

B2 – Tunnel Starnberg

Erläuterungsbericht zu dem

Teilplanänderungsverfahren Bahnüberführung 2023

03.05.2023

Inhaltsverzeichnis

Teilplanänderungsverfahren Bahnüberführung 2023	1
0 Kurzbeschreibung des Gesamtvorhabens	3
1 Vorbemerkung	4
1.1 Vorgeschichte	4
1.2 Teilplanänderungsverfahren Bahnüberführung 2023	4
1.2.1 Veranlassung	4
1.2.2 Inhalt	5
2 Darstellung, Auswirkungen der Änderungen Bahnüberführung München-Garmisch	6
2.1 Planänderungsverfahren 06/2020	6
2.2 Zitat aus Planänderungsverfahren 06/2020, Tz. 2.37 Bahnüberführung München-Garmisch (km 2+431) [53]	6
2.3 Begründung der Änderungen im Planänderungsverfahren 06/2020	7
2.4 Auswirkungen	8

[] = laufende Nummer Regelungsverzeichnis des Planänderungsverfahrens 06/2020

0 KURZBESCHREIBUNG DES GESAMTVORHABENS

Die Bundesstraße 2 verbindet in Fortführung der A 95 und der A 952 (Zubringer zur Bundesautobahn A 95) die Stadt München mit den Zentren Starnberg und Weilheim sowie im weiteren Verlauf über die B 472 mit Peißenberg, Peiting/Schongau und dem Ostallgäu. Als Alternative zur A 95 dient die B 2 auch der Verbindung mit Murnau und Garmisch-Partenkirchen). Wegen ihrer überregionalen Verbindungsfunktion (Verbindungsfunktionsstufe 2) weist die B 2 in Starnberg einerseits eine sehr hohe Verkehrsbelastung und andererseits einen hohen Anteil an Durchgangsverkehr auf. Durch den Bau eines Entlastungstunnels im Zuge der B2 wird die Leistungsfähigkeit und die Verkehrsqualität für den Durchgangsverkehr deutlich erhöht. Gleichzeitig profitiert die Stadt Starnberg durch eine erhebliche Verkehrsreduktion auf der Hauptstraße und durch die Beseitigung von Schleichverkehren auch auf den Nebenstraßen.

Die bauliche Maßnahme beginnt im Süden 150 m östlich der Mozartstraße im Abschnitt 840, Station 1,169, und endet im Norden 500 m östlich der Gautinger Straße im Abschnitt 900, Station 0,551. In diesem Abschnitt wird die B 2 zwischen der Leutstettener Straße und der Grubenstraße auf ca. 1880 m im Tunnel geführt. Die Gesamtlänge der baulichen Maßnahme beträgt 3,12 km.

1 VORBEMERKUNG

1.1 Vorgeschichte

Am 18.08.1999 wurde der Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für das Projekt „B 2 Tunnel Starnberg“ bei der Regierung von Oberbayern gestellt.

Aufgrund von Einwendungen und geänderten Vorschriften wurden die Planfeststellungsunterlagen zunächst dreimal tektiert (1. Tektur vom 5.12.2002, 2. Tektur vom 15.09.2005 und 3. Tektur vom 13.04.2006).

Der Erörterungstermin wurde vom 20.06.2006 bis 22.06.2006 abgehalten.

Die Ergebnisse des Erörterungstermins wurden im Rahmen einer 4. Tektur vom 22.01.2007 in die Planfeststellungsunterlagen eingearbeitet. Der Planfeststellungsbeschluss für den B 2 Tunnel Starnberg erfolgte am 22.02.2007. Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss wurden vom Bayerischen Verwaltungsgerichtshof mit Urteil vom 25.06.2008 abgewiesen.

Der Planfeststellungsbeschluss vom 22.02.2007 ist somit rechtskräftig und unanfechtbar.

Am 23.03.2017 wurde die Baufreigabe durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur erteilt. Auf dieser Grundlage wurde 2018 mit dem Bau begonnen.

Im Juli 2020 wurden die Unterlagen zum Planänderungsverfahren mit zeitlichem Vorlauf von ca. drei Jahren zum geplanten Bau der Bahnüberführung München-Garmisch in 2023 eingereicht.

Aufgrund der Rechtskraft des Planfeststellungsbeschlusses vom 22.02.2007 konnten Einwendungen (Art. 73 Abs. 4 BayVwVfG) nur erhoben werden, sofern sie sich auf die Unterlagen der damals dargestellten Planänderungen bezogen haben.

1.2 Teilplanänderungsverfahren Bahnüberführung 2023

1.2.1 Veranlassung

- Terminabhängigkeit: Anmeldung zur Bauvorbereitung bei der DB

Im September 2020 war es aufgrund der dreijährigen Vorlaufzeit im Prozess zur „Integrierten Bündelung“ der DB erforderlich, den Bau der Bahnüberführung München-Garmisch zur Bauvorbereitung anzumelden, um im Jahr 2023 bauen zu können.

Im Mai 2022 erfolgte die Freigabe zur Submission für die Bahnüberführung.

Die Baufreiheit schaffenden Voraussetzungen hinsichtlich Grunderwerb und Spartenfreiheit sind abgeschlossen.

Der Bauablauf ist auf mehrtägige Nachtarbeit ausgelegt. Dadurch werden die zeitlichen Eingriffe auf Straße und Schiene auf ein Minimum reduziert. Lärmintensive Arbeiten werden, soweit es der Bauablauf ermöglicht, nur Tags ausgeführt.

Die gegenständigen Änderungssachverhalte sind bereits durch das Planänderungsverfahren 06/2020 beantragt. Einwendungen hierzu sind bereits erfolgt und eine Stellungnahme des Vorhabenträgers liegt vor. Die Tz. 2.37 Bahnüberführung München-Garmisch (km 2+431) [53] des damaligen Erläuterungsberichts ist durch das gegenständliche Teilplanänderungsverfahren vorgezogen zu beschließen.

1.2.2 Inhalt

Gegenstand des Teilplanänderungsverfahrens Bahnüberführung 2023 sind diejenigen Änderungen, welche im Planänderungsverfahren 06/2020, Tz. 2.37 bereits beschrieben sind.

Es beinhaltet im Wesentlichen folgende Änderungen:

1. Baustelleneinrichtungsfläche: Vergrößerung der temporären Flächeninanspruchnahme
2. Nachtarbeiten: mehrmalig, lärmintensiv
3. Straßenverkehr: Sperrung B 2 und Umleitungen

Die Änderungen sind im folgenden Abschnitt dargestellt.

2 DARSTELLUNG, AUSWIRKUNGEN DER ÄNDERUNGEN BAHNÜBERFÜHRUNG MÜNCHEN-GARMISCH

2.1 Planänderungsverfahren 06/2020

Gegenstand des Teilplanänderungsverfahrens Bahnüberführung 2023 sind diejenigen Änderungen, welche im Planänderungsverfahren 06/2020, Tz. 2.37 bereits beschrieben sind. Diese Änderungen sind seitdem ohne Abwandlung noch Hinzufügung unverändert geblieben.

Zur eindeutigen Herstellung dieses Bezugs, sind diese Passagen nachfolgend in kursiver Schrift als *Zitat aus dem Planänderungsverfahren 06/2020* ausgewiesen.

2.2 Zitat aus Planänderungsverfahren 06/2020, Tz. 2.37 Bahnüberführung München-Garmisch (km 2+431) [53]

Inhalt der Änderung:

Im Bereich der Bahnüberführung der Strecke München-Garmisch über die B2 wird das bestehende Brückenbauwerk aufgeweitet und die lichte Höhe von vormals 4,70 m auf 4,50 m angepasst. Diese Reduktion der lichten Höhe ist auf Grund der Detailplanung des Brückenbauwerks durch die Deutsche Bahn erforderlich.

Als weiteres Ergebnis der detaillierten Planung des Brückenbauwerks wird eine vergrößerte Baustelleneinrichtungsfläche benötigt.

Die baubetriebliche Planung weist den folgenden Ablauf aus:

Für die Erneuerung der Bahnüberführung ist während der Bauzeit eine längere Vollsperrung der DB-Strecke vorgesehen. Zudem werden mehrere kurze Nachtsperrpausen für vorbereitende Arbeiten benötigt.

Während sämtlicher Sperrpausen sind lärmintensive Nachtarbeiten unvermeidlich, da die betrieblichen Auswirkungen der Streckensperrung München-Garmisch so gering wie möglich zu halten sind. Hierdurch wird die Nebenbestimmung Kap. 3.5.3 des Planfeststellungsbeschlusses vom 22.02.2007 abgeändert.

Betroffenheit, Auswirkung der Änderung:

Die Verringerung der Lichten Höhe des Neubaus der Bahnbrücke löst an sich keine zusätzliche, dauerhafte Betroffenheit aus.

Für die Baustelleneinrichtung sind jedoch zusätzliche/erweiterte vorübergehend oberirdisch zu beanspruchende Flächen erforderlich. (Fl. Nrn. 414/2, 782, 783, 783/4, 790, 797; siehe Anlage Grunderwerbsunterlagen)

Während der Vollsperrung der DB-Strecke ist zeitweise jeweils auch die B 2 vollständig zu sperren. Der Verkehr wird großräumig umgeleitet. Ebenso wird ein Schienenersatzverkehr eingerichtet.

Während der sonstigen Umbaumaßnahme an der Bahnbrücke wird in Abhängigkeit der Ausführungsplannungen der DB außerdem eine vorübergehende Reduzierung und/oder Sperrung einzelner Fahrspuren der B2 sowie kurzzeitige Nachtarbeit erforderlich.

Begründung:

Die vergrößerte Baustelleneinrichtungsfläche ist das Ergebnis der optimierten Planung.

Die optimierte verkehrstechnische Planung bedingt zwingend eine längere Vollsperrung der DB-Strecke sowie eine vorübergehende Reduzierung und/oder Sperrung von einzelnen Fahrspuren der B2.

2.3 Begründung der Änderungen im Planänderungsverfahren 06/2020

- Baustelleneinrichtungsfläche: Vergrößerung

Als Ergebnis der detaillierten Planung des Brückenbauwerks wird eine vergrößerte Baustelleneinrichtungsfläche benötigt, da ansonsten eine wirtschaftliche Umsetzung der Maßnahme nicht möglich ist.

- Nachtarbeiten: mehrmalig, lärmintensiv

Mehrmalige, lärmintensive und während der Vollsperrung der DB-Strecke und der B2 auch über einige Tage durchgängige Nachtarbeiten sind unvermeidlich, da die betrieblichen Auswirkungen der Streckensperrung München- Garmisch so gering wie möglich zu halten sind, um die Dauer von Schienenersatzverkehr, Betriebsstörungen der DB und vor allem negative Verkehrsbeeinflussungen auf der B2 zu reduzieren. Bauarbeiten, die während der Nachtzeit oder an Sonn- und Feiertagen durchgeführt werden müssen, werden auf ein betrieblich unabdingbares Mindestmaß beschränkt.

Auch lässt sich ohne Nachtarbeiten die Wirtschaftlichkeit der Bauausführung trotz optimierter Bauabläufe nicht gewährleisten, da die Durchgängigkeit derer erforderlich ist.

Somit ist vor allem die einmalige, länger andauernde Vollsperrung der DB-Strecke mit Anpassung der Bauzeiten als Durchlaufbetrieb das Resultat einer detaillierten Planung und aus Gründen des Baubetriebes, der Bautechnik, der Arbeitssicherheit und der verkehrlichen Auswirkungen ohne Alternative erforderlich. Dabei wurden lärmintensive Nachtarbeiten auf das unvermeidbare Maß gemäß dem aktuellen Stand der Technik reduziert. Der Vorhabenträger stellt zur Überwachung der Baumaßnahme einen unabhängigen anerkannten Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsfragen als Immissionsschutzbeauftragten.

Nacharbeiten im Bereich der Bahnüberführung München-Garmisch sind auch für die Reduzierung der Dauer der Auswirkung auf den Straßenverkehr v.a. auf der B2 zur Gewährleistung der Leistungsfähigkeit und insbesondere der Sicherheit des Verkehrs zwingend erforderlich und ohne Alternativen.

- Straßenverkehr: Sperrung B2 und Umleitungen; vorübergehende Reduzierung und/oder Sperrung einzelner Fahrspuren der B2

Eine Sperrung der B2 während des Abbruchs der Bestandsbrücke und des Einbaus der Ersatzbrücke ist aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Bauverfahrens zwingend. Auch vorübergehende Reduzierungen und/oder Sperrungen einzelner Fahrspuren der B2 sind aus Gründen der Sicherheit unabdingbar.

Insgesamt wird dadurch die Dauer der Beeinträchtigung von Anwohnern und Verkehr maßgeblich verringert.

Durch die Vereinfachung der bauzeitlichen Verkehrsphasen ergeben sich darüber hinaus erhebliche Einsparungen bei den Baukosten.

2.4 Auswirkungen

Trotz optimiertem Bauablauf ist eine Überschreitung der zulässigen Grenzwerte gemäß AVV Baulärm während einzelner Bauphasen unvermeidbar. Diese werden in einem gesonderten Lärmschutzgutachten unter Berücksichtigung der genauen Bauabläufe und der einzusetzenden Maschinen für jede Bauphase ausgewiesen. Auf Basis dieses Gutachtens werden die betroffenen Anwohner rechtzeitig vor Beginn der lärmintensiven Maßnahmen informiert und wahlweise die Zahlung von Entschädigung oder Ersatzwohnraum angeboten.