

Presseinformation

Autobahn A99-Südring – Pressekonferenz der 14 „Südbündnis“-Bürgermeister mit dem Bund Naturschutz in Bayern, 22.03.10

Das Südbündnis von 14 Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern

Am 25. Mai 2009 erklärten die 14 Bürgermeisterinnen und Bürgermeister der Gemeinden Baierbrunn, Gauting, Germering, Gräfelfing, Grünwald, Krailling, Neuried, Oberhaching, Planegg, Pullach i. Isartal, Schäftlarn, Taufkirchen, Unterhaching, Straßlach-Dingharting mit zusammen über 180.000 Einwohnern, dass sie den geplanten Autobahnringchluss im Süden und Südwesten Münchens in jeder Variante und auch in Teilabschnitten ablehnen. Das Bündnis erstreckt sich über viele Partei- und Gemeindegrenzen hinweg und ist mit den bestehenden, sehr aktiven lokalen und regionalen Initiativen bestens vernetzt. Mit der heutigen Pressekonferenz verstärkt auch der Bund Naturschutz in Bayern öffentlich diese breite Allianz. Das Ziel ist, wie im Fichtelgebirge beispielhaft und erfolgreich praktiziert, eine weitere Stärkung dieses Bündnisses.

Die Allianz der Südring-Gegner verschließt aber nicht die Augen vor den bestehenden Verkehrsproblemen im Münchner Großraum. So wurden bereits die Grundlagen für ein regionales Verkehrskonzept erarbeitet. Weitere Ziele sind der Lärmschutz an den bereits bestehenden Bundesfernstraßen und eine Stärkung des ÖPNV.

Ein Autobahn-Südring entlastet nicht, sondern belastet

Der Autobahnsüdring führt zu einem deutlich steigenden Siedlungs- und Verkehrsdruck im Münchner Süden und Westen und zu keiner nennenswerten Entlastung im Münchner Norden und Osten.

Nach den Zwischenberichten der Machbarkeitsstudie wird aber heute schon deutlich, dass zwar ein Teil der Ziel- und Quellverkehre und der regionalen Verkehre einen Südring nutzen würde. Für den Norden und Osten unserer Region ergeben sich aber keine spürbaren Entlastungen.

Ingesamt würde der Südring von etwa 50.000 Fahrzeugen am Tag benutzt. Der Osten und Nordosten würde aber nur um 8.000 bis 10.000 Kfz entlastet und das bei einer Tagesbelastung von 135.000 Kfz. Das bedeutet noch nicht einmal eine Entlastung von 10%. Alleine die großen Möbelhäuser führen im Übrigen zu einer Verkehrsbelastung von bis zu 10.000 Fahrzeugen am Tag. Die Neue Messe, der Flughafen, verkehrsintensive Gewerbenutzungen und starkes Bevölkerungswachstum im Norden und Osten der Region bedingen einfach diese hohen Zahlen an Ziel- und Quellverkehr. Ein Südring bringt da keine Entlastung.

Notwendig sind vielmehr ein zeitnahe und effektiver Lärmschutz an den bestehenden Autobahnen und ein leistungsfähiger Ausbau der bestehenden Bundesfernstraßen.

Die Auswirkungen eines Autobahn-Südrings auf Natur und Umwelt

Ein Autobahn-Südring wird in unverantwortlicher Weise Naturschutz-, Landschaftsschutz-, Wasserschutz- und FFH-Gebiete, Bannwälder, zahlreiche Biotope und Biotopverbundachsen sowie Naherholungsgebiete im Isar-, Würm-, Gleißen- und Hachinger Tal zerstören. Die großen Waldgebiete im Münchner Süden sind einmalige, heute noch zusammenhängende Natur-, Lebens- und Erholungsräume für München und Bayern und dürfen deshalb nicht zerschnitten werden. Gerade im von der UN ausgerufenen Jahr der Biodiversität (Schutz der Artenvielfalt) und in Zeiten, wo der Flächenverbrauch auch nach dem Willen der Staatsregierung massiv reduziert werden soll, ist die Natur-, Arten- und Bodenvernichtung durch einen Autobahn-Südring das schlechteste aller Zeichen. Er hätte immense Auswirkungen auch auf nachfolgende Generationen, die diese Umweltsünde nicht mehr rückgängig machen können.

Dem Südring würden nach einer Berechnung des Perlacher Forstvereins bis zu 120.000 Bäume zum Opfer fallen. Nach Untersuchungen des BN leben in den Wäldern ca. 56 Vogelarten, darunter viele Rote Liste-Arten. Auch EU-weit mit höchster Schutzstufe geschützte Arten wie der Eremit-Käfer leben hier. Deren (Vögel wie Käfer) Bestand und Lebensraum würde durch eine Autobahn massiv gefährdet oder sogar zerstört. Zerschneidung, Wald- und Naturflächenverlust, Lärm- und Schadstoffeintrag würden diesem am Rande einer Großstadt gelegenen einmaligen Natur- und Waldlebensraum den Garaus machen.

Ein verkehrspolitisch unsinniger und umweltfachlich wahnsinniger Autobahn-Südring würde je nach Trasse für den Grünwalder und Perlacher Forst, das Isartal mitsamt dem Georgenstein, den gesamten Forstenrieder Park inklusive dem FFH-Gebiet Eichelgarten, das Würmtal und das Grubmühler Feld, das Neurieder Sträßl sowie Natur- und Kulturdenkmälern wie die Königseichen, aber auch für beliebte Erholungsstätten wie die Kugler Alm, Forst Kasten oder das Forsthaus Wörnbrunn das Aus bedeuten.

Die Wälder südlich von München stellen heute die bedeutendste Frischluftschneise für München dar. In Zeiten des Klimawandels ist es unabdingbar, eine solche Frischluftschneise für eine sich in den warmen Monaten immer mehr erhaltende Großstadt zu erhalten. Diese Frischluftschneise würde durch einen Autobahn-Südring zerstört.

Ein Autobahn-Südring kostet Unsummen und verhindert Lösungen

In den bisherigen Veröffentlichungen der Machbarkeitstudie wurden u.a. Raumwiderstände, Verkehrszahlen, Zeitgewinne, Baukosten etc. präsentiert, welche in Kosten-Nutzen-Ziffern ihren aggregierten Ausdruck finden. Ohne Kenntnis und Zugriff auf die darin eingeflossenen Grundlagendaten lassen sich diese Aussagen nicht überprüfen. Insofern kann man die bisherigen Aussagen, Zahlen und Grafiken, die sich in den Präsentationsfolien zur Machbarkeitstudie finden, lediglich zur Kenntnis nehmen. Konstruktiv arbeiten lässt sich mit ihnen aber definitiv nicht!

Von Seiten des „Südbündnisses“, wurden mehrere Gutachter eingeschaltet. Im Einzelnen sind dies das Büro Ernst Basler & Partner, Zürich, für die verkehrswirtschaftliche Begutachtung, das Büro RegioConsult, Marburg, für den Komplex Umwelt- und Naturschutz sowie die Kanzlei Clifford Chance, Herr Prof. Dr. Kuchler, für die rechtliche Betreuung und Beratung.

Zu unserem Bedauern war die Autobahndirektion bisher nicht bereit, die Datengrundlagen den Gutachtern der Gemeinden zugänglich zu machen, damit vor allem die Basis der Kosten-Nutzen-Berechnungen kritisch hinterfragt werden kann.

Klar erkennbar wird aber, dass ein möglicher Südring in unverantwortlicher Weise staatliche Gelder binden wird. Wichtige Verkehrsprojekte im Schienenausbau werden dadurch genauso verzögert wie kleinräumige und sinnvolle Entlastungen in den betroffenen Gemeinden.

In Zeiten höchster Staatsverschuldung sollten die Gelder für die Infrastruktur in zukunftsweisende Projekte investiert werden, und nicht in Projekte, die bereits in den 70er Jahren wegen der hohen Kosten, der enormen Zerstörung und der geringen verkehrlichen Wirkung nicht weiter verfolgt wurden.

Der Bundesverkehrswegeplan und der Bedarfsplan

Die Planung von Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) findet in mehreren Stufen statt. Am Anfang steht die Entscheidung über die Aufnahme einer Straße in den sog. "Bundesverkehrswegeplan" und den sog. "Bedarfsplan". Der Bundesverkehrswegeplan wird vom Bundesverkehrsministerium erarbeitet und von der Bundesregierung beschlossen. Der Bedarfsplan ist Teil des Bundesfernstraßenausbaugesetzes; er wird vom Deutschen Bundestag – also als förmliches Gesetz – beschlossen. Der Bundesverkehrswegeplan wird etwa alle 10 Jahre überprüft und fortgeschrieben. Der Bedarfsplan wurde bislang etwa alle fünf Jahre fortgeschrieben.

Im Bundesverkehrswegeplan werden geplante Straßen in verschiedene Dringlichkeitsstufen eingeordnet; unterschieden werden zum einen Projekte im sog. "vordringlichen Bedarf" und im sog. "weiteren Bedarf". In beiden Dringlichkeitsstufen werden zum anderen weitere Kategorien unterschieden:

Vordringlicher Bedarf:

- laufende und fest disponierte Vorhaben,
- laufende und fest disponierte Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag,
- neue Vorhaben,
- neue Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag.

Weiterer Bedarf:

- neue Vorhaben mit Planungsrecht,
- neue Vorhaben mit Planungsrecht und mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag,
- neue Vorhaben,
- neue Vorhaben mit festgestelltem hohem ökologischem Risiko.

Der Bundesverkehrswegeplan ist Grundlage für den Bedarfsplan. Während der Bundesverkehrswegeplan keine besondere rechtliche Bedeutung hat, kommt dem Bedarfsplan eine entscheidende rechtliche Bedeutung zu:

Das Gesetz bestimmt, dass für Vorhaben, die in den Bedarfsplan aufgenommen worden sind, davon auszugehen ist, dass für diese Straßen ein Bedarf besteht, diese Straßen also grundsätzlich gebaut werden können. Darüber hinaus ist in der Rechtsprechung anerkannt,

dass dieser Bedarf auch bei der weiteren Planung der Straße und insbesondere bei der Abwägung mit anderen Belangen und Interessen, die gegen die Straße sprechen, berücksichtigt werden muss. Vor diesem Hintergrund ist es nicht unmöglich, aber in aller Regel sehr schwierig, ein Straßenbauprojekt noch zu verhindern, wenn es erst einmal in den Bedarfsplan aufgenommen wurde.

Der A99-Südring ist im derzeit gültigen Bundesverkehrswegeplan (aus dem Jahr 2003) nur in der „letzten“ Kategorie "weiterer Bedarf/neue Vorhaben mit festgestelltem hohem ökologischem Risiko" enthalten. Im aktuellen Bedarfsplan (aus dem Jahr 2004) ist der A99-Südring überhaupt nicht enthalten. Seine Aufnahme wurde vielmehr wegen seiner ökologischen Risiken ausdrücklich abgelehnt.

Die derzeit laufende sog. "ergebnisoffene Machbarkeitsstudie" soll angeblich dazu dienen, für die Entscheidung über die Aufnahme des Autobahn-Südrings in den Bedarfsplan eine neue Entscheidungsgrundlage zu schaffen. Zu befürchten ist allerdings, dass nicht nur eine Entscheidungsgrundlage geschaffen werden soll, sondern die Aufnahme in den Bedarfsplan vorbereitet und durchgesetzt werden soll. Hier gilt es, rechtzeitig und nachdrücklich mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln zu intervenieren, denn mit einer Aufnahme des Autobahn-Südrings in den Bedarfsplan wäre ein ganz großer Schritt zur Verwirklichung der Straße getan und sie wäre kaum noch zu verhindern.

Zusammenfassung

Der Autobahnsüdring bringt keine spürbare Entlastung für die Menschen im Norden und Osten unserer Region.

Der Autobahnsüdring zerstört in unverantwortlicher Weise den Natur- und Erholungsraum südlich und südwestlich der Landeshauptstadt München. Ein Ringschluss verstärkt den weiteren Siedlungsdruck, bringt zusätzlich Verkehr in unseren Lebensraum und verhindert sinnvolle, zeitnahe regionale Konzepte zur Bewältigung unserer regionalen Verkehrsbelastungen.

Statt eines Autobahnsüdrings brauchen wir nachhaltige und wirksame Lärmschutzmaßnahmen an den bestehenden Bundesfernstraßen in unserer Region und eine aufeinander abgestimmtes, regionales Verkehrskonzept unter besonderer Berücksichtigung des ÖPNV.

**Einladung zur
ganztägigen Pressefahrt
am 6. April nach Gefrees
von 8.00 Uhr bis 17.00 Uhr
zu Vertretern des
Bündnisses gegen die Fichtelgebirgsautobahn**

Anmeldung über die Gemeinde Oberhaching, Frau Geith, 089-61377146.