

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Martin Runge GRÜ**

vom 11.01.2018

- mit Drucklegung -

St 2069 – Südwestumfahrung Olching (Westumfahrung III)

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 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 % (+ 3.600 Kfz/24 h) 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 Verkehrsentlastung der Straßen im Ort, die bisher als Durchgangsstraße für die St 2069 (und partiell auch der 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] darf die Entlastungsfunktion der Südwestumfahrung jedoch 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] [4]

Der Verkehrsentlastung 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 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 St 2345 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“. 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 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).

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 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 verlorengehender Retentionsraum im vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiet des Starzelbachs auszugleichen und wo soll der Ausgleich stattfinden?

c) Wieviel 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?

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 B 2 aus dem Überschwemmungsgebiet des Starzelbachs in das Überschwemmungsgebiet des Gröbenbachs übertreten, [5] 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 nach der prozentualen Entlastung der bisher in Olching als Ortdurchfahrt der St. 2069 genutzten Straßen in dessen schriftlichen Anfrage vom 11.09.2017 bezogen auf die Roggensteiner Straße allein mit dem Satz, „Die Entlastung der Roggensteiner Straße beträgt 33 %“, obwohl die Entlastung entsprechend der Bewertung des Projektes zugrundeliegenden Verkehrsgutachtens im südlichen Teil der Roggensteiner Straße bei lediglich etwa 7 % liegt?

b) Weshalb weist die Staatsregierung in Beantwortung der Fragen des Abgeordneten Dr. Herbert Kränzlein in dessen schriftlichen Anfrage vom 11.09.2017 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] 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 B 471 zwischen Fürstenfeldbruck-Ost und Esting (und zwischen Esting 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 wieviel 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] vor dem Hintergrund der Tatsachen, dass nach Verkehrszählungen der Schwerverkehr (Lkw, Lastzüge und Busse) auf der St 2345 werktags 5 % bis 6 % ausmachen soll und dass ausweislich der Projektunterlagen auf der Südwestumfahrung von einem Lkw-Anteil von 8 % werktags und von 2 % 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]

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], dass andererseits aber die Verkehrsentslastung in Olching immer wieder als Argument für den Bau der Südwestumfahrung ins Feld geführt wird [10] ?

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] ?

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?

Martin Runge

Um Beantwortung innerhalb der üblichen Frist und Aufnahme in die Landtagsdrucksachen wird gebeten.

[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 HQ₁₀₀ 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.