

# Verkehrliche Beurteilung von Tunnel und Nordumfahrung

## 1. Ziele und Wirkungen des Tunnelprojektes

Mit dem Bau eines Tunnels im Zuge der B 2 in Starnberg verfolgt die Bayerische Straßenbauverwaltung folgende Ziele:

- Verbesserung des Verkehrsflusses auf der Bundesstraße,
- Entlastung des innerstädtischen Teils der Ortsdurchfahrt von Starnberg,
- Erleichterungen für den Pendlerverkehr aus den Orten am Westufer des Sees und aus Weilheim, die auf ihrem Weg nach München wegen der Staus in Starnberg häufig über Seeshaupt zur Autobahn A 95 fahren und damit einen Umweg in Kauf nehmen müssen.
- Entlastung der von diesem Pendlerverkehr durchfahrenden Orte westlich von Starnberg.

Den Preis für die Realisierung dieser Ziele zahlt die Stadt Starnberg. Sie muss zusätzlichen Durchgangsverkehr über die allgemeine Verkehrszunahme hinaus aufnehmen und leidet unter einer zusätzlichen Schadstoffbelastung solange noch Autos mit Verbrennungsmotoren in Betrieb sind. Negative Wirkungen durch den Mehrverkehr entstehen vor allem auf der Münchner Str. zwischen dem Tunnelmund und der Einmündung in die A 95. Hier wird die B 2 nach wie vor ebenerdig verlaufen.

Dieser Mehrverkehr trifft neben der Münchener Str. vor allem das FFH-Gebiet im Bereich der Würmausmündung zum Leutstettener Moos sowie die Wohngebiete in Percha beidseits der Autobahn. Alle Städte, die an einem Fluss liegen, haben in der Vergangenheit versucht, eine Flussquerung aus der Stadt heraus auf eine Umfahrung zu verlegen. Der Tunnel bewirkt keine solche Verlegung, sondern zementiert den heutigen unbefriedigenden Zustand auf Jahrzehnte. Nach heutigen ökologischen Gesichtspunkten hätte man seinerzeit eine Autobahn an dieser Stelle gar nicht bauen dürfen.

## 2. Verkehrstechnische Probleme

Die ebenerdige Strecke zwischen dem östlichen Tunnelmund in der Nähe der Bahnüberführung und dem Beginn der Autobahn bleibt bestehen. Sie weist mit der Moosstraße und der Gautinger Str. zwei höhengleiche Knotenpunkte auf, über die der Verkehr zum Gewerbegebiet und nach Gauting verläuft und die wichtige innerstädtische Überquerungspunkte für den Fußgängerverkehr und den Fahrradverkehr darstellen. Durch diese Abbiege- und Querungsvorgänge wird der im Tunnel kontinuierlich Verkehrsfluss zeitweise unterbrochen, so dass die Leistungsfähigkeit der B 2 sinkt.

Von der Straßenbauverwaltung ist für diese Knotenpunkte im Jahre 2002 ein Leistungsnachweis erstellt worden, der in die Planfeststellung eingeflossen ist. Dieser Leistungsnachweis erscheint methodisch zweifelhaft und geht von zu geringen Belastungswerten aus. Die Ergebnisse zeigen

Einschränkungen der Leistungsfähigkeit, die aber als akzeptabel angesehen werden. Diese Schwachstelle scheint der Straßenbauverwaltung bewusst zu sein, denn sie bemüht sich, durch entsprechende Detailplanungen die Leistungsfähigkeit der B 2 an dieser Stelle zu maximieren: Die Befahrbarkeit und Begehbarkeit des Knotenpunktes mit der Gautinger Str. werden eingeschränkt, indem alle Linksabbiege- und Querungsmöglichkeiten gesperrt sowie die Fußgängerüberwege entfernt werden. Stattdessen wird die Petersbrunner Str. bis zur B 2 durchgebrochen. Dies führt zu Umwegen sowohl für den Verkehr in das Gewerbegebiet und nach Gauting als auch für den Fußgänger- und Fahrradverkehr, die auf einen einzigen Fußgängerüberweg zwischen den beiden Knotenpunkten verwiesen werden. Auffällig ist in diesem Zusammenhang, dass die Straßenbauverwaltung die Bautafel im April 2019 ausgewechselt hat und nicht mehr vom „Bau eines Entlastungstunnel“ spricht, sondern nur noch vom „Bau eines Tunnels“.

Eigene Berechnungen haben gezeigt, dass die Leistungsfähigkeit der B 2 an dieser Stelle trotz der vorgesehenen entlastenden Maßnahmen bei weitem nicht ausreicht. Die Nachfrage übersteigt bei realistischen Annahmen über den Anteil des Durchgangsverkehrs, der nach Fertigstellung der Westumfahrung über die A 96 ausweicht, die Leistungsfähigkeit um rd. 25 %. Dadurch entsteht Stau und der Tunnel ist verkehrstechnisch nur eingeschränkt funktionsfähig. Der heutige Stau am Tutzinger-Hof-Platz wird sich an die Knotenpunkte der Münchener Straße verlagern. Im Berufsverkehr wird der Stau in West-Ost-Richtung zurück bis in den Tunnel hinein reichen und in Ost-West-Richtung bis auf die Autobahn. Bei Stau im Tunnel werden die München-Pendler aus den westlich gelegenen Orten weiterhin den Umweg über Seeshaupt in Kauf nehmen oder, wenn sie über Starnberg fahren, den einröhrigen, rettungstechnisch problematischen Tunnel meiden und wie bisher an der Oberfläche über die Hauptstraße fahren.

Die von der Straßenbauverwaltung verfolgten Ziele des Tunnelprojektes werden sich infolge dieser verkehrstechnischen Probleme nicht erreichen lassen. Damit bricht auch die von der Straßenbauverwaltung aufgestellte Nutzenermittlung zusammen. Da die Kosten wegen der inzwischen deutlich gewordenen Grundbauprobleme gegenüber den Annahmen von 2002 erheblich steigen werden, wird die Nutzen-Kosten-Bewertung, die der politischen Entscheidung für den Starnberger Tunnel zugrunde liegt, obsolet.

### **3. Nordumfahrung**

Die aufgezeigten Nachteile des Tunnels sind nur durch den Bau einer Nordumfahrung zu vermeiden. Über eine Nordumfahrung ist in Starnberg seit vielen Jahren diskutiert worden. Aufbauend auf den Ergebnissen dieser Diskussion und den sie begleitenden Studien (s. Steinbacher 2009) habe ich im Auftrag der Bürgerinitiative vor zwei Jahren einen Entwurf für die Nordumfahrung vorgelegt. Abweichend von den bis dahin diskutierten Lösungen bindet er an die Westumfahrung nicht an den Kreisverkehr der Waldkreuzung an, sondern weiter südlich in Höhe des Weilers Mamhofen. Die Anbindung erfolgt über ein Straßendreieck mit höhenfreien Knotenpunkten. Dadurch wird das Gemeindegebiet von Gauting nicht berührt, und die Fahrt von der Westumfahrung zur Nordumfahrung wird zügiger. Im Osten schließt sie bei Oberdill an die A 95 an.

Die Nordumfahrung hat zwei Problempunkte, die bisher Widerstand hervorrufen. Dies sind die Überquerung der Würm oberhalb eines FFH-Gebietes und die kurzen Abstände zwischen der Anschlussstelle Oberdill und dem Starnberger Dreieck:

- Laut Gesetz ist die Durchquerung eines FFH-Gebietes nur erlaubt, wenn es dazu keine Alternative gibt. Auf den ersten Blick bietet der Starnberger Tunnel eine solche Alternative. Bei nähe-

---

rem Hinsehen zeigt sich aber, dass der Tunnel wegen seiner oben erläuterten nicht lösbaren verkehrstechnischen Mängel keine vertretbare Alternative ist. Auch muss in diesem Zusammenhang abgewogen werden zwischen der ökologischen Belastung, die durch das Überqueren eines FFH-Gebiets in großer Höhe entsteht und einer zunehmenden Belastung des FFH-Gebiets an der Würmausmündung durch den vom Tunnel ausgelösten Mehrverkehr.

- Das Abstandsproblem auf der A 95 zwischen dem Knoten Oberdill und dem Starnberger Dreieck lässt sich dadurch lösen, dass beide Knotenpunkte zusammengefasst werden und wie bei einem Kleeblatt üblich mit Nebenfahrbahnen versehen werden. Hierfür habe ich ebenfalls einen Entwurf vorgelegt. Durch den Teil-Knotenpunkt bei Oberdill ergeben sich gute Anbindungen der dort gelegene Polizeistation und Straßenmeisterei sowie an das dort geplanten Gewerbegebiets „Campus Schorn“. Diese Nutzungen werden gut an die Nordumfahrung und die A 95 in beiden Richtungen angebunden. Die Notlösung eines Halbanchlusses des Campus Schorn an die Trompete des Starnberger Autobahn-Dreiecks entfällt.

Die von mir im Zusammenhang mit der Nordumfahrung vorgeschlagene Osttangente ist nicht Voraussetzung für die Funktion der Nordumfahrung und kann weggelassen werden. Sie würde jedoch das Wohngebiet beidseits der Hanfelder Straße deutlich entlasten und eine Erreichbarkeit des Gewerbegebiets von Norden aus ermöglichen.

Die Nordumfahrung kann die B 2 und alle die Innenstadt von Starnberg durchquerenden Staatsstraßen aufnehmen. Damit würde die Stadt Starnberg ihre Planungshoheit für den Verkehr der Innenstadt vollständig zurückerhalten und könnte Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf der Hauptstraße und der Münchener Straße nach eigenem Ermessen durchführen. Die Herausnahme der B 2 aus der Innenstadt könnte schon heute erfolgen, indem sie auf die Westumfahrung verlegt und weiter nach Norden geführt wird. Dies wäre auch für das Gesamtnetz von Vorteil, denn die B 2 bekäme bei einer Weiterführung bis Hoflach wieder einen durchgehenden Verlauf.