



Bürger-Initiative
Lebenswertes Sulzbach
Keine Nord-Süd-Umgehung
Erhalt der Mainau

www.sulzbach-main-umgehung.de

Antworten des Bauamtes zu unseren Rückfragen

Das **Staatliche Bauamt Aschaffenburg** hat in einem Antwortschreiben (den entsprechenden Schriftverkehr finden Sie auf unserer Web-Seite und auf Facebook), entgegen früherer Aussagen, folgende Zahlen auf Basis der Präsentation vom 7.11.2022 bestätigt:

1. **Entlastung OHNE den Bau der Nord-Süd-Tangente Sulzbach, aber mit der Umsetzung der geplanten Baumaßnahmen im Raum (Südbrücke Kleinwallstadt, Ausbau B26 in Aschaffenburg usw):**
 - a) **MINUS 1.100 Fahrzeuge** von Aschaffenburg Richtung Sulzbach
 - b) **MINUS 4.400 Fahrzeuge** an der Roland-Schwing-Brücke
 - c) **MINUS 6.300 Fahrzeuge** ab der Roland-Schwing-Brücke Richtung Kleinwallstadt

2. **Darauf aufbauend Mehrverkehr durch den Bau der Nord-Süd-Tangente:**
 - a) **PLUS 4.800** Fahrzeuge am südlichen Ortsaus/-eingang Sulzbach, Richtung Roland-Schwing-Brücke
 - b) **PLUS 1.200** Fahrzeuge Richtung Kleinwallstadt, ab Roland-Schwing-Brücke
 - c) **PLUS 3.000** Fahrzeuge im Norden Sulzbachs, Richtung Aschaffenburg

Dies bedeutet, dass die Verkehrsabnahmen, die die geplanten Baumaßnahmen im Umfeld bewirken würden, durch **die Nord-Süd-Tangente-Sulzbach**, aufgrund ihrer hohen Anziehungseffekte, geschmälert werden. Am Beispiel Aschaffenburgs wird die dringend benötigte Entlastung in der Obernauer Straße in Aschaffenburg sogar komplett aufgefressen werden. Die deutlichen **Anziehungseffekte** von 4.800 prognostizierten Fahrzeugen sind **insbesondere am südlichen Ortseingang Sulzbachs massiv**.

Die neuen Berechnungen, die anhand des Remosi-Modells erstellt wurden, bestätigen zudem, dass wir mit unserer Kritik an der Verkehrsuntersuchung aus 2019 richtiglagen.

Die Unterschiede zum vorherigen Modell, das das Staatliche Bauamt den Bürgern ursprünglich präsentiert hatte, sind gravierend.

(Ab Seite 3 haben wir die Unterschiede in einer tabellarischen Gegenüberstellung zusammengeführt).

Warum die Nord-Süd-Tangente in der vorangegangenen Verkehrsuntersuchung so viel besser dargestellt wurde, die anderen Varianten jedoch genau den umgekehrten Sachverhalt aufzeigen, wäre interessant zu erfahren. Vom Staatlichen Bauamt (Zitat) „war und ist nicht beabsichtigt die beiden Modelle hinsichtlich der absoluten Prognosedaten für die Planfälle miteinander zu vergleichen.“

Vertrauen in künftige Präsentationen zur Ortsumfahrung, die inzwischen mit mindestens 62 Millionen Euro veranschlagt ist, entsteht so sicher nicht.

Mag sein, dass wir keine Fachleute sind, dass wir „die Gegner“ und zum Teil Anwohner der favorisierten Trasse sind. Es hat sich am Beispiel der Verkehrsuntersuchung jedoch eindeutig

gezeigt, dass wir mit unseren Hinweisen Recht hatten.

Wir gehen weiter davon aus, dass auch unsere Einwände zu den anderen Gutachten und zur Variantenwahl entsprechend Würdigung im Verfahren finden werden. Deshalb werden wir uns weiterhin akribisch auf die Planfeststellung vorbereiten und immer dann nachbohren, wenn Gutachten, Präsentationen oder Aussagen nicht nachvollziehbar sind.

Denn: Die Bürger haben ein Recht darauf, VOR dem Bau einer Ortsumfahrung zu wissen, was sie NACH dem Bau der Trasse im Umfeld verkehrstechnisch erwartet und welche Auswirkungen der Bau der Ortsumfahrung auf unsere Schutzgüter haben wird.

Wie die Bürger es bewerten, dass Verkehrsmodelle, die Aufschluss über die Wirkung staatlicher Planungen geben sollen, so eklatant voneinander abweichen, überlassen wir jedem einzelnen selbst und nicht zuletzt den Entscheidungsträgern im weiteren Verfahren.

Bürgerinitiative Lebenswertes Sulzbach
Keine Nord-Süd-Umgehung
Erhalt der Mainauen



UNTERSCHIEDE VERKEHRSUNTERSUCHUNG 2019 ZU NEUEM REMOSI-MODELL:

	BEREICH	IN 2019 PRÄSENTIERTE VERKEHRSUNTERSUCHUNG	NEU-BERECHNUNG MIT REMOSI-MODELL	BEMERKUNGEN	
	MIT der Nord-Süd-Tangente	Roland-Schwing-Brücke Richtung Sulzbach (Höhe Alte Kleinwallstädter Straße, Südring)	16.100 Fahrzeuge davon 1060 Schwerverkehr <u>Keine Anziehungseffekte</u> , sogar 400 Fahrzeuge Entlastung	19.200 Fahrzeuge davon 460 Schwerverkehr <u>Anziehungseffekte/ Mehrverkehr:</u> +4.800 Fahrzeuge!	Ohne unsere hartnäckigen Hinweise auf die Fehler und das Remosi-Modell wäre dies den Bürgern verborgen geblieben! Wenn schon der Ist-Zustand in einem Modell nicht stimmt, kann die daraus folgende Prognose (Vorhersage zum künftigen Verkehrsaufkommen) auch nicht stimmen!
		Sulzbach in Richtung Aschaffenburg	10.500 Fahrzeuge davon 270 Schwerverkehr <u>keine Anziehungseffekte</u> , sogar 300 Fahrzeuge Entlastung	Verkehrszahlen sind der Präsentation nicht zu entnehmen. Auf Basis der 3.000 Anziehung wohl zwischen 14.000 und 15.000 Fahrzeuge <u>Anziehungseffekte/ Mehrverkehr:</u> je nach Lage zwischen +3.000 bis +4.300 Fahrzeuge	Die Entlastung in der Oberrauer Straße in Aschaffenburg durch die Baumaßnahmen/Projekte im Raum werden durch die Ortsumfahrung aufgeessen.
		Auf der Ortsumfahrung selbst	9.900 Fahrzeuge davon 700 Schwerverkehr	12.600 Fahrzeuge davon 310 Schwerverkehr	Je höher der Schwerverkehrsanteil einer Planung, desto höher der Nutzen/Bauwürdigkeit (Zeitersparnis für den Schwerverkehr). Im neuen Modell sind die Anziehungseffekte durch die Nord-Süd-Tangente und Verlagerungen des innerörtlichen Verkehrs enthalten.

AUF der Ost-Umfahrung	Umgehung Südlicher Teil von Roland-Schwing Brücke (Die Wirkung bezieht sich somit auch auf den Bereich Südring u. Alte Kleinwallstädter Straße)	5.700 Fahrzeuge davon 400 Schwerverkehr	12.500 Fahrzeuge davon 320 Schwerverkehr	Anhand dieser Zahlen kann man erkennen, warum es selbst Laien ins Auge springen musste, dass die Verkehrsuntersuchung von 2019 nicht glaubwürdig/falsch war!
	Umgehung Nördlicher Teil von Ortsausgang Sulzbach Richtung Aschaffenburg	2.900 Fahrzeuge davon 160 Schwerverkehr	10.100 Fahrzeuge davon 330 Schwerverkehr	
MIT der Nord-Ost Tangente (Planfall 3)	Auf Roland Schwing-Brücke	Entlastung 2 % der Fahrzeuge, <u>1 % Anziehung Schwerverkehr</u>	Entlastung 1 % der Fahrzeuge, somit <u>wohl keine Anziehungseffekte für Sulzbach</u>	Da es hier keine detaillierten Belastungszahlen für den Ortseingang vom Remosi-Modell gibt, hier nur die prozentualen Entlastungswerte, die das Bauamt veröffentlicht hat.
	Höhe Jahnstraße/ Spessartstraße	8.600 Fahrzeuge davon 420 Schwerverkehr Entlastung 25 % der Fahrzeuge und <u>25 % Schwerverkehr</u>	5.700 Fahrzeuge davon 150 Schwerverkehr Entlastung 36 % der Fahrzeuge und <u>50 % Schwerverkehr</u>	
	Spessartstraße Richtung Leidersbach	5.600 Fahrzeuge davon 340 Schwerverkehr <u>Entlastung 33 % der Fahrzeuge und 31 % Schwerverkehr</u>	3.600 Fahrzeuge davon 110 Schwerverkehr <u>Entlastung 50 % der Fahrzeuge und 59 % Schwerverkehr</u>	

MIT der Nord-Ost Tangente (Planfall 3)	Hauptstraße	15.500 Fahrzeuge davon 1.010 Schwerverkehr 1 % Entlastung Fahrzeuge Keine Entlastung Schwerverkehr	14.700 Fahrzeuge davon 360 Schwerverkehr 1 % Entlastung Fahrzeuge Keine Entlastung Schwerverkehr	Wenn schon der Ist-Zustand in einem Modell nicht stimmt, kann die daraus folgende Prognose (Vorhersage zum künftigen Verkehrsaufkommen) auch nicht stimmen!
	Bahnhofstraße	12.000 Fahrzeuge davon 690 Schwerverkehr Entlastung 18 % der Fahrzeuge und 18 % Schwerverkehr	11.200 Fahrzeuge davon 260 Schwerverkehr Entlastung 19 % der Fahrzeuge und 32 % Schwerverkehr	
	Umgehungsstraße	3.300 Fahrzeuge davon 150 Schwerverkehr	4.600 – 3.700 Fahrzeuge davon 110-170 Schwerverkehr	