



Die Historie des Südrings

1938

Erste Entwürfe und Planungen für einen geschlossenen AB-Ring um

1959 – 1963

Konzept mit drei konzentrischen Ringen:

- **Altstadtring**
- **Mittlerer Ring**
- **Geschlossener äußerer Fernstraßenring**

1969

Studie zum „Äußeren Fernstraßenring“ durch das AB-Bauamt München. Der Bau eines Rings war vorgegeben. Die Abschnitte A8 (Stgt.) über A9 (Nbg.) zur A9 (Salzbg.) waren bereits durch Raumordnungsverfahren (ROV) vorgegeben. Für den Südring (SR) waren 6 Varianten vorgegeben. „SR nein“ war keine Alternative.

1970

Gleichzeitig umfassende Verkehrsuntersuchung für den Großraum München (VGM) durch die Oberste Baubehörde mit Bund, Freistaat, LHM, PÄWM, Bahn, Flughafen München GmbH, MVV u.a. Wegen ihrer Dringlichkeit sollen drei Projekte vorgezogen werden:

- **Großflughafen MUC II**
- **Hochschulgelände Garching**
- **Äußerer Fernstraßenring**



Aus 5 SR-Varianten wird zunächst die Trasse 1 empfohlen (alles ebenerdig zwischen Gräfelfing und Planegg!!!, südlich Neuried, Fürstenried und Solln, nördlich Pullach über die Isar). Da zu viel Zerschneidung von Siedlungsgebieten als Alternativen Trasse 2 (durch Grubmühler Feld, dann wie Trasse 1) und Trasse 5 (weiträumig durch Grubmühler Feld, Schäftlarn, Oberhaching, Südkreuz).

Für die Trassen 1 und 2 finden sich keine Träger (= Finanzierer). Der Bund präferiert die Trasse 5 (mehr Aufnahme von überörtlichem Verkehr).

1973

Einleitung des Raumordnungsverfahrens (ROV) für Trasse 5.

1977

Das VGM-Gutachten liegt vor mit Bewertung von Trasse 5 und deren Vergleich mit der Trasse 1. Ergebnisse:

- Nur 10% Entlastung für den Nahverkehr.
- Der SR ist zur Bewältigung des Urlaubsverkehrs nach Fertigstellung der Trasse Ulm-Füssen-Inntal nicht notwendig.
- Der Bau des SR lediglich zwischen A96 und A95 wird durch die Anforderungen des Urlaubsverkehrs im Untersuchungszeitraum bis 1985 nicht gerechtfertigt.
- Stauverlagerung zum Südkreuz mit Rückstau auf den Ostring.

Damit wurde erstmalig gutachterlich festgestellt, dass die Notwendigkeit eines SR nicht gegeben war.

Bürgerwiderstand von 60 Gemeinden mit 30.000 Unterschriften.

1980

Zum 1.1.1981 wird der SR aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWPI) im Wesentlichen aus Gründen des Umweltschutzes gestrichen. Das ROV wird eingestellt.

2001

Initiative pro SR durch die MdL Riess und Gantzer, unterstützt von 15 Gemeinden im Norden und Osten Münchens (Poinger Erklärung), ADAC, IHK, und diversen Politikern.



13.6.2002

Antragseinreichung und am 24.10.2002 Abstimmung mit folgendem Ergebnis:

- **78 ja (überwiegend CSU, einige SPD)**
- **21 nein (Grüne geschlossen, einige CSU und SPD)**
- **30 Enthaltungen (überwiegend SPD)**

Inhalt: Erstellung einer Machbarkeitsstudie (Mbkst.) zur Aufnahme des AB-Rings in den BVWPI. unter Berücksichtigung der Belange der Bevölkerung, des Umwelt- und Naturschutzes. Ökologisch vertretbare Trasse (Tunnel) und Ersatzpflanzungen. Verkehrswirtschaftliche Untersuchung über Auswirkungen auf Nah- und Fernverkehr sowie ÖPNV.

2003

Der SR kommt in den BVWPI-Entwurf mit der Einstufung „Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischem Risiko“ (Länge 21,8 km, Kosten € 920 Mio., NKV 1,9 ohne detaillierte Trassenplanung.

2004

Der Verkehrsausschuss des Dt. BT streicht den SR aus dem BVWPI. Eine Mbkt. wird daher nicht mehr in Auftrag gegeben.

2006

Die Bayerische Staatsregierung greift das Thema erneut auf und erhält vom Bund die Zusage zur Kostenbeteiligung für eine Mbkt. Gesamtkosten sollen bei € 700.000,-- liegen.

Oktober 2007

Die Autobahndirektion Südbayern wird beauftragt, eine Mbkt. zu erstellen.