

Uralte Verkehrszahlen beim B2- Amtstunnel:

1. Uralte Verkehrszahlen:

Laut Planfeststellungsunterlagen wurde der B2-Tunnel mit Verkehrszahlen für das Jahr 2020 ausgelegt. Die Fertigstellung wurde von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt auf 2026 geschätzt. Der Amtstunnel ist demnach bereits beim Tag der Eröffnung für einen Verkehrszustand 6 Jahre in der Vergangenheit ausgelegt! Er hat damit keinerlei Reserven!

2. Verkehrszahlen nicht zukunftsfähig:

Ein Tunnelbauwerk mit einem Portal mitten im Ort ist dominant und muss schon für 100 Jahre seine Funktion erfüllen können! Es gehört daher zumindest für 25 Jahre in die Zukunft geplant! Laut Veröffentlichung des Bundesministeriums „Verkehr in Zahlen 2016/2017“ hat die tägliche Verkehrsstärke DTV bei Bundesstraßen von 2010 bis 2015 um jährlich ein Prozent zugenommen. Aus meiner Sicht muss man daher die Verkehrsprognose für zumindest 25 Jahre in die Zukunft schätzen! Dies erreicht man etwa, indem man die Verkehrszahlen von 2020 um 30% erhöht. Demnach beträgt der theoretisch

prognostizierte tägliche Verkehr DTV in der Hauptstraße 31.980 statt 24.600 Kfz/24h, Münchnerstraße 52.000 statt 40.000 Kfz/24h und der Verkehr im Amtstunnel beträgt dann 23.400 statt der im Planfeststellungsverfahren angenommenen 18.000 Kfz/24h. Mit diesen Zahlen muss man dimensionieren!

3. Doppelröhrentunnel statt Einröhrentunnel :

Mit der EU-Tunnelrichtlinie 2004/54/EG vom 29.4.2004 wurden materielle Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln festgelegt. Danach sind Tunnel mit mehr als 10.000 Kfz/24h und Fahrstreifen, also 20.000 Kfz/24h im Tunnel über 500 m Länge im transeuropäischen Straßennetz zwingend als Doppelröhrentunnel auszuführen. Der Amtstunnel wurde mit 18.000 Kfz/ 24h angegeben und liegt daher knapp unter den 20.000 Kfz/24h, sofern man diesbezüglich keine Zahlenmanipulation unterstellen mag. Wenige Jahre in die Zukunft gerechnet wird der Tunnel schnell die 20.000 er – Marke überschritten haben. Auch wenn die Forderung nach einem Doppelröhrentunnel derzeit noch nicht zwingend für den B2-Tunnel aus der Richtlinie abgeleitet werden kann, so ist daraus

ersichtlich, dass ab 20.000 Kfz/24h deutlich erhöhte Sicherheitsanforderungen gelten – der Tunnel weiß ja nicht ob er zum transeuropäischen Straßennetz gehört oder nicht! Gemäß Nr. 25 der EU-Tunnelrichtlinie sind die Mitgliedsstaaten aufgefordert auch dann vergleichbare Sicherheitsniveaus zu gewährleisten, wenn sie nicht direkt in den Anwendungsbereich der Richtlinie fallen. Damit ist die Forderung nach einem Doppelröhrentunnel für Starnberg jedenfalls mittelbar zu erfüllen! Bestehende Tunnel sind nachzurüsten! Die Baugenehmigung des Amtstunnels ist vom 22.2.2007, also greift die EU-Tunnelrichtlinie vom 29.4.2004! Der Amtstunnel ist demnach nicht richtlinienkonform und kann - wie er geplant ist - keinesfalls nachgerüstet werden!

Es ist unverantwortlich, die neuesten Erkenntnisse und Mindestanforderungen für Tunnel nicht zu berücksichtigen und stattdessen Starnberg einen antiquierten zu kleinen Bypass zu verpassen! Der „Patient Starnberg“ erhält einen rostigen alten Trabant statt einen zukunftsfähigen Tesla mit Elektromotor!

Alexander Walther

Starnberg/ Aschau