

Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung

Ergebnisbericht

Dezember 2018

Auftraggeber:



**Staatliches Bauamt
Aschaffenburg**

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3
63303 Dreieich

Telefon 06103 486298-0
Telefax 06103 486298-8
E-Mail kontakt@tt-vm.de
URL www.tt-vm.de

Inhalt

1	Ausgangssituation und Aufgabenstellung.....	2
2	Grundlagen und methodisches Vorgehen	4
3	Modellrechnungen.....	9
3.1	Allgemeines	9
3.2	Analysenullfall 2015	11
3.3	Prognosenufall 2035	11
3.4	Planfälle 1a, 1b und 2	12
3.5	Planfall 3.....	14
3.6	Planfall 4.....	15
3.7	Planfall 5.....	16
3.8	Planfall 6.....	17
3.9	Planfall 7.....	19
3.10	Planfallkombinationen	20
3.11	Zusammenfassende Gegenüberstellung	22
4	Zusammenfassung.....	24
	Anlagenverzeichnis.....	26
	Quellenverzeichnis.....	28
	Abkürzungsverzeichnis	28

1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Die St 2309 führt als Verbindung vom Oberzentrum Aschaffenburg und dem südlichen Landkreis Miltenberg parallel zur westmainischen B 469 in Nord-Süd-Richtung durch die Ortslage des Marktes Sulzbach am Main (vgl. **Bild 1**) und ist im Bereich der Ortsdurchfahrt nach der Straßenverkehrszählung 2015 mit zwischen rund 12.000 Kfz/24h bzw. rund 14.700 Kfz/ 24h (DTV_W) hoch belastet. Im zentralen Bereich treffen die Kreisstraßen MIL 11 und MIL 39 auf die Staatsstraße.

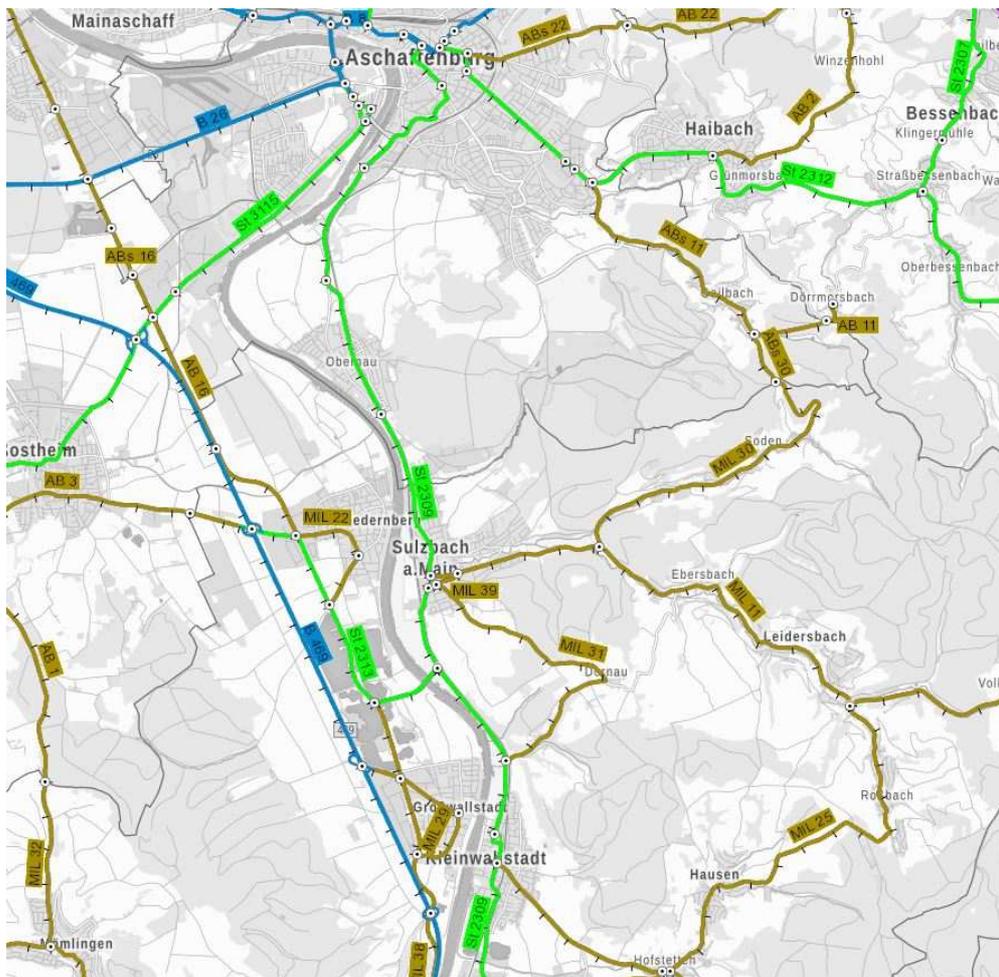


Bild 1: Übersichtslageplan (Quelle: <https://www.baysis.bayern.de>, Herausgeber Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr)

In der Vergangenheit wurden bereits diverse Verkehrsuntersuchungen zu einer Ortsumfahrung Sulzbach unter Einbeziehung der Kreisstraßen im Auftrag des Marktes und der bayerischen Straßenbauverwaltung, vertreten durch das Staatliche Bauamt (StBA) Aschaffenburg, durchgeführt.

Hierin enthalten waren u.a. eine Verkehrsbefragung im Mai 2014 und die Erstellung eines Verkehrsgutachtens vom Büro BrennerPlan GmbH, Stuttgart im Oktober desselben Jahres mit Auswertung der Befragungsergebnisse und Umlegung auf die darin betrachteten Trassenvarianten für das Erhebungsjahr.

Mit Hilfe einer Verkehrsuntersuchung sollen alle derzeit für eine Verkehrsentslastung von Sulzbach in Frage kommenden Varianten des Staatlichen Bauamtes Aschaffenburg auf der gleichen Grundlage auf ihre Verlagerungspotentiale und die entsprechenden Verkehrsentslastungen in der Ortslage untersucht werden.

Als Grundlage dient das regionale Verkehrsmodell „Bayerischer Untermain“ mit Datenstand 2015 (im folgenden Verkehrsmodell 2015), das auf den Daten der allgemeinen Straßenverkehrszählung (SVZ) 2015, basiert, und Datenstand 2030 (im folgenden Verkehrsmodell 2030), welches hier bereits alle Maßnahmen des vorranglichen Bedarfs des Bundesverkehrswegeplanes 2030 und die Maßnahmen des 7. Ausbauplanes für die Staatsstraßen in Bayern berücksichtigt. Andere Aspekte hinsichtlich der Realisierbarkeit einer Trasse werden in der hier vorliegenden Verkehrsuntersuchung nicht betrachtet.

Die möglichen Trassenvarianten wurden durch das StBA Aschaffenburg grafisch dargestellt und sind in **Anlage 1** dokumentiert.

Das Verkehrsmodell 2015 bzw. 2030 ist im Untersuchungsraum entsprechend der Aufgabenstellung zu überprüfen und ggf. zu verfeinern sowie auf den Prognosehorizont 2035 fortzuschreiben.

Die Ergebnisse sind insgesamt in einem Erläuterungsbericht zusammen zu stellen.

2 Grundlagen und methodisches Vorgehen

Die vorliegende Verkehrsuntersuchung wurde auf der Grundlage des durch das Staatliche Bauamt Aschaffenburg zur Verfügung gestellten Verkehrsmodells 2015 bzw. 2030 durchgeführt.

Dieses Modell wurde in 2009/2010 durch die Firma PTV AG erstellt, weiterentwickelt und aktualisiert. Die nachfolgend beschriebenen Grundlagen und Vorgehensweisen basieren auf Angaben des Berichtes „Verkehrsmodell B 469 Aschaffenburg/ Bayerischer UnterMain - Aktualisierung 2018 der PTV Planung Transport Verkehr AG vom Juni 2018 [1].

Der durch das Verkehrsmodell 2015 bzw. 2030 abgedeckte Bereich wird im Prinzip durch die BAB 5 im Westen, die BAB 66 im Norden, die BAB 81 und BAB 7 im Osten und die BAB 6 im Süden begrenzt (vgl. **Bild 2**).

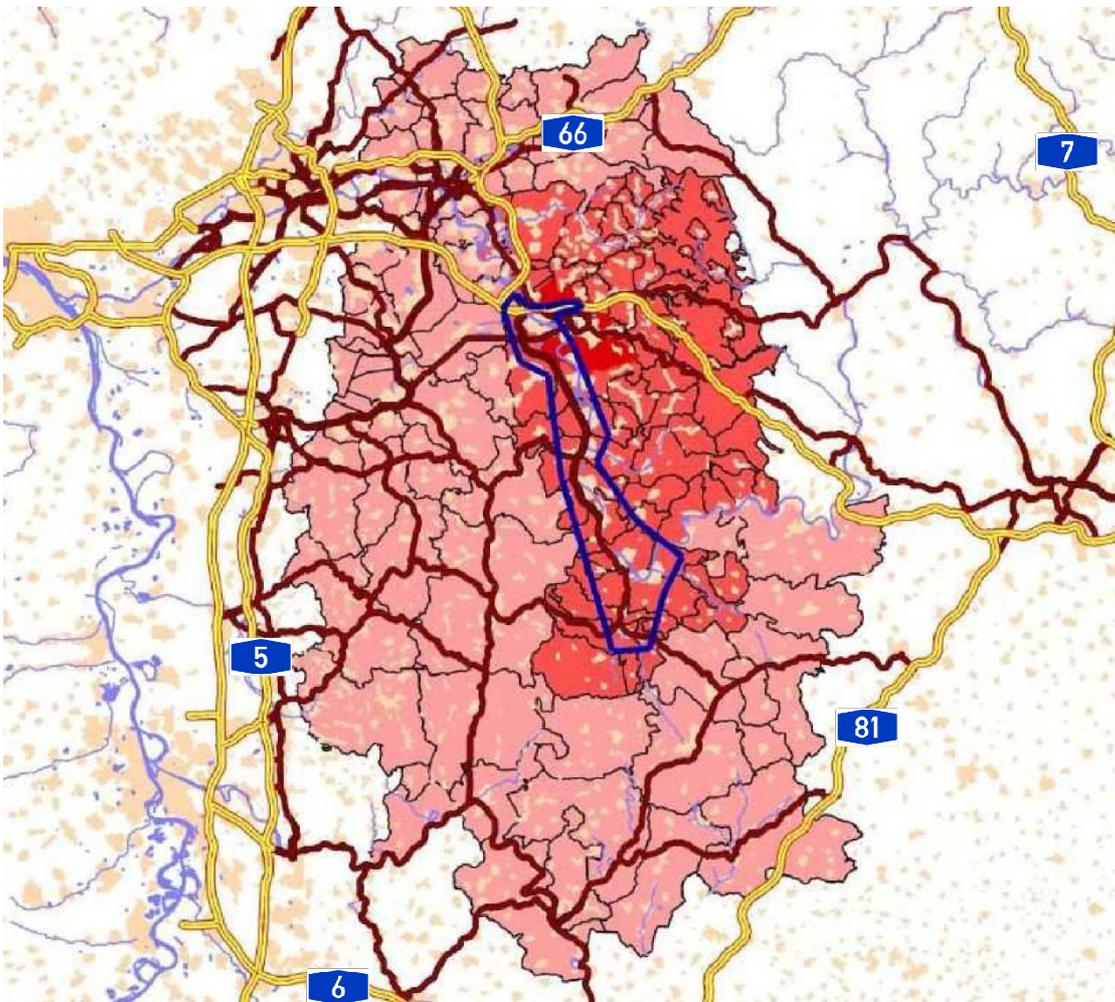


Bild 2: Modellumgriff mit Zelleinteilung (Quelle: [1])

Das Planungsgebiet der vorliegenden Verkehrsuntersuchung umfasst das Markt-gemeindegebiet von Sulzbach mit den Ortsteilen Soden und Dornau sowie im Norden den Ortsteil Aschaffenburg-Obernau und den Bereich zwischen Main und B 469 im Westen (vgl. **Bild 3**).

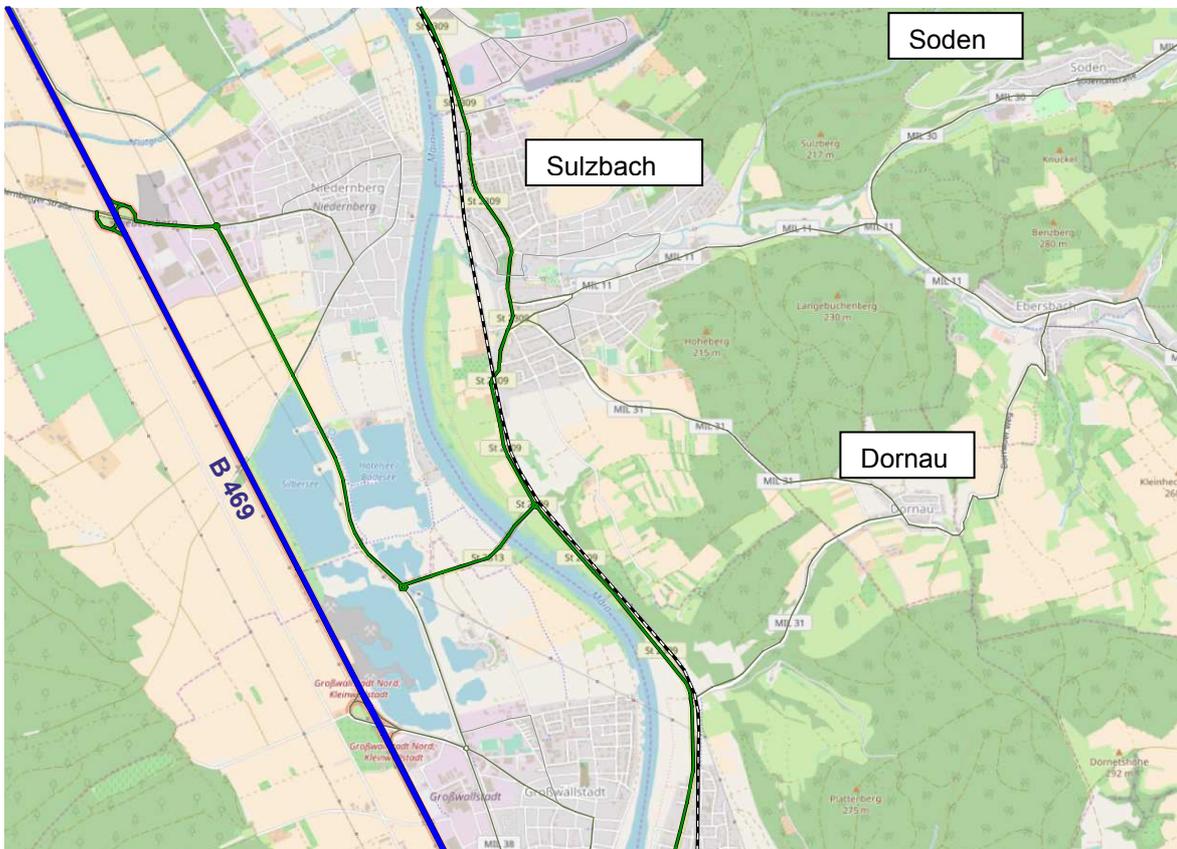


Bild 3: Planungsgebiet (Quelle: Verkehrsmodell „Bayerischer Untermain“)

Für die Verkehrsumlegungen wurde das DV-Programm VISUM der Firma PTV AG, Karlsruhe verwendet. Grundlage des Verkehrsmodells bildet dabei das Straßennetz des motorisierten Individualverkehrs (MIV) mit den zugewiesenen Kapazitäten und zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sowie den vorhandenen Knotenpunkten und Verkehrszellen (Verkehrsangebot). Die Verkehrsnachfrage wird in Form von Matrizen (Von/Nach Zelle) auf das Netz „umgelegt“.

Bei Veränderungen im Verkehrsangebot z. B. durch Netzergänzungen ergeben sich auch Änderungen in der Routenwahl, wodurch bei erneuter Umlegung der Fahrtenmatrix die neue Verkehrssituation realitätsnah abgebildet werden kann.

Durch die Umlegung der IV-Fahrtenmatrizen für die verschiedenen Fahrzeugarten auf das aktuelle Individualverkehrsnetz ergibt sich der Analysefall 2015.

Dieser wurde im Verkehrsmodell 2015 anhand der Ergebnisse von Verkehrszählungen und –befragungen im Auftrag des StBA Aschaffenburg kalibriert und stellt die aktuellen Verkehrsbelastungen und –beziehungen auch im Bereich Sulzbach am Main dar. Die Kalibrierung erfolgte für den DTV_{W5} , den Durchschnitt der Werktage Mo-Fr, im Folgenden mit DTV_W bezeichnet.

Der Markt Sulzbach wird im Verkehrsmodell 2015 bzw. 2030 mit einer Verkehrszelle mit zentralen Zellanbindungen in allen drei Ortsteilen abgebildet. Da die Kalibrierung der Verkehrsbelastungen im Verkehrsmodell auf dieser Basis erfolgte, war eine weitergehende feinteiligere Verkehrszelleneinteilung nicht erforderlich. Lediglich das Gewerbegebiet Am Altenbach wurde aufgrund der später in einigen Planfällen erforderlichen Integration in das Prognosestraßennetz als zusätzliche Verkehrszelle definiert.

Desweiteren stellt das Verkehrsmodell 2030 einen Prognosenullfall 2030 zur Verfügung. Die Strukturdaten hierzu wurden aus den vorhandenen Unterlagen abgeleitet (Stadt Aschaffenburg) oder durch das StBA Aschaffenburg direkt bei den betreffenden Gemeinden abgefragt und anhand der amtlichen Annahmen zur Bevölkerungsentwicklung bis 2030 mit Stand 2017 weiterentwickelt [1].

Für die Fortschreibung des Verkehrsmodells 2030 auf den Prognosehorizont 2035 im Pkw-Verkehr wurde auf folgende Grundlagen zurückgegriffen:

- Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2036, Landkreis Miltenberg, Landkreis Aschaffenburg und kreisfreie Stadt Aschaffenburg, Bayerisches Landesamt für Statistik, Mai 2018 [2].
- Shell Pkw-Szenarien bis 2040, Shell Deutschland Oil GmbH, 2015 [3].

Für den Landkreis Miltenberg wird hier ein Bevölkerungsrückgang prognostiziert (vgl. **Tabelle 1**).

	Gesamt	19-25 Jahre	25-40 Jahre	40-60 Jahre	60-75 Jahre	75 Jahre und älter	MIV > 18J Gesamt
2015	128,4	8,6	21,6	40,4	20,8	13,8	105,2
2030	124,1	6,6	19,6	32,1	28,9	15,6	102,8
2035	122,5	6,8	18,6	31,5	27,3	17,8	102,0
f Bevölkerung Ü18 2030 - 2035							-0,8%

Tabelle 1: Bevölkerungsstand Landkreis Miltenberg in 1000 Personen (Quelle: [2]).

Gleiches gilt auch für den Landkreis Aschaffenburg (-0,6%) und die kreisfreie Stadt Aschaffenburg (-0,5%)

Da in der Shell-Prognose auch die Mobilitätsfaktoren Motorisierungsgrad und Fahrleistung von 2030 auf 2035 negative Werte aufweisen (vgl. **Tabelle 2**), wird in der vorliegenden Verkehrsuntersuchung auf der sicheren Seite liegend mit den Prognosematrizen des Verkehrsmodells für das Jahr 2030 weiter gearbeitet.

	2030	2035	Delta
Motorisierungsgrad [Pkw je 1000 Pers.]	520	518	0,9962
Fahrleistung [Pkw-km]	610	594	0,9738

Tabelle 2: Mobilitätsfaktoren (Quelle: [3]).

Da eine signifikante Steigerung des Güterschwerverkehrsaufkommens von 2030 auf 2035 im Untersuchungsgebiet und insbesondere für den Markt Sulzbach aufgrund der vorhandenen leistungsfähigen Nord-Süd-Achse der B 469 unwahrscheinlich erscheint, wird hier ebenfalls mit den im Modell vorhandenen Belastungsmatrizen weiter gearbeitet.

Mit Umlegung der Prognosematrizen auf das veränderte Straßennetz der Planfälle können anschließend die verkehrlichen Wirkungen dieser Maßnahmen ermittelt und beurteilt werden.

Aufbauend auf dem Prognosenullfall 2035 werden mit Hilfe des Verkehrsmodells die nachfolgend aufgeführten durch das StBA Aschaffenburg vorgegebenen Planfälle (vgl. auch **Anlage 1**) untersucht. Eine mögliche Einbahnstraßenregelung von Spessartstraße (MIL 11) bzw. Jahnstraße (MIL 39) im Ortskern wurde mangels Planungssicherheit (Fahrtrichtung der Einbahnstraßen) nicht berücksichtigt.

- Planfall 1a: Nord-Süd-Tangente 1a,
- Planfall 1b: Nord-Süd-Tangente 1b,
- Planfall 2: Nord-Süd-Tangente 2,
- Planfall 3: Nord-Ost-Tangente 1 (lang),
- Planfall 4: Nord-Ost-Tangente 2 (kurz),
- Planfall 5: Süd-Ost-Tangente,
- Planfall 6: Ost-Umfahrung,
- Planfall 7: Anschluss der St 2313 an die B 469 und Rückbau der Anschlussstelle Großwallstadt Nord,
- Planfall K1: Kombination Planfall 2 mit Planfall 4
= Nord-Süd-Tangente 2 mit Nord-Ost-Tangente 2 (kurz),
- Planfall K2: Kombination Planfall 2 mit Planfall 5
= Nord-Süd-Tangente 2 mit Süd-Ost-Tangente,
- Planfall K3: Kombination Planfall 2 mit Planfall 7
= Nord-Süd-Tangente 2 mit Anschluss der St 2313 an die B 469,
und Rückbau der Anschlussstelle Großwallstadt Nord,
- Planfall K4: Kombination Planfall 4 mit Planfall 7
= Nord-Ost-Tangente 2 (kurz) mit Anschluss der St 2313 an die B 469
und Rückbau der Anschlussstelle Großwallstadt Nord,
- Planfall K5: Kombination Planfall 5 mit Planfall 7:
= Süd-Ost-Tangente mit Anschluss der St 2313 an die B 469
und Rückbau der Anschlussstelle Großwallstadt Nord.

Die untersuchten Planfälle – einzeln oder in Kombination – stellen jeweils Netzer-gänzungen dar.

3 Modellrechnungen

3.1 Allgemeines

Der Diskussion der Umlegungsergebnisse für die verschiedenen Netzzustände sind einige grundsätzliche Bemerkungen vorangestellt:

- Modellrechnungen können - wie es der Begriff schon ausdrückt - niemals eine 100%ige Nachbildung der Realität sein. Daher sind die Ergebnisse - im Fall von Verkehrsumlegungen die Streckenbelastungen - weniger in Form von Absolutbeträgen interessant, als vielmehr in ihrer Relation beim Vergleich der Varianten untereinander. Differenzen zwischen den Streckenbelastungen geben deshalb beim Vergleich von Varianten gute Hinweise darauf, in welcher Größenordnung Verkehrsverlagerungen infolge bestimmter Maßnahmen (Netzerweiterungen, Sperrung von Strecken, Verbote von Fahrbeziehungen) zu erwarten sind.
- Individuelle Vorlieben und subjektive Eindrücke, die die Routenwahl möglicherweise beeinflussen, können nicht modelliert werden.
- Intermodal (zwischen den Verkehrssystemen) sind aufgrund des geringen Konkurrenzangebotes keine Verlagerungen auf den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) durch die Maßnahmen im Motorisierten Individualverkehr (MIV) zu erwarten. Der straßengebundene ÖV (Busse) wird bei der Verkehrsprognose und den Modellrechnungen vernachlässigt.
- Das lokale innerörtliche Straßennetz wird nur soweit abgebildet, wie es den Erfordernissen der Zielsetzung der Verkehrsuntersuchung entspricht. Die Belastungsverteilung gerade im Innerortsbereich ist zudem stark von den gewählten Einspeisungspunkten der Zellen abhängig in der Regel nicht hinreichend kalibrierbar.
- Die Knotenpunktsform hat bei plangleichen Knotenpunkten im Modell hinsichtlich des Tagesverkehrs eine vernachlässigbare Wirkung.
- Bei der Ermittlung von Verkehrsbelastungen von Ortsumgehungsstraßen ist in der Regel der Durchgangsverkehr maßgebend. Der Binnenverkehr innerhalb einer Gemeinde ist nicht verlagerbar und daher irrelevant. Dies gilt - solange keine vorhandenen Anbindungen gesperrt werden - auch für den Ziel- und Quellverkehr.

- Bei der Darstellung von Differenzbelastungen werden die Absolutbelastungen der einzelnen Streckenabschnitte für jeden neu berechneten Umlegungsfall mit entsprechendem Straßennetz miteinander verglichen. Die sich ergebenden Mehr- und Minderbelastungen der Strecken sind damit nicht direkt untereinander vergleichbar. Aufgrund des unterschiedlichen Verkehrsangebotes (Straßennetz) und der sich neu einstellenden Routenwahl kann sich eine Streckenbelastung, obwohl absolut von gleicher Höhe, in den verschiedenen Umlegungsfällen aus ganz unterschiedlichen Verkehrsbeziehungen zusammensetzen und sind nicht direkt miteinander vergleichbar.

3.2 Analysenullfall 2015

Das Verkehrsmodell Stand 2015 wurde anhand von aktuellen Verkehrszählungen kalibriert und bildet die Verkehrsnachfrage im Jahr 2015 ab. Insbesondere für den Bereich Sulzbach wurden dabei die Befragungsergebnisse des Büros Obermeyer vom Mai 2014 für die St 2309 Sulzbach berücksichtigt.

Die Querschnittsbelastungen des Analysenullfalles 2015 – DTV_W in Kfz/ 24h sind in **Anlage 2.1a** dokumentiert. Der Güterschwerverkehr (SV) mit > 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht ist als Bestandteil der Gesamtbelastung ergänzend ausgewiesen.

In den **Anlagen 2.1b - 2.1d** sind aus dem Modell extrahierte Belastungsspinnen der St 2309 nach Norden und Süden sowie der MIL 11 östlich der OD in Fahrtrichtung Westen dargestellt. Diese dokumentieren in Kombination den maximal verlagerbaren Durchgangsverkehrswert der jeweiligen Relation im Bestand.

3.3 Prognosenullfall 2035

Das Verkehrsangebot und die -nachfrage wurden aus dem Verkehrsmodell 2030 übernommen. Das Straßennetz enthält hierbei die indisponiblen Straßenbauprojekte bis 2035.

Die Umlegungsergebnisse als Querschnittsbelastungen sind in **Anlage 2.2a** für Kfz und SV dokumentiert. Das Differenznetz der Absolutbelastungen zwischen Prognosenullfall 2035 und Analysenullfall 2015 ist in **Anlage 2.2b** dargestellt.

Während sich für das Marktgebiet Sulzbach nur geringfügige Belastungsänderungen ergeben, zeigt sich im Planungsraum durch die neue Mainbrücke zwischen Eisenfeld und Kleinwallstadt und dem Ausbau der B 469 südlich der Mainbrücke Sulzbach (Roland-Schwing-Brücke) eine deutliche Verlagerung von der St 2309 auf die B 469.

Die Mainbrücke Sulzbach wird hierbei im DTV_W um rund -3.500 Kfz/ 24h (rund -22%) entlastet.

3.4 Planfälle 1a, 1b und 2

Die in **Anlage 1** dargestellten planerischen Trassenvarianten der „Nord-Süd-Tangente“ parallel zur derzeitigen St 2309 werden in drei verschiedenen Planfällen mit Unterschieden in der Führung und der Anbindung an das vorhandene Straßennetz untersucht.

Während die beiden Varianten „Nord-Süd-Tangente 1a und 1b“ im Bereich der nördlichen Gemeindegrenze die Bahnlinie Aschaffenburg-Miltenberg höhenfrei queren und dann komplett auf der Westseite der Bahnlinie verlaufen, bleibt die „Nord-Süd-Tangente 2“ zunächst östlich der Bahnlinie und quert dann nördlich des Märzbrückenweges höhenfrei die Bahn (vgl. **Bild 4**).

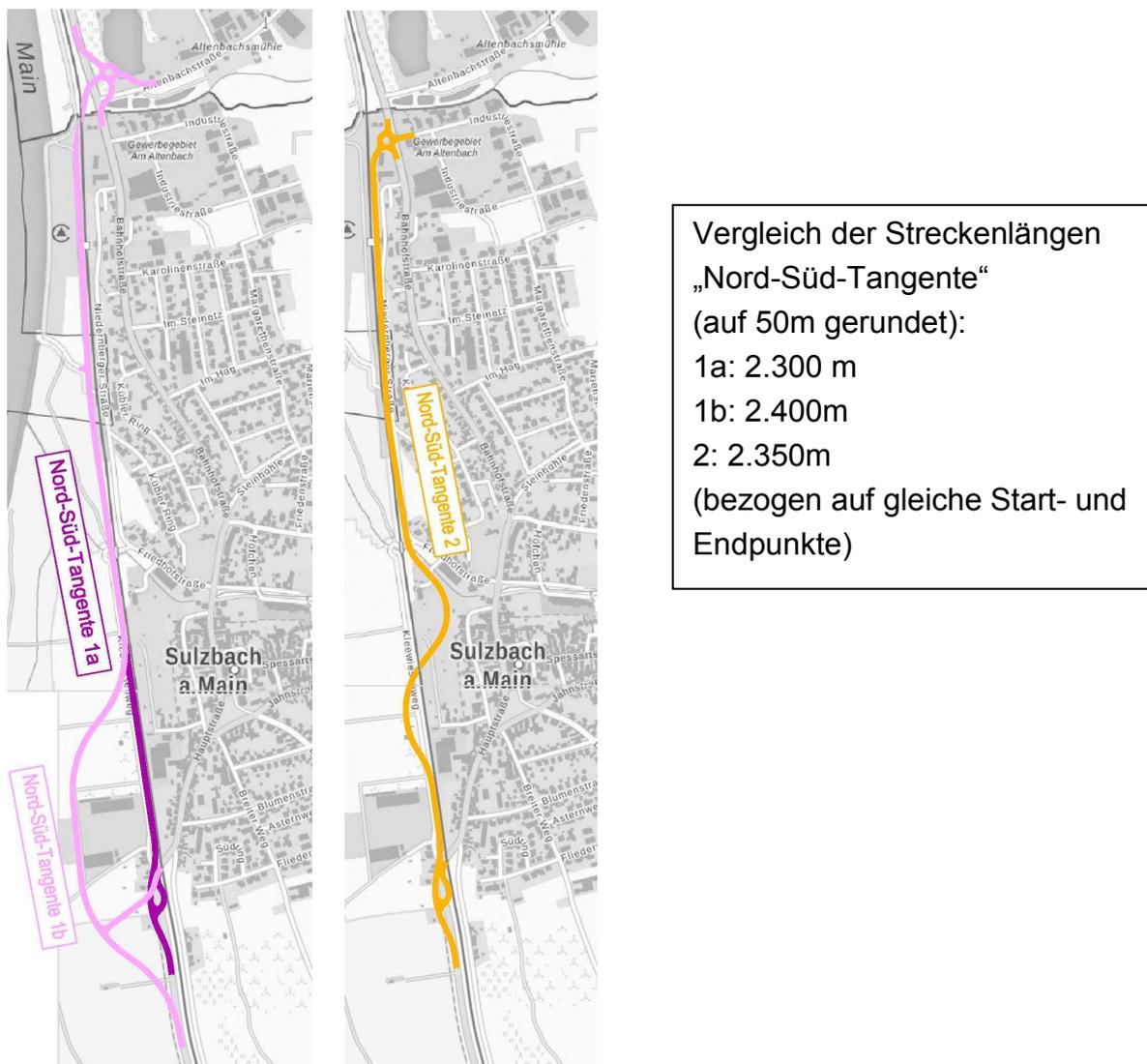


Bild 4: Trassenverläufe „Nord-Süd-Tangente“ (Quelle: StBA AB, Grundlage BayernAtlas)

Die Anbindung an die St 2309 bzw. die Gewerbegebiete Oberrau / Am Altenbach im Norden erfolgt jeweils mit einem höhengleichen Knotenpunkt (hier Kreisverkehr) in verschiedenen Ausführungen (vgl. **Bild 5**).

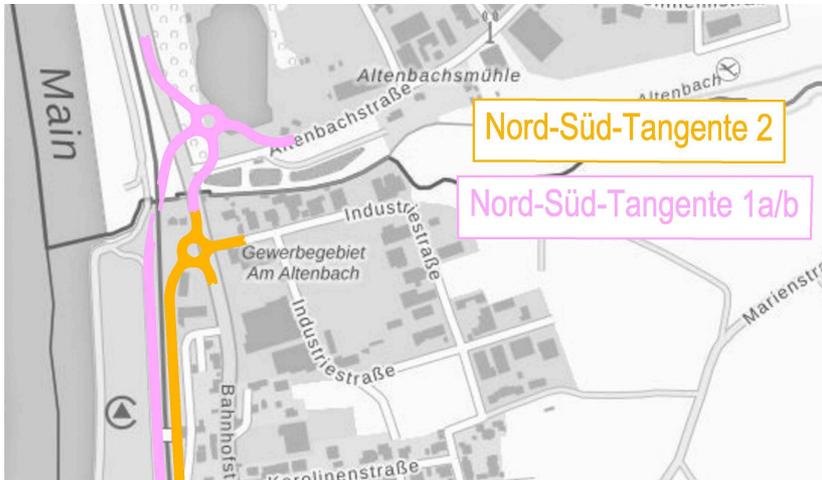


Bild 5: KVP Anbindung Nord (Quelle: StBA AB, Grundlage BayernAtlas)

Die Umlegungsergebnisse für den Planfall 1a sind in **Anlage 2.3a**, für den Planfall 1b in **Anlage 2.4a** und für den Planfall 2 in **Anlage 2.5a** dargestellt.

In den **Anlagen 2.3b, 2.4b und 2.5b** sind die jeweiligen Differenznetze zum Prognosenullfall 2035 im Gesamtverkehr [Kfz/ 24h] und in den zugehörigen **Anlagen 2.3c, 2.4c und 2.5c** für den Güterschwerverkehr [Kfz/ 24h] abgebildet.

Wesentliche Ergebnisse sind:

- Die Querschnittsbelastungen (DTV_w) der „Nord-Süd-Tangente“ liegen bei allen drei Varianten bei rund 9.900 Kfz/ 24h. Hiervon sind rund 700 Fahrzeuge im Güterschwerverkehr zu verzeichnen.
- Rund 99% des Staatsstraßendurchgangsverkehrs in Nord-Süd-Relation werden auf die Netzergänzung verlagert. Auf der alten Ortsdurchfahrt verbleiben nur noch Ziel- und Quellverkehre sowie Durchgangsverkehre der Kreisstraßen.
- Die Verkehrsverlagerungen treten insgesamt nur lokal in Sulzbach auf, lediglich im Güterschwerverkehr ist auf der Nord-Süd-Achse St 2309 durch das verbesserte Angebot ein geringer Zuwachs von rund 40 bis 50 Kfz/ 24h zu verzeichnen.

3.5 Planfall 3

Die in **Anlage 1** dargestellte planerische Trasse der „Nord-Ost-Tangente 1 (lang)“ wird wie folgt definiert (vgl. **Bild 6**):

- Im Norden Anschluss an die Industriestraße.
- Die im Streckenverlauf vom StBA Aschaffenburg vorgesehenen Anschlüsse an das Gemeindestraßennetz (Marienstraße und Egerländer Straße) wurden aus Gründen der Vergleichbarkeit im Modell nicht berücksichtigt.
- Im Osten Anschluss an die bestehenden MIL 30 und MIL 11.

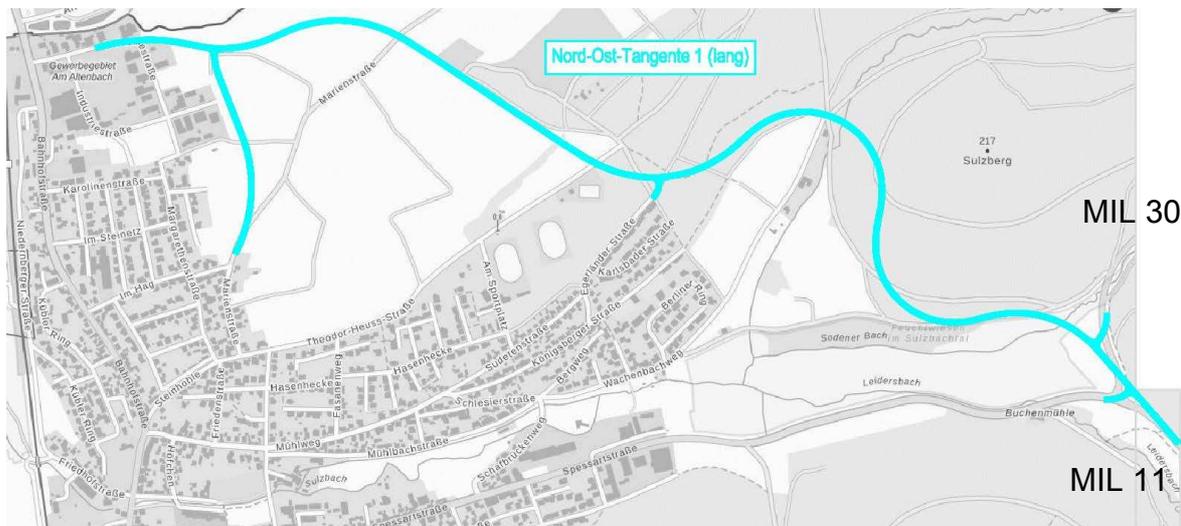


Bild 6: Trassenverlauf „Nord-Ost-Tangente 1 (lang)“ (Quelle: StBA AB, Grundlage BayernAtlas)

Die resultierenden Belastungen für den Planfall 3 sind in **Anlage 2.6a** dargestellt. In den **Anlagen 2.6b und 2.6c** sind die jeweiligen Differenznetze zum Prognose-nullfall 2035 abgebildet.

Wesentliche Ergebnisse des Planfalls 3 sind:

- Die Querschnittsbelastungen (DTV_W) der „Nord-Ost-Tangente 1 (lang)“ liegen bei rund 3.300 Kfz/ 24h. Hiervon sind rund 150 Fahrzeuge im Güterschwerverkehr zu verzeichnen.
- Die Entlastungswirkungen der Tangente sind örtlich auf die St 2309 nördlich der MIL 11 und die MIL 11 (Spessartstraße) selbst im Bereich Sulzbach begrenzt.

3.6 Planfall 4

Die in **Anlage 1** dargestellte planerische Trasse der „Nord-Ost-Tangente 2 (kurz)“ wird wie folgt definiert (vgl. **Bild 7**):

- Im Norden Anschluss an die St 2309 und die Altenbachstraße.
- Keine Anschlüsse an das Gemeindestraßennetz.
- Im Osten Anschluss an die bestehende MIL 11.

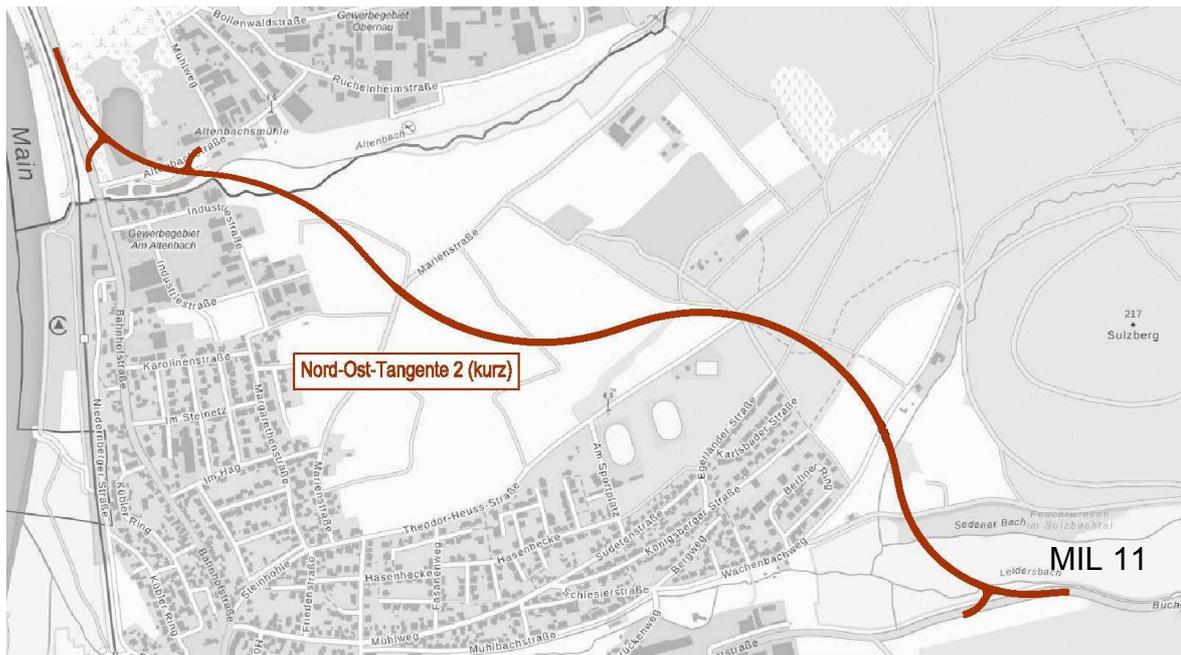


Bild 7: Trassenverlauf „Nord-Ost-Tangente 2 (kurz)“ (Quelle: StBA AB, Grundlage BayernAtlas)

Die resultierenden Belastungen für den Planfall 4 sind in **Anlage 2.7a** dargestellt. In den **Anlagen 2.7b und 2.7c** sind die jeweiligen Differenznetze zum Prognose-nullfall 2035 abgebildet.

Wesentliche Ergebnisse des Planfalls 4 sind:

- Die Querschnittsbelastungen (DTV_W) der „Nord-Ost-Tangente 2 (kurz)“ liegen bei rund 3.600 Kfz/ 24h. Hiervon sind rund 180 Fahrzeuge im Güterschwerverkehr zu verzeichnen.
- Die Entlastungswirkungen der Tangente sind im Wesentlichen örtlich auf die St 2309 nördlich der MIL 11 und die MIL 11 (Spessartstraße) selbst im Bereich Sulzbach begrenzt.

3.7 Planfall 5

Die in **Anlage 1** dargestellte planerische Trasse der „Süd-Ost-Tangente“ wird wie folgt definiert (vgl. **Bild 8**):

- Im Westen Anschluss an die Mainbrücke als vierter Knotenpunktsarm des vorhandenen Kreisverkehrsplatz St 2309/ St 2313.
- Planfreie Überquerung der MIL 31. Keine Anschlüsse an das Gemeindestraßennetz.
- Im Osten Anschluss an die bestehende MIL 11.

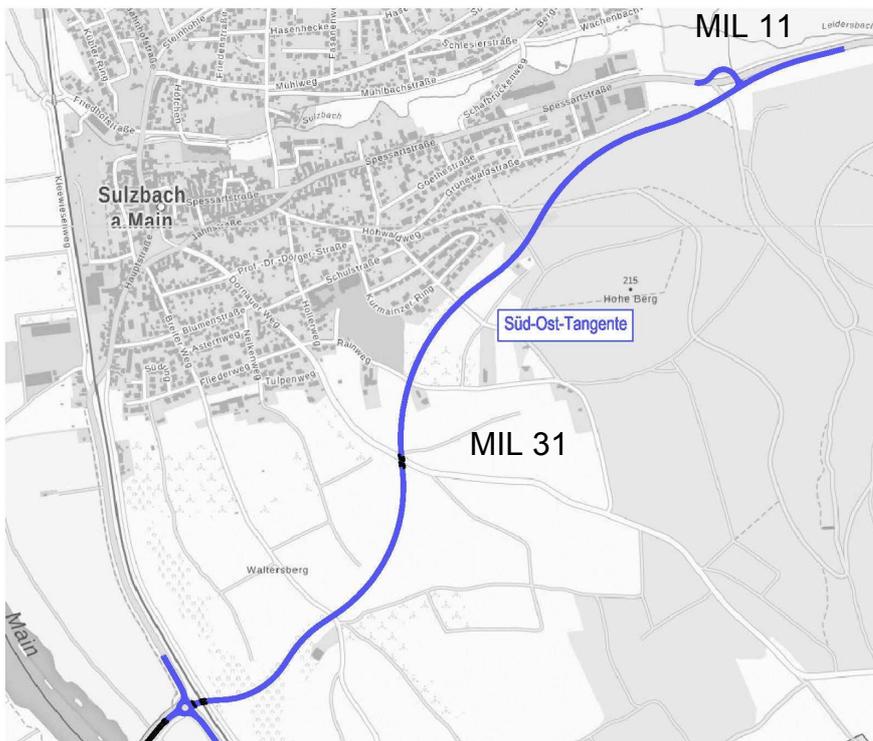


Bild 8: Trassenverlauf „Süd-Ost-Tangente“ (Quelle: StBA AB, Grundlage BayernAtlas)

Die resultierenden Belastungen für den Planfall 5 sind in **Anlage 2.8a** dargestellt. In den **Anlagen 2.8b und 2.8c** sind die jeweiligen Differenznetze zum Prognose-nullfall 2035 abgebildet.

Wesentliche Ergebnisse des Planfalls 5 sind:

- Die Querschnittsbelastungen (DTV_W) der „Süd-Ost-Tangente“ liegen bei rund 5.700 Kfz/ 24h. Hiervon sind rund 400 Fahrzeuge im Güterschwerverkehr zu verzeichnen.
- Die Entlastungswirkungen der Tangente sind im Wesentlichen örtlich auf die St 2309 südlich der MIL 39 und die MIL 39 (Jahnstraße) bzw. MIL 11 (Spessartstraße) selbst im Bereich Sulzbach begrenzt.

3.8 Planfall 6

Die in **Anlage 1** dargestellte planerische Trasse der „Ost-Umfahrung“ wird wie folgt definiert (vgl. **Bild 9**):

- Im Westen Anschluss an die Mainbrücke als vierter Knotenpunktsarm des vorhandenen Kreisverkehrsplatz St 2309/ St 2313.
- Planfreie Überquerung der MIL 31. Keine Anschlüsse an das Gemeindestraßennetz.
- Im Osten Anschluss an die bestehende MIL 11.
- Keine Anschlüsse an das Gemeindestraßennetz.
- Im Norden Anschluss an die St 2309 und die Altenbachstraße.

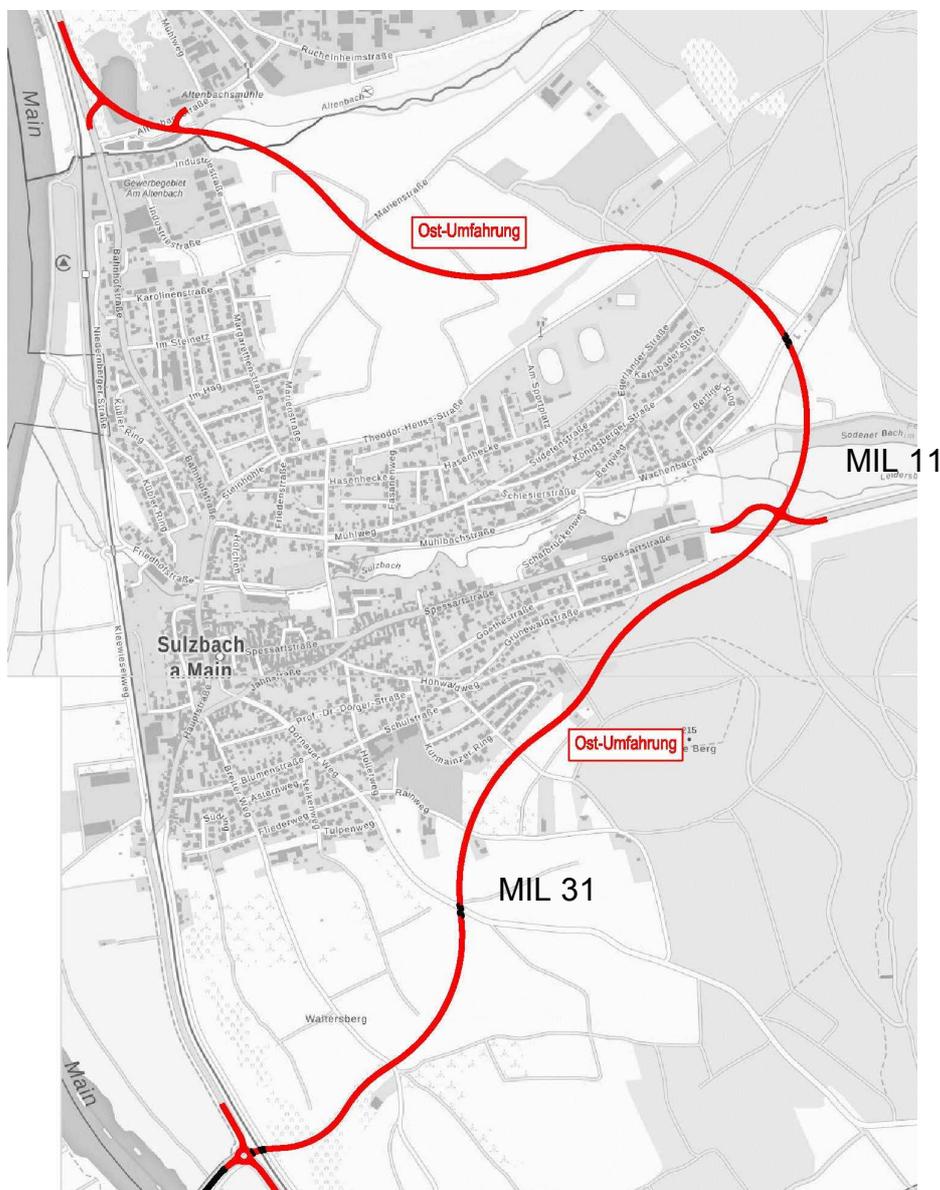


Bild 9: Trassenverlauf „Ost-Umfahrung“ (Quelle: StBA AB, Grundlage BayernAtlas)

Die resultierenden Belastungen für den Planfall 6 sind in **Anlage 2.9a** dargestellt. In den **Anlagen 2.9b und 2.9c** sind die jeweiligen Differenznetze zum Prognose-nullfall 2035 abgebildet.

Wesentliche Ergebnisse des Planfalls 6 sind:

- Die Querschnittsbelastungen (DTV_W) der „Ost-Umfahrung“ liegen bei rund 5.700 Kfz/ 24h auf dem Südteil und rund 2.900 Kfz/24h auf dem Nordteil. Hiervon sind rund 400 Fahrzeuge (Südteil) bzw. 160 Fahrzeuge (Nordteil) im Güterschwerverkehr zu verzeichnen.
- Auf der MIL 11 (Spessartstraße) und der MIL 39 (Jahnstraße) verbleibt nur noch Ziel- und Quellverkehr der Marktgemeinde Sulzbach.
- Aufgrund der deutlich größeren Wegstrecke wird die Ostumfahrung nicht von den Staatsstraßendurchgangsverkehren in der Nord-Süd-Relation benutzt.
- Die Netzergänzung zeigt in geringem Umfang auch großräumigere Verkehrsverlagerungen (Wechselwirkungen zwischen MIL 11 und St 2309 südlich von Sulzbach).

3.9 Planfall 7

Die Verlängerung der St 2313 als Anschluss an die B 469 (vgl. **Bild 10**) wird hier zunächst als eigenständiger Planfall definiert. Die Anschlussstelle des Planfalls läge in unmittelbarer Nähe zur bestehenden Anschlussstelle Großwallstadt Nord, so dass der nach den Vorgaben des technischen Regelwerks erforderliche effektive Knotenpunktstandort weit unterschritten würde. In der vorliegenden Verkehrsuntersuchung liegt daher dem Planfall 7 der Bau einer Anschlussstelle in Verlängerung der St 2313 bei gleichzeitigem Rückbau der bestehenden Anschlussstelle Großwallstadt Nord zugrunde.

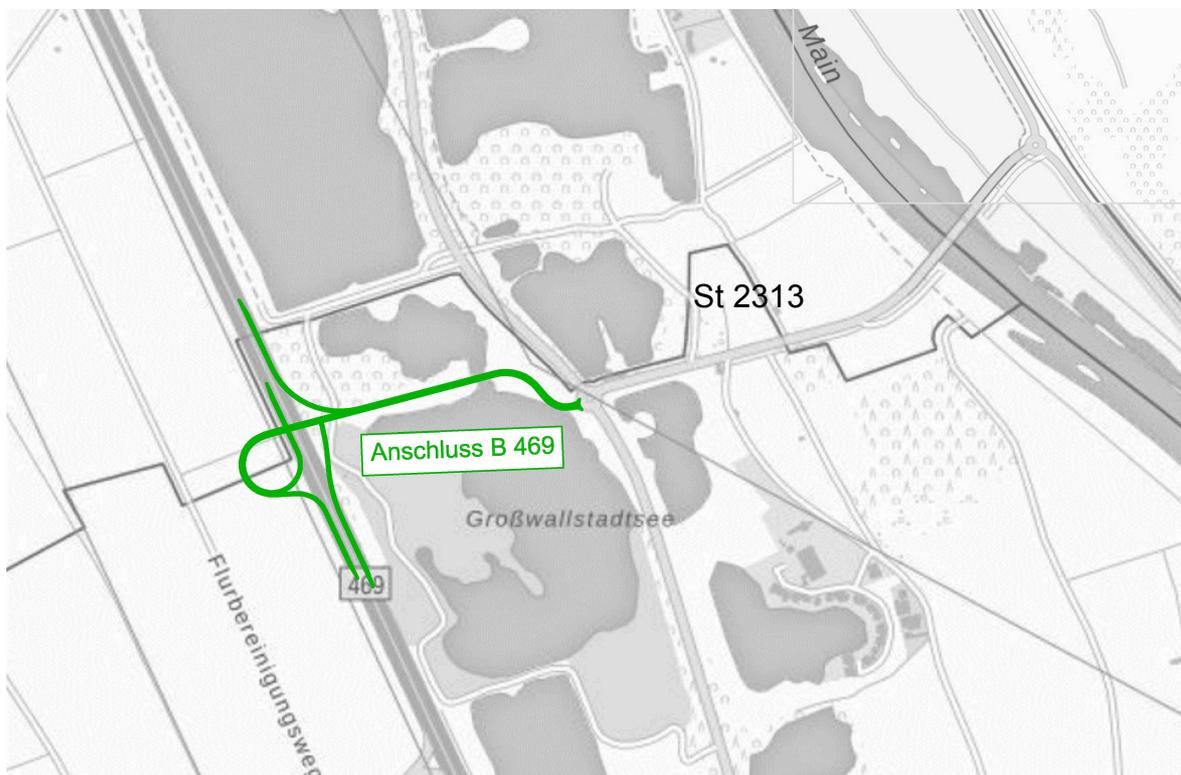


Bild 10: Anschluss St 2313 an B 469 (Quelle: StBA AB, Grundlage BayernAtlas)

Die resultierenden Belastungen für den Planfall 7 sind in **Anlage 2.10a** dargestellt. In den **Anlagen 2.10b und 2.10c** sind die jeweiligen Differenznetze zum Prognosefall 2035 abgebildet.

Wesentliche Ergebnisse des Planfalls 7 sind:

- Die Querschnittsbelastungen (DTV_W) des neuen Anschlusses zur B 469 liegen bei rund 20.500 Kfz/ 24h. Hiervon sind rund 1.260 Fahrzeuge im Güterschwerverkehr zu verzeichnen.
- Die verkehrlichen Wirkungen des neuen Anschlusses beschränken sich im Wesentlichen auf die westmainische Seite (Niedernberg und Großwallstadt). In der OD Sulzbach sind statt einer Entlastung hierdurch sehr geringe Belastungszuwächse zu verzeichnen.

3.10 Planfallkombinationen

Für die nachfolgend nochmals beschriebenen Kombinationen der Planfälle werden die Netzergänzungen analog der einzeln untersuchten Trassen verwendet.

- Planfall K1: Kombination Planfall 2 mit Planfall 4
= Nord-Süd-Tangente 2 mit Nord-Ost-Tangente 2 (kurz),
- Planfall K2: Kombination Planfall 2 mit Planfall 5
= Nord-Süd-Tangente 2 mit Süd-Ost-Tangente,
- Planfall K3: Kombination Planfall 2 mit Planfall 7
= Nord-Süd-Tangente 2 mit Anschluss der St 2313 an die B 469, und Rückbau der Anschlussstelle Großwallstadt Nord,
- Planfall K4: Kombination Planfall 4 mit Planfall 7
= Nord-Ost-Tangente 2 (kurz) mit Anschluss der St 2313 an die B 469 und Rückbau der Anschlussstelle Großwallstadt Nord,
- Planfall K5: Kombination Planfall 5 mit Planfall 7:
= Süd-Ost-Tangente mit Anschluss der St 2313 an die B 469 und Rückbau der Anschlussstelle Großwallstadt Nord.

Die Umlegungsergebnisse der Planfallkombinationen werden wie bisher nach den resultierenden Querschnittsbelastungen und den Differenznetzen zum Prognose-nullfall 2035 aufbereitet. Die Ergebnisse sind in den **Anlagen 2.11 bis 2.15** dokumentiert.

Wesentliche Ergebnisse sind:

- Planfall K1: Die Umlegung der Kombination der beiden Planfälle 2 und 4 liefert auf den Netzerergänzungen nahezu exakt die gleichen Ergebnisse wie die Einzelbetrachtung: Nord-Süd-Tangente 2 rund 9.800 Kfz/24h (einzeln rund 9.900 Kfz/24h) und Nord-Ost-Tangente 2 (kurz) rund 3.400 Kfz/24h (einzeln rund 3.300 Kfz/24h). Auch beim Güterschwerverkehr zeigen sich zwischen Einzelbetrachtung und Kombination nur geringe Unterschiede (rund 700/ 180 Kfz/24h in Kombination zu rund 690/ 160 Kfz/24h einzeln).
- Planfall K2: Die Umlegung der Kombination der beiden Planfälle 2 und 5 liefert auf den Netzerergänzungen nahezu exakt die gleichen Ergebnisse wie die Einzelbetrachtung: Nord-Süd-Tangente 2 rund 9.900 Kfz/24h (einzeln rund 9.900 Kfz/24h) und Süd-Ost-Tangente rund 5.600 Kfz/24h (einzeln rund 5.700 Kfz/24h). Auch beim Güterschwerverkehr gibt es nur minimale Unterschiede (rund 700/ 400 Kfz/24h in Kombination zu rund 690/ 400 Kfz/24h einzeln).
- Planfall K3: Die Umlegung der Kombination der beiden Planfälle 2 und 7 liefert auf den Netzerergänzungen für die Nord-Süd-Tangente 2 mit rund 10.300 Kfz/24h (einzeln rund 9.900 Kfz/24h) geringfügig höhere, für die Verlängerung der St 2313 zur B 469 mit rund 20.100 Kfz/24h (einzeln rund 20.500 Kfz/ 24h) geringfügig niedrigere Belastungswerte. Beim Güterschwerverkehr gibt es nur für die Verlängerung der St 2313 Unterschiede (rund 1.130 Kfz/24h in Kombination zu rund 1.260 Kfz/24h einzeln).
- Planfall K4: Die Umlegung der Kombination der beiden Planfälle 4 und 7 liefert auf den Netzerergänzungen für die Nord-Ost-Tangente 2 mit rund 3.000 Kfz/24h (einzeln rund 3.600 Kfz/24h) geringfügig niedrigere, für die Verlängerung der St 2313 zur B 469 mit rund 20.600 Kfz/24h (einzeln rund 20.500 Kfz/ 24h) geringfügig höhere Belastungswerte. Beim Güterschwerverkehr gibt es nur für die Nord-Ost-Tangente 2 geringe Unterschiede (rund 160 Kfz/24h in Kombination zu rund 180 Kfz/24h einzeln).
- Planfall K5: Die Umlegung der Kombination der beiden Planfälle 5 und 7 liefert auf den Netzerergänzungen sowohl für die Süd-Ost-Tangente mit rund 5.900 Kfz/24h (einzeln rund 5.700 Kfz/24h) als auch für die Verlängerung der St 2313 zur B 469 mit rund 21.100 Kfz/24h (einzeln rund 20.500 Kfz/ 24h) geringfügig höhere Belastungswerte. Beim Güterschwerverkehr gibt es für die Süd-Ost-Tangente einen geringfügigen Zuwachs (rund 420 Kfz/24h in Kombination zu rund 400 Kfz/24h einzeln), auf der Verlängerung der St 2313 zur B 469 eine geringfügige Abnahme (rund 1.230 Kfz/24h in Kombination zu rund 1.260 Kfz/24h einzeln).

3.11 Zusammenfassende Gegenüberstellung

Für eine zusammenfassende Gegenüberstellung der untersuchten Planfälle wurden zum einen die Absolutbelastungen der Netzergänzungen und ausgewählter Querschnitte tabellarisch für Analysefall 2015, Prognosenullfall 2035 und die einzelnen Planfälle 2035 und ergänzend die prozentualen Änderungen gegenüber dem Prognosenullfall 2035 zusammengestellt (vgl. **Tabelle 3**).

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 nörd. 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
Analysefall 2015	---	---	15.900	770	10.700	400	7.700	340	15.800	850	14.900	790
Prognosenullfall 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%

Tabelle 3: Querschnittsbelastungen [DTV_w]

Ergänzend wurde in **Anlage 2.16** für den innerörtlichen Bereich der St 2309 und der MIL 11 bzw. MIL 39 zusammengestellt, welche Entlastungswirkungen die einzelnen Planfälle für die jeweiligen Streckenzüge haben.

Bei der Gegenüberstellung der Planfälle 1a bis Planfall 6 (Einzelbetrachtungen einer Ortsumgehung) wird deutlich, dass jede Variante je nach Lage den auf dieser Relation vorhandenen Durchgangsverkehr nahezu komplett aus der OD verlagert. Dies gilt nicht für den Staatsstraßendurchgangsverkehr in der Nord-Süd-Relation im Planfall 6 (Ost-Umfahrung) aufgrund der deutlich größeren Wegstrecke der Netzergänzung.

Die maximale Entlastung des innerörtlichen Straßennetzes von Sulzbach kann mit dem Planfall K2 = Nord-Süd-Tangente 2 mit Süd-Ost-Tangente erreicht werden.

4 Zusammenfassung

Die St 2309 führt als Verbindung vom südlichen Landkreis Miltenberg und dem Oberzentrum Aschaffenburg parallel zur westmainischen B 469 in Nord-Süd-Richtung durch die Ortslage des Marktes Sulzbach am Main und ist im Bereich der Ortsdurchfahrt nach der Straßenverkehrszählung 2015 mit zwischen rund 12.000 Kfz/24h bzw. rund 14.700 Kfz/ 24h (DTV_W) hoch belastet. Im zentralen Bereich treffen die Kreisstraßen MIL 11 und MIL 39 auf die Staatsstraße.

In der Vergangenheit wurden bereits diverse Verkehrsuntersuchungen zu einer Ortsumfahrung Sulzbach unter Einbeziehung der Kreisstraßen im Auftrag des Marktes und der bayerischen Straßenbauverwaltung, vertreten durch das Staatliche Bauamt (StBA) Aschaffenburg, durchgeführt.

Mit der vorliegenden Verkehrsuntersuchung sollten alle derzeit für eine Verkehrs-entlastung von Sulzbach in Frage kommenden Varianten des Staatlichen Bauamtes Aschaffenburg auf der gleichen Grundlage mit Hilfe des Verkehrsmodells „Bayerischer Untermain“ auf ihre Verlagerungspotentiale und die entsprechenden Verkehrsentlastungen in der Ortslage untersucht und in einem Ergebnisbericht vergleichend gegenübergestellt werden. Andere Aspekte hinsichtlich der Realisierbarkeit einer Trasse wurden in der vorliegenden Verkehrsuntersuchung nicht betrachtet.

Aufbauend auf einem im Rahmen der Verkehrsuntersuchung erarbeiteten Prognose-Nullfall 2035 wurden mit Hilfe des Verkehrsmodells die nachfolgend aufgeführten durch das StBA Aschaffenburg vorgegebenen Planfälle untersucht:

- Planfall 1a: Nord-Süd-Tangente 1a,
- Planfall 1b: Nord-Süd-Tangente 1b,
- Planfall 2: Nord-Süd-Tangente 2,
- Planfall 3: Nord-Ost-Tangente 1 (lang),
- Planfall 4: Nord-Ost-Tangente 2 (kurz),
- Planfall 5: Süd-Ost-Tangente,
- Planfall 6: Ost-Umfahrung,
- Planfall 7: Anschluss der St 2313 an die B 469 und Rückbau der Anschlussstelle Großwallstadt Nord,
- Planfall K1: Kombination Planfall 2 mit Planfall 4
= Nord-Süd-Tangente 2 mit Nord-Ost-Tangente 2 (kurz),
- Planfall K2: Kombination Planfall 2 mit Planfall 5
= Nord-Süd-Tangente 2 mit Süd-Ost-Tangente,

- Planfall K3: Kombination Planfall 2 mit Planfall 7
= Nord-Süd-Tangente 2 mit Anschluss der St 2313 an die B 469,
und Rückbau der Anschlussstelle Großwallstadt Nord,
- Planfall K4: Kombination Planfall 4 mit Planfall 7
= Nord-Ost-Tangente 2 (kurz) mit Anschluss der St 2313 an die B 469
und Rückbau der Anschlussstelle Großwallstadt Nord,
- Planfall K5: Kombination Planfall 5 mit Planfall 7:
= Süd-Ost-Tangente mit Anschluss der St 2313 an die B 469
und Rückbau der Anschlussstelle Großwallstadt Nord.

Wesentliche Ergebnisse der Modellrechnungen sind:

Bei der Gegenüberstellung der Planfälle 1a bis Planfall 6 (Einzelbetrachtungen einer Ortsumgehung) wird deutlich, dass jede Variante je nach Lage den auf dieser Relation vorhandenen Durchgangsverkehr nahezu komplett aus der OD verlagert. Dies gilt nicht für den Staatsstraßendurchgangsverkehr in der Nord-Süd-Relation im Planfall 6 (Ost-Umfahrung) aufgrund der deutlich größeren Wegstrecke der Netzergänzung.

Die Wirkungen eines direkten Anschluss der St 2313 an die B 469 mit Rückbau der Anschlussstelle Großwallstadt-Nord (Planfall 7) beschränken sich im Wesentlichen auf die westmainische Seite (Niedernberg und Großwallstadt). In der OD Sulzbach sind statt einer Entlastung hierdurch sehr geringe Belastungszuwächse zu verzeichnen.

Die maximale Entlastung des Marktes Sulzbach vom Staatstraßendurchgangsverkehr kann durch eine der Nord-Süd-Varianten (1a, 1b und 2) erreicht werden, wobei diese sich in ihrer verkehrlichen Wirkung nur sehr gering voneinander unterscheiden.

Die maximale Entlastung des innerörtlichen Straßennetzes von Sulzbach kann mit dem Planfall K2 = Nord-Süd-Tangente 2 mit Süd-Ost-Tangente erreicht werden. Dabei ist davon auszugehen, dass auch für die nicht untersuchten Kombinationen von Nord-Süd-Tangente 1a und Nord-Süd-Tangente 1b jeweils mit Süd-Ost-Tangente die gleichen Entlastungswirkungen eintreten.

Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Übersicht Trassenvarianten

Anlage 2: Umlegungsergebnisse

Anlage 2.1: Analysenullfall 2015

- a) Querschnittsbelastungen [DTV_{w,Kfz}/ DTV_{w,sv}]
- b) Belastungsspinne St 2309 Ri. Süd [DTV_{w,Kfz}]
- c) Belastungsspinne St 2309 Ri. Nord [DTV_{w,Kfz}]
- d) Belastungsspinne MIL 11 Ri. West [DTV_{w,Kfz}]

Anlage 2.2: Prognosenullfall 2035

- a) Querschnittsbelastungen [DTV_{w,Kfz}/ DTV_{w,sv}]
- b) Differenznetz zu Analysenullfall 2015 [DTV_{w,Kfz}]

Anlage 2.3: Planfall 1a - Nord-Süd-Tangente 1a

- a) Querschnittsbelastungen [DTV_{w,Kfz}/ DTV_{w,sv}]
- b) Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV_{w,Kfz}]
- c) Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV_{w,sv}]

Anlage 2.4: Planfall 1b - Nord-Süd-Tangente 1b

- a) Querschnittsbelastungen [DTV_{w,Kfz}/ DTV_{w,sv}]
- b) Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV_{w,Kfz}]
- c) Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV_{w,sv}]

Anlage 2.5: Planfall 2 - Nord-Süd-Tangente 2

- a) Querschnittsbelastungen [DTV_{w,Kfz}/ DTV_{w,sv}]
- b) Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV_{w,Kfz}]
- c) Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV_{w,sv}]

Anlage 2.6: Planfall 3 - Nord-Ost-Tangente 1 (lang)

- a) Querschnittsbelastungen [DTV_{w,Kfz}/ DTV_{w,sv}]
- b) Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV_{w,Kfz}]
- c) Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV_{w,sv}]

Anlage 2.7: Planfall 4 - Nord-Ost-Tangente 2 (kurz)

- a) Querschnittsbelastungen [DTV_{w,Kfz}/ DTV_{w,sv}]
- b) Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV_{w,Kfz}]
- c) Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV_{w,sv}]

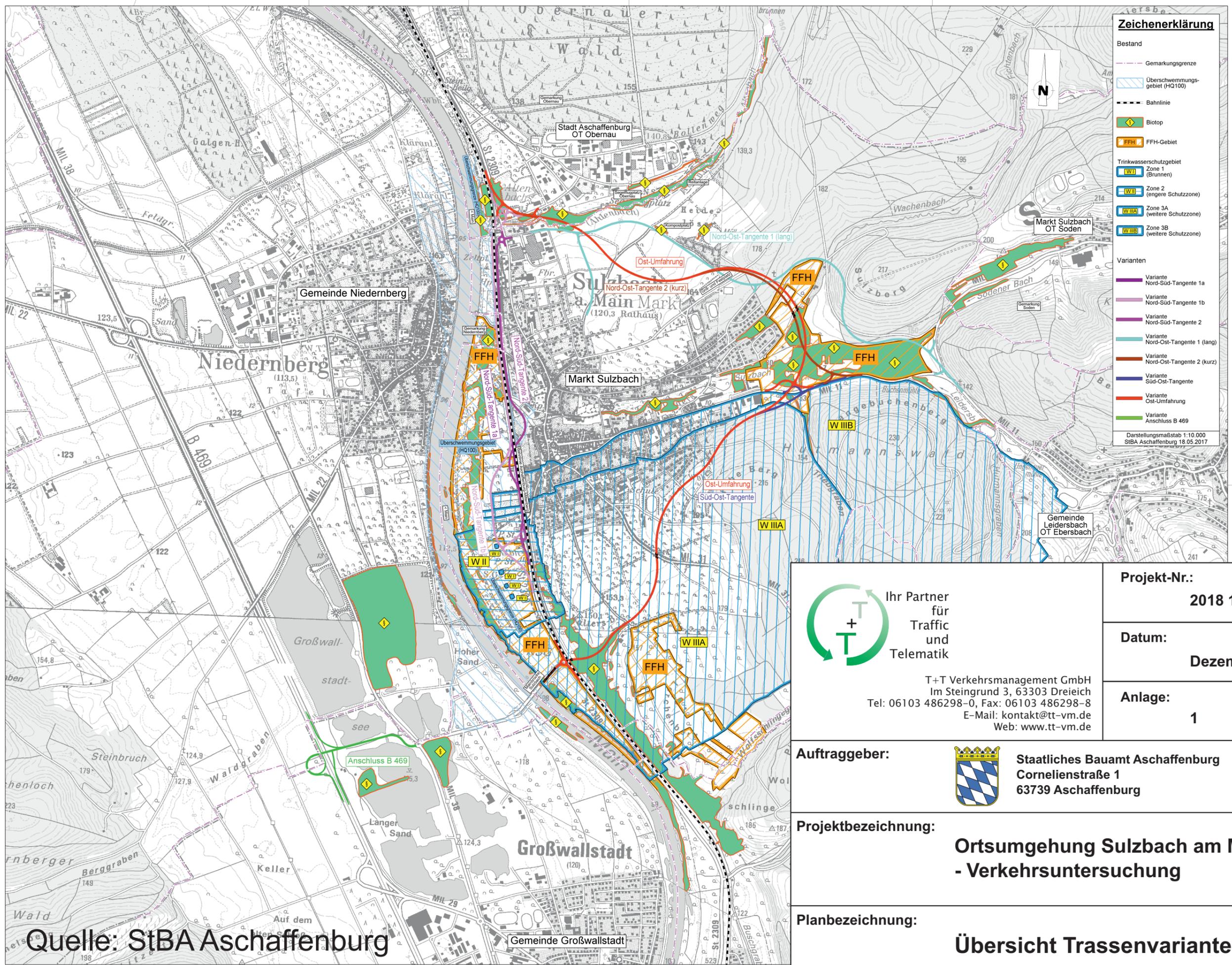
- Anlage 2.8:** Planfall 5 - Süd-Ost-Tangente
a) Querschnittsbelastungen [DTV_{w,Kfz}/ DTV_{w,SV}]
b) Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV_{w,Kfz}]
c) Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV_{w,SV}]
- Anlage 2.9:** Planfall 6 - Ost-Umfahrung
a) Querschnittsbelastungen [DTV_{w,Kfz}/ DTV_{w,SV}]
b) Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV_{w,Kfz}]
c) Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV_{w,SV}]
- Anlage 2.10:** Planfall 7 – Anschluss St 2313 an B 469 und Rückbau AS Großwallstadt Nord
a) Querschnittsbelastungen [DTV_{w,Kfz}/ DTV_{w,SV}]
b) Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV_{w,Kfz}]
c) Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV_{w,SV}]
- Anlage 2.11:** Planfall K1 – Kombination Planfall 2 mit Planfall 4
a) Querschnittsbelastungen [DTV_{w,Kfz}/ DTV_{w,SV}]
b) Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV_{w,Kfz}]
c) Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV_{w,SV}]
- Anlage 2.12:** Planfall K2 – Kombination Planfall 2 mit Planfall 5
a) Querschnittsbelastungen [DTV_{w,Kfz}/ DTV_{w,SV}]
b) Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV_{w,Kfz}]
c) Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV_{w,SV}]
- Anlage 2.13:** Planfall K3 – Kombination Planfall 2 mit Planfall 7
a) Querschnittsbelastungen [DTV_{w,Kfz}/ DTV_{w,SV}]
b) Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV_{w,Kfz}]
c) Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV_{w,SV}]
- Anlage 2.14:** Planfall K4 – Kombination Planfall 4 mit Planfall 7
a) Querschnittsbelastungen [DTV_{w,Kfz}/ DTV_{w,SV}]
b) Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV_{w,Kfz}]
c) Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV_{w,SV}]
- Anlage 2.15:** Planfall K5 – Kombination Planfall 5 mit Planfall 7
a) Querschnittsbelastungen [DTV_{w,Kfz}/ DTV_{w,SV}]
b) Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV_{w,Kfz}]
c) Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV_{w,SV}]
- Anlage 2.16:** Zusammenstellung Entlastungseffekte innerorts [DTV_{w,Kfz}]

Quellenverzeichnis

- [1] Verkehrsmodell B 469 Aschaffenburg/ Bayerischer UnterMain – Aktualisierung 2018, PTV Planung Transport Verkehr AG, Juni 2018.
- [2] Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2036, Landkreis Aschaffenburg, Landkreis Miltenberg, kreisfreie Stadt Aschaffenburg, Bayerisches Landesamt für Statistik, Mai 2018.
- [3] Shell PKW-Szenarien bis 2040, Shell Deutschland Oil GmbH, Hamburg, 2015

Abkürzungsverzeichnis

DV	Datenverarbeitung
StBA	Staatliches Bauamt
BAB	Bundesautobahn
B	Bundesstraße
St	Staatsstraße
OU	Ortsumfahrung
OD	Ortsdurchfahrt
AS	Anschlussstelle
MIV	Motorisierter Individualverkehr
IV	Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
SV	(Güter-)Schwerverkehr
DTV	Durchschnittlicher Täglicher Verkehr
DTV _w	Durchschnittlicher Werktäglicher Verkehr



Zeichenerklärung

- Bestand
- Gemarkungsgrenze
 - Überschwemmungsgebiet (HQ100)
 - Bahnlinie
 - Biotop
 - FFH-Gebiet
- Trinkwasserschutzgebiet
- Zone 1 (Brunnen)
 - Zone 2 (engere Schutzzone)
 - Zone 3A (weitere Schutzzone)
 - Zone 3B (weitere Schutzzone)
- Varianten
- Variante Nord-Süd-Tangente 1a
 - Variante Nord-Süd-Tangente 1b
 - Variante Nord-Süd-Tangente 2
 - Variante Nord-Ost-Tangente 1 (lang)
 - Variante Nord-Ost-Tangente 2 (kurz)
 - Variante Süd-Ost-Tangente
 - Variante Ost-Umfahrung
 - Variante Anschluss B 469
- Darstellungsmaßstab 1:10.000
SIBA Aschaffenburg 18.05.2017



Ihr Partner für
Traffic
und
Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

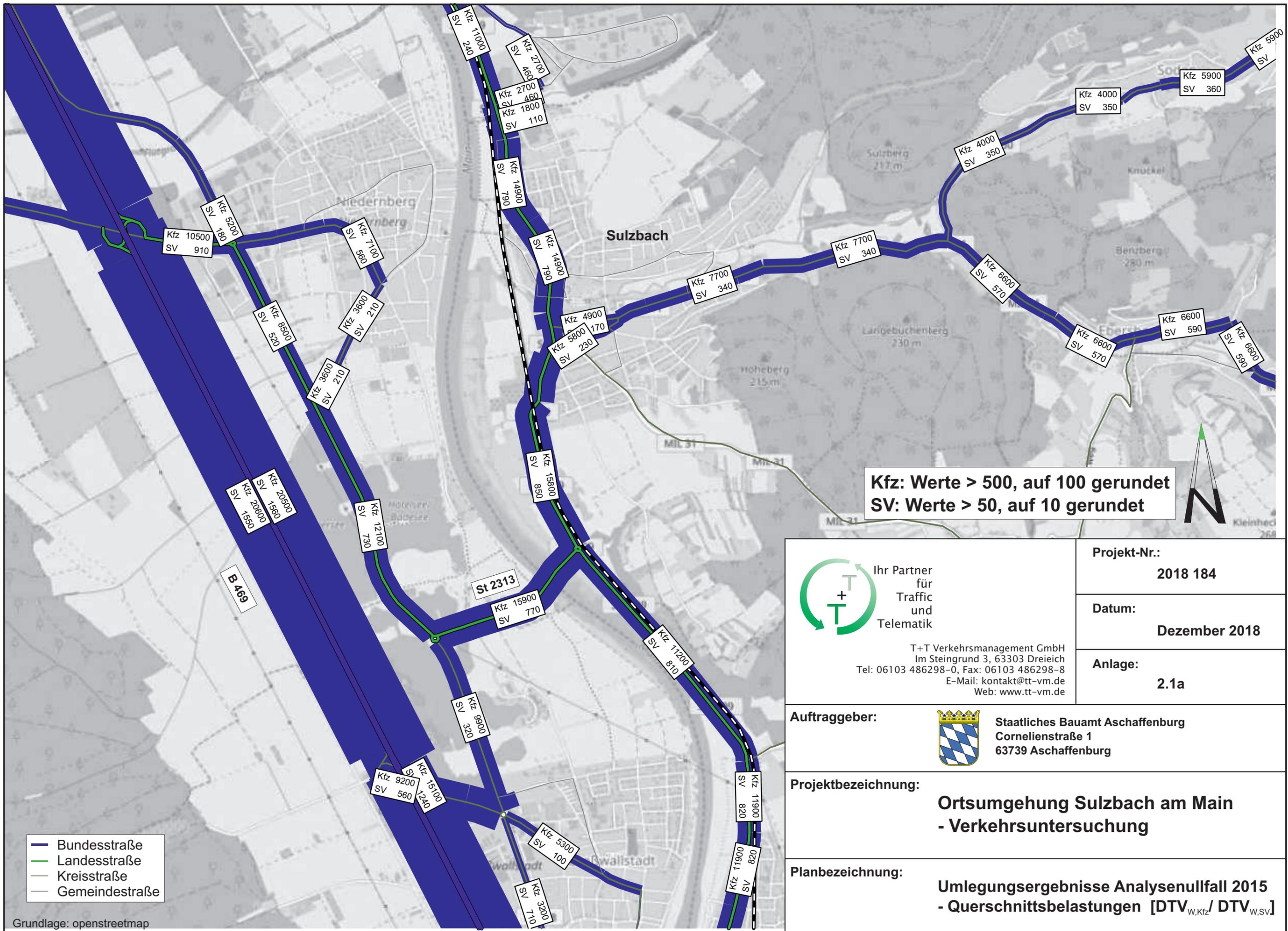
Projekt-Nr.:	2018 184
Datum:	Dezember 2018
Anlage:	1

Auftraggeber: Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung: **Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung**

Planbezeichnung: **Übersicht Trassenvarianten**

Quelle: StBA Aschaffenburg



Kfz: Werte > 500, auf 100 gerundet
SV: Werte > 50, auf 10 gerundet



Ihr Partner
für
Traffic
und
Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
 Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
 Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
 E-Mail: kontakt@tt-vm.de
 Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.:	2018 184
Datum:	Dezember 2018
Anlage:	2.1a

Auftraggeber:



Staatliches Bauamt Aschaffenburg
 Corneliestraße 1
 63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:

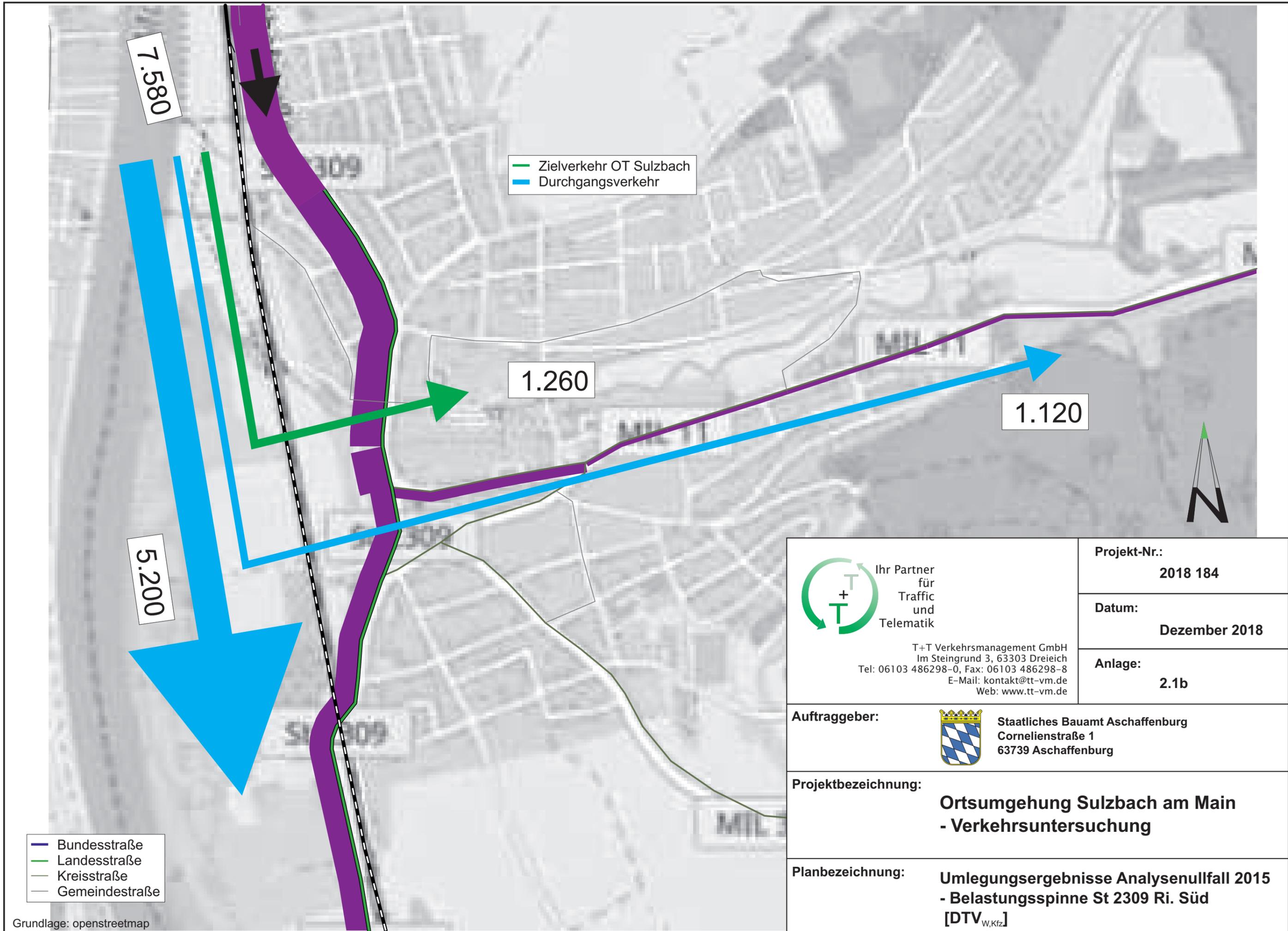
**Ortsumgehung Sulzbach am Main
 - Verkehrsuntersuchung**

Planbezeichnung:

**Umlegungsergebnisse Analysenullfall 2015
 - Querschnittsbelastungen [DTV_{w,kfz} / DTV_{w,sv}]**

- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

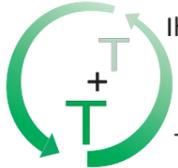
Grundlage: openstreetmap



— Zielverkehr OT Sulzbach
— Durchgangsverkehr

— Bundesstraße
— Landesstraße
— Kreisstraße
— Gemeindestraße

Grundlage: openstreetmap



Ihr Partner für Traffic und Telematik

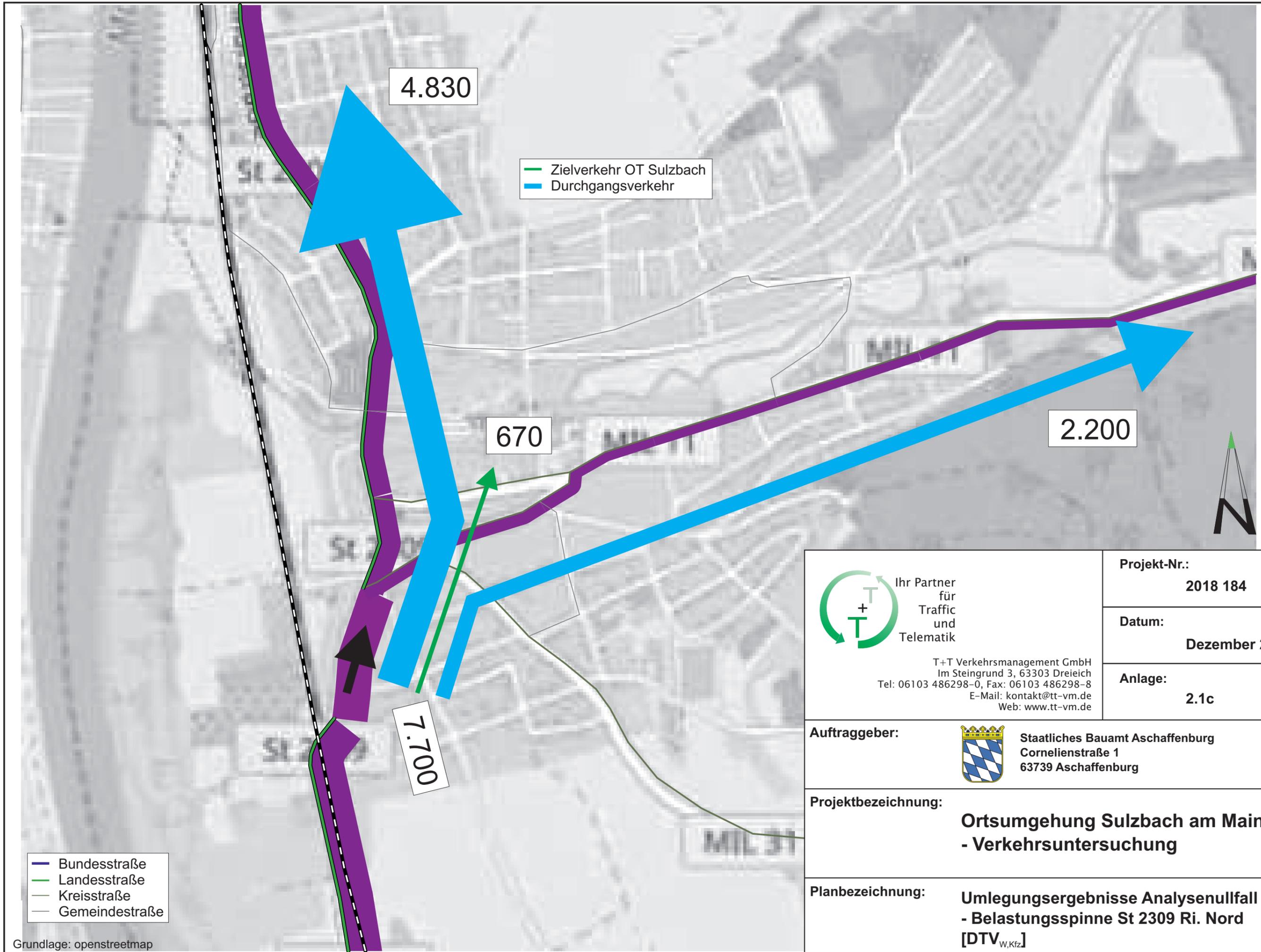
T+T Verkehrsmanagement GmbH
 Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
 Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
 E-Mail: kontakt@tt-vm.de
 Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.:	2018 184
Datum:	Dezember 2018
Anlage:	2.1b

Auftraggeber: **Staatliches Bauamt Aschaffenburg**
 Corneliensstraße 1
 63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung: **Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung**

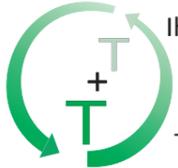
Planbezeichnung: **Umlegungsergebnisse Analysenullfall 2015 - Belastungsspinne St 2309 Ri. Süd [DTV_{w,Kfz}]**



— Zielverkehr OT Sulzbach
— Durchgangsverkehr

— Bundesstraße
— Landesstraße
— Kreisstraße
— Gemeindestraße

Grundlage: openstreetmap



Ihr Partner für Traffic und Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
 Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
 Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
 E-Mail: kontakt@tt-vm.de
 Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.:	2018 184
Datum:	Dezember 2018
Anlage:	2.1c

Auftraggeber:



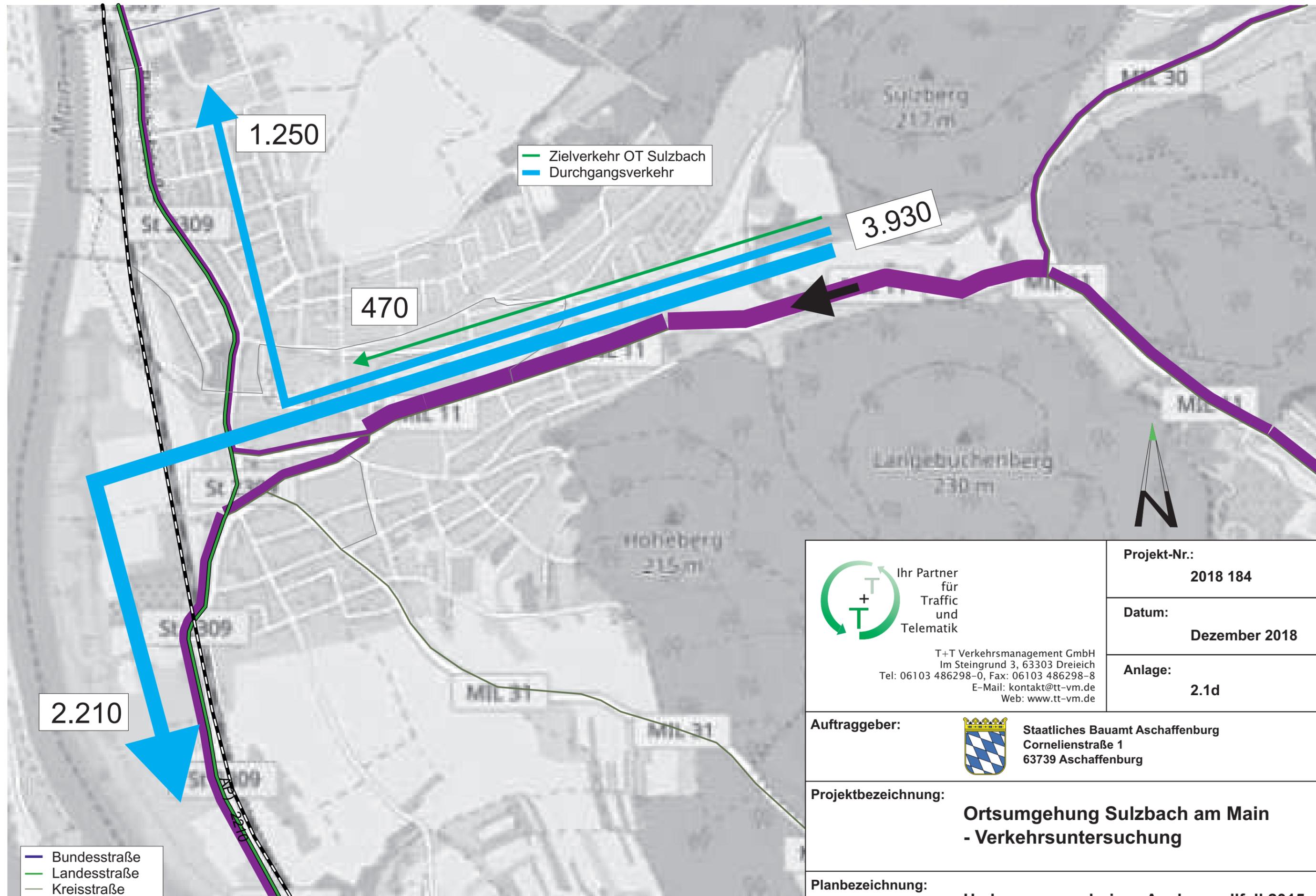
Staatliches Bauamt Aschaffenburg
 Corneliestraße 1
 63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:

**Ortsumgehung Sulzbach am Main
 - Verkehrsuntersuchung**

Planbezeichnung:

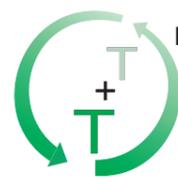
**Umlegungsergebnisse Analysenullfall 2015
 - Belastungsspinne St 2309 Ri. Nord
 [DTV_{w,Kfz}]**



— Zielverkehr OT Sulzbach
— Durchgangsverkehr

— Bundesstraße
— Landesstraße
— Kreisstraße
— Gemeindestraße

Grundlage: openstreetmap



Ihr Partner für
Traffic
und
Telematik

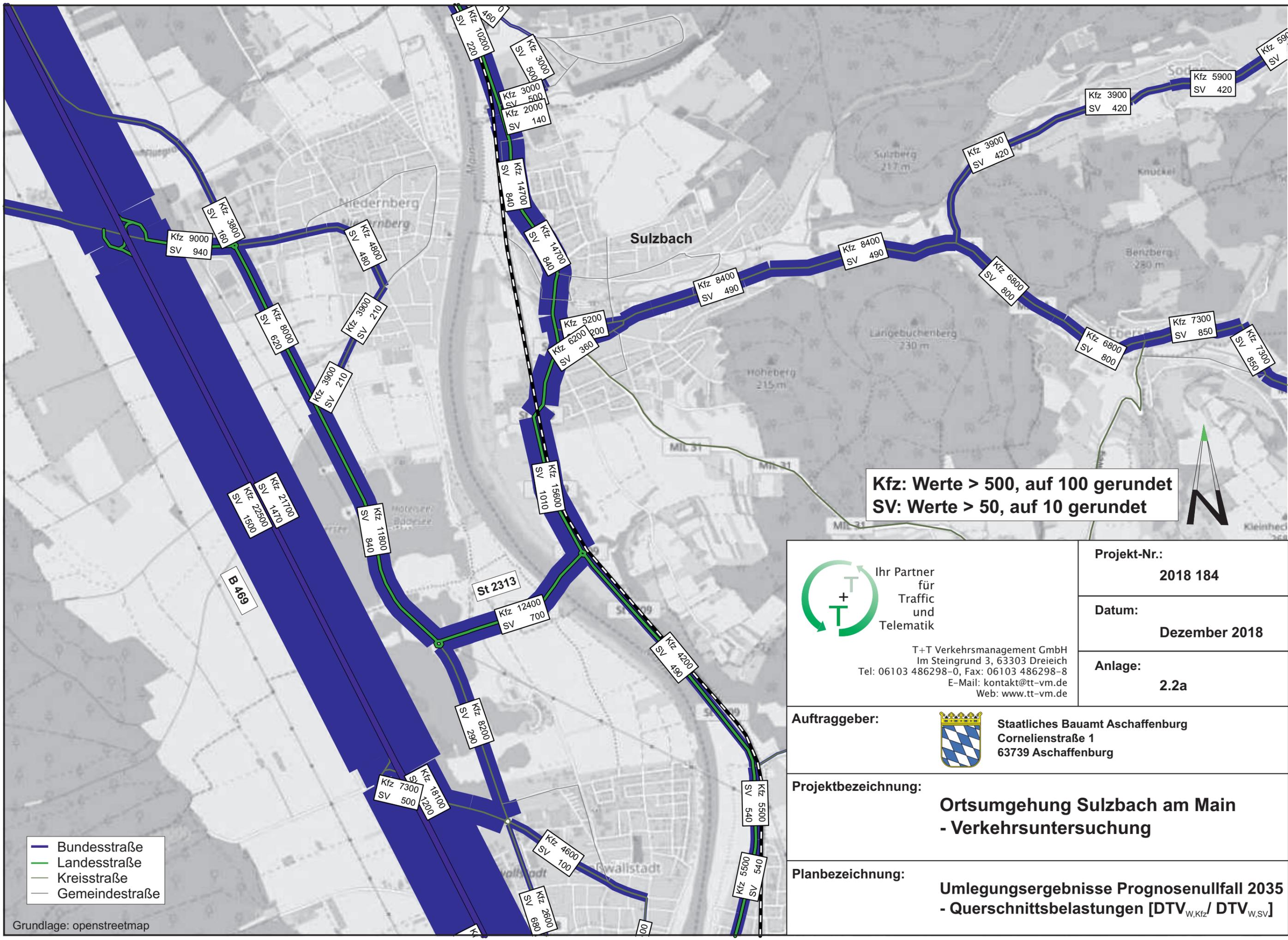
T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.:	2018 184
Datum:	Dezember 2018
Anlage:	2.1d

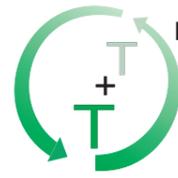
Auftraggeber:  **Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg**

Projektbezeichnung: **Ortsumgehung Sulzbach am Main
- Verkehrsuntersuchung**

Planbezeichnung: **Umlegungsergebnisse Analysenullfall 2015
- Belastungsspinne MIL 11 Ri. West [DTV_{w,Kfz}]**



Kfz: Werte > 500, auf 100 gerundet
SV: Werte > 50, auf 10 gerundet



Ihr Partner
für
Traffic
und
Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
 Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
 Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
 E-Mail: kontakt@tt-vm.de
 Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.:	2018 184
Datum:	Dezember 2018
Anlage:	2.2a

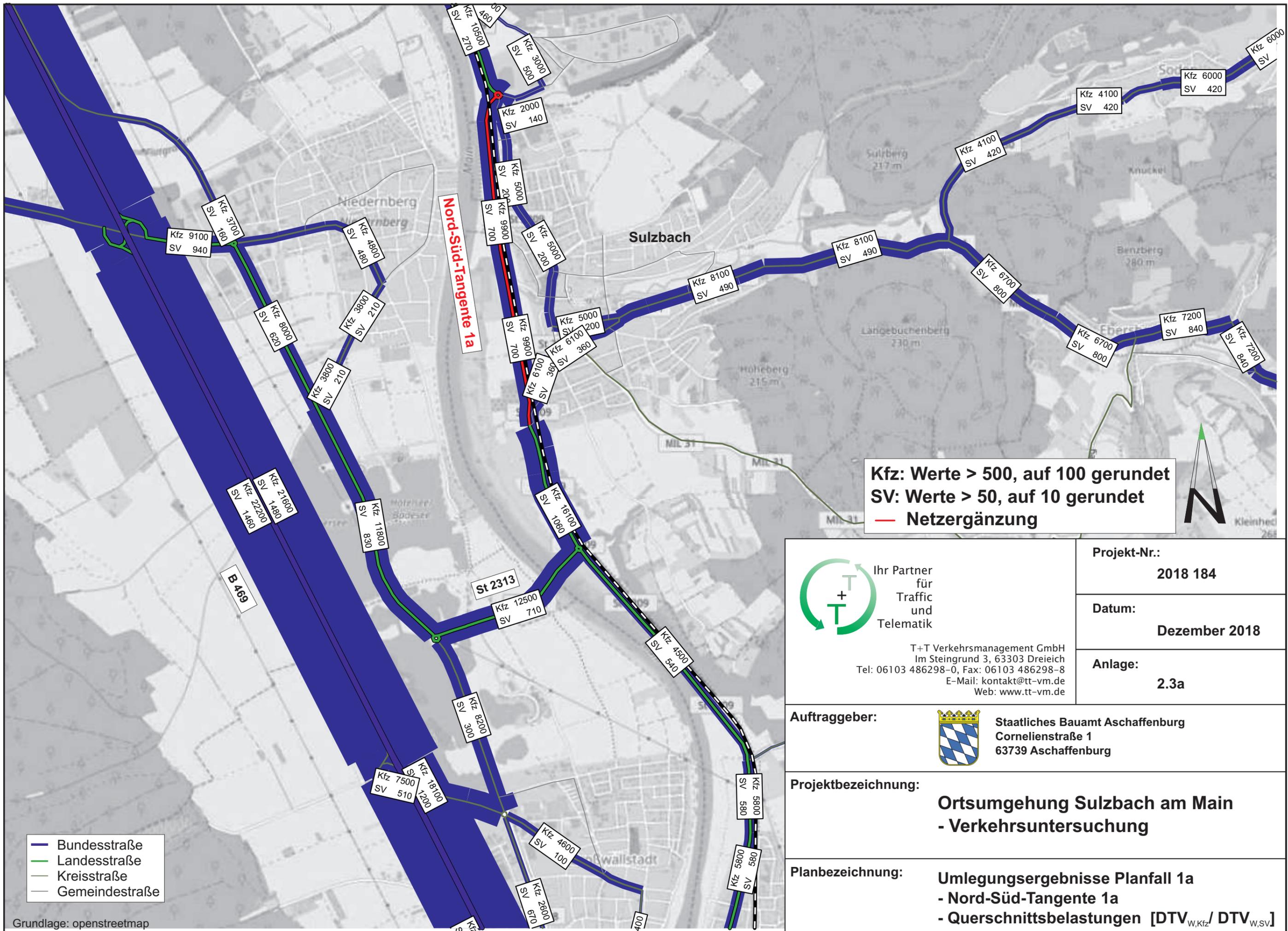
Auftraggeber:	 Staatliches Bauamt Aschaffenburg Corneliestraße 1 63739 Aschaffenburg
----------------------	--

Projektbezeichnung:	Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung
----------------------------	---

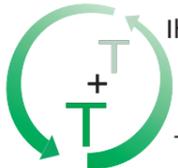
Planbezeichnung:	Umlegungsergebnisse Prognosenullfall 2035 - Querschnittsbelastungen [DTV_{w,Kfz} / DTV_{w,SV}]
-------------------------	---

- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Grundlage: openstreetmap



Kfz: Werte > 500, auf 100 gerundet
SV: Werte > 50, auf 10 gerundet
 — Netzergänzung



Ihr Partner
für
Traffic
und
Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
 Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
 Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
 E-Mail: kontakt@tt-vm.de
 Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.:
2018 184

Datum:
Dezember 2018

Anlage:
2.3a

Auftraggeber:



Staatliches Bauamt Aschaffenburg
 Corneliestraße 1
 63739 Aschaffenburg

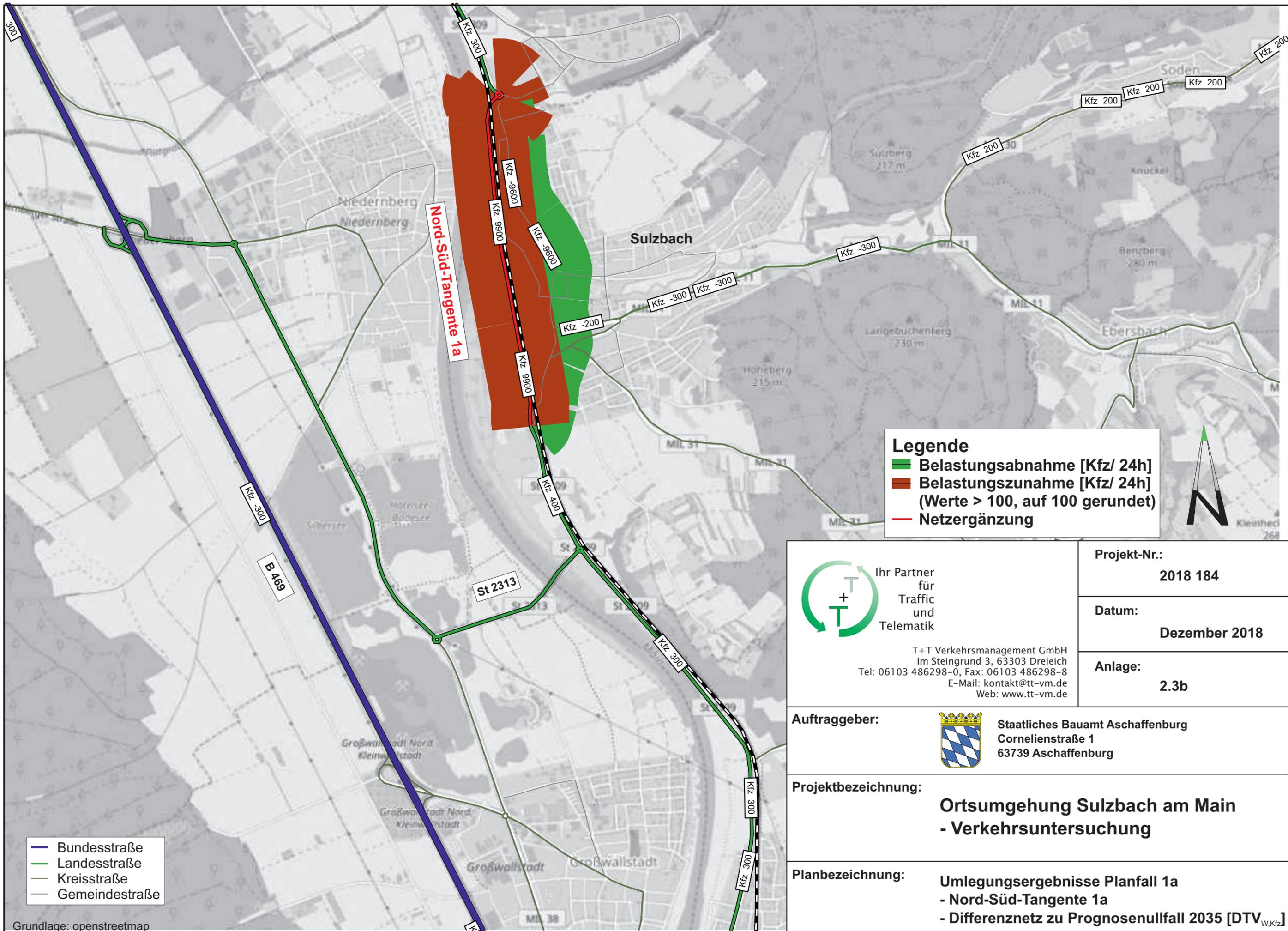
Projektbezeichnung:

**Ortsumgehung Sulzbach am Main
 - Verkehrsuntersuchung**

Planbezeichnung:

**Umlegungsergebnisse Planfall 1a
 - Nord-Süd-Tangente 1a
 - Querschnittsbelastungen [DTV_{w,Kfz} / DTV_{w,SV}]**

- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

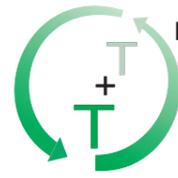


Legende

- Belastungsabnahme [Kfz/ 24h]
- Belastungszunahme [Kfz/ 24h]
(Werte > 100, auf 100 gerundet)
- Netzergänzung

- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Grundlage: openstreetmap



Ihr Partner für
Traffic
und
Telematik

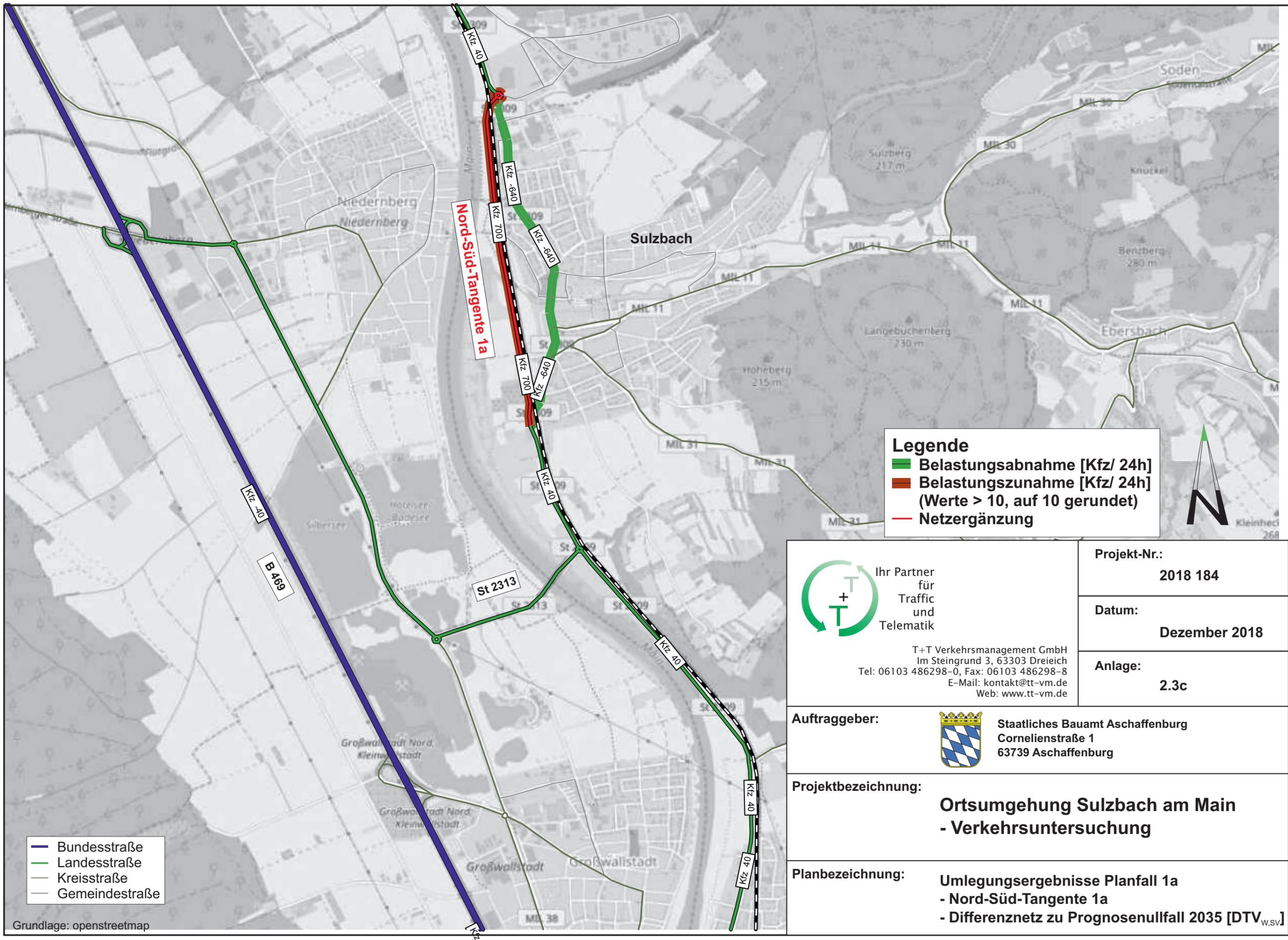
T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.:	2018 184
Datum:	Dezember 2018
Anlage:	2.3b

Auftraggeber:	 Staatliches Bauamt Aschaffenburg Corneliestraße 1 63739 Aschaffenburg
---------------	--

Projektbezeichnung:	Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung
---------------------	---

Planbezeichnung:	Umlegungsergebnisse Planfall 1a - Nord-Süd-Tangente 1a - Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV_{w,Kfz}]
------------------	--



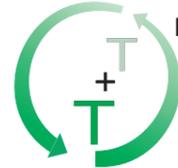
Legende

- █ Belastungsabnahme [Kfz/ 24h]
- █ Belastungszunahme [Kfz/ 24h] (Werte > 10, auf 10 gerundet)
- Netzergänzung



- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Grundlage: openstreetmap



Ihr Partner für Traffic und Telematik

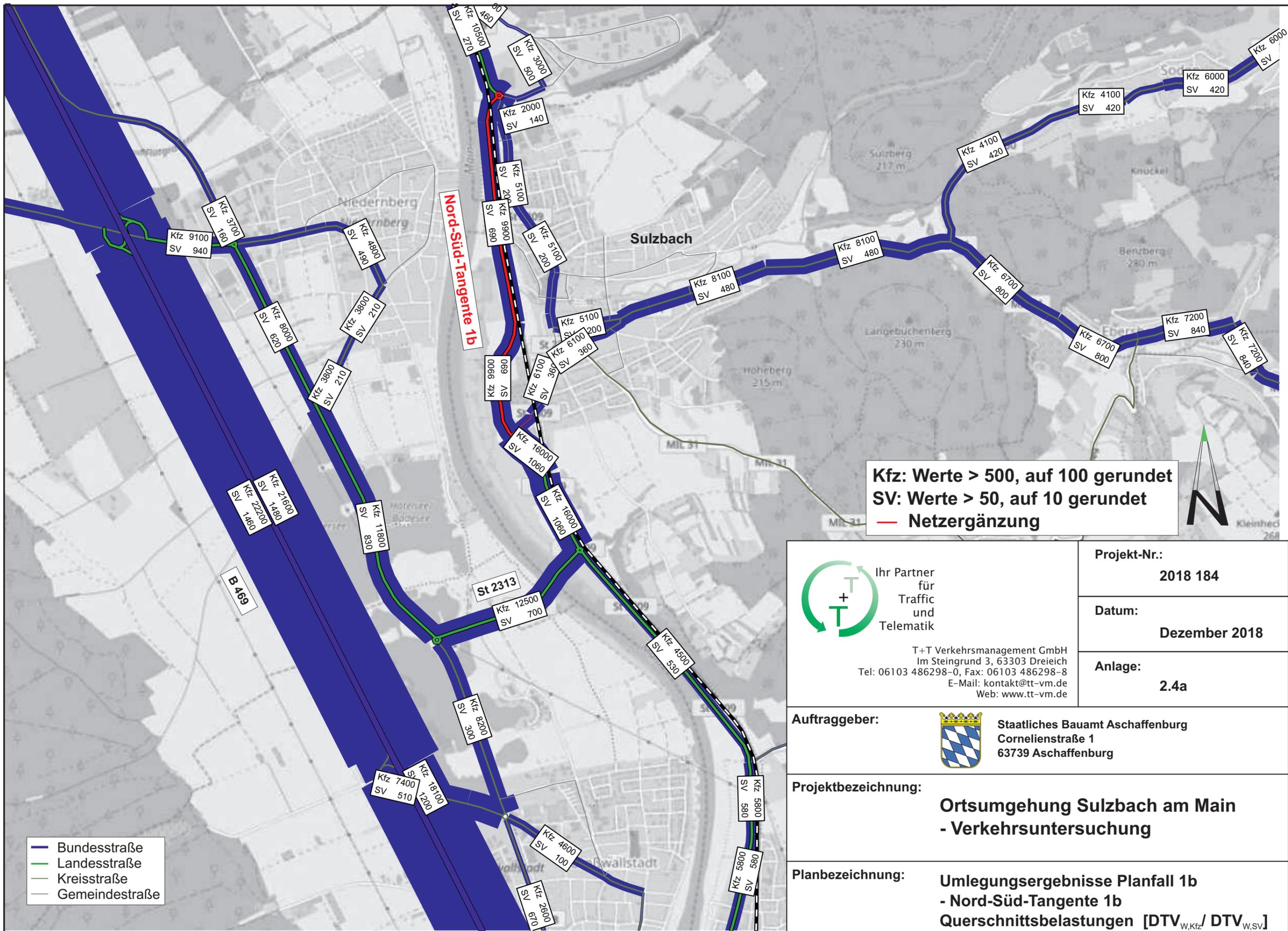
T+T Verkehrsmanagement GmbH
 Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
 Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
 E-Mail: kontakt@tt-vm.de
 Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.:	2018 184
Datum:	Dezember 2018
Anlage:	2.3c

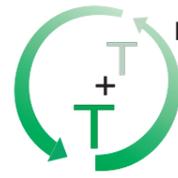
Auftraggeber:	Staatliches Bauamt Aschaffenburg Corneliensstraße 1 63739 Aschaffenburg
---------------	--

Projektbezeichnung:	Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung
---------------------	---

Planbezeichnung:	Umlegungsergebnisse Planfall 1a - Nord-Süd-Tangente 1a - Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV_{w,sv}]
------------------	---



Kfz: Werte > 500, auf 100 gerundet
SV: Werte > 50, auf 10 gerundet
 — Netzergänzung



Ihr Partner für
 Traffic
 und
 Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
 Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
 Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
 E-Mail: kontakt@tt-vm.de
 Web: www.tt-vm.de

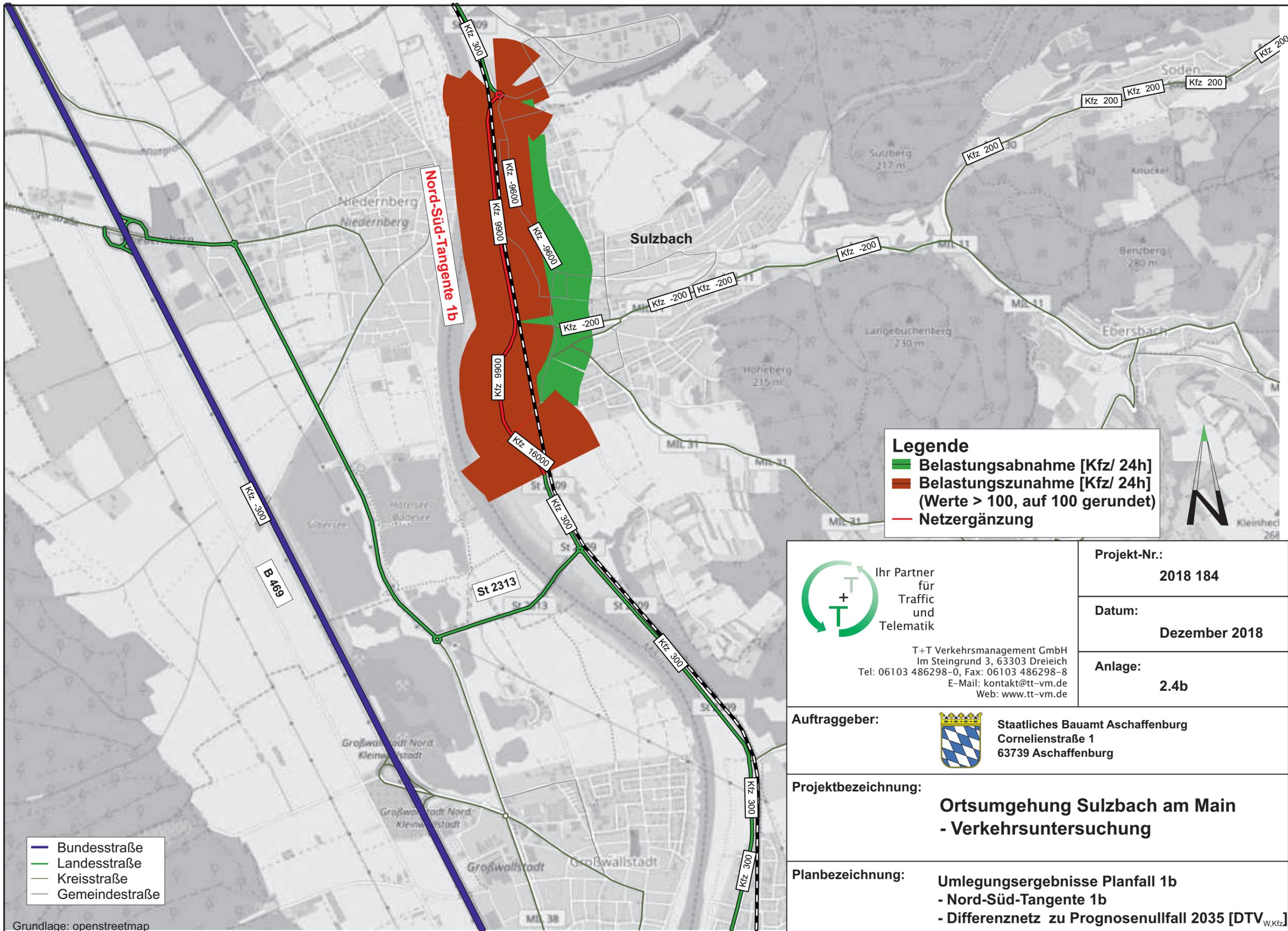
Projekt-Nr.:	2018 184
Datum:	Dezember 2018
Anlage:	2.4a

Auftraggeber:	 Staatliches Bauamt Aschaffenburg Corneliestraße 1 63739 Aschaffenburg
----------------------	--

Projektbezeichnung:	Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung
----------------------------	---

Planbezeichnung:	Umlegungsergebnisse Planfall 1b - Nord-Süd-Tangente 1b Querschnittsbelastungen [DTV_{w,Kfz} / DTV_{w,SV}]
-------------------------	---

- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

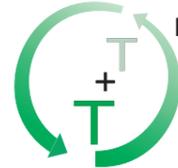


Legende

- Belastungsabnahme [Kfz/ 24h]
- Belastungszunahme [Kfz/ 24h] (Werte > 100, auf 100 gerundet)
- Netzergänzung

- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Grundlage: openstreetmap



Ihr Partner für Traffic und Telematik

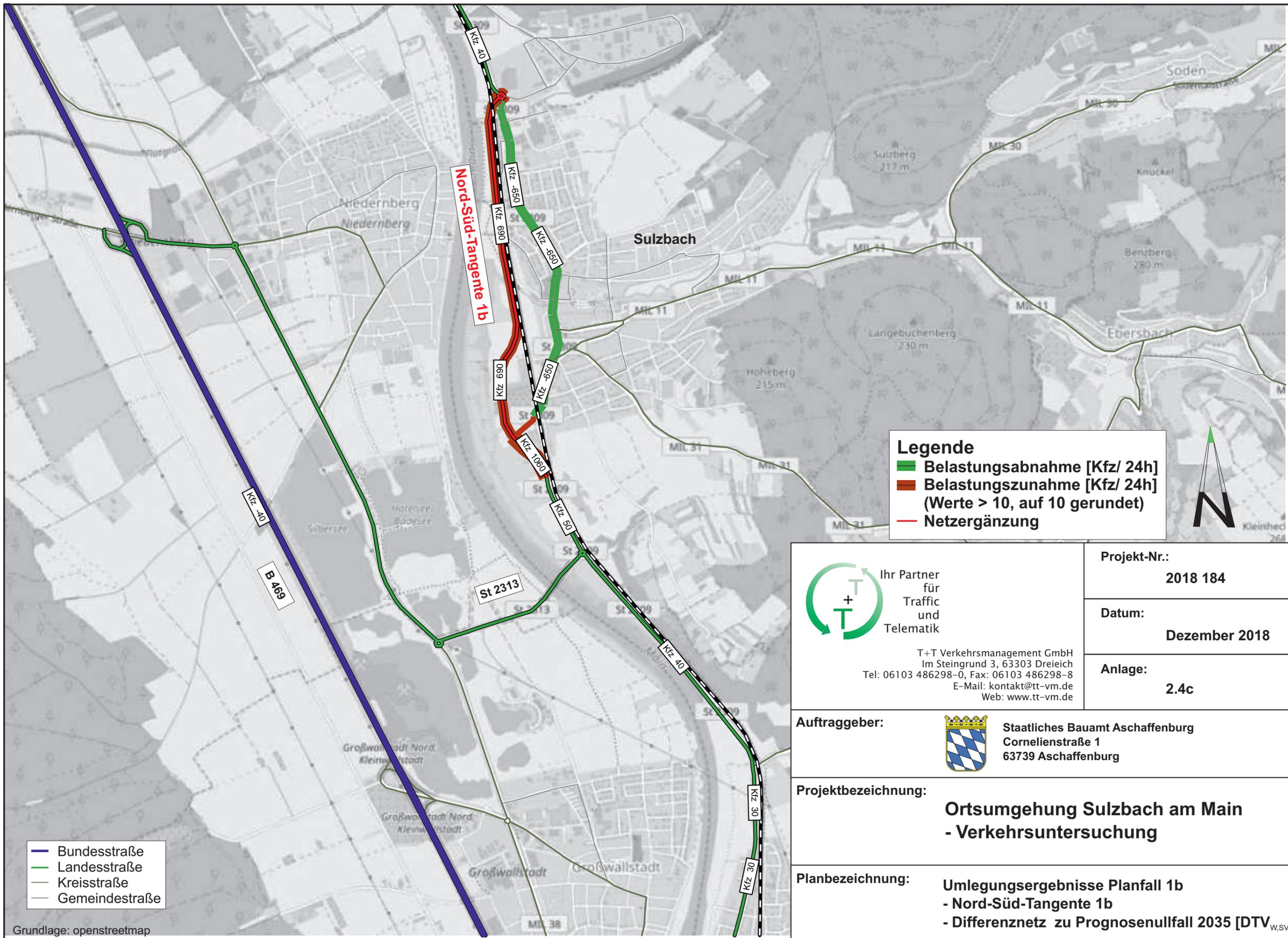
T+T Verkehrsmanagement GmbH
 Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
 Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
 E-Mail: kontakt@tt-vm.de
 Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.:	2018 184
Datum:	Dezember 2018
Anlage:	2.4b

Auftraggeber: **Staatliches Bauamt Aschaffenburg**
 Corneliensstraße 1
 63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung: **Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung**

Planbezeichnung: **Umlegungsergebnisse Planfall 1b - Nord-Süd-Tangente 1b - Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV_{w,Kfz}]**



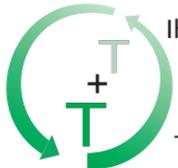
Legende

- █ Belastungsabnahme [Kfz/ 24h]
- █ Belastungszunahme [Kfz/ 24h] (Werte > 10, auf 10 gerundet)
- Netzergänzung



- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Grundlage: openstreetmap



Ihr Partner für Traffic und Telematik

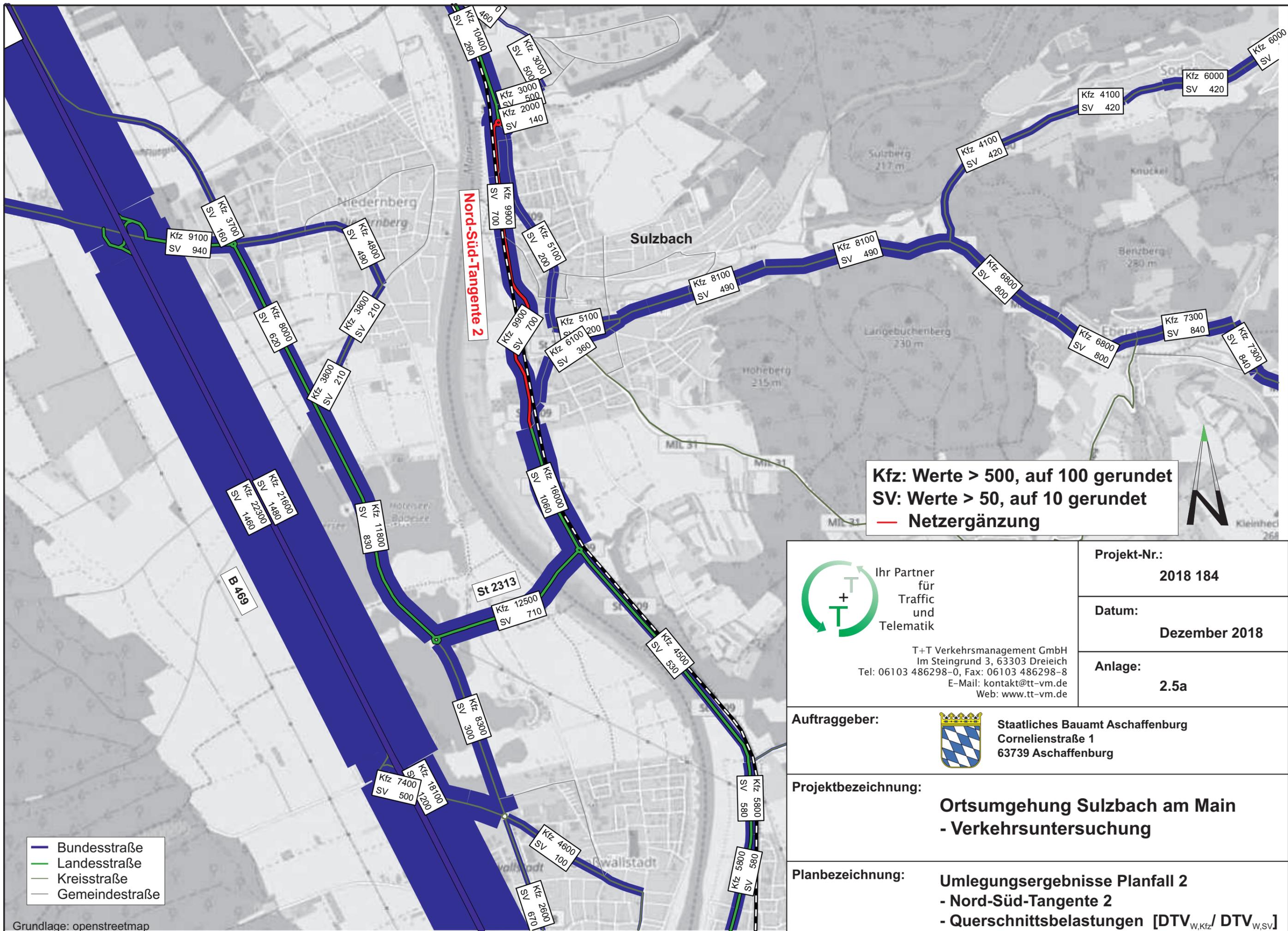
T+T Verkehrsmanagement GmbH
 Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
 Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
 E-Mail: kontakt@tt-vm.de
 Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.:	2018 184
Datum:	Dezember 2018
Anlage:	2.4c

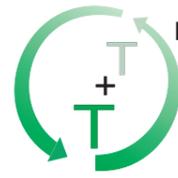
Auftraggeber:	Staatliches Bauamt Aschaffenburg Corneliestraße 1 63739 Aschaffenburg
---------------	--

Projektbezeichnung:	Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung
---------------------	---

Planbezeichnung:	Umlegungsergebnisse Planfall 1b - Nord-Süd-Tangente 1b - Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV_{w,sv}]
------------------	---



Kfz: Werte > 500, auf 100 gerundet
SV: Werte > 50, auf 10 gerundet
— Netzergänzung



Ihr Partner
für
Traffic
und
Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
 Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
 Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
 E-Mail: kontakt@tt-vm.de
 Web: www.tt-vm.de

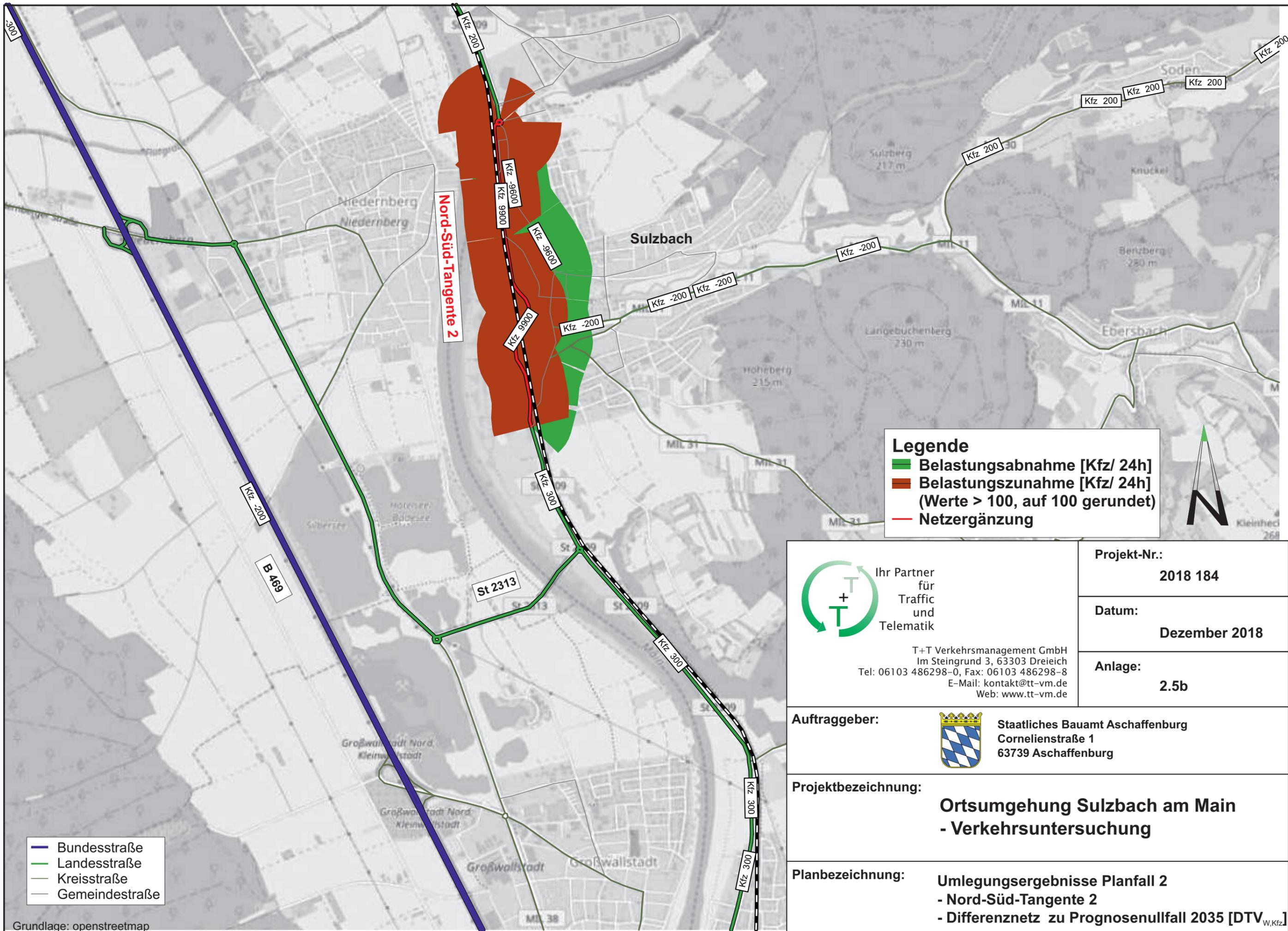
Projekt-Nr.:	2018 184
Datum:	Dezember 2018
Anlage:	2.5a

Auftraggeber:	 Staatliches Bauamt Aschaffenburg Corneliestraße 1 63739 Aschaffenburg
---------------	--

Projektbezeichnung:	Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung
---------------------	---

Planbezeichnung:	Umlegungsergebnisse Planfall 2 - Nord-Süd-Tangente 2 - Querschnittsbelastungen [DTV_{w,Kfz} / DTV_{w,SV}]
------------------	--

- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

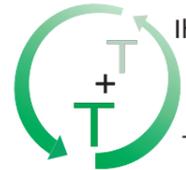


Legende

- Belastungsabnahme [Kfz/ 24h]
- Belastungszunahme [Kfz/ 24h] (Werte > 100, auf 100 gerundet)
- Netzergänzung

- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Grundlage: openstreetmap



Ihr Partner für
Traffic
und
Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.:
2018 184

Datum:
Dezember 2018

Anlage:
2.5b

Auftraggeber:



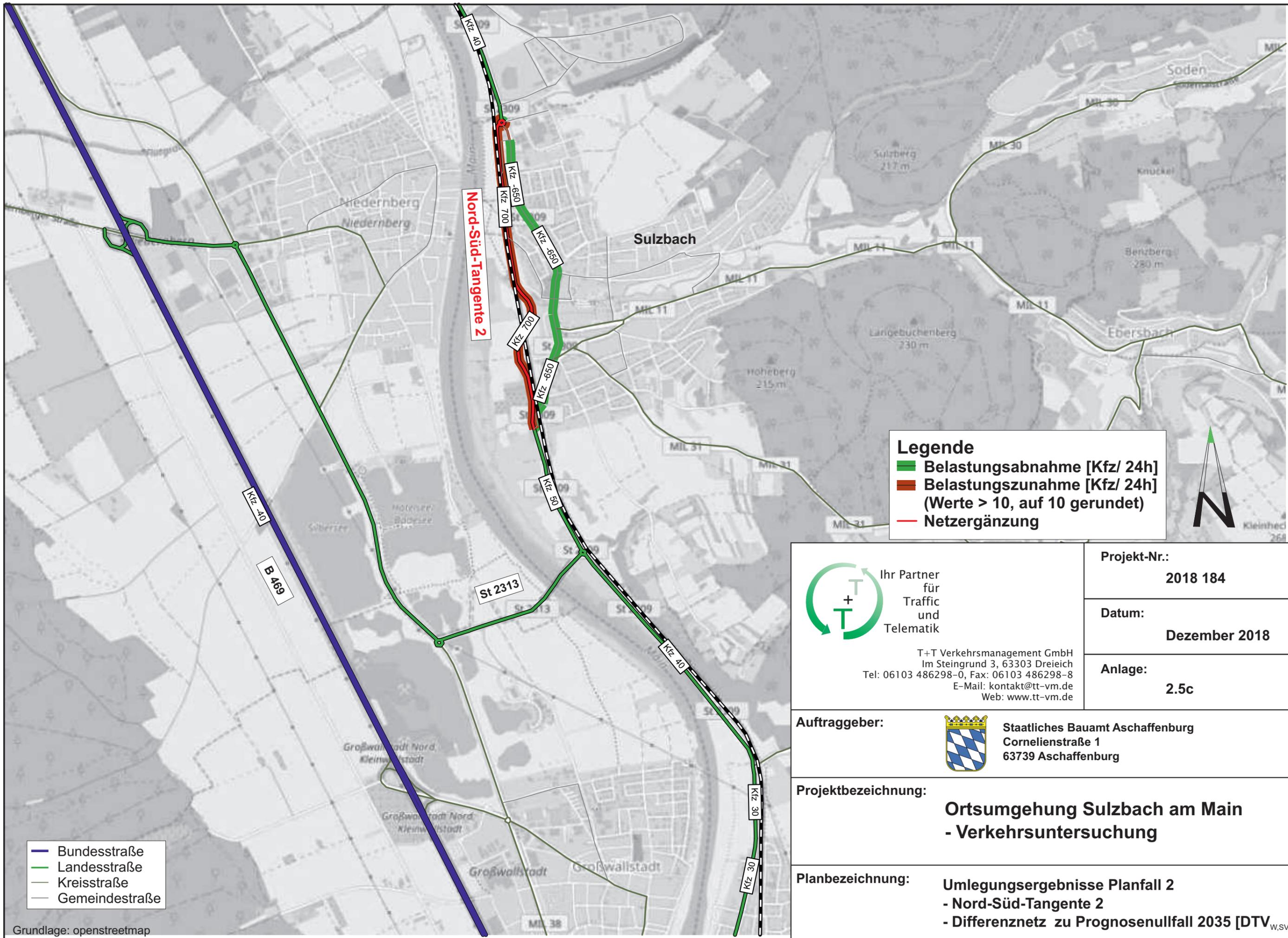
Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:

**Ortsumgehung Sulzbach am Main
- Verkehrsuntersuchung**

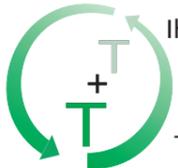
Planbezeichnung:

**Umlegungsergebnisse Planfall 2
- Nord-Süd-Tangente 2
- Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV_{w,Kfz}]**



Legende

- █ Belastungsabnahme [Kfz/ 24h]
- █ Belastungszunahme [Kfz/ 24h] (Werte > 10, auf 10 gerundet)
- Netzergänzung



Ihr Partner für Traffic und Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
 Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
 Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
 E-Mail: kontakt@tt-vm.de
 Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.:	2018 184
Datum:	Dezember 2018
Anlage:	2.5c

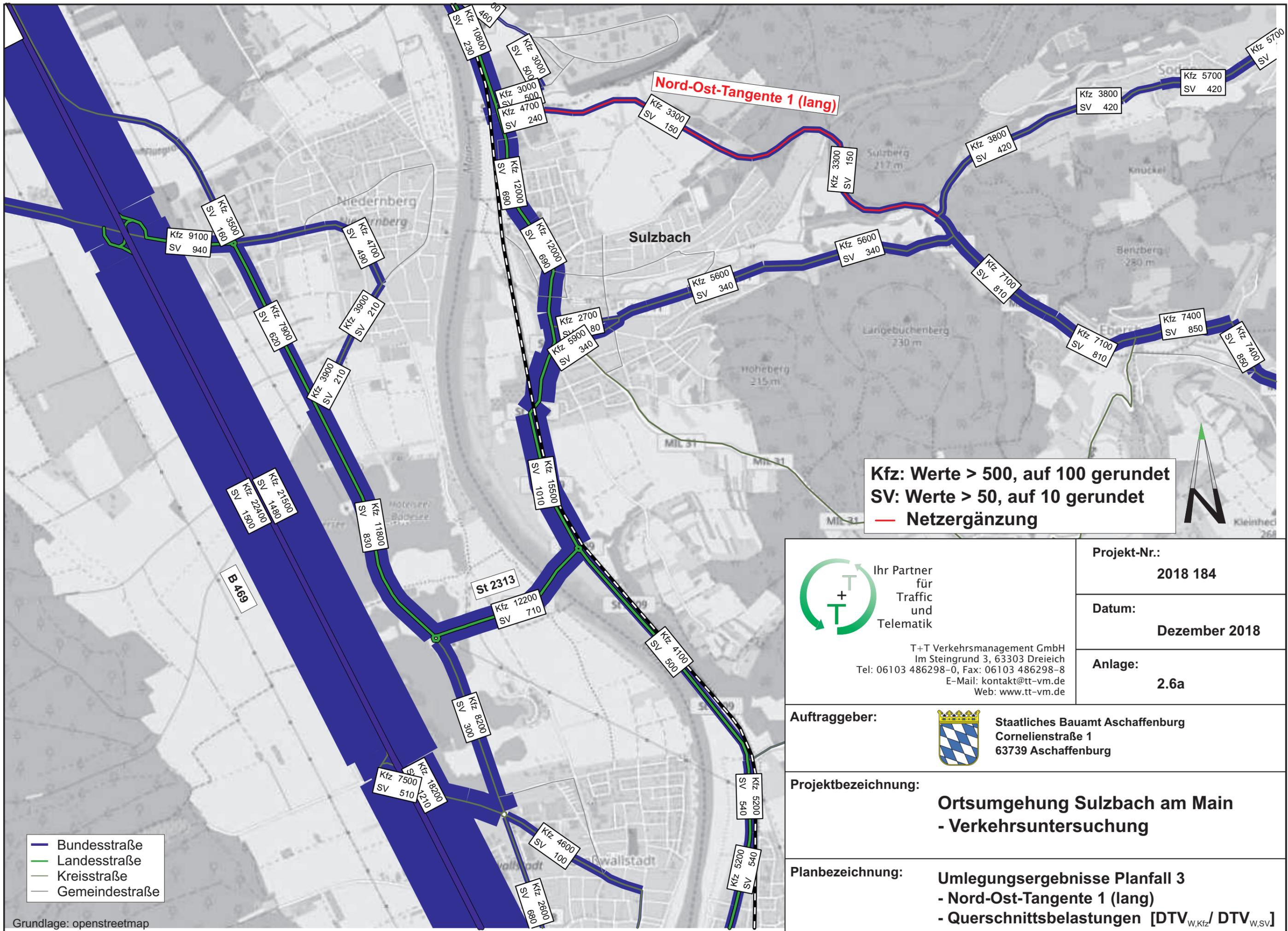
Auftraggeber:	Staatliches Bauamt Aschaffenburg Corneliestraße 1 63739 Aschaffenburg
---------------	--

Projektbezeichnung:	Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung
---------------------	---

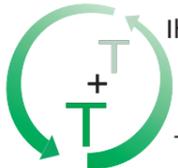
Planbezeichnung:	Umlegungsergebnisse Planfall 2 - Nord-Süd-Tangente 2 - Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV_{w,sv}]
------------------	---

- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Grundlage: openstreetmap



Kfz: Werte > 500, auf 100 gerundet
SV: Werte > 50, auf 10 gerundet
— Netzergänzung



Ihr Partner
für
Traffic
und
Telematik

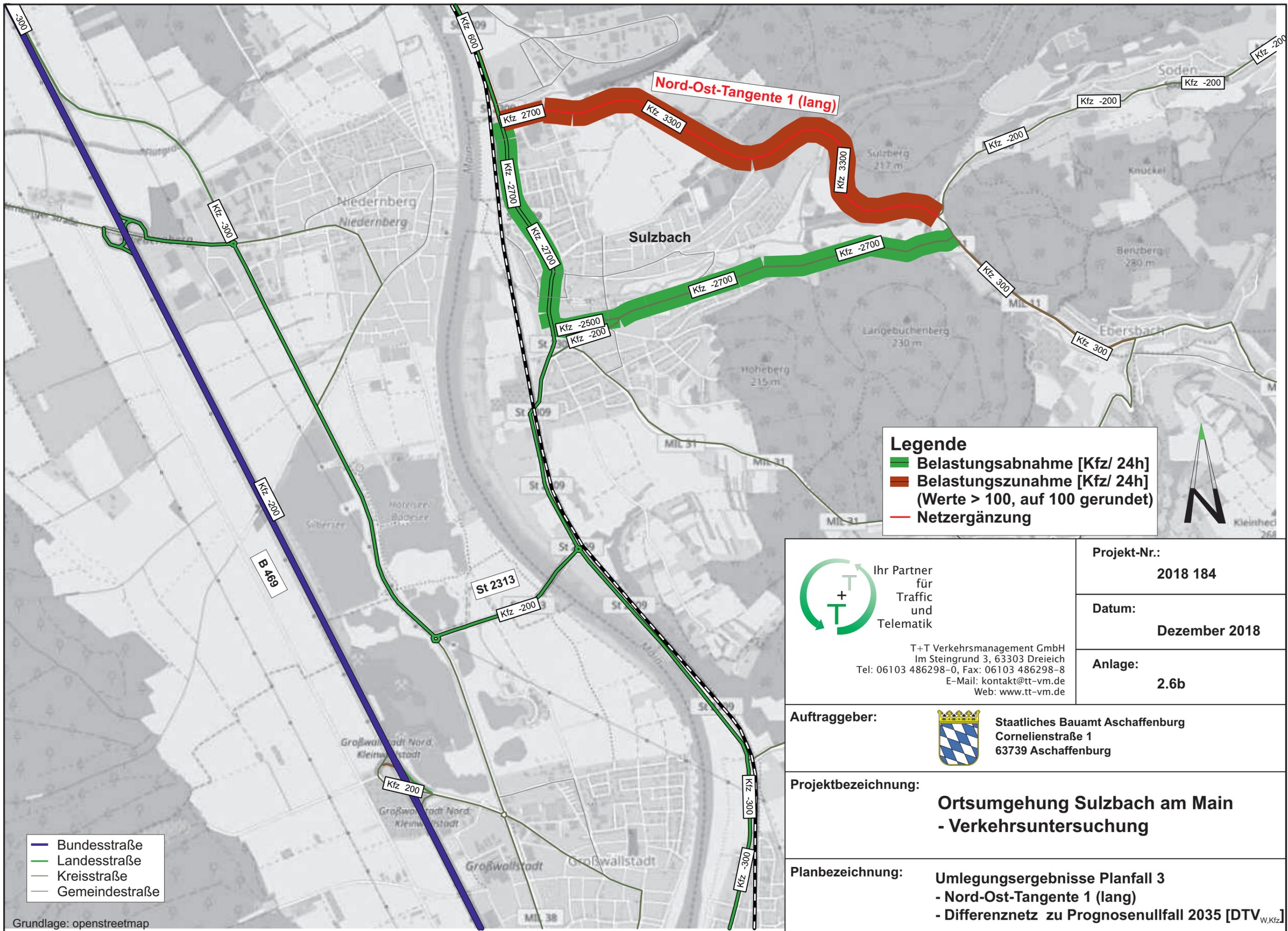
T+T Verkehrsmanagement GmbH
 Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
 Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
 E-Mail: kontakt@tt-vm.de
 Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.:	2018 184
Datum:	Dezember 2018
Anlage:	2.6a

Auftraggeber:  **Staatliches Bauamt Aschaffenburg**
 Corneliestraße 1
 63739 Aschaffenburg

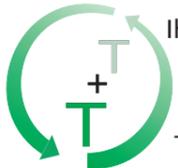
Projektbezeichnung: **Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung**

Planbezeichnung: **Umlegungsergebnisse Planfall 3 - Nord-Ost-Tangente 1 (lang) - Querschnittsbelastungen [DTV_{w,kfz} / DTV_{w,sv}]**



Legende

- █ Belastungsabnahme [Kfz/ 24h]
- █ Belastungszunahme [Kfz/ 24h]
(Werte > 100, auf 100 gerundet)
- - - Netzergänzung



Ihr Partner
für
Traffic
und
Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

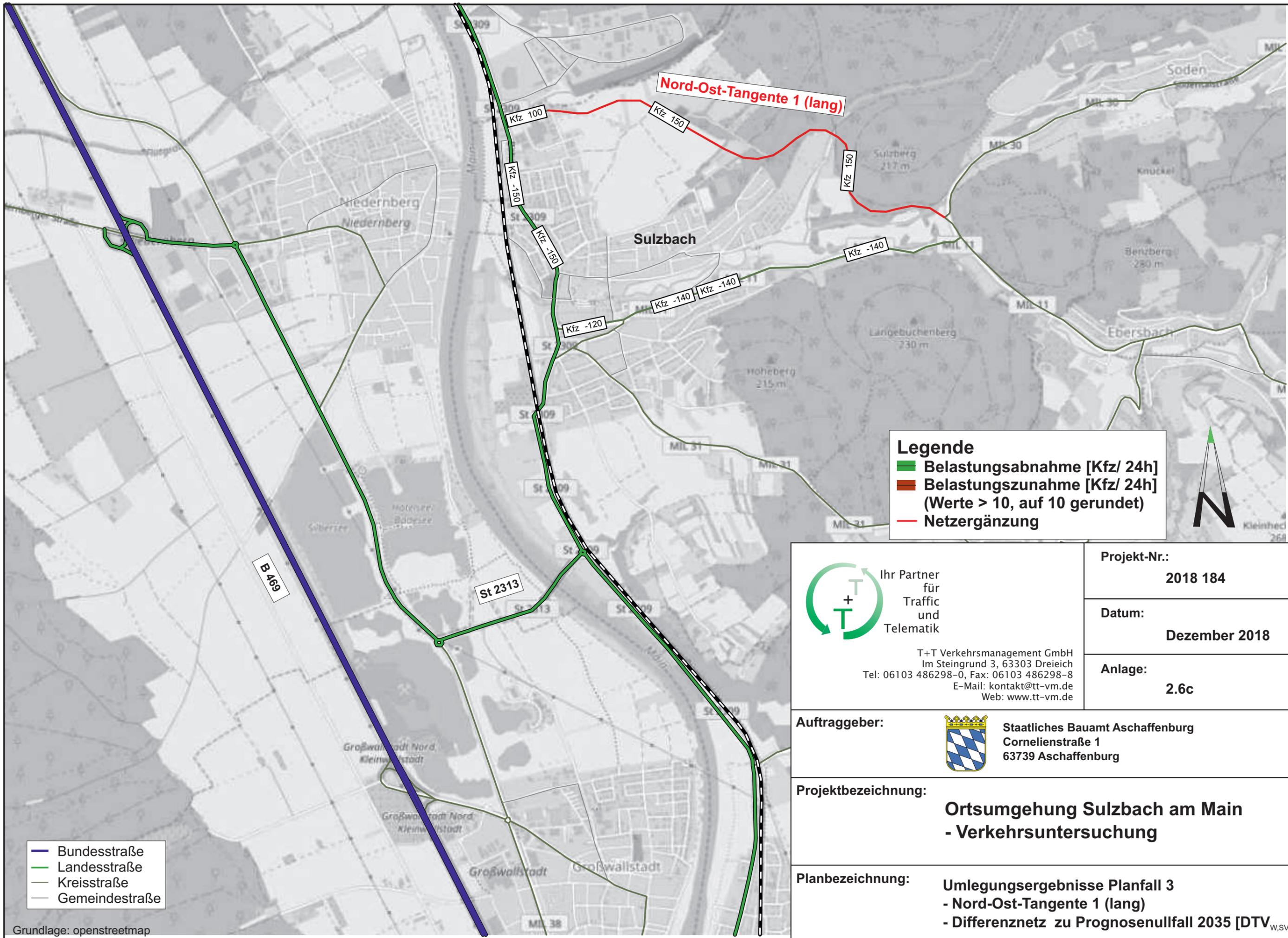
Projekt-Nr.:	2018 184
Datum:	Dezember 2018
Anlage:	2.6b

Auftraggeber:	Staatliches Bauamt Aschaffenburg Corneliensstraße 1 63739 Aschaffenburg
---------------	--

Projektbezeichnung:	Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung
---------------------	---

Planbezeichnung:	Umlegungsergebnisse Planfall 3 - Nord-Ost-Tangente 1 (lang) - Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV_{w,Kfz}]
------------------	---

- █ Bundesstraße
- █ Landesstraße
- █ Kreisstraße
- █ Gemeindestraße

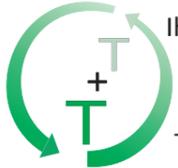


Legende

- █ Belastungsabnahme [Kfz/ 24h]
- █ Belastungszunahme [Kfz/ 24h]
- (Werte > 10, auf 10 gerundet)
- Netzergänzung

- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Grundlage: openstreetmap



Ihr Partner für
Traffic
und
Telematik

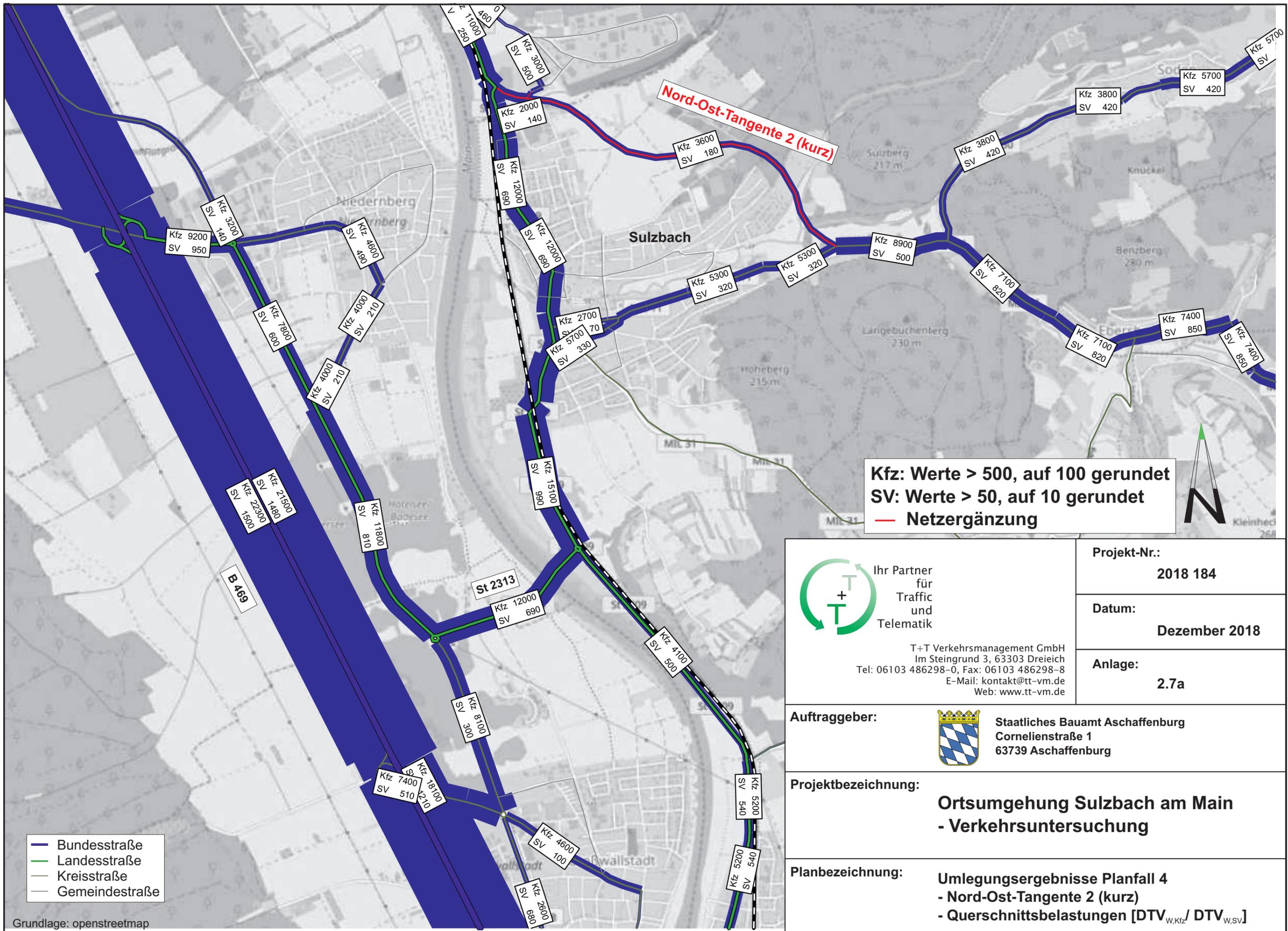
T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.:	2018 184
Datum:	Dezember 2018
Anlage:	2.6c

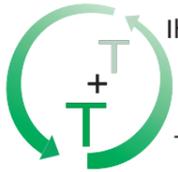
Auftraggeber: **Staatliches Bauamt Aschaffenburg**
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung: **Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung**

Planbezeichnung: **Umlegungsergebnisse Planfall 3 - Nord-Ost-Tangente 1 (lang) - Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV_{w,sv}]**



Kfz: Werte > 500, auf 100 gerundet
SV: Werte > 50, auf 10 gerundet
 — Netzergänzung



Ihr Partner
für
Traffic
und
Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
 Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
 Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
 E-Mail: kontakt@tt-vm.de
 Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.:	2018 184
Datum:	Dezember 2018
Anlage:	2.7a

Auftraggeber:



Staatliches Bauamt Aschaffenburg
 Corneliestraße 1
 63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:

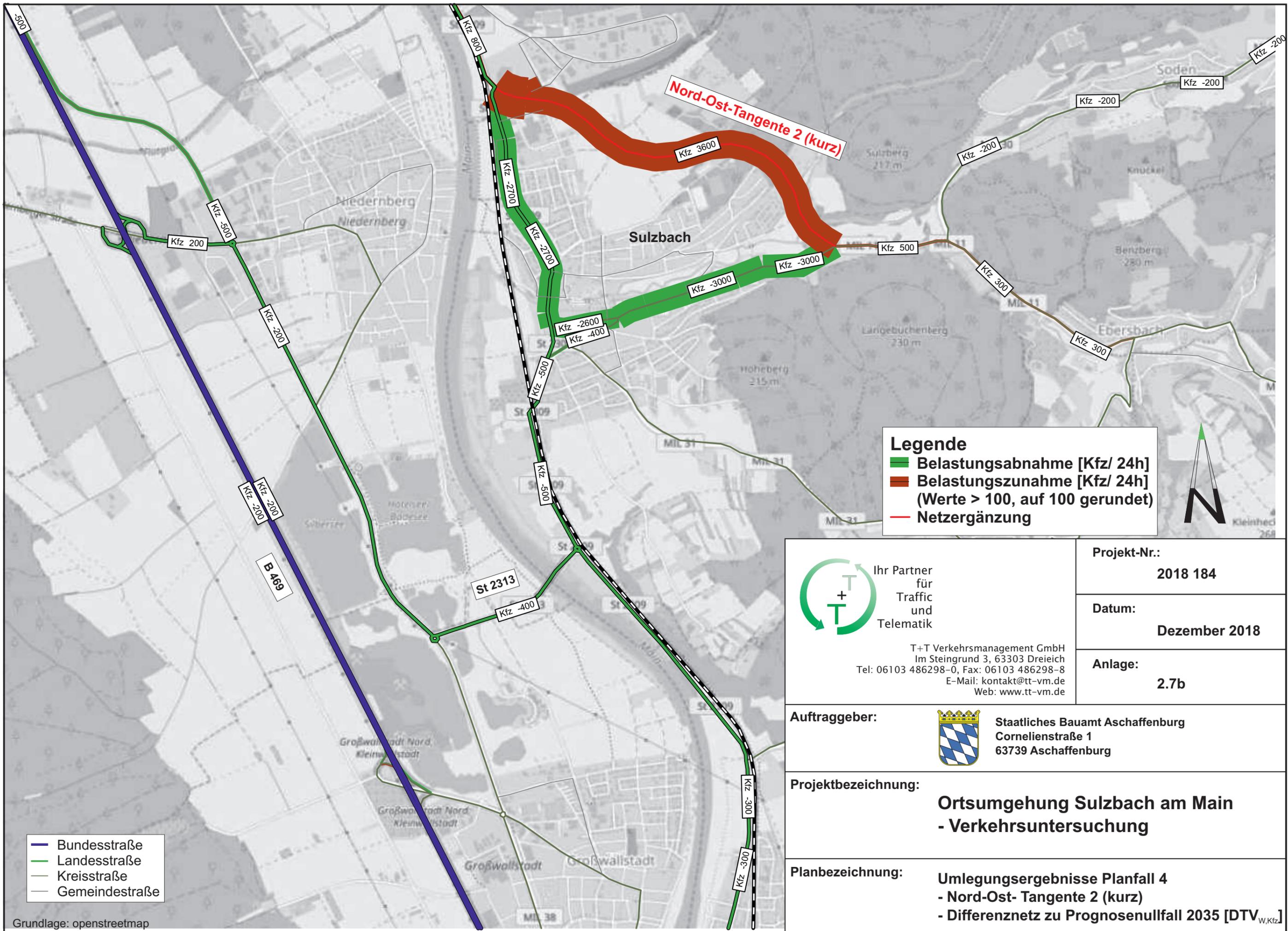
**Ortsumgehung Sulzbach am Main
 - Verkehrsuntersuchung**

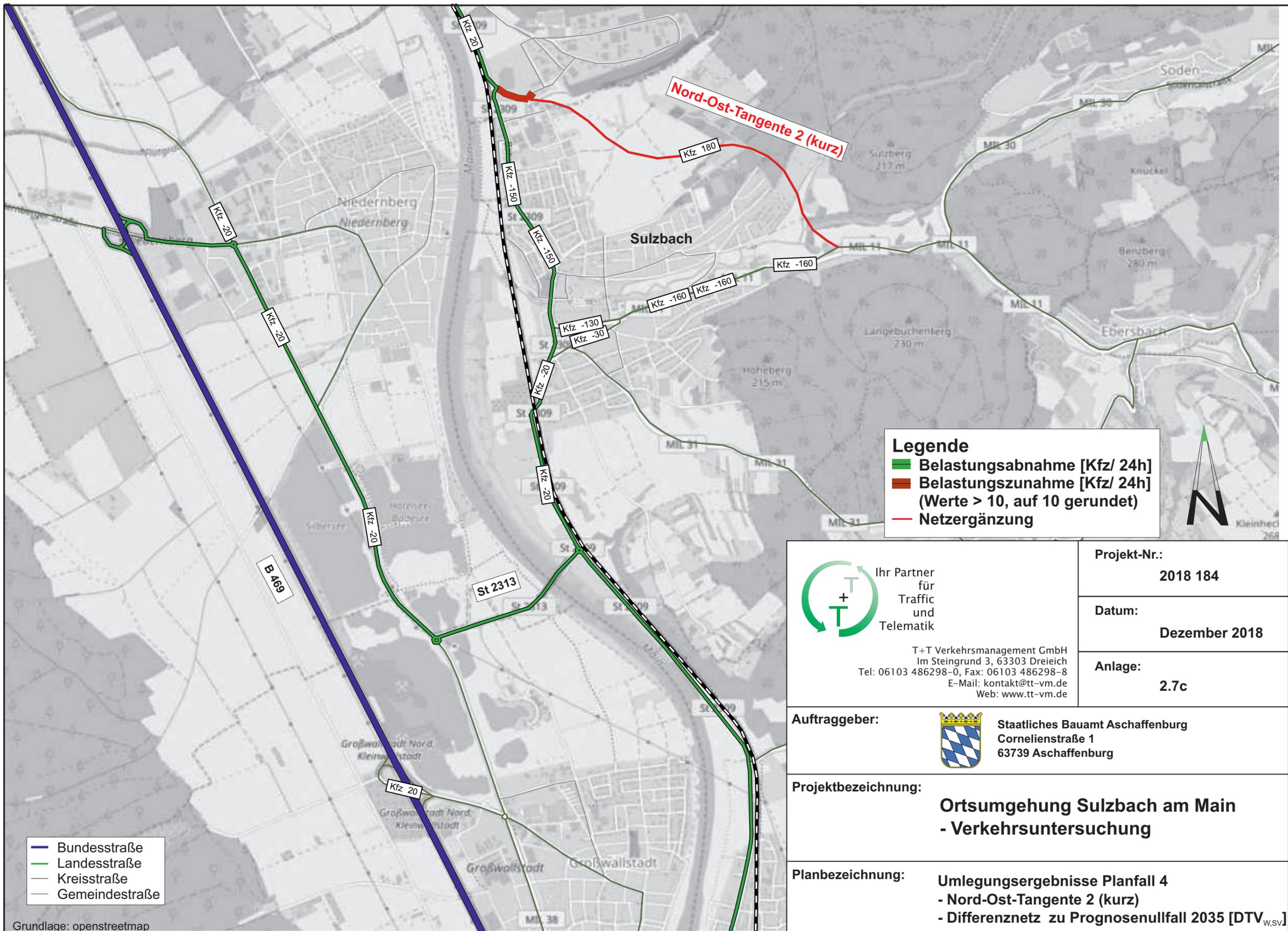
Planbezeichnung:

**Umlegungsergebnisse Planfall 4
 - Nord-Ost-Tangente 2 (kurz)
 - Querschnittsbelastungen [DTV_{w,Kfz} / DTV_{w,SV}]**

- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Grundlage: openstreetmap



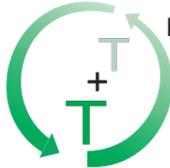


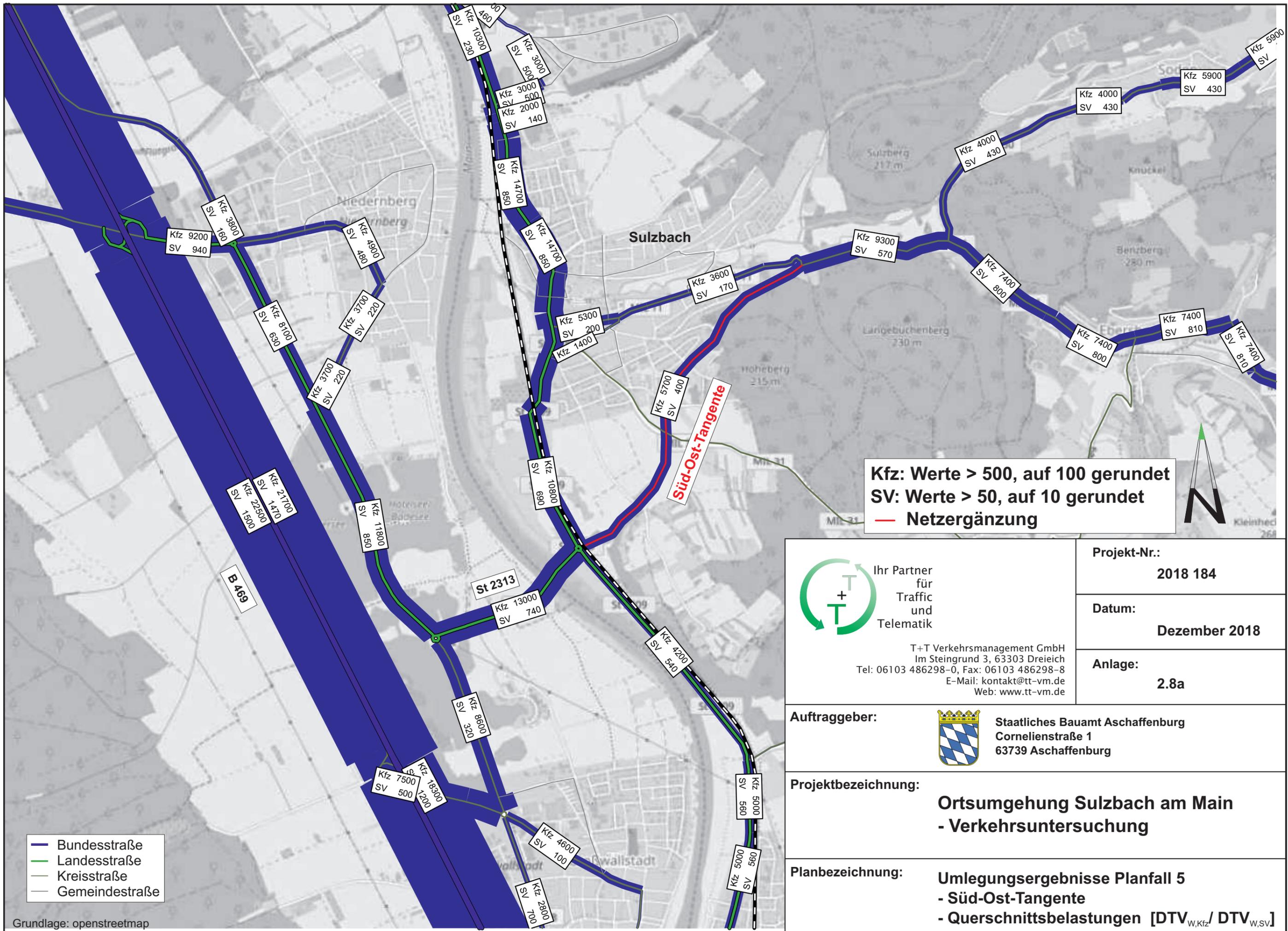
Legende

- █ Belastungsabnahme [Kfz/ 24h]
- █ Belastungszunahme [Kfz/ 24h] (Werte > 10, auf 10 gerundet)
- Netzergänzung

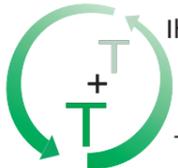
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Grundlage: openstreetmap

 <p>Ihr Partner für Traffic und Telematik</p> <p>T+T Verkehrsmanagement GmbH Im Steingrund 3, 63303 Dreieich Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8 E-Mail: kontakt@tt-vm.de Web: www.tt-vm.de</p>	<p>Projekt-Nr.: 2018 184</p>
	<p>Datum: Dezember 2018</p>
	<p>Anlage: 2.7c</p>
<p>Auftraggeber:</p>  <p>Staatliches Bauamt Aschaffenburg Corneliensstraße 1 63739 Aschaffenburg</p>	<p>Projektbezeichnung: Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung</p>
<p>Planbezeichnung: Umlegungsergebnisse Planfall 4 - Nord-Ost-Tangente 2 (kurz) - Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV_{w,sv}]</p>	



Kfz: Werte > 500, auf 100 gerundet
SV: Werte > 50, auf 10 gerundet
 — Netzergänzung



Ihr Partner für
 Traffic
 und
 Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
 Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
 Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
 E-Mail: kontakt@tt-vm.de
 Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.:	2018 184
Datum:	Dezember 2018
Anlage:	2.8a

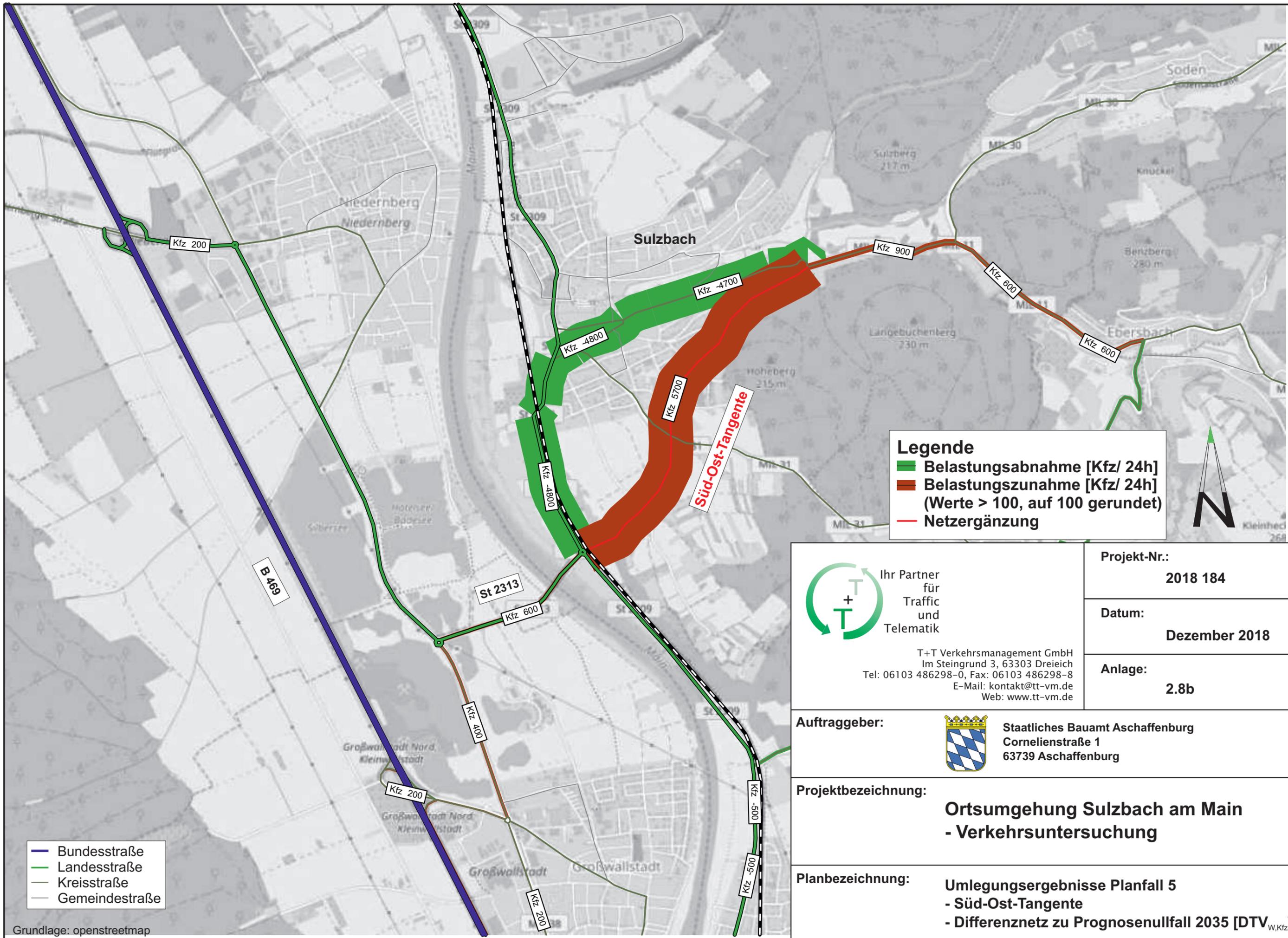
Auftraggeber:  Staatliches Bauamt Aschaffenburg
 Corneliestraße 1
 63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung: Ortsumgehung Sulzbach am Main
 - Verkehrsuntersuchung

Planbezeichnung: Umlegungsergebnisse Planfall 5
 - Süd-Ost-Tangente
 - Querschnittsbelastungen [DTV_{w,Kfz} / DTV_{w,SV}]

- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Grundlage: openstreetmap

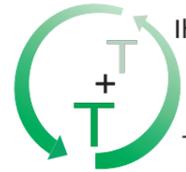


Legende

- Belastungsabnahme [Kfz/ 24h]
- Belastungszunahme [Kfz/ 24h] (Werte > 100, auf 100 gerundet)
- Netzergänzung

- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Grundlage: openstreetmap



Ihr Partner für
Traffic
und
Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.:
2018 184

Datum:
Dezember 2018

Anlage:
2.8b

Auftraggeber:



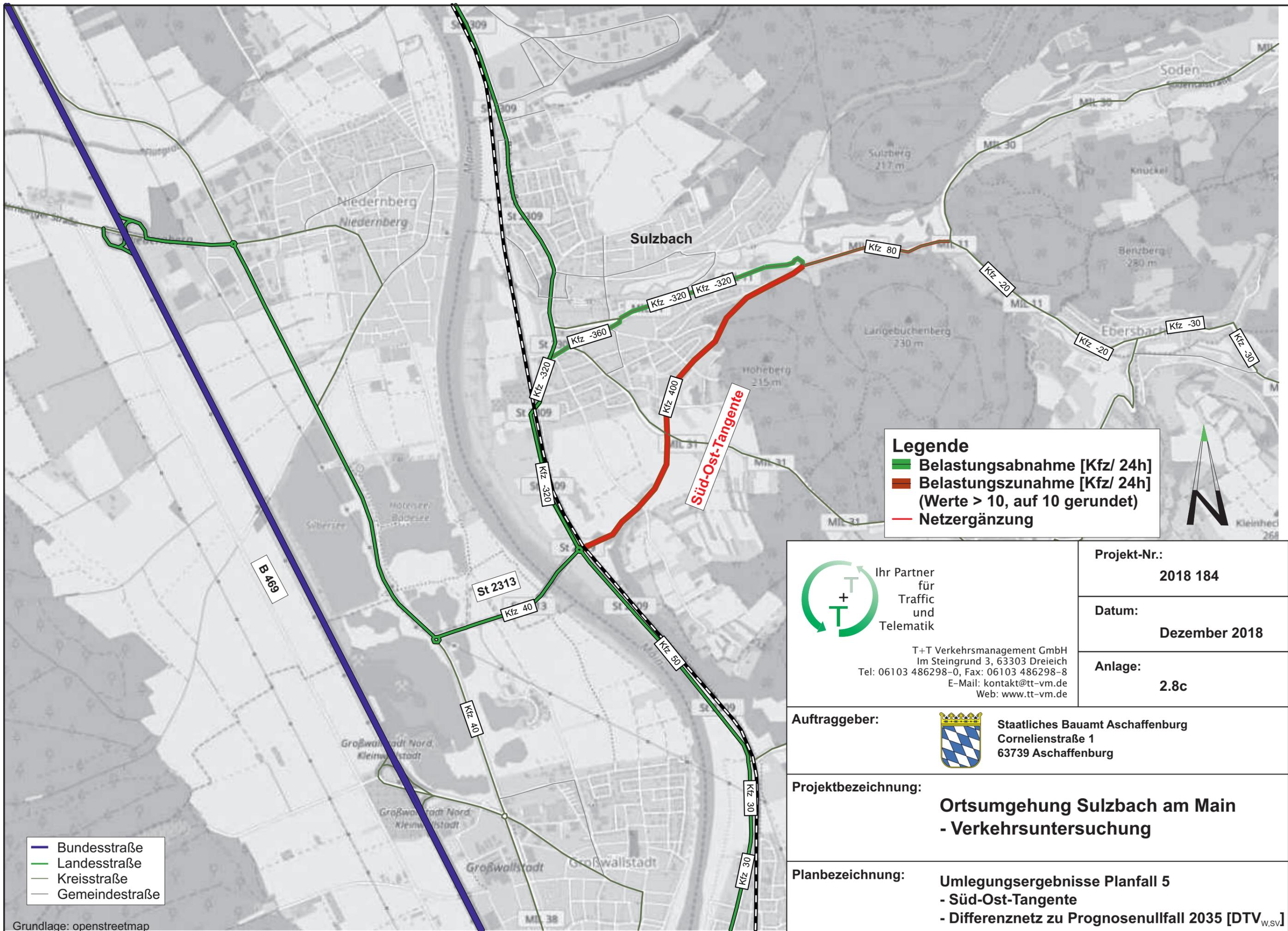
Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:

**Ortsumgehung Sulzbach am Main
- Verkehrsuntersuchung**

Planbezeichnung:

**Umlegungsergebnisse Planfall 5
- Süd-Ost-Tangente
- Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV_{w,Kfz}]**

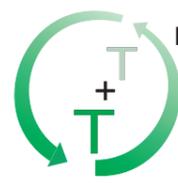


Legende

- █ Belastungsabnahme [Kfz/ 24h]
- █ Belastungszunahme [Kfz/ 24h] (Werte > 10, auf 10 gerundet)
- █ Netzergänzung

- █ Bundesstraße
- █ Landesstraße
- █ Kreisstraße
- █ Gemeindestraße

Grundlage: openstreetmap



Ihr Partner für
Traffic
und
Telematik

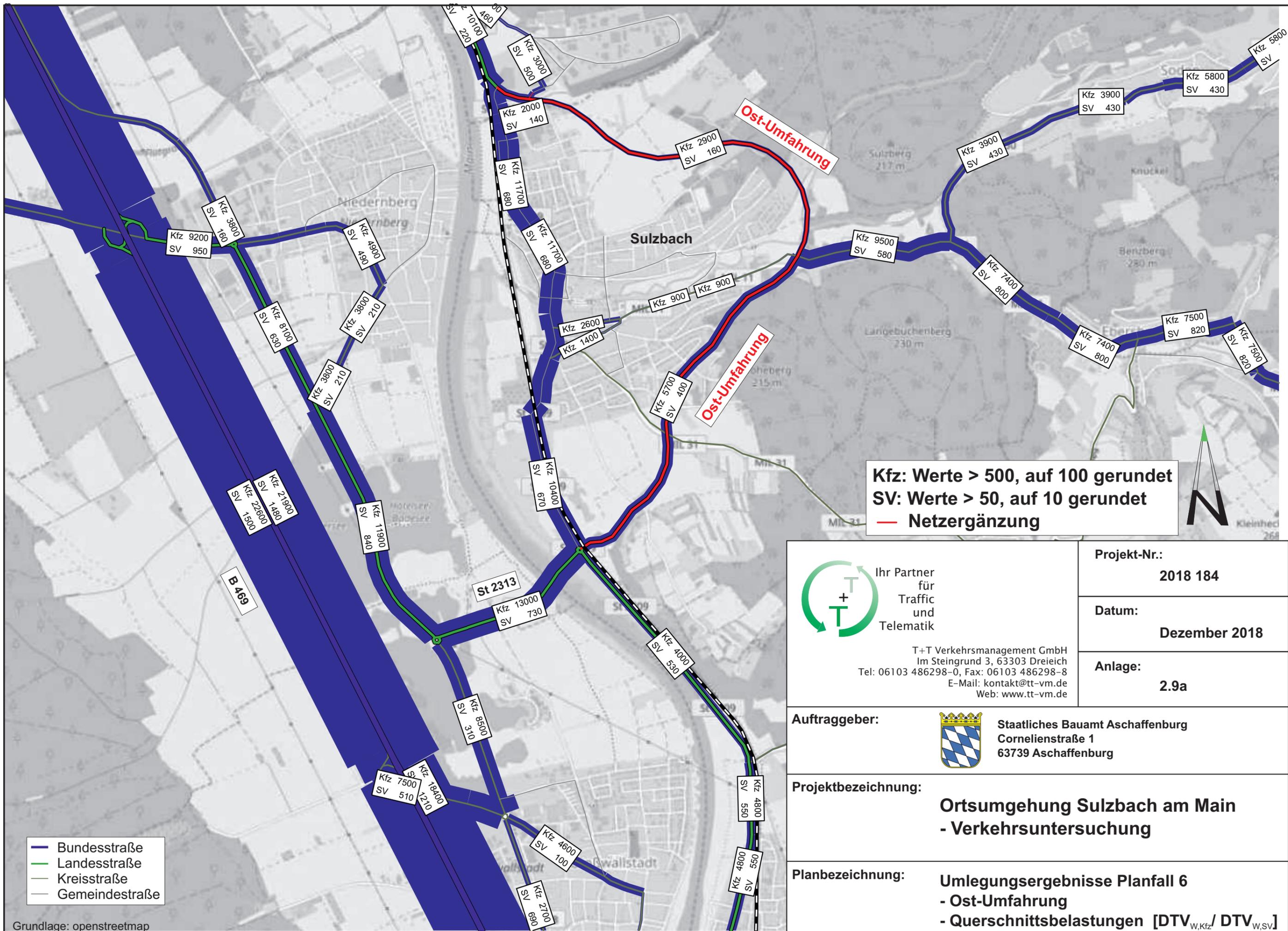
T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.:	2018 184
Datum:	Dezember 2018
Anlage:	2.8c

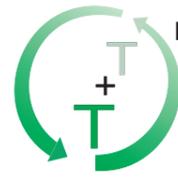
Auftraggeber:	Staatliches Bauamt Aschaffenburg Corneliestraße 1 63739 Aschaffenburg
---------------	--

Projektbezeichnung:	Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung
---------------------	---

Planbezeichnung:	Umlegungsergebnisse Planfall 5 - Süd-Ost-Tangente - Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV_{w,sv}]
------------------	--



Kfz: Werte > 500, auf 100 gerundet
SV: Werte > 50, auf 10 gerundet
 — Netzergänzung



Ihr Partner für
 Traffic und
 Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
 Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
 Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
 E-Mail: kontakt@tt-vm.de
 Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.:	2018 184
Datum:	Dezember 2018
Anlage:	2.9a

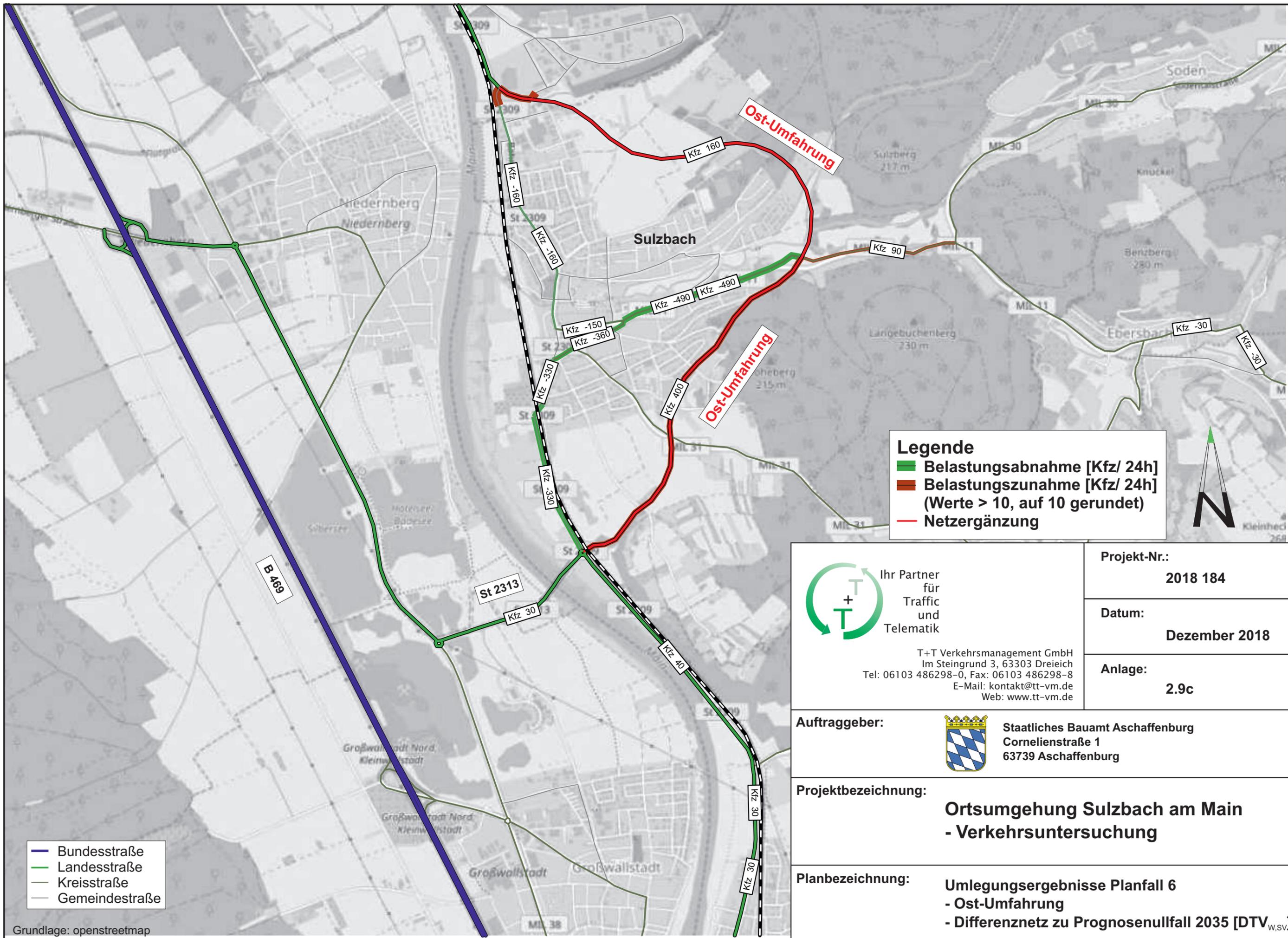
Auftraggeber:	 Staatliches Bauamt Aschaffenburg Corneliestraße 1 63739 Aschaffenburg
----------------------	--

Projektbezeichnung:	Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung
----------------------------	---

Planbezeichnung:	Umlegungsergebnisse Planfall 6 - Ost-Umfahrung - Querschnittsbelastungen [DTV_{w,Kfz} / DTV_{w,SV}]
-------------------------	--

- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Grundlage: openstreetmap

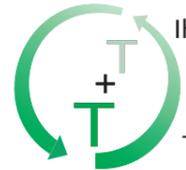


Legende

- Belastungsabnahme [Kfz/ 24h]
- Belastungszunahme [Kfz/ 24h] (Werte > 10, auf 10 gerundet)
- Netzergänzung

- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Grundlage: openstreetmap



Ihr Partner für
Traffic
und
Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.:
2018 184

Datum:
Dezember 2018

Anlage:
2.9c

Auftraggeber:



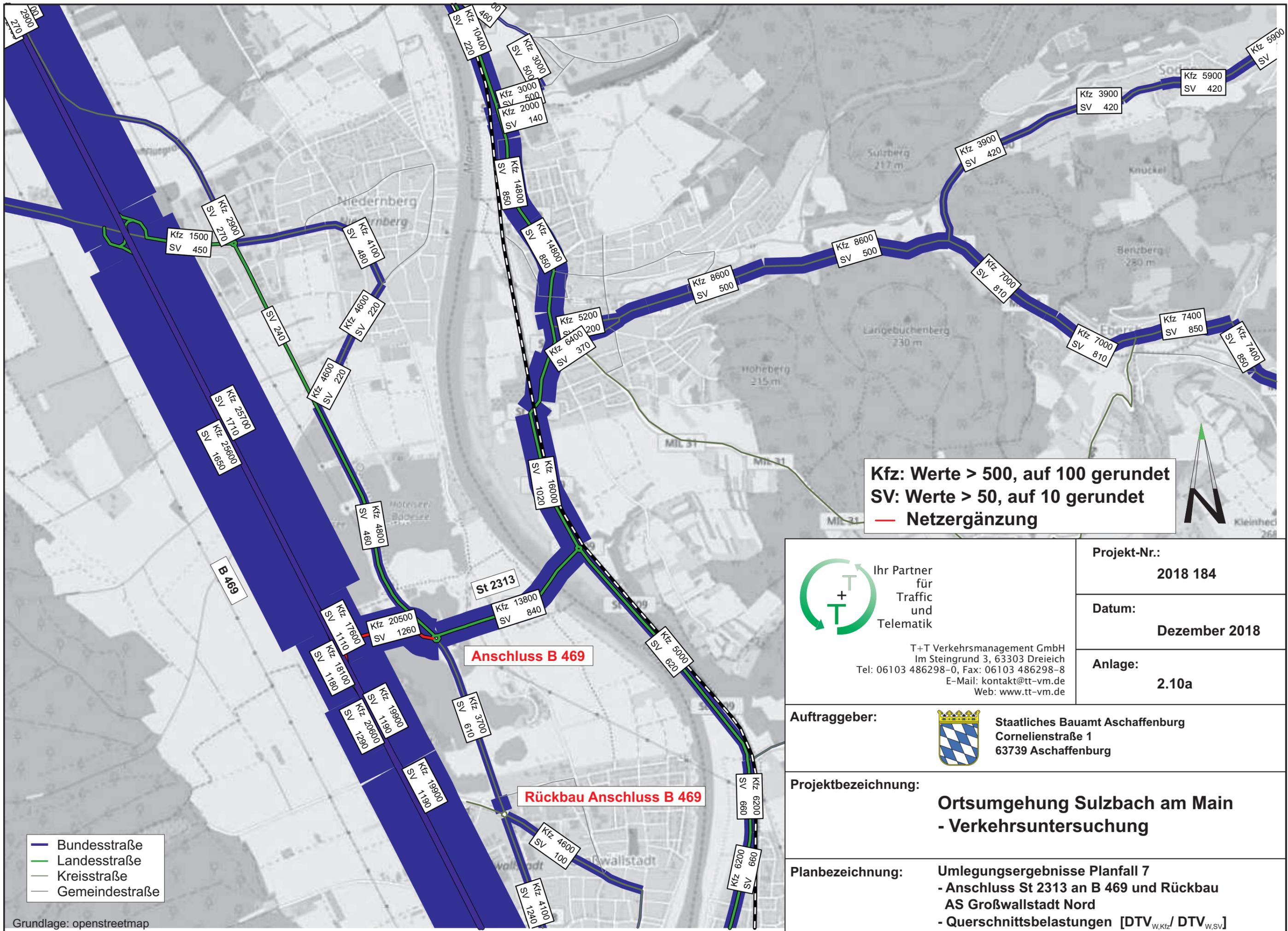
Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:

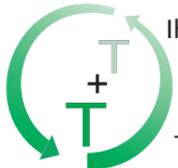
**Ortsumgehung Sulzbach am Main
- Verkehrsuntersuchung**

Planbezeichnung:

**Umlegungsergebnisse Planfall 6
- Ost-Umfahrung
- Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV_{w,sv}]**



Kfz: Werte > 500, auf 100 gerundet
SV: Werte > 50, auf 10 gerundet
 — Netzergänzung



Ihr Partner für
 Traffic
 und
 Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
 Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
 Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
 E-Mail: kontakt@tt-vm.de
 Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.:
 2018 184

Datum:
 Dezember 2018

Anlage:
 2.10a

Auftraggeber:



Staatliches Bauamt Aschaffenburg
 Corneliestraße 1
 63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:

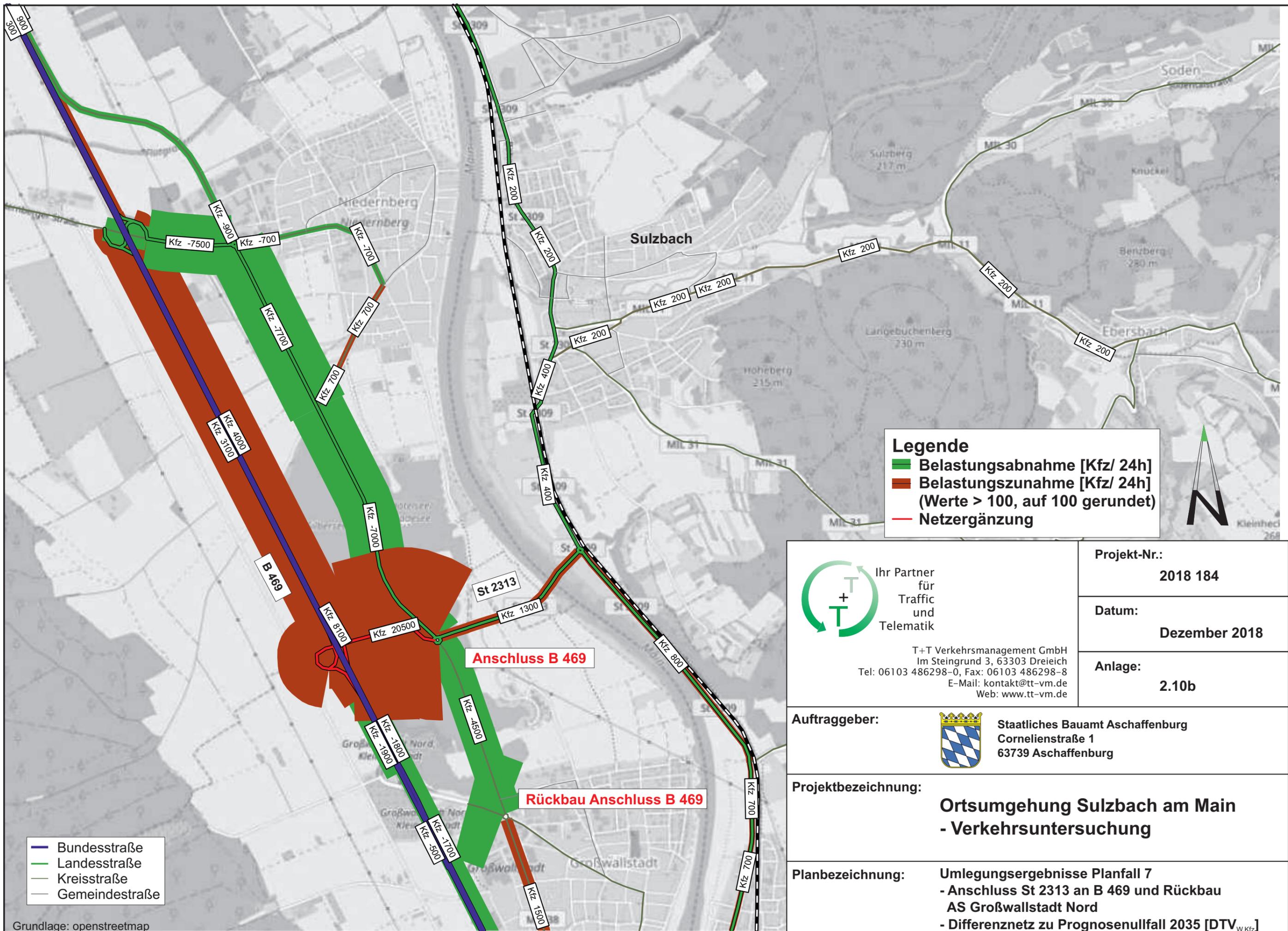
**Ortsumgebung Sulzbach am Main
 - Verkehrsuntersuchung**

Planbezeichnung:

**Umlegungsergebnisse Planfall 7
 - Anschluss St 2313 an B 469 und Rückbau
 AS Großwallstadt Nord
 - Querschnittsbelastungen [DTV_{w,Kfz} / DTV_{w,SV}]**

- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Grundlage: openstreetmap



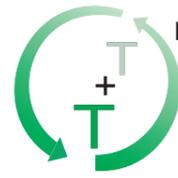
Legende

- Belastungsabnahme [Kfz/ 24h]
- Belastungszunahme [Kfz/ 24h]
(Werte > 100, auf 100 gerundet)
- Netzergänzung



- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Grundlage: openstreetmap



Ihr Partner
für
Traffic
und
Telematik

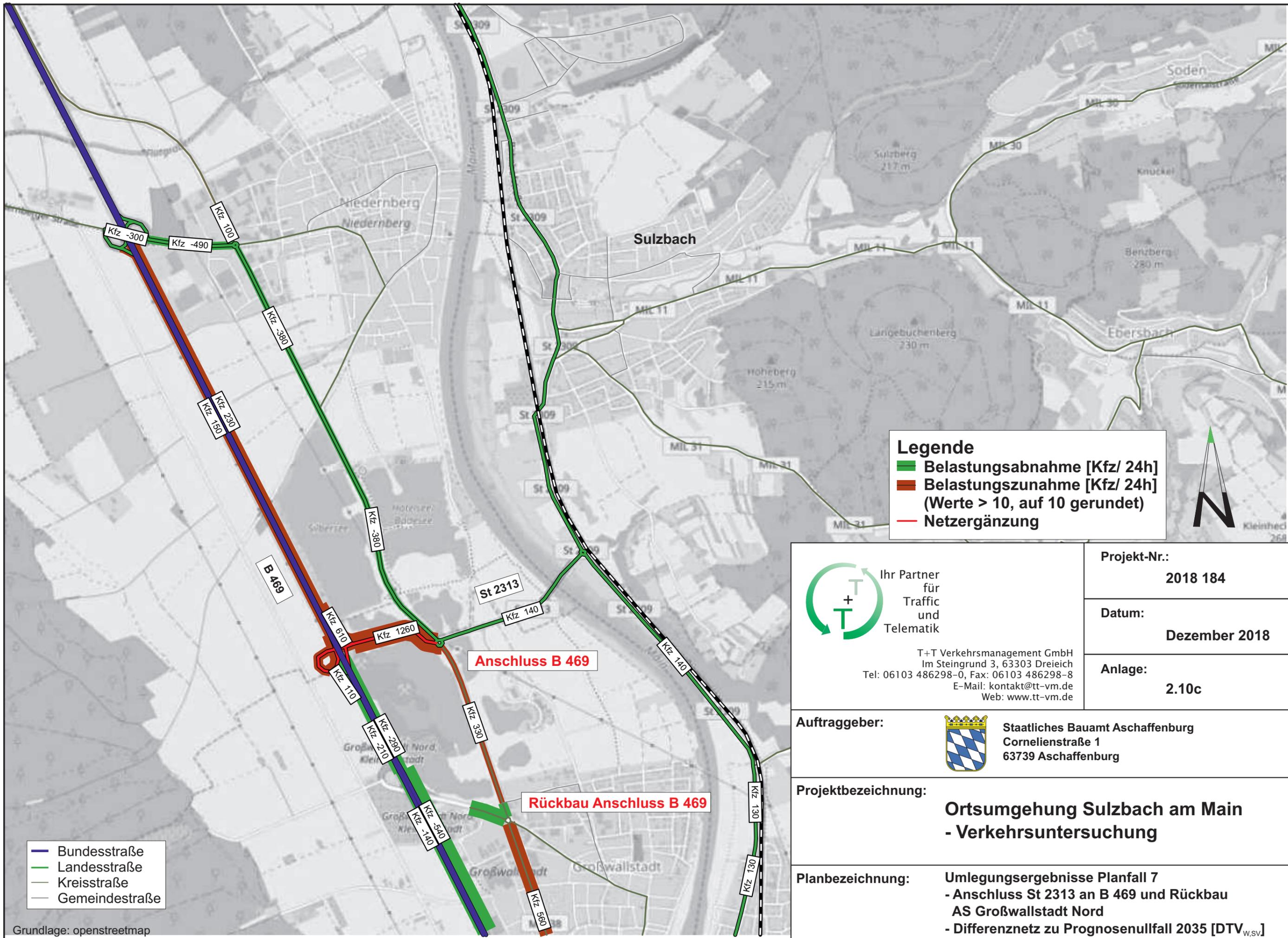
T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.:	2018 184
Datum:	Dezember 2018
Anlage:	2.10b

Auftraggeber:	Staatliches Bauamt Aschaffenburg Corneliestraße 1 63739 Aschaffenburg
---------------	--

Projektbezeichnung:	Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung
---------------------	---

Planbezeichnung:	Umlegungsergebnisse Planfall 7 - Anschluss St 2313 an B 469 und Rückbau AS Großwallstadt Nord - Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV_{w,kfz}]
------------------	---



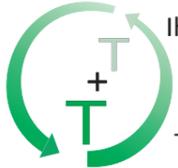
Legende

- █ Belastungsabnahme [Kfz/ 24h]
- █ Belastungszunahme [Kfz/ 24h] (Werte > 10, auf 10 gerundet)
- - - Netzergänzung



- █ Bundesstraße
- █ Landesstraße
- █ Kreisstraße
- █ Gemeindestraße

Grundlage: openstreetmap



Ihr Partner für Traffic und Telematik

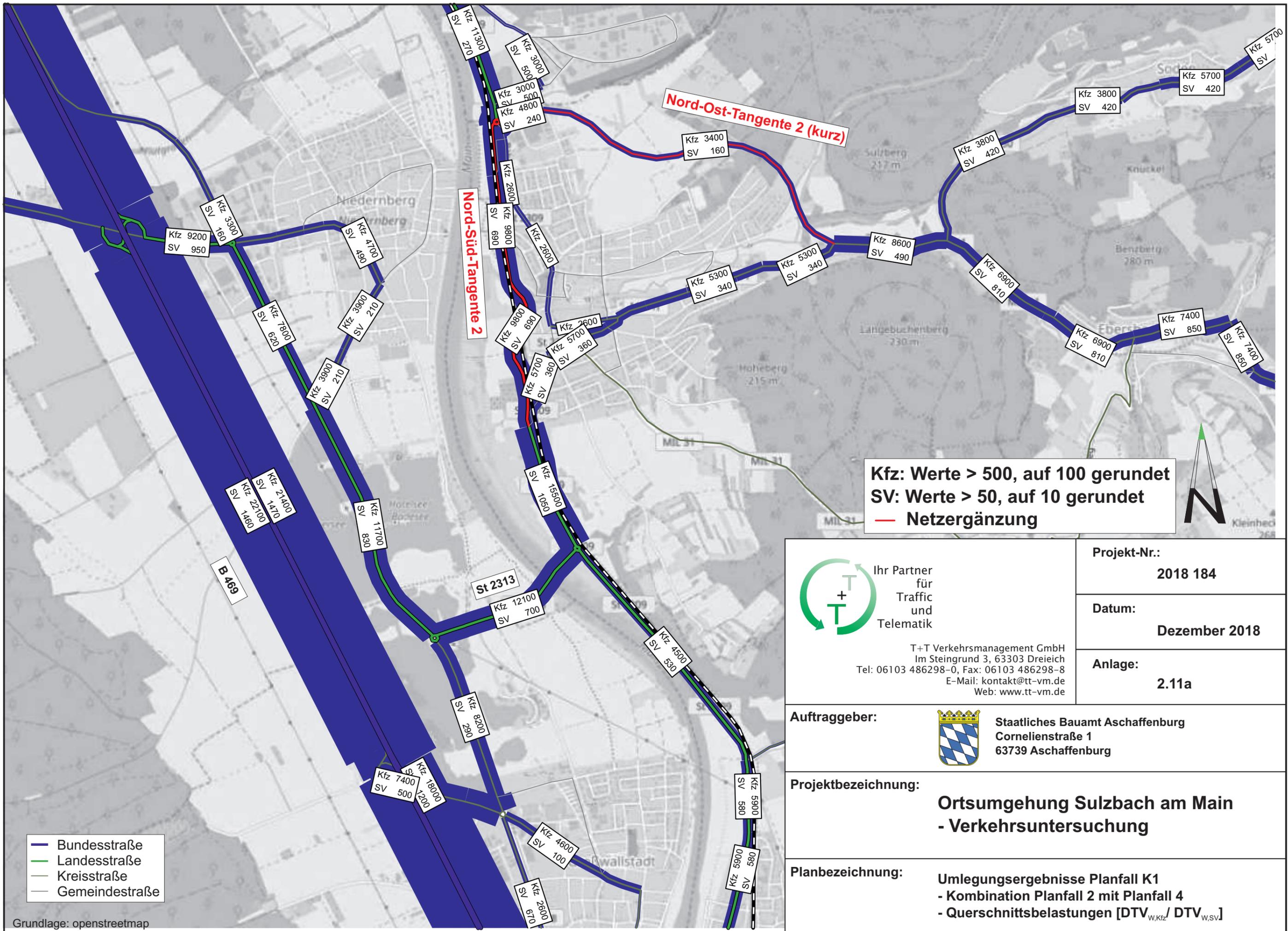
T+T Verkehrsmanagement GmbH
 Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
 Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
 E-Mail: kontakt@tt-vm.de
 Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.:	2018 184
Datum:	Dezember 2018
Anlage:	2.10c

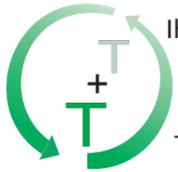
Auftraggeber: Staatliches Bauamt Aschaffenburg
 Corneliestraße 1
 63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung: **Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung**

Planbezeichnung: Umlegungsergebnisse Planfall 7
 - Anschluss St 2313 an B 469 und Rückbau AS Großwallstadt Nord
 - Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV_{w,sv}]



Kfz: Werte > 500, auf 100 gerundet
SV: Werte > 50, auf 10 gerundet
 — Netzergänzung



Ihr Partner
für
Traffic
und
Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
 Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
 Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
 E-Mail: kontakt@tt-vm.de
 Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.:
2018 184

Datum:
Dezember 2018

Anlage:
2.11a

Auftraggeber:



Staatliches Bauamt Aschaffenburg
 Corneliestraße 1
 63739 Aschaffenburg

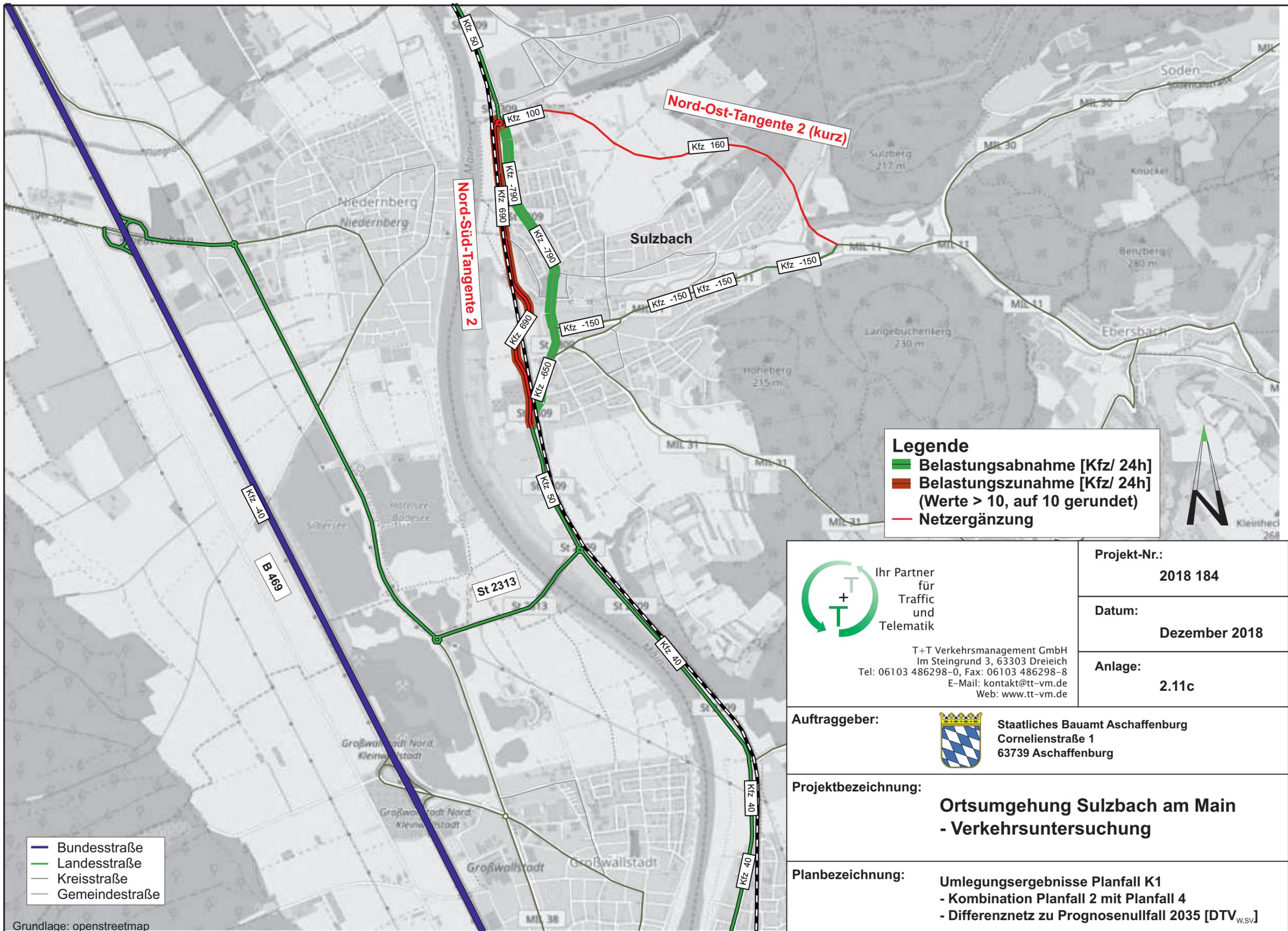
Projektbezeichnung:

**Ortsumgehung Sulzbach am Main
 - Verkehrsuntersuchung**

Planbezeichnung:

**Umlegungsergebnisse Planfall K1
 - Kombination Planfall 2 mit Planfall 4
 - Querschnittsbelastungen [DTV_{w,Kfz} / DTV_{w,SV}]**

- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße



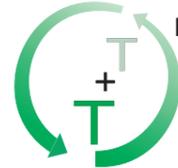
Legende

- █ Belastungsabnahme [Kfz/ 24h]
- █ Belastungszunahme [Kfz/ 24h]
(Werte > 10, auf 10 gerundet)
- Netzergänzung



- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Grundlage: openstreetmap



Ihr Partner für
Traffic
und
Telematik

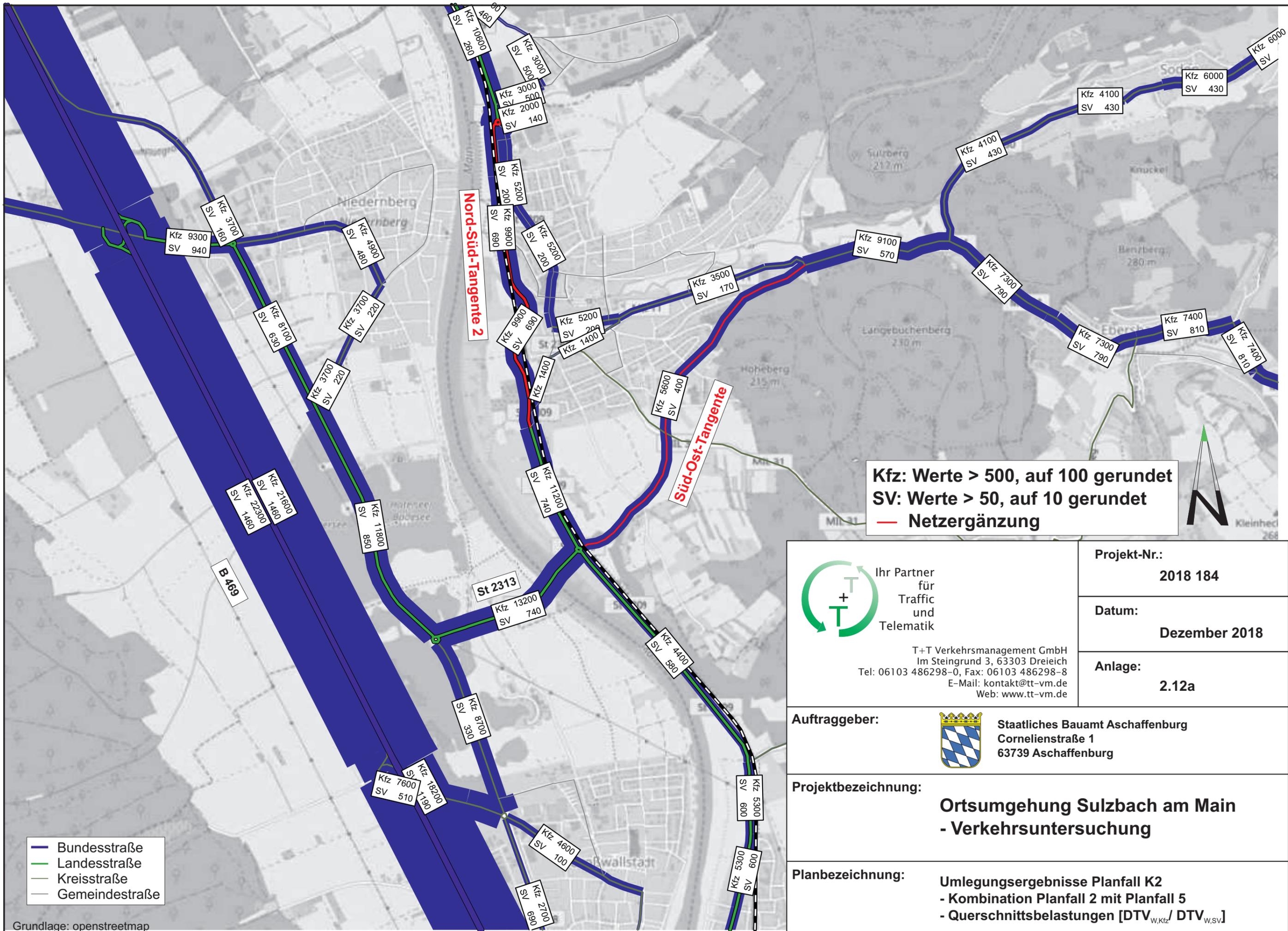
T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.:	2018 184
Datum:	Dezember 2018
Anlage:	2.11c

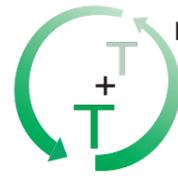
Auftraggeber: **Staatliches Bauamt Aschaffenburg**
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung: **Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung**

Planbezeichnung: **Umlegungsergebnisse Planfall K1
- Kombination Planfall 2 mit Planfall 4
- Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV_{w,sv}]**



Kfz: Werte > 500, auf 100 gerundet
SV: Werte > 50, auf 10 gerundet
— Netzergänzung



Ihr Partner
für
Traffic
und
Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
 Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
 Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
 E-Mail: kontakt@tt-vm.de
 Web: www.tt-vm.de

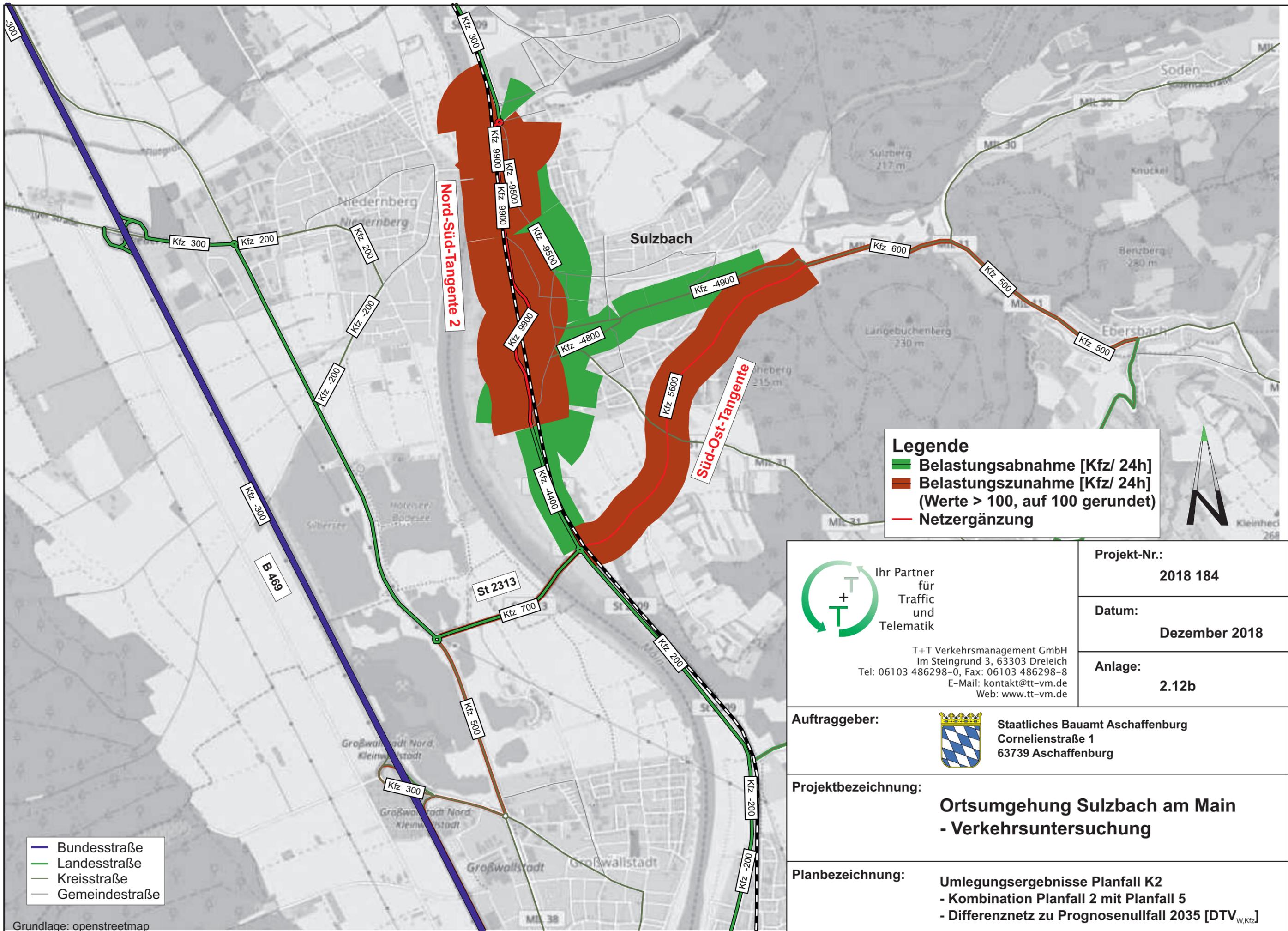
Projekt-Nr.:	2018 184
Datum:	Dezember 2018
Anlage:	2.12a

Auftraggeber:	 Staatliches Bauamt Aschaffenburg Corneliestraße 1 63739 Aschaffenburg
----------------------	--

Projektbezeichnung:	Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung
----------------------------	---

Planbezeichnung:	Umlegungsergebnisse Planfall K2 - Kombination Planfall 2 mit Planfall 5 - Querschnittsbelastungen [DTV_{w,Kfz} / DTV_{w,SV}]
-------------------------	---

- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße



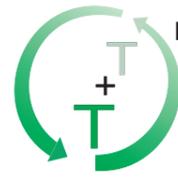
Legende

- Belastungsabnahme [Kfz/ 24h]
- Belastungszunahme [Kfz/ 24h] (Werte > 100, auf 100 gerundet)
- Netzergänzung



- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Grundlage: openstreetmap



Ihr Partner für
Traffic
und
Telematik

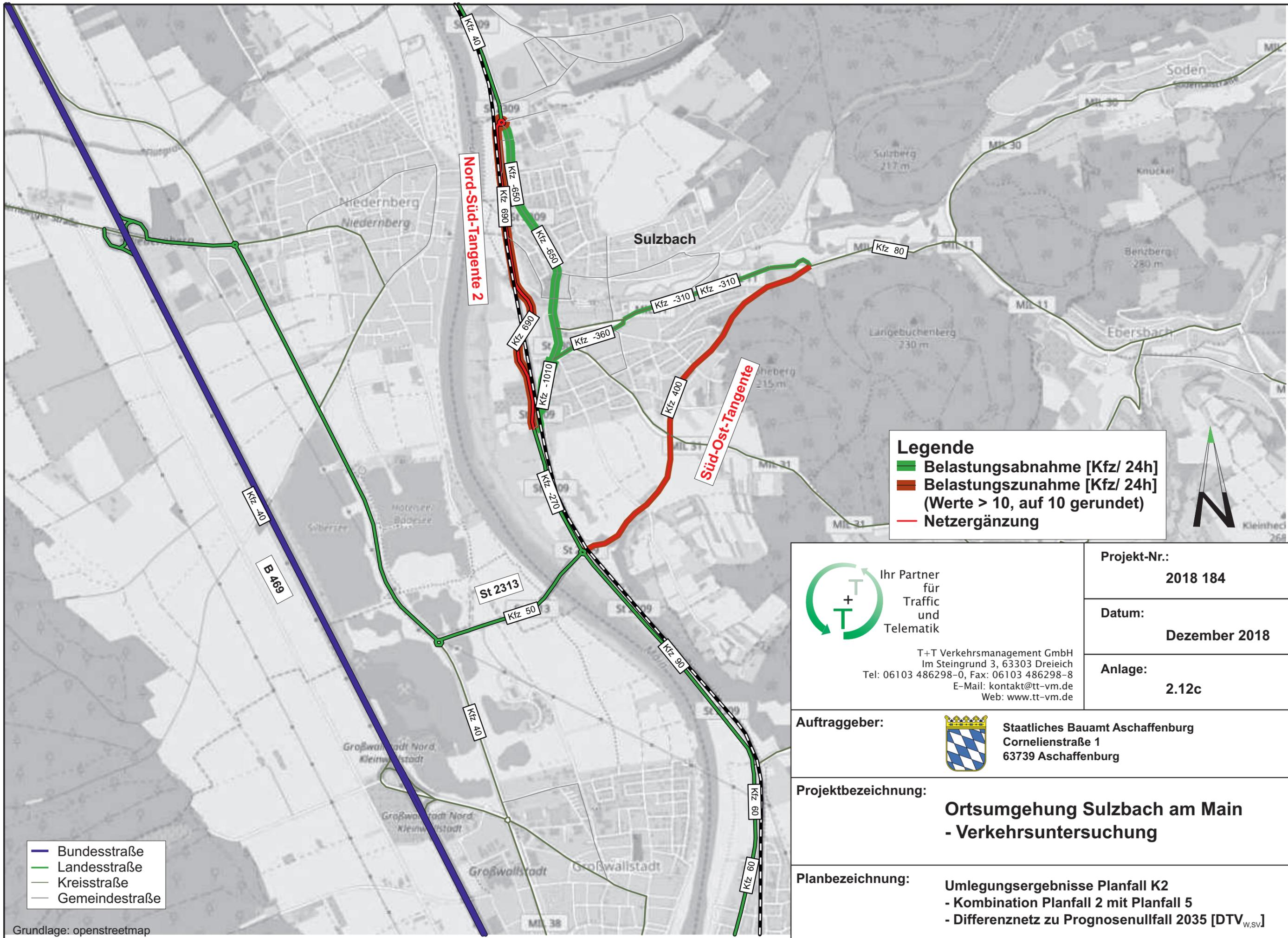
T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

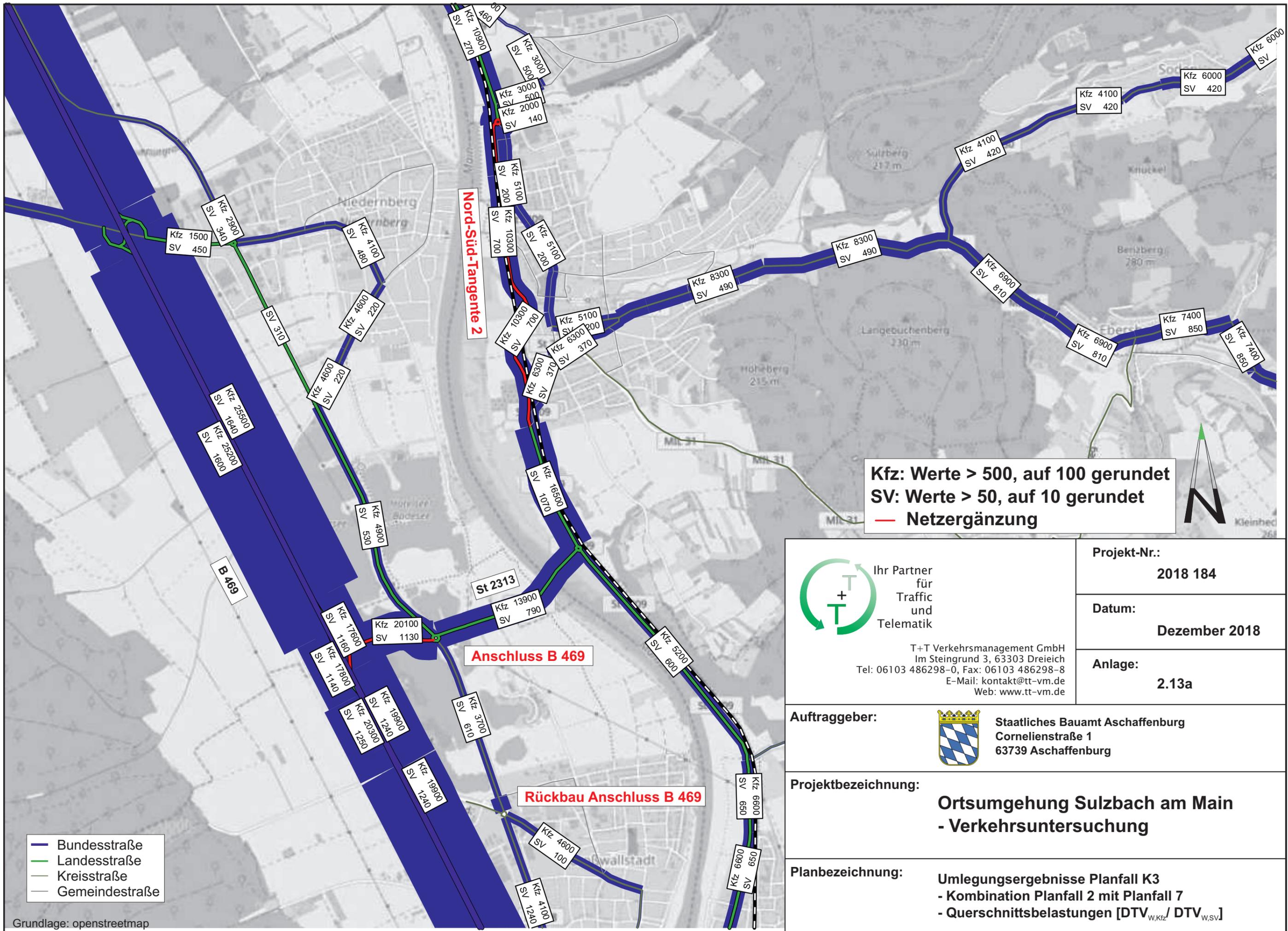
Projekt-Nr.:	2018 184
Datum:	Dezember 2018
Anlage:	2.12b

Auftraggeber:	Staatliches Bauamt Aschaffenburg Corneliestraße 1 63739 Aschaffenburg
---------------	--

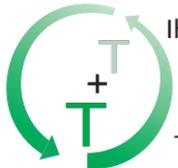
Projektbezeichnung:	Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung
---------------------	---

Planbezeichnung:	Umlegungsergebnisse Planfall K2 - Kombination Planfall 2 mit Planfall 5 - Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV_{w,Kfz}]
------------------	---





Kfz: Werte > 500, auf 100 gerundet
SV: Werte > 50, auf 10 gerundet
 — Netzergänzung



Ihr Partner für
 Traffic
 und
 Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
 Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
 Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
 E-Mail: kontakt@tt-vm.de
 Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.:
 2018 184

Datum:
 Dezember 2018

Anlage:
 2.13a

Auftraggeber:



Staatliches Bauamt Aschaffenburg
 Corneliestraße 1
 63739 Aschaffenburg

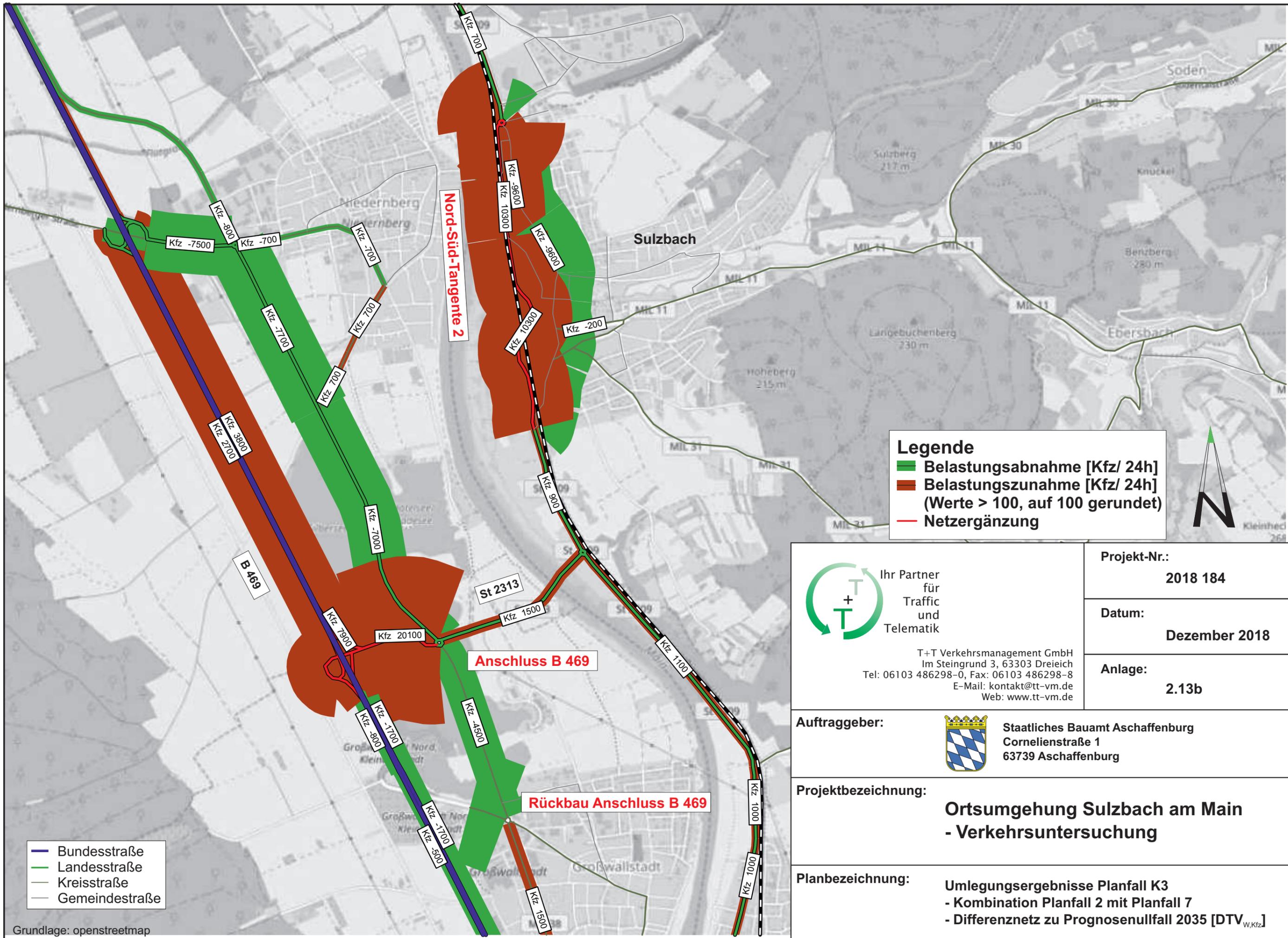
Projektbezeichnung:

**Ortsumgebung Sulzbach am Main
 - Verkehrsuntersuchung**

Planbezeichnung:

**Umlegungsergebnisse Planfall K3
 - Kombination Planfall 2 mit Planfall 7
 - Querschnittsbelastungen [DTV_{w,Kfz} / DTV_{w,SV}]**

- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße



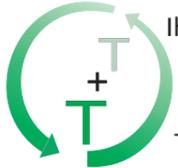
Legende

- Belastungsabnahme [Kfz/ 24h]
- Belastungszunahme [Kfz/ 24h] (Werte > 100, auf 100 gerundet)
- Netzergänzung



- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Grundlage: openstreetmap



Ihr Partner für
Traffic
und
Telematik

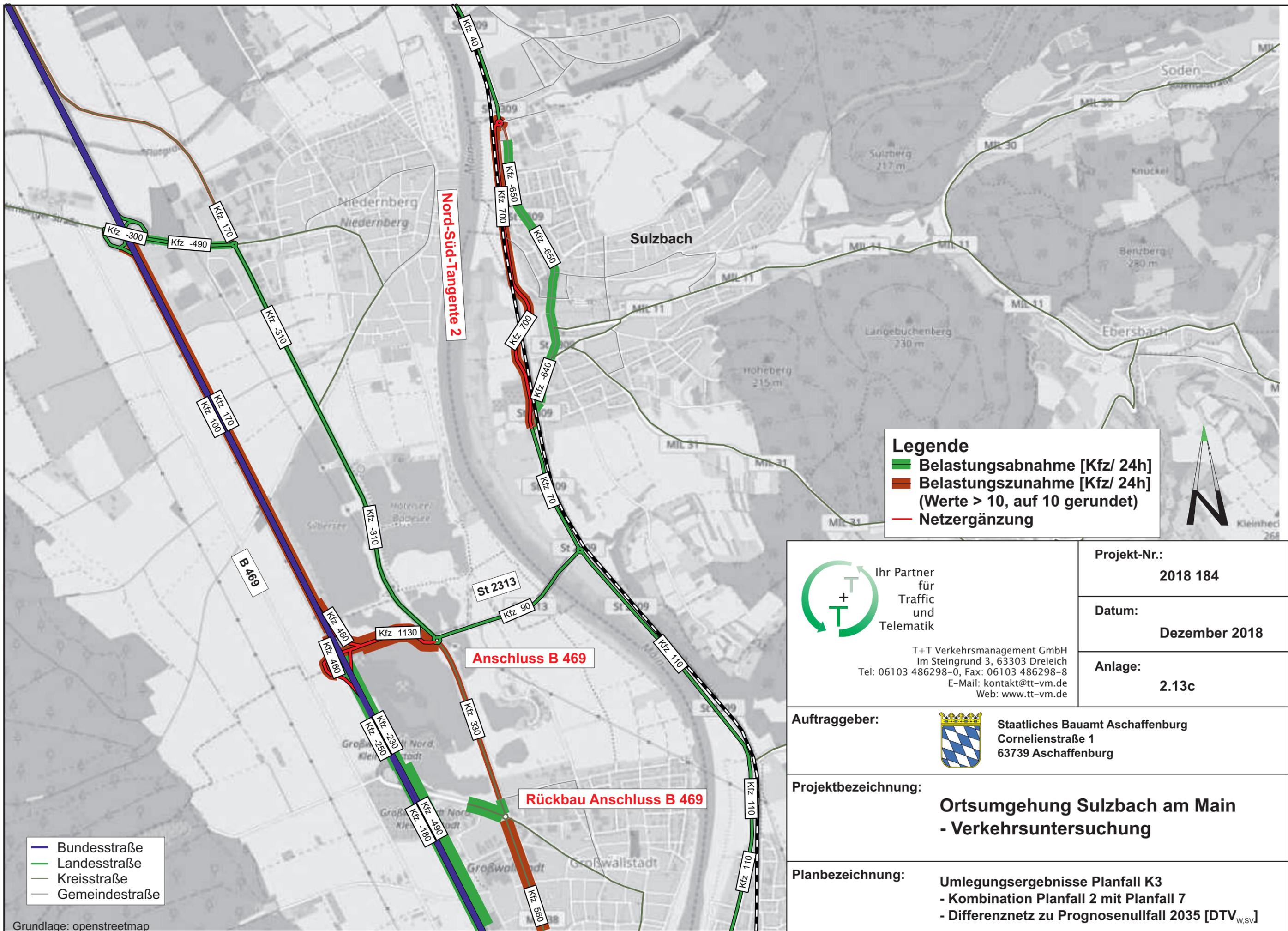
T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.:	2018 184
Datum:	Dezember 2018
Anlage:	2.13b

Auftraggeber: **Staatliches Bauamt Aschaffenburg**
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung: **Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung**

Planbezeichnung: **Umlegungsergebnisse Planfall K3
- Kombination Planfall 2 mit Planfall 7
- Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV_{w,kfz}]**

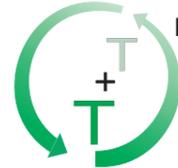


Legende

- █ Belastungsabnahme [Kfz/ 24h]
- █ Belastungszunahme [Kfz/ 24h] (Werte > 10, auf 10 gerundet)
- - - Netzergänzung

- █ Bundesstraße
- █ Landesstraße
- █ Kreisstraße
- █ Gemeindestraße

Grundlage: openstreetmap



Ihr Partner für Traffic und Telematik

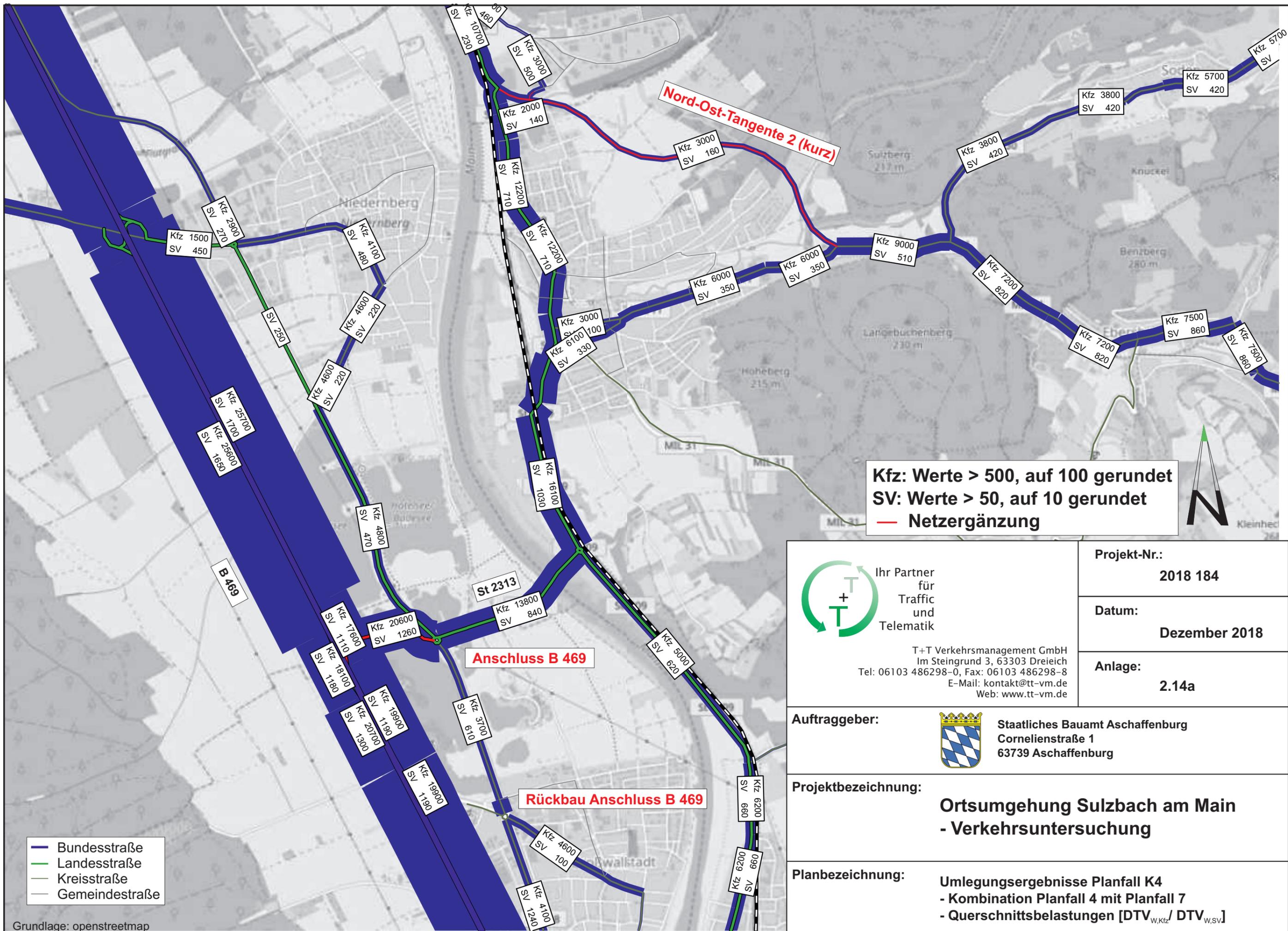
T+T Verkehrsmanagement GmbH
 Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
 Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
 E-Mail: kontakt@tt-vm.de
 Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.:	2018 184
Datum:	Dezember 2018
Anlage:	2.13c

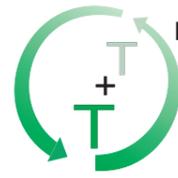
Auftraggeber: Staatliches Bauamt Aschaffenburg
 Corneliestraße 1
 63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung: Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung

Planbezeichnung: Umlegungsergebnisse Planfall K3
 - Kombination Planfall 2 mit Planfall 7
 - Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV_{wsv}]



Kfz: Werte > 500, auf 100 gerundet
SV: Werte > 50, auf 10 gerundet
— Netzergänzung



Ihr Partner
 für
 Traffic
 und
 Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
 Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
 Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
 E-Mail: kontakt@tt-vm.de
 Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.:	2018 184
Datum:	Dezember 2018
Anlage:	2.14a

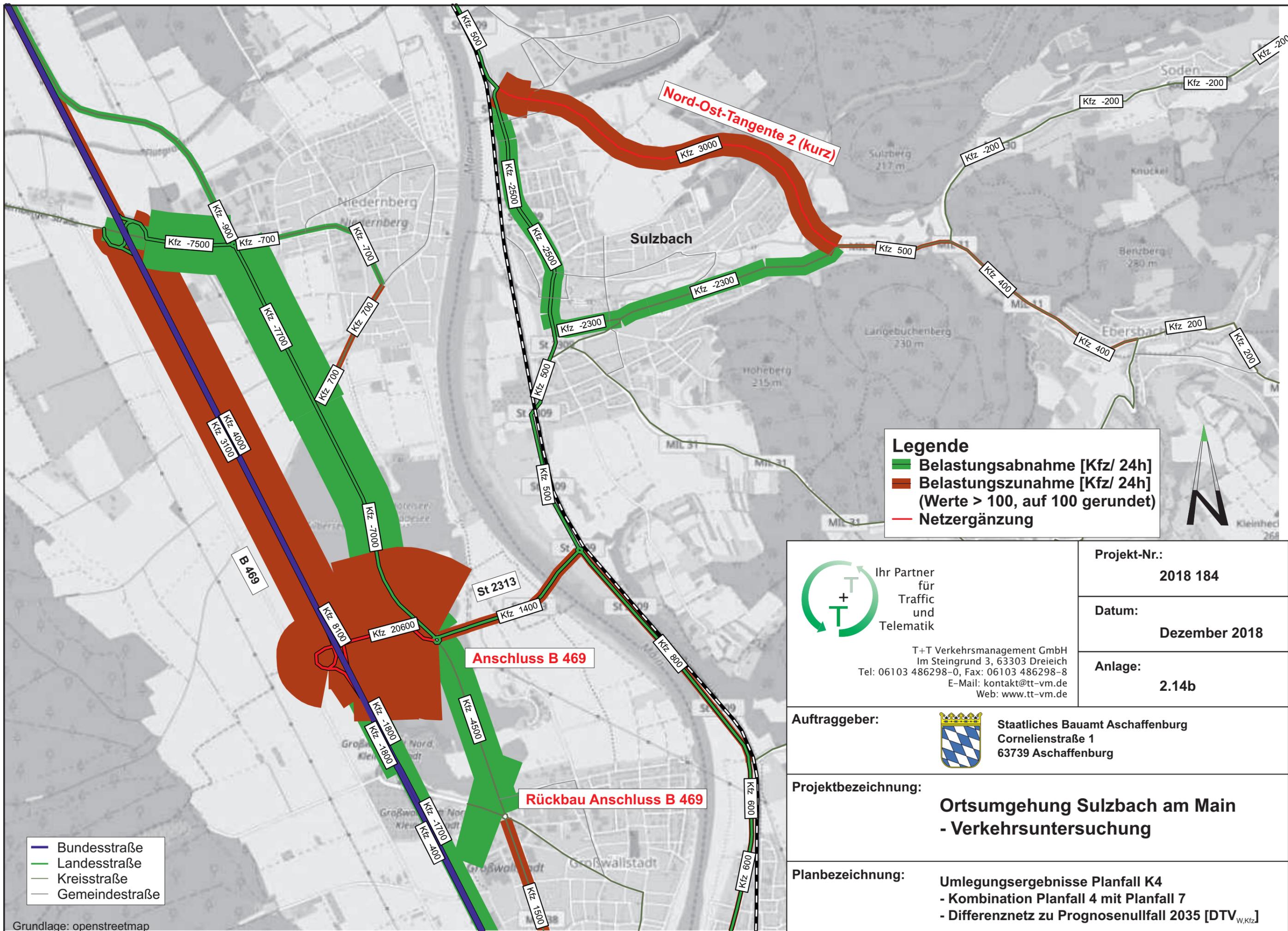
Auftraggeber:	 Staatliches Bauamt Aschaffenburg Corneliestraße 1 63739 Aschaffenburg
---------------	---

Projektbezeichnung:	Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung
---------------------	--

Planbezeichnung:	Umlegungsergebnisse Planfall K4 - Kombination Planfall 4 mit Planfall 7 - Querschnittsbelastungen [DTV_{w,Kfz} / DTV_{w,SV}]
------------------	---

- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Grundlage: openstreetmap



Legende

- █ Belastungsabnahme [Kfz/ 24h]
- █ Belastungszunahme [Kfz/ 24h] (Werte > 100, auf 100 gerundet)
- Netzergänzung

Ihr Partner für
Traffic
und
Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.:	2018 184
Datum:	Dezember 2018
Anlage:	2.14b

Auftraggeber:

Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

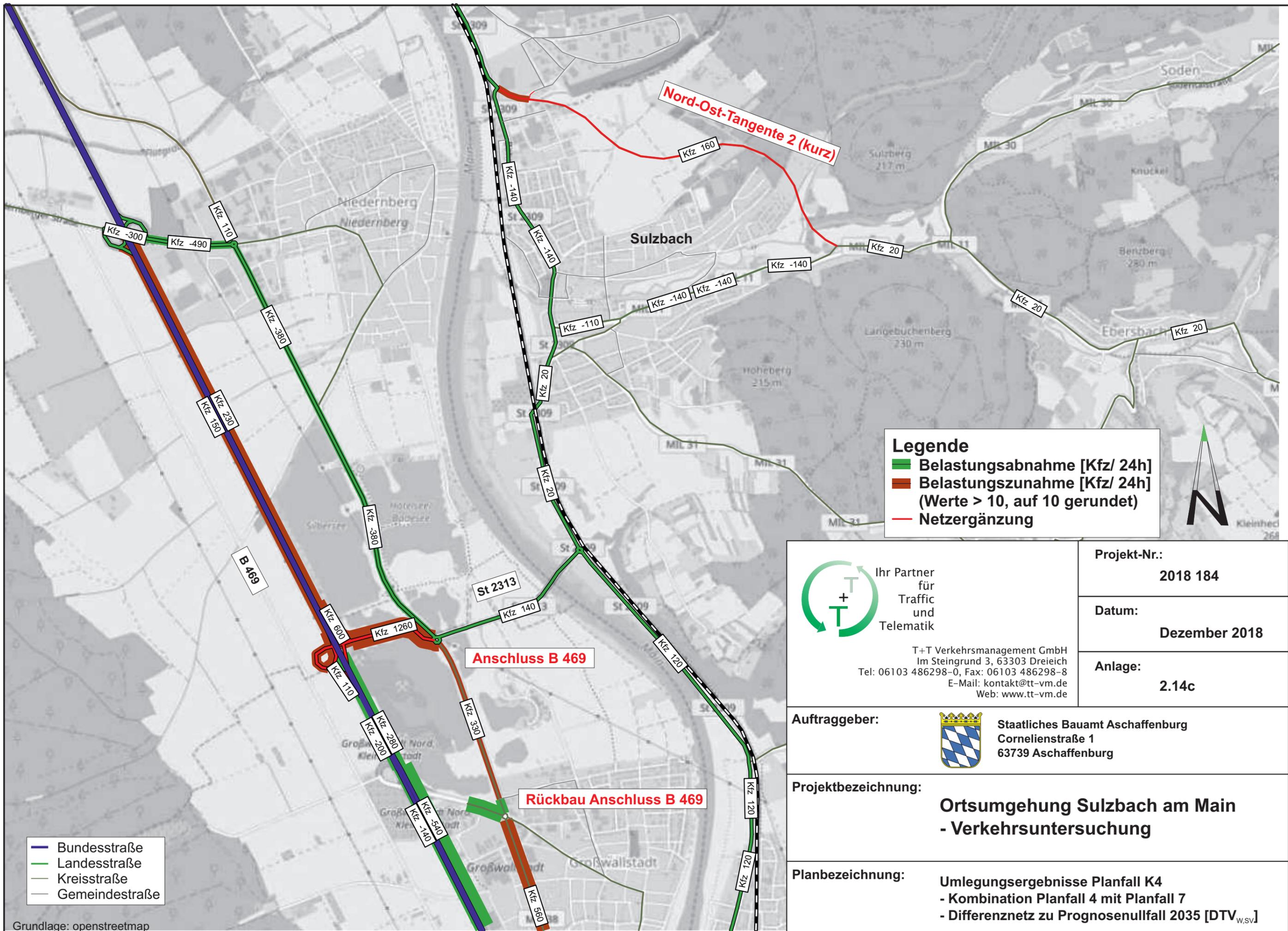
Projektbezeichnung:

Ortsumgehung Sulzbach am Main
- Verkehrsuntersuchung

Planbezeichnung:

Umlegungsergebnisse Planfall K4
- Kombination Planfall 4 mit Planfall 7
- Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV_{w,kfz}]

- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

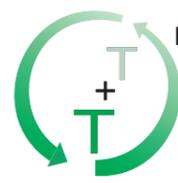


Legende

- █ Belastungsabnahme [Kfz/ 24h]
- █ Belastungszunahme [Kfz/ 24h] (Werte > 10, auf 10 gerundet)
- Netzergänzung

- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Grundlage: openstreetmap



Ihr Partner für Traffic und Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
 Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
 Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
 E-Mail: kontakt@tt-vm.de
 Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.:	2018 184
Datum:	Dezember 2018
Anlage:	2.14c

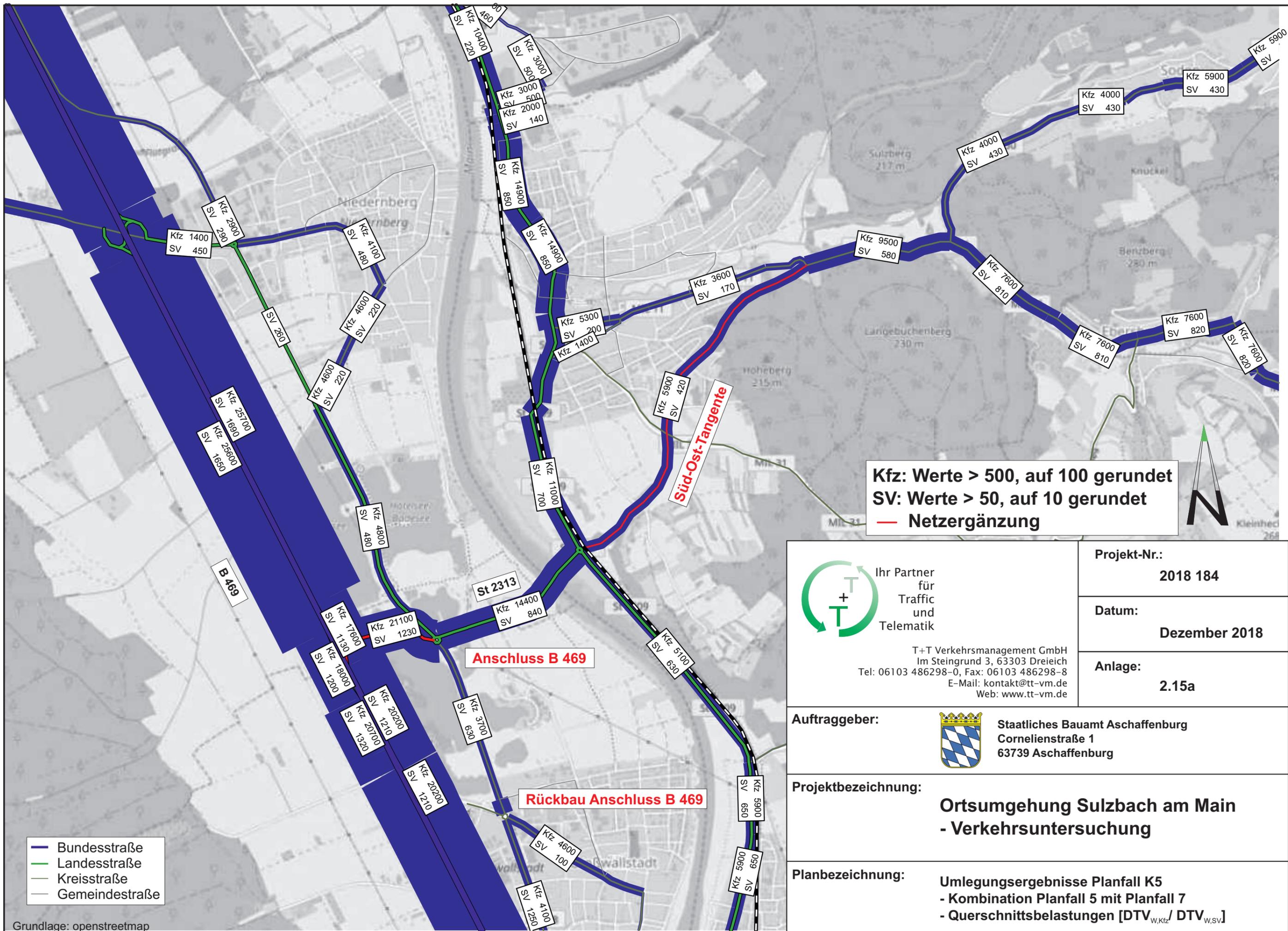
Auftraggeber:	Staatliches Bauamt Aschaffenburg Corneliestraße 1 63739 Aschaffenburg
---------------	---

Projektbezeichnung:	Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung
---------------------	---

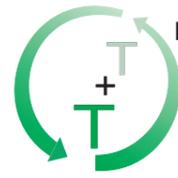
Planbezeichnung:	Umlegungsergebnisse Planfall K4 - Kombination Planfall 4 mit Planfall 7 - Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV _{w,sv}]
------------------	--

Anschluss B 469

Rückbau Anschluss B 469



Kfz: Werte > 500, auf 100 gerundet
SV: Werte > 50, auf 10 gerundet
 — Netzergänzung



Ihr Partner für
 Traffic
 und
 Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
 Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
 Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
 E-Mail: kontakt@tt-vm.de
 Web: www.tt-vm.de

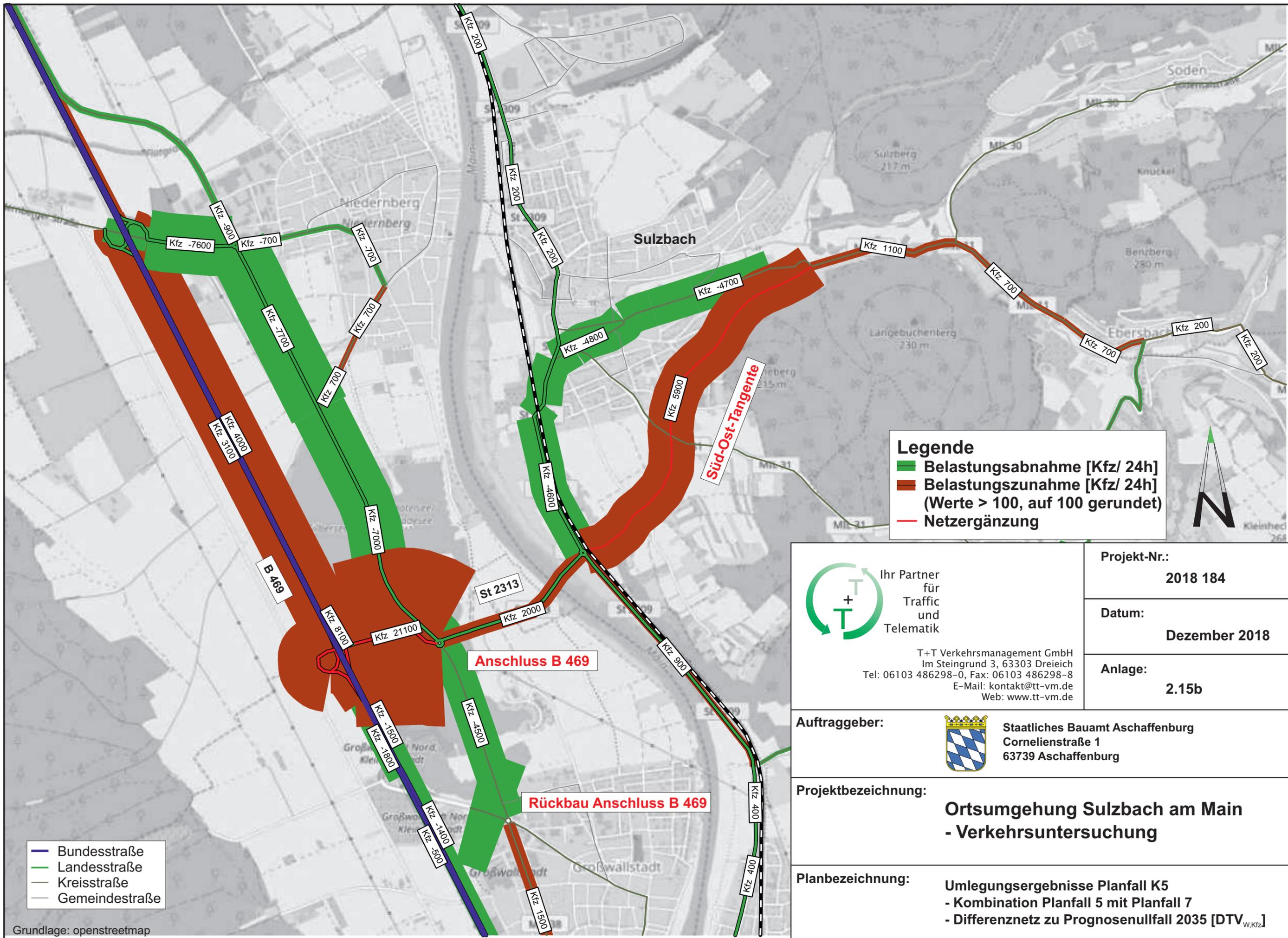
Projekt-Nr.:	2018 184
Datum:	Dezember 2018
Anlage:	2.15a

Auftraggeber:	 Staatliches Bauamt Aschaffenburg Corneliestraße 1 63739 Aschaffenburg
---------------	---

Projektbezeichnung:	Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung
---------------------	---

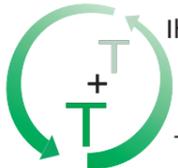
Planbezeichnung:	Umlegungsergebnisse Planfall K5 - Kombination Planfall 5 mit Planfall 7 - Querschnittsbelastungen [DTV_{w,Kfz} / DTV_{w,SV}]
------------------	---

- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße



Legende

- █ Belastungsabnahme [Kfz/ 24h]
- █ Belastungszunahme [Kfz/ 24h] (Werte > 100, auf 100 gerundet)
- Netzergänzung

 Ihr Partner für Traffic und Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
 Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
 Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
 E-Mail: kontakt@tt-vm.de
 Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.:	2018 184
Datum:	Dezember 2018
Anlage:	2.15b

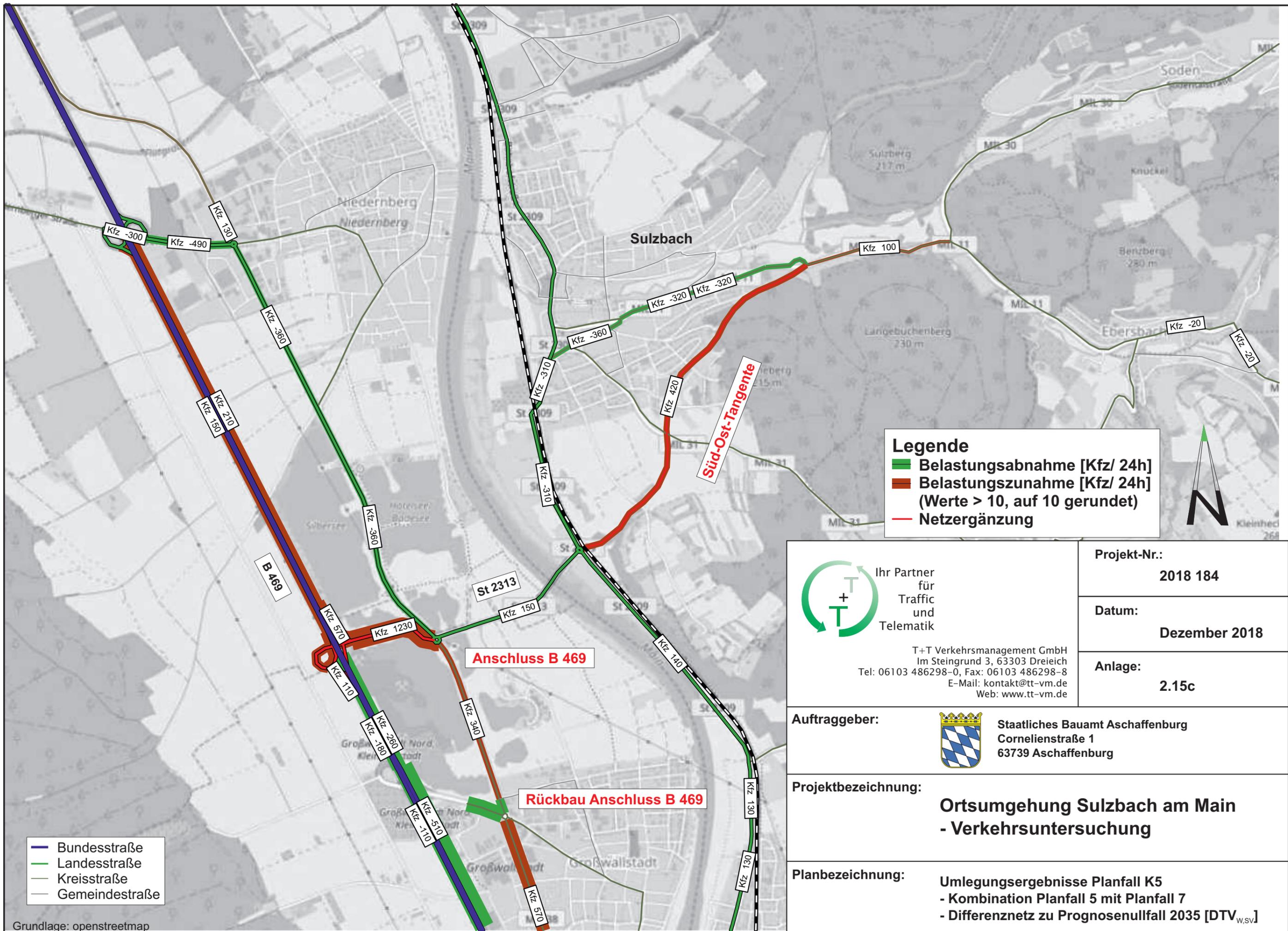
Auftraggeber:  Staatliches Bauamt Aschaffenburg
 Corneliestraße 1
 63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung: **Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung**

Planbezeichnung: Umlegungsergebnisse Planfall K5
 - Kombination Planfall 5 mit Planfall 7
 - Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV_{w,kfz}]

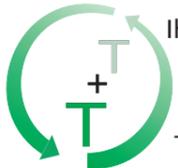
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Grundlage: openstreetmap



Legende

- █ Belastungsabnahme [Kfz/ 24h]
- █ Belastungszunahme [Kfz/ 24h] (Werte > 10, auf 10 gerundet)
- Netzergänzung



Ihr Partner für
Traffic
und
Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.:	2018 184
Datum:	Dezember 2018
Anlage:	2.15c

Auftraggeber:



Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:

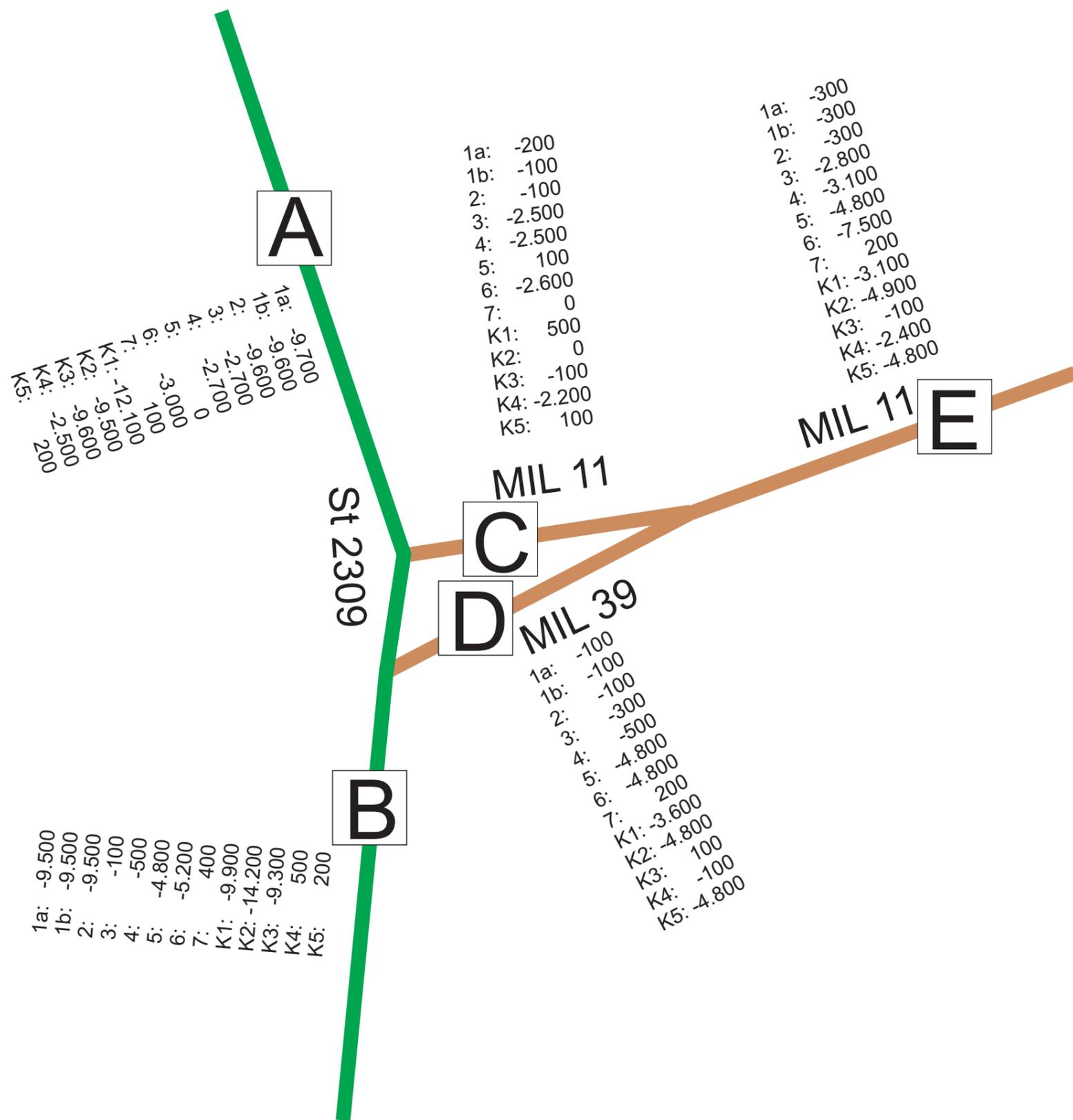
**Ortsumgehung Sulzbach am Main
- Verkehrsuntersuchung**

Planbezeichnung:

**Umlegungsergebnisse Planfall K5
- Kombination Planfall 5 mit Planfall 7
- Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV_{w,sv}]**

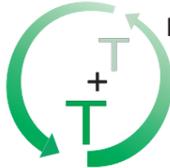
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Grundlage: openstreetmap



Planfall\ Abschnitt	A	B	C	D	E
1a } Nord-Süd	-9.700	-9.500	-200	-100	-300
1b } Nord-Süd	-9.600	-9.500	-100	-100	-300
2 } Nord-Süd	-9.600	-9.500	-100	-100	-300
3 } Nord-Ost	-2.700	-100	-2.500	-300	-2.800
4 } Nord-Ost	-2.700	-500	-2.500	-500	-3.100
5 (Süd-Ost)	0	-4.800	100	-4.800	-4.800
6 (Ostumfahr.)	-3.000	-5.200	-2.600	-4.800	-7.500
7 (AS B 469)	100	400	0	200	200
K1 (P2+P4)	-12.100	-9.900	500	-3.600	-3.100
K2 (P2+P5)	-9.500	-14.200	0	-4.800	-4.900
K3 (P2+P7)	-9.600	-9.300	-100	100	-100
K4 (P4+P7)	-2.500	500	-2.200	-100	-2.400
K5 (P5+P7)	200	200	100	-4.800	-4.800



 <p>Ihr Partner für Traffic und Telematik</p> <p>T+T Verkehrsmanagement GmbH Im Steingrund 3, 63303 Dreieich Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8 E-Mail: kontakt@tt-vm.de Web: www.tt-vm.de</p>	Projekt-Nr.: 2018 184
	Datum: Dezember 2018
	Anlage: 2.16
Auftraggeber:  Staatliches Bauamt Aschaffenburg Corneliestraße 1 63739 Aschaffenburg	
Projektbezeichnung: Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung	
Planbezeichnung: Umlegungsergebnisse - Zusammenstellung Entlastungseffekte innerorts [DTV _{w,Kfz}]	