



## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Herbert Kränzlein SPD**  
vom 11.09.2017

### Süd-West-Umfahrung Olching

Die Süd-West-Umfahrung und ihr Nutzen sind in der Stadt Olching seit Jahren umstritten, nun erscheint es so, als ob diese bald gebaut werden soll.

Daher frage ich die Staatsregierung:

1. a) Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) liegt dem Projekt zugrunde?  
b) Wenn dieses unter dem üblichen Wert von 3,5 liegt, wieso wird es trotzdem realisiert?
2. a) Musste das Nutzen-Kosten-Verhältnis für die Maßnahme im Vergleich zum vorherigen Straßenausbauplan reduziert werden?  
b) Wenn ja, um welchen Wert?  
c) Wenn ja, auf was basiert die Neubewertung?
3. a) Wie hoch ist die prozentuale Entlastung der bisher für diesen Verkehr benutzten Straßen durch den Bau der Umgehung?  
b) Wie hoch ist der durchschnittliche prozentuale NKV-Wert von Umfahrungsprojekten, die von der Staatsregierung umgesetzt werden?  
c) Wenn der Wert in Olching den durchschnittlichen Wert unterschreitet, warum wird dann die Süd-West-Umfahrung trotzdem gebaut?
4. Warum wurde die Umfahrung nicht nach Gröbenzell weitergeführt?
5. a) Befinden sich bereits alle nötigen Grundstücke für den Bau der Umfahrung im Besitz des Freistaates oder der Stadt Olching?  
b) Wenn nein, wie viele fehlen noch?  
c) Wenn nein, bis zu welchem Zeitpunkt ist mit einem Abschluss der Grundstücksgeschäfte zu rechnen?
6. Wo befinden sich die den vorherigen Besitzern der nötigen Flächen für den Bau der Umfahrung als Ausgleichsflächen angebotenen Grundstücke?
7. a) Gibt es bereits eine besondere Genehmigung für den Teilbereich der für die Umfahrung vorgesehenen Flächen, die in einem vorläufig gesicherten Hochwasserschutzgebiet liegen?  
b) Wenn ja, auf welcher Grundlage wurde diese erteilt?  
c) Wenn nein, bis wann ist mit einer solchen zu rechnen?
8. a) Bis wann ist mit einem Baubeginn der Umfahrung zu rechnen?  
b) Bis wann ist mit einer Fertigstellung der Umfahrung zu rechnen?

## Antwort

**des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr**  
vom 11.10.2017

### 1. a) Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis liegt dem Projekt zugrunde?

Das Projekt „St 2069, Ortsumfahrung (OU) südwestlich Olching“ wurde, wie alle anderen für notwendig erachteten Projekte, bei der Aufstellung des 7. Ausbauplans für die Staatsstraßen auf Grundlage eines standardisierten Verfahrens bewertet. Die Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) basiert auf einem bundesweit zum Einsatz kommenden Verfahren (Bewertungsverfahren zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans, Empfehlungen für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen an Straßen – EWS). Die Gesamtkosten des Projektes betragen im Ausbauplan 3,887 Mio. Euro (brutto, inkl. MwSt.). Damit hat sich bei der Bewertung ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 2,4 ergeben.

### b) Wenn dieses unter dem üblichen Wert von 3,5 liegt, wieso wird es trotzdem realisiert?

Nicht alle Projektwirkungen lassen sich in monetären Größen darstellen. Daher umfasste das Bewertungsverfahren für den Ausbauplan neben der NKA auch die Komponenten Umweltrisikoeinschätzung (URE) und Raumwirksamkeitsanalyse (RWA). Für die Einstufung der „St 2069, OU südwestlich Olching“ als Überhangprojekt in die 1. Dringlichkeit waren die Ergebnisse der NKA, der URE und der RWA sowie der bereits fortgeschrittene Projektstand in der Gesamtbetrachtung ausschlaggebend.

### 2. a) Musste das Nutzen-Kosten-Verhältnis für die Maßnahme im Vergleich zum vorherigen Straßenausbauplan reduziert werden?

#### b) Wenn ja, um welchen Wert?

#### c) Wenn ja, auf was basiert die Neubewertung?

Das in Frage 1.a. genannte NKV für das Projekt „St 2069, OU südwestlich Olching“ ist das Ergebnis der Bewertung im Jahr 2009 auf Grundlage von damals aktuellen Projektdaten (s. Antwort zu Frage 1.a). Im Bewertungsverfahren zum vorangegangenen 6. Ausbauplan erreichte das damalige Projekt „St 2069, OU Olching“ bei Kosten in Höhe von 3,553 Mio. Euro (brutto, inkl. MwSt.) ein NKV von 9,4.

**3. a) Wie hoch ist die prozentuale Entlastung der bisher für diesen Verkehr benutzten Straßen durch den Bau der Umfahrung?**

Durch die Umfahrung südwestlich Olching wird die Fürstentfeldbrucker Straße um 30 Prozent entlastet. Die Entlastung in der Roggensteiner Straße beträgt 33 Prozent. Der Kreisverkehr „Roßhaupter Platz“, an dem sich die St 2345 und die St 2069 kreuzen, ist bereits an der Grenze der Leistungsfähigkeit. Durch die Entlastung wird der Kreisverkehr zukünftig deutlich leistungsfähiger sein. Die Wartezeiten, vor allem in den Spitzenstunden, nehmen deutlich ab und damit auch der bisherige Schleichverkehr durch die angrenzenden Wohngebiete.

**b) Wie hoch ist der durchschnittliche prozentuale NKV-Wert von Umfahrungsprojekten, die von der Staatsregierung umgesetzt werden?**

Das durchschnittliche NKV aller Umfahrungsprojekte in der 1. Dringlichkeit des Ausbauplans liegt bei 4,3.

**c) Wenn der Wert in Olching den durchschnittlichen Wert unterschreitet, warum wird dann die Süd-West-Umfahrung trotzdem gebaut?**

Das NKV ermöglicht eine Abschätzung, welcher Nutzen mit den Straßenbauinvestitionen zu erwarten ist. Projekte mit einem NKV von größer als 1,0 sind rein volkswirtschaftlich betrachtet grundsätzlich bauwürdig. Das NKV ist jedoch nicht das einzige Beurteilungskriterium für die Dringlichkeitsreihung. Auf die Antwort zu 1 b. wird hier verwiesen. Ein Unterschreiten eines Mittelwertes des NKVs ist kein Kriterium, ein Projekt nicht zu verwirklichen.

**4. Warum wurde die Umfahrung nicht nach Gröbenzell weitergeführt?**

Für die Aufstellung des derzeit gültigen 7. Ausbauplans für die Staatsstraßen wurde auch eine Südost-Umfahrung angemeldet. Diese ist jedoch in keiner Dringlichkeit enthalten. Somit besteht kein Planungsauftrag.

**5. a) Befinden sich bereits alle nötigen Grundstücke für den Bau der Umfahrung im Besitz des Freistaates oder der Stadt Olching?**

Nein.

**b) Wenn nein, wie viele fehlen noch?**

Es fehlen die Grundstücke der zehn betroffenen Privateigentümer.

**c) Wenn nein, bis zu welchem Zeitpunkt ist mit einem Abschluss der Grundstücksgeschäfte zu rechnen?**

Mit dem Abschluss der Grunderwerbsverhandlungen ist nach heutigem Stand Anfang 2018 zu rechnen.

**6. Wo befinden sich die den vorherigen Besitzern der nötigen Flächen für den Bau der Umfahrung als Ausgleichsflächen angebotenen Grundstücke?**

Die zur Verfügung stehenden Flächen befinden sich alle südlich von Olching (vor Eichenau sowie vor Puchheim).

**7. a) Gibt es bereits eine besondere Genehmigung für den Teilbereich der für die Umfahrung vorgesehenen Flächen, die in einem vorläufig gesicherten Hochwasserschutzgebiet liegen?**

Bereits zum Zeitpunkt der Planfeststellung verlief die Trasse teilweise im Überschwemmungsgebiet der Amper und des Starzelbachs. Es wurden hydraulische Berechnungen durchgeführt und zusammen mit dem Wasserwirtschaftsamt (WWA) München Maßnahmen festgelegt (z. B. Durchlässe, Ausgleich des Retentionsraumverlusts), um das Abflussverhalten der Gewässer nicht negativ zu beeinflussen. Die Hochwasserthematik wurde somit im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses abgehandelt. Zwischenzeitlich wurde das Überschwemmungsgebiet des Starzelbachs neu ermittelt und vorläufig gesichert. Mit der vorläufigen Sicherung ist insbesondere das Errichten baulicher Anlagen nach den §§ 30, 33, 34 und 35 des Baugesetzbuchs (BauGB) und auch das Erhöhen oder Vertiefen der Erdoberfläche innerhalb des vorläufig gesicherten Gebietes kraft Gesetzes verboten (§ 78 Abs. 1 Satz 1 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG)) und bedarf insoweit einer zusätzlichen wasserrechtlichen Ausnahmegenehmigung bzw. Zustimmung (§ 78 Abs. 3, 4 i. V. m. § 78 Abs. 6 WHG). Dabei wäre nun auch der durch in diesem Bereich geplante Bauvorhaben verloren gehende Retentionsraum auszugleichen (§ 78 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 WHG). Durch die vorläufige Sicherung des Überschwemmungsgebietes bedürfen grundsätzlich auch anderweitig (z. B. baurechtlich) bereits genehmigte Vorhaben der wasserrechtlichen Genehmigung, soweit mit deren Bau zum Zeitpunkt der vorläufigen Sicherung (11.01.2016) des Überschwemmungsgebietes noch nicht begonnen worden war. Die hydraulische Berechnung wird daher derzeit neu erstellt; die Ergebnisse und Maßnahmen werden mit dem WWA München abgestimmt, so dass es auch weiterhin zu keiner Veränderung des Abflussverhaltens des Starzelbachs kommt.

**b) Wenn ja, auf welcher Grundlage wurde diese erteilt?**

Der bestehende Planfeststellungsbeschluss wurde auf der Grundlage einer mit dem WWA München abgestimmten hydraulischen Berechnung erlassen.

**c) Wenn nein, bis wann ist mit einer solchen zu rechnen?**

Die aktualisierte hydraulische Berechnung erfolgt derzeit in Abstimmung mit dem WWA München und wird bis Ende 2017 abgeschlossen sein.

**8. a) Bis wann ist mit einem Baubeginn der Umfahrung zu rechnen?**

Mit den Rodungsarbeiten für den nördlichen Kreisverkehr wird im Oktober 2017 begonnen. Im Frühjahr 2018 beginnen die weiteren bauvorbereitenden Maßnahmen wie archäologische Erkundungen im Bereich von bekannten oder vermuteten Bodendenkmälern sowie Spartenverlegungen, insbesondere die Verlegung einer Gashochdruckleitung. Im Anschluss daran beginnen im Sommer 2018 die Arbeiten für die Brückenbauwerke. Mit dem Bau der freien Strecke sowie der Kreisverkehre im Norden und Süden wird je nach Baufortschritt im Sommer bzw. Herbst 2018 begonnen.

**b) Bis wann ist mit einer Fertigstellung der Umfahrung zu rechnen?**

Mit einer Fertigstellung der Umfahrung ist unter Voraussetzung der in der Antwort zu Frage 8 a genannten Baubeginne und einem günstigen Baufortschritt Ende 2019 zu rechnen.