

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth),
Sabine Leutheusser-Schnarrenberger, Patrick Döring, weiterer Abgeordneter
und der Fraktion der FDP
– Drucksache 16/11942 –**

Aktueller Sachstand zur Verkehrsplanung in und um Starnberg

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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?

Im Rahmen der Planungen wurden zu erwartende Verkehrsentlastungswirkungen ausreichend berücksichtigt. Nach einer langjährigen Planungsphase konnte in 2008 Baurecht erlangt werden.

2. Werden die während 20-jähriger Planungszeit sich ändernden Kosten-Nutzen-Bewertungen von Verkehrsprojekten vor deren Realisierung aktualisiert, um Steuergelder für Infrastrukturmaßnahmen optimal einzusetzen?

Die Kosten-Nutzen-Bewertungen werden in regelmäßigen Abständen, so bei Einstellung in den Haushalt überprüft und gegebenenfalls angepasst.

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?

Die Untersuchungen zur Gestaltung der Tunnelportale sind derzeit noch im Abstimmungsprozess.

4. Welche Auswirkungen wären mit einer von vielen Bürgerinnen und Bürgern geforderten Verlängerung des B2-Tunnels am Nord- und Südende für die Planungen verbunden?

Die Tunnellänge unterlag einer eingehenden Untersuchung innerhalb des planerischen Abwägungsprozesses, der Inhalt des langjährigen Planfeststellungsverfahrens war. Eine Verlängerung des B2-Tunnels wäre mit einem ergänzenden, wiederum zeitintensiven und ergebnisoffenen Verfahren zum bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss verbunden.

5. Empfehlen sich aufgrund 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?

Die verkehrliche Prognose für den Tunnel liegt bei 18 000 Kfz/24 h (Prognose 2020). Aufgrund dieser Verkehrsbelastung ist eine Tunnelröhre ausreichend. Die Vorgaben für die Sicherheit behinderter Personen wurden bei der bisherigen Planung ausreichend berücksichtigt.

6. Wie werden diese Sicherheitsempfehlungen generell bei den Planfeststellungen in Deutschland berücksichtigt?

Diese Sicherheitsempfehlungen gelten bundesweit und werden einheitlich gehandhabt.

7. Finden Tunnelbauten vorwiegend zweiröhrig und mit behindertengerechten Fluchtwegen statt?

Tunnel werden einröhrig wie auch zweiröhrig hergestellt. Maßgebend ist die Verkehrsbelastung und die Verkehrsbedeutung der Strecke. Die Belange behinderter Menschen werden soweit wie technisch möglich bei den Planungen berücksichtigt.

8. Welche Beispiele gibt es dafür in Deutschland?

Aktuell befindet sich in Schwäbisch Gmünd im Zuge der Bundesstraße B 29 ein Tunnel mit einer Röhre im Bau. Die sicherheitstechnische Ausstattung entspricht dabei den neuesten Richtlinien des Bundes und der EU.

9. Mit welchem genauen Kostenvolumen rechnet die Bundesregierung für den B2-Tunnel?

Die Gesamtkosten werden auf rund 105 Mio. Euro geschätzt.

10. Gibt es für den planfestgestellten B2-Tunnel bereits eine Risikoanalyse?

Nein, eine Risikoanalyse nach den Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT) wird ausschließlich dann erforderlich, wenn die charakteristischen Merkmale des Tunnels von dem Abschnitt 0.4 der RABT abweichen.

11. Hält die Bundesregierung es für notwendig, zusätzliche Messungen der zu erwartenden Schadstoffbelastung unter Berücksichtigung der zunehmenden Verkehrsströme vorzunehmen?

Eine Überwachung der Schadstoffbelastung ist nicht vorgesehen.

