

## 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.

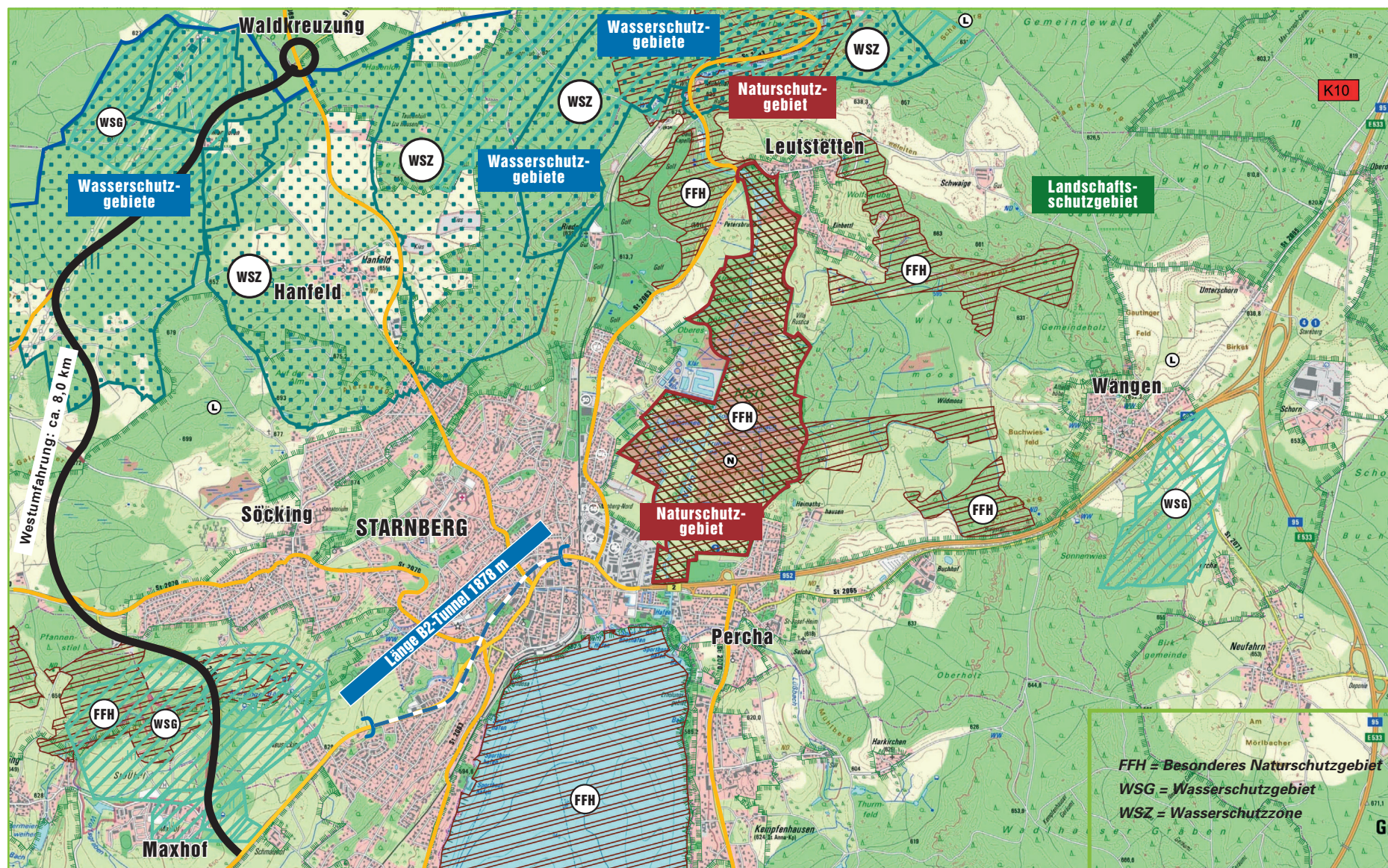
Umleitungen wird es beim Bau der Rampe im nördlichen Bereich nur in einem eingeschränkten Maße zwischen der Ferdinand-Maria-Straße und der Leutstettener Straße geben. In diesem Bereich muss für ein knappes halbes Jahr der PKW-Verkehr mittels 1 Fahrspur durch die Rheinlandstraße und Ferdinand-Maria-Straße 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 keine Bauarbeiten geben.

Das bedeutet, von der Jahnstraße im Süden Starnbergs bis zur Einmündung der Ferdinand-Maria-Straße in die Münchner Straße, wird es in der Innenstadt 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. Alle 300 m ein behindertengerechter Rettungstollen zu einer Schutzschleuse. So schreibt es die vom Bundesverkehrsministerium eingeführte Richtlinie für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln vor (RABT). Für alle Notausstiege sind keine 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.

(Durch eine 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 Lan-

desamt 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 Verkehrsentslastung 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 Landschafts-

schutz, 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 Umgehung geprüft und diese als rechtlich unzulässig angesehen. Nach den vorliegenden Untersuchungen aus dem Jahr 2013 erreichen zudem die Umfahrungen keineswegs die Verkehrsentslastungswirkung des B2-Tunnel. Der Bund als Träger der Straßenbaulast, und der Freistaat Bayern haben immer wieder deutlich gemacht, dass es zum B2-Tunnel keine Alternative gibt.