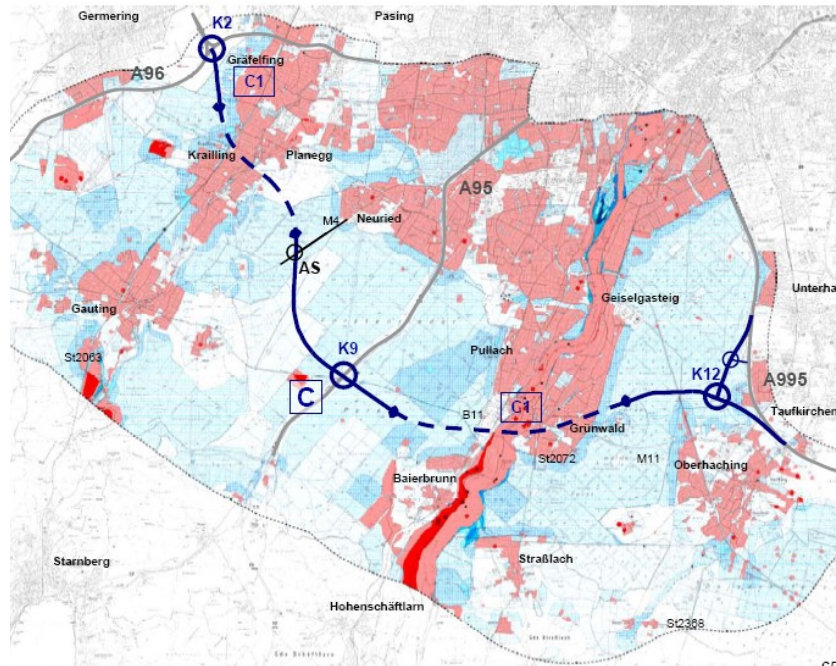


1.1 Stand der Machbarkeitsstudie BAB 99 Autobahnring Süd München Zwischenbericht #2 vom 29.04.09

en C – verbleibende Varianten (C1 mit AS)

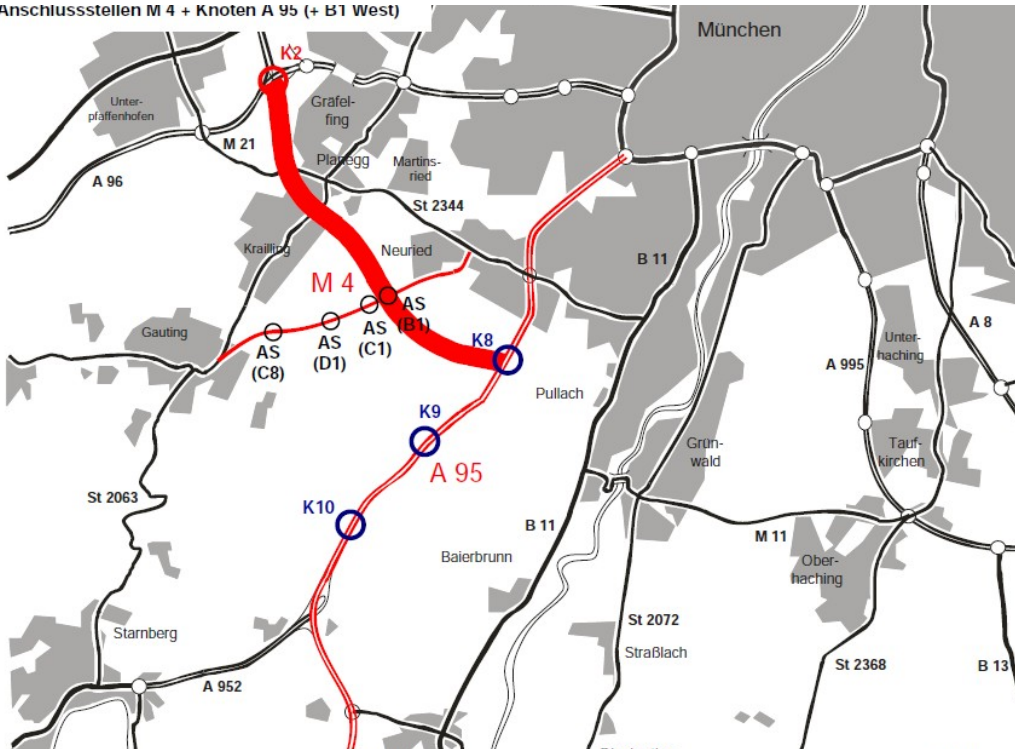


65

Variante C1 mit Anschlußstelle an die M4 vor Neuried

Variante B1 mit Anschlußstellen an die M4 vor Neuried

Anschlusstellen M 4 + Knoten A 95 (+ B1 West)



Am 29.4.2009 veranstaltete die Autobahndirektion Süd eine Information zum 2. Zwischenbericht der Machbarkeitsstudie zum Autobahnring Süd.

Bereits in der Informationsveranstaltung zum 1. Zwischenbericht war festgestellt worden, dass sich nahezu das ganze Untersuchungsgebiet durch hohe Raumwiderstände auszeichnet.

„Es existieren keine konfliktarmen Korridore für eine oberirdische Trassenführung.“

Mit diesem Ergebnis hätte eigentlich die als ergebnisoffen bezeichnete Untersuchung beendet werden müssen.

Auch bei der Vorstellung des 2. Zwischenberichtes wurde vom Veranstalter über die Diskussion kein Protokoll geführt oder eine Mitschnitt der Anregungen und Entgegnungen aufgenommen.

Es wurden auch keine Adresse bekannt gegeben, an welche Vorschläge und Anregungen einzureichen sind.

Anregungen und Einwendungen während der Diskussion wurden als Hindernisse behandelt und rhetorisch abgebugelt, nach dem Motto: „man könne nicht auf jedes einzelne Detail eingehen“.

Wesentlicher Gegenstand des 2. Zwischenberichts zur Machbarkeitsstudie sind:

- Ausführlichere Umweltuntersuchungen
- Verkehrsuntersuchung mit Ergebnissen
- Zurückführung der Anzahl der Trassen auf insgesamt 11 Varianten.

Verkehrsuntersuchungen:

Die Verkehrsuntersuchungen umfassen den Bereich des gesamten Autobahnringes mit Zuführungen von Bundesstraßen und Landstraßen zur Stadt München.

Die Entlastung des Autobahnringes Nord und des Autobahnringes Ost wurde in der Begründung der Autobahndirektion Südbayern als einer der Hauptgründe für den Ausbau des Südringes dargestellt. Siehe folgende Auszug aus der Begründung:

„Schluss an die A 99 im Jahre 2000 hat ein möglicher „Ringschluss“ zusätzlich an Bedeutung gewonnen. Durch die Schließung des Autobahnringes um München werden auf dem Südabschnitt werktags durchschnittlich bis zu 74.000 Kfz/24h prognostiziert. Das wird erheblich zu einer Entlastung der bestehenden Teilabschnitte der A 99 und insbesondere des untergeordneten Straßennetzes beitragen.“

Herausragendes Ergebnis der Verkehrsuntersuchung ist, dass der genaue Vergleich der Zahlen aus der Studie nur eine **Entlastung von ca. 7 % für den Ostring und 8% im Bereich des Allacher Tunnels** ergibt.

Die zugesagte Berücksichtigung des Einflusses der bereits im Bau befindlichen B15neu und neuerer Entwicklungen des öffentlichen Personennahverkehrs ist nicht durchgeführt worden

Einfluß der B 15 neu

Eine Entlastung von 5% wird im Bereich der A 99 Nordost allein durch die derzeit im Bau befindliche B 15 neu bewirkt . Das heißt nahezu die gleiche Entlastung für die A99 Nordost wie durch den Bau des Südrings wird durch die bereits im Bau befindliche B15neu erreicht.



Dabei fällt auf, dass an anderer Stelle in der Machbarkeitsstudie der Einfluss des Fernstraßensystems in Bayern auf die Verkehrsproblematik des Autobahnringes als vernachlässigbar dargestellt wird.

Erneut ergibt sich, daß nach Ergebnis dieser Verkehrsuntersuchung die Machbarkeitsstudie hätte beendet werden müssen, weil sich herausstellt, dass der Autobahnsüdring den gewünschten verkehrsentlastenden Effekt nicht bringt.

Ergebnisse für Neuried

Eine Besonderheit ergibt sich für den Standort Neuried in Abhängigkeit von der Lage und von dem Anschluß an die M4. **Es ergibt sich, dass bei den stadtnaher Lage der Anschlussstelle der M4 mit einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens in Neuried zu rechnen ist, insbesondere wird es bei Trassen im B- Korridor und im C-Korridor zu einer Verkehrsbelastung von bis zu 13.000 Kfz pro Tag auf der M4 kommen.**

Die in der Informationsveranstaltung gezeigten Tabellen und Zahlenwerte über die Entlastung für einzelne Orte und über das Zustandekommen der Berechnungen sind nicht in der öffentlich zugänglichen Version des Zwischenberichts wiedergegeben.

Ergebnisoffenheit

Ein weiterer Hinweis auf fehlende Ergebnisoffenheit und auf vorliegende Ergebnisanweisungen ergibt sich durch die Analyse des Vorgehens beim Ausscheiden von einzelnen Varianten.

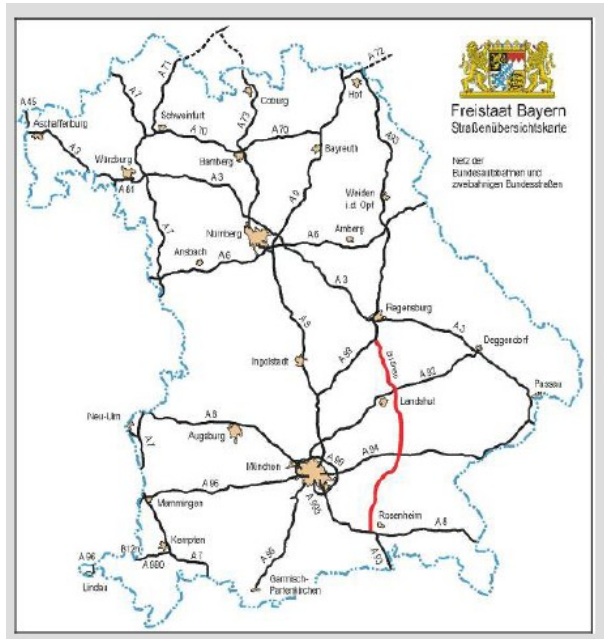
Ursprünglich wird ein System erläutert, bei dem nur die nach dem Beurteilungsschlüssel günstigsten Varianten für eine weitere Untersuchung zugelassen werden sollten.

Dann zeigt sich jedoch, dass weitere Varianten aufgenommen wurden, wenn sie zwar **den** grundsätzlichen Kriterien nicht am Besten entsprachen, aber bezüglich der Kosten als günstig beurteilt wurden. Durch diesen Vorrang der Kosten gegenüber Umweltgesichtspunkten wurden die Zahl der Varianten der engeren Wahl wieder auf 11 erhöht.

Man kann die sogenannte „Ergebnisoffenheit“ hier nur wie folgt verstehen:

„Das Ergebnis wird solange offengehalten, bis das Ergebnis den Erwartungen entspricht.“

Eine Darstellung der Trasse der B15neu im bayerischen Fernstraßennetz ist beigefügt, die Auswirkung auf den Autobahnring München ist deutlich.



0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100