

Straße, Abschnittsnummer, Station:	St 2309 / Abschnitt 320 / Station 0,380
	St 2309 / Abschnitt 360 / Station 1,054

Ortsumfahrung Sulzbach

Schwab, Ltd. Baudirektor
Aschaffenburg, den 31.07.2026

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP

Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

Planfallberechnungen zur Ortsumgehung Sulzbach der St 2309

**Aktualisierung der Modellberechnung für die Variante „Südanschluss“
anhand der Straßenverkehrszählung 2022**

Mai 2024

Planfallberechnungen zur Ortsumgehung Sulzbach der St 2309

Aktualisierung der Modellberechnung für die Variante „Südanschluss“
anhand der Straßenverkehrszählung 2022

Auftraggeber:

Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Auftragnehmer:

Gertz Gutsche Rümenapp GbR
Johann-Georg-Straße 17
10709 Berlin

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Max Bohnet

Berlin, Mai 2024

Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung und Vorgehensweise.....	5
2	Analysefall 2022 und Prognose-Nullfall 2035	6
2.1	Validierung der Modelldaten anhand der Verkehrszählungen.....	11
2.2	Prognose-Nullfall auf Basis des REMOSI-Trendszenarios.....	13
3	Planfälle	17
3.1	Planfall 1a: Variante Nord-Süd westlich der Bahn, Planungsstand 2022.....	17
3.2	Planfall 1c: Variante Nord-Süd westlich der Bahn (T 70) (Planungsstand 2024). 22	
3.3	Planfall 1d: Variante Nord-Süd westlich der Bahn (T 100/T 70) (Planungsstand 2024).....	26
3.4	Zusammenfassung	30
	Quellenverzeichnis	31

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	Verkehrszellen und Straßennetz im REMOSI-Verkehrsmodell.....	6
Abb. 2:	Verkehrszellen und Straßennetz im REMOSI-Verkehrsmodell (Ausschnitt)	7
Abb. 3:	Verkehrsstärken im Analysefall 2022	8
Abb. 4:	Verkehrsstärken im Analysefall 2022 im Ortskern Sulzbach.....	10
Abb. 5:	Zählstellen und Verkehrsstärken im Analysefall 2022.....	11
Abb. 6:	Vergleich gezählter und modellierter Pkw-Verkehrsstärken	12
Abb. 7:	Vergleich gezählter und modellierter Schwerverkehrsstärken	12
Abb. 8:	Verkehrsstärken im Trendszenario 2035	14
Abb. 9:	Veränderung der Verkehrsstärken Kfz-Verkehr im Trendszenario gegenüber dem Analysefall 2022	15
Abb. 10:	Veränderung der Verkehrsstärken Kfz-Verkehr im Bereich Sulzbach im Trendszenario gegenüber dem Analysefall 2022	16
Abb. 11:	zulässige Höchstgeschwindigkeiten auf der geplanten Ortsumgehung im Planfall 1a	17
Abb. 12:	Verkehrsstärken im Planfall 1a (Stand 2022)	19
Abb. 13:	Differenz Planfall 1a (Stand 2022) gegenüber Trendszenario 2035	20
Abb. 14:	Differenz Planfall 1a (Stand 2022) gegenüber Trendszenario 2035 (Ausschnitt Sulzbach)	21
Abb. 15:	Verkehrsstärken im Planfall 1c (Planungsstand 2024).....	23
Abb. 16:	Differenz Planfall 1c (Planungsstand 2024) gegenüber Trendszenario 2035 ..	24
Abb. 17:	Differenz Planfall 1c (Planungsstand 2024) gegenüber Trendszenario 2035 (Ausschnitt Sulzbach)	25
Abb. 18:	zulässige Höchstgeschwindigkeiten auf der geplanten Ortsumgehung im Planfall 1d	26
Abb. 19:	Verkehrsstärken im Planfall 1d (Planungsstand 2024)	27
Abb. 20:	Differenz Planfall 1d (Planungsstand 2024) gegenüber Trendszenario 2035..	28
Abb. 21:	Differenz Planfall 1d (Planungsstand 2024) gegenüber Trendszenario 2035 (Ausschnitt Sulzbach)	29

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Vergleich der Verkehrsstärken an ausgewählten Querschnitten	31
--	----

Hinweis:

Alle Angaben zu Verkehrsmengen auf ein Vielfaches von 100 Kfz bzw. 10 Lkw gerundet.

1 Aufgabenstellung und Vorgehensweise

Mit dem REMOSI-Verkehrsmodell wurden im November 2022 verschiedene Planfälle im Rahmen der Verkehrsuntersuchung Ortsumgehung Sulzbach am Main berechnet. Diese basierten auf der Straßenverkehrszählung (SVZ) 2019. Im Jahr 2021 waren die Verkehrsstärken stark von der Corona-Pandemie beeinflusst.

Zwischenzeitlich liegen mit der SVZ 2022 neue Zählraten vor. Hierfür wurden zunächst aktuelle Zählraten der Straßenverkehrszählung 2022 in das REMOSI-Verkehrsmodell eingepflegt und das Verkehrsmodell anhand dieser Zahlen für den Kfz-Verkehr bis 3,5 Tonnen und den Schwerverkehr neu kalibriert.

Daraufhin wurde der Prognose-Nullfall 2035, der dem Trendszenario des REMOSI-Projekts entspricht, aber im Unterschied zum REMOSI-Trendszenario keine Ortsumgehung Sulzbach beinhaltet, basierend auf dem Analysefall 2022 fortgeschrieben.

Hierbei wurde berücksichtigt, dass die Stadt Aschaffenburg im April 2024 eine verkehrsrechtliche Anordnung für eine ganztägige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf der St 2309 die Obernauer Straße zwischen dem Westring und der Einmündung „Am Floßhafen“ erlassen hat.

Aufbauend auf dem Prognose-Nullfall 2035 wurden dann die verkehrlichen Wirkungen der bisherigen Vorzugsvariante 1a sowie der zwischenzeitlich weiterentwickelten Planungsstand mit Südanchluss Sulzbach berechnet, die hier als Planfall 1c bzw. 1d bezeichnet wird. Hierfür wurden die Kfz- und Schwerverkehrsnachfragematrizen des Prognose-Nullfalls 2035 auf das Planfall-Netz umgelegt.

Diese Berechnungen bilden ausschließlich Routenwahlveränderungen durch die Ortsumgehung Sulzbach und daraus resultierende Zu- und Abnahmen der Verkehrsstärken auf einzelnen Strecken dar. Die hier dargestellten Berechnungen bilden keine Ziel- und Verkehrsmittelwahlveränderungen ab, die sich durch die Ortsumgehung Sulzbach ergeben könnten.

Die Planfälle 1a, 1c und 1d wurden auf Basis des Prognose-Nullfalls 2035 berechnet, d.h. in allen Planfällen ist beispielsweise der Neubau der Mainbrücke südlich von Kleinwallstadt und der Ausbau der B 26 in Aschaffenburg unterstellt. Damit sind die Planfallberechnungen untereinander hundertprozentig vergleichbar.

2 Analysefall 2022 und Prognose-Nullfall 2035

Der Analysefall des REMOSI-Verkehrsmodells bildet das Untersuchungsgebiet mit insgesamt 861 Verkehrsbezirken ab. Abb. 1 zeigt einen größeren Ausschnitt des REMOSI-Verkehrsmodells um Sulzbach herum mit einem Umkreis von Aschaffenburg bis Miltenberg. Die Abb. 2 zeigt detaillierter die Verkehrszellen (grün) und das modellierte Straßennetz im Bereich Sulzbach/Niedernberg.

Das REMOSI-Verkehrsmodell unterteilt die Gemeinde Sulzbach in acht Verkehrszellen. Damit kann es die Verkehrsverteilung innerhalb der Gemeinde Sulzbach in ihrer Grundstruktur abbilden, es sind aber keine straßenscharfen Aussagen über die Verkehrsbelastungen insb. im Nebennetz möglich.

Die Verkehrsstärken der Jahnstraße und Spessartstraße sind in Abb. 3 und den nachfolgenden Modellplots jeweils mit dem Straßennamen beschriftet, um eine bessere Lesbarkeit der Karten zu gewährleisten.

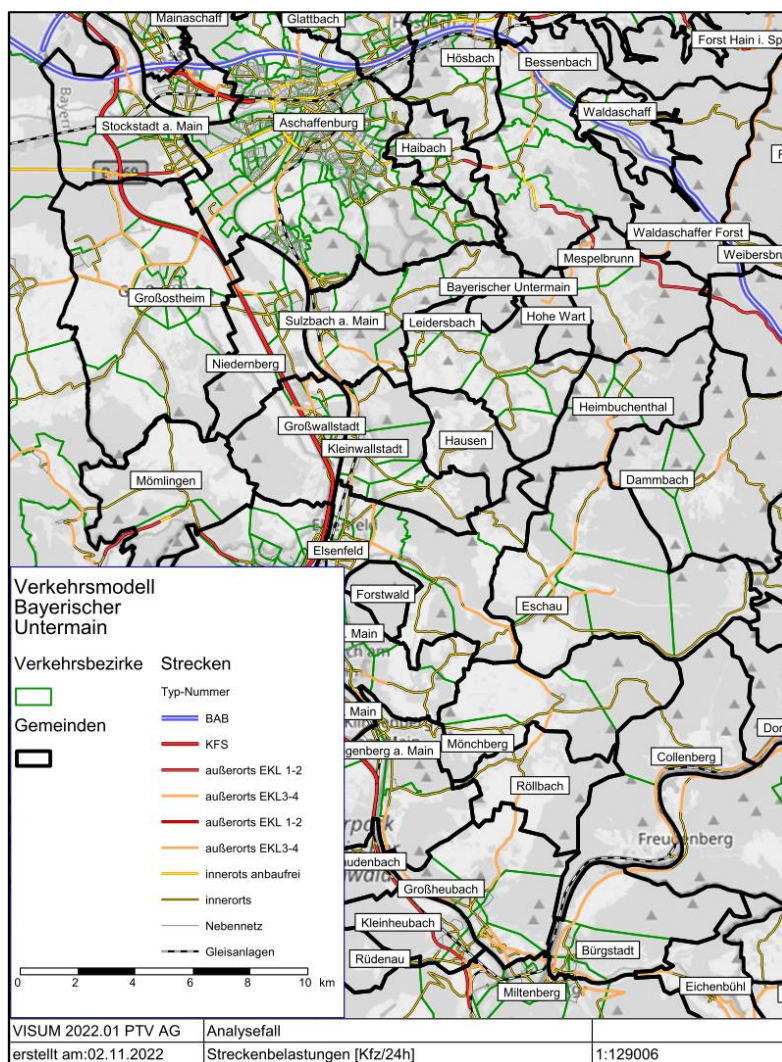


Abb. 1: Verkehrszellen und Straßennetz im REMOSI-Verkehrsmodell
Kartengrundlage: © OpenStreetMap, CC BY-SA

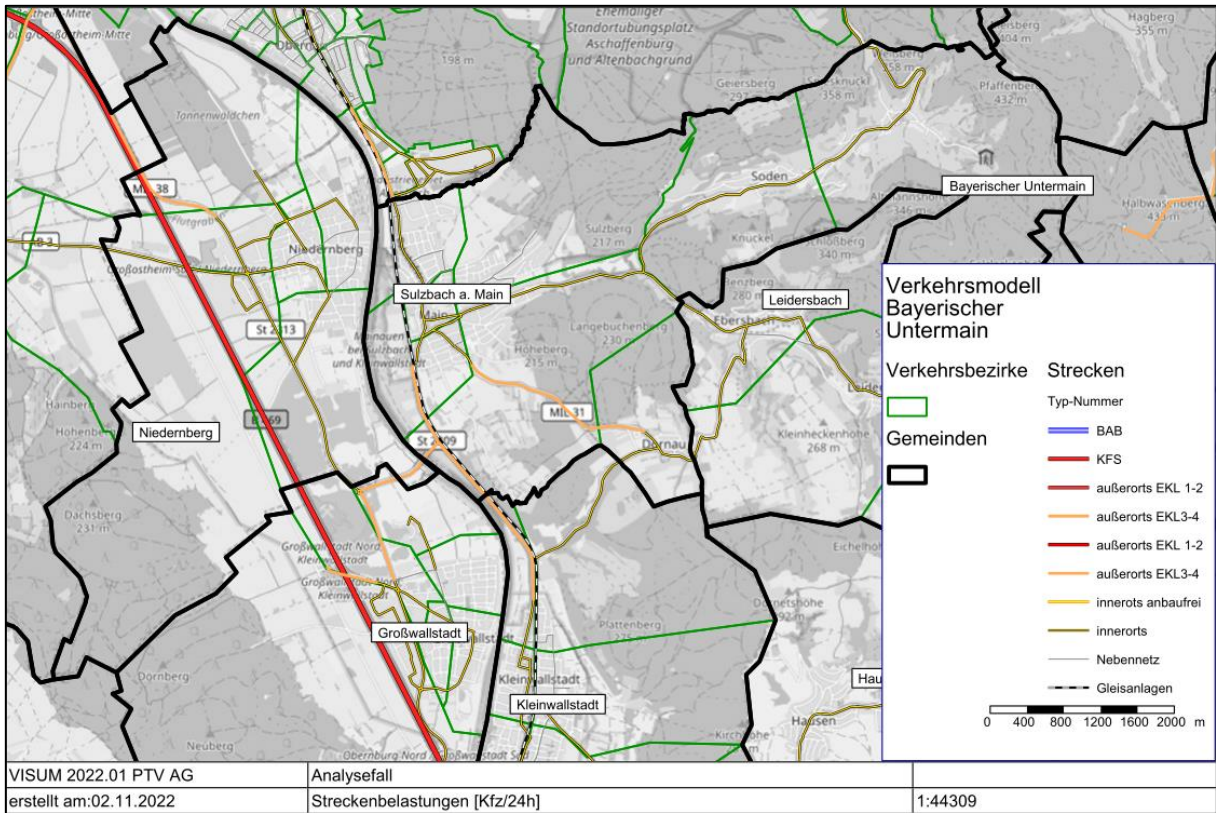


Abb. 2: Verkehrszellen und Straßennetz im REMOSI-Verkehrsmodell (Ausschnitt)
Kartengrundlage: © OpenStreetMap, CC BY-SA

In der Abb. 3 sind die werktäglichen Verkehrsstärken (DTV_w) pro Tag im Hauptverkehrsstraßennetz von Sulzbach im Analysefall 2022 aufgeführt. Es ist zu erkennen, dass die Staatsstraße, die in Nord-Süd-Richtung den Ort durchquert, mit ca. 14.000 Kfz/24h hohe Streckenbelastungen im Bereich der Ortsdurchfahrt aufweist.

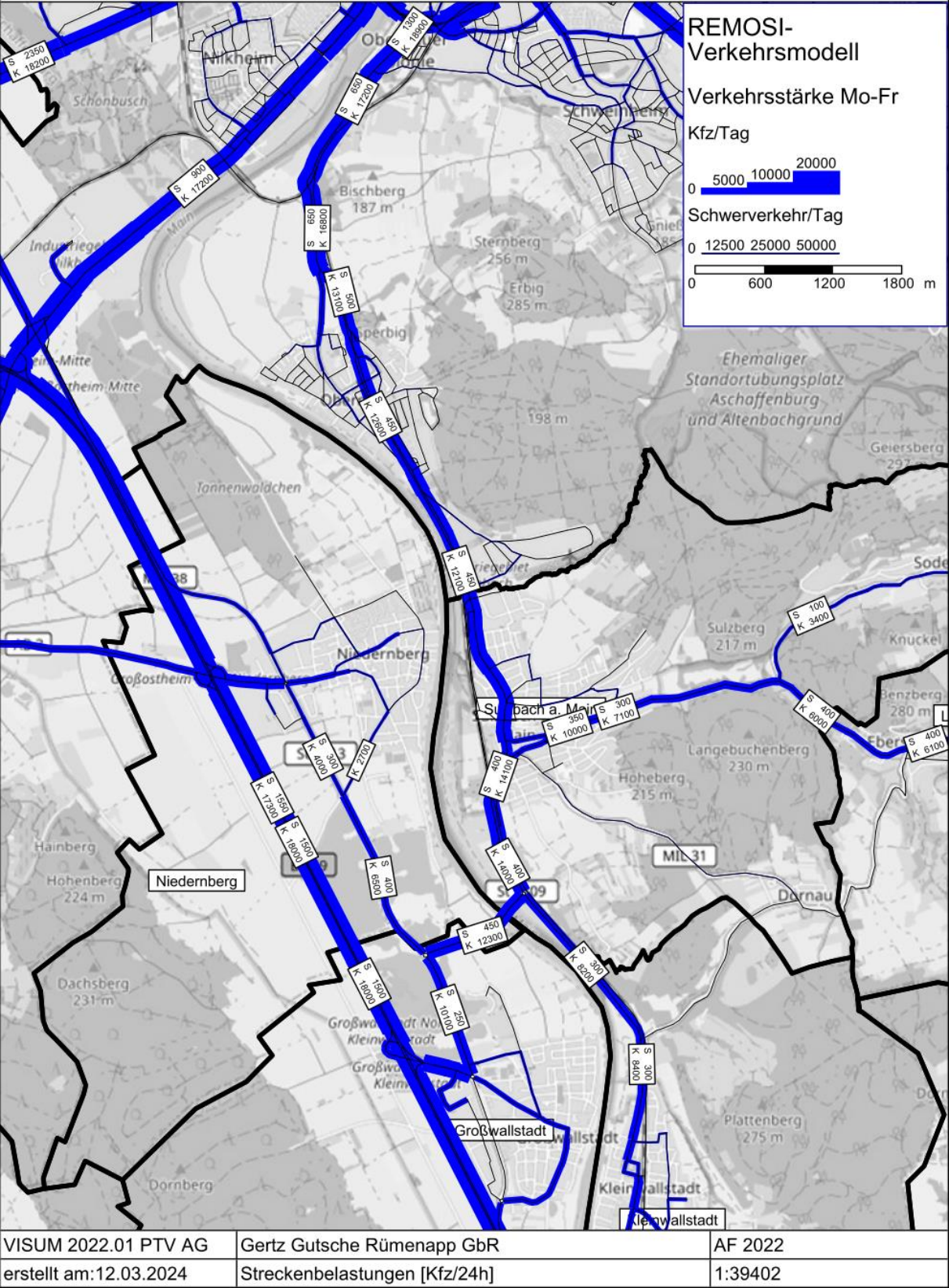


Abb. 3: Verkehrsstärken im Analysefall 2022
Kartengrundlage: © OpenStreetMap, CC BY-SA

Abb. 4 zeigt noch etwas detaillierter die modellierten werktäglichen Verkehrsstärken im Ortskern von Sulzbach. Zu erkennen sind hier Verkehrsstärken von 7.100 bis 10.000 Kfz/24h auf

der Kreisstraße MIL 11, die sich in 4.600 Kfz auf der Spessartstraße und 5.300 Kfz auf der Jahnstraße aufspalten.

Die werktägliche Verkehrsbelastung des Schwerverkehrs liegt bei 410 bis 470 Fahrzeugen je Tag auf der Staatsstraße und 300 Fahrzeugen je Tag auf der Kreisstraße MIL 11.

Bei der Interpretation der modellierten Verkehrsstärken im innerörtlichen Netz ist zu beachten, dass aufgrund der Verkehrszellenstruktur keine detaillierten Aussagen über Verkehrsstärken auf einzelnen Nebenstraßen abgeleitet werden können.

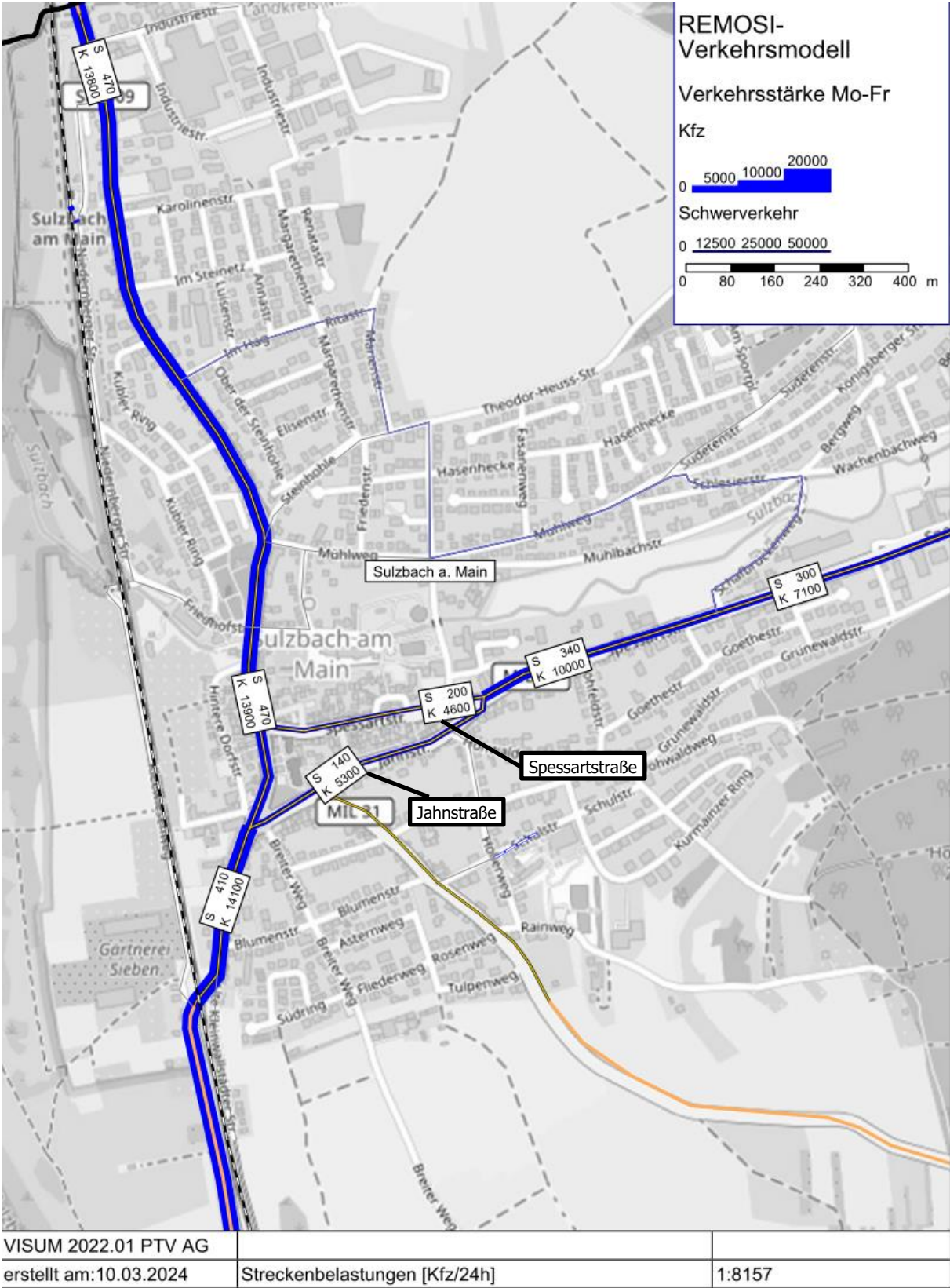


Abb. 4: Verkehrsstärken im Analysefall 2022 im Ortskern Sulzbach
Kartengrundlage: © OpenStreetMap, CC BY-SA

2.1 Validierung der Modelldaten anhand der Verkehrszählungen

Die Verkehrsnachfrage im Kfz-Verkehr und im Schwerverkehr wurde anhand der vorliegenden Zählraten der Straßenverkehrszählung 2022 des Staatlichen Bauamts Aschaffenburg validiert. Abb. 5 zeigt die verwendeten Zählstellen zur Kalibrierung des Verkehrsmodells.

Es wurden insgesamt 344 Zählstellen berücksichtigt.

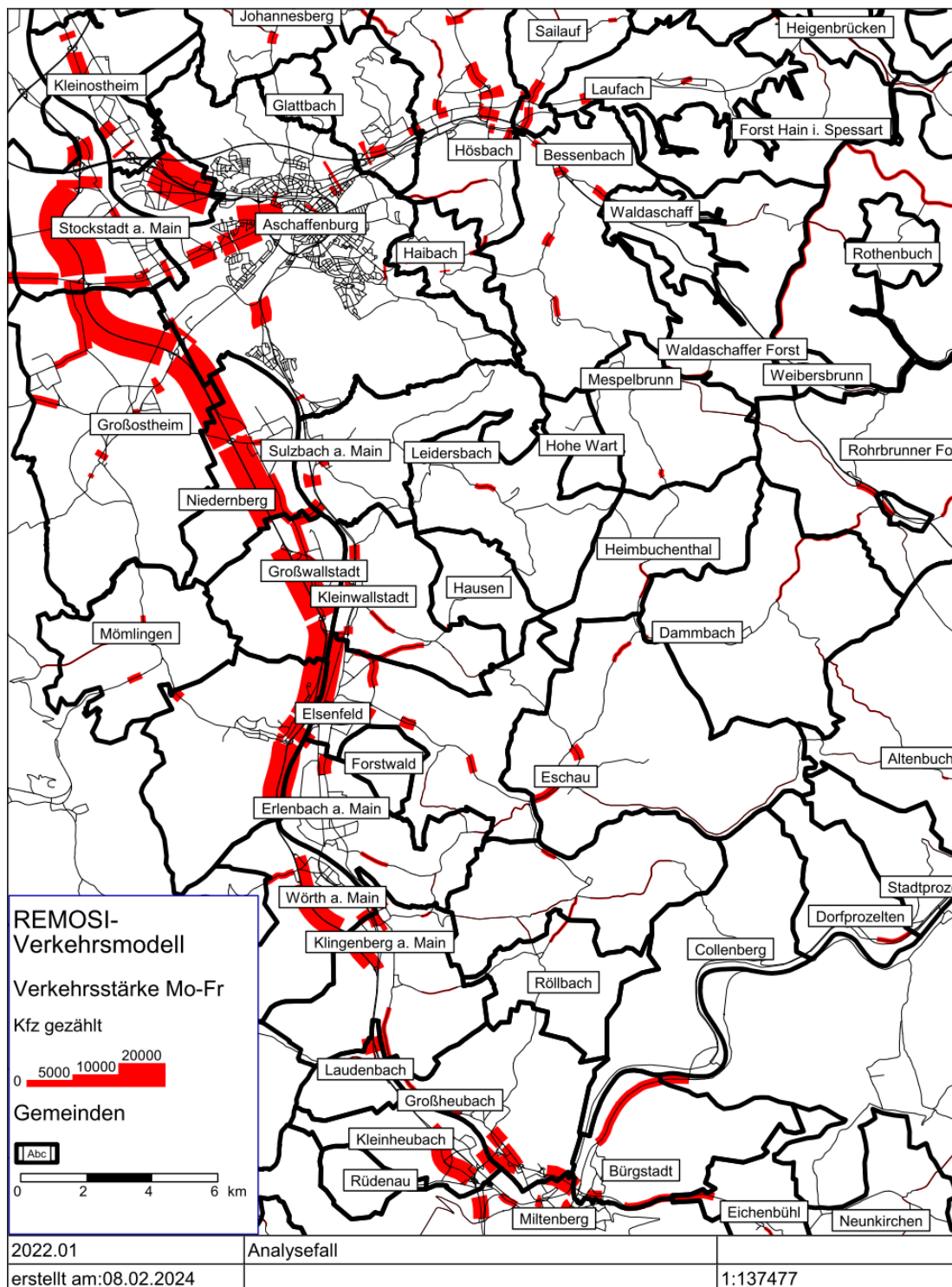


Abb. 5: Zählstellen und Verkehrsstärken im Analysefall 2022
 Kartengrundlage: © OpenStreetMap, CC BY-SA

In Abb. 6 und Abb. 7 sind die an den dargestellten Zählstellen gezählten Verkehrsstärken (Pkw inkl. Lieferfahrzeuge sowie Schwerverkehr über 3,5 Tonnen) den modellierten Verkehrsbelastungen gegenübergestellt.

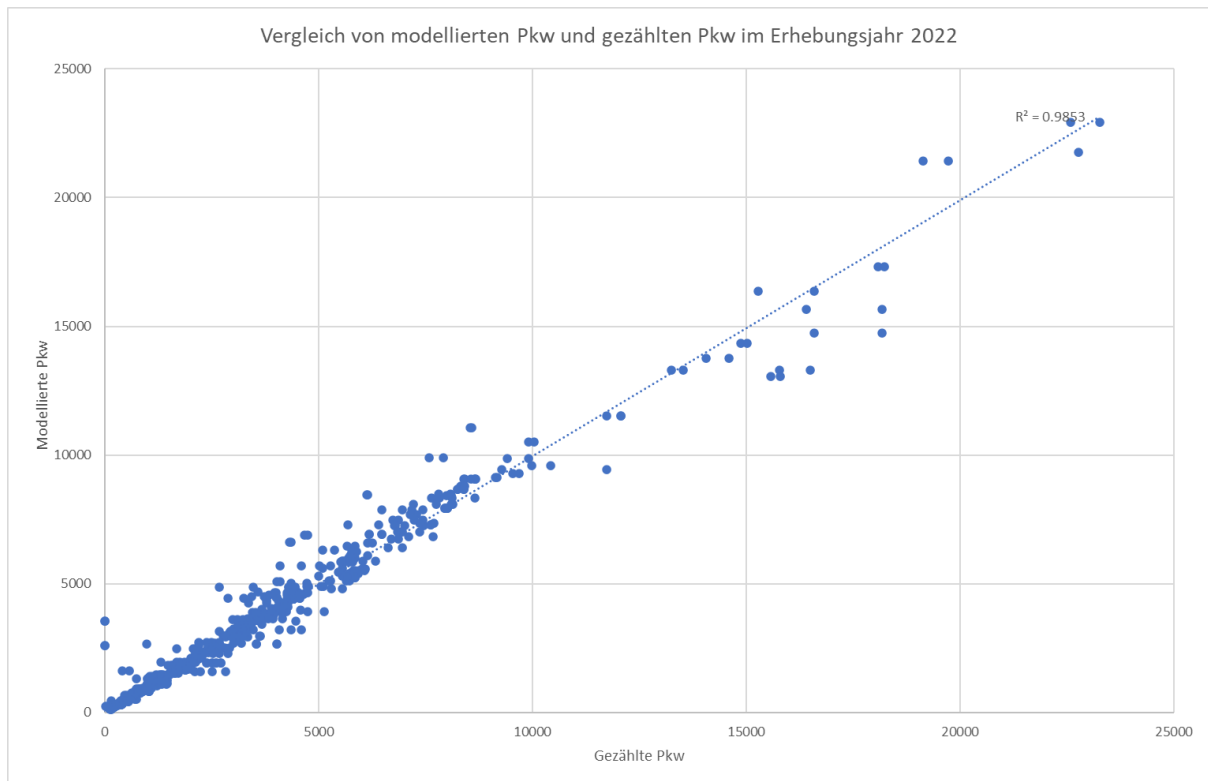


Abb. 6: Vergleich gezählter und modellierter Pkw-Verkehrsstärken

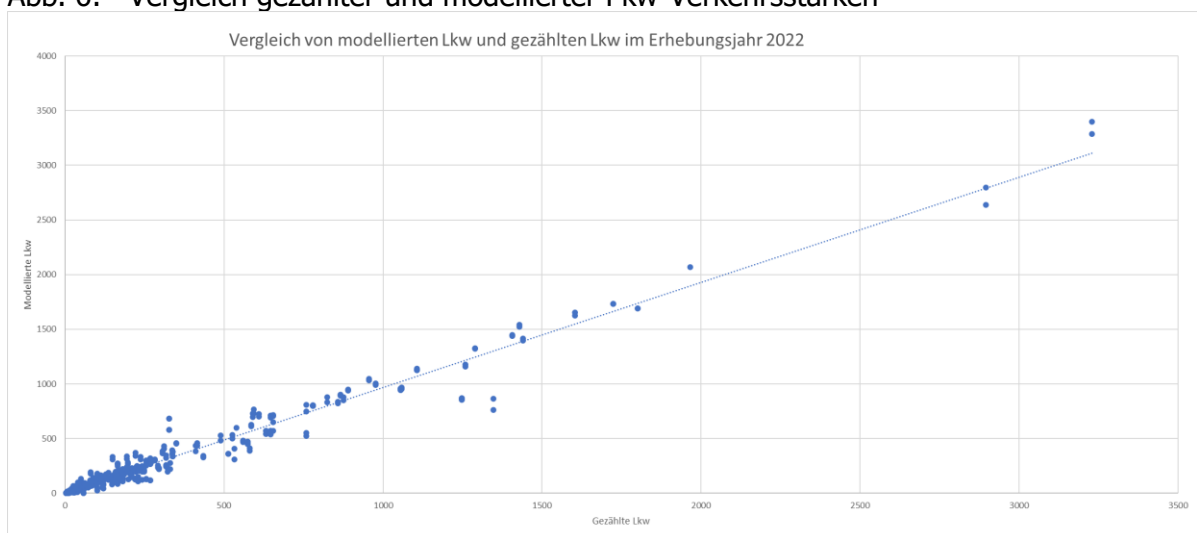


Abb. 7: Vergleich gezählter und modellierter Schwerverkehrsstärken

Jeder blaue Punkt stellt eine Zählstelle dar. Die gezählten Verkehrsstärken auf der x-Achse und die modellierten Verkehrsstärken auf der y-Achse liegend annähernd auf einer Geraden. Dies bedeutet, dass das Modell die gezählten Verkehrsstärken gut abbildet.

Eine Auswertung der modellierten Reisezeiten zeigt, dass die Reisezeit im unbelasteten Netz zwischen dem Kreisverkehr an der Mainbrücke (Roland-Schwing-Brücke) südlich von Sulzbach und dem südlichen Ortsteingang von Obernau im Analysefall 5:25 Minuten für die rd. 4 km lange Strecke beträgt. Im belasteten Netz verlängert sich die Reisezeit um rund eine Minute auf 6:30 min. Grund dafür sind die hohen Verkehrsbelastungen in der Ortsdurchfahrt von Sulzbach.

Bei den nachfolgenden Berechnungen zum Prognose-Nullfall und den Planfällen wurde die verkehrsrechtliche Anordnung für eine ganztätig zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf der St 2309 Obernauer Straße zwischen dem Westring und der Einmündung „Am Floßhafen“ berücksichtigt.

2.2 Prognose-Nullfall auf Basis des REMOSI-Trendszenarios

Der Prognose-Nullfall bezieht sich auf das Jahr 2035 und basiert auf dem Trendszenario 2035 des REMOSI-Projekts. Dieses beinhaltet u.a. die geplante Bevölkerungsprognose des Bayerischen Statistischen Landesamtes, die Siedlungsentwicklung der Gemeinden, die prognostizierte Fernverkehrsentwicklung des Landesverkehrsmodells Bayern sowie die Straßenausbaumaßnahmen am Bayerischen Untermain der staatlichen Ausbaupläne und ist im REMOSI-Abschlussbericht dokumentiert. Im Gegensatz zum REMOSI-Trendszenario enthält der Prognose-Nullfall 2035 keine Ortsumgehung Sulzbach, da er als Vergleichsfall für die verschiedenen Planfälle der Ortsumgehung dienen soll. Im Folgenden wird der Prognose-Nullfall 2035 ohne OU Sulzbach als „Trendszenario“ im Sinne dieser Verkehrsuntersuchung bezeichnet.

In Abb. 8 sind die Verkehrsstärken im Trendszenario dargestellt. Die Abb. 10 und Abb. 9 zeigen die Veränderung der Verkehrsstärken gegenüber dem Analysefall. Es ist im Vergleich zum Analysezustand kaum eine Änderung innerhalb der Ortsdurchfahrt Sulzbach festzustellen – trotz insgesamt steigender Kfz-Verkehrsmengen aufgrund von Bevölkerungswachstum und einer Zunahme der Pendlerbewegungen.

Durch die geplante Mainbrücke südlich von Kleinwallstadt, durch den Ausbau der B26 in Aschaffenburg und die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit in der Obernauer Kolonie werden Verkehre von der rechten auf die linke Mainseite (B 469) gelenkt. Zwischen Sulzbach, Obernau und Aschaffenburg sinkt dadurch die Verkehrsbelastung um rd. 1.700 Kfz/24h (vgl. Abb. 9).

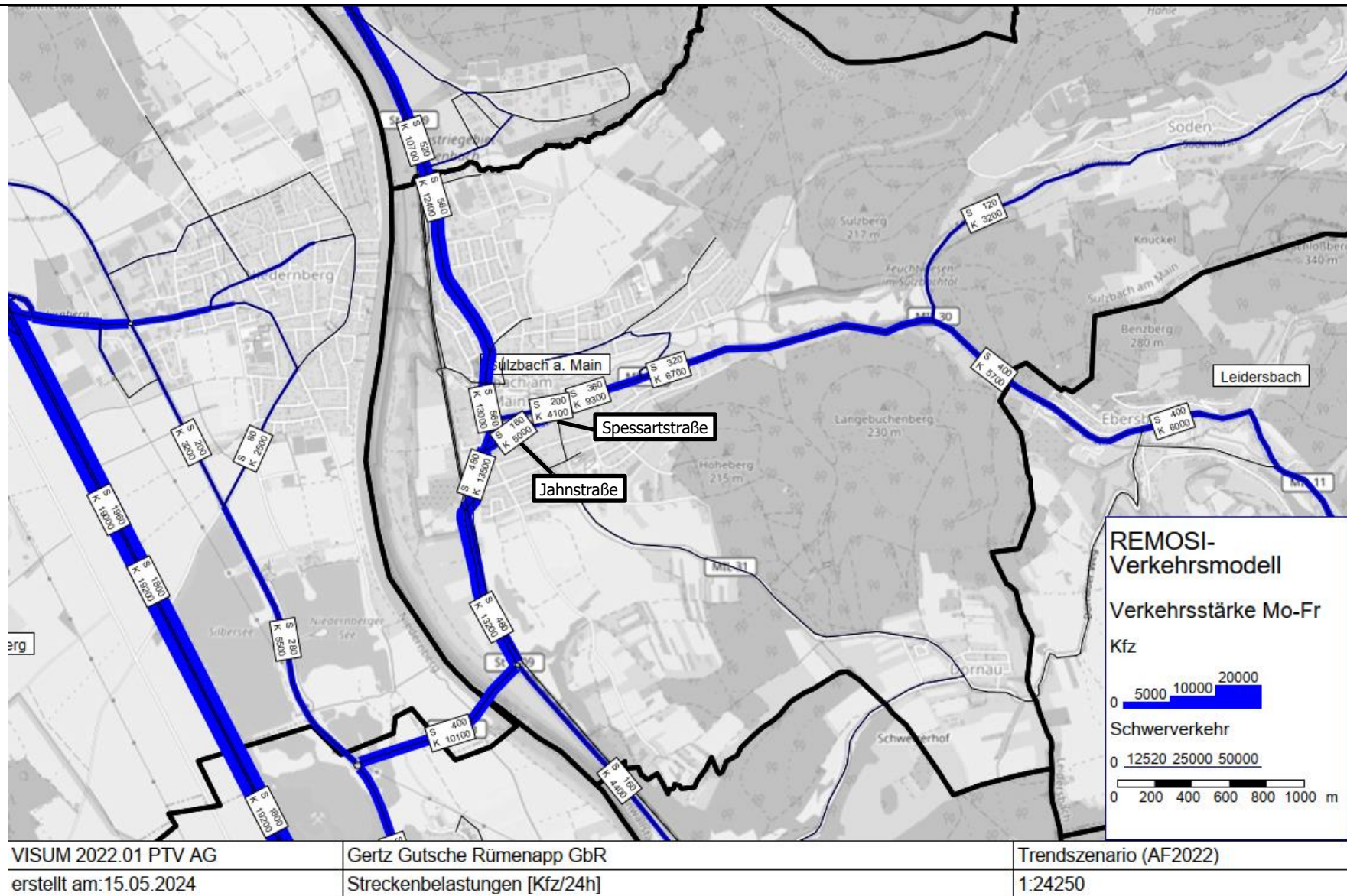


Abb. 8: Verkehrsstärken im Trendszenario 2035
Kartengrundlage: © OpenStreetMap, CC BY-SA

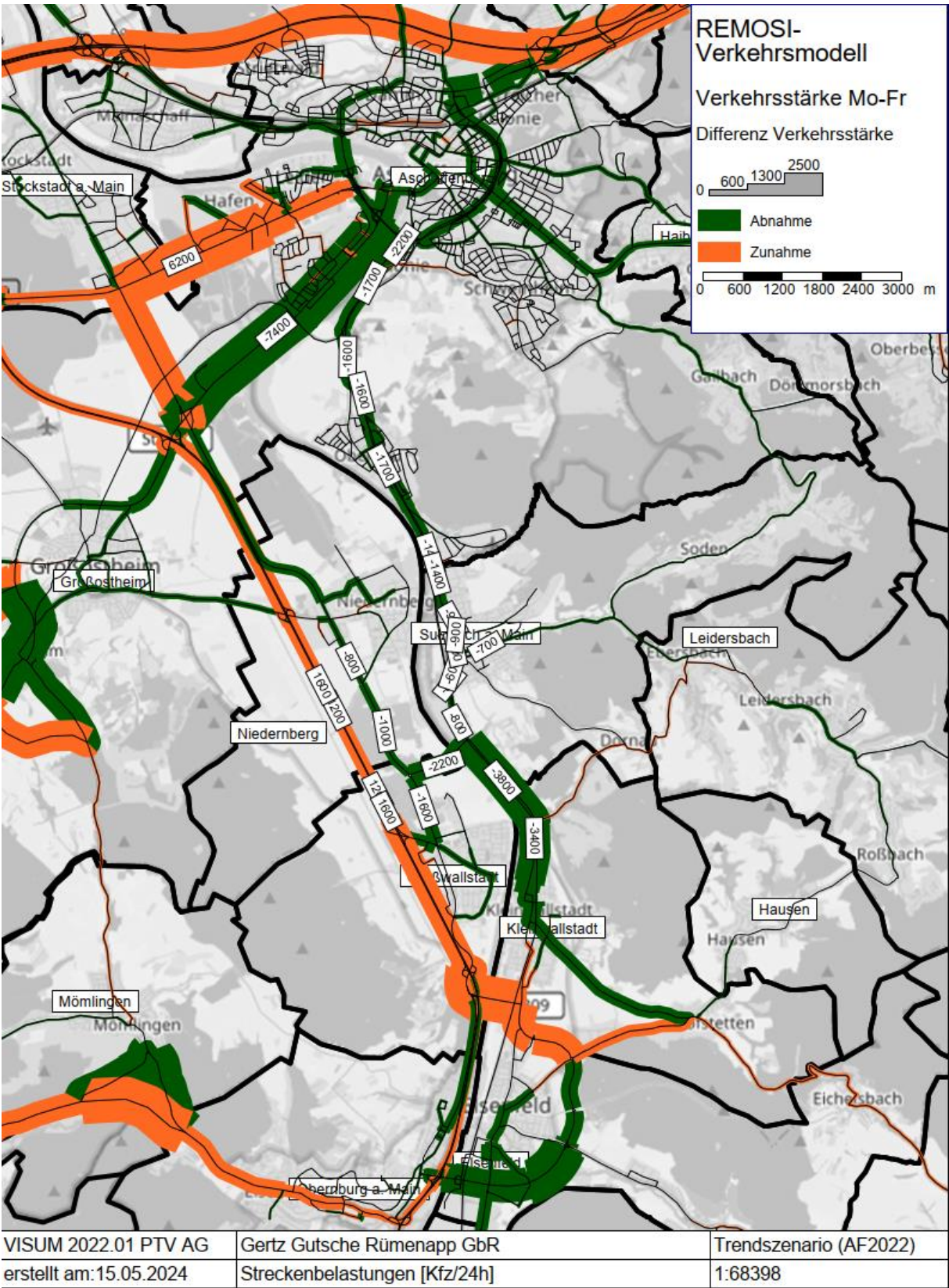


Abb. 9: Veränderung der Verkehrsstärken Kfz-Verkehr im Trendszenario gegenüber dem Analysefall 2022

Kartengrundlage: © OpenStreetMap, CC BY-SA

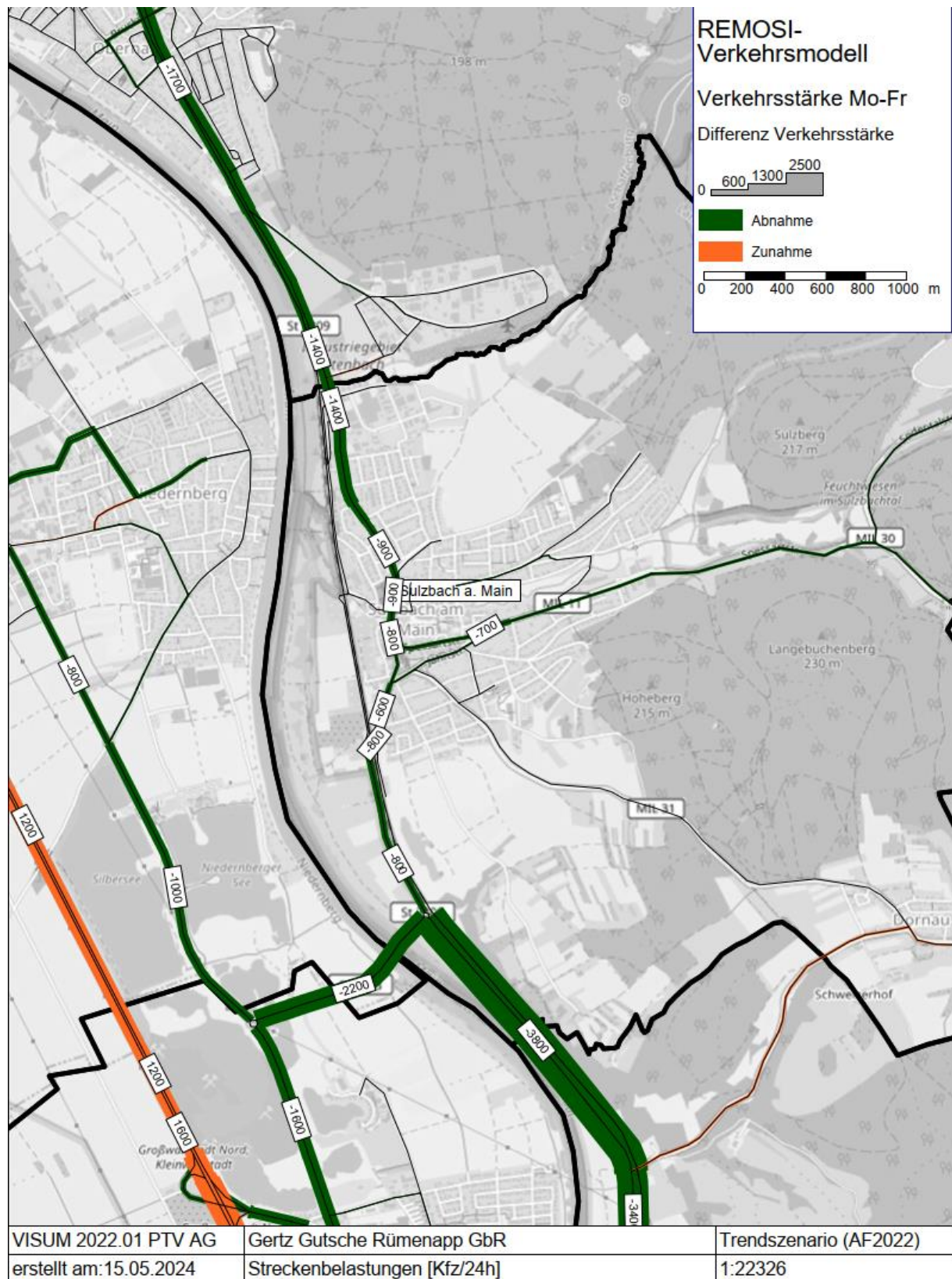


Abb. 10: Veränderung der Verkehrsstärken Kfz-Verkehr im Bereich Sulzbach im Trendszenario gegenüber dem Analysefall 2022
Kartengrundlage: © OpenStreetMap, CC BY-SA

3 Planfälle

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Planfallberechnungen dargestellt. Diese Berechnungen bilden ausschließlich Routenwahlveränderungen durch die zu untersuchenden Trassenvarianten und daraus resultierende Zu- und Abnahmen der Verkehrsstärken auf einzelnen Strecken ab. Die untersuchten Planfälle wurden auf Basis des Prognose-Nullfalls 2035 berechnet, d.h. allen Planfällen wird beispielsweise der Neubau der Mainbrücke südlich von Kleinwallstadt und der Ausbau der B26 unterstellt. Damit sind die Planfallberechnungen untereinander hundertprozentig vergleichbar.

Insgesamt wurden mit dem VISUM-Verkehrsmodell drei Planfälle untersucht. Für die Planfälle sind dargestellt:

- Verkehrsstärken im Planfall (Kfz und Schwerverkehr) (in blau dargestellt)
- Veränderung der Verkehrsstärken (Kfz) gegenüber dem Trend (Prognose-Nullfall 2035) (Zunahme in orange, Abnahme in grün)

Die Verkehrsstärken an fünf maßgeblichen Querschnitten werden am Schluss in Tabelle 1 zusammenfassend dargestellt.

3.1 Planfall 1a: Variante Nord-Süd westlich der Bahn, Planungsstand 2022

Im Planfall 1a (Planungsstand der OU Sulzbach des Jahres 2022) wird die Ortsumgehung als bahnparallele Straße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 100 km/h westlich der Bahnstrecke geplant. Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten je Abschnitt sind in Abb. 11 dargestellt.

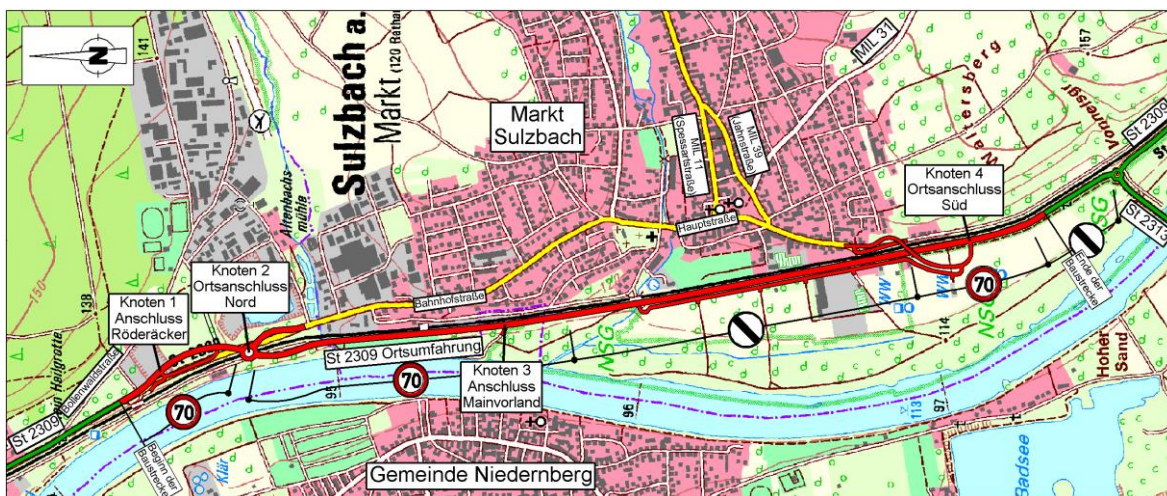


Abb. 11: zulässige Höchstgeschwindigkeiten auf der geplanten Ortsumgehung im Planfall 1a
Quelle: Staatl. Bauamt Aschaffenburg

Es wird ein Kreisverkehr auf einer neuen Brücke über die Bahn an der nördlichen Ortseinfahrt nach Sulzbach eingerichtet, der eine Anbindung an den Bestand der St 2309 ermöglicht. Südlich erfolgt die Ortseinfahrt nach Sulzbach bzw. die Anbindung an die vorhandene Streckenführung ortsnahe ebenfalls über eine Brücke über die Bahn.

Abb. 12 stellt die Verkehrsstärken des Planfalls 1a dar. Insgesamt würden 11.600 Kfz bzw. 520 LKW die Umgehungsstraße nutzen.

Im Planfall 1a verkürzt sich die Fahrzeit im belasteten Netz zwischen dem Kreisverkehr an der Mainbrücke (Roland-Schwing-Brücke) bis zum südlichen Ortseingang Obernau auf ca. 3:05 Minuten. Dies stellt eine Reisezeitverkürzung um 3:35 Minuten gegenüber dem Analysefall und dem Trendszenario dar. Die bahnparallele Strecke ist dabei ca. 200 m kürzer als die heutige Ortsdurchfahrt der St 2309.

In Planfall 1a sind die Fahrzeiten zwischen Aschaffenburg und der MIL11 über die alternativen Routen

- Anschluss Nord – Bahnhofstraße – Spessartstraße
- Ortsumgehung – Anschluss Süd – Hauptstraße – Jahnstraße – Spessartstraße

fast gleich lang, daher verteilen sich die Verkehrsströme in diesem Planfall auf beide Routen.

Das Ergebnis des Planfalls 1a zeigt eine Entlastung der Ortsdurchfahrt Sulzbach je nach Abschnitt um 4.700 bis 7.300 Kfz (s. Abb. 14). Gleichzeitig kommt es zu einer Verlagerung von ca. 2.900 Kfz von der linken auf die rechte Mainseite (- 1.400 Kfz je Richtungsfahrbahn der B 469) aufgrund von Reisezeitverkürzungen in Richtung Aschaffenburg-Mitte/Süd/Ost (s. Abb. 13).

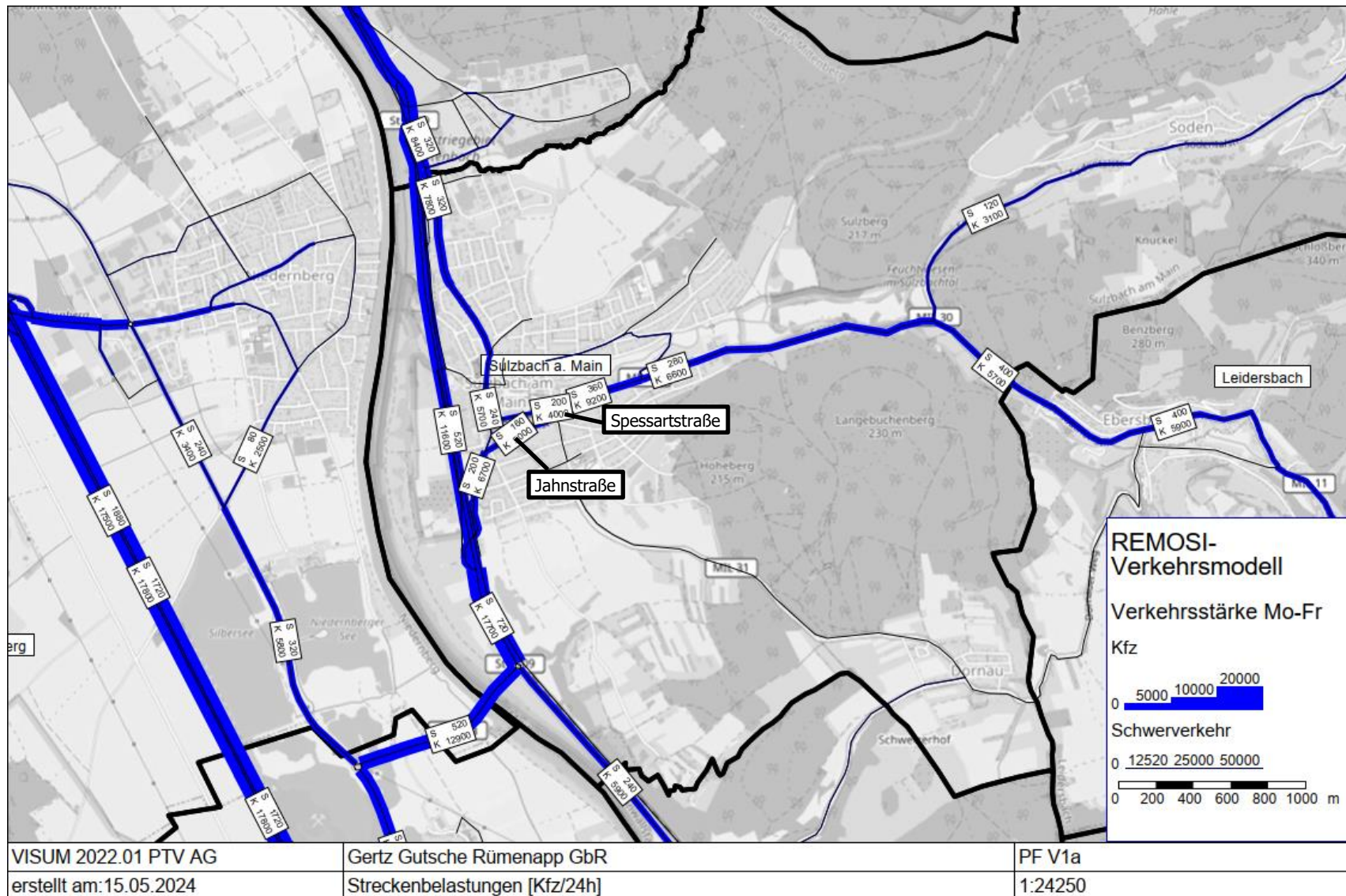


Abb. 12: Verkehrsstärken im Planfall 1a (Stand 2022)

Quelle: eigene Darstellung - Hintergrund: © OpenStreetMap, CC BY-SA

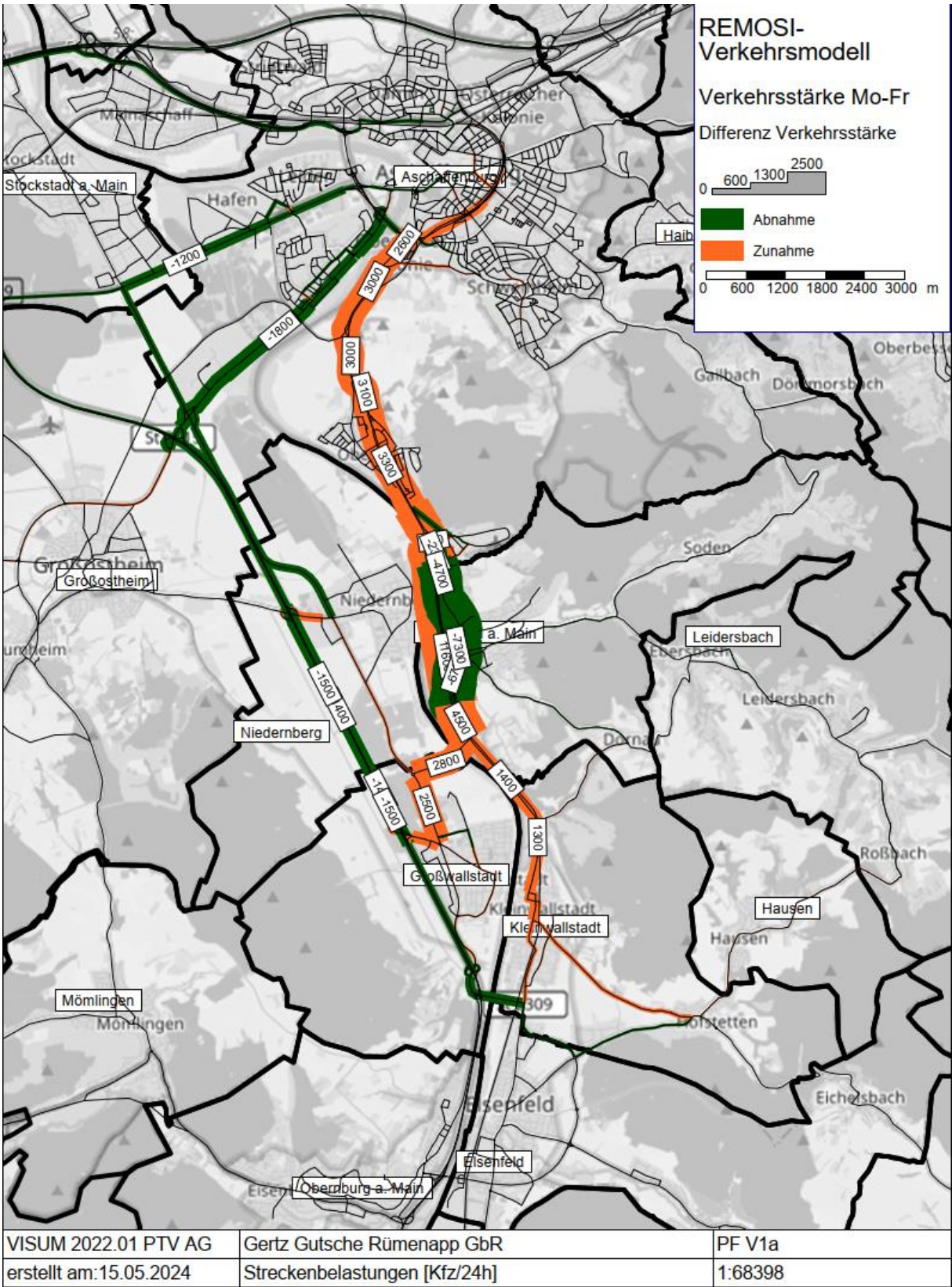


Abb. 13: Differenz Planfall 1a (Stand 2022) gegenüber Trendszenario 2035
Quelle: eigene Darstellung - Hintergrund: © OpenStreetMap, CC BY-SA

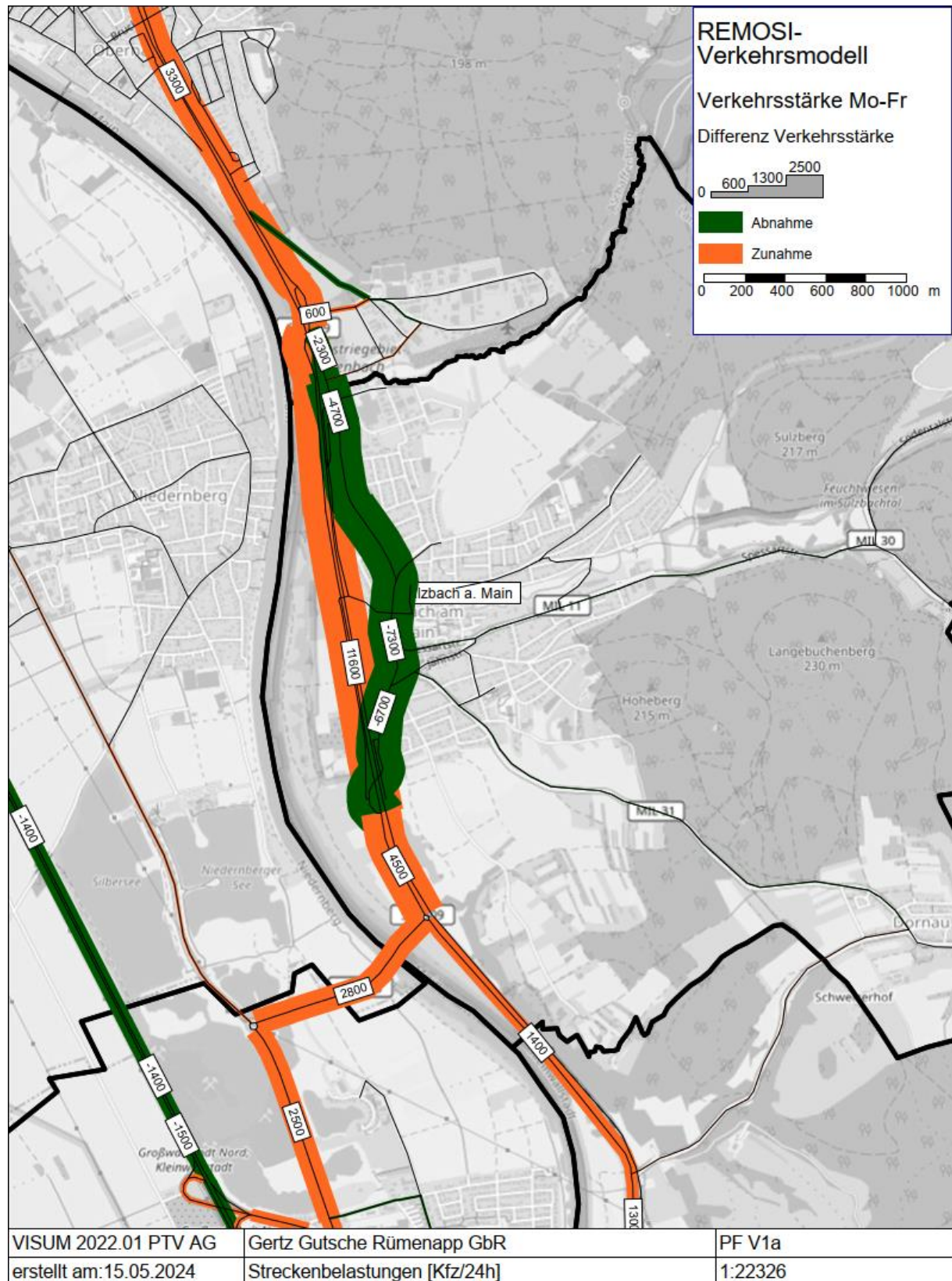


Abb. 14: Differenz Planfall 1a (Stand 2022) gegenüber Trendszenario 2035 (Ausschnitt Sulzbach)

Quelle: eigene Darstellung - Hintergrund: © OpenStreetMap, CC BY-SA

3.2 Planfall 1c: Variante Nord-Süd westlich der Bahn (T 70) (Planungsstand 2024)

Im Planfall 1c wurde die Anbindung von Sulzbach im Süden angepasst. Die Lage des Ortsanschlusses liegt im Vergleich zum Planfall 1a ca. 220m weiter südlich. Zudem ist auf der Umgehungsstraße durchgehend eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h vorgesehen. Im Planfall 1c ist die Anbindung des Kleewiesenweges mit einem eigenen Knotenpunkt an die OU Sulzbach vorgesehen.

Im Planfall 1c verkürzt sich die Fahrzeit im belasteten Netz zwischen dem Kreisverkehr an der Mainbrücke (Roland-Schwing-Brücke) bis zum südlichen Ortseingang Obernau auf ca. 3:40 Minuten. Dies stellt eine Reisezeitverkürzung um 2:50 Minuten gegenüber dem Analysefall und dem Trendszenario dar. Die bahnparallele Strecke ist dabei ca. 200 m kürzer als die heutige Ortsdurchfahrt der St 2309.

Insgesamt werden in Planfall 1c (Planungsstand 2024) Verkehrsstärken von 10.900 Kfz bzw. 480 Lkw am Tag auf der Umgehungsstraße erreicht. Dadurch würde die Ortsdurchfahrt Sulzbach je nach Abschnitt um 4.200 bis 7.200 Kfz pro Tag entlastet (vgl. folgende Abbildungen).

In Planfall 1c sind die Fahrzeiten zwischen Aschaffenburg und der MIL11 über die Route „Anschluss Nord – Bahnhofstraße – Spessartstraße“ schneller als über die Route „Ortsumgehung – Anschluss Süd – Hauptstraße – Jahnstraße – Spessartstraße“, da im Vergleich zum Planfall 1a die Strecke über die Ortsumgehung um ca. 450 m länger ist und aufgrund des Tempolimits auf der Ortsumgehung etwas länger dauert. Daher werden im Modell für den Planfall 1c die Verkehrsströme zwischen Aschaffenburg und der MIL11 über die Route „Anschluss Nord – Bahnhofstraße – Spessartstraße“ geführt.

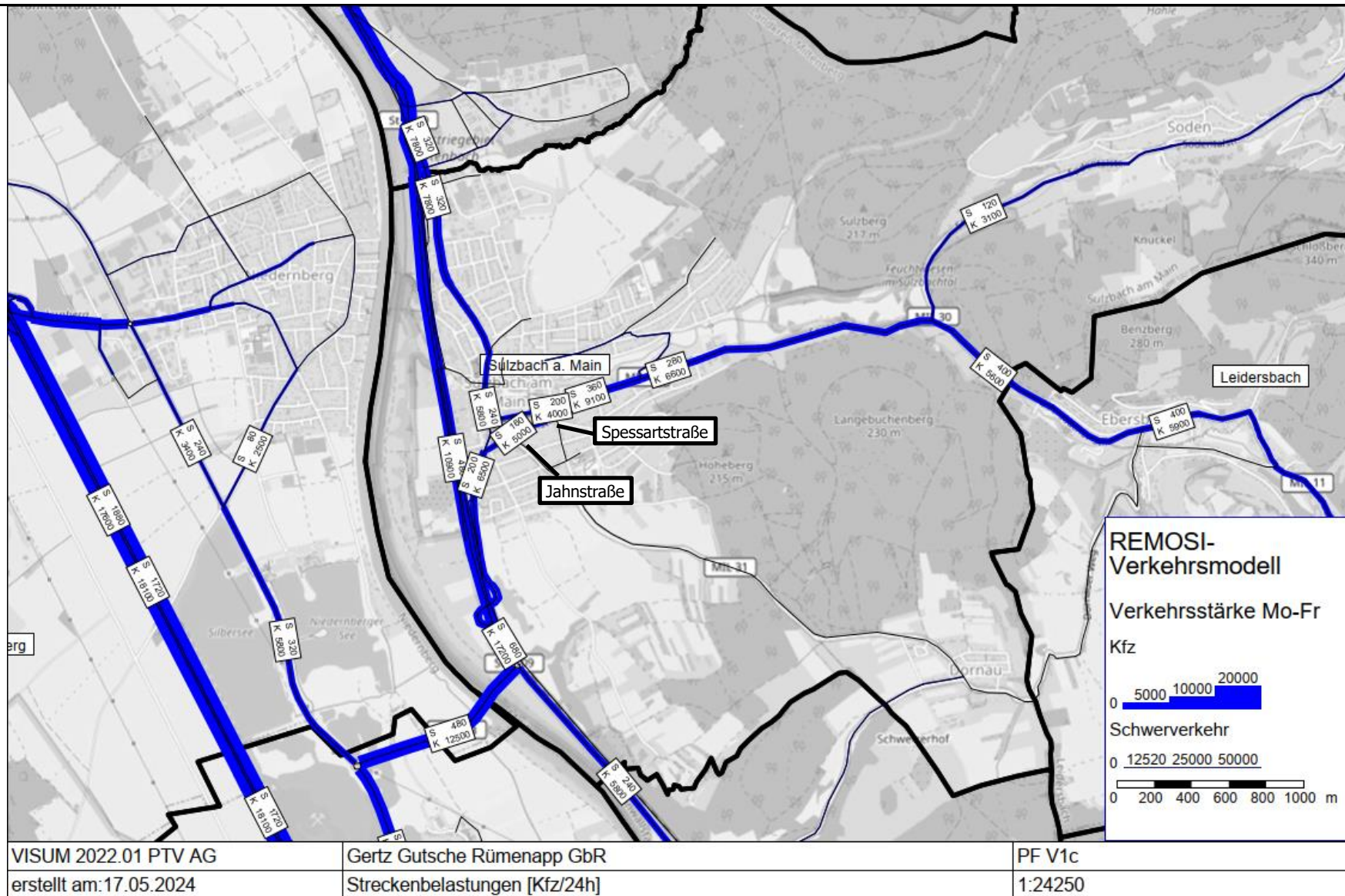


Abb. 15: Verkehrsstärken im Planfall 1c (Planungsstand 2024)

Quelle: eigene Darstellung - Hintergrund: © OpenStreetMap, CC BY-SA

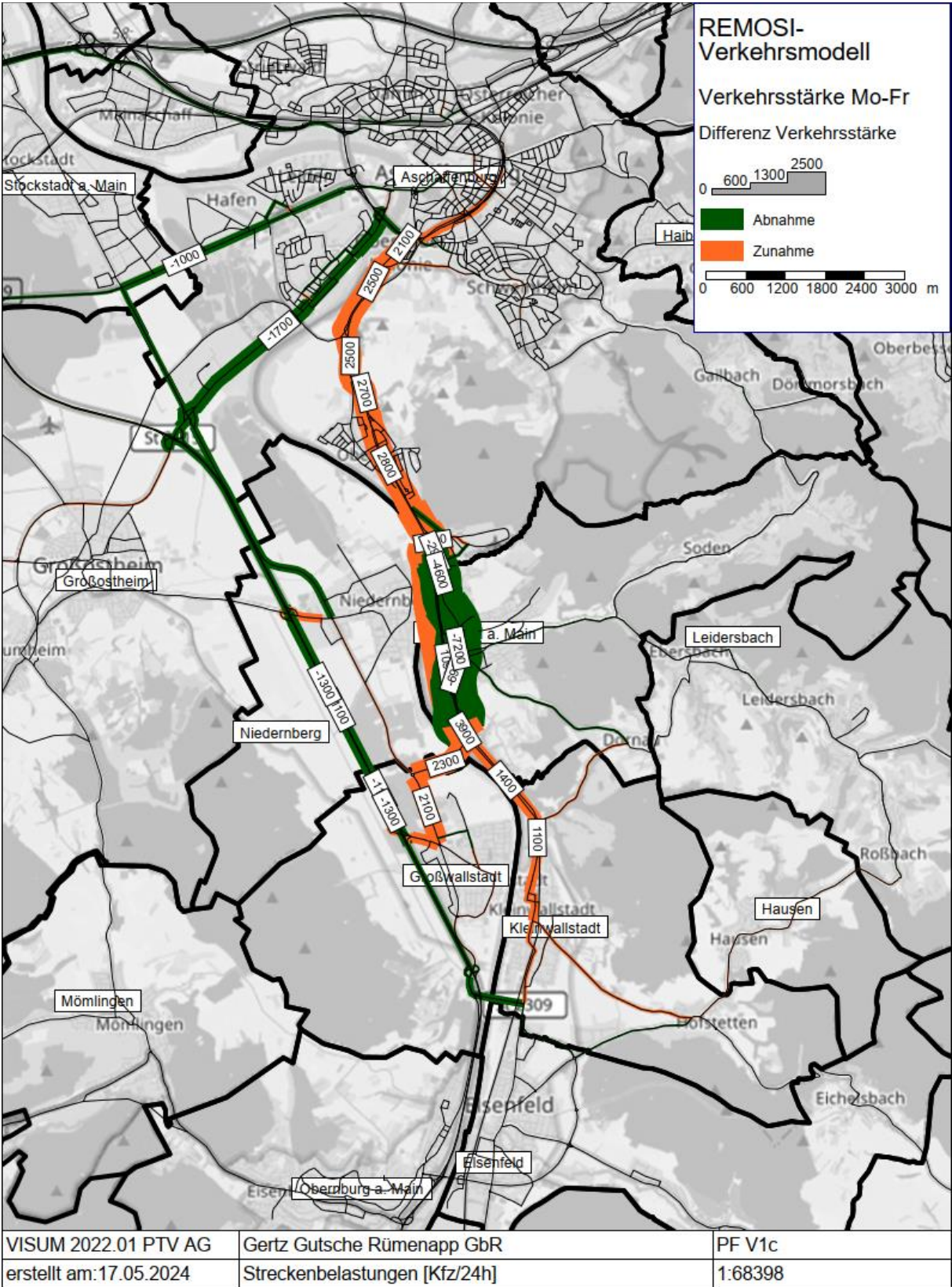


Abb. 16: Differenz Planfall 1c (Planungsstand 2024) gegenüber Trendszenario 2035
Quelle: eigene Darstellung - Hintergrund: © OpenStreetMap, CC BY-SA

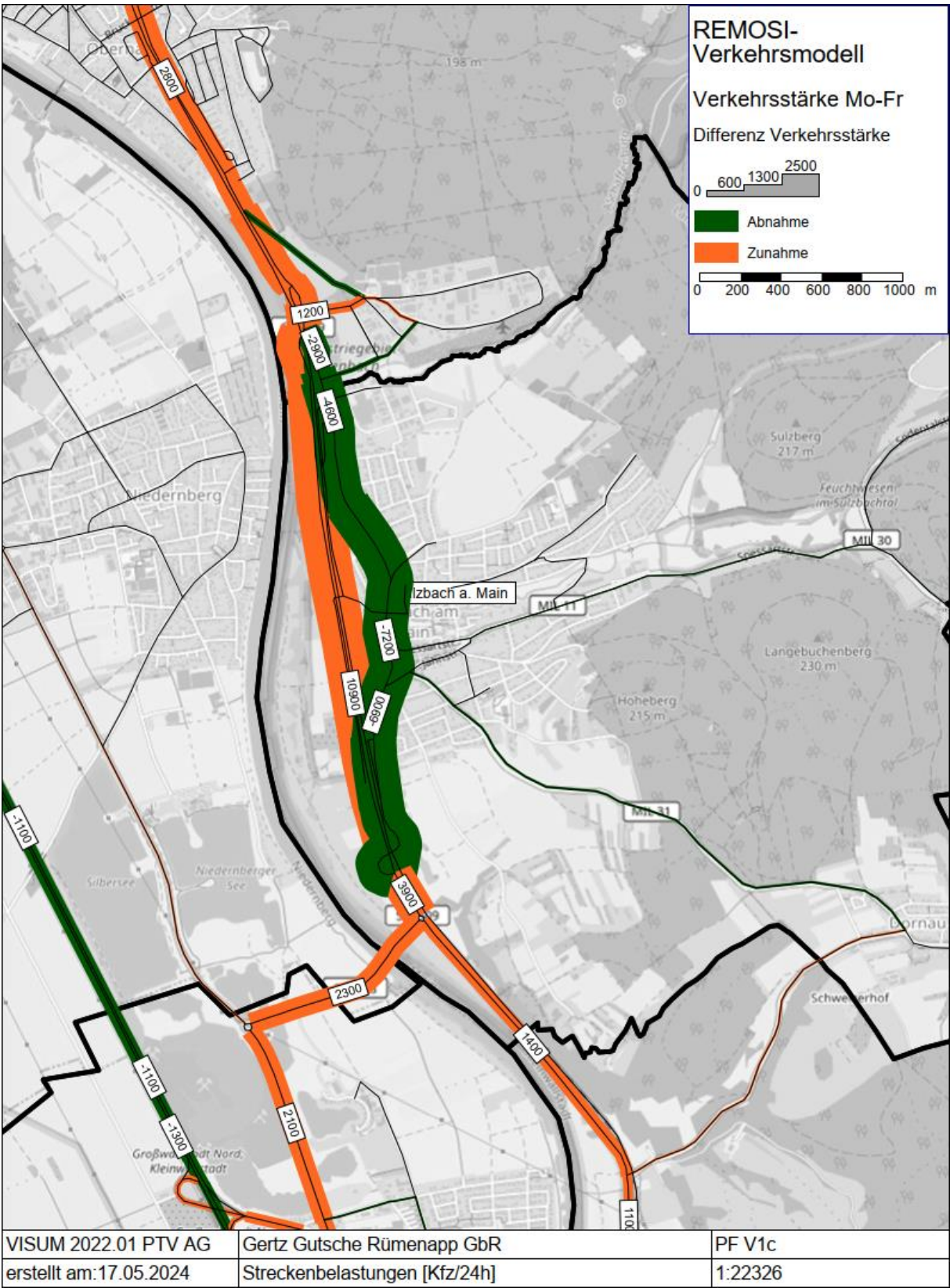


Abb. 17: Differenz Planfall 1c (Planungsstand 2024) gegenüber Trendszenario 2035
(Ausschnitt Sulzbach)

Quelle: eigene Darstellung - Hintergrund: © OpenStreetMap, CC BY-SA

3.3 Planfall 1d: Variante Nord-Süd westlich der Bahn (T 100/T 70) (Planungsstand 2024)

Der Planfall 1d entspricht dem Planfall 1c mit dem Unterschied, dass der Anschluss Kleewiesenweg an die OU Sulzbach wegfällt. Durch den vergrößerten Knotenpunkts-Abstand wird auf dem südlichen Teil der Ortsumgehung nicht wie in Planfall 1c Tempo 70 angeordnet, sondern es gilt dort Tempo 100 (s. folgende Abbildung).

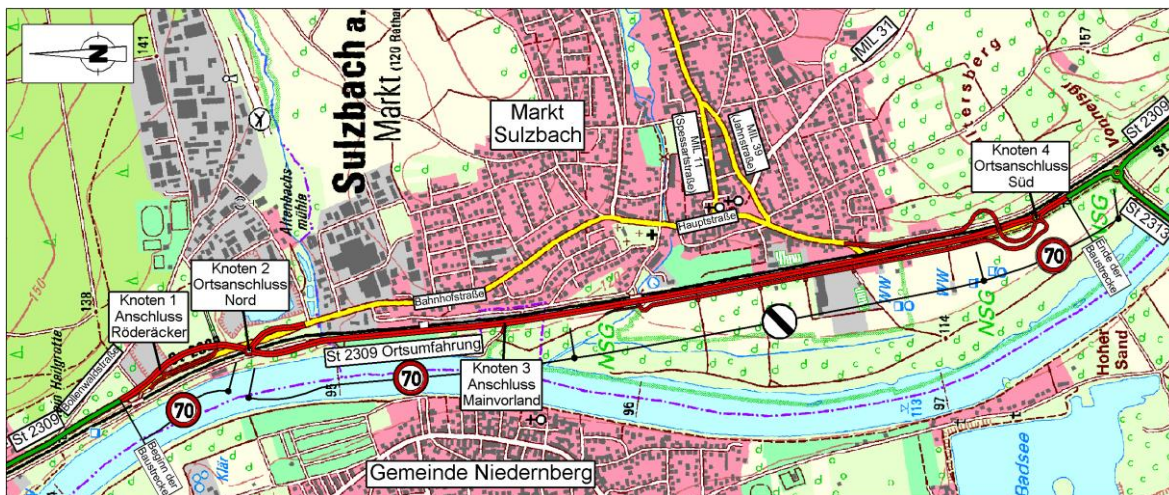


Abb. 18: zulässige Höchstgeschwindigkeiten auf der geplanten Ortsumgehung im Planfall 1d
Quelle: Staatl. Bauamt Aschaffenburg

Im Planfall 1d verkürzt sich die Fahrzeit im belasteten Netz zwischen dem Kreisverkehr an der Mainbrücke (Roland-Schwing-Brücke) bis zum südlichen Ortseingang Obernau auf ca. 3:00 Minuten. Dies stellt eine Reisezeitverkürzung um 3:30 Minuten gegenüber dem Analysefall und dem Trendszenario dar. Die bahnparallele Strecke ist dabei ca. 200 m kürzer als die heutige Ortsdurchfahrt der St 2309.

Insgesamt werden in Planfall 1d (Planungsstand 2024) Verkehrsstärken von 11.600 Kfz bzw. 500 Lkw am Tag auf der Umgehungsstraße erreicht. Dadurch würde die Ortsdurchfahrt Sulzbach je nach Abschnitt um 4.700 bis 7.300 Kfz pro Tag entlastet (vgl. folgende Abbildungen).

Zwischen Obernau und der Obernauer Kolonie wird die St 2309 um 2.800 Kfz mehr belastet als im Trendszenario, dies sind 300 Kfz mehr als im Planfall 1c.

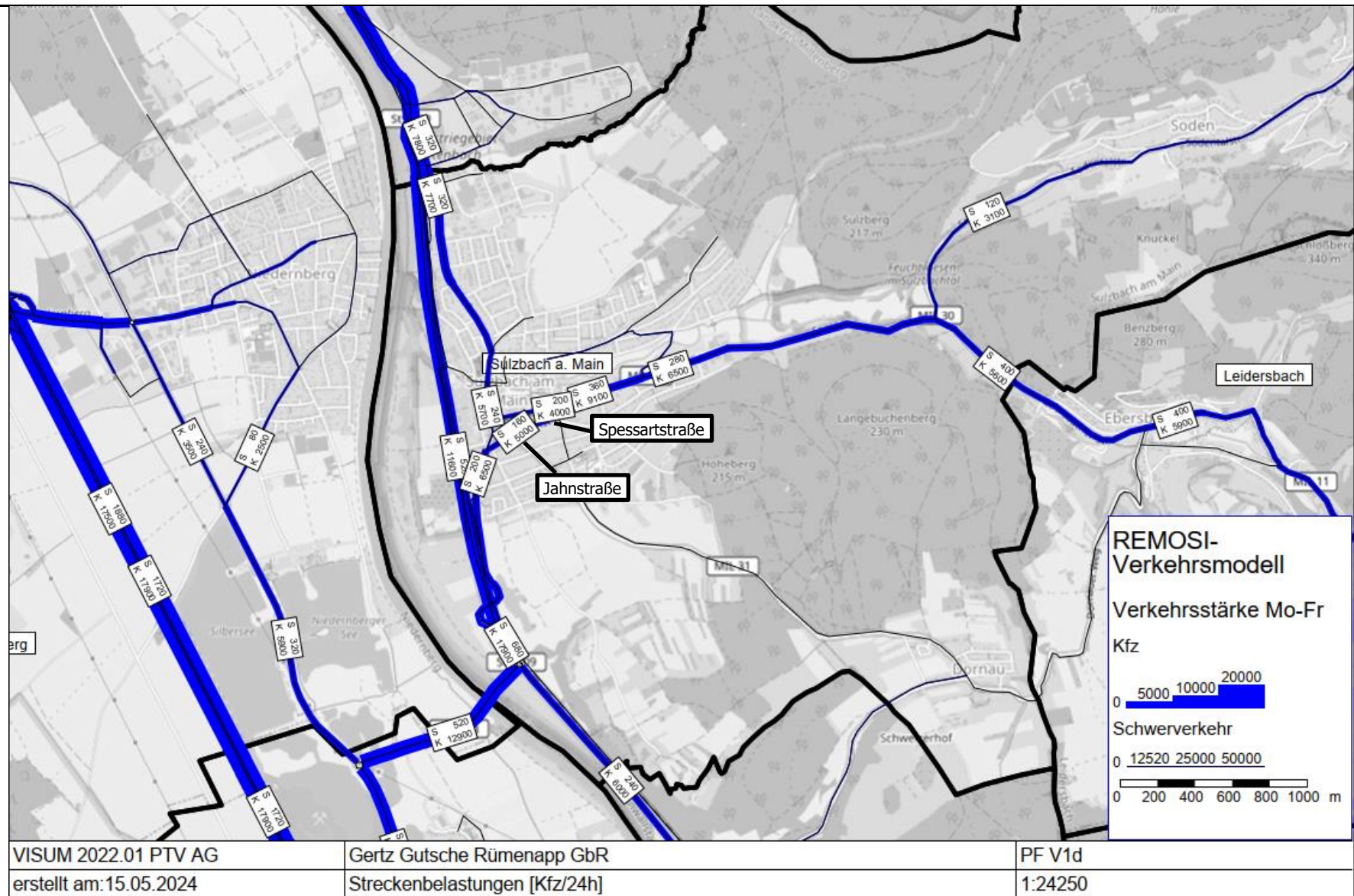


Abb. 19: Verkehrsstärken im Planfall 1d (Planungsstand 2024)

Quelle: eigene Darstellung - Hintergrund: © OpenStreetMap, CC BY-SA

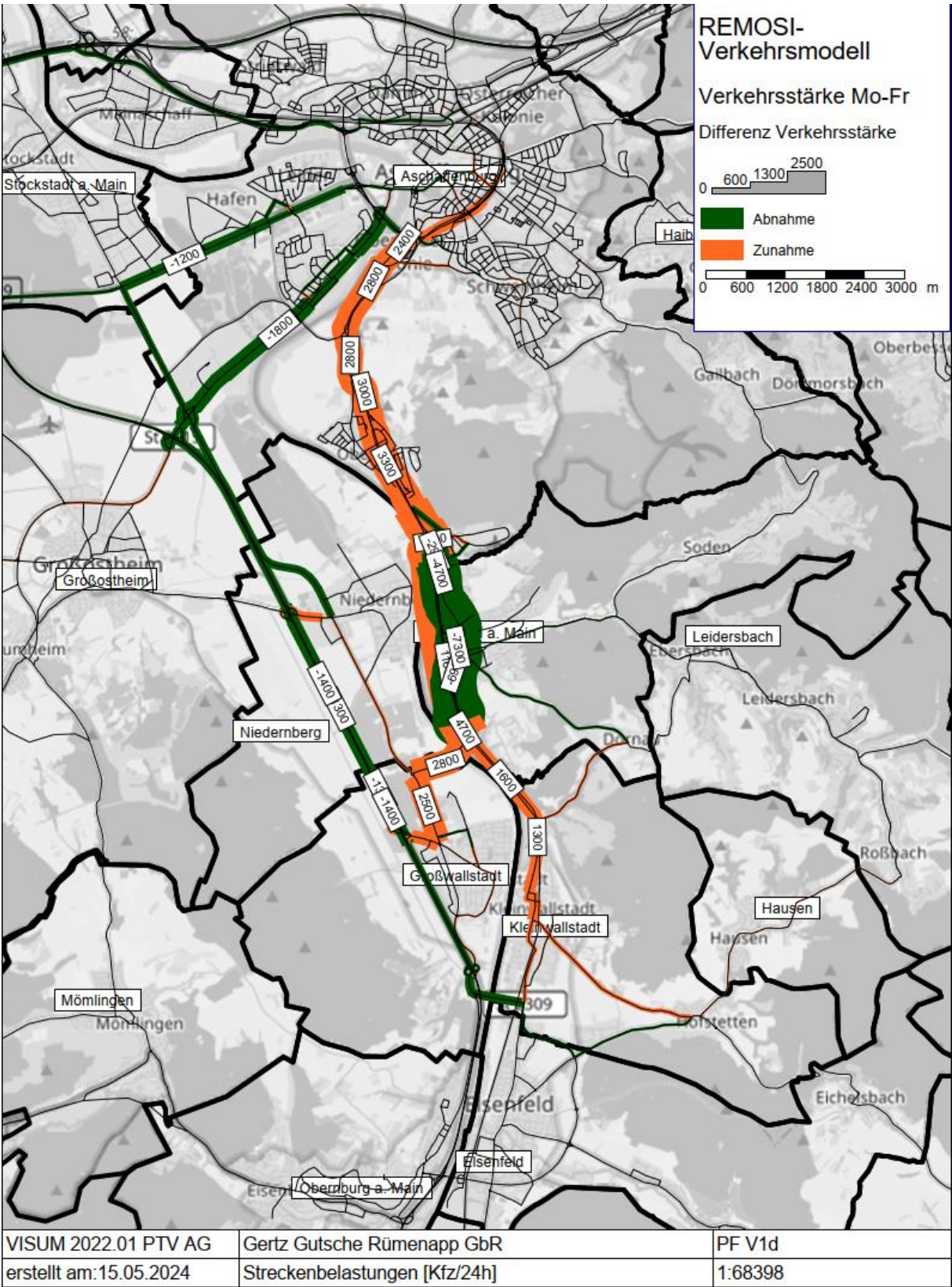


Abb. 20: Differenz Planfall 1d (Planungsstand 2024) gegenüber Trendszenario 2035
Quelle: eigene Darstellung - Hintergrund: © OpenStreetMap, CC BY-SA

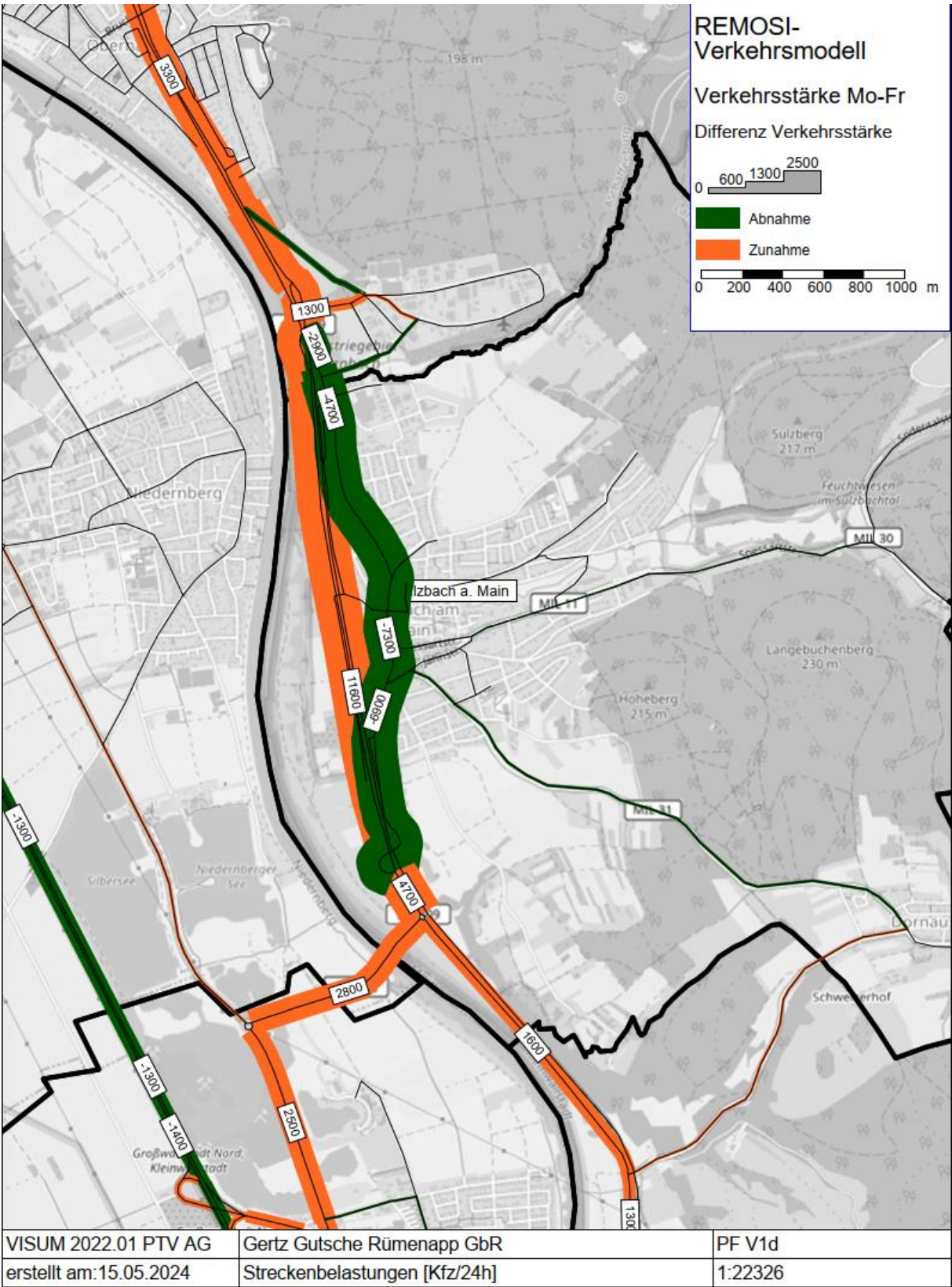


Abb. 21: Differenz Planfall 1d (Planungsstand 2024) gegenüber Trendszenario 2035
(Ausschnitt Sulzbach)

Quelle: eigene Darstellung - Hintergrund: © OpenStreetMap, CC BY-SA

3.4 Zusammenfassung

Planfall 1a

Dem Planfall liegt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 bis 100 km/h auf der Ortsumgehung zugrunde. Der Planfall 1a (Planungsstand 2022) zeigt für die Ortsdurchfahrten Sulzbach eine sehr hohe Entlastungswirkung auf der St 2309 in Höhe von bis zu rd. 7.300 Kfz/Tag.

Für die Ortsumgehung ist eine Verkehrsmenge von rd. 11.600 Kfz/Tag zu erwarten. Durch Verlagerungseffekte in Folge des Planfalls ist für die St 2309 in Aschaffenburg Stadtteil Obernauer Kolonie ein Zuwachs von bis zu rd. 3.000 Kfz/Tag und in Aschaffenburg Stadtteil Obernau von bis zu rd. 3.300 Kfz/Tag zu erwarten.

Planfall 1c

Der Ortsanschluss Süd liegt bei diesem Planfall etwas weiter südlich. Dem Planfall liegt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von durchgehend 70 km/h auf der Ortsumgehung zugrunde. Die Begrenzung bewirkt eine niedrigere Reisegeschwindigkeit auf der St 2309 zwischen der Mainbrücke (Roland-Schwing-Brücke) im Süden Sulzbachs und dem südlichen Ortseingang der Stadt Aschaffenburg Stadtteil Obernauer Kolonie. Sie nimmt direkt mindernden Einfluss auf die Streckenattraktivität und damit die verkehrsbedingten Verlagerungseffekte durch die Ortsumgehung.

Der Planfall 1c (Planungsstand 2024) zeigt für die Ortsdurchfahrten Sulzbach eine ebenfalls sehr hohe Entlastungswirkung auf der St 2309 in Höhe von bis zu rd. 7.200 Kfz/Tag. Für die Ortsumgehung ist eine Verkehrsmenge von rd. 10.900 Kfz/Tag zu erwarten.

Die geringere Attraktivität der Strecke, bedingt durch die geringere Reisegeschwindigkeit, führt im Vergleich zum Planfall 1a zu einem etwas geringeren Verkehrsaufkommen auf der Ortsumgehung. Ein geringeres Verkehrsaufkommen und eine geringere Reisegeschwindigkeit reduzieren die Belastung der Siedlungsräume durch Emissionen aus Lärm und Abgasen.

Durch Verlagerungseffekte in Folge des Planfalls ist für die St 2309 in Aschaffenburg Stadtteil Obernauer Kolonie ein Zuwachs von bis zu rd. 2.500 Kfz/Tag und in Aschaffenburg Stadtteil Obernau von bis zu rd. 2.800 Kfz/Tag zu erwarten.

Im Vergleich zu Planfall 1a ergibt sich ein geringerer Zuwachs und damit auch eine geringere Belastung der Siedlungsräume durch Emissionen aus Lärm und Abgasen.

Planfall 1d

Im Planfall 1d ist die Höchstgeschwindigkeit im Südabschnitt der Ortsumgehung höher als in Planfall 1c. Die Entlastungswirkung für die Ortsdurchfahrt Sulzbach ist mit bis zu 7.300 Kfz/Tag leicht höher als im Planfall 1c. Insgesamt wird wie im Planfall 1a etwas mehr Verkehr auf die rechte Mainseite verlagert, so dass die Verkehrsbelastung im Bereich der Obernauer Kolonie um rd. 300 Kfz/Tag höher ausfällt als im Planfall 1c.

Tabelle 1: Vergleich der Verkehrsstärken an ausgewählten Querschnitten

Fall	Analysefall	Trendszenario (Prognose- Nullfall) gegen- über Analysefall	Planfall 1a 70/100 km/h gegenüber Trend- szenario	Planfall 1c 70 km/h ge- genüber Trend- szenario	Planfall 1d 70/100 km/h gegenüber Trend- szenario
Jahr	2022	2035	2035	2035	2035
Obernauer Kolonie	18.900	16.700 (-2.200)	19.300 (+2.600)	18.800 (+2.100)	19.100 (+2.400)
Obernau	12.600	11.000 (-1.700)	14.200 (+3.300)	13.800 (+2.800)	14.300 (+3.300)
OD Sulzbach Nord	13.800	12.400 (-1.400)	7.800 (-4.600)	7.800 (-4.600)	7.700 (-4.700)
OD Sulzbach Mitte	13.900	13.000 (-800)	5.700 (-7.300)	5.800 (-7.200)	5.700 (-7.300)
OD Sulzbach Süd	14.100	13.500 (-600)	6.700 (-6.700)	6.500 (-6.900)	6.500 (-6.900)
OU Sulzbach	--	--	11.600	10.900	11.600

DTWw, Angaben in [Kfz/24h]

Klammerwerte=Differenzen, alle Angaben auf Vielfaches von 100 Kfz gerundet, rundungsbedingte Abweichungen können auftreten.

Quellenverzeichnis

T+T (2018): Ortsumgehung Sulzbach am Main – Verkehrsuntersuchung. Ergebnisbericht 2018. T+T Verkehrsmanagement GmbH, Dreieich.

GGR/Baader Konzept (2021): REMOSI – Regionales Mobilitäts- und Siedlungsgutachten für den Bayerischen Untermain. Abschlussbericht. Im Auftrag des Regionalen Planungsverbands Bayerischer Untermain. Berlin/Gunzenhausen 18.11.2021.

GGR (202): Planfallberechnungen zur Ortsumgehung Sulzbach der St 2309. Im Auftrag des Staatlichen Bauamts Aschaffenburg. Berlin November 2022.