf fahren – aber eben auch 56 000 Fahrzeuge dem Münchner Stadtgebiet entzogen. „Die Frage ist also, ob man mit dem Ist-Zustand weiter leben will.“