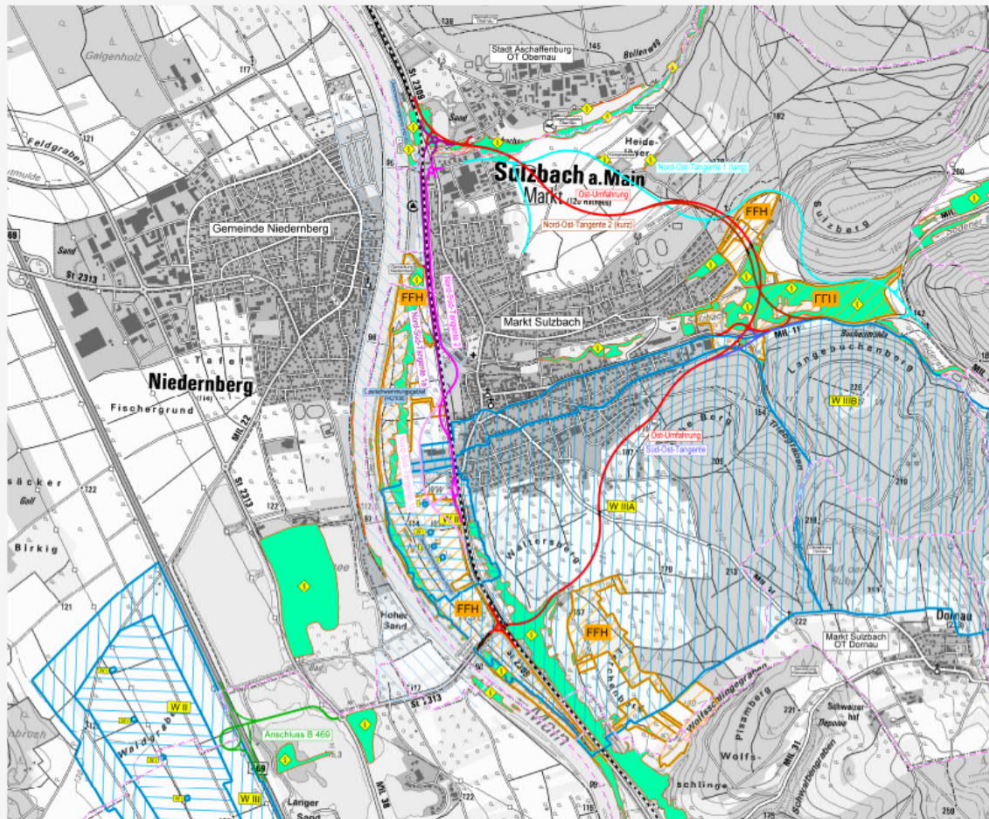




St 2309 OU Sulzbach a. Main Sitzung des Marktgemeinderates



am 02. Mai 2019 in der
Braunwarthsmühle
in Sulzbach a. Main

Ltd. Baudirektor
Klaus Schwab



Gliederung

- Allgemeine Informationen
- Ergebnisse Verkehrsgutachten
- Ergebnisse Umweltverträglichkeitsstudie
- Festlegung der Vorzugsvariante
- Rückfragen aus der Bevölkerung
- Stellungnahme des Markts Sulzbach am Main



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	
St 2309	Ausbau Mömbris-Reichenbach	1,7	2	Mömbris	AB	1	in Planung
St 2308	Ausbau Obernburg-Elsenfeld (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 Kirschfurt (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 Winterbach bis Neuhammer	0,7	1,8	Dammbach	AB	1R	in Planung
St 2317	Ausbau südlich Rothenbuch	3,4	3,2	Rothenbuch	AB	1R	in Bau
St 2315	Verlegung bei Kirschfurt/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)

Veränderungen zu 2010

(Prozent)

Jahr 2010 *

(Kfz/24 h)

Bundesstraßen

Staatsstraßen

Kreisstraßen

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

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

Kfz	LV	SV
15158	13987	1171
6172	5893	279
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



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 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
Analysenullfall 2015	---	---	15.900	770	10.700	400	7.700	340	15.800	850	14.900	790
Prognosenufall 2035	---	---	12.400	700	11.400	560	8.400	490	15.600	1.010	14.700	840
Planfall 1a	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%
Planfall 1b	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%
Planfall 2	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%
Planfall 3	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%
Planfall 4	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%
Planfall 5	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%
Planfall 6	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%
Planfall 7	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%
Planfall K1 (P2+P4)	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%
Planfall K2 (P2+P5)	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%
Planfall K3 (P2+P7)	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%
Planfall K4 (P4+P7)	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%
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 [%]			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
Gesamtkategorie	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	F
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
RANG		9	1	2	3	8	6	5	4	7

→ Vorzugsvariante ist die:

Nord-Süd 1a

4. Festlegung der Vorzugsvariante

Ergebnis des Variantenvergleichs:



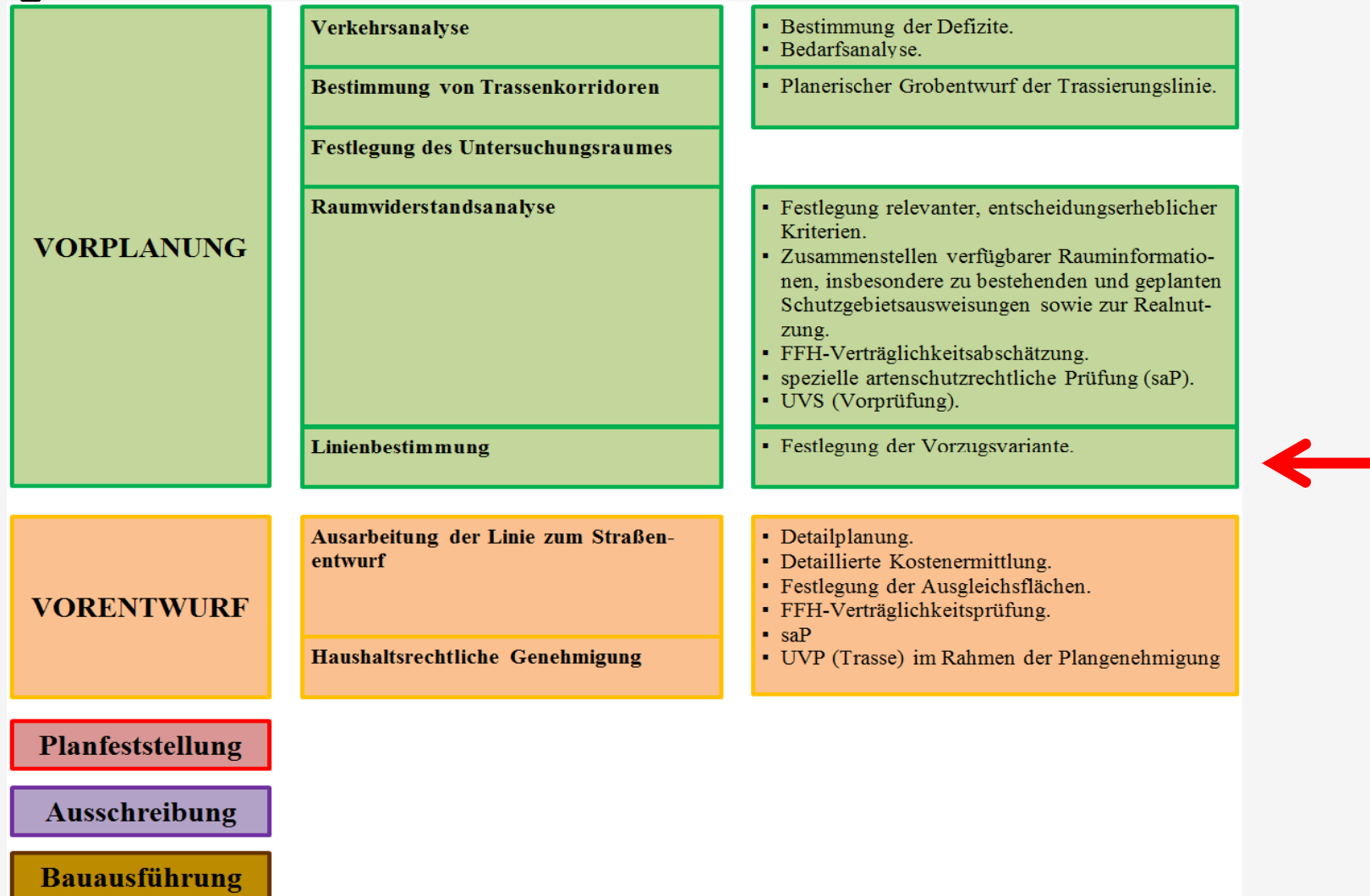
Vorteile/ Nachteile der Nord-Süd 1a:

- 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 aus der Bevölkerung

1. Frage: Warum gibt es Abweichungen zwischen den Verkehrszahlen aus der Voruntersuchung und der nun veröffentlichten Verkehrsuntersuchung?

	Voruntersuchung OU Sulzbach	OU Sulzbach - Verkehrsuntersuchung
Erstellungsdatum	07/2015	12/2018
Untersuchs- bzw. Modellraum	Herausgeschnittene Zelle aus dem Verkehrsmodell „Bayerischer Untermain“: Gemarkung Sulzbach (ca. 15 km ²) → regional	Verkehrsmodell „Bayerischer Untermain“ (ca. 5.000 km ²) → 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 aus der Bevölkerung

2. Frage: Wann können Einwendungen hervorgebracht werden?

Antwort:

- *grundsätzlich*: Es können immer Bedenken gegenüber der Planung dem Staatlichen Bauamt Aschaffenburg geäußert werden.
- *rechtlich*: Gem. Art 73 ff. BayVwVfG werden im Planfeststellungsverfahren nach vorheriger öffentlicher Bekanntmachung die parzellenscharf ausgearbeiteten Antragsunterlagen in den gebietsbetreffenden Kommunen öffentlich ausgelegt. Stellungnahmen und Einwendungen zur Planung können von den Betroffenen und den Trägern öffentlicher Belange vorgebracht werden. Im Verfahren findet ein Erörterungstermin statt. Die vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen werden von der Planfeststellungsbehörde abgewogen und fließen in die Entscheidung zum Planfeststellungsbeschluss ein.

Aktuelle Informationen zur Planung gibt es:

1. <https://www.stbaab.bayern.de/strassenbau/projekte/B61S.ALSA0023.00.html>
2. Bei öffentlichen Veranstaltungen vor Ort zum aktuellen Planungsstand, die durch das Bauamt organisiert werden.
3. Bei öffentlichen Sitzungen des Marktgemeinderates Sulzbach a.M., sofern das Thema auf der Tagesordnung steht.



5. Rückfragen aus der Bevölkerung

3. Frage: Ist es rechtlich möglich, dass eine Variante durch ein festgesetztes Überschwemmungsgebiet, Trinkwasserschutzgebiet sowie ein wasserabhängiges Natura 2000-Gebiet verlaufen darf?

Antwort:

- Die Belange der Wasserwirtschaft werden im Rahmen der Planung ermittelt und insgesamt mit anderen Belangen wie zum Beispiel Naturschutz, Artenschutz, Landwirtschaft, Bahn, Spartenträger Lärmschutz, Emissionsschutz etc. abgewogen. Einen rechtlichen Vorrang der genannten wasserwirtschaftlichen Belange gegenüber anderen Belangen gibt es nicht. Das Wasserwirtschaftsamt, wird im weiteren Verfahren beteiligt und ist der hierfür zuständige Träger öffentlicher Belange (TöB).
- Die OU Sulzbach befindet sich in einem frühen Planungsstadium (Voruntersuchung). Deshalb sind derzeit noch nicht alle Betroffenheiten vollständig ermittelt. Der folgende Planungsschritt Vorentwurf, in dem die technische Planung inklusive der erforderlichen Kompensationsmaßnahmen erstellt wird, bringt weitere Erkenntnisse.
- Bei der Erarbeitung des Vorentwurfs werden die „TöBs“ eingebunden. Vorrangiges Ziel ist es Betroffenheiten zu vermeiden und wenn sie unvermeidbar sind, zu minimieren. Die verbleibenden Beeinträchtigungen werden kompensiert. Dies erfolgt in Abstimmung mit den „TöBs“.
- Die Entscheidung über die Zulässigkeit eines Vorhabens und der damit verbundenen Beeinträchtigungen erfolgt im Planfeststellungsverfahren.



5. Rückfragen aus der Bevölkerung

4. Frage: Wäre ein Tunnel nicht die bessere Lösung?

Antwort: nein, ein Tunnel im Mainvorland stellt keine verträglichere, bessere Lösung dar.

Begründung:

Wegen der geologischen Verhältnisse im Maintal, die von losen Ablagerungen geprägt sind, ist ein oberflächennaher Tunnel bautechnisch nur in offener Bauweise realisierbar. Ein Tunnel in geschlossener, bergmännischer Bauweise müsste wesentlich tiefer liegen.

- *Umwelt:* Ein Tunnel birgt im Raum Sulzbach unkalkulierbare Risiken insbesondere im Hinblick auf die hydrologischen Verhältnisse und die Wechselbeziehungen des Mains mit dem Trinkwasserschutzgebiet, dem Grundwasser im Allgemeinen und dem Sulzbach. Eine offene Bauweise im Bereich der vorhandenen Ortsdurchfahrt ist in den beengten Verhältnissen nicht möglich. Ein Tunnel in offener Bauweise könnte grundsätzlich zwischen der Bahnlinie und dem Main gebaut werden. Dieser würde wegen der o.g. hydrologischen Auswirkungen zu schweren Beeinträchtigungen der Schutzgebiete im Mainvorland führen.
- *Wirtschaftlichkeit:* Eine Planung muss auch den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit **und** Sparsamkeit entsprechen. Eine Tunnellösung stellt die kostenintensivste Variante dar. Verkehrlich kann mit einem Tunnel kein höherer Nutzen als mit einer oberirdischen Variante erzielt werden.

Ein Tunnel wäre wesentlich kostenintensiver, bringt keinen erhöhten Nutzen und verursacht wesentlich größere umweltfachliche Auswirkungen. Infolge der größeren Beeinträchtigungen des FFH Gebiets wäre eine Tunnelvariante wahrscheinlich wegen einer mit geringeren Beeinträchtigungen verbundenen oberirdischen Trassenvariante nicht genehmigungsfähig.



5. Rückfragen aus der Bevölkerung

5. Fragen einer Bürger-Initiative vom 29. April 2019



Staatliches Bauamt Aschaffenburg
z.Hd. Herrn Baudirektor Klaus Schwab

Sehr geehrter Herr Baudirektor Schwab,
sehr geehrter Herr Zinke,

die Bürgerinitiative Lebenswertes Sulzbach wird zum derzeitigen Planungsstand nicht auf die vorhandenen Fehler in der vorliegenden Umweltverträglichkeitsprüfung hinweisen, sondern dies zur Wahrung ihrer Interessen erst im Verlauf des weiteren Verfahrens mit anwaltlicher und gutachterlicher Hilfe tun. Gleiches gilt für die Bewertung der Antworten des Staatlichen Bauamtes zur Verkehrsuntersuchung aus 2018 und somit für die Belastbarkeit des vorliegenden Gutachtens.

Gleichwohl erhalten Sie nachstehend Fragen, die sich sowohl auf die Grundlagen der Verkehrsuntersuchung und die Planungen durch das Trinkwasserschutzgebiet als auch auf die im Gutachten genannten Auswirkungen auf das am stärksten zu gewichtende Schutzgut Mensch beziehen und deren Antworten aus diesem Grund sicher besonders für die Mitglieder des Gemeinderates von Sulzbach interessant sein dürften.

Grundlage für die Fragen ist hauptsächlich die folgende Bewertung im Gutachten:

Die Nord-Süd-Variante 1a ist in Bezug auf die Wohnfunktion (Schutzgut Mensch) und das Schutzgut Kulturland Erbe und sonstige Sachgüter negativ zu bewerten. Diese Bewertungen ergeben sich größtenteils aufgrund des städtebaulichen Verlusts der Variante. Auch in Bezug auf das Schutzgut Wasser, besonders hinsichtlich der Oberflächengewässer im Gebiet, zählt die Nord-Süd-Variante 1a zu den schlechteren Varianten. Für das Schutzgut Fläche sowie die Erholungsfunktion innerhalb des Schutzgutes Mensch stellt die Variante jedoch jeweils die zweitbeste Variante dar, für das Schutzgut Landschaft ist sie im Vergleich zu den anderen Varianten mittel zu bewerten.

Schutzgut Mensch:

- In der Umweltverträglichkeitsstudie ist zu lesen, dass Einrichtungen, die der Erholung dienen und überbaut werden, im Rahmen des Gutachtens zahlenmäßig ermittelt wurden. Wie viele Kleingärten sind hiervon betroffen? Bitte zeigen Sie deren Lage anhand einer Karte.
- Warum wird die Beeinträchtigung der Luftqualität durch Kfz-bedingte Immissionen (Tabelle 66) in der Umweltverträglichkeitsstudie sowie die Tabelle 68 „Schadstoffeinträge in benachbarte Siedlungen über den Luftweg“ in Hektar und nicht – wie in anderen vergleichbaren Studien – in Anzahl der betroffenen Wohnhäuser/Wohneinheiten dargestellt? Um die für den Bürger so wichtige Tabelle transparenter und damit nachvollziehbarer zu

{ 1 }

machen, bitten wir Sie, die jeweils betroffene Anzahl von Wohnhäusern/Wohneinheiten zu nennen und gleichzeitig aufzuführen, wie viele davon Anwohner der jetzigen Durchgangsstraße sind. (Bitte Lage der betroffenen Wohngebiete anhand einer Karte verdeutlichen.)

- In der UVS ist zu lesen, Sie möchten die Überbauung von Wohngebäuden durch eine Verlegung des Bahnübergangs vermeiden. Da diese Vermeidungsmaßnahme im Gutachten bereits in die Bewertung des Konfliktes „Mensch“ eingeflossen ist, gehen wir davon aus, dass bereits eine Linienführung hierfür vorliegt, anhand derer gegutachtet wurde.
 - Bitte zeigen Sie mittels einer Karte auf, wie die Verlegung durchgeführt werden soll, insbesondere wie die jetzige Durchgangsstraße dann weitergeführt werden wird, um eine Verlegung zu bewerkstelligen.
 - Welche Wohnhäuser werden dadurch künftig Anlieger der jetzigen ST 2309 (Durchgangsstraße) werden?
 - In welchem Bereich wird sich der Bahnübergang dann befinden?
 - In welchem Bereich wird sich die Kreuzung alte/neue ST2309 dann befinden?
 - Wird es hier eine Ampelstellung oder einen Kreisell geben?
- In der UVS wird dargelegt: „Das Bauvorhaben wird auch deshalb durchgeführt, um die Wohnqualität für die Anwohner zu verbessern bzw. durch eine Reduzierung der Lärmimmissionen und Abgase aufzuwerten.“

Wie Sie weiterhin am Vorstellungabend ausgeführt haben, planen Sie auf Ihrer Vorzugstrasse mit einer Geschwindigkeit von 100 km/h. Zeigen Sie bitte aus diesem Grund, auf Grundlage der derzeitigen Linienführung der Variante 1a, die Anzahl und den Abstand der Wohnhäuser zur Vorzugstrasse 1a wie folgt auf: Untergliedert in:

- mit und
- ohne Verlegung des Bahnübergangs, jeweils sortiert nach:
 - Von Überbauung bedrohte Wohnhäuser
 - Wohnhäuser mit einem Abstand von bis 50 Metern zur Vorzugstrasse (gemessen vom späteren Rand der Straße, nicht von der Mittellinie) = sehr hohe mögliche Beeinträchtigung
 - Wohnhäuser mit einem Abstand von 50 bis 100 Metern zur Vorzugstrasse = hohe mögliche Beeinträchtigung
 - Wohnhäuser mit einem Abstand von 100 bis 200 Metern zur Vorzugstrasse = mittlere mögliche Beeinträchtigung

Bitte kennzeichnen Sie hier auch, wie viele dieser Wohngebäude Anlieger der jetzigen Durchgangsstraße sind bzw. nach Verlegung des Bahnübergangs sein werden.

- Welcher Teil der jetzigen Ortsdurchfahrt wird nach dem Bau Ihrer Vorzugstrasse zur Kreisstraße umgewidmet werden? Ist es richtig, dass für diesen Bereich die Zuständigkeit im Hinblick auf Tempobeschränkungen weiterhin beim Landratsamt liegen wird, solche derzeit bestehenden Tempobeschränkungen aufgehoben werden könnten und auch innerörtliche Umbaumaßnahmen am Straßenkörper nur nach Genehmigung des Landkreises möglich sein werden?

Planung in der Wasserschutzzone

- Wie erklärt das Staatliche Bauamt die unterschiedliche Beurteilung von zwei geplanten Straßen:
 - eine vorübergehende mögliche Baustrasse zum Neubau der Schleuse Oberrau wird wegen ihrem Verlauf durch die Wasserschutzzone II abgelehnt.
 - die Vorzugstrasse für eine mögliche Umgehung Sulzbach hingegen soll in der Schutzzone II möglich sein.

{ 2 }

- Wie wird das Staatliche Bauamt während der Bauphase, also ohne RistWag-Ausbau, die Sicherheit der Trinkwasserversorgung Sulzbachs garantieren?

Weiterer Planungsverlauf

Wie sehen die nächsten Schritte aus, wenn eine oder mehrere Anlieger-Gemeinden der Vorzugsvariante nicht zustimmen?

Verkehrsuntersuchung (allgemeine Fragen im Bürgerinteresse)

- Sie schreiben in Ihrer Antwort an die Bürgerinitiative, dass Sie nicht alle Möglichkeiten, die die einzelnen Trassen bieten würden (Durchfahrverbot für LKW und Anschlüsse an das bestehende Straßennetz), geprüft haben, da dies nicht Planungsauftrag war. Erläutern Sie bitte den Bürgern, warum es nicht Planungsauftrag war, die durch diese Maßnahme mögliche Entlastungswirkung auf die ST 2309 sowie die MIL 11 und die MIL 39 zu prüfen und benennen Sie bitte die Trassenvarianten, die grundsätzlich Anschlüsse erhalten könnten.
- Erläutern Sie bitte warum aus Ihrer Sicht eine Ostumfahrung nicht zu einer Staatsstraße umgewidmet und somit ein Durchfahrverbot für LKW in alle Richtungen ermöglicht werden könnte
- Ist es richtig, dass das Verkehrsmodell Bayerischer Untermain die Neigung des LKW-Verkehrs eine mautpflichtige Straße zu umgehen, wenn eine adäquate Ausweichroute mit geringem Widerstand (keine Engstellen, keine Fußgängerüberwege und -ampeln) vorhanden ist, nicht abbilden und somit Mautausweichverkehr durch das Programm nicht prognostiziert werden kann?

Die nachfolgenden Fragen sind rein fachlicher Natur und liegen wahrscheinlich nicht im allgemeinen Interesse der Bürger. Dennoch bitten wir um Beantwortung:

- Wurde für die Berechnung des Prognosefalls 2035, im Hinblick auf die Wirkungen der Projekte im Raum, für diese Projekte als hinterlegte Verkehrsbeziehung die Nord-Süd-Tangente als Nullfall gesetzt?
- Bitte zeigen Sie anhand einer Karte wo sich die Knotenpunkte (Ortsausgänge u. innerorts) genau befinden haben, an denen Sie Verkehrsdaten für den Analysefall 2015 eingespiselt haben und benennen Sie bitte die zugehörigen Verkehrsmengen (DTV/W für Kfz u. SV) sowie deren Herkunft. Auf gleicher Karte bitte auch die Lage der DTV Zählstellen 2015 aufzeigen, mit deren amtlich erhobenen Verkehrsdaten (ebenso DTV/W für Kfz u. SV). Sollte sich dazwischen ein aus Ihrer Sicht wirklich maßgebender Knotenpunkt befinden, bitten wir ebenfalls um Kennzeichnung auf der Karte.
- Im Bericht zur Verkehrsuntersuchung 2018 heißt es zum Analysefall:

Dieser wurde im Verkehrsmodell 2015 anhand der Ergebnisse von Verkehrszählungen und -befragungen im Auftrag des StBA Aschaffenburg kalibriert und stellt die aktuellen Verkehrsbelastungen und -schätzungen auch im Bereich Sulzbach am Main dar. Die Kalibrierung erfolgte für den DTV-W, den Durchschnitt der Werktage Mo-Fr, im Folgenden mit DTV-W bezeichnet.

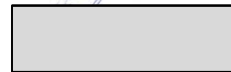
Welche Ergebnisse wurden für Sulzbach eingearbeitet? Bitte benennen Sie insbesondere die für Sulzbach Durchgangsverkehrsanteile eingearbeitet wurden.

{ 3 }

- Zeigen Sie bitte auf, wie sich im Analysefall 2015 sowie im Prognosefall 2035 die Verkehrsbeziehungen der Gewerbegebiete Sulzbach und Oberrau darstellen, also die Belastungsspinne, die verdeutlicht in welche Richtung welche Verkehrsmenge fließt.
- In der Verkehrsuntersuchung 2018 wurde das Gewerbegebiet Sulzbachs als eigene Zelle definiert. Welche Verkehrsbeziehungen haben Sie dieser Zelle zugeordnet - nur die Verkehrsströme, die über die Industriestraße abgewickelt werden, oder auch die zu den Einkaufsmärkten in der Bahnhofstraße (REWE, Bahnhofstr. 80-82; Aldi, Bahnhofstr. 84; Lidl, Bahnhofstr. 78; Netto, Bahnhofstr. 68)?
- Wo beginnt im Norden die Grenze zur eigentlichen Zelle des Gemeindegebietes?
- In welcher Zelle liegt die Einfahrt zum Bahnhof (Niedersberger Straße)?
- Die hohe Differenz des Durchgangsverkehrsanteils 2015 zur Verkehrsuntersuchung 2014 von ca. 3.500 Kfz begründen Sie in Ihrer Antwort an die Bürgerinitiative mit 800 Kfz von und zum Industriegebiet in Sulzbach. Wie erklärt sich die verbleibende Differenz?

Wir bedanken uns für die uns gewährte Möglichkeit, Fragen zu stellen. Sollten Sie Teile der Fragen im Rahmen der Gemeinderatssitzung bereits beantwortet, bitten wir dennoch darum, die Antworten auf alle Fragen in schriftlicher Form an uns weiterzuleiten.

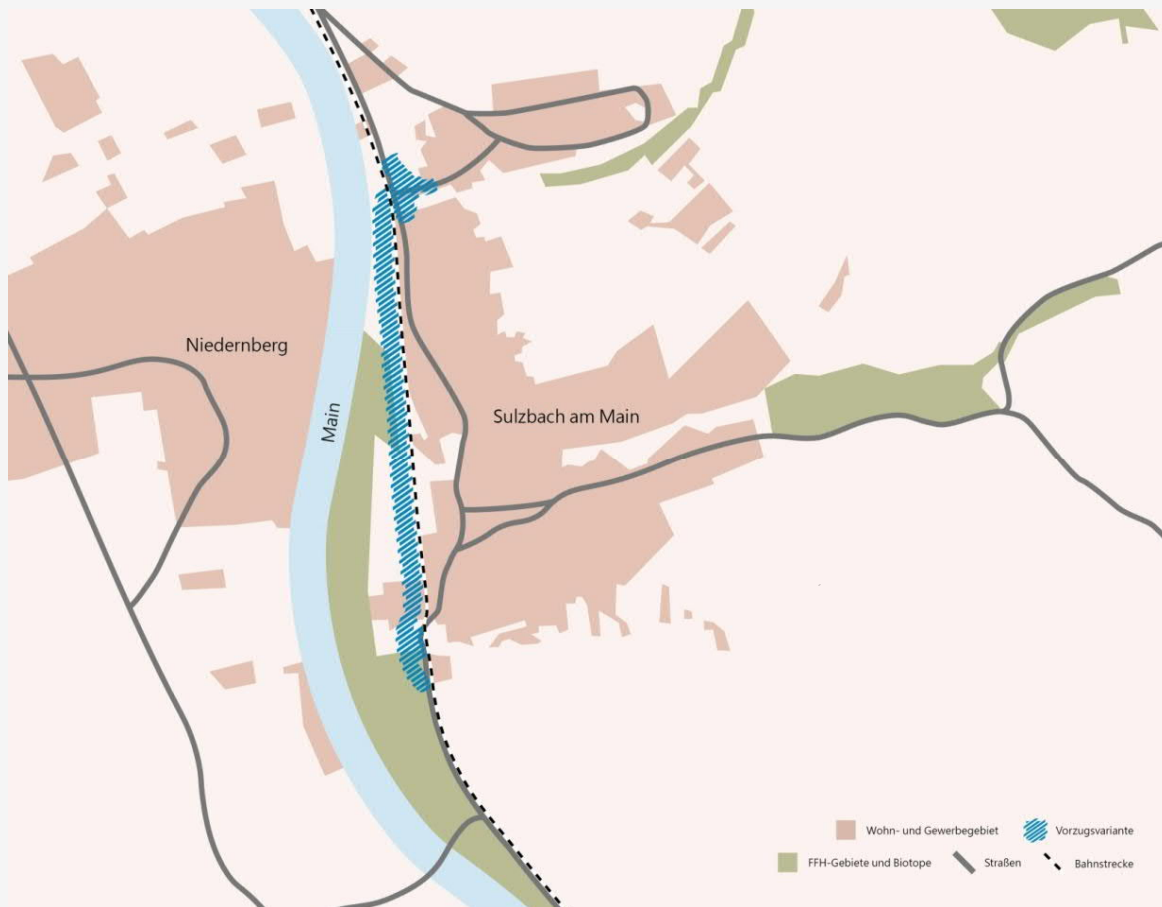
Vielen Dank!



Das Schreiben mit den Fragen ging leider erst letzten Montag bei uns ein. Wir werden die Fragen schriftlich beantworten bzw. zu den angesprochenen Punkten eine Stellungnahme unter Beteiligung der beauftragten Fachbüros abgeben.



6. Stellungnahme des Markts Sulzbach



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 den Markt Sulzbach am Main, um eine Stellungnahme zur Vorzugstrasse Nord-Süd 1a für die St 2309, Ortsumgehung Sulzbach am Main.



Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

