

---

**Unterhaching**  
**17. Februar 2009**

**Pressemitteilung und**  
**Stellungnahme**  
**der lokalen Agenda 21 Unterhaching**  
**vom Februar 2009**  
**zur**  
**Machbarkeitsstudie BAB-A99**  
**Autobahnring München - Südring**

# Inhaltsverzeichnis

|  |          |
|--|----------|
| <b>Versionskontrolle</b> .....                                     | <b>2</b> |
| <b>1 Die Beteiligung der lokalen Agenda 21 Unterhaching</b> .....  | <b>3</b> |
| <b>2 Zusammenfassung und Pressemitteilung</b> .....                | <b>4</b> |
| <b>3 Stellungnahme</b> .....                                       | <b>5</b> |
| 3.1 Natur.....   | 5        |
| 3.1.1 Flächenverbrauch.....  | 5        |
| 3.1.2 Eingriff in Natur und Erholungsräume.....                    | 5        |
| 3.2 Verkehrs- und Raumstruktur.....                                | 6        |
| 3.2.1 Analyse von Verkehrsdaten fehlt.....                         | 6        |
| 3.2.2 Großräumige Lösungen erforderlich.....                       | 6        |
| 3.2.3 Ziel- und Quellverkehr im Nordosten nicht verlagerbar.....   | 6        |
| <b>4 Fazit: Agenda Unterhaching votiert für "Variante 0"</b> ..... | <b>7</b> |

## Versionskontrolle

| Version | Datum      | Autor                 | Bemerkung  |
|---------|------------|-----------------------|--|
| V_1.0   | 26.01.2009 | Peter Wöstenbrink     | Erstentwurf  |
| V_1.1   | 26.01.2009 | Peter Wöstenbrink     | Erstentwurf, Gliederung in Einzelkapitel                                       |
| V_2     | 31.01.09   | Klaus Schulze-Neuhoff | Überarbeitung Presseerklärung  |
| V_3     | 08.02.2009 | Peter Wöstenbrink     | Version zur Vorlage im AKSV am 9.2.09  |
| V_4     | 09.02.2009 | Peter Wöstenbrink     | Version für Sprecherkreis am 10.2.09   |
| V_5     | 10.02.2009 | Peter Schubert        | Version nach Sprecherkreis am 10.2.09  |
| V_6     | 15.02.2009 | Peter Wöstenbrink     | Finalisierung  |
| V_7     | 17.02.2009 | Peter Wöstenbrink     | Eintrag des Beschlusses der Vollversammlung, hiermit Fassung „nach Beschluss“. |

# 1 Die Beteiligung der lokalen Agenda 21 Unterhaching

Vertreter der Agenda waren seit dem ersten Informationsgespräch im Mai 2008 an dem Thema beteiligt und nahmen an den beiden Veranstaltungen der AB-Direktion im Mai und November 2008 teil. Auf der Basis dieses Dialogs mit der AB-Direktion, mit Zwischenberichterstattung in der eigenen Vollversammlung und Diskussion mit den Bürgern und mit etlichen Abenden zum Thema Autobahnring Süd im Arbeitskreis Siedlung und Verkehr kam diese Stellungnahme an die Autobahndirektion zustande.

Der Stellungnahme an die Autobahndirektion Süd wurde in der Agenda Vollversammlung am 17. Februar 2009 zugestimmt.

Im weiteren Verlauf der Machbarkeitsstudie wird die Agenda Unterhaching sich gerne an weiteren Informationsveranstaltungen beteiligen und ggf. weitere Stellungnahmen erarbeiten.

## 2 Zusammenfassung und Pressemitteilung

### **Autobahnring Süd – Agenda 21 Unterhaching votiert für "Variante 0"**

Die Lokale Agenda 21 Unterhaching hat sich in ihrer Vollversammlung mit weit überwiegender Mehrheit gegen alle Varianten zum Bau des Autobahnringes Süd ausgesprochen.

#### **Wertvolle Naturräume werden zerstört - Naherholungsräume werden weitgehend unbenutzbar.**

Die bisher vorliegende Machbarkeitsstudie offenbart es deutlich: Eine Untertunnelung der Forst- und Naturflächen ist nicht finanzierbar. Perlacher Forst und die Waldgebiete westlich der Isar werden oberirdisch durchschnitten und mit flächenfressenden Autobahnkreuzen belastet.

Flächenverbrauch, die Durchquerung wichtiger stadtnaher Waldgebiete, die Beeinträchtigung von Wasserschutzgebieten (Wasser für ganz München – auch für den Norden!) und die Erhaltung liebevoll angelegter Biotope (wie der Hirschbrunnen im Perlacher Forst) werden hintangestellt. Die wichtigsten Münchner Naherholungsgebiete, der Perlacher Forst, das Isartal und der Forstenrieder Park werden massiv entwertet. Unzählige Radler, Freizeitsportler und Ausflügler nutzen täglich diesen stadtnahen Naturraum für ihre Erholung, Fitness und Gesundheit. Der Verlust an Lebensqualität geht letztlich auch zu Lasten der Attraktivität des Wohnens und Arbeitens in der Region München, ein Einflussfaktor, der in der Machbarkeitsstudie bislang zu wenig beachtet wird. Insbesondere in Zeiten steigender Treibstoffkosten müssen alle Nah(!)-Erholungsmöglichkeiten erhalten werden.

#### **Mehr Verkehrswege erzeugen mehr Verkehr – Der A8 droht dauerhafter Kollaps**

Verkehrsprognosen wurden oft von der Realität überholt. Dies wird u.a. auch der geplante dreispurige Ausbau des Mittleren Rings Süd unter Beweis stellen. Ein AB-Ring Süd wirkt wie ein Magnet auf den großräumigen Verkehr aus dem aufstrebenden Süd-Ost-Europa. Die A8 würde auch unter der Woche regelmäßig „kollabieren“. So entstehen zusätzliche Kosten, überflüssiger Energieverbrauch und mittelfristig weiterer Ausbaubedarf auf dieser Route.

#### **Ein Autobahnring erzeugt Siedlungsdruck und somit Ziel- und Quellverkehr**

Wie bereits am Autobahnring Nord erkennbar, erzeugt jede Abfahrt und jedes Autobahndreieck Siedlungsdruck insbesondere für Gewerbeparks, Outlet-Center etc. und trägt damit zur Zersiedelung der Landschaft und unverantwortlichem Flächenverbrauch bei. Weitere „Sündenfälle“ einer nachhaltigen Flächenbewirtschaftung sind vorhersehbar. Weiterer Verkehr wird erzeugt.

#### **Die Machbarkeitsstudie erscheint bislang nebulös und nicht fundiert genug.**

Bei der Projektdurchführung wird bisher die Größe des Flächenverbrauchs für die Autobahntrassen nicht sichtbar und für Bürger transparent gemacht. Offensichtlich erfolgten auch keine Analysen aus dem Mautsystem der heutigen großräumigen Verkehrsströme.

#### **Wir fordern "Variante 0"**

Die zukünftigen Umwelt- und Verkehrsprobleme im Ballungsraum München verlangen nachhaltigere Lösungen als den Bau weiterer Autobahnen. **Die Agenda Unterhaching plädiert daher für die "Variante 0", nämlich keinen Autobahn-Ringschluss A99.**

## **3 Stellungnahme**

### **3.1 Natur**

#### **3.1.1 Flächenverbrauch**

Die Agenda Unterhaching kritisiert an der Projektdurchführung, dass bisher die Menge des Flächenverbrauchs für die Autobahntrassen nicht berechnet und berücksichtigt wurde.

Die Agenda Unterhaching erinnert in diesem Zusammenhang an das Bundes-Raumordnungsgesetz (ROG): "Die großräumige und übergreifende Freiraumstruktur ist zu erhalten und zu entwickeln. Die Freiräume sind in ihrer Bedeutung für funktionsfähige Böden, für den Wasserhaushalt die Tier- und Pflanzenwelt sowie das Klima zu sichern oder in ihrer Funktion wieder herzustellen. Wirtschaftliche und soziale Nutzungen des Freiraums sind unter Beachtung seiner ökologischen Funktionen zu gewährleisten."

Ebenso verweist die Agenda auf die Koalitionsvereinbarung der CSU mit der FDP, wonach die Flächeninanspruchnahme in Bayern zu reduzieren ist.

#### **3.1.2 Eingriff in Natur und Erholungsräume**

Die Agenda Unterhaching sorgt sich, ob eine intakte Natur im südlichen Münchner Raum hinreichend gewürdigt wird. Es ist noch nicht erkennbar, dass die Machbarkeitsstudie die Bedeutung der Forste für z.B. den Wasserhaushalt, die Klimaverbesserung und für die Kühlung für die Stadt im Sommer richtig einschätzt. An die Stelle dieser Naturregulative treten möglicherweise unkalkulierte Wärmeabstrahlungen der Autobahntrassen und Feinstaubbelastungen des Kraftverkehrs.

Ob es um den Flächenverbrauch, die Durchquerung oder Berührung der Wasserschutzgebiete (Wasser für ganz München – auch für den Norden!) geht, oder letztlich um die Erholungsräume für die Stadtbevölkerung: Nicht umsonst sind die Kugler Alm in Oberhaching über den Perlacher Forst oder die Isarradwege beliebte Ausflugsziele. Tausende Münchner und Landkreisbürger schätzen diese Region und tanken hier Gesundheit für die nächste Arbeitswoche. Ein Autobahnkreuz im Perlacher Forst ist unverantwortlich. Mindestens gleichwertige Bedeutung haben der Forstenrieder Park und das Isartal. Die Gesamtregion ist eine grüne Lunge für München.

Das Münchner Umland wird immer bedeutungsvoller: Immer mehr ältere Menschen, ärmere und besonders Familien mit Kindern (Naturerlebnis!) wollen oder können nicht mehr teuer mit dem PKW zu entfernteren Erholungsgebieten fahren und sind auf die Naherholung mit Fahrrad oder ÖPNV angewiesen.

## **3.2 Verkehrs- und Raumstruktur**

### **3.2.1 Analyse von Verkehrsdaten fehlt**

Die Umsetzbarkeit der formulierten Ziele der Machbarkeitsstudie ist aus heutiger Sicht nicht optimal empirisch erforscht.

Seit einigen Jahren besteht für den Fernverkehr ein aufwändiges Mautsystem. Dies bedeutet, dass die Notwendigkeit eines solchen Autobahnprojekts erstmals mit Daten aus der Autobahnmaut fundiert erforschen kann.

Dies wurde zu keinem Zeitpunkt in der Machbarkeitsuntersuchung angesprochen. Die generellen Ziele des Projektes werden daher nicht konkretisiert.

Ob ein Autobahnring eher die Nord-Süd-Verbindungen oder Ost-West-Verbindungen entlastet, bleibt weitgehend unbegründet. Dass man "einfach einen Ring braucht", ist eine in Anbetracht der Osterweiterung überholte Meinung.

Auf der Basis der Verkehrsdaten sind zwei weitere Bereiche zu untersuchen:

- Untersuchung zu großräumigen Verkehrsströmen und Lösungen hierfür, sowie die
- Analyse des Ziel- und Quellverkehrs auf den Autobahnen im Ballungsraum München.

### **3.2.2 Großräumige Lösungen erforderlich**

Es muss deutlich nachgefragt werden, ob man den Fernverkehr mit einem Autobahn-Südring überhaupt so nah an die Region München heranlocken sollte. Ein Südring für das in der Machbarkeitsstudie geforderte Ziel, "die sternförmig auf München zulaufenden Durchgangsverkehre optimal zu verteilen", erzeugt vermutlich eine Verstärkung des Gesamtverkehrs. Werden damit die Staus dort, wo die Autobahnen auf den Ring treffen, nicht noch größer?

Großräumige Einflüsse werden jedoch nicht beachtet. Die "sternförmig auf München zulaufenden Durchgangsverkehre" scheinen als gegeben akzeptiert zu werden.

Möglichkeiten großräumiger Verkehrsverlagerungen müssen explizit untersucht werden, um z.B. das Zusammentreffen der großen Nord-Süd- und der Ost-West-Durchgangs-Verkehrsströme vom Ballungsraum München fern zu halten.

Kann z.B. eine bessere Verbindung von Salzburg zur neuen A94 (München – Mühldorf – Passau) und dann weiter nach Landshut und Regensburg nicht einen Teil des Nord-Süd-Fernverkehrs von München weg bekommen und so eine Entlastung für die Münchner Ostumgehung bewirken?

### **3.2.3 Ziel- und Quellverkehr im Nordosten nicht verlagerbar**

Wo immer Verkehrswege angeboten werden, dort entsteht Verkehr. Autobahnanbindungen erzeugen mit ihren Anschlussstellen Standortvorteile in der Region und damit Siedlungsdruck bezüglich Wohnen und Unternehmensansiedelung.

Dies begründete im Bereich der Ostumgehung in der Vergangenheit erheblichen täglichen Ziel- und Quellverkehr. Eine Verlagerung, d.h. eine Entlastung durch den Südring ist hier nicht möglich.

Beim Südring gilt es, die Sünden des Siedlungsdrucks gar nicht erst zu begehen. Neben den unmittelbaren Einschnitten durch die Autobahntrassen wären die mittelbaren Siedlungseffekte und der damit einher gehende Ziel- und Quellverkehr die weitere Zerstörung der Forste und des Isartals.

## **4 Fazit: Agenda Unterhaching votiert für "Variante 0"**

Die Lokale Agenda 21 Unterhaching hat sich in ihrer Vollversammlung am 17.02.2009 mit weit überwiegender Mehrheit gegen alle Varianten zum Bau des Autobahnringes Süd ausgesprochen.