



Sachgebiet IID5
Gz. IID5-43532-B2/M/002/90

München, 25.01.2017
Nebenstelle 3536

**B 2, Entlastungstunnel Starnberg und mögliche Alternativen
Gespräch mit der Stadt Starnberg am 19.01.2017**

Teilnehmer: siehe Teilnehmerliste

1. **Gesprächsprotokoll**

Zu Beginn erfolgte zunächst eine Abstimmung über den Umgang mit Presseanfragen zu dem Gespräch bzw. dessen Inhalten und Ergebnissen.

Seitens der Obersten Baubehörde (OBB) wird eine Niederschrift über das Gespräch gefertigt und an alle Beteiligten (per E-Mail an die in der Teilnehmerliste angegebene Adresse) versandt. Diese Niederschrift kann als Basis für Presseauskünfte dienen, sie wird innerhalb weniger Tage zur Verfügung stehen. Jedem Teilnehmer steht es frei, Presseauskünfte nach seinen Gesprächseindrücken zu geben. Auch die Oberste Baubehörde stellt sich auf kurzfristige Anfragen der Lokalpresse ein. Bezüglich der Einzelheiten wird auf die Niederschrift verwiesen.

Vor Einstieg in die Behandlung des Fragenkatalogs gemäß dem Stadtratsbeschluss stellt Frau Bürgermeisterin John den aktuellen Sachstand der im Stadtratsbeschluss erwähnten Planungen und Trassierungsvorschläge (insbesondere Wagner und SHP sowie „Wagner-Planung“ aus 2007) vor. Diese waren der Straßenbauverwaltung bisher nicht bzw. nur vom Hören/Sagen bekannt.

Zur besseren Lesbarkeit des Protokolls wurde der Text des vorab überreichten Fragenkatalogs (*in fett-kursiver Schrift*) in das Protokoll mit aufgenommen. Im Anschluss an die Beantwortung des Fragenkatalogs wurde ergänzend die Behandlung der wesentlichen Fragen aus der Diskussion angefügt.

... Die Bürgermeisterin beauftragt wird, auf der Grundlage der bisher ausgearbeiteten Planungen und Trassierungsvorschläge (insbesondere Wagner und SHP) mit den zuständigen staatlichen Behörden (Staatliches Bauamt, Regierung von Oberbayern und Innenministerium) Gespräche zu führen und

eine Prüfung und Klärung herbeizuführen, ob und in welchem Zeitraum Starnberg vom B2-Durchgangsverkehr durch Alternativen zum B2-Entlastungstunnel entlastet werden kann. Im Mittelpunkt stehen insbesondere die rechtlichen und finanziellen Aspekte und dabei folgende Fragestellungen:

Zum Vortext wird festgehalten, dass sich die Fragen ausschließlich auf die Entlastung von Starnberg vom B 2-Durchgangsverkehr beziehen. In diesem Kontext sind somit auch die nachfolgenden Antworten zu sehen.

1. Welche Behörden sind für die Genehmigung, Planung und Bau von Alternativen jeweils zuständig?

Zur Klarstellung wird darauf hingewiesen, dass die Reihenfolge der Planungsschritte in der Frage nicht korrekt ist. Zunächst ist die Planung aufzustellen, darauf aufbauend ist die erforderliche Baugenehmigung herbeizuführen, auf deren Grundlage letztendlich der Bau erfolgen kann.

Grundsätzlich ist der Baulastträger der geplanten Straße für die Abarbeitung der genannten Planungsschritte zuständig. Die Zuordnung der Straßenbaulastträger zu den jeweiligen Straßenklassen ist im Bundesfernstraßengesetz (FStrG) sowie dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) geregelt. Demnach ist die Bundesrepublik Deutschland Baulastträger für die Bundesfernstraßen, der Freistaat Bayern für die Staatsstraßen, der Landkreis für die Kreisstraßen und die Kommunen für die Gemeindestraßen (Gemeindeverbindungsstraßen und Ortsstraßen). Ausnahmen von diesen grundsätzlichen Regelungen gelten für Städte und Gemeinden bestimmter Größenordnungen. Demnach sind Kommunen ab 25.000 Einwohnern innerhalb der Ortsdurchfahrten selbst für die Staats- und Kreisstraßen verantwortlich. Ab 80.000 Einwohnern wird diese Verantwortung überdies auch auf die Bundesstraßen ausgedehnt.

Abweichend hiervon besteht für Landkreise, Städte und Gemeinden gem. Art. 44 BayStrWG die Möglichkeit, freiwillig die Baulast für eine höherrangige Straße nach Landesrecht (max. Staatsstraße) zu übernehmen („Sonderbaulast“, analog Westtangente Starnberg).

Sowohl die Bundesrepublik Deutschland als auch der Freistaat Bayern stehen auf absehbare Zeit nicht als Baulastträger für eine Umfahrung Starnberg als Alternative zum B 2 - Entlastungstunnel zur Verfügung, da ein derartiges Projekt weder im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (aus dem Jahr 2016) noch im aktuellen Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern (aus dem Jahr 2011) enthalten ist. Diese beiden Pläne stellen abschließend das Bauprogramm der nächsten Jahre für die Bundesfern- und die Staatsstraßen dar. Bei dem Bedarfsplan handelt es sich dabei um ein Bundesgesetz, das auf Grundlage des im Vorfeld erstellten Bundesverkehrswegeplanes vom Deutschen Bundestag verabschiedet wurde. Der Ausbauplan wurde vom bayerischen Ministerrat beschlossen.

Da nach Einschätzung der OBB auch der Landkreis nicht als Baulastträger für ein derartiges Alternativprojekt zur Verfügung steht, müsste letztendlich die Stadt selbst diese Aufgabe übernehmen. In diesem Zusammenhang ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Straßenklasse der zu planenden Straße entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung (nicht ihrer Verkehrsbelastung) gewählt werden muss (ggf. Übernahme der Sonderbaulast durch die Stadt erforderlich; siehe oben). Andernfalls wäre die Planung rechtlich angreifbar. Welche Straßenklasse einer Ortsumfahrung Starnberg zugrunde zu legen wäre, kann nicht pauschal beantwortet werden. Hierzu wäre im Rahmen eines ausführlichen Verkehrsgutachtens zu ermitteln, welche Verkehre die geplante Straße zu welchen Anteilen nutzen würden. Eine wesentliche Grundlage hierfür wäre die Durchführung einer umfassenden Verkehrsbefragung zur Ermittlung der Herkunft-/Ziel-Verteilung.

Das zur Baurechtschaffung erforderliche Genehmigungsverfahren hängt grundsätzlich von der Straßenklasse ab. Für Bundes- und Staatsstraßen sowie besonders bedeutende Kreisstraßen und Gemeindeverbindungsstraßen (d.h. deren Verkehrsbedeutung kommt der einer Staatsstraße nahe oder es handelt sich um Zubringerstraßen zu Bundesfernstraßen) ist in der Regel ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Ausnahmen hiervon sind lediglich bei einfach gelagerten Projekten vorgesehen, dies dürfte im hier vorliegenden Fall jedoch nicht zutreffend sein. Grundsätzlich ist auch eine Genehmigung über einen Bebauungsplan nicht ausgeschlossen.

Generell ist jedoch zu beachten, dass die Stadt Starnberg eine Planung, die über das Gebiet von Nachbargemeinden führt, unabhängig von der gewählten Straßenklasse oder des gewählten Rechtsverfahrens, nur mit deren Zustimmung betreiben kann.

Bei Planung, Genehmigung und Bau kann die Stadt auch nicht nach Belieben handeln: Auch hier müssten – wie beim B 2-Entlastungstunnel – alle gesetzlich vorgeschriebenen Genehmigungsverfahren durch die zuständigen Behörden durchgeführt werden. Die Entscheidungen unterlägen wiederum richterlicher Kontrolle.

2. Welche einzelnen Verfahrensschritte sind jeweils erforderlich und welche realistischen Zeiträume sind für Genehmigung, Planung und Bau anzusetzen?

Im Rahmen der erforderlichen Vorplanungen ist zunächst das Planungsziel zu definieren und daraus die grundlegende Planrechtfertigung für das Vorhaben abzuleiten. Darauf aufbauend sind erste Groblinien zu entwickeln, die schließlich insbesondere auf Basis eines zu erstellenden Verkehrsgutachtens (Verkehrsanalyse und -prognose unter Berücksichtigung aller Varianten und Planfälle) hinsichtlich ihrer Verkehrswirksamkeit und Erreichung des Planungsziels zu beurteilen sind.

Im Weiteren müssen die nicht schon aus objektiven Gründen (z.B. keine Erreichung des Planungsziels) sofort auszuschneidenden Varianten einer vertieften Variantenabwägung unterzogen werden. Hierbei sind alle abwägungsrelevanten Belange, insbesondere aber das europäische Natur- und Artenschutzrecht sowie die umweltrechtlichen Schutzgüter zu betrachten. Je nach Komplexität des Vorhabens und der Anzahl der Varianten kann dieser Prozess ggf. auch mehrstufig erfolgen. Das heißt, mit jedem Untersuchungsschritt werden einzelne, objektiv nicht weiterverfolgungswürdige Varianten ausgeschieden. Die verbleibenden werden daraufhin im nächsten Schritt vertieft weiter betrachtet.

Am Ende dieses Prozesses steht die Entscheidung für eine Variante die schließlich weiterverfolgt und letztendlich zur Ausführung kommen soll. Für

die Abarbeitung dieses Planungsschritts werden wenigstens 3-4 Jahre veranschlagt. Insbesondere die Durchführung des erforderlichen Verfahrens nach der Vergabeverordnung zur Auswahl der zu beauftragenden Planungsbüros und die Durchführung der erforderlichen naturschutzfachlichen Erhebungen sind sehr zeitintensiv.

In den nächsten beiden Planungsschritten ist die gewählte Linie konkret auszuarbeiten. In diesem Zusammenhang ist die technische Entwurfsplanung zu erstellen und diese im Anschluss zur Genehmigungsplanung weiterzuentwickeln. Hierfür werden 1-2 Jahre angesetzt.

Das anschließende Genehmigungsverfahren wird nach Erfahrungswerten für Projekte dieser Größenordnung mindestens 2-3 Jahre in Anspruch nehmen. Angesichts des gespaltenen Meinungsbildes in Starnberg, welche Maßnahme(n) zur Entlastung des Ortes am besten geeignet sind bzw. weiter verfolgt werden sollen, ist davon auszugehen, dass auch eine Umfahrlösung vor Gericht beklagt würde. Zum Durchlaufen aller drei möglichen gerichtlichen Instanzen ist ein Zeitbedarf von bis zu 3 Jahren anzusetzen.

Nach Vorliegen des bestandskräftigen Baurechts ist der Grunderwerb durchzuführen. Erforderliche Besitzeinweisungs- bzw. Enteignungsverfahren können hierbei zu erheblichen Verzögerungen führen. In der Regel ist für den Grunderwerb von einem Zeitbedarf von ca. 1-2 Jahren auszugehen. Für die Sicherstellung der Finanzierung eines derartigen Großprojektes sind weitere 1-2 Jahre zu veranschlagen.

Die zu erwartende Bauzeit ist stark von den projektspezifischen Details abhängig. Eine allgemeine Abschätzung ist daher schwer möglich. In jedem Fall ist aber von einer mehrjährigen Bauzeit auszugehen.

Abhängig von der Projektabwicklung und von dem Projektfortschritt können die genannten Planungsphasen ggf. teilweise auch überlappend ausgeführt werden. Insofern dürfen die einzelnen Zeitangaben nicht ohne weiteres aufsummiert werden. Optimistisch kann von Planungs- bis Baubeginn ein Zeitraum von ca. 10 Jahren angesetzt werden. Der gesamte Prozess birgt allerdings vielerlei Unwägbarkeiten politischer, rechtlicher und finanzieller Art.

3. Welche Zustimmung welcher Behörden und Körperschaften sind jeweils erforderlich?

Spätestens im Rahmen des zur Baurechtschaffung erforderlichen Rechtsverfahrens sind sämtliche Betroffene und Träger öffentlicher Belange sowie die anerkannten Umweltvereinigungen zu beteiligen. Grundsätzlich empfiehlt es sich jedoch, diese schon möglichst früh in den Planungsprozess einzubinden. Eine Zustimmung ist nicht zwingend erforderlich, die Einwände und Stellungnahmen sind aber im Rahmen der Abwägung entsprechend zu würdigen. (Ausnahme: Zustimmungserfordernis gebietsbetroffener Nachbargemeinden; siehe Frage 1).

Beispielhaft wird auf den Planungs- und Genehmigungsprozess zur Westtangente Starnberg verwiesen.

4. Wer müsste jeweils die Planungs- sowie Verfahrenskosten und letztlich die anfallenden Baukosten für eine Alternative tragen?

Die Planungs-, Verfahrens- und Baukosten sind vom Träger der Straßenbaulast der geplanten Straße zu tragen. Wie in den Ausführungen zu Frage 1 bereits erläutert, stehen sowohl die Bundesrepublik Deutschland als auch der Freistaat Bayern und vsl. auch der Landkreis Starnberg nicht als Baulastträger für ein derartiges Projekt zur Verfügung. Letztendlich müsste daher die Stadt diese Aufgabe selbst übernehmen (ggf. im Rahmen einer Sonderbaulast) und damit auch alle anfallenden Kosten tragen.

Ob ein von der Stadt Starnberg betriebenes Umfahrungsprojekt förderfähig wäre, kann erst nach Vorliegen einer konkreten Planung beurteilt werden.

5. Wie hoch werden voraussichtlich für die einzelnen Schritte die Kosten sein und wer hat diese zu tragen?

Zur Höhe der Planungskosten können pauschal keine verlässlichen Angaben gemacht werden. Auf Grund von Erfahrungswerten kann jedoch davon ausgegangen werden, dass die Planungs- und Bauleitungskosten bis zu 20% der Baukosten betragen. Gestützt wird diese Einschätzung durch

Richtwerte der Deutschen Bahn. Diese setzt beispielsweise bei der Kostenteilung gemeinschaftlicher Maßnahmen für diese Baunebenkosten 18% der Baukosten an.

Hinsichtlich der Kostentragung wird auf die Antwort zu Frage 4 verweisen.

6. *Wie wird die Realisierungschance für Alternativen in rechtlicher Hinsicht beurteilt?*

Aus planungsrechtlicher Sicht sind verschiedene Fälle zu unterscheiden:

1. Werden durch die Planung Natura 2000-Gebiete erheblich beeinträchtigt, gilt der Grundsatz, dass diese nur verwirklicht werden kann, wenn keine Varianten zur Verfügung stehen, die die Natura 2000-Gebiete weniger oder gar nicht beeinträchtigen. Hierbei sind auch Abstriche vom Planungsziel hinzunehmen. Die Variantenentscheidung unterliegt der vollen gerichtlichen Nachprüfbarkeit.
2. Sofern Verbotstatbestände für europäisch geschützte Arten erfüllt werden, gilt grundsätzlich dasselbe. Jedoch ist hier höchstrichterlich noch nicht geklärt, ob Abstriche an den Planungszielen hingenommen werden müssen. Tendenziell nähert sich jedoch die Rechtsprechung zum Artenschutz der zu den Natura 2000-Gebieten an. Die Entscheidung unterliegt ebenfalls der vollen gerichtlichen Nachprüfbarkeit.
3. Demgegenüber führt die planungsrechtliche Alternativenprüfung (Gegenüberstellung aller abwägungsrelevanten, jedoch nicht striktem Recht unterliegenden Belange; z.B. Durchquerung von Wasserschutzgebieten) nur dann zwingend zur Wahl einer Alternative, wenn sich diese nach Abwägung aller berührten Belange als eindeutig bessere Lösung für das Planungsziel erweist. Es handelt sich um eine Planungsentscheidung, die von den Gerichten nur auf die Einhaltung der Grenzen der Abwägung überprüft werden kann.

Belastbare Angaben zu Realisierungschancen sind nur zu einem konkreten Projekt nach Vorliegen der zur Beurteilung erforderlichen Erhebungen möglich. Für eine Umfahrung gibt es eine Vielzahl von Einzelaussagen zu Teilaspekten, aber keine belastbaren Unterlagen, um deren Realisierungschance beurteilen zu können. Es ist auch nicht hinreichend klar, wie das Umfah-

rungsprojekt letztlich aussehen soll. Die Umfahrung wirft zahlreiche Fragen auf, die bisher nicht beantwortet sind. Unter Berücksichtigung des im Norden von Starnberg bestehenden Schutzgebietsregimes ist jedoch davon auszugehen, dass der Bau einer neuen Straßenverbindung in diesem Bereich aus planungsrechtlicher Sicht zumindest sehr schwierig sein würde. Das Scheitern eines derartigen Projektes kann nicht ausgeschlossen werden. In diesem Zusammenhang ist auch zu berücksichtigen, dass der Entlastungstunnel Starnberg im Zuge der B 2 immer eine in die Prüfung einzubeziehende Alternative darstellen würde, unabhängig davon, ob das Baurecht für diesen bereits verfallen ist, oder noch weiter besteht.

Für eine Umfahrung muss deshalb der komplette Planungsprozess durchlaufen werden.

7. *Wie wird die Realisierungschance für Alternativen in finanzieller Hinsicht beurteilt?*

Diesbezüglich wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen. Da sowohl die Bundesrepublik Deutschland als auch der Freistaat Bayern und vsl. auch der Landkreis Starnberg nicht als Baulastträger für ein derartiges Projekt zur Verfügung stehen, ist diese Frage durch die Stadt Starnberg zu beantworten.

8. *Bieten Alternativen aus Sicht der zu beteiligenden Behörden jeweils eine Entlastung für den B2-Durchgangsverkehr im Sinne einer Gesamtlösung des nach Starnberg führenden überörtlichen Verkehrs?*

Aus Sicht der Bayerischen Straßenbauverwaltung ist diese Frage mit „nein“ zu beantworten. Eine Umfahrung ist unseres Erachtens nicht dazu geeignet, nennenswerte Anteile des B 2-Durchgangsverkehrs abzuleiten.

9. ***Kommt dabei für die entscheidungszuständigen Behörden wegen eventueller Relevanz für den Verkehr zwischen der A 96 und der A 95 die Prüfung und Bau einer Staatsstraße in kommunaler Sonderbaulast auf der Grundlage der sogenannten „Wagner-Planung“ aus 2007 mit einer Trassenführung von der St 2069 zur Autobahn A 95 als Alternativ- oder ergänzende Planung in Betracht?***

Welche Straßenklasse einer Ortsumfahrung Starnberg zugrundzulegen wäre kann, wie bei Frage 1 bereits dargelegt, heute nicht pauschal beantwortet werden. Hierzu wäre im Rahmen eines ausführlichen Verkehrsgutachtens zu ermitteln, welche Verkehre die geplante Straße zu welchen Anteilen nutzen würden. Eine wesentliche Grundlage hierfür wäre die Durchführung einer umfassenden Verkehrsbefragung zur Ermittlung der Herkunft-/Ziel-Verteilung.

Für eine gezielte Aufnahme des Verkehrs zwischen den Autobahnen A 96 und A 95 ist jedoch aus Sicht der Bayerischen Straßenbauverwaltung eine Staatsstraße nicht geeignet und auch nicht anzustreben. Die Verbindung zwischen der A 96 und der A 95 verläuft derzeit richtig über den Mittleren Ring (B 2R) in München. Die einzige Alternative hierzu wäre der sogenannte Autobahn-Südring im Zuge der A 99. Dieses Projekt ist jedoch im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen nicht enthalten.

Ergänzende Fragen aus der Diskussion

Für den Fall, dass die Umfahrung als Kreisstraße zu klassifizieren wäre, wäre diese dann als besonders bedeutende Kreisstraße einzustufen?

Dies kann letztendlich erst am konkreten Projekt beurteilt werden. Auf Grundlage des angestrebten Projektziels spräche jedoch einiges dafür.

Wäre für eine Umfahrung ein Raumordnungsverfahren erforderlich?

Ausschlaggebend für die Beurteilung, ob für ein Projekt ein Raumordnungsverfahren erforderlich ist, ist die Frage, ob dieses raumbedeutsam ist. Dies kann letztendlich aber nur am konkreten Projekt von der Raumordnungsbehörde an der

Regierung von Oberbayern beurteilt werden. Die rechtlichen Grundlagen hierfür stellen insbesondere das Raumordnungsgesetz und die Raumordnungsverordnung dar.

Der Entlastungstunnel Starnberg ist im Bedarfsplan in „WB*“ eingestuft.

Was bedeutet hierbei der „*“?

„WB*“ steht für „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“. Insofern steht der „*“ für „mit Planungsrecht“ und bedeutet, dass dieses Projekt geplant werden darf (im Gegensatz zu Projekten des Weiteren Bedarfs ohne Stern).

Ist angesichts der Einstufung des Entlastungstunnels in WB* überhaupt mit einer Finanzierung vor 2030 zu rechnen?

Diesbezüglich wird auf eine Aussage von Herrn Bundesminister Dobrindt verwiesen, „er könne den Tunnel Starnberg jetzt finanzieren, die notwendigen Mittel wären vorhanden, wenn es vor Ort nicht eine ablehnende Haltung der Stadt gäbe.“ Diese Aussage wurde erst kürzlich nochmals von seinem Ministerbüro gegenüber der Obersten Baubehörde fernmündlich bestätigt. Ungeachtet dessen steht es der Stadt Starnberg frei, sich mit einem entsprechenden Schreiben an Herrn Bundesminister Dobrindt zu wenden, um sich diese Aussage bestätigen zu lassen.

Entfällt das „Planungsrecht“ für den Entlastungstunnel 2018?

Nein, die Einstufung der Projekte des Bedarfsplans bleibt über die gesamte Laufzeit unverändert. Im September 2018 wird jedoch der Planfeststellungsbeschluss verfallen (Ablauf der 10-Jahresfrist). Dieser könnte auf Antrag des Staatlichen Bauamts Weilheim um maximal 5 Jahre verlängert werden. Die Entscheidung über diesen Antrag wäre von der Planfeststellungsbehörde nach Durchführung eines beschränkten Anhörungsverfahrens mit Öffentlichkeitsbeteiligung zu treffen. Hierbei wären u.a. auch die Auswirkungen der Verlängerung der Geltungsdauer des Planfeststellungsbeschlusses auf die betroffenen Grundstückseigentümer (Fortbestand der nunmehr seit Einleitung des Planfeststellungsverfahrens andauernden Veränderungssperre) in Verbindung mit den weiteren Realisierungschancen des Projektes zu prüfen.

Grundsätzlich ist aber festzuhalten, dass seitens der Bayerischen Straßenbauverwaltung keine Verlängerung des Planfeststellungsbeschlusses mehr betrieben werden wird, wenn sich die Stadt nicht klar und zeitnah mittels eines Stadtratsbeschlusses für den Bau des B 2-Entlastungstunnels ausspricht.

Welche Planungsschritte wären nach einer Baufreigabe für den Tunnel noch erforderlich, bevor mit dem Bau begonnen werden kann?

Angesichts der aktuellen Beschlusslage der Stadt Starnberg, alle zustimmenden Beschlüsse zum Entlastungstunnel Starnberg vorübergehend auszusetzen, hat das Staatliche Bauamt Weilheim die noch erforderliche Ausführungsplanung bislang nicht weiter betrieben. Hierfür würden weitere Planungskosten in beträchtlicher Höhe anfallen, deren Einsatz nur zu rechtfertigen ist, wenn das Projekt auch zur Ausführung kommt.

Bei einer Fortführung des Projektes würde die Ausführungsplanung umgehend wieder aufgenommen werden. Der hierfür erforderliche Zeitbedarf ist für die einzelnen Gewerke bzw. Baulose sehr unterschiedlich. Ein zeitnahe Baubeginn für eine oder mehrere Teilmaßnahmen wäre damit grundsätzlich möglich.

Gesetzt den Fall, der B 2-Entlastungstunnel würde nach Verfall des Planfeststellungsbeschlusses neu geplant werden, würde dann diesem ein 4-streifiger Querschnitt zugrunde gelegt werden?

Nein, nach derzeitigen Erkenntnissen ist ein 2-streifiger Tunnel ausreichend dimensioniert. Ergänzend ist grundsätzlich anzumerken, dass die Planungen nach einem Verfall des Planfeststellungsbeschlusses auf Grund der nachrangigen Einstufung im Bedarfsplan nicht zeitnah wieder aufgegriffen würden.

Muss sich die Stadt Starnberg an den Kosten für den B 2-Entlastungstunnel beteiligen (z.B. für im Zusammenhang mit dem B 2-Tunnel erforderlichen Änderungen an bestehenden Knotenpunkten)?

Grundsätzlich gilt, dass der Straßenbaulastträger (hier: Bundesrepublik Deutschland) neben den eigentlichen Projektkosten auch die Kosten für alle erforderlichen, im Zusammenhang mit dem Projekt notwendig werdenden Folgemaßnahmen im

nachgeordneten Netz zu tragen hat. Laut letzter Kostenberechnung (Kostenstand: 2014) ist die Kommune mit einem Kostenanteil von 3,2 Mio. € an der Maßnahme beteiligt (Gesamtkosten für Bau und Grunderwerb 162 Mio. €; die Planungskosten sind in diesem Betrag nicht enthalten). Das Staatliche Bauamt Weilheim wird der Stadt Sarnberg die ihrem Kostenanteil zugrundeliegenden Einzelmaßnahmen in der am 20.02.2017 geplanten Stadtratssitzung näher aufschlüsseln.

Sieht sich der Freistaat angesichts der Verkehrszuwächse in der Stadt Sarnberg nicht in Pflicht, ein Gesamtkonzept zur Lösung der Verkehrsprobleme zu entwickeln?

Das Gesamtkonzept des Freistaats besteht aus mehreren Einzelprojekten, die jedes für sich eine Teilentlastung von Sarnberg bewirken. Im Zusammenwirken von Westtangente und B 2-Entlastungstunnel kann der LKW-Verkehr von Norden über die Westtangente zum Maxhof-Kreisel und von dort über den B 2-Entlastungstunnel zur A 95 geführt werden. Die mit den Maßnahmen einhergehenden Verkehrsreduzierungen in der Stadt sowie die in diesem Zusammenhang vorgesehenen Abstufungen der Hanfelder, Söckinger und Possenhofener Straße sowie der B 2 alt zu Orts- oder Gemeindeverbindungsstraßen eröffnen der Stadt bisher nicht vorhandene Spielräume, diese Straßen so zu gestalten bzw. zu beschränken, dass der Durchgangsverkehr minimiert wird.

Dennoch ist festzuhalten, dass für die Bundesrepublik Deutschland als Baulastträger der Bundesstraße vorrangig ihre Interessen hinsichtlich eines leistungsfähigen Bundesfernstraßennetzes im Fokus stehen. Andere oder darüberhinausgehende Interessen können daher nur berücksichtigt werden, wenn die Belange der Bundesrepublik Deutschland nicht wesentlich beeinträchtigt werden und ihr hierdurch keine Mehrkosten entstehen. Insofern wird sich die Bundesrepublik Deutschland eine Gesamtbetrachtung unter Einbeziehung der nachrangigen Straßen in Sarnberg mit dem Ziel, diese zur Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität zu entlasten nicht zu Eigen machen.

Was passiert mit dem Verkehr des B 2-Entlastungstunnels im Falle einer Tunnelsperrung? Müsste für diesen Fall die alte B 2 (Oberfläche) entsprechend leistungsfähig ausgebaut sein bzw. bleiben?

Nein, es wird der Stadt nicht abverlangt, für diesen Ausnahmefall eine leistungsfähige Umleitung bereitzustellen. Der Verkehr müsste sich in den seltenen Fällen einer Sperrung, analog zu den Tunneln im Zuge des Mittleren Rings in München, seinen Weg im sonstigen Straßennetz suchen.

Was würde mit dem Durchgangsverkehr im Falle des Baus einer Umfahrung passieren, wenn dieser wie bei Frage 8 beantwortet, nicht nennenswert auf diese verlegt werden kann?

Der Durchgangsverkehr würde dann in der Konsequenz in der Stadt verbleiben.

Sonstiges

Herr Dr. Rieskamp übergibt Herrn Dr. Linder einen Luftbildplan M 1:5000 für eine Nord-Tangente-Starnberg (Wagner-Planung 2007) zur Kenntnis.

Zusammenfassung / Fazit

Die Bundesrepublik Deutschland hat ihre grundsätzliche Bereitschaft, den Bau des Entlastungstunnels Starnberg zu finanzieren, erneut bestätigt. Er hat Baurecht und ist in greifbarer Nähe; mit den Baumaßnahmen könnte zeitnah begonnen werden. Aus heutiger Sicht wäre eine Fertigstellung bis 2025 realistisch.

Der B 2-Entlastungstunnel ist als ein wesentlicher und gewichtiger Baustein zur Verbesserung der Verkehrssituation in Starnberg anzusehen. Es ist jedoch unbestritten, dass dieser primär auf die Lösung der Starnberger Verkehrsprobleme im Zuge der B 2 abzielt. Weitergehende Ziele der Stadt Starnberg könnten jedoch möglicherweise durch auf den B 2-Entlastungstunnel aufbauende Ergänzungsmaßnahmen entwickelt und umgesetzt werden.

Voraussetzung für die Weiterführung des B 2-Tunnelprojektes ist jedoch, dass sich der Stadtrat alsbald klar zum Tunnel bekennt, damit bis etwa Pfingsten die Zustimmung des Bundes zum Baubeginn erfolgen kann. Andernfalls wird die Maßnahme vom Staatlichen Bauamt Weilheim nicht mehr weiter verfolgt. In der

Konsequenz würde auch für den nur noch bis Mitte September 2018 gültigen Planfeststellungsbeschluss keine Verlängerung beantragt werden und dieser damit zu diesem Zeitpunkt verfallen. Die Wiedererlangung des Baurechts wäre dann nur unter Durchführung eines komplett neuen, vsl. wiederum sehr langwierigen Planfeststellungsverfahrens möglich. Auf Grund der nachrangigen Einstufung der Maßnahme im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen würde die Planung jedoch nicht zeitnah wieder aufgegriffen werden.

Sollte sich die Stadt gegen den Bau des Entlastungstunnels entscheiden, dann ist sie auf dem weiteren Weg zu einer möglichen Alternative auf sich alleine gestellt. Sowohl die Bundesrepublik Deutschland als auch der Freistaat Bayern (und vsl. auch der Landkreis Starnberg) stehen auf absehbare Zeit nicht zu Verfügung, um eine Umfahrlösung von Starnberg zu planen und zu finanzieren. Der Raum nördlich von Starnberg ist ein sehr komplexes Planungsgebiet. Es dürfte schwierig werden, hier eine Straße – vor allem eine, die einen nennenswerten Anteil des B 2-Durchgangsverkehrs aufnehmen würde – zu planen und durchzusetzen. Es ist daher zu erwarten, dass bei einem Beschreiten dieses Weges die bestehenden Verkehrsprobleme auf der B 2 in Starnberg über einen sehr langen Zeitraum weiter manifestiert würden. Die Tragweite und Konsequenzen einer Entscheidung gegen den B2-Entlastungstunnel dürften allen Teilnehmern des Gesprächs nun klar sein.

Für das Protokoll:


Neupert

gesehen:


Dr.-Ing. Linder