



## Antrag

der Abgeordneten **Katharina Schulze, Ludwig Hartmann, Dr. Martin Runge, Gülseren Demirel, Thomas Gehring, Jürgen Mistol, Verena Osgyan, Tim Pargent, Gisela Sengl, Dr. Markus Büchler, Patrick Friedl, Christian Hierneis, Paul Knoblach, Eva Lettenbauer, Rosi Steinberger, Martin Stümpfig, Hans Urban, Christian Zwanziger** und **Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

### **Keine Realisierung des Projektes Südwestumfahrung Olching**

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert,

- a) vom Projekt Südwestumfahrung Olching aus Gründen des Natur-, des Landschafts- und des Artenschutzes, aber auch des Schutzes der Anwohner Abstand zu nehmen und die Realisierung dieses Straßenbauprojektes nicht weiter zu verfolgen,
- b) zu veranlassen, dass das Staatliche Bauamt Freising und alle weiteren staatlichen Stellen unverzüglich Arbeiten vor Ort in Vorbereitung der Realisierung der Südwestumfahrung Olching – aktuell finden z. B. Markierungsarbeiten für spätere Rodungen statt – einstellen.

### **Begründung:**

Das Straßenbauprojekt Südwestumfahrung Olching (SWU), im aktuellen Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern in der Kategorie 1 UEB (1. Dringlichkeit Überhang) enthalten<sup>1</sup>, ist aus mehrerlei Gründen heftig umstritten. Das Anliegen der Anwohner der Fürstenfeldbrucker und der Roggensteiner Straße in Olching nach weniger Autoverkehr vor ihrer Haustür ist verständlich und berechtigt. Hier allerdings die SWU als zielführende Lösung zu propagieren, ist nichts anderes, als den Teufel mit dem Beelzebub austreiben zu wollen. Denn Bau und Inbetriebnahme der SWU würden zum einen massive Umwelterstörungen verursachen und hätten zum anderen deutlich mehr Verkehrsbelastung als -entlastung zur Folge und dieses auch für und in Olching!

Mehr Verkehr durch die Südwestumfahrung

Statt der erhofften Verkehrsentslastung würde die SWU deutlich mehr Verkehr bringen. Dieses würde zum einen die Nachbargemeinden Olchings treffen, allen voran Eichenau, aber auch Puchheim und Gröbenzell, letzteres wiederum in völlig unerträglichem Maße, sollte dann auch noch die von der Stadt Olching und der staatlichen Straßenbauverwaltung befürwortete Abzweigung der Umfahrung in die eh schon massiv überlastete St 2345 zwischen Gröbenzell und Olching realisiert werden. Zum anderen würde die SWU auch mehr Autoverkehr in und für Olching selber bringen.

---

<sup>1</sup> Die St 2069, die u. a. eine Verbindung zwischen der B 471 und der B 2 darstellt, soll auf Olchinger Flur ein Stück weit von der Wohnbebauung abgerückt werden.

Nach der Verkehrsuntersuchung („Kurzak-Gutachten“), die der Bewertung der SWU und der Planfeststellung zugrunde liegt, würde der Straßenzug in Olching, über den die St 2069 bisher führt, im Prognosejahr 2025 werktäglich zwischen 770 Kfz (Roggensteiner Straße Südteil) und 5 200 Kfz (Fürstenfeldbrucker Straße) bei Realisierung der Umfahrung entlastet, was interessanterweise vom Staatlichen Bauamt als „nicht sehr große Entlastung“ bezeichnet wird (Planfeststellungsbeschluss, S. 34). Gleichzeitig würden jedoch 9 870 Autos je Werktag die SWU befahren. Auf der St 2345 südlich des Abzweigs Römerstraße wären beispielsweise bei Realisierung der SWU knapp 4 000 Autos mehr unterwegs als ohne SWU. In Summe würde die Realisierung und Inbetriebnahme der Umfahrung eine Mehrbelastung für Olching durch zusätzliche Kfz-Bewegungen in jährlich siebenstelliger Zahl bedeuten. Aber exakt das ist ja auch Zweck und Ziel der SWU, geht es bei diesem Projekt doch um „die Erhöhung der Leistungsfähigkeit für den überregionalen Verkehr“.

Massive Eingriffe in Natur und Umwelt, Unvereinbarkeit mit dem neuen Arten- und Naturschutzrecht

Gleichzeitig hätte der Bau der SWU massive Umweltbeeinträchtigungen zur Folge: die Gefährdung streng geschützter Arten, das Durchschneiden eines Erholungsraumes und regionalen Grünzugs, Flächenverbrauch und Bodenversiegelung sowie Steigerung der Überschwemmungsgefahr. Nahezu die gesamte Trasse der Südwestumfahrung liegt im vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiet des Starzelbachs. Zudem befindet sich der Anschlusskreisel der Südwestumfahrung zur St 2345 im landschaftlichen Vorbehaltsgebiet „Oberes Ampertal“; er liegt im Überschwemmungsgebiet der Amper und reicht hinein in das FFH-Gebiet Nr. DE 7635-301 „Ampertal“.

Hinzu kommt, dass die SWU durchgehend in Dammlage gebaut werden soll<sup>2</sup> und „im Bereich des Bauvorhabens die Streckencharakteristik einer freien Strecke mit höhen gleichen Anschlüssen“ erhalten soll. Die damit ermöglichten deutlich höheren Fahrgeschwindigkeiten kombiniert mit der Dammlage hätten zur Folge, dass tausende von Bürgerinnen und Bürgern Olchings in den „Genuss“ eines neuen Lärmteppichs kämen.

Mit dem neuen Gesetzespaket zum Arten- und Naturschutz in Bayern, vom Landtag am 15.07.2019 verabschiedet, in Kraft getreten am 01.08.2019, erfuhr auch das Bayerische Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) erfreuliche Änderungen. So findet sich in Art. 9 Abs. 2 Satz 1 die dezidierte Vorgabe, bei Bau und Unterhalt von Straßen „mit Grund und Boden sparsam umzugehen und die Flächeninanspruchnahme in Abwägung insbesondere mit den Notwendigkeiten der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie der Schonung von Naturhaushalt und Landschaftsbild so weit wie möglich zu begrenzen.“ In der Begründung des neuen Gesetzestextes heißt es hierzu: „Durch die Ergänzung des Art. 9 BayStrWG wird klargestellt, dass künftig bei Bau und Unterhalt von Straßen den Belangen des Flächenschutzes in neuer Qualität Rechnung zu tragen ist.“ ... „Der Naturhaushalt und das Landschaftsbild sind in größtmöglichem Umfang zu schonen. Gefordert ist insoweit ein ökologisches Umdenken der Straßenbaubehörden.“

---

<sup>2</sup> Die Trasse, so wie geplant und mit dem Planfeststellungsbeschluss genehmigt, liegt in ihrer gesamten Länge (etwa 1,65 km) in Dammlage. Auf einer Länge von 1,2 km beträgt die Dammhöhe weniger als einen Meter. Etwa 300 m der Baustrecke weisen Dammhöhen zwischen einem und zwei Metern auf. Auf einer Länge von rund 150 m beträgt die Dammhöhe über zwei Meter, an der höchsten Stelle sind hier 3,2 m über dem Gelände verzeichnet.

Baurecht heißt noch lange nicht, dass auch gebaut werden muss

Gleiches gilt selbstredend auch für die Genehmigungsbehörden. Und nachdem nahezu die gesamte Trasse der SWU im Überschwemmungsgebiet des Starzelbachs liegt, ist mit dessen vorläufiger Sicherung im Januar 2016, gerade aktualisiert im Juli 2019, ein neues wasserrechtliches Genehmigungsverfahren fällig. Selbst wenn die SWU abermals genehmigt werden sollte, heißt das noch lange nicht, dass sie dann auch gebaut werden muss und gebaut wird!<sup>3</sup> Hierüber haben Staatsregierung und Landtag zu befinden und da hat ja bekanntlich auch bei den Mehrheitsfraktionen ein Umdenken stattgefunden.

---

<sup>3</sup> Richtig ist, dass spätestens mit der Zurückweisung der Beschwerde gegen die Nichtzulassung der Revision vor dem Verwaltungsgerichtshof in Leipzig im Juni 2015 (Planfeststellungsbeschluss vom 22.09.2011, Aufheben des eben genannten Planfeststellungsbeschlusses mit Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichts München vom 10.07.2012, Aufheben dieses Urteils durch Beschluss des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs vom 30.09.2014) Baurecht bestand. Aber: Baurecht heißt, dass gebaut werden darf und nicht, dass gebaut werden muss! Mit der vorläufigen Sicherung des Überschwemmungsgebietes am Starzelbach mit Bekanntmachung vom 11.01.2016 gibt es einen neuen Sachverhalt. Die Trasse der Südwestumfahrung liegt nahezu komplett in dem genannten Überschwemmungsgebiet. Und nachdem am 11.01.2016 noch nicht mit dem Bau der Südwestumfahrung begonnen worden ist, braucht es nach § 78 des Wasserhaushaltsgesetzes des Bundes ein neues wasserrechtliches Genehmigungsverfahren. Wie im festgesetzten Überschwemmungsgebiet so sind auch im vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiet das Errichten baulicher Anlagen nach den §§ 30, 33, 34 und 35 Baugesetzbuch (BauGB) und auch das Erhöhen oder Vertiefen der Erdoberfläche entsprechend der Vorgaben in § 78 Abs. 1 Satz 1 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) untersagt. D. h., derartige Maßnahmen bedürfen auch dann, wenn sie bereits anderweitig genehmigt sind (im konkreten Fall durch den Planfeststellungsbeschluss) einer zusätzlichen wasserrechtlichen Ausnahmegenehmigung bzw. Zustimmung (§ 78 Abs. 3 und 4 i. V. m. § 78 Abs. 6 WHG).