

9. März 2014

Beitrag zur Diskussion über die Planung des B 2-Innenstadttunnels in Starnberg am 9.3.2014

1. Bis Ende 2002 war ich Inhaber des Lehrstuhls für Verkehrs- und Stadtplanung an der TU München. Der Lehrstuhl gehört der Ingenieurfacultät für Bau, Geo und Umwelt an. Einer meiner Arbeitsschwerpunkte war die Erarbeitung von Verkehrskonzepten für kleinere und mittlere Städte. Mit diesem fachlichen Hintergrund berate ich seit etwa drei Jahren die Bürgerinitiative „Pro Umfahrung – Contra Amtstunnel“ und die WPS als deren politischen Arm.
2. Der Streit um den Innenstadttunnel der B 2 lässt einen Interessenskonflikt zwischen dem Straßenbauamt in Weilheim und der Stadt deutlich werden: Das Straßenbauamt verfolgt entsprechend seiner generellen Aufgabenstellung das Ziel, den Verkehr auf der B 2 störungsfrei durch Starnberg zu führen, ohne sich jedoch näher um den innerstädtischen Verkehr zu kümmern. Das Ziel der Stadt Starnberg muss es dagegen sein, die gegenwärtigen Verkehrsprobleme innerhalb der Stadt zu lösen und einen störungsfreien Verlauf des gesamten Stadtverkehrs und nicht nur des Durchgangsverkehrs zu gewährleisten. Der geplante Innenstadttunnel erlaubt schon deshalb keinen Ausgleich zwischen diesen beiden einander widerstrebenden Zielen, weil eine Verknüpfung des Tunnels mit den von außen kommenden Staatsstraßen und den Straßen innerhalb der Stadt technisch nicht möglich ist.
3. Die Verkehrsplanung in Starnberg hat sich bisher im Wesentlichen auf den Verkehr der B 2 konzentriert, der zwar das größte, aber nicht das einzige Verkehrsproblem Starnbergs darstellt. Zu wenig Beachtung bei der bisherigen Planung hat der Nord-Süd-Verkehr zwischen der A 96 bzw. der Anschlussstelle Gilching einerseits und der Stadt Starnberg, der A 95 und dem östlichen Seeufer andererseits gefunden. Diese zu geringe Beachtung wird inzwischen auch vom Straßenbauamt und seinem Gutachter eingeräumt. Der Nord-Süd-Verkehr erreicht bzw. verlässt das Stadtgebiet heute hauptsächlich über die Hanfelder Straße. Wegen des Engpasses am Tutzinger-Hof-Platz fährt ein großer Teil davon durch die Wohngebiete östlich der Hahnfelder Straße mit der Folge einer unzumutbaren Belästigung der dortigen Anwohner. Jüngste Verkehrserhebungen zeigen, dass dieser Verkehr, der einen LKW-Anteil von über 7 % aufweist, mit Fertigstellung der Umfahrung Oberbrunn/Unterbrunn erheblich zugenommen hat. Die Zunahme wird noch größer werden, wenn die Straßenverbindung zwischen Starnberg und Gilching vollständig ausgebaut sein wird und damit eine attraktive Verbindung zwischen den Autobahnen A 96 und A 95 zur Verfügung steht.
4. Bei der bisherigen Planung des B2-Innenstadttunnels ist nicht näher auf den Verkehrsablauf innerhalb der Innenstadt eingegangen worden. Es fehlt ein städtisches Verkehrskonzept, das sich mit der Gesamtheit der städtischen Verkehrsprobleme befasst und mit der Planung des überörtlichen Straßennetzes abgestimmt ist. Offen bleiben z.B. die Führung der Seeuferstraße, deren Verkehr heute die Innenstadt durchquert, die Einführung der nördlichen Staatsstraßen in die Stadt, die Entlastung von Percha und die Anbindung des Gewerbegebietes im Osten. Die kürzlich abgeschlossene Stadtentwicklungsplanung ist kein Ersatz für die Verkehrsentwicklungsplanung denn sie geht auf kon-

krete Fragen der Verkehrsführung nicht näher ein, sondern formuliert nur verkehrliche Wunschträume, wie den weitgehenden Ersatz des Autos durch Elektrobikes und eine durchgreifende Verbesserung des ÖPNV ohne Angaben, durch welche Maßnahmen und mit welchen Kosten dies geschehen soll. Es fehlt auch eine Abschätzung der Aussicht, dass die Bevölkerung diesen Wechsel der Verkehrsmittel auch wirklich vollzieht.

5. Bei Fortbestand der heutigen Belastungsstruktur auf der B 2 würde der Innentunnel zunächst sicherlich eine Entlastung der Ortsdurchfahrt bringen. Dies dürfte aber nur von kurzer Dauer sein, denn die Erfahrung zeigt, dass die Belastung einer Straße zunimmt, wenn sie ausgebaut wird. Eine zügig zu befahrende Ortsdurchfahrt wird zusätzlichen Verkehr anziehen. Ein großer Teil des Verkehrs von und nach Weilheim, der heute den Weg von und nach München über Seeshaupt auf die A 95 nimmt und ein großer Teil des oben genannten Nord-Süd-Verkehrs, der von der Hanfelder Straße verdrängt werden soll, wird nach den Vorstellungen des Straßenbauamtes und seines Gutachters als induzierter Verkehr ebenfalls durch den Tunnel fließen. Für die Umlenkung des Nord-Süd-Verkehrs müsste allerdings die Hanfelder Straße für den LKW-Verkehr gesperrt und zur Dämpfung des PKW-Verkehrs verkehrsberuhigt werden was nicht problemlos sein dürfte. Die Folge dieser Verkehrsverlagerung auf den Innentunnel der B 2 wird sein, dass nicht nur die Anwohner an den Zulaufstrecken zusätzlich belastet werden, sondern dass auch der Tunnel zu den Zeiten der Spitzenbelastung an seine Kapazitätsgrenzen stößt und sie zeitweilig sogar überschreitet. In solchen Fällen wird ein Teil des Verkehrs oberirdisch ausweichen und wie bisher über die Hauptstraße fahren. Damit bliebe der heutige unbefriedigende Zustand innerhalb der Stadt bestehen, und der Tunnel hätte nur die Wirkung, zusätzlichen Verkehr nach Starnberg zu ziehen. Aus der heute zweistreifigen Ortsdurchfahrt wäre dann eine vierstreifige geworden: Zwei Fahrstreifen unterirdisch und zwei Fahrstreifen wie bisher oberirdisch.
6. Ein Ärgernis ist, so zu tun, als wenn die verkehrlichen Wirkungen des Innentunnels mit fundierten Zahlen der zukünftigen Verkehrsbelastung belegt sind. Gegen die Belastungsprognosen ist Folgendes einzuwenden:
 - Die Belastungen wurden vom Gutachter des Straßenbauamtes mit Hilfe eines Verfahrens ermittelt, das rd. 40 Jahre alt ist. Ich frage Sie: Kennen Sie Untersuchungen aus anderen Gebieten der gesellschaftlichen Planung, die eine ähnlich alte Software benutzen? Auch bei der Verkehrsplanung ist die Entwicklung der Planungsinstrumente mit der Fortentwicklung der Rechentechnik weitergegangen. Dies hat der Gutachter offensichtlich noch nicht gemerkt.
 - Das Straßenbauamt und sein Gutachter arbeiten außerdem, wie bei der Fernstraßenplanung üblich, mit dem so genannten „durchschnittlichen täglichen Verkehr“, abgekürzt „DTV“. Der durchschnittliche tägliche Verkehr stellt lediglich einen Kunstwert dar, der in Realität des Verkehrsablaufs gar nicht existiert. Die Verkehrsprobleme in Starnberg treten nicht im täglichen Durchschnitt auf, sondern jeweils zu den Zeiten des Berufsverkehrs an den Werktagen und im Freizeitverkehr an den Sonn- und Feiertagen. Bei solchen Verkehrsverhältnissen sind Leistungsfähigkeitsnachweise, die auf dem durchschnittlichen täglichen Verkehr beruhen, Unsinn. Es muss nach der am stärksten belasteten Stunde oder gar Viertelstunde dimensioniert werden.
 - Die Verkehrsprognose basiert auf Mittelwerten der Verkehrsentwicklung der gesamten Bundesrepublik. Die Verkehrsentwicklung in einem Ballungsraum wie München mit seiner überdurchschnittlichen Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung wird anders ablaufen als im Mittel der Bundesrepublik. Auch sind mögliche Selbstrestriktionen des Autoverkehrs, wie sie

heute schon aufgrund der Stau- und Parkraumprobleme in München zu beobachten sind, nicht einmal angesprochen, geschweige denn zahlenmäßig in die Prognose einbezogen.

Ich empfehle deshalb, auf eine Argumentation mit den genannten Belastungszahlen zu verzichten. Sie führt nur in die Irre.

7. Angesichts der Tatsache, dass die Auswirkungen des Innenstadttunnels auf den innerstädtischen Verkehr nicht näher untersucht wurden, der Nord-Süd-Verkehr zwischen Gilching und Starnberg unterbelichtet blieb und alle zahlenmäßigen Aussagen aufgrund von Daten erfolgen, die auf tönernen Füßen stehen, ist es umso erstaunlicher, dass die Stadtverwaltung vom Innenstadttunnel als alternativlos spricht. Diese Unwort des Jahres 2010 ist an dieser Stelle fehl am Platz.
8. Eine bessere Alternative zum Innenstadttunnel stellt eine ortsnahe Umfahrung nördlich der Stadt Starnberg dar, wie sie u.a. mit dem Opla/von Redwitz-Tunnel vorgeschlagen wird. Sein genauer Verlauf muss allerdings vor dem Hintergrund der inzwischen veränderten Randbedingungen noch näher untersucht werden. Dies gilt vor allem für ihre Anbindung an die Westumfahrung. Die Umfahrungrasse sollte im Osten hinter dem Gewerbegebiet entlang mit einer neuen Brücke über die Würm verlaufen, um die Gautinger Straße nicht stärker zu belasten. Dieser Eingriff in die Natur erscheint mir vertretbar. Bei der Bewertung solcher Eingriffe muss abgewogen werden zwischen der Belastung der städtischen Bewohner mit Lärm und Abgasen sowie der Schädigung von Flora und Fauna. Die Vermeidung von Eingriffen in die Natur kann nicht das Maß aller Dinge sein; auch die Interessen der in der Stadt lebenden Menschen müssen beachtet werden!
9. Wenn die Westumfahrung und die übrigen noch unfertigen Teile der Verbindung zwischen Maxhof und Gilching fertiggestellt sein werden und die A 96 zwischen Gilching und München wie vorgesehen einen dritten Richtungstreifen erhalten hat, wird sich der Verkehrsverlauf zwischen dem Starnberger See und München verändern. Schon heute weist die Fahrt zu oder von Zielen im Norden von München (z.B. Flughafen) über die A 96 im Vergleich zur Fahrt über die A 95 zeitliche Vorteile auf. Verkehrsbefragungen am Maxhof haben gezeigt, dass Ziele in München und in der Region so verteilt liegen, dass nach Fertigstellung der Westumfahrung rd. die Hälfte der Autofahrer den Weg über die Westumfahrung und die A 96 nehmen wird und nur noch die andere Hälfte den Weg über die Innenstadt von Starnberg und die A 95. Vielleicht sollte man diese Veränderungen erst einmal abwarten, bevor endgültige Entscheidungen über den Verlauf der B 2 gefällt werden.
10. Meine Damen und Herren, ich hoffe, dass es mir gelungen ist, Sie davon zu überzeugen, dass der Innenstadttunnel der B 2 nicht alternativlos ist, wie dies die Stadtverwaltung immer wieder behauptet. Im Gegenteil: Ich bin der Ansicht, dass eine ortsnahe nördliche Umfahrung der Stadt, z.B. im Zuge des Vorschlages des Opla/von Redwitz-Tunnels, die bessere Lösung für Starnbergs darstellt. Eine solche Nordost-Umfahrung kann mit der Hanfelder Str. unmittelbar verknüpft werden, was beim Innenstadttunnel technisch nicht möglich ist. Dadurch kann die Nordost-Umfahrung neben dem Verkehr der B 2 auch den immer wichtiger werdenden Nord-Süd-Verkehr zwischen Starnberg und der A 96 aufnehmen und damit eine zusätzlich Ostumfahrung überflüssig machen. Das Gesamtprojekt einer Umfahrung Starnberg mit der Westumfahrung, dem Opla/von Redwitz-Tunnel und einer ebenerdigen Anbindung an die Westumfahrung ist wesentlich kostengünstiger als die Kombination aus Westumfahrung, B 2 Innenstadttunnel und Ostumfahrung, auch wenn sie ebenfalls nicht ganz ohne Tunnel auskommt. Sie wäre damit angesichts der gegenwärtigen finanziellen Situation der öffentlichen Hand leichter und schneller realisierbar. Nicht zuletzt erspart sie der Stadt die jahrelangen innerstädtischen Bauarbeiten.