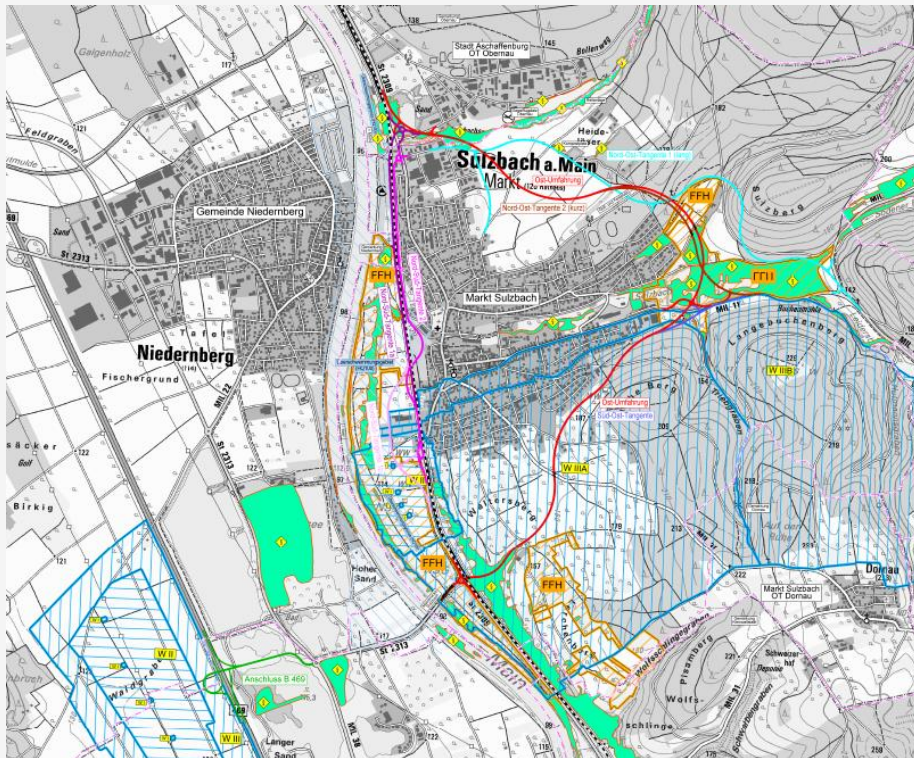




# St 2309 OU Sulzbach a. Main Sitzung des Gemeinderates



am 21. Mai 2019 im  
Rathaus  
in Niedernberg

Ltd. Baudirektor  
Klaus Schwab



# Gliederung

- Allgemeine Informationen
- Ergebnisse Verkehrsgutachten
- Ergebnisse Umweltverträglichkeitsstudie
- Festlegung der Vorzugsvariante
- Wesentliche Rückfragen der Gemeinde Niedernberg
- Stellungnahme der Gemeinde Niedernberg



# 1. Allgemeine Informationen

## 7. Ausbauplan für Staatsstr. im Bauamtsbezirk Aschaffenburg

Straße	Projektbezeichnung	Länge [km]	Kosten [Mio. €]	Gemeinde	Landkreis	Dringlichkeit	Stand
St 2309	Verlegung nördlich Obernau	1,1	4,4	AB	Stadt AB	1UEB	fertig
St 507	Erneuerung Erfbrücke Eichenbühl	0,1	1,2	Eichenbühl	MIL	1	
St 2305	Neubau OU Niedersteinach	1,4	2,4	Mömbris	AB	1	
St 3115	Ausbau Landesgr. -Großostheim (RistWAG)	2,1	2,2	Großostheim	AB	1	fertig
St 2305	Ausbau nördlich Alzenau	4,9	5,6	Alzenau	AB	1	
St 2305	Ausbau Michelbach-Herrnmühle	2,5	5	Alzenau	AB	1	in Planung
St 2309	Neubau OU Sulzbach	2	17,6	Sulzbach	MIL	1	in Planung
St 2308	Neubau OU Sommerau	1,5	4,9	Eschau	MIL	1	fertig
St 2305	Ausbau OD Großlaudenbach	0,8	1,2	Kleinkahl	AB	1	
St2309	Ausbau Mömbris-Reichenbach	1,7	2	Mömbris	AB	1	in Planung
St 2308	Ausbau Obernburg-Elsfeld (Mainbrücke)	0,8	9,4	Obernburg	MIL	1	
St 2241	Umbau AS Kleinheubach (B469)	0,2	16	Kleinheubach	MIL	1	in Bau
St 2305	Verlegung in der OD Schimborn	1,6	12,4	Mömbris	AB	1	fertig
St 2441	Mainbr. Groß-/Kleinheubach (Schiffstoß)		1,8	Groß/Kleinheubach	MIL	1	
St 2308	Mainbrücke Obernburg (Schiffstoß)		1,8	Obernburg	MIL	1	
St 2315	Mainbrücke Kirschturt (Schiffstoß)		1,8	Collenberg	MIL	1	
St 2315	Neubau OU Faulbach	2,1	3,7	Faulbach	MIL	1R	fertig
St 2309	Ausbau in Klingenberg	0,4	2,5	Klingenberg	MIL	1R	in Planung
St 2317	Ausbau Winternbach bis Neuhammer	0,7	1,8	Damm bach	AB	1R	in Planung
St 2317	Ausbau südlich Rothenbuch	3,4	3,2	Rothenbuch	AB	1R	in Bau
St 2315	Verlegung bei Kirschturt/Collenberg	1,1	12,1	Collenberg	MIL	1R	in Planung
St 2309	Mainbrücke südlich Kleinwallstadt	1,3	25,8	Kleinwallst./Obernburg	MIL	1R	in Planung



# 1. Allgemeine Informationen

## SVZ 2015 - DTV-Mittelwerte

Lkr Miltenberg

### Jahr 2015

(Kfz/24 h)

	Kfz	LV	SV
Bundesstraßen	16641	15440	1201
Staatsstraßen	5671	5435	236
Kreisstraßen	1421	1369	52

### Veränderungen zu 2010

(Prozent)

	Kfz	LV	SV
Bundesstraßen	9,8	10,4	2,6
Staatsstraßen	-8,1	-7,8	-15,3
Kreisstraßen	-20,3	-20,0	-28,1

### Jahr 2010 \*

(Kfz/24 h)

	Kfz	LV	SV
Bundesstraßen	15158	13987	1171
Staatsstraßen	6172	5893	279
Kreisstraßen	1783	1711	72

\* Mittelwert aus FS und OD

Datenquelle: Ergebnistabelle BAST SVZ 2015 vom 30.08.2017  
Stand: 08.09.2017

→ OD Sulzbach a. Main: ca. 13.000 Kfz/24h



# 1. Allgemeine Informationen

## 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.





# 2. Ergebnisse Verkehrsgutachten

Vergleich der Absolutbelastungen  $DTV_w$  [Kfz/24h]

→ die Einzelvarianten sowie die Kombination mit der größten verkehrlichen Wirksamkeit sind **blau** umrandet

Umlegungsfall	Netzergänzung		Mainbrücke Sulzbach		MIL 11/ MIL 39 (Summe Jahnstraße/ Spessartstraße)		MIL 11 Spessartstraße östl. der Jahnstraße		St 2309 (Hauptstraße südl. 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
<b>Analysenullfall 2015</b>	---	---	15.900	770	10.700	400	7.700	340	15.800	850	14.900	790
<b>Prognosenufall 2035</b>	---	---	12.400	700	11.400	560	8.400	490	15.600	1.010	14.700	840
<b>Planfall 1a</b>	9.900	700	12.500	710	11.100	560	8.100	490	6.100	360	5.000	200
Änderung [%]			1%	1%	-3%	0%	-4%	0%	-61%	-64%	-66%	-76%
<b>Planfall 1b</b>	9.900	690	12.500	700	11.200	560	8.100	480	6.100	360	5.100	200
Änderung [%]			1%	0%	-2%	0%	-4%	-2%	-61%	-64%	-65%	-76%
<b>Planfall 2</b>	9.900	700	12.500	710	11.200	560	8.100	490	6.100	360	5.100	200
Änderung [%]			1%	1%	-2%	0%	-4%	0%	-61%	-64%	-65%	-76%
<b>Planfall 3</b>	3.300	150	12.200	710	8.600	420	5.600	340	15.500	1.010	12.000	690
Änderung [%]			-2%	1%	-25%	-25%	-33%	-31%	-1%	0%	-18%	-18%
<b>Planfall 4</b>	3.600	180	12.000	690	8.400	400	3.600	320	15.100	990	12.000	690
Änderung [%]			-3%	-1%	-26%	-29%	-57%	-35%	-3%	-2%	-18%	-18%
<b>Planfall 5</b>	5.700	400	13.000	740	6.700	200	3.600	170	10.800	690	14.700	850
Änderung [%]			5%	6%	-41%	-64%	-57%	-65%	-31%	-32%	0%	1%
<b>Planfall 6</b>	5.700	400	13.000	730	4.000	0	900	0	10.400	670	11.700	680
Änderung [%]			5%	4%	-65%	-100%	-89%	-100%	-33%	-34%	-20%	-19%
<b>Planfall 7</b>	20.500	1.260	13.800	840	11.600	570	8.600	500	16.000	1.020	14.800	850
Änderung [%]			11%	20%	2%	2%	2%	2%	3%	1%	1%	1%
<b>Planfall K1 (P2+P4)</b>	9.800/ 3.400	690/ 160	12.100	700	8.300	360	5.300	340	5.700	360	2.600	0
Änderung [%]			-2%	0%	-27%	-36%	-37%	-31%	-63%	-64%	-82%	-100%
<b>Planfall K2 (P2+P5)</b>	9.900/ 5.600	690/ 400	13.200	740	6.600	200	3.500	170	1.400	0	5.200	200
Änderung [%]			6%	6%	-42%	-64%	-58%	-65%	-91%	-100%	-65%	-76%
<b>Planfall K3 (P2+P7)</b>	10.300/ 20.100	700/ 1.130	13.900	790	11.400	570	8.300	490	6.300	370	5.100	200
Änderung [%]			12%	13%	0%	2%	-1%	0%	-60%	-63%	-65%	-76%
<b>Planfall K4 (P4+P7)</b>	3.000/ 20.600	160/ 1.260	13.800	840	9.100	430	6.000	350	16.100	1.030	12.200	710
Änderung [%]			11%	20%	-20%	-23%	-29%	-29%	3%	2%	-17%	-15%
<b>Planfall K5 (P5+P7)</b>	5.900/ 21.100	420/ 1.230	14.400	840	6.700	200	3.600	170	11.000	700	14.900	850
Änderung [%]			16%	20%	-41%	-64%	-57%	-65%	-29%	-31%	1%	1%



## 3. Ergebnisse Umweltverträglichkeitsstudie

- Menschen, insbesondere menschliche Gesundheit  
(Wohnfunktion/Erholungsfunktion)
- Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt
- Fläche, Boden, **Wasser**, Luft, Klima, Landschaft
- Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter
- Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

→ **Vor allem bei den in rot dargestellten Schutzgütern wurden in Sulzbach besondere Beeinträchtigungen festgestellt.**



# 3. Ergebnisse Umweltverträglichkeitsstudie

## Gesamtergebnis des Variantenvergleichs

Schutzgut	Varianten							
	Nord-Süd 1 a	Nord-Süd 1 b	Nord-Süd 2	Nord-Ost 1 (lang)	Nord-Ost 2 (kurz)	Süd-Ost	Ost-Umfahrung	Anschluss an die B 469
Mensch – Wohnfunktion	B	B	C	A	A	A	A	A
Mensch – Erholungsfunktion	A	A	A	D	C	D	E	A
Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt	B	C	B	D	C	D	E	(A)
Fläche	B	C	B	D	C	C	E	B
Boden	B	B	B	C	B	B	C	B
Wasser	C	D	B	B	B	B	C	B
Klima und Luft	C	B	C	D	B	C	D	A
Landschaft	C	C	A	C	B	D	E	A
Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	C	C	E	B	B	A	B	A
<b>Gesamtkategorie</b>	B	C	B	C	B	C	D	A





## 4. Festlegung der Vorzugsvariante

Maßgebliche Kriterien für den Variantenvergleich:

- **Erreichen der Planungsziele**
- Vorgaben des Regionalplans
- Veränderungen der Reisezeit
- **Umweltverträglichkeit**
- Wirtschaftlichkeit

→ Alle sich aufdrängenden Varianten wurden gleichwertig untersucht und nach einheitlichen Kriterien bewertet.



# 4. Festlegung der Vorzugsvariante

Ergebnis des Variantenvergleichs:

St 2309 Ortsumfahrung Sulzbach - Voruntersuchung - Variantenvergleich - Ergebnis										
Nr.	Kriterium	Null	Nord-Süd 1a	Nord-Süd 1b	Nord-Süd 2	Nord-Ost 1 (lang)	Nord-Ost 2 (kurz)	Süd-Ost	Ost Umfahrung	AS B 469
1.	Erreichen der Planungsziele	E	A	A	A	C	C	C	A	D
2.	Vorgaben des Regionalplans	B	A	A	C	B	B	A	B	B
3.	Reisezeit	E	A	A	B	D	C	C	B	C
4.	Umweltverträglichkeit	A	B	C	B	C	B	C	D	A
5.	Wirtschaftlichkeit	E	A	A	B	C	D	C	B	E
Σ der gewichteten Bewertungspunkte		C	A	B	B	C	C	C	B	C
<b>RANG</b>		9	1	2	3	8	6	5	4	7

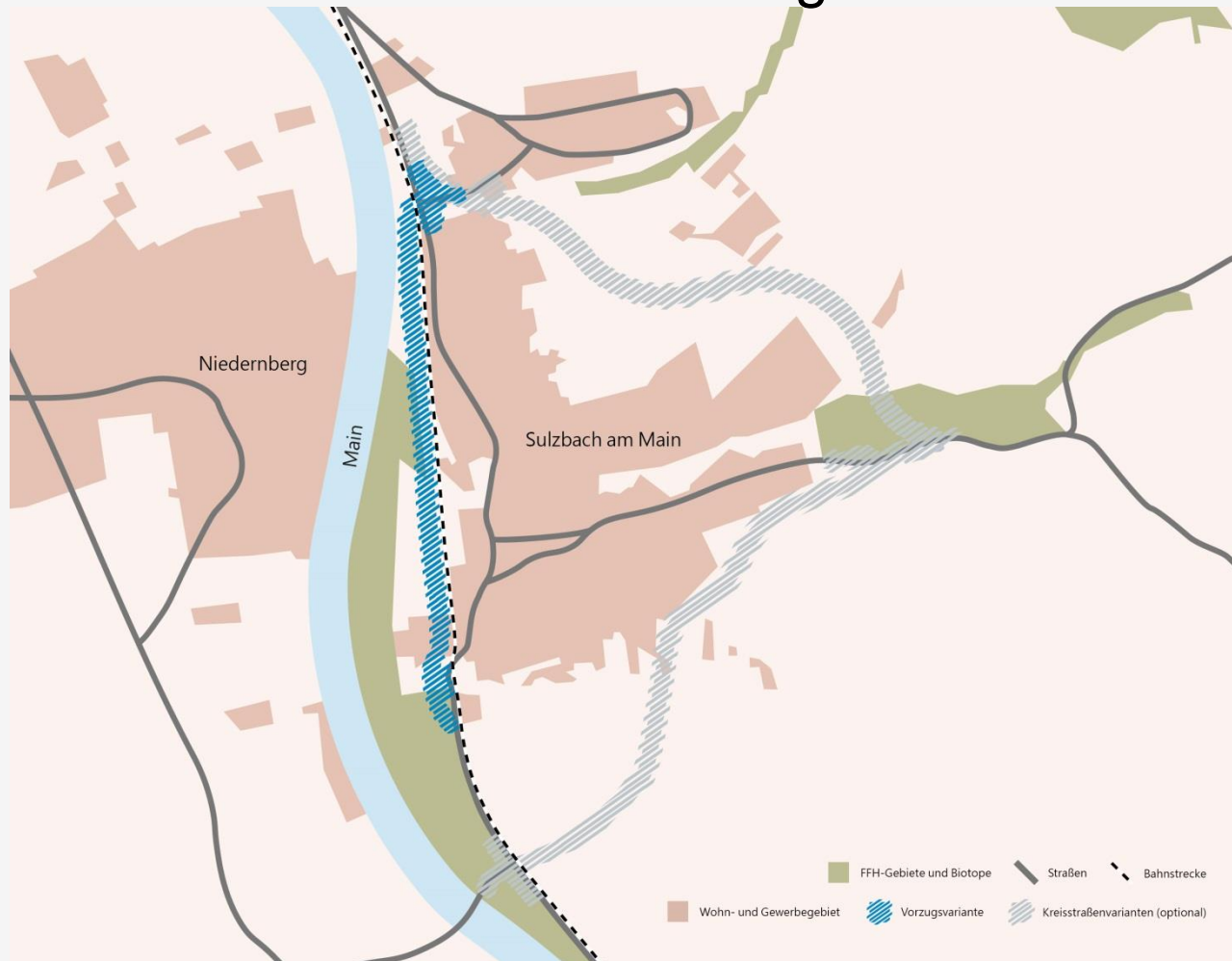
→ Vorzugsvariante ist die:

**Nord-Süd 1a**



# 4. Festlegung der Vorzugsvariante

Ergebnis für die OU Sulzbach im Zuge der St 2309:



# 4. Festlegung der Vorzugsvariante

Ergebnis des Variantenvergleichs:



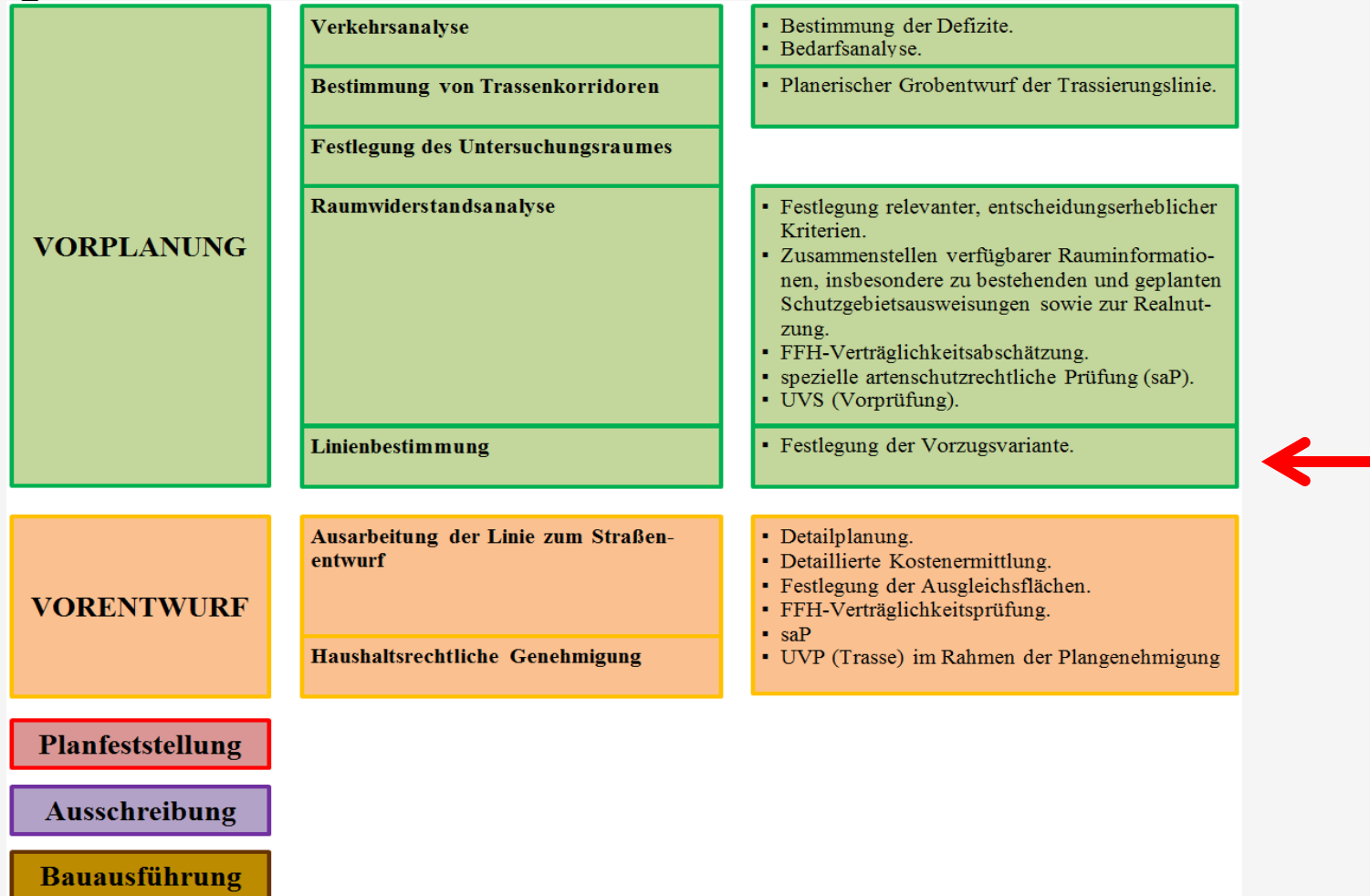
## Vorteile/ Nachteile der Nord-Süd 1a:

- 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



# 4. Festlegung der Vorzugsvariante

## Planungsablauf:





## 5. Rückfragen der Gemeinde Niedernberg

### ► Methodik der UVS:

- einzelnen Bewertungskriterien werden nur relativ zueinander in den Vergleich gesetzt
- keine absolute Bewertung der Schwere des Eingriffs
- Bis wohin ist ein Eingriff vertretbar, wann ist er zu schwer? = relative Bewertung & Variantenvergleich
- Ziel ist es nicht, festzustellen, dass eine Variante problemlos umsetzbar ist, sondern vielmehr, welche Variante voraussichtlich mit den geringsten Beeinträchtigungen einhergeht und daher am umweltverträglichsten ist.





## 5. Rückfragen der Gemeinde Niedernberg

### ▶ Lärm:

- Maßnahmen zum Lärmschutz können auf dieser Planungsebene noch nicht festgelegt werden. Das erfolgt erst im nachfolgenden Planungsschritt.
  - Vorschläge für mögliche Maßnahmen zum Schutz der Wohnfunktion für das Schutzgut Mensch sind im Kapitel 6.1.1.4 der UVS aufgeführt.
- Die Nord-Süd Varianten wurden bei diesem Schutzgut am schlechtesten bewertet (s. UVS Tab. 34)



## 5. Rückfragen der Gemeinde Niedernberg

### ► Überschwemmungsgebiet:

- Die Auswirkungen der neuen Straße im Mainvorland auf das Hochwasserabflussverhalten werden im Zuge der Vorentwurfsplanung exakt untersucht.
- Die Nord-Süd Varianten wurden bei diesem Schutzgut am schlechtesten bewertet (s.UVS Tab. 61)

Es wird also deutlich, dass diese Varianten sich evtl. nachteilig auf das Hochwassergeschehen – sowohl für Sulzbach am Main als auch für Niedernberg – auswirken können.



## 5. Rückfragen der Gemeinde Niedernberg

### ▶ Anmerkung zur UVS:

- Erst durch die Zusammenschau mit allen Schutzgütern ergibt sich, welche Variante die voraussichtlich Umweltverträglichste ist.
  - In der UVS wird daher abgewogen und eine zfassende Betrachtung über alle Schutzgüter für die Ermittlung der Vorzugsvariante angestellt.
- Die Vorzugsvariante Nord-Süd 1a der St 2309, OU Sulzbach ist zugleich kein Sonderfall.

**Beispiel: „St 2315 OU Stadtprozelten“ in der Entwurfsplanung**

## 5. Rückfragen der Gemeinde Niedernberg

### ▶ Beispielprojekt St 2315 OU Stadtprozelten:



### → Analogien:

1. OU im Mainvorland
2. Trasse II zur Bahn (Mil - Wertheim) mit dahinterliegendem Wohngebiet
3. Wohnbebauung auf der anderen Mainseite (Gemeinde Mondfeld a.M.)
4. Naherholungsgebiet im Mainvorland betroffen
5. Betroffenheit durch Immissionen
6. Retentionsraum betroffen
7. Biotope betroffen



## 5. Rückfragen der Gemeinde Niedernberg

### ▶ Beispielprojekt St 2315 OU Stadtprozelten:



#### → Lösung kritischer Situationen:

- Schaffung von nahräumigen Retentionsraum
- Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen von unversiegelten Flächen insb. Biotopen
- Neugestaltung des betroffenen Mainvorlandes als Naherholungsgebiet
- aktive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwand, lärmarmere Asphalt)
- (- Entschädigung von Grundstückeigentümern)



# 5. Rückfragen der Gemeinde Niedernberg

## ► Methodik der Verkehrsuntersuchungen:

	<u>Voruntersuchung OU Sulzbach</u>	<u>OU Sulzbach - Verkehrsuntersuchung</u>
Erstellungsdatum	07/2015	12/2018
Untersuchs- bzw. Modellraum	Herausgeschnittene Zelle aus dem Verkehrsmodell „Bayerischer Untermain“: Gemarkung Sulzbach (ca. 15 km <sup>2</sup> ) → regional	Verkehrsmodell „Bayerischer Untermain“ (ca. 5.000 km <sup>2</sup> ) → überregional
Datengrundlage	- SVZ 2010 - Verkehrsbefragung an einem Tag aus 2014	- SVZ 2015 (Ende 2017 veröffentlicht) - großr. Zählergebnisse an 20 Knoten (2017) - Zählwerte aus Dauerzählstellen (2016)
Untersuchungszeitraum	2015	2018 mit Prognose auf 2035
Planfälle	3 und 1 Kombination	8 und 5 Kombinationen
Umlegungsjahr der Planfälle	2015	2035
Strukturdaten	2014	2014 und Prognose bis 2035
Verkehrsbeziehungen	Ziel-/ Quell- und Durchgangsverkehr kommt rein aus den Befragungsergebnissen.	Nachfrageberechnung für alle betrachteten Gemeinden
Besonderheiten		Berücksichtigung von Maßnahmen des BVWP 2030 (vordringlicher Bedarf) sowie 7. Ausbauplans für das Prognosejahr



## 5. Rückfragen der Gemeinde Niedernberg

- ▶ Geschwindigkeiten auf den Trassenvarianten im Verkehrsmodell:

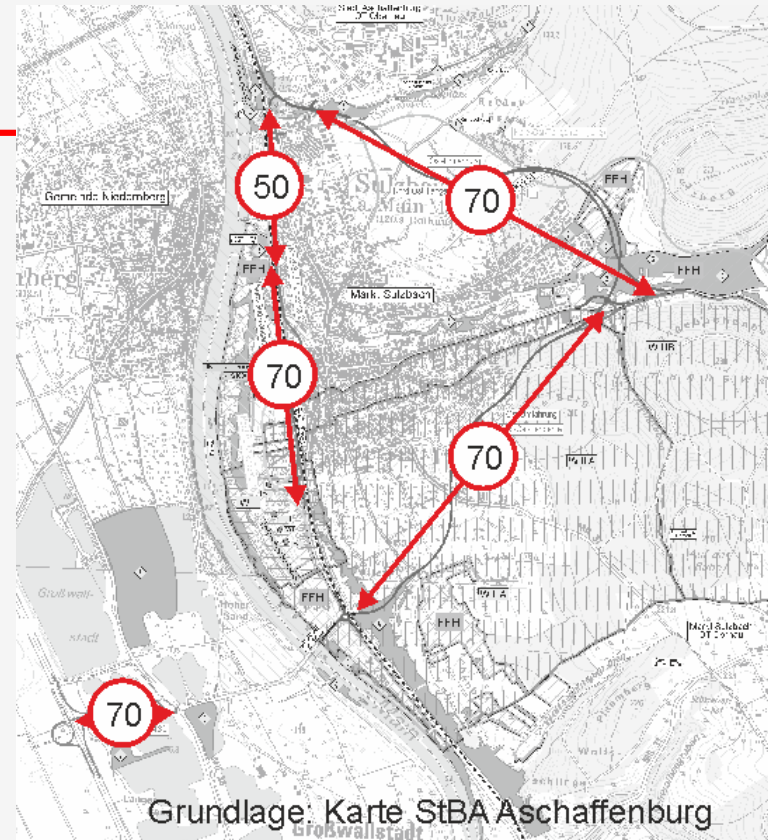
Raumwiderstände sind eingeflossen ←

§ 3 Abs. 3 StVO: außerhalb geschlossener Ortschaften

max. 100 km/h

→ Für die Prüfung von Lärm-  
schutzmaßnahmen wird zunächst  
in der Entwurfsplanung 100 km/h  
angesetzt (worst-case).

→ Straßenparameter sind entsprechend 100 km/h ausgelegt.





# 5. Rückfragen der Gemeinde Niedernberg

► Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen (12/2018):

- Einzelvarianten

→ PF 7 (Anschluss an die B469) bringt im Gegensatz zu allen anderen Varianten eine Mehrbelastung auf der St 2309.

→ Die Nord-Süd Varianten haben die höchste Wirkung.

Umlegungsfall	Netzergänzung		Mainbrücke Sulzbach		MIL 11/ MIL 39 (Summe Jahnstraße/ Spessartstraße)		MIL 11 Spessartstraße östl. 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
<b>Analysenullfall 2015</b>	---	---	15.900	770	10.700	400	7.700	340	15.800	850	14.900	790
<b>Prognosenufall 2035</b>	---	---	12.400	700	11.400	560	8.400	490	15.600	1.010	14.700	840
<b>Planfall 1a</b>	9.900	700	12.500	710	11.100	560	8.100	490	6.100	360	5.000	200
Änderung [%]			1%	1%	-3%	0%	-4%	0%	-61%	-64%	-66%	-76%
<b>Planfall 1b</b>	9.900	690	12.500	700	11.200	560	8.100	480	6.100	360	5.100	200
Änderung [%]			1%	0%	-2%	0%	-4%	-2%	-61%	-64%	-65%	-76%
<b>Planfall 2</b>	9.900	700	12.500	710	11.200	560	8.100	490	6.100	360	5.100	200
Änderung [%]			1%	1%	-2%	0%	-4%	0%	-61%	-64%	-65%	-76%
<b>Planfall 3</b>	3.300	150	12.200	710	8.600	420	5.600	340	15.500	1.010	12.000	690
Änderung [%]			-2%	1%	-25%	-25%	-33%	-31%	-1%	0%	-18%	-18%
<b>Planfall 4</b>	3.600	180	12.000	690	8.400	400	3.600	320	15.100	990	12.000	690
Änderung [%]			-3%	-1%	-26%	-29%	-57%	-35%	-3%	-2%	-18%	-18%
<b>Planfall 5</b>	5.700	400	13.000	740	6.700	200	3.600	170	10.800	690	14.700	850
Änderung [%]			5%	6%	-41%	-64%	-57%	-65%	-31%	-32%	0%	1%
<b>Planfall 6</b>	5.700	400	13.000	730	4.000	0	900	0	10.400	670	11.700	680
Änderung [%]			5%	4%	-65%	-100%	-89%	-100%	-33%	-34%	-20%	-19%
<b>Planfall 7</b>	20.500	1.260	13.800	840	11.600	570	8.600	500	16.000	1.020	14.800	850
Änderung [%]			11%	20%	2%	2%	2%	2%	3%	1%	1%	1%

← Nord-Süd 1a

← Nord-Süd 1b

← Nord-Süd 2

← Nord-Ost lang

← Nord-Ost kurz

← Süd-Ost

← Ost

← AS an B469



# 5. Rückfragen der Gemeinde Niedernberg

► Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen (12/2018):

- Kombinationen

→ PF K4&5 haben im Gegensatz zu den anderen PF lediglich eine geringe Teilentlastung der St 2309.

→ Die Nord-Süd Kombinationen haben die höchste Wirkung.

Umlegungsfall	Netzergänzung		Mainbrücke Sulzbach		MIL 11/ MIL 39 (Summe Jahnstraße/ Spessartstraße)		MIL 11 Spessartstraße östl. der Jahnstraße		St 2309 (Hauptstraße südl. 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
<b>Analysenullfall 2015</b>	---	---	15.900	770	10.700	400	7.700	340	15.800	850	14.900	790
<b>Prognosenufall 2035</b>	---	---	12.400	700	11.400	560	8.400	490	15.600	1.010	14.700	840
<b>Planfall K1 (P2+P4)</b>	9.800/ 3.400	690/ 160	12.100	700	8.300	360	5.300	340	5.700	360	2.600	0
Änderung [%]			-2%	0%	-27%	-36%	-37%	-31%	-63%	-64%	-82%	-100%
<b>Planfall K2 (P2+P5)</b>	9.900/ 5.600	690/ 400	13.200	740	6.600	200	3.500	170	1.400	0	5.200	200
Änderung [%]			6%	6%	-42%	-64%	-58%	-65%	-91%	-100%	-65%	-76%
<b>Planfall K3 (P2+P7)</b>	10.300/ 20.100	700/ 1.130	13.900	790	11.400	570	8.300	490	6.300	370	5.100	200
Änderung [%]			12%	13%	0%	2%	-1%	0%	-60%	-63%	-65%	-76%
<b>Planfall K4 (P4+P7)</b>	5.000/ 20.600	160/ 1.260	13.800	840	9.100	430	6.000	350	16.100	1.030	12.200	710
Änderung [%]			11%	20%	-20%	-23%	-29%	-29%	3%	2%	-17%	-15%
<b>Planfall K5 (P5+P7)</b>	5.900/ 21.100	420/ 1.230	14.400	840	6.700	200	3.600	170	11.000	700	14.900	850
Änderung [%]			16%	20%	-41%	-64%	-57%	-65%	-29%	-31%	1%	1%

← N-S2+N-O lang

← N-S2+S-O

← N-S2+AS B469

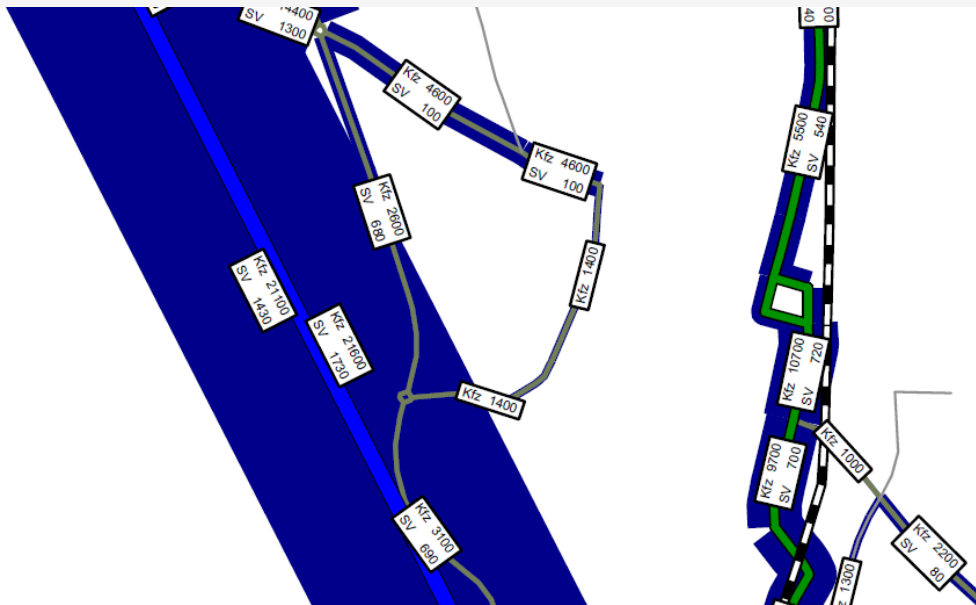
← N-O lang+AS B469

← S-O+AS B469



## 5. Rückfragen der Gemeinde Niedernberg

- ▶ Weitere Anm. zur Verkehrsuntersuchung (12/2018):
- Änderungen innerhalb von Niedernberg im Prognosefall sind durch die Strukturdaten zu begründen.
- Die Zahlen zur VU OU Kleinwallstadt und OU Sulzbach sind vergleichbar:



Quelle VU ST 2309 OU Sulzbach (12/2018) Anlage 2.2a → 2035

Quelle: Verkehrstechnische Untersuchung OU Kleinwallstadt (06/2018) Abb.6→2030

# 5. Rückfragen der Gemeinde Niedernberg

## ► Berücksichtigung der Kreisstraßenvarianten:

### 4. Festlegung der Vorzugsvariante

Planungsauftrag:

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

Varianten:

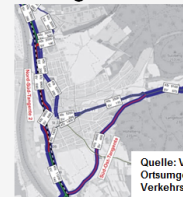
- Nord-Ost-Tangente 1 (lang)
- Nord-Ost-Tangente 2 (kurz)
- Süd-Ost-Tangente

→ **Diese Varianten für eine Kreisstraße werden zunächst nicht weiter verfolgt, da vom zuständigen Straßenbaulastträger Landkreis Miltenberg hierfür kein Planungsauftrag vorliegt.**

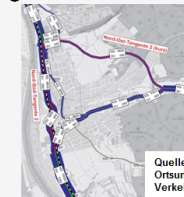
### 4. Festlegung der Vorzugsvariante

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.

Quelle: Präsentation Bürgerinformationsveranstaltung, Stand 11.02.2019



## 5. Rückfragen der Gemeinde Niedernberg

### ▶ 7. Ausbauplan und Vorzugsvariante:

Das StMB prüft fortlaufend ob Bauwürdigkeit einzelner Projekte angesichts von Kostensteigerungen oder der Veränderung des Planungskonzeptes im Vergleich zum ursprünglichen Ausbauplanprojekt weiterhin gegeben ist.

**Die Vorzugsvariante Nord-Süd 1a weicht von der angemeldeten Variante für den 7. Ausbauplan ab!**

→ Neubewertung bzw. Nachbewertung:

- gem. 7. Ausbauplan **hohes** Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV=5,5)
- trotz Nachbewertung bleibt Projekt OU Sulzbach vrs. bauwürdig (NKV≥1)



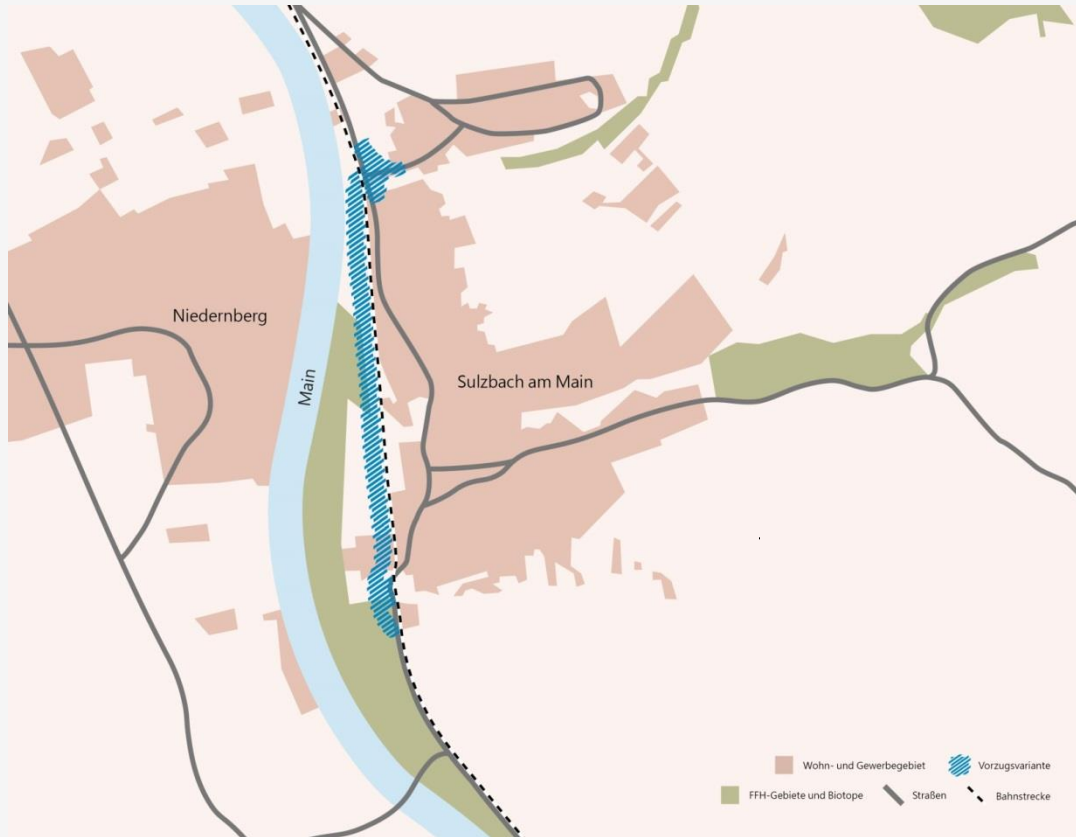


## 5. Rückfragen der Gemeinde Niedernberg

### ▶ Schlussbemerkung:

- Die UVS sowie die aktuelle Verkehrsuntersuchung sind wesentliche Bestandteile der Voruntersuchung.
- Die in diesen Untersuchungen ermittelten Sachverhalte sind in die Bewertungen der Kriterien des Variantenvergleichs eingeflossen (s. Präsentation 11.02.19).
- Die Gutachten sind also nicht einzeln zu betrachten, sondern stehen im Kontext mit dem Variantenvergleich und der daraus ermittelten Vorzugsvariante.

## 6. Stellungnahme der Gemeinde Niedernberg



Das StBA Aschaffenburg wird in Kürze die Voruntersuchung abschließen und das Ergebnis „Vorzugsvariante Nord-Süd 1a“ den vorgesetzten Dienststellen vorlegen.

Die Stellungnahmen der gebietsbetroffenen Kommunen Aschaffenburg, Niedernberg und Sulzbach a. Main werden ebenfalls vorgelegt.

Wir bitten die Gemeinde Niedernberg, um eine Stellungnahme zur Vorzugstrasse Nord-Süd1a für die St 2309, Ortsumgehung Sulzbach am Main.



# Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

