

... AKTUELLSTE INFO zum Milliardengrab & Kostenlawine B2-Tunnel Starnberg

E-Mails an die fünf hauptbetroffenen Ministerien wurden kaum beachtet! Außer ein paar Eingangsbestätigungen mit dem Hinweis der Weiterleitung an ein anderes Ministerium. Von den Ministerien aus Berlin und München kamen über die Jahre immer nur Aussagen wie: "Planfestgestellt - aus - basta" und "der Tunnel sei schon seit 2018 im Bau." "*Der Tunnel ist nicht im Bau*" ist die Schlagzeile vom 06.01.2026 im Starnberger Merkur. Weiter heißt es u.a.: ... "*Kaum ein Bearbeiter im Bundesministerium ... macht einen Ortstermin. Den Ministern und den Abgeordneten wird nach Aktenlage berichtet, und der Aktenlage wird geglaubt.*" ... *aus Berliner Betrachtung ist der Tunnel längst im Bau.* ...". Der Tunnelbau steht noch jahrelang nicht bevor!

Das Projekt ist Infrastruktur und Steuergeld vernichtend. Die zuständigen Ministerien selbst liefern die Argumente dafür: keine Barrierefreiheit, keine finanziellen Mittel, nachhaltige Zerstörung von Natur- und Lebensräumen, mangelnde Wirtschaftlichkeit, schlechtes Nutzen-Kosten-Verhältnis.

Am **20.01.2026** ist unter: www.kreisbote.online.de zu lesen: "... dass bei einem geplanten **"Verbau von 170.000 Tonnen Stahlbeton"** die in die Bewertung einfließende CO2-Einsparung "gleich Null" sein dürfte". Wer angesichts dieser **Tatsache** und Zahlen noch von Umwelt - oder Naturschutz spricht, **ignoriert** bewusst die Realität. Das ist kein Umweltprojekt, sondern ein klimapolitischer Offenbarungseid - zulasten von Natur, Glaubwürdigkeit und zukünftigen Generationen. **Aus unserer Sicht stellt die Planung eine unverhältnismäßige Zurückstellung der Belange von Mensch und Natur dar.**

...Tatsachen schafft man nicht aus der Welt, indem man sie ignoriert!

(Aldous Huxley)

1.) ...Tatsache ist, dass der geplante B2-Tunnel mit rund **300.000 Euro Baukosten pro Meter zu den teuersten Straßen-Tunnelbauprojekten weltweit zählen würde** - allein die technische Machbarkeit kann das nicht rechtfertigen. *In Zeiten knapper Kassen ist es nicht vermittelbar, dass deutlich Alternativen wie eine Herauslegung der B2 aus der Stadt ("B2 neu") nicht ernsthaft geprüft werden. Öffentliche Planung darf sich nicht am ingenieurtechnisch Machbaren orientieren, sondern am wirtschaftlich Vernünftigen. Wer kostensparende Lösungen ignoriert handelt nicht im Interesse der Steuerzahler. "*Wer glaubt, wir können so weitermachen wie bisher, der irrt sich.*" (Lars Klingbeil) *Diese **Tatsache** wird vom StBAWM ignoriert.

2.) ...Tatsache ist, dass beim Planfeststellungsbeschluss das Nutzen-Kosten-Verhältnis 4,1 betrug. Jetzt, nach mehrmaligen Änderungen der Planungen und einer Verzehnfachung der ursprünglich kalkulierten Baukosten lässt Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder Folgendes mitteilen: "*Auf Basis der ermittelten Gesamtkosten hat das Staatliche Bauamt Weilheim eine erneute Wirtschaftlichkeitsprüfung durchgeführt. Auf Grundlage der Berechnungsvorgaben des Bundes beträgt das aktuelle Nutzen-Kosten-Verhältnis 1,7.*"

3.) ...Tatsache ist, dass der Tunnel zwar nur eine Länge von 2,2 Kilometern hat, für die Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses jedoch ein weiterer Kilometer im Vor- und Nachlauf des Tunnels mit dazu gerechnet wird. Erst mit dieser rechnerisch künstlerischen Verlängerung des Bauwerks kommt es zum offiziell genannten Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,7. Bei isolierter Betrachtung des eigentlichen Tunnelbauwerks liegt das Nutzen-Kosten-Verhältnis nach realistischer Abschätzung nur noch **bei 1,1 bis 1,2** und lässt an der Wirtschaftlichkeit des Projektes mehr als zweifeln. Die Starnberger BI gibt ein NKV von **0,41 NKV** an.

4.) ...Tatsache ist, dass beim Planfeststellungsbeschluss 2007 die geschätzten Kosten bei 79,6 Mio. Euro lagen, **inzwischen sind es 660 Mio. Euro.** Bis zur Fertigstellung gehen Experten davon aus, dass es wohl **über 1 Milliarde Euro Steuergelder** werden, die dafür verbraucht würden, sprich das **Zwölfeinhalbfache!** In einem Pressebericht vom 18.07.2025 heißt es: ... "*Verglichen mit dem letzten offiziellen Wert von rund 320 Millionen Euro aus dem Jahr 2020 haben sich die Kosten mehr als verdoppelt.*" **Richtig ist, die Kosten haben sich gegenüber 2007 mehr als verachtfacht!**

5.) ...Tatsache ist, dass das umweltzerstörende Projekt **mit jährlichen Folgekosten in Höhe von über 10 Mio. Euro für Bund, Land und vor allem für die Stadt Starnberg** mit sich bringen würde.

6.) ...Tatsache ist, dass der geplante B2-Tunnel mitten unter Starnberg **kein normales Infrastrukturprojekt ist**, sondern eine **unterirdische Großbaustelle von historisch beispiellosem Ausmaß**. Starnberg **würde über mehr als vier Kilometer Länge regelrecht ausgehöhlt**. Neben der eigentlichen Tunnelröhre entstünde eine unterirdische Großbaustelle mit Tunnelportalen, fünf Dükerbauwerken mit zehn Düker-Bohrschächten, fünf Düker-Verbindungsrohren, mehreren Entwässerungstollen bis zu 167 Meter lang, rund 200 Zu- und Ablaufrohren, sechs Fluchttunneln bis zu 280 Meter lang, fünf Not**AUF**stiege mit Höhen von bis zu 13 Stockwerke, mehreren Evakuierungs- und Lastenaufzügen, sowie einem Abluftkamin-Maschinenraum mit einem Volumen von rund 2800 cbm - nur sieben Meter unterm Schlossgarten - und einem etwa 40 Meter tiefen Abluftkaminschacht. Hinzu kämen zahlreiche weitere technische Anlagen. **Durch den Eingriff in die Grundwasserströme wäre das weit über die Grenzen Starnbergs hinaus anerkannte Staatliche Fischereinstitut in seiner Existenz extrem gefährdet!**

7.) ...Tatsache ist, dass allein **die Bauzeit für den Abluftkamin mit Maschinenraum** und 40 Meter tiefem Abluftkaminschacht mit den Notausstiegen 4 u. 5 nach Angaben des StBAWM auf rund **sechs Jahre belaufen würde**; realistisch betrachtet - unter Einbeziehung der übrigen Bauwerke - wäre von einer Bauzeit von **mehr als 10 Jahren** auszugehen. Diese unterirdische Materialschlacht erfordert zudem umfangreiche oberirdische, **großflächig versiegelte Baustelleneinrichtungen mitten im Stadtgebiet**.

8.) ...Tatsache ist, dass nicht nur die Tunnelbaukosten steigen und steigen, sondern auch, wie im Merkur vom 14.10.2025 zu lesen war, *"Der geplante Bau des B2-Tunnels in Starnberg führt dazu, dass der Abwasserverband Starnberger See mehrere Kanäle verlegen muss. Die Projektkosten wurden in der Verbandsausschusssitzung am Donnerstag mit **gut 9,5 Millionen Euro** beziffert. Es war die Rede von einer **"drastischen Erhöhung"**."*

9.) ...Tatsache ist, dass der Erdaushub für die Tunnelröhre - dem Transportvolumen **von 20-Tonnen-LKWs mit einer 32-fachen Umrundung der Erde** entspräche. Für die Anlieferung der **extrem CO2-intensiven Baumaterialien** käme mindestens dieselbe Transportleistung noch einmal hinzu. Diese Verkehre würden **über Jahre hinweg mitten durch Starnberg rollen**. Dazu Anlieferungen für oberirdische Bauvorhaben!

10.) ...Tatsache ist, dass zusätzlich zu den unterirdischen Bauwerken umfangreiche **oberirdische Anlagen** erforderlich wären, darunter Abluftkamin, Betriebsgebäude, Notausstiegsbauwerke, Tunnelportale, Zu- und Abfahrtstraßen mit Wendemöglichkeit zu den Baustelleneinrichtungen, Notausstiegen und weiterer erforderlicher Straßenbauten vor den Tunnelportalen sowie die Rodung großer Teile des innerstädtischen Baum- u. Heckenbestandes. **Stadtbild u. innerstädtisches Klima würden dauerhaft verändert**.

11.) ...Tatsache ist, dass über tausend gewachsene Bäume und umfangreiche Heckenstrukturen entlang der Tunnelröhre für das Bauprojekt ersatzlos weichen müssten. Die gesetzlich vorgesehene Ausgleichmaßnahme wäre ein Pflanzungsgebiet in Greifenberg - rund 30 km von Starnberg entfernt. Zum Kahlschlag am Schlossberg ist in der Presse zu lesen: **"Hier soll ein Stahlnetz den Hang vor einem Abrutschen schützen. Dafür sind großflächige Rodungsarbeiten erforderlich."**

12.) ...Tatsache ist, dass das Projekt das **Grundrecht auf barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raums** verletzt. Die geplante Verlagerung zentraler Verkehrs- und Erschließungsfunktionen in tiefliegende, technisch komplexe Anlagen mit Evakuierungs-Aufzügen, Not**AUF**stiegen zu den Notausstiegen und langen unterirdischen Wegen **birgt erhebliche Risiken für Menschen mit Behinderung, Senioren, Familien mit Kindern sowie Rettungs- und Evakuierungsfälle**.

13.) ...Tatsache ist, dass das Projekt nach Einschätzung von Brandschutz- und Tunnelsicherheitsexperten den Aufbau einer eigenständigen Tunnel-Rettungs-Berufsfeuerwehr mit bis zu 80 Einsatzkräften (darunter 48 ausgebildete Atemschutzträger) **und durchgehender 24 Stunden Bereitschaft erforderlich machen würde**. Dies wäre nur mit einem außerordentlich

hohen finanziellen Aufwand zu realisieren. Allein die einmaligen Investitionskosten würden wie in der Presse beziffert bis zu 50 Millionen Euro betragen. Diese Summe umfasst unter anderem die notwendige Spezialfeuerwehrausstattung, den Bau und Betrieb einer Feuerwache, die Beschaffung spezieller Einsatzfahrzeuge und Ausrüstung sowie die Bereitstellung von Wohnraum für die Einsatzkräfte.

Eine derart umfangreiche und dauerhaft zu finanzierende Berufsfeuerwehr steht in keinem angemessenen Verhältnis zur Größe der Stadt Starnberg mit rund 24.000 Einwohnern **und kann von der Kommune weder strukturell noch finanziell dauerhaft getragen werden.**

In Summe handelt es sich **nicht** um ein zukunftsfähiges Verkehrsprojekt, sondern um ein **Umweltvergehen größten Ausmaßes**, das in seiner Wirkung einem **Ökozid an der Stadt Starnberg** gleichkäme - **mit langfristigen Schäden für Umwelt, Bevölkerung, Wirtschaft und Lebensqualität.**

Mit den besten Wünschen für 2026 und zuversichtlichen Grüßen, dass diese E-Mail auch an die hauptverantwortlichen Ministerinnen und Minister in Berlin und München weitergeleitet wird!

Willi Illguth
Herausgeber der Starnberger WAHRHEIT
B2-Tunneldoku unter: www.starnberger-wahrheit.de