



VEREINIGTE BÜRGERINITIATIVE  
SÜDLICHER ERHOLUNGSRAUM  
MÜNCHEN

Erster Vorsitzender:  
Dr. Karl Hofmann  
Ahornstr. 13  
82041 Deisenhofen  
Tel. 613 23 55

Stellv. Vorsitzender:  
Heinfrid Pfannes  
Arnikaweg 25  
81377 München  
Tel. 714 94 21

## Pressedokumentation

zum Thema **Autobahn-Südring**  
Infoabend der IGAO beim Kandler, Oberbiberg  
am 18.6.2006

### Wichtige Zielvorgaben:

1. Über Veranstaltungen und Pressearbeit (Leserbriefe) die Diskussion am Laufen halten
2. Aktive Mitstreiter auf lokaler und regionaler Ebene organisieren
3. Strategien zwischen Kommunen, Bürgerinitiativen und Umweltverbänden abstimmen

stellvertretend für die nachstehenden Teilverbände:  
Bürgerkomitee Unterpfaffenhoffen-Germerling:  
Freunde des Würmtales:  
Freunde des Forstenrieder Parks e.V.:  
Schutzverband Kreuzlinger Forst:  
Schutzgemeinschaft Deisenhofener Forst:  
Schutzgemeinschaft Rodungsinsel Straßlach-Dingharting:  
Verein zur Erhaltung und Pflege des Perlacher/Grünwalder Forstes e.V.:

Hermann Braun	0 89 - 84 85 88
Dr. Hans Böhme	0 89 - 850 54 80
Heinfrid Pfannes	0 89 - 714 94 21
Anne Hüber	0 89 - 850 11 22
Dr. Karl Hofmann	0 89 - 613 23 55
Dr. Oliver Seth	0 81 70 - 72 27
Inge Hügenell	0 89 - 690 01 80

und die angeschlossenen Umweltverbände aus dem Würmtal:  
Bürger gegen Industriegebiet Klesgrube Glück:  
Bürgerinitiative Krailling:  
Krailling Kreis:  
Bürgerinitiative Stockdorf:  
Bund Naturschutz OG Gauting:  
Lokale Agenda 21 - Zukunftsfähiges Würmtal - :  
Bürgerinitiative Neuried:  
Pro Bannwald:  
Bürgerinitiative Bannwald Gauting:

Folker Paetsch	0 89 - 859 75 13
Werner Engl	0 89 - 856 24 31
Michael Dudek	0 89 - 53 00 53
Burkhard Gagzow	0 89 - 857 45 86
Dr. Max Vogt	0 89 - 850 68 24
Katrin Möhle	0 89 - 857 14 58
Ursula Gelger-Gronau	0 89 - 759 59 46
Anneliese Bradel	0 89 - 857 77 35
Wilhelm Falst	0 89 - 850 61 12

# „Südring ist wieder aktuell“

Freistaat: Projekt soll nachträglich in Bundesverkehrswegeplan

Mit der Eröffnung des Teilstücks der A 99 im Münchner Westen sieht Innenstaatssekretär Georg Schmid auch den umstrittenen Gesamtringschluss um München wieder ein Stück näher gekommen.

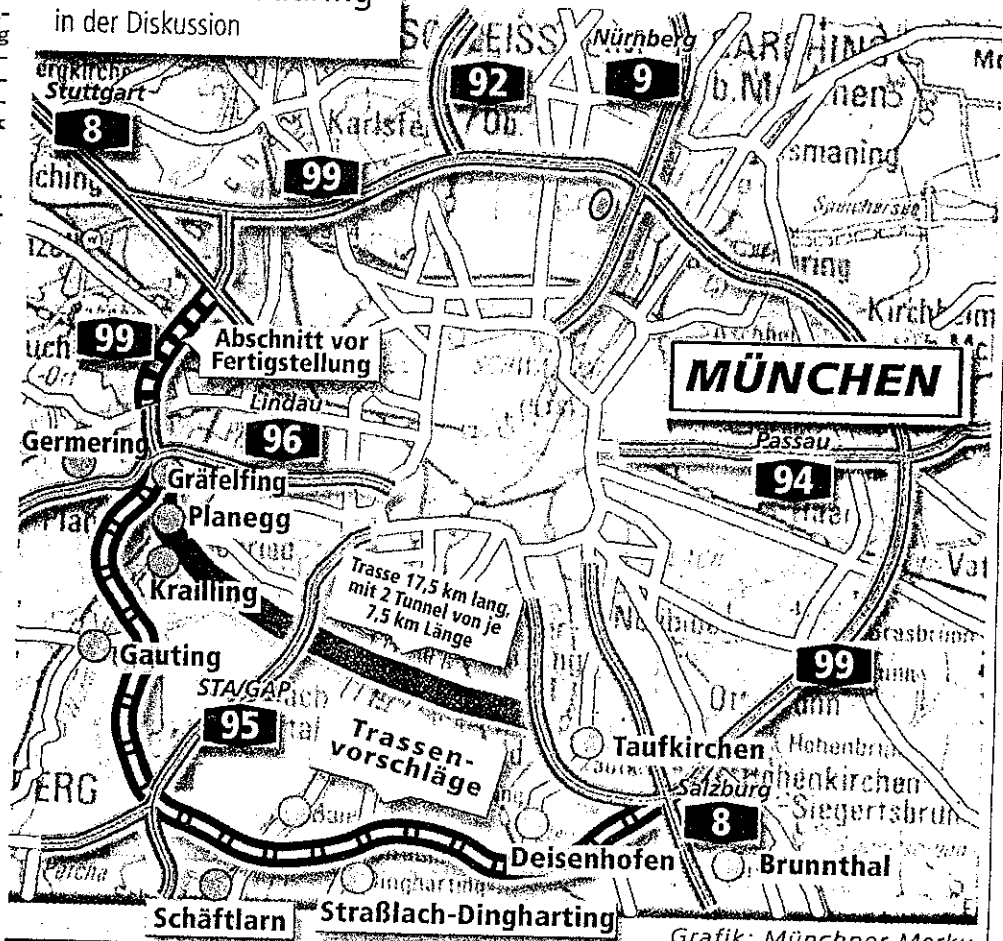
Herr Schmid, bereits Ihr Minister Günther Beckstein hat die Südring-Debatte vor einem Monat im CSU-Wirtschaftsbeirat wieder angestoßen, jetzt Sie. Das ist wohl kein Zufall.

Schmid: Natürlich habe ich das bewusst gesagt, ich sage nie etwas aus Gaudi. Das Thema Südring hat mit der Teilstück-Eröffnung eine ganz neue Aktualität bekommen, und das wird noch enorm zunehmen, wenn im Februar der ganze Lückenschluss zwischen A 96 und A 8 freigegeben wird.

Das mag schon sein, aber nachdem der Südring nicht in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen wurde, ist das Thema bis 2015 doch gegessen.

Schmid: Schwarz-Rot kann den Bundesverkehrswegeplan neu anpacken, dann können auch Projekte vor 2015 neu aufgenommen werden. Der Südring war im Entwurf zum Bedarfsplan für die Fernstraßen noch enthalten, die Grünen wollten das Projekt vor zwei Jahren raushaben und haben es leider auch geschafft. Aber man muss es wieder angreifen. Schließlich wird der Verkehr nicht weniger, die Menschen in den betroffenen Gebieten werden enorm belastet. Ich habe mir mal angeschaut, was im Münchner Westen alles an Lastwagen unterwegs ist, das ist enorm. Mit einem Südring wären die fast alle weg, der

## Autobahn-Südring in der Diskussion



Grafik: Münchner Merku.



Südring-Befürworter: Georg Schmid. Foto: Haag

Schwerlastverkehr müsste sich auch nicht mehr durch Städte und Gemeinden quetschen.

Der Widerstand gegen den

Südring ist aber in der Bevölkerung offenbar größer als der Ärger über den Lkw-Verkehr.

Schmid: Es gibt Ablehnung, aber auch Zustimmung zu dem Projekt. Man muss eben endlich einmal die Planung angehen, um zu sehen, ob die Sorgen der Bürger berechtigt oder unberechtigt sind.

Die von der Staatsregierung geplante Machbarkeitsstudie wurde still und heimlich begraben.

Schmid: Das Dilemma ist ja, dass wir nicht einmal mehr überlegen können, was möglich wäre, weil der Südring nicht im Bundesverkehrswegeplan ist. Aus diesem Grund hat die alte Bundesregierung

auch ihre zugesagte finanzielle Beteiligung an der Studie zurückgezogen.

Das heißt, es gibt immer noch die uralten Rohdaten mit einer ungefähren Trassenführung?

Schmid: Die haben sich nicht verändert: 920 Millionen Euro Kosten, knapp 22 Kilometer lang und über weite Strecken im Tunnel geführt.

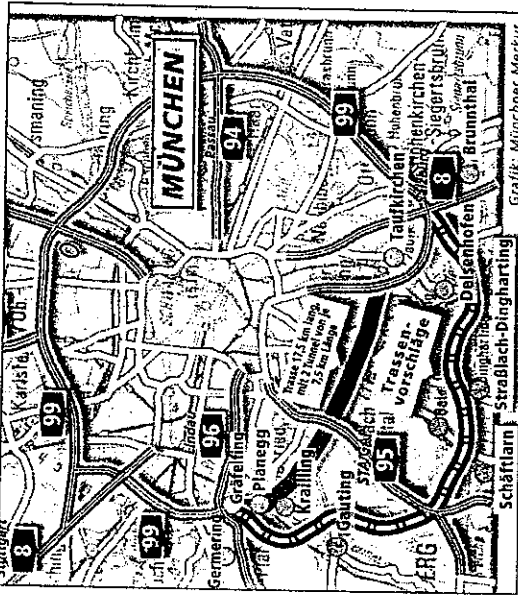
Und wer soll das bei den Finanzsorgen bezahlen?

Schmid: Das kann man natürlich nicht auf einmal machen, so ein Projekt muss in Abschnitten verwirklicht werden.

Das Gespräch führte Boris Forstner

MM Bayern 2.5.06

# Neuer Anlauf für Münchner Autobahnring



## Überraschende Wende bei strittigem Projekt

München (dw/sh) – Die CSU-Staatsregierung ist ihrem Ziel, den Autobahnring rund um München doch noch zu schließen, einen Schritt näher gekommen. Entgegen ursprünglicher Absicht wird es eine Machbarkeitsstudie für das unstrittige Autobahnstück südlich von München, den sogenannten „Südring“, geben. Die Kosten für den Bau der rund 20 Kilometer langen Trasse zwischen Gräfelfing und Taufkirchen werden auf 920 Millionen Euro geschätzt.

Die Studie wird von der Autobahndirektion Südbayern ausgeschrieben, nachdem sich

der Bund nun doch zur Hälfte an den Kosten der rund 500 000 Euro teuren Studie beteiligt. Die andere Hälfte übernimmt der Freistaat. Ziel sei es, „die technische Machbarkeit möglicher Trassen“ zu bewerten, erklärt Innenminister Beckstein. Dieser hatte massiv für den Südring geworben, der die Lücke im Autobahnring rund um München schließen und so den Mittleren Ring massiv von Verkehr entlasten würde.

Nachdem unter Rot-Grün eine zugesagte finanzielle Beteiligung an der Studie zurückgezogen worden war, erreichte die CSU bei der schwarz-roten Nachfolgerregierung eine Wen-

MM Dienstag, 2. Mai 2006 | Nummer 100 LK-Süd 13

## Studie soll Chancen für Südring aufzeigen

### Verkehrsministerium gibt grünes Licht

Landkreis – Rot-Grün war kaum Geschichte, da witterte Bayerns Innenminister Günther Beckstein (CSU) Morgenluft: Angesichts neuer Mehrheitsverhältnisse in Berlin bestehe jetzt die Chance, eine erstmals „kurzsichtige Entscheidung“ zu revidieren, nämlich die Abkehr vom Autobahn-Südring. Beckstein beließ es nicht bei Worten: Gestern platzte sein Ministerium mit der Nach-

richt in die Feiertagsruhe, dass der Bund grünes Licht für die Machbarkeitsstudie gegeben hat. Ziel ist es, im Trassenkorridor für den Autobahnring die technische Machbarkeit möglicher Trassen sowie deren Auswirkungen auf die Umwelt zu untersuchen und zu bewerten. Die Gegner des unstrittigen Projekts heulen auf: Damit wolle der Minister erste Fakten zum Bau schaffen, kritisieren sie.

Im Juli 2004 war der Südring praktisch tot. Bei der Verabschiedung des Bundesverkehrswegeplans rangierte er in der Kategorie „kein Bedarf“. Ökologisch und finanziell nicht machbar, hieß es. Kaum war die rot-grüne Bundesregierung abgewählt, meldete sich Günther Beckstein zu Wort. Er forderte im Herbst den vollständigen Autobahn-Ringschluss um München, kündigte aber schon damals an, dass das noch fehlende, 22 Kilometer lange Stück weitgehend nur im Tunnel verlaufen könne.

Aufschluss über die technische Machbarkeit, die ökologische Verträglichkeit und die Kosten soll in spätestens zwei Jahren die Machbarkeitsstudie liefern, deren Kosten von rund 500 000 Euro sich der Freistaat und

Ähnlich sieht es der Sprecher des Südbündnisses, Schäfflarns Bürgermeister Matthias Ruhdorfer (CSU), dem der Ringschluss als Argument nicht reicht. „Unsere Vorstellung war immer, den Mittleren Ring zu stärken“, sagt er. „Wenngleich eine solche Studie immer ein Schritt in Richtung Realisierung ist, könnte ich mir auch vorstellen, dass sie negativ ausfällt.“

Nichts anderes hofft Karl Hofmann, der als Vorsitzender der „Vereinigten Bürgerinitiative Südlicher Erholungsraum München“ seit gut 30 Jahren gegen die regelmäßig wiederkehrenden Südring-Pläne kämpft. „In unseren fünf Petitionen an Land- und Bundestag steht eigentlich schon alles drin, das Geld für diese Studie könnte man sich sparen“, ärgert sich der Oberhachinger.

■ Stephen Hank

WER STECKT DAHINTER?

# Chef-Aktionist gegen den Autobahn-Ring

VON RAFAEL SALA

**Oberhaching** - Karl Hofmann ist kein Mann der leisen Töne. Wenn sich der gebürtige Münchner ein neues politisches Angriffsziel auserkoren hat, haben „Großkopferte“ nichts zu lachen. Erst vergangene Woche wieder bekam das BayernsInnenminister Günther Beckstein (CSU) zu spüren. Dessen neuerlicher Vorstoß für den Autobahnring München-Süd brachte den beherrschten Umweltschützer auf die Palme: „Die Herren müssen immer in großem Stil zerstören. Sie können sich nur mit so genannten Großprojekten zufriedengeben“, brauste er auf.

In Deisenhofen bei München, wo der frühere Verwaltungsjurist in einem schmucken Haus inmitten von Wiesengrün lebt, trägt ihm sein unermüdliches Engagement für die Natur bisweilen Häme ein. Der Mann sei besser als Aktivist bei Greenpeace aufgehoben, munkeln Lokalpolitiker. Stattdessen sitzt der 71-Jährige seit 1972 im Oberhachinger Gemeinderat und hebt brav für die FDP seine Hand. Hofmann räumt ein, dass diese Partei „inzwischen Kräfte hat, die kontraproduktiv sind“. Er merkt aber an, dass die Liberalen waren, die sich in den 60er Jahren erstmals umweltpolitisch engagiert haben. Seitdem sei er halt bei ihnen „hängen geblieben“.

Wenn irgendwo in Deutschland die Natur oder

ein Weltkulturerbe in der Maschinerie großflächiger Bauvorhaben zermalmt zu werden droht, ist der rüstige Mann, der sich noch heute gerne an schwierigen Berghängen anseilt und mit dem Katamaran durchs Mittelmeer gleitet, vor Ort. Am vergangenen Wochenende war Hofmann wieder in



Karl Hofmann (71) hat die nun auf den Weg gebrachte Machbarkeitsstudie zum Münchner Süd-Ring aufgeschreckt: Er organisiert Widerstand.

Dresden, wo er gegen den Bau einer autobahnartigen Brücke über die Elbe mobil macht. In München hat der zweifache Familienvater zahlreiche Bürgerinitiativen mit ins Leben gerufen. Dem Aktionsbündnis „Rettet den Marstallplatz“ gehörte er an, 35 000 Unterschriften hat er für die Initiative „Münchner Architektur

und Kultur“ gesammelt und damit 2004 das umstrittene Hochhaus-Projekt mit zu Fall gebracht.

Nun will der Rentner wieder „Bataillone im Kampf gegen den Südring neu formieren“, wie er sagt. 1974 hat er in Oberhaching das Aktionsbündnis „Vereinigte Bürgerinitiative Südlicher Erholungsraum München“ (VBI) ins Leben gerufen. Ziel ist es, die geplante, 22 Kilometer lange Autobahntrasse im Münchner Süden mit allen Mitteln zu verhindern. Das hierfür nötige juristische Handwerk beherrscht er: Seine Doktorarbeit hat er dem Thema Naturschutz gewidmet, als Verwaltungsjurist in den Landratsämtern in Bad Tölz und Erding zog er erfolgreich gegen etliche Schwarzbauten zu Felde.

SZ | Lkr - Süd 3.5.06

## Grüne gegen Südring-Studie

Tausendfreund widerspricht Beckstein-Ankündigung

**Landkreis** ■ Nun kommt sie also doch, die Machbarkeitsstudie für die A 99-Süd. Nach Angaben von Innenminister Günther Beckstein hat der Bund seine finanzielle Beteiligung daran zugesagt. Die seit Jahren umstrittene, etwa 30 Kilometer lange Trasse für den Südring könnte im südlichen Landkreis die Verbindung zwischen den Autobahnen nach Lindau (A 96), Garmisch (A 95) und Salzburg (A 8) herstellen.

Zu den Gegnern eines Südrings gehören – neben den Bürgermeister der betroffenen Gemeinden – die Grünen im Landkreis München, die erwartungsgemäß ablehnend auf die Ankündigung einer Machbarkeitsstudie reagierten. Sprecherin Susanna Tausendfreund: „Die Kosten für die mindestens 400 000 Euro teure Machbarkeitsstudie sollte sich die Staatsregierung lieber sparen.“ Sie solle endlich die Beschlusslage akzeptieren und nicht länger eine Änderung des Bundesverkehrswegeplans beantragen. Dort war das Vorhaben wegen des „hohen ökologischen Risikos“ zurückgestellt worden.

Nach Ansicht der Grünen wäre es „ökologischer Wahnsinn“, die Trasse durch die Wälder und das hochsensible Isartal zu bauen. Schützenhilfe für Tausendfreund leistet die Landtagsfraktion der Grünen. „Es ist völlig unsinnig, eine halbe Million Euro für die Machbarkeitsstudie für ein Projekt zu verschleudern, dessen Realisierung nicht in Frage kommt“, sagte der verkehrspolitische Sprecher Christian Magerl.

Die Autobahndirektion Südbayern hingegen wolle die Ausschreibung der Studie einschließlich der notwendigen verkehrswirtschaftlichen Untersuchungen in Angriff nehmen, wie das Innenministerium mitteilt. Sie soll in zwei Jahren fertig sein. Untersucht werden soll die technische Machbarkeit möglicher Trassen sowie deren Auswirkungen auf die Umwelt. Aufgrund der vorhandenen Siedlungen und der Topographie werde die Trasse, wie Innenminister Günther Beckstein erklärte, weitgehend im Tunnel verlaufen. Die Kosten des Projekts werden auf 920 Millionen Euro geschätzt. *et.*

SZ | Lkr - Süd 5.5.06

## Scharfe Kritik an Beckstein

Initiative: Untersuchung zum Südring überflüssig

**Oberhaching** ■ Die Vereinigte Bürgerinitiative Südlicher Erholungsraum München hat Bayerns Innenminister Günther Beckstein scharf für dessen Absicht kritisiert, eine Machbarkeitsstudie für den Autobahn-Südring (A 99 Süd) in Auftrag zu geben. Die Untersuchung sei allein schon deshalb überflüssig, weil alle planungsrelevanten Gemeinden einschließlich der Landeshauptstadt München eine Autobahn in diesem Gebiet kategorisch ablehnten, heißt es in einer Presseerklärung des von Karl Hofmann und Heinfried Pfannes geführten Bündnisses. Gegen den Willen betroffener Gemeinden sei noch kein Großprojekt verwirklicht worden, ruft die Initiative in Erinnerung und fragt zugleich: „Soll sich das jetzt ändern?“

Eine klare Absage erteilen Hofmann und Co. auch einer Tunnellösung. Die Kosten hierfür wären viel zu hoch. Außerdem dürften die Gefahr von Tunnelbränden nicht verdrängt und die „katastrophalen Folgen“ der Bauarbeiten für die Landschaft nicht übersehen werden. „Im Münchner Süden liegen FFH-, Natur-, Landschafts- und Wasserschutzgebiete dicht gedrängt“, betont die Bürgerinitiative. Schon von daher erübrigten sich Untersuchungen für einen Autobahn-Ringschluss im Süden.

Überdies wären Staus auf dem Ostring mit einer A 99 Süd nicht zu beheben. Allenfalls würde der Engpass am Südkreuz noch verschärft. Die Gemeinden im Norden und Osten von München bemühten sich deshalb „erfreulicherweise“, den Ziel- und Quellverkehr vom Ostring auf eine Autobahnparallele zu verlagern.

Stark betonten die Südring-Gegner auch den finanziellen Aspekt des Beckstein-Wunschprojekts. Obwohl die Politiker tagein, tagaus über Geldnöte lamentierten, gelinge es dem Staatsminister und dem Bundesverkehrsminister offenbar, 500 000 Euro für eine Machbarkeitsstudie locker zu machen. Für Reparaturen an Staatsstraßen und im Winterdienst fehle hingegen das Geld, heißt es in der Erklärung. *wol*

# „Tunnel – daran glauben wir nicht“

Contra: BI-Vorsitzender Hofmann

Karl Hofmann aus Deisenhofen bei Unterhaching ist Vorsitzender der Vereinigten Bürgerinitiative Südlicher Erholungsraum München, ein Dachverband von 16 Naturschutz-Bürgerinitiativen und -Verbänden.



Will notfalls klagen: Karl Hofmann.

nur ein Vorwand, um den Widerstand zu bagatellisieren. Gebaut wird schon aus Kostengründen in oberirdischer Bauweise, nicht in bergmännischer Bauweise. Und dabei wird es viele Probleme geben. Bei Baierbrunn etwa liegt die Isar 60 Meter unter Gelände, ein Tunnel müsste mindestens 70 bis 75 Meter tief geführt werden. Da müssen Sie gerade schauen, dass Sie wieder ans Tageslicht kommen.

*Erwarten Sie denn neue Erkenntnisse durch die Machbarkeitsanalyse?*

Hofmann: Kann ich mir nicht vorstellen. In unseren fünf Petitionen, die wir 2003 an Landtag und Bundestag geschickt haben, steht alles drin, was man wissen muss – bis hin zu den schützenswerten Arten, die bedroht wären.

*Die Studie ist also rausgeschmissenes Geld?*

Hofmann: Ja. Sie dient dazu, den Fuß in die Tür zu bekommen. Aber von Versprechungen einer Art Öko-Autobahn lassen wir uns nicht beeindrucken. Notfalls gehen wir bis zum Europäischen Gerichtshof.

*Was spricht gegen den Südring?*

Hofmann: Er würde bevorzugte Erholungsgebiete der Münchner – also den Forstrieder Park, den Perlacher Forst, die Isar – durchschneiden. Geschädigt würden Landschaft- und Naturschutzgebiete sowie jede Menge Wasserschutzgebiete. Oft wird unser Protest ja so dargestellt, als ob da einige Bewohner im Landkreis München ihre Vorgärten schützen wollten. So ist es nicht. Die Münchner selbst wären die Leidtragenden.

*Beckstein hat jedoch angekündigt, den Südring vor allem als Tunnel zu führen. Dann wären die Auswirkungen doch gering.*

Hofmann: Tunnel? Da glauben wir nicht dran. Das ist

# Öko-Autobahn im Tunnel nur Vorwand?

Reaktionen auf die neuen Südring-Pläne

Landkreis (mbe) – Hohe Wellen im Bayerischen Landtag schlug gestern die Nachricht, dass der Bund grünes Licht gab, nun doch eine etwa 500 000 Euro teure Machbarkeitsstudie für den schon tot geglaubten Autobahn-Südring zu erstellen (wir berichteten). Scharfe Kritik kam vor allem von den Grünen, deren Landtags-Fraktion beantragt wird, die Planungen und Auftragsvergaben für die Studie unverzüglich einzustellen. „Es ist völlig unsinnig, eine halbe Million Euro für ein Projekt zu verschleudern, dessen Realisierung nicht in Frage kommt“, sagte Christian Magerl, verkehrspolitischer Sprecher der Grünen-Landtagsfraktion. Er lehnt den Ringschluss der A 99 im Süden aus ökologischen und finanziellen Gründen ab. „Der Südring wäre ein Anschlag auf Natur und Klima, eine absolute Katastrophe für das Isartal.“

tonköpfe in der Staatsregierung nicht zu schade, selbst das fragwürdigste Projekt am Leben zu erhalten.“

Der CSU-Landtagsabgeordnete Otmar Bernhard kann dagegen derlei Bedenken nicht nachvollziehen. „Über den Sinn des Südrings entscheidet nicht die Höhe der Kosten, sondern das Verhältnis zwischen Nutzen und Kosten.“ Insofern handle es sich um ein „herausforderndes Straßenverkehrsprojekt“, das – auch in puncto Feinstaub – die Landeshauptstadt entlaste. Dass der Südring die Landschaft versiegele oder verschandele, sei falsch, betont Bernhard: „Die A 99 Süd wird weitgehend im Tunnel geführt.“

Ein Aspekt, auf den auch Landtags-Vizepräsident Peter-Paul Gantzer (SPD) verweist. „Der Südring soll zwar in oberirdischer Bauweise entstehen, dann aber wieder zugeschüttet und aufgeforschet werden – er wird meist ein Tunnel sein. Ein Großteil der Einwände der Naturschützer ist damit hinfällig“, so Gantzer. Zudem würden die Abgase in den Tunnels gesammelt und gereinigt, „da kann keiner was dagegen haben“. Den Vorsitzenden der Vereinigten Bürgerinitiative Südlicher Erholungsraum München, Karl Hofmann aus Deisenhofen, beeindruckt das nicht: „Tunnel? Eine Art Öko-Autobahn? Das ist nur ein Vorwand, um den Widerstand zu bagatellisieren.“ (weitere Berichte im Bayern-Teil)

## „Betonköpfe in der Staatsregierung“

Dass das Geld an anderer Stelle – nämlich für öffentlichen Nahverkehr – fehle, regt die Landesvorsitzende der Grünen, Theresa Schopper, am meisten auf: „Das zeigt einmal mehr die wirklichen Prioritäten der CSU, die tief in die Verkehrspolitische Mottenkiste greift. Anscheinend sind sich die Be-

und eine Machbarkeitsstudie mit dem Ziel, die derzeit gigantische Verschwendung von Erdöl für das Konto von Transport und Verkehr – in Deutschland jährlich circa 60 Millionen Tonnen – mit einer intelligenten Verkehrspolitik und neuen ökologischen Verkehrssystemen entschieden zu reduzieren!

Auch im Verkehrswesen müssen wir zu einer nachhaltigen Wirtschaft kommen, die den Bedürfnissen der Ge-

genwart genügt, ohne die Möglichkeiten zukünftiger Generationen einzuschränken! Einige nach wie vor unverbesserliche Kurzdenker sollten endlich begreifen, dass mit einer simplen Fortschreibung einer Dinosaurier-Betonpolitik das verkehrliche Heil nicht zu erreichen ist.“

— Gerd Tausch  
— Unterhaching

## Meinung Briefe an die Redaktion

### Umdenken erforderlich

„Öko-Autobahn im Tunnel nur Vorwand?“, Münchner Merkur vom 3. Mai:

„Totgeglaubte leben länger“ sagt man, und so spukt der Autobahn-Südring immer noch in einigen Betonköpfen, die uns einreden wollen, dass ohne diesen Südring die Region München im globalen Wettbewerb untergeht.

Allein das Wort ‚Machbarkeitsstudie‘ sagt vieles aus über die verdeckten Ziele, und bei der allseits bekannten ‚Verflechtung‘ der herrschenden Polit- und Wirtschaftskaste würde wohl ohnehin nur ein Gefälligkeitsgutachten herauspringen.

Da sollte man die schlappen 500 000 Euro Steuergelder doch besser gleich für die Sicherung der Luxusrenten unserer volksnahen Mandatsträger verwenden!

Wie viel ist uns die Zerstörung einer inaktiven Erholungs- und Waldlandschaft im Münchner Süden zugunsten einer totalen Mobilität wert? Sollten wir nicht auch über die Änderung unseres Lebensstils nachdenken? Schweigen wir zu immer brutaleren Kriegen ums Erdöl? Heute Irak und morgen Iran? Angesichts schnell schwindender Erdöl-Weltvorräte bräuchten wir notwendigweise eine Vision

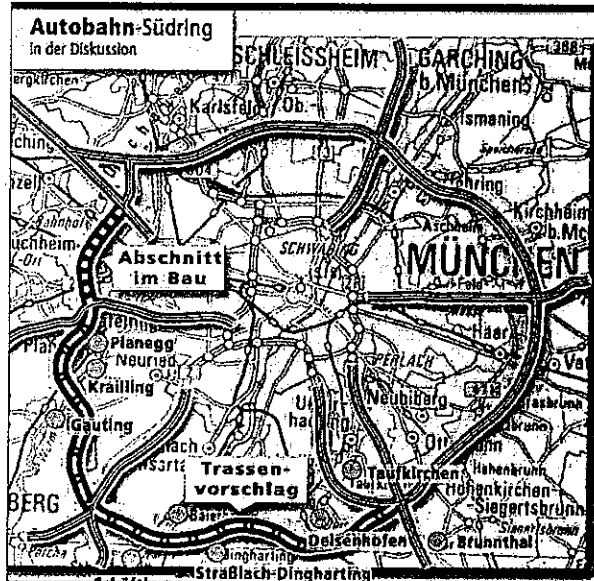
MM 9.5.06

# Kein Heil durch Betonpolitik

„Die Schlacht um den Autobahn-Südring hat begonnen“; Bayernteil, und Alexander Weber: „Südring oder Tod auf Raten“; Kommentar, beides vom 3. Mai

„Totgelaubte leben länger“, sagt man, und so spukt der Autobahn-Südring immer noch in einigen Betonköpfen, die uns einreden wollen, dass ohne diesen Südring die Region im globalen Wettbewerb untergeht. Allein das Wort ‚Machbarkeitsstudie‘ sagt vieles aus über die verdeckten Ziele, und bei der allseits bekannten ‚Verflechtung‘ von Politik und Wirtschaft würde wohl ohnehin nur ein Gefälligkeitsgutachten herauspringen.

Wie viel ist uns die Zerstörung einer intakten Erholungs- und Waldlandschaft im Münchner Süden zugunsten einer totalen Mobilität wert? Sollten wir nicht auch über die Änderung unseres Lebensstiles nachdenken? Schweigen wir zu immer brutaleren Kriegen ums Erdöl? – heute Irak und morgen Iran? Angesichts schnell schwindender Erdölvorräte bräuchten wir eine Machbarkeitsstudie mit dem Ziel, die gigantische Verschwendung von Erdöl für Transport und



Der Südring – der Weisheit letzter Schluss?

Grafik: MM

Verkehr – in Deutschland jährlich etwa 60 Millionen Tonnen – mit einer intelligenten Verkehrspolitik und neuen, ökologischen Verkehrssystemen zu reduzieren!

Auch im Verkehrswesen müssen wir zu einer nachhaltigen Wirtschaft kommen, die den Bedürfnissen der Gegenwart genügt, ohne

die Möglichkeiten zukünftiger Generationen einzuschränken! Unverbesserliche Kurzdenker sollten endlich begreifen, dass mit einer simplen Fortschreibung einer Betonpolitik das verkehrliche Heil nicht zu erreichen ist.“

■ Gerd Tausch  
82008 Unterhaching

SZ/UD - 11.5.06

## Gantzer will Maut auf dem Südring

Landkreis ■ Der SPD-Landtagsabgeordnete Peter Paul Gantzer schlägt in einem Brief an Innenminister Günther Beckstein vor, den Autobahn-Südring, den Beckstein jetzt wieder ins Gespräch gebracht hat, als Projekt der Öffentlich Privaten Partnerschaft (ÖPP) zu bauen. Das heißt, ein Privatunternehmen würde den Tunnel bauen und betreiben und zur Refinanzierung Mautgebühren erheben.

Außerdem hat Gantzer kein Verständnis dafür, dass der Südring im Landkreis-Süden auf Ablehnung stößt. Die Autobahn solle fast komplett im Tunnel verlaufen, was umweltverträglich sei, schreibt Gantzer in einer Presseerklärung. Er frage sich nach der Gesamtverantwortung der Südring-Gegner. Schließlich hätten die Bürger im nördlichen Landkreis massiv unter Verkehr zu leiden. Der Südring könne Abhilfe schaffen, Solidarität sei angesagt. *ust*

MM 18.5.06

## Privat-Maut keine Lösung

„Südring privat über Maut finanzieren“, *Münchner Merkur* vom 11. Mai:

„Obwohl Ostern schon vorbei ist, hat der ‚Verkehrsexperte‘ Peter Paul Gantzer mal wieder ein Ei gelegt: das Modell ‚öffentliche-private Partnerschaften‘ (ÖPP) soll angeblich ein Königsweg zur Finanzierung eines Südrings sein. Fakt ist: Privat-Maut ist keine Lösung und kein Weg aus der Verkehrskrise. Laut ‚aktuellem Standpunkt des ADAC‘ können Privat-Maut-Modelle die akuten Finanzierungsprobleme beim Fernstraßenbau nicht lösen, sondern bieten sich nur in Ausnahmefällen als Ergänzung an.“

Die Bevölkerung muss gegen jegliche Absichten von Teilen aus der Politik und Wirtschaft, das deutsche Autobahnnetz zu verkaufen und/oder eine generelle Pkw-Maut in Deutschland einzuführen, ganz entschieden Widerstand leisten! Herr Gantzer sollte besser in seinem Wahlkreis über geeignete Möglichkeiten zur Verkehrsreduzierung und -vermeidung nachdenken, anstatt endlos eine Betonpolitik für den Süden zu propagieren.“

■ Gerd Tausch  
Unterhaching