

Stand: 07.05.2026 05:41:46

Vorgangsmappe für die Drucksache 17/19285

"Kritische Prüfung der Südwest-Umgehung Olching"

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 17/19285 vom 29.11.2017
2. Beschlussempfehlung mit Bericht 17/21077 des WI vom 01.03.2018
3. Plenarprotokoll Nr. 128 vom 22.03.2018
4. Beschluss des Plenums 17/21647 vom 10.04.2018
5. Plenarprotokoll Nr. 129 vom 10.04.2018



Antrag

der Abgeordneten **Hubert Aiwanger, Florian Streibl, Prof. Dr. Michael Piazolo, Prof. (Univ. Lima) Dr. Peter Bauer, Dr. Hans Jürgen Fahn, Thorsten Glauber, Eva Gottstein, Joachim Hanisch, Johann Häusler, Dr. Leopold Herz, Nikolaus Kraus, Peter Meyer, Bernhard Pohl, Gabi Schmidt, Dr. Karl Vetter, Jutta Widmann, Benno Zierer** und **Fraktion (FREIE WÄHLER)**

Kritische Prüfung der Südwest-Umgehung Olching

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, den Bau der geplanten Südwest-Umgehung Olching einer kritischen Prüfung zu unterziehen.

Dabei sind vor allem die Lage in dem seit Januar 2016 bekannt gegebenen, vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiet am Starzelbach, die dadurch entstehenden Kosten und deren Einfluss auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) sowie der zu erwartende verkehrliche Nutzen zu beachten.

Die Ergebnisse der Untersuchung sollen dem Landtag berichtet werden.

Begründung:

Der Bau der St 2069 südwestlich Olching soll im Frühjahr 2018 begonnen werden. Seit Juni 2015 besteht Baurecht, allerdings haben sich die Rahmenbedingungen seitdem massiv verändert. Aufgrund der verheerenden Hochwasserereignisse der letzten Jahre hat der Landkreis Fürstenfeldbruck auch die Überschwemmungsgebiete des Starzelbachs neu ermittelt und vorläufig gesichert. Die betroffenen Gebiete wurden im Januar 2016 bekannt gegeben und veröffentlicht.

Die geplante Ortsumfahrung würde nun nahezu komplett im vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiet liegen. Dadurch wird eine zusätzliche wasserrechtliche Ausnahmegenehmigung bzw. eine Zustimmung des Wasserwirtschaftsamts München benötigt.

Hinzu kommt, dass die nun erforderlichen, zusätzlichen Planungs- und Genehmigungskosten das ohnehin niedrige Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 2,4 weiter nach unten bewegen werden. Bei einer Neubewertung würde es erneut sinken und somit vermutlich nicht mehr in der obersten Dringlichkeitsstufe des Staatsstraßenausbauplans landen.

Schließlich wird das Projekt unter anderem damit begründet, dass die Roggensteiner Straße sowie die Fürstenfeldbrucker Straße in Olching zu je 30 Prozent entlastet würden. Dies ist allerdings verkürzt wiedergegeben. Die Roggensteiner Straße wird im südlichen Bereich nur zwischen 6,4 und 9,6 Prozent entlastet. Dies ergibt sich aus dem Gutachten von Prof. Dr. Ing. Harald Kurzak aus dem Jahr 2007, auf dessen Ergebnisse sich auch das Staatliche Bauamt stützt.

Die Lage im neu definierten Überschwemmungsgebiet, das dadurch weiter sinkende NKV und der streckenweise niedrige verkehrliche Nutzen machen eine kritische Überprüfung des Projekts dringend notwendig.



Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Wirtschaft und Medien, Infrastruktur, Bau und Verkehr, Energie und Technologie

**Antrag der Abgeordneten Hubert Aiwanger, Florian Streibl, Prof. Dr. Michael Piazzolo u.a. und Fraktion (FREIE WÄHLER)
Drs. 17/19285**

Kritische Prüfung der Südwest-Umgehung Olching

I. Beschlussempfehlung:

Ablehnung

Berichterstatter: **Johann Häusler**
Mitberichterstatter: **Dr. Otmar Bernhard**

II. Bericht:

1. Der Antrag wurde dem Ausschuss für Wirtschaft und Medien, Infrastruktur, Bau und Verkehr, Energie und Technologie federführend zugewiesen. Der Ausschuss für Umwelt und Verbraucherschutz hat den Antrag mitberaten.
2. Der federführende Ausschuss hat den Antrag in seiner 77. Sitzung am 1. Februar 2018 beraten und mit folgendem Stimmresultat:
CSU: Ablehnung
SPD: Ablehnung
FREIE WÄHLER: Zustimmung
B90/GRÜ: Zustimmung
Ablehnung empfohlen.
3. Der Ausschuss für Umwelt und Verbraucherschutz hat den Antrag in seiner 81. Sitzung am 1. März 2018 mitberaten und mit folgendem Stimmresultat:
CSU: Ablehnung
SPD: Ablehnung
FREIE WÄHLER: Zustimmung
B90/GRÜ: Zustimmung
Ablehnung empfohlen.

Erwin Huber
Vorsitzender

Plenarprotokoll Nr. 128 vom 22.03.2018

Da dieses Dokument größer als 1 MB ist, wird es aus technischen Gründen nicht in die Vorgangsmappe eingefügt.

Download dieses Dokumentes [hier](#)



Beschluss

des Bayerischen Landtags

Der Landtag hat in seiner heutigen öffentlichen Sitzung beraten und beschlossen:

Antrag der Abgeordneten **Hubert Aiwanger, Florian Streibl, Prof. Dr. Michael Piazzolo, Prof. (Univ. Lima) Dr. Peter Bauer, Dr. Hans Jürgen Fahn, Thorsten Glauber, Eva Gottstein, Joachim Hanisch, Johann Häusler, Dr. Leopold Herz, Nikolaus Kraus, Peter Meyer, Bernhard Pohl, Gabi Schmidt, Dr. Karl Vetter, Jutta Widmann, Benno Zierer** und **Fraktion (FREIE WÄHLER)**

Drs. 17/19285, 17/21077

Kritische Prüfung der Südwest-Umgehung Olching

Ablehnung

Die Präsidentin

I.V.

Reinhold Bocklet

I. Vizepräsident

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures

Abg. Hubert Aiwanger

Abg. Dr. Otmar Bernhard

Abg. Bernhard Roos

Abg. Dr. Martin Runge

Staatssekretär Josef Zellmeier

Präsidentin Barbara Stamm

Abg. Dr. Herbert Kränzlein

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures: Ich rufe **Tagesordnungspunkt 6** auf:

Antrag der Abgeordneten Hubert Aiwanger, Florian Streibl, Prof. Dr. Michael Piazolo u. a. und Fraktion (FREIE WÄHLER)

Kritische Prüfung der Südwest-Umgehung Olching (Drs. 17/19285)

Ich eröffne die Aussprache. Ich möchte noch einmal daran erinnern: Wir haben 24 Minuten Redezeit vereinbart. Erster Redner ist Herr Kollege Aiwanger.

(Unruhe)

– Bitte nehmen Sie wieder Platz, damit wir weitermachen können.

Hubert Aiwanger (FREIE WÄHLER): Verehrte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Das ist ein Thema, das für die Verkehrspolitik in Bayern symbolhaft ist und deshalb vielleicht auch für einen Außenstehenden interessant ist.

(Unruhe – Glocke der Präsidentin)

Ich bin von den Olchinger Bürgern, von einer Bürgerinitiative, gerufen worden, mir doch mal die Situation anzusehen, die durch die Planung einer Südwest-Umgehung Olching für die Menschen vor Ort entstehen würde und wie man das als Außenstehender zunächst beurteilen würde. Hier soll wohl auf einer Länge von 1,65 Kilometern eine Umgehung im Südwesten von Olching vorbeigeführt werden, mitten hinein in ein Überschwemmungsgebiet, das mittlerweile als Überschwemmungsgebiet gesichert worden ist. Zuletzt betrug der Nutzen-Kosten-Faktor 2,4. Da sind viele wegen des Hochwassers noch vorzusehende Brückenbaumaßnahmen und dergleichen noch gar nicht einberechnet. Wenn das alles einbezogen wird, geht dieser Nutzen-Kosten-Faktor deutlich weiter nach unten. Über die Kosten will ich gar nicht spekulieren. Es ist irgendwann mal von sieben Millionen Euro die Rede gewesen, wie auch immer sich das nach oben entwickeln wird.

Wir stellen fest, dass wir bayernweit viele Verkehrsprojekte haben, für die dringend Geld gebraucht wird, die dringend gebaut werden müssen, wo jeder Euro zweimal umgedreht werden muss, wo man sagt, da wären ein paar Millionen dringend nötig. In Olching haben wir die Situation, dass die Bürger diese Straße mehrheitlich ablehnen, da sie sehr nah an der Wohnbebauung vorbeiging und seitlich Lärmeintrag stattfinden würde. Auf alle Fälle wird der Hochwasserabfluss massiv beeinträchtigt. Und dort will man mit Gewalt eine Straße durchziehen, die, wenn man von Anfang an die jetzigen Kriterien angelegt hätte, in der Dringlichkeit nie und nimmer so weit nach vorne gekommen wäre, dass sie jemals realisiert worden wäre.

Mir war sehr schnell klar: Was hier geplant wird, was hier gebaut werden soll, ist ein Schildbürgerstreich. Wie gesagt: Den meisten von Ihnen ist die Thematik vor Ort nicht bekannt, und Sie können sich hier nur auf die Ausführungen verlassen, die von mir und von anderen Rednern kommen. Trotzdem würde unter dem Strich hier in ein Überschwemmungsgebiet hinein eine Straße gebaut werden, die vor Ort sehr umstritten ist, die Lärm verursachen wird, die mehr Verkehr anziehen wird, als die Bürger jetzt haben, ein millionenteures Vorhaben, das ein Naherholungsgebiet zerschneidet und zerstört. Als ich dort war, sind dort zahlreiche Bürger spazieren gegangen, mit oder ohne Hund. Es war dort am Ortsrand von Olching ein reges Treiben, und dort mittenhinein würde eine Umgehung gebaut, die dort schlichtweg nicht hinpasst, die an der anderen Seite von Olching vorbei vielleicht noch mehr Verkehrsnutzen haben würde; aber da hat es geheißen, der Herr Bocklet will sie dort nicht, jetzt machen wir sie eben dort rüber. – Vielleicht nimmt er selber Stellung dazu.

Wenn ich mir das anschau und an anderer Stelle in Bayern den Bürgern erklären soll, dass für dringend nötige Verkehrsprojekte im Staatsstraßenbau kein Geld da ist, meine Damen und Herren, dann ist das ein Negativbeispiel, das sich im Schwarzbuch des Bundes der Steuerzahler finden wird und das sich, wie gesagt, in vielen Publikationen finden wird, wo man sagt, dafür gibt man kein Geld aus: fragwürdiger Nutzen, Überschwemmungsgebiet, die Bürger wollen es nicht. Selbst Nachbarkommunen wol-

len es überwiegend nicht, weil sie an einem Hochwasserschutzkonzept beteiligt sind. Eine Kommune will es natürlich, um selber ihr Gewerbegebiet über die Nachbargemeinde vielleicht besser anschließen zu können. Ich kann unter dem Strich nur sagen: Wenn wir dafür so viele Millionen Euro ausgeben, können wir an anderer Stelle nicht mehr sagen: Für euch ist kein Geld da.

Für mich war sehr schnell klar, ohne dass ich noch mehr Argumente hören musste: So geht es nicht – deshalb unser Antrag, dieses geplante Bauvorhaben noch einmal einer kritischen Prüfung zu unterziehen, noch einmal zu sagen, wie man das heute beurteilen würde.

Noch ist nichts gebaut. Es haben jetzt erst die Rodungsarbeiten begonnen, um die Straße irgendwo anzuschließen. Aber dafür dürfen wir uns nicht hergeben und deshalb auch ein Danke an die GRÜNEN, dass sie das hochgezogen haben. Wir müssen an dieser Stelle der Vernunft zum Durchbruch verhelfen. Diese Straße ist Wahnsinn, ein Eingriff, der nicht zu rechtfertigen ist, und eine Steuergeldverschwendung sondergleichen. Deshalb ist es gut, das Thema noch einmal aufzurufen.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures: Danke schön. – Nächste Wortmeldung: Herr Dr. Bernhard.

Dr. Otmar Bernhard (CSU): Frau Präsidentin, Kolleginnen und Kollegen! Herr Kollege Aiwanger, der Planfeststellungsbeschluss zu diesem Projekt war 2011. Jetzt kommen Sie daher und sagen, das soll jetzt alles ganz anders sein. Es soll noch einmal geprüft werden etc.

(Hubert Aiwanger (FREIE WÄHLER): Zweites Hochwasserkonzept!)

– Ja, da komme ich noch drauf.

(Hubert Aiwanger (FREIE WÄHLER): Ja, bitte!)

Es ist dagegen in zwei Instanzen geklagt worden. Es ist im Planfeststellungsbeschluss damals schon die Hochwassersituation thematisiert worden. Neu ist nur diese vorläufige Sicherung. Aber der Hochwasserschutz als solcher ist auch damals in der Planfeststellung schon geprüft worden. Ich meine, wenn ein Projekt so lange hin- und hergewendet worden ist, kann man doch nicht sagen, es hat keinen Sinn. Es hat einen verkehrlichen Nutzen. Auch das ist geprüft worden.

(Hubert Aiwanger (FREIE WÄHLER): Das sagen Sie bei der dritten Startbahn auch!)

Es hat Verkehrsgutachten gegeben. Das können Sie doch nicht alles wegwischen.

(Hubert Aiwanger (FREIE WÄHLER): Es gibt auch Gegengutachten!)

Sie sagen, der Kosten-Nutzen-Faktor liegt bei 2,4. Bei der Stammstrecke in München haben wir 1,03. Wenn man danach ginge, dürfte man diese auch nicht bauen. Jetzt kommt diese vorläufige Sicherung. Und da behaupten Sie jetzt Dinge, die schlicht falsch sind. Dort wurden hydraulische Berechnungen angestellt, inwieweit diese vorläufige Sicherung die Situation verändert. Das Ergebnis ist, dass fast nichts verändert werden muss, dass ein paar Rohre verlegt werden müssen,

(Hubert Aiwanger (FREIE WÄHLER): Ein paar Rohre ist gut gesagt!)

was kaum Auswirkungen auf die Kosten hat. Das müssen Sie halt einmal zur Kenntnis nehmen und nicht solche Vorstellungen und Geschichten, die da problematisiert werden, glauben und sagen, das kostet sieben Millionen Euro und da muss ein Damm neu gebaut werden usw. Nach allem, was die Oberste Baubehörde hier vorgelegt hat – ich denke schon, dass das Aussagen sind, an denen Sie sich festhalten lassen müssen –, müssen Sie dem Glauben schenken, wenn sie es noch einmal geprüft haben. Das Einzige, was es bisher an Veränderung gegeben hat, ist diese vorläufige Sicherung. Die führt überhaupt nicht dazu, dass das Projekt nun völlig verändert werden müsste, wesentlich teurer werden würde und Ähnliches mehr.

Deshalb lehnen wir diesen Antrag, den Sie da gestellt haben, ab. Wir halten ihn nicht für sinnvoll und müssen Projekte, die so lange geplant worden sind und strittig ausgehandelt worden sind, einmal durchsetzen und durchführen und nicht immer wieder bei jedem Projekt von vorn anfangen und wieder problematisieren, was alles schon mal Thema war. Insofern lehnen wir den Antrag ab.

(Beifall bei der CSU – Zuruf des Abgeordneten Hubert Aiwanger (FREIE WÄHLER))

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures: Danke schön. – Nächster Redner ist der Kollege Roos.

Bernhard Roos (SPD): Sehr geehrte, hochgeschätzte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! In der Tat ist dieses Projekt seit Jahrzehnten im Gespräch, und der Kollege Otmar Bernhard hat darauf verwiesen, dass 2011 der Planfeststellungsbeschluss erlassen wurde. In diesen Planfeststellungsbeschluss sind alle relevanten Prüfungen eingegangen, wie es im Staatsstraßenbau so üblich ist. Ich gehe mal davon aus, und so weit vertraue ich den Beamtinnen und Beamten. Wir haben in der Tat weitaus krassere Fälle von Nutzen-Kosten-Relationen. 2,4 ist relativ solide, und auch wenn der eine oder andere Anteil an Mehrkosten dazukommt, der das vielleicht ein bisschen nach unten korrigiert, ist es auf alle Fälle so, dass sich das immer noch rentiert für diejenigen, die die kommende Straße nutzen, und für diejenigen, die im Ortszentrum von Olching immer wieder im Verkehr ersticken.

(Dr. Martin Runge (GRÜNE): Das hat mit dem Ortszentrum nichts zu tun! Kein Gramm!)

– Doch, auch. Ich habe selber vor über 30 Jahren in Olching gewohnt, ganz genau in Geiselbullach, und bin dort immer wieder gefahren. Ich kenne auch die heutige Situation. Was den Hochwasserschutz angeht, kann ich als Passauer oder als Donauanrainer mitreden. Auch hier wird immer wieder mal in Vorranggebieten eine Straße gebaut. Diese muss natürlich angepasst werden: Man baut Drainagen, Düker, um das

Wasser beim Kommen und Gehen entsprechend zügig hin- oder abzuleiten. All dies ist geschehen.

Die verkehrliche Entlastung ist natürlich nicht auf der gesamten Trasse vollständig durchgängig, aber dennoch in wesentlichen Anteilen der Trasse, die dann neu geplant wird. Ich füge hinzu: Es gibt in der Nachbarschaft von Olching – in Eichenau, in Gröbenzell – durchaus immer wieder einmal kritische Stimmen. Aber das kommunale Planungsrecht und das Recht, eine Entscheidung zu treffen, Begünstigte zu schaffen, aber auch Belastete, ist nun einmal unsere tagtägliche Arbeit.

Demgemäß sehe ich keinen Anlass, von dem abzurücken, was ich für die SPD-Landtagsfraktion im Ausschuss vorgetragen habe, nämlich dass wir das Projekt ablehnen. Ich kündige an, dass es aus unserer Fraktion noch eine persönliche Erklärung dazu gibt. – Herzlichen Dank.

(Beifall bei der SPD)

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures: Danke schön. – Der nächste Redner ist Kollege Dr. Runge.

Dr. Martin Runge (GRÜNE): Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Wir üben immer mal wieder Kritik an dem einen oder anderen Verkehrsprojekt, aber bei diesem Projekt muss man einfach sagen: Dieses Projekt ist irrwitzig.

Herr Roos, wenn Sie sagen, es gebe die eine oder andere kritische Stimme, dann muss ich sagen: Die SPD vertritt diese Kritik geschlossen in der Gemeinde Gröbenzell, die SPD sowie der gesamte Gemeinderat vertreten das in der Gemeinde Eichenau. Sie sind federführend beim Widerstand.

Dieses Projekt ist irrwitzig, denn es bringt erstens in der Summe deutlich mehr Verkehrsbelastungen als -entlastungen, zweitens massive Eingriffe in Natur und Umwelt und drittens sollen dafür Millionen ausgegeben werden. Das darf man einfach nicht hinnehmen. Diese Millionen fehlen an anderer Stelle.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Es ist richtig, dass es einen Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 2011 gibt. Es ist nicht richtig, was dann Kollege Bernhard gesagt hat: Im ersten Gerichtsverfahren vor dem VG München wurde dieser Planfeststellungsbeschluss nämlich aufgehoben. Dann gab es das Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs,

(Zuruf des Abgeordneten Reinhold Bocklet (CSU))

der das Urteil des VG München aufgehoben hat.

(Zuruf des Abgeordneten Reinhold Bocklet (CSU))

Dann ist in Leipzig – lassen Sie mich einmal ausführen, Herr Bocklet, Sie können gerne noch etwas sagen – die Nichtzulassungsbeschwerde kassiert worden. Das ist Fakt.

Genauso Fakt ist aber: Es gibt einen neuen Sachverhalt. Im Januar vor zwei Jahren war die vorläufige Sicherung des Überschwemmungsgebiets am Starzelbach. Darin liegt fast komplett diese Trasse. Was heißt das jetzt? – Wir brauchen tatsächlich ein neues wasserrechtliches Verfahren. Im Wasserhaushaltsgesetz des Bundes steht eindeutig: Das Errichten baulicher Anlagen – nach den §§ 30, 33, 34, 35 des Baugesetzbuches –, das Erhöhen und Vertiefen von Erdoberflächen sowie die Errichtung von Mauern, Wällen und ähnlichen Anlagen ist untersagt. "Untersagt" heißt nicht, dass es gar nicht sein darf. Es gibt entweder die Ausnahmeregelung oder die wasserrechtliche Zustimmung. In diesem Status des Verfahrens befinden wir uns derzeit.

Es ist interessant, was Sie wissen, Herr Roos. Auch ich bin in Kontakt, und zwar nicht nur mit dem Straßenbauamt in Freising und dem Unternehmen, das für die hydraulischen Berechnungen zuständig ist, sondern auch mit dem Wasserwirtschaftsamt und der anderen zuständigen Behörde, dem Landratsamt Fürstenfeldbruck.

Zugelassen werden solche Maßnahmen nur, wenn weder die Ober- noch die Unterlieger belastet werden, was sehr fraglich ist. Deswegen gibt es auch wieder Petitionen. In einem Fall wurde diese im Gemeinderat sogar einstimmig beschlossen und in einem anderen Fall mit 20 : 1 Stimmen. Was aber noch viel mehr reinhaut: Man braucht den Ausgleich. Selbst der naturschutzfachliche Ausgleich war sehr schwer herzustellen. Jetzt muss jeder Kubikmeter, der verdrängt wird, noch ausgeglichen werden. Ich bin gespannt, wie das zustande kommt.

Wir haben bei der Nutzen-Kosten-Untersuchung einen Zähler und einen Nenner. Über den Nenner habe ich gerade gesprochen. Jetzt schauen wir uns einmal den Zähler an. Der verkehrliche Nutzen – das Kurzak-Gutachten, das ist die Verkehrsuntersuchung, auf der die Bewertung des Projektes basiert – hat sich bereits jetzt als Makulatur erwiesen. Das Analysejahr war 2007, das Prognosejahr ist 2025. Bei den relevanten Punkten – das besagt das Kurzak-Gutachten – hätten wir einen Anstieg von ungefähr 10 % im Prognosejahr. Aber der Anstieg erfolgte bis zum Jahr 2015.

Es gibt die DTV-Zählstellen für die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke. Schauen Sie sich diese einmal an. Dann stellen Sie fest, dass der Verkehr nicht angestiegen, sondern sogar gesunken ist. Das heißt, der verkehrliche Nutzen geht noch einmal stark nach unten. Gleichzeitig haben wir höhere Aufwendungen.

Interessant ist auch, dass der Nutzen-Kosten-Faktor zwischen dem 6. und 7. Staatsstraßenausbauplan jetzt beim Kurzak-Gutachten von 9,4 auf 2,4 runtergerechnet werden müsste. Das ist schon gewaltig.

Ich sage, es gibt mehr verkehrliche Belastungen. Auf dieses Teilstück sollen mehr Autos gebracht werden. Die Gemeinde Eichenau – dort geht die Staatsstraße mittendurch – hat überhaupt keine Möglichkeit, sich dieses Mehrverkehrs zu erwehren. Aber auch in Olching haben wir deutlich mehr Verkehr. Entlastet werden wird ein Straßenzug, die Roggensteiner Straße und die Fürstenfeldbrucker Straße, zwischen 770 und 5.000 Autos werktäglich.

5.000 Autos sind schon eine ganze Menge, aber gleichzeitig haben wir auf der neuen Trasse knapp 10.000 Autos mehr, die alle in Dammlage und gleichzeitig auch viel schneller fahren. Tausende Bürger werden also mit einem neuen Lärmteppich beglückt werden. Hinzu kommen noch die ganzen Umweltbelastungen, die Gefährdung streng geschützter Arten, der Lärmeintrag, die Zerschneidung eines regionalen Grünzuges und vieles andere mehr.

Die CSU-Fraktion hat neulich gesagt – – Wir haben anlässlich unseres Volksbegehrens auch einen Antrag eingebracht. Wir alle sind gegen den Flächenfraß, gegen den Verbrauch von Flächen. Ich darf zitieren – die Zeit ist leider sehr knapp –: In Artikel 6 Absatz 2 Nummer 2 des Bayerischen Landesplanungsgesetzes heißt es: "Die weitere Zerschneidung der offenen Landschaft ... soll so weit wie möglich vermieden werden; ...".

Hier könnten Sie jetzt mit gutem Beispiel vorgehen und zeigen, dass das, was Sie sagen, auch wirklich etwas wert ist, und zwar mehr als einen Pfifferling wert ist. Stimmen Sie bitte dem Antrag der FREIEN WÄHLER auf Neubewertung des Projektes zu.
– Herzlichen Dank.

(Beifall bei den GRÜNEN und den FREIEN WÄHLERN)

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures: Danke schön. – Der nächste Redner ist Herr Staatssekretär Zellmeier.

Staatssekretär Josef Zellmeier (Wohnen, Bau und Verkehr): Frau Präsidentin, werte Kolleginnen und Kollegen! Leistungsfähige Straßen sind eine wesentliche Voraussetzung für den Erfolg Bayerns in wirtschaftlicher und in sozialer Hinsicht. Deshalb tut die Bayerische Staatsregierung alles, um die Infrastruktur zu erhalten und auszubauen, sowohl den Bestand zu sichern wie auch Ergänzungen im Straßennetz vorzunehmen. Wir tun das mit Weitsicht, so schnell wie möglich und wir setzen klare Prioritäten. Diesem geordneten und geregelten Verfahren sollten auch die FREIEN WÄHLER vertrauen.

en. Dennoch werden wir natürlich auf die Punkte eingehen, die Sie ansprechen. Sie sind alle bereits erfüllt. Deshalb ist der Antrag abzulehnen, weil er überflüssig ist.

Die Südwest-Umfahrung von Olching im Zuge der St 2069 wurde kritisch überprüft, und deshalb wurde der Antrag auch im Wirtschafts- und im Umweltausschuss zu Recht abgelehnt. Es gibt keinen Änderungsbedarf.

Die Ortsumgehung von Olching ist im 7. Ausbauplan in der ersten Dringlichkeit eingestuft. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis wurde neutral bewertet und überprüft. Die Ortsumgehung hat hohe Priorität. Es darf keine weitere Verzögerung geben.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, die Gemeinde Olching war immer mit deutlicher und klarer Mehrheit für diese Umgehung. Diesem örtlichen Anliegen, das seit vielen Jahren besteht, sollten wir auch Rechnung tragen.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens gab es eine intensive Auseinandersetzung mit Vertretern aller öffentlichen und privaten Belange. Im September 2011 erging bereits der Planfeststellungsbeschluss. Per Klage wurde er gerichtlich überprüft, die Klage wurde abgewiesen. Seit Juni 2015 haben wir Baurecht.

Liebe Kolleginnen und Kollegen von den FREIEN WÄHLERN, in Ihrem Antrag sprechen Sie vom Überschwemmungsgebiet. Kollege Runge hatte es auch angesprochen; der Starzelbach ist hier erwähnt. Natürlich haben auch wir uns diesem Thema gewidmet. Wir werden im Rahmen eines ergänzenden Planfeststellungsbeschlusses auch dieses Thema würdigen. Das Überschwemmungsgebiet wurde neu ermittelt und vorläufig gesichert.

Meine Damen und Herren, das alles erfolgt in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt München. Die entsprechenden Maßnahmen wurden eingeleitet. Wie gesagt, die Auflagen werden erfüllt. Es wird keine relevanten Kostensteigerungen geben, und der verkehrliche Nutzen bleibt nach wie vor eindeutig. Das Verkehrsgutachten bestätigt das auch.

Deshalb, liebe Kolleginnen und Kollegen, brauchen wir keine Änderungen. Eine Überprüfung ist, wie gesagt, bereits erfolgt. Damit ist Ihrem Anliegen bereits lange Rechnung getragen worden. Es wäre deshalb sinnvoll, den Antrag zurückzuziehen. Sie werden es nicht tun. Deshalb bitte ich, den Antrag der FREIEN WÄHLER abzulehnen.

(Beifall bei der CSU)

Präsidentin Barbara Stamm: Vielen Dank, Herr Staatssekretär. Bleiben Sie bitte am Rednerpult. Wir haben eine Zwischenbemerkung des Herrn Kollegen Dr. Runge. Bitte schön.

Dr. Martin Runge (GRÜNE): Herr Staatssekretär, Sie haben gesagt, der verkehrliche Nutzen bleibt unverändert oder ist gegeben. Haben Sie sich mal die Nutzen-Kosten-Untersuchung angesehen und können Sie benennen, was hier die Nutzenstifter sind? Ich habe sie alle aufgeschrieben, ich brauche sie jetzt nicht alle aufzuzählen. Das sind jede Menge. Es gibt hier aber die Kategorie NB 2, das heißt, Veränderung der Betriebsführungskosten, differenziert nach Lohnkosten und Betriebskosten. Da werden die volkswirtschaftlich relevanten Postenbestandteile für gewerblich genutzte Pkw und Lkw erfasst. Dieser Nutzenstifter wird in der NKU mit 50 % aller Nutzenstifter gerechnet.

Jetzt ist es Fakt, dass das Verkehrsgutachten Kurzak definitiv falsch ist, weil es gesagt hat: Bis 2015 werden wir erhebliche Verkehrssteigerungen haben. – Diese Verkehrssteigerungen hat es laut DTV-Zählstellen nicht gegeben, im Gegenteil: An den relevanten Punkten ist der Verkehr sogar zurückgegangen. Jetzt müssen Sie sagen, entweder das Kurzak-Gutachten stimmt oder die DTV-Zählstellen stimmen. Es kann aber nur eines stimmen. Mit Ihrer Aussage sagen Sie jetzt, dass die Zählstellen, die quasi öffentlich sind, falsche Ergebnisse bringen.

Fakt ist, dass das Kurzak-Gutachten längst Makulatur ist und dass wir also nicht nur den Nenner vergrößern, sondern dass wir auch den Zähler verkleinern müssen. Das

heißt, der Faktor wird noch einmal deutlich absinken, was bei diesem Unsinnprojekt aber auch völlig klar ist.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Staatssekretär Josef Zellmeier (Wohnen, Bau und Verkehr): Herr Kollege Runge, Sie wissen selbst: Im Ausbauplan erhält man nur die erste Priorität, wenn das Kosten-Nutzen-Verhältnis eindeutig positiv ist.

(Dr. Martin Runge (GRÜNE): Nutzen-Kosten! Das ist völlig falsch, was Sie sagen!)

Das wissen Sie. Wenn Sie jetzt einzelne Daten rausziehen, werden Sie immer ein einzelnes Argument finden, aber in der Summe ist das eindeutig positiv. Das Büro Kurzak ist ein anerkanntes Büro. Die Gutachten sind immer gut und treffen auch zu. Deshalb kann ich Ihre Aussage nicht bestätigen und bitte noch einmal darum, den Antrag abzulehnen.

(Beifall bei der CSU)

Präsidentin Barbara Stamm: Vielen Dank, Herr Staatssekretär. Mir liegen keine weiteren Wortmeldungen vor. Damit ist die Aussprache geschlossen und wir kommen zur Abstimmung.

Der federführende Ausschuss für Wirtschaft und Medien, Infrastruktur, Bau und Verkehr, Energie und Technologie empfiehlt die Ablehnung des Antrags. Wer entgegen dem Ausschussvotum dem Antrag zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. – Das ist die Fraktion der FREIEN WÄHLER, der Kollege Dr. Kränzlein (SPD) und die Fraktion des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN. – Gegenstimmen bitte ich anzuzeigen. – Das sind die CSU-Fraktion und die SPD-Fraktion. Stimmenthaltungen? – Keine. Damit ist der Antrag abgelehnt.

Jetzt hat der Kollege Dr. Kränzlein ums Wort gebeten. Er möchte nach § 133 unserer Geschäftsordnung eine persönliche Erklärung abgeben. Herr Kollege, Sie wissen ja, keine Debatte mehr eröffnen, sondern ausschließlich eine persönliche Erklärung. Bitte schön.

Dr. Herbert Kränzlein (SPD): Ich kenne die Thematik seit vielen Jahren. Ich war schon als Bürgermeister der Nachbargemeinde damit befasst. Ich muss sagen, dass alle Argumente, die von den FREIEN WÄHLERN und den GRÜNEN hier vorgetragen wurden, stichhaltig sind.

Bei dieser Planung sind so viele Fehler passiert, dass man der Planung eigentlich nicht hätte folgen dürfen. Herr Zellmeier, schon das erste Kurzak-Gutachten war so grottenschlecht, dass Sie sich auf den Gutachter gar nicht hätten berufen sollen. Auch die Entlastung, die er genannt hat, ist falsch. Ich will die Debatte in der Tat nicht wiederholen.

Das ist kein parteipolitisches Thema. Wenn Sie sich vorstellen, dass CSU, SPD, GRÜNE – wer immer dort war in den Nachbargemeinden Gröbenzell und Eichenau – einstimmig oder mit einer Gegenstimme gegen dieses Projekt gestimmt haben und jetzt noch Petitionen eingereicht wurden, dann können Sie sehen, dass hier ein wichtiges verkehrspolitisches Konzept, das wir im Landkreis hatten, das Tangentenviereck, kaputtgemacht wird. Sie können sehen, dass die Landschaft kaputtgemacht wird, dass die Kosten deutlich steigen werden und dass wir damit allen anderen Kommunen bei einem Kosten-Nutzen-Verhältnis, bei dem kaum ein anderes Projekt jemals in die erste Dringlichkeitsstufe kommen würde, einen Tritt antun. Ich habe eine Anfrage gestellt, und da sagt die Staatsregierung selber, eigentlich braucht man einen Bewertungsfaktor von 4,3. Dort hat man einen Bewertungsfaktor von 2,3. Trotzdem wurde es reingeschoben. Mir ist unverständlich, wie das passieren konnte, und darum habe ich, was mir leid tut, gegen meine Fraktion stimmen müssen, weil die richtige Entscheidung gewesen wäre, die von den FREIEN WÄHLERN geforderte Überprüfung einzuleiten.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN und den GRÜNEN)

Präsidentin Barbara Stamm: Vielen Dank, Herr Kollege.

Bevor wir in der Tagesordnung fortfahren, darf ich Ihnen noch das Ergebnis der namentlichen Abstimmung zum Dringlichkeitsantrag der SPD-Fraktion betreffend "Prekäre Beschäftigung in bayerischen Kitas beenden", Drucksache 17/21543, bekannt geben: Mit Ja haben 46 gestimmt, mit Nein haben 72 gestimmt, Stimmenthaltungen gab es 11. Damit ist dieser Dringlichkeitsantrag abgelehnt.

(Abstimmungsliste siehe Anlage 3)