



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Martin Runge**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 27.02.2018

St 2069 – Südwestumfahrung Olching (Südwestumfahrung II)

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 i. e. L. die Stärkung der „Sicherheit und Leichtigkeit“ und damit „die Erhöhung der Leistungsfähigkeit für den überregionalen Verkehr“. Die St 2069 soll „im Bereich des Bauvorhabens die Streckencharakteristik einer freien Strecke mit höhen gleichen 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/24h) auf der St 2345 nordwestlich der Plantrasse im Amper-Auwald gegenüber dem Prognose-Nullfall gerechnet.¹

Die Befürworter des Projektes in Olching erwarten sich eine Verkehrsentslastung der Straßen im Ort, die bisher als Durchgangsstraßen für die St 2069 (und partiell auch die St 2345) fungieren. Nachdem es sich bei dem Verkehr auf diesen beiden Straßen (Fürstenfeldbrucker Straße und Roggensteiner Straße) zu einem großen Teil um Ziel- und Quellverkehr bzw. um reinen Binnenverkehr handelt,² darf die Entlastungsfunktion der Südwestumfahrung jedoch nicht überschätzt werden. So heißt es auch im Planfeststellungsbeschluss, „es wird dabei nicht verkannt, dass es in der Stadt Olching durch den Bau der Umfahrung westlich Olching zwar nur zu leichten ... Verkehrsabnahmen kommen wird“.^{3, 4}

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 FF 17 zur B 471 dann eben über die Südwestumfahrung Olching.

Der Verkehrsentslastung in Olching steht eine Mehrbelastung in Eichenau, hier führt die St 2069 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 zusammenhängenden Erholungsraumes, Eintrag von Lärm in den regionalen Grünzug mit Erholungsfunktion sowie die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes u. a. durch ein 7 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 St 2345 befindet sich im landschaftlichen Vorbehaltsgebiet „Oberes Ampertal“, er liegt im Überschwemmungsgebiet der Amper und des Starzelbaches 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 Starzelbaches 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. 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).

Die Zahlen in der Verkehrsuntersuchung, welche Grundlage für die Bewertung des Projektes Südwestumfahrung war, haben sich bereits jetzt als Makulatur erwiesen. Gerechnet wird hier mit einem Anstieg der Verkehrsbewegungen zwischen 2007 (Analysejahr) und 2025 (Prognosejahr) um etwa 10 Prozent, wobei der Großteil des Zuwachses bis zum Jahr 2015 stattfinden sollte.

So heißt es in der Verkehrsuntersuchung⁵ auf Seite 9, „für den Zeitraum 2015–2025 wird aufgrund der Sättigung der Verkehrsnachfrage nur noch eine Verkehrszunahme um

⁵ Verkehrsuntersuchung St 2345 Südumfahrung Olching (Bauabschnitte West und Ost), von Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak, München, Oktober 2007.

insgesamt 1–2 Prozent prognostiziert“. Tatsächlich hat es die im Gutachten angenommene Steigerung der Verkehrszahlen zwischen 2007 und 2015 nicht gegeben. Im Gegenteil: Auf den relevanten Straßen war die Verkehrsentwicklung zwischen 2005 und 2015 ausweislich der Ergebnisse von Straßenverkehrszählungen sogar rückläufig. Somit ist der für die Bewertung des Projektes errechnete Nutzen zu hoch angesetzt. Gleichzeitig werden zusätzliche bauliche Maßnahmen sowie das Schaffen von Ausgleich in großem Umfang für verloren gehenden Retentionsraum aufgrund der vorläufigen Sicherung des Überschwemmungsgebietes am Starzelbach vom 11.01.2016 erforderlich. Damit dürfte sich das Nutzen-Kosten-Verhältnis, das bereits in der Neubewertung des Projektes anlässlich der Aufstellung des 7. Staatsstraßenbauplans massiv nach unten gerechnet werden musste (von 9,4 auf 2,4!), weiter signifikant verschlechtern.

In diesem Zusammenhang und in Ergänzung meiner beiden Schriftlichen Anfragen „St 2069 – Westumfahrung I und II“ und deren Beantwortung durch die Staatsregierung aus dem Frühjahr 2010 (Drs. 16/4196 und 16/4837) sowie der Schriftlichen Anfrage „St 2069 – Südwestumfahrung Olching“ vom 11.01.2018 (Drs. 17/20754) bitte ich um Beantwortung folgender Fragen:

1. Was veranlasste die Staatsregierung, die Frage 4a in meiner Schriftlichen Anfrage vom 11.01.2018 (Drs. 17/20754; „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?“) lapidar mit Ja zu beantworten, muss sie doch die aktuellen Verkehrszahlen kennen, die belegen, dass die Zahlen im Kurzak-Gutachten längst Makulatur sind?
2. a) Wie erklärt die Staatsregierung, dass laut Kurzak-Gutachten im Prognose-Planfall mit Südwestumfahrung 2025 täglich knapp 1.000 Kfz weniger auf der FFB 17 im Anschluss an die St 2069 unterwegs sein sollen als im Prognose-Nullfall 2025?
b) Geht die Staatsregierung davon aus, dass die von der Gemeinde Emmering erwartete Entlastung des Straßennetzes durch Ableitung des Verkehrs aus dem Gewerbegebiet Emmering an der FFB 17 zur B 471 dann über die Südwestumfahrung Olching so nicht eintritt?
3. Kann die Staatsregierung mittlerweile auch den ersten Teil der Frage 1b in meiner Schriftlichen Anfrage vom 11.01.2018 (Drs. 17/20754; „In welchem Umfang ist durch das Projekt Südwestumfahrung verloren gehender Retentionsraum im vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiet des Starzelbaches auszugleichen...?“) beantworten und, wenn ja, wie lautet die Antwort und auf welcher Grundlage und mit welchem Wissen kann die Staatsregierung erklären, der Ausgleich würde „in Trassennähe stattfinden“, so wie sie dies in ihrer Antwort vom 16.02.2018 auf meine Schriftliche Anfrage vom 11.01.2018 ausgeführt hat?
4. Wie viele Zentimeter steht das Wasser im Bereich der geplanten Trasse nach den hydraulischen Berechnungen, die Grundlage für die vorläufige Sicherung des Überschwemmungsgebietes waren, im Falle eines HQ₁₀₀ im Mittel über der Geländeoberkante?
5. Über welche Länge und über welche Breite liegen die Straßen- bzw. die Dammaufstandsflächen der geplanten Südwestumfahrung im Überschwemmungsgebiet des Starzelbaches?
6. Bedeutet die Aussage eines Mitarbeiters des damaligen Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr vor dem Landtag, der Retentionsraumverlust infolge des Baus der Südwestumfahrung werde durch technische Maßnahmen im Trassenbereich ausgeglichen, dass man in der Staatsregierung der Auffassung ist, keine Ausgleichsflächen zu benötigen?
7. Wie beurteilt die Staatsregierung die u. a. von einem Mitarbeiter des Staatlichen Bauamtes Freising getätigte Aussage, dass durch den Bau der Südwestumfahrung der Hochwasserschutz für Olching sogar verbessert würde, vor dem Hintergrund der Tatsache, dass nach der vorläufigen Sicherung eines Überschwemmungsgebietes entsprechend der Bestimmungen im Wasserhaushaltsgesetz des Bundes keinerlei Baumaßnahmen mehr stattfinden dürfen, die nachteilige Auswirkungen auf die Oberlieger und/oder die Unterlieger des jeweiligen Gewässers, im konkreten Fall des Starzelbaches, erwarten lassen?
8. Welcher Art wird das neue wasserrechtliche Genehmigungsverfahren, welches aufgrund der vorläufigen Sicherung des Überschwemmungsgebietes des Starzelbaches erforderlich ist, sein, erwartet die Staatsregierung eine Ausnahmegenehmigung oder eine Zustimmung, ist eine Tektur und damit auch eine neue Planfeststellung erforderlich?

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr
vom 13.04.2018

1. **Was veranlasste die Staatsregierung, die Frage 4a in meiner Schriftlichen Anfrage vom 11.01.2018 (Drs. 17/20754; „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?“) lapidar mit Ja zu beantworten, muss sie doch die aktuellen Verkehrszahlen kennen, die belegen, dass die Zahlen im Kurzak-Gutachten längst Makulatur sind?**

Bei der Beantwortung dieser Frage wird davon ausgegangen, dass mit „aktuellen Verkehrszahlen“ die Straßenverkehrszählung (SVZ) 2015 gemeint ist.

Die bei der SVZ 2015 ermittelten Werte zeigen die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) eines Straßenabschnitts über das gesamte Bezugsjahr. Dabei fließen neben den in der Regel höheren werktäglichen Verkehrsbelastungen (DTV_W) auch die Verkehrsbelastungen an Wochenenden, Feiertagen und Ferientagen in die Ermittlung des Durchschnittswerts ein. Bei Vergleichen von SVZ-Ergebnissen mit Einzelerhebungen ist immer zu beachten, dass diese beiden Werte zwar oft einheitlich als „DTV“ bezeichnet werden, aber inhaltlich keinesfalls identisch sind. Bei der Erhebung des Gutachtens von Prof. Dr.-Ing. Kurzak aus dem Jahr 2007 handelt es sich um den DTV_W , der die werktägliche Verkehrsbelastung darstellt und damit deutlich höher liegt als der entsprechende gesamtjährliche DTV der SVZ. Auch im Zuge der SVZ 2015 kann der DTV_W ausgewertet werden. Der Vergleich der Verkehrsmengen aus dem Gutachten von Prof. Dr.-Ing. Kurzak und der Straßenverkehrszählung 2015 ist in der folgenden Tabelle dargestellt:

Tabelle zu Frage 1

Straße	von	bis	Kurzak (Analyse 2007)	SVZ DTV_W (2015)	SVZ DTV (2015)
			werktags	werktags	Alle Tage
			Kfz/24 h	Kfz/24 h	Kfz/24 h
St 2069	Kreisverkehr mit 2345	Einmündung J.G. Gutenbergstraße	14.400	15.140	13.160
St 2069	Einmündung J.G. Gutenbergstraße	Einmündung FFB 17	11.800	11.921	10.773
St 2345	westlicher Ortseingang	Kreisverkehr mit St 2069	15.800	15.794	14.369

Die von Prof. Dr.-Ing. Kurzak im Jahr 2007 ermittelten Verkehrsmengen stimmen demnach gut mit den Daten der Straßenverkehrszählung 2015 überein. Das Gutachten ist somit weiterhin aussagekräftig.

2. a) **Wie erklärt die Staatsregierung, dass laut Kurzak-Gutachten im Prognose-Planfall mit Südwestumfahrung 2025 täglich knapp 1.000 Kfz weniger auf der FFB 17 im Anschluss an die St 2069 unterwegs sein sollen als im Prognose-Nullfall 2025?**

Die Abnahme des Verkehrs auf der FFB 17 erklärt sich durch die Verlagerung von Verkehrsströmen, die sich durch den Bau der Ortsumfahrung Olching ergeben.

- b) **Geht die Staatsregierung davon aus, dass die von der Gemeinde Emmering erwartete Entlastung des Straßennetzes durch Ableitung des Verkehrs aus dem Gewerbegebiet Emmering an der FFB 17 zur B 471 dann über die Südwestumfahrung Olching so nicht eintritt?**

Eine Verkehrsentlastung von Emmering ist nicht Aufgabe bzw. Zielsetzung einer Ortsumfahrung Olching. Es ist dennoch möglich, dass sich durch die Verlagerung von Ver-

kehrsströmen eine Entlastung von Emmering ergibt, auch wenn zukünftig weniger Verkehr auf der FFB 17 fließt.

3. **Kann die Staatsregierung mittlerweile auch den ersten Teil der Frage 1b in meiner Schriftlichen Anfrage vom 11.01.2018 (Drs. 17/20754; „In welchem Umfang ist durch das Projekt Südwestumfahrung verloren gehender Retentionsraum im vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiet des Starzelbaches auszugleichen...?“) beantworten und, wenn ja, wie lautet die Antwort und auf welcher Grundlage und mit welchem Wissen kann die Staatsregierung erklären, der Ausgleich würde „in Trassennähe stattfinden“, so wie sie dies in ihrer Antwort vom 16.02.2018 auf meine Schriftliche Anfrage vom 11.01.2018 ausgeführt hat?**

Nein, der genaue Umfang des auszugleichenden Retentionsraumverlusts kann noch nicht beziffert werden, da das hydraulische Gutachten derzeit noch nicht in seiner Endfassung vorliegt. Dass ein Ausgleich in Trassennähe anzustreben ist, ergibt sich aus den vorläufigen hydraulischen Berechnungen und den dazu geführten Abstimmungen mit dem Wasserwirtschaftsamt München.

4. Wie viele Zentimeter steht das Wasser im Bereich der geplanten Trasse nach den hydraulischen Berechnungen, die Grundlage für die vorläufige Sicherung des Überschwemmungsgebietes waren, im Falle eines HQ₁₀₀ im Mittel über der Geländeoberkante?

Derzeit werden die Flächen im geplanten Trassenbereich im Falle eines HQ₁₀₀ mit 0,01 bis 0,50 m überflutet, im Bereich des Amperaltarmes mit bis zu 1 m. Im Planzustand mit Umfahrung wird sich unter Berücksichtigung der wasserwirtschaftlichen Auflagen diesbezüglich keine Änderung einstellen.

5. Über welche Länge und über welche Breite liegen die Straßen- bzw. die Dammaufstandsflächen der geplanten Südwestumfahrung im Überschwemmungsgebiet des Starzelbaches?

Die Umfahrung liegt auf einer Länge von 1.250 m im Überschwemmungsgebiet des Starzelbaches. Die Aufstandsfläche des Straßen- und Dammkörpers ist zwischen 13 und 23 m breit.

6. Bedeutet die Aussage eines Mitarbeiters des damaligen Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr vor dem Landtag, der Retentionsraumverlust infolge des Baus der Südwestumfahrung werde durch technische Maßnahmen im Trassenbereich ausgeglichen, dass man in der Staatsregierung der Auffassung ist, keine Ausgleichsflächen zu benötigen?

Siehe hierzu die Antwort auf Frage 3. Art und Umfang der Maßnahmen können erst auf Basis des hydraulischen Gutachtens bestimmt werden. Die Maßnahmen werden derzeit mit dem Wasserwirtschaftsamt München abgestimmt.

7. Wie beurteilt die Staatsregierung die u.a. von einem Mitarbeiter des Staatlichen Bauamtes Freising getätigte Aussage, dass durch den Bau der Südwestumfahrung der Hochwasserschutz für Olching sogar verbessert würde, vor dem Hintergrund der Tatsache, dass nach der vorläufigen Sicherung eines Überschwemmungsgebietes entsprechend der Bestimmungen im Wasserhaushaltsgesetz des Bundes keinerlei Baumaßnahmen mehr stattfinden dürfen, die nachteilige Auswirkungen auf die Oberlieger und/oder die Unterlieger des jeweiligen Gewässers, im konkreten Fall des Starzelbaches, erwarten lassen?

Die Hochwasserthematik wurde grundsätzlich bereits im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses vom 22.09.2011

vollumfänglich abgehandelt. Nach Abschluss der Klageverfahren besteht seit 25.06.2015 vollziehbares Baurecht für die Maßnahme.

Die dem Planfeststellungsverfahren zugrunde gelegten hydraulischen Berechnungen werden derzeit auf das neue und vorläufig gesicherte Überschwemmungsgebiet angepasst. In Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt München werden dabei bauliche Maßnahmen festgelegt, die nachteilige Auswirkungen auf Ober- und Unterlieger verhindern. Dabei zeigt sich, dass Teile des Stadtgebietes von Olching vom Hochwasser des Starzelbaches entlastet werden. Es zeigt sich auch, dass das Bauvorhaben keinen Einfluss auf die Ober- und Unterlieger hat. Verschlechterungen bezüglich des Hochwasserabflusses und der überfluteten Flächen berühren ausschließlich unbebaute landwirtschaftliche Flächen in Trassennähe.

8. Welcher Art wird das neue wasserrechtliche Genehmigungsverfahren, welches aufgrund der vorläufigen Sicherung des Überschwemmungsgebiets des Starzelbaches erforderlich ist, sein, erwartet die Staatsregierung eine Ausnahme genehmigung oder eine Zustimmung, ist eine Tektur und damit auch eine neue Planfeststellung erforderlich?

Es wird unter Beteiligung der Fachbehörden und gegebenenfalls etwaiger Betroffener ein straßenrechtliches Planänderungsverfahren durchgeführt, das die wasserrechtliche Genehmigung miterfasst.