

Südwestumfahrung Olching – mit dem neuen Naturschutzrecht nicht vereinbar!

Mit dem gestrigen Tag ist bekanntlich ein wichtiges Gesetzespaket zum Arten- und Naturschutz in Bayern in Kraft getreten. Mit den vom Landtag am 15. Juli verabschiedeten beiden neuen Gesetzen, dem *Gesetz zur Änderung des Bayerischen Naturschutzgesetzes zugunsten der Artenvielfalt und Naturschönheit in Bayern*, eingebracht von den Initiatoren des gleichlautenden Volksbegehrens und dem von der Staatsregierung auf den Weg gebrachten *Zweiten Gesetz zugunsten der Artenvielfalt und Naturschönheit in Bayern (Gesamtgesellschaftliches Artenschutzgesetz - Versöhnungsgesetz)* wurde ein Meilenstein in Richtung Erhalt der Artenvielfalt und Naturschutz gesetzt. So wird der Biotopverbund gestärkt, Uferrandstreifen werden geschützt, der Grünlandumbruch wird weiter eingeschränkt. Mit dem letztgenannten Gesetz, einem sog. Artikelgesetz, erfuhren zahlreiche bayerische Gesetze und Verordnungen, allen voran das Bayerische Naturschutzgesetz, aber beispielsweise auch das Bayerische Wassergesetz, das Bayerische Gesetz über das Erziehungs- und Unterrichtswesen, die Bayerische Bauordnung und das Bayerische Straßen- und Wegegesetz Änderungen in Richtung mehr Umwelt- und Naturschutz.

So findet sich im Bayerischen Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) im Abschnitt mit den Grundsatzzvorschriften eine wichtige, in unseren Augen sehr begrüßenswerte Neuerung. Konkret wurde Art. 9 Abs. 2, Satz 1 („Beim Bau und der Unterhaltung der Straßen sind die allgemein anerkannten Regeln der Baukunst und Technik zu beachten.“) um folgenden Satz 2 ergänzt: **„Dabei ist 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.** Straßen sind also nicht mehr allein oder vorwiegend unter dem baulichen Aspekt der Optimierung des Verkehrsflusses zu konzipieren. Vielmehr **ist der Zielkonflikt zum Flächen-, Umwelt- und Naturschutz in neuer Weise zu problematisieren und daher stets in abwägungsrelevanter Weise zu hinterfragen, inwieweit eine Inanspruchnahme von Fläche vor den gegenläufigen Interessen gerechtfertigt werden kann.** ... **„Der Naturhaushalt und das Landschaftsbild sind in größtmöglichem Umfang zu schonen.** Gefordert ist insoweit ein ökologisches Umdenken der Straßenbaubehörden.“

Südwestumfahrung Olching als Paradebeispiel für Umwelt- und Naturzerstörung

All den genannten Umwelt- und Naturschutzaspekten steht das Projekt Südwestumfahrung Olching (SWU) diametral entgegen. Die Realisierung dieses Vorhabens hätte massive Umweltbeeinträchtigungen zur Folge: die Gefährdung streng geschützter Arten, das Durchschneiden eines Erholungsraumes und regionalen Grünzugs, Flächenverbrauch und Bodenversiegelung sowie Lärmeintrag. Selbst in den Projektunterlagen des Staatlichen Bauamtes ist Folgendes nachzulesen: „sehr hohe Beeinträchtigung durch Zerschneidung, Überbauung und Vermischung von Biotopstrukturen; Beeinträchtigung des Landschaftsbildes; Vermischung von Freiflächen.“ Darüber hinaus befindet sich der Anschlusskreisel der SWU zur St 2345 im Überschwemmungsgebiet der Amper und reicht hinein in das FFH-Gebiet „Ampertal“. Und nachdem nahezu die gesamte Trasse der SWU im Überschwem-

mungsgebiet des Starzelbachs liegt, ist mit dessen vorläufiger Sicherung im Januar 2016 ein neues wasserrechtliches Genehmigungsverfahren fällig.

Südwestumfahrung Olching – Mehr Verkehr auch für und in Olching

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 die Realisierung der SWU würde nicht nur massive Umweltzerstörungen verursachen, die Überschwemmungsgefahr steigern und Millionen Euro an Steuergeldern verschlingen (obwohl eine Staatsstraße, darf die Stadt Olching hier mitzahlen!), sondern hätte auch deutlich mehr Verkehrsbelastung als -entlastung zur Folge, und dieses auch für und in Olching!

Nach dem Kurzak-Gutachten – das ist die Verkehrsuntersuchung, die der Bewertung des Projektes SWU 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. Hinzu kommt, dass die SWU durchgehend in Dammlage gebaut werden würde und „im Bereich des Bauvorhabens die Streckencharakteristik einer freien Strecke mit höhengleichen Anschlüssen“ erhalten soll. Die damit ermöglichten deutlich höheren Fahrgeschwindigkeiten hätten, kombiniert mit der Dammlage, wohl zur Folge, dass tausende von Bürgerinnen und Bürgern Olchings in den „Genuss“ eines neuen Lärmteppichs kämen.

Fazit: Die Realisierung der SWU würde auch für Olching eine Mehrbelastung durch zusätzliche Kfz-Bewegungen in jährlich siebenstelliger Zahl bedeuten. Aber exakt letzteres ist ja auch Zweck und Ziel der SWU, geht es bei diesem Projekt doch um „die Erhöhung der Leistungsfähigkeit für den überregionalen Verkehr“.

Klares NEIN zur SWU

Ein Straßenbauprojekt, das deutlich mehr neue Verkehrsbelastungen als Entlastungen zur Folge hätte, gleichzeitig massive Eingriffen in Natur und Landschaft bedingen würde und für das auch noch Millionen an Steuergeldern ausgegeben werden sollen, ist schlicht ein irrwitziges Projekt.

Auch vor dem Hintergrund des neuen Bayerischen Naturschutzrechts gilt es, die Realisierung der SWU unbedingt zu verhindern. Die GRÜNEN appellieren an Staatsregierung und CSU/FW im Landtag, Abstand zu nehmen von diesem unsäglichen Projekt. Martin Runge erinnert daran, dass vor der Landtagswahl die Freien Wähler, allen voran der damalige Fraktionsvorsitzende Hubert Aiwanger, heute Wirtschaftsminister, massiv gegen die SWU Stimmung gemacht hatten. Auch verweist er auf den Koalitionsvertrag zwischen CSU und FW, in dem der „bestandsnahe Ausbau“ des Staatsstraßennetzes zum Ziel erklärt wurde. Selbst wenn die SWU abermals genehmigt werden sollte, heißt das noch lange nicht, dass sie dann auch gebaut werden muss und gebaut wird!