



Stellungnahme St 2309, Planung der Ortsumgehung Sulzbach am Main

Überprüfung der kritisierten Verkehrsuntersuchung zeigte keine Mängel. Die bisher für das Projekt durchgeführten Untersuchungen sind nicht zu beanstanden und beschreiben den Planungsraum vollständig und korrekt. Die Vorentwurfsplanung wird weitergeführt.

Die Ergebnisse der Voruntersuchung für Planung der St 2309, Ortsumfahrung Sulzbach am Main, insbesondere die der Verkehrsuntersuchung, werden seit geraumer Zeit kontrovers diskutiert. Zur Klarstellung der tatsächlichen Sachverhalte, zur Ausräumung von vorhandenen Missverständnissen und zur Vermeidung von Fehlinterpretationen informieren wir mit dieser Stellungnahme über die Themen „Auswahl der Vorzugsvariante“ und „verkehrliche Entlastungswirkung“ der Ortsumgehung Sulzbach am Main. Bei dem Punkt „verkehrliche Entlastungswirkung“ gehen wir auch auf die Kritikpunkte aus der von der Gemeinde Niedernberg beauftragten gutachterlichen Stellungnahme zur Verkehrsuntersuchung ein.

Eine ganzheitliche Darstellung der ermittelten Fakten die zur Auswahl der Vorzugstrasse Nord-Süd 1a führten ist in dem am 16. August 2021 veröffentlichten Videobeitrag des Staatlichen Bauamtes Aschaffenburg, unter

<https://www.youtube.com/watch?v=80brbBisaFE>

einsehbar.

Im Folgenden gehen wir auf die beiden besonders wichtigen Punkte ein:

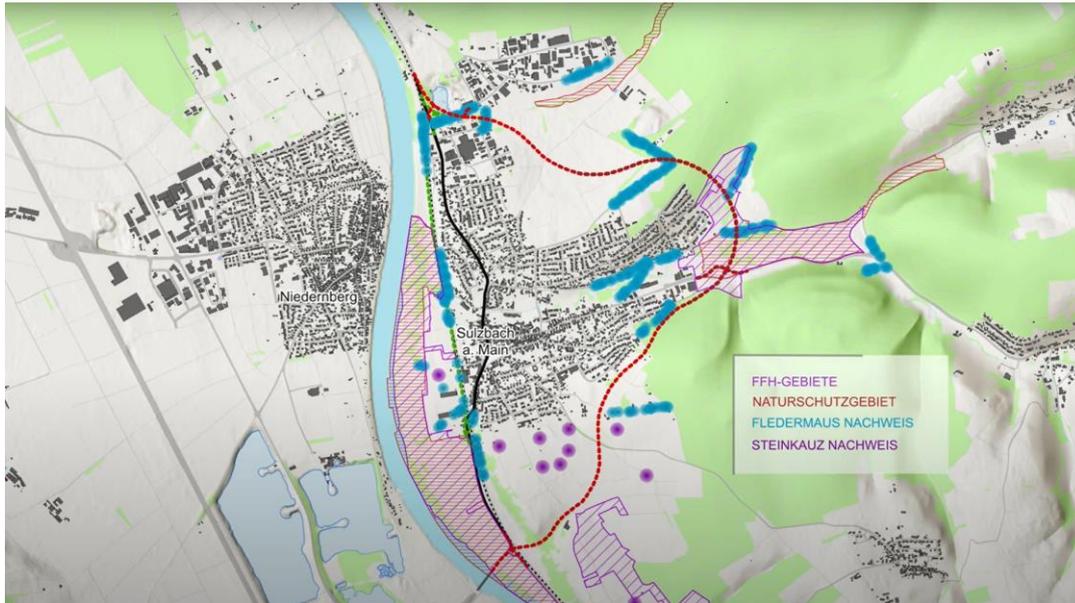
...

Auswahl der Vorzugsvariante

Sulzbach am Main ist ein besonders stark vom Verkehr belasteter Ort, welcher täglich von sehr vielen Fahrzeugen durchfahren wird, welche Lärm und Abgase verursachen. Die enge und übersichtliche Situation wird an den beiden Rundtürmen der ehemaligen Ortsbefestigung überdeutlich.

Das Staatliche Bauamt Aschaffenburg entwickelte im Rahmen der Voruntersuchungsplanung mehrere unterschiedliche Varianten, um den Durchgangsverkehr im Ort zu reduzieren und aus diesem heraus zu verlagern. Bei den untersuchten Varianten handelt es sich um eine ca. 3 km lange Umfahrungsvariante im Westen (die sog. Nord-Süd-Variante) entlang der Bahnlinie über einen bereits bestehenden Wirtschaftsweg und um eine ca. 6 km lange Umfahrung im Osten von Sulzbach, verlaufend über Äcker, Wiesen und durch ein Waldgebiet. Sowie um weitere Teilumgehungsvarianten im Nordosten oder Südosten von Sulzbach. Darüber hinaus wurde auch eine Variante „Direktanschluss der Roland-Schwing-Brücke an die B 469“ untersucht. Die Planungsziele der Ortsumfahrung Sulzbach können dabei nur die Varianten im Westen (Nord-Süd-Trasse) und die durchgehende Variante im Osten erfüllen.

Um die Auswirkungen dieser verschiedenen Trassenvarianten auf Mensch und Umwelt zu ermitteln wurde eine sogenannte Umweltverträglichkeitsstudie, kurz UVS, in Auftrag gegeben. In dieser Studie werden die Für und Wieder der verschiedenen Straßenverläufe ermittelt und deren Auswirkungen bewertet. Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass der gesamte Untersuchungsraum sehr sensibel und störungsempfindlich ist.



Besonders problematisch bei der Umfahrung im Osten sind insbesondere die Erstzerschneidungen der Landschaft, die Durchquerung und Zerschneidung eines FFH- und Naturschutzgebietes, die Einschnitte in die Landschaft durch die Anlage der Straße und die notwendigen Bauwerke zur Querung von Feldwegen und der Kreisstraße nach Dornau. Bei der Umfahrung im Osten von Sulzbach, müssten bisher unversiegelte Wiesen, Felder und Wälder überbaut werden. Die Landschaft südöstlich von Sulzbach ist sehr sensibel, mit zahlreichen Obstbäumen bewachsen und bietet der Betrachter*in einen Fernblick bis hin nach Frankfurt. Hier wurden im Rahmen der Untersuchungen der UVS u.a. Lebensräume des Steinkauzes vorgefunden. Der Steinkauz ist für die Region besonders wertvoll, da 90 % der bayerischen Population am Untermain vorkommen.

Die Umfahrung im Westen (die Nord-Süd-Varianten) hat den Vorteil, dass hier für die Umgehungsstraße bereits vorhandene versiegelte Flächen überbaut und erweitert werden, die Verkehrswege Straße und Schiene gebündelt werden und wertvolle Schutzgebiete nur am Rande gestreift und nicht durchschnitten oder getrennt werden. Zudem wäre bei dieser Variante die Reduzierung der Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt von Sulzbach am größten.

Im Ergebnis sind sowohl die Umgehungsvarianten im Westen (Nord-Südtrassen) als auch die im Osten mit erheblichen Umweltauswirkungen verbunden. Der Vergleich der Umgehungsvarianten untereinander zeigt jedoch, dass die Umgehungsvariante im Osten wesentlich ungünstigere Auswirkungen als die Varianten im Westen (Nord-Süd-Varianten) haben werden. D. h. aus umweltfachlicher Sicht ist die Trassenführung im Westen (Nord-Süd-Variante) eindeutig vorzuziehen.

Verkehrliche Entlastungswirkung

Die Verkehrsuntersuchung vom Dezember 2018 des Büros T+T basiert auf den Daten des *Regionalen Verkehrsmodells Bayerischer Untermain 2018*. In dem intermodalen, verkehrsträgerübergreifenden Verkehrsmodell sind neben anderen Verkehrserhebungs- und Strukturdaten auch die Ergebnisse der allgemeinen Straßenverkehrszählung 2015 (Ergebnisse der letzten bundesweiten Verkehrszählung im 5-Jahres-Turnus) hinterlegt. Aufbauend auf den Strukturdaten, den Zählwerten und den Prognosen zur Wirtschafts-, Bevölkerungs-, Arbeitsplatz- und Siedlungsentwicklung wurde eine Verkehrsprognose für das Jahr 2035 erstellt. In dem Verkehrsmodell werden alle absehbaren Maßnahmen im Verkehrsnetz berücksichtigt. D. h., es werden alle bis zum Prognosejahr 2035 in der Region voraussichtlich umgesetzten Straßenbaumaßnahmen, sowohl des Bundesverkehrswegeplans als auch des 7. Ausbauplans für die Staatsstraßen in Bayern 2011, als gebaut und verkehrswirksam berücksichtigt. Dies gilt auch für die vorgesehenen und beschlossenen Maßnahmen im öffentlichen Verkehr und im Radverkehrsnetz.

Die von der Gemeinde Niedernberg beauftragte gutachterliche Stellungnahme zur Verkehrsuntersuchung 2018 für die St 2309, OU Sulzbach stützt ihre Argumentation im Wesentlichen darauf, Verkehrszahlen und Ergebnisse von mehreren älteren Untersuchungen, die nur auf reinen Verkehrserhebungen im unmittelbaren Umfeld von Sulzbach beruhen, mit den von T+T ermittelten Verkehrszahlen zu vergleichen. Dabei wird jedoch nicht beachtet, dass im Rahmen der Verkehrsuntersuchung 2018 von T+T erstmals ein ganzheitliches, verkehrsträgerübergreifendes Verkehrsmodell mit Strukturdaten für das Modellgebiet (Landkreise AB und MIL sowie Stadt AB) zum Einsatz gekommen ist. Der größte Vorteil eines solchen Modells liegt darin, dass in ihm die im Planungsraum stattfindenden Entwicklungen bei Bevölkerung, Wirtschaft, Arbeitsplatzanzahl und Baugebieten, die zu einer Veränderung bei den Fahrtzahlen bzw. bei der Anzahl der zurückgelegten Wege führen, direkt abgebildet werden und in die Berechnung der Prognoseverkehre unmittelbar eingehen. Verkehrsuntersuchungen mit anderer Methodik, wie jene, die der Verkehrsuntersuchung 2018 von T+T vorausgingen und ausschließlich auf Zahldaten und Befragungen basieren, können solche Entwicklungen im Planungsraum nicht annähernd so detailliert abbilden. Die Argumentation von RegioConsult, die Verkehrsuntersuchung 2018 von T+T sei viel zu hoch, weil sie höhere Werte als vorausgehenden Untersuchungen ausweist, ist mangels Vergleichbarkeit der unterschiedlichen Methoden fachlich völlig unzutreffend und in der Schlussfolgerung nicht plausibel.

Das Büro T+T hat in einer Erwiderung zur gutachterliche Stellungnahme die Thesen und Kritikpunkte von RegioConsult in jedem einzelnen Punkt entkräftet und widerlegt. Die Erwiderung von T+T sowie eine Stellungnahme des Staatlichen Bauamtes Aschaffenburg wurden dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr zur Prüfung vorgelegt. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass das Verkehrsgutachten 2018 von T+T zur St 2309, OU Sulzbach sowohl keine fachlichen als auch keine methodischen Defizite aufweist. Die Aussagen der gutachterlichen Stellungnahme von RegioConsult sind nicht weiter begründet, nicht nachvollziehbar und fachlich unzutreffend. Die gutachterliche Stellungnahme von RegioConsult enthält somit keine belastbaren Aussagen, die geeignet sind begründete Zweifel an der beanstandeten Verkehrsuntersuchung 2018 und deren Ergebnisse auszulösen. Im Ergebnis der obigen Erläuterungen stellen wir deshalb fest, dass auch nach der Überprüfung der Kritikpunkte von RegioConsult keine Mängel oder Nachbesserungspunkte an der Verkehrsuntersuchung bestehen und dass die ausgewiesene Prognoseverkehrsbelastung auf der Ortsumfahrung Sulzbach in Höhe von ca. 10.000 Kfz/24h werktags plausibel ist.

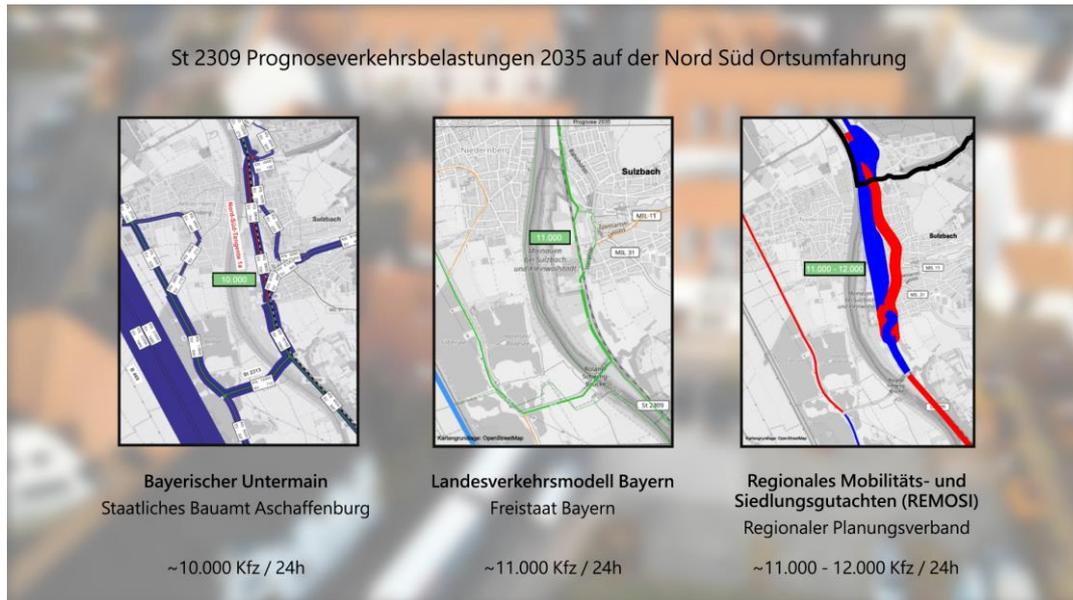
Darüber hinaus stellen wir fest, dass der Planungsraum Bayerischer Untermain derzeit durch drei Verkehrsmodelle beschrieben wird:

1. Regionales Verkehrsmodell Bayerischer Untermain
(Auftraggeber: Staatliches Bauamt Aschaffenburg)

2. Landesverkehrsmodell Bayern, LVM-By
(Auftraggeber: Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr)

3. Regionales Mobilitäts- und Siedlungsgutachten, REMOSI
(Auftraggeber: Regionaler Planungsverband Bayerischer Untermain)

Die Ortsumfahrung Sulzbach am Main wird in diesen drei Verkehrsmodellen abgebildet und deren verkehrliche Wirkung in jedem Modell in den Prognoseszenarien ermittelt. D. h. die Verkehrsprognosebelastung für eine Nord-Süd-Trasse zur Verkehrsentslastung Sulzbachs wird im Regionalen Verkehrsmodell Bayerischer Untermain, im Landesverkehrsmodell Bayern (LVM-By) und im Regionalen Mobilitäts- und Siedlungsgutachten für den Bayerischen Untermain (REMOSI) berechnet.



Das Landesverkehrsmodell Bayern weist für die Nord-Süd-Umfahrung im Prognosejahr 2035 eine verkehrliche Belastung von ca. 11.000 Kfz/24 h werktags auf. Das REMOSI-Verkehrsmodell zeigt für das Trendszenario 2035 auf der Nord-Süd-Umfahrung eine prognostizierte Verkehrsbelastung von ca. 11.000 bis 12.000 Kfz/24 h werktags. Die Ergebnisse der beiden unabhängigen Verkehrsmodelle bestätigen die Plausibilität und die Größenordnung der Prognoseverkehrsbelastung aus der Verkehrsuntersuchung 2018 des Büros T+T zur St 2309, OU Sulzbach. Die Verkehrsuntersuchung von T+T, die auf dem Verkehrsmodell Bayerischer Untermain basiert, weist für das Jahr 2035 für die Nord-Süd-Trasse eine Prognoseverkehrsbelastung von ca. 10.000 Kfz/24h werktags aus.

Alle drei vorgenannten Verkehrsmodelle – Bay. Untermain, LVM-By und REMOSI – sind methodisch voneinander unabhängig, bauen nicht aufeinander auf, haben eine eigenständige Datenbasis und stehen auch nicht in Verbindung zueinander. Im Ergebnis kommen alle drei Modelle zu einer ähnlich hohen Verkehrsbelastung für eine Nord-Süd-Umfahrung von Sulzbach am Main. Tendenziell zeigt sich, dass die neueren Modelle (LVM-By und REMOSI) etwas höhere Verkehrszahlen als das Verkehrsmodell Bayerischer Untermain ergeben.

Der Vorwurf von RegioConsult, die Verkehrsuntersuchung vom Dezember 2018 prognostiziere ein massiv zu hohes Verkehrsaufkommen mit dem Ziel, das Projekt St 2309, OU Sulzbach zu rechtfertigen, kann durch einen Vergleich mit den Prognoseverkehrsbelastungen für eine Nord-Süd-Trasse aus den Verkehrsmodellen

LVM-By und REMOSI – die beide höhere Verkehrsbelastungen ausweisen – unmittelbar und vollständig widerlegt werden.

Im Lichte der obigen Ausführungen sieht das Staatliche Bauamt Aschaffenburg keine Gründe an den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung 2018 des Büros T+T für die St 2309, OU Sulzbach am Main zu zweifeln und weist die vorgebrachten Vorwürfe in Gänze und entschieden zurück. Die Planungen für den Vorentwurf für die Ortsumfahrung Sulzbach werden vom Staatlichen Bauamt Aschaffenburg weitergeführt und zu gegebener Zeit öffentlich vorgestellt.

Aschaffenburg, den 13. August 2021

Schwab
Behördenleiter