

# Lokales aus Starnberg

[Zum Inhalt springen](#)

- [Kontakt](#)
- [Über mich](#)
- [Warum dieses Blog?](#)

Formularbeginn

---

Suche nach:

Formularende

Veröffentlicht am [1. August 2020](#)

## Feuerwehrforderungen nicht erfüllt

An den Bauplänen für den B2 Tunnel sind wie berichtet Änderungen notwendig geworden, die derzeit mittels eines förmlichen Planänderungsverfahrens einer eigenen Baugenehmigung zugeführt werden sollen (siehe [Änderungen an B2 Tunnel Planung](#)). Noch bis zum 10. August 2020 liegen die geänderten Pläne beim Staatlichen Bauamt Weilheim, bei der Regierung von Oberbayern und bei der Stadt Starnberg öffentlich aus. Sie sind aber auch bei allen genannten Stellen online über die Homepages zugänglich. Einwendungen und Stellungnahmen, ausschließlich zu geänderten Passagen gegenüber der ursprünglichen Baugenehmigung von 2007, können noch bis 24. August schriftlich bei der Regierung von Oberbayern vorgebracht werden.

Forderungen der Feuerwehr und Belange von Behinderten, die noch bis zum Ende des vergangenen Jahres mit der Begründung abgelehnt worden waren, dass der Starnberger Tunnel, wie 2007 genehmigt, nach dem Stand der Technik und den gültigen Vorschriften gebaut werde, sind nun teilweise doch aufgenommen worden, nicht jedoch im vor Ort für nötig erachteten Umfang. **Stellungnahmen der Feuerwehr wurden bisher öffentlich nicht bekannt. Aber gerade sie ist betroffen.**

Am Ende dieses Artikels können Sie noch einmal den Bericht lesen, der die Forderungen des Feuerwehrexperten Dirk Schneider aus dem vergangenen Jahr verdeutlicht. Dringend nachgerüstet werden müssten seiner Ansicht nach Feuerwehraufzüge in den Notausstiegsschächten und eine zentrale Brandbekämpfungsanlage. Das Staatliche Bauamt Weilheim hat mit der auf den Weg gegebenen Planänderung zwar reagiert. Völlig unklar ist aber noch, ob es eine Finanzierungszusage des Bundes für die nun vorgesehenen Verbesserungen gibt und diese dann am Ende tatsächlich eingebaut werden (siehe [Fritsch: "Bauen keinen 2. Wahl-Tunnel"](#)).

So sieht die Planänderung nun vergrößerte Aufstellflächen für die Rettungsdienste und die Feuerwehr an der Oberfläche rund um die sechs Notausstiegsschächte vor. Die Schächte wurden im Querschnitt vergrößert. Laut Erläuterungsbericht zur Planänderung werden damit Forderungen der für die Sicherheit und Rettung im Notfall zuständigen BOS-Dienste und des

Sicherheitsbeauftragten Rechnung getragen. Langjährige Kritik, zum Beispiel von dem inzwischen verstorbenen Starnberger Gunar Erhard, haben wohl auch dazu beigetragen, dass die Steigung in den Rettungsstollen zwischen der eigentlichen Tunnelröhre und dem Notaufstiegstreppenhaus künftig nur noch 2,5 statt der bisher geplanten 10 Prozent Steigung aufweisen soll. Die Folge sind allerdings längere Treppenaufgänge. Die Notaufstiegsschächte bekommen einen größeren Querschnitt. So heißt es im Bericht: „Darüber hinaus wird der Notausgangsschacht NA1 für eine mögliche Ausstattung mit einem Evakuierungsaufzug mit einer Kabinengröße von 1,1 m x 2,1 m angepasst. Aus diesem Grund ist eine Aufweitung des Treppenauges erforderlich. Diese mögliche Ausrüstung mit einem Evakuierungsaufzug und die Kombination mit dem Düker 2 führen zu einer Vergrößerung des Schachtes und einer dementsprechenden Anpassung des Schachtkopfgebäudes.“ Die Möglichkeit eines Evakuierungsaufzuges wird in allen Notaufstiegsschächten, deren tiefster immerhin über 30 Meter tief ist, vorgesehen. Doch ein Evakuierungsaufzug ist nicht der von der Feuerwehr geforderte Feuerwehraufzug, dessen Maße mindestens 1,40 x 2,40 Meter haben müsste, damit ein vollbeatmeter Patient von einem Rettungsdienst zumindest mit einer Person begleitet an die Oberfläche gebracht werden kann. Evakuierungsaufzüge sollen laut Definition keine Rettungswege oder Feuerwehraufzüge ersetzen. Es handelt sich dabei nicht um ein Rettungsmittel der Feuerwehr, sondern vielmehr um ein technisches Hilfsmittel zur erweiterten Selbstrettung. Bisher war nämlich vorgesehen, dass die Feuerwehr einen Rollstuhlfahrer in Fall des Falles das ganze Treppenhaus hätte hinauftragen müssen. Evakuierungsaufzüge dienen auch nicht der Feuerwehr zum Transport von Einsatzrüstung zur Brandbekämpfung von der Oberfläche zum Einsatzort im Tunnel. Ein Feuerwehraufzug, der die DIN erfüllt, würde dem schnellen Transport von Einsatzkräften, von Einsatzmitteln, dem schnellen und schonenden Transport von Verletzten, von gehunfähigen Personen, dem sicheren Transport im Brandlastfall, der Vermeidung von gegenläufigen Bewegungen im Rettungsschacht und der Einhaltung der Arbeitsschutzgesetze (Gewichtsbelastung) dienen. Und wie gesagt: Bisher ist nur der Platzbedarf für die Evakuierungsaufzüge eingeplant. Ob sie eingebaut werden und wer sie bezahlt ist nach wie vor offen. In der Stadtpolitik gibt es große Befürchtungen, dass die Stadt diese Zusatzkosten allein schultern muss, wenn sie auf den Einbau besteht.

Änderungen werden auch am Betriebsgebäude für den Tunnel im Bereich des Südportals ins Auge gefasst:

## **„2.4 Betriebsgebäude (km 0+385 – km 0+425); [15]**

### **2.4.1 Inhalt der Änderung**

Aufgrund der inzwischen größeren Planungstiefe für die betriebstechnische Ausrüstung ergibt sich ein größerer Raumbedarf für das Betriebsgebäude Süd. Zudem werden die Löschwasserbevorratung sowie die technischen Anlagen einer möglichen Brandbekämpfungsanlage (Hochdrucknebelanlage) für das Tunnelbauwerk in dem Betriebsgebäude untergebracht.

Daher wird eine vollständige Unterkellerung des Betriebsgebäudes erforderlich.

Die Länge des Bauwerkes reduziert sich somit von 60 m auf ca. 40 m, und die Breite wird von 15 m auf 17 m im UG und 11 m im EG angepasst.“

So heißt es im Erläuterungsbericht. Ein Ort, an dem Löschwasser für eine Brandbekämpfungsanlage vorgehalten werden kann, hat man nun also eingeplant. Ob aber die Anlage selbst auch eingebaut und von wem bezahlt wird, ist damit nicht gesagt.

Hier nun nochmals der vollständige Bericht vom Januar 2019 ([Tunnel: Nachrüstung zwingend erforderlich](#)):

<https://lokales-aus-starnberg.blog/2020/08/01/feuerwehrforderungen-nicht-erfuellt/>

### **Tunnel Nachrüstung zwingend erforderlich (12.1.19)**

Dirk Schneider hat Donnerstagabend im Stadtrat seine gutachterliche Stellungnahme zur Notwendigkeit von Feuerwehr-Aufzügen und einer Brandbekämpfungsanlage als Nachrüstung für den geplanten B2-Tunnel vorgetragen und Fragen der Stadträte beantwortet. Sein Fazit ist schon seit Ende 2018 bekannt:

„Eine noch näher zu spezifizierende

– Löschanlage (Ortsfeste Brandbekämpfungsanlage)

sowie die Verwendung von

– Feuerwehraufzügen in allen Rettungsschächten

der baulichen Anlage des B2-Entlastungstunnels ist zwingend erforderlich und damit notwendig im Sinne der Auftragsdefinition der die Untersuchung beauftragenden Dienststelle Stadt Starnberg.“

Schneider ist Diplom-Ingenieur für Brand- und Explosionsschutz, Master of Science im Rettungsingenieurwesen sowie Doktor der Umweltwissenschaft im Brandschutz. Darüber hinaus Branddirektor einer Berufsfeuerwehr und in der Freizeit Kommandant einer Freiwilligen Feuerwehr sowie Inhaber der Firma „Phoenix Fire“, einem Zusammenschluss von Experten der Rettungswissenschaften. In dieser Eigenschaft hatte er den Auftrag des Stadtrates erhalten, Stellung dazu zu nehmen, ob der Starnberger Tunnel Feuerwehr-Aufzüge und eine Brandlöschanlage benötigt.

Kernproblem ist laut Schneider, dass in Starnberg ein einröhriger Tunnel mit Gegenverkehr und ohne bauliche Abschottungselemente zwischen den Fahrbahnen geplant ist. Ein solches Bauwerk beinhalte ein „maximales Kollisionsrisiko“ und schon Kleinereignisse führten sofort zu einem Stau im Tunnel. Im Schadensfall bedeute dies viele Personen und eine hohe Brandlast in der Röhre. Schneider widersprach, wie schon der Vertreter der IFA, Aussagen des Projektleiters des Staatlichen Bauamtes Weilheim, Herwig Ludwig, dass sich nicht am Unfall beteiligte Fahrzeugführer „vernünftig“ verhalten würden. „Wendende Fahrzeuge führen zu maximalen Behinderungen“, so Schneider. Bei all seinen Einsätzen in Tunneln habe er die auf der Folie der Weilheimer Behörde „optimierte Situation“ nicht vorgefunden: „Die Leute reagieren einfach anders.“ Zuerst schauten alle noch, aber nach zehn bis 15 Minuten begannen die persönlichen Dead-Lines zu laufen und die Fahrer starteten einen Wendevorgang, mehr oder weniger versiert. Das kollidiere zeitlich mit den anrückenden Rettungsdiensten und behindere deren Arbeit. Die Lösung, die das Staatliche Bauamt Weilheim für den zweiten Rettungsweg über die Fluchttreppenhäuser vorschlug – ein Kran mit einer elektrisch betriebenen Seilwinde mit Lastenkorb in der Mitte der Fluchttreppenhäuser, in denen die Treppen viereckig entlang der Wand angeordnet würden – sei technisch bis heute nicht zugelassen. „Das deutsche Baurecht kennt diese Problemlösung nicht“, so Schneider. Als ungeprüftes System sei es nicht zulässig.

Er führte aus, welche Wege und Hindernisse ein Feuerwehr-Aktiver auf dem Weg zu einem Brand oder Unfall im Tunnel zu bewältigen habe: im höchsten Notausstiegstreppenhaus NA3 seien es 168 Stufen über 30,2 Höhenmeter, beim Treppenhaus NA5 betrage der Weg, der immerhin in voller, mindestens 40 Kilogramm wiegenden Einsatzmontur inklusive des unabdingbaren Einsatzmaterials zu überwinden sei, von der oberirdischen Aufstellfläche des Feuerwehrfahrzeugs bis zur Tür des Notausstiegs unten an der Tunnelröhre 210 Meter. Dort sei man noch nicht am Schadensereignis angelangt. Die Bauordnungen der Bundesländer bestimmten dagegen, dass lediglich ein 50 Meter langer Anmarschweg zulässig sei. In Starnberg komme ein Atemschutzträger schon vor dem eigentlichen Einsatz in den Lastbereich internationaler Spitzensportler. Um das zu vermeiden, sei ein Feuerwehr-Aufzug nach der DIN EN 81-72 mit mindestens 1275 Kilogramm Tragkraft und den Abmessungen von 1,4 auf 2,4 Meter notwendig. Das Maß ist erforderlich, damit ein medizinisch voll beatmeter Patient während des Transports von einer Person betreut werden kann. „Der Feuerwehr-Aufzug ist ein geprüfetes Instrument. Es dient dem schnellen Transport der Einsatzkräfte, der Einsatzmittel, der Verletzten und von gehunfähigen Personen und ist ein sicherer Transport im Brandlastfall. Er verhindert zudem gegenläufige Bewegungen auf den Fluchtwegen und hilft die Arbeitsschutzgesetze einzuhalten.“ Im Bereich der 2. Stammstrecke der Münchner S-Bahn sei ein solcher Aufzug in jedem Notausstieg Standard. „Warum nicht in Starnberg?“, fragte der Gutachter. Der Bauherr sei in beiden Fällen der gleiche – der Bund.

Seine weitere Festsstellung am Rande: „Die jetzige personelle und technische Ausstattung der Feuerwehr Starnberg würde für Einsätze im Tunnel auf gar keinen Fall reichen. Die Gesamtkonzeption müsste sich komplett ändern, damit Sie diesen Tunnel beherrschen.“ Die Mindest-Mann-Stärke schätzte Schneider mit 80. Den finanziell nötigen Aufwand – Ausstattung und Anschaffung von neuen Fahrzeugen, oder deren Umrüstungen, von Einsatzmitteln wie neuen Atemschutzgeräten und so weiter – bezifferte er nur für eine Grundausrüstung mit sieben bis acht Millionen Euro. Wie berichtet sagt das Bauamt Weilheim, dass diese Kosten die Stadt Starnberg zu tragen habe. Hinzu kämen die Personalkosten für hauptamtliche Feuerwehrleute im mittleren Dienst, die Beamte sein sollten. Bisher sei die sicherheitstechnische Ausstattung des Tunnels, wie er bisher geplant sei, in seinen Augen „mangelhaft“. Auch der Abstand der Notausstiege mit 300 Meter innerhalb der Röhre reiche nicht aus.

Auf Stefan Freys (CSU) Hinweis, der Tunnel werde doch mit der RABT 2016 nach dem heutigen Stand der Technik geplant und das Verwaltungsgericht habe den Planfeststellungsbeschluss schon 2008 auf alles hin überprüft, antwortete Schneider, die RABT 2016 sei das Rechts- und Regelwerk in Deutschland: „Ich muss feststellen, dass die Richtlinie nicht ausreicht.“ Er verwies auf andere europäische Länder, die andere Vorgaben zugrunde legten. Er bestätigte Freys Einschätzung, dass niemand hundertprozentig Schadensereignisse ausschließen könne, aber selbst in der RABT gebe es noch einen gewissen Spielraum. „Ohne Nachbesserungen würde ich mit meiner Familie nicht durch diesen Tunnel fahren“, so Schneider. Er sei der festen Überzeugung, dass die bayerischen Gerichte aus Topp-Juristen bestünden – „Aber aus keinem Feuerwehrmann.“ Dem Bund sei sehr wohl zuzumuten, einige Dinge beim Tunnelbau noch zu berücksichtigen, damit der in einen tragbaren Zustand überführt werden könne. Günther Picker (WPS) wandte ein, das Gericht habe 2008 gar nicht so umfänglich geprüft wie der jetzige Gutachter. Ludwig Jägerhuber (CSU) wollte das „Geplänkel“ beendet sehen,

denn heutiges Ziel sei, geschlossen zusätzliche Finanzmittel vom Bund zu beantragen. Auch Gerd Weger (CSU) betrachtete es als gemeinsames Ziel, das Bestmögliche herauszuholen. Sein Fazit: „Den Tunnel kann man nicht mehr aufhalten.“

Im zweiten Teil von Schneiders Vortrag ging es um die Notwendigkeit einer ortsfesten Löschanlage im Tunnel. Laut Schneider bedingt die Einröhrigkeit des Bauwerkes eine deutlich höhere Wahrscheinlichkeit zur Entstehung eines Brandes, allein auf Grund der Tatsache, dass es Gegenverkehr gebe. Er erinnerte an seine Aussagen zur Entstehung von Staus im Schadensfall, zur Stärke und Ausrüstung der örtlichen Feuerwehr. Es sei unwahrscheinlich, dass die Hilfskräfte innerhalb der ersten fünf Minuten nach Entstehung eines Brandes vor Ort sein können. In dieser Zeit entwickle sich aber bereits die höchste Temperatur. Folge: Auch ein kleiner Brand habe mehr Zeit sich auszubreiten, toxische Gase frei zu setzen, mehr Rauch im Tunnel zu verteilen, so dass die Sicht abnehme, oder das Bauwerk durch die entstehenden hohen Temperaturen zu beschädigen. In Deutschland werde der RABT die Höchsttemperatur beim Brand eines Tanklasters mit Kraftstoffen von 1200 Grad Celsius zugrunde gelegt. In Schweden sei aber nachgewiesen worden, dass der Brand eines mit Holzpaletten beladenen Lkw Temperaturen von bis zu 1400 Grad Celsius verursache. Man wisse also, dass das Wirksamwerden der Feuerwehr in einem solchen Fall ein „hochzeitkritischer Prozess“ sei. Diese Erkenntnisse seien seit 2003 bekannt, die RABT 2016 berücksichtige sie aber bisher noch nicht. Schon aus diesem Grund sollte eine Brandbekämpfungsanlage vorhanden sein. Die RABT 2016, von der man nicht wisse, wann sie wirklich Rechtskraft erlange, sage für Tunnel mit Gegenverkehr und länger als 1200 Meter: „Brandbekämpfungsanlagen können in Erwägung gezogen werden.“ Auch die Versicherer plädierten für die schwedischen Werte, weil ihre Berücksichtigung beim Bau katastrophale Schäden am Bauwerk im Brandfall verhindern helfen. Für Sicherheitsfragen seien die Bundesländer, für die Planung der Bund zuständig.

Frey wollte wissen, wie wahrscheinlich es sei, dass der Starnberger Tunnel besser ausgestattet werde, als andere Tunnel in Deutschland. Schneider antwortete, die Ausbildung und Ausstattung der Feuerwehren werde von den Behörden meist nicht optimal betrachtet. An dieser Stelle lobte er den Starnberger Kommandanten Markus Grasl, der seine Bedenken noch rechtzeitig eingebracht habe. Zur Wahl stünden in Sachen Löschanlage Schaum-, Feinsprüh- und Wassernebelsysteme, die zwar einen Brand nicht löschten, ihn aber eindämmten. In angelsächsischen Ländern sei das bereits Stand der Technik. Schneiders Schlussfolgerung aus allen Feststellungen insgesamt: „Feuerwehr-Aufzüge und eine ortsfeste Brandbekämpfungsanlage nach DIN – Beides ist zwingend erforderlich.“ Zum Stand heute sei zusammenfassend festzustellen, „dass in der Planung des B2- Entlastungstunnels klar erkennbare und vorhandene Mängel in der sicherheitstechnischen Grundkonzeption durch Einsatz und Berücksichtigung richtiger und notwendiger sicherheitstechnischer Elemente der Anlagen- und Betriebstechnik, der Bautechnik und der Sicherheitsorganisation so gemildert werden können, dass die Eintrittswahrscheinlichkeit eines Schadensfalles, das Schadensausmaß und damit das Risiko für Betreiber, Nutzer und Rettungskräfte auf ein annehmbares Maß reduziert wird. Das Einzige was es hierzu bedarf ist der Wille das Erforderliche im Rahmen der Ausführungsplanung umzusetzen.“

Auf Nachfrage von Picker nannte Schneider auch noch eine Ampelsignalanlage sowie eine Fahrbahntrennung, auf die er nicht verzichten würde: „Das kann ich als Wissenschaftler nicht anders verantworten.“ Für Markus Mooser (WPS) enthielt Schneiders Vortrag nicht viele neue Erkenntnisse. In Starnberg hätten es viele schon gewusst, dass der B2-Tunnel nicht sicher sei. Ob da ein Einsatzbefehl – egal ob an einen ehrenamtlich oder hauptamtlich arbeitenden Feuerwehraktiven überhaupt vertretbar sei, fragte er. Für Schneider ganz klar: „Ein Befehl ist zu befolgen. Aber Ziel ist immer, alle Einsatzkräfte gesund wieder nach Hause zu bringen. Wird ein Einsatz verweigert, dann ist das ein Dienstvergehen.“ Franz Heidinger (BLS), der auch Referent des Stadtrates für die Rettungsdienste ist, forderte die Ratskollegen auf, „mit allen Mitteln dafür zu sorgen, dass die von Schneider benannten Dinge nachgerüstet

werden“. Auch er hatte nur Lob für das frühe Vorstelligwerden der Starnberger Wehr. Man müsse auf die Fachleute hören, auch wenn das die Stadt „wahnsinnig viel Geld“ kosten werde.

Frey meinte dagegen: „Ich teile die dramatischen Aussagen nicht. Das ist schlicht und einfach ein Straßentunnel, und ich zweifel nicht daran, dass er nach dem Stand der Technik gebaut wird. Wir tun so, als wäre das der erste Tunnel, den wir durchfahren. Der ist genauso viel oder so wenig sicher wie andere Tunnel in Deutschland. Wir haben gehört, dass es Verbesserungsmöglichkeiten gibt, die man sicher fordern sollte und deshalb stelle ich den folgenden Antrag: Die Verbesserungen sollen dem Arbeitskreis der BOS-Dienste (BOS = Behörden mit Organisations- und Sicherheitsaufgaben) mitgegeben werden, damit der sie in Weilheim vorträgt und das Staatliche Bauamt sie wiederum dem Bund vortragen kann.“ Für Picker ist die Tunnelplanung derzeit nicht auf dem Stand der Technik. Er erinnerte daran, dass die WPS ohnehin der Ansicht sei, dass das Baurecht für den Tunnel schon im vergangenen September ausgelaufen sei. Eine entsprechende Klage sei bereits beim Verwaltungsgericht München anhängig. Wenn Herr Frey meine, mit den Aufzügen und der Löschanlage sei die Sicherheit des Tunnels gegeben, dann fehle in den Augen der WPS noch die Trennwand zwischen den beiden Fahrspuren. Die sollte dann auch gefordert werden. Mooser fragte die fünf Stadträte, die am 20. Februar 2017 den Stadtratsbeschluss „B2-Tunnel bauen – ortsferne Umfahrung planen“ durch den Wechsel ihrer Haltung vom Tunnelgegner zum Tunnelbefürworter ermöglicht hatten, welche dieser jetzt gewonnenen neuen Erkenntnisse sie zu ihrem Umschwenken bewogen hätten. Jedem seien die Sicherheitsmängel des Tunnels bekannt gewesen. Die Antwort seien die Fünf den Starnberger Bürgern und der Feuerwehr schuldig. Daraufhin warf Frey Mooser vor, durch die Blockadehaltung gegenüber dem Tunnelbau „seit Jahren“ verantwortlich dafür zu sein, dass die Entwicklung der Stadt blockiert sei. Die hänge nämlich nur an der Verkehrssituation. Die Fünf seien dagegen den „vernünftigen Weg“ gegangen, Starnberg voran zu bringen. Der Tunnel könne auf einem sicheren Niveau gebaut werden. „Der Bund baut sein Bauwerk sicher“, so Frey. Die Stadt leiste sich ein Schwimmbad für 23 Millionen Euro (das Seebad ist gemeint), was Luxus sei. Er hoffe, dass die WPS die Notwendigkeit der Feuerwehr-Ausstattung nicht hinten anstelle. Die Stadt habe ja auch noch andere Aufgaben, wie die Erweiterung des Gewerbegebietes Schorn. Der Personalmangel bei den ehrenamtlichen Feuerwehr-Aktiven sei kein spezielles Starnberger Problem.

Bürgermeisterin Eva John beendete die Diskussion mit dem Hinweis, dass die Stadt die Kritikpunkte in Bezug auf die Tunnelausstattung bereits im April des vergangenen Jahres an das Staatliche Bauamt Weilheim übermittelt habe. Daraufhin sei die Stadt aufgefordert worden, ihre Forderungen für Nachbesserungen gutachterlich zu begründen und dann einzureichen. Der Hauptausschuss habe Herrn Schneider im Oktober 2018 einstimmig mit dem Gutachten beauftragt. Dieses liege nun auch Weilheim vor. John empfahl einen Beschluss, Weilheim zu bitten, die Tunnelplanung mit der Löschanlage und den Feuerwehr-Aufzügen zu ergänzen und wohlwollend zu prüfen, ob Bund oder Freistaat die dadurch entstehenden sämtlichen Kosten übernimmt. Der Beschluss fiel einstimmig. Hier ergänzte Picker seine Forderung nach der zusätzlichen Trennwand zwischen den Fahrbahnen, was aber die Mehrheit aus CSU, UWG, SPD, Grünen und DPF ablehnte (9:13).

Jägerhuber gab anschließend zu Protokoll: „Die CSU hat gegen die Trennwand gestimmt, weil sie heute nicht auf der Tagesordnung stand. Außerdem haben die Vorgespräche mit dem Staatlichen Bauamt Weilheim ergeben, dass eine solche Forderung nicht weiter verfolgt wird, weil sie in die Grundzüge der Planung des Tunnels eingreift und ein neues Planfeststellungsverfahren nötig würde.“ Picker ließ im

Protokoll festhalten, dass die WPS die Trennwand gefordert habe. Ihm schloss sich Anton Wiesböck (FDP) an. DPF, UWG, SPD und Grüne schlossen sich dagegen der CSU an. Schon vor Beginn der Stadtratssitzung war Donnerstagabend eine Pressemitteilung des Staatlichen Bauamtes Weilheim eingegangen, die Sie im nachfolgenden Text lesen können (siehe [Weilheim zum Schneider-Gutachten](#)). Darin heißt es, die Forderungen von Schneider gingen über das Maß der gültigen Richtlinien weit hinaus. Der noch auf der Tagesordnung stehende Vortrag von Kommandant Grasl über sein Zukunftskonzept für die Starnberger Feuerwehr wurde wegen der vorgerückten Stunde erneut vertagt – diesmal auf den 21. Januar 2019.