



„Rund um den Tunnel Starnberg gibt es eine Vielzahl spannender Themen. Deshalb haben wir das Informationsmedium DIALOG entwickelt. Hier finden Sie Wissenswertes auf den Punkt gebracht.“

Uwe Fritsch, Behördenleiter
Staatliches Bauamt Weilheim

Der DIALOG greift Themen auf, die aktuell diskutiert werden, und bringt objektive Fakten ganz konkret in die Diskussion ein. Online und in Papierform.

Die Erscheinungstermine der DIALOG-Ausgaben richten sich nach dem Bauablauf und nach den Themen, die Sie besonders interessieren.

Seit Herbst 2018 bauen wir gemeinsam mit Ihnen einen umfangreichen Themenpool auf, der sich stetig weiterentwickelt. Den aktuellen Stand der Frage-Antwort-Liste können Sie online unter stbawm.bayern.de, Straßenbau, Projekte, B2 Tunnel Starnberg einsehen.

Wir freuen uns über Ihr Feedback:
tunnelstarnberg@stbawm.bayern.de

Dialogthemen

PROJEKT

RELEVANZ FÜR DIE STADT STARNBERG

BAUABLAUF / BAUSTELLEN / LOGISTIK

TECHNIK

BODEN / WASSER

VERKEHR

UMWELT

SICHERHEIT

BEWEISSICHERUNG

KOMMUNIKATION / FAQ*

*FAQ = frequently asked questions = häufig gestellte Fragen

Impressum

Herausgeber Staatliches Bauamt Weilheim

Öffentlichkeitsarbeit
Münchener Straße 39
82362 Weilheim
stbawm.bayern.de

Gestaltung und Visualisierung:
Wahrheitdesign GmbH, Remshalden

Druck: Esta-Druck GmbH, Huglfing
Gedruckt auf: Umweltzertifiziertem Papier,
LuxoArt Samt, FSC

Stand: 07/2019 · Änderungen vorbehalten



DIALOG

Ausgabe: Fragen & Antworten
Teil 1

In jüngster Zeit wurden folgende Fragen vermehrt gestellt, die das Tunnelteam hier im Überblick beantwortet.

Sie haben weitere Fragen? Besuchen Sie uns im Infocenter oder schreiben Sie uns: tunnelstarnberg@stbawm.bayern.de

PROJEKT

Weshalb verläuft der Tunnel nicht in der vollen Länge genau unter der B2?

Der Verlauf des Tunnels wurde aufgrund der Geologie und der Standfestigkeit des Untergrundes festgelegt. Die Geologie ist im Bereich der geplanten Trasse deutlich besser als unter der B2.

Eine Verlängerung des Tunnels in Richtung Norden wurde ausgeschlossen, da ab der Bahnüberführung ungünstigere Bodenverhältnisse in Form von Seetonen herrschen.

Diese Seetone steigern die Gefahr von Setzungen erheblich, wodurch die Mehrkosten pro Tunnelmeter deutlich höher wären.

Zusätzlich ermöglicht die Lage des Tunnelportales aufgrund der günstigen Topographie eine kurze Tunnelrampe. Bei der Verlegung des Nordportales weiter in Richtung Norden würde sich die Länge der Tunnelrampe etwa verdoppeln.

SICHERHEIT

Wird hinsichtlich von Beweissicherungen automatisch Kontakt mit den Hauseigentümern aufgenommen? Wie wird eingegrenzt, welche Gebäude in die Beweissicherung fallen?

Im Zuge des Beweissicherungsverfahrens werden die relevanten Eigentümer von einem externen Gutachter zur gemeinsamen Terminfindung kontaktiert. Bei diesem Termin wird das Vorgehen der Beweissicherung ausführlich erläutert. Die Beweissicherung erfolgt jeweils vor und nach der Baumaßnahme, um mögliche Schäden, die durch den Tunnelbau auftreten könnten, festzustellen. Betroffen sein werden diejenigen Gebäude, welche im Bereich von möglichen Setzungen oder im direkten Umfeld von Baustellen oder oberirdischen Bauaktivitäten liegen.

PROJEKT

Sind die Risiken aus der Komplexität des Projektes beherrschbar?

Es handelt sich unstrittig um ein anspruchsvolles Projekt, jedoch sind die Herausforderungen und die Risiken im Vergleich zu anderen Großprojekten nur als gemäßigt einzustufen. Ein kompetentes Team von ausgewiesenen Fachplanern, Gutachtern und Projektmanagern ist mit dem Tunnel Starnberg betraut.

BODEN / WASSER

Werden durch die Dükeranlagen Menge und Qualität des Grundwassers beeinträchtigt oder ergibt sich etwa ein nachhaltiger ökologischer Schaden?

Es sind fünf Dükeranlagen vorgesehen, um die Grundwasserströme im Bereich der Tunneltrasse störungsfrei überzuleiten. Düker sind eine bewährte Standardtechnik für diese Aufgabe. Der rechnerische Nachweis über die Funktionsfähigkeit der Düker wird durch zusätzliche 3D-Grundwassermodelle verifiziert. Desweiteren darf die Tunnelröhre erst gebaut werden, wenn die Funktionsfähigkeit der Dükeranlagen in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt nachgewiesen ist. Ebenso ist hierbei nachzuweisen, dass Menge und Qualität des Wassers durch die Dükeranlagen nicht verändert wird. Diese Auflagen des Wasserwirtschaftsamtes Weilheim und des Landratsamtes in Starnberg sind durch den Planfeststellungsbeschluss vorgeschrieben und entsprechend zu erfüllen.

SICHERHEIT

Welche Wege müssen flüchtende Personen vom Tunnel aus zurücklegen?

Nach Durchschreiten der Notausstiegstüre betritt man den Rettungsstollen. Bereits hier befinden sich flüchtende Personen im sicheren Bereich. Die Strecke, die im Stollen nach Durchschreiten der Notausstiegstüre in diesem sicheren Bereich bis zum Treppenhaus des entsprechenden Notausganges zurückzulegen ist, beträgt im Maximalfall circa 72 m.

RELEVANZ FÜR DIE STADT STARNBERG

Welche Kosten resultieren aus dem Projekt für die Stadt Starnberg?

Gemäß Fernstraßengesetz in Verbindung mit den Straßenkreuzungsrichtlinien werden aufgrund von Änderungen im Bereich der Kreuzungen beim Nordzulauf Kosten in Höhe von aktuell ca. 4,1 Mio. € für die Stadt Starnberg fällig. Auf die Stadt kommen ggf. zusätzliche Kosten für die Feuerwehr hinzu, die jedoch in gewissem Umfang förderfähig sind. Für den Bau des reinen Tunnels fallen keine Kosten für die Stadt Starnberg an. Die Betriebskosten für Lüftung, Reinigung, Wartung etc. übernimmt der Bund.

SICHERHEIT

Wird der B2-Tunnel rund um die Uhr überwacht und von welchem Standort wird dies geschehen?

Der Tunnel Starnberg wird von der Verkehrs- und Betriebszentrale (VBZ) in Freimann überwacht. Dort werden durch die vorhandenen Videokameras z.B. in der Pannenbucht stehende Fahrzeuge erkannt. Je nach Beurteilung der Situation durch den Operator wird z.B. auf ein anderes Verkehrsprogramm geschaltet und damit u. a. die Geschwindigkeit reduziert. Die VBZ in Freimann ist gemäß RABT* rund um die Uhr besetzt. Bei Störungen der Übertragung vom Tunnel zur VBZ kann der Tunnel vor Ort in der Tunnelwarte gesteuert und überwacht werden.

* RABT = Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln

SICHERHEIT

Wird es Setzungen geben? Kann es zu verzögerten Nachsetzungen kommen?

Setzungen in geringfügigem Umfang von maximal 20 mm (= 2 cm) sind rechnerisch prognostiziert und nicht zu vermeiden. Sie treten direkt während der Durchfahrt der Tunnelvortriebsmaschine auf. Daher werden während der Fahrt laufend Messungen durchgeführt. Nachsetzungen dagegen treten nicht auf.