



St 2309 OU Sulzbach

Bürgerinformationsveranstaltung
Main-Spessart-Halle Sulzbach a. Main

07.11.2022



Staatliches Bauamt
Aschaffenburg

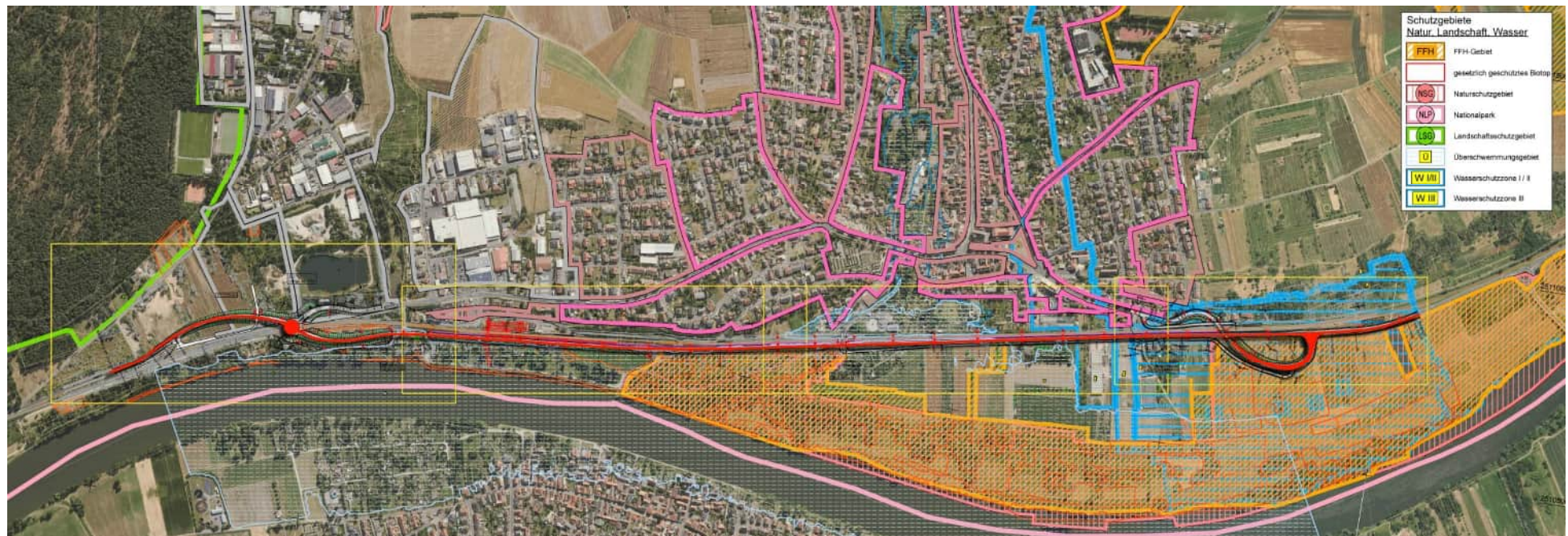




Ablauf der Veranstaltung

- Begrüßung
- Vorstellung und Einführung
- Präsentation der Entwurfsplanung
- Diskussion
- Fazit

Vorstellung der Entwurfsplanung, Planungsstand Oktober 2022



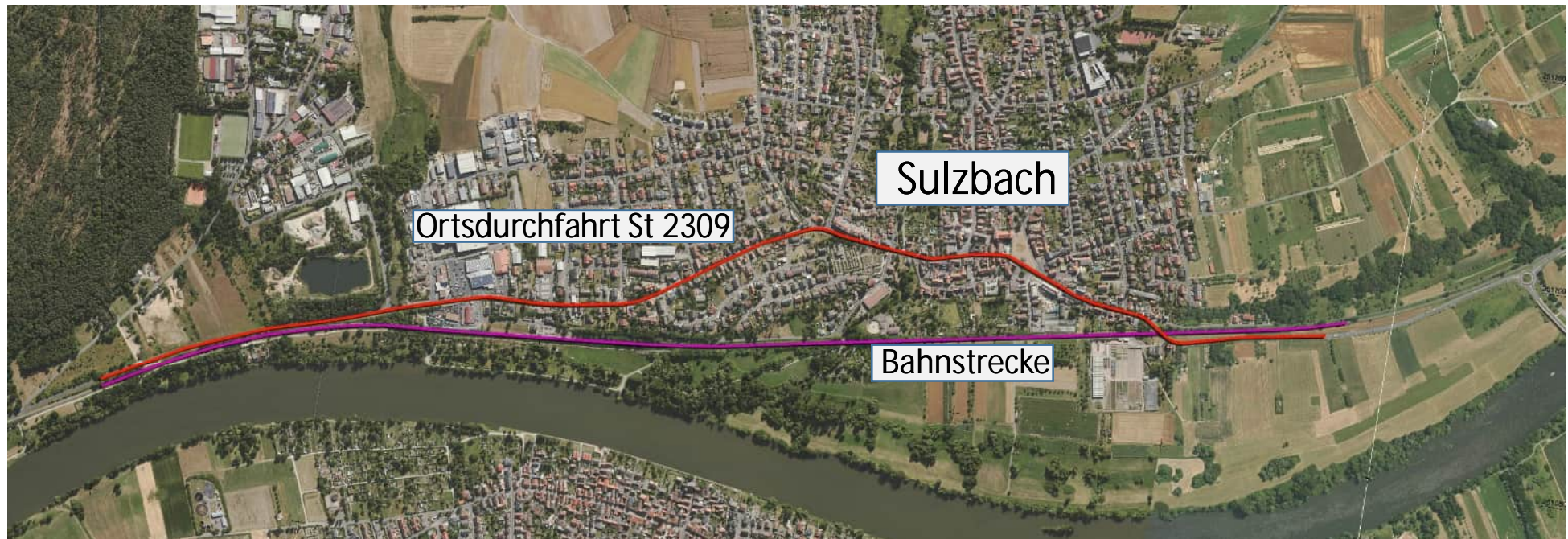
Quelle: BayernAtlas



Präsentation der Entwurfsplanung

- Rückblick auf Planungsziele der Voruntersuchung aus 2019
- Entwurfsplanung der Ortsumfahrung - Planungsstand Okt. 2022
- Auswirkung der Maßnahme auf andere Planungsvorhaben
- Wie sieht die Ortsumfahrung aus?
- Wie sieht der Geh- und Radweg aus?
- Baukosten
- Ausblick

Ist-Zustand der Ortsdurchfahrt Sulzbach



Quelle: BayernAtlas



Rückblick auf Planungsziele der Voruntersuchung aus 2019:

Primär:

- Entlastung der Ortsdurchfahrt St 2309 vom Durchgangsverkehr.
- Verringerung der Beeinträchtigung der Anwohner der St 2309 (Hauptstraße und Bahnhofstraße) durch Lärm-, Schadstoffemissionen und Erschütterungen.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Rad- und Fußgängerverkehr im Ort.
- Schaffung eines nachhaltig leistungsfähigen und sicheren Verkehrsweges.

Sekundär:

- Schaffung der Möglichkeit zur Verbesserung der Lebensqualität, Aufwertung des Wohnumfeldes und der Aufenthaltsfunktion im historischen Ortskern.
- Schaffung von städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten für den historischen Ortskern.



Vorzugsvariante „Nord – Süd 1a“ der Voruntersuchung aus 2019

- 2019 wurden im Rahmen der Voruntersuchung 9 Varianten untersucht und bewertet.
- Im Gesamtergebnis des Variantenvergleichs wurde die Variante „Nord – Süd 1a“ als die beste bewertet und der weiteren Planung zu Grunde gelegt.

Vorzugsvariante „Nord – Süd 1a“ der Voruntersuchung aus 2019



Quelle: BayernAtlas



Beschreibung der Vorzugsvariante Nord-Süd 1a aus 2019:

- Sehr gute Verkehrsentlastung innerorts auf der St 2309 durch eine durchgehende Trassenführung
- Eingriffe in Biotope und FFH-Gebiet im Vergleich am geringsten
- Eingriff in Retentionsraum:
Geringe Auswirkungen in den HQ100 Bereich bzw. Ausgleich zur Kompensation erforderlich
- Eingriff in Trinkwasserschutzgebiet Zone II/III:
Durch spezielle bauliche Ausbildung (RiStWag) wird Schadstoffeintrag vermieden
- Lärmimmissionen auf angrenzende Wohnbebauung:
Vorsehen von Lärmschutzmaßnahmen
- Eingriff in Mainauen als Naherholungsgebiet:
Bauliche Einbettung in Landschaft

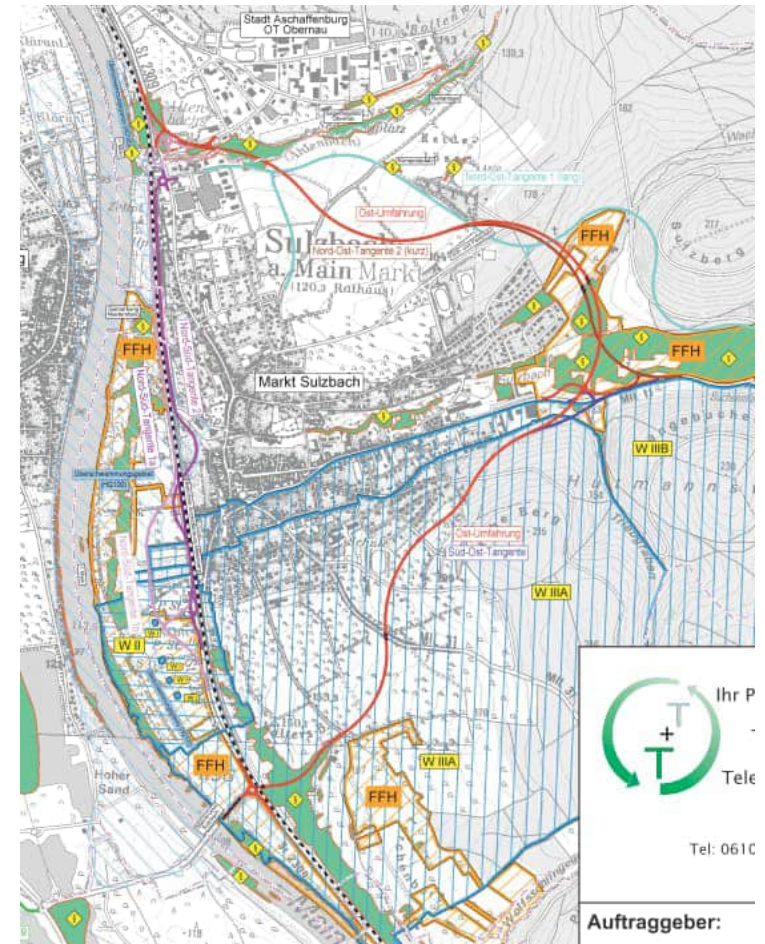
Im Ergebnis des Variantenvergleichs stellt sich die Nord-Süd-Tangente 1a als Vorzugsvariante dar und wird in der Planungsstufe „Entwurfsplanung“ weiter verfolgt.

Die Regierung von Unterfranken und das Bay. Bauministerium stimmten der Aufnahme der Entwurfsplanung für die Vorzugsvariante Nord-Süd-1a zu.

Variantenuntersuchung mit dem REMOSI-Verkehrsmodell

- Alle 9 Varianten der Verkehrsuntersuchung (VU) 2018 und zusätzlich die aktuelle Planvariante 2022 wurden mit dem REMOSI-Verkehrsmodell neu berechnet
- 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)
- Das Verkehrsmodell wurde anhand der letzten Vor-Corona-Straßenverkehrszählung 2019 neu kalibriert (344 Zählstellen)

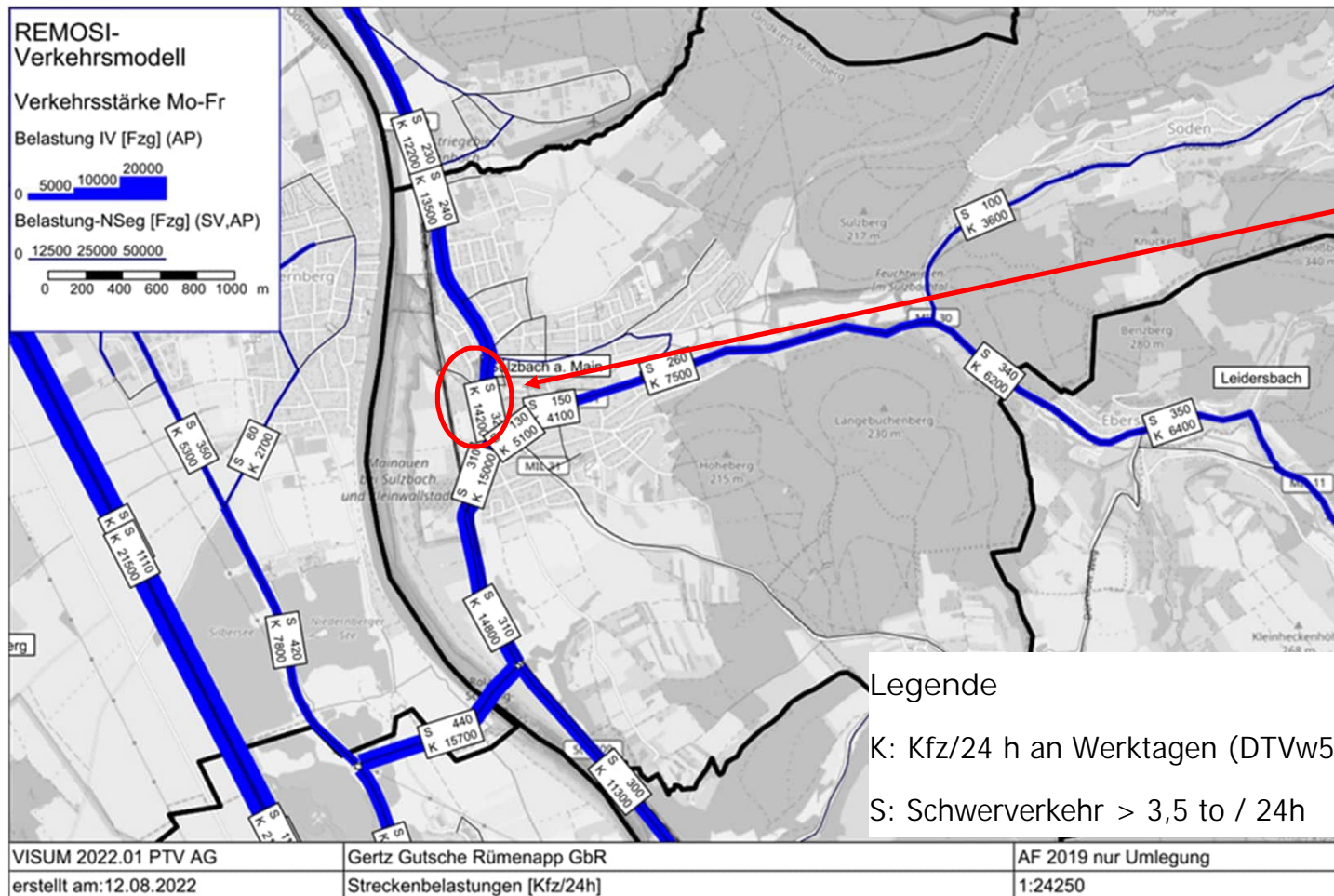
REMOSI = Regionales Mobilitäts- und Siedlungsgutachten 2035+



Quelle: Verkehrsuntersuchung Ortsumfahrung Sulzbach, T+T 2018

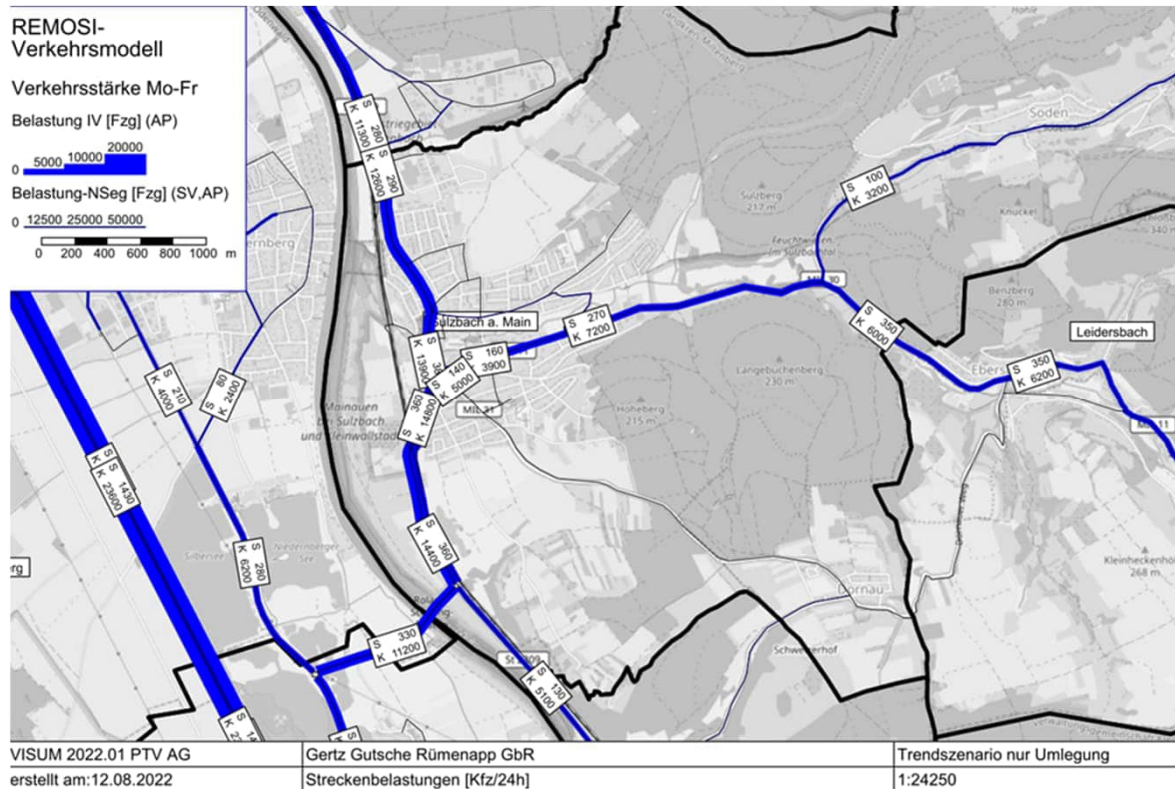
Analysefall 2019

Verkehrsstärken Kfz und Schwerverkehr



Höhe der Verkehrszahlen
in der Ortsdurchfahrt,
nördlich der Einmündung
der Kreisstraße:
DTV_{w5} = 14.200 Kfz/24 h
SV = 320 SV/ 24 h

REMOSI - Trendszenario 2035



- Prognose-Nullfall basiert auf
- Trendszenario 2035 des REMOSI-Projekts
 - Bevölkerungsprognose des Bayerischen Statistischen Landesamts
 - Geplanter Siedlungsentwicklung der Gemeinden
 - Prognose der Fernverkehrsentwicklung des Landesverkehrsmodells Bayern
 - Straßenausbaumaßnahmen der Staatlichen Ausbaupläne ohne Ortsumgehung Sulzbach

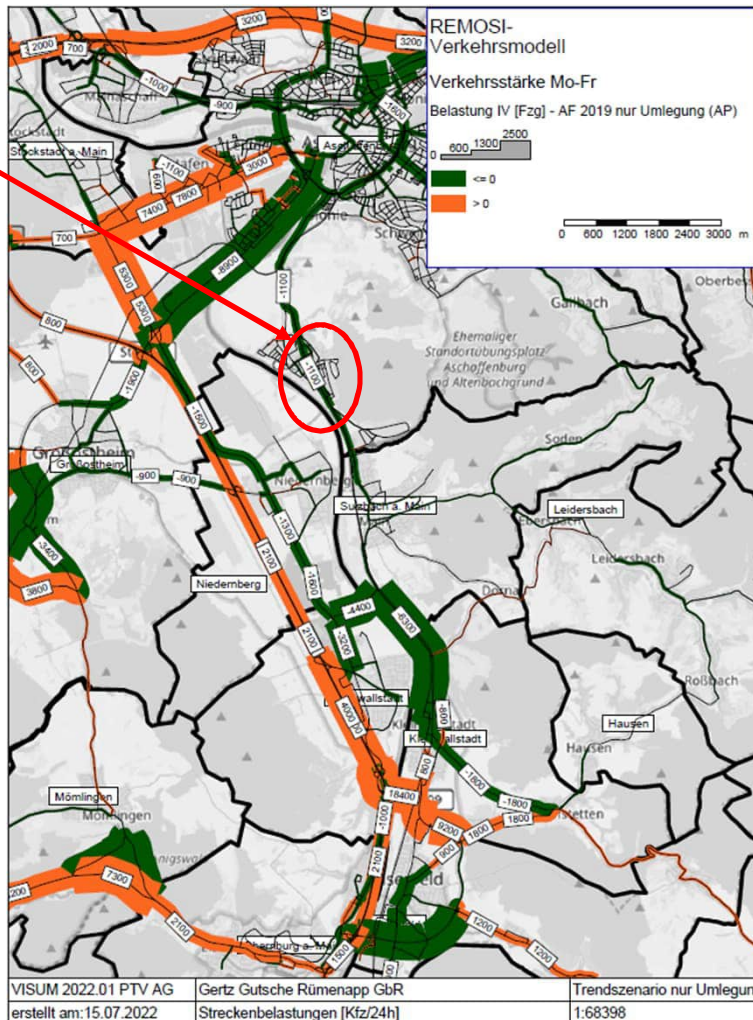
Prognose-Nullfall = Entwicklung von Verkehr und Straßennetz bis 2035 ohne die OU Sulzbach



REMOSI - Trendszenario 2035

Veränderung gegenüber Analysefall 2019

Entlastung
um 1.100
Kfz / 24 h



- Im Trendszenario ergeben sich durch die geplante Mainbrücke südlich von Kleinwallstadt Rückgänge der Verkehrsbelastung der St 2309 durch Kleinwallstadt und in geringem Umfang in Sulzbach.
- Hierdurch und durch den Ausbau der B26 in Aschaffenburg werden Verkehre von der rechten auf die linke Mainseite auf die B 469 gelenkt.
- Zwischen Sulzbach, Obernau und Aschaffenburg sinkt die Verkehrsbelastung um rd. 1.000 Kfz/d.

■ ≤ 0 = Abnahme Verkehr
■ > 0 = Zunahme Verkehr

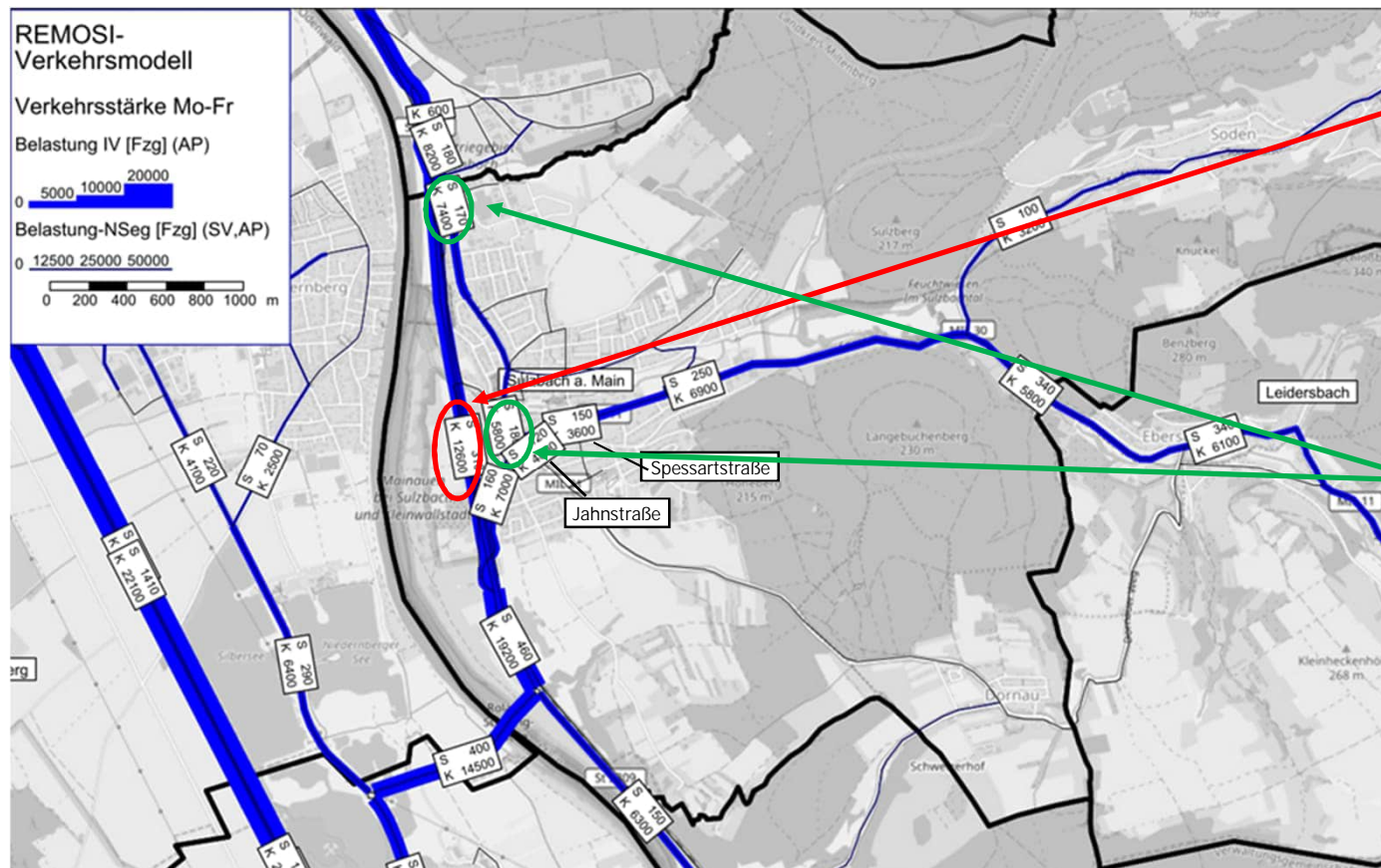


Verkehrsstärken-Vergleich aller untersuchten Varianten an sechs Querschnitten

Umlegungsfall	Netzergänzung		Mainbrücke Sulzbach		MIL 11/MIL39(Summe Jahnstraße/Spessartstraße)		MIL11 Spessartstraße östl.der Jahnstraße		St2309(Hauptstraße südl.der Jahnstraße)		St2309 (Bahnhofstraße nördl.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
Analysenullfall 2019	---	---	15.700	440	9.200	280	7.500	260	15.000	310	14200	320
Trendszenario 2035	---	---	11.200	330	8.900	300	7.200	270	14.800	360	13900	380
Änderung gegenüber Analysefall(%)			-29%	-25%	-3%	+7%	-4%	+4%	-1%	+16%	-2%	+19%
Planfall 1a (aktuell)	12600	310	14500	400	8400	270	6900	250	7000	160	5800	180
Änderung gegenüber Trendszenario(%)			+29%	+21%	-6%	-10%	-4%	-7%	-53%	-56%	-58%	-53%
Planfall 1a (alt)	12400	300	14400	390	8500	270	7000	250	6900	160	5900	180
Änderung gegenüber Trendszenario(%)			+29%	+18%	-4%	-10%	-3%	-7%	-53%	-56%	-58%	-53%
Planfall 1b	12200	290	14300	390	8600	270	7000	250	7000	160	6000	180
Änderung gegenüber Trendszenario(%)			+28%	+18%	-3%	-10%	-3%	-7%	-53%	-56%	-57%	-53%
Planfall 2	12500	310	14.400	400	8500	270	6900	250	6800	160	5800	170
Änderung gegenüber Trendszenario(%)			+29%	+21%	-4%	-10%	-4%	-7%	-54%	-56%	-58%	-55%
Planfall 3	3700-4600	110-170	11100	330	5700	150	3600	110	14700	360	11200	260
Änderung gegenüber Trendszenario(%)			-1%	+0%	-36%	-50%	-50%	-59%	-1%	+0%	-19%	-32%
Planfall 4	3600	150	11200	340	5700	150	4900	140	14800	370	11300	260
Änderung gegenüber Trendszenario(%)			+0%	+3%	-36%	-50%	-32%	-48%	+0%	+3%	-19%	-32%
Planfall 5	6000	150	12500	360	4800	190	4500	210	10600	250	13600	370
Änderung gegenüber Trendszenario(%)			+12%	+9%	-46%	-37%	-38%	-22%	-28%	-31%	-2%	-3%
Planfall 6	10100-12500	330-320	13200	380	2100	50	2400	90	5100	110	5400	100
Änderung gegenüber Trendszenario(%)			+18%	+15%	-76%	-83%	-67%	-67%	-66%	-69%	-61%	-74%
Planfall 7	16000	540	14200	380	9000	290	7500	270	15700	380	14100	390
Änderung gegenüber Trendszenario(%)			+27%	+15%	+1%	-3%	+4%	+0%	+6%	+6%	+1%	+3%
Planfall K1 (P2 + P4)	6100	200	14300	400	3200	100	1700	80	3800	100	3400	50
Änderung gegenüber Trendszenario(%)			+28%	+21%	-64%	-67%	-76%	-70%	-74%	-72%	-76%	-87%
Planfall K2 (P2 + P5)	7300-14200	200-360	15200	420	2800	120	2600	150	2900	60	3800	100
Änderung gegenüber Trendszenario(%)			+36%	+27%	-69%	-60%	-64%	-44%	-80%	-83%	-73%	-74%
Planfall K3 (P2 + P7)	13200-17800	330-610	17000	460	8700	280	7100	260	7200	170	5700	170
Änderung gegenüber Trendszenario(%)			+52%	+39%	-2%	-7%	-1%	-4%	-51%	-53%	-59%	-55%
Planfall K4 (P4 + P7)	3600-15900	150-540	14200	380	6200	160	5300	150	16000	380	12100	260
Änderung gegenüber Trendszenario(%)			+27%	+15%	-30%	-47%	-26%	-44%	+8%	+6%	-13%	-32%
Planfall K5 (P5 + P7)	6400-17200	160-570	15500	410	4600	180	4300	210	11400	260	14200	380
Änderung gegenüber Trendszenario(%)			+38%	+24%	-48%	-40%	-40%	-22%	-23%	-28%	+2%	+0%



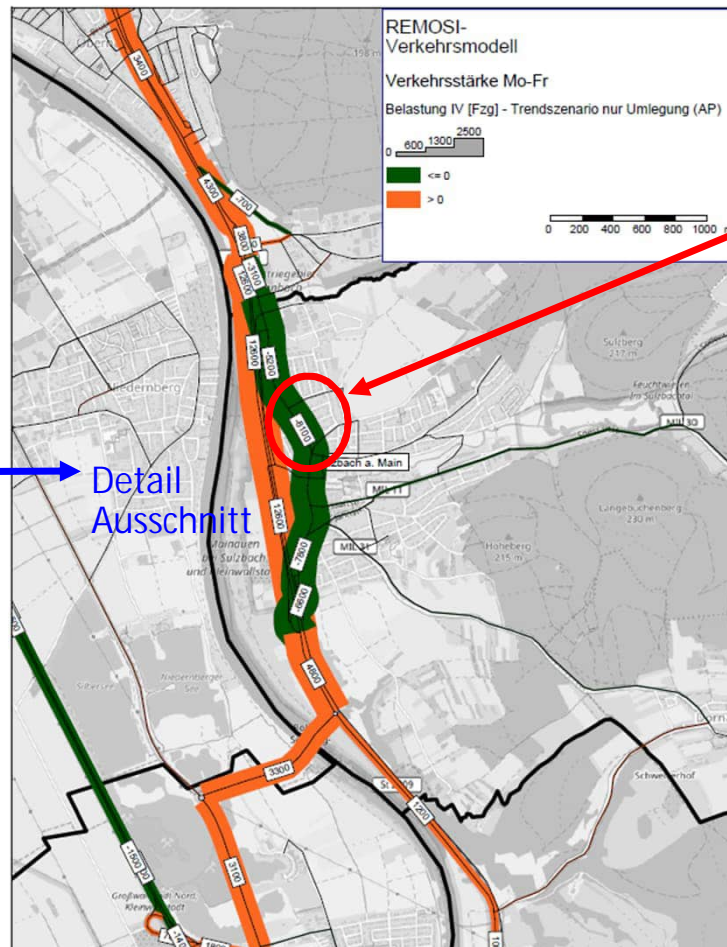
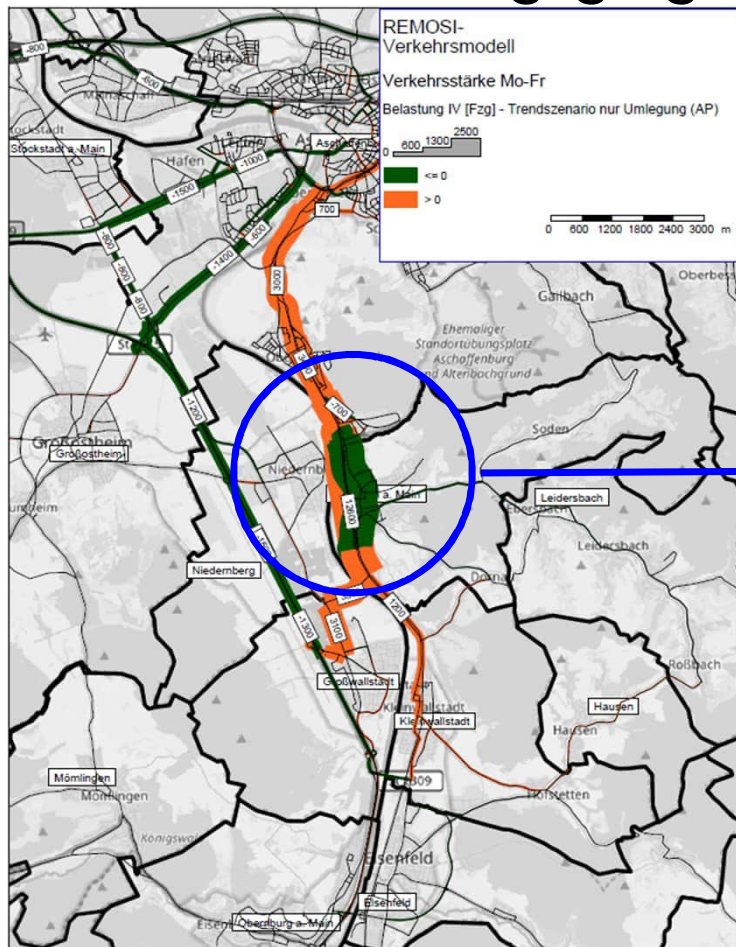
Planfall 1a – aktuelle Planung Verkehrsstärken



- 12.600 Kfz/Tag, davon 300 Lkw/Tag auf Umgehungsstraße
- In der Ortsdurchfahrt verbleiben zwischen 5.800 und 7.400 Kfz/Tag

VISUM 2022.01 PTV AG	Gertz Gutsche Rügenapp GbR	PF V1a neu mit Trendszenario (aktuell)
erstellt am: 12.08.2022	Streckenbelastungen [Kfz/24h]	1:24250

Planfall 1a – aktuelle Planung Veränderung gegenüber Trendszenario



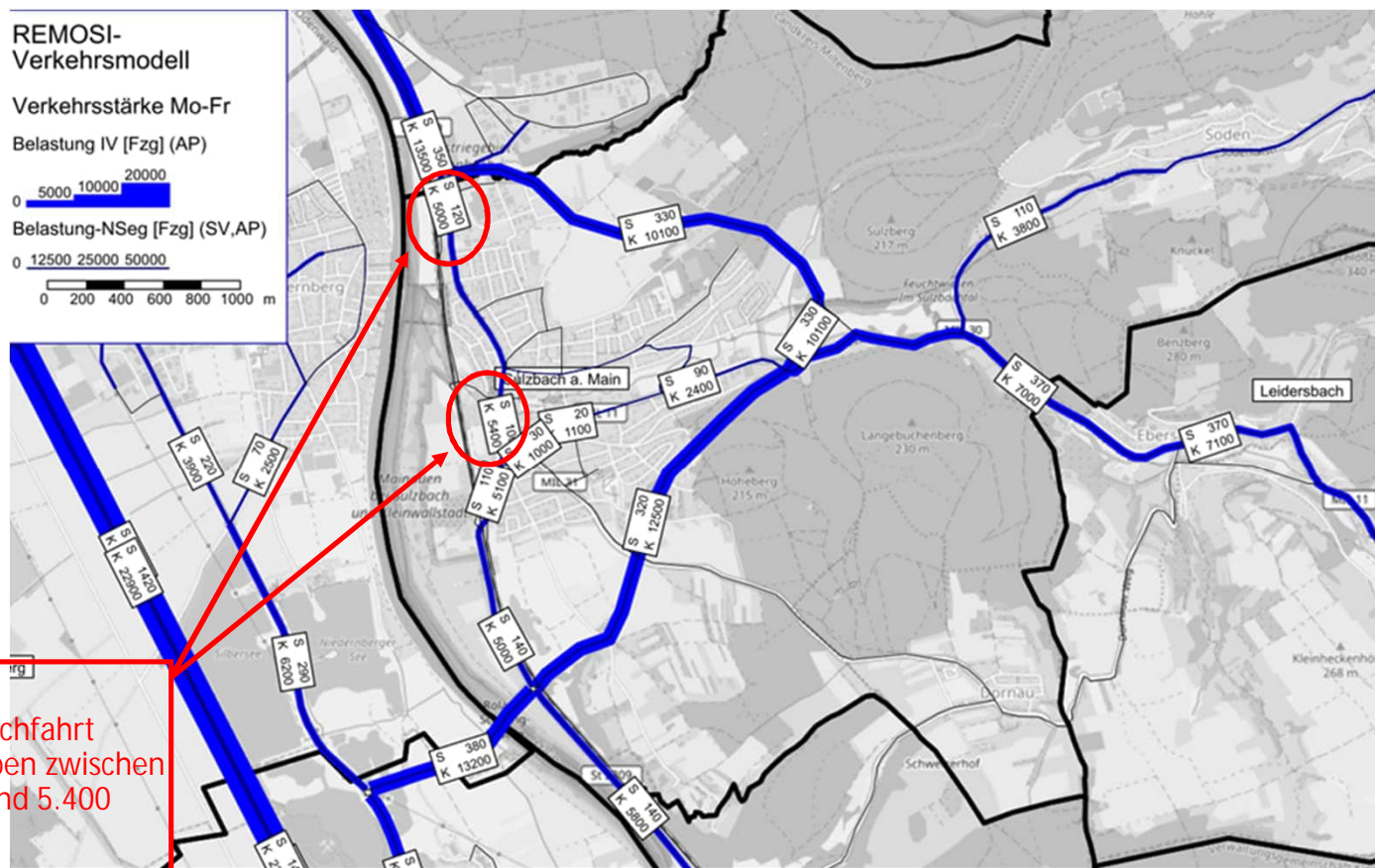
Detail
Ausschnitt

- Entlastung der Ortsdurchfahrt Sulzbach um 8.100 Kfz/Tag (grün)
- Verlagerung von ca. 3.000 Kfz/Tag von der linken auf die rechte Mainseite durch Reisezeitverkürzungen in Richtung Aschaffenburg-Mitte/Süd/Ost (orange)

■ ≤ 0 = Abnahme Verkehr
■ > 0 = Zunahme Verkehr



Planfall 6 – Variante Ostumfahrung Vergleich zur Verkehrsuntersuchung (VU)



- Das REMOSI-Verkehrsmodell prognostiziert für eine Ostumfahrung (Planfall 6) ebenfalls eine starke Entlastung der Ortsdurchfahrt Sulzbach
- Ergebnisse weichen hier aufgrund der genaueren Modellierung von der VU 2018 ab
- Ostumgehung hätte allerdings einen deutlich stärkeren Eingriff in Natur und Landschaft zur Folge

VISUM 2022.01 PTV AG	Gertz Gutsche Rügenapp GbR	PF V6
erstellt am:12.08.2022	Streckenbelastungen [Kfz/24h]	1:24250



Bewertungsmatrix

VORUNTERSUCHUNG 2019

Kriterium	Gewicht [%]	Gew Pkte max	Variante																	
			Null		Nord-Süd 1a		Nord-Süd 1b		Nord-Süd 2		Nord-Ost 1 (lang)		Nord-Ost 2 (kurz)		Süd-Ost		Ost- Umfahrung		AS B 469	
			Gew P	Bew	Gew P	Bew	Gew P	Bew	Gew P	Bew	Gew P	Bew	Gew P	Bew	Gew P	Bew	Gew P	Bew	Gew P	Bew
1. Erreichen der Planungsziele (Tabelle 3-7)	40	1,60	0,00	E	1,60	A	1,60	A	1,60	A	0,80	C	0,80	C	0,95	C	1,45	A	0,30	D
2. Vorgaben des Regionalplans (Tabelle 3-13)	15	0,60	0,45	B	0,60	A	0,60	A	0,30	C	0,38	B	0,38	B	0,53	A	0,45	B	0,45	B
3. Reisezeit (Tabelle 3-15)	2	0,08	0,00	E	0,08	A	0,08	A	0,06	B	0,02	D	0,04	C	0,04	C	0,06	B	-	-
4. Umweltverträglichkeit (Tabelle 3-18)	35	1,40	1,40	A	1,05	B	0,70	C	1,05	B	0,70	C	1,05	B	0,70	C	0,35	D	1,40	A
5. Wirtschaftlichkeit (Tabelle 3-22)	8	0,32	0,00	E	0,32	A	0,32	A	0,24	B	0,08	D	0,16	C	0,16	C	0,24	B	0,00	E
Summe der gewichteten Bewertungspunkte	100	4,00	1,85	C	3,65	A	3,30	B	3,25	B	1,98	C	2,43	C	2,38	C	2,55	B	2,15	C
RANG			9	1	2	3	3	8	5	6	4	7								

Die Ostumfahrung erhält im Variantenvergleich insgesamt 2,55 Bewertungspunkte und erreicht damit Rang 4

Kriterium	Ost- Umfahrung	
	Gew P	Bew
1. Erreichen der Planungsziele (Tabelle 3-7)	1,45	A
2. Vorgaben des Regionalplans (Tabelle 3-13)	0,45	B
3. Reisezeit (Tabelle 3-15)	0,06	B
4. Umweltverträglichkeit (Tabelle 3-18)	0,35	D
5. Wirtschaftlichkeit (Tabelle 3-22)	0,24	B
Summe der gewichteten Bewertungspunkte	2,55	B
RANG		4

Bewertungsmatrix

Wie wirkt sich das REMOSI-Modell auf den Rang der Ostumfahrung aus?

Kriterium	Gewicht [%]	Gew Pkte max	Variante																	
			Null		Nord-Süd 1a		Nord-Süd 1b		Nord-Süd 2		Nord-Ost 1 (lang)		Nord-Ost 2 (kurz)		Süd-Ost		Ost-Umfahrung		AS B 469	
			Gew P	Bew	Gew P	Bew	Gew P	Bew	Gew P	Bew	Gew P	Bew	Gew P	Bew	Gew P	Bew	Gew P	Bew	Gew P	Bew
1. Erreichen der Planungsziele (Tabelle 3-7)	40	1,60	0,00 E	1,60 A	1,60 A	1,60 A	0,80 C	0,80 C	0,95 C	1,45 A	1,60 D	0,30 D								
2. Vorgaben des Regionalplans (Tabelle 3-13)	15	0,60	0,45 B	0,60 A	0,60 A	0,30 C	0,38 B	0,38 B	0,53 A	0,45 B	0,45 B									
3. Reisezeit (Tabelle 3-15)	2	0,08	0,00 E	0,08 A	0,08 A	0,06 B	0,02 D	0,04 C	0,04 C	0,06 B	-	-								
4. Umweltverträglichkeit (Tabelle 3-18)	35	1,40	1,40 A	1,05 B	0,70 C	1,05 B	0,70 C	1,05 B	0,70 C	0,35 D	1,40 A									
5. Wirtschaftlichkeit (Tabelle 3-22)	8	0,32	0,00 E	0,32 A	0,32 A	0,24 B	0,08 D	0,16 C	0,16 C	0,24 B	0,32 A	0,00 E								
Summe der gewichteten Bewertungspunkte	100	4,00	1,85 C	3,65 A	3,30 B	3,25 B	1,98 C	2,43 C	2,38 C	2,65 B	2,78 C	2,15 C								
RANG			9	1	2	3	8	5	6	4	7									

Die Ostumfahrung erhält im Variantenvergleich höhere Bewertungspunkte (2,78),
Verbleibt aber wie zuvor auf Rang 4

Kriterium	Ost-Umfahrung	
	Gew P	Bew
1. Erreichen der Planungsziele (Tabelle 3-7)	1,45	A
2. Vorgaben des Regionalplans (Tabelle 3-13)	0,45	B
3. Reisezeit (Tabelle 3-15)	0,06	B
4. Umweltverträglichkeit (Tabelle 3-18)	0,35	D
5. Wirtschaftlichkeit (Tabelle 3-22)	0,24 0,32	B A
Summe der gewichteten Bewertungspunkte	2,55 2,78	B
RANG		4

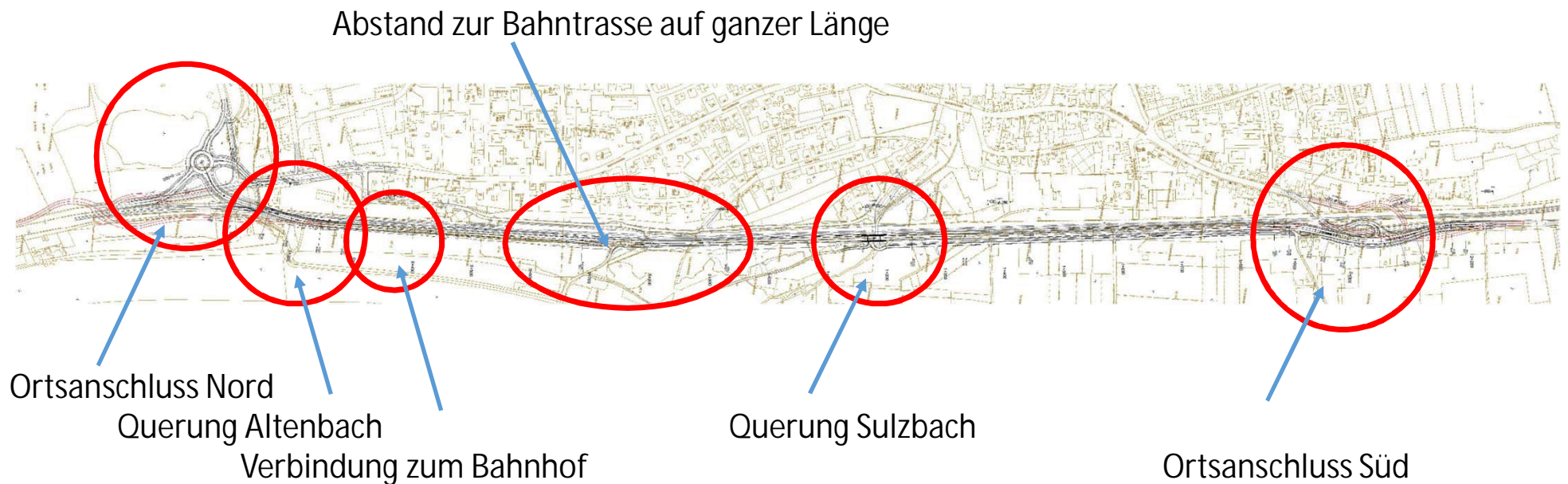
Entwurfsplanung der Ortsumfahrung, Planungsstand Oktober 2022

Staatliches Bauamt
Aschaffenburg



Quelle: BayernAtlas

Arbeitsvorgehen ab 2019: Kritische Analyse der Trassierung „Nord – Süd 1a“



Kritische Analyse Ortsanschluss Nord und Süd

- Umfangreiche Variantenuntersuchungen zur Trassierung und Anbindung



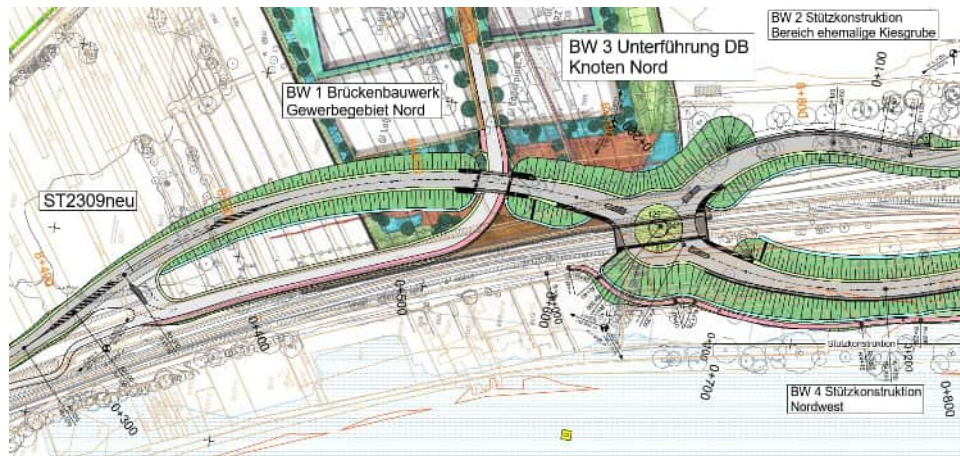
Nord



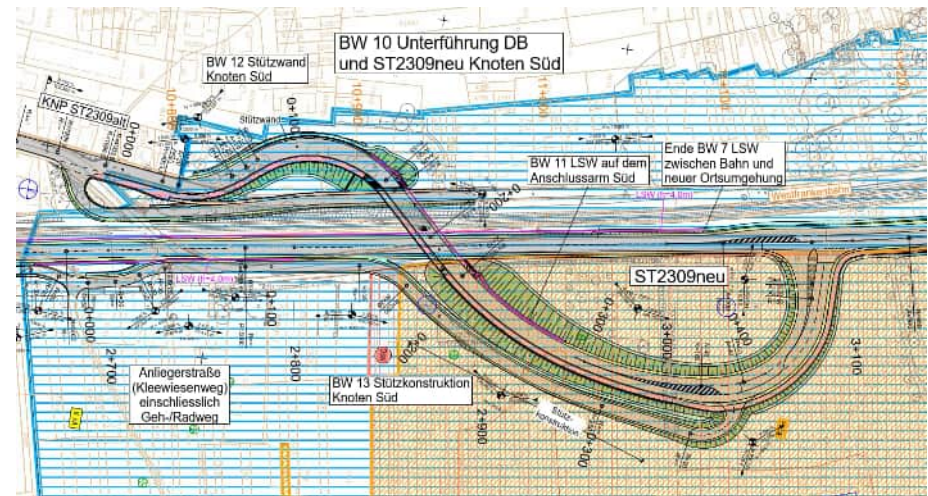
Süd

Abwägung / Entscheidung für die beste Lösung

Ortsanschluss Nord:
Minimierter Flächenverbrauch
(Kreisverkehr über der Bahn)
Anbindung Röderäcker möglich



Ortsanschluss Süd:
Ersetzen des Bahnübergangs
durch eine Straßenüberführung mit
begleitendem Geh- und Radweg

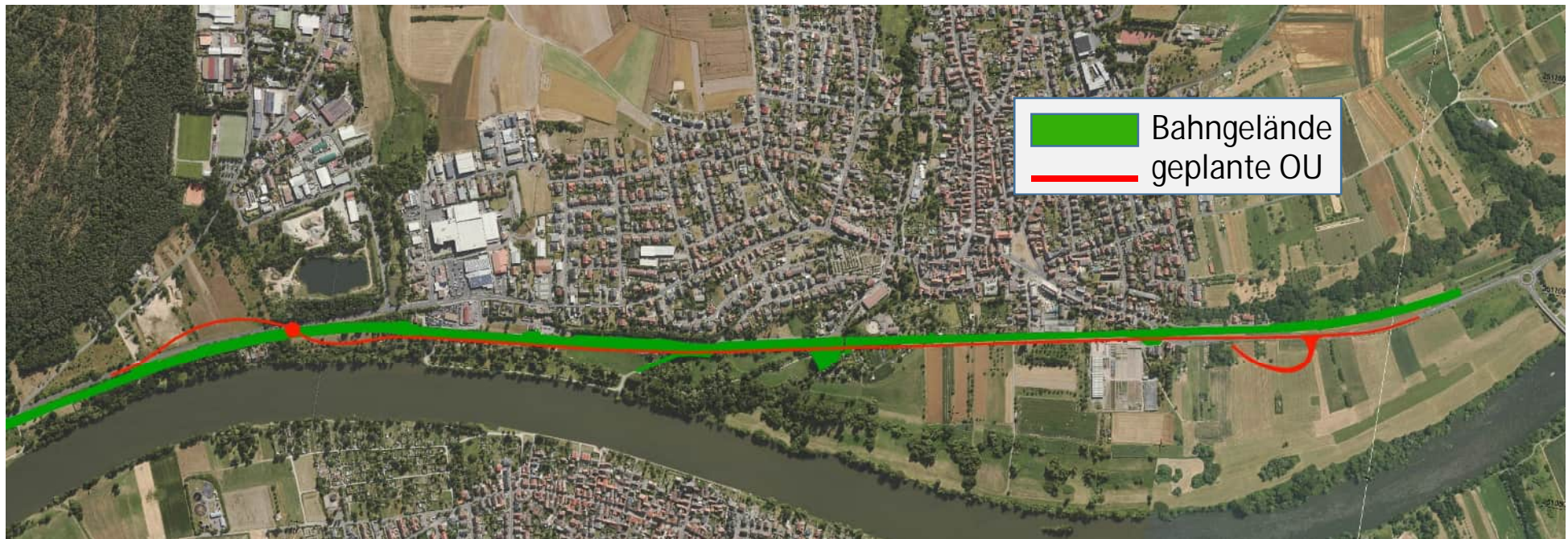


Überprüfung der Trassenbündelung von Bahn und OU auf der gesamten Länge



Quelle: BayernAtlas

Maßnahme: Anpassung der OU an Bahngelände durch optimierte Trassierung



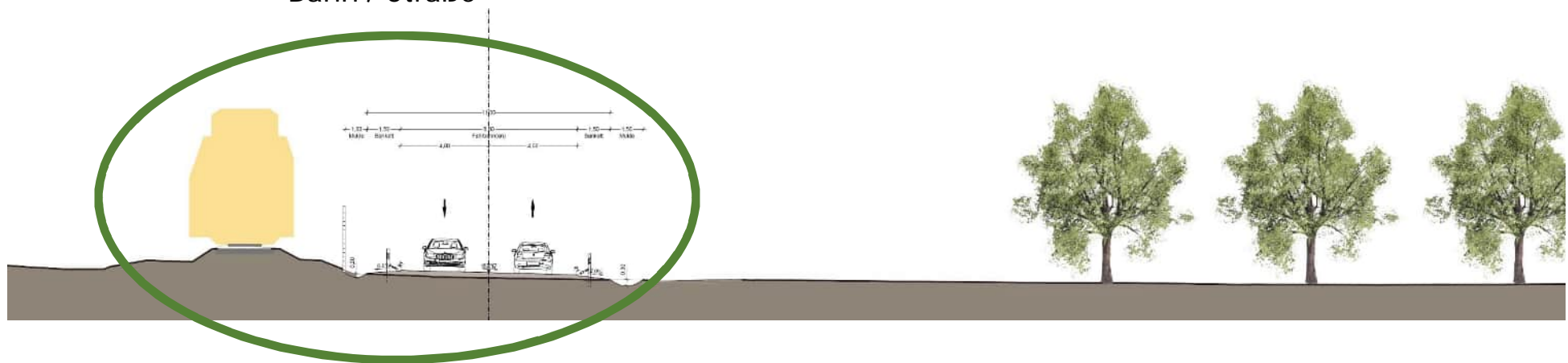
Quelle: BayernAtlas

Maßnahme: Gleis / Straße in enger Parallellage

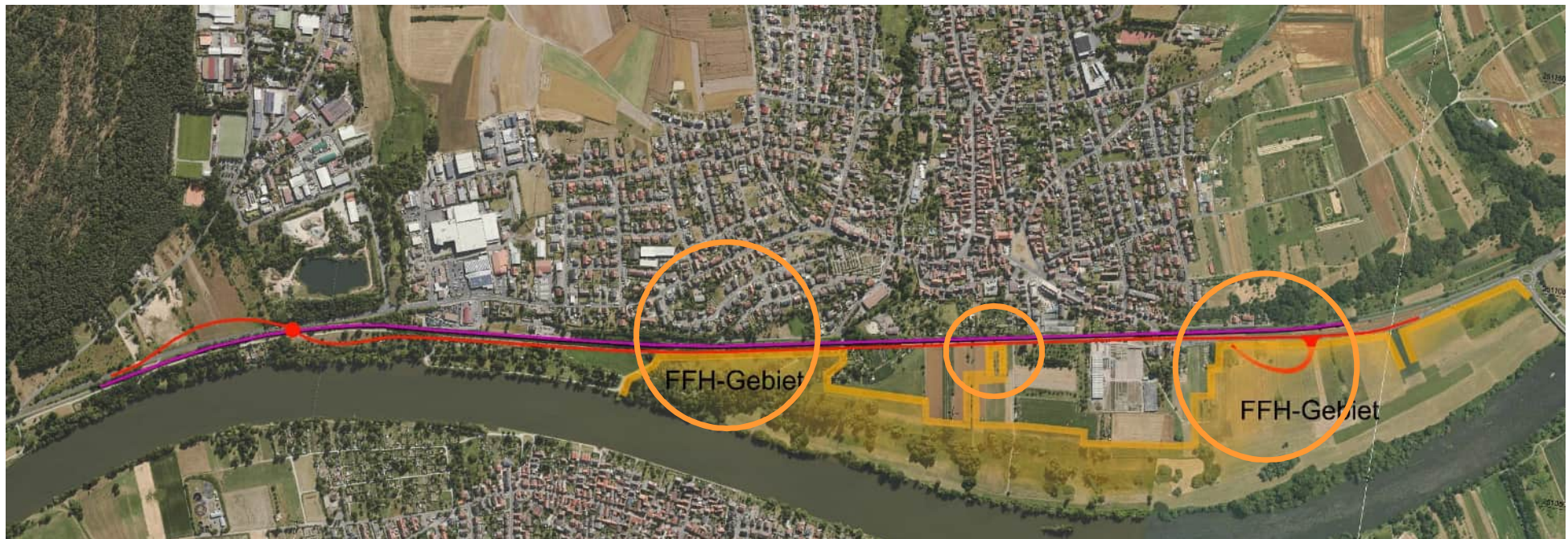
optimierte
Trassenbündelung
Bahn / Straße



minimierter Eingriff in die Landschaft;
Konfliktminimierung Hochwasser / FFH-Bereich



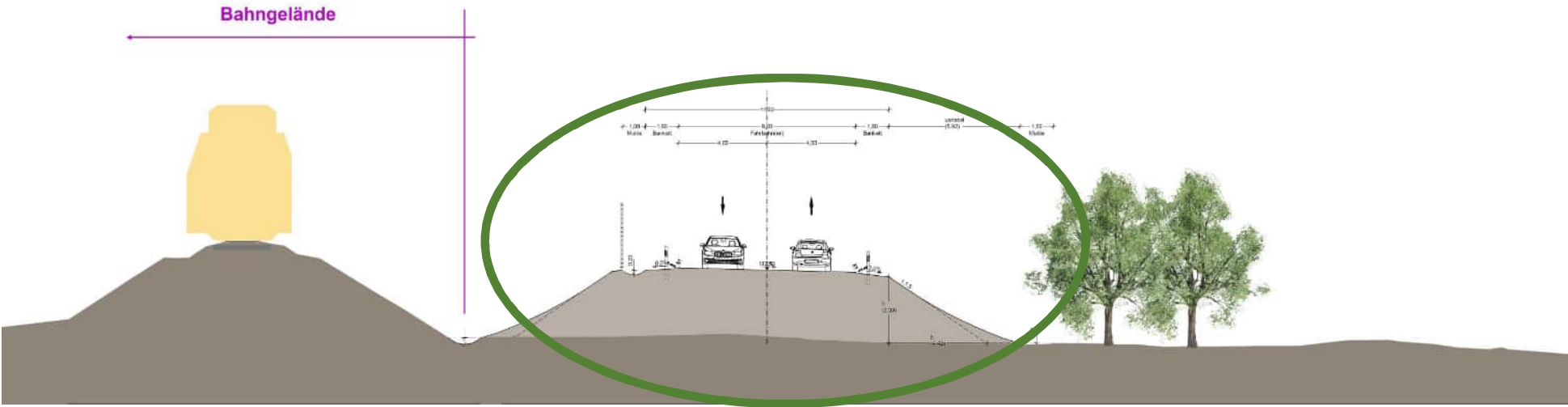
Konfliktminimierung im FFH-Gebiet durch Trassenoptimierung



Quelle: BayernAtlas

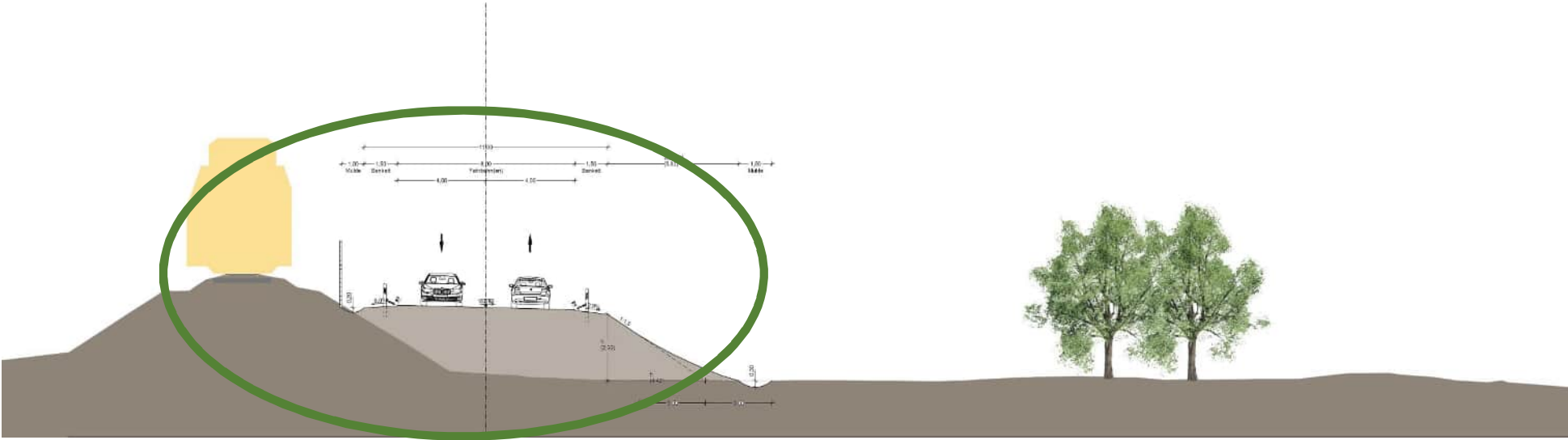


z.B.: Straßentrasse...
(ursprüngliche Planung)

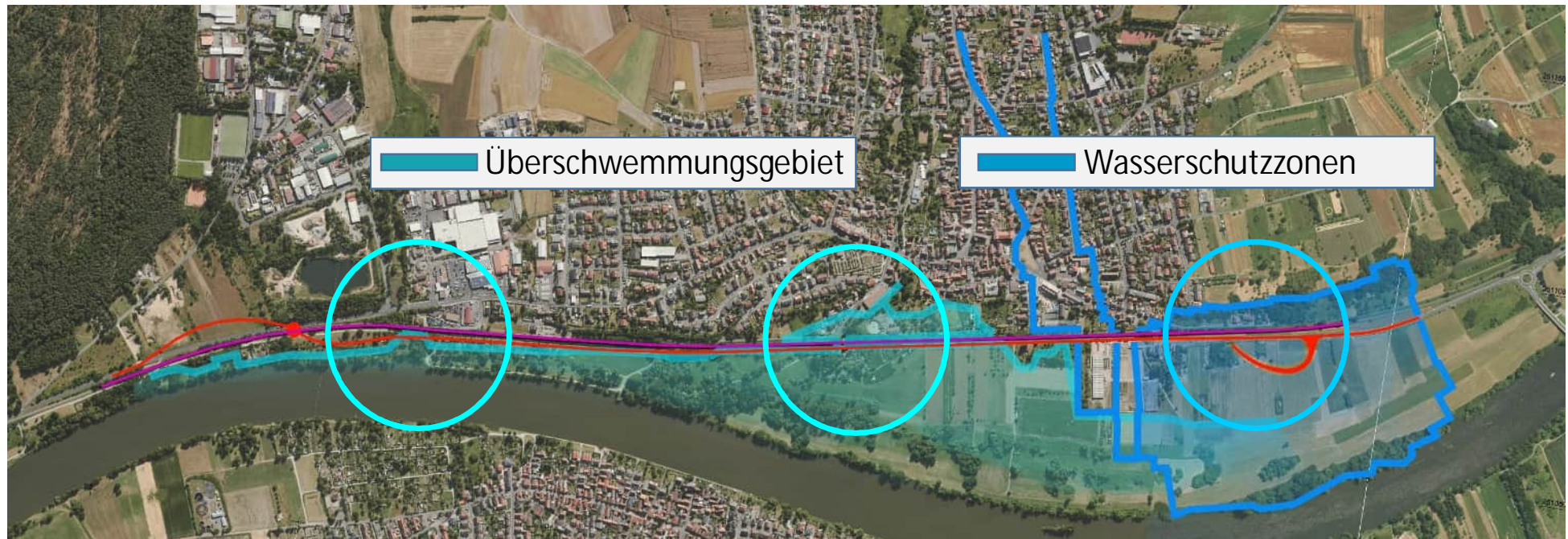




.....rückt an Bahndamm



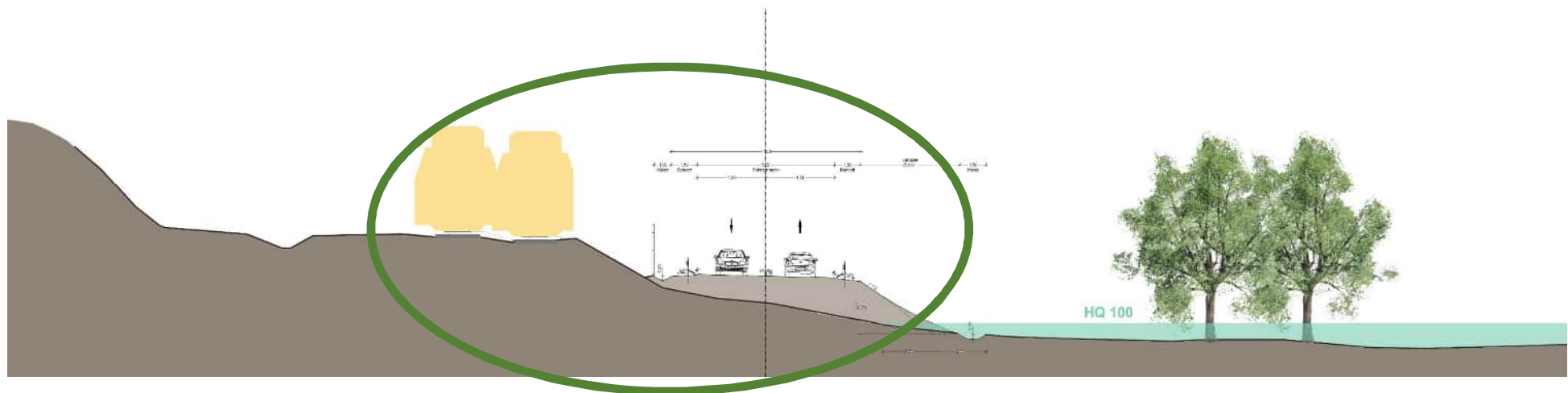
Konfliktminimierung „Wasser“



Quelle: BayernAtlas

z.B.: durch Trassenbündelung Eingriff in
das Überschwemmungsgebiet minimieren

Geländeschnitt im Bereich Bahnhof

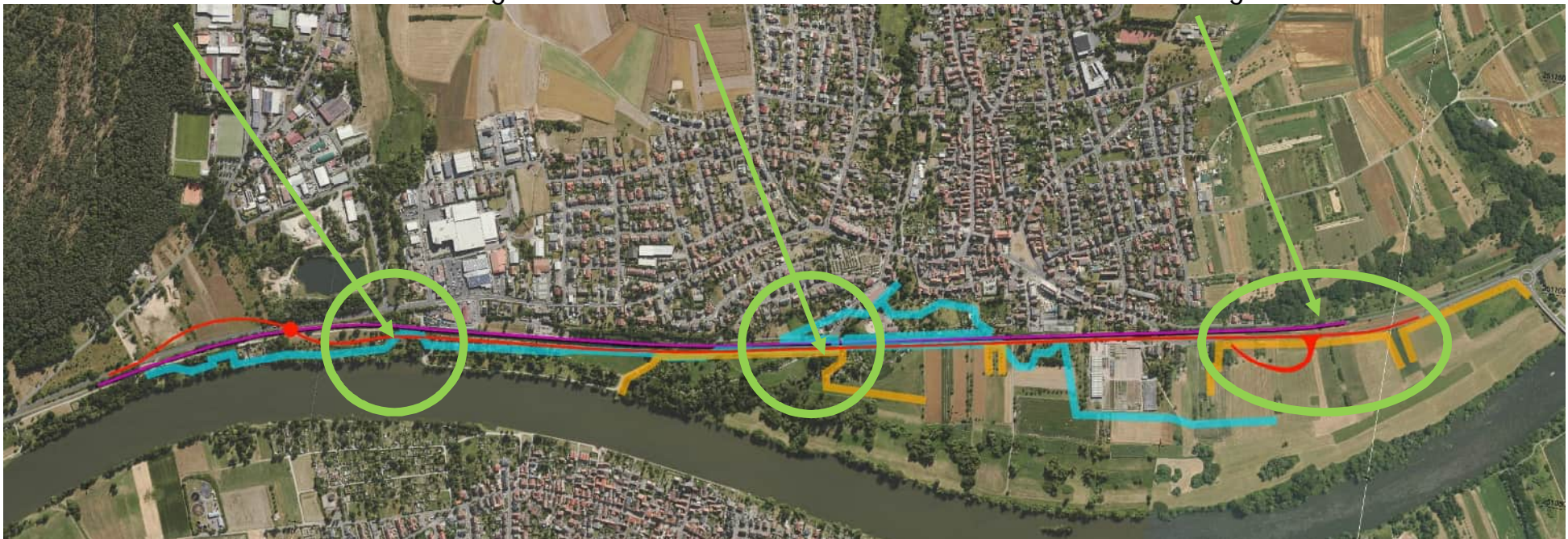


z.B.: Konfliktminimierung durch bau- technische Maßnahmen

keine Konflikte durch
Brückenbauwerk und Steilböschung

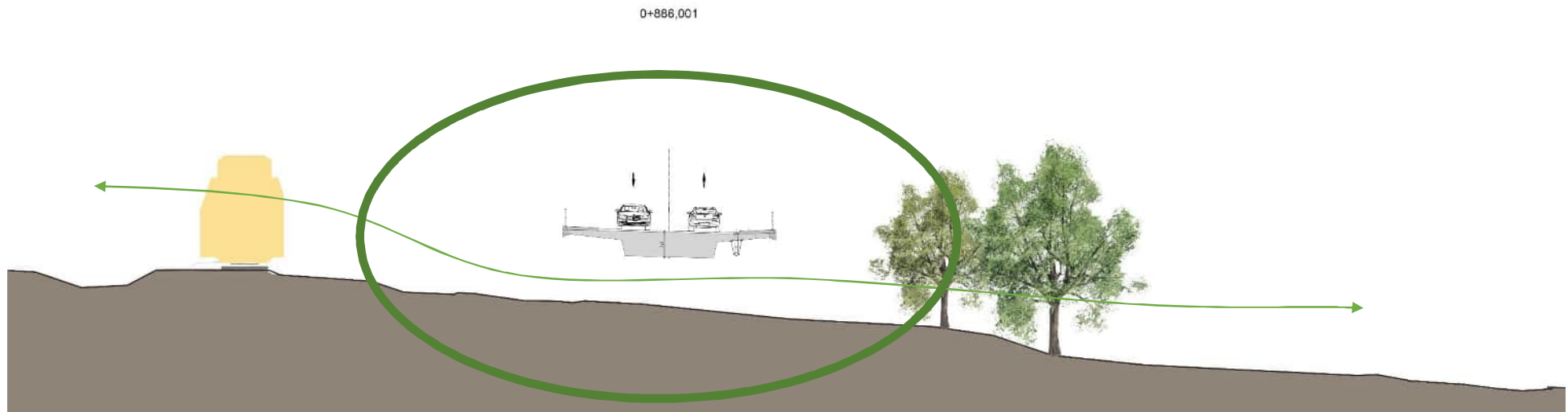
minimierter Eingriff durch
Stützmauer statt Damm

Bauen nach
RiStWag



Quelle: BayernAtlas

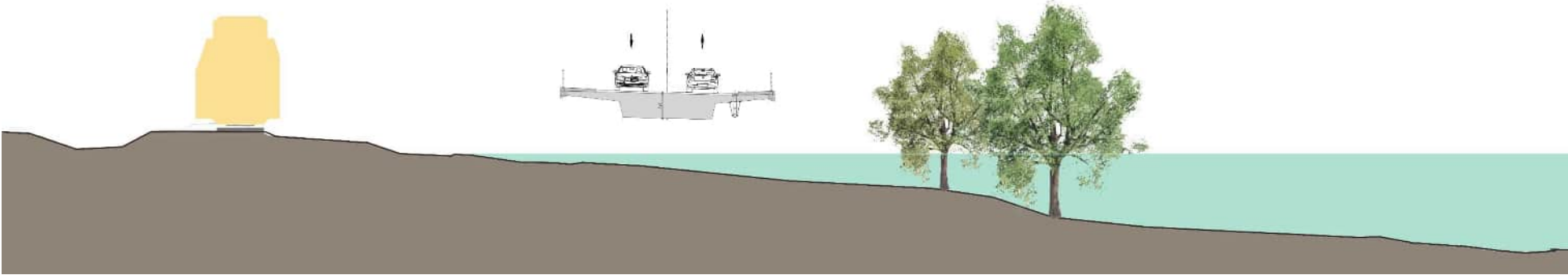
Brücke statt Damm im Bereich des Altenbachs, keine Barriere...





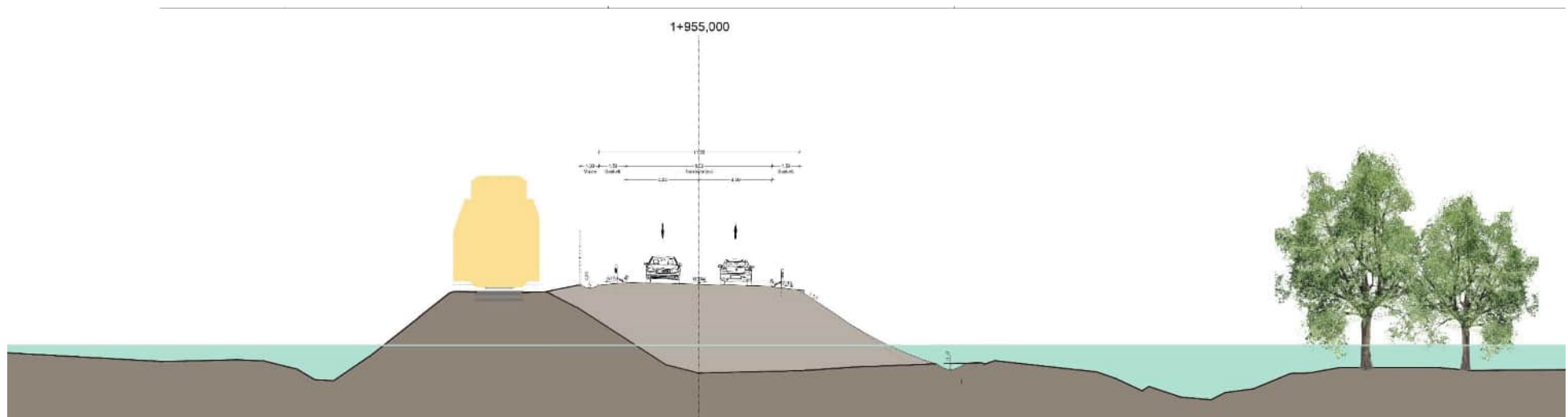
...und kein Konflikt mit HQ100

0+886,001

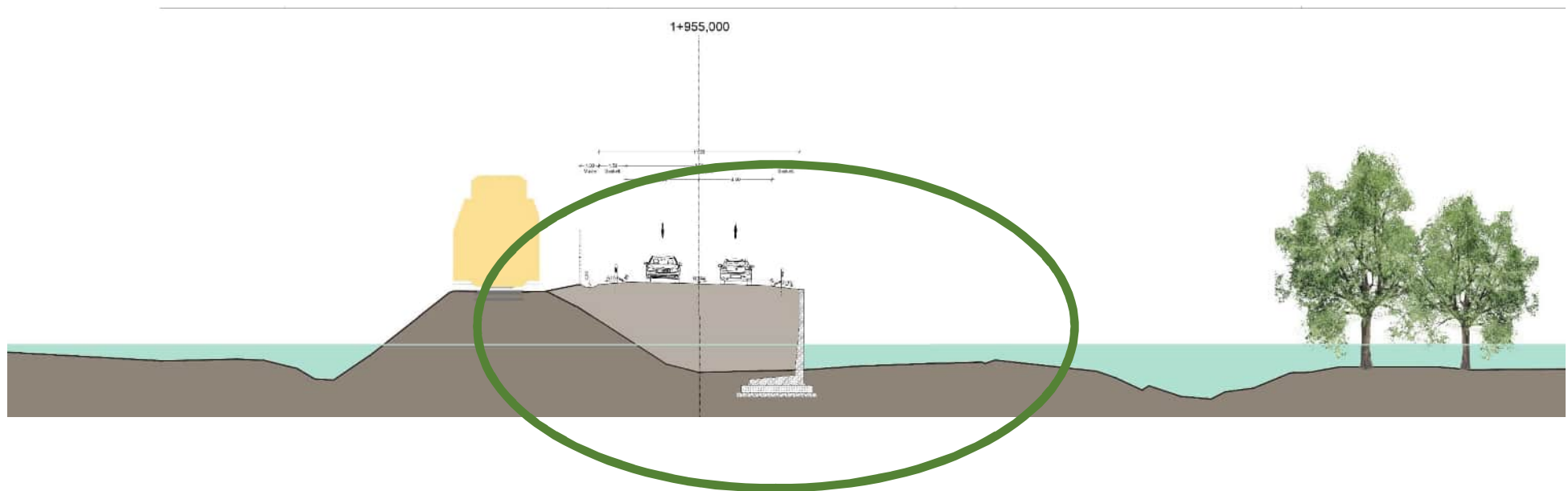




HQ100: im Bereich des Sulzbachs...

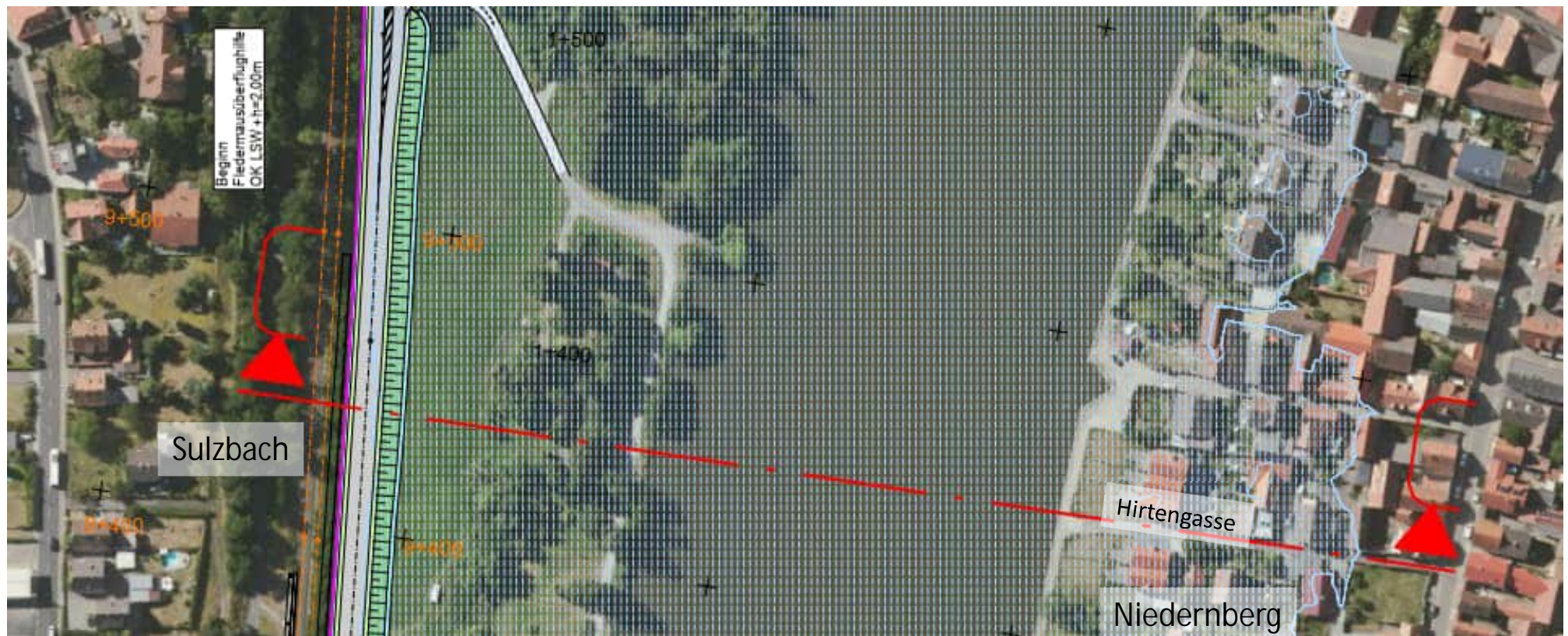


...Stützwand zur Konfliktminimierung



Untersuchung Retentionsraumverlust

HQ10 und HQ100 bei Bau-km 1+400, Blickrichtung Nord entgegen Fließrichtung Main (km 95,4)



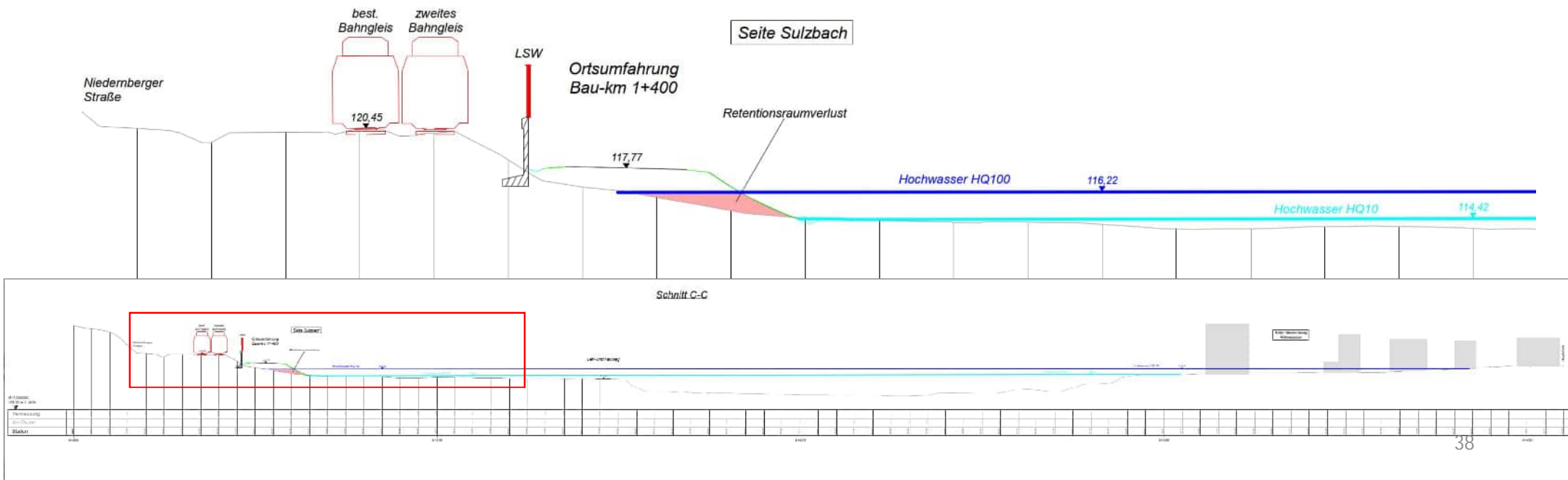


Retentionsraumverlust Seite Sulzbach

HQ 10: Keine Auswirkung

HQ100: Ohne Retentionsraumausgleich Erhöhung des Wasserspiegels um +6 cm

- ✓ WHG: Gesetzliche Pflicht zum Retentionsraumausgleich
- Ergebnis: Maßnahme führt zu keiner Erhöhung



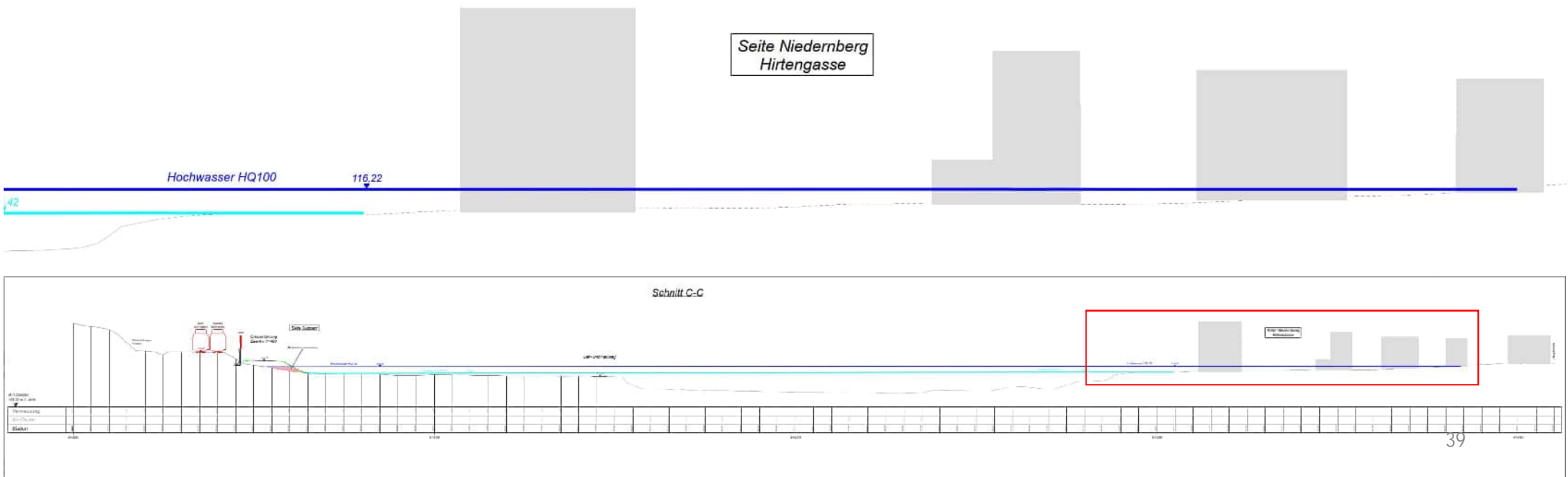


Auswirkung Seite Niedernberg

HQ 10: Bebauung aktuell nicht bzw. geringfügig überflutet

HQ100: Bebauung aktuell um ca. 1,50 m überflutet,
ohne Retentionsraumausgleich Erhöhung des Wasserspiegels um +6 cm

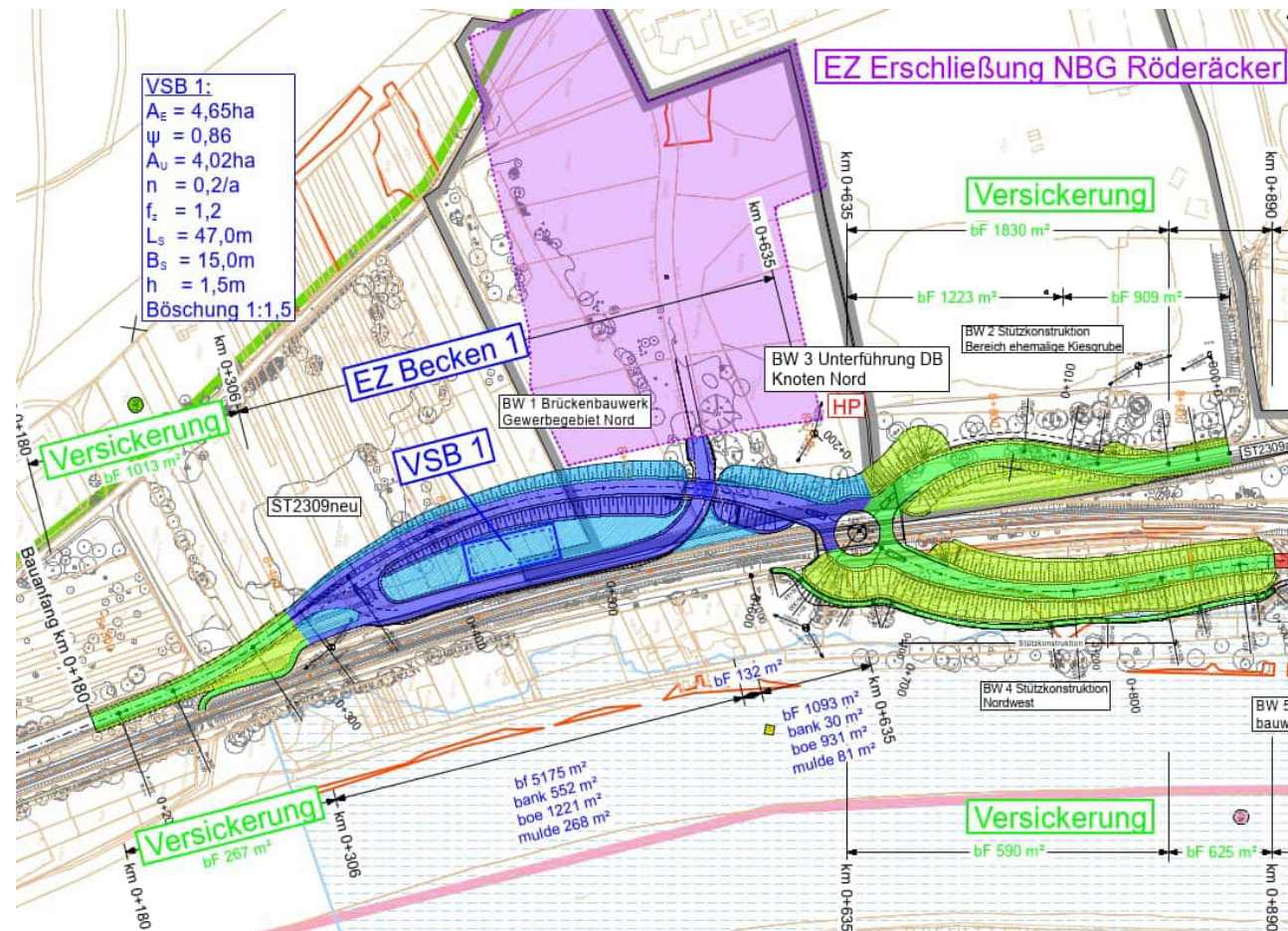
- ✓ WHG: Gesetzliche Pflicht zum Retentionsraumausgleich
- Ergebnis: Maßnahme führt zu keiner Erhöhung



Behandlung Niederschlagswasser Straße

Abschnitt 1 Nord:
Versickerung über Mulden
bzw. Versickerungsbecken
mit Vorbehandlung inkl.
Fläche Gewerbegebiet
Röderäcker (VSB 1)

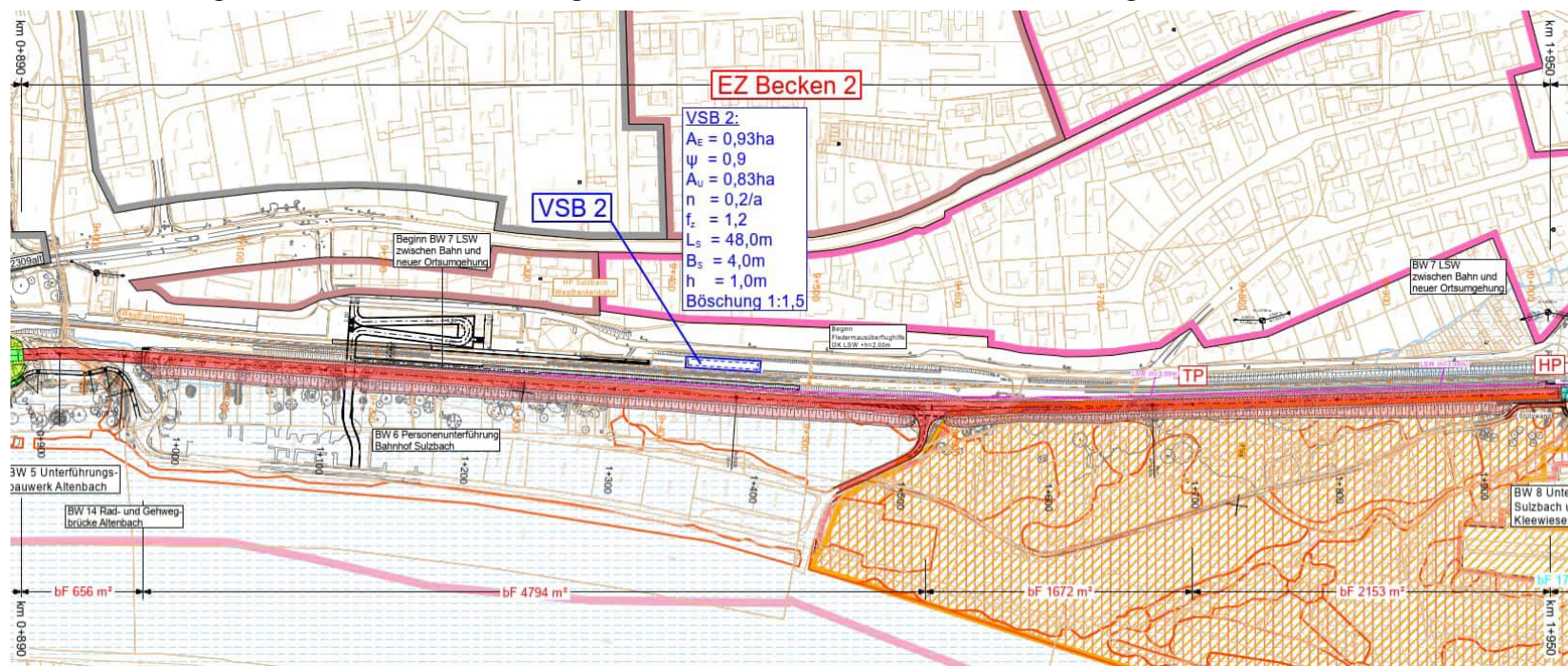
Abstimmung mit WWA
bzgl. anzusetzender
Jährlichkeit bei
Dimensionierung des
Beckens



Behandlung Niederschlagswasser Straße

Abschnitt 2: Altenbach bis Sulzbach

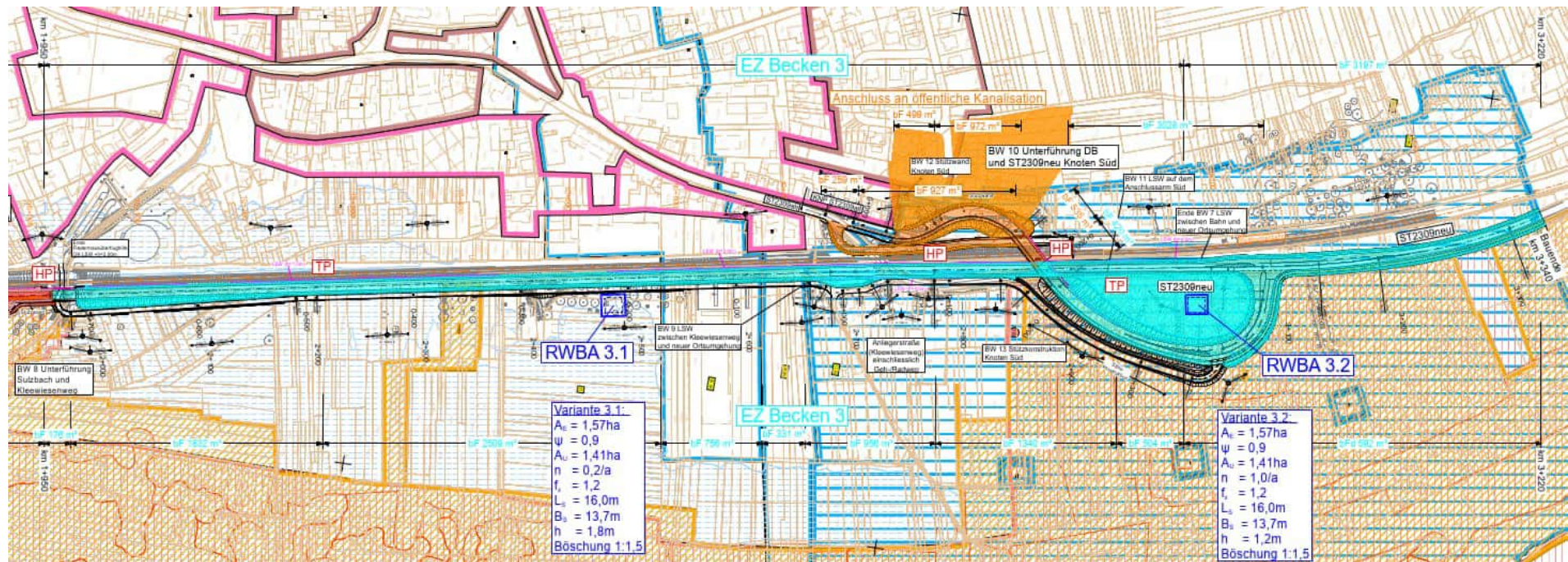
Sammlung Niederschlagswasser über Abläufe in Rohrleitung, Pumpenanlage bei Tiefpunkt mit Leitung zum Versickerungsbecken mit Vorbehandlung östlich Bahnhof (VSB 2)



Behandlung Niederschlagswasser Straße

Abschnitt 3: Sulzbach bis Bauende (Trinkwasserschutzzone)

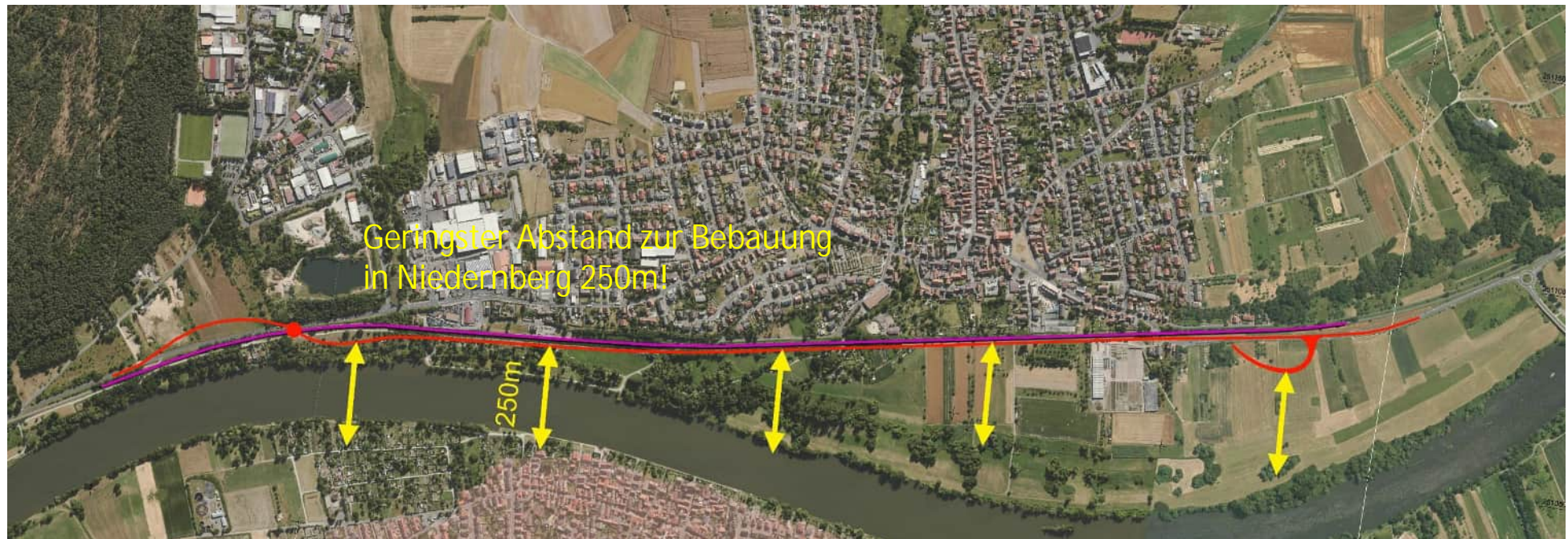
Sammlung Niederschlagswasser über Abläufe in Rohrleitung, teilweise mit Pumpenanlage mit Leitung zur Behandlungsanlage (RWBA 3.1 bzw. 3.2) und gedrosselte Einleitung in Main



Ausbildung der Straße nach RiStWag (Richtlinie für bauliche Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten)

Schallschutz

Lärmminimierung durch Bündelung mit der Bahn



Quelle: BayernAtlas



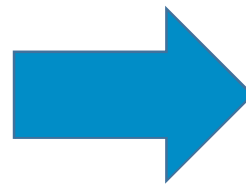
Gesetzliche Grundlagen

Grundlagen der Untersuchung Bundes-Immissionsschutzgesetz

- Bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen (...) ist sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. (§ 41 Abs. 1 BImSchG)

16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

- Gilt für den Bau von Straßen
- Tagzeitraum: 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr, Nachtzeitraum: 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr
- Verkehrsträger Straße und Schiene werden grundsätzlich getrennt betrachtet



Ermittlung ohne Schallschutz

- Die Immissionsgrenzwerte werden an 73 Gebäuden überschritten, daher besteht für diese Gebäude dem Grunde nach ein Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen

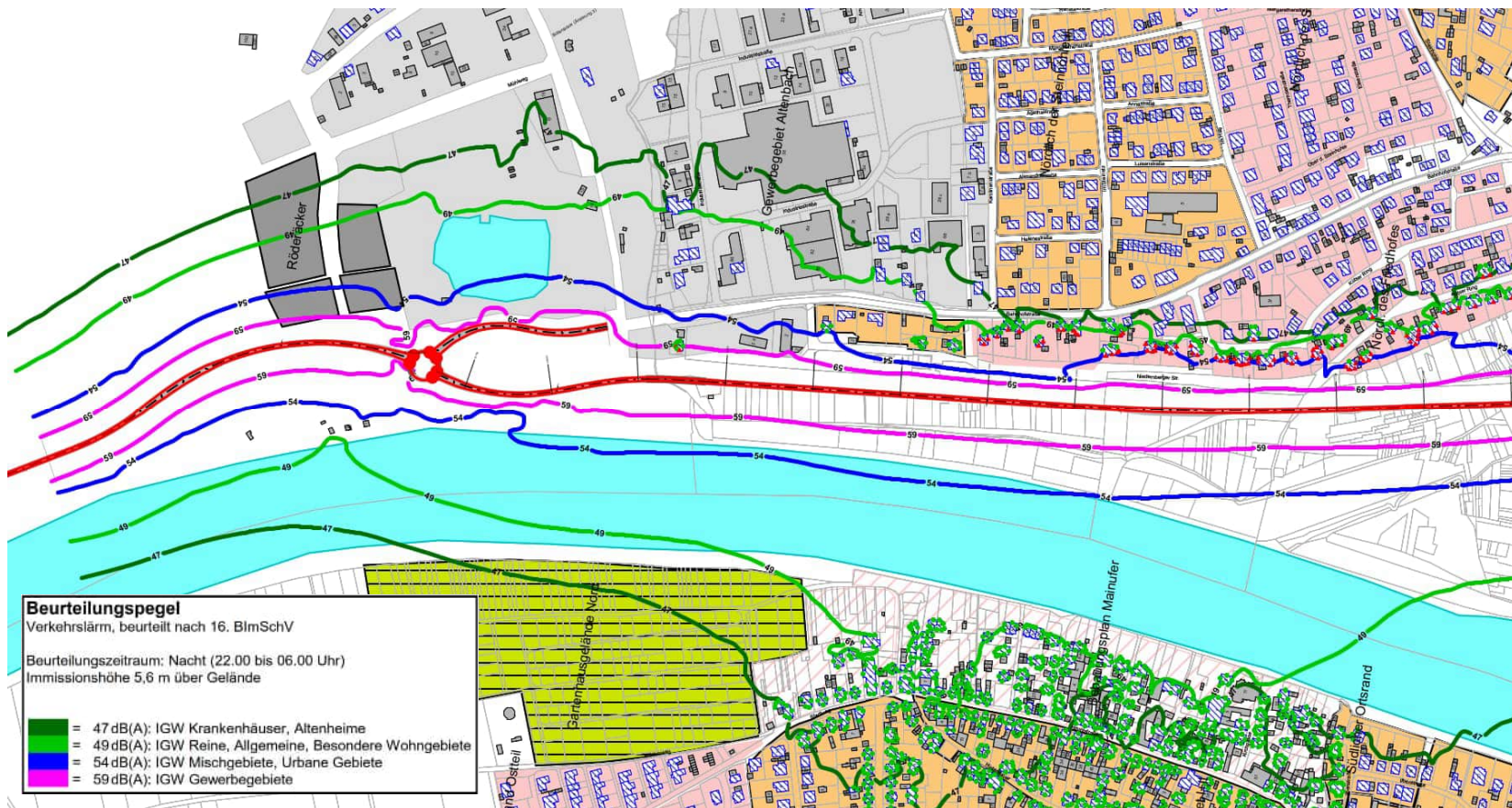
Maßnahmen und Abwägung

- Die Einhaltung der Grenzwerte ist durch Maßnahmen sicherzustellen
- Aktiver Lärmschutz (z.B. Lärmschutzwände) hat Vorrang vor passivem Lärmschutz (z.B. Lärmschutzfenster)
- Aktiver Lärmschutz kann unterbleiben, wenn die Kosten der Lärmschutzmaßnahmen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen (§ 41 Abs. 2 BImSchG)



Schallschutz

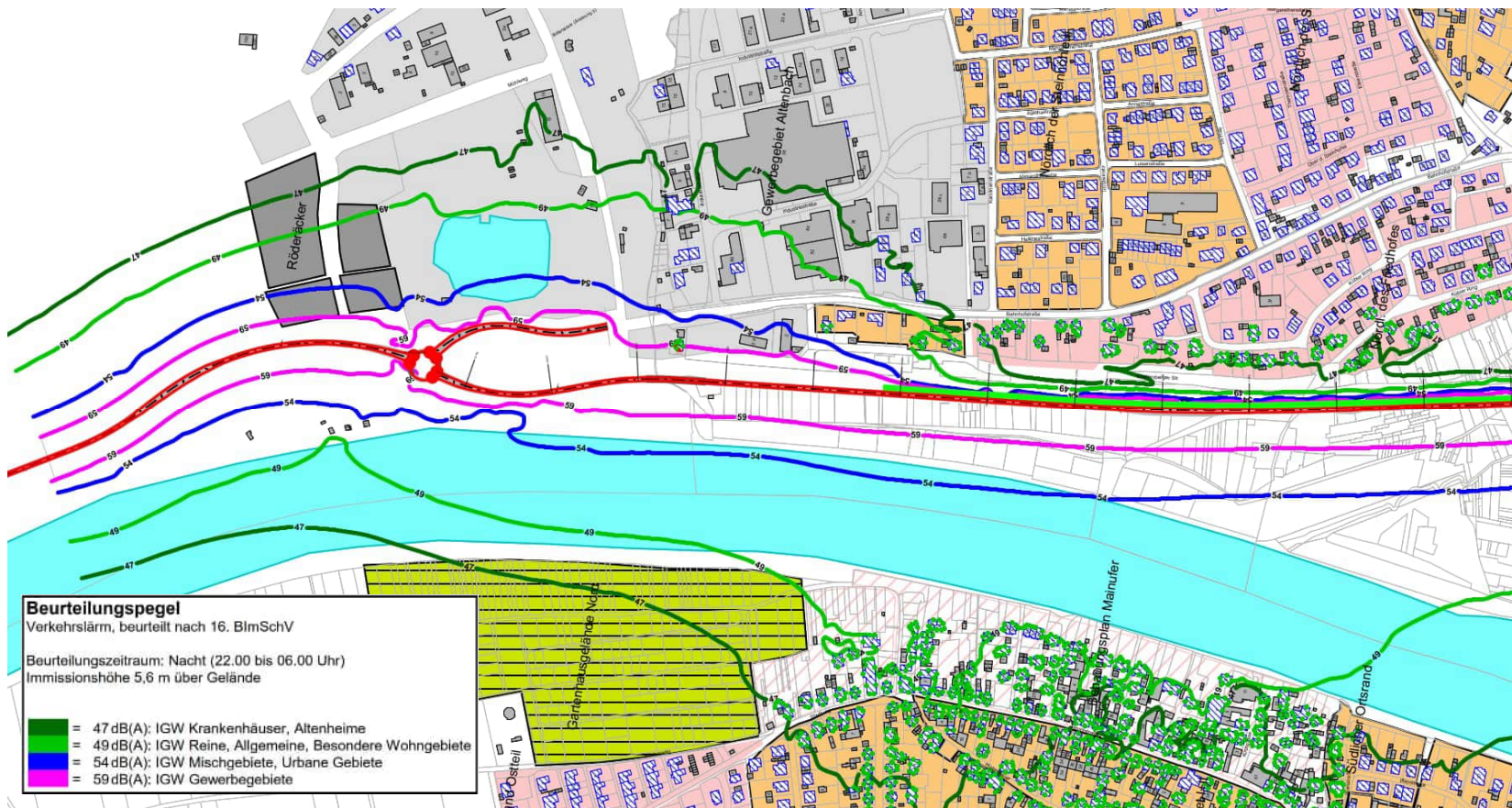
Schallimmissionsplan ohne Schallschutz, Nachtzeitraum – nördlicher Teil





Schallschutz

Schallimmissionsplan mit Schallschutz, Nachtzeitraum – nördlicher Teil



Legende

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Emission Straße
- Straße
- Industriegebiete
- Gewerbegebiete
- Misch- und Dorfgebiete
- Allgemeine Wohngebiete
- Besondere Wohngebiete
- Friedhöfe
- Kleingartengebiete

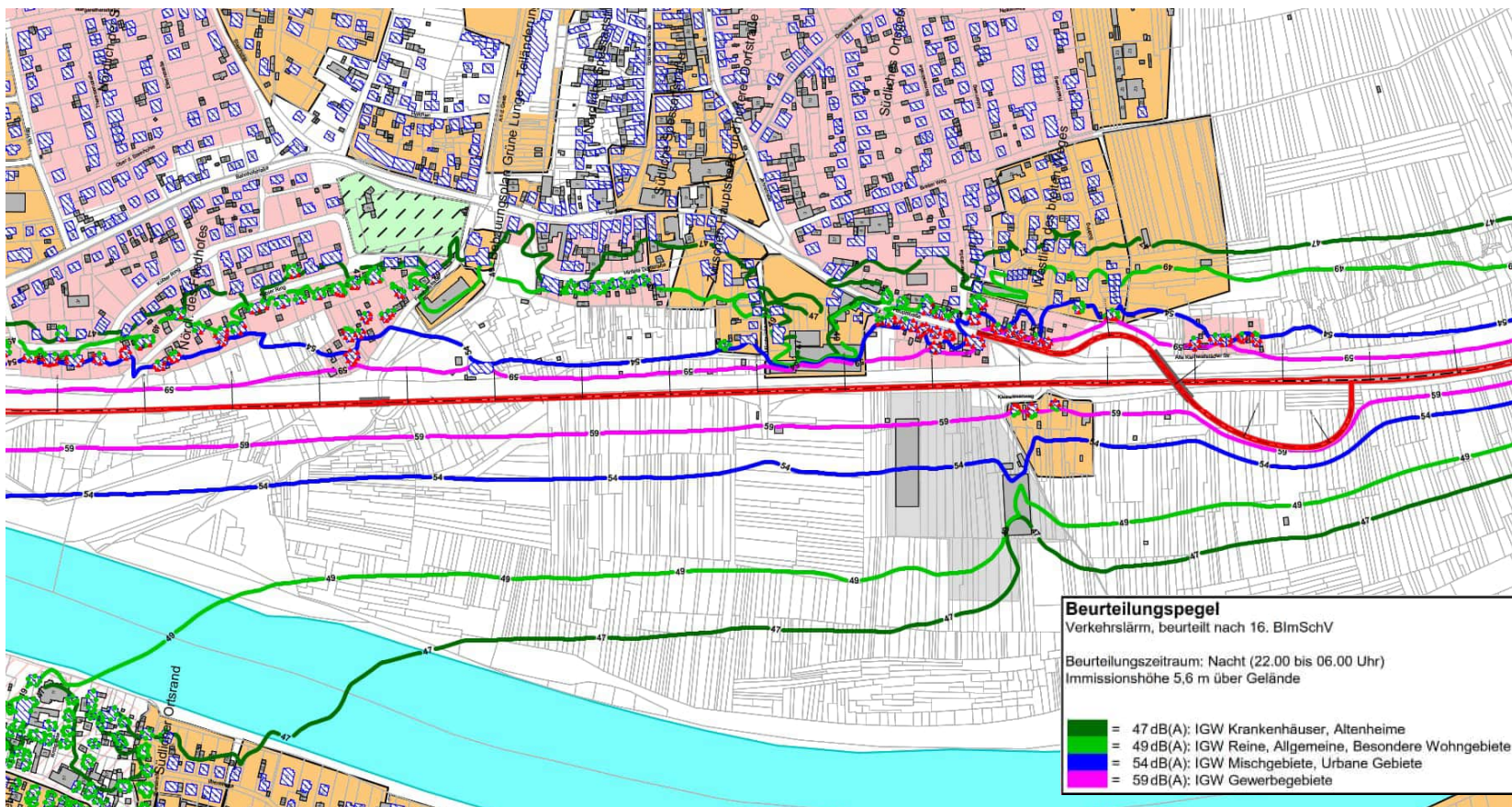
Gebäudelärmkarte

- Fassadenpunkt
- Konflikt-Fassadenpunkt
- Bodeneffekte
- Lärmschutzwand
- Transparente Lärmschutzwand



Schallschutz

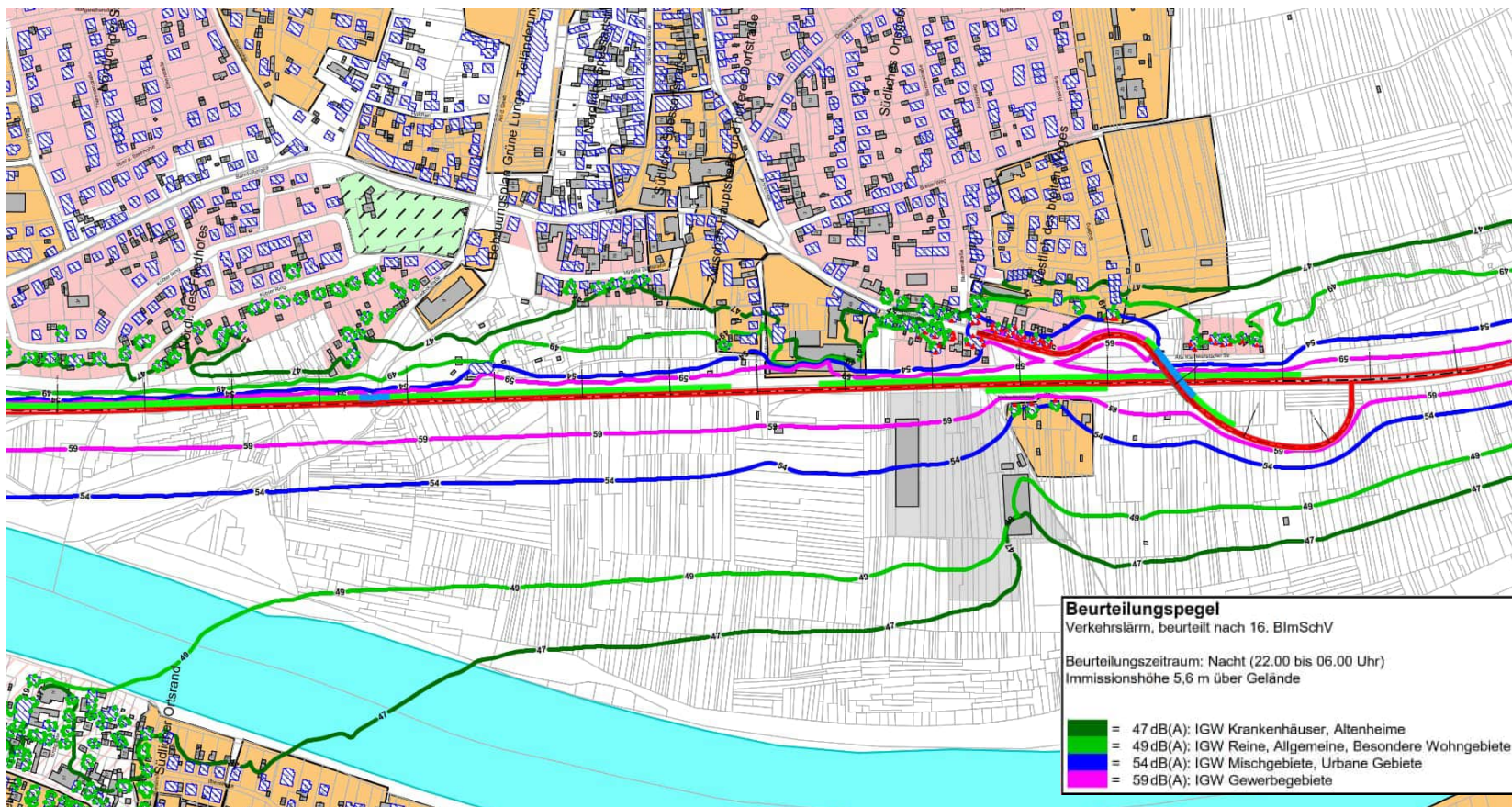
Schallimmissionsplan ohne Schallschutz, Nachtzeitraum – südlicher Teil





Schallschutz

Schallimmissionsplan mit Schallschutz, Nachtzeitraum – südlicher Teil



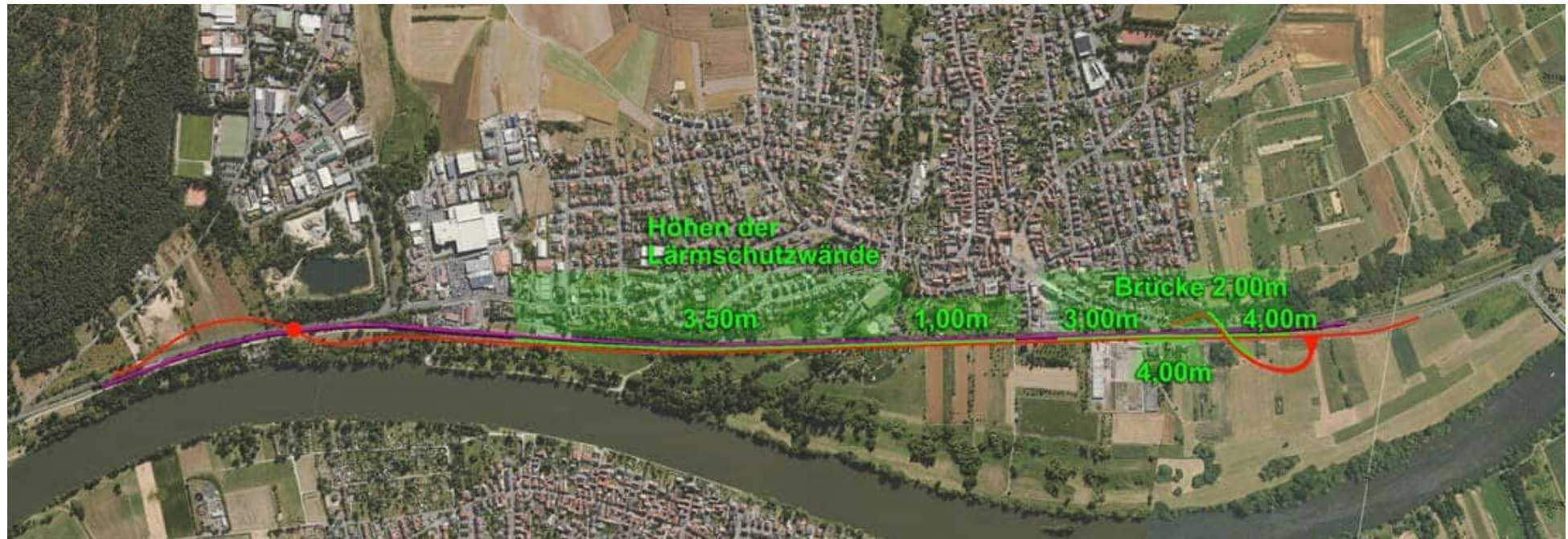
Legende

- ▨ Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Emission Straße
- Straße
- Industriegebiete
- Gewerbegebiete
- Misch- und Dorfgebiete
- Allgemeine Wohngebiete
- Besondere Wohngebiete
- Friedhöfe
- Kleingartengebiete

Gebäudelärmkarte

- Fassadenpunkt
- Konflikt-Fassadenpunkt
- Bodeneffekte
- Lärmschutzwand
- Transparente Lärmschutzwand

Schallschutzmaßnahmen werden eingeplant

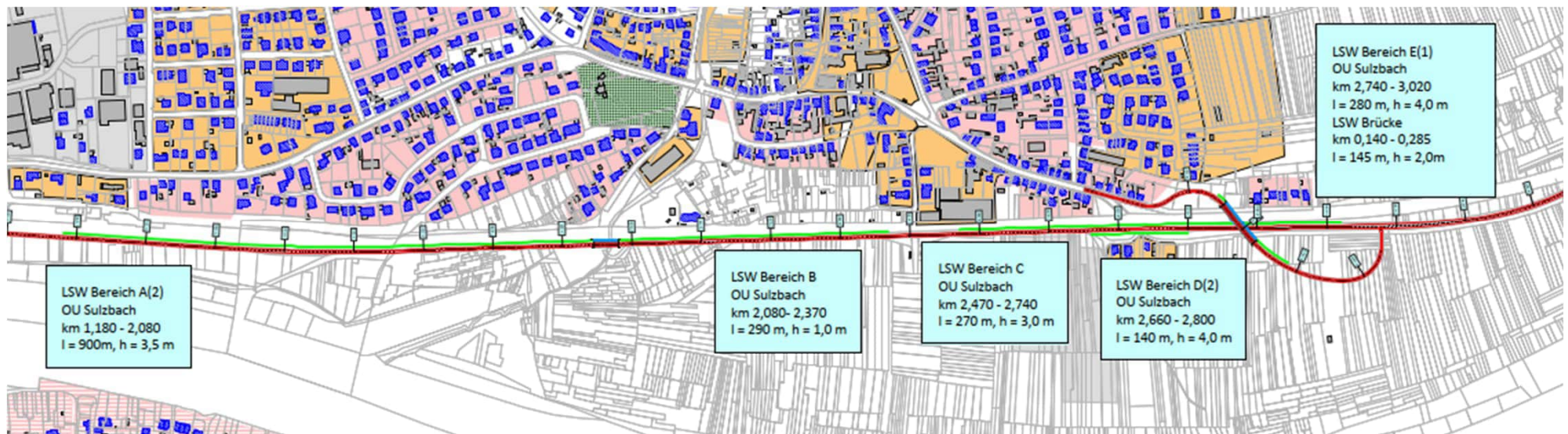


Quelle: BayernAtlas



Schallschutz

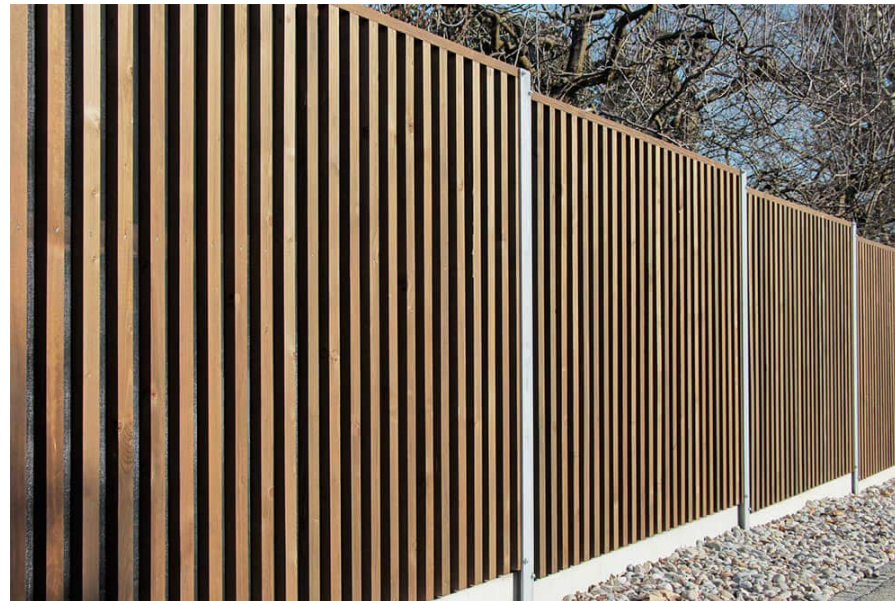
Übersichtsplan Lärmschutzwände



z.B. Holzlärmschutzwand, beidseitig
hochabsorbierend



Im weiteren
Verfahren findet
mit der Gemeinde
eine Abstimmung
zur Gestaltung der
Lärmschutzwände
statt

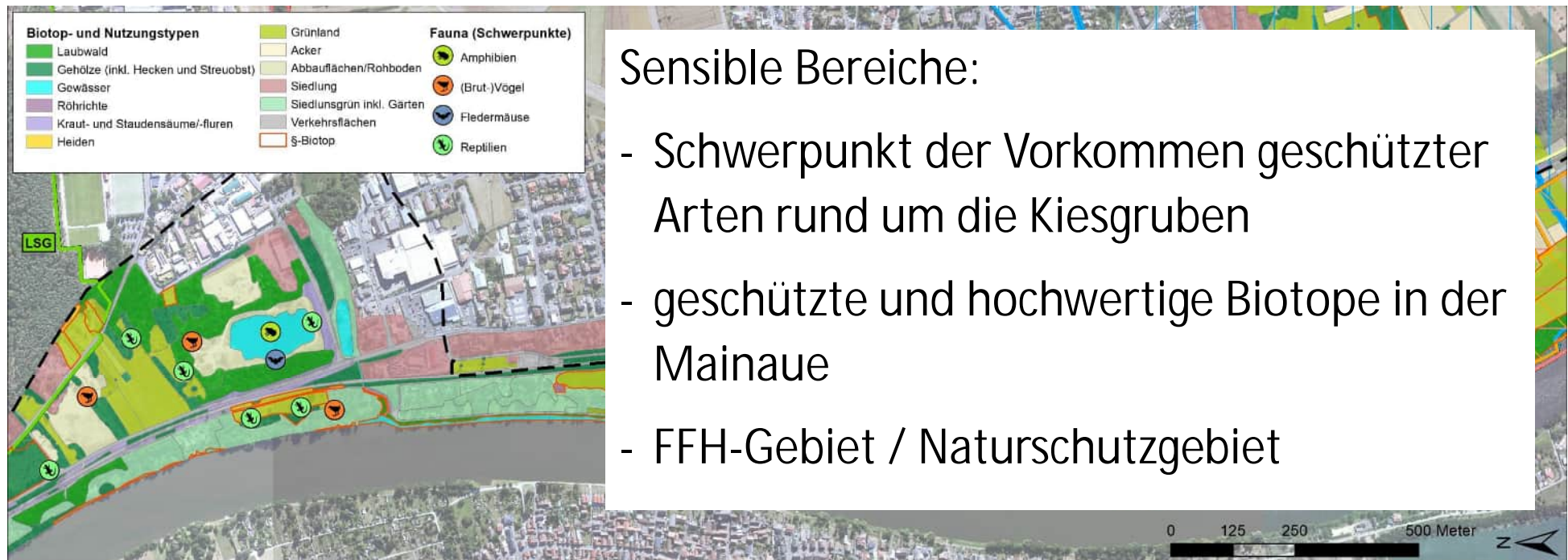


Bestandsübersicht Natur und Landschaft



- 1: Bezugsraum Mainaue
- 2: Bezugsraum Maintalhänge

Bestandsübersicht Natur und Landschaft





Auswirkungen des Vorhabens

Vermeidung/Minimierung von Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes

- Es wurde die konfliktärmste Trassenvariante beplant und der Trassenverlauf weiter optimiert (z.B. Anbindung Süd)
- ✓ Es werden Vermeidungsmaßnahmen (z.B. Fledermausschutz, Ökologische Baubegleitung) vorgesehen

Verbleibende Beeinträchtigungen

Eingriffsregelung:

- Es entsteht ein Kompensationsbedarf von rd. 1 Mio. Wertpunkten (entspricht einer Kompensationsfläche von ca. 15 ha)
- ✓ Die Eingriffe sind vollständig kompensierbar

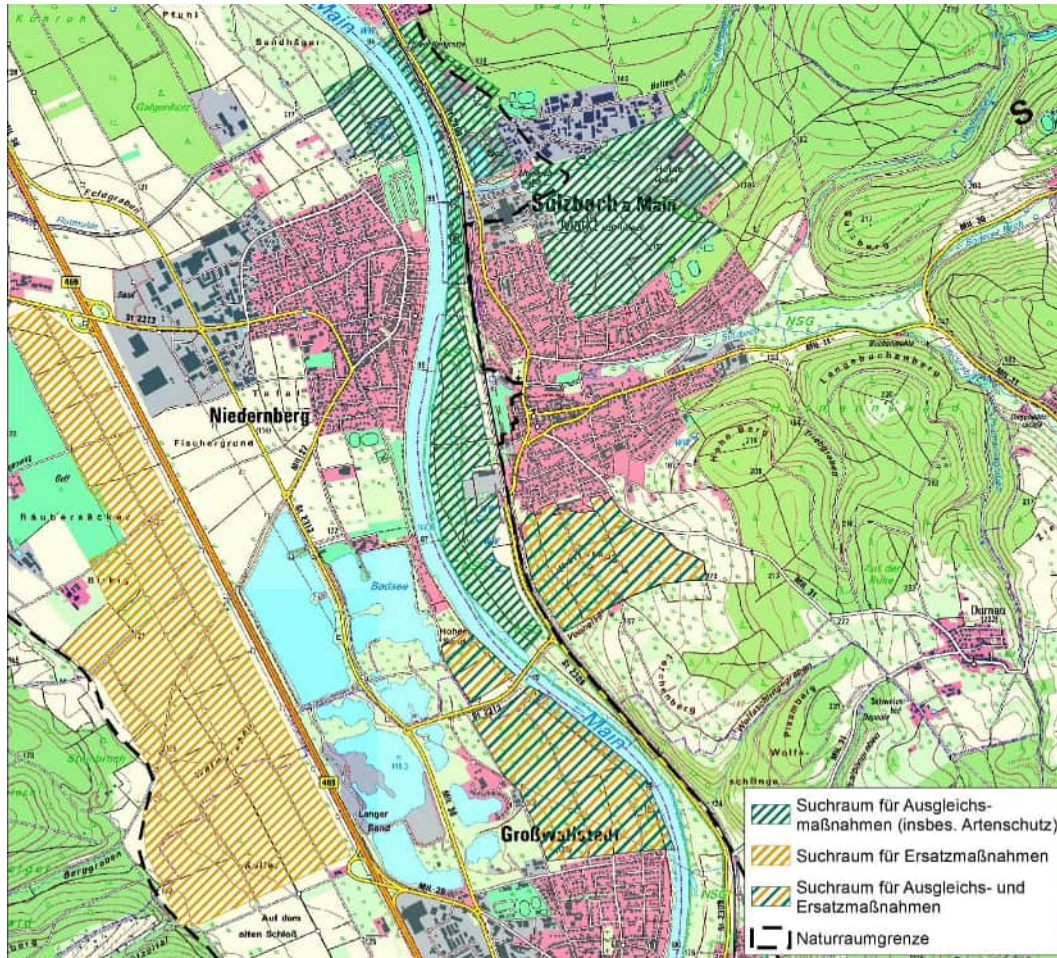
FFH-Gebiet

- Der Lebensraumtyp 6510 (Flachland Mähwiesen) wird beeinträchtigt (Verlust ca. 800 m² von 29,74 ha Gesamtfläche im Gebiet, dies entspricht 0,27%)
- Abweichungsverfahren und Ausgleichsmaßnahmen zur Kohärenzsicherung erforderlich
- ✓ Voraussetzungen dafür sind erfüllt

Artenschutz

- Verbotstatbestände sind vermeidbar, es sind vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF) erforderlich
- ✓ Ausgleichmaßnahmen sind vollständig umsetzbar

Kompensationskonzept



Geplante Maßnahmenziele

- Trockenbiotope (insbes. für Zauneidechse)
- Heckenkomplexe aus Hecken und Saumstrukturen (insbes. für Vögel)
- Streuobstwiesen (v.a. Ersatzmaßnahme)
- Aue aus Auwald, Staudenfluren und Feuchtgrünland
- Grünlandextensivierung (insbesondere Kohärenzsicherung)
- Insgesamt ca. 15 (+/-3) ha
- Fledermaus Überflughilfe



Auswirkung der Maßnahme auf andere Planungsvorhaben

- Stadt Aschaffenburg: Bebauungsplan Röderäcker
- Deutsche Bahn: Begegnungsbahnhof
- Regionaler Planungsverband: Radwegbrücke

Gewerbegebiet Röderäcker

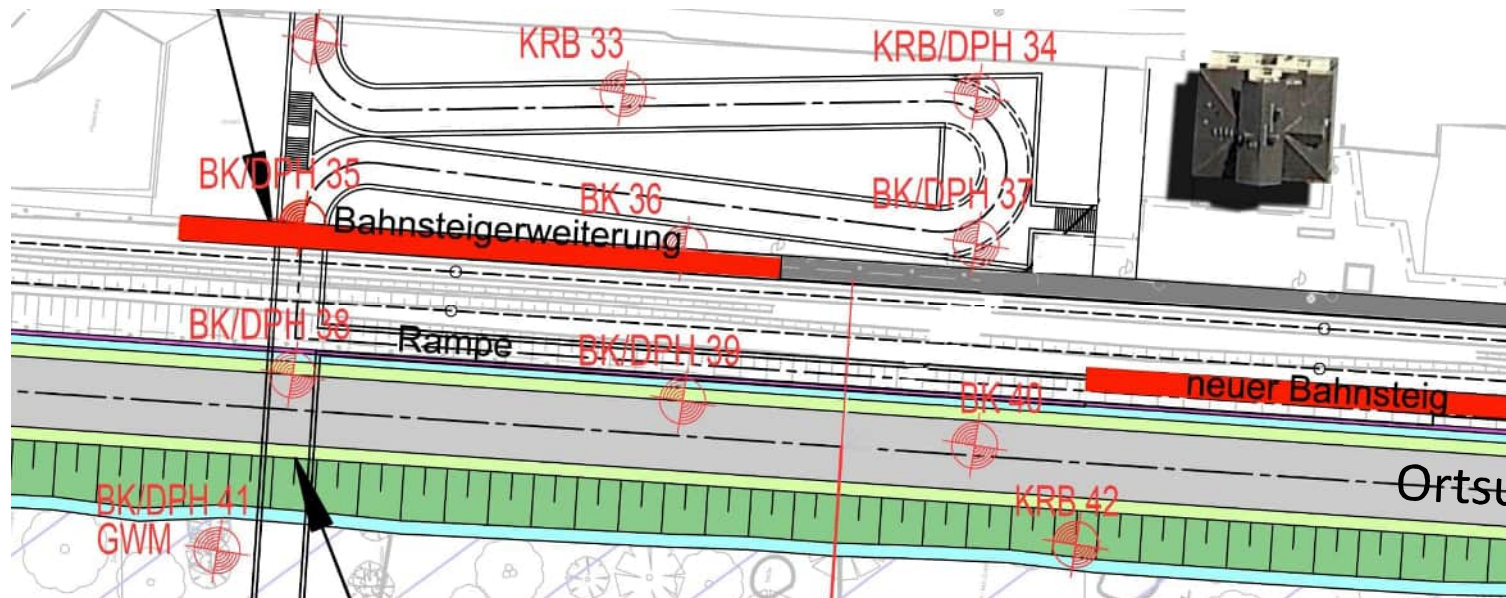
- Die Anbindung des geplanten Gewerbegebiets Röderäcker in Obernau ist gewährleistet.
- Die Ausgleichs- und Versickerungsfläche wird überplant und räumlich verlegt.



Quelle: BayernAtlas

Begegnungsbahnhof in Sulzbach

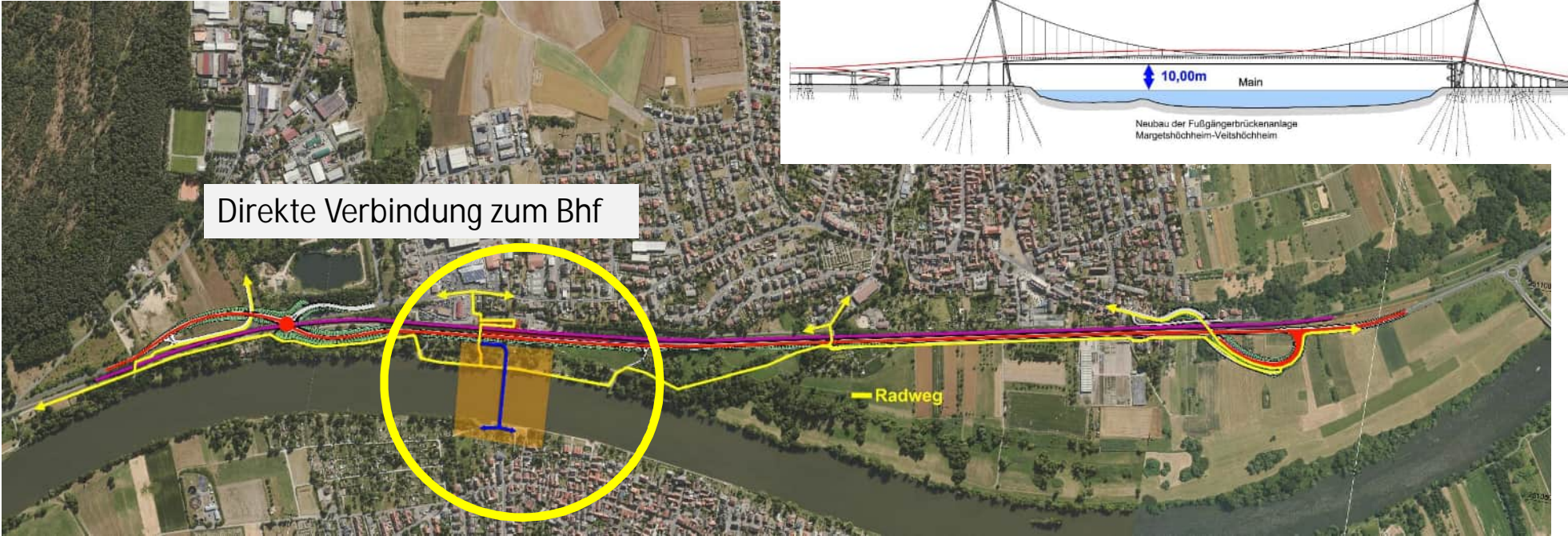
- Die Deutsche Bahn plant, die Station Sulzbach an der Maintalbahn zu einem Begegnungsbahnhof umzubauen. Weiterhin werden die Elektrifizierung der Strecke sowie die Ausbauziele der Bahn beachtet. Die Entwurfsplanung der OU berücksichtigt die dafür erforderlichen Flächen.



Ortsumgehung Sulzbach

Radwegbrücke über den Main

Beispiel: Projekt Margetshöchheim



Quelle: BayernAtlas

Konflikt mit Hochwasser HQ 100 beachten!



Wie sieht die Ortsumfahrung aus?

- Die neue Straße und ihre Bauwerke von Nord nach Süd



Ortsanschluss Nord



Quelle: BayernAtlas



Ist



Quelle: Google Earth



Neu



Quelle: Google Earth



Überblick Richtung Süden

Alte Sand- und Kiesgrube
Ober nau

nach Sulzbach

OU

Main



Gewerbegebiet Röderäcker



Kreisel über der Bahn: minimierter Flächenverbrauch!





Blick Richtung Kreisel über der Bahn





Zufahrt Gewerbegebiet Röderäcker mit Fahrradweg





Zufahrt Gewerbegebiet Röderäcker mit Fahrradweg



Brücke über den Altenbach...



Quelle: BayernAtlas



....eine schlanke 3-Feld-Brücke





Auf der Brücke Blick nach Süden

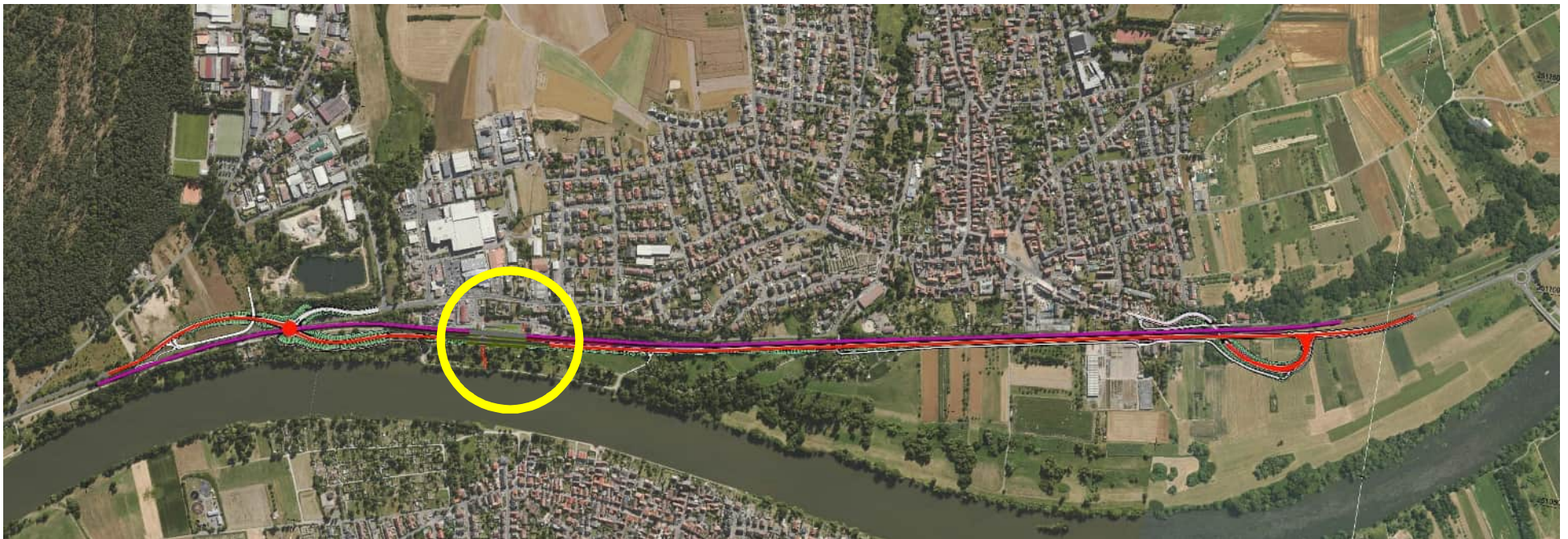




Blick vom Main auf die Brücke über den Altenbach



Anschluss an den Bahnhof



Quelle: BayernAtlas

Rampe und Treppe zur neuen Unterführung Richtung Mainufer





Neue Verbindung zwischen Bahnhof und Mainaue



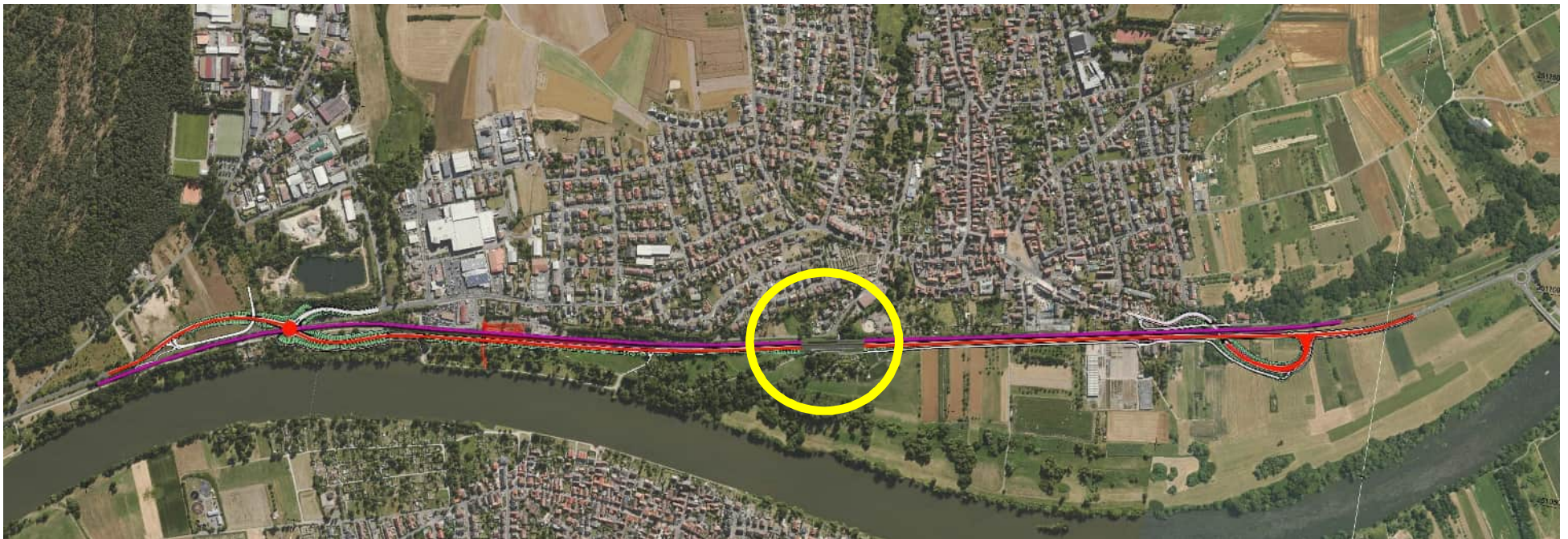


Blick vom Main auf die Unterführung am Bahnhof





Brücke über den Sulzbach



Quelle: BayernAtlas

Stützwand für minimierten Eingriff in das FFH-Gebiet / HQ 100





Blick mainseitig auf die neue Brücke über den Sulzbach





Lärmschutzwand mit Überflughilfe für Fledermäuse





Blick von der Ortsseite auf die alte Bahnbrücke und die neue OU



Ortsanschluss Süd



Quelle: BayernAtlas

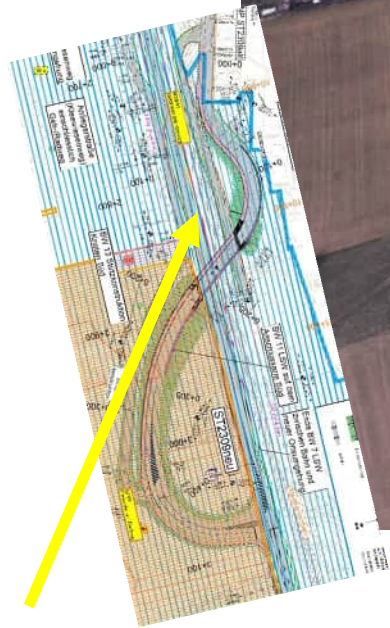


Ist



Quelle: Google Earth

Neu



Quelle: Google Earth

Der Bahnübergang wird durch eine Brücke ersetzt





Die neue Brücke am Ortsanschluss Süd





Auf der Brücke, Blick nach Sulzbach





Auf der OU : Blick nach Norden





Auf der OU : Blick nach Norden unter der Brücke



Lärmschutzwände beidseitig, Bereich südlicher Kleewiesenweg, Blick nach Norden

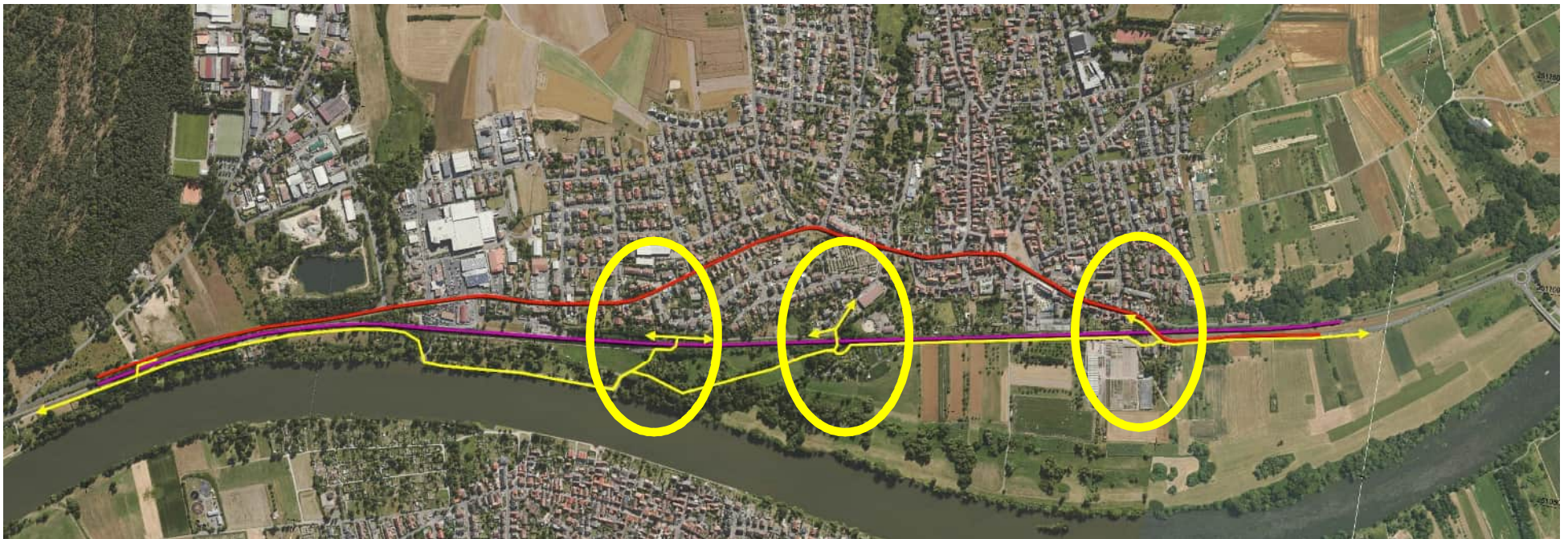




Wie sieht der Geh- und Radweg aus?

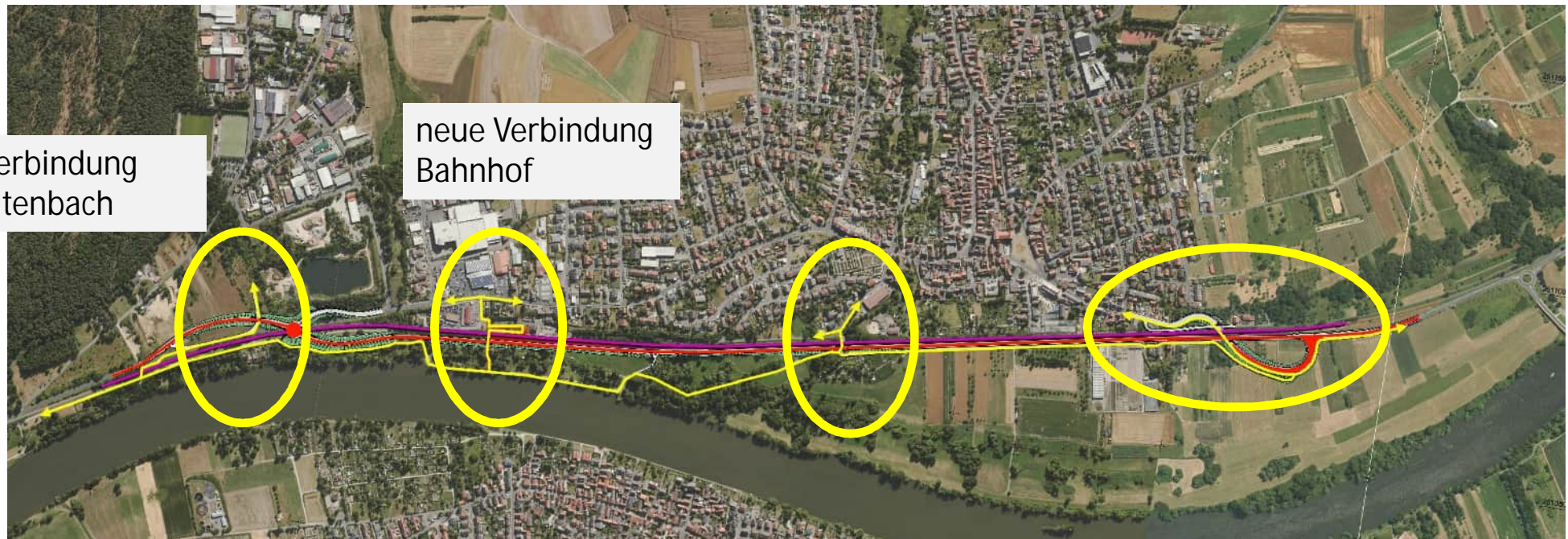
- Der rechtsmainische Geh- und Radweg als Planungsbestandteil der OU

Rechtsmainischer Geh- und Radweg Bestand...



Quelle: BayernAtlas

...und in der Neuplanung mit OU



Quelle: BayernAtlas



Blick nach Süden: Parallel zur Bahn Richtung Kreisel





Ortsumfahrung auf Damm Blickrichtung Süd





...weiter zur Brücke über den Altenbach



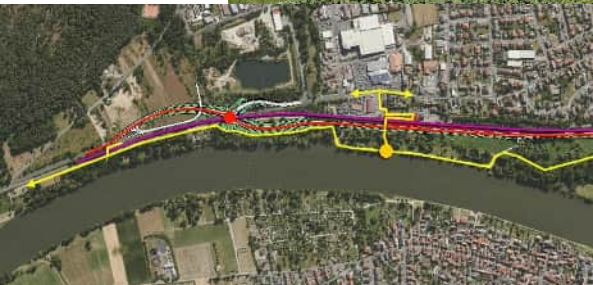


...ein Blick zurück





...neue Verbindung zum Bahnhof!





...weiter in Richtung des Sulzbachs





...weiter nach Süden parallel zur OU
auf dem Kleewiesenweg





Bahn, OU und Radweg in Parallellage





...Ortsanschluss Süd



Baukosten

Vorläufige Kostenschätzung Anfang 2022:

– Grunderwerb	2,8 Mio. €
– Straßenbau, Entwässerung Radwegebau	23,1 Mio. €
– Brückenbauwerke	20,5 Mio. €
– Stützwände, Lärmschutzwände	15,6 Mio. €
 Summe:	 62,0 Mio. €

Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV):

Im Rahmen der Weiterführung des 7. Ausbauplans für die Staatsstraßen in Bayern wurde das Projekt zur neuen Ermittlung und Bewertung des NKV angemeldet.



Ausblick

Die nächsten Planungsschritte sind:

- Baugrunderkundung für Bauwerke und Entwässerung, Frühjahr 2023
- Im Anschluss: Abstimmung über Entwässerungsmaßnahmen und Retentionsraumausgleich mit dem Wasserwirtschaftsamt
- Einholung der Stellungnahmen der gebietsbetroffenen Gemeinden Aschaffenburg, Niedernberg und Sulzbach bis Mitte 2023
- Im Anschluss: Vorlage des Vorentwurfs zur Genehmigung bei der Regierung von Unterfranken und dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, Mitte 2023
- Genehmigung des Vorentwurfs, Ziel: bis Herbst 2023
- Aufstellung der Planfeststellungsunterlagen bis Herbst 2024
- Planfeststellungsverfahren 2025 / 2026



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Die Visualisierung der Maßnahme ist unter der Projektwebseite voraussichtlich ab dem 09.11.2022 abrufbar: www.OU-Sulzbach-am-Main.de

