Erwiderung zur Stellungnahme des Staatlichen Bauamtes zur Verkehrsuntersuchung Ortsumgehung Sulzbach

RegioConsult.
Verkehrs- und Umweltmanagement
Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR

am 12. November 2021

Auftragnehmer:

Mediator/ Dipl.-Geogr. / SRL Wulf Hahn

RegioConsult.

Verkehrs- und Umweltmanagement.

Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe

Am Weißenstein 7

35041 Marburg/88045 Friedrichshafen

Tel. 06421/686900, Fax 06421/686910

www.RegioConsult-Marburg.com

Kurzportrait RegioConsult

RegioConsult.
Verkehrs- und Umweltmanagement
Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR

- Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung, Umwelt- und Landschaftsplanung

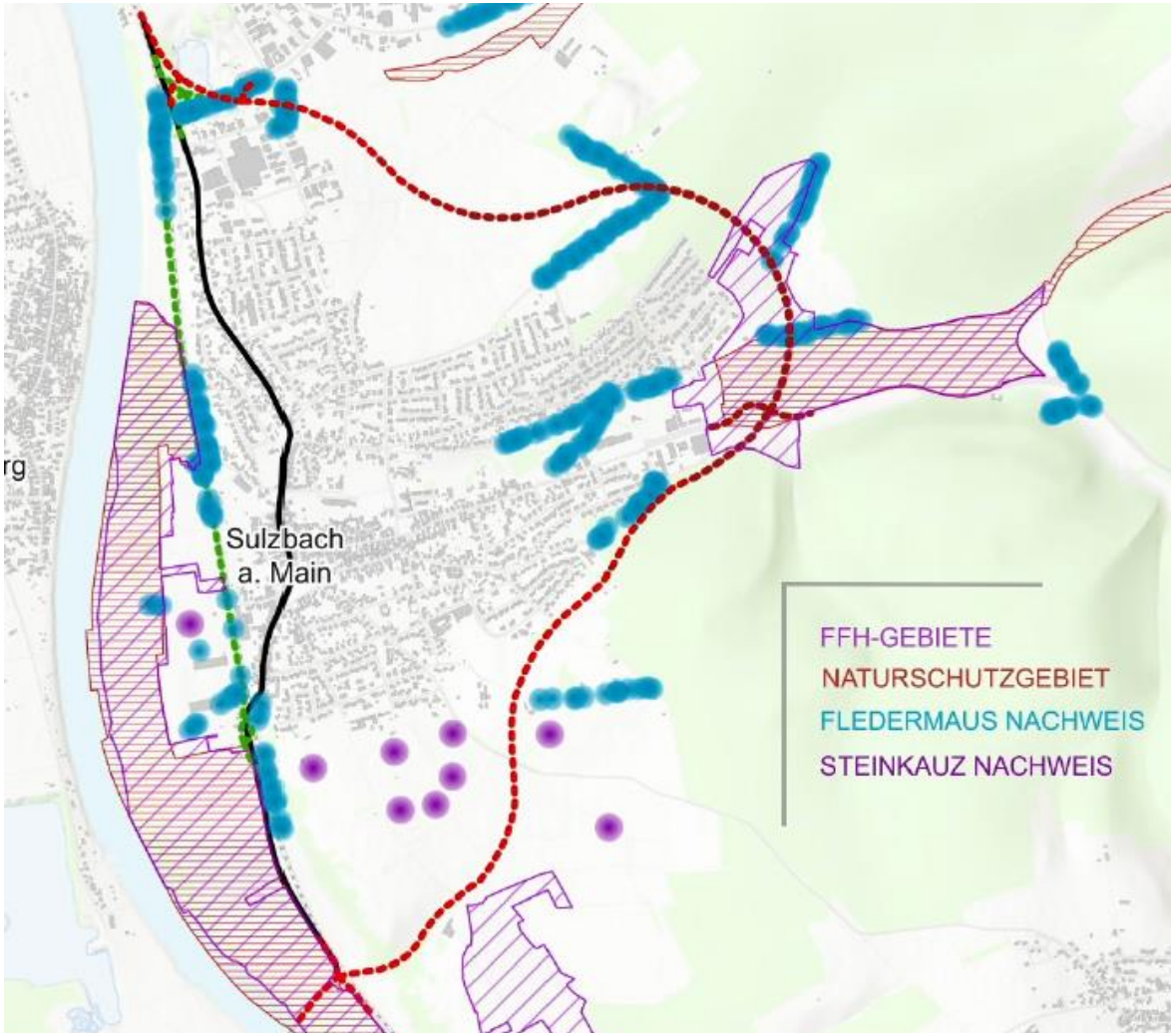
- Tätigkeitsschwerpunkt:
  Strategische Beratung und Vertretung Betroffener von Infrastrukturprojekten (Straße, Schiene, Flughafen, Magnetschwebebahn, Bebauungspläne, Windparks, Handelskomplexe etc.) in der Vorplanung, in Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren sowie in BImSchG-Verfahren
  Beratung zur Konfliktlösung in Mediationsverfahren (B 49 Reiskirchen) und Dialogverfahren (Autobahn A 44, Kassel – Helsa; NBS/NBS der Bahnverbindung Hanau-Fulda und Fulda Meiningen, Logistikzentrum Weimar)

- Firmengründung 1996:
  Standorte in Marburg und Friedrichshafen

- Wulf Hahn arbeitet seit 2000 im AA 1.1 (Erhebung und Prognose des Verkehrs) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) mit und ist Mitglied im AK 1.2.6 Empfehlungen für Verkehrsnachfragemodelle.
- Ausbildung zum Mediator bei Mediation, Heidelberg, 2010

Umweltwirkungen der Varianten

RegioConsult.
Verkehrs- und Umweltmanagement
Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR

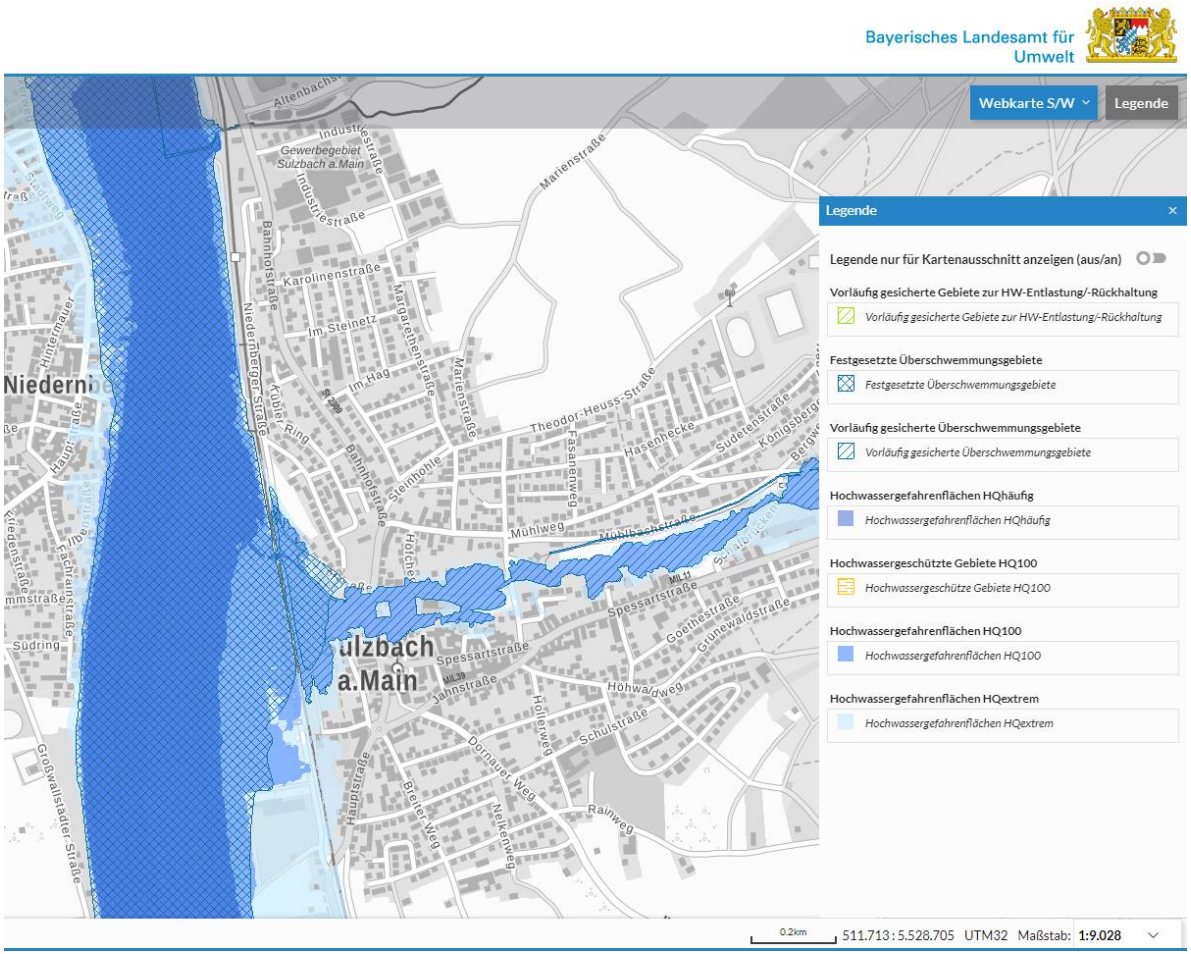


Beide Varianten (West- und Ostumgehung) haben nach Darstellung des staatlichen Bauamtes erhebliche Umweltauswirkungen.

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

Mängel der Variantenabwägung

RegioConsult.
Verkehrs- und Umweltmanagement
Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR



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

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 wurden.**

Denn diese werden nicht erwähnt.

Die Trasse würde teilweise in den festgesetzten Überschwemmungs-gebieten verlaufen sowie in den Hochwassergefahrenflächen des 100-jährigen Hochwassers (HQ 100).

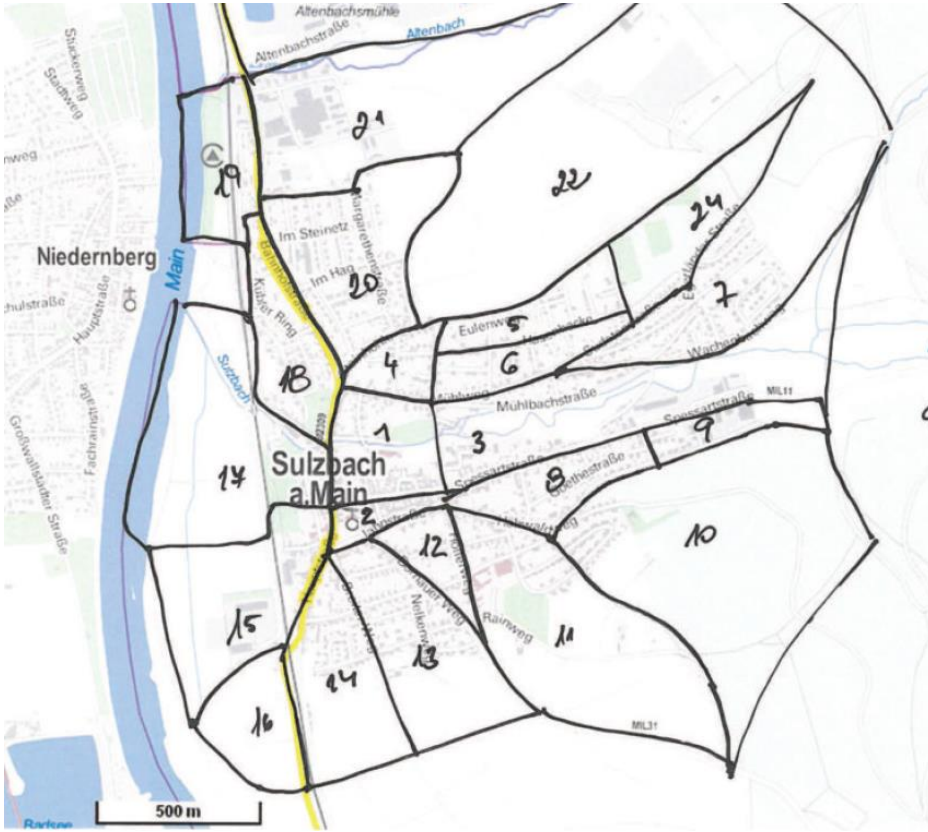
Allgemeine Mängel des Verkehrsmodells

RegioConsult.
Verkehrs- und Umweltmanagement
Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR

- Fehlerhafte Anwendung des regionalen Verkehrsmodells
- Markt Sulzbach wurde in der VU von T+T **nur mit einer Verkehrszelle** abgebildet, obwohl es in der Untersuchung von Obermeyer 24 Verkehrszellen gibt
- Keine Ermittlung der Auswirkungen auf die Bahnstrecke

→ Quell-Zielverkehre nach Sulzbach wurden von T+T **nicht in der notwendigen Detaillierung** abgebildet

→ Dies führt zwangsläufig dazu, dass das **Verlagerungspotenzial** für die OU **fehlerhaft** ausgewiesen wird.



Quelle: Obermeyer (8/2014): Zusammenfassung der Erhebungen Sulzbach am Main, Anl. 2

Vergleich des Analysenullfalls 2015 mit der Straßenverkehrszählung (SVZ) 2015

RegioConsult.
Verkehrs- und Umweltmanagement
Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR

- Enorme Über- bzw. Unterschätzung des werktäglichen Gesamtverkehrsaufkommen an sechs der acht Zählstellen im Verkehrsmodell
- Erhebliche Unterschiede der Verkehrsbelastungen zwischen dem Projektdossier des Ausbauplans der Staatsstraßen und den Ergebnissen der Verkehrserhebungen von Obermeyer (2014).

→ kein valider Analysenullfall, Prinzip der Wirklichkeitstreue wird verletzt

→ keine belastbare Basis für die Planfallrechnungen, Verkehrsuntersuchung entspricht nicht dem Stand der Technik

			SVZ 2015			Analysenullfall 2015			Analyse - SVZ		Abweichung in %	
Zählstelle	Straße	Beschreibung	DTVw	SVw	SVw %	DTVw	SVw	SVw %	DTVw	SVw	DTVw	SVw
60209407	St 2309	nördl. Sulzbach	12.060	425	3,5%	11.000	240	2,2%	-1.060	-185	-8,8%	-43,5%
60209411	St 2309	südl. Sulzbach	14.773	396	2,7%	15.800	850	5,4%	1.027	454	7,0%	114,6%
60209737	Mil 39	Jahnstraße	4.688	200	4,3%	5.800	230	4,0%	1.112	30	23,7%	15,0%
60219731	Mil 11	Spessartstraße	7.027	361	5,1%	7.700	340	4,4%	673	-21	9,6%	-5,8%
61209739	St 2313	westl. Mainbrücke	14.041	516	3,7%	15.900	770	4,8%	1.859	254	13,2%	49,2%
60209735	St 2313	südl. KVP Niedernberg	11.701	502	4,3%	12.100	730	6,0%	399	228	3,4%	45,4%
60209732	Mil 22	östlich B 469	14.695	1.070	7,3%	10.500	910	8,7%	-4.195	-160	-28,5%	-15,0%
60209209	B 469	südw. Niedernberg	37.359	2.935	7,9%	41.100	3.110	7,6%	3.741	175	10,0%	6,0%

Quelle: T + T Verkehrsmanagement GmbH (12/2018): Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung, Ergebnisbericht, Anlage 2.1a und Auswertung der SVZ 2015, vgl. https://www.baysis.bayern.de

Fehlerhafte Berechnungen für Niedernberg

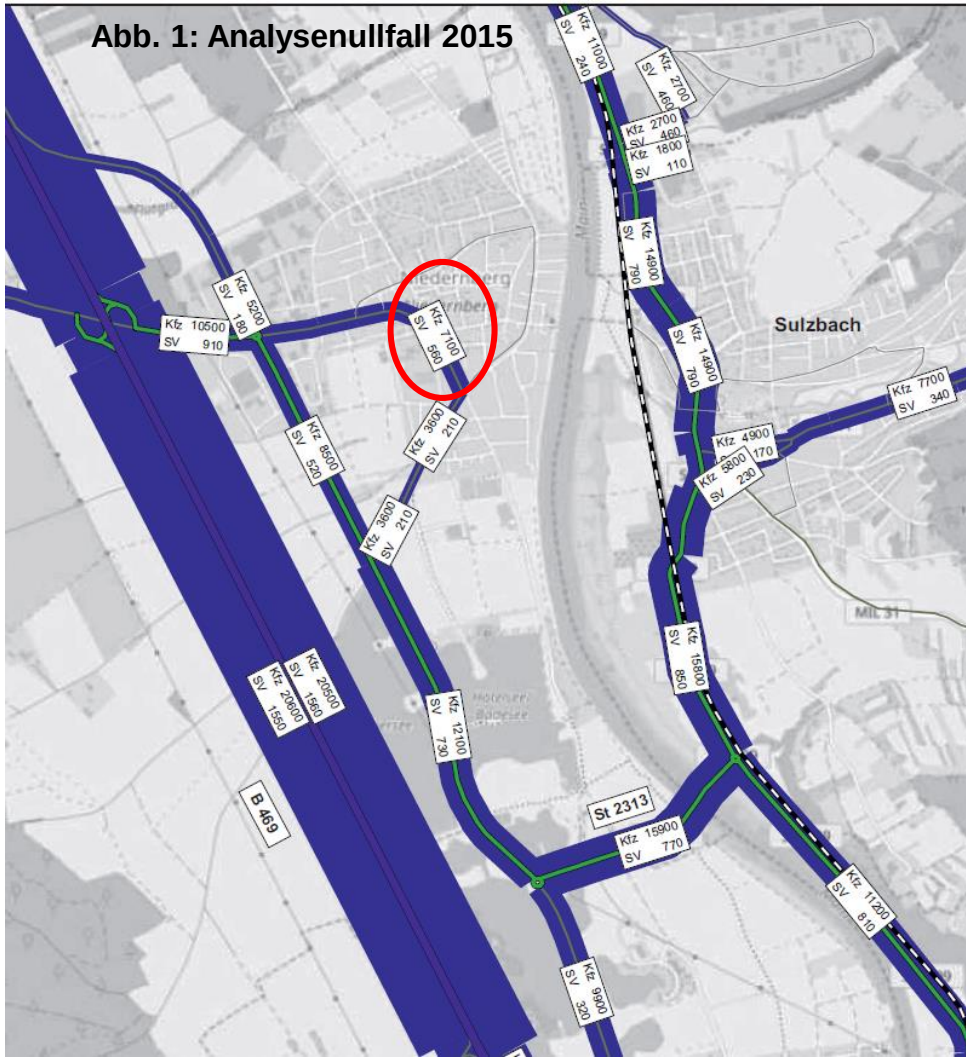
RegioConsult.

- Hohe **Verkehrsbelastung** im Analysenullfall 2015 (7.100 Kfz/24h)
- Wochenzählung der Gemeinde Niedernberg bei Großostheimer Straße **westlich** der Pfarrer-Seubert-Straße im Zeitraum vom 29.3. bis 8.4.2019, Aufkommen von etwa **4.950 Kfz/24h**

→ Verkehrsbelastung im Analysenullfall nicht wirklichkeitstreu

→ Erfordert die Offenlegung der Quell-Ziel-Matrizen und der Validierung

Abb. 1: Analysenullfall 2015



Quelle: T + T Verkehrsmanagement GmbH (12/2018): Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung, Ergebnisbericht, Anlage 2.1a

Durchgangsverkehr in Sulzbach

RegioConsult.
Verkehrs- und Umweltmanagement
Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR

	PKW	LKW	Summe
von Nord nach Süd	2.694	160	2.853
von Süd nach Nord	3.343	182	3.526
Summe	6.073	342	6.379

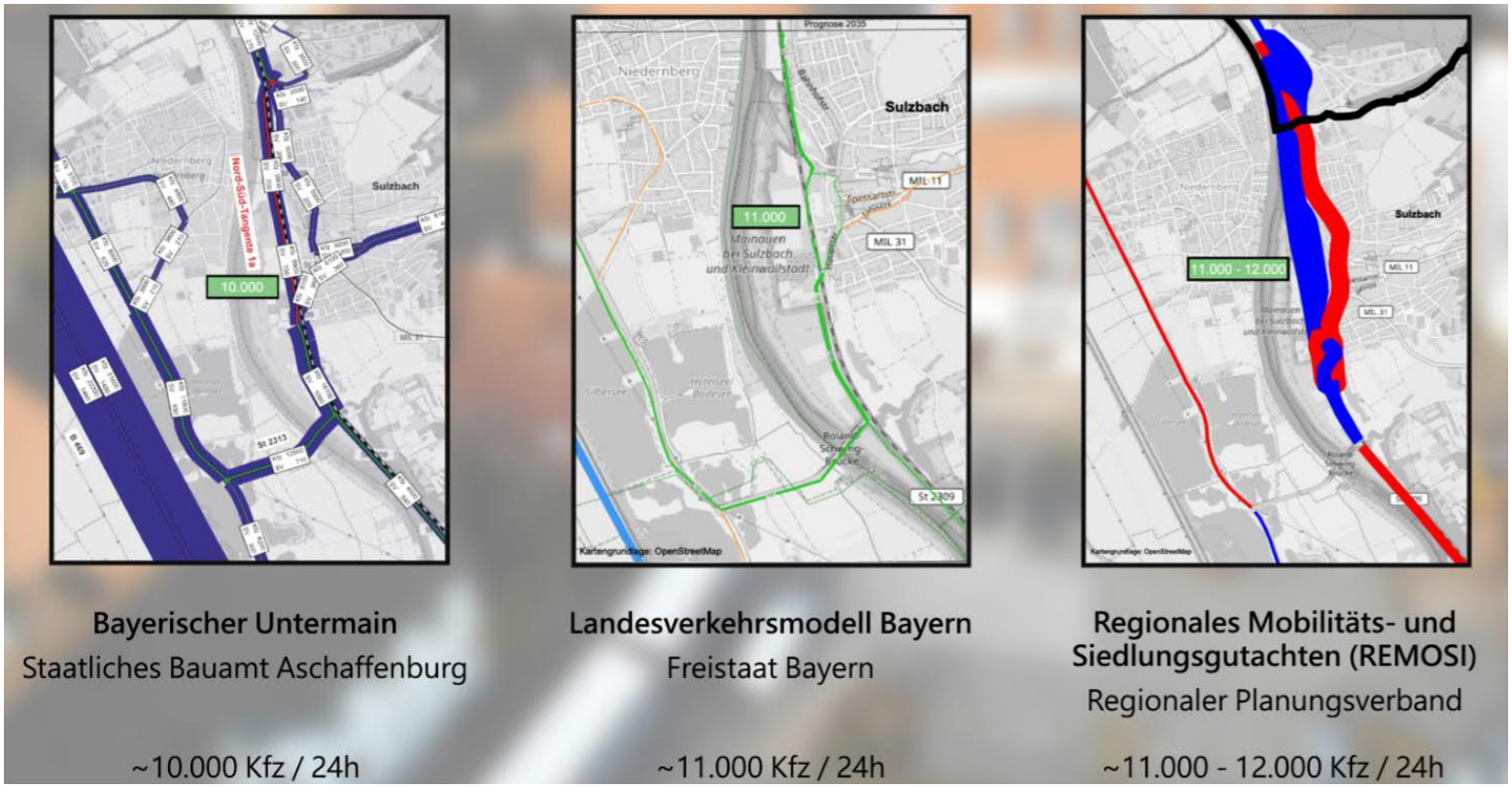
Quelle: BrennerPlan GmbH (7/2015): Voruntersuchung OU Sulzbach, Abbildung 2, S. 6 und Abbildung 3, S. 7

Aus dem Vergleich der Angaben von T+T mit den Angaben von BrennerPlan, lässt sich erkennen, dass das Quell-Ziel-Verkehrsaufkommen von Sulzbach von T+T **massiv unterschätzt** und das Durchgangs-verkehrsaufkommen **erheblich überschätzt** wird. Dies ist die Ursache für die von T+T ermittelten hohen Belastungen auf der Umgehung.

Auf der Basis der Befragungsdaten lässt sich **in Nord-Süd bzw. Süd-Nord-Richtung nur** ein **Durchgangsverkehrsaufkommen von etwa 6.400 Kfz/24h** ermitteln. Nach den Angaben von **T+T wären es dagegen 10.030 Kfz/24h**.

Entlastungswirkungen

RegioConsult.
Verkehrs- und Umweltmanagement
Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR



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

Die Modelle sind nicht vergleichbar, das Bauamt vergleicht „Äpfel mit Birnen“, indem unterschiedliche Planfälle (mit und ohne Mittelanbindung) direkt miteinander verglichen werden.

Be- und Entlastungswirkungen der drei Modelle

RegioConsult.
Verkehrs- und Umweltmanagement
Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR

Untersuchung	Belastung auf Umgehung 2035	Entlastung innerorts 2035	T+T zu Landesmodell in %		
			auf Umgehung	innerorts auf nördl. Absch.	innnerorts 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.	innnerorts 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

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.

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.

Fazit I

RegioConsult.
Verkehrs- und Umweltmanagement
Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR

- Nach der Auswertung der Verkehrsuntersuchung von T+T ist festzuhalten, dass **diese nicht dem Stand der Technik** entspricht und so gravierende Mängel (**fehlende Wirklichkeitstreue**) aufweist, dass sie **vollständig neu bearbeitet werden** muss. **Dies gilt auch für die Variantenbeurteilung.** Die Vorentscheidung für die Variante Nord-Süd 1a basiert auf nicht belastbaren Zahlen und kann deswegen nicht als Grundlage für die weiteren Arbeiten dienen.

- Um die Fehler und nicht plausiblen Belastungen aufklären zu können, ist es erforderlich, dass die **Quell-Ziel-Matrizen und die Zellanbindungen** offengelegt werden. T+T geht davon aus, dass vor allem **Durchgangsverkehr verlagert** wird, sodass der Quell- und Zielverkehr in der Ortsdurchfahrt verbleibt und sehr viel **großräumiger Verkehr** auf die OU Sulzbach aus der Region verlagert werden soll.

Fazit II

RegioConsult.
Verkehrs- und Umweltmanagement
Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR

- Die Erklärung der PTV zur **möglichen modellbedingten falschen Darstellung der innerörtlichen Belastungen in Niedernberg** ist zwar richtig, trotzdem erklärt sie nicht den erheblichen Rückgang der Verkehrsbelastung in Niedernberg von -2.300 Kfz/24h auf der Römerstraße zwischen Analysenullfall 2015 und Prognosenullfall 2035.

- Schon die Ausgangsbelastung 2015 ist daher fehlerhaft ermittelt. Die **Abweichung zwischen dem Zählwert (4.965 Kfz/24h) und dem Analysewert (7.100 Kfz/24h)** zeigt, dass die erforderliche **Realitätstreue nicht erfüllt** wird.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit! Haben Sie Fragen ?

RegioConsult.
Verkehrs- und Umweltmanagement
Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR

Mediator / Dipl.-Geogr. / SRL Wulf Hahn

RegioConsult.
Verkehrs- und Umweltmanagement.
Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR
Am Weißenstein 7
35041 Marburg/88045 Friedrichshafen
Tel. 06421-686900
www. RegioConsult-Marburg.com