



St 2309 OU Sulzbach BÜRGERINFORMATIONSV ERANSTALTUNG

am 11. Februar 2019 in der Main-Spessart-Halle
in Sulzbach a. Main

Baudirektor Klaus Schwab

www.stbaab.bayern.de



Staatliches Bauamt
Aschaffenburg



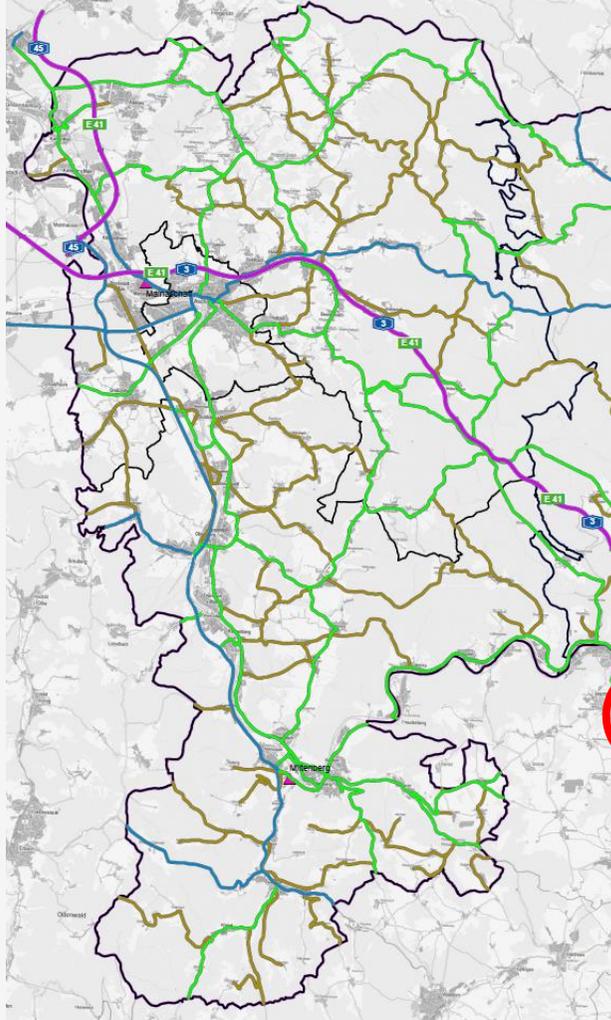


Gliederung

- Allgemeine Informationen
- Ergebnisse Verkehrsgutachten
- Ergebnisse Umweltverträglichkeitsstudie
- Festlegung der Vorzugsvariante



1. Allgemeine Informationen



Wir betreuen:

- 152 km Bundesstraße
- 336 km Staatsstraßen
- 215 km Kreisstraßen (Lkr MIL)
- 260 Brücken und 371 sonstige Bauwerke

Im Landkreis Mil:

- ca. 79 km Bundesstraßen
- ca. 150 km Staatsstraßen
- ca. 215 km Kreisstraßen
- 294 Ingenieurbauwerke





1. Allgemeine Informationen Bundesverkehrswegeplan 2030

Vordringlicher Bedarf

- B 469 6-streifiger Ausbau A3 – AS Stockstadt
- B 469 4-streifiger Ausbau A3 – A45
- B 26 4-streifiger Ausbau B469 – AB
- B 426 OU Mömlingen

Weiterer Bedarf

- B 26 OU Laufach (Frohnhofen,
Hain im Spessart)
- B 47 OU Schneeberg





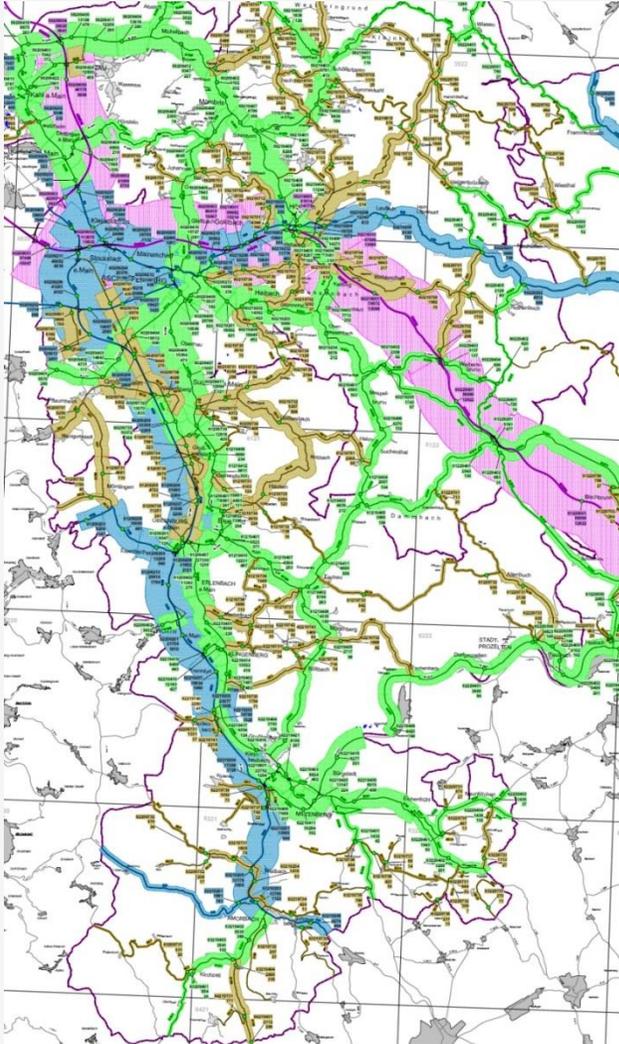
1. Allgemeine Informationen

7. Ausbauplan für Staatsstr. im Bauamtsbezirk Aschaffenburg

Straße	Projektbezeichnung	Länge [km]	Kosten [Mio. €]	Gemeinde	Landkreis	Dringlichkeit	Stand
St 2309	Verlegung nördlich Obernau	1,1	4,4	AB	Stadt AB	1UEB	fertig
St 507	Erneuerung Erfbrücke Eichenbühl	0,1	1,2	Eichenbühl	MIL	1	
St 2305	Neubau OU Niedersteinach	1,4	2,4	Mömbris	AB	1	
St 3115	Ausbau Landesgr. -Großostheim (RistWAG)	2,1	2,2	Großostheim	AB	1	fertig
St 2305	Ausbau nördlich Alzenau	4,9	5,6	Alzenau	AB	1	
St 2305	Ausbau Michelbach-Herrnmühle	2,5	5	Alzenau	AB	1	in Planung
St 2309	Neubau OU Sulzbach	2	17,6	Sulzbach	MIL	1	in Planung
St 2308	Neubau OU Sommerau	1,5	4,9	Eschau	MIL	1	fertig
St 2305	Ausbau OD Großlaudenbach	0,8	1,2	Kleinkahl	AB	1	
St2309	Ausbau Mömbris-Reichenbach	1,7	2	Mömbris	AB	1	in Planung
St 2308	Ausbau Obernburg-Elsenfeld (Mainbrücke)	0,8	9,4	Obernburg	MIL	1	
St 2241	Umbau AS Kleinheubach (B469)	0,2	16	Kleinheubach	MIL	1	in Bau
St 2305	Verlegung in der OD Schimborn	1,6	12,4	Mömbris	AB	1	fertig
St 2441	Mainbr. Groß-/Kleinheubach (Schiffstoß)		1,8	Groß/Kleinheubach	MIL	1	
St 2308	Mainbrücke Obernburg (Schiffstoß)		1,8	Obernburg	MIL	1	
St 2315	Mainbrücke Kirschturt (Schiffstoß)		1,8	Collenberg	MIL	1	
St 2315	Neubau OU Faulbach	2,1	3,7	Faulbach	MIL	1R	fertig
St 2309	Ausbau in Klingenberg	0,4	2,5	Klingenberg	MIL	1R	in Planung
St 2317	Ausbau Winterbach bis Neuhammer	0,7	1,8	Dammbach	AB	1R	in Planung
St 2317	Ausbau südlich Rothenbuch	3,4	3,2	Rothenbuch	AB	1R	in Bau
St 2315	Verlegung bei Kirschturt/Collenberg	1,1	12,1	Collenberg	MIL	1R	in Planung
St 2309	Mainbrücke südlich Kleinwallstadt	1,3	25,8	Kleinwallst./Obernburg	MIL	1R	in Planung



1. Allgemeine Informationen



Verkehrsbelastungen nach
bundesweiter Zählung 2015

Mittelwerte Bayern

Jahr 2015

(Kfz/24 h)

	Kfz	LV	SV
Autobahnen	50074	42426	7648
Bundesstraßen	9977	9091	886
Staatsstraßen	3817	3611	206
Kreisstraßen	1755	1666	89

Spitzenwerte StBA Aschaffenburg
B 469 bei Stockstadt:
DTV ca. 45.000Kfz/24h



1. Allgemeine Informationen

SVZ 2015 - DTV-Mittelwerte

Lkr Miltenberg

Jahr 2015

(Kfz/24 h)

	Kfz	LV	SV
Bundesstraßen	16641	15440	1201
Staatsstraßen	5671	5435	236
Kreisstraßen	1421	1369	52

Veränderungen zu 2010

(Prozent)

	Kfz	LV	SV
Bundesstraßen	9,8	10,4	2,6
Staatsstraßen	-8,1	-7,8	-15,3
Kreisstraßen	-20,3	-20,0	-28,1

Jahr 2010 *

(Kfz/24 h)

	Kfz	LV	SV
Bundesstraßen	15158	13987	1171
Staatsstraßen	6172	5893	279
Kreisstraßen	1783	1711	72

* Mittelwert aus FS und OD

Datenquelle: Ergebnistabelle BASt SVZ 2015 vom 30.08.2017
Stand: 08.09.2017

→ OD Sulzbach a. Main: ca. 13.000 Kfz/24h



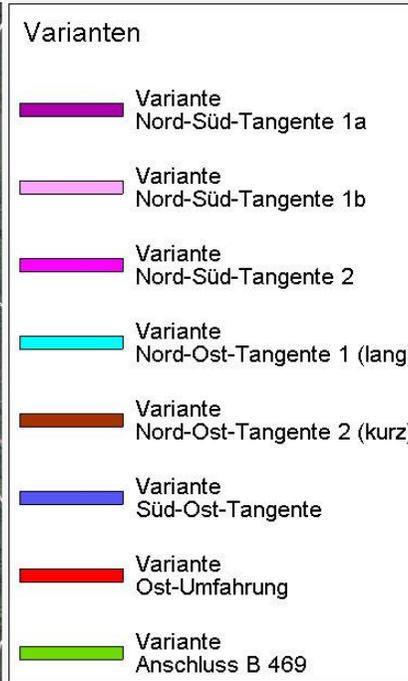
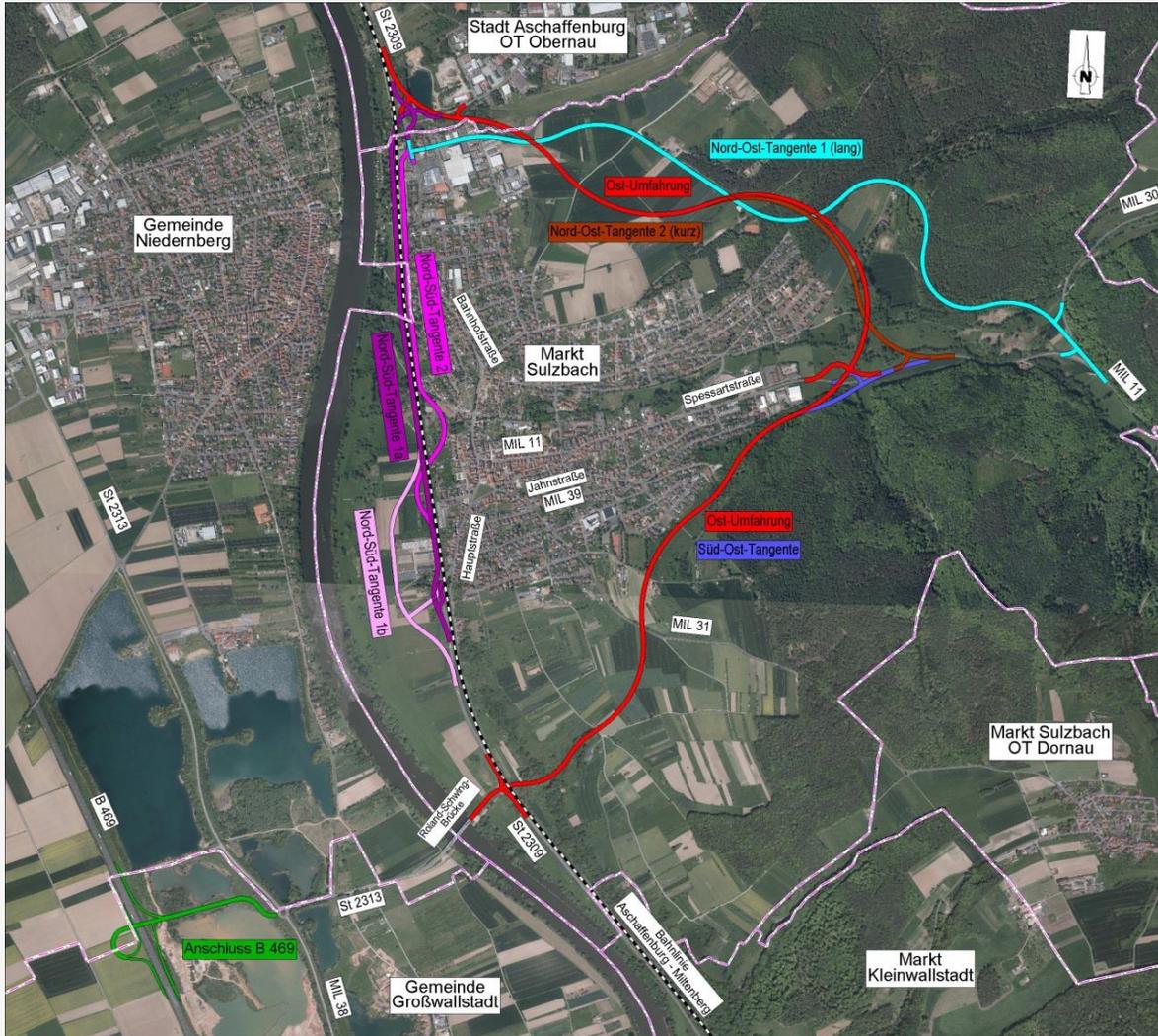
1. Allgemeine Informationen

Zeitachse des Vorhabens

- 1969: Beschluss, dass Flächennutzungsplan von Sulzbach aktualisiert werden soll
- 1977: Gemeinderatsbeschluss zu dem fortgeschriebenen Flächennutzungsplan inkl. Darstellung einer gepl. Ortsumfahrung
- 1980: allg. Verkehrszählung Verkehrsbelastung in Sulzbach ca. 10.000 Kfz/24h
- 2005: allg. Verkehrszählung Verkehrsbelastung in Sulzbach ca. 13.800 Kfz/24h
- 2005-2010: Markt Sulzbach drängt auf Entlastung innerorts
- 2010: allg. Verkehrszählung Verkehrsbelastung in Sulzbach ca. 12.900 Kfz/24h
- 10/2011: Aufnahme der OU Sulzbach in den 7. Ausbauplan (1. Dringlichkeit)
- 05/2014: Verkehrsbefragung
- 10/2014: Verkehrsgutachten
- 2015: allg. Verkehrszählung Verkehrsbelastung in Sulzbach ca. 13.000 Kfz/24h
- 2016: Artenkartierung und Erstellung von:
 1. Flora-Fauna Gutachten
 2. spezielle artenschutzrechtliche Prüfung
 3. FFH-Verträglichkeitsabschätzung
- 2018: Aktualisierung des **Verkehrsgutachtens** Erstellung der **Umweltverträglichkeitsstudie**



1. Allgemeine Informationen



inkl. Nullvariante (Bestand)



2. Ergebnisse Verkehrsgutachten

Aufgabenstellung:

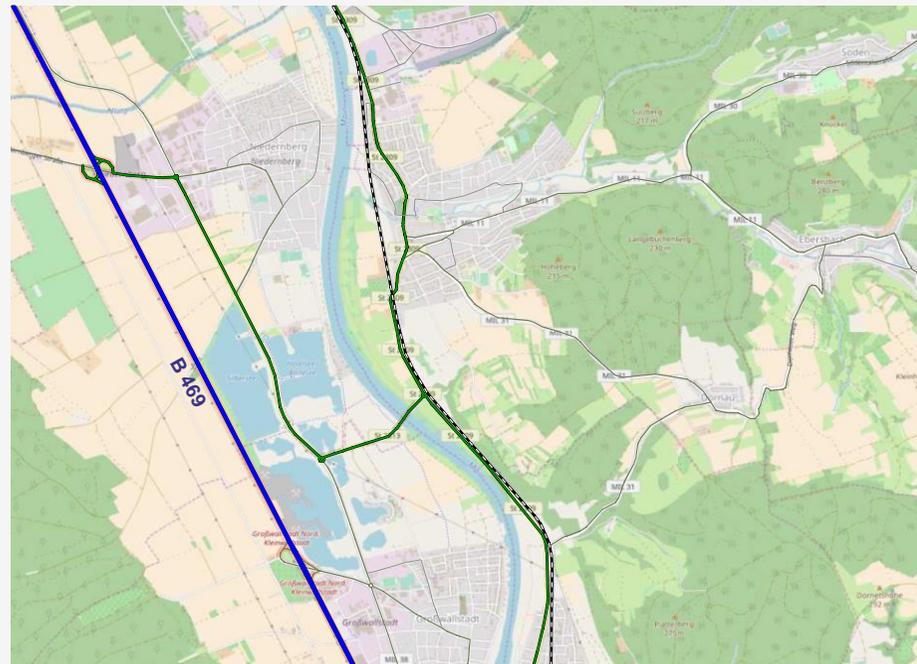
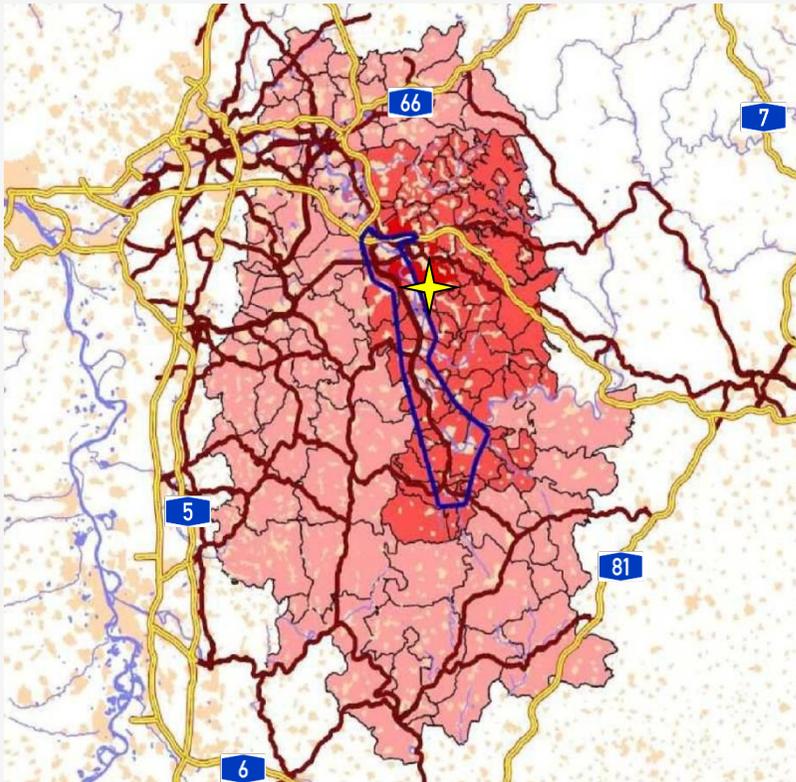
Anwendung des Verkehrsmodells „Bayerischer Untermain“, welches vom Staatlichen Bauamt Aschaffenburg in Zusammenarbeit und Abstimmung mit den Landkreisen Aschaffenburg und Miltenberg zur Ermittlung und Analyse der Verkehrsströme in der Region erstellt wurde. Mit diesem Verkehrsmodell werden

- die Verkehrsbelastungen der möglichen Varianten einer Ortsumgehung Sulzbach am Main für den Prognosehorizont 2035 ermittelt, sowie
- die Entlastungswirkungen der untersuchten Umgehungsvarianten für die Ortsdurchfahrt Sulzbach dargestellt und bewertet.

Durch die Anwendung des regionalen Verkehrsmodells „Bayerischer Untermain“ besteht erstmalig eine einheitliche Datengrundlage für alle in Frage kommenden Varianten.

2. Ergebnisse Verkehrsgutachten

Modellgrenzen:



Quelle: Verkehrsmodell B 469 Aschaffenburg/ Bayerischer UnterMain
– Aktualisierung 2018, PTV Planung Transport Verkehr AG, Juni 2018



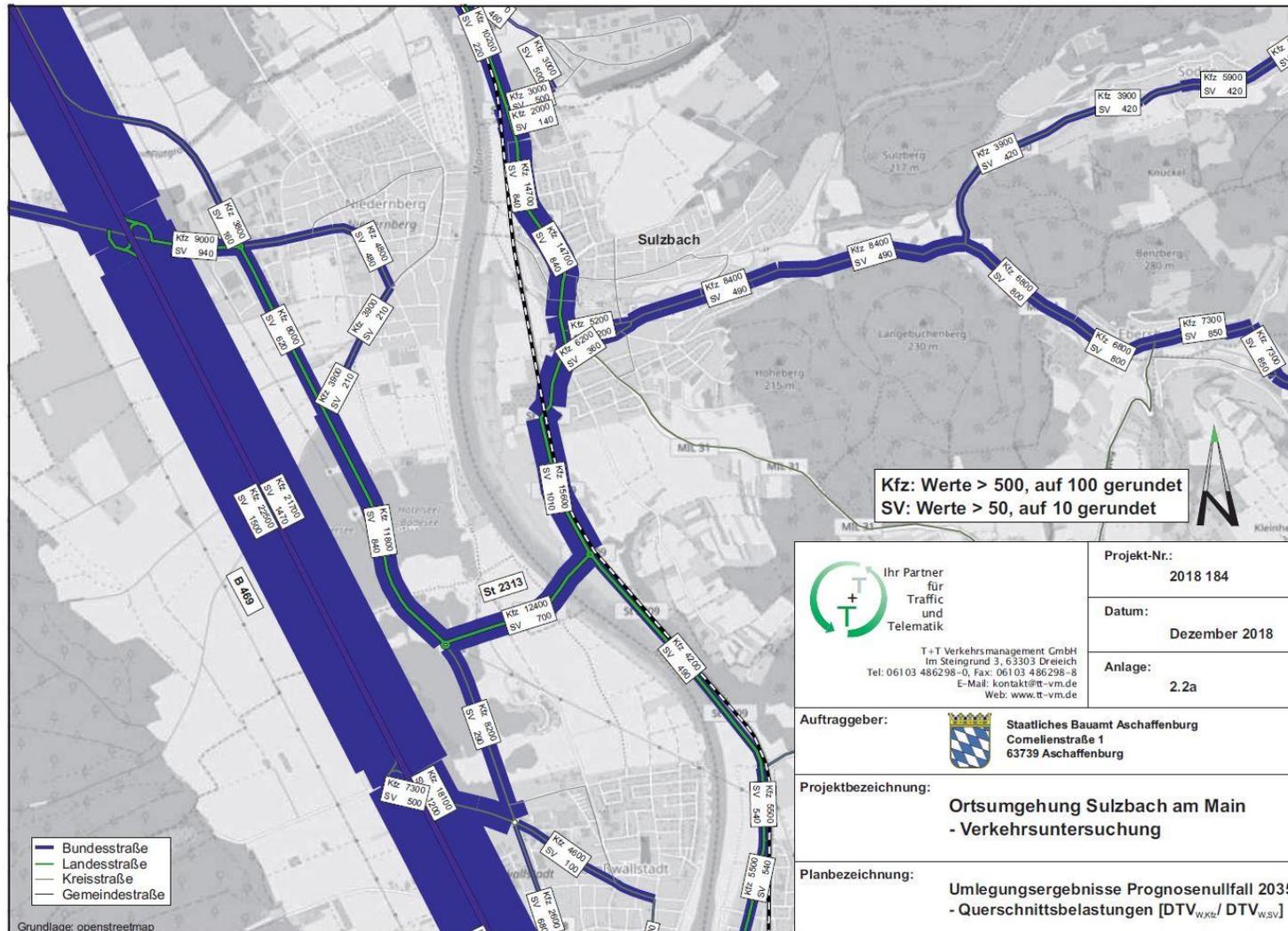
2. Ergebnisse Verkehrsgutachten

Prognosenullfall 2035

- Weiterentwicklung aus an Verkehrszählungen geeichtem Analysenullfall 2015 (Bestand) und Prognosenullfall 2030
- Berücksichtigt:
 - Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs des Bundesverkehrswegeplanes 2030,
 - Maßnahmen des 7. Ausbauplans für die Staatsstraßen in Bayern,
 - Strukturentwicklungen (Bevölkerung/ Arbeitsplätze) bis 2035.

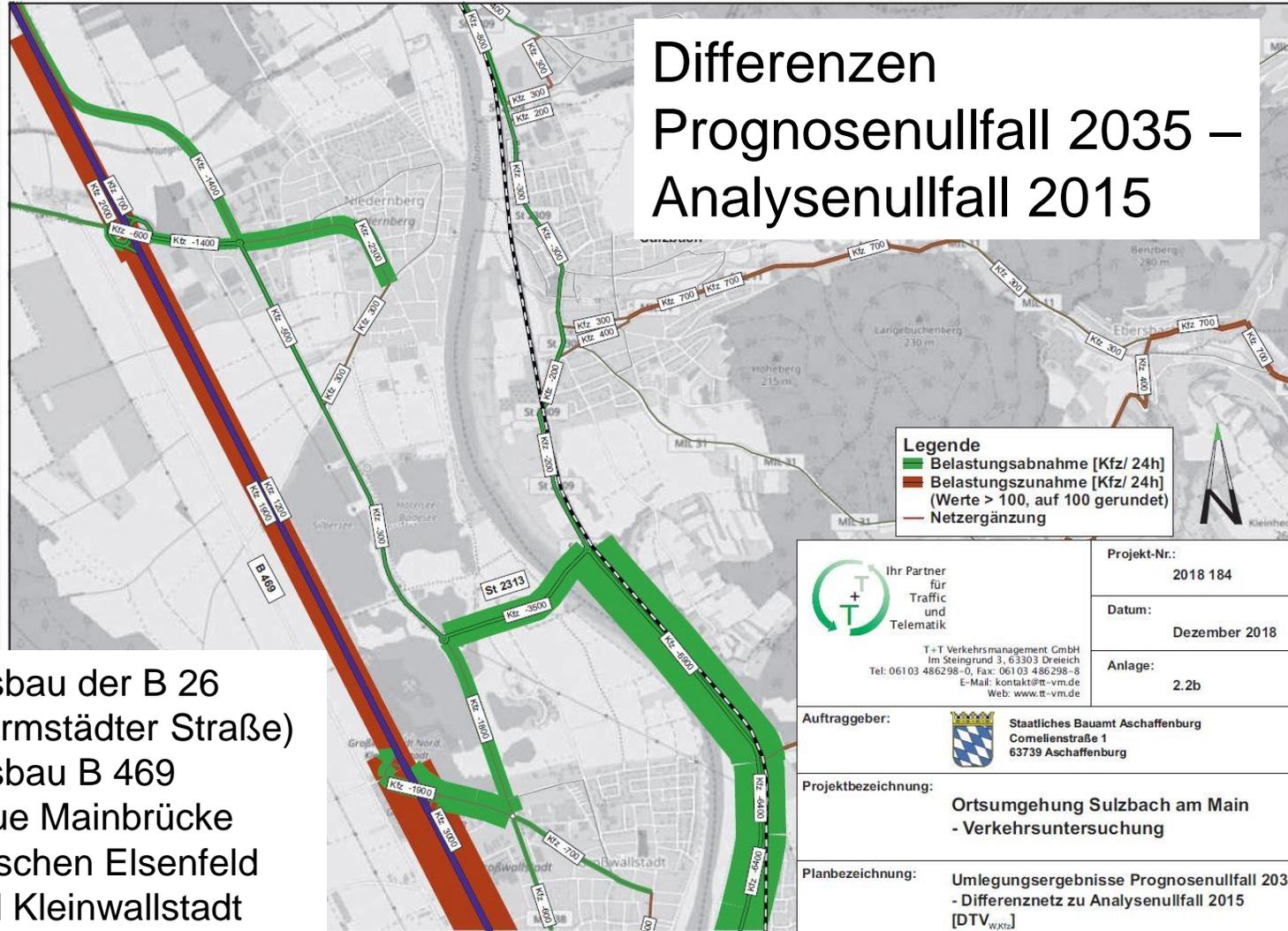


2. Ergebnisse Verkehrsgutachten





2. Ergebnisse Verkehrsgutachten



- Ausbau der B 26 (Darmstädter Straße)
- Ausbau B 469
- Neue Mainbrücke zwischen Eisenfeld und Kleinwallstadt

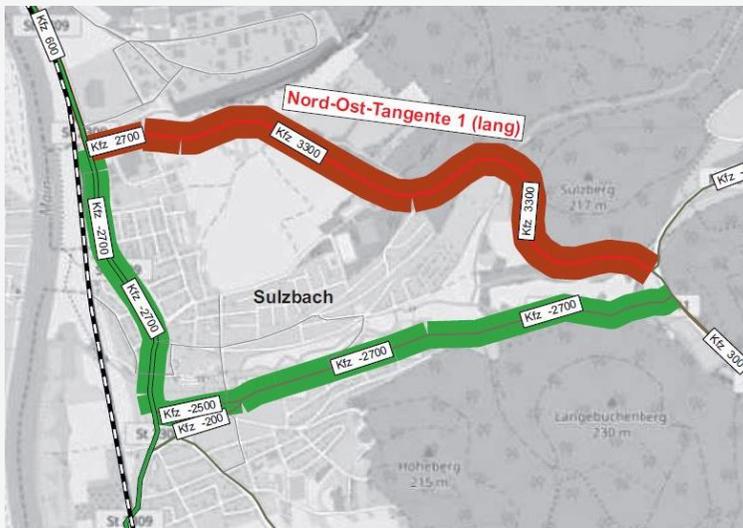


2. Ergebnisse Verkehrsgutachten

Umlegungsergebnisse Varianten Nord-Ost-Tangente 1/ 2

Legende

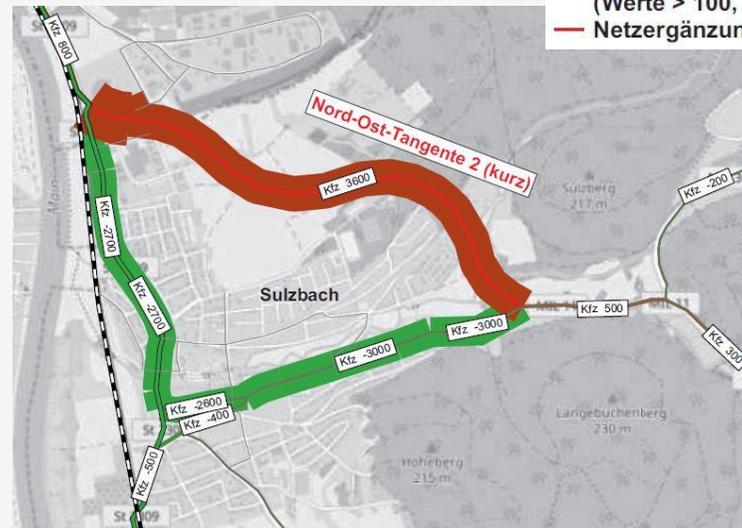
- █ Belastungsabnahme [Kfz/ 24h]
- █ Belastungszunahme [Kfz/ 24h]
(Werte > 100, auf 100 gerundet)
- Netzergänzung



Planfall 3

Entlastung St 2309:

2.700 Kfz/24h bzw. 150 SV/24h



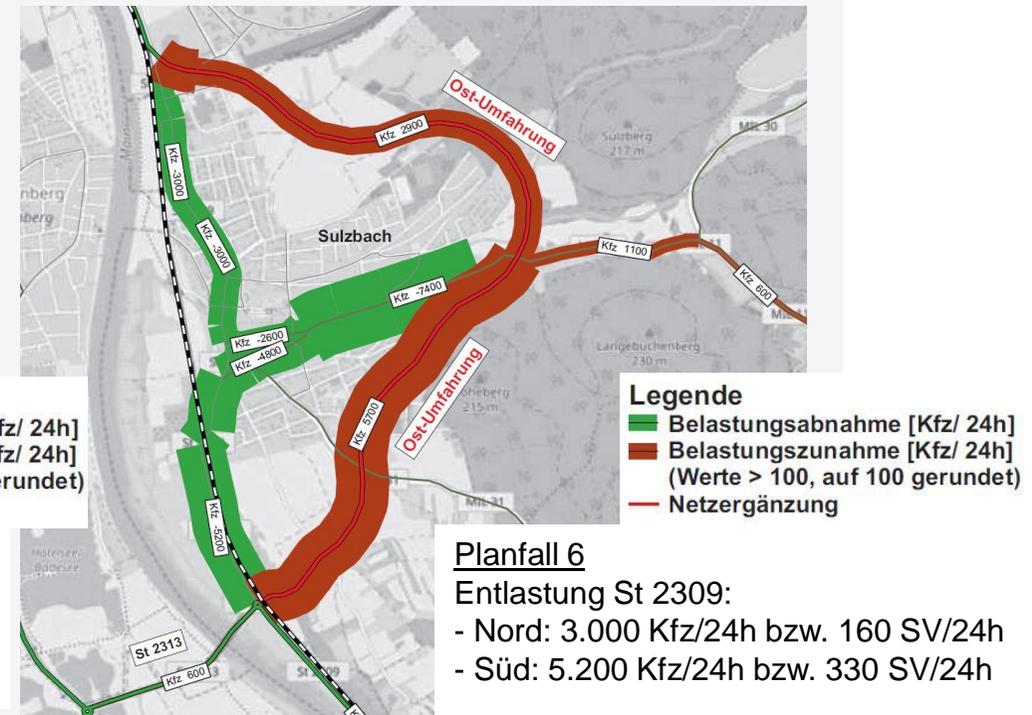
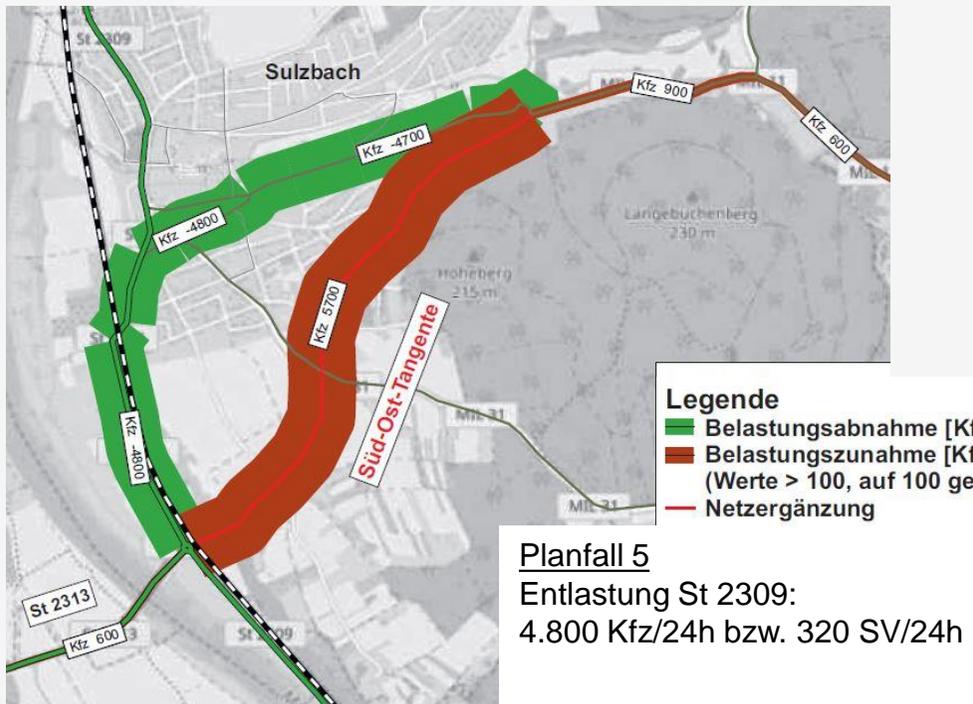
Planfall 4

Entlastung St 2309:

2.700 Kfz/24h bzw. 150 SV/24h

2. Ergebnisse Verkehrsgutachten

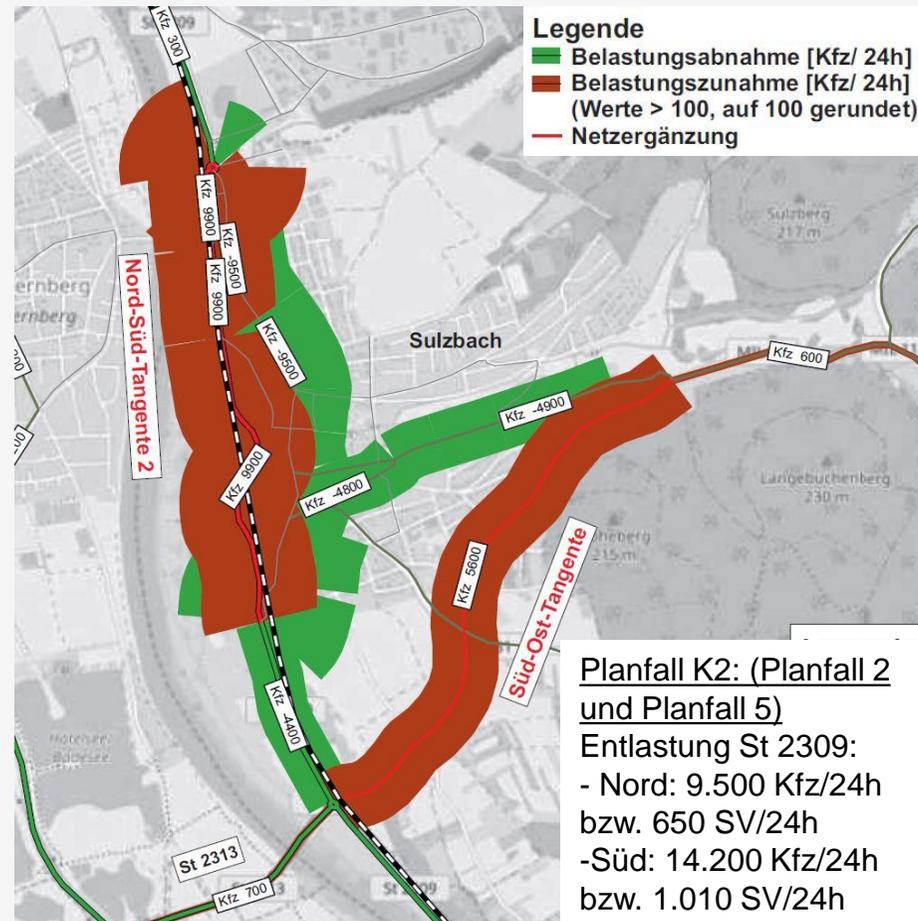
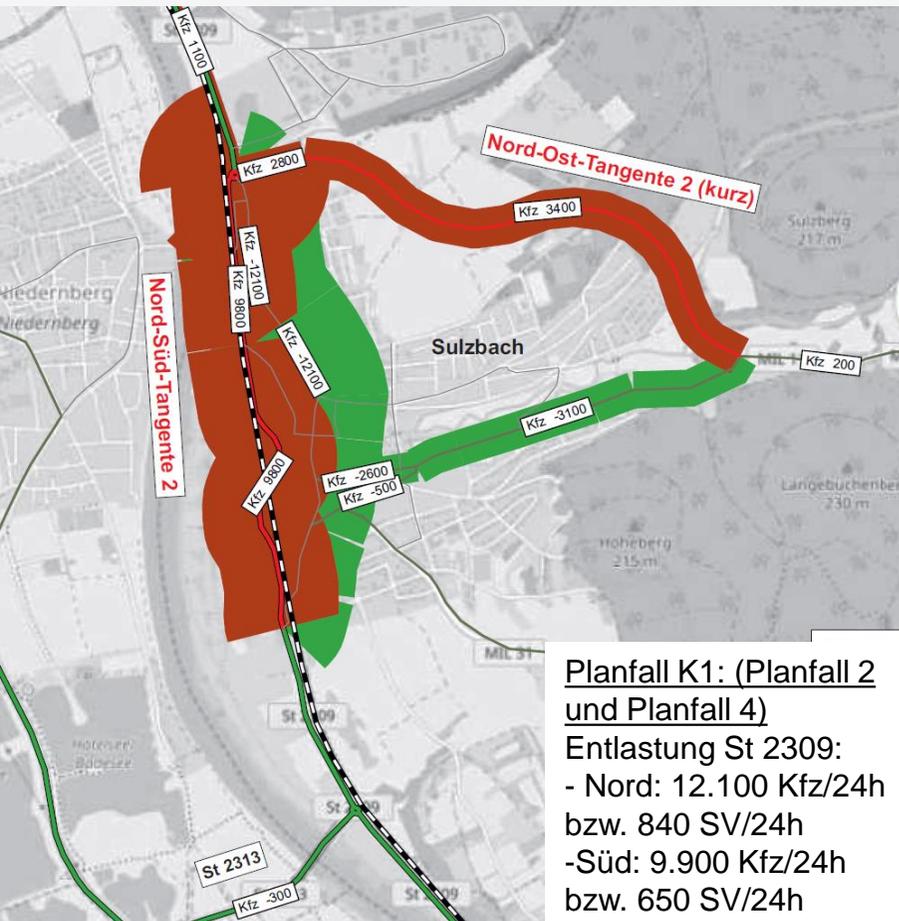
Umlegungsergebnisse Varianten Süd-Ost-Tangente/ Ost-Umfahrung





2. Ergebnisse Verkehrsgutachten

Umlegungsergebnisse Planfallkombinationen am Beispiel von K1 & K2





2. Ergebnisse

Verkehrsgutachten

Vergleich der Absolutbelastungen DTV_w [Kfz/24h]

→ die Einzelvarianten sowie die Kombination mit der größten verkehrlichen Wirksamkeit sind **blau** umrandet

Umlegungsfall	Netzergänzung		Mainbrücke Sulzbach		MIL 11/ MIL 39 (Summe Jahnstraße/ Spessartstraße)		MIL 11 Spessartstraße östl. der Jahnstraße		St 2309 (Hauptstraße südl. der Jahnstraße)		St 2309 (Hauptstraße 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 2015	---	---	15.900	770	10.700	400	7.700	340	15.800	850	14.900	790
Prognosenufall 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%



2. Ergebnisse Verkehrsgutachten

- 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 geringe Zuwächse zu erwarten.
- In den Planfällen 1a bis Planfall 6 (Einzelbetrachtungen Ortsumgehung) verlagert jede Variante je nach Lage den auf dieser Relation vorhandenen Durchgangsverkehr nahezu komplett aus der OD.
- Die Wirkungen der Planfallkombinationen sind nahezu identisch mit denen der Einzelvarianten.



2. Ergebnisse Verkehrsgutachten

- Die **maximale Entlastung** des Marktes Sulzbach vom Staatsstraßendurchgangsverkehr kann **bei den Einzelmaßnahmen** durch eine der **Nord-Süd-Varianten (1a, 1b und 2)** erreicht werden. Damit geht eine geringe Belastungszunahme Richtung Aschaffenburg/ Obernau einher.
- Die **maximale Entlastung** des innerörtlichen Straßennetzes von Sulzbach bewirkt der **Planfall K2** = Nord-Süd-Tangente 2 mit Süd-Ost-Tangente. 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.



3. Ergebnisse Umweltverträglichkeitsstudie

Aufgaben und Inhalte der UVS

Gesetzliche Grundlage: Gesetz über Umweltverträglichkeitsprüfung (**UVPG**)

Voruntersuchung zur Variantenfindung unter Betrachtung der Schutzgüter:

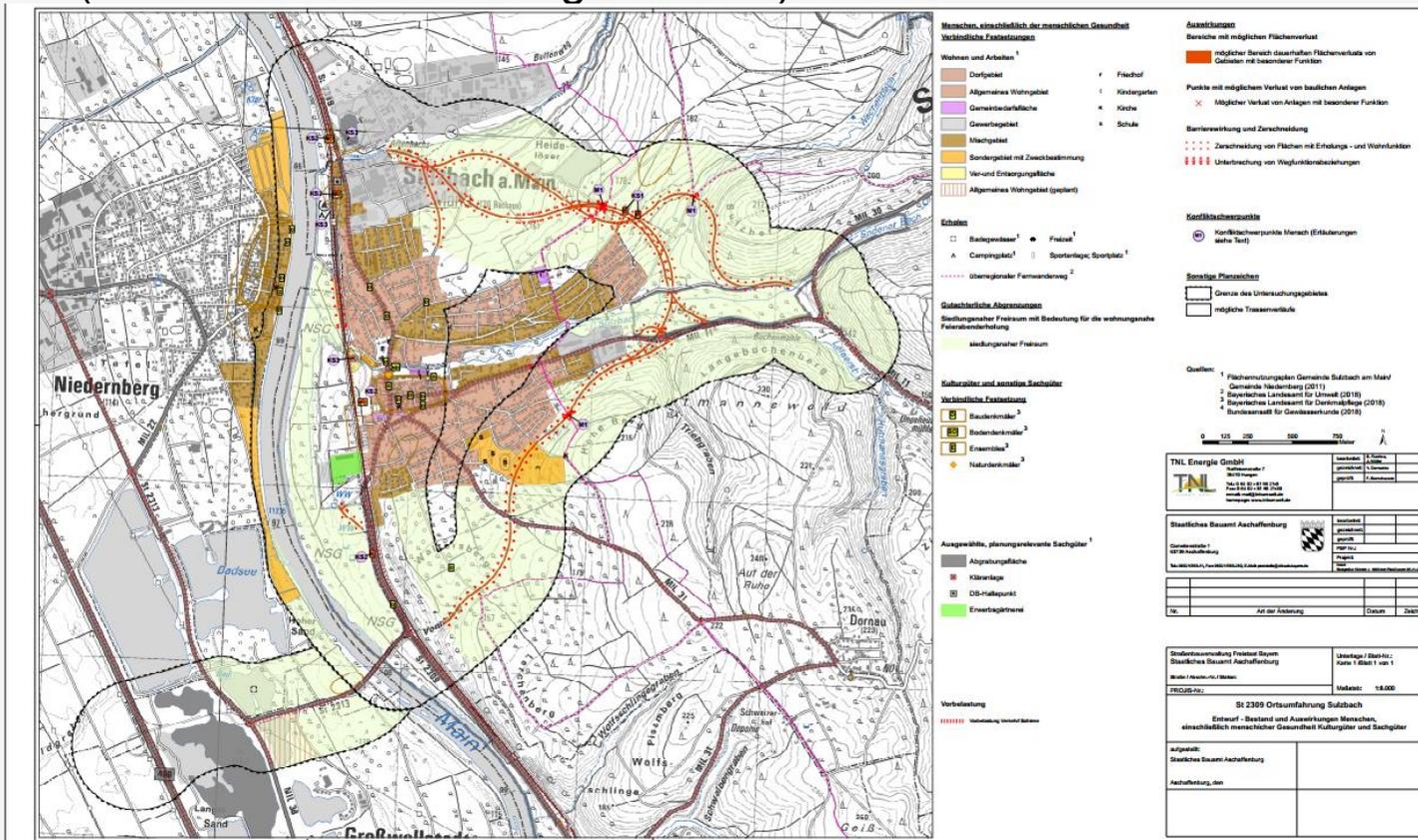
- Menschen, insbesondere menschliche Gesundheit (Wohnfunktion/Erholungsfunktion)
- Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt
- Fläche, Boden, Wasser, Klima, Luft, Landschaft
- Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter
- Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern



3. Ergebnisse Umweltverträglichkeitsstudie

Vorgehen an einem ausgewählten Schutzgut

- Schutzgut „Menschen, insbesondere menschliche Gesundheit“
(Wohnfunktion/Erholungsfunktion)





3. Ergebnisse Umweltverträglichkeitsstudie

Vorgehen an einem ausgewählten Schutzgut

- Schutzgut „Menschen, insbesondere menschliche Gesundheit“: Wohnfunktion

Kriterium	Varianten							
	Nord-Süd 1 a	Nord-Süd 1 b	Nord-Süd 2	Nord-Ost 1 (lang)	Nord-Ost 2 (kurz)	Süd-Ost	Ostumfahrung	Anschluss an die B 469
Überbauung von Wohnbereichen/-gebäuden	A	A	A	A	A	A	A	A
Beeinträchtigung des Wohnumfelds durch stoffliche und nicht-stoffliche Immissionen	D	C	E	A	A	B	B	A
Gesamt	B	B	C	A	A	A	A	A



3. Ergebnisse Umweltverträglichkeitsstudie

Vorgehen an einem ausgewählten Schutzgut

- Schutzgut „Menschen, insbesondere menschliche Gesundheit“: Erholungsfunktion

Kriterium	Varianten							
	Nord-Süd 1 a	Nord-Süd 1 b	Nord-Süd 2	Nord-Ost 1 (lang)	Nord-Ost 2 (kurz)	Süd-Ost	Ost- Umfahrung	Anschluss an die B 469
Überbauung und Verlärmung von Erholungsräumen und siedlungsnahen Freiräumen	B	B	A	E	D	D	E	A
Überbauung oder Beeinträchtigung von Erholungseinrichtungen und Zerschneidung von überregionalen Wegebeziehungen	A	A	A	C	C	C	E	A
Überbauung von Wald mit Erholungsfunktion	A	A	A	E	B	D	E	A
Gesamt	A	A	A	D	C	D	E	A



3. Ergebnisse Umweltverträglichkeitsstudie

- Menschen, insbesondere menschliche Gesundheit
(Wohnfunktion/Erholungsfunktion)
- Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt
- Fläche, Boden, **Wasser**, Luft, Klima, Landschaft
- Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter
- Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

→ **Vor allem bei den in rot dargestellten Schutzgütern wurden in Sulzbach besondere Beeinträchtigungen festgestellt.**



3. Ergebnisse Umweltverträglichkeitsstudie

Gesamtergebnis des Variantenvergleichs

Schutzgut	Varianten							
	Nord-Süd 1 a	Nord-Süd 1 b	Nord-Süd 2	Nord-Ost 1 (lang)	Nord-Ost 2 (kurz)	Süd-Ost	Ost-Umfahrung	Anschluss an die B 469
Mensch – Wohnfunktion	B	B	C	A	A	A	A	A
Mensch – Erholungsfunktion	A	A	A	D	C	D	E	A
Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt	B	C	B	D	C	D	E	(A)
Fläche	B	C	B	D	C	C	E	B
Boden	B	B	B	C	B	B	C	B
Wasser	C	D	B	B	B	B	C	B
Klima und Luft	C	B	C	D	B	C	D	A
Landschaft	C	C	A	C	B	D	E	A
Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	C	C	E	B	B	A	B	A
Gesamtkategorie	B	C	B	C	B	C	D	A



3. Ergebnisse Umweltverträglichkeitsstudie

- Die vorliegende UVS zeigt, dass bei **keiner** der **betrachteten Varianten erhebliche Umweltbeeinträchtigungen ausgeschlossen** werden können.
- Mit der Variante „**Anschluss an die B 469**“ wären die geringsten Umweltauswirkungen zu erwarten.
- Die **Ostvarianten** (mit Ausnahme der Nord-Ost-Variante 2 (kurz)) sind im Hinblick auf die Umweltbelange deutlich ungünstiger als die Nord-Süd-Varianten zu werten, weil sie durch bislang unzerschnittene Teilgebiete führen und mit ihnen im Vergleich mehr Fläche verbraucht wird.
- Von den drei Nord-Süd-Varianten ist die **Variante 1b** am ungünstigsten zu bewerten, da sie Trinkwasserschutz-, Hochwasserschutz- und Teilbereiche des FFH-Gebietes in höherem Maße berührt.



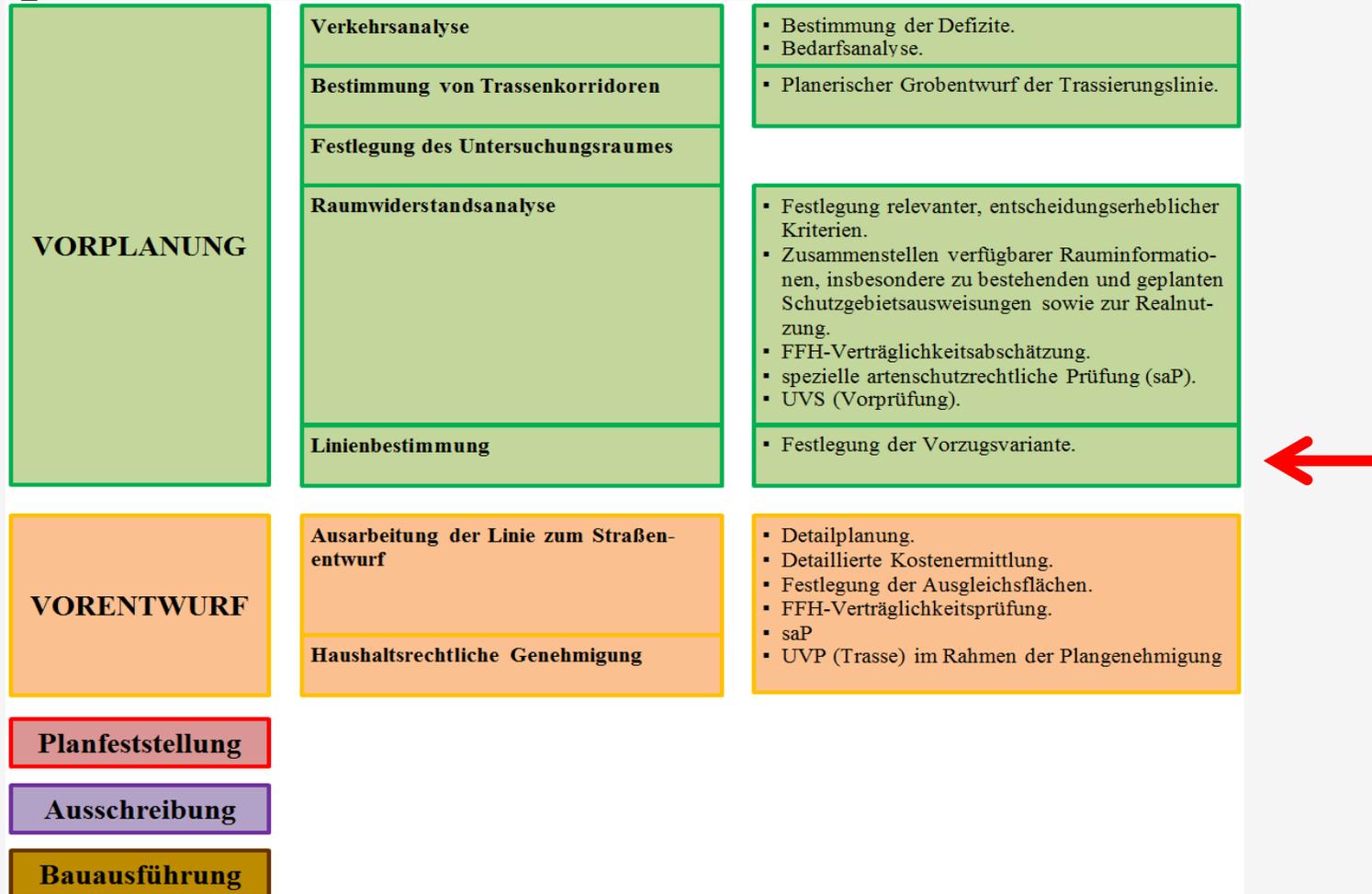
3. Ergebnisse Umweltverträglichkeitsstudie

- Von den verglichenen Nord-Süd-Varianten ist aus Sicht der **Umweltverträglichkeit** die **Variante Nord-Süd 1 a oder 2 zu empfehlen**.
- Von den Varianten östlich Sulzbachs ist **die Nord-Ost-Variante 2 (kurz)** den anderen Varianten vorzuziehen.
- Sofern **eine Nord-Süd-Variante (1 a oder 2)** mit einer Variante östlich von Sulzbach kombiniert wird, ist aus Sicht der Umweltverträglichkeit eine **Kombination mit Variante Nord-Ost 2 (kurz)** am günstigsten.



4. Festlegung der Vorzugsvariante

Planungsablauf:





4. Festlegung der Vorzugsvariante

Maßgebliche Kriterien für den Variantenvergleich:

- **Erreichen der Planungsziele**
- Vorgaben des Regionalplans
- Veränderungen der Reisezeit
- **Umweltverträglichkeit**
- Wirtschaftlichkeit

→ Alle sich aufdrängenden Varianten wurden gleichwertig untersucht und nach einheitlichen Kriterien bewertet.



4. Festlegung der Vorzugsvariante

Erteilung des Planungsauftrages an das Staatliche Bauamt Aschaffenburg durch Ministeratsbeschluss zum 7. Ausbauplan.





4. Festlegung der Vorzugsvariante

Planungsauftrag:

Umfasst den Neubau einer Ortsumgehung Sulzbach im Zuge der Staatsstraße 2309

- Varianten:
- Nord-Süd 1a/ 1b/ 2
 - Ostumfahrung
 - Anschluss an die B 469
 - Nullvariante (Bestand)



4. Festlegung der Vorzugsvariante

Planungsauftrag:

Umfasst **nicht** die Verlegung einer (reinen) Kreisstraße
wie z.B. der Mil 11 bzw. Mil 39

Varianten:

- Nord-Ost-Tangente 1 (lang)
- Nord-Ost-Tangente 2 (kurz)
- Süd-Ost-Tangente

→ **Diese Varianten für eine Kreisstraße werden zunächst nicht weiter verfolgt, da vom zuständigen Straßenbau-
lastträger Landkreis Miltenberg hierfür kein Planungsauftrag vorliegt.**



4. Festlegung der Vorzugsvariante

Planungsziele:

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.



4. Festlegung der Vorzugsvariante

Konsequenz aus den Ergebnissen des Verkehrsgutachtens für das Prognosejahr 2035:

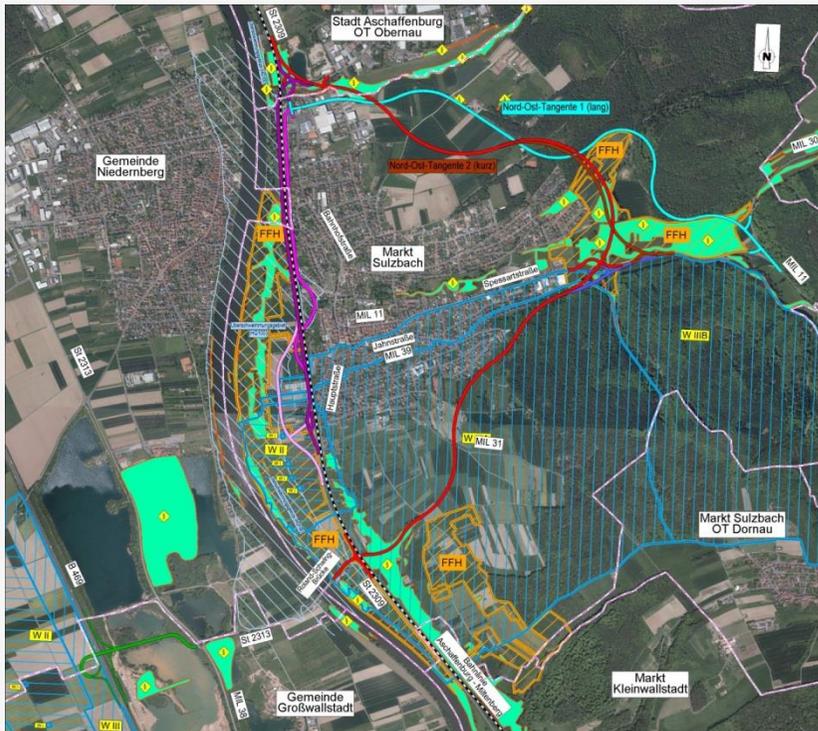
1. Der **Anschluss an die B 469** inkl. Rückbau der Anschlussstelle Großwallstadt bringt in der OD Sulzbach geringe Verkehrszuwächse.
2. Die **Nullvariante (Bestand)** ändert nichts an dem Verkehrsaufkommen.

→ **Diese beiden Varianten erfüllen nicht die Planungsziele für die OU Sulzbach. Deshalb werden sie nicht weiter verfolgt.**



4. Festlegung der Vorzugsvariante

Konsequenz aus den Ergebnissen UVS:



→ alle verbleibenden Varianten berühren FFH-Gebiete

→ gilt ebenso für alle Varianten im Osten Sulzbachs

→ für alle Varianten ist im Zuge der weiteren Planung eine

FFH-Verträglichkeitsprüfung

notwendig:

Kriterium	Null	Nord-Süd 1a	Nord-Süd 1b	Nord-Süd 2	Nord-Ost 1 (lang)	Nord-Ost 2 (kurz)	Süd-Ost	Ost Umfahrung	AS R 460
FFH Verträglichkeit	A	E	E	E	E	E	E	E	A



4. Festlegung der Vorzugsvariante

Ergebnis des Variantenvergleichs:

St 2309 Ortsumfahrung Sulzbach - Voruntersuchung - Variantenvergleich - Ergebnis

Nr.	Kriterium	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
1.	Erreichen der Planungsziele	E	A	A	A	C	C	C	A	D
2.	Vorgaben des Regionalplans	B	A	A	C	B	B	A	B	B
3.	Reisezeit	E	A	A	B	D	C	C	B	-
4.	Umweltverträglichkeit	A	B	C	B	C	B	C	D	A
5.	Wirtschaftlichkeit	E	A	A	B	C	D	C	B	E



4. Festlegung der Vorzugsvariante

Ergebnis des Variantenvergleichs:

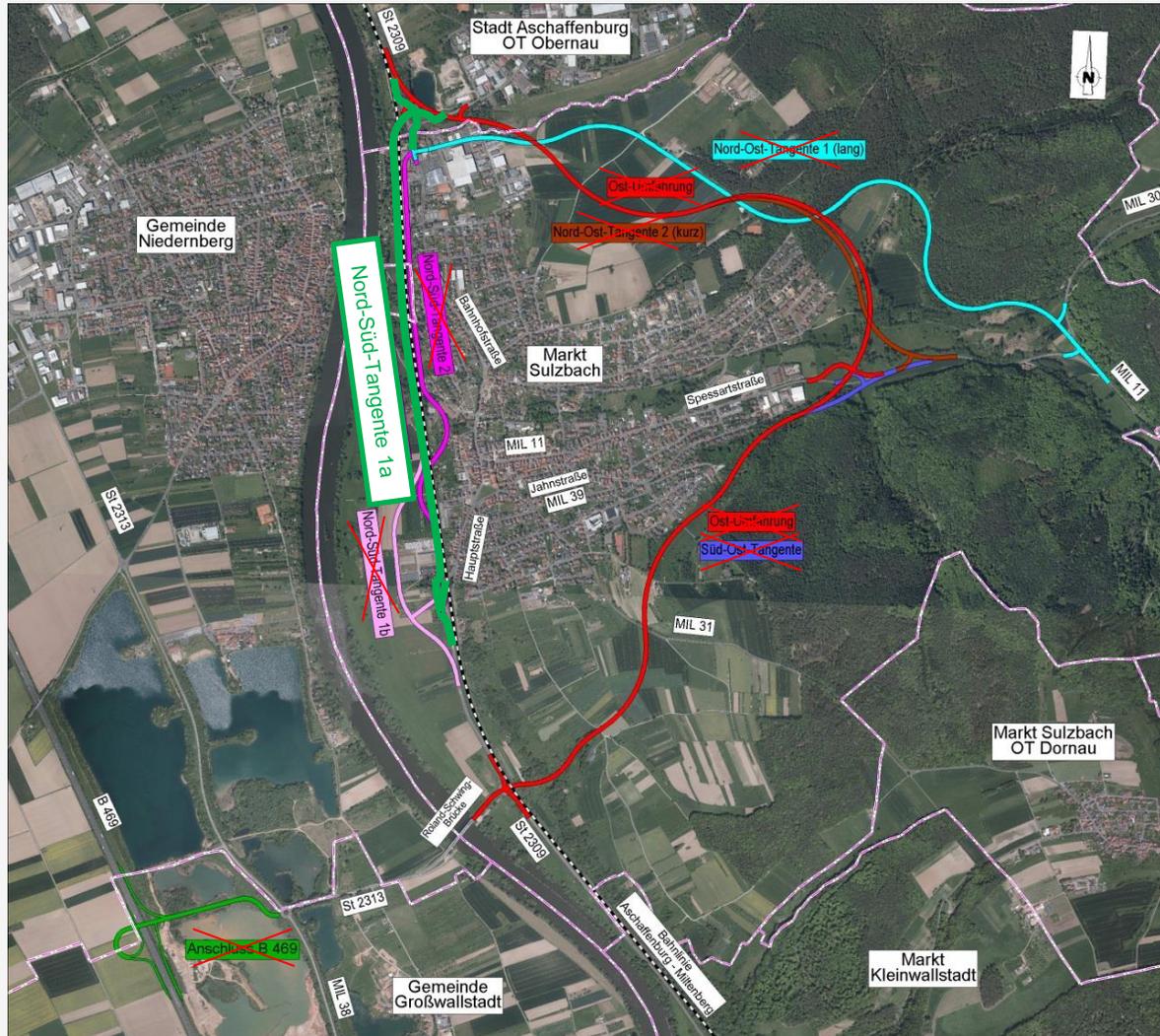
St 2309 Ortsumfahrung Sulzbach - Voruntersuchung - Variantenvergleich - Ergebnis										
Nr.	Kriterium	Null	Nord-Süd 1a	Nord-Süd 1b	Nord-Süd 2	Nord-Ost 1 (lang)	Nord-Ost 2 (kurz)	Süd-Ost	Ost Umfahrung	AS B 469
1.	Erreichen der Planungsziele	E	A	A	A	C	C	C	A	D
2.	Vorgaben des Regionalplans	B	A	A	C	B	B	A	B	B
3.	Reisezeit	E	A	A	B	D	C	C	B	C
4.	Umweltverträglichkeit	A	B	C	B	C	B	C	D	A
5.	Wirtschaftlichkeit	E	A	A	B	C	D	C	B	E
Σ der gewichteten Bewertungspunkte		C	A	B	B	C	C	C	B	C
RANG		9	1	2	3	8	6	5	4	7

→ Vorzugsvariante ist die:

Nord-Süd 1a



Ergebnis



4. Festlegung der Vorzugsvariante

Ergebnis des Variantenvergleichs:



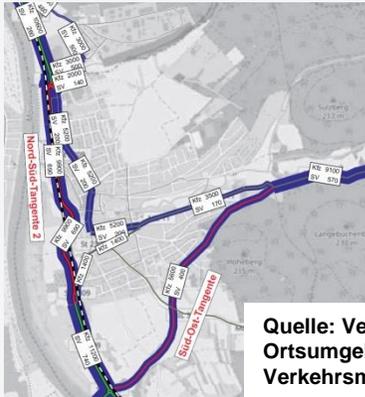
Vorteile/ Nachteile der Nord-Süd 1a:

- maximale Verkehrsentlastung innerorts auf der St 2309 durch eine Variante
- geringer Eingriff in Biotope und FFH-Gebiet → kann vrs. ausgeglichen werden
- geringer Eingriff in Retentionsraum → kann vrs. ausgeglichen werden
- geringer Eingriff in Trinkwasserschutzgebiet Zone III → spezielle bauliche Ausbildung (RiStWag)
- Lärmimmissionen für angrenzende Wohnbebauung → Prüfung von Lärmschutzmaßnahmen
- Eingriff in Mainauen als Naherholungsgebiet → bauliche Einbettung in Landschaft

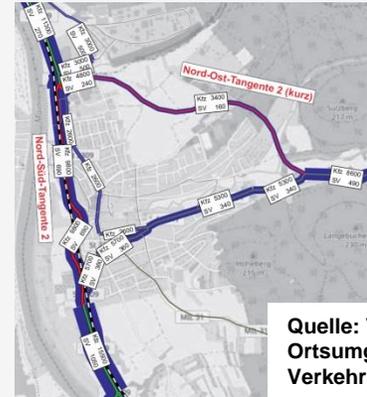
4. Festlegung der Vorzugsvariante

Ergebnis für die OU Sulzbach im Zuge der St 2309:

→ Variante Nord-Süd Tangente 1a wird in der weiteren Planung so entwickelt, dass eine Anbindung einer Kreisstraßenverlegung möglich ist



Quelle: Verkehrsuntersuchung,
Ortsumgehung Sulzbach am Main, T+T
Verkehrsmanagement, Dezember 2018



Quelle: Verkehrsuntersuchung,
Ortsumgehung Sulzbach am Main, T+T
Verkehrsmanagement, Dezember 2018

→ **Verträglichste Kombination:**

- Nord-Süd 1a mit Süd-Ost

= gute verkehrliche Wirkung

oder

- Nord-Süd 1a mit Nord-Ost (kurz)

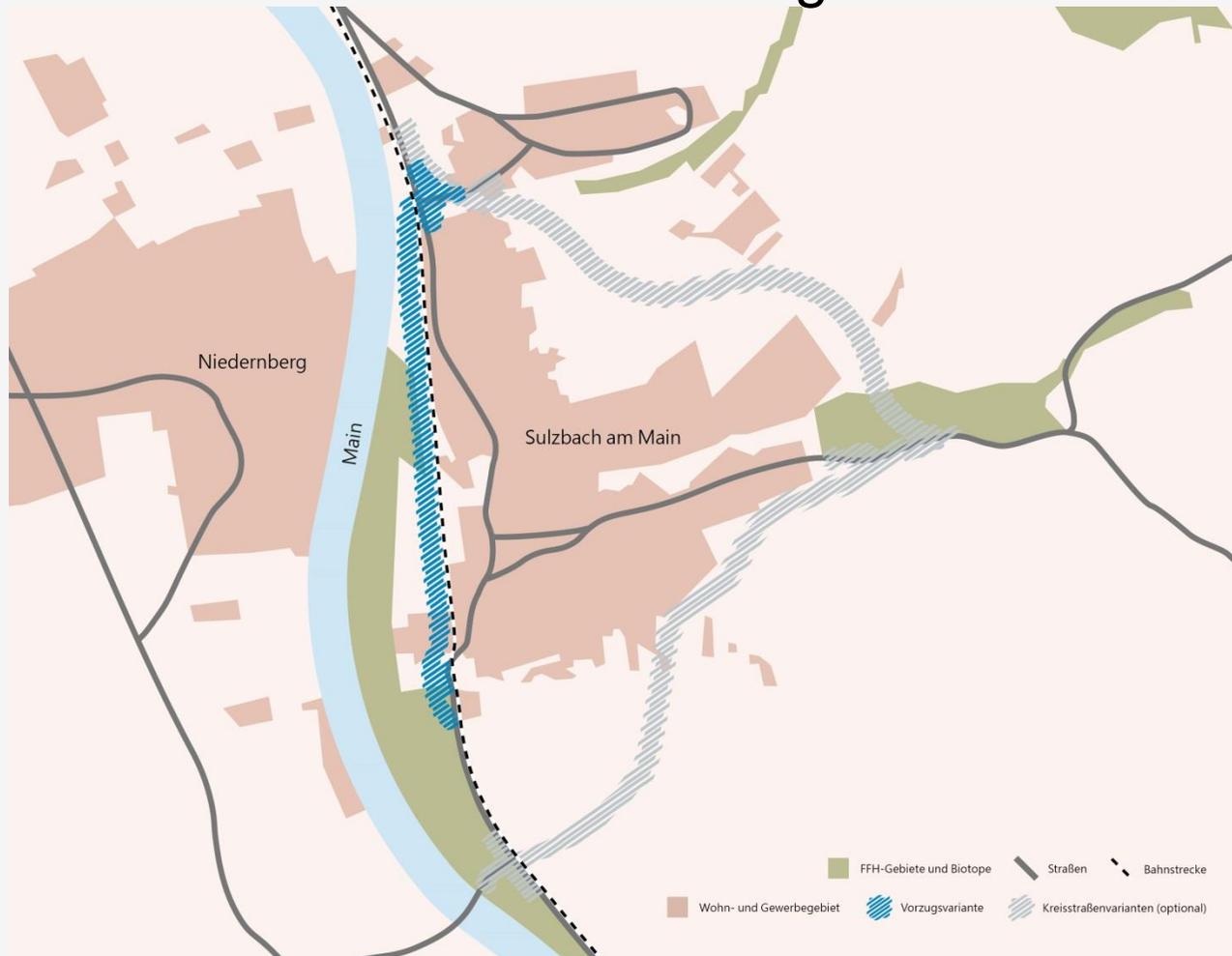
= geringe Umweltauswirkung

Wird im Zuge einer tiefergehenden Untersuchung ermittelt, wenn der Landkreis Miltenberg einen entsprechenden Planungsauftrag erteilt.



4. Festlegung der Vorzugsvariante

Ergebnis für die OU Sulzbach im Zuge der St 2309:





Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

