

NIEDERSCHRIFT ÜBER DIE ÖFFENTLICHE SITZUNG DES STADTRATES - SONDERSITZUNG ENTLASTUNGSSTRAÙE

Sitzungsdatum: Montag, 12.11.2018
Beginn: 19:00 Uhr
Ende: 21:20 Uhr
Ort: in der Stadthalle Weilheim

TAGESORDNUNG

Öffentliche Sitzung

1. Bekanntgaben
2. Vorstellung der Zwischenergebnisse der Untersuchungen zu einer Entlastungsstraße
3. Anfragen, Dringlichkeitsanträge

Erster Bürgermeister Markus Loth eröffnet um 19:00 Uhr die öffentliche Sitzung des Stadtrates - Sondersitzung Entlastungsstraße in der Stadthalle Weilheim, begrüßt alle Anwesenden und stellt die ordnungsgemäÙe Ladung und Beschlussfähigkeit des Stadtrates fest.

ÖFFENTLICHE SITZUNG

1 Bekanntgaben

2 Vorstellung der Zwischenergebnisse der Untersuchungen zu einer Ö 81/2018 Entlastungsstraße

Mitteilung:

Das Staatliche Bauamt Weilheim wird im Rahmen der Sondersitzung Zwischenergebnisse zu den Untersuchungen zu einer Entlastungsstraße Weilheim präsentieren. Es werden fünf in die engere Wahl kommende und aus Sicht des Staatlichen Bauamts "machbare" Trassenvarianten vorgestellt. Die Ausarbeitung einer Vorzugsvariante ist für das erste Halbjahr 2019 vorgesehen, dann wenn sämtliche Untersuchungsergebnisse in den Variantenvergleich eingeflossen sind.

2. Verlauf der Stadtratssitzung am 12.11.2018 in der Stadthalle Weilheim

Erster Bürgermeister Loth begrüßt zunächst die fast 800 Besucherinnen und Besucher und stellt Herrn Leitenden Baudirektor Fritsch sowie Herrn Lenker, beide Staatliches Bauamt Weilheim, vor.

Sodann gibt er einen kurzen Überblick zum Thema Ortsumfahrung bzw. Entlastungsstraße für Weilheim, das nunmehr seit etwa 60 Jahren die Stadt und ihren Stadtrat begleitet. Doch nicht nur auf kommunaler Ebene, auch auf überörtlicher Ebene fand das Thema einer Weilheimer Entlastungsstraße bereits seit 1974 Berücksichtigung. Folgerichtig wurde im Jahr 2007 durch das Ingenieurbüro Seib ein Gesamtverkehrskonzept für Weilheim erstellt, das Analysen zu verschiedenen Varianten einer Entlastungsstraße enthält. Neuen Schwung bekam die Diskussion um eine Entlastungsstraße mit deren Aufnahme in den „Vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplanes 2030. Dies war der Anstoß für den Bund, das Staatliche Bauamt Weilheim mit der Voruntersuchung verschiedener Trassenvarianten zu beauftragen. Das Staatliche Bauamt übernimmt damit die Gesamtplanung, koordiniert sämtliche Fachplanungen und erstattet dem Bund regelmäßig Bericht.

Begleitend wurde bereits 2016 die Bürgerinformation „Aktuelle Fakten und Zahlen über die geplante Umgehungsstraße zur innerörtlichen Verkehrsentslastung“ herausgegeben. Zusätzlich findet seit diesem Jahr ein regelmäßiger Informationsaustausch statt zwischen dem Staatlichen Bauamt, der Stadt, den drei Bürgerinitiativen „Heimat 2030“, „Marnbach - Deutenhausen“ und „Pro-West-Umfahrung“ sowie der lokalen Agenda 21 (AK Mobilität und Verkehr), den örtlichen Wirtschaftsverbänden und Vertretern der Stadtpolitik.

Bis Sommer 2019 werden voraussichtlich alle relevanten Daten und Fakten zu den einzelnen in die engere Wahl kommenden Trassenkorridoren vorliegen. Anschließend wird sich eine intensive Diskussionsphase ergeben, in die die Bürgerinnen und Bürger selbstverständlich eingebunden werden. In dieser Phase wird die Stadt Weilheim auch zu einer ordentlichen Bürgerversammlung einladen. Für diese Phase wird ausreichend Zeit zur Verfügung stehen. Bereits jetzt lässt die Stadt juristisch prüfen, inwiefern ein Bürgerentscheid bzw. Ratsbegehren in der weiteren Entscheidungsfindung für eine Trassenvariante möglich ist. Die gemeinsame Zielsetzung soll nach den Worten des 1. Bürgermeisters die Entscheidung für eine vernünftige und tatsächlich auch realisierbare Entlastungsstraße für Weilheim sein.

Der Zwischenstand der Voruntersuchungen wird anschließend durch Herrn Fritsch und Herrn Lenker präsentiert.

Herr Fritsch, Leiter des Staatlichen Bauamtes Weilheim, erläutert anschließend die grundsätzlichen Rahmenbedingungen für die Untersuchungen der Trassenvarianten. So

seien aktuell Planungsleistungen an die verschiedenen Planungsbüros für mehr als 500.000 € beauftragt. Dies sei auch für den Bund eine große Summe.

In der Voruntersuchung wurden bisher 9 Hauptvarianten mit zahlreichen Untervarianten geprüft.

Ziel der Voruntersuchungen war, die große Anzahl möglicher Trassen zu verringern. Ausgeschlossen von den weiterführenden Untersuchungen wurden dabei die Trassen, die entweder technisch gar nicht oder nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand realisiert werden könnten oder bei zwei sehr ähnlichen Trassenverläufen der wesentlich Schlechtere. So haben sich fünf Trassenvarianten ergeben, die detaillierter untersucht werden. Diese fünf Trassen werden alle bis zum Schluss des Verfahrens im Rennen bleiben. Herr Fritsch machte deutlich, dass sich das Staatliche Bauamt nicht auf eine Vorzugsvariante festlegen werde.

Auch betonte Herr Fritsch, dass zwar der Bund Vorhabensträger ist, die Belange der Stadt Weilheim jedoch bei der Abwägung und Realisierung der Trassen starkes Gewicht habe. Ohne eindeutige Positionierung der Stadt für eine zu realisierende Trasse werde keine Entlastungsstraße realisiert. Gegen den Willen einer Kommune erfolge keine Umsetzung durch den Bund.

Herr Lenker, Abteilungsleiter Straßenbau im Staatlichen Bauamt, stellt sodann die neun untersuchten Hauptvarianten sowie die Trassen vor, die weiter untersucht werden. Hierbei geht er von West nach Ost über das Stadtgebiet.

Von den vier vorab untersuchten Westvarianten werde nach seiner Darstellung die ortsnahen Westumgehungen (lang und kurz) zugunsten der ortsfernen Westumgehung (lang und kurz) nicht weiter verfolgt.

Bei den Zentrumsvarianten muss unterschieden werden zwischen der Ausführung als Tunnel in bergmännischer Bauweise und der Ausführung mittels einer Untertunnelung in Deckelbauweise. Grundsätzlich würde eine Untertunnelung nur unter bereits bestehenden Fahrbahnen realisiert. In Frage kommen hier eine Nord – Süd-Trasse unter der bestehenden B2 oder der Achse Römer-/Krottenkopfstraße.

Nach einem Exkurs zum Funktionieren der Deckelbauweise wird rasch deutlich, dass diese wegen fehlender vorhandener Trassenbreiten (Abstand zwischen der Wohnbebauung) nicht durchführbar sein wird – bzw. dass diese nur mit unverhältnismäßig hohem technischen und finanziellen Aufwand umsetzbar wäre. Hinzu käme eine Vollsperrung der B2 während der Bauzeit (2 – 3 Jahre), wenn diese Trasse gewählt würde.

Die Variante einer Untertunnelung von Römer-/Krottenkopfstraße bzw. B2 in Deckelbauweise wird danach zugunsten eines Tunnels in bergmännischer Bauweise nicht weiter verfolgt.

Nachfolgend ging Herr Lenker auf die drei untersuchten Ostvarianten ein.

Ausgeschlossen werden kann danach die ortsnahe Ostumgehung über den bestehenden Narbonner Ring. Gründe hierfür sind Konflikte mit der bestehenden Wohnbebauung, erhöhter Aufwand wegen Sparten, beengter Verhältnisse und Verkehr sowie der Einhausung des Tunnels, die im Grundwasser stehen müsste.

Weiterhin untersucht werden somit die ortsnahe sowie die ortsferne Osttrasse.

Alle Informationen können auf der Homepage des Staatlichen Bauamtes unter www.stbawm.bayern.de eingesehen werden.

Im Anschluss an die Präsentationen entspann sich eine lebhafte Diskussion im Gremium. Wiederholt wurde die Bevölkerung Weilheims aufgerufen, verstärkt alternative Fortbewegungsmöglichkeiten wie z.B. ÖPNV, Fahrrad usw. zu nutzen. Bei diesem Jahrhundertprojekt müsse neben der Natur auch der Mensch und seine Gesundheit ganz oben in der Priorität der Abwägung stehen. Die Vertreter des Staatlichen Bauamtes bestätigten, dass neben den Belangen der in und um Weilheim herum lebenden Menschen selbstverständlich auch die Belange der Landschaft, der dort lebenden Tier- und Pflanzenwelt sowie die Luftqualität untersucht und berücksichtigt werden. In die folgende Abwägung fließen die Belange der Gemeinden in näherer Nachbarschaft zu Weilheim ebenso mit ein, wie die Belange des Landkreises. Die Frage nach der volkswirtschaftlichen Sinnhaftigkeit einer Entlastungsstraße sei durch die Aufnahme in den vordringlichen Bedarf des Bundesfernstraßenplanes bereits bestätigt.

Die Weilheimer Vertreter der Politik seien zusätzlich zur Entscheidung über mögliche Varianten einer Weilheim entlastenden Bundesstraße dazu aufgerufen, sich Gedanken über das zukünftige Wachstum der Stadt und dessen Richtungen zu machen.

Wichtig sei es, zum jetzigen Zeitpunkt noch keine vorgefertigte Meinung zu einer möglichen Trassenvariante zu haben. Ein Meinungsbild könne sich erst dann ergeben, wenn alle Zahlen und Fakten zu den verschiedenen Varianten vorliegen. Bis dahin sollten sowohl die Vertreter der Stadtpolitik als auch andere ergebnisoffen mit dem Thema umgehen.

Zur Kenntnis genommen Ja 30 Nein 0 Anwesend 30