

ALLES SCHWARZ auf WEIß zum B2-Staatstunnel

Wahre Informationen • Uns geht's um Starnberg • und sonst um nichts!

ZUM NACHDENKEN Starnberger Wahrheit Ausgabe IX / Nov. 2020

10 GRÜNDE

warum die 400 Millionen Euro teure Zerstörung des Lebensraums von Mensch und Natur in Starnberg durch den Bau des gefährlichsten, teuersten und unsinnigsten Tunnels in Deutschland verhindert werden muss.

- 1 Nicht barrierefrei →**
Fluchtwege mit bis zu 200 Treppenstufen
- 2 Unterirdische Naturraumzerstörung →**
Ausgehöhlt Starnberg durch 41 unterirdische Baumaßnahmen
- 3 Starke optische Veränderungen des Stadtbildes →**
Auszug aus dem Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern
- 4 Das politisch und technisch schwierigste Projekt →**
Aussage des erfahrenen ehemaligen Leiters des Straßenbauamtes Weilheim
- 5 Spürbare Entlastung durch Westumfahrung →**
Von ca. 7000 Autos täglich, fährt der größte Teil nicht mehr durch Starnberg
- 6 Finanzielle Überbelastung für die Stadt →**
Da für den Tunnel eine Berufsfeuerwehr benötigt wird
- 7 Katastrophale Kosten-Nutzen-Bilanz →**
Nach heutigen Vorgaben gäbe es mit so einer Bilanz keine Genehmigung
- 8 Katastrophale Energie-Klima-Bilanz →**
Jährlicher Stromverbrauch in Höhe von ca. 1 Million EURO - ein Klimaverbrechen!
- 9 10m hoher Abluftkamin mitten in der Stadt →**
Verschandelung von Schlossgarten, St. Josef-Kirche und Schlossbergschule
- 10 Kostenexplosion - fünffach so teuer wie geplant →**
Dagegen sind selbst „Stuttgart21“ und der „Flughafen BER“ harmlos

Jeder der 10 Gründe würde in sich schon genügen, um die Tunnelplanung abzubrechen. Mit dem Bau der Tunnelröhre wurde noch nicht begonnen. Es handelt sich lediglich um vorbereitende Straßenbauarbeiten. Der Tunnelbau selbst steht noch jahrelang nicht bevor.

Alle 10 Punkte sind ergänzend auf den Seiten zwei bis vier dokumentiert!

1 Die Gefährdung von Menschenleben beginnt damit, dass bei dem geplanten Tunnelbau die 6 erforderlichen Notausstiege alle nicht barrierefrei sind. Bei einem Unfall in dem Gegenverkehrs-Gefahren-Tunnel käme man im schlimmsten Fall erst nach 300 m durch eine Luftschleusen-Türe aus dem Tunnel heraus, dann durch einen so genannten Fluchtstollen, auch wieder im schlimmsten Fall mit einer Länge bis zu 200 m (lt. Brandschutzexperte Dr. Dirk Schneider), um dann in einem Notaufstiegs-Schacht (Höhe bis zu 39 m = 13 Stockwerke) mit bis zu 200 Treppenstufen nach oben zu steigen, wobei schon bei 1 Treppenstufe die Barrierefreiheit nicht mehr gegeben ist. Erst dann gelangt man durch die Notausstiegs-Türe ins rettende Freie. Das wären von der Tunnelröhre aus im schlimmsten Fall ca. 539 Meter, die zurücklegt werden müssten. Das Fatale ist, dass die Rettungskräfte mit ihrer ca. 40 kg schweren Spezialausrüstung von oben kommend den gleichen Weg doppelt, d.h. ca. 1 km bewältigen müssten! Selbst wenn bei dem aktuellen Planänderungsverfahren Aufzüge für die Rettungskräfte geplant sind, ist dieses Projekt absolut irrational, denn wie soll das funktionieren: die vor einem Feuer fliehenden Personen wollen aus dem Tunnel nach oben und die Rettungskräfte von oben nach unten in den Tunnel. Unter diesen Aspekten das Tunnel-Projekt weiter zu verfolgen, ist Menschen verachtend.

2 Die Zerstörung der Natur beginnt damit, dass der unterirdische Naturschutz ignoriert wird. Der Bau des Tunnels zerstört unwiederbringlich unterirdischen Naturraum. Es handelt sich um eine extreme, unterirdische Naturraumzerstörung durch mindestens 41 unterirdische Baumaßnahmen einschließlich der Tunnelröhre. Diese liegt fast auf der gesamten Länge quer zu den Grundwasserströmen und hat damit deren erhebliche Beeinträchtigung zur Folge. Ob die nunmehr 5 geplanten unterirdischen Düker-Bauten diese Beeinträchtigungen der Grundwasserströme verhindern können, ist selbst bei Experten fraglich. Starnberg wäre auf ca. 3,8 km Länge ausgehöhlt: und zwar durch die 1,9 km lange Tunnelröhre, 2 Tunnelportale, 6 Notaufstiegsschächte, 6 Fluchtstollen, 10 Düker-Bohrschächte (mit einem Durchmesser bis zu 11 m und einer Tiefe bis zu 35 m!) mit Düker-Instandhaltungs-Lastenaufzügen und 5 Verbindungsrohren zu den 10 Entwässerungstollen mit einem Durchmesser von 3,6 m und einer Länge bis zu 164 m, dem 40 m tiefen Abluftkaminschacht mit unterirdischem Maschinenraum (2,800 cbm). Allein dieser Maschinenraum hat die Ausmaße eines mehrstöckigen Wohnblocks. Bei den 41 unterirdischen Baumaßnahmen kämen noch die dazu erforderlichen oberirdischen Baustelleneinrichtungen wie Zufahrtstraßen mit Wendemöglichkeit etc. dazu. Eine intakte Natur wie sie vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit mit der Aussage gefordert wird: „Warum eine intakte Natur heute wichtiger ist denn je“, sieht anders aus. Hierzu passen die aktuellen Aussagen vom Bund Naturschutz: „Derzeit ist die Natur ein Ort zum Innehalten und Kraft tanken. In Zeiten von Corona wird einmal mehr klar, wie sehr wir Menschen die Natur brauchen. Wir verändern Lebensräume wie niemals zuvor: Wir „bauen“ sie für unsere Zwecke um und zerstören damit das ursprüngliche Gefüge.“

3 Im längst überholten Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 22.07.2007 heißt es wörtlich: „... mit den Baumaßnahmen sind starke optische Veränderungen des Stadtbildes verbunden. Schwerpunkte sind der Bau technischer Großbauwerke, wie Tunnelportale, Betriebsgebäude und der Abluftkamin am Schlossgarten, sowie Notausstiege und die Rodung von straßenbildprägenden Einzelbäumen und Heckenstrukturen. Die Rodung von Waldrändern ist eine Beeinträchtigung des Straßenbildes und der Naherholungsfunktion der Waldabschnitte...“. Über die ökologische nachhaltige Zerstörung Starnbergs, durch die oben beschriebenen 41 unterirdischen Baumaßnahmen ist kein Wort zu lesen.

4 Laut Aussage des ehemaligen Straßenbauamt Leiters Uwe Fritsch, handelt es sich bei dem komplexen Bauvorhaben des B2-Tunnels um ein sehr anspruchsvolles Projekt. In einem Zeitungsinterview im Starnberger Merkur vom 12./13. Sept. 2020 sagte Herr Fritsch wörtlich: „Das politisch und technisch schwierigste Projekt meiner Amtszeit ist ohne Zweifel der Bau des Tunnels unter Starnberg...“. Der Bau des B2-Tunnels ist die Folge von politischem Machtgehabe. Dass dieses Projekt nur durch die Missachtung demokratischer Regeln durch die 5 Umfaller im Stadtrat und durch die Ablehnung der Durchführung eines Bürgerentscheides zu Stande kam, müsste eigentlich ausreichen, diesen Tunnelbau sofort zu stoppen! Bei dem Tunnelbau handelt es sich um ein äußerst komplexes Bauvorhaben.

So könnte mit dem eigentlichen Bau der Tunnelröhre frühestens in ca. 3-4 Jahren begonnen werden! Denn zuerst müssten alle 5 Düker-Großbauwerke nach ihrer Fertigstellung vom Wasserwirtschaftsamt auf ihre Wirksamkeit geprüft worden sein. Erst dann könnte die Tunnelbohrmaschine (Produktionszeit ca. 1 Jahr) in Auftrag gegeben werden. Zu beachten ist, dass laut Straßenbauamt Weilheim allein der Düker-Bau am Almeida-Weg eine Bauzeit von ca. 1 ½ bis 2 Jahren betrage.

5 Seit 2018 ist Starnberg mit der Eröffnung der Westumfahrung spürbar vom Durchgangsverkehr entlastet. Somit braucht Starnberg keinen Tunnel und auch keine weitere Umfahrung. Die ehemaligen Gründe für den Bau des B2 Stadtzerstörungs-Tunnels: wie CO₂ Belastung, Lärmbelästigung, Luftverschmutzung, Stau etc. sind entfallen! Hierzu passt der Bericht (vom 28.09.2020 im MM): „Die CSU will Diesel- und Benzin-Autos ab 2035 nicht mehr neu zulassen.“ Wir brauchen ein Nachdenken über das Ende des fossilen Zeitalters“, sagte Markus Söder bei seiner Grundsatzrede auf dem Digital-Parteitag. Vorbild sei Kaliforniens Zeitplan mit einem festen Enddatum. Man müsse stattdessen bei den Antrieben auf Elektro, Wasserstoff und Biokraftstoffe setzen.“

6 Ein Projekt bauen zu wollen, das längst überholt ist und nicht mehr in die heutige Zeit passt, das extra eine 80 Mann starke Tunnel-Rettungs-Berufsfeuerwehr erforderlich macht, ist mehr als unsinnig. Der auf Selbstrettung ausgelegte Tunnelbau, macht eine Rettung aller in Not befindlichen Menschen unmöglich und gefährdet das Leben von Rettungskräften. Enorme Anschaffungskosten und jährliche Feuerwehr-Personalkosten in beträchtlicher Höhe fallen an. Durch keinen anderen Tunnelbau wurde der Austausch einer Freiwilligen Feuerwehr in eine Berufsfeuerwehr erforderlich.

7 Wie unsinnig dieses Projekt ist, zeigt doch sehr deutlich die Kosten-Nutzen-Bilanz im Vergleich zum 7,9 km langen doppelröhrigen Rennsteigtunnel, dem längsten Straßentunnel Deutschlands. Dort waren es 200 Millionen (heutige Kaufkraft 251,7 Mio.) Tunnelbaukosten pro Tunnelkilometer = 25,4 Millionen Euro. Beim 65,9 Millionen teuren und 1,470 km langen einröhrigen Landshuter Tunnel sind es pro Tunnelkilometer = 44,8 Millionen Euro. Beim 400 Millionen teuren und 1,530 km langen doppelröhrigen Luise-Kiesselbach-Tunnel sind es für die Gesamtlänge von 3.060 km je Tunnelkilometer = 130.710 Millionen Euro. Beim Starnberger 1,9 km einröhrig langen Tunnelunsinn wären es pro Tunnelkilometer = 210,5 Millionen. Gegenüber dem Rennsteigtunnel wäre dies, das fast Neunfache. Und gegenüber dem Landshuter Tunnel fast das Fünffache. Als Vergleich wird von den Tunnelbefürwortern auch der 2018 eröffnete einröhrige 959 m lange Umfahrungstunnel in Scharnitz (Tirol) erwähnt, dort ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis allerdings beispielhaft, für den fast 1 km langen Tunnel wurden lediglich 19 Millionen Euro verbraucht. Beim B2 Tunnel wäre es das mehr als zehnfache pro km! In Scharnitz ist auch keine zusätzliche Berufsfeuerwehr erforderlich! Die Frage der Sinnhaftigkeit des B2-Tunnelbaues ist bei diesem Kosten-Nutzen-Verhältnis eindeutig beantwortet.

8 Zur Zeit des Planfeststellungsbeschlusses 2007 waren Begriffe wie Energieeinsparung, Klimaschutz, Klimawandel, Nachhaltigkeit so gut wie keine Themen. Bei der Klimabilanz des Tunnelbetriebs würden allein schon die mindestens 1 Million Euro für die jährlichen Tunnel-Betriebs- Stromkosten sich extrem negativ auswirken.

9 Auf Anfrage vom März 2020 beim Straßenbauamt WM zur Bauzeit des Lüftungsbauwerkes im Bereich des Schlossbergs hieß es wörtlich: „Für die Gesamtbaumaßnahme inklusive Spartenumlegungen, etc. sind aktuell sechs Jahre eingeplant“. Dieses unterirdische Lüftungsbauwerk (L 30m, B 20 und 11m und Höhe 6m) wird im Jahre 2030 nicht mehr gebraucht, weil die Mobilitäts-Zukunft eine andere sein wird und sein muss, wenn die Klimaziele des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für 2050 erreicht werden sollen! Die Planungsänderungen vom Juli 2020 machen deutlich, dass die gesamte Bewaldung auf der Nordseite des Schlossbergs (Richtung Vordermühlstraße, Von- der -Tann-Str.) den Notausgängen Nr. 4 mit unterirdischem Betriebsgebäude und Nr. 5 mit erweiterten „zusätzlichen Baustellenaufstellungsflächen“ zum Opfer fallen würden. Dadurch wäre das innerstädtische Biotop zerstört. Für das Mikroklima der Stadt ist jeder Baum am Schlossberg wichtig!

10 Mit 400 Millionen Euro Tunnelbau-Kosten soll der gefährlichste, teuerste und unsinnigste Tunnel Deutschlands gebaut werden. Im Jahr 2007 wurde beim Planfeststellungsbeschluss noch mit 79,6 Millionen Tunnel-Baukosten gerechnet. Seit 2017 besteht eine Finanzierungszusage von 200 Millionen Euro. Die Defizite der veralteten Planung in Bezug auf Sicherheit und Rettung aus dem Tunnel könnten nur mit einem horrenden finanziellen Aufwand für die Stadt von bis zu 50 Millionen Euro (lt. Presse!), u.a. für die dann erforderliche Feuerwehrausstattung (Fahrzeuge/Gebäude/Ausrüstung) bewältigt werden. Für den Unterhalt und indirekte Kosten für die dann nötige Ausrüstung der 80 Mann starken berufsmäßigen Feuerwehr kämen noch jährlich sieben bis acht Millionen Euro hinzu, wie im Merkur vom 30. Juli 2020, zu lesen war. Die notwendigen Straßenraum- und Kanalumbauten schlagen bei der Stadt Starnberg mit ca. 15 bis 20 Millionen zu Buche. Und seit das 2 Leitzordner füllende erforderliche Planänderungsverfahren vom Juli 2020, erstellt von den sicherlich sehr gewissenhaften und verantwortungsbewussten Weilheimer Bauingenieuren des Straßenbauamtes, bekannt ist, wird die Komplexität dieses Projektes ein weiteres Mal unterstrichen. So ist wohl allein u.a. durch die 2 zusätzlich erforderlichen Düker-Großbauwerke mit weiteren Baukosten in zweistelliger Millionenhöhe zu rechnen! Summa summarum sind es = 400 Millionen Euro Geldverschwendung. Dieses Projekt weiter zu verfolgen, ist mehr als unsinnig.

Noch ist es nicht zu spät, dieses unsinnige Unternehmen zu verhindern.

Besonders bedauerlich ist, dass wesentliche Informationen den Bürgerinnen und Bürgern durch die örtliche Presse vorenthalten wurden und werden. Und das obwohl es einen Pressecodex des Deutschen Presserates gibt, der unter anderem die Achtung der Wahrheit, die Wahrung der Menschenwürde und die wahrhaftige Unterrichtung der Öffentlichkeit als oberstes Gebot der Presse bezeichnet. Auch wird die Recherche als unverzichtbares Instrument journalistischer Sorgfalt genannt. Alle Informationen sind nach der den Umständen gebotenen Sorgfalt auf ihren Wahrheitsgehalt zu prüfen und wahrheitsgetreu wiederzugeben. Ihr Sinn darf durch Bearbeitung, Überschrift oder Bildunterschrift weder entstellt noch verfälscht werden. Nach diesen Grundsätzen hätte niemals die Veröffentlichung von mindestens zehn Pro-Tunnel-und-Anti-Bürgermeisterin-Leserbriefen unter falschem Namen in der SZ, Merkur und Kreisboten stattfinden dürfen (siehe Starnberger WAHRHEIT Nr. I und II mit weiteren Pro-Tunnel-Leserbrief-Manipulationen)! Dass es auch noch weitere Leserbrief-Manipulationen wie z. B. 2019 die Veröffentlichung in allen drei Medien eines Pro-Tunnel-Leserbriefschreibers eines Nicht-Starnbergers mit sehr vielen Halb- und Unwahrheiten und das auch noch in Überlänge, lässt doch schon sehr stark an der Achtung der Wahrheit der Starnberger Presse zweifeln! Mit journalistischer Sorgfalt wie es im Pressekodex heißt, hat dieses Verhalten absolut nichts zu tun. Gerade wenn man bedenkt, welche ökologische und ökonomische(!) Zerstörung Starnbergs durch den geplanten Bau des B2-Tunnels einhergeht!

Unabhängige Informationen zum Stadtgeschehen unter: <https://lokales-aus-starnberg.blog>
Informationen zur Starnberger Wahrheit I bis VIII unter: www.starnberger-wahrheit.de

Klar ist, die Pandemie wird nicht nur uns, sondern auch unsere Städte verändern!

Bleiben Sie gesund!

Impressum: V.i.s.d.P. Starnberger Initiative Willi Illguth Dinardstraße 6 82319 Starnberg

Falls Sie uns für den Schaukasten am Bahnhof/See und für den Druck der Starnberger Wahrheit unterstützen wollen freuen wir uns über eine finanzielle Zuwendung unter der folgenden Bankverbindung: Kontoinhaber: Willi Illguth IBAN: DE08 7025 0150 0005 1675 80 - Vielen Dank - ein eventueller Überschuss geht an soziale Einrichtungen.