Hans Beigel UWG

Dr. Frank Hauser SPD

aber ein gemeinsames Ziel

Meilensteine im Genehmigungsverfahren

1989: Abschluss des Raumordnungsverfahrens

2007: Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern

2008: Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof erklärt die B2-Tunnel-Lösung für rechtskräftig und lehnt die Umfahrungsstraße ab.

2010: Baugrundanalyse für 2 Mio Euro, dadurch Kostensicherheit des vorliegenden Bauwerksentwurfs.

2012: Der B2-Tunnel wird in den Entwurf des Investitionsrahmenplans des Bundes aufgenommen.

2013: Bayern meldet das Projekt „Entlastungstunnel Starnberg“ nach einstimmigem Ministerratsbeschluss erneut zur Bewertung und für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans an.

06. 11. 2013 jüngste Meldung des bayerischen Innenministers Joachim Herrmann:
„Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat im November 2013 seine Zustimmung zum Bauwerksentwurf für den Tunnel und zur aktualisierten Kostenberechnung erteilt. Jetzt geht es um die Finanzierung eines ersten 10 Millionen teuren Bauabschnitts, damit dieser noch 2014 begonnen werden kann.“

Die Kosten der Errichtung des B2-Tunnels sowie des laufenden und künftigen Betriebs trägt ausschließlich der Bund

Herausgeber:

Umweltbewusste Verkehrsentlastung Starnberg e. V.
Thierkopfweg 38, 82319 Starnberg
Für den Inhalt verantwortlich:
Theo Beigel, Dr. Jürgen Busse, Reinhardt Koch, Peter F. Specht
unterstützt von:
Christiane Falk, Xaver Hirschbold, Friedrich Urban, Prof. Dr. Otto Gassner, Ludwig Jägerhuber, Holger Knigge, Martina Neubauer, Bernhard Beigel, Hans Beigel jun., Barbara Frey, Ferdinand Pfaffinger, Georg Schreiner, Dr. Franz Sengl, Dr. Mario Stock, Helge Walter, Tim Weidner, Winfried Wobbe, Thomas Beigel, Heinrich Frey, Werner Berger, Anton Brunner, Stefan Frey, Dr. Erich Haniel, Dr. Frank Hauser, Hans Saegmüller, Maria Schweitzer, Prof. Dr. Hans-Jürgen Staab, Dr. Helga und Udo Steffen, Bernd Stretz, Hans-Walter Zeeb, Franz Zellerer, Dr. Bernhard Junge-Hülsing

An alle Haushalte

Umweltbewusste Verkehrsentlastung Starnberg e.V.

ENDLICH DIE VERKEHRSENTLASTUNG FÜR STARNBERG!

„Null Chancen für Realitätsverweigerer...“

Aussage des Bundesverkehrsministers am 16. September 2013

„Es gibt den B2-Tunnel oder nichts...“

Fraktionsvorsitzender von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Dr. Anton Hofreiter am 4. Juli 2013

denn der Tunnel ist genehmigt, er ist umweltschonend und konkurrenzlos

Ludwig Jägerhuber CSU

Martina Neubauer Bündnis 90/Die Grünen

Bürgermeisterwahl 2014

4 Kandidaten und 4 Programme

Copyright by DCS Group Starnberg 01/2014

Steckbrief zum
B2-Tunnel in Starnberg

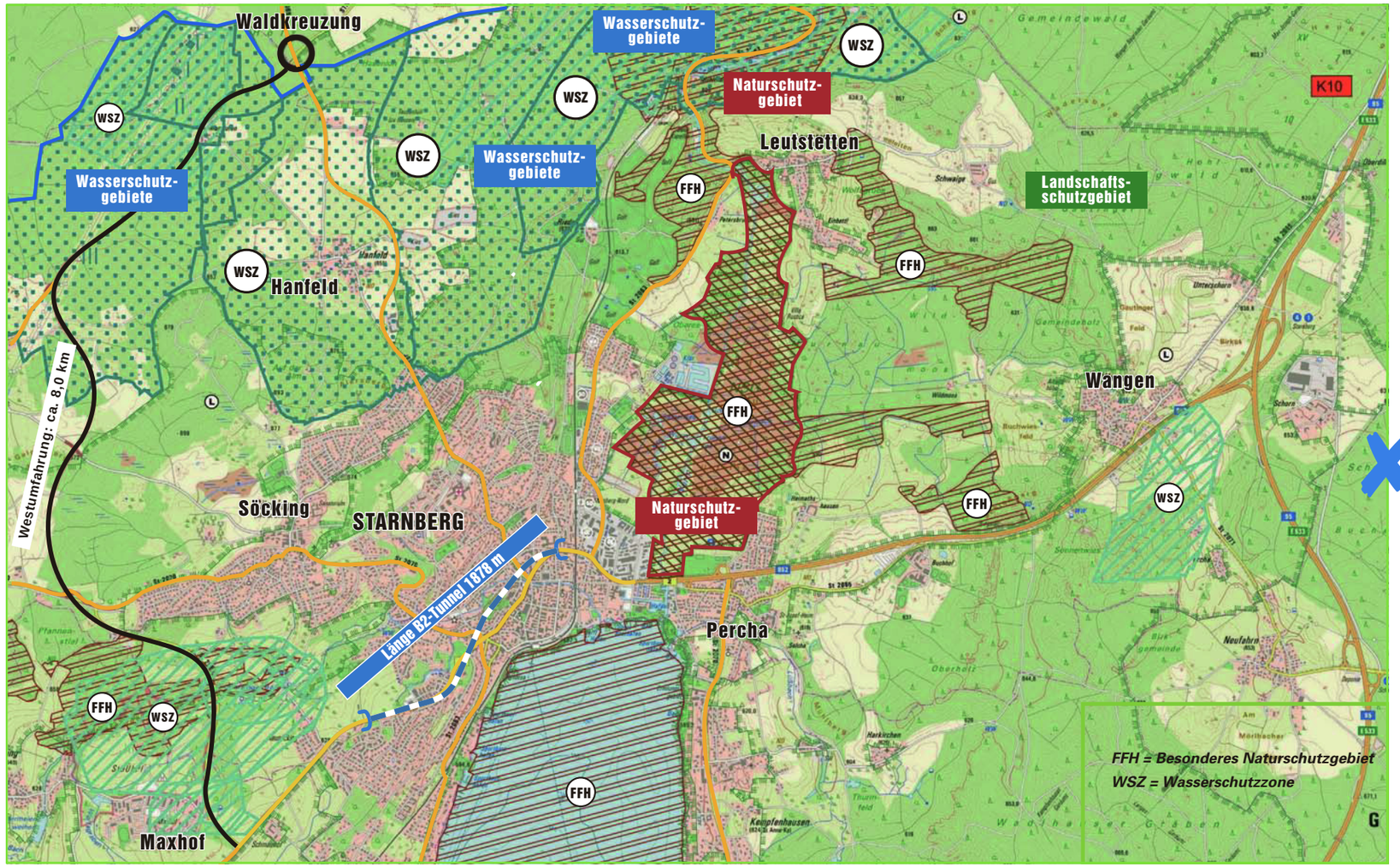
Das kann er leisten:
Für das Jahr 2020 werden folgende tägliche Verkehrszahlen prognostiziert:

Weilheimer Straße	ca. 18.600 Kfz/24h
Hauptstraße	ca. 24.600 Kfz/24h
Münchner Straße	ca. 40.000 Kfz/24h

Der B2-Tunnel wird ca. 18.000 Kfz/24h davon aufnehmen. Zusätzlich erfahren die Parallelstraßen zur B2 eine erhebliche Entlastung.

So lange dauert es:
Die Bauzeit für die Tunnelröhre beträgt ca. 4 Jahre.
Der Tunnel wird überwiegend unterirdisch gebaut, so dass kaum Belastungen für die Starnberger entstehen werden.
Der Tunnel wird im Süden Starnbergs – fern der Innenstadt – begonnen. Das Aushubmaterial wird nach Süden abtransportiert.
Umleitungen wird es beim Bau der Rampe im nördlichen Bereich nur in einem eingeschränkten Maße zwischen der Ferdinand-Maria-Straße und der Leutstettener Straße geben. In diesem Bereich muss für ein knappes halbes Jahr der PKW-Verkehr mittels 1 Fahrspur durch die Rheinlandstraße und Ferdinand-Maria-Straße geleitet werden - neben der 2. Fahrspur auf der Münchner Straße in Richtung Innenstadt. Der Verkehr wird auf der Weilheimer Straße, Hauptstraße und Münchner Straße zwischen den Einmündungen der Jahnstraße und der Ferdinand-Maria-Straße in die B2 nicht belastet und behindert. *Das bedeutet: Von der Jahnstraße im Süden Starnbergs bis zur Einmündung der Ferdinand-Maria-Straße in die Münchner Straße, wird es in der Innenstadt auf der B2 keine Bauarbeiten geben.*

So wird gebaut:
Bauweise: bergmännisch in einer Länge von 1.689 m, offen nur 189 m. Nach Inbetriebnahme sind keine Beeinträchtigungen für die Bewohner im Süden und im Norden von Starnberg zu erwarten.



So sicher ist er:
1 m breite Notwege beidseitig, 6 Notausstiege, 4 Pannenbuchten. Mindestens alle 300 m ein behindertengerechter Rettungsstollen zu einer Schutzschleuse. So schreibt es die vom Bundesverkehrsministerium eingeführte Richtlinie für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunnel vor (RABT). *Für alle Notausstiege sind keine zusätzlichen Erschließungsstraßen erforderlich.*

So wirksam ist er:
Die Abluft aus dem Tunnel wird durch Gebläse mit ca. 10m/Sek. nach oben ausgestoßen und dabei so verdünnt, dass keine messbaren Belastungen auftreten. Befürchtungen, dass durch den Abluftkamin Schadstoffbelastungen entstehen können, sind unbegründet. Dies wurde gutachtlich vom Züricher Büro HBI Haerter AG nachgewiesen.
Bei einer Umfahrung würden die Münchner-, die Haupt- und die Weilheimer Straße jedoch lediglich um etwa 20% entlastet, so dass die Gesundheit unserer Bürger durch die dann immer noch gegebene Überschreitung der NO2 Grenzwerte in der Innenstadt weiterhin erheblich belastet und damit gefährdet wäre!
Der Starnberger Tunnel wird mit einer vergleichbaren Technik wie der Stadttunnel in Landshut arbeiten. Dieser funktioniert seit 10 Jahren störungsfrei! Der Tunnel wird vom Bayerischen Landesamt für Umwelt regelmäßig auf seine Umweltverträglichkeit überprüft. Es wurden niemals messbare Lärm- oder Schadstoffbelastungen festgestellt. Der Tunnel in Landshut hat sich bestens bewährt.

So attraktiv wird er sein:
Autofahrer werden immer den kürzesten und schnellsten Weg und somit *keine* Umfahrung um Starnberg herum wählen. Denn: Umfahrung bedeutet *Umweg* und *Zeitverlust.* Umfahrung *kostet Treibstoff, schadet* durch Luftverpestung Mensch und Natur und *zerstört* unsere Landschaft!

So konkurrenzlos ist der Tunnel:
Im Auftrag des Bundes musste ein Raumordnungsverfahren zur Verkehrsentlastung im Raum Starnberg durchgeführt werden. Dabei wurden u.a. auch eine ortsnahe und eine ortsferne Umgehung sowie ein Entlastungstunnel mit Anschluss der Possenhofener Straße untersucht und negativ beurteilt.

Das Ergebnis damals wie heute:
Alle Umgehungsvarianten zerstören unsere Landschaft und unseren Erholungsraum. Sie nehmen keine Rücksicht auf Landschaftsschutz, Naturschutz und FFH-Gebiete sowie Wasserschutzzonen. Ihre entlastende Wirkung ist minimal! Nach dem Naturschutzrecht sind Eingriffe in FFH-Gebiete rechtlich unzulässig, wenn es eine schonendere Alternative (hier den B2-Tunnel) gibt. Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof hat in seiner Entscheidung vom 9. Juli 2008 auch eine ortsferne Umfahrung geprüft und diese als rechtlich unzulässig angesehen.
Nach den vorliegenden Untersuchungen aus dem Jahr 2013 erreichen zudem die Umfahrungen keineswegs die Verkehrsentlastungswirkung des B2-Tunnels.
Der Bund als Träger der Straßenbaulast, und der Freistaat Bayern haben immer wieder deutlich gemacht, dass es zum B2-Tunnel keine genehmigungsfähige Alternative gibt.