

Streit um Entlastung

Ärzte fordern Umgehung für Starnberg, Verein widerspricht

Starnberg – Die Auseinandersetzung in der Kreisstadt Starnberg um Tunnel oder Umfahrung hat eine neue Dimension erreicht: In einer Zeitungsanzeige hatten sich in der Wochenendausgabe der Starnberger SZ insgesamt 23 heimische Mediziner unter der Überschrift „Ärzte für ein gesünderes Leben in Starnberg“ wegen einer befürchteten Zunahme von Staub-, Abgas- und Lärmbelastung gegen den Bau des geplanten B2-Tunnels gewandt; nur eine Umfahrung bringe spürbare Entlastung. Bereits einen Tag später kam vom Verein „Umweltbewusste Verkehrsentslastung“, der sich vehement für den Bau des Tunnels einsetzt, eine Antwort in Form eines offenen Briefes.

Die unterzeichnenden Ärzte setzen sich ihrer Annonce „aus Verantwortung für die Bürger der Stadt Starnberg“ für eine Umfahrung der Stadt ein. Sie sei die einzige Möglichkeit, um den durch Durchgangsverkehr verursachten Lärm, Feinstaub und giftige Abgase von Starnberg fernzuhalten, sowie die einzige Möglichkeit, die Verkehrsströme aus Weilheim, Andechs und von der Lindauer Autobahn in Richtung München und Garmischer Autobahn aufzunehmen. Zudem sei die Umfahrung eine „präventive Gesundheitsvorsorge für die Starnberger Bürger“ und eine „Maßnahme für eine Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität“.

Dem hält Jürgen Busse, Vorsitzender des Vereins „Umweltbewusste Verkehrsentslastung“, entgegen, dass die Behauptungen der Ärzte unzutreffend seien. Durch den Tunnel würden die vorhandenen Schadstoffbelastungen in Münchener-, Haupt- und Weilheimer Straße nachweislich reduziert; ein Gutachten aus dem Jahr 2005 weise exemplarisch für den Tutzingener Hofplatz und im Bereich des Gymnasiums eine Senkung der Stickstoffdioxid-Konzentrationen (NO₂) nach, wenn der B2-Tunnel gebaut werde. Zudem verschweige die Annonce der Ärzte, so Busse, dass sämtliche ortsfernen Umfahrungsvarianten wegen der erforderlichen Eingriffe in bestehende Natur- und Wasserschutzgebiete nicht realisierbar seien, eine ortsnahe Umfahrung dagegen keinerlei spürbare Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr und von NO_x-Schadstoffkonzentrationen brächte. Deshalb werde der Bund als Straßenbaulastträger auch keine Umfahrung bauen. „Wird der Tunnel verhindert“, schreibt Busse, „wird es auf Grund der Gesetzeslage keine Verkehrsentslastung für Starnberg geben“.

PHAA

S+M
24.10.12

Neuer Antrag für altes Ziel

Stadtrat will Handlungskatalog für Verkehrsentwicklung

Starnberg – Seit eineinhalb liegt der Antrag der FDP im Rathaus: Die Stadt möge sich einen integrierten Verkehrsentwicklungsplan von einem Experten erstellen lassen. UWG, SPD, Grüne und CSU haben das im Stadtrat abgelehnt, um anschließend den noch ganz frischen SPD- und UWG-Antrag mit vergleichbarem Ziel durchzusetzen. In der Debatte wurde mit harten Bandagen gekämpft.

Wer die politische Landschaft in Starnberg kennt, ahnt es bereits: Tunnel oder Umfahrung war auch hier der spaltende Hintergrund. Die FDP wollte die Frage offen lassen und hatte übergeordnete Ziele wie die Verbesserung der Erreichbarkeit der Standorte zur Daseinsfunktion oder die Steigerung der Wirtschaftskraft als oberstes Ziel in ihrem Antrag genannt. Laut Holger Knigge (SPD) ist das eine „philosophische Formulierung“. Seine Fraktion wollte nur umsetzen, was schon auf dem Tisch liegt. „Ich kann mir nicht vorstellen, dass es in der Stadt noch eine Idee gibt, ohne dass Tunnel mit Westtangente Grundlage ist.“ Zu allererst müssten

diese Maßnahmen realisiert sein. Er wolle nicht mehr über „verwelkte Vorstellungen“ wie die von der Nordosttangente reden müssen, sagte Knigge. Dr. Jürgen Busse (UWG), zugleich Vorsitzender des Vereins „Umweltbewusste Verkehrsentlastung Starnberg“ und Verkehrsreferent des Stadtrates, spricht dagegen in seinem Papier von

„überflüssige Provokation für Bürger, die sich auch für andere Lösungen als den Tunnel einsetzen“. Immer wieder werde Salz in die Wunde gestreut.

Stadtbaumeister Stephan Weinl hatte einen Verkehrsentwicklungsplan mit Hinweis auf das umfangreiche Mobilitäts-Kapitel im Stadtentwicklungsplan abgelehnt.

„Ich hatte nicht vor, eine Doktorarbeit zu schreiben. Es ist doch normal, sich im Internet zu informieren.“

FDP-STADTRÄTIN IRIS ZIEBART AUF DR. OTTO GASSNERS (UWG) VORWURF, SIE HABE TEILE IHRES ANTRAGS AUF ERSTELLUNG EINES VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANS AUS DEM KONZEPT EINER ANDEREN STADT ABGESCHRIEBEN.

„Vorschlägen, die man zur Grundlage eines Verkehrsentwicklungsplans machen möge“. Erster Punkt dabei ist die „Entlastung vom Durchgangsverkehr durch den B2-Tunnel“. Es folgen eine Reihe von Vorschlägen zur Verkehrsvermeidung, die die UWG in kurz-, mittel- und langfristig umsetzbar geordnet sehen möchte. Busse bat, „eher nach dem Konsens zu suchen“. Rainer Marcinek (BLS) empfand die UWG- und SPD-Anträge aber als

Er verlangte, beschlossene Maßnahmen umzusetzen, damit Entlastungen endlich greifen könnten. Laut Bürgermeister Ferdinand Pfaffinger hat die Stadt 600 000 Euro für Konzepte ausgegeben, die in der Schublade liegen. Weinl plädierte dafür, diese Dinge zusammenzuführen. Mit 19:6 Stimmen erteilte der Stadtrat ihm den Auftrag, aus dem, was schon vorliegt, sowie den Vorschlägen von SPD und UWG einen Handlungskatalog zu erarbeiten. ir



Problem Verkehr: Angesichts der zunehmenden Verkehrsdichte in der Stadt Starnberg wird über das Thema Mobilität viel diskutiert. Für einen Verkehrsentwicklungsplan mochten sich die Stadträte mehrheitlich dennoch nicht erwärmen – es wäre die nunmehr 21. Untersuchung in der Kreisstadt gewesen. FOTO: FUCHS

Starnberg SZ

24. 10. 12

Kompromisslose Debatte

Wieder einmal diskutiert der Starnberger Stadtrat über den Verkehr. Ein Problem, für das die Kommune bereits 600 000 Euro an Gutachterkosten ausgegeben hat

VON SABINE BADER

Starnberg – Die Starnberger Stadträte sind wahre Meister, wenn es darum geht, Konzepte, Studien, Befragungen und Zählungen in Auftrag zu geben. Und wenn das Thema dann noch Verkehr heißt, gibt es meist kein Halten mehr. Wen wundert's, dass die Stadt laut Bürgermeister Ferdinand Pfaffinger in den vergangenen Jahren alles in allem 600 000 Euro für 20 Gutachten rund um die Mobilität ausgegeben hat. Und wenn es nach der FDP gegangen wäre, dann wäre am Montagabend die 21. Untersuchung hinzugekommen.

Denn die Liberalen hatten beantragt, einen Verkehrsentwicklungsplan zu erstellen. Der nämlich fehle noch, um den Stadtentwicklungsplan komplett zu machen, so die Argumentation von Iris Ziebart (FDP), die forderte: Da müsse ein Fachmann ran. Der Verkehrsentwicklungsplan sei ein

Standardwerkzeug, dessen sich viele Kommunen bedienen, und wäre darum unerlässlich für Starnberg, pflichtete ihr Klaus Rieskamp (WPS) bei. Die Verwaltung sah dies grundsätzlich anders: sie plädierte dafür, erst einmal Vorhandenes zu einem Ganzen zusammenzufügen. Schließlich sei das Thema Mobilität inzwischen laut Stadtbaumeister Stephan Weigl hinlänglich „von allen Seiten beleuchtet“.

Emotionslos blieb die anschließende Debatte über den FDP-Antrag indes nicht. Denn wie immer beim leidigen Verkehrsthema war man in Windeseile an dem Punkt, an dem sich Tunnelbefürworter und -gegner gnadenlos beharkten. SPD und UWG stellten eigene Anträge mit jeweils dem Tunnel als tragende Säule. Das wiederum missfiel der WPS. Diese forderte, den UWG-Antrag gar nicht erst zuzulassen, was ihr aber den Vorwurf eintrug, sie weigere sich noch immer, das bestehende

Stadtratsvotum pro Tunnel zu akzeptieren. „Wenn wir nicht endlich zu den großen Lösungen stehen, kommen wir nicht weiter“, mahnte Vizebürgermeister Ludwig Jägerhuber (CSU), der in seiner Fraktion zu denen gehört, die das Großprojekt unterstützen. Auch Jürgen Busse (UWG) be-

FDP scheitert mit dem Antrag auf Verkehrsentwicklungsplan – es wäre das 21. Gutachten

fand: „Das Grundkonzept jeder Planung ist die politische Entscheidung.“ Und wenn man sich hier weiter uneins sei, könne auch der beste Experte keine gute Lösung finden.

Nach eineinhalbstündigem Hin und her schien auch dem letzten im Sitzungssaal klar zu sein: Diese Debatte mag mit vielem enden, nur nicht mit einem Kompromiss.

So geschah es dann auch: Mit 19 zu 9 Stimmen wurde der FDP-Antrag abgelehnt. Und mit einer Mehrheit von 19 zu 6 Stimmen beschlossen die Stadträte, nun die verbleibenden zwei Anträge von SPD und UWG zu einem Handlungskatalog in Sachen Verkehrsplanung zusammenzufassen.

Das dürfte wiederum den Grünen zu pass kommen. Weigerten doch auch sie sich strikt, eine weitere Verkehrsplanung in Auftrag zu geben. Denn nach ihrer Überzeugung wollen die Bürger keine Stadträte, die sich über Jahre an der grundsätzlichen Frage „Tunnel oder Umfahrung“ abarbeiten, sondern „sie wollen konkrete Entlastungsmaßnahmen“. Martina Neubauer findet darum: „Wir sollten beweisen, dass wir in kleinen Dingen weiterkommen.“ Gemeint sind etwa Radwegbau, verkehrsberuhigte Zonen in der Innenstadt und Tempo 30 in Wohngebieten.

Westumfahrung lässt auf sich warten

Eigentlich war der Baubeginn für 2014 geplant, doch das staatliche Bauamt rechnet mit Verzögerungen. Bisher liegen ein Sammelprotest und zehn Widersprüche von Anliegern gegen die Trasse vor, die die Stadt entlasten soll

VON GERHARD SUMMER

Starnberg – Landrat und Wirtschaftsmi-
nister waren in Spatenstich-Laune. Bei der
Freigabe der neuen Umfahrung von Ober-
und Unterbrunn am vergangenen Wochen-
ende hatte Karl Roth (CSU) und Martin Zeil
(DP) der Ehrgeiz gepackt. Am liebsten
würden sie gleich nach Starnberg weiter-
fahren und dort die nächste Entlastungs-
strecke feiern, sagten sie, nämlich die West-
umfahrung. Aber ganz so schnell geht es
nicht. Selbst wenn Klagen gegen die um-
rittene Trasse vorbei an Hadorf und
Perchting ausbleiben sollten, rechnet Ste-
phanie Kürmeier vom Staatlichen Bauamt
Starnberg mit dem Baubeginn erst 2014.
Damit könnte der Verkehr frühestens 2016
auf dem frischen Asphalt rollen.

Aber die Zeichen stehen eher auf Sturm.
Kürmeiers Einschätzung nach lässt sich
die Frage, ob die 3,5 Kilometer lange Tras-
se samt Grünbrücke, der Lückenschluss
auf der Achse zwischen der Autobahn Lind-
und der Bundesstraße 2, in ein paar Jah-
ren realisiert wird, erst vor Gericht klären.
Das Bauamt rechnet mit Klagen von Anwohnern
und Naturschützern. Dabei hält sich die
Stadt an die Einwendungen noch in Grenzen:
Nur die Hälfte der Einwendungen liegen in
den von Kürmeiers Angaben liegen ein Sam-
melprotest und gut zehn Widersprüche
von Anliegern vor, dazu kommen Schreib-
sätze von Verbänden wie dem Bund Natur-
schutz. Die Eingaben gelten Grundsätzli-
ch als unzulässig oder auch dem Problem, einen Pri-
vatreifen „um einen Zentimeter nach links
oder rechts zu schieben“.

Das Staatliche Bauamt will die nach ei-
nem Erörterungstermin Mitte Mai leicht
überprüften Planfeststellungsunterla-
gen noch diese Woche an die Regierung



Ein Stau gehört zum Stadtbild von Starnberg. Es muss ja nicht immer die Hauptstraße sein. Im Bild die Josef-Jägerhuber-Straße.

FOTO: TREYBAL

von Oberbayern weiterleiten. Laut Kürmeier
sind lediglich Kleinigkeiten geändert
worden, unter anderem wurde „das „Kon-
zept für die Ausgleichsflächen optimiert“.
Alles in allem wollen die Planer bei der
Westumfahrung Starnbergs rund 10,5
Hektar Land überbauen, davon werden et-
wa drei Hektar neu versiegelt. Dafür müs-
sen zwölf Hektar Ausgleichsflächen aus-
gewiesen werden, in diesem Fall Grundstü-
cke der Stadt Starnberg und private Areale,
so Kürmeier. Sie rechnet damit, dass die Re-
gierung noch heuer einen Beschluss zu der
Entlastungsstrecke fassen wird. Doch da-
mit ist die Arbeit noch nicht getan. Die
Stadt Starnberg muss dann erst den nöti-
gen Grund für die Umfahrung kaufen und

mit den Eigentümern verhandeln. Bislang
ist laut Kürmeier noch kein Quadratzen-
timeter erworben.

An der geplanten Trassenführung hat
sich zuletzt nichts mehr geändert. Die
Westumfahrung soll auf Höhe des Starn-
berger Ortsteils Hadorf von der STA 3 ab-
zweigen und östlich von Perchting in die
Staatsstraße 2563 einfädern. Von dort geht
es über die dann ausgebaute Maxhof-Kreu-
zung auf die B 2. Der Vorteil laut Kürmeier:
Die Stadt könnte die Staatsstraßen 2069
und 2070 abstufen lassen und die bis dato
viel befahrene Hanfelder Straße so unat-
traktiv für den Verkehr machen, dass Auto-
fahrer freiwillig die Umfahrung nehmen.
Stadt und Bauamt hatten sich Ende 2010

zu einer größeren Umplanung entschie-
den: Die Trasse soll auf Höhe des Galgen-
bergs auf einer Länge von 79 Metern unter
der Erde verschwinden. Der grüne Deckel
erlaubt Tieren die Straßenquerung. Das
Landschaftsbild wird so angeblich weniger
beeinträchtigt, der Landverbrauch sinkt.
Damit kann sich Starnberg einen Hektar
Ausgleichsfläche sparen. Allerdings hat
die Variante, die Juristen zufolge das Klage-
risiko verringert, ihren Preis. Die Kosten
sind um 2,5 Millionen auf jetzt 10,2 Millio-
nen Euro gestiegen.

Die Umfahrung soll genauso wie die Ent-
lastung für Ober- und Unterbrunn in kom-
munaler Sonderbaulast entstehen, eine Lö-
sung, die derzeit im noch vergleichsweise
reichen Fünfseenland Schule macht. Denn
auch Inning, Weßling und Gilching planen
nach diesem Modell. Im Falle der Westum-
fahrung übernimmt Starnberg die kom-
plette Finanzierung und hofft auf Zuschüs-
se des Freistaats. Die Unterstützung könn-
te Kürmeier zufolge bei 70 bis 75 Prozent
der Kosten liegen, vielleicht auch höher. Al-
lerdings wäre die Stadt dann immer noch
mit gut zwei Millionen Euro dabei. Bezahlt
und gefördert wird nach Baufortschritt,
der Kämmerer muss also nicht den ganzen
Betrag auf einmal hinblättern.

Sowohl die Westumfahrung als auch
der B2-Tunnel sind wichtige Bausteine des
Starnberger Entlastungskonzepts. „Beide
sind aber unabhängig voneinander reali-
sierbar“, sagt Kürmeier. Denn die neue
Achse würde ihrer Ansicht nach nicht dazu füh-
ren, dass sich der ganze Verkehr dann über
die B 2 in die Stadt Starnberg quält. Haupt-
nutzer der Umfahrung wären nämlich
Pendler aus München-West, München-
Nord, Fürstenfeldbruck und Weilheim.

Westtangente nicht ausgeschlossen

Dr. Jürgen Busse über den Verein „Umweltbewusste Verkehrslösung“

Starnberg – Der Verein „Umweltbewusste Verkehrslösung für Starnberg“ hat kürzlich seine erste öffentliche Veranstaltung absolviert. Demnächst folgt eine Mitgliederversammlung, auf der das weitere Vorgehen Thema sein soll. Der Starnberger Merkur hat beim Vorsitzenden Dr. Jürgen Busse, zugleich UWG-Stadtrat und Verkehrsreferent des Gremiums, zur Satzung und zu Zielen des Vereins nachgefragt.

■ Herr Dr. Busse, in der Vereinssatzung heißt es unter „Zweck des Vereins“, dass es keine weiteren Umgehungsstraßen durch schützenswerte Natur geben soll. Hat der Verein damit auch den Bau der Westtangente ausgeschlossen?

Nein, das städtische Konzept heißt ja B2-Tunnel und Westtangente. Für Letztgenannte könnte 2013 der Planfeststellungsbeschluss ergehen. Wir haben die Westtangente nicht ausdrücklich in der Satzung genannt, weil die Grünen, die den Verein unterstützen, bekanntlich den Bau der Westtangente ablehnen. Wir wollen damit unterstreichen, dass wir eine zusätzliche Nord-Ost-Tangente nicht unterstüt-



Dr. Jürgen Busse

zen, zumal wir sie für nicht realisierbar halten.

■ Weiter nennt die Satzung als Zweck des Vereins das „gemeinsame Bemühen, die Stadt und die Ortsteile vom Autoverkehr zu entlasten und ein nachhaltiges Mobilitätskonzept umzusetzen“. Gibt es dieses Konzept bereits oder wer erarbeitet es noch?

Es gibt schon Teilkonzepte, zum Beispiel das für den Öffentlichen Personennahverkehr. Oder für die Radwege, auch wenn dieses noch nicht in sich geschlossen ist. Da muss noch einiges auf Umsetzbarkeit getestet werden. Es fehlen auch noch die Antworten auf die Fragen, wie sich die Innenstadt weiterentwickeln soll und wo es Möglichkeiten für noch mehr Radwege gibt. Ich würde gern erreichen, dass sich Vereinsmitglieder mit dem STAgenda Arbeitskreis Verkehr von

Irmgard Franken zusammensetzen und ein Gesamtkonzept erarbeiten, das man dann dem Stadtrat vorlegen kann.

■ In der jüngsten Stadtratsitzung ist es nicht so richtig klar geworden. Fordern der Verein und die UWG nun einen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) oder nicht?

Der Verein hat einen VEP beantragt. Dann gab es im Stadtrat aber unterschiedliche Vorstellungen darüber. Im Antrag der FDP hieß es, den solle ein Planer erstellen und dann diskutiere man darüber. Wir wollen lieber, dass alle schon vorhandenen Planungen zusammengefasst und ein Stufenplan zur Umsetzung erstellt wird. Dieser Vorgang sollte dann professionell begleitet werden. Ich sehe das jetzt beschlossene Vorgehen als Kompromiss. Die Verwaltung erstellt ein Handlungskonzept, und wir prüfen, ob das ausreicht. Es ist ja auch die Frage, was die Öffentlichkeit mitträgt. Der Verein will zur Information beitragen und Vorschläge erarbeiten.

Das Interview führte
Barbara Irlbauer