

Anmerkungen zu: "Der Nachfolger als Vorgänger"

Interview des Weilheimer Tagblattes (Sebastian Tauchnitz) mit dem **ehemaligen Leiter Uwe Fritsch** (bis 31.07.2020) und dem **jetzigen Leiter Stefan Scheckinger** (seit 01.09.2020) des Staatlichen Bauamtes Weilheim, veröffentlicht in der Ausgabe vom 12./13.09.2020.

In einem **guten Drittel (7 von 19 Fragen)** des Interviews geht es um die **Ortsumfahrung Weilheim**. Damit sind diese Planungen das **heißeste und strittigste Projekt des Staatlichen Bauamtes (StBA)**. Der **Ausgang ist völlig offen**. Deshalb und weil wir einige Aussagen nicht unkommentiert stehen lassen wollen, haben wir uns hier des Textes angenommen.

Fritsch: „... ärgerlich, wie das Projekt im Kommunalwahlkampf instrumentalisiert wurde.“

Fritsch: „... jetzt drehen wir eine unnötige Ehrenrunde.“

Der Termin für die Bürgerbefragung kurz vor der Kommunalwahl wurde vom staatlichen Bauamt und vermutlich von Teilen der Stadtspitze festgelegt.

Für unvollständige, veraltete bzw. schleierhafte Angaben/Karten war und ist das Staatliche Bauamt verantwortlich.

Fritsch: „... bis die Weilheimer Innenstadt von einer Entlastung profitieren kann.“

Beide Bauamtsleiter verwenden immer wieder suggestiv den Begriff „Entlastungsstraße“ und verschweigen dabei, dass für einige Straßen (vor allem in Ost-West-Richtung) durch eine Umfahrung sogar eine Verkehrszunahme prognostiziert wird. Auch auf den Nord-Süd-Achsen beträgt die zu erwartende Verkehrsreduktion in der Innenstadt durchweg unter 20 %. Die sogenannte „Entlastung“ (2035 gegenüber 2017) über den Gesamtverkehr ganz Weilheims würde **sogar nur 300 Kfz bzw. 0,29 %** betragen. Damit kann weder auf eine Lärm- noch eine Abgasreduktion gehofft werden, zumal Wohngebiete am Ortsrand durch Verkehr auf einer Umfahrung zusätzlich belastet werden.

Fritsch: „... die Debatte über einen Tunnel in Weilheim ist realitätsfern.“

Fritsch: „Zudem werden alle Varianten mehr oder weniger lange Tunnelabschnitte beinhalten.“

Greift Herr Fritsch hier dem Entscheidungsprozess vor? Bisher sind in der Auswahl offiziell noch zwei Varianten ohne Tunnelabschnitte enthalten, sowie ein bergmännischer Tunnel unter der Stadt.

Fritsch: „... in Weilheim hingegen sind die Baufreiheitsgrade im Osten, Westen und Süden der Stadt unendlich viel größer.“ (als in Starnberg)
Fritsch (bzgl. Flächenversiegelung): „Da hat bereits in den vergangenen 10 Jahren ein massives Umdenken eingesetzt.“

Wo die Weilheimer ihre Naherholungsgebiete haben und Landwirte ihr wertvolles Ackerland besitzen, sieht Herr Fritsch nur „**Baufreiheitsgrade**“. Da ist keinerlei Umdenken zu erkennen.

Scheckinger: „Weilheim muss sich die Frage stellen, wie groß das Problem der Verkehrsbelastung ist.“

Und welcher Verkehr die große Belastung ist: Von 2017 - 2035 ist der voraussichtliche Zuwachs des Durchgangsverkehrs mit 1.100 Kfz = 1,05 % (des Gesamtverkehrs von 2017) nicht sonderlich hoch. Dagegen wird der Anstieg des Quell-, Ziel- und Binnenverkehrs mit 12.500 Kfz = 11,9 % (des Gesamtverkehrs von 2017) beziffert. Entlastung kann nur erreichen, wer die hausgemachten Verkehrsprobleme löst, ohne Naherholungsgebiete und Natur zu zerstören.

Fritsch: „Am Ende eines solchen Prozesses kann auch die Erkenntnis stehen, dass gar nichts geht.“

Oder dass gar keine Umfahrung notwendig ist (siehe Verkehrsgutachten).

Diese Erkenntnis hätte schon früher erfolgen können, indem vor einer Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan ein Verkehrsgutachten erstellt worden wäre, das auch Verkehrskonzepte ohne Straßenneubau gleichberechtigt untersucht hätte.

Fritsch: „... der Flächenverbrauch wäre nicht größer als beim neuen Gewerbegebiet Achalaich.“

Eine Wüste taugt nicht als Begründung zur Schaffung einer weiteren Wüste! Darüber hinaus befeuern sich diese beiden Arten des Flächenverbrauchs gegenseitig: Mehr Gewerbe erzeugt mehr Verkehr und eine Umfahrung erschließt Flächen und weckt Begehrlichkeiten für noch mehr Gewerbegebiete.

Die verlärmte und dadurch für die Naherholung und Natur beeinträchtigte Fläche ist auch bei einer Umfahrung um ein Vielfaches größer, als bei einem Gewerbegebiet - ohne dass wir Achalaich gut heißen würden.

Fritsch: „Der Bundesverkehrswegeplan gibt uns die Aufträge vor.“

„Wir sind eine staatliche Behörde, die die politischen Vorgaben umsetzt.“

In diesen beiden Aussagen liegt der Hund begraben:

Für die Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan waren wohl eher politische Kontakte und der Arbeitsweg des damaligen Bundesverkehrsministers ausschlaggebend, als sachliche Gründe. Einmal im Gang, ist der Prozess eine Einbahnstraße und bisher auch durch politische Lippenbekenntnisse zum Flächensparen und zum Klimaschutz nicht zu stoppen. Die Entscheidung für den Straßenbau ist gefallen, bevor ein Verkehrsgutachten diesem Projekt nachträglich den Anschein von Notwendigkeit verleihen soll.

Scheckinger: „... beim Straßenbau redet jeder mit.“

Fritsch: „Unqualifizierte Kommentare lassen einen nicht immer kalt. Wir treffen Entscheidungen bestimmt nicht leichtfertig, können aber auch nicht jede einzelne Entscheidung immer und zu jeder Zeit vollumfänglich kommunizieren.“

Das StBA hat für die Trassenfindung pressewirksam einen „Bürgerdialog“ veranstaltet. Dabei wurden von fachlich qualifizierten Bürgern auch detaillierte Vorschläge gemacht (z.B. Planung B2 Tunnel) Werden die Bürger für ihre Beteiligung am Verfahren jetzt kritisiert?

Das StBA verwendet unter anderem für die Bürgerbefragung eine veraltete Umrissdarstellung von Weilheim, veröffentlicht falsche Zahlen zu Verkehrsveränderungen (2017 zu 2035) auf der Homepage zum Umfahrungs-Projekt und erläutert nicht den deutlichen Kostenunterschied für die Tunnelkalkulation:

Zentrumstunnel in WM (mit "Nebenkosten"):

€ 122.000.- / Meter

Langer Tunnel der ortsfernen Ostumfahrung:

€ 75.000.- / Meter

Tunnel der ortsnahen Ostumfahrung:

€ 54.000.- / Meter

(jeweils Gesamtkosten durch Tunnellänge)

Auerbergtunnel, 2-röhrig: € 61.000.- / Meter

Wanktunnel mit Rettungstollen:

€ 46.000.- / Meter

Deshalb ist es nicht verwunderlich, dass die Entscheidungen und Planungen hinterfragt werden.

Scheckinger: „...Kirchturmdenken. Eine Entlastungsstraße? Gern, aber bitte auf der anderen Seite der Stadt oder am besten gleich drunter durch.“

Das heißt aber: Die Menschen möchten ihre Naherholungsgebiete erhalten, ihre Ortsrandlage nicht verlärm haben und nehmen dafür im Zweifel sogar lieber eine Verkehrszunahme in ihrem Stadtteil in Kauf.

Herr Scheckinger sollte in diesem Sinne handeln, die Ost-West-Debatte beenden, die „Karawane weiter ziehen“ lassen oder in Weilheim doch einen B2-Tunnel bauen!

Alle Daten zu Verkehrsentwicklungen:

Prof. Dr.-Ing. Kurzak: „Verkehrsuntersuchung Entlastung Weilheim Umfahrung oder Tunnel, 2017“ und die dazugehörenden Ergänzungen