

Ende Juli versandte die Stadt in Person des ersten Bürgermeisters einen Flyer an alle Weilheimer Haushalte. Darin werden Fragen und Antworten zur geplanten Ost-/Ortsumfahrung Weilheims aufgelistet.

Es freut uns, dass unsere Aktivitäten (mit) dazu geführt haben, dass sich die Stadt nun geäußert hat. Zu unserem Bedauern nicht im persönlichen Dialog, sondern in einem Flyer. Und mit einem Anschreiben, das man durchaus auch als diskreditierend lesen kann. Was wir uns allerdings gewünscht hätten, ist eine stärkere inhaltliche Auseinandersetzung mit den aktuellen Fragestellungen. Deswegen greifen wir nachstehend den Flyer noch mal auf und ergänzen die einzelnen Punkte um aus unserer Sicht relevante Fakten und Informationen.

Der Aufbau sieht dabei so aus, dass wir die Fragen (?) und Antworten (!) aus dem Flyer der Stadt noch mal zitieren und daran anschließende unter der Rubrik (•) zusätzliche Fakten und Informationen bieten.

Zu den einzelnen Punkten:

? Ist es richtig, dass eine der angedachten Lösungen aufgrund der höheren Umweltzerstörungen von vornherein ausgeschlossen werden müsste?



Diese Aussage ist bekannt, entspricht aber nicht den Tatsachen. Nach erfolgter Aufnahme in den Bedarfsplan werden alle Varianten ergebnisoffen untersucht. Danach können Varianten ausgeschlossen werden.



Zumindest halten alle Stadträte, mit denen wir sprechen konnten, die Westumfahrung für zu lang (und damit zu teuer) und den Boden im Moos für zu instabil. So mag diese Variante noch nicht offiziell ausgeschlossen sein – sie ist es aber in den Köpfen jener, die es 2009 entschieden haben (und gegebenenfalls noch mal entscheiden müssten).



? Wenn sämtliche Untersuchungen variantenneutral ablaufen sollen, warum wurde dann die Ost-Umgehung an das Bundesverkehrsministerium gemeldet?



Um eine Aufnahme in den Bedarfsplan zu erhalten, muss man eine konkrete Maßnahme unter Benennung einer Trasse melden. Aus diesem Grund hat sich der Stadtrat im Jahr 2009 mehrheitlich – für diese Anmeldung – für die Ostumgehung ausgesprochen. Dies kann sich jedoch in späteren Planungsphasen durchaus ändern.



Interessanter Weise gibt es andere beantragte Maßnahmen im Bundesverkehrswegeplan 2030, bei denen verschiedene mögliche Varianten genannt werden.

Der Stadtrat hat sich 2009 mit den Stimmen der BfW und der SPD mit 18:12 für die Ostumfahrung ausgesprochen. Dieser Entscheidung liegen eine Machbarkeitsstudie der Firma Seib aus dem Jahr zugrunde, die den Osten vor einem Tunnel und dem Westen priorisierte. Allerdings sahen selbst die damaligen Befürworter der Variante diese sehr skeptisch, wie unten folgende Zitate aus der damaligen Pfingstausgabe des Weilheimer Tagblatts zeigen.

? Stimmt es, dass selbst das Bundesverkehrsministerium die Umfahrung als „nicht bauwürdig“ einstuft?

! *Nein. Diese Aussage ist falsch. Die unabhängigen Voruntersuchungen des Bundesverkehrsministeriums haben ergeben, dass der Nutzen einer Umfahrung den Kostenfaktor deutlich übersteigt.*

• Wir haben zumindest die hier vorangestellte Frage so nie irgendwo in den Diskussionen gehört. Aber dennoch die Fakten dazu:

Im Weilheimer Tagblatt vom 30./31. Mai/1. Juni 2009 stand der Artikel "Gögerl-Trasse macht das Rennen". Darin finden sich folgende Aussagen (wörtliches Zitat): „Für die SPD sprach sich Gerhard Trautinger für die Ostumgehung aus. Allerdings sei sie für ihn nur mit dem langen 1200-Meter-Tunnel denkbar: "Der kurze ist fatal." Ins Bewerbungsverfahren geht die Stadt aber mit dem 400 Meter-Tunnel, wie Stefan Zirngibl (CSU) eine Aktennotiz zitierte. Um bessere Chancen bei der Kosten-Nutzen-Rechnung zu haben, argumentierte Dr. Claus Reindl (BfW).“

Heißt, dass die Ostumfahrung mit kurzem Tunnel für die Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan gewählt wurde, da sie von allen Optionen den besten Nutzen-Kosten-Faktor aufweisen würde. Dieser ist vom Bundesverkehrsministerium mit 2,3 errechnet worden (der Nutzen übersteigt die Kostenberechnung um das 2,3-fache). In die Kosten einberechnet sind dabei lediglich die geschätzten Baukosten (Stand 2014) – nicht einberechnet sind hier Planungskosten, die notwendigen Grundstückskäufe sowie jegliche Beeinträchtigungen bei Natur und Umwelt. Im Vergleich aller 141 Projekte mit vordringlichem Bedarf im Bundesverkehrswegeplan 2030 haben nur 12 einen schlechteren Wert, es findet sich keine Ortsumgehung mit einem geringeren Faktor. Und Peter Ramsauer, CSU, Bundesverkehrsminister von 2009-2013, sagte am 29.10.2010 in der FINANCIAL TIMES Deutschland „dass zurzeit nur solche Verkehrsprojekt realisiert würden, deren volkswirtschaftlicher Nutzen mindestens viermal so hoch sei wie ihre Kosten.“

Angesichts der zu erwartenden Kostensteigerungen und den nicht eingepreisten Kosten ergibt sich ein Nutzen-Kosten-Faktor, der die Sinnhaftigkeit des Projekts zumindest in Frage stellt.

? Werden bestimmte Bürger durch eine der Trassen zusätzlich belastet, ohne dass die Innenstadt vom Verkehr entlastet wird?

! *Nein! Ziel der Planungen ist die Entlastung der Innenstadt. Bei jeder Neuplanung werden die hohen Anforderungen des Lärmschutzes und des Naturschutzes berücksichtigt.*

• Auch hier stellt sich die Frage, wer denn jemals behauptet hat, dass die Innenstadt keine Entlastung erfahren würde. Diese ist aber nicht so hoch, wie es bisher suggeriert wird. Und dies ist keine bloße Behauptung, sondern lässt sich durch Zahlen von der Homepage des Staatlichen Bauamtes belegen:

Verkehrsbelastung/Verkehrsentlastung:

Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt Weilheim 2010: 18.873 Kfz/24h
Prognosebelastung (Gutachten 2005) auf OU Weilheim bis zu: 13.700 Kfz/24h
Entlastung in Weilheim gegenüber Verkehrszahlen 2005:

- Alpenstraße 50%
- Olympiastraße 21%
- Narbonner Ring 45%
- Deutenhausener Straße 32%

Quelle: http://www.stbawm.bayern.de/strassenbau/projekte/b2_ou_weilheim

Interessant ist hier, wie gering die veranschlagte Entlastung für die Olympiastraße ist. Und Zahlen zu den Effekten auf die Obere Stadt gibt es nicht. Es gibt aber umgekehrt ein Gutachten der Gemeinde Seeshaupt, welches eine Zunahme des Verkehrs in Richtung Deutenhausen, Marnbach, Magnetsried und Seeshaupt um 33% prognostiziert.

Und ebenfalls sehr interessant sind Berechnungen aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 zur Nutzen-Kosten-Analyse. Dort findet sich folgende Graphik:

Umweltbeitrag Teil 1

(monetarisierter Umweltkriterien, übernommen aus der Nutzen-Kosten-Analyse)

Nr.	Kriterium	Beschreibung		Bewe
		Differenz	Planfall- Bezugsfall	Nutzen [Mio. €/a]
1.1	Veränderung der Anzahl von Verkehrslärm betroffenen Einwohner	-	-	-
	Neubelastung oder stärker betroffen	736	Einw.	-
	Entlastung	0	Einw.	-
1.2	Veränderung der Geräuschbelastung außerorts (fiktive außerörtliche Lärmschutzwand)	0,0	Tsd. qm	-0,011
1.3	Kohlendioxid-Emissionen (CO ₂) (bestehend aus CO ₂ aus Betrieb und CO ₂ -Äquivalenten aus Lebenszyklusemissionen)	439,642	t/a	-0,063
1.4	Luftschadstoff-Emissionen			
	Stickoxid-Emissionen (NO _x)	-0,082	t/a	0,001
	Kohlenmonoxid-Emissionen (CO)	-0,159	t/a	0,000
	Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC)	0,013	t/a	0,000
	Feinstaub-Emissionen	0,004	t/a	0,002
	Schwefeldioxid-Emissionen (SO ₂)	0,004	t/a	0,000
	Nutzensumme Umwelt			

Unter Punkt 1.1 lesen wir hier 736 neu oder stärker betroffene Einwohner und eine erwartete Entlastung für 0 Bürger.

? Wie breit wird die Trasse einer zukünftigen Umgehungsstraße sein? Es ist z. T. die Rede von einer Breite bis zu 50 Metern.

! Die Breite der künftigen Umgehung ist als zweistreifiger Ausbau mit einem Regelquerschnitt von 8,50 m Breite vorgesehen. Nur falls an einzelnen Stellen ein Überholstreifen hinzukommen sollte, verbreitert sich der Querschnitt um eine zusätzliche Spur von 3,50 m. – Diesem Text ist eine Abbildung beigelegt mit einer Straßenbreite von 11.50 m einschließlich Banketten.

• Die Straßenbreite ist unbestritten. Der entscheidende Part ist aber nicht die Straßenbreite, sondern die Trassenbreite: Laut § 9 des Bundesfernstraßengesetzes darf ein Streifen von jeweils 20 Metern links und rechts einer Bundesstraße in keiner Form bebaut werden (<http://norm.bverwg.de/jur.php?fstrg,9>). Dies macht die Trasse schon mal breiter als 50 Meter. Aufgrund von Lärmschutzbestimmungen (in der 16. Verkehrslärmschutzverordnung sind Immissionsgrenzwerte von maximal 59 Dezibel tagsüber und 49 Dezibel nachts in Wohngebieten festgelegt) darf in einer Zone von etwa 250 Metern links und rechts der Straße dann keine Wohnbebauung stattfinden (obwohl der Osten Weilheims stets als der Raum für dringend benötigte Wohnungen genannt wurde). Und dies addiert die mit der Ostumfahrung verbrauchte Fläche doch zu einer stattlichen Summe.

Neben den damit indirekt verbundenen Kosten (die Flächen würden als Bauland ganz andere Summen abwerfen, die dann auch wieder eine Unterfahrung mitfinanzieren könnten) gibt es noch weitere Konsequenzen: Wenn aufgrund des Lärmschutzes keine Wohnbebauung möglich ist, wird es wohl Gewerbefläche (oder Mischgebiet) werden. Dies führt dann letztendlich sicher zu mehr Verkehr und wird versprochene Entlastungen wieder aufheben. Zudem bleibt die Frage, ob Weilheim wirklich von jeder Himmelsrichtung aus Einheimische und Besucher zuerst mit einem Gewerbegebiet begrüßen mag.

? Immer wieder kommt der Vorwurf, die Weilheimer Umgehung wäre nicht in einem Gesamtkonzept enthalten?

! Das Gesamtkonzept verfolgt das Ziel, der Verlauf der B 2 frei von Ortsdurchfahrten zu machen und die Anlieger vom Verkehr zu entlasten. Daher enthält der Entwurf des Bedarfsplans neben der Umgehung von Weilheim im Süden den Wanktunnel bei Garmisch-Partenkirchen, den Tunnel Oberau und die Umgehung von Murnau. Im Norden sieht das Konzept den Tunnel in Starnberg vor.

• Unter Gesamtkonzept kann man zwei Dinge verstehen: Ein lokales und ein regionales Gesamtkonzept. Lokal würden wir uns eine stärkere inhaltliche Auseinandersetzung mit weiteren Maßnahmen zur Verkehrsentslastung (wie etwa einem Ausbau der Stadtbusse, mehr Radwegen, einem Parkplatzkonzept, einer Verknüpfung mit Bahnoptionen etc.) wünschen.

Regional nennt der Bundesverkehrswegeplan die Schaffung einer Nord-Süd-Achse als übergeordnetes Ziel. Diese gibt es einerseits schon mit der A95 – und andererseits sind die im Flyer genannten Elemente eher fraglich: Der Tunnel in Starnberg ist nicht mehr im Bundesverkehrswegeplan enthalten und die Umfahrung für Murnau hat einen ähnlich schwachen Nutzen-Kosten-Faktor wie jener für die Weilheimer Ostumfahrung.



Wird Weilheim durch eine Umgehung wirklich vom Verkehr entlastet?



Untersuchungen des Verkehrs durch Weilheim ergaben, dass nicht nur die stauanfällige B 2, sondern nahezu alle Hauptstraßen Weilheims sowie viele Nebenstraßen in Wohngebieten entlastet werden. In diesen findet heute viel sog. „Schleichverkehr“ statt.



Es gibt 3 Arten von Verkehrsströmen, die im Gutachten der Firma Seib auch detailliert aufgelistet sind: Durchgangsverkehr, Quell- und Zielverkehr (Weilheim ist Ausgangsort oder Ziel einer Fahrt – etwa Pendler, Lieferanten oder Menschen, die zum Einkaufen zu uns kommen) sowie Binnenverkehr (Verkehr innerhalb der Stadt). Laut allen Untersuchungen – etwa den Machbarkeitsstudien der Firma Seib oder auch Zählungen des Staatlichen Bauamtes – ist der Durchgangsverkehr in Weilheim der kleinste Part der Verkehrsströme. Deswegen nimmt eine Ortsumfahrung auch nur den kleinsten Teil der Belastung weg. Und unser Wunsch wäre, hier über eine wirklich entlastende Lösung mittels eines Gesamtkonzepts nachzudenken. Unser Wunsch wäre auch, dass in der Diskussion nicht nur die Entlastungen, sondern auch die zusätzlichen, neu geschaffenen Belastungen eine Rolle spielen.

Wenn zudem im Osten Weilheims kein notwendiger Wohnraum geschaffen werden kann (siehe Begründung zum Thema Flächenverbrauch der Trasse), werden es bei mehr Gewerbegebieten eher noch mehr Pendler werden. Und diese fahren aller Voraussicht nach, ebenso wie alle, die zum Einkaufen nach Weilheim kommen, weiterhin nicht um die Stadt herum...



Wann ist mit den ersten Baggern für eine Umgehung von Weilheim zu rechnen?



Wie auf den Zeitplan ersichtlich, kann mit einem Baubeginn im Laufe der nächsten 15 Jahre gerechnet werden. Bis dahin wird es noch viele Möglichkeiten der Beteiligung, Abwägung und für Einsprüche oder Bedenken von Bürgerseite geben.



Das Ziel des Bundesverkehrswegeplans ist es, bis 2030 die geplanten Projekte umgesetzt zu haben. Was uns interessieren würde ist, warum in Zukunft denn anders mit den Bedenken der Bürger umgegangen werden soll als heute. Was spricht denn dagegen, hier auch heute schon eine Diskussion zuzulassen und den Dialog zu suchen? Und warum werden neue Ideen, wie etwa die Unterfahrung Weilheims, so konsequent abgeblockt (etwa im Flyer nicht einmal erwähnt)?



Warum ist es wichtig, jetzt in den Bedarfsplan überhaupt aufgenommen zu werden?



Die Aufnahme der Entlastungsstraße in den Bedarfsplan als „vordringlicher Bedarf“ ist die Voraussetzung, um überhaupt mit den detaillierten Untersuchungen beginnen zu können. Bevor dies nicht per Bundestagsbeschluss festgelegt ist, kann das Staatliche Bauamt nicht mit der Voruntersuchung der Varianten beginnen.



Dies ist so. Allerdings klingt es hier auch so, als gäbe es keine Voruntersuchungen. Es existieren aber 3 Gutachten und zahlreiche Informationen, die auch heute schon eine Diskussion über Optionen ermöglichen.



Ist zum jetzigen Zeitpunkt eine Diskussion über die Trassenführung notwendig? Kann in dieser Frage etwas anbrennen?



Nein! Eine solche Diskussion über die möglichen Trassen kann geführt werden, sobald zu den Varianten genügend Erkenntnisse und deren Vor- und Nachteile ermittelt sind. Dann – und tatsächlich erst dann – besteht die Grundlage für eine Diskussion, welche die beste Trasse ist. Hierzu fließen dann viele Aspekte wie Naturschutz, Lärmschutz, Umweltbelastung und Bürgerbedenken ein.



Das starke Interesse an dem Thema in den vergangenen Monaten und die teilweise sehr emotionalen Reaktionen zeigen, dass eine Befassung mit der Thematik auch jetzt schon angebracht ist.

Betrachtet man die Erfahrungen mit anderen staatlichen Bauprojekten, so bieten die Termine zu den offiziellen Beteiligungen nur noch beschränkte Einflussmöglichkeiten (was sich etwa auch in der Gestaltung der Bürgerbeteiligung zum Bundesverkehrswegeplan 2030 zeigte). Insofern sollte den Bürgern nicht vorgeschrieben werden, zu welchem Zeitpunkt sie sich mit einem Thema befassen dürfen. Vielmehr würden wir uns einen echten Dialog, eine inhaltliche Auseinandersetzung wünschen (genügend Erkenntnisse zu den einzelnen Varianten gibt es dazu bereits aus den jahrzehntelangen Vorüberlegungen).



Wer ist die ausführende Behörde für eine Weilheimer Umgehungsstraße?



Die Planung für die neue Bundesstraße obliegt dem Staatlichen Bauamt Weilheim, das die Maßnahme im Auftrag der Bundesrepublik Deutschland durchführen wird. Die Stadt wird eng in die Planung mit eingebunden, ist jedoch nicht ausführende Behörde.



Dies ist genau so richtig. Heißt aber auch, dass es aktuell von der Stadt einen Stadtratsbeschluss aus dem Jahr 2009 gibt, der sich die Ostumfahrung wünscht. Mit diesem Votum im Kopf prüft das Staatliche Bauamt dann die Optionen (persönliche Gespräche mit den die Prüfung dann durchführenden Personen legen eine nicht ganz vorurteilsfreie Prüfung nahe). Und zahlreiche Stadträte äußerten sich in den letzten Monaten dahingehend, dass aus ihrer Sicht der Stadtrat nicht noch einmal entscheiden werde (da es ja schon einen gültigen Beschluss gäbe). Dies löst bei uns die starke Sorge aus, dass einerseits die Prüfung schon mit einem klaren Fokus stattfinden wird und andererseits die Stadt dann keine aktive Rolle in der Gestaltung mehr einnehmen kann, will oder wird.

So weit die inhaltliche Auseinandersetzung mit dem Flyer der Stadt. Es finden sich aber auch viele Themen darin nicht wieder, die an dieser Stelle noch mal kurz aufgegriffen werden sollen:

- Die massiven Eingriffe in Landschaft und Naherholungsgebiete als Gegengewicht zur Verkehrsentlastung werden gar nicht thematisiert (und damit ernst genommen). Ein bis zu 8 Meter hoher Damm auf der Nordseite, ein 90 Meter breiter und bis zu 27 Meter tiefer Einschnitt in das Gögerl auf der Südseite zerstören unwiederbringlich das Landschaftsbild.
- Der Damm wird das Hochwasserrückhaltebecken vor der Oberen Stadt um 70.000 Kubikmeter reduzieren. Die bisherigen Hochwasser des Jahres 2016 zeigen, dass dieses Thema bisher zu wenig Berücksichtigung fand.

- Laut Dr. Peter Winkler, dem früheren Leiter der meteorologischen Station auf dem Hohenpeißenberg, wird der Damm verschiedene Auswirkungen haben: Er nimmt einerseits der Stadt die nächtliche Frischluftzufuhr – führt aber dazu, dass die Abgase der Strasse nachts in die Stadt ziehen (ebenso wie der Lärm/Schall, der durch die erhöhte Position viel weiter getragen wird).
- Die Trasse und die oben beschriebenen Konsequenzen haben massive Auswirkungen auf die Stadt- und Wohnraumplanung. Hier sollten die Zusammenhänge offen gelegt und diskutiert werden.
- Zentrale Naherholungsgebiete der Weilheimer – etwa der Dietlhofer See, das Hardt und das Gögerl – werden in ihrer Nutzbarkeit massiv beeinträchtigt. Kleinode wie der Skaterplatz, das Biotop am Tennisplatz, das Eichenwäldchen oder die Kranlöchlallee würden der Trasse ganz oder teilweise zum Opfer fallen.
- Das Thema Landversiegelung und Reduktion landwirtschaftlicher Flächen spielt bislang leider auch überhaupt keine Rolle.
- In der Bevölkerung stark diskutierte Optionen, wie etwa die Unterfahrung der Stadt (die etwas ganz anderes bedeutet als eine Untertunnelung), werden gar nicht berücksichtigt. Vielmehr wird eine Diskussion darüber massiv unterdrückt.