

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Martin Runge**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 02.02.2010

St 2069 – Westumfahrung Olching

Mit dem Projekt St 2069 – Westumfahrung Olching soll eine direkte Verbindung des südöstlichen Landkreises Fürstentfeldbruck zur B 471 geschaffen werden. Die Umfahrung soll der Entlastung der Gemeinde Olching vom Durchgangsverkehr dienen. 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 Westumfahrung Olching. Das Planfeststellungsverfahren (Planfeststellung 1. Tektur) für das Projekt läuft, am 8. März beginnt die Erörterung.

Die Westumfahrung Olching ist im *6. Ausbauplan für die Staatsstraßen* des Freistaates Bayern, Bestandteil des Gesamtverkehrsplans (GVP) Bayern, mit der Dringlichkeitsstufe 1 enthalten. Der *Ausbauplan*, in dem die Ausbauziele im Staatsstraßenbau maßnahmenbezogen dargestellt sind, hat bekanntlich, anders als beispielsweise die Bedarfsplanung des Bundes, keine Gesetzeskraft. Dieses hat wiederum Auswirkungen auf die Bindungswirkung, vor allem auf die Verbindlichkeit der Prioritätensetzung im jeweils konkreten Fall. Das heißt, die Dringlichkeitsstufen reichen nicht aus zur Rechtfertigung im Genehmigungsverfahren und gegebenenfalls dann vor Gericht, die Planrechtfertigung hat individuell zu erfolgen. Die Entlastungswirkung der Westumfahrung wird von den Mitgliedern einer örtlichen Bürgerinitiative stark angezweifelt. Des Weiteren gibt es ganz massive Bedenken, was die Umweltbeeinträchtigungen des Vorhabens betrifft.

Aufgrund dieser Bedenken wurde das Planfeststellungsverfahren von 2006, Auslegung war im Januar 2007, unterbrochen. Im Jahr 2008 gab es umfangreiche Untersuchungen. Im Mai 2009 wurden die Unterlagen neuerlich ausgelegt (Planfeststellung 1. Tektur). Die Bedenken aus naturschutzfachlicher Sicht konnten jedoch keineswegs entkräftet werden, im Gegenteil. Anzumerken ist des Weiteren, dass Eichenau und Gröbenzell, Nachbargemeinden Olchings, dem Projekt sehr kritisch gegenüberstehen.

In diesem Zusammenhang stellen wir folgende Fragen:

1. Mit welcher Kostenhöhe wird aktuell für das Projekt gerechnet, wie hoch sind die Kostenschätzungen für den Grunderwerb, für die Erdbauarbeiten und für den Oberbau, mit welchen Kosten wird für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gerechnet?
2. Weshalb ist in der Nutzen-Kosten-Bewertung des Projektes keine Bewertungskorrektur erfolgt, obwohl die Angaben im Projektdossier zur Beeinträchtigung der Schutzgüter *Menschen: Landschaft, Boden, Wasser* und *Tiere* von mittel bis sehr hoch reichen?
3. a) Welche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind konkret vorgesehen bzw. sollen konkret vorgesehen sein und
b) wird der Eingriff in den Naturhaushalt überhaupt für ausgleichbar gesehen, und wenn ja, durch welche landesplanerischen Maßnahmen?
4. Wie wird der These des Bundes Naturschutz in Bayern Rechnung getragen, dass das Projekt in seiner Planfeststellungstrasse aufgrund der Gefährdung streng geschützter Arten, insbesondere der lokalen Kiebitz-Population, aber auch von Fledermausarten, nicht genehmigungsfähig ist („Verschlechterung des Erhaltungszustandes“)?
5. Hält die Staatsregierung ein Projekt wie die Westumfahrung Olching
a) für genehmigungsfähig und
b) für erstrebenswert, welches einen bisher zusammenhängenden Erholungsraum durchschneidet, Lärm in den regionalen Grünzug mit Erholungsfunktion trägt, das Landschaftsbild durch ein sieben Meter hohes Brückenbauwerk beeinträchtigt, sich mit seinem Anschlusskreisel zur St 2345 bereits im landschaftlichen Vorbehaltsgebiet Ampertal befindet sowie im Überschwemmungsgebiet des Starzelbaches und im Hochwassergebiet der Amper liegt?
6. a) Hat sich nach Einschätzung der Staatsregierung die Nutzenstiftung aktuell gegenüber der Bewertung vor gut zehn Jahren insgesamt wie auch im Hinblick auf die Anteile von NB1 (Veränderung der Fahrzeugvorhaltekosten), NB2 (Veränderung der Betriebsführungskosten), differenziert nach Lohnkosten und Betriebskosten, NE (Veränderung der Erreichbarkeit), NS (Veränderung der Verkehrssicherheit), NU1 (Veränderung der Geräuschbelastung) und NU2 (Veränderung der Schadstoffbelastung/Klimagase) am gesamten Projekt-

- nutzen verändert, und wenn ja, inwiefern und an welcher Stelle.
- b) Hält die Staatsregierung die Aussage in der Bewertung des Projektes, dass etwa die Hälfte des Nutzens (exakt 49,6 %) der Kategorie „Veränderung der Betriebsführungskosten“ (welche nur volkswirtschaftlich relevante Kostenbestandteile für gewerblich genutzte Pkw und vor allem Lkw umfasst) und noch einmal 2,1 Prozent des Nutzens der Kategorie „Veränderung der Fahrzeugvorhaltekosten“ (greift auch nur für gewerblich eingesetzte Fahrzeuge) zugerechnet werden, für plausibel bzw. für realistisch, vor dem Hintergrund der Tatsache, dass für 2015 ausweislich der Projektunterlagen mit einem Lkw-Anteil auf der Umfahrung von 8 % werktags und von 2 % sonntags ausgegangen wird?
7. Wie war die Positionierung des zuständigen Regionalen Planungsverbandes in der Abstimmung im Hinblick auf das konkrete Vorhaben, welche prioritären und im Gegenzug nachrangigen Projekte in der Region wurden vom Verband benannt?
8. Wie beurteilt die Staatsregierung die Thesen einer örtlichen Bürgerinitiative wie auch des Bundes Naturschutz in Bayern und der Nachbargemeinden,
- a) dass der Anteil des Ziel- und Quellverkehrs in der Realität weit höher sei als derjenige, der der Bewertung zugrunde liegt,
- b) dass die Verkehrsentlastung in Olching durch die Westumfahrung eher geringfügig wäre und
- c) dass über die Westumfahrung zusätzlicher Verkehr in großem Umfang angezogen werden würde, was vor allem zulasten der Gemeinde Eichenau gehen würde?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern
vom 11.03.2010

Zu 1.:

Kosten des Projekts

Die aktuell geschätzten Gesamtkosten des Projekts belaufen sich auf rd. 3,6 Mio. €. Auf die angefragten Posten entfallen davon:

Grunderwerb:	0,9 Mio. €
Erdbau:	0,9 Mio. €
Oberbau:	0,7 Mio. €

Ausgleich und Ersatz:

Grunderwerb:	0,3 Mio. €
Maßnahmen:	0,1 Mio. €

Die restlichen Kosten in Höhe von 0,7 Mio. € fallen für die Entwässerung, die Bauwerke sowie die Straßenausstattung an.

Zu 2.:

Nutzen-Kosten-Analyse

Bei der Aufstellung des 6. Ausbauplans wurde ein gesamtwirtschaftliches Bewertungsverfahren angewandt. Grund-

lage ist eine Nutzen-Kosten-Analyse, bei der die Auswirkungen einer Maßnahme in Form monetärer Größen den aufzuwendenden Investitionen gegenübergestellt werden. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) dient als einheitlicher Bewertungsmaßstab zur Beurteilung von Bauwürdigkeit und Dringlichkeit eines Projektes.

Da sich nicht alle Wirkungen eines Projektes in monetären Größen darstellen lassen, wurden in die Betrachtungen zur Dringlichkeitsreihung der Projekte nicht-monetäre Bewertungskriterien einbezogen. Unter anderem sind die Beeinträchtigung der Schutzgüter nicht-monetäre Bewertungskriterien. Da nicht-monetäre Bewertungskriterien nicht in monetären Größen dargestellt werden, erfolgt keine Verrechnung mit dem aus monetären Größen ermittelten NKV.

Zu 3., 4., 5. und 8.:

Die Bayerische Staatsregierung hat die Ortsumgehung von Olching in die 1. Dringlichkeit des derzeit geltenden 6. Ausbauplans für die Staatsstraßen aufgenommen. Die Verwirklichung des Projekts ist somit politisches Ziel der Bayerischen Staatsregierung.

Die Fragen 3, 4, 5 und 8 betreffen u. a. die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes, der Wasserwirtschaft, des Immissionsschutzes, der Erholungsfunktion des Raumes und der Verkehrsverteilung sowie die dadurch erforderlichen festzusetzenden Schutzmaßnahmen.

Im Rahmen des derzeit laufenden Planfeststellungsverfahrens wird die Zulässigkeit des Vorhabens unter Abwägung aller berührten Belange umfassend festgestellt. Der Entscheidung der Regierung von Oberbayern als zuständige Planfeststellungsbehörde kann durch die Beantwortung der Schriftlichen Anfrage nicht vorgegriffen werden.

Zu 6.:

Neubewertung der Nutzenkomponenten

Die Bewertung der Projekte in den Jahren 1999/2000 war Grundlage für die damalige Aufstellung des Ausbauplans. Eine zwischenzeitliche Neubewertung der Projekte war nicht angezeigt.

Die Aussage zu den Nutzenanteilen der damaligen Bewertung ist zutreffend.

Ergänzend wird angemerkt, dass bei der Nutzenkomponente „Veränderung der Betriebsführungskosten NB2“ für den Bereich der Betriebskosten alle Fahrzeuggruppen betrachtet werden. Für den Bereich der Lohnkosten werden nur die gewerblich genutzten Fahrzeuge einbezogen.

Zu 7.:

Beteiligung des Regionalen Planungsverbandes

Der Planungsausschuss des Regionalen Planungsverbandes München hat keine grundsätzlichen regionalplanerischen Bedenken gegen die im Entwurf des 6. Ausbauplans für die Staatsstraßen enthaltenen Maßnahmen und Prioritäten erhoben.