

Widmung der Mittel

■ Ein erklärtes Ziel der Tunnelkritiker ist es, die bereits genehmigten Mittel des B 2-Entlastungstunnels umzuwidmen. Zitat Webseite der Bürgerinitiative: „Deshalb ist auf politischen Wegen der Wechsel vom Amtstunnel zur OPLA-Umfahrung zu suchen ... Dabei muss der ‚vordringliche Bedarf‘ nicht verloren gehen.“

■ Die Oberste Baubehörde, die Regierung von Oberbayern, sagt dazu, dass dies so gut wie ausgeschlossen ist, denn:

■ Die stichhaltige Bewertung der OPLA/v.Redwitz-Umfahrung bedarf eines komplett neuen Verfahrens. Denn in baulicher und verkehrstechnischer Hinsicht ist der Tunnel nicht mit einer Umfahrung vergleichbar.

■ Ein komplett neues Verfahren hieße aber a) wie gesagt, dass die Umfahrung frühestens bei der nächsten Fortschreibung des aktuellen Bundesverkehrswegeplans in die Bedarfsplanung (geplant für 2015) aufgenommen werden könnte und b) dass die Umfahrung im ungünstigsten Fall überhaupt nicht als „vordringlicher Bedarf“ eingeht und die entsprechenden Mittel vom Bund erst viel später – oder eben gar nicht – gestellt werden.

Kapazität und Leistungsfähigkeit

■ Der öffentliche Diskurs der Tunnelkritiker dreht sich primär um Kapazität und Sicherheit. Zitat (Petition, 22. Mai 06): „Unabhängig von den vorbeschriebenen Zahlenspielen werden innerhalb der Nutzungsdauer früher oder später auf jeden Fall 20.000 Kfz/Tag erreicht und überschritten werden ... 20.000 Kfz/Tag ... sind aber der kritische Wert, ab dem die EU-Richtlinie zwei getrennte Röhren vorschreibt.“

■ Dieser Vorwurf ist nicht korrekt. Hier muss zwischen praktischer Leistungsfähigkeit und Grenzwerten unterschieden werden.

■ Laut Aussage des Straßenbauamtes ist die Tunnelleistungsfähigkeit selbst bei einer Auslastung von 30.000 Kfz/Tag nicht erschöpft, denn der Tunnel entspricht hinsichtlich seiner Leistungsfähigkeit einer zweispurigen Straße, deren Verkehrsfluss nicht durch Ampeln oder Einmündungen behindert wird.

■ Die praktische Leistungsfähigkeit liegt also weit höher als 20.000 Kfz/Tag. Eine zweite Röhre ist mit den aktuellen Prognosen daher nicht zwingend, da die erforderliche praktische Leistungsfähigkeit mit einer Tunnelröhre gegeben ist.

Greifbare Entlastung: B 2-Tunnel für Starnberg

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,

das Verkehrsaufkommen in der Stadt Starnberg wird von Jahr zu Jahr erdrückender. Eindeutig am stärksten betroffen sind vor allem die Anwohner und Geschäftsleute an der Weilheimer, Haupt- und Münchner Straße.

Mehr als die Hälfte dieser Belastung rührt vom Durchgangsverkehr her.

Der Stadtrat hat sich, nach Durchführung eines „bürgeroffenen Verfahrens“, in dessen Folge auch eine Grobplanung für die „Opla/v.Redwitz-Umfahrung“ nach Nutzen/Kosten untersucht wurde, mit großer Mehrheit dafür entschieden, beim bisherigen Entlastungskonzept (B 2-Tunnel und Westumfahrung) zu bleiben. Der Bund als Bauasträger ist nicht bereit, die „Opla/v. Redwitz-Umfahrung“ als Alternativprojekt an Stelle des B 2-Tunnels in den vordringlichen Bedarf des laufenden Bundesverkehrswegeplans aufzunehmen. Die Gründe dafür liegen vor allem darin, dass der zu erwartende Nutzen der Umfahrung in einem sehr schlechten Verhältnis zu den Kosten steht und in der Tatsache, dass der Bund die Entlastung der B 2 durch den Tunnel besser gewährleistet sieht als durch eine über 12 km lange Umfahrungsstraße. Dazu kommt, dass die Ausgleichbarkeit des Eingriffs in das FFH-Gebiet „Leutstettener Moos“ aufgrund der vorhandenen Alternative (B 2-Tunnel) als äußerst fraglich angesehen werden muss.

Das Planfeststellungsverfahren steht kurz vor dem Abschluss. Noch nie waren wir Starnberger also so dicht vor einer deutlichen Verbesserung des Verkehrsproblems wie heute. Und trotzdem wächst der Widerstand der Bürger gegen diese Pläne, gegen die Verkehrspolitik der Stadt Starnberg.

Es werden Unterschriften gegen den B 2-Tunnel gesammelt, Petitionen eingereicht, der Bund der Steuerzahler und der Bundesrechnungshof eingeschaltet. Ein gefährliches Spiel. Denn nur wenn wir jetzt alle gemeinsam an der Realisierung des B 2-Tunnels und der Westumfahrung arbeiten, werden wir das Ziel, nämlich die Entlastung der Starnberger Innenstadt vom Durchgangsverkehr, erreichen.

Entgegen allen anderen Beteuerungen: Wir haben nicht die Wahl zwischen zwei Alternativen! Wir können nur wählen zwischen einer Verbesserung der Verkehrssituation durch den B 2-Tunnel und der Westumfahrung in absehbarer Zeit oder dem erneuten jahrzehntelangen Verschieben des Problems auf kommende Generationen.

Ihre Stadt Starnberg

Vordringlicher Bedarf

■ Der B 2-Tunnel ist im Bundesverkehrswegeplan als „vordringlicher Bedarf“ eingestuft und zählt damit zu den Straßenbauprojekten, die bis 2015 begonnen sein sollen.

■ Nach zwei Jahrzehnten mühevoller Vorarbeit für den B 2-Entlastungstunnel würde es erneut wohl ein bis zwei Jahrzehnte dauern, bis die OPLA/v.Redwitz-Umfahrung auf dem selben Stand wie die Tunnelplanung wäre.

■ Auch müsste bei der OPLA/v.Redwitz-Umfahrung zuerst ein Raumordnungsverfahren durch den Bund eingeleitet werden, das u. a. den Straßenverlauf präzisiert, Verlärmungspunkte untersucht, ökonomische und ökologische Aspekte hinterfragt usw.

■ Ob die OPLA/v.Redwitz-Umfahrung nach diesem Verfahren erneut in den vordringlichen Bedarf eingestuft würde, gilt nach heutigem Kenntnisstand, vorsichtig formuliert, als sehr ungewiss.

■ Da sich räumlich nahe Konkurrenzprojekte in Oberbayern (Umgehung Garmisch) durch eine klare Willensäußerung bereits sehr gut positionieren, läuft die Stadt durch die Aktionen der Bürgerinitiative Gefahr, dass Mittel für planfestgestellte Projekte zunächst dorthin fließen, wo sich die Bürgerschaft und die Räte einig sind, und eben nicht nach Starnberg.

Natur- und Landschaftsschutz

■ Unabhängig von der Position des Stadtrats diskutieren die Naturschützer mit der Bürgerinitiative „Pro Umfahrung e.V.“ primär über die Eingriffe in das FFH-Gebiet „Leutstettener Moos“ bei einer Nordumfahrung.

■ Die OPLA/v.Redwitz-Umfahrung würde in das FFH-Gebiet direkt eingreifen, der B 2-Entlastungstunnel berührt das FFH-Gebiet nicht. Das ist soweit bekannt.

■ Bisher noch nicht thematisiert ist aber die Tatsache, dass die natur- und umweltrelevanten Eingriffe der OPLA/v.Redwitz-Umfahrung weit über das FFH-Gebiet reichen, denn: Die Umfahrung greift mit insgesamt 18,5 ha in landschaftlich hochwertige Flächen ein.

■ Dadurch hätte die OPLA/v.Redwitz-Umfahrung einen Ausgleichs- und Ersatzflächenbedarf von 21 ha. Wie soll der geschaffen werden?

■ 21 ha Fläche, die abgelöst oder angekauft werden müssten. Ein Kostenfaktor, der bislang in die 80 Mio.-Euro-Schätzung des e. V. keinen Eingang gefunden hat.

Fundierter Beschluss des Stadtrats

■ Der Stadtrat hat sich in seiner Sitzung am 27.10.03 nach intensiven Abwägungen und weitreichender Einbindung der Bürgerschaft für den B 2-Entlastungstunnel entschieden und dies mit Folgebeschluss am 05.07.2005 mit großer Mehrheit bestätigt.

■ Damit ist zur Verbesserung der städtischen Verkehrssituation der politisch machbare Weg beschritten, zu dessen Finanzierung der Bund bereits seinen Willen bekundet hat.

■ Der Beschluss des Stadtrats vom 05.07.2005 basiert auf einer über 20-jährigen Planungsphase und den Erkenntnissen aus Vergleichsgutachten, Arbeitskreisen und einem bürgeroffenem Verfahren, das bislang beispiellos für unsere Stadt war.

■ Niemand kann behaupten, dass der B 2-Tunnel und die OPLA/v.Redwitz-Umfahrung nicht objektiv und fair miteinander verglichen wurden. Die Stadt hat rund 30.000 Euro investiert, um die Umfahrung überhaupt erst auf einen vergleichbaren Planungsstand zu bringen (obwohl zu diesem Zeitpunkt Fachstellen bereits auf die gravierenden Nachteile der Umfahrung hingewiesen hatten).

■ Nur durch hartnäckiges Betreiben hat es die Stadt geschafft, dass der B 2-Entlastungstunnel in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen und dort in den vordringlichen Bedarf eingestuft wurde.

■ Die Standfestigkeit des Stadtrats ist entscheidend dafür, dass Starnberg diese Mittel tatsächlich bekommt. Nichts anderes kann im Sinne der Bürgerinnen und Bürger sein.