



Der B 2-Tunnel:
Die Verkehrsentslastung für eine
bessere Zukunft unserer Stadt.



Bilder:
Staatliches Bauamt
Weilheim

Herausgeber:
Stadt Starnberg,
Referat für
Öffentlichkeitsarbeit

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,
der Verwaltungsgerichtshof in München hat das Verfahren zu den beiden Klagen gegen den B 2-Entlastungstunnel aufgenommen und bereits einen Termin für eine Ortsbesichtigung anberaumt. Mit einem Beschluss ist wohl noch vor den Sommerferien, und damit früher als von uns erhofft, zu rechnen. Im Anschluss daran erwarten wir die Aufnahme der Baumaßnahme in den Investitionsrahmenplan des Bundes.

Sie sehen, das gesamte Planungsverfahren schreitet zügig voran. Die Entlastung unserer Stadt vom Durchgangsverkehr rückt näher. Zeitungsberichte, verschiedene Broschüren, vor allem aber Leserbriefe offenbaren leider noch immer teils erhebliche Informationsdefizite. Gerne wollen wir Ihnen deshalb zu den in den letzten Wochen diskutierten wichtigsten Themen Rede und Antwort stehen:

1

Warum hält der Stadtrat am Entlastungstunnel fest?

Die B 2 ist die mit Abstand am stärksten belastete Straße im Stadtgebiet. Täglich fahren rund 40.000 Kfz durch die Münchner Straße und bis zu 20.000 durch die Haupt- und die Weilheimer Straße. Die hohe Fahrzeugbelastung der Innenstadt macht sich bereits heute in der Abgasbelastung vor allem an der Hauptstraße bemerkbar. Messungen im Auftrag der Stadt Starnberg haben ergeben, dass die Jahresmittelwerte für Stickstoffdioxid im letzten Jahr deutlich überschritten wurden. Der Mittelwert in den Monaten März 2007 bis November 2007 beispielsweise lag an der Hauptstraße bei $54 \mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$ (Grenzwert 2006 = Jahresmittelwert $48 \mu\text{g}/\text{m}^3$, Grenzwert 2007 = Jahresmittelwert $46 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

Unsere Stadt braucht deshalb eine schnelle Lösung!

Diese kann nur mit einem Projekt erreicht werden,

- das fertig durchgeplant ist,
- das genehmigt ist,
- das im „Vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans enthalten ist,
- das im Vergleich zu Umfahrungen eindeutig umweltverträglicher und naturschonender ist.

Das ist Stand der Dinge:

- Der B 2-Entlastungstunnel ist nach rund 20 (!) Jahren Planungszeit seit März 2007 planfestgestellt und damit genehmigt.

- Der B 2-Entlastungstunnel ist im Bundesverkehrswegeplan als „Vordringlicher Bedarf“ eingestuft.
- Mit dem genehmigten Tunnel wird die Innenstadt um bis zu 65 % vom Durchgangsverkehr entlastet.
- Mit dem genehmigten Tunnel kann nach Berechnungen des Ingenieurbüros Haerter AG aus Zürich „... **entlang dieser Strecke vor allem die NO_2 -Belastung in Straßennähe gesenkt werden, so dass über einen weiten Bereich Grenzwertüberschreitungen vermindert oder vermieden werden können**“.
- Nur der B 2-Entlastungstunnel berührt keine FFH- oder Naturschutzgebiete.
- Zitat Prof. Kurzak (Verkehrsuntersuchung B 2 vom 07.04.03, Seite 18 f): „**Fazit: Aus verkehrlicher Sicht bringt der B 2-Tunnel die effektivste Entlastung für Starnberg ...**“.
- Zitat Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG („Verkehrswirtschaftliche Bewertung der Umfahrung Starnberg“ vom März 2005, Teilbereich „Verkehrswirtschaftliche Bewertung“, Seite 20): „**In beiden Fällen wird der Hauptstraßenzug signifikant vom Durchgangsverkehr befreit, wenn auch im Falle der Umfahrungsvariante, bedingt durch ihre Umwegigkeit, nicht alle verlagerbaren Verkehre der Innenstadt entzogen werden.**“

Der Bund ist nicht bereit, den genehmigten B 2-Entlastungstunnel für eine unsichere Umfahrung aufzugeben.

2

Warum ist der Bund nicht bereit, eine Umfahrung zu bauen?

Bereits im Raumordnungsverfahren für den B 2-Entlastungstunnel 1989 sind die damals existierenden Pläne für eine ortsnahe und eine ortsferne Umfahrungstraße als Alternativen zum Tunnel den Trägern öffentlicher Belange vorgestellt worden. Beide Trassen stießen dabei schon im Vorfeld auf so massive Widerstände, dass die Regierung von Oberbayern die Trassen nicht mehr weiter untersuchen ließ. Da die Umwelt- und Naturschutzgesetze seither deutlich verschärft wurden, meidet der Bund die Wiederholung eines aussichtslosen Verfahrens. Bestätigt wurde diese Haltung durch die trotzdem für die sogenannte OPLA-Umfahrung von der Stadt beauftragte Untersuchung durch die Planungsgruppe Ökologie & Umwelt GmbH:

Zitat aus „Verkehrswirtschaftliche Bewertung der Umfahrung Starnberg“ vom März 2005, Teilbericht „Umwelt“, Seite 6: **„Die umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung des Streckenverlaufs der Nordumfahrung Starnberg nach der Methode URE (Umweltrisikoeinschätzung,**

Anm. d. Red.) kommt somit zu dem Ergebnis „sehr hohes Umweltrisiko“ (URE = 5) und „erhebliche Beeinträchtigung von FFH-Gebieten nicht ausgeschlossen“ (FFH-VE = 2).“

Nicht anders denkt die Regierung von Oberbayern: Zitat aus einem Brief vom 01.03.07 an die Stadt Starnberg: **„Da das Gebiet (Leutstettener Moos, Anm. d. Red.) zugleich Naturschutzgebiet ist, könnte ein Straßenbauprojekt nur auf der Basis einer Befreiung nach Art. 49 Bayer. Naturschutzgesetz vom einschlägigen Bauverbot der Naturschutzgebiets-Verordnung verwirklicht werden ... Da der Straßenbausträger (der Bund, Anm. d. Red.) für Starnberg die Variante eines B 2-Tunnels verfolgt, die nach hiesiger Kenntnis weder in das Naturschutzgebiet noch in das FFH-Gebiet mittelbar oder unmittelbar eingreift, liegt also eine naturschonendere Planungsvariante vor. Gibt es eine solche Alternative, dann darf eine Befreiung nicht erteilt werden, weil es bereits an der Erforderlichkeit mangelt.“**

3

Warum kann eine Umfahrung nicht parallel zum Tunnel geplant werden?

Unabhängig von den naturschutzrechtlichen Problemen und Hindernissen müsste „vor Einleitung eines Raumordnungsverfahrens die Frage der Bausträgerschaft geklärt werden. Der Bund käme hierfür erst nach Aufgabe des Entlastungstunnels und Aufnahme der Nordumfahrung in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in Frage“, so Vertreter der Obersten Baubehörde im Bayer. Innenministerium in einer Besprechung mit Vertretern der Stadtverwaltung am 15.06.07. (Anm. d. Verw.: Der Bund wird ein solches Verfahren derzeit nicht beantragen, da er mit dem Planfeststellungsbeschluss für den B 2-Entlastungstunnel bereits eine baugenehmigte Trasse besitzt.)

Der Einwand der Tunnelgegner, durch den Wechsel vom Entlastungstunnel zur Umfahrung ginge der Status „Vordringlicher Bedarf“ nicht verloren, ist absolut nicht belastbar. Tatsache ist, dass es sich um zwei vollkommen verschiedene Projekte handelt. Aus den folgenden Zitaten des Bayerischen Ministerpräsidenten und des Parlamentarischen Staatssekretärs beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen ist leicht zu erkennen, wie problematisch die Aufnahme in den Bedarfsplan ist:

Zitat Dr. Günther Beckstein, aus einem Brief an die Stadt Starnberg vom 19.04.07: **„Wenn der Bund für eine Nordostumgehung – als Alternative zum planfestgestellten Entlastungstunnel – gewonnen werden soll, müsste das Projekt zunächst in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen aufgenommen werden. Dies wäre frühestens bei der nächsten Fortschreibung des Bedarfsplanes, die nach meiner Einschätzung in der nächsten Legislaturperiode des Bundestages anstehen dürfte, möglich. Die Aufnahme in den Bedarfsplan ist kein Automatismus. Es bedarf großer Anstrengungen, ein Projekt in dieser Größenordnung in den Bedarfsplan und insbesondere in den Vordringlichen Bedarf zu bringen.“**

Zitat MdB Achim Großmann, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, aus einem Brief vom 09.10.03: **„Auf jeden Fall wäre – unabhängig von den vorstehend genannten Voraussetzungen – für ein solches neues Projekt der Planungsprozess völlig neu zu beginnen.“**

4

Was ist an der Behauptung dran, für eine Umfahrung könne schon Ende 2009 ein Planfeststellungsbeschluss vorliegen?

Das Planungsverfahren für den Entlastungstunnel hat rund 20 Jahre in Anspruch genommen. Eine Umfahrung, die bisher nur als bessere Skizze existiert, hätte mit einem ähnlichen Planungszeitraum bei einem allerdings vollkommen offenen Ausgang zu rechnen, denn:

- Für eine Umfahrung müsste der Bund als verantwortlicher Bauträger erst die Aufnahme des Projektes in den Bundesverkehrswegeplan erreichen (was frühestens bei der Fortschreibung des Gesetzes nach der nächsten Bundestagswahl möglich ist).
- Für eine Umfahrung der Stadt gibt es bis heute keine Pläne vom dafür zuständigen Staatlichen Bauamt in Weilheim.
- Für eine Umfahrung müsste nach einer Aufnahme des Projekts in den Bundesverkehrswegeplan zunächst eine Machbarkeitsstudie durchgeführt werden.

- Für eine Umfahrung müsste danach vom Bund ein Raumordnungsverfahren beantragt werden.
- Für eine Umfahrung müsste dann, wenn das Projekt das Raumordnungsverfahren überhaupt überstanden hat, eine Linienbestimmung und ein Vorentwurf für eine vertiefende Planung erarbeitet werden.

Wenn überhaupt, könnte frühestens dann für eine Umfahrung das notwendige Planfeststellungsverfahren begonnen werden.

Aber nochmals: Der Bund wird den genehmigten Tunnel nicht durch ein Abenteuer aufs Spiel setzen. Und der Hinweis, die Stadt Starnberg könnte ja ein Raumordnungsverfahren für eine Umfahrung beantragen, ist vollkommen abwegig, da die Stadt Starnberg hierfür nicht zuständig ist und diese Zuständigkeit auch nicht an sich ziehen kann!

5

Steigt die Feinstaub- und Abgasbelastung in der Stadt durch den Entlüftungskamin am Schlossberg?

Messungen im Auftrag der Stadt Starnberg haben ergeben, dass die Feinstaubbelastung in Starnberg keine Rolle spielt. Sie wird auch bzw. erst recht mit dem Tunnel keine Bedeutung haben. Tatsache ist aber, dass sich die Stickstoffdioxidbelastung zum Beispiel auf der Hauptstraße durch den Entlastungstunnel deutlich reduzieren lässt. Auf der anderen Seite bringen die über einen Kamin auf dem Rücken des Schlossbergs ausgeblasenen Ab-

gase keine Belastung für die Stadt (und natürlich auch nicht für die unmittelbar angrenzenden Häuser!). Durch Ventilatoren im Tunnel, die die Abluft mit hoher Geschwindigkeit in große Höhen ausblasen, wird die Abluft so stark verdünnt, dass eine Schadstoffbelastung nicht mehr messbar ist. Erfahrungen der Stadt Landshut bei ihrem Tunnel, der nach demselben Prinzip entlüftet wird, haben das bestätigt.

6

Wie wirkt sich die Bauzeit für den Entlastungstunnel in der Stadt aus?

Die gesamte Bauzeit wird voraussichtlich vier Jahre dauern. Der 2,2 km lange Tunnel wird aber weit überwiegend (1,7 km) in so genannter „bergmännischer“ Bauweise hergestellt. Darum werden wir größtenteils von den Arbeiten unbehelligt bleiben. Der Tunnel soll nach dem Willen des Staatlichen Bauamts von Süden her begonnen werden. Anfallendes Aushubmaterial wird ebenfalls nach Süden abtransportiert. Wirklich spüren werden wir darum nur die Baumaßnahmen an den Portalen, für die ca. ein Jahr Bauzeit veranschlagt ist.

Wenn überhaupt, dann kann also nur der B 2-Entlastungstunnel rasch abhelfen. Er ist durchgeplant und genehmigt. Für Umfahrungslösungen gibt es weder Pläne noch einen Baulastträger.

Und das rät uns Ministerpräsident Dr. Günther Beckstein: „Wenn die Stadt Starnberg an einer Entlastung ihrer hoch belasteten Ortsdurchfahrt der B 2 in absehbarer Zeit interessiert ist, führt am Bau des Entlastungstunnels kein Weg vorbei.“