

Stellungnahme zu den Planungen einer Weilheimer Umfahrung, 06. März 2020

Die Bürgerinitiative Heimat 2030 ist eine Gruppe Weilheimer Bürger, die unsere einzigartige Kulturlandschaft erhalten wollen. Unser Ziel ist deshalb, die im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthaltene **Umfahrung, im Osten wie im Westen**, mit der einhergehenden massiven Naturzerstörung zu **verhindern**.

Weilheim ist dabei beispielhaft für die **verfehlte Verkehrspolitik der Bundesregierung**. Diese manifestiert sich im **Bundesverkehrswegeplan 2030**, welcher unter Alexander Dobrindt (CSU), der in Weilheim-Schongau seinen Wahlkreis hat, beschlossen wurde. So soll die B2 zwischen München und Garmisch autobahnähnlich 2-3 spurig ausgebaut werden, während der zweigleisige Ausbau der entsprechenden Bahnlinie herausgenommen wurde. Die Bahnlinie nach Peißenberg (Heimatort Alexander Dobrindts) ist nicht einmal elektrifiziert. Verspätete und ausfallende Züge sind an der Tagesordnung. Mit diesen **falschen Prioritäten wird eine Mobilwende und wirksamer Klimaschutz nicht gelingen**.

Jede der untersuchten Trassen einer Weilheimer Umfahrung bedeutet **immensen Flächenverbrauch, zerstört wertvolle Natur** und die **Naherholungsgebiete** der halben Stadt. Die Varianten verlaufen in **unmittelbarer Nähe zu Häusern, Wohngebieten und Schulneubauten**. **Landwirte** sind von **Enteignung bedroht, Existenzen gefährdet**. Jede Umfahrung ist ein **Türöffner** für weiteren Flächenfraß. Da Weilheim als Oberzentrum nur **wenig Durchgangsverkehr** hat (12 % der Fahrten) würde durch eine Umfahrung die Zahl der Autos auf der B2 im Stadtzentrum variantenabhängig **lediglich um 16 – 20 % reduziert** (Gutachten Kurzak, Staatliches Bauamt Weilheim). Eine Reduzierung in mindestens gleicher Größenordnung sollte sich klima-, menschen- und umweltfreundlicher auch durch den Ausbau des Radwegenetzes und des ÖPNV erreichen lassen.

Dass antiquierte Straßenbauprojekte, wie die Weilheimer Umfahrung, die bürokratischen Mühlen scheinbar ungehindert durchlaufen können und Umwelt- und Klimaschutzbemühungen auf Jahrzehnte hinaus torpedieren, liegt auch an den angewandten Regelwerken, wie dem **„Methodenhandbuch 2030 zum Bundesverkehrswegeplan“**. So fließt dort zum Beispiel der Flächenverbrauch **explizit nicht in die Umweltverträglichkeitsprüfung** ein, „um Großprojekte nicht zu gefährden“ (S. 268). Andererseits geht die beanspruchte Fläche als „Restwert“ **auch auf der „Nutzen“-Seite** der Kosten-Nutzen-Rechnung ein (S.57). **Mehr Flächenverbrauch** führt auf diese Weise (bei steigenden Bodenpreisen) zu einer **„positiveren“ Bewertung!** Insgesamt ist das Methodenhandbuch nicht geeignet, um Umweltaspekte angemessen zu berücksichtigen.

Wir werben deshalb hier vor Ort dafür, dass Lebensqualität und Schutz der Umwelt in den Vordergrund gestellt werden. Konkret bedeutet das: **keine Umfahrung im Osten wie im Westen, Ausbau von Radwegen und ÖPNV, Verkehrsvermeidung statt Verkehrsverlagerung, Optimierung von Ampelsteuerungen und Querungsbauwerken (Gymnasiumampel) und Prüfung der B2-Unterfahrung als flächensparendste Variante**. Bei der Umsetzung dieser Ziele ist dann die Bundes-, Landes- und Kommunalpolitik gefragt.