

Bürgerdialog Entlastungsstraße Weilheim

**Protokoll der Themenabende I & II: „Umgehungsvarianten“**

Freitag, den 12. Juli 2019

Ort:	Staatliches Bauamt Weilheim
Datum:	02.07.2019 Themenabend I, 18:30 22:00 Uhr 09.07.2019 Themenabend II, 18:30 21:15 Uhr
Teilnehmer:	Vertreter von Verbänden und Bürgerinitiativen, politische Repräsentanten, darunter ein Jugendvertreter, Mitarbeiter des Staatlichen Bauamtes, Mitarbeiter von Hendricks & Schwartz, sowie Pressevertreter des Kreisboten Weilheim und des Weilheimer Tagblattes.
Ziele:	Erläuterung der möglichen Trassenvarianten, intensive Auseinandersetzung mit den Varianten, im Hinblick auf ihre Auswirkungen auf Verkehr und Umwelt, Austausch von Anregungen und Hinweisen der verschiedenen Teilnehmer und Interessensvertreter.

**1 Rahmen der Veranstaltung und Diskussionsthemen**

Als Initiator der Veranstaltung lud das Staatliche Bauamt Weilheim Vertreter verschiedener örtlicher Verbände, Vereine und der Kommunalpolitik ein. Herr Uwe Fritsch, Behördenleiter des Staatlichen Bauamtes Weilheim, und Herr Andreas Lenker, Abteilungsleiter für Straßenbau für den Landkreis Weilheim Schongau des Staatlichen Bauamtes Weilheim, gaben eine kurze allgemeine Einführung.

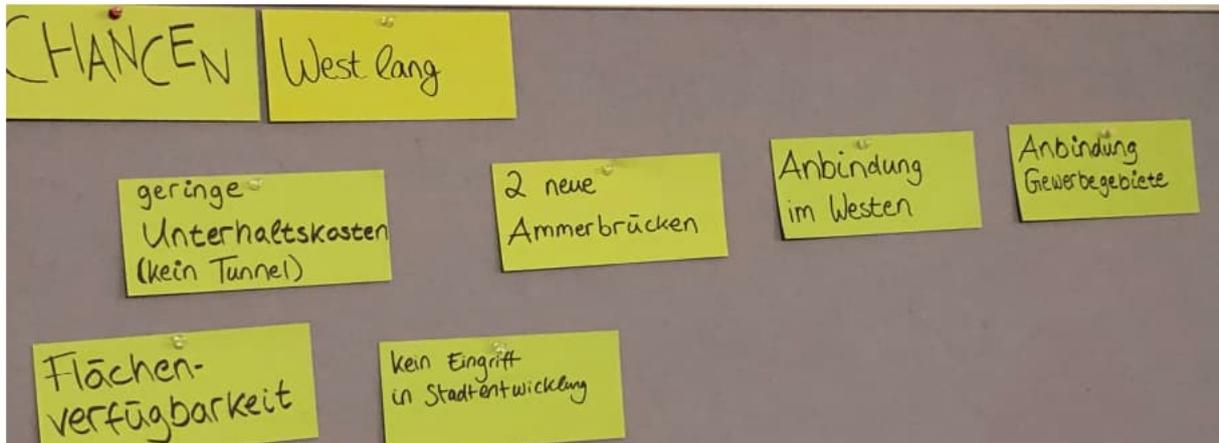
Als Moderator erläuterte Herr Arnold Vitez von Hendricks & Schwartz den Ablauf der Diskussionsrunde. Herr Lenker gab anfangs einen kurzen Überblick zu den Ortsumgehungsvarianten im Hinblick auf technischen Daten, Verkehrsbelastung und Wirtschaftlichkeit. Danach wurden die Chancen, Risiken und Anmerkungen bzw. Hinweise, welche auf den vorangegangenen Infomärkten von den Bürgern geäußert wurden, präsentiert. Im Anschluss hatten die verschiedenen Vertreter die Möglichkeit, Verständnisfragen zu den jeweiligen Varianten zu stellen und sich über Chancen und Risiken auszutauschen.

## **2 Diskussion Ortsumgehungen**

### **2.1 Ortsumgehung „West lang“**

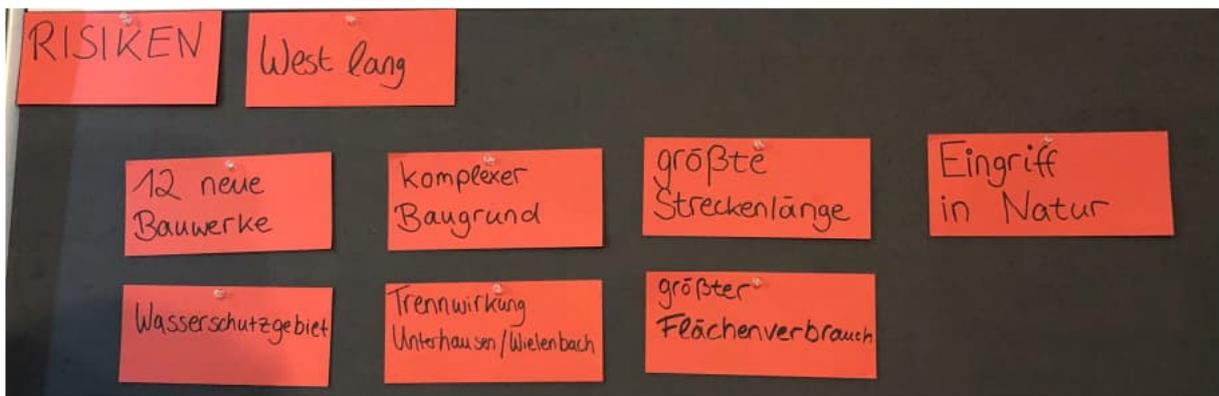
Die Trasse beginnt im Süden am südwestlichen Ende des Gewerbegebietes Trift hof an der Holzhofstraße und mündet im Norden in die bestehende B 2. Nach Querung der Ammer schwenkt die Trasse mit einem Rechtsbogen Richtung Norden, quert im weiteren Verlauf die Bahnstrecke Weilheim Schongau sowie die Tankenrainer Straße und führt mit mehreren aufeinanderfolgenden Bögen Richtung Nordosten zur B 2. Dabei wird die westliche Wohnbebauung von Weilheim im Abstand von 400 bis 600 m umfahren. Die geplante Trasse wird an drei Stellen mit dem vorhandenen Straßennetz verknüpft. Die Trasse liegt auf den Fluren der Stadt Weilheim sowie der Gemeinden Polling und Wielenbach. Mit Ausnahme von Einzelanwesen kommt die lange Westumgehung voraussichtlich ohne Lärm schutzmaßnahmen aus. Für die Querung der Bahnlinie im Süden ist für die Tieferlegung der Umgehung infolge des hohen Grundwasserstandes ein Trogbauwerk erforderlich.

- Chancen



- Die Unterhaltskosten (Betriebskosten) der Ortsumgehung „West lang“ wären deutlich geringer als z B bei der kürzeren Variante „West kurz“
- Es würden zudem zwei neue Ammerbrücken errichtet
- Diese Ortsumgehung würde im Westen die Anbindung an die Tankenrainer Straße ermöglichen
- Die Gewerbegebiete Achalaich und Trifthof wären direkt an die Umgehung angeschlossen
- Auch die größere Flächenverfügbarkeit wurde bei dieser Variante als Chance gesehen, da sich in diesem Bereich bereits Grundstücke im Besitz der Stadt befinden
- Außerdem scheint diese Variante nicht in die Stadtentwicklung einzugreifen, da diese eher im östlichen Stadtgebiet zu erwarten ist.

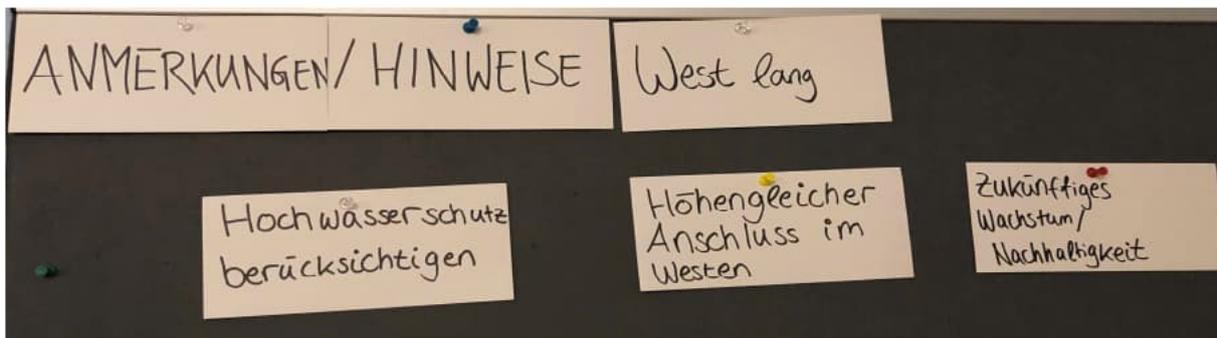
- Risiken



- Diese Variante würde insgesamt zwölf neue Bauwerke erfordern.
- Der der komplexe Baugrund wäre eine Herausforderung.

- Diese Variante weist die größte Streckenlänge auf.
- Es wären umfangreiche Eingriffe in Naturschutz und Wasserschutzgebiete durch Emissionen, Gefährdung von Grundwasser und weitere Naturschutzbelange zu berücksichtigen.
- Die Trasse hätte eine Trennwirkung zwischen Wielenbach und Unterhausen zur Folge
- Im Vergleich zu den anderen Varianten wäre für die Westumgehung lang der größte Flächenverbrauch erforderlich

- **Anmerkungen und Hinweise**



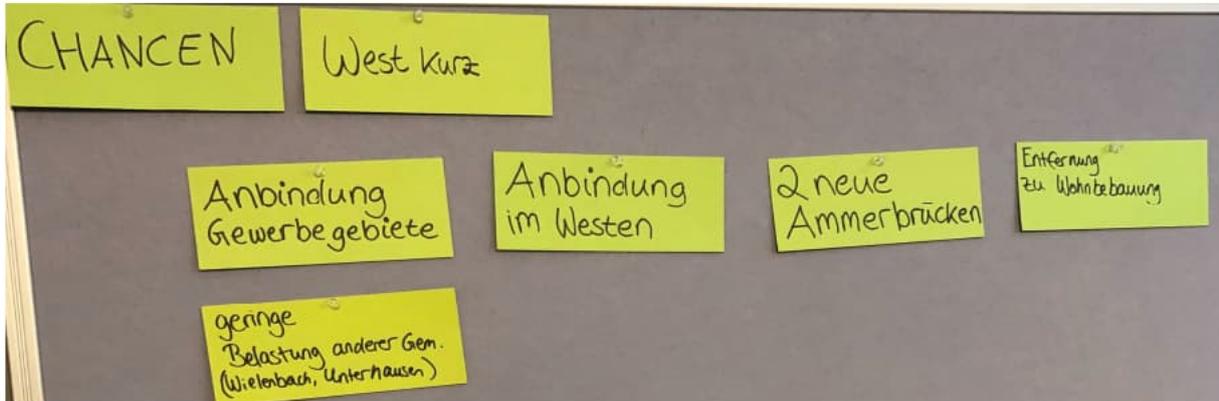
- Bei dieser Variante wäre der Hochwasserschutz zu berücksichtigen.
- Es soll ein höhengleicher Anschluss im Westen realisiert werden.
- Die Nachhaltigkeit des Projektes sei ein wichtiger Gesichtspunkt und solle als Grundlage der gesamten Planung gelten. Das zu erwartende Stadtwachstum, sowie die künftige Stadtentwicklung sollten nicht durch eine Umgehungstrasse eingeschränkt werden. Stichwort „Enkeltauglichkeit“

## 2.2 Ortsumgehung „West kurz“

Die Trasse beginnt im Süden am südwestlichen Ende des Gewerbegebietes Trifft Hof an der Holzhofstraße und mündet im Norden in die bestehende B 2. Nach Querung der Ammer schwenkt die Trasse mit einem Rechtsbogen Richtung Norden und quert im weiteren Verlauf die Bahnstrecke Weilheim – Schongau sowie die Tankenrainer Straße. Am Bauende unmittelbar nordöstlich des Kreisverkehrs an der Münchener Straße wird die Westumgehung tangential in die vorhandene B 2 eingeleitet. Die Trasse verläuft weiter in östlicher Richtung, quert die Bahnlinie München – Garmisch-Partenkirchen und führt über den daran anschließenden Parkplatz vorbei an den vorhandenen Märkten. Im Bereich der nördlichen Bahnquerung wird das Gelände zwischen Leprosenweg und Münchener Straße

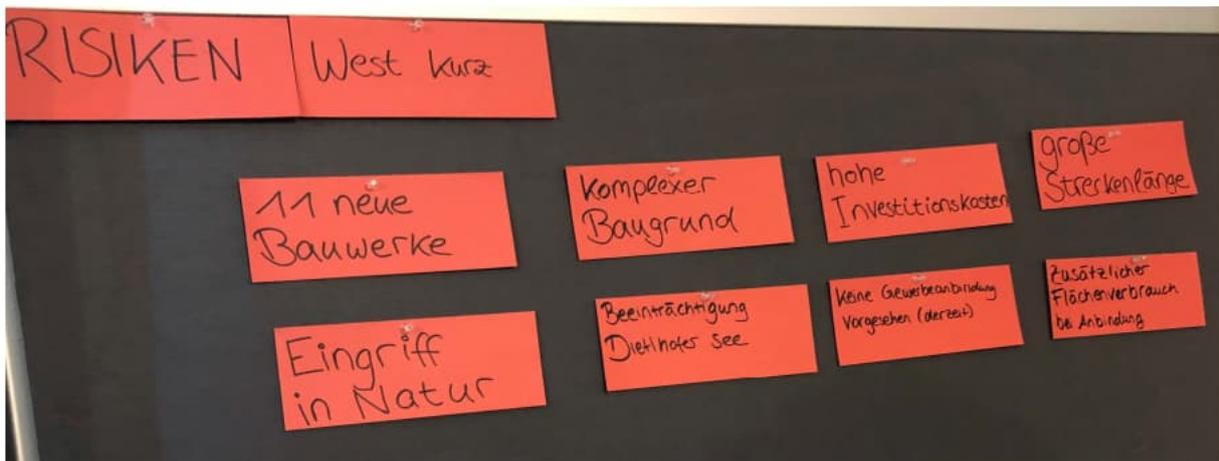
mit einem 380 m langen Tunnel unterfahren. Nach Querung der Münchener Straße führt die Trasse in einem Linksbogen Richtung Norden und mündet in die B 2.

### • Chancen



- Die Gewerbegebiete Achalaich und Trifthof wären direkt an die Umgehung angeschlossen. Darüber hinaus wäre auch ein Anschluss für die Gewerbebetriebe am Leprosenweg denkbar.
- Diese Ortsumgehung würde im Westen die Anbindung an die Tankenrainer Straße ermöglichen.
- Es würden zudem zwei neue Ammerbrücken errichtet.
- Die Trasse würde in einem vergleichsweise günstigen Abstand zur Wohnbebauung verlaufen.
- Wielenbach und Unterhausen würden im Vergleich zur Ortsumgehung „West lang“ geringer belastet.

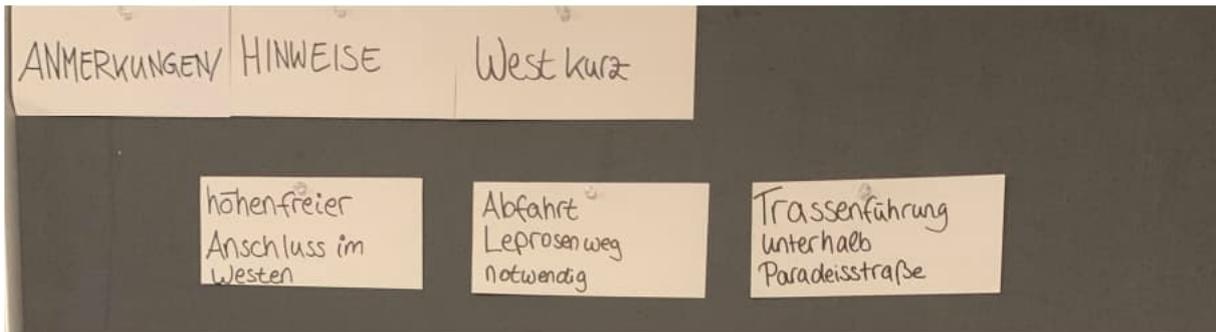
### • Risiken



- Diese Variante würde insgesamt elf neue Bauwerke erfordern.

- Der komplexe Baugrund wäre eine Herausforderung.
- Zur Realisierung der Variante fallen hohe Investitionskosten an.
- Diese Variante weist eine große Streckenlänge auf.
- Es wären umfangreiche Eingriffe in Naturschutzgebiete durch Emissionen, Gefährdung von Grundwasser und weitere Naturschutzbelange zu berücksichtigen
- Diese Variante hätte eine Beeinträchtigung für das Naherholungsgebiet Dietlhofer See zur Folge
- Ein möglicher Anschluss der Gewerbebetriebe am Leprosenweg ist derzeit noch nicht vorgesehen
- Für einen möglichen höhenfreien Anschluss der Tankenrainer Straße wäre ein zusätzlicher Flächenverbrauch erforderlich

- **Anmerkungen und Hinweise**

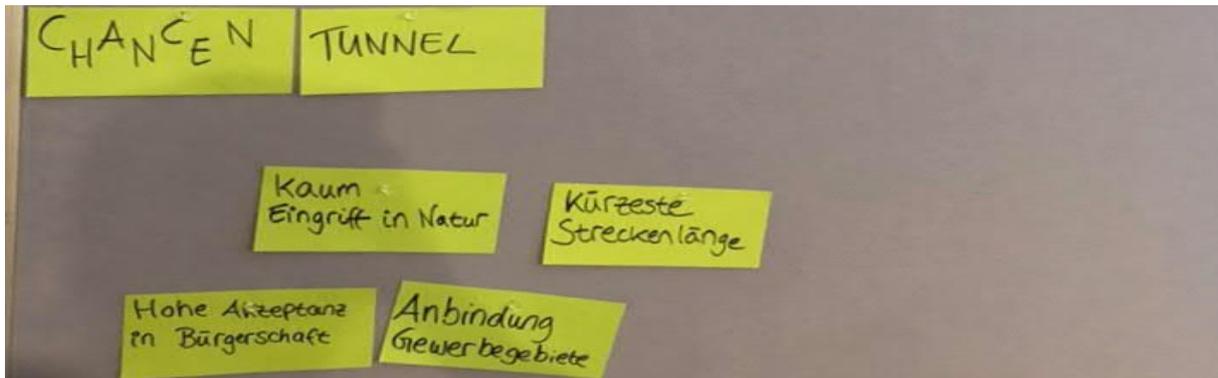


- Ein höhenfreier Anschluss der Tankenrainer Straße im Westen sollte ins Auge gefasst werden
- Eine Anbindung am Leprosenweg sollte ebenso geprüft werden wie eine mögliche Trassenführung unterhalb der Paradeisstraße

### 2.3 Zentrumstunnel

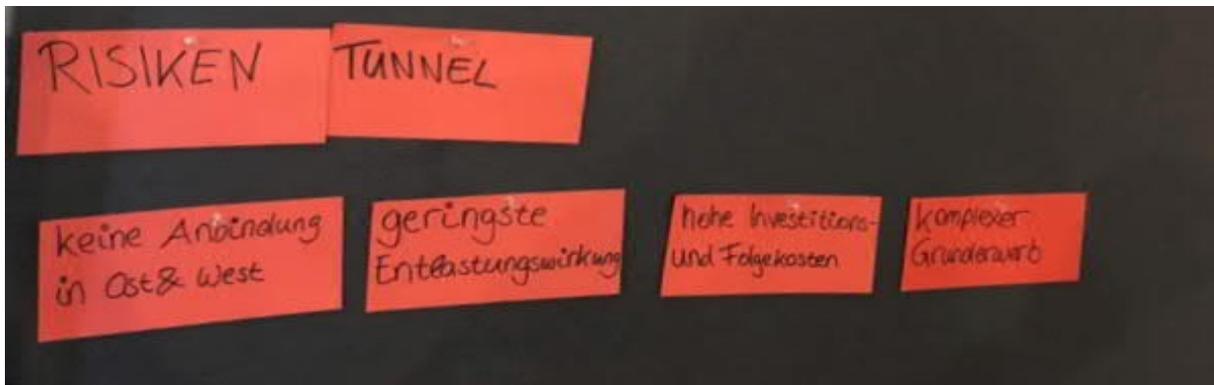
Die Trasse beginnt im Süden an der Querspange. Diese wird mit einem Linksbogen tangential verlassen, nach Norden geführt und an die B 2 angebunden. Ungefähr von Baukilometer 0+250 bis 2+850 wird die Stadt mit einem circa 2.600 m langen Tunnel unterfahren. Die B 2 alt wird zum Beginn der Wohnbebauung nach Westen verschoben. Nordwestlich des bestehenden Kreisverkehrs wird ein neuer Kreisverkehr errichtet, der die B 2 alt mit der Querspange und der nach Norden führenden Trasse verknüpft.

- Chancen



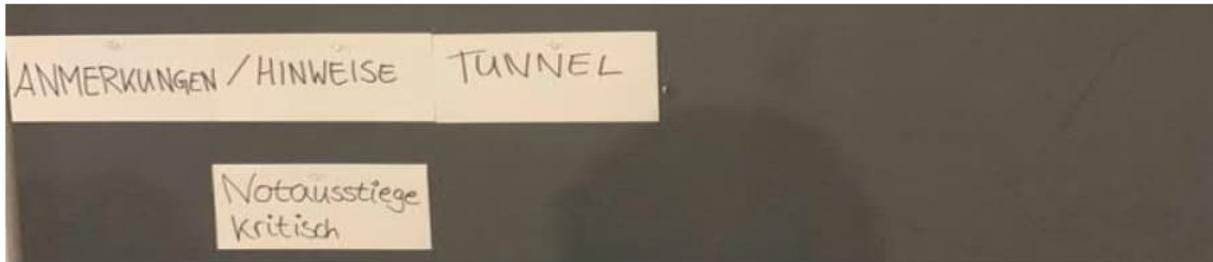
- Für diese Variante wäre eine hohe Akzeptanz in der Bürgerschaft zu erwarten.
- Aufgrund der Länge des Tunnels wäre nur ein geringer Eingriff in die Natur erforderlich.
- Die Anbindung der Gewerbegebiete wäre gegeben.
- Diese Variante weist die kürzeste Streckenlänge auf.

- Risiken



- Darüber hinaus wäre hier mit den im Vergleich höchsten Investitions- und Folgekosten zu rechnen. Eine direkte Anbindung in den Osten und Westen wäre bei dieser Variante nicht möglich.
- Der Tunnel weist die geringste verkehrliche Entlastungswirkung der untersuchten Varianten auf.
- Durch die benötigten Dienstbarkeiten für den Tunnel wäre der Grunderwerb sehr komplex.

- **Anmerkungen und Hinweise**

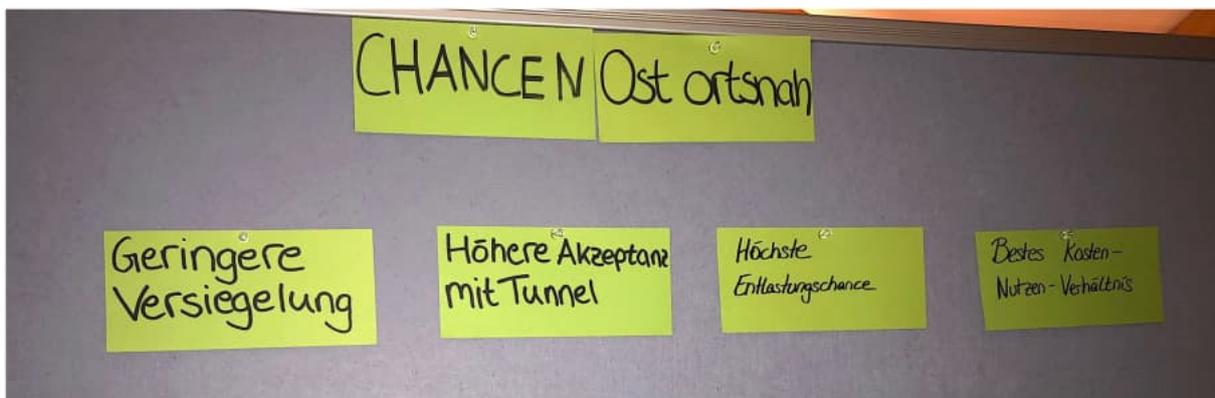


- Die Tunnelvariante mit der Anordnung von Notausstiegen innerhalb der Stadt wird als kritisch erachtet.

## 2.4 Ortsumgehung „Ost ortsnah“

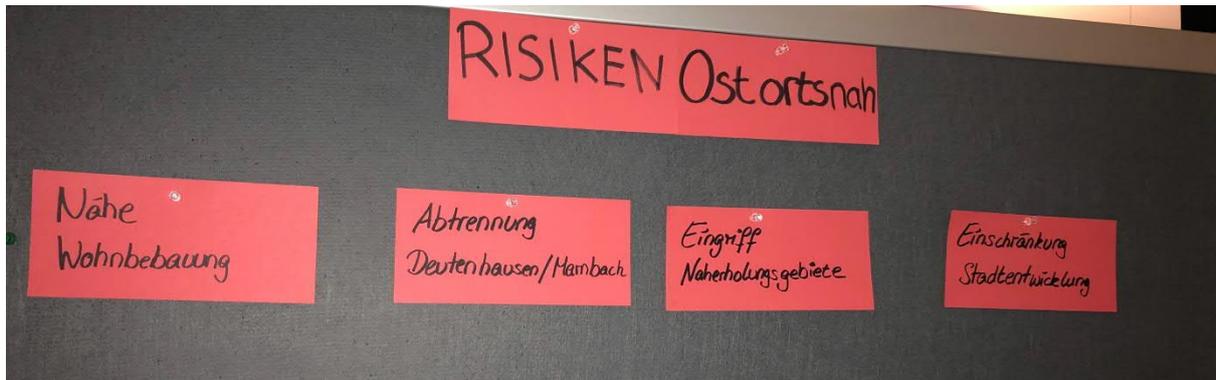
Die Trasse beginnt im Süden an der Verknüpfung der Querspange mit der B 2 alt. Hier wird der Kreisverkehr etwas Richtung Nordwesten verschoben. Im weiteren Verlauf führt die Trasse in einer Rechtskurve Richtung Nordosten, quert die Deutenhausener Straße und führt mit mehreren aufeinanderfolgenden Bögen Richtung Nordwesten zur B2. Zwischen B 2 alt und der Deutenhausener Straße führt die Trasse vorbei an den ausgewiesenen Wohnbaugebieten am südlichen Ende der Stadt. Zwischen Deutenhausener Straße und Einmündung in die B 2 im Norden orientiert sich die Trasse an dem angrenzenden Hanggelände im Osten und der Wohnbebauung beim Narbonner Ring im Westen.

- **Chancen**



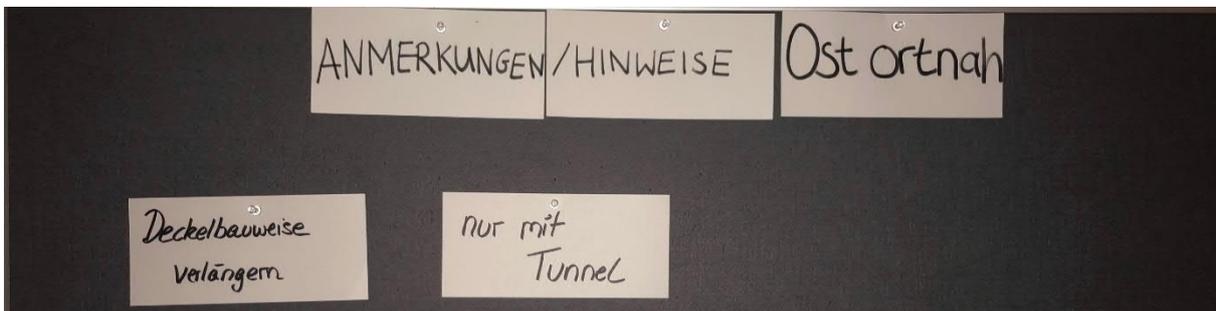
- Die Variante weist aufgrund der kurzen Streckenlänge eine relativ geringe Flächenversiegelung auf.
- Es ist eine hohe Akzeptanz für eine Trasse mit Tunnel zu erwarten.
- Die Variante weist die höchste Entlastungswirkung aller untersuchten Varianten auf. Es ergibt sich das beste Kosten-Nutzen Verhältnis aller Varianten.

- **Risiken**



- Die Nähe zur vorhandenen Wohnbebauung Nordost, Nabonnerring wird als kritisch gesehen
- Die Trasse hätte eine Trennwirkung zu den Ortsteilen Marnbach / Deutenhausen zur Folge.
- Die Variante bedeutet einen Eingriff in Naherholungsgebiete (z.B. Gögerl)
- Es wird die Einschränkung einer möglichen Stadtentwicklung im Osten befürchtet.

- **Anmerkungen und Hinweise**



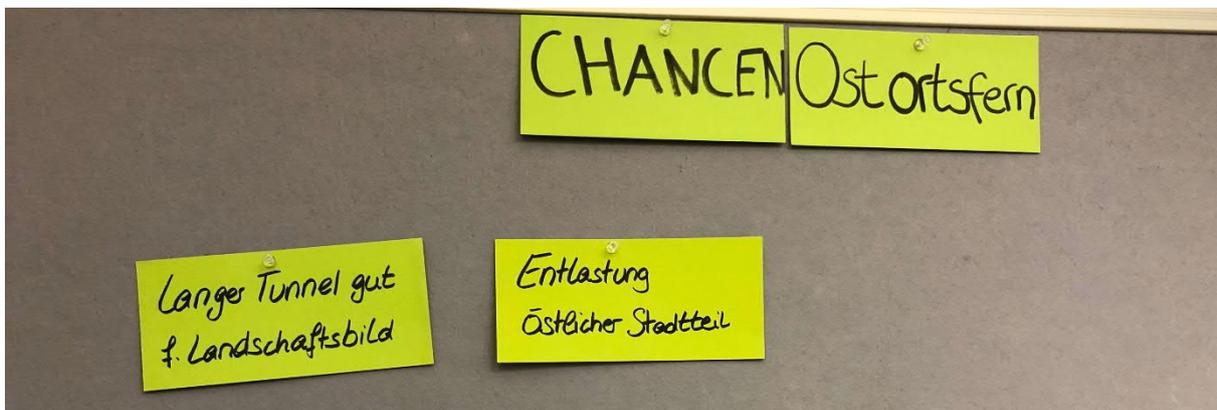
- Bei Verlängerung der Abschnitte in Deckelbauweise ist eine höhere Akzeptanz zu erwarten.
- Die Variante soll im Bereich des Gögerls nur mit Tunnel ausgeführt werden.

## 2.5 Ortsumgehung „Ost ortsfern“

Die Trasse beginnt im Süden am Kreisverkehr und mündet im Norden vor der Bahnüberführung in die B 2. Östlich des Kreisverkehrs am Bauanfang werden zunächst der Höhenzug am Gögerl, das geplante Hochwasserschutzgebiet und die Deutenhausener Straße gequert. Weiter verläuft die Trasse mit einer Linkskurve Richtung Norden entlang des im Osten gelegenen Hanggeländes, führt vorbei am

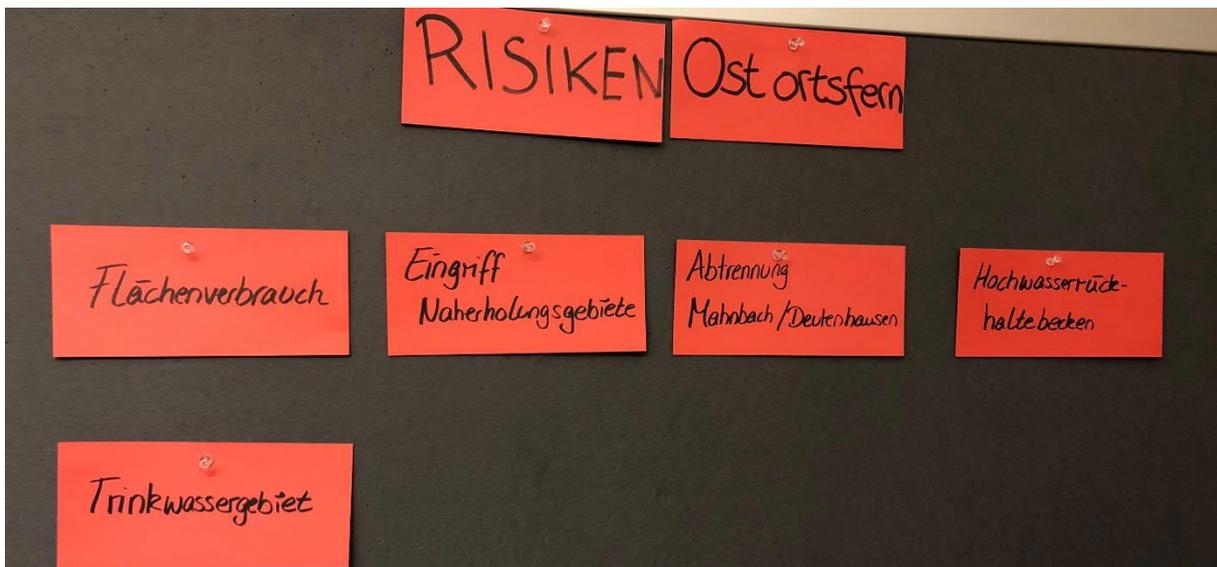
Wohngebiet Narbonner Ring und mündet im Norden in Höhe der Querung des Dietlhofer Seeweges in die B 2. Die geplante Trasse wird an drei Stellen mit dem vorhandenen Straßennetz verknüpft. Die Verbindung der Trasse mit der Querspange und der B 2 alt erfolgt mit einem Kreisverkehr.

- **Chancen**



- Die Variante mit einem langem Tunnel würde sich positiv auf das Landschaftsbild auswirken
- Die Variante würde eine hohe verkehrliche Entlastung der östlichen Stadtteile bedeuten

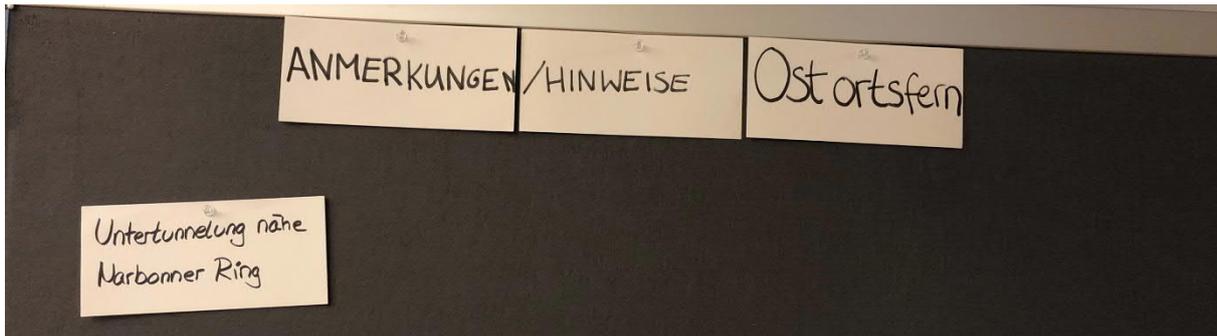
- **Risiken**



- Die Variante weist einen vergleichsweise hohen Flächenverbrauch auf
- Die Variante bedeutet einen Eingriff in Naherholungsgebiete (z.B. Gögerl)

- Die Trasse hätte eine Trennwirkung zu den Ortsteilen Marnbach / Deutenhausen zur Folge.
- Das geplante Hochwasserrückhaltebecken am Angerbach würde gequert.
- Der Trassenverlauf erfolgt in unmittelbarer Nähe des Trinkwassergewinnungsgebiets am Gögerl

- **Anmerkungen und Hinweise**



- Bei einer zusätzlichen Einhausung im Bereich des Narbonner Rings wäre eine höhere Akzeptanz für die Variante zu erwarten.