

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Leutheusser-Schnarrenberger, Horst Friedrich (Bayreuth), Jan Mücke, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 16/6329 –**

### **Verkehrssituation in und um Starnberg**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Seit vielen Jahren ist der B2-Tunnel in Starnberg im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans eingestellt. Das Planfeststellungsverfahren wurde abgeschlossen, Klagen sind anhängig. Im gültigen Investitionsrahmenplan des Bundes für die Jahre 2006 bis 2010 ist der B2-Tunnel nicht enthalten. Der geplante B2-Tunnel ist in Starnberg umstritten. Seit Jahren wird als Alternative über eine Umfahrung diskutiert. In einer repräsentativen Umfrage vor einigen Monaten haben sich nur neun Prozent der Bevölkerung für den B2-Tunnel ausgesprochen.

1. Wann ist, nach Einschätzung der Bundesregierung, mit der Einstellung des B2-Tunnels in den Investitionsrahmenplan aus heutiger Sicht zu rechnen?

Nach den Rahmenbedingungen des geltenden Investitionsrahmenplanes (IRP) ist es nicht ausgeschlossen, in Abstimmung zwischen dem Bund und den Ländern andere Maßnahmen des Bedarfsplanes, die bisher nicht im IRP enthalten sind, in die aktuellen Straßenbaupläne aufzunehmen. Insofern könnte der B2-Tunnel – nach erlangtem Baurecht – Gegenstand einer entsprechenden Abstimmung werden.

2. Wann wäre dann mit einer Realisierung des B2-Tunnels zu rechnen?

Voraussetzung für eine Realisierung ist – unabhängig von der erforderlichen Baureife – die von Bund und Land gemeinsam vertretene Priorität und das Vorhandensein finanzieller Spielräume in den Haushalten der kommenden Jahre.

3. Welche Gründe haben zu der Entscheidung geführt, dass der so genannte Kramer-Tunnel in Garmisch-Partenkirchen in den Investitionsrahmenplan eingestellt wurde, obwohl das Planfeststellungsverfahren bisher noch nicht eröffnet wurde, während der B2-Tunnel Starnberg trotz des abgeschlossenen Planfeststellungsverfahrens nicht im Investitionsrahmenplan enthalten ist?

Für die Ortsumfahrung von Garmisch-Partenkirchen im Zuge der Bundesstraße B23 (Kramertunnel) gilt die in der Antwort zu Frage 2 genannte Voraussetzung.

4. Welche Rolle spielt die Meinung der betroffenen Bevölkerung vor Ort bei der Einstellung der Verkehrsmaßnahme in den Investitionsrahmenplan?

Der IRP legt die Prioritäten der für den Zeitraum bis 2010 zur Ausführung vorgesehenen Projekte fest. Die Auffassungen von Betroffenen zu einzelnen Projekten sind Gegenstand des jeweiligen Planungsprozesses.

5. Ist es für die weitere Umsetzung der Verkehrsmaßnahme B2-Tunnel hinderlich, wenn parallel zum B2-Tunnel eine vertiefende verkehrswissenschaftliche Untersuchung von der Stadt Starnberg eingeleitet würde?
6. Könnten Parallelplanungen bis 2010, also bis zum Auslaufen des derzeitigen und Erstellens des dann folgenden Investitionsrahmenplans, durchgeführt werden?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Planungsprozess für die Bundesstraße B2 in Starnberg hat unter Einbeziehung von Alternativen zur planfestgestellten Lösung geführt. Für Parallelplanungen ist daher nach Abschluss des Planungsprozesses kein Raum.

7. Ist es schon vorgekommen, dass es zusätzlich zu einer planfestgestellten Verkehrsmaßnahme zu Planungen für eine ergänzende oder alternative Verkehrslösung gekommen ist?

Alternativplanungen zu planfestgestellten Projekten können nur dann in Betracht kommen, wenn ein jeweiliger Planfeststellungsbeschluss von den Verwaltungsgerichten aufgehoben und damit die bislang verfolgte Planung hinfällig wird. Ein solcher Fall existiert bei der Verlegung der Bundesstraße B173 im Bereich Michelau-Zettlitz.

8. Unter welchen Voraussetzungen ergreift die Bundesregierung die einzelnen Planungsschritte, wie u. a. eine vertiefende verkehrswissenschaftliche Untersuchung, ein Raumordnungsverfahren, selbst?

Nach Artikel 90 Abs. 2 des Grundgesetzes werden die Bundesfernstraßen von den Ländern im Auftrag des Bundes verwaltet. Der Bund hat insoweit keine Kompetenzen, hier anstelle der Länder tätig zu werden.

9. Sind im bayerischen Oberland Verkehrswegeplanungen an ausgewiesenen FFH-Gebieten gescheitert?

Wenn ja, wo, wenn nein, wo und warum nicht?

Es sind bis jetzt keine Fälle bekannt, bei denen im bayerischen Oberland Verkehrswegeplanungen wegen ausgewiesener FFH-Gebiete verworfen werden mussten.

10. Ist die Bundesregierung bereit, den ca. 5 Kilometer langen Autobahnabschnitt A 9529, der von der A 95 München–Garmisch mitten hinein nach Starnberg führt, zur Bundesstraße abzustufen?

Wenn nein, welche Gründe sprechen aus ihrer Sicht dagegen?

Voraussetzung hierfür wäre ein begründeter Antrag der bayerischen Straßenbauverwaltung. Bislang liegt ein solcher Antrag nicht vor.

