

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Sabine Leutheusser-Schnarrenberger, Patrick Döring, Joachim Günther (Plauen), Jan Mücke, Jens Ackermann, Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Uwe Barth, Rainer Brüderle, Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Dr. Edmund Peter Geisen, Miriam Gruß, Dr. Christel Happach-Kasan, Heinz-Peter Haustein, Hellmut Königshaus, Jürgen Koppelin, Heinz Lanfermann, Dr. Erwin Lotter, Horst Meierhofer, Burkhardt Müller-Sönksen, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Marina Schuster, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Max Stadler, Dr. Rainer Stinner, Florian Toncar, Dr. Daniel Volk, Dr. Volker Wissing, Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Aktueller Sachstand zur Verkehrsplanung in und um Starnberg

Die Verkehrsbelastung in Starnberg steigt seit Jahren kontinuierlich an. Anders als in den 80er und 90er Jahren, in denen es bei den Planungen für den B2-Tunnel um die Entlastung des Nord-Süd-Verkehrs durch Starnberg ging, nehmen die Verkehrsströme in den letzten Jahren immer stärker aus anderen Richtungen nach Starnberg zu, so u. a. von der A 99/Lindau und von dem aufstrebenden Wirtschaftsstandort Gilching im Westen Starnbergs gelegen sowie durch Lkw, die mautfrei vom Westen über Starnberg nach Osten fahren. Diese Verkehrsentwicklung konnte bei dem inzwischen rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss zum B2-Tunnel in Starnberg keine ausreichende Berücksichtigung finden, so dass der B2-Tunnel für diesen Verkehr keine Entlastung bringt. Im Investitionsrahmenplan 2006 bis 2010 ist der B2-Tunnel nicht enthalten.

Die Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Karin Roth hat sich in einem Schreiben vom 22. Oktober 2008 an die Starnberger Bürgerinitiativen Pro Umfahrung in Starnberg für eine Optimierung der Ausgestaltung des B2-Tunnels ausgesprochen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Möglichkeiten gibt es noch, bevor möglicherweise öffentliche Investitionen in dreistelligem Millionenumfang für den B2-Tunnel getätigt werden, die zu erwartende Verkehrsentlastungswirkung zu aktualisieren und den sich in den letzten fünf Jahren entwickelnden Verkehrsströmen besser Rechnung zu tragen?
2. Werden die während 20-jähriger Planungszeit sich ändernden Kosten-Nutzen-Bewertungen von Verkehrsprojekten vor deren Realisierung aktualisiert, um Steuergelder für Infrastrukturmaßnahmen optimal einzusetzen?

3. Wie ist der Sachstand der Abstimmung zwischen der bayerischen Straßenbauverwaltung, dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und der Stadt Starnberg über die Optimierung der derzeitigen Planungen zu den Tunnelportalen des B2-Tunnels?
4. Welche Auswirkungen wären mit einer von vielen Bürgerinnen und Bürgern geforderten Verlängerung des B2-Tunnels am Nord- und Südende für die Planungen verbunden?
5. Empfehlen sich auf Grund der auch von der EU empfohlenen erhöhten Sicherheitsanforderungen an Autotunnel, wie u. a. zwei Röhren, behindertengerechte Fluchtwege, Nachbesserungen an der Ausgestaltung des B2-Tunnels, der bisher einröhrig geplant ist?
6. Wie werden diese Sicherheitsempfehlungen generell bei den Planfeststellungen in Deutschland berücksichtigt?
7. Finden Tunnelbauten vorwiegend zweiröhrig und mit behindertengerechten Fluchtwegen statt?
8. Welche Beispiele gibt es dafür in Deutschland?
9. Mit welchem genauen Kostenvolumen rechnet die Bundesregierung für den B2-Tunnel?
10. Gibt es für den planfestgestellten B2-Tunnel bereits eine Risikoanalyse?
11. Hält die Bundesregierung es für notwendig, zusätzliche Messungen der zu erwartenden Schadstoffbelastung unter Berücksichtigung der zunehmenden Verkehrsströme vorzunehmen?

Berlin, den 10. Februar 2009

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion