

Sehr geehrter Herr Dr. Meier,

vielen Dank für die Überlassung der Presseinformation vom 24.10.2017.

Ich möchte dazu meine Kritik, die ich schon in unserem kurzen Telefongespräch angedeutet hatte, präzisieren und ergänzen:

Die charakteristischen und wichtigsten Entlastungszahlen für die Südwestumfahrung Olching im Verkehrsgutachten von Prof. Kurzak sind zweifellos die Zahlen an den **beiden Ortsenden Fürstenfeldbrucker Straße und Roggensteiner Straße**.

Der weitere Verlauf zum Ortsinneren bis hin zum Roßhaupter Platz ist direkt davon abhängig.

Für eine objektive Betrachtung ist es also nötig, diese beiden Zahlen **gleichzeitig und gleichbedeutend nebeneinander darzustellen**.

Dies ist in Ihrer Presseinformation ganz offenbar nicht erfolgt!

Vielmehr ist der - mit 7-9 % extrem schlechte - Entlastungswert am Ende der Roggensteiner Straße unter vielen anderen Zahlenangaben mitten im Text fast versteckt.

Prompt hat auch der Redakteur des MM diesen Wert gar nicht mehr gelesen und somit auch nicht berichtet,

sondern nur eine **“Reduzierung um bis zu 30 % in der Roggensteiner Straße“** erwähnt.

Dasselbe ist im amtlichen “Mitteilungsblatt der Gemeinde Olching“ geschehen.

Es wird damit der Eindruck erwirkt, die SWU sei eine halbwegs passabel entlastende Umfahrung.

Dem tritt die B100 e.V. entschieden entgegen:

1. Die SWU kann nur solchen **Durchgangsverkehr** von Olching wegnehmen, der **unmittelbar zwischen den Ortsenden** an der Fürstenfeldbrucker Straße und der Roggensteiner Straße stattfindet.
2. Diesen Durchgangsverkehr hat die B100 e.V. in einer sorgfältigen und aufwändigen Verkehrszählung und -Analyse mit Videotechnik kurz von der Verkehrszählung von Prof. Kurzak ermittelt.
Diese Videofilme und die Auswertungen sind weiterhin verfügbar.
3. Es wurde dabei ein werktäglicher Durchgangsverkehr von 2300 Fahrzeugen festgestellt. Dies bedeutet zunächst eine Entlastung von
20 % am Ortsende Roggensteiner Straße und von
15 % am Ortsende Fürstenfeldbrucker Straße.
4. Es gibt in Olching außerdem den Durchgangsverkehr zwischen der B471 und Gröbenzell. Prof. Kurzak geht von einer teilweisen Verlagerung dieses Durchgangsverkehrs von der Fürstenfeldbrucker Straße auf die SWU und anschließend die südliche Roggensteiner Straße aus.
Dadurch wird die Fürstenfeldbrucker Straße zwar weiter entlastet, die südliche Roggensteiner Straße aber im selben Maß belastet.

Diese Verlagerung bringt insgesamt also keine Entlastung in Olching, sondern verteilt lediglich die Belastung auf andere Anwohner!

Es bleibt bei der Reduzierung des Durchgangsverkehrs in Olching von werktäglich 2300 Fahrzeugen.

5. Prof. Kurzak nennt für diesen verlagerten Verkehr keine absolute Zahl, gibt aber für die resultierende Verkehrsentslastung am Ortsende Roggensteiner Straße einen Bereich von 800 bis 1200 Fahrzeugen an.

Daraus errechnet sich der auf die SWU und die Roggensteiner Straße verlagerte Verkehr zu 1500 bis 1100 Fahrzeugen.

Die Gesamtentlastung ergibt sich zu

30 % am Ortsende Fürstenfeldbrucker Straße und

7-9 % am Ortsende Roggensteiner Straße.

6. Diese Annahme ist allerdings rein spekulativ und nicht belegbar.

Sie könnte durchaus wesentlich anders ausfallen, z.B. durch Verkehrssteuerungen, Navi-Empfehlungen u.v.a.m., im schlimmsten Fall sogar zu einer absoluten Mehrbelastung der Roggensteiner Straße führen.

7. Die SWU wird durch diese Verlagerung stärker genutzt, d.h. ist „nützlicher“ im Sinne des NKV.

Aus den genannten Zahlen ergibt sich jedoch bestenfalls ein begründeter Verkehr von 4400 Fahrzeugen (mit Randbereich-Effekten).

Da aber laut Prof. Kurzak ein Verkehr von 9900 Fahrzeugen auf der SWU zu erwarten ist, müssen also weitere 5500 Fahrzeuge zur Nützlichkeit der SWU beitragen, die bisher auf Olchinger Flur nicht verkehren.

Es ist in der Tat zu befürchten, dass diese Verkehrszunahme auch stattfindet und in der Folge die Gemeinden Eichenau und Puchheim von diesem zusätzlichen Verkehr überschwemmt werden.

8. Diese „Nützlichkeit“ ist mit dem NKV-Wert von 9,4 von Beginn an (im Jahr 2001) grandios fehlerhaft festgesetzt worden, unbegreiflicherweise ohne dass diese absurde Zahl amtlich angezweifelt worden wäre, sondern vielmehr mit Beifall aufgenommen worden ist. Damit wurde die SWU überhaupt erst in die höchste Dringlichkeit im 10-jährigen Ausbauplan für Bayerische Staatsstraßen eingebracht.

Dies wäre niemals erfolgt, wenn schon damals der im Jahr 2010 - auf Verlangen der B100 e.V. - überprüfte und korrigierte Wert von 2,4 eingesetzt worden wäre!

Statt nach diesem fundamentalen Planungsfehler das Projekt im Jahr 2010 korrekterweise zurückzustellen, wurde die Dringlichkeit sogar noch überbetont mit einer Priorität „1 Ü“ und die SWU zu einer der dringlichsten Straßenbaumaßnahmen Bayerns künstlich hochstilisiert. Zwar gibt es laut Staatssekretär Eck im StMI im Bewertungsverfahren noch die nichtmonetären Komponenten „Umweltrisikoeinschätzung (URE)“ und „Raumwirksamkeitsanalyse (RWA)“, jedoch können diese bestimmt keinen positiven Beitrag zur Notwendigkeit einer SWU liefern.

Übrig bleibt als Begründung für diese Projektfortführung nur der „fortgeschrittene Projektstand“, ein sachlich nicht zu rechtfertigendes Entscheidungs-Verfahren!

9. Der zitierte **“Schutz der Anwohner vor Immissionen wie Schadstoffen und Lärm“** wird zumindest im Südwesten Olchings aufgrund des enormen zusätzlichen Verkehrs auf der SWU und der vorherrschenden Westwind-Zone **in das Gegenteil pervertiert.**

Dort wird in einem bisher immissionsfreien Bereich die volle Immissions-Menge des zusätzlich angezogenen Verkehrs ausgebracht.

Aber auch in der Fürstenfeldbrucker Straße wirkt sich der “Schutz“ bei so geringer Entlastung bekanntlich nur marginal bis unmerklich aus.

10. All dies zusammen mit den vielfach beklagten Schäden an Natur, Umwelt, Naherholungsgebiet und den noch ungeklärten Risiken durch das vorläufig festgesetzte Überschwemmungsgebiet veranlasst die BIOO e.V., die SWU vollständig abzulehnen und die Einstellung der weiteren Planungen und Baumaßnahmen zu verlangen.

Mit freundlichen Grüßen

Gert H. Schlenker

1. Vorsitzender der BIOO e.V.

06.11.2017