

17. März 2016, 17:14 Starnberg/Berlin

Geister scheiden sich am B2-Tunnel

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 wird ganz unterschiedlich bewertet

Es ist ein großes Paket, das vom Bundesverkehrsministerium auf den Weg gebracht wurde: Der Referentenentwurf für den Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) sieht in den kommenden Jahren 264,5 Milliarden Euro Investitionen in Straßen, Schienen und Wasserwege vor, knapp die Hälfte davon für Autobahnen und Bundesstraßen. Für Bayern sind 11,38 Milliarden vorgesehen. Der BVWP listet Projekte auf, die aus Sicht des Bundes am dringendsten sind. Rund 2000 Vorhaben wurden nach Kosten, Nutzen und Umweltfolgen bewertet - darunter auch der B2-Tunnel in Starnberg und der Ausbau der A 96. Doch was bedeutet die jeweilige Klassifizierung, wie geht es weiter und wie interpretieren Politiker den Entwurf?

Grundsätzlich gilt: Im neuen BVWP-Entwurf gibt es statt bislang zwei nunmehr vier Kategorien. 1. Laufende und fest disponierte Projekte (FD) sowie FD-Engpassbeseitigung; 2. Neue Vorhaben - Vordringlicher Bedarf (VB) und VB-Engpassbeseitigung; 3. Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf mit Planungsrecht sowie 4. Neue Vorhaben - Weiterer Bedarf. Nach einem sechswöchigen Online-Beteiligungsverfahren vom 21. März bis 2. Mai wird das Bundeskabinett im Herbst den BVWP - voraussichtlich mit Änderungen - beschließen. Während der A96-Ausbau (Kategorie 2) bereits als sicher gelten dürfte, findet sich der B2-Tunnel nunmehr in Kategorie 3 wieder. Dieser Umstand wird allerdings höchst unterschiedlich interpretiert.

CSU-Bundestagsabgeordneter Alexander Radwan sieht in der Berücksichtigung des Tunnels "grundsätzlich einen ersten wichtigen Schritt hin zur Realisierung". Sollte Starnberg das eindeutige Signal nach Berlin senden, den Tunnel bauen zu wollen, sei das jederzeit möglich. "Das Geld ist da", sagte Radwan, "man kann bauen, wenn man will." Alternativen zum Tunnel - etwa eine Umfahrung - werde es bis zum Jahr 2030 nicht geben, auch wenn der BVWP alle fünf Jahre überarbeitet wird.

Starnbergs Bürgermeisterin Eva John hingegen meint: "Der Bund kann den Tunnel nicht finanzieren und bauen." Mit der Herabstufung aus dem vordringlichen Bedarf liege das Projekt nun "endgültig auf Eis". Die Stadt habe jetzt die "große Chance, die Sache selbst in die Hand zu nehmen und zügig die Planung und Realisierung einer Umfahrung zur Verkehrsentlastung von Starnberg voranzutreiben". Der gleichen Ansicht ist die WPS, die zudem "Berechnungs-Tricks" unterstellt: Anstelle der 162,1 Millionen müsse man 250 Millionen Euro für den Tunnel ansetzen. Man habe daher "einen B-Plan auf den Weg gebracht". Für Heike Barall-Quiring (FDP) ist die Herabstufung "weder neu

noch überraschend".

Auch Jürgen Busse (UWG) erkennt eine "klare Zurückstufung" des Tunnels, befürchtet aber in der Vorentscheidung "eine Katastrophe für Starnberg". In den nächsten Jahrzehnten werde es ohne Tunnel keine Chance auf Verkehrsentslastung geben, Starnberg müsse weiterhin mit 45 000 Kfz in der Ortsmitte - Tendenz steigend - leben. Allerdings sprechen die Vorgaben des Luftreinhalteplans gegen einen Wegfall des Projekts, wie Grünen-Ortsvorsitzende Annette von Czetztritz betont. Die enorme Schadstoffbelastung auf der Hauptstraße könne nur durch den Tunnel gesenkt werden. Stefan Frey (CSU) indes sieht ebenso wie Christiane Falk (SPD) ein "positives Signal" allein schon im Umstand, dass der Tunnel im BVWP geblieben ist. Der Bau einer Umfahrung bleibe "Utopie", die bis 2045 nicht zu realisieren sei.

URL: <http://www.sueddeutsche.de/muenchen/starnberg/starnbergberlin-geister-scheiden-sich-am-b-tunnel-1.2912459>

Copyright: Süddeutsche Zeitung Digitale Medien GmbH / Süddeutsche Zeitung GmbH

Quelle: SZ vom 18.03.2016 / phaa, bad

Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über Süddeutsche Zeitung Content. Bitte senden Sie Ihre Nutzungsanfrage an syndication@sueddeutsche.de.