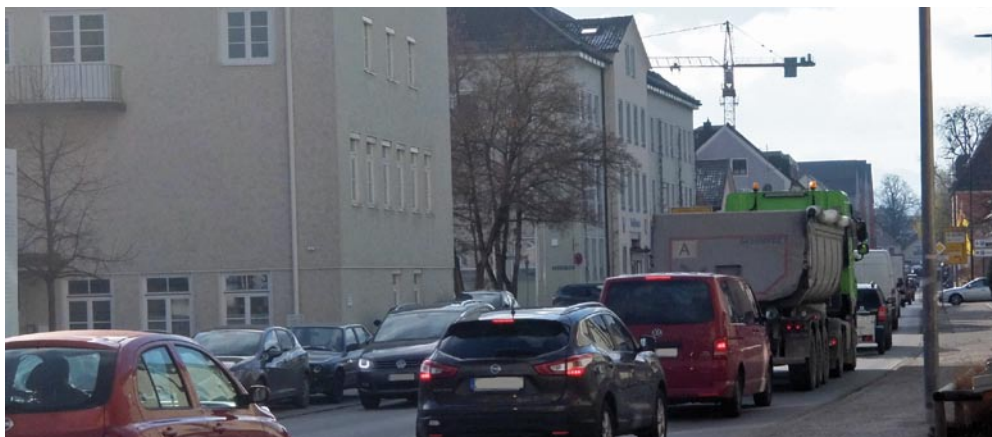


Weilheim bremst

Warum Weilheim eine Verkehrsentslastung braucht



Welche **Entlastung** bringt eine weitläufige Umfahrung, ein Tunnel oder eine ortsnahe Variante? Haben wir dadurch Gestaltungsspielraum in unserer Stadt - für mehr Radwege zum Beispiel? Mit diesem Heft wollen die **Bürger für Weilheim** über die aktuellen Diskussionen, Pläne und Möglichkeiten zu einer Entlastungsstraße der B2 in Weilheim informieren:

Was passiert, wenn nichts passiert - und wir ohne eine neue Straße auskommen sollen?

Wie sieht der Weg zu einer **guten Entscheidung** aus?

Zudem möchten wir Sie informieren, wie **andere Städte** mit dem „Zuviel“ an Verkehr umgehen und was wir Weilheimer selbst tun können.

Informieren Sie sich - vielleicht nicht nur über dieses Heft, sondern auch über die **Homepage** des Staatlichen Bauamtes oder der Stadt Weilheim.

Der lange Weg zu einer guten Entscheidung
Seite 2

Als die B2 noch über den Marienplatz führte
Seite 3

Die angedachten fünf Trassen
Seite 4

Das Verkehrsgutachten in Zahlen und Fakten
Seite 7

Der bürgernahe Weg zur Entscheidung
Seite 10

Darum brauchen wir Verkehrsentslastung
Seite 12

Gestaltungsmöglichkeiten bei Entlastung
Seite 14

BfW-Grundsätze für eine Entscheidung
Seite 18

Sich selbst für Zukunft engagieren?
Seite 20

Bürgermeister Loth berichtet:

Der lange Weg zu einer guten Entscheidung

Das Thema einer Entlastungsstraße für Weilheim hat die Rathausverwaltung, den Weilheimer Stadtrat und die Bürgerinnen und Bürger im Jahr 2018 stark beschäftigt.

Bereits im März 2018 haben Herr Fritsch, Leiter des Staatlichen Bauamtes und Abteilungsleiter Herr Lenker den Weilheimer Stadtrat ausführlich über die verschiedenen Untersuchungskorridore einer Entlastungsstraße informiert.

Zusammen mit dem Staatlichen Bauamt haben wir einen regelmäßigen Informationsaustausch mit der Möglichkeit zu Diskussionen organisiert, an dem außer den Organisatoren Vertreter aller Bürgerinitiativen sowie der örtlichen Wirtschaftsverbände und die Vorsitzenden der Stadtratsfraktionen teilnehmen. Dieser sogenannte Jour fixe fand bisher vier Mal statt.

Am 12. November 2018 präsentierten Herr Fritsch und Herr Lenker in einer öffentlichen Sondersitzung des Stadtrates einen ausführlichen Zwischenbericht zu den Voruntersuchungen. An dessen Ende standen fünf machbare Trassenvarianten, die in den kommenden Monaten nochmals detailliert untersucht werden. Voraussichtlich bis zum Sommer 2019 werden alle relevanten Daten und Fakten zu den einzelnen in die engere Wahl kommenden Trassenvarianten vorliegen.



Anschließend wird es eine intensive und ausreichend lange Diskussionsphase mit Meinungsbildung vor Ort geben, in welche die Bürgerinnen und Bürger eingebunden werden. In dieser Phase wird die Stadt Weilheim auch zu einer ausführlichen Bürgerinformation einladen.

Gemeinsam mit dem Staatlichen Bauamt Weilheim werden wir im Jahr 2019 wieder eine aktualisierte schriftliche Bürgerinformation zur Entlastungsstraße veröffentlichen. Weiterhin wird derzeit geprüft, inwiefern ein Bürgerentscheid, bzw. ein Ratsbegehren in der weiteren Entscheidungsfindung für eine Trassenvariante rechtlich möglich ist. Das große Ziel ist die Entscheidung auf breiter Basis für eine vernünftige und auch tatsächlich realisierbare Entlastungsstraße für Weilheim.

Grundlegende Informationen rund um das Thema finden Interessierte auf der städtischen Homepage unter der Rubrik „Mobilität & Verkehr“ sowie auf der Homepage des Staatlichen Bauamtes Weilheim.

Ihr

Markus Loth
1. Bürgermeister

Liebe Leserinnen und Leser,

bei unserem Neujahrsempfang wurde unsere Broschüre „**BfW informieren**“ angekündigt und vorab ausschließlich vor Ort zum Mitnehmen ausgelegt. Etwa 60 Hefte sind so in Umlauf gekommen.

In drei Tabellen zur Verkehrsentslastung der einzelnen Varianten wurden falsche Prozentzahlen angegeben. Wir bitten Sie, diesen Fehler zu entschuldigen.

Der betroffene Artikel wurde nun überarbeitet und die gesamte Broschüre neu aufgelegt.

Die „Bürger für Weilheim“ sind ein eingetragener gemeinnütziger und parteiunabhängiger Verein. Die Kosten für unsere Broschüren trägt der Verein. Dessen Finanzierung erfolgt ausschließlich durch Mitgliedsbeiträge und private Spenden.

Ihr Redaktionsteam

Als die B2 noch über den Marienplatz führte

Aus der „guten alten Zeit“....

Könnten Sie es sich vorstellen: Die B2 würde von Norden kommend immer noch über die Münchener Straße geführt werden? Alle Autos würden am Kaufhaus Rid vorbeirauschen, um am Marienplatz um Brunnen und Mariensäule zu kurven? Im weiteren Verlauf müsste sich der gesamte Verkehr zwischen Kirche und Geschäftshäusern in die Pöltnerstraße quetschen, um über die Murnauer Straße am Gymnasium in die heutige B2 zu münden.

Nach dem zweiten Weltkrieg, 1949, wurde die heutige Pütrich- und Alpenstraße gebaut, bzw. ausgebaut: Damals verlief die B2 aber immer noch, von Norden gedacht, über die Münchner Straße, machte einen Knick über die Kaltenmoserstraße in die neugebaute Pütrichstraße. Erst in den 1950er Jahren erfolgte der Bau der Olympiastraße, so dass dann die heutige Trasse befahrbar war.

Wie sähe unsere hübsche Innenstadt ohne diese Verlegung der B2 wohl heute aus?

FV / TW



Im heutigen K&L war Weilheims größtes Gasthaus „Bräuwaistl“, verkehrsgünstig direkt an der B2

Die angedachten fünf Trassen

In der Stadtratssitzung am 12. November 2018 wurden vom Staatlichen Bauamt fünf mögliche Trassen für eine Verkehrsentslastung vorgestellt, die bei den weiteren Untersuchungen im Rennen bleiben. Es sind dies:

1. ein bergmännisch gebauter Tunnel im Verlauf der Krottenkopf – Römerstr. (T)
2. eine stadtferne Trasse im Osten (O1)
3. eine stadtnahe Trasse im Osten (O2)
4. eine stadtferne Trasse im Westen (W1)
5. eine stadtnahe Trasse im Westen (W2)

T: 1. Ein mehr als 2 km langer Tunnel unterhalb der Krottenkopfstraße – Römerstraße. Dazu entweder ein parallel verlaufender Rettungsstollen oder Rettungsausstiege mit Treppen alle 300 Meter. Tunneleingang im Süden südlich der Bebauung im Bereich Krottenkopfstraße und im Norden nördlich des Narbonner Rings.

O1: In Verlängerung der Südspange am südlichen Kreisverkehr Tunnel unterhalb des Gögerls und am geplanten Hochwasserrückhaltebecken des Angerbaches vorbei zur Deutenhausener Straße. Nach der Kreuzung bei den Stadtwerken verläuft die Trasse am Fuß des Hardts bis zum Freizeitgelände am Narbonner Ring, von dort zur B2 zwischen Kreisverkehr und Dietlhofer See.

O2: In offener Bauweise gebauter Tunnel von der B2 am südlichen Stadtrand vorbei am Neubaugebiet am Gögerl und den Schrebergärten am Fuß des Gögerls sowie weiter zwischen östlicher Wohnbebauung und Gewerbegebiet am Weidenbach zu einer Kreuzung an der Deutenhausener Straße. Nach dieser Kreuzungsanbindung geht es weiter

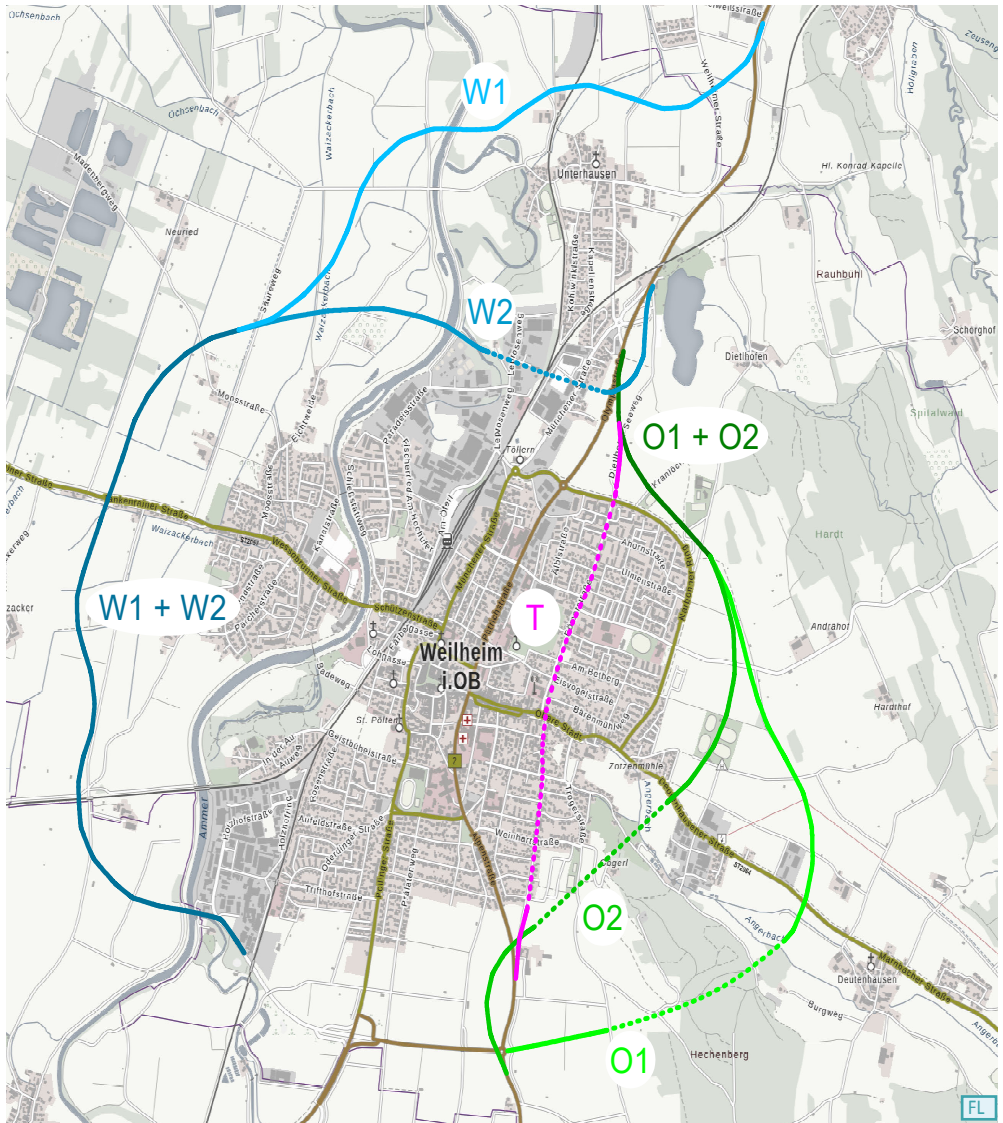
über das Gelände des derzeitigen Sportplatzes am Zotzenmühlweg mit Abstand zur Wohnbebauung bis zum Freizeitgelände am Narbonner Ring und von dort zur B2 zwischen Kreisverkehr und Dietlhofer See.

W1: Verlängerung des Trifthofanbinders im Bereich des derzeitigen THW-Geländes mit anschließender Ammerbrücke, dann Unterführung unter der Bahnstrecke (nach Peißenberg) östlich von Gut Waitzacker zur Staatsstraße Richtung Landsberg. Nach der Kreuzung zwischen dem westlichen Ortsrand Weilheims und Tankenrain zu einer Brücke über die Ammer nördlich der jetzigen Unterhausener Ammerbrücke, dann zwischen den Aussiedlerhöfen und dem Solarfeld hindurch zur Querung der Bahnlinie nach Augsburg. Am südlichen Ortsrand von Wielenbach vorbei führt die Trasse dann zur B2.

W2: Verlängerung des Trifthofanbinders im Bereich des derzeitigen THW-Geländes mit anschließender Ammerbrücke, dann Unterführung unter der Bahnstrecke (nach Peißenberg) östlich von Gut Waitzacker zur Staatsstraße Richtung Landsberg. Nach der Kreuzung durch die Eichtweide zu einer Ammerbrückennördlich des Kläranlagengeländes, vorbei am Gewerbegebiet am Leprosenweg, unterquert die Bahnlinie Richtung München, führt dann in einem Tunnel unter dem Einkaufspark Neidhart und der Münchnener Straße hindurch zur B2 zwischen Nordkreisel und Dietlhofer See.

Bei allen diesen Trassenvarianten wird bisher über die exakte Bauweise nur teilweise eine Aussage gemacht. In weiten Teilen ist dies noch nicht näher definiert.

Die angedachten fünf Trassen



Die Trassen-Varianten, wie sie am 12.11.18 vom Staatlichen Bauamt Weilheim auf der Sondersitzung des Stadtrats vorgestellt wurden. Zu finden ist die Vorstellung unter <https://www.stbawm.bayern.de/strassenbau/projekte/B17S.ABBA0009.00.html>

Fortsetzung von Seite 5: **Die angedachten fünf Trassen****Tunnelbau**

Im Tunnelbau unterscheidet man zwischen verschiedenen Bauweisen:

Offene Bauweise:

Eine lange Baugrube wird ausgehoben, die Straße eingebaut und anschließend überdacht und mit Erdreich überfüllt.

Deckel-Bauweise:

Zwischen zwei in die Erde getriebenen Bohrpfehlwänden soll die Straße entstehen. Auf die Wände wird der Deckel betoniert. Anschließend wird unter dem Deckel der Raum ausgehöhlt und dann zur Tunnelstraße ausgebaut. Der Vorteil ist, dass der Verkehr während der Baustellenzeit oberirdisch weiter fließen kann.

Der bergmännische Tunnel

Von Tunnelbohrmaschinen durch Gestein gebohrt, wie zum Beispiel beim Oberau-Tunnel.

Beim Straßentunnel ist es meistens nicht mit einer Durchfahrtsröhre getan. So liegen meist zwei Tunnelröhren nebeneinander, zum Beispiel je eine Röhre pro Fahrtrichtung oder eine große Straßenröhre und eine dazu parallel verlaufende kleinere Rettungsröhre. Auf diese Weise steht im Falle eines Unfalls oder eines Brandes eine Möglichkeit zur Evakuierung bereit. Wird nur eine Röhre gebaut, muss alle 300 Meter ein Notausstieg nach oben ermöglicht sein. Das bedeutet Treppen und Ausstiegs-Bauwerke entlang des unterirdisch verlaufenden Tunnels. Zudem muss die Entlüftung des Tunnels gewährleistet werden durch Abluftrohre. Diese Zusatzbauten garantieren große Sicherheit, sind aber aufwändig und in der Landschaft sichtbar.

Zeitplan

In der ersten Jahreshälfte 2019 wird uns das Staatliche Bauamt eine oder mehrere Vorzugstrassen präsentieren, deren Vor- und Nachteile dann herauszuarbeiten sind. Die darauf folgenden Monate werden durch Bürgerinformation und Einbindung der Bürgermeinung geprägt sein. Danach wird vom Stadtrat über die sinnvollste Variante abgestimmt. Weitere zwei bis drei Jahre später wird nach eingehender technischer und finanzieller Vorprüfung durch das Staatliche Bauamt ein Vorentwurf vorgelegt, der dann in das sogenannte Planfeststellungsverfahren mündet.

Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens, das von der Regierung von Oberbayern durchgeführt wird, können Stellungnahmen und Einwendungen von Behörden, Verbänden, der Stadt und von Betroffenen eingebracht werden. Es ist dabei von einer Dauer von weiteren zwei bis fünf Jahren auszugehen, während gleichzeitig mit dem notwendigen Grunderwerb begonnen wird. Nach der eventuellen gerichtlichen Behandlung etwaiger Klagen wird die Planfeststellung rechtskräftig.

Bis zur Ausschreibung der Baumaßnahmen und der Geldbereitstellung durch den Bund könnten so durchaus noch weitere drei bis sechs Jahre verstreichen, bis dann ein Jahr nach der Veröffentlichung der Ausschreibungsunterlagen der erste Spatenstich und der Baubeginn erfolgen kann. Ein Baubeginn wäre daher in etwa zehn bis fünfzehn Jahren realistisch.

Das Verkehrsgutachten

Immer wieder wird veröffentlicht, Weilheim hätte nur 12% Durchgangsverkehr. Daher würde eine Entlastungsstraße kaum etwas bewirken. Diese Zahl steht so auch tatsächlich im etwa 90-seitigen Gutachten des Ingenieurbüros Prof. Kurzak von 2017. Doch was bedeutet diese Zahl wirklich? Und was erklärt das Verkehrsgutachten?

Es gibt drei Verkehrsarten, die im Gutachten aufgeschlüsselt werden:

1. Binnenverkehr: Weilheimer fahren nur innerhalb Weilheims.

2. Quell- und Zielverkehr: Weilheimer fahren zu Zielen außerhalb der Stadt und später wieder nachhause. Nicht-Weilheimer fahren nach Weilheim, um z. B. einzukaufen, zu arbeiten oder einen Ämtergang zu erledigen.

3. Durchgangsverkehr: Verkehr, der Weilheim durchfährt. Start und Ziel der Fahrt liegen an anderenorts.

Von allen Fahrten, die in Weilheim stattfinden, sei es auf noch so kleinen Nebenstraßen, beträgt der Anteil des Durchgangsverkehrs durchschnittlich 12%. Diese Zahl ist aber für die Betrachtung des tatsächlichen Problems irrelevant. Unser Problem ist die ungeheuer große Belastung der Durchgangsstrecken, also auf der B2, der Münchener Straße, der Pollinger Straße, am Unteren Graben und in der Oberen Stadt. Dort sind etwa ein Drittel aller Fahrten Durchgangsverkehr. Diesen Verkehr könnten wir zum Großteil auf eine Entlastungsstraße verlegen.

Quelle: Verkehrsuntersuchung Weilheim, Prof. Dr. H. Kurzak 2017	Kfz pro Tag	davon Durchgangs- verkehr	in Prozent	Schwer- verkehr pro Tag	davon Durchgangs- verkehr	in Prozent
B2 Dietlhofer See	26 200	10 440	40%	1 380	1 070	78%
B2 Südspangenkreisel	16 200	5 490	34%	1 160	630	54%
Pollinger Straße	18 700	5 060	27%	820	390	48%
Deutenhausener Straße	11 100	3 680	33%	450	200	44%
Tankenrainer Straße	7900	2 950	37%	480	230	48%

Das Verkehrsgutachten geht aufgrund der bisherigen Verkehrsentwicklung und der Bevölkerungsentwicklung bis zum Jahr 2035 von einer weiteren Verkehrszunahme von ca. 10% aus. Daraus berechnen sich die folgenden zitierten Zahlen und die zu diesem Zeitpunkt möglichen Entlastungswirkungen der verschiedenen Varianten. Prof. Kurzak und sein Team sind in ihren Berechnungen von einer Ostumfahrung, die eine Kreuzung an der Deutenhausener Straße hat, und einer Westumfahrung,

die eine Kreuzung an der Wessobrunner Straße hat, ausgegangen. Ob es sich um eine stadtnähere oder stadtfjernere Umfahrungsvariante handelt, spielt dabei keine Rolle. Wichtig sind die Kreuzungspunkte zur Berechnung, um die Verkehrsflüsse abzuschätzen. Bei einem Tunnel ist eine komplette Unterfahrung der Stadt gemeint etwa vom Dietlhofer See bis zum Südspangenkreisel. In den auf den nächsten Seiten folgenden Tabellen haben wir die Zahlen aus dem Gutachten zusammengefasst.

Entlastung durch den Tunnel

Der Tunnel entlastet vor allem die B2 sowie die Münchener Straße. In der Oberen Stadt soll sich der Kfz-Verkehr geringfügig vermehren. Der Schleichverkehr wird durch den Tunnel vor allem in den südlichen Stadtvierteln vermindert.

Variante Tunnel (TU)	2017 Kfz / Tag	2035 Kfz / Tag ohne TU	2035 Kfz / Tag mit TU	Entlastung Kfz / Tag in % durch TU	
B2 südl. Weinhardtstr.	16 300	19 800	12 000	7 800	39,4
B2 nördl. Waisenhausstr.	23 200	24 600	20 400	4 200	17,1
B2 nördl. Kaltenmoserstr.	17 600	20 100	13 800	6 300	31,3
Narbonner Ring Höhe Am Betberg	7 600	9 900	8 700	1 200	12,1
Münchner Str. nördl. Kaltenmoserstr.	9 800	10 600	8 400	2 200	20,8
Pollinger Str. südl. Waisenhausstr.	18 900	19 100	18 600	500	2,6
Deutenhausener Str. östl. Narb.Ring	12 800	14 900	14 900	0	0
Obere Stadt westl. Römerstr.	10 100	10 900	11 000	-100	-0,9

Entlastung durch die Westumfahrung

Die Westumfahrung entlastet die B2 sowie die Münchener Straße. Aber auch am Öferl und in der Wessobrunner Straße soll der Verkehr um mehr als 2 500 Kfz verringert werden. In der Oberen Stadt soll sich der Kfz-Verkehr um 1,8% vermehren. Der Schleichverkehr wird durch die Westumfahrung vor allem in den südlichen Stadtvierteln vermindert.

Variante Westumfahrung (WU)	2017 Kfz / Tag	2035 Kfz / Tag ohne WU	2035 Kfz / Tag mit WU	Entlastung Kfz / Tag in % durch WU	
B2 südl. Weinhardtstr.	16 300	19 800	12 600	7 200	36,4
B2 nördl. Waisenhausstr.	23 200	24 600	19 700	4 900	19,9
B2 nördl. Kaltenmoserstr.	17 600	20 100	14 400	5 700	28,4
Narbonner Ring Höhe Am Betberg	7 600	9 900	8 700	1 200	12,1
Münchner Str. nördl. Kaltenmoserstr.	9 800	10 600	8 000	2 600	24,5
Pollinger Str. südl. Waisenhausstr.	18 900	19 100	15 700	3 400	17,8
Deutenhausener Str. östl. Narb.Ring	12 800	14 900	14 900	0	0,0
Obere Stadt westl. Römerstr.	10 100	10 900	11 100	-200	-1,8

Entlastung durch die Ostumfahrung

Die Entlastungswirkung der Ostumfahrung ist am meisten auf der B2, auf dem Narbonner Ring sowie der Münchener Straße zu spüren. Die Deutenhausener Straße und auch die Obere Stadt profitiert. Der Schleichverkehr wird durch die Ostumfahrung vor allem in den östlichen und südlichen Stadtvierteln vermindert.

Variante Ostumfahrung (OU)	2017 Kfz / Tag	2035 Kfz / Tag ohne OU	2035 Kfz / Tag mit OU	Entlastung Kfz / Tag durch OU	in %
B2 südl. Weinhardtstr.	16 300	19 800	11 400	8 400	42,4
B2 nördl. Waisenhausstr.	23 200	24 600	18 400	6 200	25,2
B2 nördl. Kaltenmoserstr.	17 600	20 100	14 600	5 500	27,4
Narbonner Ring Höhe Am Betberg	7 600	9 900	7 200	2 700	27,3
Münchner Str. nördl. Kaltenmoserstr.	9 800	10 600	7 600	3 000	28,3
Pollinger Str. südl. Waisenhausstr.	18 900	19 100	16 600	2 500	13,1
Deutenhausener Str. östl. Narb.Ring	12 800	14 900	11 700	3 200	21,5
Obere Stadt westl. Römerstr.	10 100	10 900	9 000	1 900	17,4

Fazit:

Das Gutachten sagt unter anderem auch aus, dass unsere innerstädtischen Kreuzungen seit bereits längerer Zeit überlastet seien und plädiert daher dringend für eine Verkehrsentslastung unseres Straßennetzes. Es liegt unbedingter und dringender Handlungsbedarf vor. CR

Quelle: Verkehrsuntersuchung Weiheim Prof. Dr. H. Kurzak 2017

IMPRESSUM

Herausgeber:

Bürger für Weilheim e.V.
ViSdP: Tillman Wahlefeld

Anschrift:

Wildsteigerstr. 15
82362 Weilheim
Telefon: 0881/4178228
service@buerger-fuer-weilheim.de
www.buerger-fuer-weilheim.de

Redaktion:

Brigitte Holeczek (BH), Martin Herzog (MH), Florian Lechner (FL), Claus Reindl (CR), Friederike Vogel (FV), Tillman Wahlefeld (WT), Thorisman Wolff (TW)

Bilder und Grafiken:

Brigitte Holeczek, Familie Vidal, Friederike Vogel, Stadt Weilheim, OU-Landshut
Quellen Bild S.20: wikipedia.org/Flugauto
JeffMcNeill, Beck's, Timur Saban, High Contrast, F. Vogel

Der bürgernahe Weg zur guten Entscheidung



Jeder von uns trifft täglich viele Entscheidungen. Die meisten fallen uns leicht, doch hin und wieder entscheidet man auch erst nach langem Hin und Her. Das ist meistens dann der Fall, wenn eine Entscheidung eine besondere Tragweite hat oder wenn die ausschlaggebenden Kriterien schwer zu fassen und zu bewerten sind.

Das Thema „Entlastungsstraße für Weilheim“ stellt uns alle vor so eine schwierige Entscheidung. Die Tragweite der Entscheidung geht weit über unsere Generation und die Grenzen unserer Stadt hinaus. Keiner von uns ist Experte genug, um alle Entscheidungskriterien in all den unterschiedlichen Fachgebieten bis ins Letzte zu durchdringen. Und auch die Wertung und Gewichtung aller der uns zur Verfügung gestellten Informationen wird uns vor nicht gekannte Schwierigkeiten stellen.

Da ist es hilfreich, über die Grenzen unserer Stadt hinaus zu blicken und zu schauen, wie andere Gemeinden mit der Entscheidung über eine Entlastungsstraße umgegangen sind. Ähnlich wie in Landshtut könnten die Bewertungskriterien für die Trassenauswahl auch in Weilheim in vier Hauptgruppen aufgeteilt werden:

1. Entlastung der Anwohner

Bei der Entlastung der Anwohner wurde in Landshtut u.a. die Verringerung der Kfz-km pro Tag auf den bestehenden Straßen bewertet. Aber auch die Verringerung der absoluten Zahl an Kfz/Lkw pro Tag könnte herangezogen werden. Wichtig

ist, dass alle Beteiligten über die gleichen Kennzahlen aus dem vorliegenden Gutachten reden und auch die gleichen Straßenabschnitte im Detail betrachtet werden.

2. Verkehrsnutzen

Der Verkehrsnutzen bezog sich in Landshtut auf Effekte einer Entlastungsstraße auf den weiträumigen Verkehr. Ein Aspekt, der unter Weilheimern oft nicht beachtet wird. Für die

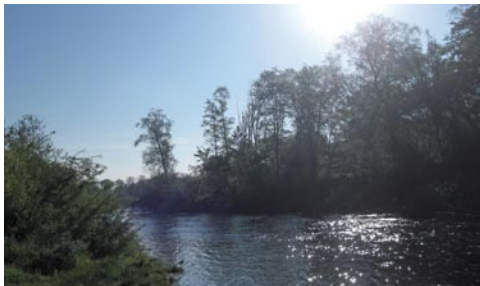


Entwicklung des Verkehrs in der Region spielt die Entscheidung in Weilheim bestimmt eine ähnlich wichtige Rolle wie die Entscheidungen in Starnberg oder Oberau. Auch die Gemeinden rings um Weilheim wachsen und mit ihnen der Verkehr auf den Durchgangsstraßen.

3. Umweltbelange

Bei den Umweltbelangen wurden sehr viele Schutzgüter untersucht wie z.B. Flächenverbrauch, Artenschutz oder die Barrierewirkung einer Straße für Mensch und Tier. Die gesetz-

lichen Vorgaben in diesem Bereich sind besonders umfangreich. Ohne Eingriff in die Umwelt kann keine der Trassen gebaut werden. Klar ist aber auch, dass die ständig länger werdenden Staus auf den bestehenden Straßen Mensch und Natur belasten. Bewertet wurde in Landshut, welche Trassen



Umweltbelange wie hier an der Ammer spielen eine wichtige Rolle

geringere Auswirkungen auf die Umwelt hätten oder bei welchen Trassen die entstehenden Schäden am besten ausgeglichen werden können.

4. Kosteneffizienz

Kosteneffizienz bedeutet nicht, dass nur die absoluten Bau- und Unterhaltskosten einzelner Trassen verglichen werden. In Landshut wurden die Kosten in Relation zur Entlastungswirkung für die Anwohner gesetzt. Das bedeutet, eine Lösung, die eine größere Entlastung bringt, darf auch mehr kosten. Ob für Weilheim auch ein anderer Faktor z.B. Kosten/Umweltschutz für die Kosteneffizienz herangezogen werden kann, ist offen.

Als nächstes muss eine Bewertungsmatrix entwickelt werden, eine Art Punkte- oder Ampelsystem, das einen objektiven Vergleich der Trassen ermöglicht. Dabei muss noch keine Gewichtung zwischen den einzelnen Kriterien vorgenommen werden, sondern man kann Punkt für Punkt betrachten und bewerten. Eine Trasse mit Bestwerten in Bereich Umwelt kann eventuell Schwächen beim Thema Verkehrsnutzen haben. Eine sorgfältig erarbeitete Entscheidungsmatrix hilft

allen bei der Entscheidungsfindung, egal wie intensiv man sich mit dem Thema beschäftigt oder welche Vorkenntnisse man hat.

Nummer	Beschreibung	Bewertungskriterium			
		Entlastung Anwohner	Verkehrsnutzen	Umweltbelange	Kosteneffizienz
Fall	Fall	Bewertungskriterium			
1a	stadtfremde Ost-OU, 4 Fahrstreifen (4FS), mit stadtnaher Süd-OU	+	+	+	+
1a	stadtfremde Ost-OU, 3 Fahrstreifen (3FS), mit stadtnaher Süd-OU	+	+	+	+
1b	stadtfremde Ost-OU mit Versatz über B 299 und stadtfremde Süd-OU	+	+	+	+
1c	stadtfremde Ost-OU auf RO-Korridor mit stadtfremder Süd-OU	+	+	+	+
2a	stadtfremde Ost-OU (4FS) mit stadtnaher Süd-OU sowie stadtnaher Osttangente	+	+	+	+
2b	stadtfremde Ost-OU mit Versatz über B 299 und stadtfremde Süd-OU sowie stadtnaher Osttangente	+	+	+	+
3	Versatz über A 92 mit stadtfremder West-OU sowie stadtfremder Süd-OU	+	+	+	+
4	Versatz über A 92 mit stadtfremder West-OU sowie stadtfremder Süd-OU und mit stadtnaher Osttangente	+	+	+	+

So sah die Bewertungsmatrix in Landshut aus.
Quelle: ou-landshut.de im Download-Bereich

Schwierig wird es ganz am Schluss. Jetzt muss jeder für sich entscheiden, welche Kriterien für ihn die Wichtigsten sind. Wiegt der Verkehrsnutzen mehr als die Kosteneffizienz? Kann die höhere Verkehrsentslastung einen größeren Flächenverbrauch rechtfertigen? Welche Kriterien sind für mich und meine Lebenssituation von besonderer Bedeutung?

Es ist wichtig, dass auf dem Weg zur Entscheidung offen und fair diskutiert wird. Es ist wichtig, dass alle Aspekte umfassend untersucht und objektiv bewertet werden. Erst dann kann jeder für sich eine persönliche Entscheidung treffen. Der Stadtrat muss darüber hinaus die künftige Entwicklung Weilheims und das Wohl aller Weilheimerinnen und Weilheimer im Auge haben.

Je breiter die Zustimmung der Bürgerinnen und Bürger ist und je deutlicher die Mehrheit im Weilheimer Stadtrat für eine der vorgeschlagenen Trassen ausfällt, desto höher ist die Wahrscheinlichkeit, dass die staatlichen Stellen unsere Wünsche bei der Umsetzung auch berücksichtigen. FL

Der Verkehr überlastet unsere Straßen...

Weilheim wächst. Unter dem Zuzugsdruck von München ergeht es uns nicht anders wie allen anderen Städten und Gemeinden rund um München. Und unsere umliegenden Orte wachsen genauso oder prozentual sogar noch stärker. Huglfing ist in den letzten fünf Jahren um etwa 160 Einwohner, Peißenberg um etwa 250 und Oberhausen sogar um 275 (entspricht 9,4%) gewachsen (Quelle: Bayer. Landesamt für Statistik, Statistik Kommunal 2017). Als Oberzentrum befinden sich in Weilheim alle Schularten, viele Ämter und ein wohl sortierter Einzelhandel. Zudem bietet Weilheim viele Arbeitsplätze. Etwa 7000 Menschen pendeln daher nach Weilheim ein. Gleichzeitig arbeiten viele Weilheimer in den umliegenden Orten bis nach München. In den nächsten Jahren erwartet man im Oberland noch mehr Einwohner. Auch sie werden Auto fahren. Auch sie werden als Durchgangsverkehr auf dem Weg zur Arbeit, als Quell- und Zielverkehr zum Einkaufen oder innerörtlich unseren Verkehr weiter verdichten.



Tägliche Überlastung wie hier am Unteren Graben

Schon jetzt ist unsere Innenstadtkreuzung am Rathausplatz als Knotenpunkt viele Stunden am Tag überlastet. Egal, ob um 11 Uhr vormittags oder um 17 Uhr spätnachmittags, durch Weilheim zieht sich eine Schlange Autos von Nord nach Süd oder umgekehrt oder sogar beidseitig, langsam im Stau weiterruckelnd, Abgase und Lärm hinter

sich lassend. Auch an der Münchener Straße ist es viele Stunden am Tag sehr eng. Der Schwerlastverkehr trägt über die Maßen dazu bei.



Problem Schwerlastverkehr

Eine Umfahrung oder ein Tunnel werden uns keinen absolut störungsfreien Verkehrsfluss beschieren – so sehr wir ihn uns auch wünschen. Aber etwa 10 000 bis 14 000 Fahrten würden auf eine Entlastungsstraße verlegt werden, sowie etwa die Hälfte des Schwerlastverkehrs der Nord-Süd-Achse. Und so entfällt auch der Druck auf die anderen großen Straßen, vor allem aber auf die Schleichwege, wie im nebenstehenden Artikel beschrieben.

Sollte Weilheim keine Entlastungsstraße bekommen, werden wir in 20 Jahren einer komplett verstopften Situation in Weilheim entgegensehen. Bevölkerungswachstum sowie die Unterfahmung Starnbergs, die den Weg über die B2 Richtung Süden beschleunigt und damit weitere Pendelstrecken aus und nach München ermöglicht, werden mehr Autos durch unsere Stadt zur Folge haben. Dann wird die B2 stetig überlastet sein, die anderen Hauptstraßen in Folge dessen ebenso und in den Wohngebieten wird Schleichverkehr ein Dauerproblem. FV

... und drückt in die Wohnviertel

Braucht es überhaupt eine Verkehrsentslastung für Weilheim? – Eine oft gestellte Frage.

Die Antwort des Fachplaners Prof. Dr. Kurzak, lautet: „Eine Entlastung der Stadt durch eine Umgehung oder einen Tunnel ist seit langem dringend erforderlich.“

Aus dieser Antwort ist deutlich erkennbar, dass es nicht nur um eine Entlastung der Durchgangsstraßen geht, sondern insbesondere auch um eine Verkehrsentslastung des gesamten Stadtgebiets.

Wenn die großen Durchgangsstraßen verstopft sind, dann weichen Ortskundige mit Auto oder Lieferwagen vermehrt in die Nebenstraßen aus. Sie versuchen über die eigentlich verkehrsberuhigten Straßen der Wohngebiete den Stau zu umgehen.

Das Drängen in die Nebenstraßen hat auch der Verkehrsgutachter Herr Fahnberg bestätigt, der für eine mögliche Fußgängerzonenerweiterung Verkehrszählungen im Bereich der B2 durchgeführt hat. Um den Stau auf der B2 zu umgehen,

würden Autofahrer z.B. die „Abkürzung“ durch die Pöltner- und Admiral-Hipper-Straße nehmen.

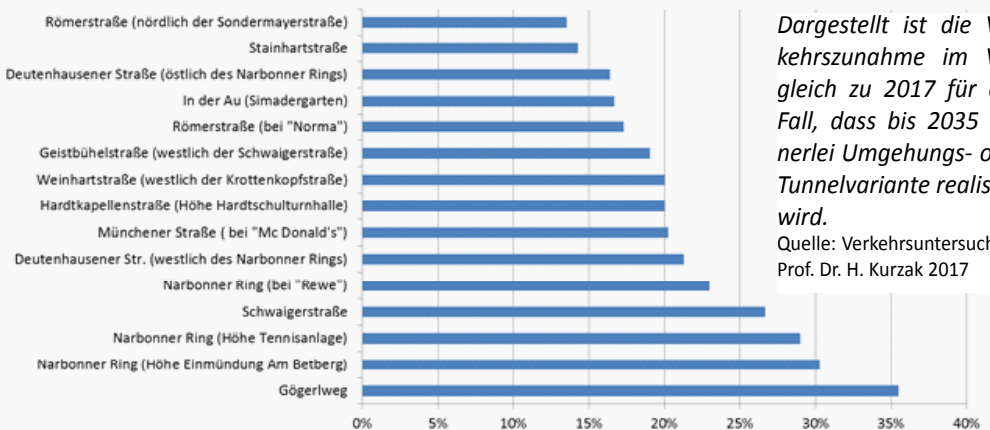
Das Kurzak-Gutachten bietet Zahlen für einen Prognose Nullfall 2035 – was passiert auf Weilheims Straßen, wenn nichts passiert und keine Entlastungsstraße gebaut würde?

Dann verdichtet sich nicht nur der Verkehr auf den großen Durchgangsstraßen! Gerade dann verdichtet sich auch der Verkehr auf den Schleichwegen mit vorwiegender Wohnbebauung. Jeder Weilheimer kennt diese Ausweichrouten im Westen und Osten.

So beträgt die Verkehrszunahme im Prognose Nullfall gegenüber 2017 bei Straßenabschnitten in der Schweigerstraße 27%, bei der Geistbühlstraße 18%, bei der Weinhartstraße 20% und für den Gögerlweg liegt eine erwartete Verkehrssteigerung um 35% vor.

Welche lokale Verkehrsentwicklung sich in Straßen mit weitgehender Wohnbebauung ergeben wird, zeigt folgende Grafik.

Verkehrszunahme in % im Prognose-Nullfall gegenüber 2017 in Straßenabschnitten mit vorwiegender Wohnbebauung



Dargestellt ist die Verkehrszunahme im Vergleich zu 2017 für den Fall, dass bis 2035 keinerlei Umgehungs- oder Tunnelvariante realisiert wird.

Quelle: Verkehrsuntersuchung Prof. Dr. H. Kurzak 2017

Gestaltungsmöglichkeiten bei Entlastung

Bei allen Entlastungsvarianten zeigt der Kurzak-Bericht von 2017 deutliche Entlastungen der innerstädtischen B2 und der südlichen Hauptdurchgangsstraßen Pollinger Straße und Waisenhausstraße. Wie könnte man eine solche Verkehrsverminderung nutzen?

Im Falle einer Entlastungsstraße für die B2 könnten einige bisher dem Staatlichen Bauamt und dem Landratsamt unterstellte Straßen in die Verantwortung der Stadt Weilheim übergehen. Durch die Verkehrsentlastung eröffnet sich dann Gestaltungsspielraum:

Pollinger Straße:

Die Lärmreduzierung und Luftverbesserung wäre deutlich spürbar. Um die Belastung durch den Autoverkehr weiter einzudämmen, könnte die Straßenbreite verringert werden. Dadurch ergibt sich die Möglichkeit für einen beiderseitigen Radweg mit Grünstreifen mit Büschen und Bäumen zur Geräuschkämpfung und Luftverbesserung.

Waisenhausstraße:

Das Queren der Waisenhausstraße ist heute für Fußgänger und Radfahrer gefährlich– insbesondere auch für die Schüler auf dem Weg von und zu Realschule und Gymnasium. Gleichzeitig stellt sie eine Trennlinie zwischen den südlichen Wohngebieten und dem innerstädtischen Bereich dar. Im Falle einer Ost- oder Westumfahrung würde der Verkehr so verringert, dass



Gestaltungsspielraum haben wir an der Waisenhausstraße erst, wenn sie keine Staatstraße mehr ist.

den Radfahrern und Fußgängern ein sicherer Übergang möglich wäre. Dies könnte z.B. durch eine besser platzierte Querungshilfe an der Kreuzung des Prälatenweges erfolgen. Zudem würde die jetzige Staatsstraße zu einer Innenstadtstraße umgewidmet, was uns erst Gestaltungsspielraum gibt.

Die B2 im Stadtgebiet:

Dies wird sicherlich weiterhin eine verkehrstechnische Herausforderung bleiben, da die B2 in ihren verschiedenen Abschnitten ganz unter-



Bei einer Umlegung der B2 wäre Platz für Radwege, Bäume und Grünstreifen vorhanden

schiedliche Breiten hat. So ist die B2 im Bereich des Rathausplatzes zu schmal für das Anlegen von Fahrradwegen. Auf den Abschnitten nördlich der Abzweigung zum Mittleren Graben und südlich der Johann-Baur-Str. ist es aber sehr gut möglich, dem Radverkehr und anderen alternativen Verkehrsmitteln mehr Raum zu geben. Geschwindigkeitsbegrenzungen oder eine optimierte Ampelschaltung zur Erleichterung der Querung von Fußgängern könnte die Anbindung der Oberen Stadt an das Stadtzentrum deutlich verbessern. Zudem ist eine zusätzliche Bepflanzung entlang der B2 wünschenswert. MH

Was können wir Weilheimer selbst gegen das hohe Verkehrsaufkommen tun?

Auf den Durchgangsverkehr – immerhin 34% der Kfz auf unseren Hauptverkehrsstraßen fahren durch Weilheim nur durch – haben wir Weilheimer natürlich kaum Einfluss. Beim Ziel- und Quellverkehr könnten wir uns aber doch überlegen, ob wir unseren Arbeitsplatz oder unser Ausflugsziel nur mit dem Auto erreichen können oder ob wir vielleicht nicht auch öffentliche Verkehrsmittel nutzen oder Fahrgemeinschaften bilden könnten. Es kommen aber auch viele Menschen im Zielverkehr zum Arbeiten, zum Einkaufen oder für andere Erledigungen zu uns nach Weilheim. Ein kleiner Teil davon könnte vielleicht den ÖPNV nutzen oder aus der näheren Umgebung auch mit dem Fahrrad oder einem E-Bike in unsere Stadt radeln.

Wo wir selbst wirklich etwas bewirken und eine Verkehrsreduzierung erreichen können, das ist der Binnenverkehr. Unsere Stadt eignet sich hervorragend zum Radfahren. Es ist weitgehend eben und die Wege sind nicht sehr weit. Die Radwegverbindungen und Fahrradabstellmöglichkeiten werden ständig verbessert. Und wenn es stürmt und schneit haben wir ja



Unser Stadtbus ist eine billige Alternative zum Auto

auch noch den Stadtbus als Alternative. Der Stadtbus hat sich in den letzten Jahren sehr gut etabliert. Die Stadtbuslinien werden ständig ausgebaut und angepasst, der Takt wird verdichtet und die Haltestellen nach und nach mit Wartehäuschen ausgestattet. Und wie wäre es, wenn wir kürzere Wegstrecken einfach einmal zu Fuß zurücklegen würden? Muss es unbedingt sein, dass wir die Kinder mit dem Auto zur Kita, zur Schule, zum Sport, usw. bringen und auch wieder abholen? Ginge das nicht auch in vielen Fällen anders? Jeder Weilheimer Bürger sollte sich selbst überlegen, wo er oder sie Autofahrten einsparen kann. Und der Verzicht spart noch dazu eine Menge Geld für Sprit und Parken.

Also packen wir es an! Steigen wir noch mehr als bisher um, auf den Stadtbus und das Fahrrad oder gehen zu Fuß. Es kommt unserer eigenen Stadt und unserem Lebens-Raum zu Gute!



Gehzeit ist Zeit zum Reden

Verkehrspolitik für die Zukunft

Wir alle sind es gewohnt und haben es zu schätzen gelernt, individuell nach persönlicher Entscheidung quasi zu jeder Tages- und Nachtzeit mobil zu sein. Dies können wir allerdings nicht nur mit dem Auto, sondern je nach Strecke und Ziel genauso mit dem Fahrrad und auch zu Fuß sein. Diese drei Fortbewegungsmöglichkeiten (Auto, Rad, zu Fuß) haben wir normalerweise immer zur Verfügung und können uns spontan entscheiden, welche wir nutzen wollen. Dies ist für mich der größte Vorteil gegenüber allen Angeboten des ÖPNV, denn: Ich muss mich nicht um Fahrpläne oder Haltestellen kümmern, ich kann einfach los, wie es mir gerade passt.

Auch in der Zukunft wird uns diese Individualität wichtig und kostbar sein. Ein Verzicht erscheint deshalb wenig erfolgversprechend. Selbstverständlich ist ein Ausbau des ÖPNV ein großer wichtiger Baustein in der Mobilität jetzt und noch mehr in der Zukunft. Aber die grundsätzliche Idee der individuellen Fortbewegung wird immer wichtig bleiben.

Wir könnten deshalb für unsere zukünftigen Verkehrsplanungen in Weilheim unsere Stadt in Bereiche, Zonen oder Quartiere aufteilen, in denen wir Schwerpunkte für eine oder parallel auch zwei der drei genannten individuellen Fortbewegungsmöglichkeiten setzen. Daneben, in Verzahnung dazu, die Angebote des ÖPNV. Zu unterscheiden gibt es dabei die gewachsenen Strukturen unserer Stadt und neue Gebiete. Hier könnten wir bereits in der Planungsphase überlegen, welche Vorteile wir mit welchem Verkehrsangebot nutzen wollen. In unserer Fußgängerzone haben wir dies ja bereits seit Jahrzehnten getan, für die Fußgänger eben. Für die gesamte Altstadt ergänzend könnte dann der weitere Focus auf dem Fahrradverkehr lie-

gen. Genauso wie etwa am Bahnhof ein neuer Schwerpunkt mit einem Parkhaus für Fahrräder gesetzt werden könnte, als Ergänzung zu den PKW Stellplätzen, als schnelles Park and Ride-System. Es sind zwei Beispiele, die schon angedacht worden sind. Das sind also nicht utopische Ideen, sondern sie zeigen, dass die Änderung der Infrastruktur, die jahrelang das Auto als wichtigste Komponente angesehen hat, auch in Weilheim bereits umgesetzt wird und weiter verfolgt werden soll.

Der Wandel kostet Zeit und Geld, und hängt auch von vielen Entscheidungen ab, die weder in Weilheim noch im Landkreis getroffen werden. Aber dort, wo wir handeln können und unsere Zuständigkeit liegt, sollten wir dies mutig und mit Gestaltungswillen angehen. Die Schaffung der Stabsstelle im Rathaus mit Herrn Frenzl – auf den ersten Blick der geplanten Entlastungsstraße geschuldet – ist genau so ein weiterer Schritt. Denn letztendlich geht es um das Thema Verkehr in Weilheim als Gesamtkomplex. Hier können bald die Fäden zusammenlaufen, Ideen und Maßnahmen zu entwickeln, die den Individualverkehr und die Verzahnung mit allen Bereichen des ÖPNV für Weilheim vorantreiben. Dabei müssen wir nicht alles neu erfinden, sondern können auf viele bereits funktionierende Ideen in anderen Kommunen zurückgreifen.

Dass in allen Gedankenspielen das Fahrrad für Weilheim eine zentrale Rolle spielen kann, ist bereits hinlänglich bekannt. Ein Miteinander der verschiedenen Verkehrsmittel ist bei allen Planungen genauso wichtig, wie ein noch zu definierendes Ziel, wie die Schwerpunkte in Weilheim in der Zukunft aussehen sollen. Der Prozess dazu ist angestoßen, jetzt geht es darum, geduldig und auch mit kleinen Schritten voranzugehen. WT

Wie reagieren andere Städte auf die Autoflut?

Klar - Städte wie Singapur oder Barcelona, selbst Freiburg sind mit unserer kleinen Stadt nicht vergleichbar. Aber trotzdem ist es spannend über unseren Tellerrand zu schauen, wie andere mit dem Autoverkehr umgehen.

Singapur ist dabei sicherlich ein Extrem, aber es erzeugt auch bei uns Denkanstöße:

Dort ist es für die nächsten drei Jahre verboten, neue Autos anzumelden. Nur wenn irgendwer sein Auto abmeldet, gibt es die Möglichkeit ein neues Fahrzeug in den Verkehr zu bringen. Auto-Berechtigungsscheine sind daher sehr begehrt, aber nur selten zu bekommen und nur 10 Jahre gültig. Parallel dazu ist der öffentliche Nahverkehr vorbildlich ausgebaut und betrieben. Verspätungen gelten als Sensation, weil sie so selten sind. Die Stadtoberen appellieren in Werbespots, das Auto stehen zu lassen. Man möchte es sogar „chic“ aussehen lassen, aufs Auto zu verzichten. Der Vorteil für alle: In dem engen Stadtstaat fließt der Autoverkehr, es gibt viel Platz für Fußgänger und Radler und man kann sicher sein, zügig überall anzukommen.

Das langfristige Ziel ist es, auf individuellen Autoverkehr ganz zu verzichten, Motor betriebene Fahrzeuge sollen nur noch als Lieferfahrzeuge oder Taxis fahren, wenn möglich sogar mit E-Antrieb. Dazu arbeitet Singapur mit der ETH Zürich zusammen, mit der Universität sollen neue Zukunftskonzepte entwickelt werden, für den Menschen, weg vom Autoverkehr.

Bei einem Besuch von **Barcelona** fallen einem die Leihräder der Stadt auf. Nur ausleihbar für Anwohner, nachts werden sie von neuralgischen Punkten eingesammelt und in die Viertel zurückverteilt oder repariert. Gleichzeitig sind ausgedehnte Fahrradrouten quer durch die Stadt entstanden – Barcelona mit Fahrrad macht wirklich



Spaß! Wir fanden Viertel, in die man mit Autos gar nicht einfahren konnte, so eng waren sie z.B. am Berg gebaut. Die Stadt ist seit Jahren von Baustellen übersät – die immensen Verkehrsprobleme müssen gelöst werden, zum Teil durch Tunnels unter der Stadt, Park and Ride-Systeme, ein ausgezeichnetes ÖPNV-Netz, zum Teil durch Verzicht aufs Auto. Dabei sollen Straßen und Plätze wieder Treffpunkt für Menschen werden. Madrid hat nun ähnliche Pläne: Die Stadt soll Lebensraum werden, nicht Stauraum.

Freiburg im Breisgau hat im Stadtteil Vauban autofreie Wohnungen geplant und gebaut. Seit fast 20 Jahren ist die Nachfrage sehr viel größer als erwartet. In diesem Viertel genießen die Menschen ihren Lebensraum. Kinder spielen dort auf der Straße, vor 50 Jahren noch überall üblich, heute meist ein gefährliches Unterfangen. Im Viertel gibt es etwa 150 Kfz pro 1000 Einwohner. Bei uns in Weilheim sind es etwa 700 Kfz, im Landkreis sogar mehr als 800 Kfz! Die meisten Familien in Vauban haben erst einige Zeit nach dem Einzug das Auto abgeschafft – weil sie es aufgrund der Radwege-Anbindung und des Bussystems nicht mehr für notwendig hielten. Car-Sharing wird überdurchschnittlich gut angenommen – für große Transporte zum Beispiel eine gute Option! Glaubt man den Umfragen im Viertel, sind die Menschen dort ohne Auto zufrieden, immerhin gaben 81% der Befragten dies an. Mehr Informationen finden Sie unter freiburg-vauban.de/verkehr.

BfW-Grundsätze für eine gute Entscheidung

Die Grundlagen für die Entscheidungsfindung in Sachen „Entlastungsstraße Weilheim“ lassen sich für die Fraktion der *Bürger für Weilheim* (BfW) derzeit in folgenden vier Schlagworten zusammenfassen:

1. Die BfW fordern eine deutliche Verkehrs-entlastung für Weilheim:

Die alltägliche Verkehrssituation an Weilheims Hauptverkehrsachsen und das seit letztem Jahr vorliegende Verkehrsgutachten von Prof. Kurzak belegen eindeutig, dass Weilheim jetzt und vor allem in Zukunft eine deutliche Verkehrs-entlastung benötigt. Welche bauliche Lösung hierfür am besten geeignet ist, ist zum derzeitigen Stand der Planung noch völlig offen. Eine vorzeitige Festlegung auf eine bestimmte Trasse oder die Ablehnung einer bestimmten Trasse entbehrt einer prüf- und abwägbaren Faktenlage und widerspricht den politischen Grundsätzen der Bürger für Weilheim.

2. Die BfW fordern eine gründliche, nachvollziehbare und transparente Planung:

Vorbehaltslos und sachorientiert sollen alle sich anbietenden Lösungen für eine Verkehrs-entlastung untersucht und mit allen Konsequenzen so weit als möglich durchgeplant werden. Einschränkungen aus politischen, ideologischen oder persönlichen Beweggründen darf es nicht geben. Die Bewertungskriterien für einzelne Trassen müssen transparent und nachvollziehbar dargestellt werden. Die bisherigen Planungen des Staatlichen Bauamtes entsprechen voll und ganz dieser Forderung.

3. Die BfW fordern eine frühzeitige und umfassende Bürgerbeteiligung:

Die Entscheidung über eine Entlastungsstraße hat weitreichende Folgen für Weilheims Zukunft. Deshalb müssen von Anfang an so viele Bürgerinnen und Bürger wie möglich am Planungs- und Entscheidungsprozess beteiligt werden. Informationen müssen für alle zugänglich sein, schwierige Sachverhalte müssen verständlich erklärt werden. Sobald alle vom Staatlichen Bauamt vorgelegten Varianten ausreichend diskutiert sind, müssen alle Bürgerinnen und Bürger Gelegenheit bekommen, ihre Meinung zu äußern.

4. Die BfW arbeiten aktiv an einer Lösung für ganz Weilheim:

Die Ergebnisse der staatlichen Planungen, die Empfehlungen der Sachverständigen und vor allem die Meinung der Weilheimer Bürgerschaft müssen am Ende in die Trassenentscheidung des Stadtrates einfließen. Diese Entscheidung hat für das Staatliche Bauamt zwar keine bindende Wirkung, wird den weiteren Verlauf der Planung aber maßgeblich beeinflussen. Wir *Bürger für Weilheim* setzen uns dafür ein, dass mit Hilfe umfassender Information und einer fairen, offenen Diskussion eine tragfähige Lösung für ganz Weilheim zustande kommt.

Wollen Sie unsere Stadt mitgestalten?

Schauen Sie auf unsere Internetseite buerger-fuer-weilheim.de, informieren Sie sich über unsere Arbeit.



Wir sind engagierte Bürgerinnen und Bürger, die **bürgernah und transparent** sowie **unabhängig und parteifrei** handeln wollen, **sachorientiert entscheiden** wollen, **mit soliden Finanzen wirtschaften** und **sachlich mit allen Stadträten zusammen arbeiten** wollen.

Wir freuen uns auf Sie und Ihre Ideen!

Nehmen Sie mit uns Kontakt auf über unsere Mitglieder oder über den Vorstand: Bürger für Weilheim e.V.
Wildsteiger Straße 15
82362 Weilheim
E-Mail: service@buerger-fuer-weilheim.de
Spenden unter IBAN
DE16 7039 0000 0004 0249 82
BIC GENODEF1GAP

Beitrittserklärung

Name, Vorname:

Anschrift:

Geburtsdatum:

Telefon/Fax:

E-Mail:

Teilnahme am Lastschriftverfahren:



Bankverbindung

IBAN

BIC

Hiermit erkläre ich meinen Beitritt zu den „Bürgern für Weilheim“ e.V. Die Aufnahme erfolgt durch den Beschluss des Vorstandes, der mir alsbald mitgeteilt wird.

Mit der jeweiligen Abbuchung des Jahresbeitrages in Höhe von 35 Euro von meinem oben genannten Konto im Wege des Lastschriftverfahrens bin ich einverstanden.

Weilheim, den _____ (Unterschrift)

Sich selbst für die Zukunft engagieren?

Wie sieht Weilheim im Jahr 2030, im Jahr 2050 oder gar im Jahr 2200 aus? Keiner von uns kann sich das vorstellen. Es gibt bis dahin neue Technik, vielleicht andere Gebäude oder Antriebsformen für Maschinen. Es gibt vielleicht sogar andere Verkehrsmittel.

Seit jeher träumen Menschen vom Fliegen als alltägliche Fortbewegung. Aber ist das, was sich seit Jules Vernes Zukunftsromanen viele Utopisten ausgedacht haben, in Erfüllung gegangen? Bald soll es Autos geben, die auch fliegen können. Aber heißt es nicht jetzt schon, der Luftraum sei so eng? Und sind solche energieaufwändigen Verkehrsmittel wirklich zukunftsweisend? Auch eine Umstellung auf Elektroautos oder selbstfahrende Autos hilft nicht,

die unfassbar große Menge an Fahrzeugen auf unseren Straßen zu verringern. Hier hilft auch neue Technik nicht gegen Staus.

Wie viele Einwohner hat Weilheim in 20, in 40 in 100 Jahren? Wie viele Menschen wohnen dann im Oberland? Und wie viele Fahrzeuge sind es, die sich bis dahin auf unseren Straßen bewegen? Wie viel Verkehr wollen wir dann in die Stadt lassen? Helfen neue Straßen? Haben wir Möglichkeiten, unsere Stadt zu verändern?

Bei den *Bürgern für Weilheim* diskutieren wir sehr intensiv zu diesen Themen. Stadtentwicklung, Verkehrsentwicklung, Wirtschaftsentwicklung hängen eng zusammen. Alles soll gut geplant werden. Gesunder Lebensraum ist ein wichtiges Gut - wie können wir das in die Planungen miteinbeziehen? Wie wollen wir Wohnen und Arbeiten in Weilheim in der Zukunft organisieren? Dieses Heft hat Ihnen hoffentlich einen Einblick in unsere Gedanken rund um den Verkehr und die schwierige Entscheidungsfindung gegeben, wenn es um das Thema Entlastungsstraße für Weilheims Verkehr geht. Informieren Sie sich, bewerten Sie alle Argumente, diskutieren Sie mit. Wir werden eine Entscheidung treffen müssen - für unsere Stadt und ihre Einwohner!

Oder haben Sie sich schon einmal überlegt, selbst ein bisschen Politik-Luft zu schnuppern? Kontaktieren Sie uns, service@buerger-fuer-weilheim.de ist eine Möglichkeit - oder Sie sprechen uns persönlich an. Wir freuen uns über engagierte Bürger, denen ihre Stadt wichtig ist!

