

Verkehrliche Auswirkungen von Tunnel und Nordumfahrung

Vorbemerkung: Dieser Bericht fasst die Ergebnisse meiner Beratungstätigkeit für die Starnberger Bürgerinitiative „Pro Umfahrung–Contra Amtstunnel“ zusammen. Details können den jeweiligen Einzelberichten entnommen werden. Die ursprüngliche Fassung dieses zusammenfassenden Berichts stammt vom April 2019. Ich habe sie im Oktober 2019 überarbeitet und um einen Vorschlag für die Anbindung der Nordumfahrung an die Autobahn A 95 bei Oberdill ergänzt. Meine Beratungstätigkeit erfolgte in enger Zusammenarbeit mit der Bürgerinitiative, insbesondere mit Herrn Dipl.-Ing., Dipl.-Kfm. Georg Stahl.

Die Stadt Starnberg leidet unter starkem Durchgangsverkehr der B 2. Es handelt sich dabei hauptsächlich um Verkehr aus den Gemeinden am westlichen Seeufer und aus Weilheim Richtung München. Eine Westumfahrung von der Bundesstraße B 2 am Knotenpunkt Maxhof nach Norden ist inzwischen fertiggestellt. Sie bildet eine weiträumige Umfahrung Starnbergs Richtung A 96 und von dort aus weiter nach München. Diese Umfahrung soll durch einen bereits planfestgestellten Tunnel von der Weilheimer Straße bis zur Münchner Str. in Höhe des Bahnübergangs ergänzt werden, der weitgehend unter der heutigen Trasse der B 2 verläuft. Als weitere Ergänzung wird auf Beschluss des Stadtrats eine Nordumfahrung geplant.

Mit dem Tunnel werden folgende **Ziele** verfolgt:

- Entlastung Starnbergs von den negativen Wirkungen des Durchgangsverkehrs auf der B 2
 - Verringerung des Staus, der insbesondere am Tutzinger-Hof-Platz entsteht,
 - Verringerung von Lärm und Abgasen innerhalb der Stadt,
 - Verringerung der verkehrsbedingten Beeinträchtigungen des Stadtbildes,
 - Schonung ökologisch sensibler Bereiche
- Entlastung der Gemeinden entlang des Westufers des Starnberger Sees
- Kürzere Fahrzeit von diesen Gemeinden nach München (gegenwärtig wird teilweise südlich um den See herum gefahren).

Nachfolgend wird zunächst zusammenfassend dargestellt, welche Wirkungen die Verlegung der B 2 in einen Tunnel unter der Hauptstraße Starnbergs auf diese Ziele hat.

Um die **verkehrlichen Wirkungen** aufzuzeigen, werden aus der Vielzahl der erhobenen Belastungsdaten folgende herausgegriffen:

- Prognose der Verkehrsbelastung am Querschnitt westlich des Knotenpunkts Maxhof auf der Weilheimer Straße für das Jahr 2030. Sie ergibt lt. Bundesverkehrswegeplan folgende Werte:
 - Ohne Tunnel (Bezugsfall): 23.000 Kfz/Tag
 - Mit Tunnel (Planfall): 31.000 Kfz/Tag

Der durch den Bau des Tunnel verursachte zusätzliche Verkehr in Starnberg resultiert daraus, dass Fahrer, die heute aufgrund des Staus in Starnberg südlich um den See herum nach München fahren, nach Fertigstellung des Tunnels den dann schnelleren Weg über Starnberg nehmen werden („Tunnelsog“). Aus den obigen Zahlen des Bundesverkehrswegeplans ergibt sich ein zusätzlicher Verkehr in Starnbeg von 8.000 Kfz/Tag im Prognosejahr 2030.

- Die Herkunft-Ziel-Verteilung der Verkehrsbelastung am Querschnitt B2 / Maxhof nach Fertigstellung von Westumfahrung und Tunnel. Sie zeigt, dass von dem über die B 2 von Süden einströmenden Verkehr
 - rd. 33 % über die Westumfahrung zur A 96,
 - rd. 35 % durch den Tunnel zur A 95,
 - rd. 32 % oberirdisch nach Starnberg hinein

fahren. Die der Herkunft-Ziel-Verteilung zugrunde liegenden Daten stammen aus einer Befragung aus dem Jahr 2002. Sie wurden entsprechend der von den Fahrern genannten Ziele umgelegt. Bei dieser Umlegung wird unterstellt, dass sich unter dem zusätzlichen Verkehr keine Fahrten nach Starnberg hinein befinden. Sie sind unabhängig vom „Tunnelsog“ und wachsen lediglich mit der allgemeinen Verkehrszunahme. Damit verteilt sich der zusätzliche Verkehr allein auf die Wege über die Westumfahrung und durch den Tunnel und beträgt auf der Tunnelroute 4.000 Kfz/Tag.

Der Tunnel hat nach den Planungen des Straßenbauamtes folgendes Aussehen:



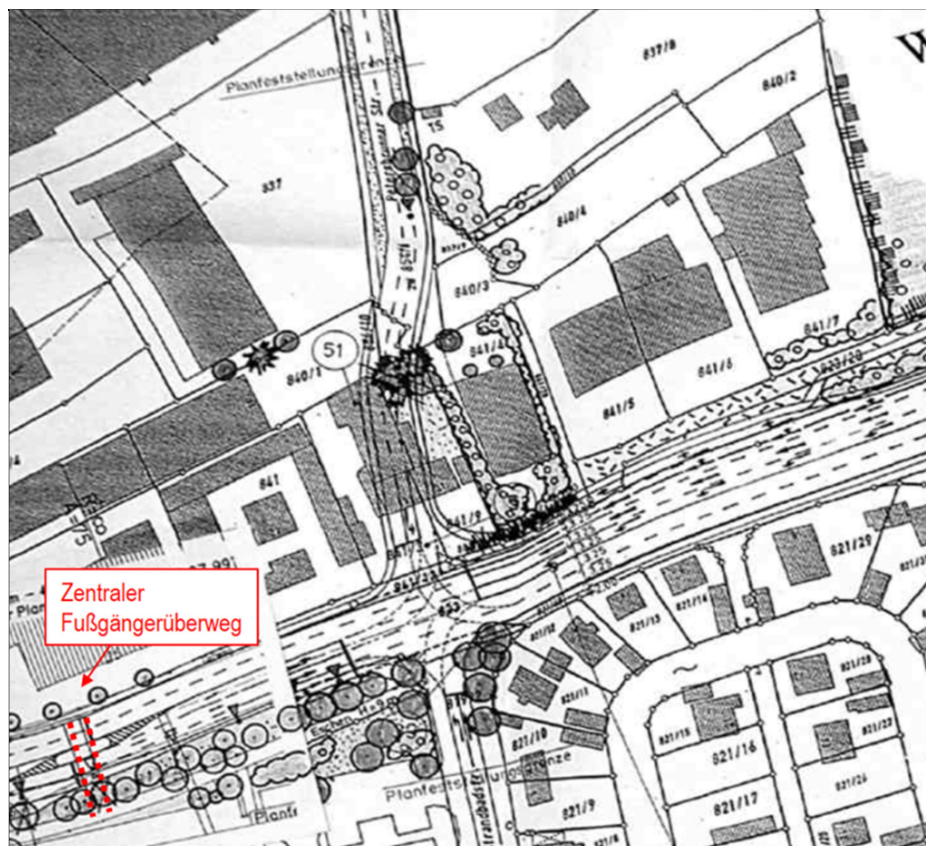
Er beginnt im Westen auf der Weilheimer Str. in Höhe Grubenstraße und endet im Osten auf der Münchner Str. in Höhe Leutstettener Straße. Zwischen dem Ostportal und der Würmbrücke fließt der Verkehr wie bisher oberirdisch über die Münchner Str.. Dieser Abschnitt weist mit der Moosstr. und dem geplanten Anschluss der Petersbrunner Str. an die B 2 zwei höhengleiche vierarmige Knotenpunkte sowie den auf die Rechtsabbiegeströme reduzierten Knotenpunkt Gautinger Str. auf. Die Knotenpunkte verbinden das Gewerbegebiet und die Innenstadt mit der B 2.

An diesen Knotenpunkten wird der im Tunnel ansonsten kontinuierlich fließende Kfz-Strom für die Zeit unterbrochen, die erforderlich ist, um den Querverkehr und den Abbiegeverkehr abzuwickeln. Eine solche Unterbrechung führt zu Rückstau, der im morgendlichen Berufsverkehr bis zurück in den Tunnel reichen wird. Der Leistungsnachweis dieser beiden Knotenpunkte in der Planfeststel-

lung ist nur vage und nicht nachvollziehbar. Seine Kommentierung durch den Gutachter des Straßenbauamtes deutet schon an, dass Leistungsprobleme an den betroffenen Knotenpunkten entstehen können.

Die Leistungsfähigkeit der beiden Knotenpunkte in der Morgenspitze ist von mir Anfang 2017 rechnerisch überprüft worden. Die Belastung hängt davon ab, wieviel Kfz den Weg über die Westumfahrung und die A 96 Richtung München nehmen. Bei realistischen Annahmen über diesen Anteil reicht die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte bei weitem nicht aus, um einen staufreien Betrieb entlang der B 2 zu gewährleisten. Es ergibt sich im Berufsverkehr eine ständige Überlastung. Der heutige Stau am Tutzing-Hof-Platz wird damit in den Abschnitt zwischen dem östlichen Tunnelmund und der Würmbrücke verschoben. Dort beeinträchtigt der Stau nicht nur den Verkehrsablauf auf der B 2, sondern auch den innerstädtischen Fahrrad- und Fußgängerverkehr – Fußgänger und Radfahrer können die B 2 nicht an den Knotenpunkten überqueren, sondern müssen auf einen Übergang ausweichen, der zwischen den Knotenpunkten liegt – sowie den Verkehr des Gewerbegebiets. Diese von mir durchgeführte Berechnung und die daraus abgeleiteten Folgerungen sind dem Straßenbauamt und der Obersten Baubehörde bekannt.

Das Straßenbauamt hat inzwischen Entwürfe für die Ertüchtigung der genannten Knotenpunkte vorgelegt. Nachfolgend wird der Knotenpunkt mit dem Anschluss der Petersbrunner Str. an die Münchnerstr. dargestellt:



Die Entwürfe enthalten keinen Nachweis der Leistungsfähigkeit. Sie zeigen lediglich, dass versucht wird, ein Maximum an Leistung herauszuquetschen. Die von mir genannten Probleme einer unzureichenden Leistung sind weder durch straßenbauliche Maßnahmen noch durch Maßnahmen der Lichtsignalisierung zu lösen.

Eine **Entlastung der Gemeinden** am Westufer des Sees verbunden **mit geringeren Fahrzeiten** nach München wird wegen des nach wie vor in Starnberg vorhandenen Staus nicht stattfinden. Ein großer Teil der Fahrer, die heute den Umweg über das südliche Seeende nach München nehmen, werden wegen des fortbestehenden Staus nicht auf die B 2 zurückkehren. Dies erspart Starnberg zwar einen Teil der prognostizierten Verkehrszunahme, verringert aber auch den ermittelten Nutzen, der sich insbesondere aus der Entlastung der Gemeinden am westlichen Seeufer ergibt. Damit verändert sich eine wichtige Grundlage der Nutzen-Kosten-Untersuchung. Bei Stau an der östlichen Zulaufstrecke werden auch Fahrer weiterhin den oberirdischen Weg über die Hauptstraße nehmen.

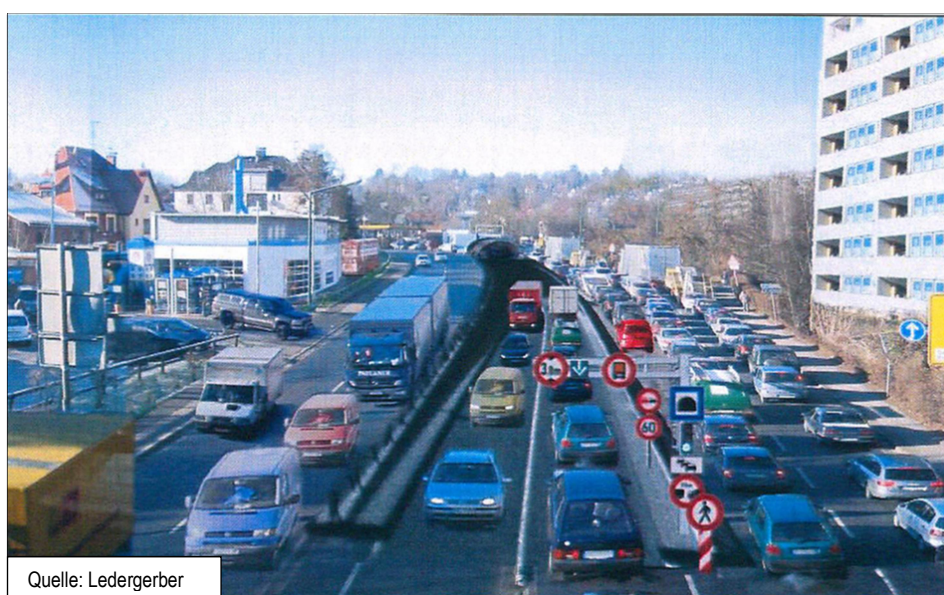
Die Leistungsüberprüfung führt zusammenfassend zu folgendem Ergebnis:

- Die Leistungsfähigkeit des Tunnels reicht nicht, um den Verkehr der B 2 staufrei abzuwickeln.
- Fußgänger und Radfahrer können die Münchner Straße an den Knotenpunkten Moosstraße und Petersbrunner Straße nicht mehr überqueren und werden zu Umwegen gezwungen.
- Der Verkehr ins Gewerbegebiet wird behindert.
- Die Gemeinden am südlichen Seeufer sowie Weilheim werden wegen des fortbestehenden Staus in Starnberg nicht entlastet.

Die **Lärmbelastung** verschwindet zwar im Bereich des Tunnels, nimmt jedoch im Bereich der Tunnelrampen und auf dem höhengleichen Abschnitt zwischen dem östlichen Tunnelmund und der Würmbrücke aufgrund der stärkeren Verkehrsbelastung zu.

Die **Abgasbelastung** der Stadt wird sich insgesamt nicht verringern. Die im Tunnel verursachten Abgase werden über einen Kamin ungefiltert ins Freie geführt und verteilen sich von hier aus gleichmäßig über die gesamte Stadt.

Die verkehrsbedingten **Beeinträchtigungen des Stadtbildes** verringern sich nur im Bereich des Tunnels. An den Zulaufstrecken und im Abschnitt zwischen dem östlichen Tunnelmund und der Würmbrücke wird das Stadtbild wegen des zunehmenden Verkehrs noch stärker belastet als heute.



Diese Visualisierung basiert auf den im Planfeststellungsverfahren prognostizierten Verkehrsmengen und ist daher realistisch.

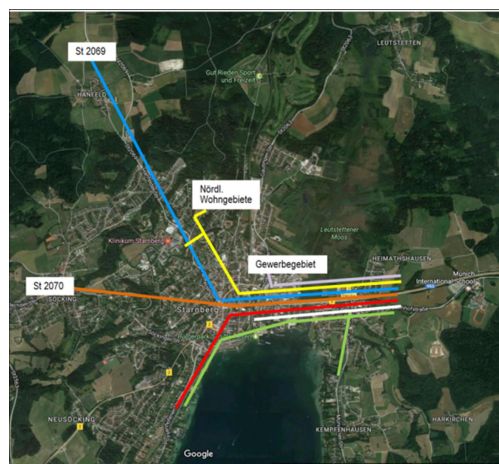
Aufgrund der allgemeinen Verkehrszunahme und der Verlagerung der Verkehrsströme aus Weilheim und den Gemeinden am Westufer nach Starnberg wird auch der **ökologisch sensible Bereich** beidseits des Würm-Ausflusses aus dem See stärker belastet.



Bei diesem Gebiet handelt es sich um ein FFH-Gebiet (FFH=Flora, Fauna, Habitat). Die vorhandene Autobahn A 952 belastet hier nicht nur das FFH-Gebiet, sondern auch das schmale Band der Verlandungszone zwischen der Starnberger Bucht und dem Leutstettener Moos sowie den Ortsteil Percha. Nach heutigen Maßstäben hätte hier eine Autobahn überhaupt nicht gebaut werden dürfen.

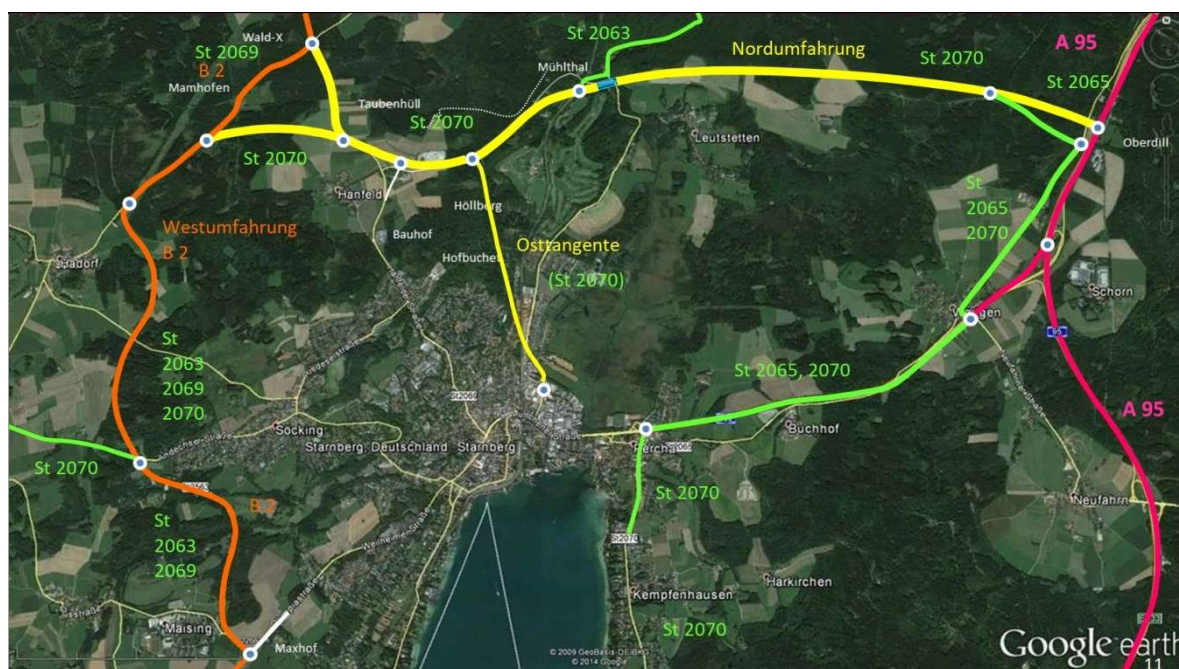
Ein weiteres Problem liegt in der Würmüberquerung. Z.Zt. konzentriert sich dieser Verkehr auf die Autobahnbrücke in Starnberg. Zur Zeit der Postkutsche war eine solche Lage sinnvoll (Wechsel der Pferde, Verköstigung und Nächtigung des Kutschers). Heute ist eine Flussquerung in der Stadt störend. Die meisten der betroffenen Städte (mit den Endungen „...brücken“ oder „...furt“) haben diese Verlagerung bereits vollzogen. Die nächste Brücke über die Würm liegt im Norden in einer Entfernung von rd. 8 km und läuft mitten durch den Ort Gauting. Die Überquerung der Würm auf der Autobahn A 96 ist rd. 15 km von der Starnberger Brücke entfernt. Der Luftlinienabstand bis zur Südspitze des Sees beträgt rd. 20 km.

Die Konzentration des Würmübergangs auf die Autobahnbrücke in Starnberg führt zwangsläufig zu einer Bündelung aller die Würm überquerenden Verkehrsströme im bebauten Stadtgebiet:



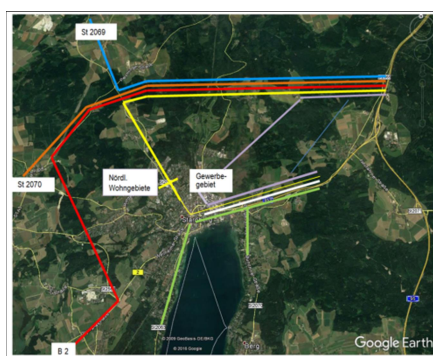
Die Summe der genannten Mängel ist so groß und die eingangs erwähnten Ziele werden so weit verfehlt, dass die Stadt von der Realisierung des Tunnels Abstand nehmen sollte, zumal die Kosten mit geschätzten 200 Mio € unverhältnismäßig hoch sind und sich wegen der baulichen Unsicherheiten eher noch erhöhen dürften. Auch ist die Belastung der Stadt und vor allem der innerstädtischen Wirtschaft durch die Baumaßnahmen erheblich.

Von mir wird als Alternative zum innerstädtischen Tunnel der Bau einer Nordumfahrung vorgeschlagen. Sie basiert auf der Variante 1 der Machbarkeitsstudie von Steinbacher-Consult aus dem Jahre 2009.



Die Nordumfahrung schließt im Westen sowohl an die Westumfahrung als auch an die Staatsstraße St 2069 an. Der Anschluss an die Westumfahrung erfolgt höhenfrei südlich von Mamhofen und an die St 2069 höhengleich am Kreisverkehr an der Waldkreuzung. Das dadurch entstehende Straßendreieck ermöglicht direkte Verbindungen in allen Richtungen. Im weiteren Verlauf folgt die Nordumfahrung östlich der Hochbrücke über das Mühlthal weitgehend der vorhandenen Ortsverbindungsstraße Leutstetten–Oberdill. Es wird vorgeschlagen, alle Knotenpunkte entlang der Nordumfahrung höhenfrei zu bauen, um kurze Fahrzeiten zu ermöglichen. Im Gegensatz zum Tunnel sind Überlastungen der Nordumfahrung nicht zu erwarten.

Die Nordumfahrung würde eine zweite Querung der Würm außerhalb der Stadt schaffen und damit die Verkehrsströme entzerren:



Eine Nordumfahrung ermöglicht es, neben der Bundesstraße B 2 auch die Staatsstraßen St 2063 und St 2070 aus der Hauptstraße Starnbergs herauszunehmen. Der Verkehr auf der Westuferstraße St 2063 soll nach einem Vorschlag von Lang kammartig auf die B2 geführt werden. Die St 2063, verläuft dann über die Westumfahrung und die Nordumfahrung bis zum Knotenpunkt Mühlthal. Von dort aus folgt sie dem vorhandenen Abstieg ins Würmtal und mündet in die vorhandene St 2063 nach Norden. Nach Süden kann über die abgestufte St 2063 das Gewerbegebiet an der Gautinger Straße erreicht werden, solange die Osttangente noch nicht realisiert ist (s. unten). Die St 2070 verläuft von Söcking kommend ebenfalls über die Westumfahrung und die Nordumfahrung und mündet kurz vor dem Knotenpunkt der Nordumfahrung mit der A 95 etwas südlich in die St 2065. In Percha geht sie wieder in ihren bisherigen Verlauf. Auf der heutigen Würmbrücke verbleiben dann nur noch Binnen-, der Ziel- und Quellverkehr. Diese Führung der Staatsstraßen ermöglicht es, die bisherige Ortsdurchfahrt der B 2 und die genannten Staatsstraßen zu Gemeindestraßen abzustufen und in die Planungshoheit der Stadt zu überführen.

Die Nordumfahrung muss nicht als B 2 gebaut werden, sondern als nachgeordnete Straße in kommunaler Sonderbaulast. Es wäre sinnvoll, die B 2 über die Westumfahrung und die St 2069 bis nach Alling zu führen. Nördlich von Alling kann sie an den dort befindlichen höhenfreien Knotenpunkt Hoflach in Richtung München anknüpfen, so dass wieder eine durchgehende Bundesstraße entsteht. Diese veränderte Führung der B2 ist auch ohne Fertigstellung der Nordumfahrung sofort möglich. Die Verlegung würde keinerlei Baumaßnahmen und auch keine zusätzlichen Kosten verursachen.

Die Nordumfahrung hat folgende **Anschlüsse**:

- Die Hanfelder Str. führt nicht mehr zur Waldkreuzung, sondern schließt direkt an die Nordumfahrung an.
- Die Osttangente zweigt am Höllberg von der Nordumfahrung ab. Um das Straßengefälle angesichts des starken Geländegefälles zu begrenzen und zu verstetigen, verläuft die Osttangente in der Nachbarschaft des Friedhofs in einem Einschnitt. Ein solcher Einschnitt verringert, wenn er eng mit Stützmauern ausgeführt wird, Lärmabstrahlung auf den Friedhof. Sie wird praktisch gleich Null, wenn der Einschnitt im Bereich des Friedhofs zusätzlich abgedeckt wird. Im Anschluss an diesen Einschnitt unterquert die Osttangente die S-Bahn und endet in einem Kreisverkehr unmittelbar südlich des S-Bahnhofs Starnberg-Nord. Dort wird der Verkehr verteilt Richtung Gewerbegebiet, Münchener Str., P+R-Anlage Starnberg Nord und zum östlichen Teil der Innenstadt.

Die Osttangente ist für die Funktion der Nordumfahrung nicht zwingend notwendig und kann auch später gebaut werden. Sie erleichtert aber von Norden aus den Zugang zum Gewerbegebiet und den östlichen Teil der Innenstadt und entlastet damit die Wohngebiete entlang der Hanfelder Str. Sollte die Osttangente realisiert werden, bietet es sich an, die Staatsstraße St 2070, die von Söcking nach Berg führt und heute mitten durch Starnberg verläuft, hier schon von der Nordumfahrung abzweigen zu lassen und über die Ostumfahrung zu führen.

- Leutstetten erhält einen Anschluss an die Nordumfahrung über einen Knotenpunkt Mühlthal unmittelbar westlich der Hochbrücke. Dabei wird die dort vorhandene Auffahrt beim aufgelassenen Bahnhof Mühlthal genutzt.

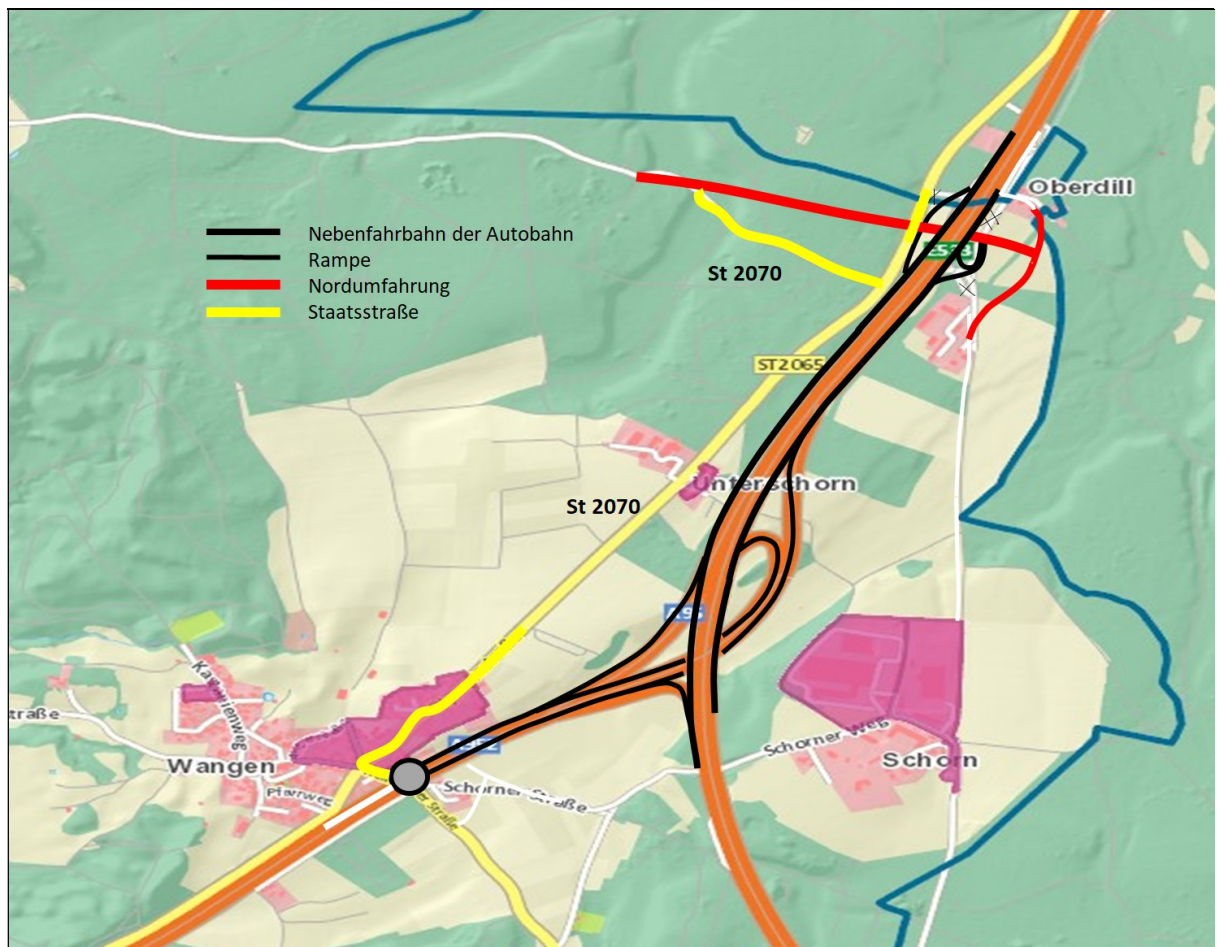
Die Nordumfahrung mit den genannten Anschlüssen hat folgende **Wirkungen**:

- Sie übernimmt zusammen mit der Westumfahrung den gesamten Durchgangsverkehr durch Starnberg, sowohl den heute auf der B 2 verlaufenden Verkehr zwischen der Weilheimer Str. und der A 95 als auch den Verkehr über die Staatsstraßen St 2063 und St 2070. Damit verringert sich die Verkehrsbelastung auf der heutige Ortsdurchfahrt durch Starnberg durchgreifend.
- Die verringerte Verkehrsbelastung in der Innenstadt führt auch zu einer deutlichen Abnahme der Lärm- und Abgasbelastung sowie der verkehrsbedingten Beeinträchtigung des Stadtbildes.
- Sie entlastet die heutige Würmüberquerung, die durch ein städtebaulich und ökologisch wertvolles Gebiet verläuft, sowie den Ortsteil Percha. Damit korrigiert sie die seinerzeit beim Bau der A 952 gemachten Planungsfehler.
- Sie erhöht die Flexibilität des Starnberger Straßennetzes und entzerrt den Verkehr.
- Die Fahrzeiten zwischen Maxhof und Oberdill betragen auf der heutigen B 2 ohne Stau 11,8 min, auf der Tunnelroute ohne Stau aber mit Lichtsignalanlagen an der Moosstr. und der Petersbrunner Str. 11,0 min und auf der Route über die Nordumfahrung mit höhenfreien Knotenpunkten) 11,2 min. Der Unterschied ist also gering.
- Sie verläuft ausschließlich über Starnberger Gemeindegebiet; dies erleichtert ihre Realisierung.

Die Realisierung der Nordtangente hat jedoch auch **Probleme**:

- Die Nordumfahrung verläuft im Bereich der Hochbrücke über ein im Tal beidseits der Würm gelegenes FFH Gebiet (FFH=Flora, Fauna, Habitat). Eine derartige Überquerung eines FFH-Gebiets ist nur zulässig, wenn es dazu keine Alternative gibt. Der Bau eines Tunnels im Verlauf der heutigen B 2 stellt keine Alternative dar, weil er, wie oben ausgeführt, keine ausreichende Leistungsfähigkeit aufweist. Als Ausgleich für die Überquerung des FFH-Gebiets im Bereich wird die vorhandene Würmbrücke innerhalb von Starnberg vom Verkehr entlastet. Sie liegt ebenfalls in einem FFH-Gebiet sowie in der sensiblen Verlandungszone des Sees zum Leutstetter Moos. Beim Bau einer Würmüberquerung im Zuge der Nordumfahrung ist auch abzuwägen, ob die Entlastung der Starnberger Bürger von Lärm, Abgasen und „Eye-Pollution“ (verkehrsbedingte Beeinträchtigung des Stadtbildes) nicht wichtiger ist, als die mit der neuen Würmbrücke verbundene geringfügige Belastung von Flora und Fauna im Würmtal unter der Hochbrücke.
- Die Nordtangente schließt an ihrem Ostende in Oberdill an die A 95 an. Hier gibt es z.Z. nur einen Behelfsanschluss der Polizeistation über einen Parkplatz. Dieser Anschluss muss zu einem Vollanschluss erweitert werden.

Von der Straßenbauverwaltung wird die Nähe eines solchen Anschlusses zum Starnberger Dreieck als problematisch angesehen. Deswegen wird vorgeschlagen, den neuen Anschluss mit dem vorhandenen Autobahndreieck in der Weise zu verknüpfen, dass insgesamt nur ein einziger Anschlusspunkt an die Autobahn entsteht. Dazu werden zwischen den beiden Knotenpunkten Nebenfahrbahnen angelegt, auf denen die Verknüpfungsvorgänge der Fahrten von und zu den Rampen stattfinden. Dies geschieht in derselben Art, wie bei Autobahn-Kleeblättern. Diese Lösung wird nachfolgend dargestellt, wobei auch die Fernwirkungen bis nach Starnberg einbezogen werden:



Die Nordumfahrung (im Bild rot) wird bei Oberdill unter der Autobahn hindurch geführt und über Parallelrampen mit den Nebenfahrbahnen der Autobahn verbunden. Lediglich die Verbindung zwischen der Nordumfahrung und der Nebenfahrbahn der Autobahn Richtung München wird als Schleife ausgebildet, damit der starke Fahrstrom dieser Richtung ohne Nachfahrt als Linksabbieger zügig in die Autobahn einfahren kann.

Die Nordumfahrung verzweigt sich östlich der Autobahn in eine Zufahrt zur Polizeistation nach Norden und eine Zufahrt zur Autobahnmeisterei nach Süden. Dadurch erhalten beide Einrichtungen einen unmittelbaren Anschluss an die Autobahn. Der Knotenpunkt dieser Verzweigung liegt weit westlich, damit ein ausreichend langer Abstand zu den Autobahnrampen entsteht. Die Anbindung an die Olympiastraße erfolgt über die bereits vorhandene Unterführung der Autobahn nördlich der Polizeistation. Falls das vorgesehene Gewerbegebiet nördlich von Schorn realisiert wird, kann die Anbindung der Autobahnmeisterei an die Nordumfahrung bis in das neue Gewerbegebiet verlängert werden. Dann hätte auch das neue Gewerbegebiet einen Vollanschluss an die Autobahn in allen Richtungen (insbesondere auch zur A 96 nach Lindau).

Nach Fertigstellung der Nordumfahrung und der vorn genannten Verlagerungen der klassifizierten Straßen sollte der die Stadt durchquerende Straßenzug über die Münchener Straße verkehrsberuhigt werden. Auf ihm verbleiben dann nur noch der innerstädtische Verkehr mit einem geringen Anteil an Quell- und Zielverkehr Richtung A 95. Eine Verkehrsberuhigung sollte auch vom östlichen Rand des bebauten Stadtgebiets bis zum Autobahnanschluss an die A 95 angestrebt werden. Dies geschieht am besten durch einen Rückbau der Autobahn A 952 auf eine Straße mit zwei Fahrstreifen und einem Kreisverkehr bei Wangen. Dadurch lässt sich die Anbindung von Percha, Wangen und

Schorn einschließlich dem dort vorhandenen Gewerbegebiet an Starnberg und die Autobahn A 95 verbessern. Eine solche Lösung macht die Notabfahrt von der Autobahn aus Richtung München in Höhe der Polizeistation über einen Parkplatz und eine aus Sicherheitsgründen problematische Anbindung eines neuen Gewerbegebiets Schorn-Nord an die Einfahrtrampe der A 952 an die A 95 nach Norden entbehrlich.

Das heutige Autobahndreieck zwischen der A 95 und der A 952 reduziert sich auf einen Autobahnanschluss einer nachgeordneten Straße an die Autobahn A 95.

Die Kosten für die Nordumfahrung als Alternative zum Tunnel sind erheblich geringer als die Kosten für den Tunnel. Sie betragen weniger als die Hälfte.

Da die lt. Stadtratsbeschluss zu planende Nordumfahrung nicht als Tunnelalternative, sondern als Tunnelergänzung gedacht ist, sind auch die Wirkungen andere: Von den oben genannten Wirkungen entfallen die Übernahme des B-2-Verkehrs und die Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr. Auch der heutige Stau auf der östlichen Zulaufstrecke des Tunnels bleibt bestehen. Es gelingt keine wirksame Verkehrsentslastung der innerstädtischen Würmbrücke und des Ortsteils Percha sowie keine Verbesserung der ökologischen Situation im Bereich der heutigen Würmbrücke. Dieser Zustand dürfte dann für lange Zeit erhalten bleiben weil das Tunnelbauwerk den Verbleib der B2 im Stadtgebiet zementiert. Die Nordumfahrung als Ergänzung zum Tunnel dient nur der Übernahme des Verkehrs zwischen Gilching an der A 96 und der A 95. Dies erklärt auch die äußerst geringe Belastung, die sich aus der Umlegung der Verkehrsströme ergibt.