

Gutachterliche Stellungnahme zur
„Stellungnahme St 2309, Planung der
Ortsumgehung Sulzbach am Main“
des staatlichen Bauamtes Aschaffenburg
vom 13.8./16.8.2021

Auftraggeber:

Gemeinde Niedernberg
Hauptstraße 54, 63843 Niedernberg

Auftragnehmerin:



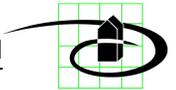
RegioConsult.
Verkehrs- und Umweltmanagement

Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR
Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung,
Landschafts- und Umweltplanung

Am Weißenstein 7, 35041 Marburg
Tel. 06421/68 69 00
Fax 06421/68 69 10
info@RegioConsult-Marburg.de
www.RegioConsult-Marburg.de

Bearbeitung:
Mediator / Dipl.-Geogr. / SRL Wulf Hahn (Projektleitung)
Dr. Ralf Hoppe
Pascal Schleicher B Sc.

Marburg, im August 2021



Gliederung

1. Einleitung und Aufgabenstellung	3
2. Auswahl der Vorzugsvariante	3
3. Verkehrliche Entlastungswirkung	6
4. Fazit	9

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Be- und Entlastungswirkungen in den drei Modellen	8
--	---

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Ausgewählte Umweltauswirkungen	4
Abbildung 2: Hochwassergefährdung im Bereich der Nord-Süd-Variante	5
Abbildung 3: Belastungswirkungen, der drei nicht vergleichbaren Modelle	8



1. Einleitung und Aufgabenstellung

RegioConsult wurde vom Ersten Bürgermeister der Gemeinde Niedernberg, Herrn Jürgen Reinhard am 25.8.2021 beauftragt, zur Erwiderung des staatlichen Bauamtes Aschaffenburg vom 16.8.2021 auf die gutachterliche Stellungnahme von RegioConsult zur Verkehrsuntersuchung „Ortsumgehung Sulzbach am Main“ von T+T Verkehrsmanagement GmbH (12/2018, nachfolgend T+T genannt) Stellung zu nehmen.

Übermittelt wurden von der Gemeinde Niedernberg folgende Unterlagen des Staatlichen Bauamts:

- Staatliches Bauamt Aschaffenburg (13.8.2021): Stellungnahme St 2309, Planung der Ortsumgehung Sulzbach am Main, 7 S.
- Staatliches Bauamt Aschaffenburg (13.08.2021): Anlage 1, Umweltauswirkungen
- Staatliches Bauamt Aschaffenburg (13.08.2021): Anlage 2, Verkehrsverlagerungen: St 2309 Prognosebelastungen 2035 auf der Nord-Südumfahrung

Das Bauamt gibt in seiner Stellungnahme an, dass darin über die Themen „Auswahl der Vorzugsvariante“ und „verkehrliche Entlastungswirkung“ informiert werden soll.

2. Auswahl der Vorzugsvariante

Das Bauamt gibt an, dass im Rahmen der Voruntersuchung mehrere Varianten untersucht wurden. Dabei hat sich neben der Nord-Süd-Variante entlang der Bahnlinie (Länge 3 km) auch eine Ostumfahrung (Länge 6 km) als mögliche Lösung herausgestellt. Es wird behauptet, dass die Planungsziele nur durch die Nord-Süd-Variante im Westen und die durchgehende Ostumfahrung erfüllt werden können.

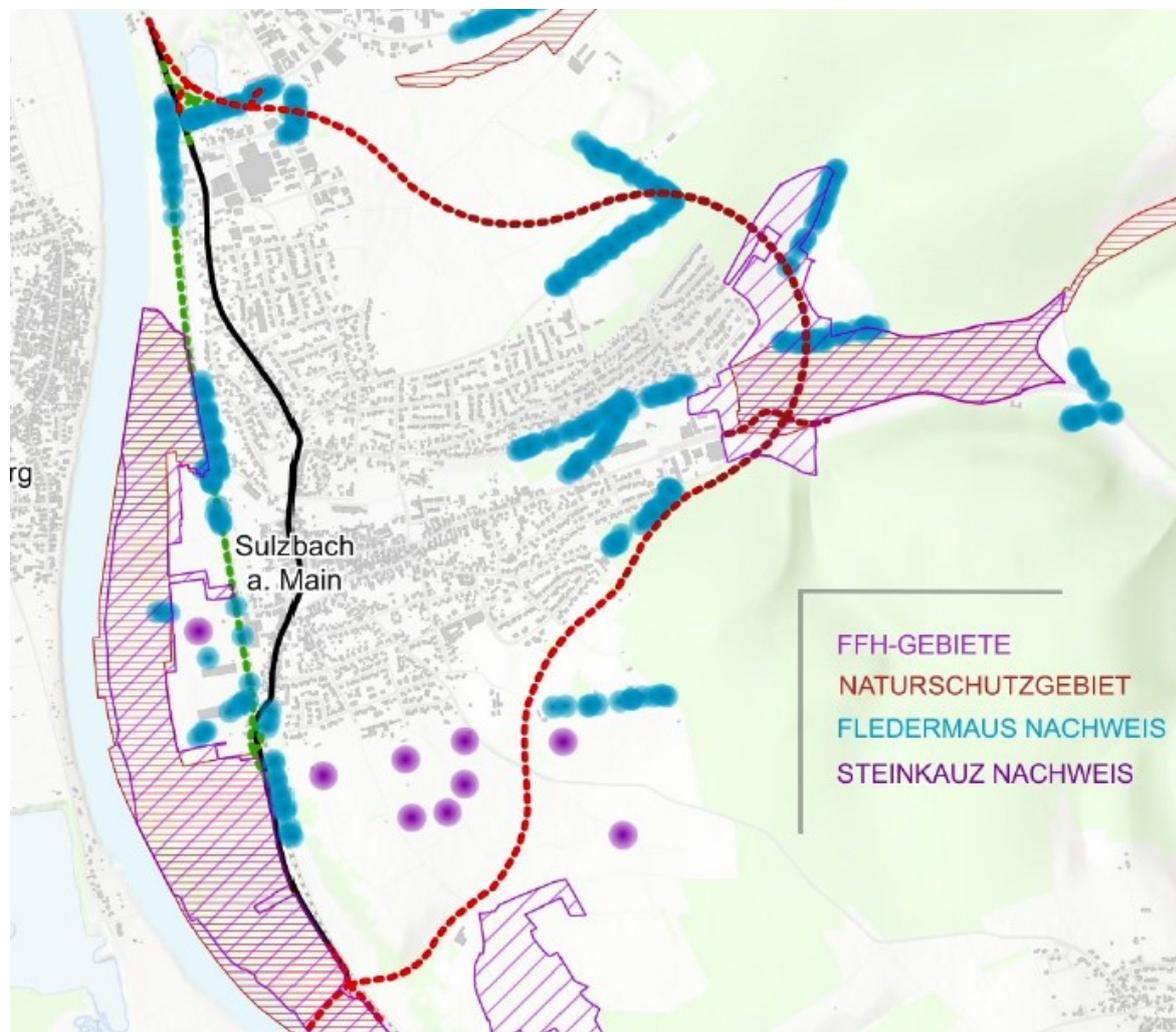
Vom staatlichen Bauamt werden ausführlich die negativen Umweltauswirkungen der Ostumgehung beschrieben und denen der Nord-Süd-Variante gegenübergestellt.

In Anlage 1 wird eine Übersicht zur Betroffenheit von FFH-Gebieten und Naturschutzgebieten sowie von Fledermäusen und Steinkauz beigefügt (vgl. Abb. 1).



Die negativen Wirkungen auf diese Gebiete und Schutzgüter werden aber nur für die Ostumfahrung beschrieben.¹

Abbildung 1: Ausgewählte Umweltauswirkungen



Quelle: Staatliches Bauamt Aschaffenburg (13.8.2021): Stellungnahme St 2309, Planung der Ortsumgehung Sulzbach am Main, Anlage 1

Für die Nord-Süd-Variante werden folgende Vorteile genannt:

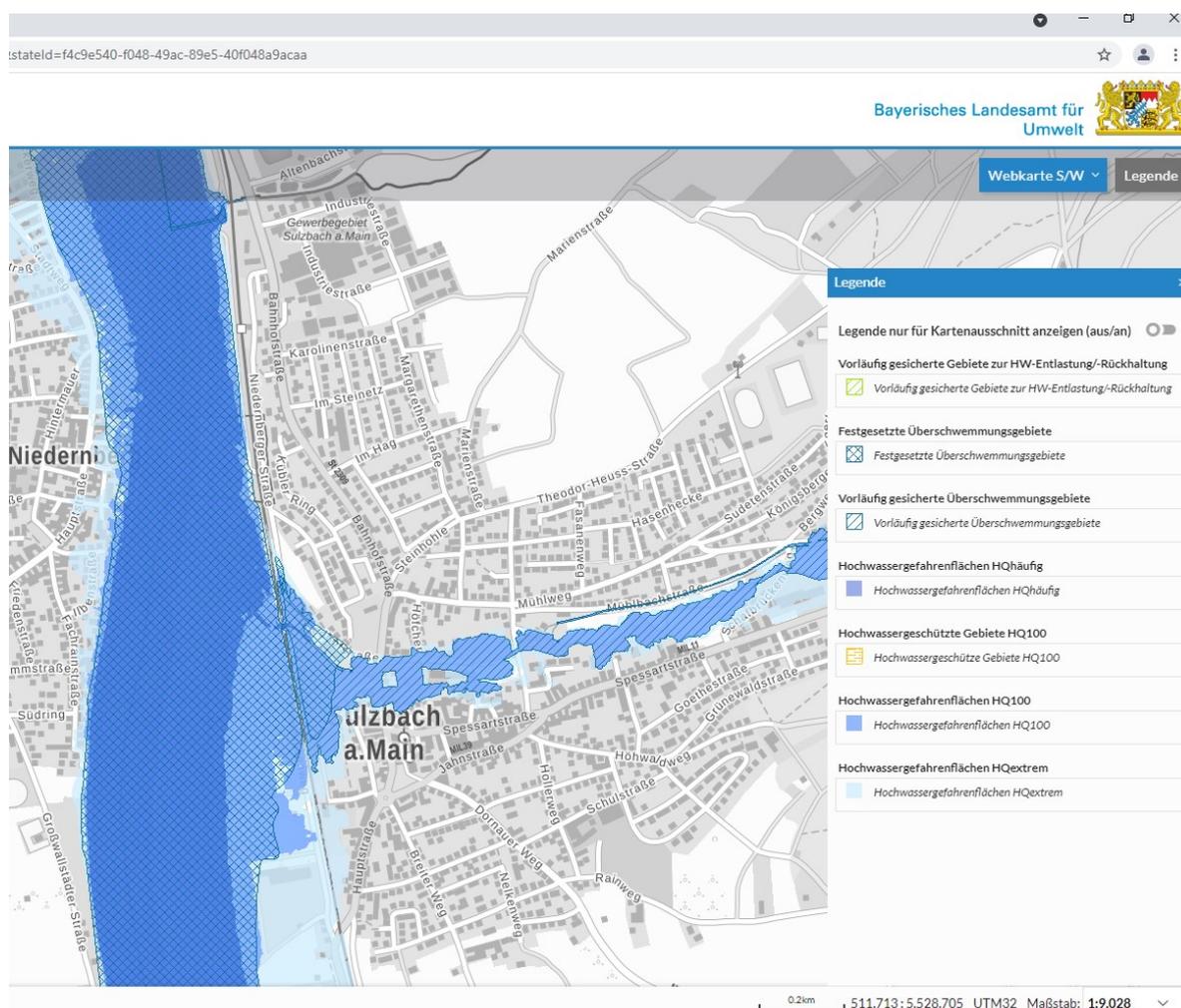
„Die Umfahrung im Westen (die Nord-Süd-Variante) hat den Vorteil, dass hier für die Umgehungsstraße bereits vorhandene versiegelte Flächen überbaut und erweitert werden, die Verkehrswege Straße und Schiene gebündelt werden und wertvolle Schutzgebiete nur um Rande gestreift und nicht durchschnitten oder getrennt wer-

¹ Vgl. Staatliches Bauamt Aschaffenburg (13.8.2021): Stellungnahme St 2309, Planung der Ortsumgehung Sulzbach am Main, S. 3

den. Zudem wäre bei dieser Variante die Reduzierung der Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt von Sulzbach am größten.“²

Beiden Varianten werden vom staatlichen Bauamt pauschal erhebliche Umweltwirkungen zugeschrieben. Aus umweltfachlicher Sicht soll die Nord-Süd-Variante vorzugswürdig sein. Ob dies tatsächlich so ist, bedarf einer vertiefenden umweltfachlichen Untersuchung, da vom staatlichen Bauamt die **gravierenden Auswirkungen auf den Wasserhaushalt, das Überschwemmungsgebiet und die Trassierung im Hochwassergebiet des Mains und des Sulzbachs völlig außer Acht gelassen werden**, denn diese werden nicht erwähnt. Ohne dies hier im Detail zu vertiefen, soll hier nur auf Abbildung 2, die die Hochwassergefährdung im Bereich der Nord-Süd-Variante erkennen lässt, verwiesen werden.

Abbildung 2: Hochwassergefährdung im Bereich der Nord-Süd-Variante



Quelle: <https://www.umweltatlas.bayern.de/>

² Vgl. Staatliches Bauamt Aschaffenburg (13.8.2021): Stellungnahme St 2309, Planung der Ortsumgehung Sulzbach am Main, S. 3



3. Verkehrliche Entlastungswirkung

Aus dem in Kapitel 2 genannten Zitat aus der Stellungnahme des staatlichen Bauamts geht hervor, dass die Nord-Süd-Variante eine bessere verkehrliche Wirkung erzielen soll.

Das Bauamt erläutert, was Gegenstand der Verkehrsuntersuchung von T+T zur Ortsumgehung Sulzbach war und verweist auf die Grundlagen des Verkehrsmodells Bayerischer Untermain 2018 und nennt die berücksichtigten Maßnahmen bis zum Prognosejahr 2035.³

Als zentrale allgemeine Kritik an der Stellungnahme von RegioConsult zur Verkehrsuntersuchung von T+T wird folgendes genannt:

„Die von der Gemeinde Niedernberg beauftragte gutachterliche Stellungnahme zur Verkehrsuntersuchung 2018 für die St 2309, OU Sulzbach stützt ihre Argumentation im Wesentlichen darauf, Verkehrszahlen und Ergebnisse von mehreren älteren Untersuchungen, die nur auf reinen Verkehrserhebungen im unmittelbaren Umfeld von Sulzbach beruhen, mit den von T+T ermittelten Verkehrszahlen zu vergleichen. Dabei wird jedoch nicht beachtet, dass im Rahmen der Verkehrsuntersuchung 2018 von T+T erstmals ein ganzheitliches, verkehrsträgerübergreifendes Verkehrsmodell mit Strukturdaten für das Modellgebiet (Landkreise AB und MIL sowie Stadt AB) zum Einsatz gekommen ist.“⁴

Diese Kritik ist zurückzuweisen, da RegioConsult das überprüfte regionale Verkehrsmodell Bayrischer Untermain (erstellt von der PTV 2011) nicht kritisiert hat, sondern dessen Anwendung durch den Gutachter T+T. Für die Überprüfung des methodischen Vorgehens war es zwingend erforderlich zunächst zu klären, ob überhaupt ein belastbarer Analysefall vorliegt, der geeignet ist, ihn zur Grundlage von Planfallberechnungen zu machen.

Hierzu ist es erforderlich, im Planungsraum der Ortsumfahrung Sulzbach zu überprüfen, ob das Verkehrsmodell eine ausreichende Wirklichkeitstreue aufweist, also nachzuweisen, ob das Modell die vorliegenden Verkehrszählzeiten ausreichend genau trifft. Dies ist aber nicht der Fall, insbesondere nicht für den Schwerverkehr

³ Vgl. Staatliches Bauamt Aschaffenburg (13.8.2021): Stellungnahme St 2309, Planung der Ortsumgehung Sulzbach am Main, S. 4

⁴ Vgl. Staatliches Bauamt Aschaffenburg (13.8.2021): Stellungnahme St 2309, Planung der Ortsumgehung Sulzbach am Main, S. 4



(LKW >3,5 t). Dort wurden Abweichungen von bis zu 50 % identifiziert. Im Kreisstraßennetz wurden Abweichungen von bis zu 30 % festgestellt.

In der Folge versucht das Bauamt zu suggerieren, das Modell könne Entwicklungen und Veränderungen im Verkehrsaufkommen und Verkehrsverhalten direkt abbilden, ohne dass entsprechende Erhebungen zum Verkehrsverhalten und den Verkehrsverflechtungen zu Grunde gelegt werden. Dies ist ein Trugschluss.

Nicht ohne Grund hat das Bauamt entsprechende Verkehrsbefragungen durchführen lassen, und durch das Büro Obermeyer im Jahr 2014 eine Auswertung der Verkehrserhebung vom Mai desselben Jahres zu den Quell- und Ziel- sowie den Durchgangsverkehren vorgenommen. Danach ist der verlagerbare Durchgangsverkehr auf **6.400 Kfz/24h** bestimmt worden. Das Bauamt nimmt eine Distanzierung von Erhebungen vor, die es selbst beauftragt hat.

Die Argumentation von RegioConsult, dass die vom Bauamt ermittelte Belastung von über 10.000 Kfz/24h zu hoch sei, geht auf diese Erhebung zurück. Denn die Untersuchung von T+T unterstellt somit, dass entweder eine hohe Anzahl an Kfz/24h von anderen Relationen auf die Nord-Süd-Umgehung verlagert wird oder in erheblichem Umfang Quell- und Zielverkehr aus Sulzbach auf die Ortsumfahrung gelangt. Letzteres ist unrealistisch, weil die Wege zu den Anschlussstellen im Süden und Norden zu weit vom Ortskern entfernt sind. Diese könnten nur durch eine Mittelanbindung verkürzt werden. Daher ist davon auszugehen, dass im Modell von T+T sehr starke regionale Verlagerungen enthalten sind. Trifft dies zu, ist die Differenzkarte der Verkehrsuntersuchung von T+T (Anlage 2.3b) fehlerhaft, da dort eine Entlastung der Ortsdurchfahrt von 9.600 Kfz/24h angegeben wird.

Vergleich mit Landesmodell und REMOSI

Im Landesverkehrsmodell wird für die Ortsumfahrung Sulzbach mit 11.000 Kfz/24h (vgl. Abb. 3) eine ähnlich hohe Verkehrsbelastung für die Nord-Süd-Variante angegeben, wie bei T+T (9.900 Kfz/24h). Dieser Vergleich ist jedoch nicht zulässig, da im Landesverkehrsmodell ein Anschluss im Bereich der Ortsmitte von Sulzbach vorgesehen ist (Mittelanbindung) für Sulzbach ist, die vor Ort abgelehnt wird und daher vom Bauamt aus der Planung entfernt wurde.

Im Planfall Nord-Süd-Variante von REMOSI wird zwar eine noch höhere Belastung der Ortsumfahrung von 11.000-12.000 Kfz/24h angegeben, allerdings ist die



Entlastungswirkung weitaus geringer und liegt nur bei ca. 6.000 Kfz/24h (5.000 Kfz/24h im Norden Sulzbachs, 7.500 im Süden Sulzbachs, vgl. REMOSI, 20.11.2020, S. 94 und Tab. 1 und Abb. 3).

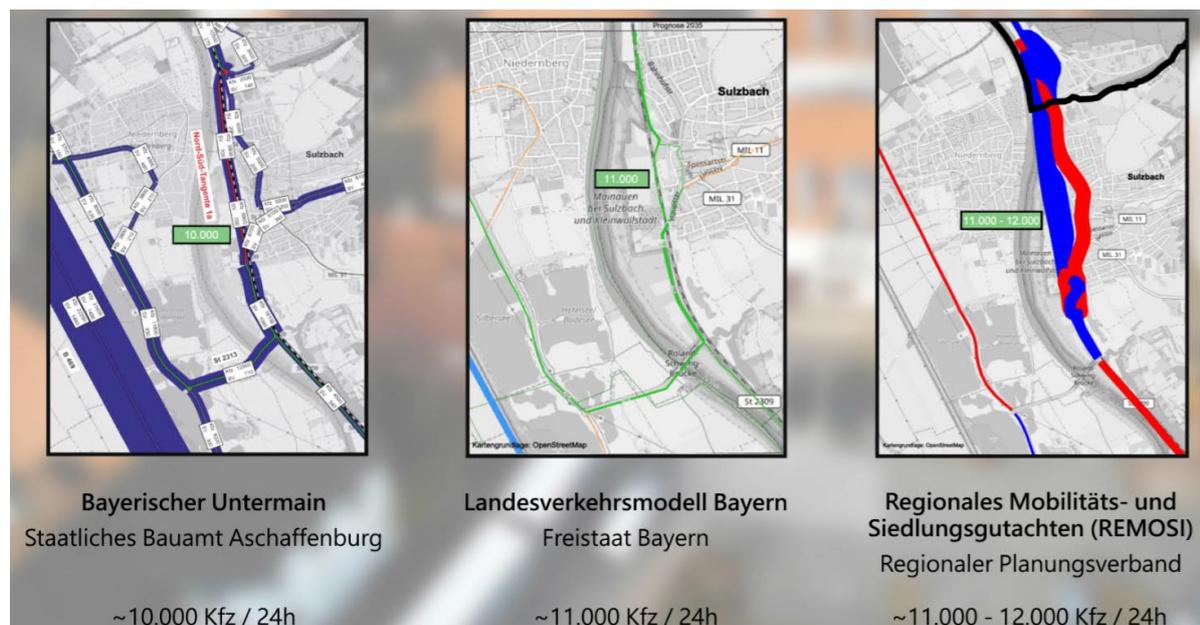
Tabelle 1: Be- und Entlastungswirkungen der drei Modelle

Untersuchung	Belastung auf Umgehung 2035	Entlastung innerorts 2035	T+T zu Landesmodell in %		
			auf Umgehung	innerorts auf nördl. Absch.	innerorts auf südl. Abschn.
T+T, 2018	9.900	-9.600	90,0%	-64,4%	-60,8%
Landesverkehrsmodell	11.000				
			T+T zu Remosi in %		
			auf Umgehung	innerorts auf nördl. Absch.	innerorts auf südl. Abschn.
REMOSI	11.500	-6.250	86,1%	-33,6%	-47,5%

Quellen: Staatliches Bauamt Aschaffenburg (13.8.2021): Stellungnahme St 2309, Planung der Ortsumgehung Sulzbach am Main, T + T Verkehrsmanagement GmbH (12/2018): Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung, Ergebnisbericht, Anlage 2.3b und REMOSI, 1. Zwischenbericht, 2020, S. 94

Die Entlastungswirkungen unterscheiden sich im Norden von Sulzbach, nördlich der Jahnstraße um fast 100 %. Die Entlastungsangaben im Modell von REMOSI sind deutlich differenzierter als im Modell von T+T, da die Verkehrszelle für Sulzbach in mehrere Zellen aufgeteilt wurde und somit eine genauere Abbildung der Verkehrsströme möglich war.

Abbildung 3: Belastungswirkungen, der drei nicht vergleichbaren Modelle



Quelle: Staatliches Bauamt Aschaffenburg (13.8.2021): Stellungnahme St 2309, Planung der Ortsumgehung Sulzbach am Main, Anlage 2



4. Fazit

Die „Erwiderung“ des staatlichen Bauamtes wird in vollständig zurückgewiesen. Die Aussagen zur Verkehrsbelastung sind nicht belastbar. Nach REMOSI ist die Entlastung nur halb so hoch wie im Modell von T+T, was an der zu groben Modellierung aufgrund der Verkehrszelleneinteilung liegt.

Die Umweltwirkungen der Nord-Süd-Variante werden nicht ausreichend dargestellt. Die Betroffenheit des Schutzguts Wasser und die Hochwassergefährdung durch Main und Sulzbach werden nicht thematisiert. Vor dem Hintergrund der durch den Klimawandel zunehmenden Starkregenereignisse ist der Bau einer Straße in ausgewiesenen HQ 100-Gebieten nicht zu verantworten.