

## Fragen zum Starnberger B2 Tunnel

Starnberg, 25.11.2022

**Anke Henniger**  
Ortsvorsitzende  
Stadträtin

[anke.henniger@fdp-starnberg.de](mailto:anke.henniger@fdp-starnberg.de)

**Stefan W. Zeil**  
Ortsvorsitzender

[stefan.zeil@fdp-starnberg.de](mailto:stefan.zeil@fdp-starnberg.de)

*Schon in den in den 1950er Jahren setzte sich die FDP im Starnberger Stadtrat mit der Thematik der „Umleitung der Bundesstraße 2 (Olympiastraße) als eines der lebenswichtigsten Probleme der Stadt“ auseinander. Das Thema ist leider immer noch aktuell. Am 30.11.2022 befasst sich der Starnberger Stadtrat in einer Sondersitzung mit dem B2 Tunnel.*

*Der Starnberger B2 Tunnel ist sicherlich eines der umstrittensten Themen in der Starnberger Kommunalpolitik. Um für Transparenz zu sorgen, und eine objektive Einschätzung des Tunnels und dessen Auswirkungen auf Starnberg, die Menschen und die Umwelt zu erlangen, hat die FDP Starnberg einen Fragenkatalog erstellt, der die Tatsachen in den Vordergrund stellt.*

*Alle Starnbergerinnen und Starnberger waren aufgerufen Ihre Fragen zum B2 Tunnel (etwa zu Kosten und Zeitplan) an die FDP Starnberg einzureichen.*

*Der Fragenkatalog wurde im Kommunalpolitischen Forum des FDP-Ortsverbandes am 07. November 2022 öffentlich diskutiert.*

*Der FDP-Ortsvorstand hat am 22.11.2022 diesen Fragenkatalog beschlossen und legt diesen nun der Stadt Starnberg (und weiteren relevanten Stellen) zur vollständigen Beantwortung vor.*

*Weiterhin gilt: Nutzen Sie gerne unser Tool unter [www.tunnelstarnberg.de](http://www.tunnelstarnberg.de) um uns Ihre Frage mitzuteilen. Alternativ können Sie uns Ihre Frage auch per E-mail an [tunnel@fdp-starnberg.de](mailto:tunnel@fdp-starnberg.de) senden.*

### Der Fragenkatalog gliedert sich in folgende Themenbereiche:

<b>A.</b>	<b>Fragen an das Staatliche Bauamt Weilheim</b>	<b>2</b>
A.1.	Planfeststellung und Planänderungsverfahren	2
A.2.	Bau	3
A.3.	Umwelt	5
A.4.	Verkehr und Verkehrsbelastung	8
<b>B.</b>	<b>Fragen an die Stadt Starnberg</b>	<b>11</b>
B.1.	Kosten für die Stadt und die Anwohner des Starnberger Sees	11
B.2.	Bestehende Westumfahrung	13
B.3.	Folgen für die Stadt Starnberg	14

## A. Fragen an das Staatliche Bauamt Weilheim

### A.1. Planfeststellung und Planänderungsverfahren

A.1.1. Der Tunnel wurde 2008 planfestgestellt. Er ist seit 2018 im Bau. Wann wird voraussichtlich der Tunnel fertiggestellt?

A.1.2. Aktuell wird eine Planänderung erstellt. Wann ist diese Planänderung abgeschlossen?

A.1.3. Seit wann ist bekannt, dass weitere Düker (insbesondere am Almeidaweg) benötigt werden und damit die Planänderung notwendig wurde?

A.1.4. Wie wird die Vermischung der verschiedenen horizontalen Grundwasserschichten beim Bau der Düker vermieden?

A.1.5. Ist bereits eine zweite Planänderung in Vorbereitung?

A.1.6. Gibt es hydrogeologische Gutachten aufgrund zahlreicher Probebohrungen, die bereits vor zehn Jahren stattgefunden haben? Warum finden im Jahr 2022 weitere Bohrungen statt?

A.1.7. Warum wurde die Bezeichnung „Entlastungstunnel“ durch „Tunnel“ ersetzt?

A.1.8. Beinhalten die aktuellen Kosten von 320 Millionen Euro schon aktuelle Planänderungen wie die zusätzlichen Düker und die Änderungen im Brandschutz, obwohl das Planänderungsverfahren noch nicht abgeschlossen ist?

A.1.9. Sind alle Fragen des Wasserwirtschaftsamtes zu der aktuellen Planänderung vollständig und zufriedenstellend beantwortet?

A.1.10. In den Jahren seit Planfeststellung ist der Tunnel um ein Vielfaches teurer geworden als ursprünglich angedacht. Dies beeinflusst das Nutzen-Kosten-Verhältnis auf der Kostenseite. Zudem hat sich die Verkehrsbelastung der B2 durch die kürzlich fertiggestellte Westumfahrung verringert, was den Nutzen des Tunnels reduziert. Wann wird das Nutzen-Kosten-Verhältnis neu berechnet, um den Entscheidungsträgern aussagekräftige, aktuelle Zahlen zu liefern?

## A.2. Bau

A.2.1. Warum beginnt der Tunnel im Norden nicht vor der ersten Ampel auf der B2?

A.2.2. Warum beginnt der Tunnel nicht in Percha und endet am Maxhof?

A.2.3. Wozu werden fünf Düker benötigt?

A.2.4. Welche Abmessungen hat der größte Dücker?

A.2.5. Wie lange dauert der Bau der Düker?

A.2.6. Wie lange dauert die Fertigung des Tunnelbohrers?

A.2.7. Der Bau der Tunnelröhre kann erst nach dem erfolgreichen Bau und Feststellung der Funktionstüchtigkeit (Abnahme durch Wasserwirtschaftsamt) der Düker erfolgen. Wie lange dauert der Bau des eigentlichen Tunnels?

A.2.8. Mit den Vorbereitungsarbeiten wurde 2018 begonnen. Wann soll der eigentliche Tunnelbau beginnen?

A.2.9. Welche einröhrigen Tunnel ohne Fluchtstollen dieser Länge sind noch in Deutschland im Bau oder in der Planung?

A.2.10. Was bedeutet Selbstrettung in Bezug auf Personen mit Behinderungen oder Mütter mit Kleinkindern?

- A.2.11. Wie lang ist die größte Entfernung zu einer Fluchttür?
- A.2.12. Bei der zweiten S-Bahn-Stammstrecke in München wurde die Rettung über Schächte verworfen und eine Rettungsröhre geplant. Warum ist dies beim Tunnel in Starnberg anders?
- A.2.13. Bei einem Frontalzusammenstoß zweier Verkehrsteilnehmer in dem einröhrigen Tunnel ist lt. Gutachten (2018) der „International Fire Academy (IFA) sofort der gesamte Tunnel blockiert. Die Feuerwehr kann dadurch mit ihren Rettungsfahrzeugen, Brandlöschgeräten, etc. nicht mehr an die Unfallstelle gelangen.  
Wie viele Frontalzusammenstöße gab es auf der B2 im Landkreis Starnberg in den letzten 10 Jahren?
- A.2.14. Zur Zeit der Planfeststellung 2008 waren Elektroautos noch nicht so verbreitet wie heute und in Zukunft. Inwieweit wurden und werden Brände von Elektroautos im aktuellen Planänderungsverfahren berücksichtigt?
- A.2.15. Der tiefste Punkt des Tunnels in der Tunnelmitte liegt bei 40m unter der Erdoberfläche. In Saulgrub, 70km entfernt von Starnberg, ist im Mai 2022 bei einem Starkregen eine Unterführung der B23 um über 8m überflutet worden, es gab einen Toten.  
Sind die Abwassersysteme des Tunnels für die vermehrt auftretenden Starkregen entsprechend dimensioniert, damit der Tunnel nicht am tiefsten Punkt vollläuft?

### A.3. Umwelt

- A.3.1. Auf der Von-der-Tann Straße, Augustenstraße, Vordermühlstraße und Hanfelder Straße rechnet das staatliche Bauamt Weilheim mit 15 Schwerlast-LKW/h für bis zu vier Jahre, an sechs Tagen der Woche, von 7:00 Uhr morgens bis 20:00 Uhr abends. Dies ist der Stand 2019.  
Wird sich die Verkehrsbelastung durch den größeren Bauaufwand des Tunnels für die Anwohner nochmals erhöhen? Wenn ja, wie genau?
- A.3.2. Das staatliche Bauamt Weilheim rechnet mit ca. 30.000 LKW-Fahrten zum Abtransport des Erdreiches. Dies ist der Stand 2019. Inzwischen sind drei weitere Düker geplant.  
Wird sich dadurch die Verkehrsbelastung für die Anwohner nochmals erhöhen? Wenn ja, wie genau?
- A.3.3. Die Herstellung einer Tonne Zement ist in Deutschland mit CO<sub>2</sub>-Emissionen von rund 600 kg verbunden (Verein Deutscher Zementwerke e.V.).  
Wieviel Tonnen Zement werden im Tunnel inkl. der fünf Düker und dem Lüftungsbauwerk verbaut?
- A.3.4. Beim Bau des B2 Tunnels - auch in den notwendigen oder gewünschten Betriebsanlagen im Umfeld - werden x Tonnen Beton verarbeitet, die zu unerwünschten und schädlichen x Tonnen CO<sub>2</sub> (Treibhausgas) führen werden.  
Wie wird diese schädliche Wirkung bei der Berechnung des Kosten-Nutzen-Faktors für den B2-Tunnel berücksichtigt?
- A.3.5. Zwischen Waldkreuzung und B2 Tunnel müssen ca. 140m Höhenmeter überwunden werden.  
Wieviel CO<sub>2</sub> wird durch den Abstieg in den Tunnel und den Aufstieg zum Autobahndreieck Starnberg und umgekehrt jährlich zusätzlich ausgestoßen (im Vergleich zu einer ebenerdigen Nordumfahrung)?

- A.3.6. Wieviel Treibstoff wird durch den Abstieg in den Tunnel und den Aufstieg zum Autobahndreieck Starnberg und umgekehrt jährlich zusätzlich verbraucht (im Vergleich zu einer ebenerdigen Nordumfahrung)?
- A.3.7. Die seit 1881 bestehende Fischzucht der Bayerischen Landesanstalt für Landwirtschaft dient der Erhaltung des artenreichen und gesunden Fischbestandes des Starnberger Sees. Sie wird durch sieben Quellen der unterirdischen Grundwasserströme gespeist. Die Grundwasserströme werden durch den Tunnel jedoch stark beeinträchtigt. Um dem entgegenzuwirken, plant das staatliche Bauamt Weilheim hier ein großes Dükerbauwerk. Jedoch erst nach Inbetriebnahme des Dükers kann festgestellt werden, ob die Grundwasserströme wieder ihren natürlichen Lauf nehmen und die Fischzucht nicht zerstört wird. Besteht das Risiko, dass der Fischzucht durch diese Maßnahmen ihre Lebensgrundlage entzogen wird?
- A.3.8. Sieht das Wasserwirtschaftsamt, zuständig u.a. für Grundwasser, die Existenz der Fischzucht durch das umgeleitete Grundwasser bedroht?
- A.3.9. Ist die Problematik der Erhaltung der Fischzucht ein Grund, warum das Planänderungsverfahren noch nicht abgeschlossen ist?
- A.3.10. Warum sind aktuell wieder zahlreiche Grundwasserbohrungen im Bereich nahe der Fischzucht geplant?
- A.3.11. Wieviel KW/h verbraucht der Tunnel pro Jahr für Licht, Pumpen, Belüftung usw.?

- A.3.12. Der Tunnel benötigt angeblich ein teures und aufwändiges Lüftungsbauwerk am Schlossberg, welches in fortgeschrittener Planungsphase dazukam, da sonst bei der ursprünglich geplanten Tunneleröffnung im Jahre 2010 die Grenzwerte für Stickoxid überschritten worden wären. Bei der nun zu erwartenden frühesten Eröffnung in den 2030-er Jahren ist dieser Grund aber entfallen, da der zu erwartende Ausstoß der Stickoxide um ein Vielfaches niedriger sein wird als Folge der verbesserten Abgaswerte der PKWs und der erheblichen Zunahme von Elektromobilen. Dieses Lüftungsbauwerk ist daher überflüssig. Entfällt es nun oder wird es gebaut, nur um die Planung nicht ändern zu müssen?
- A.3.13. Wieviel kostet dieses Lüftungsbauwerk?
- A.3.14. Wie lange dauert der Bau des Lüftungsbauwerks?
- A.3.15. Feinstaubpartikel der Größe PM<sub>2,5</sub> verbleiben durch ihre kleinen Dimensionen Stunden bis Tage in der Luft. Warum wurden bei der Betrachtung für den Feinstaub-Eintrag durch das hohe Lüftungsbauwerk nur Feinstaubbelastungen für PM<sub>10</sub>-Partikel und nicht für die wesentlich gefährlicheren lungengängigen Partikel PM<sub>2,5</sub> berücksichtigt?
- A.3.16. Ist es nicht weniger gesundheitsschädlich, Feinstaubpartikel auf dem Straßenbelag im Tunnel zu belassen, wo sie weggeschwemmt werden, statt sie durch einen Kamin zu verteilen, wo sie Stunden bis Tage über der Stadt schweben?
- A.3.17. Wann kann man mit der Realisierung des Begrünungsplans nach dem Grünplankonzept, also Baumanpflanzungen an der nördlichen Zulaufstrecke rechnen?
- A.3.18. Wieviel Bäume müssen am Schlossberg für die Errichtung des Lüftungsbauwerkes gefällt werden?
- A.3.19. Wieviel Bäume sind bisher im Stadtgebiet gefällt worden und wieviel Bäume müssen insgesamt gefällt werden?

## A.4. Verkehr und Verkehrsbelastung

A.4.1. Um wieviel Prozent verringert oder erhöht sich das Verkehrsaufkommen:

- a) zwischen Nordportal und A952 auf der Münchner Straße?
- b) zwischen Tutzingener Hofplatz und Nordportal auf der Münchner Straße?
- c) zwischen Tutzingener Hofplatz und Südportal auf der Hauptstraße?
- d) auf der Hanfelder Straße?
- e) auf der Söckinger Straße?
- f) auf der Possenhofener Straße?
- g) Auf der Bahnhofstraße vor dem Bahnhof?
- h) Auf der inneren Leutstettener Straße?
- i) Auf der Wittelsbacher Straße?

A.4.2. Wurde bei den Verkehrsschätzungen, die bei Betrieb des Tunnels vorherrschen sollen, die Entlastungswirkung durch die Westumfahrung eingerechnet, obwohl sie noch nicht existierte?

A.4.3. Wie hoch ist die durchschnittliche Belastung (DTV) der Münchner Straße nach Tunnelbau?

A.4.4. Wie hoch ist die durchschnittliche Belastung (DTV) einer durchschnittlichen Staatsstraße in Bayern?

A.4.5. Kann die Münchner Straße durch die Stadt Starnberg zurückgebaut werden (eine Fahrbahn je Richtung)?

A.4.6. Wird die Eisenbahnbrücke auf der Münchner Straße so breit, dass auch Fahrradwege Platz haben?



- A.4.7. Warum wird die Münchner Straße auf der Höhe von McDonalds von 4 auf 7 Spuren verbreitert?
- A.4.8. Können die Grünphasen der Fußgängerampeln über die Münchner Straße verlängert werden?
- A.4.9. Können die Grünphasen der Linksabbieger und des Querverkehrs an der Münchner Straße verlängert werden?
- A.4.10. Wird der gesamte Verkehr zukünftig von der A96 über die Westumfahrung geleitet, sodass er dann durch den Tunnel auf die A952 fahren kann und damit die Hanfelder- und Söckinger Straße entlastet?
- A.4.11. Wird auf der Söckinger- und Hanfelderstraße nur Anliegerverkehr zugelassen?
- A.4.12. Warum wird der Verkehr nicht heute schon von der A96 über die bestehende Westumfahrung auf die B2 geleitet und nur der Anliegerverkehr in Söckinger- und Hanfelderstraße zugelassen?
- A.4.13. Wird der Schwerverkehr (ab 3,5t) auf der Hanfelder Straße verboten?
- A.4.14. Wird der PKW-Durchgangsverkehr auf der Hanfelder Straße verboten?
- A.4.15. Wie hoch ist die Kapazität des Tunnels?
- A.4.16. Gibt es Pfortner-Ampeln vor beiden Portalen um den Tunnel vor Überlastung zu schützen?
- A.4.17. Wieviel KFZ werden täglich durch den Tunnel fahren?
- A.4.18. Werden Verkehrsteilnehmer durch die Sogwirkung des Tunnels wieder den Weg durch Starnberg nehmen, anstatt die Westumfahrung weiter zu benutzen?
- A.4.19. Kann die Kreuzung am Tutzingener-Hof-Platz für Fußgänger und Fahrradfahrer freundlicher gestaltet werden?

- A.4.20. Seit man von der Münchner Straße stadtauswärts nicht mehr in die Gautinger Straße einbiegen kann, hat der Schleichverkehr durch die Wohnviertel von der Hanfelder Straße zur Gautinger Straße deutlich zugenommen. Engpass ist hier die Himbselstraße. Nachdem es wohl noch ein Jahrzehnt bis zur Tunneleröffnung dauert, warum war es denn jetzt bereits notwendig, diese Abbiegemöglichkeit durch Bau der Verkehrsinsel zu eliminieren?
- A.4.21. Ist bei Realisierung des Tunnels ein Einbiegen vom Waldspielplatz und vom Oberen Seeweg in südlicher Richtung in die B2 noch möglich?
- A.4.22. Gibt es aktuelle Zählungen zur Verkehrsbelastung (DTV) der Westumfahrung und zur Verkehrsbelastung auf der B2 durch Starnberg? Wenn ja, warum werden diese Zahlen nicht veröffentlicht?

## B. Fragen an die Stadt Starnberg

- B.1. Kosten für die Stadt und die Anwohner des Starnberger Sees
- B.1.1. Wie hoch beziffern sich die Kosten, die die Stadt Starnberg bisher für Maßnahmen bezahlt hat, die auf den Tunnel zurückzuführen sind (Umbau Verkehrsknoten etc.)?
- B.1.2. Wie hoch sind die Kosten für die Stadt Starnberg für eine barrierefreie Überquerung der B2 vor dem Südportal, wie sie sich ein Stadtrat wünscht?
- B.1.3. Wie hoch sind die Kosten für die Stadt Starnberg für die angedachte Fußgängerüberführung der Münchner Straße am Mosaik?
- B.1.4. Wie hoch sind die Kosten zur notwendigen Ertüchtigung der Brücke im Wasserschutzgebiet über den Maisinger Bach?
- B.1.5. Wie hoch werden die, von der Stadt Starnberg zu tragenden, jährlichen laufenden Kosten für den Tunnel sein, beginnend mit dem potentiellen Startjahr und die folgenden mindestens 50 Jahre?
- B.1.6. Derzeit klagt das staatliche Bauamt Weilheim gegen den Abwasserverband Starnberger See auf Übernahme der Kosten, angefallen wg. Umbau der Abwasserkanäle in Starnberg. Die Kosten werden auf ca. 7 Millionen Euro beziffert.  
Müssen die Kosten bei erfolgreicher Klage etwa durch die Anwohner des Starnberger Sees beglichen werden? Wie werden diese Kosten umgelegt?
- B.1.7. Benötigt die Stadt Starnberg ein neues Feuerwehrgebäude für ca. 50 Millionen Euro?

- B.1.8. Stimmt es, dass die Stadt Starnberg zusätzlich 50 Berufsfeuerwehrleute einstellen und damit Personalkosten von zusätzlich jährlich 2,5 Millionen Euro zahlen muss?
- B.1.9. Trifft es zu, dass die Stadt Starnberg ca. 150 freiwillige Feuerwehrleute zusätzlich zur Berufsfeuerwehr für den Tunnelbetrieb benötigt?
- B.1.10. Wie hoch sind die Investitionskosten für die spezielle Tunnelausrüstung (KFZ, Atemschutzgeräte etc.) und die spezielle Tunnelausbildung von ca. 200 Feuerwehrleuten?
- B.1.11. Wie hoch sind die jährlichen Fortbildungskosten für die zusätzlichen Feuerwehrleute?
- B.1.12. Wie hoch sind die jährlichen Wartungskosten für die spezielle Tunnelausrüstung?
- B.1.13. Das staatliche Bauamt Weilheim schreibt auf seiner Webseite „... Auf die Stadt kommen ggf. zusätzliche Kosten für die Feuerwehr hinzu, die jedoch in gewissem Umfang förderfähig sind. ...“. Sind die ggf. zusätzlichen Kosten, die durch den Tunnel auf die Stadt Starnberg hinzukommen, erheblich? Wie hoch sind diese Kosten konkret?
- B.1.14. Wie hoch ist der „gewisse Umfang“ der Kosten, die lt. staatlichem Bauamt Weilheim förderfähig sind?
- B.1.15. Die Feuerwehr ist eine kommunale Aufgabe. Wie hoch ist der Anteil der Investitionen für die Feuerwehr, die der Landkreis Starnberg, der Freistaat Bayern oder der Bund übernimmt?
- B.1.16. Wie hoch ist der Anteil der jährlichen Personal- und Wartungskosten der Feuerwehr, die der Landkreis Starnberg, der Freistaat Bayern oder der Bund übernimmt?
- B.1.17. Bei welchen Stellen wurde eine Übernahme der Kosten oder Fördergelder für die Feuerwehr beantragt?

## B.2. Bestehende Westumfahrung

- B.2.1. Wie hoch waren die tatsächlichen Kosten der Westumfahrung für die Stadt Starnberg nach der Förderung durch den Freistaat Bayern (kommunale Sonderbaulast)?
- B.2.2. Wie hoch waren die tatsächlichen Kosten der Westumfahrung St 2069 (neu) von Oberbrunn – Unterbrunn – A 69 (AS-Gilching) insgesamt und nach der Förderung durch den Freistaat Bayern (kommunale Sonderbaulast) für die Gemeinde Gauting?
- B.2.3. Hat die Stadt erhöhte jährliche Kosten der Feuerwehr durch die Westumfahrung?
- B.2.4. Wie hoch ist die Kapazität der Westumfahrung?
- B.2.5. Wie hoch ist der Anteil des Mautausweichverkehr zwischen der A95 und A96, welcher die ST2069 über Starnberg befährt?
- B.2.6. Kann ein Hinweisschild „LKW zur A95 über mittlerer Ring München“ an der Ausfahrt Gilching aufgebaut werden?
- B.2.7. Kann ein Hinweisschild „LKW zur A96 über mittlerer Ring München“ am Autobahndreieck Starnberg aufgebaut werden?
- B.2.8. Kann allein die Westumfahrung ohne Tunnel bereits heute den Verkehr aus Weilheim kommend Richtung Gilching/A96 aufnehmen?
- B.2.9. Wieviel KFZ fahren auf der vorhandenen Westumfahrung und entlasten somit heute schon die Stadt Starnberg?
- B.2.10. Zum Zeitpunkt der Planfeststellung 2007 wurde bereits der Verkehr auf der zu bauenden Westumfahrung prognostiziert.  
In wieweit unterscheiden sich die Planzahlen von damals mit dem heutigen tatsächlichen Verkehrsaufkommen?

B.2.11. Zieht der Tunnel zusätzlichen Verkehr aus der Region an?

### B.3. Folgen für die Stadt Starnberg

B.3.1. Wieviel Jahre dauert es, das erforderliche Feuerwehrgebäude zu planen und zu bauen?

B.3.2. Wann muss der Stadtrat über den Bau des Feuerwehrhauses entscheiden?

B.3.3. Wieviel Jahre dauert es, eine Berufsfeuerwehr mit spezieller Tunnelausbildung aufzustellen?

B.3.4. Wann muss der Stadtrat über die Einstellung der Berufsfeuerwehrleute entscheiden?

B.3.5. Die Starnberger Feuerwehr soll als Werksfeuerwehr während des Tunnelbaus eingesetzt werden. In welchem Umfang sind zur Erfüllung der Aufgaben Investitionen für Feuerwehrgebäude, Ausrüstung und Ausbildung der Berufsfeuerwehr und der freiwilligen Feuerwehrleute notwendig?

B.3.6. War den Stadträten im Jahr 2017 bei dem Stadtratsbeschluss „B2-Tunnel bauen – ortsferne Umfahrung realisieren“ bekannt, dass die Stadt Starnberg zukünftig jährlich mehrere Millionen Euro für die Kosten der Tunnelfeuerwehr aufbringen muss?

B.3.7. Hat der Stadtrat im Sommer 2022 die Planung der Umfahrung eingestellt oder nur auf Eis gelegt?

B.3.8. Könnte der Stadtrat aufgrund seiner angespannten finanziellen Situation der Stadt Starnberg den Tunnelbau noch verhindern oder im Einvernehmen mit dem Bund aufgeben?

B.3.9. Welche Projekte in Starnberg werden zurzeit nicht realisiert, da der Stadt das Geld fehlt?

B.3.10. Kann die Kommunalaufsicht die Stadt Starnberg mit repressiven Funktionen und Maßnahmen die Wiederherstellung eines ausgeglichenen Haushaltes erwirken?

B.3.11. Könnten im Rahmen des Haushaltssicherungskonzeptes Zwangsmaßnahmen zur Schließung oder zum Verkauf des Seebades ergriffen werden?

Stand 25.11.2022