

Aktuelle Info zum ursprünglich im September geplanten Baubeginn des Dükerbauwerks Nr. 3, der erfreulicherweise abgesagt worden ist:



Die **14 gelben Punkte** im Lageplan als "**Weitere Ingenieurbauwerke**" gekennzeichneten Standorte verharmlosen den tatsächlichen Umfang der Baumaßnahmen. Jeder Standort erfordert mehrere Eingriffe, darunter Baustelleneinrichtungen und Rodungen entlang der Tunnelröhre. Tatsächlich ist daher von weit mehr als **60** einzelnen **Baumaßnahmen** auszugehen.

Der **6. gelbe Punkt von links** bezeichnet die **Dükerbaustelle Nr. 3 mit rund drei Jahren Bauzeit** (siehe kleine Abbildung). Der **6. gelbe Punkt von rechts** zeigt das unterirdische **Lüftungsbauwerk** (Volumen 2.800 cbm) **mit rund sechs Jahren Bauzeit** (zusammen mit Notausstieg Nr. 4). Allein diese zwei Baumaßnahmen verdeutlichen den Widersinn des rund **1 Milliarde Euro** verschlingenden Naturraum zerstörenden Projektes!

Nach dem Planänderungsbeschluss sollen die natürlichen Grundwasserströme, die über weite Strecken von der Tunnelröhre gequert werden, nicht mehr über drei, sondern über **fünf Düker** umgeleitet werden. Dadurch entstehen irreparable Eingriffe in das Grundwassersystem mit langfristigen Folgen für das hydrogeologische Gleichgewicht - angesichts wachsender Grundwasserkrisen weltweit ein besonders schwerwiegender Eingriff.

Fazit:

Es entstehen Ausgaben von rund **300.000 € pro Meter Tunnelbau, dies bedeutet B2 - Tunnel- Baukosten von insgesamt 660 Mio. €** (Experten rechnen mit 1 Milliarde €) sowie **11 Mio. € jährliche Folgekosten**. All dies sind Aufwendungen für aus unserer Sicht zerstörerische Baumaßnahmen im Zuge des Tunnelbaus in Starnberg. **Und das trotz leerer öffentlicher Kassen** - für ein Projekt, das längst aus der Zeit gefallen ist.

Im Antwortschreiben des Referatsleiters des Bundesverkehrsministeriums vom 21.07.2026 ist nicht auf die konkret vorgebrachten Tatsachen-Argumente eingegangen worden und es wurde erneut die Haltung "**planfestgestellt - aus - basta**" vertreten. Dieselben Antworten kamen bereits von den Bundesverkehrsministern Scheuer und Wissing. Mit dem Amtsantritt des neuen Bundesverkehrsministers verbindet sich die Hoffnung, dass er das 19 Jahre alte B2-Tunnelprojekt zur Chefsache macht und einer ergebnisoffenen Neubewertung unterzieht. Schließlich geht es darum, erhebliche Umweltzerstörungen und ein drohendes Milliardengrab abzuwenden.

Die Grundlagen des Planungsfeststellungsbeschlusses von 2007 sind heute längst überholt. Themen wie Bodenversiegelung, Grundwasserspiegel, Hitzeschutz, Mobilitätswende sowie Klima-, Natur- und Umweltschutz, Stadtbäume oder Starkregen spielten damals - noch bei vollen Kassen - kaum eine Rolle!

Anhänge:

Schreiben vom 01.06.2026, Dükerplan und Aktueller Projektstand

Über 90 Seiten ausführliche B2-Tunnel-Dokumentation: starnberger-wahrheit.de