



**Gutachterliche Stellungnahme zur geplanten
Südwestumfahrung Olching (St 2069)**

Auftraggeber:
Zachmann & Partner
Rechtsanwälte & Fachanwälte
Fritzstraße 2
82140 Olching

München, den 4. April 2012

Schornstr. 10 D-81669 München
Tel. 089/260236-55 Fax -56
E-Mail roessler@vr-transport.de
Internet <http://www.vr-transport.de>

Geschäftsführer:
Karlheinz Rößler
Dr. Martin Vieregg
Registergericht: München HRB 94833

Flessbank München
BLZ 70030111
Konto-Nr. 770 504
USt-IdNr.: DE129487819



Inhaltsverzeichnis

	Seite
Titelseite	1
Inhaltsverzeichnis	2
1. Ausgangssituation und Aufgabenstellung	3
2. Betrachtung der Verkehrszählungen	5
2.1 Verkehrszählungen Prof. Kurzak 2007	5
2.2 Verkehrszählung der B100 2007	7
3. Betrachtung der Prognosen für den Nullfall im Jahr 2025 (ohne Südwestumfahrung Olching)	10
4. Betrachtung der Prognosen für den Planfall im Jahr 2025 (mit Südwestumfahrung Olching)	11
5. Stellungnahme bezüglich des Kreisverkehrs am Roßhaupter Platz	15
6. Zusammenfassung und Schlußfolgerungen	17
Quellenangaben	19

Abbildung: Aufteilung des Verkehrs auf der Südwestumfahrung nach Relationen



1. Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Die inzwischen planfestgestellte Südwestumfahrung Olching (St 2069) hat das Planungsziel, "die St 2069 als bedeutende Nord-Südverbindung westlich von München aufgrund ihrer hohen Verkehrsbelastung (...) aus dem Ortsbereich von Olching herauszuverlegen, um eine verkehrsgünstigere Anbindung an das überregionale Straßennetz (B 2 und B 471) zu erreichen. Dadurch wird die Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität dieser wichtigen Staatsstraßenverbindung gesteigert und gleichzeitig deren Verkehrssicherheit erhöht. Mit der Planung wird zudem das Ziel verfolgt, die bestehende Ortsdurchfahrt vom Durchgangsverkehr, insbesondere von Schwerverkehr, zu entlasten und damit auch eine Entlastung der Bevölkerung von schädlichen Verkehrsimmissionen zu erreichen. (...) Diese Verkehrsbelastung besteht zum großen Teil aus Durchgangsverkehr von den Gewerbegebieten der Gemeinden Olching, Emmering und den umliegenden Nachbargemeinden, der über die St 2069 und St 2345 auf die B 471 und umgekehrt fährt. (...) Der Durchgangsverkehr beträgt danach auf der St 2345 (Fürstenfeldbrucker Straße) 45% und auf der St 2069 (Roggensteiner Straße) 35%. Eine Verbesserung der Verkehrssituation ist ohne eine Verlegung der St 2069 nicht möglich. Die Kreisverkehrsanlage am Roßhaupter Platz ist nach dem aktuellen Verkehrsgutachten insgesamt schon derzeit stark belastet und verkehrlich unzureichend."¹

Diese Planbegründung umfaßt also drei Aspekte: (1) die verbesserte Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität der St 2069 als bedeutende Straßenverbindung, (2) die Entlastung der Ortsdurchfahrt Olching vom Durchgangsverkehr und (3) die Entlastung der Kreisverkehrsanlage am Roßhaupter Platz.

Festzuhalten ist die Tatsache, daß die Begründung (1) eine reine Tautologie ist, da jeder Straßenneubau logischerweise zu einer Verbesserung der Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität einer zuvor (abschnittsweise) gar nicht vorhandenen Straße führt, so dass durch diese Begründung jeglicher Straßenneubau zu rechtfertigen wäre. Es bleiben somit als Planrechtfertigung nur die Begründungen (2) und (3) übrig, die im folgenden überprüft werden sollen. Denn von Bürgern der Stadt Olching, insbesondere von der Bürgerinitiative Ortsentwicklung Olching (BIOO) e.V., wird vorgebracht, dass die geplante Umfahrungsstraße weder eine spürbare Entlastung der Fürstenfeldbrucker Straße und der Roggensteiner Straße in Olching bewirke noch die einzige Lösung zur Entschärfung der Situation am Roßhaupter Platz sei: Zum einen überwiege auf den beiden genannten Innerortsstraßen in Olching der Ziel-, Quell- und Binnenverkehr, der durch keine Umfahrung verringert werden kann. Zum anderen könne der Kreisverkehr am Roßhaupter Platz sehr wohl so umgestaltet werden, dass die bemängelten Verkehrsprobleme beseitigt werden.

Die angeblichen Vorteile der Südwestumfahrung, die auch durch andere und sogar bessere Lösungen als durch diesen Straßen-Neubau herbeigeführt werden könnten, würden durch schwerwiegende Nachteile der geplanten St 2069 im Südwesten und Süden von Olching erkaufte: zusätzliche Belastungen durch Lärm- und Schadstoff-Immissionen und Schädigungen von Naherholungsgebieten, FFH-Schutzgebieten und landwirtschaftlichen Flächen sowie die irreparable Zerschneidung dieser wertvollen Flächen.

Außerdem wird argumentiert, dass eine mögliche Entlastung der innerörtlichen Straßen in Olching mit Hilfe der Südwestumfahrung zu einer erheblichen Mehrbelastung der Durchgangsstraßen in Eichenau und Puchheim führen werde. Wenn zusätzlich zur Südwestumfahrung Olching auch noch die früher ebenfalls geplante Südostumfahrung Olching gebaut wird, so dass eine komplette Südumfahrung um das Olchinger Ortsgebiet entsteht, werde auch Gröbenzell erhebliche Belastungen durch Mehrverkehr erfahren. In diesem Zusammenhang ist zu bedenken, "dass die Streckenabschnitte, die in Olching entlastet werden, kürzer sind und weniger Anwohner haben, als die Straßen, die in Eichenau und ggf. dann auch in Gröbenzell durch zusätzlichen Mehrverkehr belastet würden."²

Um die Begründung (2) zu überprüfen, werden in erster Linie die in der neuesten Verkehrsuntersuchung von Prof. Harald Kurzak enthaltenen Verkehrszahlen incl. Prognosen analysiert.³ Diese Verkehrsuntersuchung wird im folgenden als "Kurzak 2007" zitiert.

Die Analyse der Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak aus dem Jahr 2007 erfolgt in mehreren Schritten:

Schritt 1: Untersuchung der durchgeführten Verkehrszählungen

Schritt 2: Betrachtung der Prognosen für den Nullfall (ohne Südwestumfahrung Olching)

Schritt 3: Analyse der Prognosen für den Planfall (mit Südwestumfahrung Olching).

Hinzu kommt noch der folgende Untersuchungsschritt:

Schritt 4: Stellungnahme bezüglich des Kreisverkehrs am Roßhaupter Platz.

Schließlich werden Schlußfolgerungen aus den schrittweise durchgeführten Betrachtungen im Hinblick auf die Planrechtfertigung der Südwestumfahrung Olching gezogen.

2. Betrachtung der Verkehrszählungen

2.1 Verkehrszählungen Prof. Kurzak 2007

Die Grundlage für die Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak bilden Zählungen der Kraftfahrzeuge an mehreren Punkten der innerörtlichen Straßen in Olching (am 19.4.2007 und am 12.7.2007)⁴ sowie eine Befragung der Kfz-Fahrer nach Herkunft und Ziel ihrer Fahrt (am 17.4.2007).⁵ Auf diese Befragung ist im folgenden näher einzugehen:

Die Anl. 4 stellt die Zahlen der über die St 2345 im Westen von Olching einfahrenden Kfz pro 24 Stunden dar, die Anl. 5 gibt die Zahlen der Kfz wieder, die über die St 2069 im Süden von Olching einfahren. Es ist also jeweils nur eine einzige Fahrtrichtung abgebildet. Die Anl. 4 und 5 sind jedoch alles andere als deckungsgleich und somit extrem inkonsistent: In Anl. 4 ist ein breiter Verkehrsstrom aus Richtung Westen stadteinwärts auf der St 2345 (Fürstenfeldbrucker Straße) abgebildet, der sich in die drei Richtungen

- nach Emmering, Fürstenfeldbruck, Eichenau über St 2069 stadtauswärts (ca. 7% des Gesamtverkehrs)
- nach Gröbenzell, Puchheim, München, Germering, Lkr. Starnberg über St 2345 stadtauswärts (ca. 36%)
- nach Dachau, Karlsfeld, Lkr. München (ca. 2%)

verzweigt. Es ergibt sich in Anl. 4 für den innerörtlichen Kfz-Verkehr von Olching zusammen mit dem Ziel-/Quellverkehr nach/von Olching ein Anteil von ca. 55%, so dass die Summe des Durchgangsverkehrs in alle drei genannten Richtungen einen Anteil von zusammen 45% hat. Doch nur der über die St 2069 stadtauswärts verlaufende Durchgangsverkehr (Anteil 7%) wäre auf die Südwestumfahrung überhaupt verlagerbar.

Anl. 5 zeigt einen breiten Kfz-Fluß aus Richtung Süden stadteinwärts auf der St 2069 (Roggensteiner Straße), der sich zwar ebenfalls in drei Richtungen aufgabelt, die allerdings auf anderen Wegen verlaufen und sich somit in räumlicher Hinsicht überhaupt nicht mit den Routen der Anl. 4 decken:

- nach Gernlinden, Maisach, Mammendorf, Fürstenfeldbruck etc. über die St 2345 stadtauswärts (ca. 16% des Gesamtverkehrs)
- zur A 8, nach Dachau, Karlsfeld, Bergkirchen, München, zur A 9 etc. (ca. 13%)
- nach Gröbenzell (ca. 6%).

Für den Innerortsverkehr plus den Ziel-/Quellverkehr nach/von Olching errechnet sich ein Anteil von ca. 65%. Somit weist der gesamte Durchgangsverkehr einen Anteil von lediglich ca. 35% auf, aber davon könnte nur der über die St 2345 stadtauswärts führende Verkehr (Anteil ca. 16%) auf die Südwestumfahrung verlagert werden.

Zusammenfassend läßt sich festhalten: Anhand der durchgeführten Befragung kann nur ein Verkehrsanteil von 7% bis 16% identifiziert werden, der als Über-Eck-Verkehr zwischen St 2345 im Westen und St 2069 im Süden auf die geplante Südwestumfahrung verlagerbar ist. Es handelt sich also um eine Marginalie, die weit unter der Wahrnehmungsschwelle der betroffenen Anlieger liegen dürfte. So gesehen, kann von einer echten, für die Bewohner spürbaren Entlastungswirkung der Südwestumfahrung überhaupt keine Rede sein. Mit der Ausweisung des gesamten Durchgangsverkehrs von 45% bzw. 35% statt des wesentlich geringeren auf die Südwestumfahrung verlagerbaren Verkehrs, dessen Anteile gar nicht genannt werden, wird unterschwellig der geplanten Straße als vermeintliche Lösung ein überhöhtes Gewicht verschafft.

Außerdem drängt sich der Verdacht auf, dass die von Prof. Kurzak vorgelegten Zahlen in mehrerer Hinsicht fehlerhaft sind:

- Aufgrund der beschriebenen Inkonsistenz der beiden Darstellungen (Anl. 4 und 5) besteht die starke Vermutung, dass die Kfz-Fahrer lediglich über den Zielort ihrer Fahrt befragt wurden, aber nicht über die Fahrtroute, auf der sie Olching wieder verlassen wollen.
- Es liegen keine Angaben darüber vor, wie verlässlich die von den befragten Personen gegebenen Antworten überhaupt sind. Zu bedenken ist, dass die Autofahrer von der Polizei angehalten wurden, um befragt zu werden. In vielen Fällen standen die Befragungspersonen vermutlich unter Zeitdruck (z.B. auf dem Weg zur Arbeit, auf dem Heimweg nach der Arbeit, unterwegs zu wichtigen Terminen) und mußten gerade in dieser Situation ihre Fahrt unterbrechen, was vermutlich meist zu einer Verärgerung führte. Deswegen ist es naheliegend anzunehmen, dass aus dieser Verärgerung heraus in vielen Fällen bewußt falsche Antworten gegeben wurden.

- Da der konkrete Fragentext nicht bekannt ist, kann es sehr wohl möglich sein, dass die Frage nach dem Fahrtziel mißverständlich war, beispielsweise wenn die Fahrt für eine kurze Besorgung in Olching (z.B. Kauf einer Zeitung oder einer Frühstückssemmel) unterbrochen werden sollte, so dass es sich in diesem Fall um gar keinen echten Durchgangsverkehr handelt, der auf die Umfahrungsstraße verlagerbar wäre, denn auf dieser Außerortsstraße läßt sich keine Besorgung erledigen.
- Es fehlen jegliche Daten über die Genauigkeit bzw. die Fehlerwahrscheinlichkeit der von Prof. Kurzak ausgewiesenen Verkehrszahlen, die auf Erhebungen anhand von Stichproben und darauf aufbauenden Hochrechnungen beruhen. Für derartige Verfahren ist charakteristisch, dass sie grundsätzlich eine mehr oder weniger große Abweichung von einem theoretischen "wahren" Wert haben, der nur durch eine vollständige, lückenlose Erhebung zu ermitteln wäre. Doch hierfür wäre der Aufwand unvertretbar hoch, so dass man in der Regel ersatzweise mit Stichproben arbeitet, aber hierbei Fehler in Kauf nehmen muß.

Angesichts dieser aufgezeigten bzw. vermuteten Mängel ist zu fragen, inwieweit die von Prof. Kurzak ermittelten Daten zum Durchgangsverkehr überhaupt belastbar sind.

2.2 Verkehrszählung der B100 2007

Wegen der genannten zahlreichen Mängel des Zahlenwerks von Prof. Kurzak nahm die Bürgerinitiative Ortsbild Olching e.V. (B100) eine eigene Verkehrszählung zur Ermittlung des auf die geplante Südwestumfahrung verlagerbaren Durchgangsverkehrs vor. Diese Zählung erfolgte am 23.5.2007 zu drei Zeitpunkten:

- von 7:30 Uhr bis 8:00 Uhr
- von 12:00 Uhr bis 12:30 Uhr
- von 16:30 Uhr bis 17:00 Uhr

und fand an den Ortseinfahrten bzw. -ausfahrten der Fürstenfeldbrucker Straße (im Südwesten von Olching) und der Roggensteiner Straße (im Süden von Olching) statt. Anders als bei der Zählung von Prof. Kurzak wurde auf die Befragung der Autofahrer, die möglicherweise wenig zuverlässige Ergebnisse liefert (siehe oben), verzichtet. Stattdessen wählte die B100 ein objektives Verfahren: Die Kennzeichen aller an der einen Zählstelle nach Olching einfahrenden Kfz wurden mit Hilfe einer Videokamera gefilmt, ebenso die Kennzeichen von allen an der jeweils anderen Zählstelle aus Olching ausfahrenden Fahrzeuge. Dasselbe Verfahren wurde auch für die Gegenrich-

tung verwendet. Die hierbei entstandenen Videofilme wurden akribisch ausgewertet, wobei jedes Kennzeichen in einer Excel-Datei exakt erfaßt wurde. Die Datenreihen aus den zwei korrespondierenden Videofilmen, also z.B. südlich Olching stadteinwärts und westlich Olching stadtauswärts, wurden nach identischen Kfz-Kennzeichen durchsucht. Denn jedes Kennzeichen, das zunächst bei der Einfahrt nach Olching und nach wenigen Minuten erneut bei der Ausfahrt aus Olching erscheint, ist logischerweise einem Kfz zugeordnet, das sich auf der Durchfahrt durch Olching befindet und das potentiell ein Kandidat für die Südwestumfahrung wäre.

Entsprechend der Tagesganglinie einer an der Fürstenfeldbrucker Straße installierten mobilen Zählanlage, die vom 1. bis 5.3.2007 jeden Tag eine 24-Stunden-Zählung aller Kfz durchführte, wurden die von der B100 für drei 30-Minuten-Zeiträume bestimmten Kfz-Zahlen auf 24 Stunden hochgerechnet, und zwar nach einem mathematisch plausiblen Verfahren von Diplom-Mathematiker Gert Schlenker aus Olching. Die von der B100 so ermittelten Gesamtzahlen des Kfz-Verkehrs sind fast identisch mit den Zahlen der Verkehrsanalyse von Prof. Kurzak:⁶

Anzahl der Kfz laut Kurzak 2007 und laut B100 2007

	Zählstelle Fürstenfeld- brucker Straße	Zählstelle Roggensteiner Straße
Verkehrsanalyse Kurzak, Plan 4	16.200	11.600
Zählung der B100	15.296	11.380

Verglichen mit den bereits genannten Anteilen des Durchgangsverkehrs von 7% bis 16%, der nach den Befragungen von Prof. Kurzak auf die geplante Südwestumfahrung verlagerbar wäre,⁷ ermittelte die B100 einen leicht höheren Anteil von Kraftfahrzeugen, welche im Durchgangsverkehr die geplante Südwestumfahrung nutzen könnten, nämlich 20,4% in der Roggensteiner Straße am südlichen Ortsausgang und 15,2% in der Fürstenfeldbrucker Straße am südwestlichen Ortsausgang von Olching.⁸ Gemessen am gesamten Verkehrsaufkommen ist allerdings der Schwerverkehr, der auf die Südwestumfahrung verlagerbar wäre, äußerst gering: Er beträgt nach den Ermittlungen der B100 pro Tag gerade 158 Fahrzeuge, was bezogen auf die Zählstelle Fürstenfeldbrucker Straße einen Anteil von lediglich 1,0% und bezogen auf die Zählstelle Roggensteiner Straße einen Anteil von 1,4% ergibt.⁹ Zur Veranschaulichung: Der verlagerbare Schwerverkehr von 158



Kfz pro Tag bedeutet, dass im Durchschnitt jede Stunde knapp 7 Lkws weniger als ohne die Südwestumfahrung fahren würden, und zwar in beiden Richtungen zusammen: Ungefähr alle 9 Minuten würde ein Lkw entfallen. Eine Ausweisung des auf die Südwestumfahrung verlagerbaren Schwerverkehrs findet sich in den Unterlagen von Prof. Kurzak hingegen überhaupt nicht;¹⁰ es sind lediglich die Anteile des Bus-, Lkw- und Lastzug-Verkehrs am Gesamtverkehr ausgewiesen, so dass auch der innerörtliche Linienbusverkehr einbezogen ist, der niemals auf die Umfahrungsstraße verlagert werden kann, weil sonst die Innerorts-Bedienung entfallen würde, die bekanntlich der Sinn solcher Buslinien ist.

Zusammenfassend kann also festgehalten werden, dass der auf die Südwestumfahrung verlagerbare Durchgangsverkehr, mit dem die geplante Baumaßnahme im wesentlichen begründet wird, eine Marginalie darstellt, die für die Anwohner und Verkehrsteilnehmer wohl unter der Wahrnehmungsschwelle liegt. Dies gilt erst recht für die verlagerbaren Kfz im Schwerverkehr, deren Zahl fast um Faktor 15 geringer ist als die Gesamtzahl der verlagerbaren Kfz.

3. Betrachtung der Prognosen für den Nullfall im Jahr 2025 (ohne Südwestumfahrung Olching)

Die Grundlage der Prognosen von Prof. Kurzak ist die Annahme, dass der Straßenverkehr vom Analysejahr 2007 bis zum Prognosejahr 2025 im Nullfall, also ohne Südwestumfahrung Olching, generell um insgesamt 10% zunimmt.¹¹ Für die einzelnen untersuchten Straßenabschnitte werden jedoch - ohne dass dies jemals begründet wird - stark schwankende Zuwächse ausgewiesen, die von 0% (Nordabschnitt der Roggensteiner Straße in Olching, St 2069 nördlich Eichenau) bis 25,9% (Autobahn A8 nordwestlich der Anschlußstelle Dachau/Fürstenfeldbruck) differieren. Besonders bemerkenswert und in keiner Weise nachvollziehbar ist das angebliche Nullwachstum des Kfz-Verkehrs in den 18 Jahren von 2007 bis 2025 auf dem genannten Abschnitt der St 2069 nördlich Eichenau.¹² Über diese Straße laufen zwei Verbindungen, und zwar (1) zum im Aufbau begriffenen neuen Wohngebiet am Westrand von Puchheim Bahnhof unmittelbar nördlich der Bahnstrecke München - Buchloe und (2) zum Gewerbepark Süd der Gemeinde Puchheim mit neuem Amper-Einkaufs-Zentrum AEZ, fast an der Gemeindegrenze zu Eichenau gelegen. Sowohl das neue Wohngebiet als auch das neue Einkaufszentrum existierten im Analysejahr 2007 noch gar nicht bzw. befanden sich noch in der Anlaufphase. Doch bis zum Jahr 2025 können beide ihre verkehrserzeugende Wirkung voll entfalten, was zweifellos auch Auswirkungen auf die Kfz-Zahlen der St 2069 von und nach Olching haben dürfte, und zwar als mehr oder weniger starke Verkehrszunahme. Für diese Straße auch 2025 dieselbe Anzahl an Kfz wie im Jahr 2007 zu unterstellen, scheint also nicht realitätsgerecht zu sein. Wie hoch der tatsächliche Verkehrszuwachs allerdings sein wird, müßte durch eine detaillierte Prognose ermittelt werden. Die von Prof. Kurzak für das Jahr 2025 prognostizierte Zahl von 16.400 Kfz pro Tag auf der St 2069 südlich der Einmündung der Kreisstraße FFB 17 ohne Verkehrswachstum gegenüber dem Jahr 2007 ist jedenfalls nicht plausibel und somit auch nicht belastbar.

4. Betrachtung der Prognosen für den Planfall im Jahr 2025 (mit Südwestumfahrung Olching)

Für den Fall der Realisierung der Südwestumfahrung prognostiziert Prof. Kurzak, dass auf dieser neuen Straße pro Werktag rund 9.900 Kfz fahren werden.¹³ Eine genaue Analyse der Verkehrszahlen in den Knotenpunkten an den beiden Enden der Umfahrung, also im Nordwesten und Südosten der neuen Trasse sowie eigene Berechnungen der Verkehrsströme an der Einmündung der FFB 17 in die St 2069 nördlich Eichenau ergibt folgendes Bild (siehe Abbildung):

Die Südwestumfahrung wird von folgenden Verkehrsströmen benutzt:

- 1.970 Kfz pro Tag zwischen dem westlichen Olchinger Umland und dem Gewerbegebiet Olching via Südabschnitt der Roggensteiner Straße innerhalb von Olching
- 310 Kfz pro Tag zwischen Eichenau bzw. Puchheim und dem Südwesten Olchings (Quelle oder Ziel im Bereich der Fürstenfeldbrucker Straße)
- 2.430 Kfz pro Tag, die bislang via Fürstenfeldbrucker und Roggensteiner Straße sowie über den Roßhaupter Platz fahren (echter Durchgangsverkehr durch Olching)
- 1.900 Kfz pro Tag, die bislang ganz andere Routen befahren, aber nun von dem neuen Verkehrsweg angezogen werden und aus Richtung Eichenau bzw. Puchheim kommen bzw. dorthin fahren
- 2.100 Kfz pro Tag, die zwischen Eichenau bzw. Puchheim und Fürstenfeldbruck bzw. Emmering fahren, aber bislang die Straße über Roggenstein (FFB 17) benutzen
- 1.200 Kfz pro Tag zwischen Emmering und B 471, die künftig über die FFB 17 (via Roggenstein) und über die Südwestumfahrung fahren.

In der Summe ergibt es für die neue Verkehrsinfrastruktur, die über bislang von Lärm und Abgasen verschontes und unzerschnittenes Land verlaufen soll, eine Verkehrsmenge von knapp 9.900 Kfz. Diese Verkehrsmenge läßt sich nun nach den drei Kategorien (1) echter Durchgangsverkehr, (2) Verkehr mit Quelle oder Ziel in Olching und (3) großräumig angezogener Verkehr (= Neuverkehr im Stadtgebiet Olching) einteilen:

- (1) 2.430 Kfz (24,6%), also rund ein Viertel des Gesamtverkehrs, bilden den echten Durchgangsverkehr, der die Fürstenfeldbrucker und Roggensteiner Straße tatsächlich entlastet.
- (2) 2.280 Kfz (23,1%), also fast ein weiteres Viertel, haben Quelle oder Ziel ihrer Fahrt in Olching, aber benutzen trotzdem die Südwestumfahrung, um das Ziel in Olching dann über die Roggensteiner Straße statt über die Fürstenfeldbrucker Straße oder auch umgekehrt zu erreichen; hierbei erfolgt keinerlei Entlastung von Olchinger Wohngebieten, sondern es findet lediglich eine Verkehrsumschichtung innerhalb des Olchinger Straßennetzes statt - ein wenig sinnvoller Effekt.
- (3) 5.200 Kfz (52,7%), also mehr als die Hälfte aller Fahrzeuge auf der Südwestumfahrung, fuhren bislang gar nicht über Olchinger Gemeindegebiet, sondern beispielsweise von südlich Eichenau über die B 2 zur B 471 oder vom Gewerbegebiet Emmering direkt zur B 471 und umgekehrt. Diese Kfz werden somit von der neuen Umfahrungsstraße regelrecht angezogen und belasten naturnahe Flächen am Olchinger Stadtrand in doppelt so hohem Maße, wie die Olchinger Stadtdurchfahrt durch den Kfz-Strom der Kategorie (1) entlastet wird - aus Olchinger Sicht ebenfalls nicht zielführend.

Die relativ geringe echte Entlastung vom Durchgangsverkehr in Olching wird somit durch einen erheblichen Mehrverkehr auf der Ortsumfahrung erkauft, der die Anwohner am Ortsrand von Olching entsprechend zusätzlich belastet.

Für den Südwestabschnitt der Fürstenfeldbrucker Straße in Olching werden als Resultat der Südwestumfahrung folgende Be- bzw. Entlastungen prognostiziert:

- ein Neuverkehr von 310 Kfz pro Tag zwischen Eichenau bzw. Puchheim und dem Südwesten Olchings mit Quelle oder Ziel im Bereich des Südwestabschnitts der Fürstenfeldbrucker Straße
- ein Rückgang um 2.430 Kfz pro Tag, die bislang via Fürstenfeldbrucker und Roggensteiner Straße sowie über den Roßhaupter Platz fahren (echter Durchgangsverkehr durch Olching)
- ein Rückgang um 1.970 Kfz pro Tag zwischen dem westlichen Olchinger Umland und dem Gewerbegebiet Olching via Südabschnitt der Roggensteiner Straße innerhalb von Olching
- ein Rückgang um 1.110 Kfz pro Tag, der nicht nachvollziehbar ist.

Insgesamt führt der Neuverkehr abzüglich des Verkehrsrückgangs (ohne die nicht nachvollziehbaren Fahrten) zu einer Reduktion um 4.070 Kfz pro Tag, was angesichts der prognostizierten Gesamtbelastung der Fürstenfeldbrucker Straße von 17.300 Kfz pro Tag im Fall ohne Südwestumfahrung¹⁴ eine Reduktion um 23,5% bedeutet.

Die Prognosen für den Südabschnitt der Roggensteiner Straße (südlich der Einmündung der Johann-Gutenberg-Straße) sehen wie folgt aus, was die Auswirkungen der Südwestumfahrung betrifft:

- ein Rückgang um 310 Kfz pro Tag zwischen Eichenau bzw. Puchheim und dem Südwesten Olchings mit Quelle oder Ziel im Bereich des Südwestabschnitts der Fürstenfeldbrucker Straße
- ein Rückgang um 2.430 Kfz pro Tag, die bislang via Fürstenfeldbrucker und Roggensteiner Straße sowie über den Roßhaupter Platz fahren (echter Durchgangsverkehr durch Olching)
- eine Zunahme um 1.970 Kfz pro Tag zwischen dem westlichen Olchinger Umland und dem Gewerbegebiet Olching via Südabschnitt der Roggensteiner Straße.

Diese Verkehrszunahme abzüglich des Rückgangs bedeuten im Saldo eine Entlastung des Südabschnitts der Roggensteiner Straße um 770 Kfz pro Tag. Dies ist gemessen an der Gesamtbelastung von rund 12.000 Kfz, die hier ohne Bau der Südwestumfahrung pro Werktag zu erwarten wäre,¹⁵ eine Verkehrsentslastung um lediglich 6,3%. Wie marginal dieser Effekt ist, wird deutlich, wenn man ihn auf die Anzahl an Kfz pro Stunde und Richtung umrechnet: Ungefähr alle 4 Minuten entfällt ein einziges Fahrzeug, das ohne Südwestumfahrung hier fahren würde. Was den durch diesen geringfügigen Verkehrsrückgang vermiedenen Lärm betrifft, ist anzunehmen, dass aus wahrnehmungspsychologischen Gründen von den Anwohnern gar keine Lärmreduktion bemerkt wird.

Der aus den Prognosen von Prof. Kurzak ableitbare Durchgangsverkehr von 2.430 Kfz, welche auf der Südwestumfahrung in Erscheinung treten soll und somit die Fürstenfeldbrucker und Roggensteiner Straße entlastet, entspricht in der Fürstenfeldbrucker Straße, bezogen auf den Nullfall des Jahres 2025 (insgesamt (17.300 Kfz) einem Prozentsatz von 14%. Dies deckt sich weitgehend mit der Verkehrszählung der BBIO, welche diesen Durchgangsverkehr in der Fürstenfeldbrucker Straße mit einem Anteil von 15,2% beziffert (siehe Kapitel 2.2).



Sowohl in der Fürstenfeldbrucker Straße als auch in der Roggensteiner Straße ist nach allen bisherigen Erfahrungen mit ähnlichen Ortsumfahrungsstraßen im Großraum München zu vermuten, dass die (geringe) Verkehrsbelastung, welche durch die Südwestumfahrung zustande kommt, relativ schnell kompensiert wird, weil die auf diesen Innerortsstraßen frei werdenden Kapazitäten von den Bewohnern für neue Autofahrten genutzt werden. Hierbei handelt es sich im wesentlichen um Wegstrecken, die bisher zu Fuß oder per Fahrrad im Stadtgebiet zurückgelegt wurden und nun, da die zur Verfügung stehenden Straßen attraktiver geworden sind, mit dem Auto bewältigt werden - aus ökologischer Sicht eine kontraproduktive Entwicklung: Zu den Umweltproblemen, welche der neue Verkehrsweg außerhalb der Stadt verursacht, kommt nun die fehlende innerörtliche Entlastung von Lärm und Abgasen hinzu.

Wenn man tatsächlich und dauerhaft eine Lärmreduktion vor Ort zum Ziel hat, bieten sich zwei vollkommen andere Möglichkeiten an:

(1) eine Geschwindigkeitsreduktion auf den betreffenden Straßen, und zwar durch entsprechende Verkehrszeichen plus bauliche Maßnahmen wie Schwellen, Fahrbahnverengungen und -verschwenkungen

(2) ein neuartiger Straßenbelag, welcher dazu dient, die Rollgeräusche der Autoreifen auf der Straßenoberfläche zu verringern. Denn "ab 40 Stundenkilometern ist bei Pkws das Abrollgeräusch der Reifen lauter als der Motor. Eigenschwingungen und das zischende Entweichen der Luft zwischen Gummiprofil und Straße sind die Hauptgründe dafür."¹⁶ "Bochumer Bauingenieure haben einen sogenannten Flüsterasphalt entwickelt, der die Fahrgeräusche deutlich reduziert. Für die Anwohner höre sich das so an, als würden rund ein Viertel weniger Autos die Straße befahren, so die Forscher."¹⁷ Wenn man diesen Effekt auch auf die Olchinger Innerortsstraßen überträgt, so bedeutet dies eine Lärmreduzierung, welche in der Roggensteiner Straße deutlich höher wäre als die Wirkung einer Wegverlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Südwestumfahrung - in der Fürstenfeldbrucker Straße wäre in etwa derselbe Effekt erzielbar wie bei dem von Prof. Kurzak prognostizierten, aber wohl nur temporären Verkehrsrückgang um 23,6%.

Doch solche Alternativvorschläge werden im Planfeststellungsbeschluß für die Südwestumfahrung überhaupt nicht erwähnt. Vielmehr wird durch die vorliegende Darstellung geradezu suggeriert, dass es gar keine Alternative zur geplanten Südwestumfahrung geben würde.

5. Stellungnahme bezüglich des Kreisverkehrs am Roßhaupter Platz

Durch den prognostizierten Verkehrsrückgang auf den an den Roßhaupter Platz grenzenden Straßen¹⁸ wird naturgemäß erreicht, dass die Wahrscheinlichkeit von Stauungen und von Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmern und somit die Unfallgefahr abnimmt. Im Planfeststellungsbeschluss wird als einzige Möglichkeit, diese Verkehrsentslastung zu erzielen, die Südwestumfahrung genannt.¹⁹ Es wird hingegen vollkommen ausgeblendet, dass auch die Kreisverkehrsanlage am Roßhaupter Platz so umgebaut werden könnte, dass Stauungen und Konflikte weitgehend vermieden werden könnten. Ein solcher Umbau des Verkehrsknotens Roßhaupter Platz wäre sehr viel einfacher und kostengünstiger als der Bau der Südwestumfahrung zu realisieren, und zwar ganz unter Schonung von Landschaft und Natur außerhalb der Stadt. Ohnedies stellt es ein vollkommenes Mißverhältnis dar, wenn man zur Lösung des punktuellen Problems am Roßhaupter Platz eine Baumaßnahme auf 1,6 km Länge durch eine unzerschnittene und nicht verlärmte Landschaft vorschlägt, wie dies bei der geplanten Südwestumfahrung der Fall ist.

Der Teil des Roßhaupter Platzes, der nicht von der Kreisverkehrsanlage und deren Zufahrtsspuren belegt ist, besteht aus einer dreiecksförmigen, ungefähr 100 m langen und bis zu 80 m breiten Grünfläche, die aus Sicht der Anwohner wenig attraktiv ist. Auf dieser Grünanlage finden sich weder wertvolle, alte oder exotische Bäume und sehenswerte Blumenrabatte noch kunstgeschichtlich wertvolle Skulpturen, Brunnen oder Denkmäler; sie lädt auch nicht zum Verweilen oder Ausruhen oder zu Freizeitaktivitäten sein; sondern sie ist nicht viel mehr als ein Hunde-Auslauf-Areal. Deshalb wäre es beispielsweise denkbar, den Verkehrskreisel, der heute an der nördlichen Spitze des dreieckigen Platzes liegt, um einige Meter zur Platzmitte hin zu verlegen und zugleich so umzugestalten, dass für alle Linksabbieger ausreichend Stauraum zwischen den anderen Fahrspuren entsteht, so dass die übrigen Fahrzeuge nicht mehr behindert werden. Alle Rechtsabbieger sollten separate Fahrspuren zur Umfahrung des eigentlichen Kreisverkehrs erhalten. Die Einmündung der Estinger Straße sollte nicht mehr an derselben Stelle liegen, an welcher die drei Straßen Hauptstraße, Fürstenfeldbrucker Straße und Roggensteiner Straße aufeinander treffen, sondern davon getrennt werden, und zwar zur Einmündung der Wendelsteinstraße hin verschoben.



Die beschriebene örtliche Situation lädt geradezu dazu ein, den Roßhaupter Platz umzugestalten, da dieser Platz sehr geräumig ist und gerade nicht eingezwängt zwischen Wohngebäuden liegt, wie es beispielsweise bei den meisten Kreuzungen im Münchner Stadtgebiet der Fall ist, wo somit allein aus Platzmangel gar keine Umbau-Möglichkeit bestehen würde. Die günstigen Verhältnisse des Roßhaupter Platzes sollten deshalb genutzt werden, um die Verkehrsanlage bedarfsgerecht umzugestalten und somit Landschaft und Natur im Südwesten Olchings zu schonen.

6. Zusammenfassung und Schlußfolgerungen

Die von Prof. Kurzak vorgelegte Verkehrsanalyse, welche die Datenbasis für die Planrechtfertigung der Südwestumfahrung bilden soll, ist in mehrerer Hinsicht fragwürdig:

(1) Trotz der verkehrserzeugenden Wirkung der neuen Siedlungstätigkeit in Puchheim (Amper-Einkaufszentrum im Gewerbegebiet Süd plus Wohnsiedlung am Westrand von Puchheim Bahnhof) wird für die St 2069 von/nach Eichenau im Gegensatz zu fast allen anderen zwischenörtlichen Straßen im Zeitraum von 2007 bis 2025 keine Verkehrszunahme prognostiziert.

(2) Anstatt auszuweisen, wie groß der auf die Südwestumfahrung verlagerebare Durchgangsverkehr innerhalb von Olching tatsächlich ist, gibt Prof. Kurzak den gesamten Durchgangsverkehr an, dessen Kfz-Zahl ein Vielfaches des verlagerebaren Verkehrs beträgt. Dadurch wird verschleiert, wie gering der erzielbare Effekt durch die geplante neue Straße tatsächlich ist.

(3) Wenn man die Ergebnisse der durchgeführten Befragungen von Autofahrern einer mathematischen Analyse unterzieht, kann man zwar herausfinden, dass der auf die Südwestumfahrung verlagerebare Durchgangsverkehr mit Anteilen von 7% bis 16% nur eine Marginalie ist. Aber diese Zahlen sind vermutlich stark mangelbehaftet und somit nicht belastbar. Eine eigene Untersuchung durch die Bürgerinitiative Ortsbild Olching e.V. (BIOO) erbrachte verlässliche Daten, die einen Anteil des Durchgangsverkehrs von 15,2% bzw. 20,4% am gesamten Verkehr auf der Fürstenfeldbrucker bzw. Roggensteiner Straße angeben, was jedoch immer noch keine Rechtfertigung für die Südwestumfahrung darstellen würde, da rund 85% bzw. 80% des Verkehrs weiterhin die vorhandenen innerörtlichen Straßen belasten würde. Die genannte geringe Entlastung als Folge der Südwestumfahrung würde wohl ohnedies dazu führen, dass beide zunächst entlasteten Innerorts-Straßen für die Bewohner von Olching (wieder) attraktiver würden, so dass der Entlastungseffekt in relativ kurzer Zeit durch Neuverkehr kompensiert würde, wie die Erfahrungen mit neuen Umfahrungsstraßen im Großraum München zeigen.

Es bleibt festzuhalten, dass die - vermutlich nur temporäre und von den vorbelasteten Anwohnern kaum spürbare - Entlastung der Fürstenfeldbrucker Straße um rund 4.000 Kfz pro Tag durch eine mehr als doppelt so hohe Belastung der bislang völlig unbelasteten Bewohner der Wohnhäuser erkaufte wird, die an die offene Flur im Südwesten von Olching grenzen und häufigem Westwind (mit lärmverstärkender Wirkung) ausgesetzt sind. Hinzu kommt, dass für diese fragwürdige Entlastung der Anlieger entlang der Fürstenfeldbrucker Straße innerhalb von Olching eine dauerhafte Zusatzbelas-

stung der Durchgangsstraßen in den Nachbarorten Eichenau und Puchheim in Kauf genommen wird. Es würden also nur die Belastungen von der einen zu einer anderen, teilweise sogar bislang unbelasteten Stelle verschoben. Zusätzlich würde die Ortsumfahrung weitere 5.200 Kfz pro Tag, die bislang gar nicht Olchinger Gemeindegebiet tangieren, in das Gemeindegebiet hereinholen.

Des weiteren ist die Entlastung im Südabschnitt der Roggensteiner Straße um rund 6% so marginal, dass sie vermutlich weit unterhalb der Wahrnehmungsschwelle liegt. Für die Anwohner stellt dies keine spürbare Lärmreduktion dar.

Dagegen werden die Möglichkeiten für eine tatsächliche und dauerhafte Entlastung der Anwohner der Fürstenfeldbrucker und Roggensteiner Straße überhaupt nicht genannt: zum einen die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung in Kombination mit baulichen Maßnahmen, zum anderen ein neuartiger Belag auf der Straßen-Oberflächen zur Dämpfung der Rollgeräusche der Autos ("Flüsterasphalt").

Schließlich ist es wesentlich zielführender, um die Verkehrsprobleme am Roßhaupter Platz zu lösen, anstelle der 1,6 km langen Südwestumfahrung außerhalb des Ortsgebietes gezielt diesen innerörtlichen Problempunkt durch eine ihm angemessene punktuelle Maßnahme zu entschärfen, nämlich den Kreisverkehr so umzugestalten, dass hier zukünftig die ständigen gegenseitigen Behinderungen der Fahrzeuge vermieden werden. Doch explizit die Beseitigung der Verkehrsprobleme am Roßhaupter Platz - ohne dessen möglichen Umbau überhaupt zu erwähnen - wird als eine wesentliche Planbegründung für die geplante St 2069 am Südwestrand von Olching angeführt, obwohl durch diese neue Straße unverzichtbare Naherholungsgebiete, FFH-Schutzgebieten und landwirtschaftlichen Flächen durch Lärm- und Schadstoff-Immissionen geschädigt und durch die neue Trasse irreparabel zerschnitten und auch innerörtliche Straßen in Eichenau und Puchheim durch Mehrverkehr erheblich belastet würden.

Quellenangaben

- 1) Regierung von Oberbayern: Planfeststellungsbeschluss St 2069 Eichenau - Olching, Umfahrung westlich Olching, 22.09.2011, S. 28 bis 30
- 2) Runge, Martin: Ortsumfahrungen von Olching: Massive Verstöße gegen die Belange von Umwelt- und Naturschutz und gegen die Interessen der BürgerInnen in Gröbenzell und Eichenau, Erklärung des Kreisverbandes Fürstenfeldbruck und der Ortsverbände Olching, Eichenau und Gröbenzell von Bündnis 90/DIE GRÜNEN, 10.3.2010
- 3) Kurzak, Harald: Verkehrsuntersuchung St 2345 Südumfahrung Olching (Bauabschnitte West und Ost) 2007, Auftraggeber: Staatliches Bauamt Freising, 10. Oktober 2007
- 4) Kurzak 2007, Plan 4 "Raum Olching, Analyse 2007 ohne Südumfahrung, Werktagsverkehr in 1000 Kfz/Tag
- 5) Kurzak 2007, Anl. 4 und 5
- 6) Kurzak 2007, Plan 4
- 7) Kurzak 2007, Anl. 4 und 5
- 8) Bürgerinitiative Ortsentwicklung Olching: Verkehrszählung vom 23.5.2007, Auswertung
- 9) ebenda
- 10) Kurzak 2007, Plan 2a und 3a
- 11) Kurzak 2007, S. 9
- 12) Kurzak 2007, Plan 4 und 5
- 13) Kurzak 2007, Plan 6
- 14) Kurzak 2007 Plan 5
- 15) Kurzak 2007 Plan 5
- 16) Schürmann, Hans: Flüsterasphalt für Innenstädte, in: Handelsblatt vom 21.7.2009
- 17) ebenda
- 18) Kurzak 2007, Plan 5 und 6
- 19) Regierung von Oberbayern: Planfeststellungsbeschluss St 2069 Eichenau - Olching, Umfahrung westlich Olching, 22.09.2011, S. 30 bis 31