



Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
Ihre E-Mail von 23.07.2023

Unser Zeichen

Bearbeiter
Herr Schwab
Zimmer Nr.
505

Aschaffenburg, **14.08.2023**

☎ 284
📠 283

Klaus.Schwab@stbaab.bayern.de

Ihre Fragen zu unseren Antworten an Frau Kreisrätin Hannelore Kreuzer

Sehr geehrte Frau Gado,

mit Ihrer E-Mail vom 23.07.2023 bitten Sie uns um Erläuterungen zu unseren schriftlichen Antworten vom 13.06.2023 auf die Fragen von Frau Kreisrätin Hannelore Kreuzer. Dieser Bitte gehen wir gerne nach und beantworten Ihre Fragen wie folgt:

zu 4.1:

„Sie schreiben von einer absoluten Erhöhung der Verkehrszahlen bezogen auf den Analysefall 2015 und das Trendszenario 2035. In Ihrer Präsentation von 2022 gibt es jedoch nur einen Analysefall 2019 (Seite 11) und dieser scheint mir doch auch die aktuellere Datengrundlage zu sein, auf Basis derer der Gutachter in der Folge die Entwicklung für 2035 (Seite 12) ohne die Ortsumfahrung Sulzbach prognostiziert hat. Die Differenzkarte auf Seite 13 zeigt für die ST2309 zum Teil eine deutliche Abnahme des Verkehrs auf der ST 2309.

• • •

Staatliches Bauamt Aschaffenburg

E-Mail und Internet

Postfach 11 01 61 63717 Aschaffenburg
Cornelienstraße 1 63739 Aschaffenburg
☎ 06021-393-1
📠 06021-393-283

poststelle@stbaab.bayern.de
www.stbaab.bayern.de

Ich würde die Seite so lesen, dass durch die Projekte im Raum (ohne die Ortsumfahrung Sulzbach) folgende Entlastungswirkungen prognostiziert werden:

Aschaffenburg Richtung Sulzbach 1.100 Kfz;

Roland-Schwing-Brücke 4.400 Kfz;

Roland-Schwing-Brücke Richtung Kleinwallstadt 6.300

Ortseingang Kleinwallstadt 800 und im weiteren Verlauf in Richtung Hofstetten

1.800

Ist dies richtig?“

Antwort:

In unserer Antwort zu Punkt 4.1 an Fr. Kreisrätin Hannelore Kreuzer wurde versehentlich die Jahreszahl falsch angegeben. Die Jahreszahl 2015 ist nicht richtig. Zutreffend ist:

„Analysefall 2019 (Verkehrsbelastung 2019 und Verkehrsnetz 2019)“.

Die bauamtliche Präsentation zur Bürgerinformationsveranstaltung am 07.11.2022 stellt auf Seite 13 die Veränderung des Trendszenarios 2035 gegenüber dem Analysefall 2019 dar. Zunahmen sind in Orange, Abnahmen in Grün dargestellt. In der Grafik ist das Straßennetz ohne die OU Sulzbach abgebildet. Ihre o.g. Einschätzung einzelner Entlastungswirkungen ist zutreffend. Nach unserem Dafürhalten ist der genannte Wert „800“ dem Streckenabschnitt Ortsmitte bis Ortseingang Kleinwallstadt bis zur Kreisstraße MIL 26 zuzuordnen. Auf der Grafik ist weiterhin auch die Verkehrszunahme auf der St 2309 im Streckenabschnitt von der Einmündung der Kreisstraße MIL 26 bis zur neuen Mainbrücke südlich Kleinwallstadt in Höhe von +800 dargestellt.

Zu 4.2:

„Diese Antwort von Ihnen ist mir gänzlich unverständlich. Sie schreiben, dass die Erhöhung von 3.000 Kfz im Norden Sulzbachs in Richtung Aschaffenburg und die 4.800 Kfz im Süden Sulzbachs sowie die 1.200 Kfz Richtung Kleinwallstadt nicht ausschließlich durch die OU Sulzbach entstehen würden.

Der Gutachter hat aber doch die OU Sulzbach (Variante 1a) dem Trendszenario (Ertüchtigung der B 469, Neubau der Mainbrücke Kleinwallstadt, Ausbau der B26 usw) gegenübergestellt (Seite 16) und nicht dem Analysefall.

Die Wirkungen können deshalb doch nur die des Planfalls 1a sein, da die Projekte schon im Trendszenario enthalten waren und die Differenzen also nur Wirkungen des Baus der Ortsumfahrung darstellen.

Bitte erläutern Sie Ihre Stellungnahme auf dieser Basis nochmals.“

Antwort:

Fr. Kreisrätin Hannelore Kreuzer fragt unter Punkt 4.2 konkret nach 4.800 Fahrzeugen im Süden Sulzbachs und 1.200 Fahrzeugen in Richtung Kleinwallstadt. Mit Blick auf Punkt 4.1 ist davon auszugehen, dass mit diesen Werten nach Anziehungseffekten der OU Sulzbach gefragt wird.

Die bauamtliche Präsentation zur Bürgerinformationsveranstaltung am 07.11.2022 stellt auf Seite 16 die Veränderung des Planfalls 1a gegenüber dem Trendszenario dar. Zunahmen sind in Orange, Abnahmen in Grün dargestellt. Der Grafik ist eine Zunahme von 4.800 Fahrzeugen im Süden Sulzbachs und eine Zunahme von 1.200 Fahrzeugen in Richtung Kleinwallstadt zu entnehmen. Dies sind Wirkungen des Planfalls.

Der von Ihnen, Fr. Gado, o.g. Wert 3.000 Kfz, wurde zu Punkt 4.2 weder in der Fragestellung von Fr. Kreisrätin Hannelore Kreuzer noch in der bauamtlichen Antwort thematisiert. Sie finden diesen Wert ebenfalls auf der Seite 16 der bauamtlichen Präsentation – wie Sie selbst schreiben, im Norden Sulzbachs.

Zur Klarstellung unserer Aussage, „...Diese Belastungsveränderungen werden allerdings nicht ausschließlich durch die Ortsumgehung Sulzbach bewirkt sondern sind vielmehr das Ergebnis der kumulierten Verkehrswirkungen aller im Raum umgesetzten Verkehrsprojekte wie die Ertüchtigung der B 469, der Neubau der Mainbrücke Kleinwallstadt, der Ausbau der B 26 in AB, etc...“ geben wir folgende ergänzende Erläuterung:

Die ermittelten Prognoseverkehrsdaten für das Jahr 2035 basieren auf der Annahme, dass alle genannten Projekte realisiert und voll verkehrswirksam sind. Sobald auch nur eines dieser Projekte überhaupt nicht oder mit wesentlichen Änderungen hinsichtlich der Verkehrswirksamkeit realisiert wird oder wurde sind die Annahmen im Verkehrsmodell Remosi anzupassen und neue Prognosedaten für die Ortsumgehung Sulzbach zu ermitteln. Unsere oben zitierte Aussage „Die Belastungsveränderungen [...]“ ist demnach absolut zutreffend.

Zu 5.:

„Ihre Antwort auf diese Frage ist mir in Folge der Tatsachen aus Punkt 4.2. ebenso nicht eingängig.

Auf Seite 13 wird durch die Projekte im Raum eine Abnahme des Verkehrs prognostiziert und auf Seite 16 durch den Bau der Ortsumfahrung eine zum Teil erhebliche Zunahme.

Am Beispiel der Obernauer Kolonie minus 1.100 durch die Projekte im Raum, plus 3.000 durch die OU. Das bedeutet doch eindeutig, dass die Obernauer Kolonie eine Entlastung erfahren würde, wenn die Variante 1a nicht gebaut wird, aber eine Verkehrszunahme verkraften muss, die auf die OU zurückzuführen ist.

Zu Ihrer Ausführung im Hinblick auf Kleinwallstadt würde ich sagen, dass auf Seite 16 eine Zunahme zu erkennen ist, zurückzuführen auf die OU Sulzbach. Ob es sich nun um Ziel- und Quellverkehr handelt, der auf Grund des Baus der OU andere Wege nimmt oder ob es Durchgangsverkehr ist, das hört und sieht man den Fahrzeugen im Ort erstmal nicht an. Fakt ist, dass dieses Rot das Grün und damit die Entlastung durch die Projekte im Raum reduziert beziehungsweise Belastungen aus den Projekten noch verstärkt. Im innerörtlichen Bereich Sulzbachs ist auch nicht jede Entlastung die dargestellt wird, auf Durchgangsverkehr zurückzuführen, sondern resultiert gerade in der Ortsmitte doch ebenso aus geänderter Routenwahl. Wenn man also auf Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehr Bezug nimmt, dann müsste man auch hier entsprechend darauf hinweisen.

Bitte nehmen Sie auch zu diesem Punkt im Hinblick auf 2.4. nochmals Stellung und erläutern Sie doch bitte Ihre Sicht der Dinge.“

Antwort:

Ihre Interpretation der Seiten 13 und 16 der bauamtlichen Präsentation am Beispiel der Obernauer Kolonie ist zutreffend.

In Abstimmung mit den Verkehrsbehörden des Landkreises Miltenberg und der Stadt Aschaffenburg sind auf der St 2309 sowohl im Bestand zwischen AB-Obernauer Kolonie und AB-Obernau, als auch in Teilabschnitten auf der Ortsumfahrung selbst verkehrsrechtliche Maßnahmen, insbesondere das Beschränken der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h, vorgesehen. Diese Maßnahmen reduzieren möglicherweise die Attraktivität der rechtsmainischen Strecke und können das Verkehrsaufkommen insbesondere in der Obernauer Kolonie reduzieren. Die Effekte der vorgenannten verkehrsrechtlichen Maßnahmen werden derzeit im Rahmen der noch laufenden Verkehrsuntersuchung für die Ortsumgehung Sulzbach ermittelt.

Das abgestimmte, künftig vorgesehene Geschwindigkeitsniveau ist auf der Projektwebseite im Download-Bereich unter „Künftige Höchstgeschwindigkeiten auf der St 2309“ einsehbar.

Ihre Interpretation der Seite 16 der bauamtlichen Präsentation, dass infolge der OU Sulzbach südlich Sulzbachs in Richtung Kleinwallstadt eine Verkehrszunahme zu erwarten ist, ist zutreffend. Die Grafik zeigt hier in Orange eine prognostizierte Zunahme von 1.200 Kfz,

die den auf Seite 13 hier in Grün dargestellten Entlastungseffekt von 6.300 Kfz voraussichtlich abschwächen wird.

Zu 6.:

„Sie schreiben, in der vorherigen Verkehrsuntersuchung seien die Zunahmen und Abnahmen auch dargestellt gewesen. Dies ist richtig. Die Unterschiede sind jedoch eklatant.

Analysefall 2015 bzw. 2019:

VU 2019 im Süden Sulzbachs: 15.800 Kfz und 850 Schwerverkehr

Remosi: 14.800 Kfz und 310 Schwerverkehr

Planfall 2035 nach dem Bau der Ortsumfahrung im Süden Sulzbachs:

VU 2019: 16.100 Kfz und 1.060 Schwerverkehr

Remosi: 19.200 Kfz und 460 Schwerverkehr.

Das sind doch himmelweite Unterschiede. Die Anziehungseffekte waren in der Verkehrsuntersuchung von 2019 auch nicht zu finden.

Die Analysefälle, die der jeweiligen Prognose zugrunde liegen, müssen beide ordnungsgemäß kalibriert werden, um belastbar zu sein und so groß waren die Unterschiede der SVZ 2015 zu den Verkehrszählungen 2019 nachweislich nicht, als dass sie diese Zahlen rechtfertigen würden.

Sie schreiben dazu, „unmittelbare Vergleiche der Analysewerte aus unterschiedlichen Modellen“. Der Satz war wohl nicht vollständig. Es wäre nett, wenn Sie ihn vervollständigen würden, um die Differenzen zu erläutern.“

Antwort:

Die Berechnungen für die OU Sulzbach wurden sowohl im Verkehrsmodell Bay. Untermain als auch im Verkehrsmodell REMOSI durchgeführt. Die Ergebnisse bzw. Prognosedaten aus unterschiedlichen Verkehrsmodellen sind hinsichtlich der absoluten Zahlenwerte erwartungsgemäß nicht vergleichbar und führen systembedingt mitunter zu deutlichen Differenzen in den jeweils errechneten Verkehrsmengen. Dies ist darin begründet, dass die beiden Modelle unterschiedliche Randbedingungen abbilden, sehr verschieden aufgebaut sind und unterschiedliche Strukturdaten enthalten. Vom Bauamt war und ist nicht beabsichtigt die beiden Modelle hinsichtlich der absoluten Prognosedaten für die Planfälle miteinander

zu vergleichen. Es soll allerdings gezeigt werden, dass in beiden Modellen (Bay. Untermain und Remosi) die Variante Nord-Süd 1a unabhängig vom absoluten Prognosewert eine im Vergleich mit den anderen Planfällen sehr gute Verkehrsentslastung bewirkt.

Ihre Aussage, die Differenzenseiten „himmelweite Unterschiede“ kommentieren wir nicht sondern verweisen auf unsere oben stehenden Erläuterungen.

Der erbetene vollständige Satz lautet wie folgt:

„Ein unmittelbarer Vergleich der Analyse- und der Prognosewerte aus unterschiedlichen Modellen wie hier dem Verkehrsmodell Bay. Untermain und dem REMOSI ist nicht möglich, da die beiden Modelle unterschiedliche Randbedingungen abbilden, sehr verschieden aufgebaut sind und unterschiedliche Strukturdaten enthalten.“

Zu 7.:

„Im Stadium der Vorplanung wurde doch auch die Trassenwahl durchgeführt. Benötigt diese denn keine detaillierte Verkehrsuntersuchung?

Vor dem Hintergrund der Ergebnisse des Remosi-Modells tritt deutlich zu Tage, dass eine detaillierte Zellstruktur nicht nur wichtig ist, um die Streckenabschnitte für die Neubauplanung korrekt darstellen zu können, sondern auch um einen ordentlichen Analyse- und Planfall zu erzeugen. Dieser verdeutlicht allen Betroffenen und Entscheidungsträgern die tatsächlichen Wirkungen aller Varianten und das scheint mir doch Ziel solcher Gutachten zu sein.

Ich persönlich habe in keinem Absatz des Schreibens von Frau Kreuzer Kritik am Verkehrsmodell Bayerischer Untermain erkennen können, zumal aus meiner Sicht der Gutachter der VU 2019 die Kalibrierung seines Modells und damit die Daten hätte prüfen müssen. In Ihrer Präsentation vom November 2022 ist zu lesen: „Das REMOSI-Verkehrsmodell bildet den Untersuchungsraum detaillierter ab als das Verkehrsmodell, das der VU 2018 zu Grunde lag. Sulzbach ist im REMOSI-Modell in 8 Verkehrszellen unterteilt (altes Modell nur eine Zelle).“ Von daher war die Frage von Frau Kreuzer, weshalb diese Art der Modellschärfe gewählt wurde, wenn sie die Wirkung nicht detailliert genug abbildet, keine Kritik sondern nahm doch nur Bezug auf Ihre Folie.

Ich denke es ist auch im Interesse des Staatlichen Bauamtes, mögliche Fehlinterpretationen zu vermeiden. Deshalb wäre ich Ihnen sehr verbunden, wenn Sie Ihre Antworten ebenso in Kopie an Frau Kreuzer senden würden, damit wir alle auf einem möglichst einheitlichen Kenntnisstand sind.“

Antwort:

Für die Planungsstufe „Vorplanung“ wurde eine detaillierte Verkehrsuntersuchung durchgeführt. Die dort gewählte Zelleinteilung haben wir in unserem Schreiben an Fr. Kreisrätin Hannelore Kreuzer begründet. Sie ist aus Sicht des Bauamtes der Planungsschärfe einer Vorplanung angemessen.

Ferner weisen wir daraufhin, dass alle in der Verkehrsuntersuchung zur Vorplanung auf Basis des Verkehrsmodells Bayerischer Untermain untersuchten Varianten nochmals mit dem REMOSI-Verkehrsmodell untersucht wurden. Im Ergebnis wurde die Variantenreihung auch durch REMOSI bestätigt. Die Variantenreihung ist in der bauamtlichen Präsentation auf den Seiten 18 und 19 dargestellt.

Ihrer Bitte um eine unmittelbare Zuleitung unserer Antwort auf Ihre Fragen an Frau Kreuzer kommen wir nicht nach. Wir haben jedoch keine Einwände gegen eine Weitergabe dieser Antwort durch Sie an Frau Kreuzer.

Zur Erläuterung: Der Unterzeichner hatte nach der Versendung des Antwortschreibens einen gemeinsamen öffentlichen Termin mit Frau Kreuzer. In diesem Termin bedankte sich Frau Kreuzer ausdrücklich für die ausführlichen und klaren Erläuterungen.

Mit freundlichen Grüßen



Klaus Schwab
Ltd. Baudirektor