

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Thomas Mütze BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
vom 10.11.2011

### **Tunnel im Zuge der Bundesstraße 2 in Starnberg II**

Das Staatliche Bauamt Weilheim plant für die Ortsdurchfahrt in Starnberg einen Tunnel im Zuge der Bundesstraße 2. Der Tunnel ist seit Februar 2007 planfestgestellt. Ein Baubeginn ist nicht abzusehen, da im nächsten Fünfjahresplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen nur bereits begonnene Projekte aufgenommen werden sollen. Für die Westumfahrung Starnberg im Zuge der Staatsstraße 2069 läuft ein Planfeststellungsverfahren. Die Stadt Starnberg hat für eine mögliche Nord-Ost-Umfahrung Starnbergs eine Machbarkeitsstudie erstellen lassen. Die Antwort der Staatsregierung auf die Schriftliche Anfrage „Tunnel im Zuge der Bundesstraße 2 in Starnberg“ vom 5. Oktober 2010 lässt Fragen offen.

In diesem Zusammenhang frage ich die Staatsregierung:

1. Wie viel induzierter Verkehr entsteht durch die Inbetriebnahme des Tunnels im Zuge der Bundesstraße 2 in Starnberg?
2. Wie hoch ist die Verkehrsbelastung auf der dann abzustufenden Ortsdurchfahrt durch Starnberg, wenn der Tunnel in Betrieb geht?
3. Inwieweit sind die Rettungs- und Fluchtwege im geplanten Tunnel barrierefrei?
4. Wie erreichen Menschen mit Behinderungen, die nicht so mobil sind, dass sie im Notfall selbstständig ihr Auto verlassen und den Weg zum nächsten Notausgang zurücklegen können, einen geschützten Raum?
5. Wie gelangen Menschen mit Behinderungen im Notfall an die Oberfläche, d. h., wer hilft ihnen dabei?
6. Aus welchen Gründen hat sich die Staatsregierung nicht bei der Stadt Starnberg über den Sachstand bei der Planung der Nord-Ost-Umfahrung informiert?
7. Warum wird der bestehende Planfeststellungsbeschluss für den Tunnel im Zuge der Bundesstraße 2 in Starnberg nicht ergänzt bzw. geändert?

## Antwort

des **Staatsministeriums des Innern**  
vom 14.12.2011

Zu 1.:

Der Tunnel Starnberg im Zuge der Bundesstraße 2 dient der Entlastung der Ortsdurchfahrt Starnberg durch Verlagerung des Durchgangsverkehrs in den Untergrund. Hierdurch wird der Verkehrsfluss für den Durchgangsverkehr verbessert und die täglichen Stauungen im Stadtzentrum werden verringert. Im Rahmen der Planung wurde ein Verkehrsgutachten für den Entlastungstunnel Starnberg durch Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak erstellt. Das Gutachten stellt die Verkehrsmengen nach Realisierung des Projekts (Prognosefall) im Jahr 2020 den Verkehrsmengen gegenüber, die ohne Verwirklichung der Maßnahmen im Jahr 2020 zu erwarten wären (Prognose-Null-Fall):

Westlich des Tunnels wird im Prognosefall der Verkehr im Bereich der Franz-Heidinger-Straße von 18.200 Kfz täglich auf 22.900 Kfz täglich zunehmen. Östlich des Tunnels auf Höhe des Landratsamts nimmt der Verkehr durch die Realisierung des Projekts insgesamt nur geringfügig zu. Durch die geplante Öffnung der Petersbrunner Straße kommt es jedoch zu Verkehrsumlagerungen, die abschnittsweise auch zu einer Abnahme des Verkehrs auf der B 2 führen. Am Ende der Bundesautobahn A 952 ist keine Verkehrszunahme infolge des Entlastungstunnels Starnberg prognostiziert.

Nach Fertigstellung des Tunnels ergeben sich innerstädtische Verkehrsumlagerungen von den Parallelstraßen zur heutigen B 2. Insbesondere erfahren die innere Leutstettnerstraße (- 42 %), die Max-Emanuel-Straße (- 47 %), die Vonder-Tann-Straße (- 29 %), die Rheinlandstraße (- 17 %), die Bahnhofstraße (- 14 %) und die Söckinger Straße (- 12 %) eine spürbare Entlastung vom Schleichverkehr.

Ferner wird die Hanfelder Straße im Stadtzentrum um rd. 2.000 Kfz täglich entlastet. Durch den Bau der Westumgehung Starnberg kann eine weitere Entlastung in diesem Bereich erfolgen.

Zu 2.:

Nach Fertigstellung des Tunnels wird für die alte B 2 in Starnberg eine Verkehrsentslastung gegenüber dem Prognose-Null-Fall um 11.400 Kfz pro Tag bis 15.500 Kfz pro Tag prognostiziert. Dies entspricht einer Reduzierung des Verkehrs um bis zu 65 %. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass sich durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs in den Tunnel Schleichverkehr von den parallel zur B 2 verlaufenden Straßen auf die B 2 zurück verlagern kann. Dies führt zu einer wesentlichen Entlastung der Nebenstraßen im Stadtbereich von Starnberg.

Zu 3. bis 5.:

Die Fragen 3 bis 5 befassen sich mit der Barrierefreiheit sowie mit dem Sicherheitskonzept des Tunnels Starnberg und werden daher gemeinsam beantwortet.

Die baulichen und betrieblichen Sicherheitseinrichtungen des Tunnels Starnberg und somit auch das vorgesehene Konzept der Rettungseinrichtungen basieren auf den zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses gültigen „Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln“ (RABT), Ausgabe 2006. Dementsprechend ist die Anordnung von zwei Nothaltebuchten je Fahrtrichtung, die Anlage von Notausstiegen im Abstand von maximal 300 m sowie von Notrufnischen im Abstand von maximal 150 m vorgesehen. Jeweils auf den Tunnelaußenseiten sind Notgehwege mit 1,00 m Breite vorgesehen. Im Bereich der Türen der Notausgänge beträgt die Bordsteinhöhe 3 cm, damit er von mobilitätseingeschränkten Personen leichter überwunden werden kann.

Es sind sechs Notausstiege vorgesehen, die durch Querschläge vom Tunnel abzweigen und dann in Vertikalschächte mit Fluchttreppenhäusern münden. Die Querschläge haben eine maximale Steigung von 2,5 % und sind durch Brandschutztüren vom Verkehrsraum des Tunnels abgetrennt. Mittels einer Druckbelüftung der Querschläge, die im Brandfall automatisch anspringt und in den Querschlägen und Rettungsschächten einen Überdruck erzeugt, wird verhindert, dass beim Öffnen der Türen zum Straßentunnel eine Verqualmung des Querschlages und der anschließenden Treppenhäuser stattfinden kann.

Über Treppen in den Schächten kann die Geländeoberfläche erreicht werden. Die Höhe der Fluchttreppenhäuser schwankt je nach Topografie zwischen 13 m und 29 m. Die Größe des Treppenauges (lichte Öffnung, die von den Treppenläufen und Absätzen gebildet wird) wird so groß vorgesehen, dass im Notfall in den Kopfgebäuden der Schächte elektrisch betriebene Hebeeinrichtungen angebracht werden können, die eine maschinelle Versorgung des Schachtes mit Rettungsmaterial ermöglichen. Nach Entscheidung durch die Einsatzleitung wäre auch eine Bergung von verletzten Perso-

nen oder von Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen über Tragen oder Rettungskörbe möglich. Alle Kopfgebäude der Notausstiege sind mit Kraftfahrzeugen erreichbar. So ist gewährleistet, dass im Ereignisfall die notwendigen Rettungsmaßnahmen nicht nur durch die Tunnelröhre selbst, sondern auch von der Oberfläche unverzüglich und zielgerichtet über die Rettungsschächte durchgeführt werden können. Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen sind bereits hinter den Brandschutztüren der Querschläge sicher vor Feuer und Rauch geschützt. Von dort ist eine Rettung an die Oberfläche durch Dritte möglich.

Personen mit Mobilitätseinschränkungen sind zum Erreichen der geschützten und belüfteten Räume in der Regel auf Hilfe Dritter angewiesen, da bei Unfällen im Tunnel durch quer stehende Fahrzeuge bzw. offene Fahrzeugtüren nicht durchgängig eine breite Fluchtgasse zur Verfügung stehen dürfte.

Die beim Tunnel Starnberg vorgesehenen Sicherheitsmaßnahmen entsprechen auch den Anforderungen, die an Rettungswege bei U-Bahn-Tunnels gestellt werden.

Zu 6.:

Wie in der Antwort auf die erste Schriftliche Anfrage des Herrn Abgeordneten Thomas Mütze vom 05.10.2011 dargelegt, ist die Nord-Ost-Umfahrung von Starnberg weder im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen noch im Ausbauplan für die Staatsstraßen enthalten. Es handelt sich hierbei um ein rein kommunales Projekt der Stadt Starnberg, für das diese im Rahmen der verfassungsrechtlich garantierten kommunalen Planungshoheit eine Machbarkeitsstudie hat erstellen lassen. Es handelt sich bei dem Projekt nicht um eine Alternative, sondern um eine Ergänzung zum Entlastungstunnel. Die Staatsregierung ist über das Vorhaben informiert, soweit in den Medien darüber berichtet worden ist.

Zu 7.:

Der Staatsregierung liegen derzeit keine Erkenntnisse vor, die eine Ergänzung bzw. Änderung des bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses für den Tunnel im Zuge der B 2 angezeigt erscheinen lassen.