



# Stadtgespräch



## Themen

- Aus der Bürgerversammlung
- Neugestaltung des Georgenbachwegs
- Verkehr:  
Söckinger Straße, B 2-Tunnel,  
Maxhof-Kreisel, Westumfahrung
- Musikschule feiert Jubiläum
- „Nepomuk“-Leitung wechselt

# I Der B2-Tunnel

*Das für die Zukunft der Stadt wichtigste Projekt ist zweifellos der Bau des B2-Entlastungstunnels. Das Bauvorhaben ist längst genehmigt, die vom staatlichen Bauamt in Weilheim erarbeitete Werkplanung für die Röhre liegt beim Verkehrsministerium zur Prüfung. Der Tunnel ist seit vielen Jahren Bestandteil des so genannten „Vordringlichen Bedarfs“ des Bundesverkehrswegeplans und seit wenigen Monaten nun auch in den Investitionsrahmenplan des Bundes aufgenommen worden. Einen konkreten Termin für den ersten Spatenstich gibt es leider noch immer nicht. Gleichwohl bleibt der Tunnel eines der meistdiskutierten Themen in der Stadt. Wir werden uns darum auch weiterhin mit verschiedenen Fragen rund um das ehrgeizige Bauprojekt der Bundesrepublik Deutschland beschäftigen.*

Heute eine Frage an das Staatliche Bauamt Weilheim zur voraussichtlichen Bauzeit: Sind für den Bau des Tunnels wirklich über dreißig Einzelbaustellen notwendig? Wer heute am Ende der Garmischer Autobahn zum Luise-Kiesselbach-Platz kommt, trifft auf die größte Baumaßnahme der bayerischen Landeshauptstadt seit den Olympia-Baumaßnahmen von 1972. Wird es so auch bald in Starnberg aussehen? Leben die Starnberger für sechs Jahre an einer Großbaustelle?

*Staatliches Bauamt Weilheim:*

„Die Antwort ist ein klares Nein. Am Luise-Kiesselbach-Platz trifft eine Autobahn auf eine Hauptschlagader des Münchner Verkehrs, den „Mittleren Ring“. Hier verlaufen die verschiedenen Ein- und Abbiegerampen in mehrstöckigen Verkehrsbauwerken übereinander. Trotzdem muss der Verkehr auch während der

Bauzeit immer fließen. Es werden Ersatzfahrbahnen notwendig, die mit dem neuen, umgestalteten Luise-Kiesselbach-Platz nichts zu tun haben.

Mit dieser Baumaßnahme kann man den Starnberger Entlastungstunnel nicht vergleichen. Hier wird ein Startschacht für den Tunnelbau im Süden gebaut und ein Endschacht im Norden. Für rund ein Jahr ist dies der größte Eingriff in den Verkehr, denn der eigentliche Tunnel wird mit einer Tunnelbohrmaschine unter der Stadt hindurchgefräst. Alle anderen Baumaßnahmen, wie die zum Bau der Rettungsschächte, sind örtlich begrenzt und dauern selbst bei den tiefsten Schächten nur rund ein Jahr. Dabei braucht es zum Herstellen der Bohrpfähle nur wenige Monate. Anschließend kann der Bau mit dem eines Mehrfamilienhauses verglichen werden. Anliefern von Bewehrungsseisen und Beton, Einbau des Treppenhauses, des Rettungskrans und der Elektrik. Wesentlich kleiner und auch zeitlich kürzer sind die Baustellen für die unterirdischen Grundwasserüberleitungen. Selbst das Lüfter-Gebäude mit dem Lüferturm am Schlossberg ist im Bau vergleichbar mit einem Mehrfamilienhaus. Die Baumaßnahme muss in kürzester Bauzeit und in Abschnitten durchgeführt werden, um z. B. die Feuerwehrezufahrt zum Schloss nicht zu gefährden.

Die größte und auf längere Dauer sichtbare Baustelle ist am Südportal. Hier wird das Ausbruchmaterial des Tunnels abgelagert, um es nicht abfahren zu müssen. Zeitlich gemeinsam mit dem Bau des Betriebsgebäudes, das die Größe eines kleinen Einfamilienhauses hat, wird auch das Gelände neu gestaltet, und am Schluss wieder landwirtschaftlich genutzt. Ein Teil der Fläche wird landschaftsgestaltend mit Bäumen und Sträuchern bepflanzt.

Wir wollen nichts beschönigen. Die Baumaßnahme wird für einen begrenzten Zeitraum Auswirkungen auf den Verkehr in der Stadt haben. Um zum Ziel zu kommen, lässt sich das verständlicherweise nicht vollständig verhindern. Ein Verkehrschaos über einen mehrjährigen Zeitraum, wie unermüdlich propagiert wird, ist allerdings nicht zu erwarten.“

