



## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Martin Runge**  
**BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
vom 11.01.2018

### St 2069 – Südwestumfahrung Olching

Das Projekt „OU südwestlich Olching“ (im folgenden Text Südwestumfahrung genannt), planfestgestellt im September 2011, ist im aktuellen Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern in der Kategorie 1 UEB (1. Dringlichkeit Überhang) enthalten.

Ziel der Südwestumfahrung ist ausweislich der Projektunterlagen und des Planfeststellungsbeschlusses in erster Linie die Stärkung der „Sicherheit und Leichtigkeit“ und damit „die Erhöhung der Leistungsfähigkeit für den überregionalen Verkehr“. Die St2069 soll „im Bereich des Bauvorhabens die Streckencharakteristik einer freien Strecke mit höhengleichen Anschlüssen“ erhalten, eine „leistungsfähige Verbindung zwischen der B 471 und der B 2“ soll geschaffen werden.

Ausweislich des der Bewertung des Projektes zugrunde gelegten Verkehrsgutachtens dürfte die Realisierung der Südwestumfahrung in Summe zu einer deutlichen Verkehrszunahme auf den Staatsstraßen in den Gemarkungen der Stadt Olching und der Gemeinde Eichenau führen. So wird beispielweise für den Fall der Realisierung der Südwestumfahrung mit einer Verkehrszunahme von 23 Prozent (+ 3.600 Kfz/24 h) auf der St2345 nordwestlich der Plantrasse im Amper-Auwald gegenüber dem Prognosenullfall gerechnet (1 – siehe Anlage).

Die Befürworter des Projektes in Olching erwarten sich eine Verkehrsentlastung der Straßen im Ort, die bisher als Durchgangsstraße für die St2069 (und partiell auch die St 2345) fungieren. Nachdem es sich bei dem Verkehr auf diesen beiden Straßen (Fürstenfeldbrucker Straße und Roggensteiner Straße) jedoch zu einem großen Teil um Ziel- und Quellverkehr bzw. um reinen Binnenverkehr handelt (2 – siehe Anlage), darf die Entlastungsfunktion der Südwestumfahrung nicht überschätzt werden. So heißt es auch im Planfeststellungsbeschluss, „es wird nicht verkannt, dass es in der Stadt Olching nur zu leichten Verkehrsabnahmen kommen wird“ (3 – siehe Anlage; 4 – siehe Anlage).

Der Verkehrsentlastung in Olching steht eine Mehrbelastung in Eichenau, hier führt die St2069 mitten durch den Ort, gegenüber. Des Weiteren gibt es massive Bedenken, was die Umweltbeeinträchtigungen des Vorhabens betrifft. Zu nennen sind hier die Gefährdung streng geschützter Arten, insbesondere einer lokalen Kiebitz-Population, aber auch von Fledermausarten („Verschlechterung des Erhaltungszustandes“), das Durchschneiden eines bisher zusam-

menhängenden Erholungsraumes, Eintrag von Lärm in den regionalen Grünzug mit Erholungsfunktion sowie die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes u. a. durch ein sieben Meter hohes Brückenbauwerk und durch die Trassierung der Südwestumfahrung auf einem Damm. 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“.

Der Anschlusskreisel der Südwestumfahrung zur St2345 befindet sich im landschaftlichen Vorbehaltsgebiet „Oberes Ampertal“, er liegt im Überschwemmungsgebiet der Amper und des Starzelbachs und er reicht hinein in das FFH-Gebiet Nr. DE 7635-301 „Ampertal“ (FFH = Fauna-Flora-Habitat). Hinzu kommt, dass mit Inkrafttreten der vorläufigen Sicherung des Überschwemmungsgebietes am Gröbenbach, Ascherbach und Starzelbach mit Bekanntmachung des Landratsamtes Fürstenfeldbruck vom 12.01.2016 nahezu die gesamte Trasse der Südwestumfahrung im vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiet des Starzelbachs liegt.

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. Das heißt, 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).

In diesem Zusammenhang und in Ergänzung meiner beiden Schriftlichen Anfragen betreffend St2069 – Westumfahrung I und II und deren Beantwortung durch die Staatsregierung aus dem Frühjahr 2010 (Drs. 16/4169 und 16/4837) bitte ich um Beantwortung folgender Fragen:

1. a) An welchen Stellen wird die Trasse der Südwestumfahrung in Dammlage geführt und wie hoch soll jeweils der Damm sein?
- b) In welchem Umfang ist durch das Projekt Südwestumfahrung verloren gehender Retentionsraum im vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiet des Starzelbachs auszugleichen und wo soll der Ausgleich stattfinden?
- c) Wie viele Kubikmeter Wasser kann das natürliche Gerinne des Starzelbachs in der Sekunde im Bereich der planfestgestellten Trasse der Südwestumfahrung aufnehmen und mit welchem Hochwasserabfluss wird im Falle eines HQ 100 gerechnet?

2. Wie, d.h. durch welche konkreten Maßnahmen, soll erreicht werden, dass durch den Bau der Südwestumfahrung im Überschwemmungsgebiet des Starzelbaches die Hochwasserrückhaltung nicht beeinträchtigt wird, der Hochwasserabfluss und die Höhe des Wasserstandes nicht nachteilig beeinflusst werden und keine nachteiligen Auswirkungen auf Oberlieger und Unterlieger entstehen, v.a. auch, dass keine weiteren Wassermengen zu den bisher schon ermittelten Abflussanteilen, die beginnend an der B2 aus dem Überschwemmungsgebiet des Starzelbaches in das Überschwemmungsgebiet des Gröbenbaches übertreten (5 – siehe Anlage), hinzukommen und die Stadt Puchheim, die Gemeinde Gröbenzell und deren Bürgerinnen und Bürger belasten?
3. a) Weshalb beantwortet die Staatsregierung die Frage des Abgeordneten Dr. Herbert Kränzlein (SPD) nach der prozentualen Entlastung der bisher in Olching als Ortdurchfahrt der St2069 genutzten Straßen in dessen Schriftlicher Anfrage betreffend Südwestumfahrung Olching vom 11.09.2017 (Drs. 17/18529) bezogen auf die Roggensteiner Straße allein mit dem Satz: „Die Entlastung der Roggensteiner Straße beträgt 33 Prozent“, obwohl die Entlastung entsprechend des der Bewertung des Projektes zugrunde liegenden Verkehrsgutachtens im südlichen Teil der Roggensteiner Straße bei lediglich etwa 7 Prozent liegt?
- b) Weshalb weist die Staatsregierung in Beantwortung der Fragen des Abgeordneten Dr. Herbert Kränzlein (SPD) in dessen Schriftlicher Anfrage vom 11.09.2017 (Drs. 17/18529) nach der massiven Verschlechterung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) des Projektes in der Neubewertung (von 9,4 auf 2,4!) und nach den Gründen hierfür auch nicht ansatzweise darauf hin, dass der wesentliche Grund für die Verschlechterung des NKV im Verkehrsgutachten, das der jetzigen Bewertung zugrunde liegt (6 – siehe Anlage), zu finden ist, d.h., dass der verkehrliche Nutzen gegenüber den Annahmen in der Bewertung zu Zeiten der Aufnahme des Projektes in den 6. Staatsstraßenausbauplan massiv nach unten gerechnet werden musste?
4. a) Hält die Staatsregierung die in der Verkehrsuntersuchung „St 2345 Südumfahrung Olching (Bauabschnitte West und Ost)“ von Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak im Jahr 2007 für das Jahr 2025 prognostizierten Verkehrszahlen für realistisch und damit aussagekräftig?
- b) Wie wird sich nach Auffassung der Staatsregierung der geplante vierspurige Ausbau der B471 zwischen Fürstenfeldbruck-Ost und Esting (und zwischen Esting und Geiselbullach) im Falle der Realisierung der Südwestumfahrung auf die Verkehrszahlen auf der St2345 und der St2069 in den Gemarkungen der Stadt Olching und der Gemeinden Gröbenzell und Eichenau auswirken, mit wie viel Mehrverkehr ist hier in Summe zu rechnen?
- c) Wie beurteilt die Staatsregierung die Aussage im Planfeststellungsbeschluss, es sei ein Ziel der Planung des Projektes Westumfahrung, den „hohen Güterverkehrsanteil“ „aus dem Ortsbereich von Olching herauszuverlegen“ (7 – siehe Anlage), vor dem Hintergrund der Tatsachen, dass nach Verkehrszählungen der Schwerverkehr (Lkw, Lastzüge und Busse) auf der St2345 werktags 5 Prozent bis 6 Prozent ausmachen soll und dass ausweislich der Projektunterlagen auf der Südwestumfahrung von einem Lkw-Anteil von 8 Prozent werktags und von 2 Prozent sonntags ausgegangen wird?
5. Kann es für Baumaßnahmen im Gebiet eines Auwaldes, welches gleichzeitig als Überschwemmungsgebiet vorläufig gesichert bzw. in Teilen auch schon festgesetzt ist, eine wasserrechtliche Genehmigung geben (8 – siehe Anlage)?
6. Wie beurteilt die Staatsregierung die Tatsache, dass einerseits zwar ausweislich der Projektunterlagen wie auch des Planfeststellungsbeschlusses von einer nur leichten Verkehrsentslastung in Olching ausgegangen wird (9 – siehe Anlage), dass andererseits aber die Verkehrsentslastung in Olching immer wieder als Argument für den Bau der Südwestumfahrung ins Feld geführt wird (10 – siehe Anlage)?
7. Wie beurteilt die Staatsregierung die Tatsache, dass im Planfeststellungsbeschluss vom 22.09.2011 zwar auf der einen Seite die Abnahme von Verkehrslärm in Olching infolge der Realisierung der Südwestumfahrung für das Projekt ins Feld geführt wird, dass andererseits in Bezug auf die Mehrbelastung durch Verkehr und Verkehrslärm in der Nachbargemeinde Eichenau jedoch ausgeführt wird, „eine wahrnehmbare Lärmsteigerung wäre überschlägig erst bei einer Verdoppelung des Verkehrsaufkommens anzunehmen“ (11 – siehe Anlage)?
8. Ist der Staatsregierung bekannt, dass im letzten Jahr im Gebiet der geplanten Südwestumfahrung brütende Braunkehlchen entdeckt worden sein sollen, und was würde das Vorhandensein von Brutrevieren von Braunkehlchen im Gebiet der geplanten Südwestumfahrung für den Fortgang des Projektes bedeuten, wie soll dann eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Population verhindert, d.h. der Erhalt der ökologischen Funktionalität der Fortpflanzungs- und Ruhestätten gesichert werden?

## Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr  
vom 16.02.2018

**1. a) An welchen Stellen wird die Trasse der Südwestumfahrung in Dammlage geführt und wie hoch soll jeweils der Damm sein?**

Die gesamte Trasse (rund 1,65 km) liegt in leichter 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. Im Bereich der Brücke über den Starzelbach beträgt die Dammhöhe auf einer Länge von rund 150 m über zwei Meter. Der höchste Punkt der Umfahrung ist hier 3,2 m über dem Gelände.

**b) In welchem Umfang ist durch das Projekt Südwestumfahrung verloren gehender Retentionsraum im vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiet des Starzelbachs auszugleichen und wo soll der Ausgleich stattfinden?**

Derzeit wird die hydraulische Berechnung aufgrund des vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiets des Starzelbachs aktualisiert. Hierbei wird auch das Volumen des Retentionsraumverlusts ermittelt. Nach Abschluss der hydraulischen Berechnung wird der sich daraus ergebende Ausgleich mit dem Wasserwirtschaftsamt (WWA) München abgestimmt. Dieser wird in Trassennähe stattfinden.

**c) Wie viele Kubikmeter Wasser kann das natürliche Gerinne des Starzelbachs in der Sekunde im Bereich der planfestgestellten Trasse der Südwestumfahrung aufnehmen und mit welchem Hochwasserabfluss wird im Falle eines HQ100 gerechnet?**

Gemäß dem hydrologischen Längsschnitt (Landesamt für Umwelt – LfU 2012) beträgt der Abfluss des Starzelbachs an der Mündung zur Amper im Falle eines HQ100 24,7 m<sup>3</sup>/s. Dieser Abfluss kann jedoch nicht vollständig im Bachgerinne abgeführt werden, dessen Leistungsfähigkeit im Verlauf des Baches variiert. Im Bereich der planfestgestellten Trasse kann das natürliche Gerinne des Starzelbachs bis zu 14,25 m<sup>3</sup>/s aufnehmen.

**2. Wie, d.h. durch welche konkreten Maßnahmen, soll erreicht werden, dass durch den Bau der Südwestumfahrung im Überschwemmungsgebiet des Starzelbachs die Hochwasserrückhaltung nicht beeinträchtigt wird, der Hochwasserabfluss und die Höhe des Wasserstandes nicht nachteilig beeinflusst werden und keine nachteiligen Auswirkungen auf Oberlieger und Unterlieger entstehen, v.a. auch, dass keine weiteren Wassermengen zu den bisher schon ermittelten Abflussanteilen, die beginnend an der B2 aus dem Überschwemmungsgebiet des Starzelbachs in das Überschwemmungsgebiet des Gröbenbachs übertreten (5 – siehe Anlage), hinzukommen und die Stadt Puchheim, die Gemeinde Gröbenzell und deren Bürgerinnen und Bürger belasten?**

Siehe Antwort zu Frage 1 b.

Es werden voraussichtlich weitere Durchlässe im Trassenverlauf errichtet und der zusätzliche Retentionsraum-

verlust ausgeglichen, sodass es zu keinen negativen Veränderungen im Abflussverhalten und bei den Ober- und Unterliegern kommt. Die dazu erforderlichen Maßnahmen werden mit dem WWA München abgestimmt.

**3. a) Weshalb beantwortet die Staatsregierung die Frage des Abgeordneten Dr. Herbert Kränzlein (SPD) nach der prozentualen Entlastung der bisher in Olching als Ortdurchfahrt der St 2069 genutzten Straßen in dessen Schriftlichen Anfrage betreffend Südwestumfahrung Olching vom 11.09.2017 (Drs. 17/18529) bezogen auf die Roggensteiner Straße allein mit dem Satz: „Die Entlastung der Roggensteiner Straße beträgt 33 Prozent“, obwohl die Entlastung entsprechend des der Bewertung des Projektes zugrunde liegenden Verkehrsgutachtens im südlichen Teil der Roggensteiner Straße bei lediglich etwa 7 Prozent liegt?**

Die Entlastung der Roggensteiner Straße beträgt bis zu 33 Prozent. Im Detail ergeben sich gemäß Verkehrsgutachten von Herrn Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak, bezogen auf den Prognoseverkehr 2025 in den einzelnen Teilabschnitten, folgende Verkehrsreduzierungen: Auf der Roggensteiner Straße reduziert sich der Verkehr zwischen dem bestehenden Kreisverkehr und der Siedlerstraße um rund 3.700 Kfz/24 h (26 Prozent) und zwischen der Siedlerstraße und der Johann-G.-Gutenberg-Straße um rund 3.900 Kfz/24 h (33 Prozent). Südlich der Johann-G.-Gutenberg-Straße nimmt die Entlastungswirkung ab, da diese vom Effekt überlagert wird, dass ein Teil des Verkehrs Richtung Gröbenzell künftig die Südwestumfahrung nutzen wird, um über die (äußere) Roggensteiner Straße zur Johann-G.-Gutenberg-Straße zu gelangen, die die Verbindung zur St 2345 Richtung Gröbenzell herstellt. Die Entlastung beträgt zwischen der Johann-G.-Gutenberg-Straße und der Frühlingstraße noch rund 1.200 Kfz/24 h (9 Prozent) und südlich der Frühlingstraße rund 800 Kfz/24 h (7 Prozent).

**b) Weshalb weist die Staatsregierung in Beantwortung der Fragen des Abgeordneten Dr. Herbert Kränzlein (SPD) in dessen Schriftlicher Anfrage vom 11.09.2017 (Drs. 17/18529) nach der massiven Verschlechterung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) des Projektes in der Neubewertung (von 9,4 auf 2,4!) und nach den Gründen hierfür auch nicht ansatzweise darauf hin, dass der wesentliche Grund für die Verschlechterung des NKV im Verkehrsgutachten, das der jetzigen Bewertung zugrunde liegt (6 – siehe Anlage), zu finden ist, d.h., dass der verkehrliche Nutzen gegenüber den Annahmen in der Bewertung zu Zeiten der Aufnahme des Projektes in den 6. Staatsstraßenbauplan massiv nach unten gerechnet werden musste?**

Das Projekt „St 2069, OU südwestlich Olching“ wurde bei der Aufstellung des 7. Ausbauplans für die Staatsstraßen erneut bewertet. Die OU südwestlich Olching (Projekt FS 230-07) erreichte bei der Bewertung unter Berücksichtigung des aktuellen Planungsstandes im Hinblick auf Kosten, Linienführung, Fahrbahnbreite und des damals vorliegenden Verkehrsgutachtens von Prof. Dr.-Ing. Kurzak ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 2,4. Demnach ist dieses Projekt bauwürdig. Für die Einstufung der „St 2069, OU südwestlich Olching“ als Überhangprojekt (1UEB) in die 1. Dringlichkeit waren die Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Analyse (NKA),

der Umweltrisikoeinschätzung (URE) und der Raumwirksamkeitsanalyse (RWA) sowie der bereits fortgeschrittene Projektstand in der Gesamtbetrachtung ausschlaggebend.

Die Reduzierung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses bei der Bewertung zum 7. Ausbauplan gegenüber dem 6. Ausbauplan ist nicht nur auf das Verkehrsgutachten zurückzuführen. Das Bewertungsverfahren ist sehr komplex. Es haben viele kleine Faktoren dazu beigetragen, dass das NKV gesunken ist. So haben sich die Kosten geringfügig erhöht. Des Weiteren hat der geplante Kreisverkehr am südlichen

Anschluss (Bild 2) im Vergleich zur ursprünglich vorgesehenen direkten Führung der Umgehung (Bild 1) auf den Bestand Richtung Süden einen negativen Einfluss auf die Reisezeit, die für den erzielbaren Nutzen von sehr großer Bedeutung ist. Zudem lag zur Fortschreibung des 7. Ausbauplanes eine detailliertere Verkehrsuntersuchung vor. Auch die Bewertungsmethodik wurde bei einzelnen Nutzenbestandteilen angepasst. Dies führt im Ergebnis zur Reduzierung bei einzelnen Nutzenfaktoren. Eine durchschlagende Hauptursache kann jedoch nicht benannt werden.

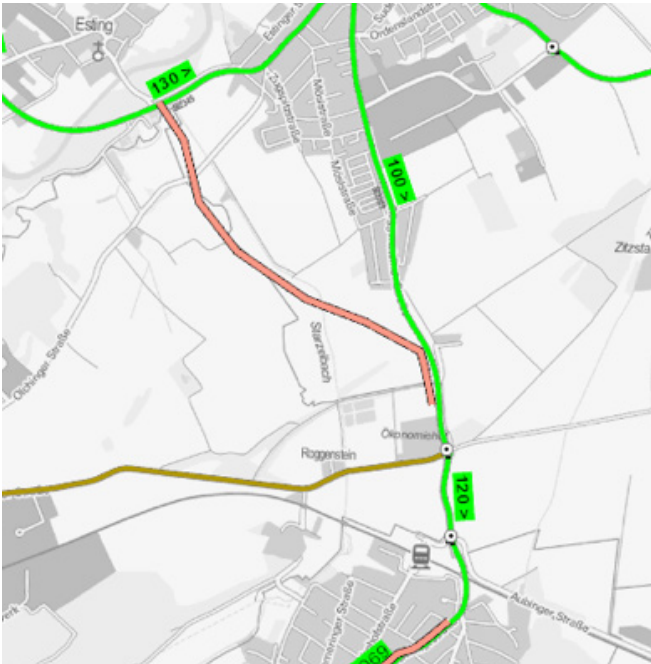


Bild 1: Projekt 6. Ausbauplan

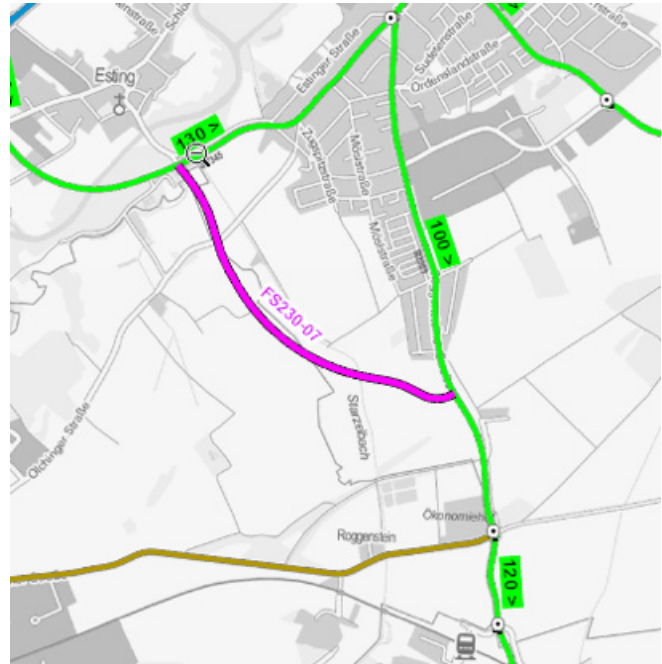


Bild 2: Projekt 7. Ausbauplan

**4. a) Hält die Staatsregierung die in der Verkehrsuntersuchung „St 2345 Südumfahrung Olching (Baubeschnitte West und Ost)“ von Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak im Jahr 2007 für das Jahr 2025 prognostizierten Verkehrszahlen für realistisch und damit aussagekräftig?**

Ja.

**b) Wie wird sich nach Auffassung der Staatsregierung der geplante vierspurige Ausbau der B 471 zwischen Fürstenfeldbruck-Ost und Eising (und zwischen Eising und Geiselbullach) im Falle der Realisierung der Südwestumfahrung auf die Verkehrszahlen auf der St 2345 und der St 2069 in den Gemarkungen der Stadt Olching und der Gemeinden Gröbenzell und Eichenau auswirken, mit wie viel Mehrverkehr ist hier in Summe zu rechnen?**

Derzeit kann noch nicht beantwortet werden, wie sich der geplante vierspurige Ausbau der B 471 zwischen Fürstenfeldbruck-Ost und Eising (und zwischen Eising und Geiselbullach) bei Realisierung der Südwestumfahrung auf die Verkehrszahlen auf der St 2345 und der St 2069 in der Stadt Olching und den Gemeinden Gröbenzell und Eichenau auswirkt.

Der vierspurige Ausbau der B 471 in den Abschnitten Fürstenfeldbruck-Ost – Eising (Projektnummer B471-G015-

BY-T02-BY) und Eising – Geiselbullach (Projektnummer B471-G015-BY-T03-BY) ist im Bundesverkehrswegeplan im Vordringlichen Bedarf und damit in höchster Priorität enthalten. Die Planung steht am Anfang und wird zunächst für das Projekt B 471 Eising – Geiselbullach und in einem weiteren Schritt für das Projekt B 471 Fürstenfeldbruck-Ost – Eising begonnen werden. Im Zuge der Planung wird auch ein Verkehrsgutachten erstellt werden, das die o. g. Fragestellung beinhalten wird.

**c) Wie beurteilt die Staatsregierung die Aussage im Planfeststellungsbeschluss, es sei ein Ziel der Planung des Projektes Westumfahrung, den „hohen Güterverkehrsanteil“ „aus dem Ortsbereich von Olching herauszuverlegen“ (7 – siehe Anlage), vor dem Hintergrund der Tatsachen, dass nach Verkehrszählungen der Schwerverkehr (Lkw, Lastzüge und Busse) auf der St 2345 werktags 5 Prozent bis 6 Prozent ausmachen soll und dass ausweislich der Projektunterlagen auf der Südwestumfahrung von einem Lkw-Anteil von 8 Prozent werktags und von 2 Prozent sonntags ausgegangen wird?**

Auf Grundlage der Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak vom 10.10.2007 beträgt der Schwerverkehrsanteil (SV) auf der St 2345 innerorts (Fürstenfeldbrucker Straße) 5–6 Prozent bei insgesamt 16.200 Kfz/24 h (Analyse

2007). Im Prognosenullfall ohne Ortsumgehung beträgt der Verkehr auf der St 2345 innerorts (Fürstenfeldbrucker Straße) 17.300 Kfz/24 h. Im Planfall mit Ortsumgehung beträgt der Verkehr auf der St 2345 innerorts (Fürstenfeldbrucker Straße) nur noch 13.100 Kfz/24 h. Auf der Umfahrung (und damit außerorts) beträgt der prognostizierte Verkehr 9.900 Kfz/24 h bei einem Schwerverkehrsanteil von 6 Prozent.

Der Durchgangsverkehr wird zukünftig die Umfahrung westlich Olching nutzen, da sie die attraktivere und räumlich wie zeitlich deutlich kürzere Strecke sein wird. Der Binnenverkehr in der Stadt Olching wird sich teilweise verlagern und z.B. in das Gewerbegebiet nicht mehr über den Roßhaupter Platz, sondern über die Umfahrung westlich Olching fahren. Die innerörtliche St 2345 wird damit entlastet, sowohl von Kfz- wie auch Schwerverkehr.

**5. Kann es für Baumaßnahmen im Gebiet eines Auwaldes, welches gleichzeitig als Überschwemmungsgebiet vorläufig gesichert bzw. in Teilen auch schon festgesetzt ist, eine wasserrechtliche Genehmigung geben (8 – siehe Anlage)?**

Ja.

**6. Wie beurteilt die Staatsregierung die Tatsache, dass einerseits zwar ausweislich der Projektunterlagen wie auch des Planfeststellungsbeschlusses von einer nur leichten Verkehrsentslastung in Olching ausgegangen wird (9 – siehe Anlage), dass andererseits aber die Verkehrsentslastung in Olching immer wieder als Argument für den Bau der Südwestumfahrung ins Feld geführt wird (10 – siehe Anlage)?**

Die Ziele der Umfahrung Olching sind zum einen verkehrliche Verbesserungen für die Staatsstraße, insbesondere die Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Leistungsfähigkeit für den überörtlichen Verkehr. Zum anderen soll durch eine Entlastung der Ortsdurchfahrt der Verkehrsablauf an den innerörtlichen Verkehrsknotenpunkten, speziell die unzureichende verkehrliche Situation am Kreisverkehr Roßhaupter Platz, verbessert werden.

Grundsätzlich ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass eine bestimmte Entlastungswirkung bestehender Straßen nicht die alleinige Voraussetzung für den Bau neuer Umgehungsstraßen ist. Der Ausbau des Staatsstraßennetzes dient in erster Linie der Befriedigung überörtlicher Verkehrsbedürfnisse.

Die in der Anlage 9 zitierte Aussage des Planfeststellungsbeschlusses bezieht sich auf den Staatsstraßenabschnitt in der Stadtmitte nördlich des Kreisverkehrs am Roßhaupter Platz. Hier wäre eine deutliche Verkehrsentslastung erst mit dem Bau einer weiteren südöstlichen Umfahrung erreichbar.

Bei dem in der Anlage 10 zitierten Passus aus dem Planfeststellungsbeschluss handelt es sich nicht um Argumente hinsichtlich Lärmreduzierung durch innerörtliche Verkehrsentslastung. Es wurden hier die verschiedenen untersuchten Varianten einer Südwestumfahrung Olching in einem Variantenvergleich gegenübergestellt. In einem Teilaspekt wurde dargestellt, dass die gewählte ortsfremde Trasse gegenüber einer ebenfalls untersuchten ortsnahen Trasse hinsichtlich Immissionsbelastung für die im Osten Olchings befindlichen Wohngebiete Vorteile aufweist.

**7. Wie beurteilt die Staatsregierung die Tatsache, dass im Planfeststellungsbeschluss vom 22.09.2011 zwar auf der einen Seite die Abnahme von Verkehrslärm in Olching infolge der Realisierung der Südwestumfahrung für das Projekt ins Feld geführt wird, dass andererseits in Bezug auf die Mehrbelastung durch Verkehr und Verkehrslärm in der Nachbargemeinde Eichenau jedoch ausgeführt wird, „eine wahrnehmbare Lärmsteigerung wäre überschlägig erst bei einer Verdoppelung des Verkehrsaufkommens anzunehmen“ (11 – siehe Anlage)?**

Wie in der Antwort zu Frage 6 beschrieben, ist eine Entlastung der Ortsdurchfahrt und damit einhergehend eine Reduzierung der Immissionsbelastung der Anwohner nicht das alleinige Argument für den Bau der Umfahrungsstraße. Es ist daher nicht zielführend, die Verkehrsentslastung in Olching mit der Mehrbelastung in Eichenau zu vergleichen. Entscheidend ist, dass die Zunahme der Immissionsbelastung in Eichenau in einem unerheblichen Rahmen liegt und von den für die Planung sprechenden Belangen überwogen wird.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass gemäß Verkehrsgutachten von Prof. Dr.-Ing. Kurzak die prognostizierte Verkehrszunahme nicht durchgängig ist, d. h. dass sie nicht mit einer Zusatzbelastung in der gesamten Ortsdurchfahrt von Eichenau mit Durchgangsverkehr gleichzusetzen ist, sondern auch aus einer verkehrlichen Umorientierung innerhalb der Gemeinde Eichenau resultiert.

**8. Ist der Staatsregierung bekannt, dass im letzten Jahr im Gebiet der geplanten Südwestumfahrung brütende Braunkehlchen entdeckt worden sein sollen, und was würde das Vorhandensein von Brutrevieren von Braunkehlchen im Gebiet der geplanten Südwestumfahrung für den Fortgang des Projektes bedeuten, wie soll dann eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Population verhindert, d. h. der Erhalt der ökologischen Funktionalität der Fortpflanzungs- und Ruhestätten gesichert werden?**

Die Antwort auf diese Frage ergeht im Einvernehmen mit dem Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz. Dem Hinweis auf einen möglichen Brutverdacht des Braunkehlchens im Gebiet der geplanten Südwestumfahrung Olching wurde durch Rückfragen bei den örtlich zuständigen Straßenbau- und Naturschutzbehörden nachgegangen. Danach stellt sich der Sachverhalt wie folgt dar:

In den Antragsunterlagen für das Planfeststellungsverfahren zur Südwestumfahrung Olching wurde das Braunkehlchen im Rahmen der artenschutzrechtlichen Prüfung nicht vertieft behandelt, da sich das Vorhaben außerhalb des bekannten Verbreitungsgebiets dieser Art in Bayern befindet. Auch bei Vogelkartierungen im Zuge der Bauvorbereitung in den Jahren 2016 und 2017 wurden keine Nachweise des Braunkehlchens im Baufeld festgestellt.

Nach Auskunft der örtlich zuständigen unteren Naturschutzbehörde liegen dagegen aus dem Jahr 2016 Nachweise von durchziehenden Braunkehlchen in einer Entfernung von 200 Metern von der bestehenden St 2069 bzw. in ca. 500 Metern Entfernung vom südlichen Bauende der

Südwestumfahrung vor. Diese Funde können nach den anerkannten Methoden jedoch nicht als Brutnachweis eingestuft werden. Selbst wenn von einem Brutverdacht des Braunkehlchens ausgegangen werden müsste, so liegen diese Fundpunkte jedoch in einer Entfernung zum Bauvorhaben, die nach den fachlich anerkannten Maßstäben (bspw. Gutachten des Kieler Instituts für Landschaftsökologie: Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr, Bundesministerium für

Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 2010) keine erheblichen Störungen besorgen lässt. Es tritt somit keine gegenüber dem Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses für das Vorhaben geänderte Rechtslage ein.

Das Staatliche Bauamt Freising hat aus Untersuchungen im Zuge der Bauvorbereitung ebenfalls keine anders lautenden Erkenntnisse.

**Anlage**

- [1] Siehe S. 43 des Planfeststellungsbeschlusses vom 22.09.2011.
- [2] Auf der Roggensteiner Straße handelt es sich beispielsweise aktuell bei etwa zwei Dritteln der Verkehrsbewegungen um Ziel- und Quellverkehr bzw. um reinen Binnenverkehr.
- [3] Siehe S. 35 des Planfeststellungsbeschlusses vom 22.09.2011.
- [4] Eine weitere Begründung des Vorhabens ist der Wunsch der südwestlich von Olching gelegenen Gemeinde Emmering nach Entlastung des Straßennetzes zur Ableitung des Verkehrs aus dem Gewerbegebiet Emmering an der FFB 17 zur B 471 dann eben über die Südwestumfahrung Olching.
- [5] Dieser Übertritt, dessen Volumen im Falle des HQ 100 nach hydraulischer Untersuchung 5,8 Kubikmeter in der Sekunde betragen soll, strömt nordöstlich des Oberen Laurenzerwegs in Puchheim in das linke Vorderland des Gröbenbachs.
- [6] Auf Seite 39 des Planfeststellungsbeschlusses vom 22.09.2011 heißt es wörtlich: „Dieses deutlich niedrigere NKV ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass der jetzigen Bewertung ein aktualisiertes Verkehrsgutachten von Prof. Dr. Ing. Kurzak vom Oktober 2007 zugrunde gelegt werden konnte“.
- [7] Siehe S. 28 des Planfeststellungsbeschlusses vom 22.09.2011.
- [8] Auf S. 48 des Planfeststellungsbeschlusses vom 22.09.2011 ist ausgeführt: „Biotop mit sehr hoher Bedeutung im Untersuchungsgebiet sind ... die nicht wiederherstellbaren Auwälder (AW) mit periodisch wasserführenden Altarmen (SP) sowie der nicht wiederherstellbare naturnahe Starzelbachabschnitt (FB) innerhalb dieser Auwälder.“
- [9] Siehe beispielsweise S. 34 und S. 35 im Planfeststellungsbeschluss vom 22.09.2011 („... nicht sehr großen Entlastung in der Ortsdurchfahrt“, „es wird nicht verkannt, dass es in der Stadt Olching nur zu leichten Verkehrsabnahmen kommen wird“).
- [10] So heißt es beispielsweise im Planfeststellungsbeschluss vom 22.09.2011 auf S. 52 in Abwägung zwischen einer Alternativtrasse und der Planfeststellungstrasse: „Die Wahltrasse 2 ist in Bezug auf die Belange von Natur und Landschaft, der Eingriffe in die Landwirtschaft und des geringeren Flächenbedarfs, der Belange und der Wirtschaftlichkeit besser als die beiden anderen Trassenvarianten zu beurteilen.“ Wenige Zeilen später wird jedoch der Planfeststellungstrasse „im Hinblick auf die verkehrlichen Belange und die Immissionsbelange“ und in Bezug auf „schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete“ das Wort geredet.
- [11] S. 109 des Planfeststellungsbeschluss vom 22.09.2011.