



## Daten und Fakten

Gesamtlänge	3,3 km
Fahrbahnbreite	7,0 m
Brückenbauwerke	3
Amphibiendurchlässe	42
Erdbewegungen	85.000 m <sup>3</sup>
Landwirtschaftlicher Flächenbedarf	5,8 ha
Flächenbedarf Wald	3,0 ha
Ausgleichsfläche	4,7 ha
Kosten Bau	8,1 Mio €
Kosten Grunderwerb	2,1 Mio €
Gesamtkosten	10,2 Mio €

## Baublauf

Die Bauzeit beträgt ca. 2 Jahre.

Die bauvorbereitenden Rüstungsarbeiten wurden aus naturschutzfachlichen Gründen bereits im Winter 2015 vorgenommen.

Ab April 2015 wird mit der Erstellung der drei Ingenieurbauwerke begonnen.

Der eigentliche Bau des Straßenkörpers erfolgt ab Juni 2015. Aufgrund der umfassenden Auswirkungen einer Sperrung der S-Bahnlinie wurde bereits im Frühjahr 2013 festgelegt, dass der Einschub der neuen Bahnüberführung vom 25. bis zum 29. März 2016 erfolgen wird. Die Verkehrsfreigabe der neuen Umfahrung von Weßling ist für Ende 2016 vorgesehen.



## Impressum

Staatliches Bauamt Weilheim  
Münchener Straße 39  
82362 Weilheim i. OB.

Tel. 0881-990-0

Fax. 0881-990-1100

E-Mail: [poststelle@stbawm.bayern.de](mailto:poststelle@stbawm.bayern.de)

ST 2068,  
BAB A96 - HERRSCHING  
UMFAHRUNG  
WEßLING

Staatliches Bauamt  
Weilheim



**Netzlage und Verkehrsbe-  
deutung** Die Staatsstraße St 2068 führt von der Staatsstraße St 2056 bei Vorderfischen über Herrsching, Seefeld und Weßling zur Anschlussstelle Oberpfaffenhofen/ Gilching der Bundesautobahn A 96 München-Lindau und weiter nach Germering. Sie dient als wichtige Verbindungsstraße des südwestlichen Teils des Landkreises Starnberg mit den Hauptorten Seefeld und Herrsching am Ammersee mit der Bundesautobahn A 96 München-Lindau.

Bei der Maßnahme „Umfahrung Weßling“ handelt es sich um die Verlegung der Staatsstraße St 2068 aus der Ortsdurchfahrt Weßling als westliche, ortsferne Umfahrung mit Anbindung an die bestehende Anschlussstelle Wörthsee der Bundesautobahn A 96.

**Planungs-  
geschichte** Im Jahre 1987 wurden erste Überlegungen für eine westliche Umfahrung von Weßling konkretisiert und hierzu verschiedene Trassen in einer Vorplanung untersucht.

1997 konnte das Raumordnungsverfahren mit der positiven Bewertung einer Trasse abgeschlossen werden. Die eigentliche Baugenehmigung in Form eines Planfeststellungsbeschlusses wurde schließlich von der Regierung von Oberbayern am 15.02.2010 erteilt. Nachdem eine Klage vom Verwaltungsgericht abgewiesen wurde, ist der Beschluss seit 02.02.2011 rechtskräftig.

Am 29.09.2012 entschieden sich die Bürger von Weßling mehrheitlich für die Umsetzung des Projekts in gemeindlicher Sonderbaulast, bei der die Gemeinde einen finanziellen Beitrag zur frühzeitigen Umsetzung der Maßnahme leistet.

Die Maßnahme ist im 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen in 1. Dringlichkeit eingestuft.

**Verkehrs-  
verhältnisse** Für das Jahr 2025 wird ohne Maßnahme eine tägliche Verkehrsbelastung auf der Staatsstraße 2068 südlich von Weßling von 15.000 Kfz/ 24h und nördlich von Weßling von 21.900 Kfz/ 24h prognostiziert. Für die geplante Umfahrung ist im Jahr 2025 täglich eine Verkehrsstärke von 12.500 Kfz/ 24h zu erwarten. Auf der alten Staatsstraße St 2068 verbleiben südlich von Weßling 7.800 Kfz/ 24h und nördlich 14.900 Kfz/ 24h.

**Finanzierung** Bauherr der Umfahrung ist die Gemeinde Weßling mit Zuschüssen aus dem Sonderbaulastprogramm nach Artikel 13f Finanzausgleichsgesetz zur schnelleren Realisierung staatlicher Entlastungsstraßen. Die Gesamtkosten für Bau und Grunderwerb betragen 10,2 Mio. €. Davon entfallen 2,1 Mio. € für den Erwerb der Grundstücke.

### **Schutz von Natur und Landschaft**

Den Vorteilen, die die Umgehungsstraße den lärm- und abgasgeplagten Anwohner bringt, stehen Eingriffe in die Natur gegenüber. Mit der Umsetzung des Landschaftspflegerischen Begleitplanes werden Schädigungen von Tierpopulationen vermieden und Eingriffe ausgeglichen.

Auf rund 2.000 m Länge wird ein Amphibienleitsystem mit 42 Durchlässen erstellt. Die Zauneidechse erhält ein großflächiges Ersatzhabitat. An drei Standorten in der Gemarkung Meiling werden Lebensraumbedingungen für den Hirschkäfer verbessert. Als Ausgleichsmaßnahmen werden ein Laichgewässer mit Krautflur und Hecke neu angelegt, Laubmischwald aufgefördert und Einzelbäume gepflanzt.

**Trinkwas-  
serschutz** Die Neubautrasse befindet sich weitestgehend in Damm-Lage. Das Oberflächenwasser wird hierbei über die Böschungsflächen breitflächig versickert.

Die Trassenführung im Wasserschutzgebiet erfolgte in enger Abstimmung mit den zuständigen Behörden. Aufgrund der für den Trinkwasserschutz günstigen Untergrundverhältnissen wurde die Erlaubnis für eine breitflächige Versickerung des Straßenwassers auch im Wasserschutzgebiet durch Zustimmung der Fachbehörden erlaubt. Die Entwässerungsmulden im Bereich der S-Bahn-Überführung werden mit bindigem Material ausgekleidet. Im Tiefpunkt wird das Oberflächenwasser in einem Rückhaltebecken gesammelt und über Pumpenanlagen einem Absetz- und Sickerbecken zugeführt.