



Gemeinde Niedernberg
Herrn 1. Bürgermeister Jürgen Reinhard
Hauptstraße 54
63843 Niedernberg

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
Jürgen Reinhard
03.05.2019

Unser Zeichen
S2-St2309 OU Sulzbach

Bearbeiter
Herr Zinke
Zimmer Nr. 122

Aschaffenburg, 21.05.2019

☎ 256
☎ 283

Andre.Zinke@stbaab.bayern.de

St 2309 OU Sulzbach
Beantwortung der Fragen der Gemeinde Niedernberg zur Umgehung
Sulzbach, UVS, Verkehrsuntersuchung und Ermittlung der Vorzugstrasse

Sehr geehrter Herr 1. Bürgermeister Reinhard,
sehr geehrte Damen und Herren,

mit E-Mail vom 03.05.2019 haben Sie bezüglich der Bürgerinformationsveranstaltung vom 11.02.2019 einen umfangreichen Fragenkatalog eingereicht, den wir Ihnen nachfolgend vor der Gemeinderatssitzung am 21. Mai 2019 beantworten.

Die Beantwortung erfolgt systematisch, indem wir die Fragen in Themengebiete gliedern - zunächst wiederholen (kursiv) - und dann beantworten.

Trotz des knappen Bearbeitungszeitraums, war es uns möglich Ihre Fragen in Rücksprache mit den Fachbüros sowie dem Staatsministerium für Wohnen Bau und Verkehr (StMB) zu beantworten. Wir bitten Sie deshalb dieses Schreiben allen Gemeinderatsmitgliedern zur Vorbereitung auf die Gemeinderatssitzung am 21. Mai 2019 zur Verfügung zu stellen.

Nun zu den vorgebrachten Fragen:

...

Staatliches Bauamt Aschaffenburg

E-Mail und Internet

Postfach 11 01 61 63717 Aschaffenburg
Cornelienstraße 1 63739 Aschaffenburg
☎ 06021-393-1
☎ 06021-393-283

poststelle@stbaab.bayern.de
www.stbaab.bayern.de

Umweltverträglichkeitsstudie:

Methodik:

1. „

4. Festlegung der Vorzugsvariante

Ergebnis des Variantenvergleichs:



Vorteile/ Nachteile der Nord-Süd 1a:

- maximale Verkehrsentlastung innerorts auf der St 2309 durch eine Variante
- geringer Eingriff in Biotope und FFH-Gebiet → kann vrs. ausgeglichen werden
- geringer Eingriff in Retentionsraum → kann vrs. ausgeglichen werden
- geringer Eingriff in Trinkwasserschutzgebiet Zone III → spezielle bauliche Ausbildung (RiStWag)
- Lärmimmissionen für angrenzende Wohnbebauung → Prüfung von Lärmschutzmaßnahmen
- Eingriff in Mainauen als Naherholungsgebiet → bauliche Einbettung in Landschaft

Bürgerinformationsveranstaltung St 2309 OU Sulzbach - Baudirektor Klaus Schwab - 11.02.2019 - Sulzbach a. Main

42

Die Methodik der UVS setzt die einzelnen Bewertungskriterien nur relativ zueinander in den Vergleich. Eine Bewertung der Schwere des Eingriffs wird damit nicht vorgenommen.

Auch das Ergebnis des Variantenvergleichs wird nur relativ gesehen. D.h. ohne die planerische Betrachtung der Kreisstraßen ist dieser Vergleich unvollständig.“

Antwort: Durch die in der Umweltverträglichkeitsstudie verwendeten Bewertungen und Berechnungen wurde eine systematische, nachvollziehbare und möglichst objektive Ermittlung der Auswirkungen auf die verschiedenen Schutzgüter erstellt. Die verwendeten Zahlenwerte sind daher Vergleichswerte. Auch die Schwere der Eingriffe kann dabei nicht in absoluten Zahlen bewertet werden. Das Ziel des Gutachtens ist nicht, festzustellen, dass eine Variante problemlos umsetzbar ist, sondern vielmehr, welche der Varianten voraussichtlich mit den geringsten Beeinträchtigungen einhergeht und daher am umweltverträglichsten ist.

Die Aufgabe der vorliegenden UVS war die vergleichende Betrachtung der möglichen Varianten für eine neue Trassenführung der St 2309, einen möglichen Anschluss an die B 469 und eine Verlegung der Kreisstraßen im Ortsbereich Sulzbach. Untersucht wurden dabei alle sich aufdrängenden Varianten, deren mögli-

che Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung und das Erreichen der Planungsziele für die Ortsumgebung Sulzbach am Main.

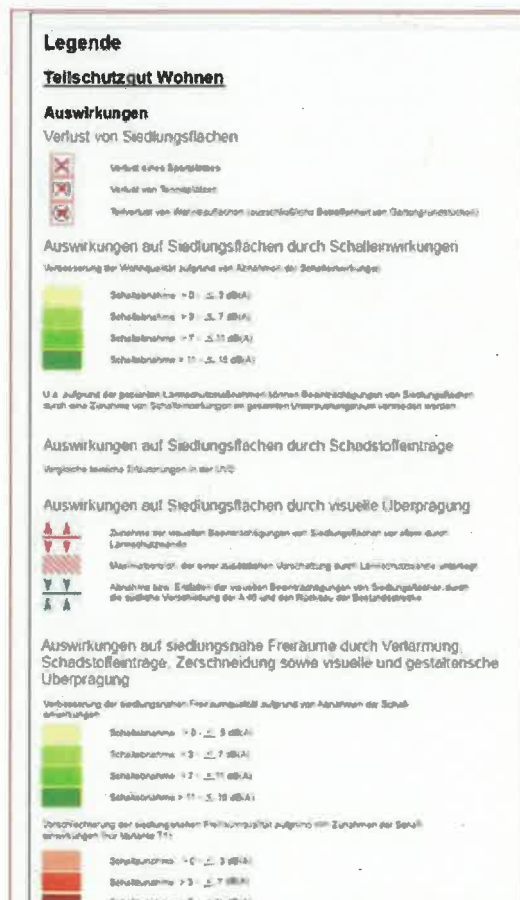
2. „Zu den Auswirkungen, die Niedernberg unmittelbar betreffen, wie **Lärm und Hochwasser** sind in der UVS nur pauschale, relative Aussagen getroffen worden.

Hier bleibt für uns ein großes Fragezeichen „?“ hinter diesen Themen. Die Auswirkungen sind nicht nachvollziehbar und lassen deshalb von unserer Seite keine Beurteilung zu!“

Antwort: Die Maßnahme befindet sich aktuell in der Planungsstufe Vorplanung. Die Detailplanung mit Ermittlung der konkreten Lärmbetroffenheit einzelner Anwesen und zur Erforderlichkeit von aktiven/ passiven Lärmschutzmaßnahmen sowie zum Verlust von Retentionsraum im Überschwemmungsgebiet des Mains erfolgt in der nächsten Planungsstufe „Vorentwurfsplanung“.

Lärm:

3. „Hier ein Beispiel aus einer anderen Planung wie beispielhaft die Betroffenheit verständlich dargestellt werden könnte:



Antwort: In der übersendeten Abbildung ist zu sehen, dass dort $db(A)$ Werte angegeben wurden. In der UVS wurden keine Lärmberechnungen durchgeführt sondern lediglich vergleichende Betrachtungen der untersuchten Trassenvarianten und deren Auswirkungen dargestellt. Hauptkriterium war dabei der Abstand zu Wohnbebauung.

Berechnungen in der gewünschten Detailschärfe erfolgen im nächsten Planungsschritt Vorentwurfsplanung.

4. *„Lärmausbreitung ist in diesem Bereich für Niedernberg sehr entscheidend und vor allem, wie wird auf die Reduzierung von Lärm eingegangen, wie soll das Thema gelöst werden? Werden Schallschutzmaßnahmen getroffen?“*

Antwort: Aussagen zur Lärmausbreitung können mit der gewünschten Konkretisierung im Rahmen der UVS nicht getroffen werden. Dies ist seriöser Weise nur mit einem konkreten projektbezogenen Lärmgutachten möglich. Basis für die dortigen Berechnungen bildet eine planerisch fixierte Straßenachse in Lage und Höhe. Dies wird in der nächsten Planungsstufe „Vorentwurfsplanung“ erarbeitet. Zur Bewertung der Auswirkungen wurde daher unter dem Wirkfaktor „Beeinträchtigung des Wohnumfelds durch stoffliche und nicht-stoffliche Immissionen (betriebsbedingt)“ ermittelt und verglichen, wie viele Wohnflächen im direkten Umfeld der neuen Straße potenziell durch die jeweiligen Trassenvarianten betroffen wären.

Siehe dazu Antwort auf Frage 2 sowie die Beschreibung des Wirkfaktors in Kapitel 6.1.1.2.1 der UVS:

„Eine sehr starke Belastung des Wohnumfelds durch Lärm, Schadstoffe, Erschütterung, Lichteinfall, visuelle Beeinträchtigung etc. wird angenommen, wenn die neue Straße unmittelbar an einem Wohngebäude vorbeiführt. In diesem Fall ist mit einem deutlichen Sinken der Wohnqualität zu rechnen. Es wird die betroffene Fläche in den einzelnen Wirkzonen (50 m, 100 m, 200 m) ermittelt. Innerhalb der 50 m Wirkzone wird von einer sehr hohen möglichen Beeinträchtigung ausgegangen, zwischen 50 m und 100 m von einer hohen möglichen Beeinträchtigung und zwischen 100 m und 200 m von einer mittleren möglichen Beeinträchtigung.“

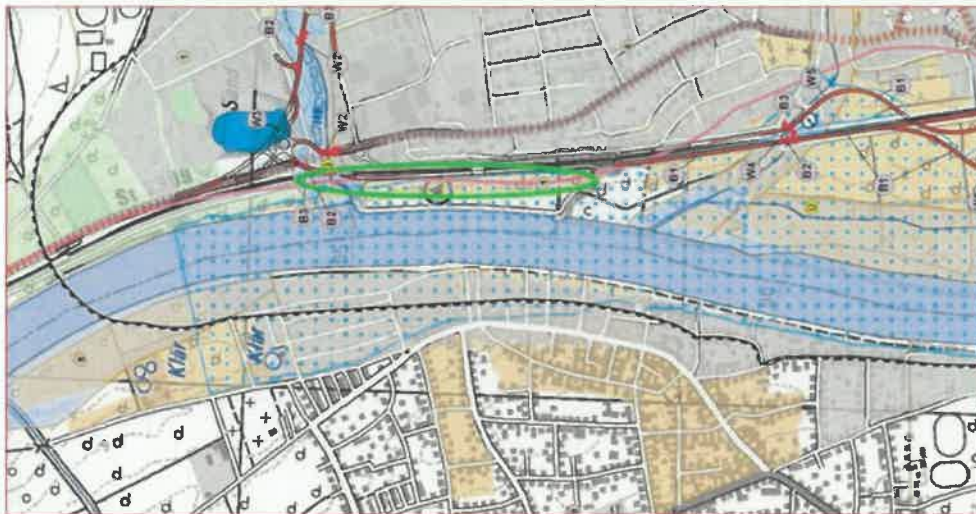
Die Flächen in Niedernberg liegen nicht in den betrachteten Bereichen. Die Nord-Süd-Varianten sind jedoch auch ohne die Betrachtung der Flächen in Niedernberg am schlechtesten zu bewerten (vgl. Tabelle 34 der UVS). Die Gesamtvorzugsvariante 1 a erhält hier nach der Nord-Süd-Variante 2 die zweitschlechteste Bewertung. An der Reihung der Varianten für diesen Wirkfaktor und insgesamt für das

Schutzgut Mensch würde sich durch eine Mitbetrachtung der Flächen in Niedernberg nichts ändern. Somit würde sich insgesamt auch die gleiche Vorzugsvariante ergeben.

Maßnahmen zum Lärmschutz können auf dieser Planungsebene noch nicht festgelegt werden. Dies erfolgt im nachfolgenden Planungsschritt „Vorentwurfsplanung“. Vorschläge für mögliche Maßnahmen zum Schutz der Wohnfunktion für das Schutzgut Mensch sind im Kapitel 6.1.1.4 der UVS aufgeführt.

Hochwasser:

5. „Beim Thema Hochwasser ist die nachstehend gekennzeichnete Querung der Nord-Südtrasse aus unserer Sicht nicht in die Beurteilung eingeflossen. Ganz entscheidend ist für Niedernberg der Abschnitt zwischen der Einmündung des Altenbachs und des Sulzbachs.“



Antwort: Die Auswirkungen auf das Überschwemmungsgebiet wurden für alle Varianten über die voraussichtliche Versiegelung und Überbauung im Wirkfaktor „Verdrängung von Retentionsvolumen durch Trassenlage im Retentionsraum (anlagebedingt)“ dargestellt. Hiermit wird ermittelt, bei welcher der Varianten voraussichtlich am meisten Retentionsraum verloren geht. Quantifizierende Aussagen darüber, wie genau sich das Hochwasserabflussverhalten des Mains verändern würde, wenn eine Straße durch die Mainaue gebaut würde, sind Teil des nächsten Planungsschrittes und können auf der vorliegenden Planungsstufe noch nicht getroffen werden.

In Tabelle 61 der UVS wird deutlich, dass die Nord-Süd-Varianten in Bezug auf den Wirkfaktor „Verdrängung von Retentionsvolumen durch Trassenlage im Retentionsraum (anlagebedingt)“ am schlechtesten bewertet wurden. Die

stärksten Auswirkungen hätte die Variante Nord-Süd 1 b. Dies liegt vor allem an dem „Schlenker“, den diese Variante durch die Mainaue beschreibt, und die damit verbundene im Vergleich mit den anderen Varianten größte Flächeninanspruchnahme im Überschwemmungsgebiet. Die Nord-Süd-Variante 1 a ist für diesen Wirkfaktor die zweitschlechteste. Es wird in der UVS also durchaus deutlich, dass diese Variante sich voraussichtlich nachteilig auf das Hochwassergeschehen – sowohl für Sulzbach am Main als auch für Niedernberg – auswirken kann. Wie schon zuvor erwähnt, ist die Aussage, dass es sich bei der Nord-Süd-Variante 1 a um die Vorzugsvariante handelt, nicht gleichzusetzen mit der Aussage, dass diese Variante deshalb problemlos und ohne weitere Abhilfemaßnahmen umzusetzen sei. In Bezug auf die Wirkung durch den Verlauf im Überschwemmungsgebiet ist die Nord-Süd-Variante 1 a gegenüber den Ost-Varianten deutlich im Nachteil. Die UVS bezieht aber alle Schutzgüter und alle Wirkungen mit ein, sodass die Nord-Süd-Variante 1 a trotz allem insgesamt die voraussichtlich verträglichste Variante darstellt.

Bezüglich der Auswirkungen, welche durch die Versiegelung im Überschwemmungsgebiet zu erwarten sind, müssen im Rahmen von nachfolgenden Gutachten Maßnahmen erarbeitet werden, um diese Wirkungen auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

FFH-Verträglichkeit und Artenschutz:

6. *„Außerdem fehlen auch Aussagen zu den betroffenen gemeindlichen Grundstücken mit dem nachgewiesenen dunklen Wiesenknopfameisenbläuling (siehe auch offene Mail vom 20.07.2017 an Herrn Biller).*

In der UVS ist das Thema nur vage angeschnitten und als „mittlerer Eingriff“ bewertet. Nach u.E. liegt hierbei ein Verstoß gegen den § 44 Abs. 1 BNatSchG vor. Bei der angestrebten Variante Nord-Süd 1a sind keine geeigneten Vermeidungsmaßnahmen möglich.“

Antwort: Aussagen zum dunklen Wiesenknopfameisenbläuling finden Sie sowohl in der FFH-Verträglichkeitsabschätzung (TNL 2018) als auch im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (TNL 2017). Auf beide Gutachten wird in der UVS verwiesen und die Aussagen wurden z. T. nachrichtlich in die UVS übernommen.

Zur erwähnten E-Mail an Herrn Biller vom 20.07.2017 wurde bereits in der letzten Beantwortung der Fragen zur Bürgerinformationsveranstaltung am 17.05.2017 Stellung genommen.

Hier noch einmal die Antwort:

„Die Maßnahme befindet sich aktuell in der Planungsstufe „Vorplanung“. Die Detailplanung erfolgt ab der Planungsstufe „Vorentwurf“. Hierin wird planerisch ausgearbeitet und dargestellt, wie künftig die Erschließung der Flächen im Umfeld der Vorzugsvariante erfolgen soll.“

Die Bewertung als „mittlerer Eingriff“ leitet sich daher ab, dass in einem konservativen Ansatz Auswirkungen auf den Dunklen Wiesenknopfmeisenbläuling zwar nicht auszuschließen sind, sie können jedoch durch Maßnahmen in der weiteren Planung vermieden oder ausgeglichen werden. Das Eintreten von Verbotstatbeständen gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG ist nicht zu erwarten.

Verkehrsuntersuchung:

Methodik

7. *„Seite 20 der Präsentation: Hier wird eine Entlastung durch die Nord-Süd Variante von 61-66% des PKW Verkehrs ausgewiesen.*

In der „präsentation_informationsabend_am_06.10.2014“ kam die Modellierung auf ein Ergebnis von 45%.

Woher kommt diese Diskrepanz von 20%?“

Antwort: Für die OU Sulzbach wurden bisher die nachfolgenden Verkehrsgutachten erstellt:

- [1] Voruntersuchung OU Sulzbach, BrennerPlan GmbH, Juli 2015
- [2] Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung, T+T Verkehrsmanagement GmbH, Dezember 2018
- [3] Verkehrsmodell B 469 Aschaffenburg / Bayerischer Untermain, PTV Group, Juni 2018

Die beiden Verkehrsuntersuchungen von 2015 [1] und 2018 [2] basieren zunächst auf grundsätzlich verschiedenen Vorgehensweisen und Modellgrundlagen.

Zu [1]:

In der Untersuchung von 2015 erfolgte die Verkehrslegung für ein lokales Verkehrsmodell, das an den Ortsgrenzen von Sulzbach aus dem regionalen Verkehrsmodell herausgeschnitten wurde.

Zitat aus [1] *„Da es mit dem regionalen Verkehrsmodell nicht zu 100% möglich ist, die Ergebnisse der Befragung zu reproduzieren, wurde zusätzlich ein kleinräumiges Verkehrsmodell erstellt (ab Kapitel 5), welches die Ergebnisse der Befragung darstellt.“*

Die Ziel-/Quell- und Durchgangsverkehre bezogen auf Sulzbach wurden rein aus den Befragungsergebnissen abgeleitet. Demensprechend können in den untersuchten Planfällen auch nur die lokalen bereits vorhandenen Verkehre auf die Trassenvarianten verlagert werden. Regionale Änderungen in der Routenwahl auf Grund von Reisezeitänderungen im umliegenden Straßennetz oder Änderungen durch z.B. Bevölkerungs- und Gewerbegebietsentwicklungen können mit dieser Methodik nicht berücksichtigt werden. Zudem erfolgte keinerlei Fortschreibung der Analyse auf einen Prognosehorizont. D.h. in der Untersuchung [1] wurde lediglich das Bestandsjahr 2015 (Befragung 2014) untersucht.

Die in [1] dokumentierten Befragungsergebnisse basieren zudem auf einer Stichprobe eines Tages. Zitat aus [1]: „*Am Erhebungstag kam es zu Abweichungen der Verkehrsbeziehungen, da sich teilweise große Rückstaus gebildet haben und einige Kfz über andere Routen durch Sulzbach gefahren sind. Deshalb kann es zu Abweichungen zwischen den im Modell dargestellten Verkehrsbeziehungen und den Ergebnissen aus der Verkehrsbefragung kommen...*“.

Hierzu folgende Anmerkung:

In der Regel ist der bei einer Befragung ermittelte Durchgangsverkehrsanteil niedriger als in der Realität, da zum einen aufgrund des Rückstaus andere Routen gewählt werden oder zum anderen die Verkehrsteilnehmer die Befragung in der morgendlichen Hauptverkehrszeit realisieren und nachmittags – wenn möglich – in der Gegenrichtung andere Routen wählen.

Zu [2+3]:

Im aktuellen Verkehrsmodell Bayerischer Untermain (Stand 2018) [3] erfolgt die Nachfrageberechnung für alle betrachteten Gemeinden mit einem Verkehrserzeugungsmodell auf der Basis von Aktivitäten der Einwohner des Untersuchungsgebiets, d.h. für jede Zelle werden Ziel- und Quellverkehre aus Raumstrukturdaten wie z.B. Einwohner und Arbeitsplätze, Daten zum Verkehrsverhalten und dem Verkehrsangebot (ÖV Liniendaten und Straßennetzmodell MIV) errechnet.

Daraus ergeben sich wiederum Durchgangsverkehre für andere Gemeinden. Betrachtet werden im Nachfragemodell die Aktivitäten eines durchschnittlichen Werkta- ges Mo-Fr über das ganze Jahr (DTV_w).

Das wurde sowohl für den Bestand (Analyse 2015) als auch für den Prognosehorizont 2030 bzw. 2035 durchgeführt. Das Modell berücksichtigt in der Prognose sowohl alle Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs des Bundesverkehrswegeplanes 2030 und die Maßnahmen des 7. Ausbauplanes für die Staatsstraßen in

Bayern, als auch alle prognostizierten Entwicklungen bei Bevölkerung und Arbeitsplätzen, was zuvor in [1] nicht der Fall war.

Die Eichung eines Analysenullfalles in einem großräumigen Verkehrsmodell dient nur zur näherungsweise Abbildung der vorhandenen Verkehrsverhältnisse. Wie in [2] beschrieben, beinhaltet der Prognosenullfall, der die Grundlage der Planfälle bildet, sowohl Änderungen bei den Strukturdaten als auch die Straßennetzänderungen, die bis zum Prognosehorizont umgesetzt sind bzw. als umgesetzt angenommen werden. Aufgrund der damit einhergehenden unterschiedlichen Verkehrsnachfrage („wie viele Leute wollen wohin“) und des unterschiedlichen Verkehrsangebotes (über welche Straße oder welchen Verkehrsträger) und der sich in den Berechnungen damit neu einstellenden Routenwahl kann sich eine Streckenbelastung, obwohl absolut von gleicher Höhe, in Analysefall und Prognosenullfall aus ganz unterschiedlichen Verkehrsbeziehungen zusammensetzen. Alle Planfalluntersuchungen in [2] erfolgten hierbei auf Basis des Prognosenullfalles 2035. So sind beispielsweise rund 2.400 Kfz/24h der errechneten 9.900 Kfz/ 24h Gesamtbelastung der Nord-Süd-Tangente (1a, 1b, 2) Ziel- und Quellverkehre des Gewerbegebietes Obernau. Hier haben sich möglicherweise Verkehrsverlagerungen auf die neue Trasse ergeben, die u. E. aufgrund des Modellschnitts an der Ortsgrenze von Sulzbach in [1] gar nicht berücksichtigt worden sein können.

Hierzu eine abschließende Anmerkung:

Das Staatliche Bauamt verwendet das Verkehrsmodell Bayerischer Untermain für alle derzeit laufenden Verkehrsuntersuchungen und es entspricht dem aktuellen Stand der Technik. Letztendlich hat die Verkehrsuntersuchung 2018 [2] das Ziel, mit einer hinreichenden Genauigkeit die verschiedenen Umgehungsvarianten auf der gleichen Grundlage (Prognose 2035) zu untersuchen und festzustellen, welche Variante im Vergleich untereinander die größtmögliche Entlastung für die St 2309 in Sulzbach bewirkt.

Wir sind daher überzeugt, dass in der aktuellen Verkehrsuntersuchung 2018 [2] der Verkehr und dessen Wirkungen für das Prognosejahr 2035 realistisch abgebildet werden. Die Voruntersuchung aus dem Jahr 2014 [1] ist durch die nun fortgeschriebene Verkehrsuntersuchung 2018 [2] überholt und wird zukünftig nicht mehr herangezogen.

8. „

Umgangsfall	Netzengröße		MainDcke Stübch		MIL 117 MIL 39 (Summe Jahres-/ Spessartstraße)		MIL 11 Spessartstraße öst. der Jahnstraße		St 2309 (Hauptstraße süd. der Jahnstraße)		St 2309 (Hauptstraße nördl. der Spessartstraße)	
	Kfz/24h	SV/24h	Kfz/24h	SV/24h	Kfz/24h	SV/24h	Kfz/24h	SV/24h	Kfz/24h	SV/24h	Kfz/24h	SV/24h
Analysenfall 2015	15.900	770	10.700	400	7.700	340	15.800	850	14.900	790		
Prognosefall 2035	---	---	12.400	700	11.400	580	8.400	490	15.800	1.010	14.700	540
Planfall 1a	9.900	700	12.500	710	11.100	580	8.100	490	8.100	360	5.000	200
Änderung (%)			17%	-1%	12%	17%	12%	12%	12%	-48%	-58%	-75%
Planfall 1b	9.900	690	12.500	700	11.200	580	8.100	480	8.100	360	5.100	200
Änderung (%)			17%	-2%	12%	17%	12%	12%	12%	-48%	-57%	-75%
Planfall 2	9.900	700	12.500	710	11.200	580	8.100	490	8.100	360	5.100	200
Änderung (%)			17%	-1%	12%	17%	12%	12%	12%	-48%	-57%	-75%
Planfall 3	3.300	150	12.200	710	8.600	420	5.800	340	15.900	1.810	12.000	890
Änderung (%)	-79%	-81%	12%	1%	11%	-42%	-25%	-21%	12%	130%	51%	11%
Planfall 4	3.600	180	12.900	690	8.400	400	3.600	320	15.100	990	12.000	690
Änderung (%)	-77%	-77%	13%	-2%	11%	-44%	-23%	-20%	10%	22%	51%	-12%
Planfall 5	5.700	400	13.000	740	6.700	200	3.800	170	10.800	890	14.700	850
Änderung (%)	-64%	-45%	19%	4%	-31%	-75%	-50%	-72%	31%	42%	61%	7%
Planfall 6	5.700	400	13.000	730	4.900	0	900	0	10.400	870	11.700	880
Änderung (%)	-64%	-45%	19%	3%	-55%	-100%	-89%	-100%	32%	34%	52%	10%
Planfall 7	20.500	1.280	13.800	840	11.000	570	3.600	500	16.000	1.020	14.800	850
Änderung (%)	-41%	-50%	15%	1%	12%	-57%	-47%	47%	1%	1%	1%	1%
Planfall K1 (P2+P4)	5.800/ 3.400	690/ 180	12.100	700	8.300	380	5.300	340	5.700	360	2.600	0
Änderung (%)	-63%	-74%	12%	-1%	9%	-43%	-37%	-21%	-25%	-48%	-100%	-100%
Planfall K2 (P2+P5)	5.900/ 5.800	690/ 400	13.200	740	6.600	200	3.500	170	1.400	0	5.200	290
Änderung (%)	-50%	-43%	16%	4%	-44%	-70%	-83%	-94%	-73%	-100%	65%	23%
Planfall K3 (P2+P7)	18.300/ 20.100	700/ 1.130	13.900	790	11.400	570	8.300	490	6.300	370	5.100	280
Änderung (%)	-11%	-38%	13%	2%	12%	-57%	-47%	-42%	-30%	33%	43%	23%
Planfall K4 (P4+P7)	3.000/ 20.600	160/ 1.260	13.800	840	9.100	430	8.000	350	16.100	1.030	12.200	710
Änderung (%)	-83%	-87%	13%	2%	11%	-23%	-26%	-23%	1%	2%	11%	11%
Planfall K5 (P5+P7)	5.900/ 21.100	420/ 1.230	14.400	840	6.700	200	3.600	170	11.000	700	14.900	850
Änderung (%)	-72%	-66%	14%	1%	11%	-73%	-48%	-29%	31%	1%	1%	1%

„Die Datengrundlage entspricht nicht dem DTV 2015, es wurden höhere Eingabezahlen berücksichtigt, so dass eine höhere Entlastung auf einer N-S angegeben werden konnte!

DTV 2015 Fortschreibung sollte Grundlage für die Untersuchungen sein; ursprünglich 2010, Belastungswerte haben sich lt. DTV über die Jahre eigentlich reduziert!

Es stellt sich die Frage, wie belastbar sind die neu gemachten Angaben?

Sind die richtigen Datengrundlagen herangezogen worden?

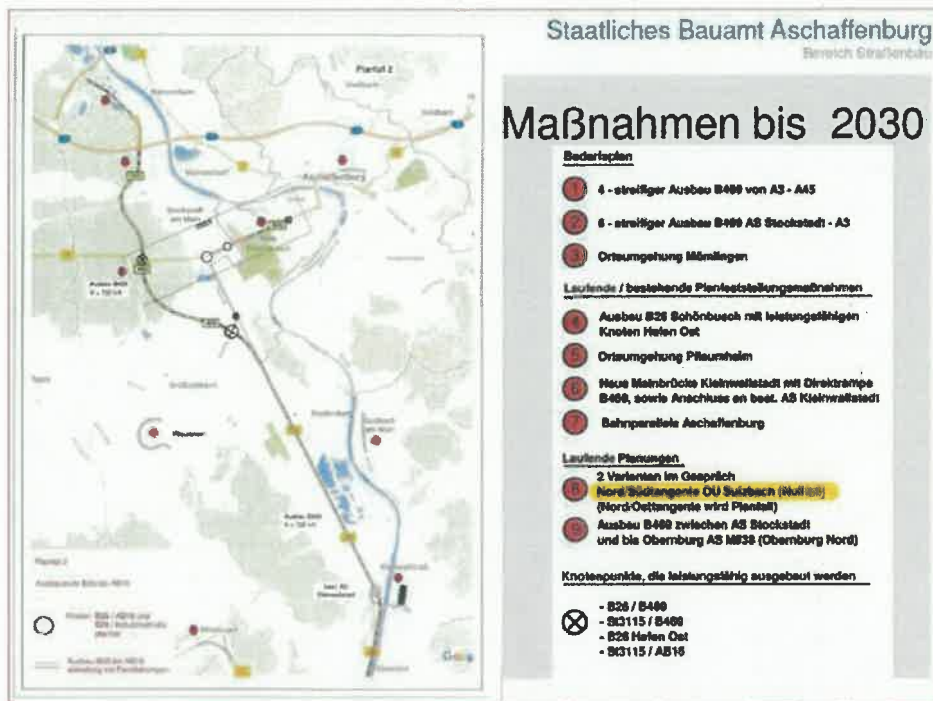
Das wollen wir nachvollziehen können!“

Antwort: Die Aussage der Gemeinde Niedernberg, dass die Datengrundlage der Verkehrsuntersuchung nicht der DTV 2015 sei, ist nicht korrekt. In der Verkehrsuntersuchung (12/2018) ist auf Seite 6 nachzulesen, dass die Kalibrierung „für den DTV_{w5}, den Durchschnitt der Werktage Mo-Fr, im Folgenden mit DTV_w bezeichnet“, erfolgt. Der DTV 2015 ist hierbei die Grundlage für die standardisierte Umrechnung zwischen DTV und DTV_w. In der Untersuchung wurden die richtigen Datengrundlagen herangezogen und die verwendeten Eingangsdaten sind deshalb uneingeschränkt belastbar und auf jede Variante übertragbar.

Noch eine Anmerkung: Der DTV auf der St 2309 ist in den letzten Zählperioden vergleichsweise konstant geblieben (s. Präsentation Bürgerinformationsveranstal-

tung: Stand 11.02.2019 S. 8). Etwaige Abweichungen sind z.B. mit dem Versatz einer Zählstelle oder mit natürlichen Schwankungen zu begründen.

9. „



Wie sieht eine Differenzbetrachtung 2015 zu 2035 aus, ohne dass dabei die Projekte (B26, Brücke Kleinwallstadt, ..) umgesetzt wurden?"

Antwort: Die angesprochene Differenzbetrachtung ist kein realistisches Szenario und hätte daher keinen Erkenntnisgewinn für das Projekt St 2309 OU Sulzbach gebracht. Ein Verzicht auf festdisponierte Vorhaben aus dem Bundesverkehrswegeplan bzw. dem 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern wurde in der Verkehrsuntersuchung (12/2018) nicht untersucht.

Sulzbach a.M.

10. „



13

Die Ergebnisse der Verkehrsgutachtens ergeben die dargestellten Querschnittsbelastungen in 2035 unter Berücksichtigung umgesetzter Projekte (B26, Brücke Kleinwallstadt, ..)

Ist die Nord-Süd-Trasse für die Wirkungen der Projekte als umgesetzt mit berücksichtigt, sprich im Prognosefall enthalten, wie nachstehend genannt?“

Antwort: Für die Verkehrsuntersuchung (12/2018) stellt der Prognosefall 2035 den Bestand ohne Ortsumfahrung im Prognosejahr dar (s. Verkehrsgutachten OU Sulzbach; Stand: 11.02.2019, Anlage 2.2a & b; s. Präsentation Bürgerinformationsveranstaltung: Stand 11.02.2019 S. 36).

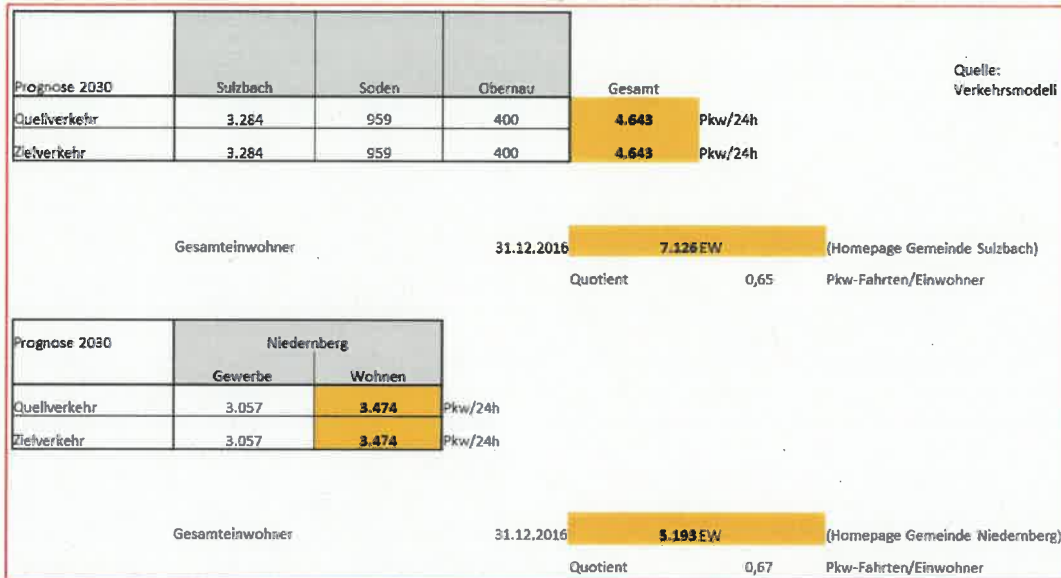
Als Grundlage für andere Projekte im Verkehrsmodell Bayerischer Untermain wurde für das Prognosejahr 2030 u.a. die Projekte des 7. Ausbauplans der 1. Dringlichkeit als umgesetzt angenommen. Dazu gehört auch die im 7. Ausbauplan angemeldete Trasse der Ortsumgehung Sulzbach in Nord-Süd Richtung.

11. „Wie groß ist der innerörtliche Verkehr von Sulzbach - Quellverkehr? Ausgehend von der Bewertung auf Seite 20 in der Präsentation, gibt es im Planfall K2 1400 Pkw-Bewegungen von/nach Süden und Planfall K2 2600 von/nach Norden. Das dürfte nach meinem Verständnis jeweils nur der Quellverkehr sein. Summe 4000 Bewegungen.

In Niedernberg wird innerorts ein Verkehrsaufkommen von 4800 Bewegungen angesetzt – m.E. nur Quellverkehr.

In Relation, gemessen an der Einwohnerzahl, ist die niedrige Grundlage für Sulzbach das nicht nachvollziehbar.“

Antwort: In der folgenden Abbildung sind die Daten (Ziel-/Quellverkehr) aus der Zelle für die Gemeinde Niedernberg und dem Markt Sulzbach a.M. aus dem Verkehrsmodell Bayerischer Untermain für das Prognosejahr 2030 wiedergeben.



Wie zu erkennen, ist der Quotient (Pkw-Fahrten/Einwohner) in beiden Kommunen annähernd gleich. Betrachtet man in der nachfolgenden Abbildung die Bevölkerungsentwicklung für den Landkreis Miltenberg, so ist eine geringfügige Abnahme der Bevölkerung zu verzeichnen. Der Bevölkerungsanteil der 19 bis 75 Jährigen liegt bei ca. 70 %. D.h., dass pro Tag dieser Anteil der Bevölkerung ca. 1 Fahrt unternimmt. Dies deckt sich mit den Eingangsdaten des Verkehrsmodells und der Prognose.

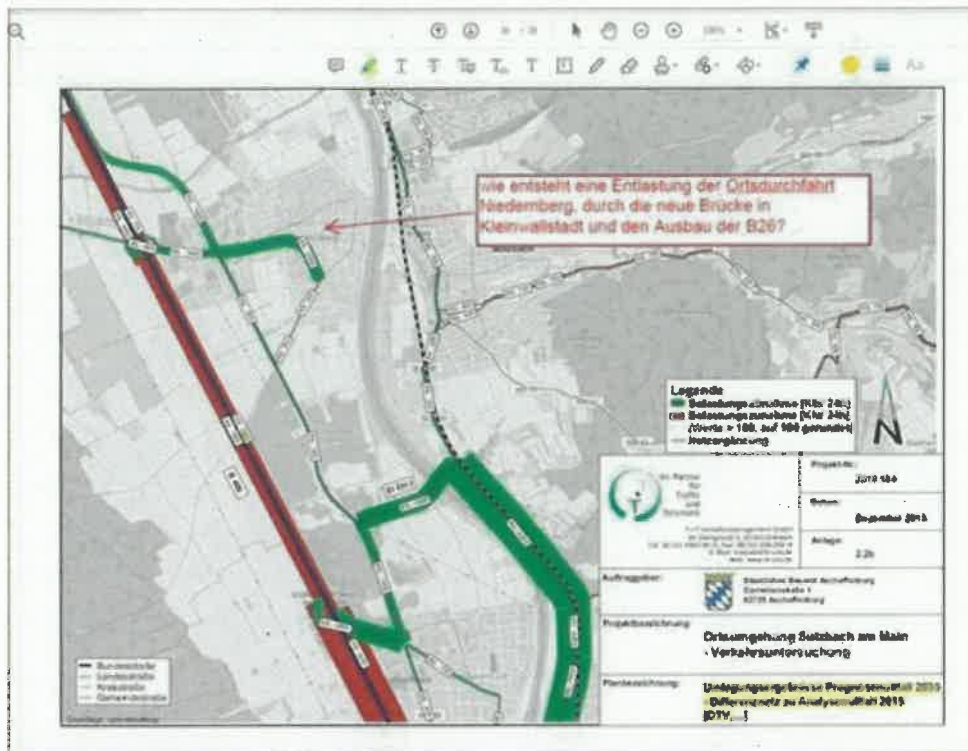
Bevölkerungsanteil > 19 bis unter 75 Jahre	2018	2030
Landkreis Aschaffenburg	72,0%	70,6%
Landkreis Miltenberg	71,5%	70,3%

Quelle: Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2036, Bayerisches Landesamt für Statistik

Eine Diskrepanz ist also nicht zu erkennen, wodurch die Zahlen u. E. belastbar und nachvollziehbar sind.

Niedernberg

12. „



Auf der Seite 36 des Verkehrsgutachtens ist für den Prognosenullfall 2035 eine Entlastung der **Niedernberger** Ortsdurchfahrt verzeichnet.

Wie ist eine Belastungsabnahme auf der MIL 22 (Ortsdurchfahrt) Niedernberg mit -30 % (-2300 Kfz) im Prognosenullfall 2035 möglich?

Auf der MIL 22 ab dem Rosengärtchen/Waldweg ist eine leichte Erhöhung (+300 Kfz) verzeichnet!

Wie sind der Zusammenhang und die Wirkung mit dem Ausbau B26 und Bau der Brücke Kleinwallstadt zu verstehen?"

Antwort: Zunächst ist festzuhalten, dass es sich hier nicht um absolute Zahlen handelt und sich im Prognosejahr 2035 der Verkehr durch die Umsetzung der Projekte im Bedarfsplan (vordringlicher Bedarf) und 7. Ausbauplan (1. Dringlichkeit) teilweise verlagern wird. Die 300 Fahrzeuge, welche auf dem Waldweg mehr sind, sind den 2300 Fahrzeugen auf der Römerstraße, gegenzurechnen. Somit sind lediglich 2000 Fahrzeuge weniger vorhanden.

Des Weiteren ist noch zu erwähnen, dass für das Prognosejahr Strukturdaten im Verkehrsmodell hinterlegt sind, die das Mobilitätsverhalten der Menschen und deren Fahrzeugnutzung abschätzen. Unter Strukturdaten sind z.B. die Bevölkerungsentwicklung, der Motorisierungsgrad, die weitere Entwicklung der Arbeitsplatzverhältnisse vor Ort, der Umstieg auf alternative Fortbewegungsmittel usw. zu

verstehen. So bleiben beispielsweise die Einwohnerzahlen über den Prognosezeitraum annähernd konstant, jedoch ändert sich die Altersstruktur. Es sind in Niedernberg dann mehr Senioren ansässig, die zugleich auch weniger Fahrten pro Tag mit dem Fahrzeug absolvieren. Dieses Zusammenspiel ergibt die angesprochene prognostizierte Abnahme.

13. *„Wir haben auf der MIL 22 keinen Durchgangsverkehr in der Ortsbebauung! Wie ist das zu erklären?“*

Wie funktioniert dabei das Verkehrsmodell?“

Antwort: Es ist korrekt, dass innerhalb der OD Niedernberg – im Gegensatz zu Sulzbach – nahezu kein Durchgangsverkehr vorhanden ist. Niedernberg ist in dem Verkehrsmodell Bayerischer Untermain nur eine Zelle neben vielen anderen, in der Ziel- und Quellverkehr generiert wird. Dies gilt auch für den innerörtlichen Bereich (Mil 22). Das bedeutet, dass hier größtenteils Ziel- und Quellverkehr vorhanden ist (s. Frage 11). Warum der Verkehr abnimmt oder zunimmt, wurde schon in Frage 12 behandelt. Eine Ortsumgehung Sulzbach westlich den Mains hat jedoch unabhängig davon absolut keine Auswirkungen auf den innerörtlichen Verkehr (Mil 22) von Niedernberg (s. Anlage 2.3b, 2.4b, 2.5b, 2.6b, 2.7b, 2.8b, 2.9b).

14. *„Seite 14 der Präsentation: Wie kann sich der Verkehr im Innerort von Niedernberg um 2300 Fahrzeugbewegungen verändern, wenn die B26, die B496 ausgebaut und die Brücke zwischen Kleinwallstadt und Obernburg errichtet wird? Liegt hier nicht eher ein Fehler im Programm vor?“*

Antwort: Nein, hier liegt kein Fehler vor, s. Frage 12.

Kleinwallstadt

15. *„Und wie sind die Zahlen nördlich Kleinwallstadt mit -6900 KFZ im Vergleich zur Bewertung aus dem Planfeststellungsverfahren der Südbrücke Kleinwallstadt, dort mit -4200 KFZ, vergleichbar?“*

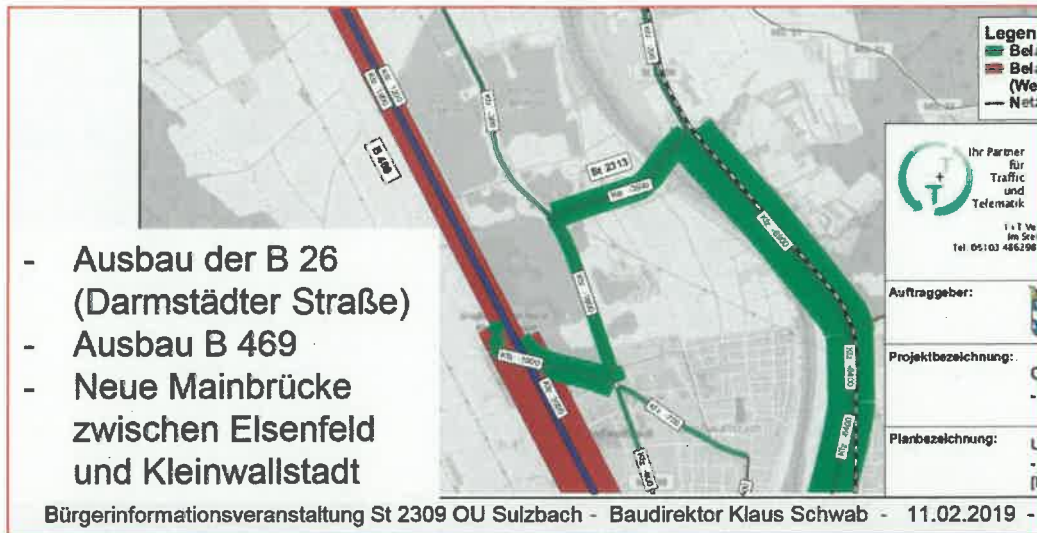
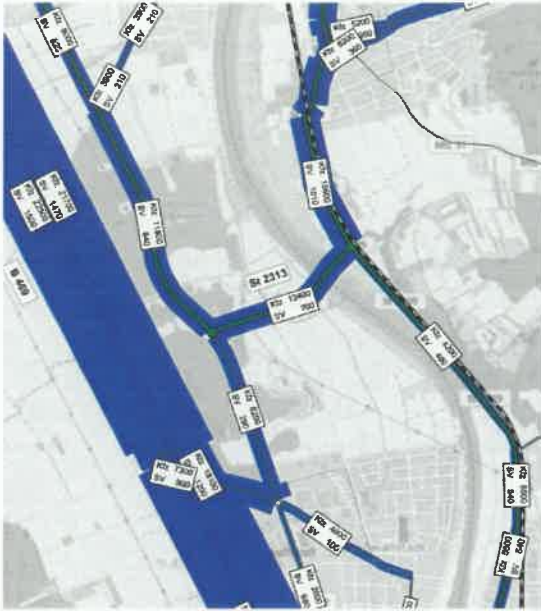


Tabelle 1: Vergleich der Verkehrsbelastungen im DTV [Kfz/24h]

Vergleichsquerschnitt	Prognose-Nullfall	Prognose-Planfall 1	Differenz	
	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[%]
St 2309 OD Kleinwallstadt	14 400	10 200	-4 200	-29
St 2309 nördlich Eisenfeld	9 600	18 500	+8 900	+93
St 2309 südl. Eisenfelder Str. (KV Mil 25)	10 400	8 300	-2 100	-20
St 2309 Mainbrücke Obernburg	28 900	23 300	-5 600	-19
B 469 nördlich Mainbrücke Obernburg	31 200	31 900	+700	+2
B 469 in Höhe Großwallstadt	33 900	39 100	+5 200	+15

Antwort: Grundlage der beiden Verkehrsuntersuchungen war das Verkehrsmodell Bayerischer Untermain

Hierbei sind bei der Verkehrsuntersuchung OU Sulzbach a.M. (12/2018) für die St 2309 nördlich Kleinwallstadt für den Prognosenußfall 2035 ca. 5.500 Kfz/24h zu verzeichnen, während die Verkehrsuntersuchung der Mainbrücke südl. Kleinwallstadt (06/2018) für den Prognosefall 1 2030 ca. 5.400 Kfz/24h angibt (s. nächste Abbildung). Diese Werte sind – unter der Beachtung, dass es sich um eine Prognose handelt und der Prognosehorizont nicht identisch ist (5 Jahre Differenz) – annähernd gleich und dadurch u. E. nachvollziehbar und belastbar.



Quelle: VU St 2309 OU Sulzbach (12/2018) Anlage 2.2a



Abbildung 6: Umlegung für den Prognose-Planfall i mit Rampe (Verkehrslastungen in Ktz/24h für den DTV) mit Differenzen zu Prognose-Natfall

Quelle: Verkehrstechnische Untersuchung OU Kleinwallstadt (06/2018)

7. Ausbauplan und Vorzugsvariante:

16. „

4. Festlegung der Vorzugsvariante
Erteilung des Planungsauftrages an das Staatliche Bauamt
Aschaffenburg durch Ministeratsbeschluss zum 7. Ausbauplan.

Bayerisches Staatsministerium
des Innern

7. Ausbauplan für die
Staatsstraßen in Bayern
Dringlichkeitsliste

Stand: 11. Oktober 2011

2011

Bürgerinformationsveranstaltung St 2309 OU Sulzbach - Baudirektor Klaus Schweb - 11.02.2019 - Sulzbach a. Main 33

Abgleich des 7. Ausbauplan mit den vorliegenden Lösungen: Werden, bzw. wie werden die ursprünglich gesetzten Ziele tatsächlich erreicht?

- *Herleitung des Projektes für die Aufnahme in Dringlichkeit 1 im Ausbauplan passt nicht mehr und ist zu den überarbeiteten Planungen!*

- *Schätzkosten 17,6 Mio. € passen nicht mehr (Preissteigerungen + ca. 30%), Umweltauflagen, Entlastungswirkung*
- *Bahnübergänge bleiben und können nicht geschlossen werden*
- *DTVW Werte aus 2015 sind niedriger als die Datengrundlage für diese Untersuchung,*
 - *Entlastungswirkung ist geringer als die Eingabedaten im 7. Ausbauplan*
- *Die damals vorgesehene Mittelanbindung soll auf Wunsch Sulzbachs nicht gebaut werden*
 - *Entlastung der MIL 11 kann nicht erreicht werden, Entlastungswirkung ist zu überprüfen*
- *Schwerverkehr aus der alten Untersuchung ist im Vergleich zu 2015 zu hoch*
- *NKV Nutzen-Kosten-Verhältnis mit 5,5, ist nicht mehr erreichbar; Kostensteigerungen*
- *Umweltrisikoeinschätzung mit -4 (mittel) ist nicht haltbar, da Eingriff in FFH und Wasserschutzzone II und Hochwasserabfluss betroffen ist;*
- *100 km/h Festlegung bei der Bewertungsgrundlage soll doch nicht sein; max. 70 km/h?*
 - *Wirkung ist dadurch eine andere!*

Die Straßenbauverwaltung ist verpflichtet die Projektkosten zu kontrollieren, Abweichungen neu zu bewerten und den volkswirtschaftlichen Nutzen zu bewerten!

Fazit:

Die für den 7. Ausbauplan durchgeführte Analyse ist heute nicht mehr haltbar; die Kennziffern werden nicht erreicht; Projekt wird wesentlich teurer durch Preissteigerungen und Auflagen; Entlastungswirkungen werden nicht erreicht; Projekt ist komplett neu auf den Prüfstand zu stellen!“

Antwort: In Abstimmung mit dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bauen und Verkehr (StMB) können wir diesbezüglich folgende Aussage treffen:

Bei der Abwicklung des Ausbauplans prüft die bayerische Straßenbauverwaltung fortlaufend, ob die Bauwürdigkeit einzelner Projekte angesichts von Kostensteigerungen oder der Veränderung des Planungskonzeptes im Vergleich zum ursprünglichen Ausbauplanprojekt weiterhin gegeben ist. So müssen Projekte, bei denen erhebliche Kostensteigerungen zu verzeichnen sind oder bei denen sich das Pla-

nungskonzept so verändert, dass dies die Nutzenfaktoren nachteilig beeinflussen kann, grundsätzlich neu bewertet werden.

Die aktuelle Planung mit der vorgestellten Vorzugsvariante weicht vom angemeldeten Ausbauplanprojekt ab, da sie - im Gegensatz zum Ausbauplanprojekt - auf einen direkten Anschluss im Bereich des Ortszentrums des Marktes Sulzbach a.M. verzichtet. Da das Fehlen dieses Anschlusses zu einer veränderten Verkehrsumlagerung führen wird und sich die prognostizierten Verkehrsströme auf der Ortsumfahrung dadurch verändern, ist eine Nachbewertung in den nachfolgenden Planungsphasen des Projektes notwendig. Aufgrund des zur Projektanmeldung vorliegenden hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV gem. 7. Ausbauplan: 5,5), ist davon auszugehen, dass das Projekt auch mit der durchzuführenden „Nachbewertung“ weiterhin bauwürdig bleibt (NKV \geq 1). Die lokale Verschiebung der Eisenbahnquerung stellt hingegen keine wesentliche Änderung dar.

17. *„Planungsziel ist ,die Entlastung der OU St 2309 vom Durchgangsverkehr“:*

- *ohne eine qualitative Festlegung; es werden Anwohner entlastet, neue dafür belastet, weitere sogar doppelt (von vorne und hinten am Grundstück),*
- *wir sehen eine Erfassung/Gegenüberstellung im Detail als notwendig an; (siehe auch oben Beispiel aus anderer Untersuchung)“*

Antwort: Die „Verringerung der Beeinträchtigung der Anwohner der St 2309 (Hauptstraße und Bahnhofstraße) durch Lärm-, Schadstoffemissionen und Erschütterungen“ ist, wie die „Schaffung der Möglichkeit zur Verbesserung der Lebensqualität, Aufwertung des Wohnumfeldes und der Aufenthaltsfunktion im historischen Ortskern“ (s. Präsentation Bürgerinformationsveranstaltung: Stand 11.02.2019 S. 36), Planungsziele der OU Sulzbach. Diese Ziele sind bei der Abwägung der Kriterien für die Ermittlung der Vorzugsvariante eingeflossen. Auch wurden die oben genannten Aspekte in der UVS unter dem Schutzgut Mensch berücksichtigt.

Wie erwähnt, befindet sich die Maßnahme aktuell in der Planungsstufe Vorplanung. Die Detailplanung bzgl. aller Schutzgüter erfolgt erst in der Planungsstufe Vorentwurfsplanung.

18. „

4. Festlegung der Vorzugsvariante

Planungsauftrag:

Umfasst **nicht** die Verlegung einer (reinen) Kreisstraße
wie z.B. der Mil 11 bzw. Mil 39

Varianten:

- Nord-Ost-Tangente 1 (lang)
- Nord-Ost-Tangente 2 (kurz)
- Süd-Ost-Tangente

→ **Diese Varianten für eine Kreisstraße werden zunächst nicht weiter verfolgt, da vom zuständigen Straßenbau-
lastträger Landkreis Miltenberg hierfür kein Planungs-
auftrag vorliegt.**

Bürgerinformationsveranstaltung St 2309 OU Sulzbach - Baudirektor Klaus Schweb - 11.02.2019 - Sulzbach a. Main

35

*Wenn als Planungsziel die Ortsentlastung definiert ist, dann kann die Wirkung der MIL 11 **nicht** außen vorgelassen werden.*

In allen bisher geführten Gesprächen und Untersuchungen sollte das Straßennetz komplett betrachtet werden. Die jetzt vom Straßenbauamt eingeschlagene Vorgehensweise, sich nur noch auf die Staatsstraße 2309 zu beziehen schließt andere Lösungen aus.“

Das widerspricht auch den Beschlüssen des Marktes Sulzbach, der ausdrücklich die Einbeziehung des Ost-West-Verkehrs und der MIL 11 in die Planungen im Rahmen des 7. Ausbauplans fordern.“

Antwort: Ein Widerspruch ist hier nicht zu erkennen. Das primäre Planungsziel ist die Entlastung der Ortsdurchfahrt vom Durchgangsverkehr der St 2309 (s. nächste Abbildung).

Das Straßennetz wurde – wie zugesagt – in seiner Gesamtheit betrachtet, indem alle Varianten gleichwertig untersucht wurden. Eine anderweitige Lösung wird in dem Zusammenhang nicht ausgeschlossen. Die Vorzugsvariante Nord-Süd 1a ist schlussendlich nachweislich unter Abwägung aller Kriterien die verkehrswirksamste sowie umweltverträglichste Lösung. Für Varianten, welche eine Verlegung einer Kreisstraße umfassen besteht derzeit von dem Straßenbaulastträger Landkreis Miltenberg kein entsprechender Planungsauftrag (s. letzte Abbildung oben).

19. „

4. Festlegung der Vorzugsvariante

Planungsziele:

Primär:

- Entlastung der Ortsdurchfahrt St 2309 vom Durchgangsverkehr.
- Verringerung der Beeinträchtigung der Anwohner der St 2309 (Hauptstraße und Bahnhofstraße) durch Lärm-, Schadstoffemissionen und Erschütterungen.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Rad- und Fußgängerverkehr im Ort.
- Schaffung eines nachhaltig leistungsfähigen und sicheren Verkehrsweges.

Sekundär:

- Schaffung der Möglichkeit zur Verbesserung der Lebensqualität, Aufwertung des Wohnumfeldes und der Aufenthaltsfunktion im historischen Ortskern.
- Schaffung von städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten für den historischen Ortskern.

Bürgerinformationsveranstaltung St 2309 OU Sulzbach - Baudirektor Klaus Schwab - 11.02.2019 - Sulzbach a. Main

36

Mit einer Nord-Süd-Trasse, ohne Mittelanbindung, wird in erster Linie die rechtsmainische Verkehrsachse ausgebaut, was Anziehungseffekte und neue Verkehrsbeziehungen schafft. Weiterhin werden die Anschlussstellen an das Netz in Aschaffenburg (Ring in AB und die Obernauer Kolonie) überlastet und bringen dort neue Probleme.“

Antwort: Wie aus dem Verkehrsgutachten (12/2018) zu erkennen ist, ist dies nicht der Fall. Vergleicht man aus der Verkehrsuntersuchung die Anlagen 2.1a (Analysefall 2018) und 2.2a (Prognosenullfall 2035) sind geringe Abnahmen des Verkehrs in Richtung Obernau/Obernauer Kolonie zu verzeichnen (2015: 11.000 Kfz/24h, 240 SV/24h; 2035: 10.200 Kfz/24h, 220 SV/24h). Diese Abnahmen sind durch die im Verkehrsmodell Bayerischer Untermain als umgesetzt angenommenen Maßnahmen des Bedarfsplanes sowie 7. Ausbauplanes im Prognosejahr zu begründen.

Durch eine Nord-Süd Variante würde sich der Verkehr lt. Anlage 2.3a, 2.4a und 2.5a (2035: ca. 10.500 Kfz/24h, ca. 270 SV/24h) geringfügig erhöhen, liegt allerdings dann immer noch unter dem Niveau des Analysefalls 2015. Von einer Überlastung bzw. neuen Problemen kann also nicht die Rede sein.

20. „Es wird in den Untersuchungen unterstellt, dass keine Verlagerung von ‚Staatsstraßenverkehr‘ auf eine mögliche Ostumfahrung möglich sei. LKW können auf eine Ostumfahrung gezwungen werden! Dieser Lösungsausschluss lässt eine Ostumfahrung schlechter abschneiden.“

Antwort: Dies ist nicht korrekt (s. Verkehrsuntersuchung (12/2018) Anlage 2.9a). In dieser ist dargestellt, dass der LKW-Verkehr neben der OD Sulzbach ebenso die Ostumfahrung nutzt. Damit alle Varianten gleichwertig untersucht und verglichen werden konnten, gelten bei dieser Variante, wie bei allen anderen, die gleichen Voraussetzungen. Hierdurch wird erkennbar, dass die Ostumfahrung unattraktiver für den Staatsstraßendurchgangsverkehr ist, sowie hauptsächlich von den Verkehrsteilnehmern genutzt wird, die aus dem Spessart (Richtung Leidersbach) kommen bzw. in den Spessart wollen. Hierbei kann es sich um Quell-/ Zielverkehr und Durchgangsverkehr handeln.

21. „Genauso der Ausschluss von Planungsfragen, die die Kreisstraßen (MIL 11) betreffen und möglicher Anbindungen der Ost-Tangenten an den Ort. Damit wird eine weitere Planvariante von vorneherein ausgeschlossen. Das gehört mit in die Abwägung hinein. Zudem hat der Straßenbaulastträger (Landkreis Miltenberg) die Einbeziehung der Kreisstraße selber nicht ausgeschlossen! Wie wird die MIL 11 in den weiteren Planungen einbezogen bzw. berücksichtigt?“

Antwort: In der derzeitigen Planungsstufe Voruntersuchung wurden die Kreisstraßenvarianten gleichberechtigt neben den anderen Varianten untersucht, mit dem Ergebnis, dass – unabhängig von der Straßenklasse – die Vorzugsvariante (Einzelvariante) die Nord-Süd 1a ist (s. Präsentation Bürgerinformationsveranstaltung: Stand 11.02.2019 S. 40).

Vom Landkreis Miltenberg gibt es zudem – im Gegensatz zum Freistaat Bayern bzgl. der St 2309 – keinen offiziellen Planungsauftrag eine Verlegung der Kreisstraße Mil 11 bzw. Mil 39 zu planen.

Eine Berücksichtigung ist somit erfolgt, s. Präsentation Bürgerinformationsveranstaltung: Stand 11.02.2019 S. 43 bzw. nächste Abbildung.

22. „

4. Festlegung der Vorzugsvariante

Ergebnis für die OU Sulzbach im Zuge der St 2309:

→ Variante Nord-Süd Tangente 1a wird in der weiteren Planung so entwickelt, dass eine Anbindung einer Kreisstraßenverlegung möglich ist



Quelle: Verkehrsuntersuchung, Ortsumgehung Sulzbach am Main, T+T Verkehrsmanagement, Dezember 2018



Quelle: Verkehrsuntersuchung, Ortsumgehung Sulzbach am Main, T+T Verkehrsmanagement, Dezember 2018

→ Verträglichste Kombination:

- Nord-Süd 1a mit Süd-Ost
oder

- Nord-Süd 1a mit Nord-Ost (kurz)

= gute verkehrliche Wirkung

= geringe Umweltauswirkung

Wird im Zuge einer tiefergehenden Untersuchung ermittelt, wenn der Landkreis Miltenberg einen entsprechenden Planungsauftrag erteilt.

Bürgerinformationsveranstaltung St 2309 OU Sulzbach - Baudirektor Klaus Schweb - 11.02.2019 - Sulzbach a. Main

43

Eine Kreisstraßenverlegung stellt eine eigene Alternative zur Teilentlastung von Sulzbach dar, ohne dass N-S gebaut werden müsste. Dies gehört vor der Trassenfestlegung untersucht.“

Antwort: Dies wurde untersucht (s. Frage 21).

Weitere Fragen:

23. „Mit beiliegendem Schreiben vom 27.2.2019 hat Frau Gado, BI Sulzbach Lebenswertes Sulzbach, die neu berechnete hohe Entlastungswirkung der N-S Tangente hinterfragt.

Die Beantwortung des o.g. Schreiben der BI bitten wir zur Verfügung zu stellen und die Thematik inhaltlich zu erläutern.“

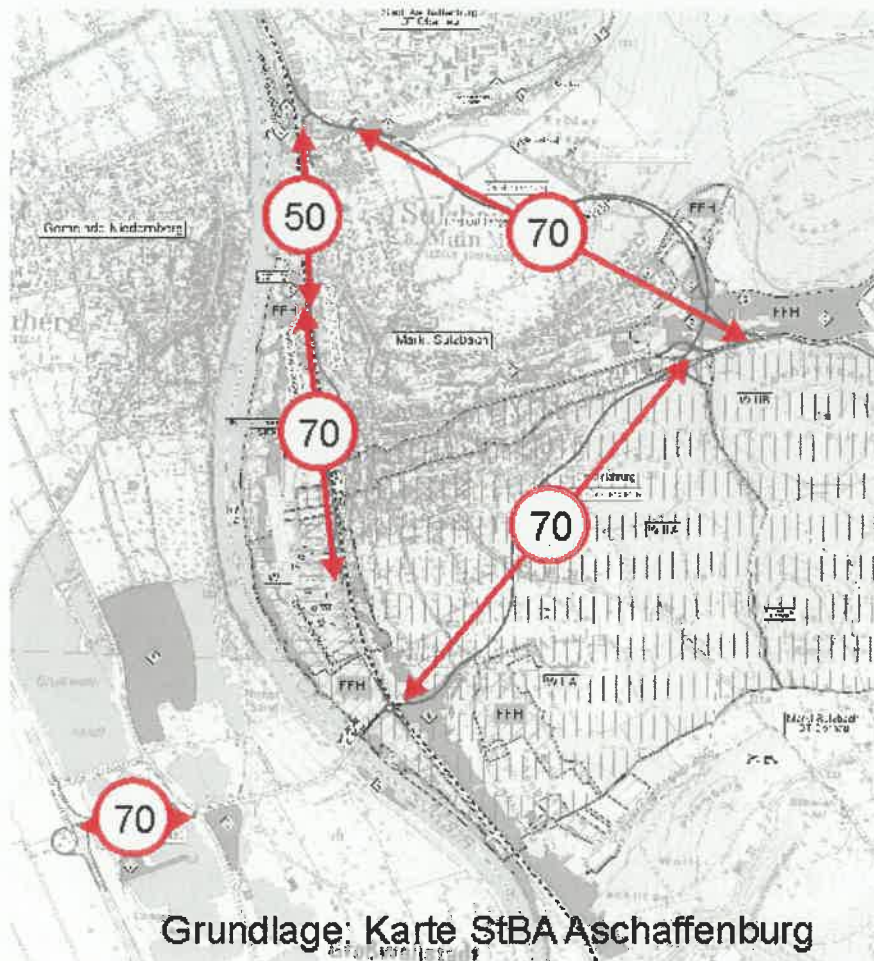
Antwort: Wir leiten grundsätzlich keine Schreiben von Dritten bzw. unsere Antworten ohne deren Einverständnis weiter. Wir bitten Sie sich direkt an die BI Lebenswertes Sulzbach zu wenden.

24. „Berechnungsgrundlage 100km/h für die Befahrung der Umgehungsstraße:
Wie realistisch ist es, dass auf einer Variante 1 nur weniger Meter neben der Bebauung in Sulzbach mit 100km/h gefahren werden darf?“

Antwort: Entscheidungen bezüglich verkehrsrechtlichen Regelungen sind nicht Teil des Verfahrens und werden zum gegebenen Zeitpunkt nach Stellungnahme der Polizei sowie des Straßenbaulastträgers von der Unteren Straßenverkehrsbehör-

de am Landratsamt getroffen. Für die Planung einer Straßentrasse wird grundsätzlich gem. §3 Abs. 2 StVO die zulässige Höchstgeschwindigkeit aller Varianten außerhalb geschlossener Ortschaften mit 100 km/h angesetzt. Hierdurch wird die maximale Lärmbetroffenheit im Trassenumfeld ermittelt. Die Parameter für die Straßentrassierung (Kurven, Gerade, Kuppen, Wannen, Klothoiden) sind ebenfalls für 100 km/h ausgelegt. Sofern aus Lärmschutzgründen verkehrsrechtliche Maßnahmen notwendig werden z.B. Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h (aktiver Lärmschutz), werden diese in dem nächsten Planungsschritt geprüft und eingearbeitet.

Die im Verkehrsmodell angesetzten Geschwindigkeiten sind für alle Varianten jedoch geringer angesetzt worden (s. nächste Abbildung), um Raumwiderstände zu berücksichtigen, die durch gewisse Randbedingungen nicht identisch abgebildet werden können, wie z.B. Topographie, Anschlussstellen, LKW-Verkehr, usw.



25. *„Berechnungsgrundlage 100km/h für die Befahrung der Umgehungsstraße:
Ist die Berechnung mit 100km/h nur deshalb angesetzt um eine hohe Ent-
lastungswirkung zu erhalten?“*

Antwort: Nein, s. Frage 24

26. *„Berechnungsgrundlage 100km/h für die Befahrung der Umgehungsstraße:
Wieso wird hier nicht mit einem Ansatz von 70 oder gar 50km/h gerechnet,
der realitätsnäher ist. In Obernau wird auch mit max. 70km/h gefahren,
obwohl Schallwände vorhanden sind.“*

Antwort: Hierzu ist eine sehr differenzierte Betrachtung notwendig. Da zwei völlig unterschiedliche Situationen vorliegen, können diese kaum miteinander verglichen werden. Gem. Art. 42 Abs. 1 BayStrWG ist die kreisfreie Stadt Aschaffenburg für die Staatsstraße im Bereich Obernau zuständig. Warum die zulässige Höchstgeschwindigkeit vor Ort beschränkt wurde, erfragen Sie daher bitte bei der zuständigen Unteren Verkehrsbehörde der Stadt.

Abschließend soll festgehalten werden, dass die Entscheidung zur Vorzugsvariante 1a nicht auf Annahmen, sondern aus der Abwägung der Kriterien auf Grundlage aller vorliegenden objektiven Fakten sowie den erstellten bzw. vorgestellten Gutachten, beruht.

Sehr geehrter Bürgermeister Reinhard,

wie sie selber geschrieben haben, „kann sich die eigentliche Betroffenheit der Gemeinde erst aus der konkreten Entwurfsplanung ergeben“. Wie bereits mehrfach erläutert, befinden wir uns bei der Planung für die Ortsumgehung Sulzbach in einem frühen Planungsstadium, in dem ein Großteil Ihrer Fragen noch nicht konkret beantwortet werden kann. Zur Aufklärung dieser Punkte ist die Erstellung der Entwurfsplanung notwendig. Dieser Schritt wird bei Straßenplanungen immer im nächsten Planungsschritt, der Entwurfsplanung, mit jener in der Vorplanung ermittelten Vorzugsvariante, durchgeführt. Im Zuge der Erarbeitung der Entwurfsplanung, kann es dann immer noch zu wesentlichen Änderungen kommen, um die dann festgestellten Belange zu berücksichtigen, zu kompensieren bzw. ausreichend zu würdigen.

Wir bitten Sie deshalb um eine Stellungnahme der Gemeinde Niedernberg zum derzeitigen Planungsstand mit begründeter Auswahl der Vorzugsvariante 1a.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, consisting of stylized, cursive letters that appear to be 'Schwab'.

Schwab
Ltd. Baudirektor