

Fakten-Check zur Südwest-Umfahrung

von Tom Eldersch

Kaum ein Bauprojekt im Landkreis löst so viele emotionale Diskussionen aus, wie die Südwest-Umfahrung Olching. Gegner und Befürworter haben schon seit Jahren ihre Lager abgesteckt. Grund genug einmal auf die nackten Zahlen zu blicken.

Olching – Seit fast 30 Jahren ist es das Streitthema in Olching und den Nachbarkommunen: die Südwest-Umfahrung. Und auch im kommenden Kommunalwahlkampf wird es wieder viele Diskussionen um das umstrittene Straßenbauprojekt geben. Damit Befürworter, Gegner und Interessierte auf dem selben Wissensstand sind, hat das Tagblatt beim zuständigen Straßenbauamt in Freising die Fakten zur Ortsumgehung eingeholt.

Wie soll die geplante Umfahrung aussehen?

Die Umgehungsstraße mit der Bezeichnung St 2069 Neu wird im Südwesten der Stadt Olching die beiden Staatsstraßen 2345 und 2069 verbinden. Sie wird 1,7 Kilometer lang und sieben Meter breit sein. An ihrem höchsten Punkt liegt die Straße etwa drei Meter über dem umliegenden Gelände.

An den Anschlussstellen zu den Staatsstraßen sind Kreisverkehre geplant. Über eine sieben Meter hohe Brücke soll künftig die Gemeindeverbindungsstraße zwischen Olching und Emmering verlaufen. Eine zweite Brücke wird dann weiter südlich über den Starzelbach führen.

Die letzten Zahlen zu den Kosten für die Umfahrung, stammen aus dem Jahr 2012. 3,8 Millionen Euro sind als reine Baukosten eingeplant. Dazu kommen noch einmal 900 000 Euro für den Grunderwerb. Das macht eine Gesamtsumme von 4,7 Millionen Euro.

Warum braucht es eine Ortsumfahrung?

Vorrangig sollen die beiden Staatsstraßen 2345 (innerorts Fürstenfeldbrucker Straße) und 2069 (innerorts Roggensteiner Straße) entlastet werden. In einer Untersuchung des Verkehrsexperten Professor Harald Kurzak aus 2007 stellte sich heraus, dass der Kreisverkehr am Roßhaupter Platz schon damals an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit stieß. Hier laufen die beiden Staatsstraßen zusammen und zweigen weiter in die Hauptstraße ab. Durch die Umfahrung sollen die Wartezeiten zu Spitzenzeiten abnehmen und der Schleichverkehr durch die angrenzenden Wohngebiete abnehmen. Auch die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer soll sich verbessern. Die Belastung durch Schadstoffe und Lärm für die Anwohner soll so reduziert werden.

Kurzak geht in seiner Studie davon aus, dass sich 2025 am Ortseingang an der Fürstenfeldbrucker Straße die Anzahl der Autos von 17 300 auf 12 100 reduziert. Eine Entlastung von 30 Prozent. Die Reduktion am Kreisverkehr Roßhaupter Platz beträgt 22 Prozent – 3800 Autos pro Tag weniger. Direkt angrenzend in der Roggensteiner Straße geht Kurzak von einer Entlastung von 26 Prozent (3700 Autos) aus.

Der Verkehrsexperte hat schon 2007 eine Prognose für die Umfahrung abgegeben. Er geht davon aus, dass in fünf Jahren etwa 9900 Fahrzeuge am Tag die Straße befahren werden.

Was sind die größten Kritikpunkte?

Neben den ästhetischen Aspekten wie der Zerschneidung der Landschaft oder der Versandlung des Naherholungsgebiets, gibt es Bedenken beim Umwelt- und Tierschutz. Das Straßenbauamt sieht vor: Die 3,29 Hektar Baugrund müssen durch drei Ausgleichsflächen kompensiert werden. Das wurde bereits im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens so festgelegt. Vor allem der Schutz der bedrohten Vogelart Kiebitz soll dabei im Vordergrund stehen. Aber auch die Eingriffe in die Biotope um den Starzelbach und dem Auwald an der Staatsstraße 2345 müssen ausgeglichen werden.

Besonders der Hochwasserschutz ist derzeit ein zentraler Punkt, auf den die Gegner der Umfahrung setzen. 2016 wurde das Überschwemmungsgebiet Starzelbach neu ermittelt. Zusätzlich trat 2018 ein neues Wasserhaushaltsgesetz in Kraft. Der Amperverband hat daraufhin neue Berechnungen durchgeführt. Die Ergebnisse wurden im Juli dieses Jahres bekannt gegeben. Jetzt prüft das Straßenbauamt, ob die Straßenplanung geändert werden muss. Nächster Schritt wäre dann ein Planänderungsverfahren das zu einem Planänderungsbeschluss führt. Dagegen könnte aber erneut geklagt werden. Wenn das nicht passiert, wäre mit dem Beschluss die rechtliche Grundlage für den Bau der Umfahrung gegeben. Das Straßenbauamt geht daher von einem Baubeginn 2020 aus und rechnet mit einer Bauzeit von zwei Jahren.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurde auch geprüft, ob die Anwohner im Olchinger Westen besonders vor Emissionen und Lärm geschützt werden müssen. Dabei kam heraus, dass die zulässigen Grenzwerte nicht überschritten werden. Es sind also keine zusätzlichen Schutzmaßnahmen vorgesehen.

Wer sind die Gegner und die Befürworter?

Zu den größten Gegnern der Umfahrung zählt die Bürgerinitiative Ortsentwicklung Olching (BIOO) mit ihrem Vorsitzenden Gert Schlenker. In Olching sind außerdem die Freien Wähler, die Grünen und die ÖDP gegen das Projekt. Auch die Nachbarkommunen Gröbenzell und Eichenau lehnen den Bau ab. Die beiden Gemeinden reichten 2018 eine Petition im Landtag gegen die Umfahrung ein. Die wurde jedoch Mitte vergangenen Jahres abgelehnt.

Größte Verfechterin der Umgehung ist Olchings Vize-Bürgermeisterin Maria Hartl und ihre CSU-Fraktion. Auch die Olchinger SPD steht hinter dem Projekt, obwohl die Landtagsfraktion der Sozialdemokraten die Petition 2018 unterstützte. Auch die Gemeinde Emmering befürwortet mehrheitlich die Umfahrungspläne.