

»Wir erwarten einen fairen Ausgleich zwischen Stadt und Land!«

Alfred Nagel: Die A99-Machbarkeitsstudie muss auch die Lage der Menschen am Mittleren Ring berücksichtigen

Sendling-Westpark - Alfred Nagel (CSU-Sprecher im Bezirksausschuss Sendling-Westpark) hat den dritten Zwischenbericht der Machbarkeitsstudie zur Schließung des Autobahnringes (wir berichteten) begrüßt. Allerdings sei der Tenor der Studie zu sehr auf die Umlandgemeinden gerichtet: »Die Sicht vieler tausend Bürger im Bereich des Mittleren Rings und der im Südwesten auf diesen mündenden Autobahnen A 95 (Garmisch) und A 96 (Lindau), die extrem vom Verkehr belastet sind, habe ich in den Darstellungen vermisst«, schrieb Nagel an die Autobahndirektion Südbayern. **Drei Punkte greift Alfred Nagel dabei auf:**

1. Die Studie wertet die durch den Autobahnringabschluss prognostizierte Verkehrs-

lastung auf dem Mittleren Ring Südwest mit 10 % als gering. Hier müsse man aber die tatsächlichen Verkehrszahlen betrachten, meint Alfred Nagel: »Selbst wenn man von einem Wert von nur 10 % ausgeht, so wären dies 12.000 Kfz pro Tag und in Spitzenzeiten bis zu 15.000 Kfz-Einheiten weniger!« Schließlich führe mit dem Mittleren Ring Südwest eine stark und gerade vom Lkw-Transit befahrenen »Europa-autobahn« mitten durch die Landeshauptstadt.

2. Solange der Autobahnringabschluss fehle, sei ein Lkw-Transitverbot durch München weder faktisch möglich, noch mit vernünftigem Aufwand von der Polizei kontrollierbar.

3. Dies führe dazu, dass das mit großen öffentlichen An-



Alfred Nagel. Foto: job

kündigungen eingeführte Transitverbot zur Verringerung von Feinstaub und Stickoxyden im Münchner Süd-

westen nicht greife - und ohne Autobahnringabschluss bleibe dies für unabsehbare Zeit so.

»Wir Münchner wollen selbstverständlich nicht, dass die Umlandgemeinden über Gebühr belastet werden, denn auch wir sind an den Erholungsgebieten im Süden interessiert«, unterstreicht Alfred Nagel, »ich erwarte allerdings, dass die drei genannten Punkte bei der Planungsempfehlung entsprechend berücksichtigt werden. So wie die Bürger des Umlands die Straßen in München stark nutzen, so erwarten wir einen fairen, umweltverträglichen Ausgleich zwischen Stadt und Land.«

Dies erscheint Nagel mit einer über lange in Tunnel geführten Autobahn möglich, z.B. mit der Variante B2, ei-

ner Trasse, die einen positiven Kosten-Nutzen-Faktor von 1,98 erreicht. Die offene Variante C8 solle dagegen möglichst rasch aus dem Rennen genommen werden, führt doch gerade sie zu den großen Irritationen und Protesten und dürfte nicht

durchsetzbar sein. Auch wenig zielführend erscheint die Variante A1, da bei diesem langen Tunnel unter der Landeshauptstadt kein Anschluss an die A 95 gegeben ist; ein Transitverbot ist damit im Südwesten Münchens unmöglich, so Nagel. job