BÜRGERENTSCHEID „ZUKUNFT DER B2“
FAKTENCHECK

Gesagt wird …	Fakt ist …
„Durch die Umwidmung muss die Stadt die marode Amperbrücke für viel (Steuer)Geld denkmalgerecht sanieren und für den Unterhalt aufkommen.“	**Diese Behauptung ist falsch.** Mit der Umwidmung der B2 würde die Straßenbaulast auf die Stadt übergehen. Das bedeutet, die Stadt wäre künftig für den Unterhalt der Brücke zuständig. Gleichzeitig würde das Staatliche Bauamt Freising mit der neuen B2 den Unterhalt für drei Brücken (die Brücke beim Übergang von der Oskar-von-Miller-Straße in die Fürstenfelder Straße, die Brücke vor der Kreuzung Klosterstraße/Fürstenfelder Straße/Am Engelsberg und die Amperseebrücke) und einen insgesamt längeren Straßenabschnitt übernehmen. Da die Amperbrücke jedoch sanierungsbedürftig ist, wenn sie übergeben wird, übernimmt das Staatliche Bauamt Freising die Kosten für die Sanierung – und zwar bis zu dem Betrag, den ein kompletter Neubau kosten würde. Die aktuellen Gutachten zeigen, dass die Sanierung voraussichtlich günstiger ist als ein Neubau, dessen Kosten vom Staatlichen Bauamt Freising und von einem Gutachter auf etwa 3,5 bis 4 Millionen Euro geschätzt werden. **Auf den Punkt:** Die Sanierung der Amperbrücke stellt keine finanzielle Belastung für die Stadt dar.
„Die Umwidmung der B2 führt zu einer Verdrängung des Verkehrs in andere Stadtteile sowie zu mehr Verkehr am Veranstaltungsforum.“	**Diese Behauptung ist falsch.** Eine Umwidmung der B2 führt zu keiner Verkehrsverlagerung. Verkehrsprognosen des Staatlichen Bauamts zeigen: Durch die Umwidmung entsteht keine zusätzliche Verkehrsbelastung am Veranstaltungsforum oder am ehemaligen Kloster sowie in anderen Stadtteilen. Die Schwerlastverkehr-Trasse verläuft seit Jahrzehnten dort und die Verkehrsströme bleiben unverändert. Im Wesentlichen handelt es sich im innerstädtischen Bereich um Ziel- und Quellverkehr, also Verbindungen zwischen den Stadtteilen und dem reinen innerstädtischen Verkehr. Auch im Westen und in den Wohngebieten rings um die Landsberger und/oder Rothschwaiger Straße ist kein höheres Verkehrsaufkommen zu erwarten, da die Straßenumwidmung nicht automatisch zu mehr Verkehr anderswo führt. **Auf den Punkt:** Die Umwidmung der B2 führt nicht zu mehr Verkehr am Veranstaltungsforum oder am ehemaligen Kloster sowie in anderen Stadtteilen.

Gesagt wird …	Fakt ist …
„Durch die Umwidmung verliert die Stadt die Option, dass sich der Bund an einer dritten Amper-Querung beteiligt.“	**Diese Behauptung ist falsch.** Das Staatliche Bauamt hat den Fraktionen und dem Stadtrat mehrfach zugesichert, dass – unabhängig vom Verlauf der Trasse – die Möglichkeit besteht, bei einer realistischen dritten Amper-Querung jederzeit erneut beantragen zu können, dass die B2 dorthin verlegt wird. Diese Option bleibt also auch nach einer Umwidmung erhalten. Es handelt sich dabei um ein langfristiges Vorhaben, das vermutlich aber erst in mehreren Jahrzehnten realisierbar wäre. Bei einem Verbleib der B2 würde der Schwerlastverkehr noch Jahrzehnte durch die Innenstadt fahren. **Auf den Punkt:** Die Option auf eine Beteiligung des Bundes an einer dritten Amper-Querung bleibt auch nach der Umwidmung der B2 bestehen.
„Auch bei einem Brückenneubau ist eine Tonnagebegrenzung möglich. Das hat das Bundesverkehrsministerium signalisiert. Zudem ist der Streckenverlauf ungeeignet für Schwerlastverkehr.“	**Diese Behauptung ist falsch.** Die Verwaltung hat eine umfassende Ausarbeitung erarbeitet, die vom Staatlichen Bauamt Freising und der Polizei bestätigt wurde. Darin ist klargestellt, dass es verkehrsrechtlich nicht möglich ist, nach einem Brückenneubau den LKW-Verkehr durch eine Tonnagebegrenzung aus der Stadt herauszuhalten. Auch die Annahme, dass der LKW-Verkehr dann ohnehin nicht durch die Stadt fahren würde, ist nicht richtig, da die B2 in diesem Fall ohne Beschränkung komplett durch die Innenstadt geführt werden würde. Eine Umleitungsbeschilderung entlang der Oskar-von-Miller-Straße würde entfallen. Eine Längenbeschränkung ist zwar möglich, verhindert jedoch nicht den Schwerverkehr: Auch vergleichsweise kurze LKW können bis zu 40 Tonnen wiegen und die Strecke weiterhin nutzen. Außerdem wäre die Anordnung einer Längenbeschränkung unverhältnismäßig, da diese hauptsächlich Linienbusse betreffen würde. Diese müssten anschließend wieder vom Verbot befreit werden. **Auf den Punkt:** Bei Brückenneubau ist keine Tonnagebegrenzung möglich – Schwerlastverkehr kann wieder durch die Innenstadt fahren.
„Mit dem Ratsbegehren will der Stadtrat die Bürgerinnen und Bürger verwirren.“	**Diese Behauptung ist falsch.** Das Ratsbegehren dient der Transparenz. Es stellt die Position der überwiegenden Mehrheit des Stadtrats der Forderung des Bürgerbegehrens gegenüber, damit beide Alternativen gleichberechtigt zur Abstimmung stehen. So wird sichergestellt, dass am Ende eine klare, demokratisch legitimierte Entscheidung getroffen wird. **Auf den Punkt:** Das Ratsbegehren schafft Klarheit – nicht Verwirrung.

Gesagt wird …	Fakt ist …
„Durch die Umwidmung verbessert sich die Lebensqualität in der Innenstadt automatisch.“	**Diese Behauptung ist falsch.** Allein durch die Umwidmung verbessert sich die Lebensqualität in der Innenstadt nicht automatisch. Die Umwidmung ist jedoch notwendig, sollten die Bürgerinnen und Bürger eine verkehrsberuhigtere Innenstadt in der Zukunft wünschen. Die Planungshoheit der Stadt ermöglicht, dass kein Schwerlastverkehr über 16 Tonnen die Innenstadt passieren kann. Der Stadtrat wird für die zukünftige Innenstadtgestaltung eine umfassende Beteiligung der Öffentlichkeit durchführen, u.a. durch einen Bürgerrat. In einem Grundsatzbeschluss des Stadtrats wurde sogar festgelegt, dass die Durchführung einer Bürgerbeteiligung Grundvoraussetzung für die Umsetzung und Durchführung jeglicher, verkehrsbeeinflussender Maßnahmen ist. **Auf den Punkt:** Die Umwidmung allein führt nicht zu einer verbesserten Lebensqualität.
„In ein paar Jahren muss die Brücke wieder saniert werden. Ein Neubau wäre nachhaltiger.“	**Diese Behauptung ist falsch.** Die Amperbrücke ist denkmalgeschützt und seit Jahrzehnten für Fahrzeuge über 16 Tonnen gesperrt. Eine Sanierung würde den Bestand erhalten und ist technisch möglich. Das Sanierungskonzept sieht vor, die Fahrbahn so instand zu setzen, dass künftig kein höherer Aufwand für Unterhalt und Pflege entsteht als bei einem Neubau. **Auf den Punkt:** Eine Sanierung entspricht in ihrem Unterhaltsaufwand einem Neubau.
„Das Stadtwappen muss bei einem Brückenabriss und Brückenneubau geändert werden.“	**Diese Behauptung ist falsch.** Das Stadtwappen ist ein historisches Symbol und nicht an die Amperbrücke gebunden. Es ist ein hoheitliches Symbol der Stadt und wird durch die Gemeindeordnung des jeweiligen Bundeslandes geschützt und definiert (Art. 4 und 5 der Bayerischen Gemeindeordnung). Bauliche Veränderungen – wie Abriss oder Neubau einer Brücke – haben keinerlei Einfluss auf das Wappen. **Auf den Punkt:** Das Stadtwappen muss nicht geändert werden.