

# B 2 Ortsumfahrung Oberau

Feierliche Verkehrsfreigabe  
26. Mai 2022





# INHALT

Inhaltsverzeichnis	3
Impressum	3
Planung: Neue Wege gehen	4
B 2: Ausgangslage	
Die neue B 2: Varianten	
Bau: Ab durch den Berg	8
Die Ortsumfahrung im Überblick	
Das Herzstück: Tunnel Oberau	
Betrieb: Sicher ankommen	16
Ein Tunnel voll Technik	
Richtiges Verhalten im Tunnel	
Zahlen & Fakten	22
Impressionen	24

## Herausgeber

Die Autobahn GmbH des Bundes - Niederlassung Südbayern  
Staatliches Bauamt Weilheim

## Konzept & Redaktion

Die Autobahn GmbH des Bundes  
Niederlassung Südbayern

## Druck/Auflage

Tri-Punkt Solutions GmbH/ 2000 Stück  
Klimaneutraler Druck

## Grafiken

Anis Grafik & Design, Rosenheim

## Gestaltung

Anis Grafik & Design, Rosenheim

**Titelbild:** Blick auf das Südportal des  
Tunnels Oberau mit Betriebsgebäude

## Bildnachweise

Die Autobahn GmbH des Bundes  
Niederlassung Südbayern

## Copyright

Die Autobahn GmbH des Bundes - Niederlassung Südbayern / Alle Rechte vorbehalten



Innenansicht des Tunnels Oberau in Fahr-  
richtung München kurz vor der Anschlus-  
stelle Oberau-Nord.

## B 2: Die Ausgangslage

Die Bundesstraße B 2 ist nicht nur eine der ältesten Bundesstraßen in Deutschland sondern ist mit 845 Kilometern auch die längste Bundesstraße in Deutschland. Sie verläuft von Berlin über Leipzig, Nürnberg, Augsburg und München bis nach Mittenwald. Südlich von Eschenlohe bildet die B 2 außerdem die Fortsetzung der dort endenden Autobahn A 95 und ist die Hauptverkehrsstrecke nach Garmisch-Partenkirchen.

Mit dem 4-streifigen Neubau der Ortsumfahrung Oberau wird, zusammen mit der bereits fertiggestellten Umfahrung Farchant und dem geplanten 4-streifigen Ausbau zwischen Eschenlohe und Oberau, eine leistungsfähige Straßenverbindung vom derzeitigen Autobahnende der A 95 nach Garmisch-Partenkirchen geschaffen, die Verkehrssicherheit erhöht und die Ortsdurchfahrt von Oberau entlastet.



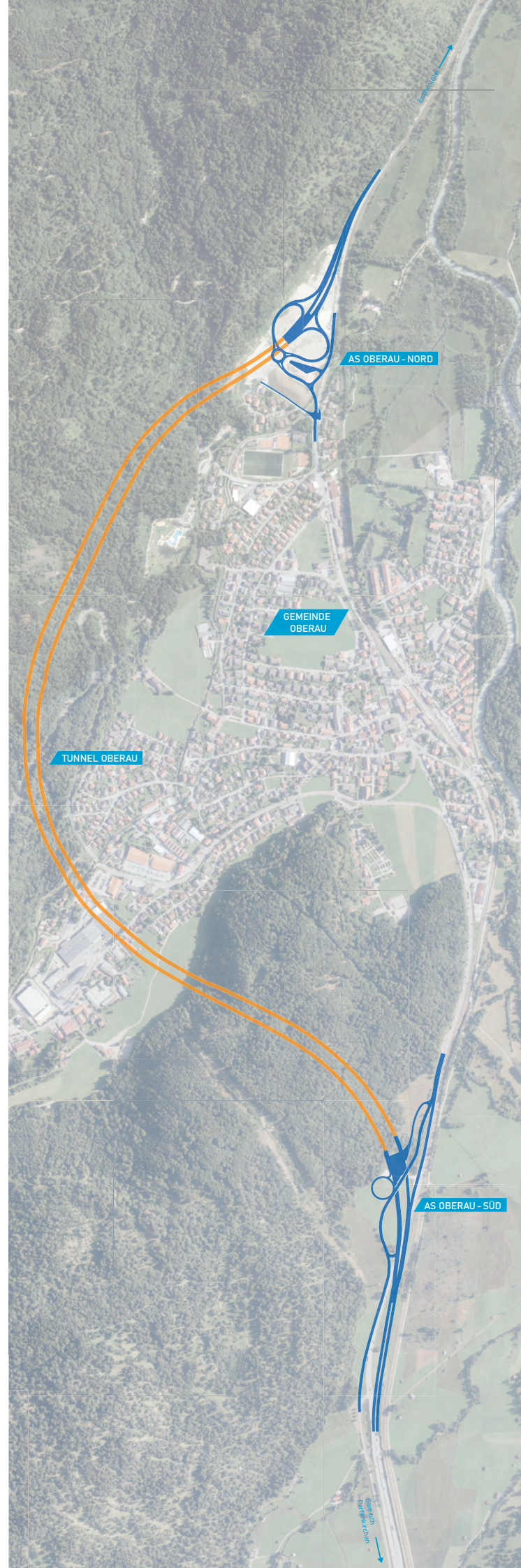
„Die Ortsumfahrung Oberau trägt dazu bei, eine leistungsfähige Straßenverbindung vom Autobahnenende der A 95 bei Eschenlohe nach Garmisch-Partenkirchen zu schaffen. So wird die Ortsdurchfahrt von Oberau als Nadelöhr für den Verkehr beseitigt. Der Tunnel Oberau wird zukünftig Mensch und Natur entscheidend entlasten.“

Michael Kordon  
Direktor der Autobahn Südbayern



Hohe Verkehrsbelastung auf der B 2 im südlichen Ortsbereich vor dem Bau der Ortsumfahrung

Der 4-streifige Ausbau der Ortsumfahrung Oberau



## Die neue B 2: Varianten

Für den Bau der Ortsumfahrung Oberau wurden drei verschiedene Variantenmodelle geplant und deren Umsetzbarkeit untersucht.

### Ost-Variante

Als erste Variante wurde eine offengeführte Trasse im Osten von Oberau untersucht. Als erheblicher Nachteil dieser Variante erwies sich die Durchquerung der Loisachauen. Hier sind mehrere Flora-Fauna-Habitat- und Wasserschutzgebiete ausgewiesen, die bei einer Streckenführung östlich von Oberau nachhaltig geschädigt worden wären.

### Orstunnel

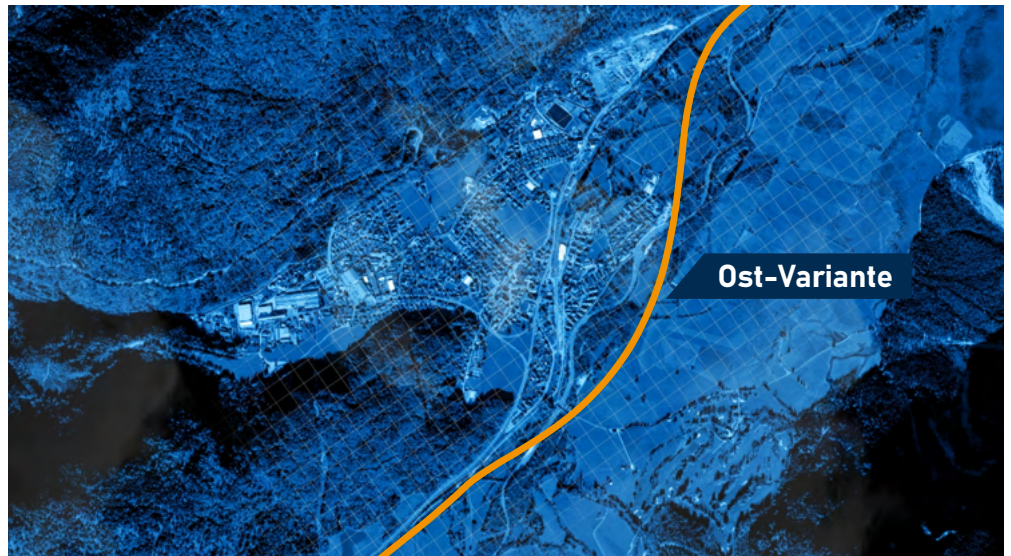
Eine weitere Möglichkeit, die in der Planungsphase untersucht wurde, war die Ortstunnelvariante. Bei dieser Variante ergeben sich insbesondere durch die komplizierte technische Umsetzung während der mehrjährigen Bauphase erhebliche Nachteile für die Einwohnerinnen und Einwohner von Oberau.

### Westtunnel

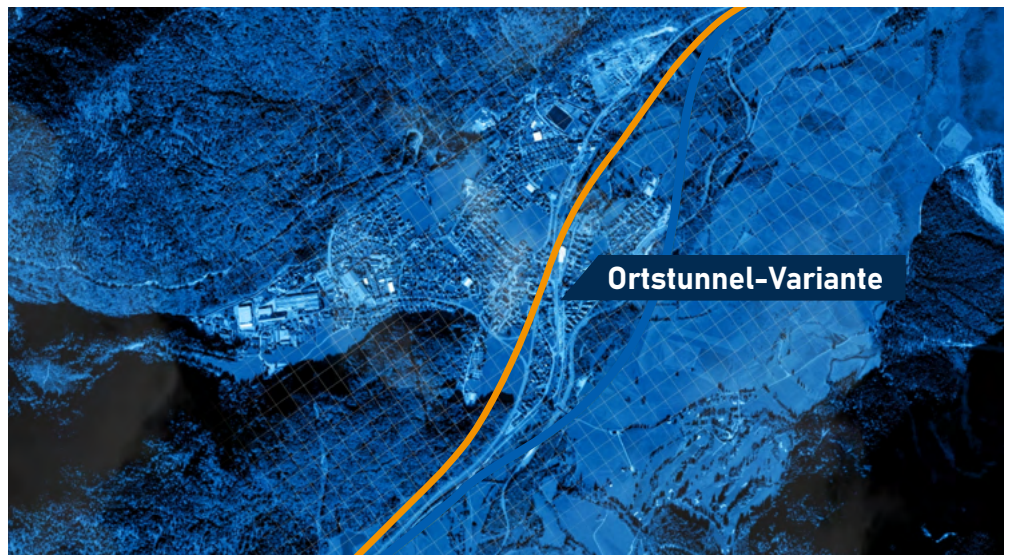
Den minimalsten Eingriff in die Natur und das Leben in Oberau bietet die realisierte Westtunnel-Variante.

Die 4,2 km lange Umfahrung beginnt im Norden kurz vor Oberau mit einer Anschlussstelle, an der künftig die B 23 nach ihrer Verlegung aus dem Ort angebunden werden soll. Unmittelbar an die Anschlussstelle Oberau-Nord schließt das Kernstück der knapp 3 km lange, zweiröhrige Tunnel Oberau an, der die neue B 2 westlich um Oberau führt.

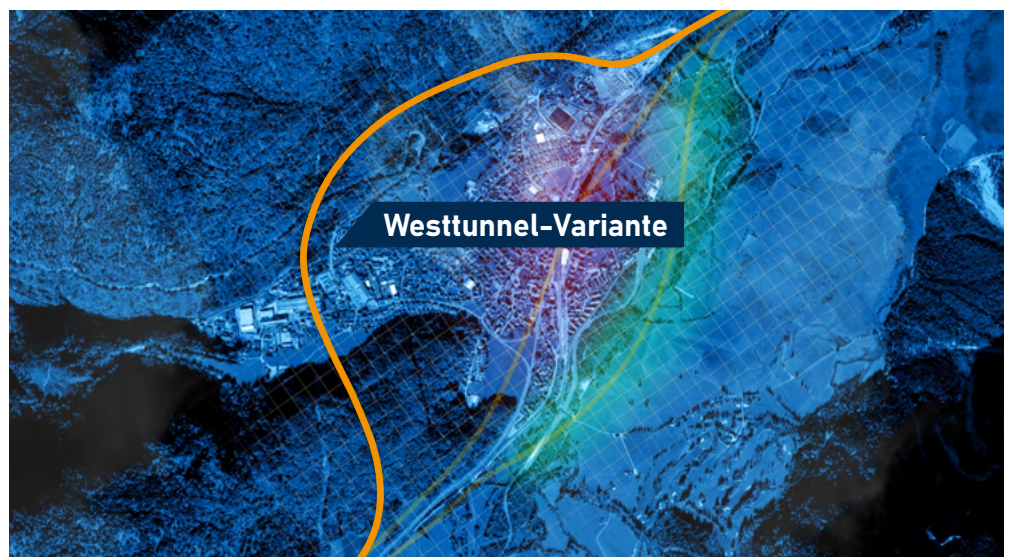
Die Trasse gelangt südlich von Oberau wieder an die Oberfläche und schließt an das bereits ausgebaute Teilstück der B 2 bei Farchant an. Hier befindet sich die neue Anschlussstelle Oberau-Süd, ein Halbanschluss mit Zufahrtsmöglichkeit in Richtung Garmisch-Partenkirchen und Ausfahrtsmöglichkeit in Richtung Oberau.



Ost-Variante für den  
Bau der Ortsumfahrung  
Oberau



Orstunnel-Variante für den  
Bau der Ortsumfahrung  
Oberau



Westtunnel-Variante für den  
Bau der Ortsumfahrung  
Oberau



## BAU: AB DURCH DEN BERG

Überprüfung der Achse nach Ausbruch  
der Kalotte in der westlichen Tunnelröhre

### Die Ortsumfahrung im Überblick

Bereits Ende 2011 begannen die Vorarbeiten zur Sanierung der ehemaligen Mülldeponie im Bereich der neuen Anschlussstelle Oberau-Nord. Eine erfolglose Bewerbung für die Winterspiele 2018 und eine zurückgezogene Bewerbung für die Winterspiele 2022 brachten das Projekt der Ortsumfahrung Oberau jedoch ins Stocken.

So starteten die vorbereitenden Maßnahmen zum Voreinschnitt für den Tunnel Oberau erst mit dem Spatenstich am 01. September 2015. Den Beginn der Hauptbauphasen läutete die Anschlägsfeier am 14. Januar 2016 ein. Nach fast zwei Jahren Vortrieb wurden die Tunnelröhren am 17. November bzw. am 19. Dezember 2017 durchgeschlagen. Dazu wurde sieben Tage die Woche rund um die Uhr gearbeitet.



Bis Ende 2020 erfolgten die Rohbauarbeiten im Tunnel sowie die Fertigstellung der Innenschalen, der Tunnelentwässerung und der Fahrbahn. Im Anschluss folgte der Einbau der Betriebs- und Verkehrstechnik. Parallel zum Tunnelbau erfolgte ab 2018 die Erstellung der für den Tunnelbetrieb erforderlichen Betriebsgebäude am Nord- und Südportal sowie der Streckenbau im Bereich der beiden neuen Anschlussstellen Oberau-Nord und Oberau-Süd und zur Anbindung an die bestehende B2.

Die Verkehrsfreigabe der Ortsumfahrung Oberau erfolgte am 26. Mai 2022 im Rahmen eines Festaktes mit Bürgerfest.



„Das Faszinierende beim Tunnelbau ist, an einem Punkt anzufangen und nach 3 Kilometern auf der anderen Seite des Berges an der richtigen Stelle rauszukommen. Nach jedem Tunnelabschlag wird vermessen und geprüft, ob die Achse dem Soll entspricht“

**Stephan Geuder**  
Leiter der Außenstelle Maisach der  
Autobahn Südbayern

01 + 02

Blick auf das Südportal des Tunnels Oberau mit Betriebsgebäude und auf die neue Brücke der Gemeindeverbindungsstraße.



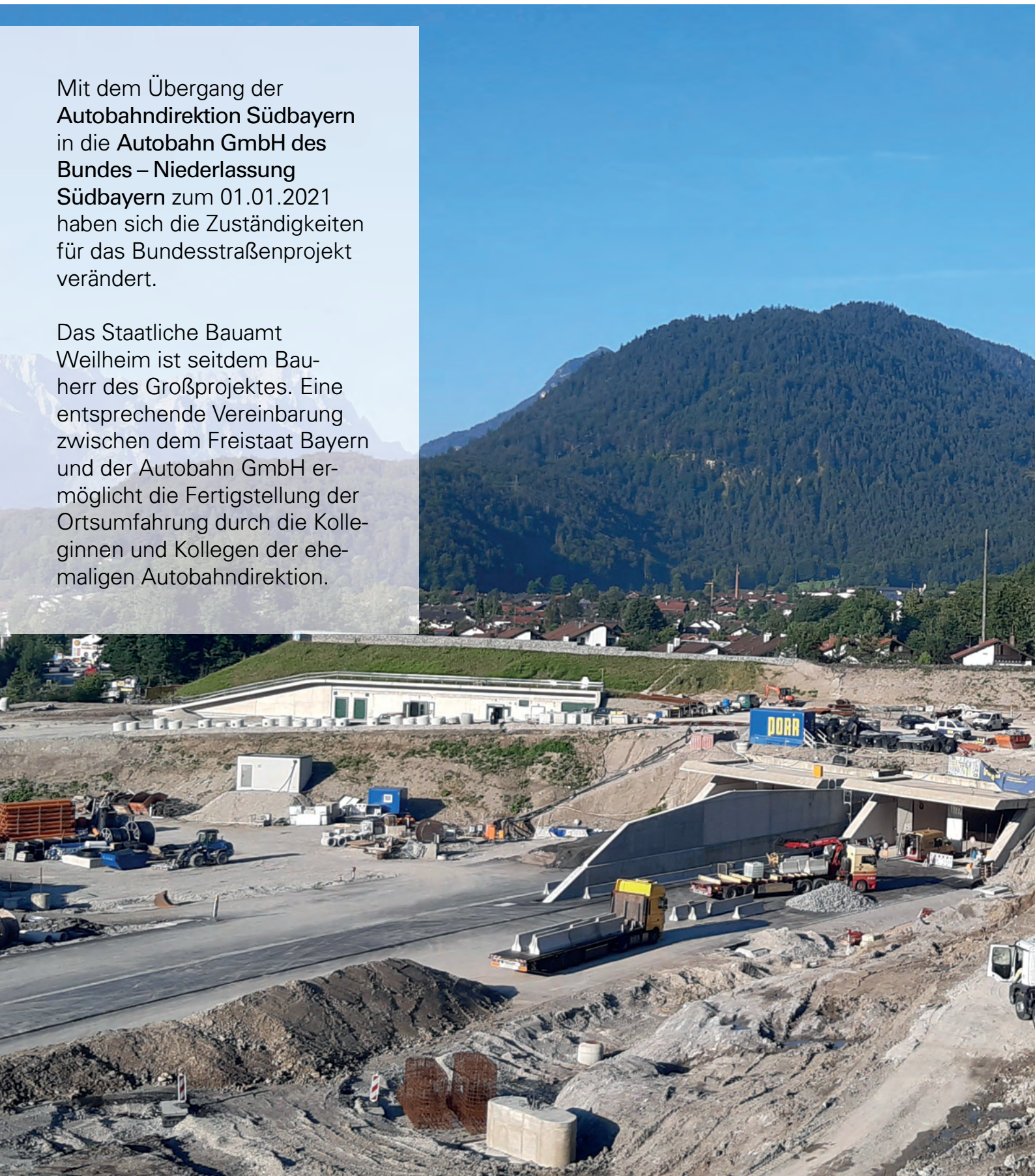
03

Blick auf das in offener Bauweise erstellte Nordportal des Tunnels



Mit dem Übergang der **Autobahndirektion Südbayern** in die **Autobahn GmbH des Bundes – Niederlassung Südbayern** zum 01.01.2021 haben sich die Zuständigkeiten für das Bundesstraßenprojekt verändert.

Das Staatliche Bauamt Weilheim ist seitdem Bauherr des Großprojektes. Eine entsprechende Vereinbarung zwischen dem Freistaat Bayern und der Autobahn GmbH ermöglicht die Fertigstellung der Ortsumfahrung durch die Kolleginnen und Kollegen der ehemaligen Autobahndirektion.





Vor dem Nordportal laufen die Arbeiten zur Fertigstellung der Stützwand zur Hangsicherung sowie der neuen Anschlussstelle Oberau-Nord.

## Das Herzstück: Tunnel Oberau

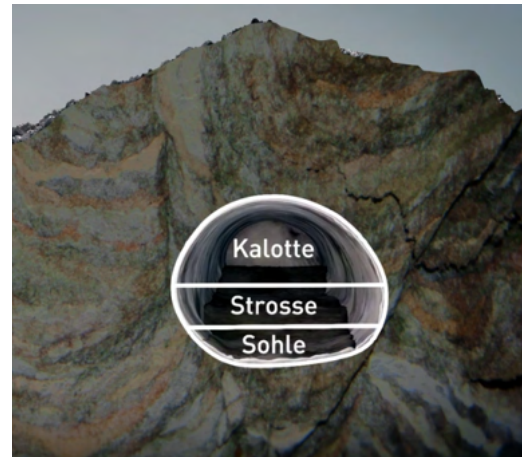
Das Herzstück der Ortsumfahrung Oberau ist der neu errichtete knapp 3 Kilometer lange, zweiröhrige Tunnel Oberau.

### Geologie

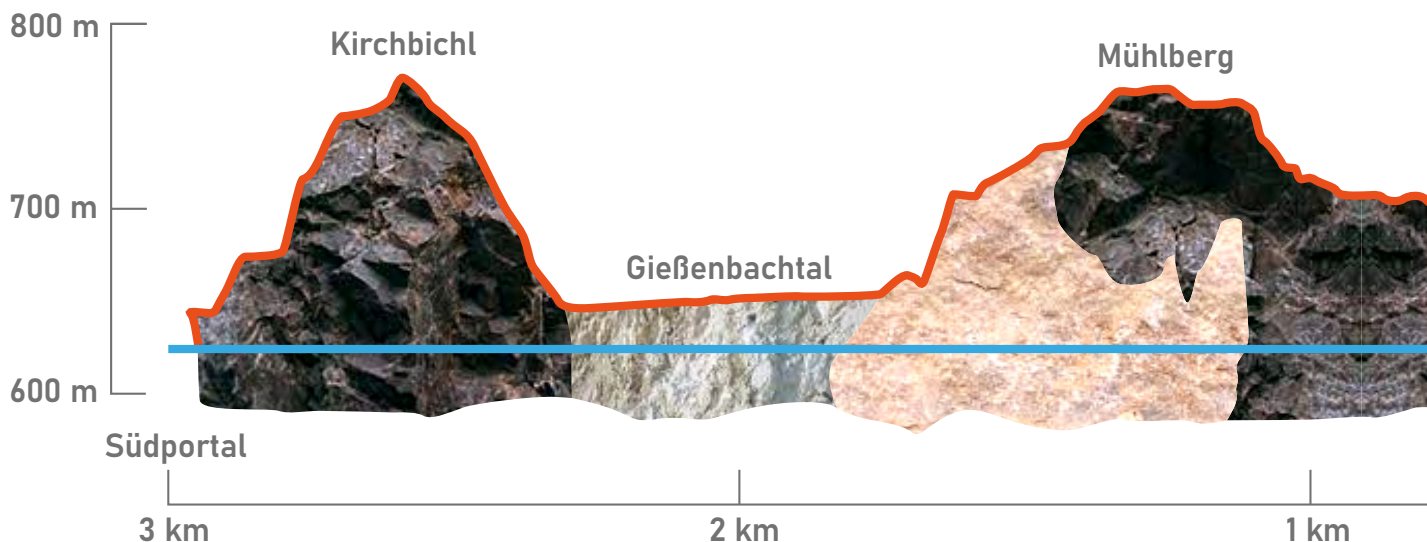
Zur Erkundung der Gebirgsverhältnisse wurden im Zuge der Tunnelplanung umfangreiche Gebirgsaufschlüsse erstellt. Die Randbedingungen im Hinblick auf Geo- und Hydrologie stellten sich sehr unterschiedlich dar. Die ersten 1,7 Kilometer verläuft der Tunnel unterhalb des Mühlbergs, unterquert dann das Gießenbachtal und führt nach rund 3 Kilometern hinter dem Kirchbichl wieder ans Tageslicht. Zahlreiche Probebohrungen im Vorfeld der Tunnelarbeiten wiesen im Bereich des Nordportals Lockergestein aus. Aus diesem Grund wurden die ersten ca. 140 Meter des Tunnels in offener Bauweise erstellt und weisen einen rechteckigen Querschnitt auf. Erst ab der anschließenden Festgesteinschicht aus massivem Dolomit, die in eine feste Kalksteinschicht und im Kirchbichl wiederum in Dolomit überging, erfolgte der Tunnelbau in bergmännischer Weise. Dies ist gut am charakteristischen Gewölbequerschnitt der beiden Tunnelröhren zu erkennen.

### Tunnelvortrieb

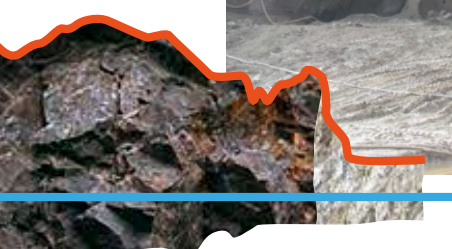
Der moderne Tunnelbau fordert das reibungslose Zusammenspiel von Geologie, Bautechnik und Baubetrieb auf kleinstem Raum. Hierbei ist höchste Konzentration von den Arbeitern und eine präzise Koordination der Maschinen gefragt. Um einen sicheren Tunnelvortrieb zu gewährleisten, erfolgte der Ausbruch der Röhre in drei Teilabschnitten. Zuerst wurde der obere Teil, die Kalotte, ausgebrochen. Es folgte mittig die Strosse und im letzten Teil dann die Sohle.



Ausbruch der Röhre in drei Teilabschnitten: Kalotte, Strosse, Sohle



Ein Ausbruchzyklus umfasste drei Arbeitsschritte. Als erstes erfolgte der Ausbruch mittels Bagger im Lockergestein oder durch Sprengungen im Festgestein. Im zweiten Schritt wurde das ausgebrochene Material geschuttert, d. h. aus dem Tunnel herausbefördert. Den dritten und letzten Schritt stellte das Sichern mittels Spritzbeton und die Durchführung weiterer stützender Maßnahmen, wie das Setzen von Ausbaubögen, Ankern und Spießsen dar. Zudem wurden Betonstahlmatten eingesetzt.



Nordportal

0 km



Dolomit



Lockergestein



Kalkstein

Gesteinszusammensetzung unterhalb von Kirchbichl, Gießenbachtal und Mühlberg

### Besonderheit: Hebungsinjektionen

Bei den Vortriebsarbeiten im Lockergestein des Gießenbachtals fand eine Auflockerung der umliegenden Bodenschichten statt. Dies führte aufgrund der geringen Überdeckung zwangsweise zu Setzungen an der Geländeoberfläche.

Zur Vermeidung von Schiefstellungen bzw. Schäden an den sich oberhalb der Tunnelröhren befindenden Gebäuden wurden sog. Hebungsinjektionen durchgeführt.

Dazu wurden seitlich der Gebäude bis zu 10 Meter tiefe Schächte erstellt und von dort aus horizontal und fächerförmig unter die betroffenen Gebäude eingebohr. Über die Injektionslanzen konnte so gezielt in mehreren Schritten Zementsuspension in den Boden eingepresst werden. Dadurch wurde der Boden nach oben verdrängt und eine Bodenhebung erzeugt.

Die Hebungsinjektionen wurden sowohl im Vorfeld als auch parallel zu den Vortriebsarbeiten des Tunnels durchgeführt.

Zur Überwachung der Auswirkungen des Tunnelvortriebs und zur gezielten Steuerung der Hebungsinjektionen erfolgte eine aufwändige messtechnische Überwachung der Geländeoberfläche.

### Besonderheit: Unbewehrte Innenschale

Der Tunnel Oberau gehört zu den ersten Tunnelbauwerken in Deutschland mit einer unbewehrten Innenschale in geologisch günstigen Bereichen.

Dadurch wird eine Einsparung von ca. 3.000 t Betonstahl erreicht.

BIS ZU  
**4 ABSCHLÄGE**  
ERFOLGTEN PRO TAG  
D.H. IM MITTEL ERFOLGTEN CA.  
**10 METER**  
VORTRIEBBLEITUNG PRO TAG



#### 01 (S.13)

Für den Tunnelvortrieb vorbereitet: Der gesicherte Voreinschnitt am Mühlberg.

#### 02 (S.13)

Voreinschnitt vollendet: Die Arbeiten zum Tunnelvortrieb können beginnen.

#### 03

Die drei Arbeitsschritte im Tunnelvortrieb: Der Ausbruch mittels Sprengung...



...das Schüttern bzw. Herausbefördern des Ausbruchmaterials mit Muldenkippern



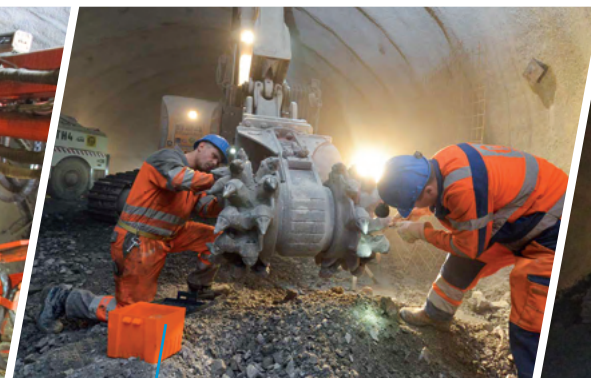
...und das Sichern durch den Einbau von Ausbaubögen,



...durch das Aufbringen von schnellhärtendem Spritzbeton



...und das Setzen von Ankern und Spießen.



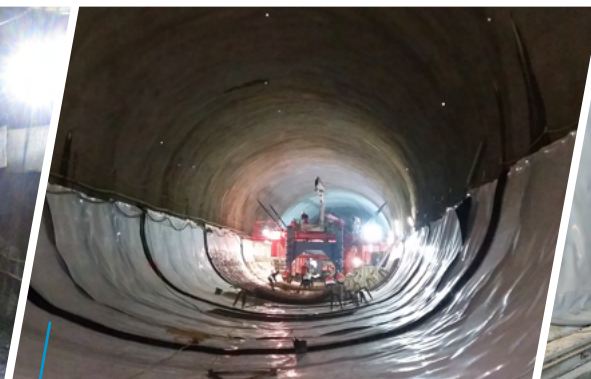
Vorbereitung der Felsfräse für Korrekturen am Ausbruchprofil nach dem Sprengen.



Der Vortrieb erfolgte je nach Gesteinsart mittels Sprengung oder Bagger.



Ausbruch der Strosse



In den geologisch ungünstigeren Lockergesteinstrecken erfolgte der Ausbau der Innenschale als bewehrtes und unten geschlossenes Profil mit Rundumabdichtung gegen drückendes Berg- und Grundwasser.



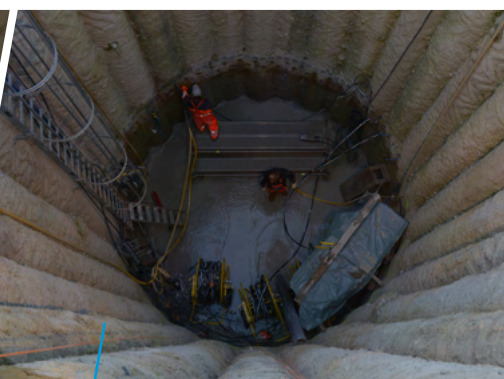
Die letzten Schritte im Tunnelbau: Herstellung der Betoninnenschale mit Hilfe eines Gewölbeschalwagens.



Auf den Tunnelbau folgt der Streckenbau mit dem Einbau der Betonfahrbahn.



Der Innenausbau der Tunnelröhre ist abgeschlossen. Es folgt der Einbau der Betriebstechnik.



Hebungsinjektion: Blick in den rund 10 Meter tiefen Injektionsschacht.



Aufbau einer digitalen Verkehrszeichenbrücke vor der Anschlussstelle Oberau - Nord.

## Ein Tunnel voll Technik

Mit der Verkehrsfreigabe geht die Ortsumfahrung in die Hände unserer Kolleginnen und Kollegen des Betriebsdienstes über. Die Straßenmeisterei Oberau ist für die Überwachung und Unterhaltung des Straßenzustandes verantwortlich. Diese Verantwortlichkeit geht aber weit über die reine Kontrolle der Strecke auf Schlaglöcher hinaus. Es werden alle Leistungen erbracht, die Ihnen als Verkehrsteilnehmer eine sichere Nutzung der Straßen ermöglichen.



## DIE KOLLEGINNEN UND KOLLEGEN IM STRASSENBETRIEBSDIENST...

- \_\_\_ fahren täglich die Strecke ab und inspizieren diese auf mögliche Schadstellen im Bereich der Fahrbahn oder der Tunnelwände.
- \_\_\_ kontrollieren, warten und reparieren Verkehrszeichen und Schutzrichtungen vor und im Tunnel.
- \_\_\_ reinigen die Fahrbahn, z. B. nach Unfällen von ausgelaufenen Betriebsstoffen und Fahrzeugteilen.
- \_\_\_ leisten noch vieles mehr.

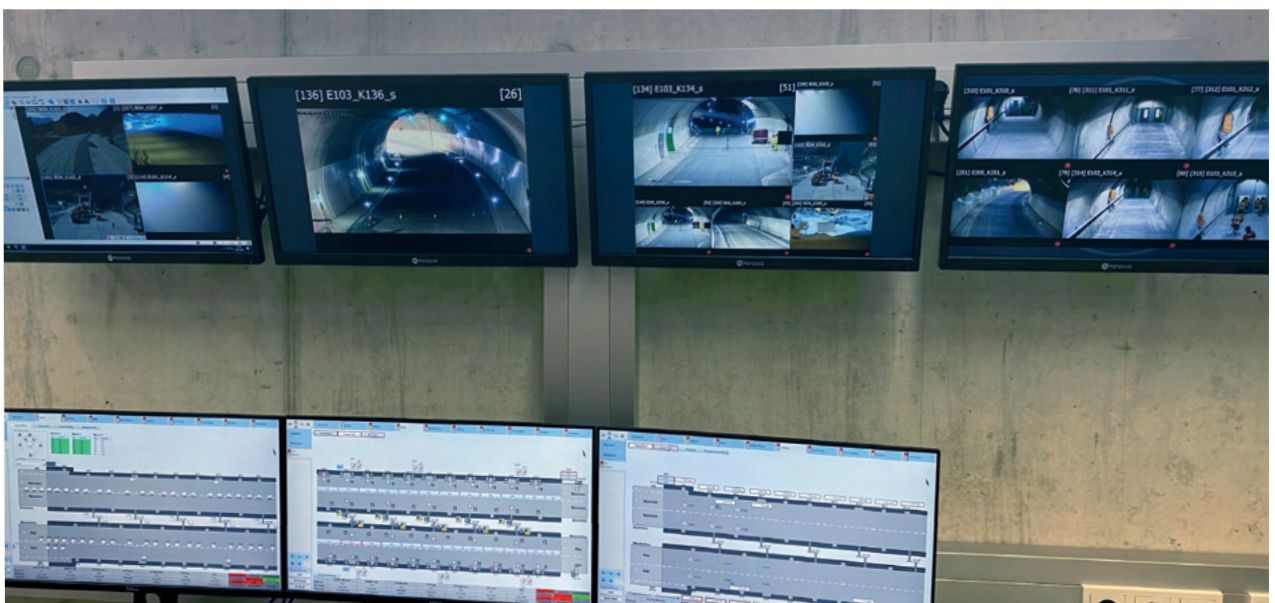


„Unsere Straßenmeisterei Oberau ist unter anderem mit ihren Tunnelelektrikern gut gerüstet, um den Tunnel Oberau sowie auch den Tunnel Farchant zu betreiben und in einem sicheren Zustand zu halten.“

Stefan Scheckinger  
Leiter des Staatlichen Bauamtes  
Weilheim

Unterstützt wird der Straßenbetriebsdienst durch die Kollegen in der Verkehrs- und Betriebszentrale in München-Freimann. Dort steuern und überwachen 36 Verkehrs- und Betriebsoperatoren das Verkehrsgeschehen im Vorlauf des Tunnels sowie im Tunnel Oberau.

Mit Hilfe von Kameras sowie Sensoren und Messgeräten kontrollieren sie den Verkehrsfluss von 27 Tunneln auf Autobahnen, Bundes- und Kommunalstraßen und passen die LED-Verkehrszeichen entsprechend an. Im 24/7-Einsatz wird durch ihren Einsatz die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer im Tunnel erhöht.



Zahlreiche Videokameras überwachen das Verkehrsgeschehen innerhalb des Tunnels und senden Live-Bilder an die Tunneloperatoren.

- **Geschwindigkeitsbegrenzungen** senken gerade bei hohem Verkehrsaufkommen das Unfallrisiko.
- **Blockabfertigungen** ermöglichen bei hohem Verkehrsaufkommen, ein Stauende im Tunnel zu vermeiden und beugen so Auffahrunfällen im Tunnel vor.

Welche weiteren Sicherheitsmaßnahmen kommen zum Einsatz?

- Laut der EU-Tunnelrichtlinie und der Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT) müssen in Straßentunneln alle vier Jahre **Vollübungen der zugeordneten Feuerwehren und Rettungsdienste** stattfinden. Die Premieren-Übung für die Freiwilligen Feuerwehren Oberau und Farchant fand am 07. Mai 2022 statt.
- Die **Tunnelbeleuchtung** sorgt für ausreichende Sichtverhältnisse zu jeder Tages- und Nachtzeit. Im Bereich der Tunnelportale passt sich die Beleuchtung automatisch den äußeren Lichtverhältnissen an, um das menschliche Auge im Übergangsbereich nicht „blind“ werden zu lassen. Im Gefahrenfall fährt die Beleuchtung automatisch auf die hellste Stufe hoch.



01



02



03

01

Insgesamt 10 Notausgänge hat der Tunnel Oberau. Die Wegweisung entlang der Tunnelwand weist den jeweils kürzesten Weg.

02

Durch die umlaufende leuchtend grüne Markierung sind die Notausgänge in die benachbarte Tunnelröhre gut erkennbar. Besonderheit: Im Gefahrenfall sind fünf Fluchttüren sogar durch Feuerwehrfahrzeuge befahrbar.

03

Insgesamt 42 Notrufrkabinen mit Feuerlöscher sind in beiden Tunnelröhren verbaut.



Eindruck einer  
Feuerwehrlösung im Tunnel

# BETRIEBS- UND SICHERHEITSEINRICHTUNGEN IN TUNNELN



„Der Tunnel Oberau verläuft bis zu 120 Meter unter der Oberfläche. Damit möglichst wenig passiert, wenn doch einmal etwas passiert, kommen innerhalb des Tunnels die neuesten Sicherheitsstandards und beste Technik zu Einsatz.“

**Anton Nahrhaft**  
Teamleiter C41 Tunneltechnik der  
Autobahn Südbayern



## PANNENBUCHTEN UND NOTGEHWEGE

Die in regelmäßigen Abständen am rechten Fahrbahnrand angeordneten Pannenbuchten, ermöglichen den Verkehrsteilnehmern einen Nothalt im Tunnel. Jede Pannenbucht ist mit einer Notrufstation ausgestattet.

Ist ein Nothalt außerhalb einer Pannenbucht unvermeidbar, können sich die Verkehrsteilnehmer auf ca. 1 Meter breiten Notgehwegen zur nächsten Notrufokabine bzw. zum nächsten Notausgang bewegen.



## ZUSÄTZLICHE MASSNAHMEN

- Lückenlose Videoüberwachung des Verkehrsraums durch die Verkehrs- und Betriebszentrale
- Lautsprecheranlagen zur Weitergabe von Anweisungen der Rettungskräfte an die Verkehrsteilnehmer im Tunnel
- Antennenkabel für Radioempfang: Auf das Einschalten des Radios wird vor der Einfahrt in den Tunnel durch Schilder hingewiesen.
- Selbstleuchtende Markierungselemente
- Orientierungsbeleuchtung im Brandfall



## BELÜFTUNG

Die Be- und Entlüftungsanlagen führen die Abgase aus den Tunnelröhren ab bzw. verdünnen diese und sorgen so für eine ausreichende, konstante Frischluftversorgung bei der Durchfahrt. Im Brandfall führen die Lüftungssysteme auch Wärme und Rauch aus dem Tunnel ab.



## NOTRUFKABINEN ALLE 150 METER

In den Notrufofkabinen können rund um die Uhr Unfälle, Autopannen oder sonstige Gefahren gemeldet werden. Die Kabinen sind zusätzlich mit Feuerlöschern und Feuermeldern ausgestattet.



**NOTRUFKABINEN BEVORZUGEN!**  
Per Mobiltelefon abgesetzte Notrufe erschweren die Ortung und verzögern die Hilfeleistung.



## LÖSCHEINRICHTUNGEN

Für kleinere Brände stehen in den Notrufofkabinen alle 150 Meter Handfeuerlöschers zur Verfügung. Ergänzt werden die Löscheinrichtungen durch eingebaute Löschwasserleitungen und Hydranten, jeweils an den Tunnelportalen sowie an den Notrufofkabinen.



## NOTAUSGÄNGE ALLE 300 METER

Im Brand- bzw. Notfall steht die Selbstrettung der Verkehrsteilnehmer an erster Stelle. Die barrierefreien Fluchtwege sind mit selbstleuchtenden Rettungszeichen gekennzeichnet; Notausgänge sind klar durch große grüne Türen erkennbar und ermöglichen eine sichere Flucht aus der Tunnelröhre.



## AUTOMATISCHE BRANDMELDEANLAGE

Grundsätzlich sind alle Tunnel mit einer manuellen als auch mit einer automatischen Brandmeldeanlage ausgerüstet. Bei Auslösung der Sensoren erfolgt unmittelbar ein akustisches und optisches Signal für die Verkehrsteilnehmer und die Videoüberwachung richtet sich automatisch auf den Gefahrenbereich aus. Zusätzlich wird die Brandlüftung aktiviert und die örtlichen Feuerwehren, Polizei und Rettungsdienste alarmiert.

## Richtiges Verhalten im Tunnel

Auch in Tunneln können – wie auf allen anderen Straßen auch – Unfälle passieren oder Gefahrensituationen entstehen. Wichtig ist dann, schnell und vor allem richtig zu reagieren, um sich selbst und andere in Sicherheit bringen zu können. Denn: Bis zum Eintreffen der Rettungskräfte können bis zu 10 wertvolle Minuten vergehen.



### VOR DER EINFAHRT

- Abblendlicht einschalten
- Radiosender mit Verkehrsfunk einschalten
- Ampeln und Verkehrszeichen beachten
- Ggf. Sonnenbrille abnehmen



### IM TUNNEL

- Zulässige Höchstgeschwindigkeit beachten
- Sicherheitsabstand einhalten
- Verkehrszeichen beachten
- Am rechten Fahrbahnrand orientieren
- Nicht anhalten, außer es liegt ein Notfall vor.



### STAU IM TUNNEL

- Beim Auffahren auf das Stauende: Warnblinker einschalten
- Rettungsgasse bilden
- (Rangier-) Abstand zum vorderen Fahrzeug halten
- Motor abschalten bei längerem Stillstand
- Rundfunk- und Lautsprecherdurchsagen beachten und befolgen



### UNFALL IM TUNNEL

- An allen am Unfall beteiligten Fahrzeugen: Warnblinker einschalten
- Nach Möglichkeit die Fahrzeuge in einer Pannenbucht (oder am rechten Fahrbahnrand) abstellen.
- Motor abstellen, Zündschlüssel steckenlassen!
- Unfallstelle absichern: Warndreieck aufstellen!
- Notruf über Notrufofene absetzen!
- Bei Bedarf: Erste Hilfe leisten!



### FAHRZEUGPANNE IM TUNNEL

- Am Pannenzug: Warnblinker einschalten
- Nach Möglichkeit in einer Pannenbucht (oder am rechten Fahrbahnrand) halten
- Motor abstellen, Zündschlüssel steckenlassen!
- Warndreieck aufstellen!
- Panne über Notrufofene melden



### FEUER IM EIGENEN FAHRZEUG

- Warnblinker einschalten
- Nach Möglichkeit aus dem Tunnel herausfahren; ansonsten in einer Pannenbucht (oder am rechten Fahrbahnrand) abstellen.
- Motor abstellen, Zündschlüssel steckenlassen!
- Manuellen Feuermelder an der Notrufofene auslösen!
- Warndreieck aufstellen
- Kleinere Brände mit dem Handfeuerlöscher der Notrufofene nach Möglichkeit selbst löschen.
- Größere Brände: Den Tunnel schnellstmöglich über einen Notausgang verlassen.



### FEUER IM FREMDEN FAHRZEUG

- Warnblinker einschalten
- Mit dem eigenen Fahrzeug Sicherheitsabstand einhalten
- Nach Möglichkeit aus dem Tunnel herausfahren; ansonsten in einer Pannenbucht (oder am rechten Fahrbahnrand) abstellen.
- Motor abstellen, Zündschlüssel steckenlassen!
- Manuellen Feuermelder an der Notrufofene auslösen!
- Warndreieck aufstellen
- Kleinere Brände mit dem Handfeuerlöscher der Notrufofene nach Möglichkeit selbst löschen.
- Größere Brände: Den Tunnel schnellstmöglich über einen Notausgang verlassen.
- Ggf. anderen Verkehrsteilnehmern beim Verlassen des Tunnels helfen.



**GRUNDSÄTZLICH GILT: RETTEN SIE IHR LEBEN! FAHRZEUGE SIND ERSETZBAR!**



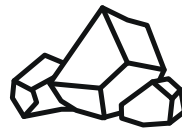
# UNSERE ZAHLEN & FAKTEN

Gesamtansicht des Tunnelbauprojektes  
Oberau

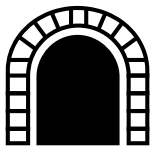
Es heißt, der Tunnelbau sei die Königsdisziplin des Ingenieurbaus.  
Die folgenden Zahlen und Fakten sprechen für sich...



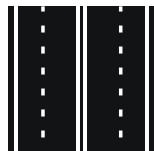
GESAMTKOSTEN: RUND  
**260 Mio** EURO



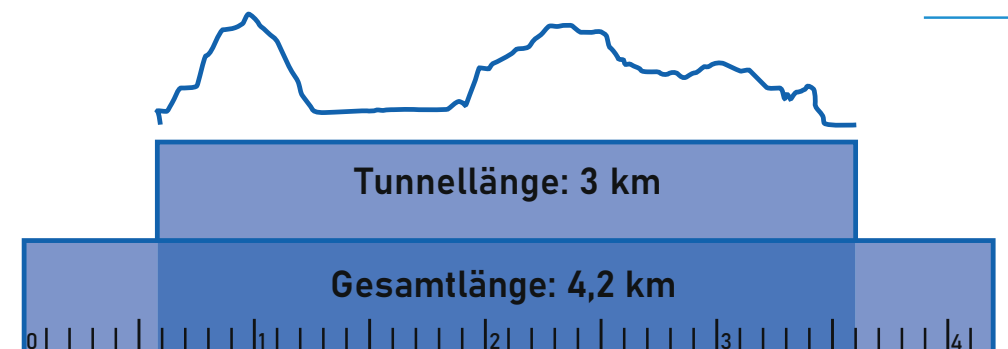
AUSGEBROCHENES GESTEIN  
ca. **1,6 Mio** Tonnen



Fahrbahnbreite  
IM TUNNEL  
**7,5 m**



QUERSCHNITT  
**2-bahnig** Je 2 Fahrstreifen pro  
FAHRTRICHTUNG



Der Tunnel verläuft bis  
zu **120 m**  
UNTER DER ERDE

PROJEKTDAUER: 01. SEPTEMBER 2015 – 26. MAI 2022

## WÄHREND DES TUNNELVORTRIEBES WURDEN TÄGLICH....

- \_\_\_ 90 m<sup>3</sup> Spritzbeton aufgebracht
- \_\_\_ 3 t Stahl eingebaut
- \_\_\_ 4.000 t ausgebrochenes Gestein abtransportiert
- \_\_\_ 2,3 t Sprengstoff gezündet
- \_\_\_ 40.000 l Wasser verbraucht.

Die für den Abtransport des ausgebrochenen Gesteins eingesetzten Muldenkipper hatten jeweils eine Ladekapazität von 50 t.

## EIN TUNNEL VOLL TECHNIK

- \_\_\_ Notausgänge: 10 Stück
- \_\_\_ Notrufkabinen: 42 Stück
- \_\_\_ Strahlventilatoren: 24 Stück
- \_\_\_ Betriebsgebäude: 2  
(Jeweils ein Betriebsgebäude am Nord- und Südportal)
- \_\_\_ 470 km Kabel
- \_\_\_ 360 Schaltschränke für die energietechnische, datentechnische und elektrische Anbindung
- \_\_\_ 520 LED-Deckenleuchten im Bereich der Tunnelportale
- \_\_\_ 980 LED-Deckenleuchten für die Durchfahrtsbeleuchtung im Tunnel
- \_\_\_ Ca. 10.000 Rohdatenpunkte weist die Sensorik innerhalb des Tunnels auf

Spatenstich

01.09.

2015

Anschlag der Tunnelröhren

14.01.

2016

Durchschlag der Tunnelröhren

17.11.  
19.12.

2017

Beginn der Streckenbauarbeiten für die neuen Anschlussstellen im Norden sowie Süden

APRIL

2018

Fertigstellung des Tunnelrohbaus inkl. der Betonfahrbahn

MAI

2019

Beginn des Einbaus der Verkehrs- und Betriebstechnik

MAI

2020

2021

Verkehrsfreigabe

26.05.

2022



Vorbereitung zum Ausbruch der Strosse.



In geologisch ungünstigen Verhältnissen erfolgte die Bewehrung der Innenschale.



Die Röhre ist vorbereitet für die Betonage der Tunnelinnenschale



Der Gewölbeschalwagen steht am Nordportal für die Betonage des Tunnelgewölbes bereit.

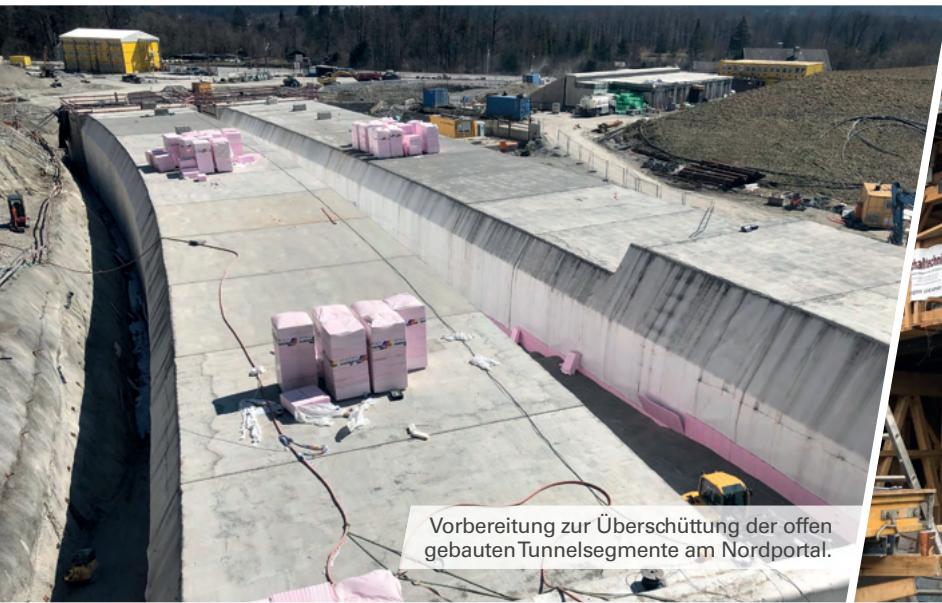


Kurze Wege: Für die Ausbruch- und Rohbauarbeiten wurde im Bereich des Nordportals eine mobile Betonmischanlage errichtet.



Fertigstellung der Notgehwege





Vorbereitung zur Überschüttung der offen gebauten Tunnelsegmente am Nordportal.



Vorbereitung des Schalungsgerüsts zur Herstellung des südlichen Tunnelportals.



Der Voreinschnitt im Mühlberg wird mit Spritzbeton und Anker gesichert.



Beginn des Tunnelvortriebs: Anschlagsfeier am 14. Januar 2016 mit Tunnelpatin Magdalena Neuner.



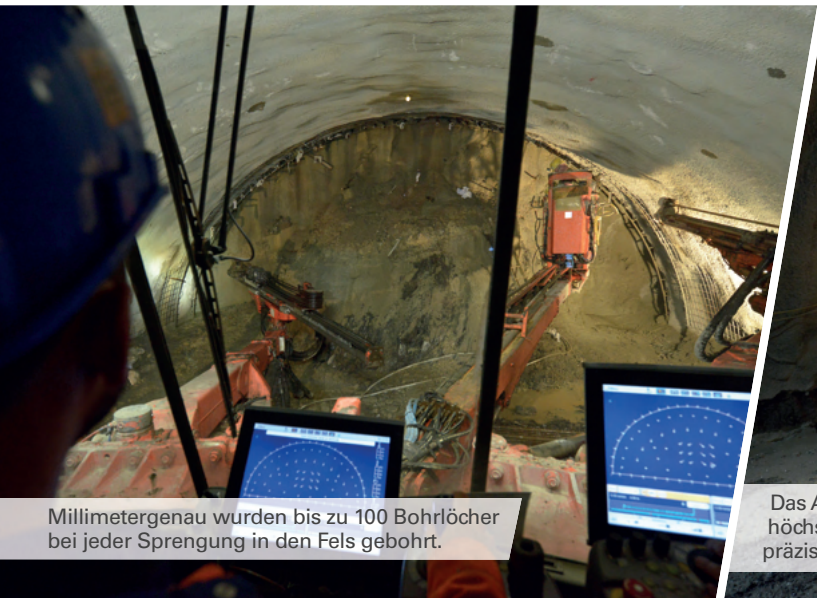
Fertigstellung des Voreinschnitts für beide Tunnelröhren



Faszination Tunnelbau



Nach jeder Sprengung wurde der Tunnel zur Beseitigung des Sprengstaubes und der Sprenggase mit Hilfe von Turbinen belüftet



Millimetergenau wurden bis zu 100 Bohrlöcher bei jeder Sprengung in den Fels gebohrt.



Das Arbeiten auf engstem Raum erforderte höchste Konzentration der Arbeiter und präzise Koordination der Maschinen



Schalungsgerüst zur Herstellung des südlichen Tunnelportals



Offene Bauweise und daher rechteckiger Querschnitt des Tunnels im Bereich des Nordportals



Herstellung der Lüftungstrennwand am Nordportal



Ausbruch der Strosse mittels Baggern.



Die ungünstigen geologischen Verhältnisse in den Loisachauen erforderten aufwändige Bodenverbesserungsmaßnahmen bevor die eigentlichen Straßen-dämme geschüttet werden konnten.





Blick auf das Südportal



Blick auf die neue Brücke der verlegten Gemeindeverbindungsstraße zwischen Oberau und Farchant



Blick aus der Tunnelröhre in Fahrtrichtung GAP



Offene Bauweise: Beginn der Arbeiten zum Bau des Nordportals



Blick auf das Nordportal



Aufbau der Höhenkontrollanlage bei Eschenlohe



LED-Leuchten der Einfahrts- und Durchfahrtsbeleuchtung



470 km Kabel sind im Tunnel verbaut



## „Jedem Ende wohnt ein Anfang inne.“

(Hermann Hesse)

### B 2 ESCHENLOHE – OBERAU-NORD MIT AUERBERGTUNNEL

- Gesamtbauzeit: August 2021 – Ende 2028
- Gesamtlänge: 3,8 Kilometer; davon 1,9 Kilometer Tunnel
- Mehr Infos: <https://www.autobahn.de/b2neu-auerbergtunnel>

#### 01

Anton Kölbl, Bürgermeister der Gemeinde Eschenlohe, Verkehrsminister a.D. Andreas Scheuer, Alexander Dobrindt, MdB, und Michael Kordon, Direktor der Autobahn Südbayern beim gemeinsamen Spatenstich zum Projektbeginn „B 2 Eschenlohe – Oberau-Nord mit Auerbergtunnel“.

#### 02

Impression des Spatenstichs zum Auerbergtunnel.





Staatliches Bauamt Weilheim  
<https://www.stbawm.bayern.de/>

Die Autobahn GmbH des Bundes – Niederlassung Südbayern  
<https://www.autobahn.de/suedbayern/>

