

Abschließende Stellungnahmen und Ergänzungen zum Entwurf des Gesamtverkehrskonzepts (GVK) für die Stadt Weilheim

Inhalt:

Vorbemerkungen	1
Fazit der Fa. Seib zu allen Einzelbetrachtungen (= ein Gesamtkonzept)	3
Stellungnahmen der Fraktion Grüne/UWV	
zu Bau einer Umgehungsstraße	3
zu den Baulichen Maßnahmen , innerörtlich	6
zum Mobilitätsmanagement incl. ÖPNV	6
Schlussfolgerungen der Fraktion Grüne/UWV	
zu Bau einer Umgehungsstraße	5
zu den Baulichen Maßnahmen , innerörtlich	6
zum Mobilitätsmanagement incl. ÖPNV	7
Fazit zum GVK seitens der Fraktion Grüne/UWV	7
Ergänzungen zum GVK seitens der Fraktion Grüne/UWV	10

Vorbemerkungen:

Nach den Verkehrskonzepten einfacheren Typs aus den Jahren 1987 und 1997 beauftragte die Stadt Weilheim im Jahr 2003 die Fa. SEIB Ingenieur Consult, Würzburg, mit der Ausarbeitung eines **Gesamtverkehrskonzeptes (GVK)**.

Zwischenzeitlich, im Nov. 2002, gab sich die Stadt Weilheim ein **Leitbild** und legte darin generell fest,

„... alle künftigen Entscheidungen an den darin (d.h. im Leitbild) getroffenen fachlichen, stets der Nachhaltigkeit untergeordneten Aussagen orientieren zu wollen. Damit ist der Stadt Weilheim eine wichtige Grundlage an die Hand gegeben, ihren Weg zielstrebig zu einer zukunftsorientierten, auf Bürgerengagement gegründeten Stadtgemeinschaft zu gehen (gez: Markus Loth, 1.Bgm., 5.11.2002)

Zum **Thema Verkehr** heisst es u.a.

“... die Verkehrspolitik vollzieht sich im Rahmen eines Gesamtverkehrs-konzeptes...“, (vgl. Leitbild S.20, AK 7, Mobilität und Verkehr, Motto: Mobilität für alle in einem gesunden Lebensraum“).

Im Juli 2004 wurde in einem sogenannten **Zukunftsworkshop** der **Agenda 21** durch die Teilnehmer der Arbeitskreise Mobilität und Verkehr / Altstadt ein verkehrlicher Teilaspekt behandelt. Nämlich die Thematik der Anbindung des Weilheimer Bahnhofs an die Altstadt.

Im Sommer 2006 organisierte der Agenda 21-AK „Mobilität und Verkehr“ eine Umfrage zu Schwachstellen im **Radwegenetz** und rief zu einer Fragebogenaktion auf.

Im Oktober 2006 legte die Fraktion BfW des Weilheimer Stadtrats ein Konzept „**Radwegenetz und geänderte Verkehrsführung i. Stadtgebiet Weilheim**“ zur Ergänzung des GVKs vor.

In der Summe zeigen alle diese Aktivitäten, dass die **Stadt Weilheim**, der **Stadtrat** und die **Bevölkerung** - eingebunden in die verschiedenen Arbeitskreise - erhebliche Anstrengungen unternahmen, um praktikable und zukunftsweise Konzepte zur Verkehrsproblematik zu entwickeln.

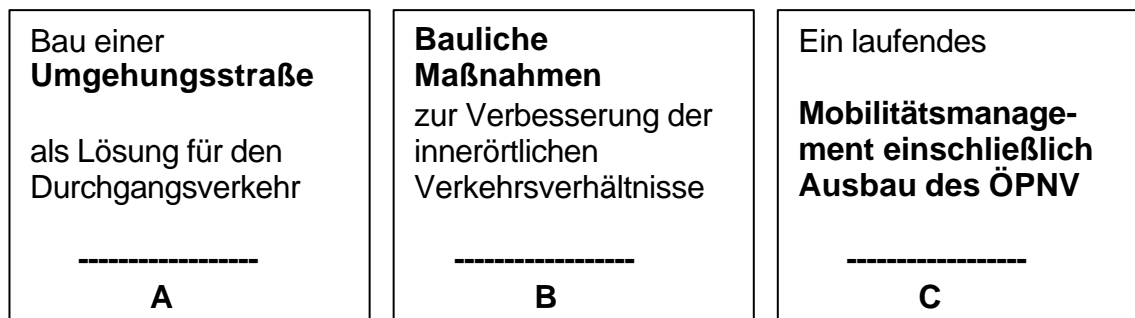
Insofern erscheinen in dem vorliegenden **Gesamtverkehrskonzept** der Fa. SEIB, auf ca. 100 Seiten, incl. 20 Seiten Anhänge die notwendigen Daten über **Verkehrszählungen (Stand 2003)**, **Einzelbetrachtungen**, **Schlussfolgerungen**, **Prognosen** und **Fazite** für die Aktivitäten der letzten 3 Jahre umfassend wiedergegeben zu sein.

Folgende **Einzelbetrachtungen** bilden die Untersuchungs- und Datenbasis, um daraus ein Fazit für das weitere Vorgehen der Stadt Weilheim herzuleiten:

- die Verkehrsprognose für das Jahr 2020
- die Verkehrswirksamkeit von drei Umgehungsvarianten
- die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie dieser Varianten
- eine interdisziplinäre Vorzugsvariante (= Vorschlag des Gutachters bzgl. der „besten“ Umgehungsvariante)
- das Mobilitätsmanagement, d.h. Vorschläge zur Verbesserung des aktuellen Verkehrsgeschehens
- Aussagen zum ÖPNV
- Aussagen zur Radwegführung
- Verbesserungsvorschläge zum Fußgängerverkehr
- 31 Einzelmaßnahmen samt Schwachstellenanalysen mit Verbesserungsvorschlägen
- Vorschläge zur Verbesserung der Innenstadt-Verkehrsführung

Fazit der Fa. Seib zu allen Einzelbetrachtungen:

„Das **Gesamtverkehrskonzept** basiert auf drei Säulen, die gleichberechtigt weiterverfolgt werden sollten:“ (vgl. S.2-80):



Stellungnahmen der Fraktion Grüne/UWV:

A) Bau einer Umgehungsstraße

Das Votum hierzu ist in unserer Fraktion geteilt. D.h. B90/DIE GRÜNEN lehnen diese Maßnahme als Lösung zur Bewältigung des **Durchgangsverkehrs** ab. Unsere Fraktionskollegin von der Unabhängigen Wählervereinigung (UWV) befürwortet hingegen eine Umgehung im Osten der Stadt. Für sie ist insbesondere die Verkehrsbelastung in der Oberen Stadt der Hauptgrund, um dieser Umfahrv Variante im Osten Weilheims zuzustimmen.

Der „Säule“ **Bau einer Umgehungsstraße** können wir u.a. deshalb nicht zustimmen, weil selbst der Gutachter der Fa. Seib, Dr. Paletta, in der vorliegenden **Verkehrsprognose 2020 (=Nullvariante)** zu der Erkenntnis kommt, dass das Bestandsnetz bis 2020 **ausreichend leistungsfähig ist**. (vgl. S. 2-3)

Trotz ...

- **der zu erwartenden Verkehrsbelastungen (+ 0,75% Verkehrszuwächse)**
- **einem unveränderten Hauptstraßennetz**
- **und Steigerungen des Verkehrsaufkommens durch Neubauf lächen**

Zitat aus dem Fazit des Gutachters:

„Eine weitere Grundannahme ist die ausreichende Leistungsfähigkeit des Bestandsnetzes, d.h. die vorhandenen Straßen und Knotenpunkte können die Verkehrszuwächse bewältigen („Nullwiderstand“).“

Die Stadtratsfraktion der Grünen zieht daraus jedoch keinesfalls den Schluss, dass somit für die nächsten 15 Jahre kein Bedarf an verkehrlichen Veränderungen oder Vorsorgemaßnahmen besteht!

Vielmehr betrachten wir das Verhältnis von Aufwand und Nutzen für den Bau einer Umgehungsstraße zur Bewältigung des Verkehrstypus „Durchgangsverkehr“ als argumentativ nicht überzeugend.

Hauptziel der Umgehungsvarianten **ist die Entlastung der B2** von ...

- ca. 10.900 Fzg./24 Stnd. durch eine Westumgehung, bzw.
- ca. 11.100 Fzg./24 Stnd. durch eine Ostumgehung, bzw.
- ca. 8.600 Fzg./24 Stnd. durch eine Tunnellösung .

Dem halten wir entgegen:

- 1- Es gibt keinen Verweis seitens übergeordneter Behörden und Dienststellen auf die tatsächliche Notwendigkeit einer Ortsumgehung für Weilheim, d.h. keine Erwähnung – und damit keinerlei Priorität – in den üblichen mittel- und langfristigen Straßenbedarfsplänen des Bundes, des Freistaates Bayern oder des Landkreises.
- 2- Die erhebliche Baukosten von ca. 30 - 35 Mio. EU auf der Basis der Baupreise von 2006, ohne Prognose von Instandhaltungs- oder Unterhaltskosten. Es gibt im vorliegenden Konzept keinen Hinweis bzgl. der erforderlichen Baulastträgerschaft oder etwa zu realistischen Finanzierungsmodellen.
- 3- Der Teilaspekt „**Umweltverträglichkeitsprüfung**“ weist als sog. Vorzugsvarianten keine Umgehungsvarianten sondern eine **Tunnellösung (!)** aus (vgl. 2-13, 2-15).
- 4- Die Annahme des Bevölkerungszuwachses von 1,12 % pro Jahr für Weilheim (als gemittelte Werte der Einwohnermeldeamtsdaten seit 1987) steht im Widerspruch zu den Veröffentlichungen jüngster Prognosen des sog. „**Demographieberichts Daten** – Prognosen für Weilheim i. OB“, z. B. der Bertelsmannstiftung zum demographischen Wandel in ganz Deutschland, vom Jan. 2006. Danach wächst Weilheim bis 2020 um insgesamt 4,4 % und nicht, wie im SEIB-Gutachten prognostiziert, um ca. 13% bis 15%!
- 5- Der Annahme des zugrundegelegten Verkehrszuwachses von ca. 0,75% im gesamten Weilheimer Bestandsnetz (vgl.S. 2-3), fehlt dadurch eine verlässliche Grundlage, d. h eine „zweite Meinung“.
- 6- Das weitverbreitete „Argument“ der schnellen Umfahrung der Stadt als *der* Wachstumsmotor- und –garant für zukünftige Industrieansiedlungen und um bessere Zubringerdienste zur Autobahn München-Garmisch zu gewährleisten, greift das Gutachten nicht auf. D.h., es bestätigt es nicht, entkräftet es aber auch nicht!

- 7- Die Gebiete in Nähe der Umgehungen – jetzt noch ausgesprochene , Naherholungsareale - werden früher oder später zu Gewerbegebiete, denn zuerst entstehen an Umgehungsstraßen Tankstellen, dann Reparaturwerkstätten und schließlich Gewerbeansiedlungen aller Art.
- 8- Der Gutachter selbst kommt zu keiner eindeutigen Aussage bzgl. Umgehungsvariante (vgl. S. 2-6).

„Das Verkehrsmodell gibt keine eindeutige Präferenz für eine Umgehungsvariante. Es sind weitere Untersuchungen der Umweltbelange und der Wirtschaftlichkeit notwendig, um eine Variante fundiert auswählen zu können.“

Unsere Schlussfolgerungen:

A) Bau einer Umgehungsstraße

Das Konzept weist im Punkt „Umgehungsvarianten“ erhebliche Defizite bei der Alternative „Tunnellösung“ auf.

Begründungen:

1. Eine Kostenaufstellung für den Tunnel und die Ostumgehung (2A) fehlt!

Dagegen werden die Kosten f. d. Westumgehung (W2) mit **30 – 35 Mio. EU** prognostiziert! (vgl. S. 2-17)

- 2. Eine Kosten-/Nutzenrechnung über die zu erwartenden Tunnelbaukosten und die „**individuellen und volkswirtschaftl. Mehrkosten**“ aus dem längeren Fahrweg bei einer Umgehung, z.B. Kraftstoffmehrverbrauch, Emissionen, zusätzl. Fahrzeugverschleiss usw. fehlen gänzlich! Deshalb dazu eine Modellrechnung!

Beispiel für eine Modellrechnung „längere Wegstrecken durch Umfahrung der Stadt“:
Annahmen:

Westumgehung (W2): 6,7 km Gesamtlänge (vgl. 2-17): Differenz z. Tunnel: ca. **4 km**

Ostumgehung (O2A): 4,8 km Gesamtlänge (vgl. 2-19): Differenz z. Tunnel: ca. **2 km**

Tunnel: 2,7 km Gesamtlänge (vgl. S. 2-13): Differenz z. Tunnel: **0 km**, jedoch Benutzung von tgl. ca. 8.600 Fzg. als „Durchfahrungsvariante“ unterhalb der Stadt

2.1 Gesamtumfahrungsstrecke i. Vergleich zu einer Westumgehung: +4,0 km

4,0 km x 10.900 Fzg./24Std.= 43.600 km/24 Std.

Pro Jahr: 43600 km x 250 Tg. = **10.90 Mio. km p.a.**

2.2 Gesamtumfahrungsstrecke i. Vergleich zu einer Ostumgehung: +2,0 km

2,0 km x 11.100 Fzg./24Std.= 22.200 km/24 Std.

Pro Jahr: 22200 km x 250 Tg. = **5.55 Mio. km p.a.**

2.3 Gesamtzusatzstrecke bei einer Unterquerung der Stadt durch Tunnel: +2,7 km

2,7 km x 8.600 Fzg./24Std.= 21.5000 km/24 Std.

Pro Jahr: 21500 km x 250 Tg. = **5.37Mio. km p.a.**

Stellungnahme zu ...

B) **Bauliche Maßnahmen** zur Verbesserung der innerörtlichen Verkehrsverhältnisse

Mit der zweiten „Säule“ ist der Ausbau des **Fuß- und Radwegenetzes** sowie **innerörtlicher Straßen, Plätze und Kreuzungen** gemeint. Das GVK spricht hier von „verkehrlichen Schwachstellen im Stadtgebiet von Weilheim für die verschiedenen Verkehrsarten.“ (vgl. S.2-54).

Im Einzelnen wurden 31 verkehrliche Schwachstellen betrachtet, für deren Lösung eine ganze Palette möglicher Verbesserungen aufgrund „kleiner“ und „großer“ Maßnahmen aufgezeigt werden. Zum Beispiel Fahrbahnmarkierungen, aufgeweitete Radaufstellstreifen, Änderungen von Vorfahrtsregelungen, Umkehrungen bestehender Fahrtrichtungen, Einbahnregelungen, oder großräumigen Lösungen wie Planung einer neuen Zufahrt zum Einkaufspark Neidhart, in Höhe der Lieferzufahrt zum Aldi-Einkaufsmarkt.

Unsere Schlussfolgerungen:

Das Konzept zeigt für den Bereich „Bauliche Maßnahmen“ eine erfreuliche Vielfalt von gesamtverkehrlichen innerstädtischen Möglichkeiten auf, die darüber hinaus einen herausragenden Erfolgsfaktor aufweisen. Nämlich, dass die Stadt kurzfristig in Eigenverantwortung und in Zusammenarbeit mit ihren Bürgern über die Realisierung und damit deren verkehrliche Wirksamkeit entscheiden kann.

Unverständlich ist hingegen, dass die Gutachter folgende „Maßnahmen“ bei der Gesamtbetrachtung außer Acht ließen:

1. Planung **Fußwegenetz** z. B. Querungshilfen für den Weg durch den Friedhof von Ost nach West.
2. Klare Aussagen zum **Radwegenetz**. Nicht erwähnt wurde z. B. der Heselohrer Weg als fußläufige Ost-West-Verbindung.
3. Bei der **Verkehrsführung Obere Stadt** (vgl. S. 2-75) wird Tempo 30 nur halbherzig betrachtet und das Abwägen von Alternativen führt letztlich dazu, angesichts ihrer verkehrlichen Auswirkungen, diese abzulehnen.

Stellungnahme zu ...

C) Ein laufendes **Mobilitätsmanagement** incl. Ausbau des **ÖPNV**

Das wichtigste Kriterium dieser dritten Säule des Weilheimer **GVKs** ist die Auffassung der Gutachter, dass es „den einzelnen Verkehrsteilnehmer und seine Wünsche in den Mittelpunkt seiner Bemühungen“ stellt. (vgl. 2-21) Das Mobilitätsmanagement will Denk- und Handlungsweisen fördern, um „...die Menge motorisierter Fahrzeugbewegungen zu reduzieren und das, ohne die Funktion unseres Gemeinwesens und damit auch der Wirtschaft zu gefährden.“ (vgl. S.2-21)

Unsere Schlussfolgerungen:

Das Konzept greift hier ausdrücklich die Entscheidung des Stadtrats auf – im Rahmen des Agenda-Prozesses der Stadt Weilheim - den Motorisierten Individualverkehrs (MIV) von derzeit 50 Prozent auf 40 Prozent zu reduzieren.

Als Reduktionsziel empfiehlt es den Verzicht „jeden Einwohners auf eine Fahrt pro Tag...“ (vgl. S. 2-22).

Das Gesagte macht u.a. deutlich, was der Sammelbegriff „Mobilitätsmanagement“ meint, nämlich „nachfrageorientierte, sogenannte „weiche“ Maßnahmen – etwa neuartige oder verbesserte Arten der Organisation, Information, Kommunikation und Kooperation.“ (vgl. S.2-21)

Erfreulich auch die Empfehlung zu Gunsten der neun Vorschläge des Arbeitskreises Verkehr der Agenda 21 und der Ergebnisse der Bemühungen diverser Bürgerbeteiligungen wie...

Marketingmaßnahmen, Presseaktionen, Infoarbeit an Schulen, schnellere Bahnlinie Weilheim-Schongau, attraktiverer Weilheimer Bahnhof, Anruf-Sammeltaxi, Carsharing oder Buszubringer für Kiga- und Grundschulkinder.

Fazit zum GVK seitens der Fraktion Grüne/UWV:

An ein **Gesamtverkehrskonzept** für ein Mittelzentrum wie Weilheim stellen wir die grundsätzliche Anforderung, praktikable Handlungsperspektiven für eine zukunftsgerichtete Verkehrspolitik aufzuzeigen. Darüber hinaus muss es

- + ökologisch weitsichtig sein,
- + finanzierbare Realisierungsvarianten aufzeigen und
- + neue Ideen bzw. visionäre Ansätze zur Thematik Mobilität beinhalten.

Dem Gutachten konstatieren wir, dass es bei der Trassenfindung zu den Umgehungsstraßen große Sorgfalt hinsichtlich der Umweltverträglichkeitsprüfungen walten ließ.

Der Aspekt der schwierigen Finanzierbarkeit eines 30 – 35 Mio.-Projekts wird zwar aufgegriffen, jedoch finden sich dazu nur vage Realisierungsvorschläge, angesichts der allgemeinen aber dauerhaften Finanzschwäche von Bund, Länder und Gemeinden. Als bezeichnend erweist sich in diesem Zusammenhang die Tatsache, dass das Projekt überhaupt erst für eine Aufnahme in einen übergeordneten Bund-Länder-Verkehrswegeplan vor-geschlagen werden müsste, um erst dann ansatzweise über Finanzierungsbeteiligten Aussagen treffen zu können.

Durchaus als positiv zu bewerten ist weiterhin die Verankerung eines sog. **Mobilitätsmanagements** als dritte Säule eines Verkehrskonzepts für Weilheim. Damit soll die landläufig immer noch bestehende konfrontative Dualität zwischen dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr überwunden werden. SEIB führt dazu aus, „ Zugleich will es ... eine in jeder Hinsicht integrierte Denk- und Handlungsweise fördern, mit dem Hauptanliegen, die Menge motorisierter Fahrzeugbewegungen zu reduzieren und das, ohne die Funktion unseres Gemeinwesens und damit auch der Wirtschaft zu gefährden.“ (vgl. 2-21)

Dennoch muss an dieser Stelle kritisiert werden, dass die Hinweise auf Maßnahmen wie Bürgerbus, Sammeltaxen oder Carsharing nichts wirklich Neues beinhalten, diese Ideen zur Verkehrsreduzierung sind zum Teil in Weilheim bereits realisiert und heute schon Bestandteile eines jeden Lehrbuchs.

Visionär für Weilheim hingegen wäre ein Verweis auf Modelle gewesen, die Fußgänger und Radfahrer als vorrangige Verkehrsteilnehmer in der Stadt betrachten!

Oder, visionär wäre z.B. die Idee „Shared Space“ von Hans Mondermann, d.h. das Konzept der öffentlichen Räume auch in Weilheim aufzugreifen und umzusetzen. Die Funktion der öffentlichen Räume als Verkehrsraum ist dabei nur eine unter vielen. Ziel von Shared Space ist nicht die Verdrängung des Autos, sondern Räume, Plätze entsprechend der unterschiedlichen Anforderungen an sie, vielfältig zu nutzen .

1. Das vorliegende Konzept ist in seiner Gesamtheit **kein Gefälligkeitsgutachten** zugunsten einer im voraus *politisch erwünschten* Lösung. Dennoch war es in der Aussage zu der **zentralen Frage** „mit welcher Umgehungsvariante bewältigt die Stadt Weilheim das Problem des zukünftig steigenden Durchgangsverkehrs?“ **nicht** geeignet, die Mandatsträger argumentativ von einer einmal eingenommenen Haltung abzubringen und von einer alternativen Umgehungsvarianten zu überzeugen, was in der Regel das Grundanliegen jedes Konzeptes ist.

Die Stadtratsentscheidung vom 08.05.2006 belegt das, denn keine der im Konzept aufgezeigten Umgehungsvarianten fand eine Mehrheit.

2. Die Differenzierung der Lösungsansätze zur Weilheimer Verkehrsproblematik in Form von **drei gleichwertige Säulen** ist positiv zu bewerten. Ebenfalls überzeugend stellen sich die **umfassenden Untersuchungen** zu den Umgehungsstraßen dar.

Hervorzuheben ist auch die Berücksichtigung des **Weilheimer Leitbildes** und der Mut, den Gedanken eines Mobilitätsmanagements als eine der drei Säulen zu verankern.

3. Das Gutachten empfiehlt zwei sog. „**Interdisziplinäre Vorzugslösungen**“, also Vorschläge, die aus Gutachtersicht die geeignetsten Varianten sind, nämlich:

3.1 Die **Tunnellösung** unter Umweltgesichtspunkten (vgl. S.2-13).

3.2 Die **Ostumgehung** in der Gesamtheit aller zu berücksichtigenden Einzelfaktoren, „wenn die Finanzierungsfragen gelöst werden können.“ (vgl. S.2-20)

Aber, die „Lösung“ **Ostumgehung** ist **nicht leitbildkonform**, angesichts des damit verbundenen Landverbrauchs. Zudem hat sich seitens der Bürgerschaft in Deutenhausen eine Initiative gebildet, die diese Variante strikt ablehnt.

4. Bei der Beurteilung der verschiedenen Umgehungsvarianten weist die Ausarbeitung zu der **Tunnellösung** erhebliche Mängel in der Würdigung von Vor- und Nachteilen auf. Insbesondere fehlen Berechnungen zu den Individual- bzw. volkswirtschaftlichen Mehrkosten durch längere Wege aufgrund der bis zu vier Kilometer langen Umfahrung der Stadt (s. S.5). Bei einem Ansatz von 1 Euro Pauschalkosten für jeden gefahrenen Umgehungs-kilometer müssen hochgerechnet Beträge von bis zu **11 Mio. Euro** an individuellen Mehrkosten durch zusätzlichen Spritverbrauch oder Fahrzeugverschleiss, der Allgemeinheit zufallende Kosten durch Immissionen wie Smog oder Lärm pro Jahr in Rechnung gestellt werden.

4.1 Zur Tunnellösung im GVK – die in der Diskussion fast immer kategorisch mit dem Totschlagargument „immense Baukosten“ abgelehnt wurde - erscheint im Gutachten die Alternative einer sog. „**kurzen Tunnellösung**“ nicht.

Diese wurde bereits im Rahmen der Bürgerbefragung im Jahr 2000 zu der Frage, „Soll die Südumfahrung Teil der Westumgehung Weilheims sein?“ zur Abstimmung gestellt.

Damals erhielt die „kurze Tunnellösung“ (nördl. Einfahrt in Höhe des Landratsamtes, südlich Ausfahrt in Höhe des Amtsgerichts) eine relative hohe Zustimmung!

Die mögliche verkehrliche Auswirkung als Lösungsvorschlag ...

a) zur Verringerung des Durchgangsverkehr und

b) als bauliche Lösung, um die Weilheimer Altstadt mit der Oberen Stadt von der Durchtrennung durch die B2 zu befreien, weil der B2-Durchgangsverkehr dann unterirdisch verlief,

blieb von den Gutachtern **völlig unberücksichtigt**. Als Ergänzung zum bestehenden Verkehrsnetz könnte diese Variante die zu erwartenden Verkehrsströme bis zum Jahr 2020 bewältigen.

5. Dem Gesamtverkehrsgutachten stimmen wir mehrheitlich für die beiden verbleibenden Teilbereichen des „Drei-Säulen-Konzepts“ zu, nämlich den Innerstädtischen Baumaßnahmen und dem Mobilitätsmanagement und regen die folgenden Ergänzungen an:

Ergänzungen zum GVK seitens der Fraktion Grüne/UWV:

B) Bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der innerörtlichen Verkehrsverhältnisse

- + Bei der Entlastung der Oberen Stadt mehr Mut zu Lösungsvarianten wie einer Umwidmung von Straßen, um insbesondere für die jahrzehntelange Belastung der Anwohner durch Emission von Lärm Abgasen etc. Abhilfe zu schaffen.
- + Erwägung von Nachfahrverboten für Lkws i. d. Oberen Stadt
- + Tempo 30 für den Lkw-Verkehr i. d. Oberen Stadt
- + streckenbezogene Tempo 30-Abschnitte in den Nachtstunden
- + Lärmschutzmaßnahmen für die westlichen Anwohner am Narbonner Ring
- + Umgestaltung der Anbindung des Weilheimer Bahnhofs an die Altstadt (s. Zukunftswerkstatt v. 19.07.06 verschied. Agenda 21-AKs)

C) Laufendes Mobilitätsmanagement incl. Ausbau des ÖPNV

Als Ergänzung zu den **9 Maßnahmen** im GVK (s. S. 2-22) schlagen wir vor,

- + Visionäre Modelle proklamieren, um tatsächlich z.B. den Anteil der Radfahrer weiter zu erhöhen. Z.B. durch die Belohnung von Radfahrern für die bewusste Wahl des Rades für die Fahrt in die Stadt! Denn das Rad benötigt praktisch keinen Parkplatz, trägt aber aktiv zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs bei.
Idee: Jährlich wird aus einem Budget einmalig ein noch festzulegender Betrag an jene ausgeschüttet, die auf das Rad umsteigen oder durch maximale Nutzung ihres Rades aktiv zur Verkehrsverringerung beitragen.
- + Die Studie von **PRO BAHN** aus dem Juli 2006 (sie wurde kostenlos und ehrenamtlich erstellt) beinhaltet zwei neue, realisierbare Vorschläge, um die Verkehrsströme durch Weilheim zu verringern. U.a. die Neuausweisung eines Park&Ride-Platzes in der Nachbargemeinde Polling in Verbindung mit einem neuerlichen Halt der Nahverkehrszüge am ehemaligen Bahnhof.
- + die Verbesserung der **Pfaffenwinkelbahn** durch ihren Ausbau, einen Halbstundentakt, und einen straßenbahnähnlichen Takt.
- + Überörtliche Maßnahmen mit anderen Gemeinden, wie die erwähnte **Pfaffenwinkelbahn**, den **Busverkehr** und das **Radwegenetz**.