



die dritte Seite

Fortsetzung von Seite 1

Schließlich gab es noch eine außerordentliche Bürgerversammlung zum Thema. Sowohl Gegner als auch Befürworter der möglichen Westumfahrung riefen per Flugblatt zur Teilnahme an der Bürgerversammlung auf – und die Seeshaupter kamen. Bürgermeister Bernwieser zählte 360 Besucher, so viele wie seit Jahren nicht. „Information, Diskussion und Meinungs austausch bzgl. Pro und Contra der Westumfahrung Seeshaupts“ war der einzige Tagesordnungspunkt. Sven Maertz vom Staatlichen Bauamt Weilheim fasste in einer Wiederholung seines Vortrags vom Vorjahr den Stand der Planung zusammen und skizzierte das weitere Vorgehen. Wenn Seeshaupt jetzt „Nein“ sage, werde die Planung auf Eis gelegt und erst 2020 beim nächsten Ausbauplan wieder überprüft. Er betonte immer wieder, dass es derzeit noch keine verbindliche Trassenplanung gebe, lediglich die Bachelorarbeit einer Studentin, die technisch machbare Möglichkeiten aufgezeigt habe. Die Verlegung der Staatsstraße 2063 im Norden, deren Bau bereits begonnen hat, und eine Fortführung dieser Straße als Umfahrung Seeshaupts im Westen seien völlig eigenständige Projekte, die nur aus „Bewertungsgründen“ im aktuellen Ausbauplan der

Staatsregierung zusammengefasst worden seien. Die Frage, wer im Herbst 2011 beantragt habe, über eine Fortführung der Trasse nachzudenken, beantwortete Maertz erst nach mehrfachem Nachhaken: Ein Bürger habe wohl im Lauf des Genehmigungsverfahrens den Einwand erhoben, sonst sei der Ausbau in Richtung Bernried wenig sinnvoll, darauf habe das Bauamt reagiert. Georg Berchtold, der als Anwohner der Osterseenstraße vor gut zwei Jahren Unterschriften für eine Umgehung gesammelt hatte, verwies auf die Einstufung

des Bauvorhabens durch die staatlichen Stellen in die höchste Dringlichkeitsstufe, dies beweise doch dessen Notwendigkeit. Die Firma Roche in Penzberg beschäftige allein rund 5000 Menschen, indirekt hingen weitere 16.000 Arbeitsplätze an dem Pharmahersteller, da seien gute Verkehrsverbindungen wichtig. Der Ausbau im Norden werde für zusätzlichen Schwerlastverkehr auf dem Weg nach Penzberg sorgen, und der fahre – ohne Umgehung – dann über die Osterseenstraße. Der Vorsitzende des neugegründeten „Osterseenvereins“, Stephan

Kleemann, warnte dagegen sowohl vor finanziellen Verlusten der Grundbesitzer im Westen der Bahnlinie aber auch vor einer Verlagerung der Einkaufsstruktur im Ort. Auch der Tourismus werde leiden, die Entlastung im Ortskern sei dagegen gering. Überdies drohten Klagen der betroffenen Anwohner. Die Osterseenstraße sei eigentlich nicht übermäßig belastet, Standardzahlen der Straßenplanung zufolge sei sie mit durchschnittlich 400 Fahrzeugen pro Stunde allenfalls eine sogenannte Sammelstraße – bis zu 400 Fahrzeuge pro Stunde seien in einer Wohnstraße zu erwarten.

Wolfgang Peter Pohl kritisierte scharf die im Verkehrsgutachten genannten Zahlen. Der Gutachter Professor Harald Kurzak habe die an einem Tag in zweimal vier Stunden erhobenen Zahlen mit einem unbekanntem Faktor hochgerechnet und sei damit auf völlig überhöhte Werte gekommen. Eigene Zählungen der Gemeinde über mehrere Tage hinweg hätten statt 5000 Fahrzeugen höchstens 3400 ergeben. Viele Einzelstimmen äußerten in der anschließenden Diskussion den Wunsch nach Erhalt und Schutz der Natur und schlugen teils auch Alternativen vor: Der Glassammelcontainer könnte verlegt werden, Flüsterasphalt könne zur Lärmverminderung beitragen. Heftigen Applaus bekam der Antrag auf Beibehaltung des gesunden Menschenverstands: Wer seinen Wohnsitz in der Osterseenstraße nehme, müsse mit Verkehr rechnen. Bürgermeister Bernwieser appellierte in seinem Schlusswort an die Bürger, die demokratische Meinungsbildung zu akzeptieren – es werde Sieger und Verlierer geben, die Meinung der anderen sei aber zu respektieren. Einen Antrag hatte er bis zuletzt aufgehoben: Die Versammlung möge abstimmen, auch wenn dies natürlich keine rechtliche Bindungskraft habe. Obwohl Georg Berchtold protestierte, erhob sich fast die gesamte Halle gegen eine Westumfahrung. *kia*



Bei der außerordentlichen Bürgerversammlung war das Interesse außerordentlich groß: 360 Bürger füllten die Mehrzweckhalle, Foto:tl

KOMMENTAR

zum Gemeinderatsbeschluss
„Westumfahrung“

Der Gemeinderat hat sich gegen die Westumfahrung ausgesprochen. Viele, die die bereits gerodete Trasse für die Staatsstraße zwischen Bernried und Seeshaupt nördlich der Weilheimer Straße gesehen haben, konnte das nicht überraschen. Zu sehr mutet sie wie eine Schneise der Verwüstung und Vernichtung an. Allzu deutlich wird, wie massiv der Bau einer neuen Straße ein Eingriff in die Natur ist.

Und diese Straße betrifft etwas, auf das wir Seeshaupter besonders stolz sind: die Schönheit der uns umgebenden Natur. Diese empfinden wir als besonders wertvoll und wichtig für unsere Lebensqualität. Gleichzeitig beurteilen viele Seeshaupter die Verkehrsbelastung der Seeseitener Straße als nicht so stark, als dass damit der Bau einer neuen Straße zu rechtfertigen wäre. Vielleicht auch, weil die wenigsten unmittelbar betroffen sind. So weit, so klar. Muss aber nun der Gedanke an eine Westumfahrung geradezu absurd, weil ökologisch unverantwortlich erscheinen?

Ich persönlich bin der Meinung, dass die Entscheidung des Gemeinderats richtig war. Dennoch ist da ein ungutes Gefühl. Ich meine, es lohnt sich ein wenig darüber nachzudenken.

Wir leben in einem wohlhabenden Land mit einer starken Wirtschaft. Voraussetzung dafür ist eine funktionierende Infrastruktur. Diese ermöglicht eine effiziente Mobilität von Waren und Menschen. Planung, Bau und Instandhaltung ist die Aufgabe des Staates (vor allem die von Land und Bund). Er soll damit eine wichtige Voraussetzung für unsere internationale Wettbewerbsfähigkeit sicherstellen. Davon profitieren grundsätzlich, wenn auch zum größten Teil nicht unmittelbar, alle ohne Ausnahme: der Hartz IV Empfänger, der Handwerker, der Landwirt, der Arzt, der Angestellte bis zum selbstständigen Unternehmer. Wir Seeshaupter profitieren, gemessen an unserem Wohlstand, sogar in einem besonders hohen Maße von dieser Natur zerstörenden Infrastruktur. Wir profitieren deshalb davon, weil Einzelne in unserem System vieles nicht verhindern konnten, was über geordneten Interessen dient.

Wenn in einem Flyer mit dem überzeichneten Bild einer mehrspurigen Autobahn gegen die Westumfahrung geworben wird, so kann das ein kritisches „Naja“ entlocken. Und das nicht nur, weil das Bild unnötig polemisiert. Was könnte Seeshaupt seinen Bürgern und Gästen bieten, wie würde der Ort wohl aussehen ohne Garmischer Autobahn und Bahnverbin-

dung? Wer würde hier wohnen und wer nicht? Gäbe es bspw. Friseure, eine tolle Gemeinschaftspraxis von mehreren Ärzten, Apotheke, Supermarkt, Sportzentrum, Vielzahl von Gaststätten, Seniorenheim, Tennisplatz, Segelvereine, Kinderkrippe oder einfach nur die Möglichkeit Familie und Beruf unter einen Hut zu bringen?

Zwischen Bernried und Seeshaupt wird eine neue Staatsstraße gebaut. Kommunalpolitiker und Landespolitiker haben beides gleichermaßen stolz vor zwei Jahren verkündet. Als Seeshaupter deshalb, weil sie den Schwerlast- und Busverkehr durch Jenhausen vermindert. Für den Landespolitiker bedeutete es einen zusätzlichen Schritt zum Ausbau der regionalen und überregionalen Infrastruktur. Aber damit soll nun an der Gemeindegrenze von Seeshaupt Schluss sein. Wie heute gab es damals Einwände von Naturschützern, die belächelt wurden. Und sind wir ehrlich: Natur ist selbst dann schützenswert, wenn nicht die Alpen ein grandioses Hintergründpanorama bieten oder sich in der Nähe zufälligerweise ein Ostersee befindet.

Wir Seeshaupter empfanden das Problem der Naturzerstörung im Vergleich mit dem Problem des Verkehrs in Jenhausen als zweitrangig. Dabei beschert uns möglicherweise

diese Staatsstraße für jeden Bus, der Jenhausen in Zukunft erspart bleibt, einen zusätzlichen Bus auf der Seeshaupter Hauptstraße. Die Anfahrt von Bernried über Seeshaupt könnte nun noch attraktiver sein als Bernried bspw. über Tutzing anzufahren. Ähnliches gilt für den Individualverkehr. Dies ist dann der Preis, den wir für den Erhalt der dörflichen Idylle in Jenhausen akzeptieren müssten.

Bei all dem lobenswerten Einsatz für den Erhalt von Natur könnten wir uns jedoch kritisch hinterfragen, ob wir dazu neigen nach dem Sankt Florian Prinzip zu handeln: „Heiliger Sankt Florian – verschon mein Haus – zünd andere an!“

Möglicherweise wären in 15 oder 20 Jahren von einer Westumfahrung weniger Bürger in der Ulrichsau und in geringerem Umfang vom Lärm betroffen, als Bürger an der Seeseitener Straße. Denn diese führt direkt an Wohnhäusern vorbei und in dessen unmittelbarer Nähe könnten irgendwann neue Baugebiete ausgewiesen werden

Sowohl Ulrichsauer als auch die Anwohner der Seeseitener Straße haben berechnete Interessen von Straßenlärm verschont zu werden. Das entscheidende Pfund bei der Entscheidung gegen die Westumfahrung dürfte wohl der drohende Eingriff in

die Natur gewesen sein. Deshalb halte ich die Entscheidung des Gemeinderats bei allen Bedenken und bei einem bisschen schlechtem Gewissen, insbesondere den Anwohnern der Seeseitener Straße gegenüber, für richtig. Wünschenswert ist, dass nun wirklich alles in der Macht stehende getan wird, die Belastung durch Verkehr auf der Seeseitener so gering wie möglich zu halten.

Möglicherweise beschäftigt uns dieses Thema in einigen Jahren abermals. Dies ist dann der Fall, wenn eine Staatsregierung die Fortführung der nun gebauten Staatsstraße von Bernried über Seeshaupt für den Ausbau der regionalen Infrastruktur für besonders wichtig hält.

Und vielleicht hilft die Auseinandersetzung mit dem Thema, den als Belastung empfundenen, Verkehr gelassener zu nehmen und in gewisser Weise positiv zu sehen. Und zwar in dem Bewusstsein, dass Verkehrsbelastungen in der Ortsmitte dazu beitragen, dass unsere Umgebung so schön bleibt, wie sie ist. Unter dem Strich könnte das für Seeshaupt attraktiver sein, als eine innerörtliche verkehrsberuhigte Zone bei gleichzeitig zerstörter Natur um Seeshaupt herum. Weil Seeshaupt sich in besonderem Maße über die Natur ringsum definiert, wäre es bereit, diesen Preis zu zahlen!

Wolfgang Plikat