

Bürgerinitiative Ortsentwicklung Olching e.V.

Wettersteinstr. 14
82140 Olching



05. Juni 2009

An die
Regierung von Oberbayern
Maximilianstraße 39 / Zi.-Nr. 4113
80538 München

**Einwendung gegen die Baumaßnahme St 2069 Umfahrung westlich Olching,
1. Tektur vom 23.01.2009**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Bürgerinitiative Ortsentwicklung Olching e.V., vertreten durch ihren Vorstand, erhebt Einwendungen gegen die Planfeststellung St 2069 Umfahrung westlich Olching, 1. Tektur vom 23.01.2009, aus folgenden Gründen:

1. Artenschutz

Wir erheben Einwendungen gegen die Verletzung des Artenschutzes. Der Artenschutz umfasst gemäß Bundesnaturschutzgesetz den Schutz und die Pflege wild lebender Tier- und Pflanzenarten in ihrer natürlichen und historisch gewachsenen Vielfalt. Artenschutz befasst sich somit einerseits mit dem Schutz von Populationen einzelner Arten und andererseits mit dem Schutz ganzer Lebensräume (Biotope, Ökotope).

Die zu schützende Art ist jeweils ein notwendiger Bestandteil des Lebensraumes und umgekehrt hat die Zerstörung des Lebensraums auch das Verschwinden der Art zur Folge.

Das Ausmaß der Beeinträchtigung geschützter Arten durch die geplante Südwestumfahrung ist immens.

Der betroffene Bereich beherbergt derzeit eine mannigfaltige Tierwelt mit Vogelarten wie den geschützten Kiebitz, die Schafstelze, das Rebhuhn, zudem Amphibien und Insekten wie den Wasserfrosch und viele Libellenarten sowie auch streng geschützte heimische Fledermausarten und Echsen.

Alle Tierarten sind sowohl durch den Bau als auch durch die spätere Befahrung der Südwestumfahrung erheblich gefährdet.

Zum einen werden die betroffenen Tierarten von ihren angestammten Brut- bzw. Fortpflanzungsstätten vertrieben.

Dies geschieht bereits im Rahmen der Baumaßnahmen einerseits durch die Zerstörung der Natur und andererseits durch die störenden Baumaßnahmen.

Aber auch der nach Fertigstellung der Südwestumfahrung durch den starken Verkehr (laut Gutachten des Prof. Kurzak 9.900 Pkw pro Tag) erzeugte Lärm wird viele sensible, insbesondere gefährdete Tierarten aus dem streitgegenständlichen Gebiet für immer vertreiben.

Lärm- und Sichtschutzwände, um insbesondere die empfindlichen Brüter vor Verkehrslärm und Scheinwerfer zu schützen, sind nicht geplant.

Zum anderen wird der Tierbestand an sich durch die Befahrung der Südwestumgehung gefährdet.

Es werden durch die Zerstörung von Natur die Nahrungshabitate vernichtet und das Tötungsrisiko wird sich für verschiedene Tierarten bei Querung der Trasse signifikant erhöhen.

Z.B. haben die heimischen Fledermäuse im betroffenen Bereich ihr Flug- und Jagdgebiet. Die Trasse zerschneidet ihre Fluglinie, den Fledermäusen droht daher der sichere Verkehrstod.

Hohe Bäume an der geplanten Südwestumfahrung sollen als Überflughilfen dienen.

Fledermäuse fliegen jedoch sehr niedrig (0,5-1m über dem Boden), da sie Insektenjäger sind. Die fast blinden Tiere orientieren sich an den vorhandenen Strukturen des Geländes. Sie haben stets traditionelle Jagdrouten.

Der Bau der stark befahrenen Südwestumfahrung gefährdet ihre Flugmobilität daher erheblich. Durch die niedrige Flughöhe werden sie beim Queren der Straße von den Fahrzeugen erfasst und getötet.

Der Bau der Südwestumgehung zerschneidet das Jagdhabitat der Fledermaus, sie wird aber ihre traditionellen Jagdrouten weiter nutzen und daher versuchen, die Trasse zu queren.

Um die Überflughilfen nutzen zu können, müsste die Fledermaus plötzlich eine deutlich größere Flughöhe (über 7m!) aufnehmen. Wie viele der Fledermäuse dies so zeitnah umsetzen können, dass die Population der schützenswerten Tiere nicht gefährdet ist, ist äußerst fraglich.

Da die Fledermäuse stets traditionellen Flugrouten folgen, ist es zudem erforderlich, dass die genaue Lage des Flugweges durch eine besondere fledermauskundliche Untersuchung eruiert wird.

Ferner hat sich eine Biberfamilie am Starzelbach dauerhaft angesiedelt.

Durch den Bau der geplanten Umgehungsstraße wird die Biberburg jedoch völlig zerstört.

Der Biber schafft durch Dämme kleine Seen und Nasswiesen im Auenbereich. So entstehen Lebensbedingungen, die einer Anzahl von Tieren ideale Grundlagen schafft. So kommt es zu einem Anstieg der Artenzahl von Libellen, Wasserschnecken, Insekten, Amphibien und Vögeln.

Dies gilt auch für die Pflanzen. In den stehenden Bereichen entwickeln sich Wasserpflanzen, die im schnell fließenden Bach nicht wachsen können. Nach dem Abfließen der „Biberseen“ bleibt fruchtbarer Schlamm auf den Wiesen zurück. Zuerst stellt sich eine Pioniervegetation ein mit Pflanzenarten, die teilweise vom Aussterben bedroht sind. Später entstehen „Biberwiesen“, die eigentlich keine Wiesen, sondern Hochstaudenfluren sind. Diese Brachflächen sind aber wesentlich artenreicher als Vergleichsbrachen.

Insbesondere durch die vorhandene Artenvielfalt der Libellen kann davon ausgegangen werden, dass das streitgegenständliche Gebiet am Starzelbach bereits von der einzigartigen und naturnahen Gestaltung der Auen durch den Biber profitiert hat.

Das Fazit lautet daher, dass dem Biber Platz für seine Entfaltung gewährt werden muss.

Dies kann bei Vornahme des Bauvorhabens nur durch eine Umsiedlung gewährleistet werden.

Bei einer Umsiedlung ist jedoch nicht nur die Bibertauglichkeit der künftigen Stätte zu prüfen, sondern auch die potentiellen Konflikte mit den Landwirten zu berücksichtigen und daher eine Stätte zu suchen, die im Vorfeld ein geringes Konfliktpotential aufweist, um eine positive Bestandssicherung der Biberpopulation zu gewährleisten. Für die Eignung als Biberhabitat bieten hier nur die Biotope wenig Konfliktpotential.

Durch den Bau der Südwestumgehung sind jedoch alle bibergeeigneten Biotope betroffen, so dass davon auszugehen ist, dass sich eine Umsiedlung der Biberfamilie äußerst problematisch gestalten wird, wenn nicht sogar ganz ausgeschlossen ist.

Der Erhalt der betroffenen Tierarten kann folglich nicht durch die Umsiedlungsmaßnahmen, Überflughilfen oder Sanierung von Kleingewässern gewährleistet werden.

Vielmehr steht zu befürchten, dass die schützenswerten Tiere durch den Bau und die Befahrung der Südwestumfahrung vertrieben oder sogar getötet werden. Zudem werden durch den Bau der Südwestumgehung Habitate zerschnitten und Natur zerstört. Manche Tiere können ihre Habitate dadurch nicht mehr erreichen oder sind von anderen Populationen isoliert (genetische Verarmung).

Aufgrund dessen ist das artenschutzrechtliche Tötungs- und Störungsverbot des § 42 I BNatSchG hier uneingeschränkt anwendbar. Eine Ausnahme zu den artenschutzrechtlichen Verboten ist nicht zu erteilen, da die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten trotz der Vermeidungsmaßnahmen nicht mehr erfüllt wird. Es ist davon auszugehen, dass sich der Erhaltungszustand der Population einer oder mehrerer Arten deutlich verschlechtern wird. Bei mehreren Arten ist zu befürchten, dass ein langfristiger Fortbestand nicht mehr gesichert ist. Die Prognose für diese Tierarten ist daher als schlecht zu bezeichnen. Folglich liegt keine objektive Befreiungslage, also eine Ausnahme von den artenschutzrechtlichen Verboten, vor.

Ein Vorhaben, das nur unter Verletzung artenschutzrechtlicher Vorschriften realisiert werden kann, ist mithin nicht vollzugsfähig.

2. Kiebitz

Wir erheben Einwendungen, da die zum Schutz des Kiebitzes angesetzten Maßnahmen als deutlich zu gering erachtet werden.

Bekanntermaßen ist der Kiebitzbestand stark rückläufig. Da sich der Kiebitz vorzugsweise in Mooren, Sümpfen und Auen aufhält, stehen ihm nicht viele Habitate zur Verfügung.

Der Kiebitz ist grundsätzlich standorttreu. Im streitgegenständlichen Gebiet sind auch in diesem Jahr wieder Kiebitzpaare gesichtet und dokumentiert worden.

Durch den Bau der geplanten Südwestumgehung würde der empfindsame Bodenbrüter diesen Standort jedoch aufgeben, womit die gesamte Population gefährdet ist.

Als Ausgleichsmaßnahme ist einerseits geplant, den Baubeginn „möglichst“ nach der Brutzeit anzusetzen, da aber für den gesamten Bau 12 Monate Bauzeit veranschlagt werden, wird zumindest innerhalb der Bauphase die Brutzeit des Kiebitzes gestört.

Auch die weiteren geplanten Maßnahmen, wie z.B. die Sichtung und Markierung der Brutplätze, sind unzureichend, da sie von der noch nicht eingeholten Zustimmung der betroffenen Landwirte abhängt, die jedoch aus Sorge um ihre Ansaat ablehnen könnten.

Da das Vorhaben auch hier wieder nur unter Verletzung artenschutzrechtlicher Vorschriften realisiert werden kann, ist es mithin nicht vollzugsfähig.

3. Natur

Wir erheben Einwendungen gegen die Zerstörung schützenswerter Natur.

Die Aufgabe des Naturschutzes ist der Erhalt von wildlebenden Pflanzen- und Tierarten, ihrer Lebensgemeinschaften und natürlicher Lebensgrundlagen sowie der Erhalt von Landschaften und Landschaftsteilen unter natürlichen Bedingungen. Die Schutzziele werden im Bundesnaturschutzgesetz festgelegt. Insbesondere sollen die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts erhalten, die Regenerations- und nachhaltige Nutzungsfähigkeit der Naturgüter bewahrt, die Tier- und Pflanzenwelt in ihren Lebensräumen geschützt, die Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie den Erholungswert von Natur und Landschaft dauerhaft bewahrt und so die Lebensgrundlage des Menschen und die Voraussetzungen für die Erholung von Natur und Landschaft nachhaltig gesichert werden.

Bei dem streitgegenständlichen Gebiet handelt es sich um eine Landschaft mit wertvollen Biotopen, Feuchtgebieten, Niedermoorbereichen, Gewässern und Auwäldern, welche durch eine vielfältige Pflanzenwelt geprägt ist und dadurch den zahlreichen Tierarten idealen Lebensraum bietet.

Durch den Bau der geplanten Umgehungsstraße wird ganz erheblich in diese Natur eingegriffen.

Der "Eingriff" wird von § 18 Abs. 1 BNatSchG definiert als "Veränderung der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können". Die Bezugnahme auf den Grundwasserspiegel dient sowohl dem Schutz von Feucht- wie auch Trockengebieten und ihrer speziellen Flora und Fauna als auch indirekt der Reinhaltung des Grundwassers im Interesse der Wasserversorgung.

Vermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft sind zu unterlassen, unvermeidbare müssen grundsätzlich durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen kompensiert werden (§ 19 BNatSchG).

Ist eine solche Kompensation nicht möglich, ist der Eingriff verboten, wenn in der Abwägung die Belange des Naturschutzes anderen Belangen im Rang vorgehen.

Die im Planverfahren dargelegten Ausgleichsmaßnahmen, insbesondere die zu schaffende Ausgleichsflächen, werden als deutlich zu gering erachtet und können daher den Eingriff in die Natur nicht kompensieren.

Der Biotopschutz z.B. ist ein Element des Ökosystemschatzes und in vielen Fällen indirekt auch ein Element des Artenschutzes. Als Ziel des Naturschutzes dient er dazu, den Naturhaushalt zu erhalten. Da die menschlichen Lebensgrundlagen durch eine Beeinträchtigung des Naturhaushalts gefährdet sind, sind der Schutz von Biotopen und der Biotopverbund als gesetzliches Ziel verankert.

Das Bundesnaturschutzgesetz sowie die Naturschutzgesetze der Bundesländer definieren besonders wertvolle Biotope, die ohne weitere Schutzgebietsausweisung geschützt sind. Dies sind vor allem Biotope, die selten sind und eine sehr lange Regenerationszeit (Zeit zur Wiederentstehung) benötigen, wie z.B. Moore.

Gesetzlich geschützte Biotope des § 30 BNatSchG sind:

natürliche oder naturnahe Bereiche fließender und stehender Binnengewässer einschließlich ihrer Ufer und der dazugehörigen uferbegleitenden natürlichen oder naturnahen Vegetation sowie ihrer natürlichen oder naturnahen Verlandungsbereiche, Altarme und regelmäßig überschwemmten Bereiche, Moore, Sümpfe, Röhrichte, seggen- und binsenreiche Nasswiesen, Quellbereiche, Binnenlandsalzstellen, offene Binnendünen, offene natürliche Block-, Schutt- und Geröllhalden, Lehm- und Lösswände, Zwergstrauch-, Ginster- und Wacholderheiden, Borstgrasrasen, Trockenrasen, Schwermetallrasen, Wälder und Gebüsche trockenwarmer Standorte, Bruch-, Sumpf- und Auwälder, Schlucht-, Blockhalden- und Hangschuttwälder, offene Felsbildungen, alpine Rasen sowie Schneetälchen und Krummholzgebüsche.

Beeinträchtigungen dieser gesetzlich geschützten Biotope sind grundsätzlich verboten.

Nur wenn ein „überwiegendes öffentliches Interesse“ eine Zuwiderhandlung erforderlich macht, können Ausnahmen zugelassen werden; in diesen Fällen müssen die Beeinträchtigungen in geeigneter Weise kompensiert werden.

Zwar wird für den Bau der Südwestumgehung ein öffentliches Interesse damit begründet, dass eine Entlastung der Roggensteiner Straße und der Fürstenfeldbrucker Straße sowie eine Entlastung der Ortsmitte erfolge, diese Entlastung tritt aber für die Roggensteiner Straße und Fürstenfeldbrucker Straße mit nur einem sehr geringen Prozentsatz in Höhe von ca. 20 - 25 % ein, da der Ziel- und Quellverkehr sowie der Binnenverkehr weiterhin diese Straße frequentieren wird. Im Ortszentrum wird keinerlei Entlastung entstehen.

Ob damit aber bereits von einem überwiegenden öffentlichen Interesse gesprochen werden kann und somit ein Eingriff in die Natur gerechtfertigt ist, ist sehr fraglich.

Da das Vorhaben einen Eingriff in die Natur darstellt und nicht kompensiert werden kann, ist es folglich nicht vollzugsfähig.

4. Landschaftsbild

Wir erheben Einwendungen gegen die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes.

Die natürliche Eigenart der Landschaft und ihr Erholungswert werden durch den Bau der Trasse empfindlich beeinträchtigt und nachhaltig beschädigt und verunstaltet.

Um einen besonders groben Eingriff in das Landschaftsbild handelt es sich, wenn das Vorhaben im Blick auf das Landschaftsbild in ästhetischer Weise grob unangemessen ist und auch von einem für ästhetische Eindrücke offenen Betrachter als belastend empfunden wird (vgl. BVerwG, NVwZ 1998, 58 und BauR 2004, 295; OVG Rheinland-Pfalz, Urteil vom 24. Juli 2003, 1 A 10371/02.OVG; OVG Münster, Urteil vom 30. November 2001, BauR 2002, 886 ff.). Für die Bewertung spielt dabei keine Rolle, ob der vorgesehene Standort in einem Natur- oder Landschaftsschutzgebiet liegt (vgl. BVerwG, BRS 20, Nr. 59).

Hiervon ausgehend wird das Landschaftsbild durch die geplante Südwestumfahrung verunstaltet.

In dem streitgegenständlichen Bereich befinden sich mit Ausnahme eines kleinen Gebäudes keine sonstigen baulichen oder künstlichen Anlagen wie etwa Bauwerke, Freileitungen, Strommasten, etc.

Das streitgegenständliche Gebiet ist in seinem Landschaftsbild geprägt durch die besondere Geländeformation, die vielschichtige Pflanzenwelt, die Gewässer und Auen.

Die zur Bebauung vorgesehene Fläche ist mit Feldgehölzen, gewässerbegleitenden Gewächsen, Strauchwerk sowie biotopwürdigen Auwaldflächen bewachsen. Der Starzelbach sowie Altarme, Kleingewässer und Tümpel runden das Landschaftsbild ab.

Der streitgegenständliche Bereich stellt sich bei einer objektiven Betrachtungsweise ganz überwiegend als unverbaute Landschaft dar, die von vielfältigen, harmonisch zueinander passenden Landschaftsräumen geprägt wird, welche in der festzustellenden Naturbelassenheit nur äußerst selten in unmittelbarer Großstadtnähe anzutreffen sind.

Hinzu kommt, dass von dem Standort bei Föhn ein Fernblick auf die Alpen möglich ist, der dem Betrachter die Schönheit und Eigenart der Landschaft unverfälscht eröffnet.

Angesichts dessen wird der Standort des Vorhabens durch eine wegen ihrer Schönheit und Funktion besonders schutzwürdige Umgebung geprägt. Würde man aber in diesem Landschaftsraum eine Trasse mit einer zeitweiligen Höhe von ungefähr 7 m errichten, würde ein solch mächtiger Fremdkörper die Umgebung derart belasten und dominieren, dass diese schlagartig ihren Charakter verlieren würde.

Von einer nahezu völlig Natur belassenen Umgebung, ohne die sonst anzutreffenden, das Landschaftsbild mitprägenden Überlandleitungen, Sendetürme, Mobilfunkanlagen, etc. könnte dann keine Rede mehr sein.

Mithin würde die geplante Südwestumfahrung das Landschaftsbild in ästhetisch grob unangemessener Weise verändern.

Das idyllische Landschaftsbild würde durch die geplante Trasse, die im Bereich der einen der beiden Überquerungen eine Höhe bis zu 7 Meter erreicht, nachhaltig gestört.

Der freie Blick über eine grüne und abwechslungsreiche Naturlandschaft mit reichhaltiger Vegetation entlang des Starzelbaches mit seinen wertvollen Biotopen und Auen würde durch den Bau der Umgehungsstrasse für immer getrübt.

Das durch die geplante Straße geschundene Landschaftsbild kann auch durch die im Rahmen von sog. Minimierungsmaßnahmen geplanten Gehölzpflanzungen nicht wieder ihren Ursprungscharakter erreichen.

5. Kultur

Wir erheben Einwendungen gegen die Zerstörung von Kulturgütern.

Wissentlich wird in Kauf genommen, dass archäologisch wertvolle Kulturgüter durch den Bau der geplanten Umgehungsstraße unwiederbringlich zerstört werden.

Es wird dargelegt, dass keine Kulturgüter betroffen seien. Andererseits ist jedoch zu lesen, dass auf Luftbildaufnahmen im betroffenen Bereich Holzbaugrundrisse aus dem frühen Mittelalter zu sehen sind.

Bekannter Maßen handelt es sich hier um das von Herzog Ludwig II um ca. 1262 erbaute Kloster der Zisterziensermönche, welches der Herzog als Buße bauen ließ. Nachdem entweder die Eigentumsverhältnisse ungeklärt waren oder die Überschwemmungen durch den Starzelbach das Klosterleben erschwerten, ließ der Herzog das Kloster jedoch auf seinen jetzigen Standort in Fürstenfeldbruck verlegen.

Das imposante barocke Bauwerk ist ein über die Landkreisgrenzen hinaus bedeutsames Kulturgut.

Damit ist belegt, dass durch den Bau der geplanten Umgehungsstraße sehr wohl schützenswerte Kulturgüter betroffen sind.

Wird die Südwestumfahrung gebaut, wird dieses Kulturgut zerstört werden. Damit wäre die Möglichkeit, Erkenntnisse hinsichtlich der mittelalterlichen Kirchenkultur zu erlangen, für immer verloren.

Folglich darf die geplante Südwestumfahrung wegen der bodendenkmalpflegerischen Relevanz nicht vollzogen werden.

6. Naherholungsgebiet

Wir erheben Einwendungen gegen die Zerstörung des Naherholungsgebietes, insbesondere durch die ersatzlose Streichung öffentlicher Feld- und Wanderwege von Olching nach Eichenau und Richtung Emmering.

Das betroffene Gebiet dient vielen Anwohnern zur Naherholung und wird von Spaziergängern, Joggern, Walkern, etc. gern genutzt. Durch den Bau der Umgehungsstraße werden die Spazier- und Wanderwege unpassierbar gemacht und, wie angegeben, ersatzlos gestrichen.

Der ganze nähere und weitere Bereich am Starzel verliert durch den Bau der Südwestumgehung mit der erheblichen Verkehrsbelastung von täglich 9900 Fahrzeugen (laut amtlicher Prognose) völlig seine Möglichkeit als Naherholungsgebiet.

Durch den Bau der geplanten Umgehungsstraße müssen die Bürger daher künftig erst ins Auto steigen, um zu anderen Erholungsgebieten zu fahren.

7. Zu wenig Ausgleichsflächen

Wir erheben Einwendung gegen die Behauptung, dass die Eingriffe und Beeinträchtigungen allein durch Ausgleichsflächen in einer Größenordnung von 3,29 ha kompensiert werden könnte.

Die zu erwartenden Eingriffe in die Natur sind so gravierend, dass davon auszugehen ist, dass die Ausgleichsflächen in dieser Größenordnung längst nicht reichen werden, um als adäquater Ersatz zu dienen.

8. Abschnittsbildungen

Wir erheben Einwendungen wegen der unzulässigen, nicht sachgerechten Abschnittsbildung.

Obwohl eine „Südumfahrung“ Olchings, d.h. eine Verlängerung der Südwestumfahrung bis zur St. 2345 nach Gröbenzell sowie „Bauabschnitte West und

Ost“ (lt. Gutachten Prof. Kurzak) nicht Verfahrensinhalt sind, wird dazu in der Tektur Stellung bezogen und diese als Argumentation herangezogen.

Da dies jedoch nicht Grundlage des Planfeststellungsverfahrens ist, sind diese Ausführungen unzulässig.

Folgeschlüsse dürfen daher daraus nicht gezogen werden, sie dürfen nicht in das Verfahren der Südwestumfahrung Olching einfließen.

Die Südwestumfahrung ist als völlig eigenständiges Bauprojekt definiert, das für sich allein nützlich und gerechtfertigt sein müsste. Dies ist jedoch offenbar nicht der Fall.

Wir erheben aus denselben Gründen Einspruch gegen die Bezeichnungen „Südumfahrung Olching, Bauabschnitt West“ und „Bauabschnitt Ost“ in der 1. Tektur zur Südwestumfahrung.

Es gibt kein Bayerisches Straßenbauprojekt „Südumfahrung Olching“ mit „Bauabschnitten West und Ost“. Diese Begriffe sind inhaltslos, irreführend und damit unzulässig.

9. Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität der Anlieger im Ortskern

Wir erheben Einspruch gegen die Behauptung, es würde durch den Bau der Südwestumfahrung eine deutliche Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität der Anlieger im Ortskern geschaffen werden können.

Im Ortskern findet durch den Bau der geplanten Umgehungsstraße jedoch keinerlei Entlastung statt. Ausschließlich die Anlieger der Roggensteiner Straße und der Fürstenfeldbrucker Straße bis hin zum Roßhaupterplatz würden eine leichte Verbesserung der Verkehrssituation verspüren.

Mehr als 70 % des Verkehrs verbleiben jedoch auch nach erfolgtem Bau der Umgehungsstraße weiterhin als sog. Ziel- und Quellverkehr sowie Binnenverkehr auf diesen Straßen. Im Gegenzug dazu werden allerdings wesentlich mehr Anlieger im Südwesten Olchings durch den geplanten Bau der Südwestumfahrung neu stark belastet.

Der Lärmpegel einer mit 9.900 Fahrzeugen/24 Std. prognostizierten, in Dammlage errichteten und in Hauptwindrichtung West liegenden Straße breitet sich stärker, weiter und ungehemmter aus. Der Bau der geplanten Umgehungsstraße bringt also nachweislich zusätzlichen Verkehr für Olching, dem nur eine sehr geringe Entlastung entgegensteht.

10. Bodenverluste durch Flächenversiegelung

Wir erheben Einspruch gegen die vom Straßenbauamt selbst aufgeführten erheblichen Bodenverluste durch Flächenversiegelung von 1,5 ha und Überbauung von 1,9 ha sowie der zusätzlichen Belastung mit Schadstoffen der gesamten Straßennebenflächen

11. Verminderung der landschaftsgerechten Gestaltungsmaßnahmen

Wir erheben Einspruch dagegen, dass im Falle des Straßenbaus die landschaftsgerechten Gestaltungsmaßnahmen gegenüber der ursprünglichen Auslegung stark reduziert werden (zwischen 30 % – 45 %).

Eine Einbindung der geplanten Umfahrung in die Landschaft ist schon durch die Dammlage der Straße von 0,5 – 2,5 m in einer ganz flachen Landschaft nicht auszugleichen.

Dies gilt noch viel mehr für die Überführung der Emmeringer Straße mit einer lichten Weite von 23 m und einer lichten Höhe von 4,70 m sowie einer Gesamthöhe von 7 m.

12. Sachgüter

Wir erheben Einspruch gegen die Vernichtung von 3,3 ha landwirtschaftlicher Produktionsfläche, die als überwiegend hochwertig beurteilt wird.

Es handelt sich hier insbesondere um große, wertvolle Flächen für ökologischen Anbau, z.B. für „Brucker Land“.

Diese mussten teilweise in mehreren Jahren dafür vorbereitet werden.

Bei Umzug auf Ersatzflächen wäre dies erneut erforderlich.

13. Lärm

Wir erheben Einspruch gegen die massive Lärmbelastigung entlang der geplanten Antragstrasse.

An den 22 benannten Immissionsmesspunkten liegen die angegebenen Zahlen schon jetzt erschreckend hoch, zweimal bereits jetzt über den Grenzwerten.

Zu befürchten ist, dass bei der zu erwartenden Verkehrsdichte die Realität deutlich schlimmer ausfallen wird, da ja noch keine Messung bei Westwind, der überwiegende Windrichtung, stattfinden konnte.

Als Beispiel sei angeführt: Die Bahnstrecke München-Lindau in Eichenau ist ca. 2,5 km entfernt. Bei West- Nord- oder Ostwind ist diese Strecke an der Möslstr., Frühlingstr., Sommerstr., Watzmannstr. etc. kaum zu hören. Völlig anders ist die Situation jedoch bei Südwind, dann erscheint es, als würden die Züge etwa in einer Entfernung von nur 100 m vorbeifahren.

Überwiegend herrscht Westwind. Da die geplante Trasse westlich zu den aufgeführten Straßen liegt und nur zwischen 100 – 600 m entfernt sein würde, ist bei Westwind von einer erheblichen Lärmbelastigung auszugehen.

Die Planungen sehen an keiner Stelle Lärmschutzmaßnahmen vor, auch dort nicht, wo nach den angegebenen Werten heute schon die Grenzwerte überschritten werden.

Die Anwohner im südlichen Bereich werden durch den Bau der Südwestumgehung doppelt belastet, da die Südwestumgehung den Verkehr auf der Roggensteiner Straße nur in einem sehr geringen Maße verringern wird, so dass die Anlieger hier zusätzlichem Lärm ausgesetzt sind.

Bekanntermaßen wirkt sich Lärm nachteilig auf die Gesundheit der Menschen aus.

Studien belegen, dass außer dem Gehör selbst auch das vegetative Nervensystem leidet. Lärm schlägt auf den Magen und macht nervös. Auch der Schlaf und das Herzkreislaufsystem leiden unter Lärm. Menschen, die an sehr lauten Straßen wohnen, haben ein erhöhtes Herzinfarktrisiko und leiden oft an Bluthochdruck oder Migräne. Der Körper reagiert auf Lärm mit Stress; er bereitet sich auf eine physische Auseinandersetzung vor, die dann gar nicht stattfindet.

Zwar kann derzeit keine konkrete Prognose über die Intensität des zusätzlichen Lärms abgegeben werden, da dieser sehr vielen verschiedenen Einflussfaktoren besitzt, z.B. die Fahrbahnoberfläche, das Reifenprofil, der Reifenaufbau, der Reifendruck, die Reifenbreite, die Fahrgeschwindigkeit (die Schallintensität des Reifen-Fahrbahn-Geräusches steigt mit der 3. bis 4. Potenz der Geschwindigkeit, die des aerodynamischen Geräusches mit ca. der 6. Potenz), die Art der Fahrzeuge (Lkw, Pkw, Motorrad), der Aufbau des Antriebsstranges (Motorisierung mit Otto- oder Dieselmotor, Turbolader, Sonderausrüstungen) die tatsächliche Anzahl der Fahrzeuge (Verkehrsstärke), die Fahrleistung und das Alter der Fahrzeuge (Verschleiß, Korrosion), die Karosserieform (Aeroakustik), die Fahrweise, die schallreflektierende Straßenrandbebauung (akustischer Trog, stehende Wellen, Vegetation), der Bodenaufbau (Bodenschwingungen, Körperschallleitung in die Gebäude).

Da die Anwohner einer zusätzlichen komplexen Lärmquelle ausgesetzt wären, ohne dass für Lärmschutzmaßnahmen gesorgt wird, ist davon auszugehen, dass hier nachhaltige Schäden für die Gesundheit der Anwohner zu erwarten sind.

14. Aussagen Dritter

Wir erheben Einspruch dagegen, dass unter „Aussagen Dritter“ im Tekturplan nur die Gemeinde Emmering als Befürworter angeführt wird.

Die Gemeinde Eichenau als strikter Gegner dieser Südwestumfahrung wird nicht erwähnt, obwohl sie bereits bei der 1. Auslegung 2007 erhebliche Einwände vorgebracht hat.

Es ist nicht hinzunehmen, dass in der Bewertung der Südwestumfahrung von den beiden Nachbargemeinden nur die befürwortende Gemeinde aufgeführt wird, die ablehnende Gemeinde mit ihren berechtigten Einwänden aber nicht erwähnt wird.

15. Hauptnutznießer Emmering

Wir erheben Einspruch dagegen, dass wegen der Forderungen der Gemeinde Emmering, bezüglich der gewünschten Entlastung ihres Straßennetzes vom eigenen Gewerbeverkehr, die Südwestumfahrung gebaut werden soll, durch die viele Olchinger im südwestlichen Wohngebiet neu und intensiv mit Lärm- und Schadstoffimmissionen belastet werden.

Es ist nicht Aufgabe der Gemeinde Olching, zu Lasten ihrer Bürger, die Attraktivität des Gewerbebestandes in Emmering zu steigern.

16. Kostenübernahme

Wir erheben Einspruch gegen die vollständige Kostenübernahme durch die Gemeinde Olching für die zusätzlich entstehenden Kosten für die Ausgleichs- und Verminderungsmaßnahmen.

Es wird die Behauptung aufgestellt, dass die zusätzlichen Beeinträchtigungen der Antragstrasse gegenüber der Wahltrasse 2 durch Ausgleichs- und Schutzmaßnahmen kompensierbar sein.

Es wird jedoch nicht dargelegt, in welcher Höhe diese zusätzlichen Kosten für die Gemeinde Olching entstehen.

Ferner erscheint es widersprüchlich, dass die Gemeinde Olching für den Kreisverkehr an der Fürstenfeldbrucker Str. und die beiden Anschlüsse Richtung Olching und Richtung Maisach (Verzeichnis Bauwerke Blatt 4 und 5) zur Hälfte beteiligt ist, während für den Kreisverkehr an der Roggensteiner Str. und der Anschluss nach Olching (Verzeichnis Bauwerke Blatt 15 a und 28) die Kosten voll vom Straßenbauamt getragen werden, obwohl es sich jeweils reine Staatsstraßen handelt.

17. Anzweiflung der Prognosedaten

Wir erheben Einspruch gegen die Verwendung der Prognosedaten aus dem Gutachten von Professor Kurzak. Diese sind aus nachstehenden Gründen anzuzweifeln:

a) Auf Seite 11 des Erläuterungsberichts ist die Belastung der St 2069 aufgeteilt nach vier Abschnitten (Roggensteiner Straße Ortsrand, südlich J.-G.-Gutenbergstraße, nördlich J.-G.-Gutenbergstraße, Höhe St 2345) für den Prognose-Nullfall dargestellt. Bei der Gegenüberstellung der Zahlen ist auffällig, dass der nach dem Schaechterle Gutachten mit 14.800 Fahrzeugen am meisten frequentierte Straßenabschnitt laut dem Gutachten von Professor Kurzak mit 11.900 Fahrzeugen am geringsten befahren ist. Umgekehrt ist der gemäß dem Schaechterle Gutachten mit 11.300 Fahrzeugen am wenigsten belastete Abschnitt nach dem Gutachten von Professor Kurzak mit 14.400 Fahrzeugen am meisten befahren.

Dadurch dass noch nicht einmal tendenziell eine Übereinstimmung zwischen den beiden Gutachten für den Prognose-Nullfall festzustellen ist, sind die im Erläuterungsbericht folgenden Entlastungsprognosen sehr zweifelhaft.

b) Weiterhin ist die in den Anlagen 2a und 2b aufgeführte Prognose der Verkehrsbelastung für die Straße FFB 17 nicht plausibel: ohne Südwestumfahrung wird mit 8.200 Fahrzeugen eine höhere Belastung angesetzt als mit Südwestumfahrung (7.300 Fahrzeuge).

Wie im Erläuterungsbericht auf Seite 39f erwähnt fordert die Gemeinde Emmering aber bereits „seit längerem zur Entlastung des Straßennetzes in der Gemeinde (Ableitung des Verkehrs aus dem Gewerbegebiet Emmering an der FFB 17 über die OU Olching zur B471) die Westumfahrung von Olching“.

Zieht man nun noch das derzeit entstehende Emmeringer Neubaugebiet „Leitenfeld“ in die Betrachtung mit ein, so ist jedoch auf der angesprochenen FFB 17 bedingt durch Berufsverkehr und vor allem durch Schwerlastverkehr des Emmeringer

Gewerbegebiets mit einer deutlich höheren Verkehrsbelastung im Vergleich zum Prognose-Nullfall des Gutachtens zu rechnen.

Dies wiederum hat aber auch eine weitaus höhere Frequentierung der Südwestumgehung verbunden mit den entsprechenden Lärm- und Abgasimmissionen zur Folge.

Hierdurch steigt die Belastung für die Olchinger Bürger zu Gunsten der Emmeringer Bevölkerung, ohne aber die Ortsdurchfahrt von Olching in einem entsprechenden Verhältnis zu entlasten.

c) Laut dem Gutachten von Professor Kurzak hat die Schließung des Tangentenvierecks keine Auswirkung auf die Belastung der Südwestumfahrung Olching. Noch in den Erläuterungen zur ersten Auslegung der Planfeststellung berief sich der Bauträger auf das Schaechterle Gutachten, in dem von einer Verringerung der Belastung für die Südwestumfahrung bei Schließung des Tangentenvierecks ausgegangen wurde.

Nachdem sich die beiden Gutachten auch in diesem wesentlichen Punkt widersprechen, ist nicht ersichtlich, weshalb nun dem neuen Gutachten Glauben geschenkt werden sollte.

18. Anzweiflung des Nutzens sogar auf der Basis des Gutachtens von Professor Kurzak

Nimmt man trotz der Ausführungen zu 17. an, dass die Prognosen des Gutachtens von Professor Kurzak eintreffen, so ist dennoch der Nutzen der Südwestumfahrung für die Olchinger Bürger aus folgenden Gründen anzuzweifeln:

a) Gemäß der im Erläuterungsbericht auf Seite 12a durchgeführten Berechnung ergibt sich durch die Südwestumfahrung eine maximale Entlastung von 33 % (Streckenabschnitt Roggensteiner Straße (St2069): nördlich J.-G.-Gutenbergstraße). Wissenschaftlich nachgewiesen ist allerdings, dass die für den Menschen wahrnehmbare Geräuschkinderung von 3 dB erst ab einer Entlastung von 50 % erreicht wird. Ein spürbarer Nutzen für die Olchinger Bürger wird also nicht erreicht.

b) In den Betrachtungen zur Verkehrscharakteristik wird im Erläuterungsbericht auf den Seiten 6 und 11 zwar der Durchgangsverkehr, nicht aber der Ziel- und Quellverkehr in Betracht gezogen. Durch die im Olchinger Gewerbegebiet vorhandenen Einkaufsmöglichkeiten sowie den dort angesiedelten Firmen ist der Anteil des Ziel- und Quellverkehrs eben nicht vernachlässigbar.

Folglich kann aber dieser erhebliche Anteil des Verkehrs nicht durch die Südwestumfahrung aus Olching abgeleitet werden.

Der Nutzen für die Olchinger Bürger sinkt im Vergleich zu den Ausführungen des Gutachtens von Professor Kurzak deutlich.

c) Auf Seite 12a des Erläuterungsberichts wird davon gesprochen, dass die Südwestumfahrung eine deutliche Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität gegenüber der jetzigen Situation der Anlieger im Ortskern Olching darstellen würde. Dem ist aber entgegenzuhalten, dass durch die Südwestumfahrung die Hauptstraße von Olching keinesfalls entlastet wird, da die Fahrzeuge, die dort unterwegs sind, ausschließlich dem Ziel- und Quellverkehr oder dem Binnenverkehr zuzurechnen sind. LKW-Fahrer, die nicht zwingend in die Olchinger Hauptstraße fahren müssen, werden es aufgrund der beengten Verhältnisse vermeiden, dort hindurchzufahren.

19. erhebliche zusätzliche Verkehrsmenge auf Olchinger Gebiet

Wir erheben Einspruch gegen den Bau der Südwestumfahrung aufgrund der amtlich prognostizierten und in der Tektur genannten Verkehrsmenge von werktäglich 9900 Fahrzeugen.

Nach der Verkehrsanalyse der BLOO e.V. vom Mai 2007 können die Fürstenfeldbrucker Straße und die Roggensteiner Straße nur um ca. 2600 Fahrzeuge entlastet werden, das sind weniger als 20 % in der Fürstenfeldbrucker Straße.

Die Differenz von über 7000 Fahrzeugen ist somit zusätzlicher Verkehr auf Olchinger Gebiet.

Damit wird insgesamt keine Entlastung sondern eine erhebliche Zusatzbelastung für den Olchinger Südwesten erzeugt.

20. Neue Siedlung

Wir erheben Einspruch dagegen, dass in der 1. Tektur wie im Gutachten des Prof. Kurzak die neu gebaute Siedlung auf der östlichen Seite der Roggensteiner Straße am Ortsausgang Olchings bei der Begutachtung der Auswirkungen von Lärm- und Abgasimmissionen völlig außer Acht gelassen wird.

In dem gesamten Kartenwerk der Tekturunterlagen ist diese 2002 fertig gestellte Siedlung nicht enthalten und auch im Gutachten von Prof. Kurzak in keiner Weise berücksichtigt.

21. Lärmschutzmaßnahmen

Wir erheben Einwendungen dagegen, dass angenommen wird, dass am geplanten Ende der Trasse keine Lärmschutzmaßnahmen benötigt werden.

Bei der Beurteilung der Beeinträchtigung für die Anwohner wurde nicht berücksichtigt, dass durch den in der 1. Tektur neu geplanten Kreisverkehr am Ende der Planfeststellung eine erheblich höhere Lärmbelastung eintritt:

Insbesondere verursachen heutige LKW-Bremssysteme durch Einsatz von Motor- und Dauerbremse sowie durch Entlüftung der pneumatischen Kreise bei jedem Abbremsvorgang einen im Vergleich zu konstanter Fahrt erhöhten Geräuschpegel. Ein gesteigertes Geräuschniveau und eine vermehrte Abgasemission ergeben sich außerdem bei jedem Anfahrvorgang durch das hohe Moment, das der Motor zum Beschleunigen des Fahrzeugs erzeugen muss.

Deshalb ist es zwingend erforderlich, am Ende der Planfeststellung im Bereich des neu geplanten Kreisverkehrs weitreichende Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen, um die unmittelbaren Anwohner vor erheblichen Beeinträchtigungen zu schützen.

22. Überführung über die Starzel unterbricht Wegeverbindung

Wir erheben Einspruch dagegen, dass die Überführung über die Starzel hinsichtlich der dort vorhandenen wichtigen Wegeverbindung (Naherholungsgebiet!) unterbrochen wird.

Im Bauwerksverzeichnis zu dem hier relevanten Bauwerk 21 steht nach wie vor, dass der Weg entlang des Starzelbaches unterbrochen wird. Höhenplan und Konstruktionsplan dieser Brücke belegen diesen Sachverhalt ebenso zwingend.

Diese Wegeverbindung ist jedoch für die Funktion des Gebietes als Naherholungsgebiet unverzichtbar.

23. Amphibien-Bestände stark gefährdet

Wir erheben Einwendungen, weil Grasfrosch, Erdkröte, Wasserfrosch und Springfrosch im Bereich der Anbindung der Südwest-Umfahrung an die St 2345 nur in kleinen Beständen vorhanden sind und dadurch bedingt auf weitere Störungen und Belastungen sehr empfindlich reagieren.

Ihre Bestände sind somit zusätzlich stark gefährdet.

24. Wintergäste und Durchzügler nicht berücksichtigt

Wir erheben Einwendungen, weil aufgrund des Untersuchungszeitraumes für die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung der Vögel von Anfang April bis Mitte Juni Wintergäste und Durchzügler nicht berücksichtigt wurden.

Gleiches gilt insbesondere für Eulen aber auch andere Arten, die am besten zwischen Januar und März erfasst werden.

Mit Ausnahme des Waldkauzes sind alle europäischen Eulen stark gefährdet.

25. Plantrasse nicht empfohlen

Wir erheben Einwendungen, weil der Artenschutzrechtliche Variantenvergleich zu dem eindeutigen Ergebnis kommt, die Verwirklichung der Plantrasse aufgrund der Betroffenheit vieler europarechtlich unter Schutzstatus stehender Arten nicht zu empfehlen.

26. Nutzen-Kosten-Verhältnis unglaublich

Wir erheben Einspruch gegen den Bau der Südwestumfahrung Olching, weil ihre Planung auf einem unglaublich Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 9,4 beruht. Dieser Wert ist mehr als doppelt so hoch wie der für typische wichtige Autobahnen und damit für die Südwestumfahrung Olching völlig unvorstellbar.

Es ist zudem davon auszugehen, dass die Kostenrechnung für diese Planung mindestens völlig veraltet ist und insbesondere die in der 1. Tektur festgestellten Maßnahmen nicht berücksichtigt.

Außerdem wird eine Offenlegung der Ermittlung von der Obersten Baubehörde trotz intensiver Nachfragen verweigert.

Dadurch wird die Korrektheit dieses NKV-Wertes umso zweifelhafter.

Damit ist die Grundlage dieses Planes anzuzweifeln.

Fazit:

Durch die 1. Tektur ist nachgewiesen worden, dass durch die Südwestumfahrung Olching schwerwiegende Eingriffe in Natur, Naherholungsgebiet und Landschaftsbild erfolgen würden. Die Ausgleichs- und Minimierungsmaßnahmen sind insgesamt als unzureichend oder unwirksam anzusehen.

Die Bewohner des Südwestens von Olching würden mit bislang nicht vorhandenen Lärm- und Schadstoff-Immisionen belastet.

Die gewünschten Entlastungen in 2 betroffenen Straßen fallen demgegenüber viel zu gering aus, um solche Schäden aufzuwiegen.

Wir verlangen deshalb die Einstellung des Planfeststellungsverfahrens.

Der Vorstand der BLOO e.V.:

Gert H. Schlenker
1. Vorsitzender

Ingrid Kärtner
2. Vorsitzende