

# Wie geht es weiter mit dem Tunnel?

100 Besucher bei Podiumsdiskussion in der Schlossberghalle

**Starnberg** - Der B2-Tunnel wird nur gebaut, wenn der Bund das Geld gibt. Das bestätigte die Podiumsdiskussion, zu der der Starnberger Verein „Umweltbewusste Verkehrsentlastung“ eingeladen hatte. Vor Frühjahr 2014 stehe nichts fest. Man könne nur hoffen, hieß es unisono.

Etwa 100 Bürger wollten in der Schlossberghalle erfahren, wie es mit dem Projekt weitergeht. Auf dem Podium saßen neben Vereinschef Dr. Jürgen Busse der Professor für Verkehrstechnik, Klaus Bogenberger, der Leiter des Staatlichen Bauamtes Weilheim, Günther Grafwallner, sowie Bürgermeister Ferdinand Pfaffinger. Die Moderation hatte Martina Neubauer.

Busse freute sich: „Vier Bürgermeisterkandidaten werden 2014 für den Tunnel werben. Es ist gelungen, über den Wahltermin hinaus Unterstützung zu organisieren.“ Gemeint sind die Kandidaten

von CSU, UWG, SPD und Grünen. Laut Busse ist am 13. November beim Abstimmungsgespräch mit der Obersten Baubehörde auf „ministeriellen Verwaltungsebenen Einvernehmen über den ersten Bauabschnitt erzielt“ worden. Aus dem Bayerischen Innenministerium kam damals die Auskunft, Entscheidungen könnten erst fallen, wenn es in Berlin eine neue Regierung und einen Bundeshaushalt für 2014 gebe. Busse räumte ein, dass diese Dinge für einen Baubeginn noch fehlen, ebenso die Aufnahme des Tunnels in den neuen Bundesverkehrswegeplan 2015, die das bayerische Kabinett bereits beantragt habe.

Bogenberger referierte über Planungsprozesse. Seine Prognose: Sollte Starnberg den Tunnel nach der Wahl ablehnen, müsse die Stadt „sehr lange mit steigendem Autoverkehr leben“. Alternativen sowie einen Baulastträger dafür

gebe es nämlich nicht. Grafwallner meinte: „Zwangsbe-glücken wird man die Starnberger nicht.“ Er stellte die vier Schritte des ersten Bauabschnittes vor, die begonnen werden könnten, sobald der Bund zehn Millionen Euro freigibt (wir berichteten). Die Zustimmung des Bundes zum Bauwerksentwurf und zur Kostenberechnung bedeutet nach seinen Worten, dass Bautechnik, Sicherheit des Projektes und Kostenrahmen geprüft und genehmigt worden sind.

Die Besucher stellten Fragen zur Einröhrigkeit, Anschlüssen in Neusöcking, Tunnellänge und Unterhaltskosten: laut Grafwallner jährlich 500 000 Euro, die der Bund trägt, sowie Kosten, die die Stadt tragen muss: 3,2 Millionen Euro. Pfaffingers Prognose: „Der neue Stadtrat und Bürgermeister werden schnell merken, was nicht geht. Zum Beispiel eine Umfahrung.“

# Berlin muss Tunnel zustimmen

Bei der Podiumsdiskussion in Starnberg reden nur Befürworter des 162 Millionen teuren Projekts

VON PETER HAACKE

**Starnberg** – Seit nunmehr 25 Jahren beschäftigt das Thema die Starnberger, erbittert wird im Stadtrat, aber auch an Stammischen darüber gestritten. Doch am Problem hat sich grundsätzlich nichts geändert: Rund 115 000 Fahrbewegungen – davon 46 000 allein auf der Münchner Straße – gibt es jeden Tag kreuz und quer in der Stadt. Etwa 20 Prozent der Fahrzeuge – also 23 000 – wollen die Kreisstadt lediglich passieren auf dem Weg Richtung München oder Weilheim. Entlastung vom Verkehr ist daher der drängendste Wunsch in der 22 500 Einwohner zählenden Stadt. Doch der Weg dahin ist umstritten. Gleichwohl ist für viele renommierte Verkehrsexperten ein Tunnel unter der Stadt die einzig machbare Lösung.

Nach jahrelangem Stillstand scheint nun wieder Bewegung in die Angelegenheit zu kommen. „Wie geht's weiter mit dem B2-Tunnel?“, lautete daher die zentrale Frage einer Podiumsdiskussion des Vereins „Umweltbewusste Verkehrsentslastung Starnberg“, zu der sich rund 100 Interessierte in der Schlossberghalle eingefunden hatten. Ein Streitgespräch kam freilich nicht zustande: Klaus Bogenberger (Bundeswehr-Universität München), Günther Graffwallner (Staatliches Bauamt Weilheim), Ferdinand Pfaffinger (Bürgermeister Stadt Starnberg) und Jürgen Busse (Vorsitzender „Umweltbewusste Verkehrsentslastung“) plädierten allesamt eindringlich für den Tunnel. Eine Umfahrung – da waren sich die Podiumsteilnehmer einig – habe keine Chance auf Verwirklichung.

## Nach jahrelangem Stillstand scheint nun wieder Bewegung in die Angelegenheit zu kommen

Zwar steht der B2-Tunnel schon seit 1993 im „vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans. Doch ein Baubeginn des genehmigten Projekts scheiterte stets an den Finanzen im Bund, wie Vereinsvorsitzender Jürgen Busse in seiner Einführung erklärte. Derzeit aber scheinen die Vorzeichen günstiger denn je auf eine Realisierung zu sein: In Bayerns Innenministerium wird der Tunnel ebenso befürwortet wie im Bundesverkehrsministerium. Einzig die Zustimmung der Bundesregierung, die sich derzeit im Entstehungsprozess befindet, steht noch aus. Ansonsten könnte es bereits im Frühjahr 2014 los-

gehen. „Wir warten auf 'Grünes Licht' aus Berlin“, sagte Grafwallner, der seinem Ruchstand entgegen sieht. Er verdeutlichte vor allem Ablauf und technische Aspekte des 162 Millionen teuren Projekts, das – ebenso wie die Unterhaltskosten – größtenteils vom Bund finanziert wird. Mittels einer gigantischen Bohrmaschine könne der Tunnel überwiegend „bergmännisch“ – also unterirdisch – entstehen. Verkehrshinderungen bis zu zwei Monaten ergäben sich vor allem im ersten Bauabschnitt durch Öffnung der Petersbrunner Straße und Bauarbeiten im Bereich der Münchner Straße sowie in der Schlussphase des Projekts. Graffwallner bezifferte die Gesamtbauzeit des Tunnels auf rund vier Jahre.

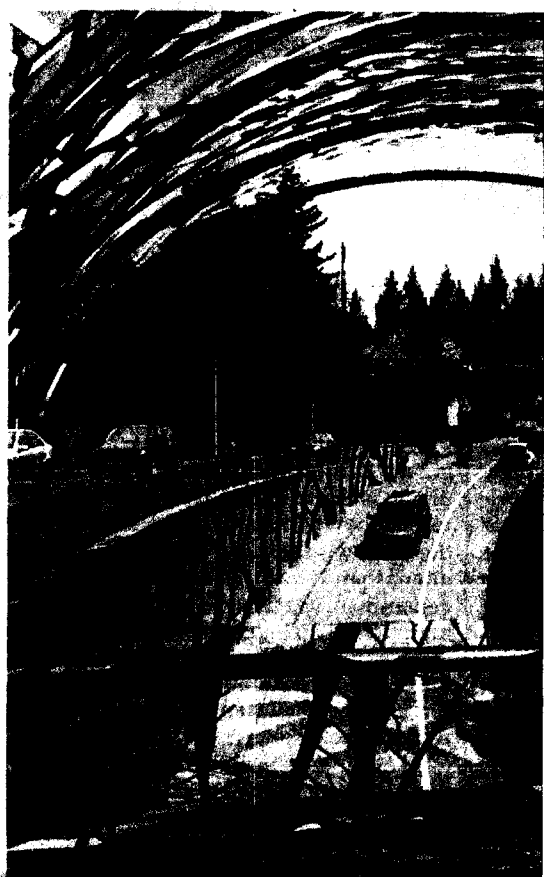
## Bereits im Frühjahr 2014 könnten die Bauarbeiten beginnen. Sie sollen vier Jahre dauern

Bogenberger widmete sich den „Mobilitätschancen für Starnberg“ – und den Folgen, falls der B2-Tunnel nicht gebaut werde: keine Herabstufung von Staatsstraßen – insbesondere der Söckinger und Hanfelder Straße –, keine Verkehrsberuhigung, keine Umgestaltung. „Starnberg müsste dann sehr, sehr lange mit steigendem Autoverkehr leben“, sagte Bogenberger. Zur Verdeutlichung wählte er eine „Skilift-Analogie“: Ein Ausstieg Starnbergs aus dem Projekt sei vergleichbar mit einem Skifahrer, der lange auf seine Liftfahrt gewartet habe und kurz vor dem Einstieg ausschert. Alle anderen dürften dann erstmal vorbeifahren, Starnberg müsse sich wieder hinten anstellen. Gleichzeitig aber werde die Schlange immer länger, doch der Lift laufe zunehmend langsamer. Bürgermeister Pfaffinger setzte noch eins drauf: „Wir würden uns nicht nur hinten anstellen, sondern man würde uns die Liftkarte wegnehmen.“

Unter charmanter Moderation von Martina Neubauer (Grüne) gab es aus dem Plenum Fragen zu Projektdetails: Kosten, Verkehrsbelastung während der Bauphase, Gestaltungsmerkmale, Parkplätze im Gewerbegebiet, Anzahl der Fahrspuren oder Probleme im Untergrund. Der Tenor der Veranstaltung aber blieb auch mit bangem Blick auf die Kommunalwahlen im März 2014 eindeutig: Ein Tunnel für Starnberg oder Stillstand für Jahre – das sind die einzigen Alternativen für die verkehrsgeplagte Kreisstadt. Jürgen Busse: „Wir sind zwar einen Riesenschritt vorangekommen, trotzdem müssen wir weiterkämpfen.“



Ob Tutzing-Hof-Platz, Münchner A-10  
Der Stau gehört zum Starnberger A-10  
– hier als Animation das nördliche T-  
kreuz könnte Abhilfe schaffen. FOTOS: TREY, ST



## B2 Entlastungstunnel Starnberg

### Öffentlichkeitswirksame Veranstaltungen und Informationen:

04.05.1987	Stadtratssitzung/ Vorstellung Planung
13.09.1988	Bürgerversammlung Stadt Starnberg/ Vorstellung Planung
16.05.2002	Bürgeroffener Workshop Hearing im Undosa / B2 Tunnel
27.06.2002	Fortsetzung Bürgeroffener Workshop/ B2 Tunnel
03.12.2002	1. „Runder Tisch“/ Bürgeroffener Entscheidungsprozess
09.04.2003	2. „Runder Tisch“/ Bürgeroffener Entscheidungsprozess
25.06.2003	3. „Runder Tisch“/ Bürgeroffener Entscheidungsprozess
23.07.2003	4. „Runder Tisch“/ Bürgeroffener Entscheidungsprozess
21.06.2005	kommunalpolitischer Informationsabend
12.2005	Vorstellung Tunnel im „Stadtgespräch“
19.12.2005	Stadtratssitzung /Lüftung/ Nordportal/
13.02.2006	Informationsveranstaltung/ Tunnel Starnberg
06.2007	Vorstellung Tunnel u. Westumfahrung im „Stadtgespräch“
02.2008	Infobroschüre: „Der B2- Tunnel“
13.02.2008	Infoabend B2 Tunnel Starnberg
28.07.2008	Stadtratssitzung Vorstellung Visualisierung Tunnelportale
15.12.2008	Stadtratssitzung / Diskussion Tunnelverlängerung
11.02.2009	„Bürgerwerkstatt“ Visualisierung Portale
01.06.2011	Stadtratssitzung/ Öffnung Petersbrunner Str.
08.10.2012	Informationsveranstaltung mit Staatssekretär Eck
05.2013	Vorstellung hydrogeolog. Verhältnisse im „Stadtgespräch“
04.07.2013	Podiumsdiskussion im Undosa
09.2013	Vorstellung Bauweise Tunnel im „Stadtgespräch“
08.11.2013	Akademie für polit. Bildung Tutzing
26.11.2013	B2 Tunnel „Wie geht es weiter?“ Schlossberghalle



AKADEMIE FÜR  
POLITISCHE  
BILDUNG TUTZING

45-4-13

# Akademiegespräch am See

in der Akademie für Politische Bildung Tutzing  
am 8. November 2013

TL: Prof. Dr. Ursula MÜNCH  
Direktorin der Akademie für Politische Bildung Tutzing

Dr. Ondřej KALINA  
Akademie für Politische Bildung Tutzing

## Programm

**Freitag, 8. November 2013**

19.30 Uhr **Akademiegespräch am See:**

### **Aus Erfahrungen lernen: Die verfahrenere Debatte um die Starnberger Verkehrsführung**

Dr. Jürgen BUSSE

Verkehrsreferent der Stadt Starnberg; Geschäftsführer des Bayerischen Gemeindetags

Prof. Dr. med. Hans-Jochen DIESFELD

Erster Vorstand der Bürgerinitiative Pro Umfahrung – Contra Amtstunnel e.V.

Dr. Werner ROSINAK

Zivilingenieur für Bauwesen, Geschäftsführer rosinak & partner, Wien

**Moderation:**

Prof. Dr. Ursula MÜNCH

21.15 Uhr *Getränkeempfang*

ca. 22.30 Uhr *Ende der Tagung*

Sternberger SZ  
11. 11. 2013

## Ringens um Dialog

Tunnelstreit: Tutzinger Akademie lotet Chancen aus

**Tutzing** – Wie viel Spielraum gibt es noch in der verfahrenen Debatte um den Sarnberger Tunnel und die Verkehrsführung, um diesen Konflikt zu lösen? Das war einer der zentralen Fragen beim „Akademiegespräch am See“ am Freitagabend im vollbesetzten Saal der Akademie für Politische Bildung in Tutzing. Dabei stellte Gastgeberin Professor Ursula Münch in ihrer Moderation von vornherein klar, dass die unabhängige und überparteiliche Akademie in dieser Diskussionsrunde bei dem Problem keine Lösungen anbieten könne und auch nicht belehren wolle. Es gehe vielmehr darum, „aus Erfahrungen zu lernen“, bei unterschiedlichen Interessen und Wahrnehmungen über „Beteiligungsverfahren“ nachzudenken und womöglich zu erreichen, dass Entscheidungen im Dialog als „legitim angenommen werden“, betonte Münch.

Hierzu waren der Sarnberger Stadtrat und Verkehrsreferent Jürgen Busse (UWG) als Befürworter des Tunnelprojekts sowie Professor Hans-Jochen Diesfeld eingeladen, der als Vorsitzender der Bürgerinitiative „Pro Umfahrung – contra Amtstunnel“ der Gegner des Projektes auf dem Podium vertrat. Der dritte Teilnehmer, der Ver-

kehrsexperte und Mediator Werner Rosinak aus Wien, versuchte auszuloten, inwieweit die Kontrahenten und deren jeweiliges Lager überhaupt noch bereit sind, eine „gemeinsame Sprache zu finden“ und ihre Argumente in Augenhöhe auszutauschen. Es müsse hierbei auch überlegt werden, so Rosinak, an welchem Punkt der eskalierende Streit um den Tunnel entstanden sei – und wo es sich lohne, miteinander zu reden, um wenigstens einen „Minimalkonsens über Fakten zu schaffen“.

Tunnelgegner Diesfeld kritisierte, dass in punkto Bürgerbeteiligung und bei den „nicht ergebnisoffenen“ Runden Tischen schon am Anfang „einiges schief gelaufen“ sei. Das wiederum bestritt Busse und sagte, dass man dieses Straßenprojekt nun wirklich „nicht überhastet“ geplant habe. Der Verkehrsreferent erklärte zudem, dass die Stadt das erteilte Baurecht für den Tunnel nutzen werde. Das Geld fließe sonst in andere Projekte und in Sarnberg passiere dann gar nichts, warnte Busse. Dagegen forderte Diesfeld den Stadtrat erneut auf, den Planfeststellungsbeschluss zu hinterfragen, der auf „sehr alte Unterlagen“ beruhe. Er wünsche sich zumindest einen Dialog darüber. **CHRISTIAN DEUSSING**



Auf dem Podium (von links): Sarnbergs Verkehrsreferent Jürgen Busse, Mediator Werner Rosinak aus Wien, Akademiedirektorin Ursula Münch und Tunnelgegner Hans-Jochen Diesfeld.