



**Bundesstraße 2, München – Weilheim**  
**Entlastungstunnel Starnberg**  
**Str.-km 24,000 bis Str.-km 27,120**

## Vorbemerkungen zur 4.Tektur vom 22.01.2007

Das Planfeststellungsverfahren für den Entlastungstunnel Starnberg wurde am 18.08.1999 bei der Regierung von Oberbayern beantragt und im September 1999 eingeleitet.

Die Einwendungen im Zuge der öffentlichen Auslegung der Planfeststellungsunterlagen wurden in einer 1.Tektur vom 05.12.2002, einer 2.Tektur vom 15.09.2005, und einer 3.Tektur vom 13.04.2006 eingearbeitet.

Alle Einwendungen und Stellungnahmen wurden vom 20.06.2006 bis 22.06.2006 im großen Sitzungssaal der Schlossberghalle in Starnberg erörtert.

Aufgrund der Erörterung des Vorhabens und von Einigungen des Vorhabensträgers mit Einwendern wurden nunmehr weitere Änderungen wie folgt als 4.Tektur in die Planfeststellungsunterlagen eingearbeitet.

- Die Zufahrt zu den landwirtschaftlichen Flächen im Bereich des Südportals wird verlegt. Der Wirtschaftsweg wird entlang der B2 in östlicher Richtung zum geplanten Betriebsgebäude geführt. Der Anschluß an die Weilheimer Straße ist auf Höhe Heimstettenweg über dem Tunnel liegend vorgesehen.
- Der geplante Wendehammer an der Einmündung „Am Waldspielplatz“ kann dadurch entfallen.
- Die Zufahrt zum Anwesen Fl.Nr.784 im Bereich der Kreuzung Leutstettener Straße / B2 wurde geändert. Durch die Änderung erfolgt die Zufahrt weiterhin über die Leutstettener Straße. Die bisher vorgesehene Zufahrt über Fl. Nr. 783 / 6 kann entfallen.
- Für die Errichtung und Erschließung eines Notausstiegs ist die dauerhafte Beschränkung von Flächen erforderlich. Betroffen hiervon werden die Flurnummern 335 und 332.

...

Die vorgenommenen Änderungen werden wie folgt dargestellt:

**Erläuterungsbericht:**

Änderungen sind mit Brauneintrag durchgeführt.

**Pläne:**

Wesentliche Änderungen erfolgen über einen neuen Plan, wobei der alte Plan braun durchgestrichen ist mit dem Zusatz, durch welchen Plan er ersetzt wird. Der neue Plan ist nachgeheftet mit dem Zusatz 4.Tektur vom 22.01.2007.

Geringe Änderungen werden auf Tekturklappen vorgenommen.

**Bauwerksverzeichnis:**

Änderungen sind mit Brauneintrag durchgeführt.

**Grunderwerbsverzeichnis:**

Änderungen sind mit Brauneintrag durchgeführt.



## Bundesstraße 2, München – Weilheim

### Entlastungstunnel Starnberg

Str.-km 24,000 bis Str.-km 27,120

#### Vorbemerkungen zur 3. Tektur vom 13.04.2006

Das Planfeststellungsverfahren für den Entlastungstunnel Starnberg wurde am 18.08.1999 bei der Regierung von Oberbayern beantragt und im September 1999 eingeleitet.

Aufgrund von Einwendungen im Zuge der öffentlichen Auslegung der Planfeststellungsunterlagen wurde am 06.12.2002 bei der Regierung von Oberbayern beantragt, das laufende Verfahren mit den Änderungen der 1. Tektur weiterzuführen.

#### Die 1. Tektur betraf folgende Änderungen:

- Als Lüftungssystem wird eine Längslüftung mit Absaugung in Tunnelmitte vorgesehen.
- Die Anzahl der Notausstiege wird von 3 auf 6 erhöht.
- Die Knotenpunkte östlich der Bahnüberführung werden zur Steigerung des Verkehrsflusses umgestaltet.

Nach der öffentlichen Auslegung der Unterlagen zur 1. Tektur im Januar 2003 und der hierzu eingebrachten Einwendungen und Stellungnahmen wurde am 14.10.2005 bei der Regierung von Oberbayern beantragt, das Verfahren mit den Änderungen einer 2. Tektur fortzusetzen.

#### Die 2. Tektur betraf folgende Änderungen:

- Zwei der insgesamt 6 Notausstiege werden verlegt.
- Das Brückenbauwerk der Bahnstrecke München – Garmisch wird neu errichtet.

Die Unterlagen der 2. Tektur wurden im November/Dezember 2005 öffentlich ausgelegt.

Aufgrund vorgebrachter Einwendungen werden nun weitere Änderungen als 3. Tektur in die Planfeststellungsunterlagen eingearbeitet.

Gegenstand der 3. Tektur:

**1. Verkehrsführung im Bereich des Nordportals – Inanspruchnahme von Bauflächen**

Im bisherigen Verfahren waren eine Vielzahl von Einwänden eingegangen, die sich gegen die Einrichtung einer Umleitungsstrecke über die Moosstraße - Petersbrunner Straße - Gautinger Straße - Leutstettener Straße richten. Das Straßenbauamt hat deshalb im Detail untersucht, ob es möglich ist, auf diese Umleitungsstrecke zu verzichten.

Im Ergebnis wurde festgestellt, dass ein Verzicht auf eine Umleitungsstrecke möglich ist und der gesamte Verkehr auf der B 2 gehalten werden kann. Der Verkehr wird nun mit provisorisch erstellten Fahrbahnen um den jeweils in offener Bauweise herzustellenden Abschnitt des Tunnels herumgeleitet (Bauen unter Verkehr). Hierbei werden sowohl Richtung München als auch Richtung Starnberg die vorhandenen beiden Fahrspuren je Fahrtrichtung zur Aufnahme des Verkehrs aufrechterhalten.

Für die provisorische Umfahrung der Baustelle reicht die vorhandene Fläche der Bundesstraße inklusive den Gehwegen jedoch nicht ganz aus, so dass während der verschiedenen Bauphasen für die provisorischen Fahrbahnen und Gehwege vorübergehend Grundflächen aus den angrenzenden Grundstücken beansprucht werden (siehe Systemskizze).

Während des Baus der nördlichen Rampe und des nördlichen Portalbereiches (Bauzeit insgesamt ca. 2 Jahre) wird es zu mehreren Umlegungen und Verschiebungen der Verkehrsströme kommen. Die neu benötigten Flächen werden deshalb nicht durchgehend benötigt, sondern nur während bestimmter Bauphasen. Das Straßenbauamt wird bemüht sein, die Größe und die Dauer der jeweiligen Inanspruchnahme so gering wie möglich zu halten.

In der vorliegenden 3. Tektur sind diese vorübergehend zu beanspruchenden Flächen für die Verkehrsführung dargestellt.

**2. Bau der Bahnbrücke**

Die für den Bau der Bahnbrücke benötigten Flächen wurden in der 2. Tektur nicht in ausreichender Größe angesetzt. Die in dieser 3. Tektur berücksichtigten Bauflächen wurden in Abstimmung mit einem erfahrenden Ingenieurbüro exakt ermittelt. Auf bestehende Grundstücksgrenzen und bestehende bauliche Gegebenheiten (z. B. Parkflächen) wurde hierbei Rücksicht genommen. Der Bedarf für die vorübergehend für den Bau benötigten Flächen wurde auf das Mindestmaß reduziert.

Da es sich bei der 3. Tektur um eine Änderung mit einem begrenzten Umgriff und einer begrenzten Anzahl an Betroffenen handelt, werden die Unterlagen nicht öffentlich ausgelegt, sondern direkt den Betroffenen zugeschickt. Eine Stellungnahme wird außerdem von der Stadt Starnberg und dem Landkreis Starnberg eingeholt.

Die Einwendungen der Erstauslegung sowie der 1. und 2. Tektur behalten weiterhin ihre Gültigkeit und werden mit den möglichen Einwendungen zur 3. Tektur in dem für Juni 2006 vorgesehenen Erörterungstermin behandelt.

Die vorgenannten Änderungen werden in folgenden Unterlagen dargestellt:

- Grunderwerbsplan:

Die vorübergehend zu beanspruchende Fläche ist mit grüner Farbe gekennzeichnet.

Die Größe der vorübergehend beanspruchten Fläche ist mit dazugehöriger Flurnummer angegeben und bei den Flurnummern grün hinterlegt, bei denen Änderungen gegenüber der 2. Tektur aufgetreten sind.

- Grunderwerbsverzeichnis:

Änderungen sowie Ergänzungen sind durch Grüneintrag im Grunderwerbsverzeichnis gekennzeichnet. Aus Gründen des Datenschutzes sind die Eigentümer nicht namentlich eingetragen, sondern verschlüsselt.



**Bundesstraße 2 München – Weilheim  
Entlastungstunnel Sarnberg  
Str.-km 24,000 bis Str.-km 27,120**

## Vorbemerkung zur 2. Tektur vom 15.09.2005

Das Planfeststellungsverfahren für den Entlastungstunnel Sarnberg wurde am 18.08.1999 bei der Regierung von Oberbayern beantragt und im September 1999 eingeleitet. Auf Grund von Einwendungen im Zuge der öffentlichen Auslegung der Planfeststellungsunterlagen wurde am 06.12.2002 bei der Regierung von Oberbayern beantragt das laufende Verfahren mit den Änderungen der 1. Tektur weiterzuführen.

Nach der öffentlichen Auslegung der Tekturunterlagen im Januar 2003 und der hierzu vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen wurden nunmehr weitere Änderungen wie folgt als 2. Tektur in die Planfeststellungsunterlagen eingearbeitet.

- Der Notausstieg auf Höhe der Landesanstalt für Fischerei sowie der Notausstieg im Bereich Schloßberg werden verlegt.
- Das Brückenbauwerk der Bahnstrecke München – Garmisch wird neu errichtet und erhält eine größere Lichte Weite.  
Zu beiden Seiten der Fahrbahn werden im Brückenbereich Gehwege mit einer Breite von jeweils 3,0m entlang der Fahrbahn vorgesehen.  
Die 2 Rampenfahrbahnen Richtung München können unter dem Bahnbauwerk weitergeführt werden bis zur Einmündung der Uhdestraße.
- Das Lüftungs- und Immissionsgutachten wurde aktualisiert.



Die vorgenommenen Änderungen werden wie folgt dargestellt:

### **Erläuterungsbericht :**

Geringe Änderungen sind mit Blaeintrag auf den vorhandenen Seiten durchgeführt.

Bei größeren Änderungen ist die vorhandene Seite blau durchgestrichen und eine neue blaue Seite nachgeordnet mit gleicher Seitenzahl und dem Zusatz a,b.

### **Pläne:**

Wesentliche Änderungen erfolgen über einen neuen Plan, wobei der alte Plan blau durchgestrichen ist mit dem Zusatz, durch welchen Plan er ersetzt wird. Der neue Plan ist nachgeheftet mit dem Zusatz "2.Tektur vom 15,09,2005".

Geringere Änderungen werden auf Tekturklappen vorgenommen.

### **Bauwerksverzeichnis:**

Geringe Änderungen sind mit Blaeintrag auf den vorhandenen Seiten durchgeführt.

Ergänzungen werden mit laufender Nummer versehen und durch die blaue Farbe der Blätter verdeutlicht.

### **Grunderwerbsverzeichnis :**

Geringe Änderungen sind mit Blaeintrag auf den vorhandenen Seiten durchgeführt.

Aus Gründen des Datenschutzes wurden die Eigentümer verschlüsselt.

Neue Betroffenheit wurde mit laufenden Nummern versehen und durch die blaue Farbe der Blätter verdeutlicht.



**Bundesstraße 2 München – Weilheim  
Entlastungstunnel Starnberg  
Str.-km 24,000 bis Str.-km 27,120**

**Vorbemerkung zur 1. Tektur vom 5.12.2002**

Das Planfeststellungsverfahren für den Entlastungstunnel Starnberg wurde am 18.08.1999 bei der Regierung von Oberbayern beantragt und von der Regierung von Oberbayern im September 1999 eingeleitet.

Nach der öffentlichen Auslegung der Planfeststellungsunterlagen im Oktober 1999 und der hierzu vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen, sowie der zwischenzeitlich geänderten Vorschriften für Tunnellüftung und Tunnelsicherheit wurden folgende Änderungen in die 1. Tektur eingearbeitet :

- Als Lüftungssystem wird eine Längslüftung mit Absaugung in Tunnelmitte vorgesehen. Die Lüftungszentrale befindet sich im Bereich Schloßberg. Der Betriebsraum mit den Ventilatoren und Schalldämpfern wird unterirdisch angeordnet. Der Abluftkamin befindet sich an der Begrenzungsmauer zum Schloßgarten.
- Die Anzahl der Notausstiege wird aufgrund der geänderten technischen Vorschriften ( Entwurf zur RABT Ausgabe 2002 ) von drei auf sechs erhöht  
Die Fluchtwege werden in regelmäßigen Abständen von weniger als 300 m angeordnet.
- Östlich der Einmündung "Am Waldspielplatz" wird eine Wendeschleife für Betriebsfahrzeuge sowie für landwirtschaftlichen Verkehr angelegt.
- Zur Verbesserung des Verkehrsflusses auf der B2 werden die Knotenpunkte östlich der Bahnüberführung umgestaltet, sowie eine neue Anbindung an das Gewerbegebiet durch den geplanten Durchstich der Petersbrunner Straße zur B2 geschaffen. Hierdurch verschiebt sich das Planfeststellungsende um ca. 460 m nach Osten.





Die vorgenommenen Änderungen werden wie folgt dargestellt :

**Erläuterungsbericht :**

Geringe Änderungen sind mit Roteintrag auf den vorhandenen Seiten durchgeführt.

Bei größeren Änderungen ist die vorhandene Seite rot durchgestrichen und eine neue Seite nachgeordnet mit gleicher Seitenzahl und dem Zusatz a,b.

**Pläne:**

Wesentliche Änderungen erfolgen über einen neuen Plan, wobei der alte Plan rot durchgestrichen ist mit dem Zusatz , durch welchen Plan er ersetzt wird. Der neue Plan ist nachgeheftet mit dem Zusatz "1. Tektur vom...."

Geringere Änderungen werden auf Tekturklappen vorgenommen.

**Bauwerksverzeichnis:**

Geringe Änderungen sind mit Roteintrag auf den vorhandenen Seiten durchgeführt.

Ergänzungen werden mit laufender Nummer versehen und durch die grüne Farbe der Blätter verdeutlicht .

**Grunderwerbsverzeichnis :**

Geringe Änderungen sind mit Roteintrag auf den vorhandenen Seiten durchgeführt.

Aus Gründen des Datenschutzes wurden die Eigentümer verschlüsselt .

Neue Betroffenheit wurde mit laufenden Nummern versehen und durch die grüne Farbe der Blätter verdeutlicht .



**Bundesstraße 2 München – Weilheim**  
**Entlastungstunnel Sarnberg**  
**Str.-km 24,460 bis Str.-km 27,120**  
**24,000**

## Vorbemerkungen

Die Bundesstraße 2 verbindet in der Fortführung der Bundesautobahn A 952 die Stadt München mit den Zentren Sarnberg, Weilheim, Murnau und Garmisch-Partenkirchen. Um die stark belastete Bundesstraße im Ortsbereich von Sarnberg vom Durchgangsverkehr zu entlasten, plant das Straßenbauamt München einen Entlastungstunnel von ca. 1,90 km Länge.

Die Baumaßnahme beginnt von Weilheim kommend ca. 150 m hinter dem Ortsteil Neusöcking, wobei das Tunnelportal auf Höhe der Einmündung Grubenstraße zum Liegen kommt.

Das Bauende liegt *ca. 160m östlich der Strandbadstraße* ~~östlich der Kreuzung Gautinger Straße/ B-2~~, wobei sich das Tunnelportal auf Höhe der Leutstettener Straße befindet.

Im Bereich des Tunnels sind keine weiteren Zu- oder Abfahrtsmöglichkeiten vorgesehen. Die Bundesstraße 2 ist derzeit im Ortsbereich von Sarnberg mit ca. 15.000 Kfz/24 h am südlichen Ortseingang, ca. 22.000 Kfz/24 h im Bereich Hauptstraße und mit ca. 35.000 Kfz/24 h im Bereich Münchner Straße belastet.

Durch den geplanten Tunnel wird die alte B 2 in der Innenstadt von Sarnberg zwischen 20 % und 60 % entlastet.

Details zu Variantenüberlegungen siehe S. 11 ff Erläuterungsbericht.

Zweck dieser vorliegenden Planfeststellung ist es, alle durch das beschriebene Vorhaben einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen veranlassten öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und anderen Behörden sowie Betroffenen – mit Ausnahme der Enteignung – umfassend zu regeln.

So wird in diesem Verfahren auch festgelegt, welche Grundstücke oder Grundstücksteile für das Vorhaben dauerhaft oder nur während der Baumaßnahme benötigt werden und welche Grundstücke zeitweise oder dauerhaft beschränkt werden müssen. Die Planfeststellung behandelt jedoch nicht die Fragen des Grundstückspreises bzw. die Höhe der zu bezahlenden Entschädigung. Dies erfolgt in einem gesonderten Verfahren. Ob und in welcher Form ein Grundstück betroffen ist, kann aus Unterlage 13 oder 14 ersehen werden.



- 2 -

Der ca. 1,90 km lange Tunnel erhält eine ~~Zwangsentlüftung in Form einer Halbquer-~~<sup>Längslüftung mit Absaugung in Tunnelmitte</sup>~~Querlüftung~~ (Details zur Betriebstechnik siehe Seite 32 ff Erläuterungsbericht). Die für dieses Lüftungssystem notwendige Frischluftansaugung erfolgt über ein Betriebsgebäude am südlichen Tunnelportal. Die Abluft wird über ~~beide Tunnelportale~~<sup>einem Kamin in Tunnelmitte</sup> ausgeblasen (Details siehe Erläuterungsbericht Seite 49 ff).  
Aus Sicherheitsgründen erhält der Tunnel ~~drei~~<sup>sechs</sup> Notausstiege im Abstand von ~~350 m~~<sup>weniger als 300 m</sup> über die Tunnellänge verteilt (Sicherheits- und Rettungskonzept siehe S. 41 Erläuterungsbericht).

Da der geplante Tunnel in Teilbereichen grundwasserführende Schichten schneidet, sind an zwei Stellen Grundwasserüberleitungen geplant. Hierzu wird ~~unterstromig~~<sup>oberstromig</sup> das Grundwasser über Drains gesammelt und ~~oberstromig~~<sup>unterstromig</sup> wieder verteilt (Detail siehe Erläuterungsbericht Seite 28 ff).

Für den Bau des Tunnels sind unterschiedliche Bauweisen möglich, die jedoch dem Wettbewerb bei der Ausschreibung überlassen bleiben (Details siehe S. 70 ff Erläuterungsbericht). Die Planunterlagen hierzu liegen daher nur nachrichtlich bei.

Um eventuellen späteren Schadensersatzansprüchen von Grundstückseigentümern im Trassenbereich vorzubeugen, behält sich die Straßenbauverwaltung vor, die im Einflussbereich des Tunnels liegenden Gebäude vor Baubeginn beweiszusichern. Der mögliche Umfang der beweiszusichernden Gebäude ist in ~~Unterlage 15.3~~<sup>den nachrichtlichen Unterlagen</sup> dargestellt. Für die Maßnahme werden Minimierungs-, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen erforderlich (Details zur Umweltverträglichkeit siehe S. 51 ff Erläuterungsbericht).

Als Bauzeit für den geplanten Tunnel in Starnberg sind ca. 4 Jahre vorgesehen. Während des Baues der zwei Portalbereiche ist mit Umlegungen der Verkehrsführung zu rechnen. Am Südportal wird der Verkehr im Bereich der Baustelle nach Bedarf umgelegt. Die vorhandene 2-streifige Führung der B 2 kann während der gesamten Bauzeit erhalten bleiben.

Im Bereich des Nordportals ist die B 2 derzeit 4-streifig ausgebaut. Bedingt durch die vorgegebene Breite der DB-Unterführung muss der Verkehr während der Baudurchführung zeitweise über angrenzende städtische Straßen geführt werden (Detail hierzu siehe Erläuterungsbericht Seite 91 ff und ~~Unterlage 15.1~~<sup>Nachrichtliche Unterlagen</sup>). Die Baustelleneinrichtung ist für die Dauer der Bauzeit auf einer landwirtschaftlichen Fläche im Bereich des Südportals geplant.

Die Lärmbelastung, insbesondere in den Portalbereichen, wurde für den prognostizierten Verkehr 2010 untersucht. Nur im Rampenbereich Nord kann sich passiver Lärmschutz ergeben, sofern Lärmschutz nicht durch die vorhandenen Fenster gegeben ist (Detail hierzu siehe Erläuterungsbericht Seite 45 ff sowie Unterlage 11.1 und 11.2).