Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung

Ergebnisbericht

Dezember 2018

Auftraggeber: **Staatliches Bauamt Aschaffenburg**

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3
63303 Dreieich

Telefon 06103 486298-0
Telefax 06103 486298-8
E-Mail kontakt@tt-vm.de
URL www.tt-vm.de

Inhalt

1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung 2

2 Grundlagen und methodisches Vorgehen 4

3 Modellrechnungen 9

3.1 Allgemeines 9

3.2 Analysenullfall 2015 11

3.3 Prognosenullfall 2035 11

3.4 Planfälle 1a, 1b und 2 12

3.5 Planfall 3 14

3.6 Planfall 4 15

3.7 Planfall 5 16

3.8 Planfall 6 17

3.9 Planfall 7 19

3.10 Planfallkombinationen 20

3.11 Zusammenfassende Gegenüberstellung 22

4 Zusammenfassung 24

Anlagenverzeichnis 26

Quellenverzeichnis 28

Abkürzungsverzeichnis 28

1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Die St 2309 führt als Verbindung vom Oberzentrum Aschaffenburg und dem südlichen Landkreis Miltenberg parallel zur westmainischen B 469 in Nord-Süd-Richtung durch die Ortslage des Marktes Sulzbach am Main (vgl. **Bild 1**) und ist im Bereich der Ortsdurchfahrt nach der Straßenverkehrszählung 2015 mit zwischen rund 12.000 Kfz/24h bzw. rund 14.700 Kfz/ 24h (DTV_W) hoch belastet. Im zentralen Bereich treffen die Kreisstraßen MIL 11 und MIL 39 auf die Staatsstraße.

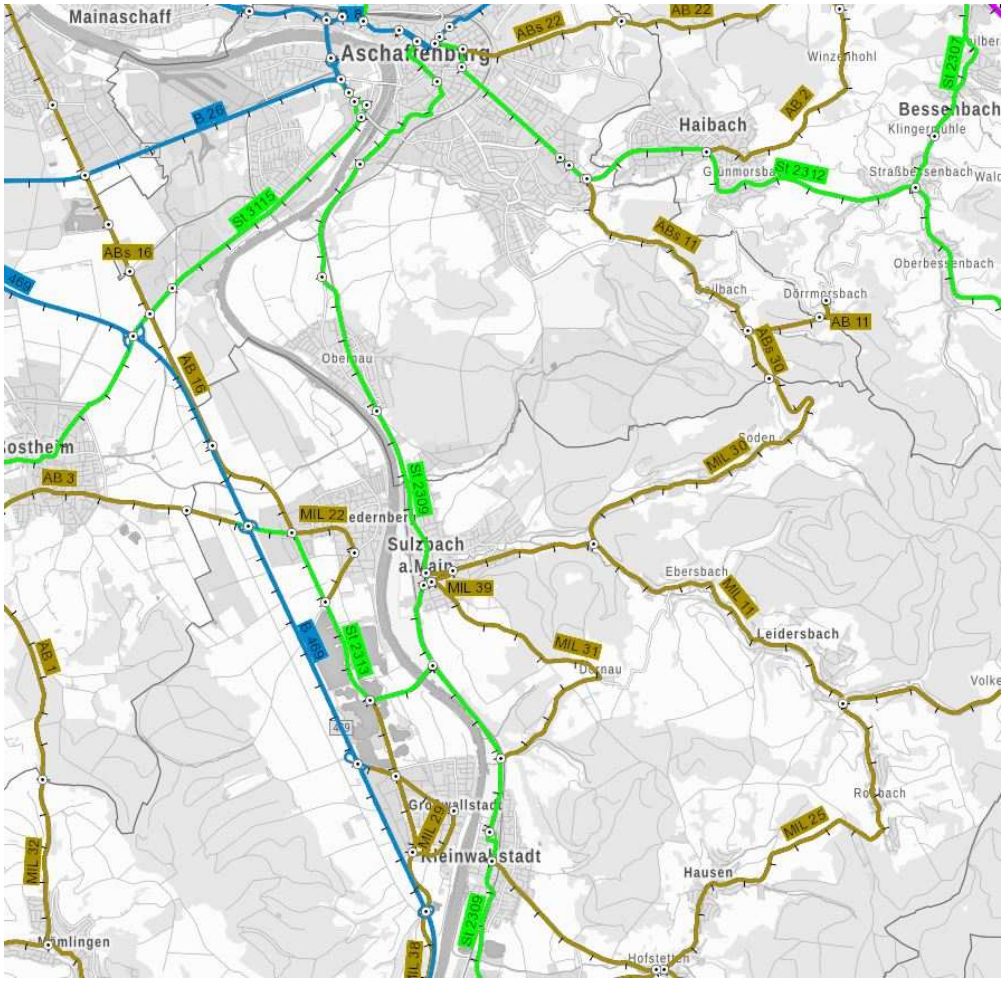


Bild 1: Übersichtslageplan (Quelle: https://www.baysis.bayern.de, Herausgeber Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr)

In der Vergangenheit wurden bereits diverse Verkehrsuntersuchungen zu einer Ortsumfahrung Sulzbach unter Einbeziehung der Kreisstraßen im Auftrag des Marktes und der bayerischen Straßenbauverwaltung, vertreten durch das Staatliche Bauamt (StBA) Aschaffenburg, durchgeführt.

Hierin enthalten waren u.a. eine Verkehrsbefragung im Mai 2014 und die Erstellung eines Verkehrsgutachtens vom Büro BrennerPlan GmbH, Stuttgart im Oktober desselben Jahres mit Auswertung der Befragungsergebnisse und Umlegung auf die darin betrachteten Trassenvarianten für das Erhebungsjahr.

Mit Hilfe einer Verkehrsuntersuchung sollen alle derzeit für eine Verkehrsentlastung von Sulzbach in Frage kommenden Varianten des Staatlichen Bauamtes Aschaffenburg auf der gleichen Grundlage auf ihre Verlagerungspotentiale und die entsprechenden Verkehrsentlastungen in der Ortslage untersucht werden.

Als Grundlage dient das regionale Verkehrsmodell „Bayerischer Untermain“ mit Datenstand 2015 (im folgenden Verkehrsmodell 2015), das auf den Daten der allgemeine Straßenverkehrszählung (SVZ) 2015, basiert, und Datenstand 2030 (im folgenden Verkehrsmodell 2030), welches hier bereits alle Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs des Bundesverkehrswegeplanes 2030 und die Maßnahmen des 7. Ausbauplanes für die Staatsstraßen in Bayern berücksichtigt. Andere Aspekte hinsichtlich der Realisierbarkeit einer Trasse werden in der hier vorliegenden Verkehrsuntersuchung nicht betrachtet.

Die möglichen Trassenvarianten wurden durch das StBA Aschaffenburg grafisch dargestellt und sind in **Anlage 1** dokumentiert.

Das Verkehrsmodell 2015 bzw. 2030 ist im Untersuchungsraum entsprechend der Aufgabenstellung zu überprüfen und ggf. zu verfeinern sowie auf den Prognosehorizont 2035 fortzuschreiben.

Die Ergebnisse sind insgesamt in einem Erläuterungsbericht zusammen zu stellen.

2 Grundlagen und methodisches Vorgehen

Die vorliegende Verkehrsuntersuchung wurde auf der Grundlage des durch das Staatliche Bauamt Aschaffenburg zur Verfügung gestellten Verkehrsmodells 2015 bzw. 2030 durchgeführt.

Dieses Modell wurde in 2009/2010 durch die Firma PTV AG erstellt, weiterentwickelt und aktualisiert. Die nachfolgend beschriebenen Grundlagen und Vorgehensweisen basieren auf Angaben des Berichtes „Verkehrsmodell B 469 Aschaffenburg/ Bayerischer UnterMain - Aktualisierung 2018 der PTV Planung Transport Verkehr AG vom Juni 2018 [1].

Der durch das Verkehrsmodell 2015 bzw. 2030 abgedeckte Bereich wird im Prinzip durch die BAB 5 im Westen, die BAB 66 im Norden, die BAB 81 und BAB 7 im Osten und die BAB 6 im Süden begrenzt (vgl. **Bild 2**).

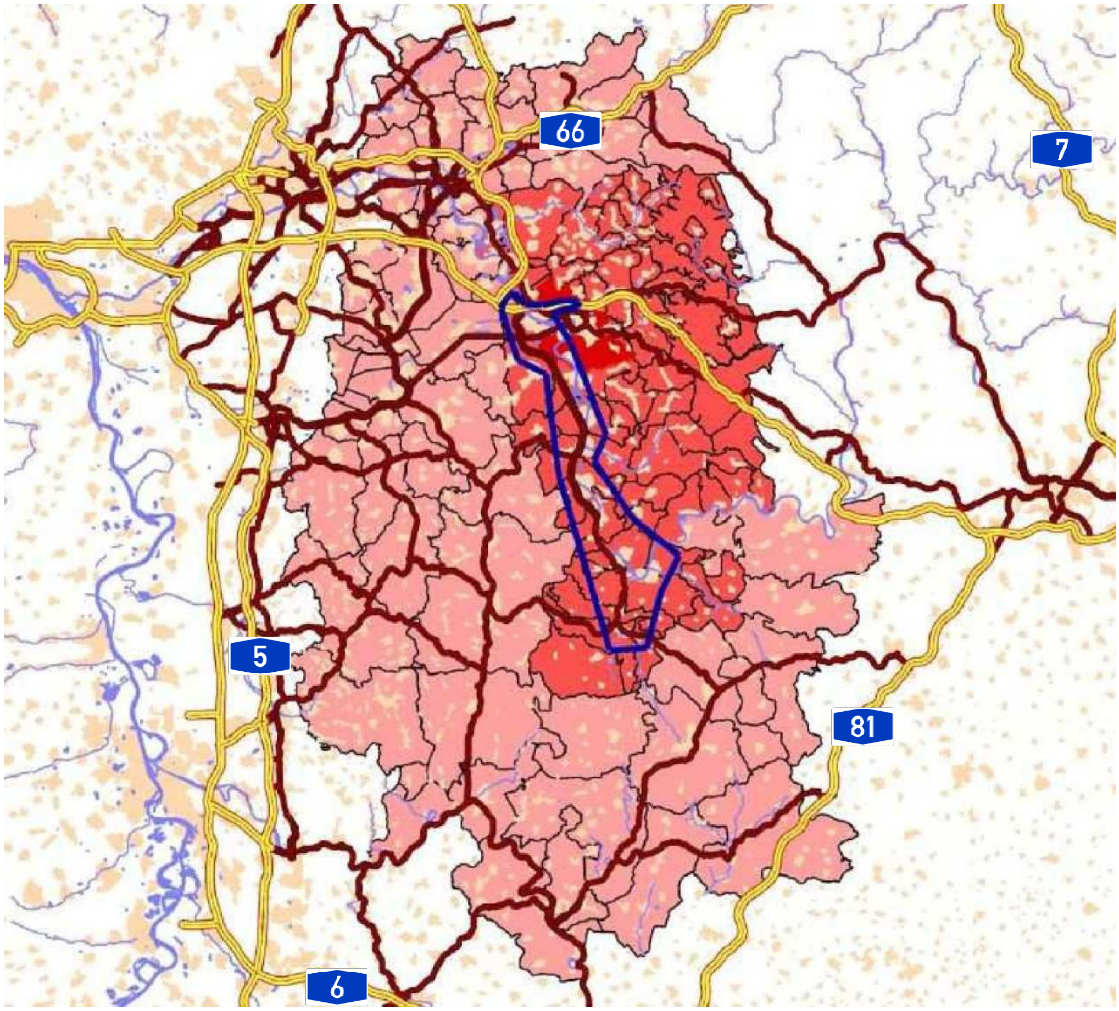


Bild 2: Modellumgriff mit Zelleinteilung (Quelle: [1])

Das Planungsgebiet der vorliegenden Verkehrsuntersuchung umfasst das Marktgemeindegebiet von Sulzbach mit den Ortsteilen Soden und Dornau sowie im Norden den Ortsteil Aschaffenburg-Obernau und den Bereich zwischen Main und B 469 im Westen (vgl. **Bild 3**).

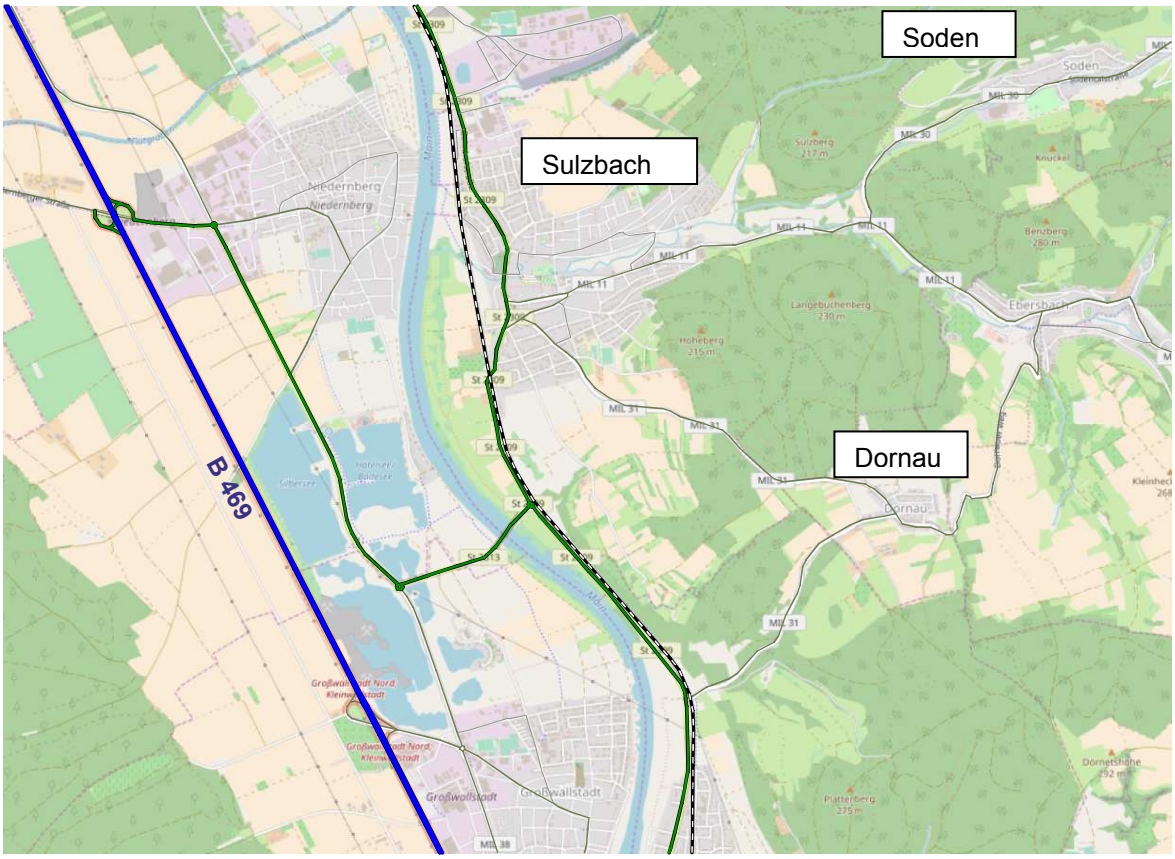


Bild 3: Planungsgebiet (Quelle: Verkehrsmodell „Bayerischer Untermain“)

Für die Verkehrsumlegungen wurde das DV-Programm VISUM der Firma PTV AG, Karlsruhe verwendet. Grundlage des Verkehrsmodells bildet dabei das Straßennetz des motorisierten Individualverkehrs (MIV) mit den zugewiesenen Kapazitäten und zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sowie den vorhandenen Knotenpunkten und Verkehrszellen (Verkehrsangebot). Die Verkehrsnachfrage wird in Form von Matrizen (Von/Nach Zelle) auf das Netz „umgelegt“.

Bei Veränderungen im Verkehrsangebot z. B. durch Netzergänzungen ergeben sich auch Änderungen in der Routenwahl, wodurch bei erneuter Umlegung der Fahrtenmatrix die neue Verkehrssituation realitätsnah abgebildet werden kann.

Durch die Umlegung der IV-Fahrtenmatrizen für die verschiedenen Fahrzeugarten auf das aktuelle Individualverkehrsnetz ergibt sich der Analysefall 2015.

Dieser wurde im Verkehrsmodell 2015 anhand der Ergebnisse von Verkehrszählungen und –befragungen im Auftrag des StBA Aschaffenburg kalibriert und stellt die aktuellen Verkehrsbelastungen und –beziehungen auch im Bereich Sulzbach am Main dar. Die Kalibrierung erfolgte für den DTV_{W5}, den Durchschnitt der Werktage Mo-Fr, im Folgenden mit DTV_W bezeichnet.

Der Markt Sulzbach wird im Verkehrsmodell 2015 bzw. 2030 mit einer Verkehrszelle mit zentralen Zellanbindungen in allen drei Ortsteilen abgebildet. Da die Kalibrierung der Verkehrsbelastungen im Verkehrsmodell auf dieser Basis erfolgte, war eine weitergehende feinteiligere Verkehrszelleneinteilung nicht erforderlich. Lediglich das Gewerbegebiet Am Altenbach wurde aufgrund der später in einigen Planfällen erforderlichen Integration in das Prognosestraßennetz als zusätzliche Verkehrszelle definiert.

Desweiteren stellt das Verkehrsmodell 2030 einen Prognosenullfall 2030 zur Verfügung. Die Strukturdaten hierzu wurden aus den vorhandenen Unterlagen abgeleitet (Stadt Aschaffenburg) oder durch das StBA Aschaffenburg direkt bei den betreffenden Gemeinden abgefragt und anhand der amtlichen Annahmen zur Bevölkerungsentwicklung bis 2030 mit Stand 2017 weiterentwickelt [1].

Für die Fortschreibung des Verkehrsmodells 2030 auf den Prognosehorizont 2035 im Pkw-Verkehr wurde auf folgende Grundlagen zurückgegriffen:

- Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2036, Landkreis Miltenberg, Landkreis Aschaffenburg und kreisfreie Stadt Aschaffenburg, Bayerisches Landesamt für Statistik, Mai 2018 [2].
- Shell Pkw-Szenarien bis 2040, Shell Deutschland Oil GmbH, 2015 [3].

Für den Landkreis Miltenberg wird hier ein Bevölkerungsrückgang prognostiziert (vgl. **Tabelle 1**).

	Gesamt	19-25 Jahre	25-40 Jahre	40-60 Jahre	60-75 Jahre	75 Jahre und älter	MIV > 18J Gesamt
2015	128,4	8,6	21,6	40,4	20,8	13,8	105,2
2030	124,1	6,6	19,6	32,1	28,9	15,6	102,8
2035	122,5	6,8	18,6	31,5	27,3	17,8	102,0
f Bevölkerung Ü18 2030 - 2035							-0,8%

Tabelle 1: Bevölkerungsstand Landkreis Miltenberg in 1000 Personen (Quelle: [2]).

Gleiches gilt auch für den Landkreis Aschaffenburg (-0,6%) und die kreisfreie Stadt Aschaffenburg (-0,5%)

Da in der Shell-Prognose auch die Mobilitätsfaktoren Motorisierungsgrad und Fahrleistung von 2030 auf 2035 negative Werte aufweisen (vgl. **Tabelle 2**), wird in der vorliegenden Verkehrsuntersuchung auf der sicheren Seite liegend mit den Prognosematrizen des Verkehrsmodells für das Jahr 2030 weiter gearbeitet.

	2030	2035	Delta
Motorisierungsgrad [Pkw je 1000 Pers.]	520	518	0,9962
Fahrleistung [Pkw-km]	610	594	0,9738

Tabelle 2: Mobilitätfaktoren (Quelle: [3]).

Da eine signifikante Steigerung des Güterschwerverkehrsaufkommens von 2030 auf 2035 im Untersuchungsgebiet und insbesondere für den Markt Sulzbach aufgrund der vorhandenen leistungsfähigen Nord-Süd-Achse der B 469 unwahrscheinlich erscheint, wird hier ebenfalls mit den im Modell vorhandenen Belastungsmatrizen weiter gearbeitet.

Mit Umlegung der Prognosematrizen auf das veränderte Straßennetz der Planfälle können anschließend die verkehrlichen Wirkungen dieser Maßnahmen ermittelt und beurteilt werden.

Aufbauend auf dem Prognosenullfall 2035 werden mit Hilfe des Verkehrsmodells die nachfolgend aufgeführten durch das StBA Aschaffenburg vorgegebenen Planfälle (vgl. auch **Anlage 1**) untersucht. Eine mögliche Einbahnstraßenregelung von Spessartstraße (MIL 11) bzw. Jahnstraße (MIL 39) im Ortskern wurde mangels Planungssicherheit (Fahrtrichtung der Einbahnstraßen) nicht berücksichtigt.

- Planfall 1a: Nord-Süd-Tangente 1a,
- Planfall 1b: Nord-Süd-Tangente 1b,
- Planfall 2: Nord-Süd-Tangente 2,
- Planfall 3: Nord-Ost-Tangente 1 (lang),
- Planfall 4: Nord-Ost-Tangente 2 (kurz),
- Planfall 5: Süd-Ost-Tangente,
- Planfall 6: Ost-Umfahrung,
- Planfall 7: Anschluss der St 2313 an die B 469 und Rückbau der Anschlussstelle Großwallstadt Nord,
- Planfall K1: Kombination Planfall 2 mit Planfall 4
  = Nord-Süd-Tangente 2 mit Nord-Ost-Tangente 2 (kurz),
- Planfall K2: Kombination Planfall 2 mit Planfall 5
  = Nord-Süd-Tangente 2 mit Süd-Ost-Tangente,
- Planfall K3: Kombination Planfall 2 mit Planfall 7
  = Nord-Süd-Tangente 2 mit Anschluss der St 2313 an die B 469,
  und Rückbau der Anschlussstelle Großwallstadt Nord,
- Planfall K4: Kombination Planfall 4 mit Planfall 7
  = Nord-Ost-Tangente 2 (kurz) mit Anschluss der St 2313 an die B 469
  und Rückbau der Anschlussstelle Großwallstadt Nord,
- Planfall K5: Kombination Planfall 5 mit Planfall 7:
  = Süd-Ost-Tangente mit Anschluss der St 2313 an die B 469
  und Rückbau der Anschlussstelle Großwallstadt Nord.

Die untersuchten Planfälle – einzeln oder in Kombination – stellen jeweils Netzergänzungen dar.

3 Modellrechnungen

3.1 Allgemeines

Der Diskussion der Umlegungsergebnisse für die verschiedenen Netzzustände sind einige grundsätzliche Bemerkungen vorangestellt:

- Modellrechnungen können - wie es der Begriff schon ausdrückt - niemals eine 100%ige Nachbildung der Realität sein. Daher sind die Ergebnisse - im Fall von Verkehrsumlegungen die Streckenbelastungen - weniger in Form von Absolutbeträgen interessant, als vielmehr in ihrer Relation beim Vergleich der Varianten untereinander. Differenzen zwischen den Streckenbelastungen geben deshalb beim Vergleich von Varianten gute Hinweise darauf, in welcher Größenordnung Verkehrsverlagerungen infolge bestimmter Maßnahmen (Netzergänzungen, Sperrung von Strecken, Verbote von Fahrbeziehungen) zu erwarten sind.
- Individuelle Vorlieben und subjektive Eindrücke, die die Routenwahl möglicherweise beeinflussen, können nicht modelliert werden.
- Intermodal (zwischen den Verkehrssystemen) sind aufgrund des geringen Konkurrenzangebotes keine Verlagerungen auf den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) durch die Maßnahmen im Motorisierten Individualverkehr (MIV) zu erwarten. Der straßengebundene ÖV (Busse) wird bei der Verkehrsprognose und den Modellrechnungen vernachlässigt.
- Das lokale innerörtliche Straßennetz wird nur soweit abgebildet, wie es den Erfordernissen der Zielsetzung der Verkehrsuntersuchung entspricht. Die Belastungsverteilung gerade im Innerortsbereich ist zudem stark von den gewählten Einspeisungspunkten der Zellen abhängig in der Regel nicht hinreichend kalibrierbar.
- Die Knotenpunktsform hat bei plangleichen Knotenpunkten im Modell hinsichtlich des Tagesverkehrs eine vernachlässigbare Wirkung.
- Bei der Ermittlung von Verkehrsbelastungen von Ortsumgehungsstraßen ist in der Regel der Durchgangsverkehr maßgebend. Der Binnenverkehr innerhalb einer Gemeinde ist nicht verlagerbar und daher irrelevant. Dies gilt - solange keine vorhandenen Anbindungen gesperrt werden - auch für den Ziel- und Quellverkehr.

- Bei der Darstellung von Differenzbelastungen werden die Absolutbelastungen der einzelnen Streckenabschnitte für jeden neu berechneten Umlegungsfall mit entsprechendem Straßennetz miteinander verglichen. Die sich ergebenden Mehr- und Minderbelastungen der Strecken sind damit nicht direkt untereinander vergleichbar. Aufgrund des unterschiedlichen Verkehrsangebotes (Straßennetz) und der sich neu einstellenden Routenwahl kann sich eine Streckenbelastung, obwohl absolut von gleicher Höhe, in den verschiedenen Umlegungsfällen aus ganz unterschiedlichen Verkehrsbeziehungen zusammensetzen und sind nicht direkt miteinander vergleichbar.

3.2 Analysenullfall 2015

Das Verkehrsmodell Stand 2015 wurde anhand von aktuellen Verkehrszählungen kalibriert und bildet die Verkehrsnachfrage im Jahr 2015 ab. Insbesondere für den Bereich Sulzbach wurden dabei die Befragungsergebnisse des Büros Obermeyer vom Mai 2014 für die St 2309 Sulzbach berücksichtigt.

Die Querschnittsbelastungen des Analysenullfalles 2015 – DTV_W in Kfz/ 24h sind in **Anlage 2.1a** dokumentiert. Der Güterschwerverkehr (SV) mit > 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht ist als Bestandteil der Gesamtbelastung ergänzend ausgewiesen.

In den **Anlagen 2.1b - 2.1d** sind aus dem Modell extrahierte Belastungsspinnen der St 2309 nach Norden und Süden sowie der MIL 11 östlich der OD in Fahrtrichtung Westen dargestellt. Diese dokumentieren in Kombination den maximal verlagerbaren Durchgangsverkehrswert der jeweiligen Relation im Bestand.

3.3 Prognosenullfall 2035

Das Verkehrsangebot und die -nachfrage wurden aus dem Verkehrsmodell 2030 übernommen. Das Straßennetz enthält hierbei die indisponiblen Straßenbauprojekte bis 2035.

Die Umlegungsergebnisse als Querschnittsbelastungen sind in **Anlage 2.2a** für Kfz und SV dokumentiert. Das Differenznetz der Absolutbelastungen zwischen Prognosenullfall 2035 und Analysenullfall 2015 ist in **Anlage 2.2b** dargestellt.

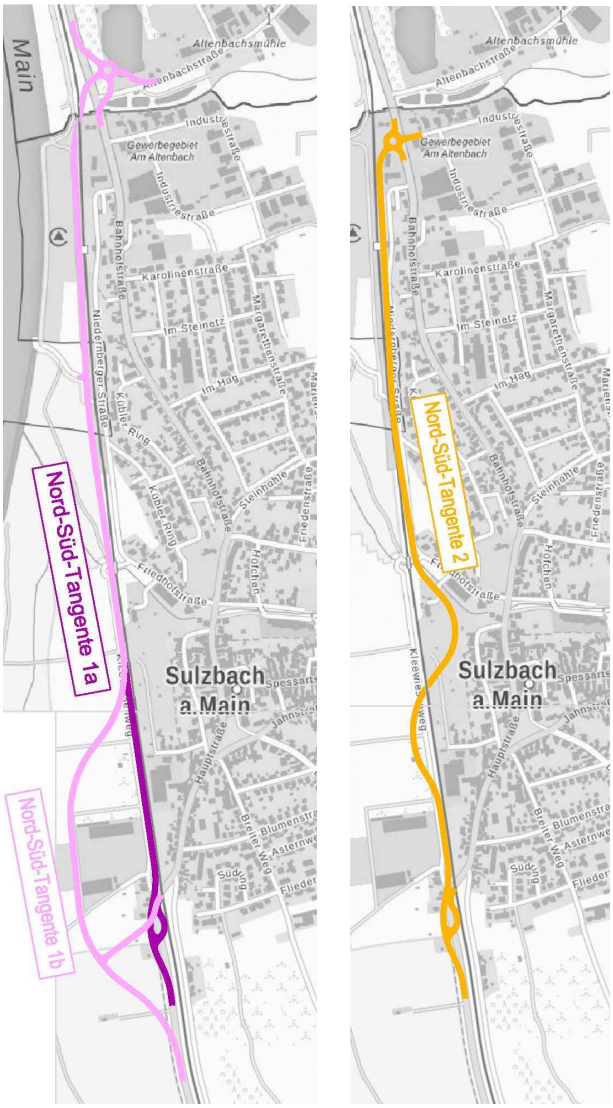
Während sich für das Marktgebiet Sulzbach nur geringfügige Belastungsänderungen ergeben, zeigt sich im Planungsraum durch die neue Mainbrücke zwischen Elsenfeld und Kleinwallstadt und dem Ausbau der B 469 südlich der Mainbrücke Sulzbach (Roland-Schwing-Brücke) eine deutliche Verlagerung von der St 2309 auf die B 469.

Die Mainbrücke Sulzbach wird hierbei im DTV_W um rund -3.500 Kfz/ 24h (rund -22%) entlastet.

3.4 Planfälle 1a, 1b und 2

Die in **Anlage 1** dargestellten planerischen Trassenvarianten der „Nord-Süd-Tangente“ parallel zur derzeitigen St 2309 werden in drei verschiedenen Planfällen mit Unterschieden in der Führung und der Anbindung an das vorhandene Straßennetz untersucht.

Während die beiden Varianten „Nord-Süd-Tangente 1a und 1b“ im Bereich der nördlichen Gemeindegrenze die Bahnlinie Aschaffenburg-Miltenberg höhenfrei queren und dann komplett auf der Westseite der Bahnlinie verlaufen, bleibt die „Nord-Süd-Tangente 2“ zunächst östlich der Bahnlinie und quert dann nördlich des Märzbrückenweges höhenfrei die Bahn (vgl. **Bild 4**).



Vergleich der Streckenlängen „Nord-Süd-Tangente“ (auf 50m gerundet):
1a: 2.300 m
1b: 2.400m
2: 2.350m
(bezogen auf gleiche Start- und Endpunkte)

Bild 4: Trassenverläufe „Nord-Süd-Tangente“ (Quelle: StBA AB, Grundlage BayernAtlas)

Die Anbindung an die St 2309 bzw. die Gewerbegebiete Obernau / Am Altenbach im Norden erfolgt jeweils mit einem höhengleichen Knotenpunkt (hier Kreisverkehr) in verschiedenen Ausführungen (vgl. **Bild 5**).

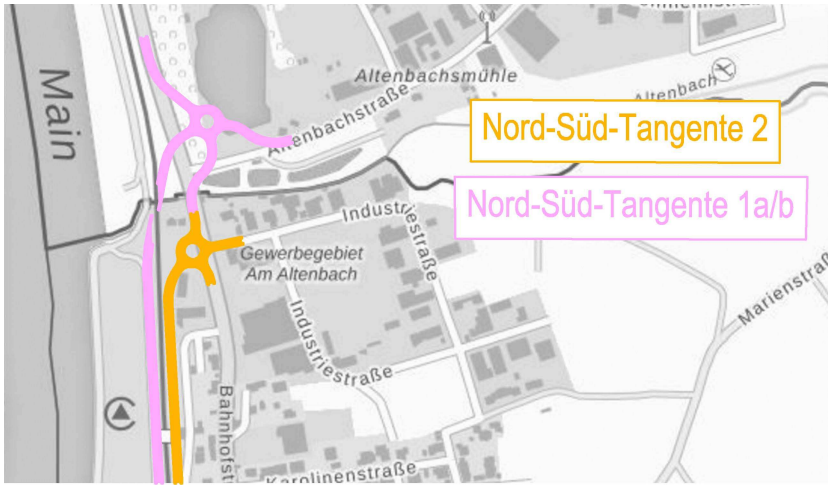


Bild 5: KVP Anbindung Nord (Quelle: StBA AB, Grundlage BayernAtlas)

Die Umlegungsergebnisse für den Planfall 1a sind in **Anlage 2.3a,** für den Planfall 1b in **Anlage 2.4a** und für den Planfall 2 in **Anlage 2.5a** dargestellt**.**

In den **Anlagen 2.3b, 2.4b** und **2.5b** sind die jeweiligen Differenznetze zum Prognosenullfall 2035 im Gesamtverkehr [Kfz/ 24h] und in den zugehörigen **Anlagen 2.3c, 2.4c und 2.5c** für den Güterschwerverkehr [Kfz/ 24h] abgebildet.

Wesentliche Ergebnisse sind:

- Die Querschnittsbelastungen (DTV_W) der „Nord-Süd-Tangente“ liegen bei allen drei Varianten bei rund 9.900 Kfz/ 24h. Hiervon sind rund 700 Fahrzeuge im Güterschwerverkehr zu verzeichnen.
- Rund 99% des Staatsstraßendurchgangsverkehrs in Nord-Süd-Relation werden auf die Netzergänzung verlagert. Auf der alten Ortsdurchfahrt verbleiben nur noch Ziel- und Quellverkehre sowie Durchgangsverkehre der Kreisstraßen.
- Die Verkehrsverlagerungen treten insgesamt nur lokal in Sulzbach auf, lediglich im Güterschwerverkehr ist auf der Nord-Süd-Achse St 2309 durch das verbesserte Angebot ein geringer Zuwachs von rund 40 bis 50 Kfz/ 24h zu verzeichnen.

3.5 Planfall 3

Die in **Anlage 1** dargestellte planerische Trasse der „Nord-Ost-Tangente 1 (lang)“ wird wie folgt definiert (vgl. **Bild 6**):

- Im Norden Anschluss an die Industriestraße.
- Die im Streckenverlauf vom StBA Aschaffenburg vorgesehenen Anschlüsse an das Gemeindestraßennetz (Marienstraße und Egerländer Straße) wurden aus Gründen der Vergleichbarkeit im Modell nicht berücksichtigt.
- Im Osten Anschluss an die bestehenden MIL 30 und MIL 11.

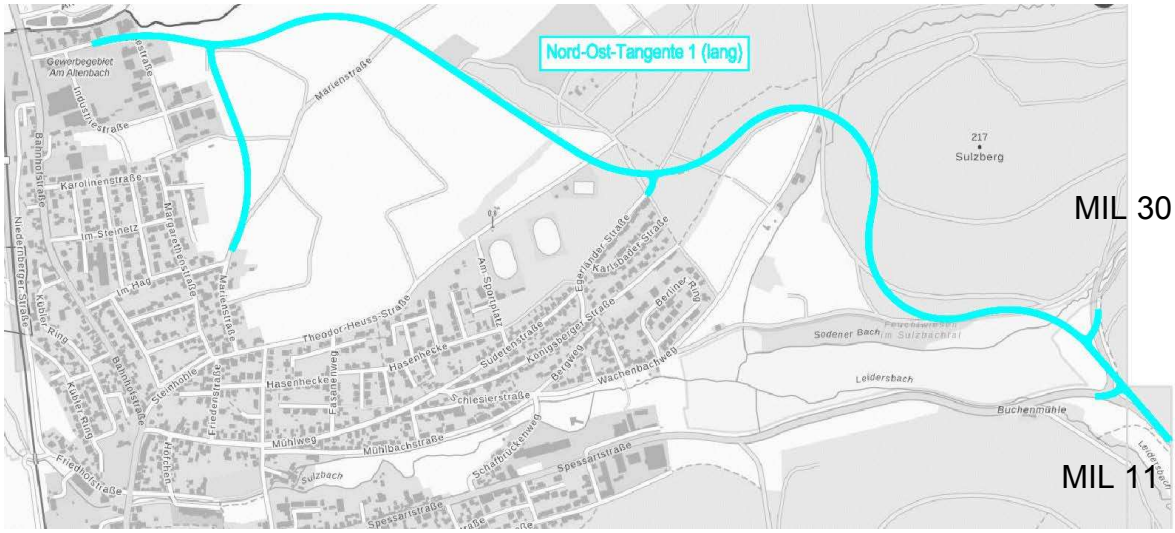


Bild 6: Trassenverlauf „Nord-Ost-Tangente 1 (lang)“ (Quelle: StBA AB, Grundlage BayernAtlas)

Die resultierenden Belastungen für den Planfall 3 sind in **Anlage 2.6a** dargestellt. In den **Anlagen 2.6b und 2.6c** sind die jeweiligen Differenznetze zum Prognose-nullfall 2035 abgebildet.

Wesentliche Ergebnisse des Planfalls 3 sind:

- Die Querschnittsbelastungen (DTV_W) der „Nord-Ost-Tangente 1 (lang)“ liegen bei rund 3.300 Kfz/ 24h. Hiervon sind rund 150 Fahrzeuge im Güterschwerverkehr zu verzeichnen.
- Die Entlastungswirkungen der Tangente sind örtlich auf die St 2309 nördlich der MIL 11 und die MIL 11 (Spessartstraße) selbst im Bereich Sulzbach begrenzt.

3.6 Planfall 4

Die in **Anlage 1** dargestellte planerische Trasse der „Nord-Ost-Tangente 2 (kurz)“ wird wie folgt definiert (vgl. **Bild 7**):

- Im Norden Anschluss an die St 2309 und die Altenbachstraße.
- Keine Anschlüsse an das Gemeindestraßennetz.
- Im Osten Anschluss an die bestehende MIL 11.

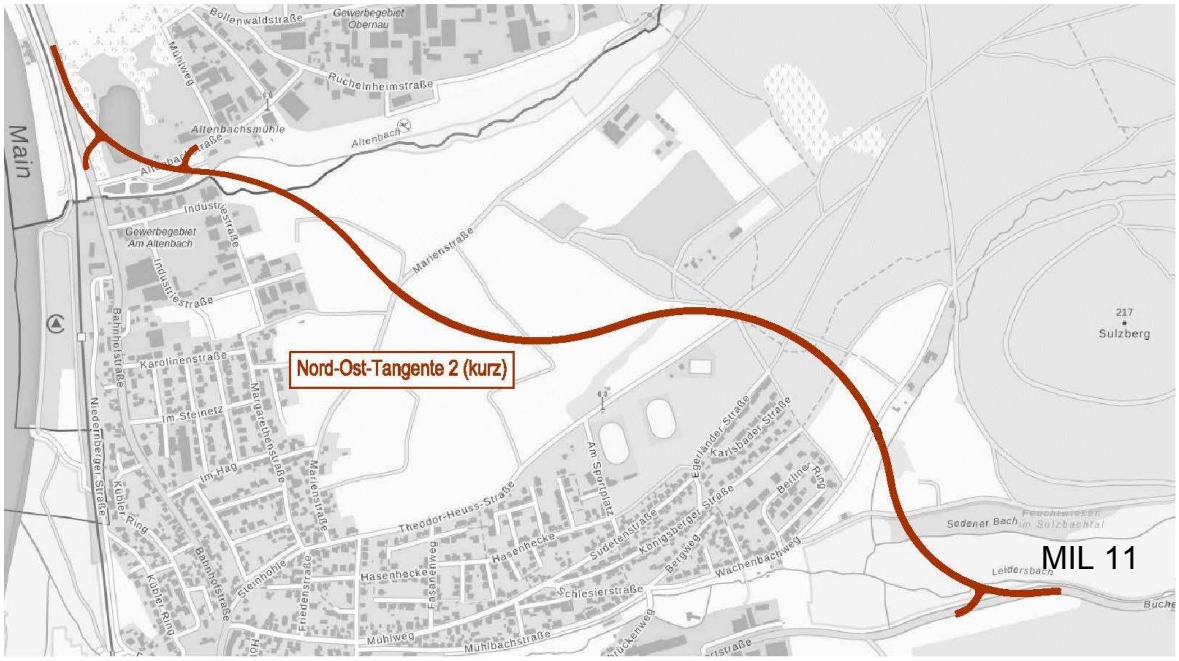


Bild 7: Trassenverlauf „Nord-Ost-Tangente 2 (kurz)“ (Quelle: StBA AB, Grundlage BayernAtlas)

Die resultierenden Belastungen für den Planfall 4 sind in **Anlage 2.7a** dargestellt. In den **Anlagen 2.7b und 2.7c** sind die jeweiligen Differenznetze zum Prognose-nullfall 2035 abgebildet.

Wesentliche Ergebnisse des Planfalls 4 sind:

- Die Querschnittsbelastungen (DTV_W) der „Nord-Ost-Tangente 2 (kurz)“ liegen bei rund 3.600 Kfz/ 24h. Hiervon sind rund 180 Fahrzeuge im Güterschwer-verkehr zu verzeichnen.
- Die Entlastungswirkungen der Tangente sind im Wesentlichen örtlich auf die St 2309 nördlich der MIL 11 und die MIL 11 (Spessartstraße) selbst im Bereich Sulzbach begrenzt.

3.7 Planfall 5

Die in **Anlage 1** dargestellte planerische Trasse der „Süd-Ost-Tangente“ wird wie folgt definiert (vgl. **Bild 8**):

- Im Westen Anschluss an die Mainbrücke als vierter Knotenpunktsarm des vorhandenen Kreisverkehrsplatz St 2309/ St 2313.
- Planfreie Überquerung der MIL 31. Keine Anschlüsse an das Gemeindestraßennetz.
- Im Osten Anschluss an die bestehende MIL 11.

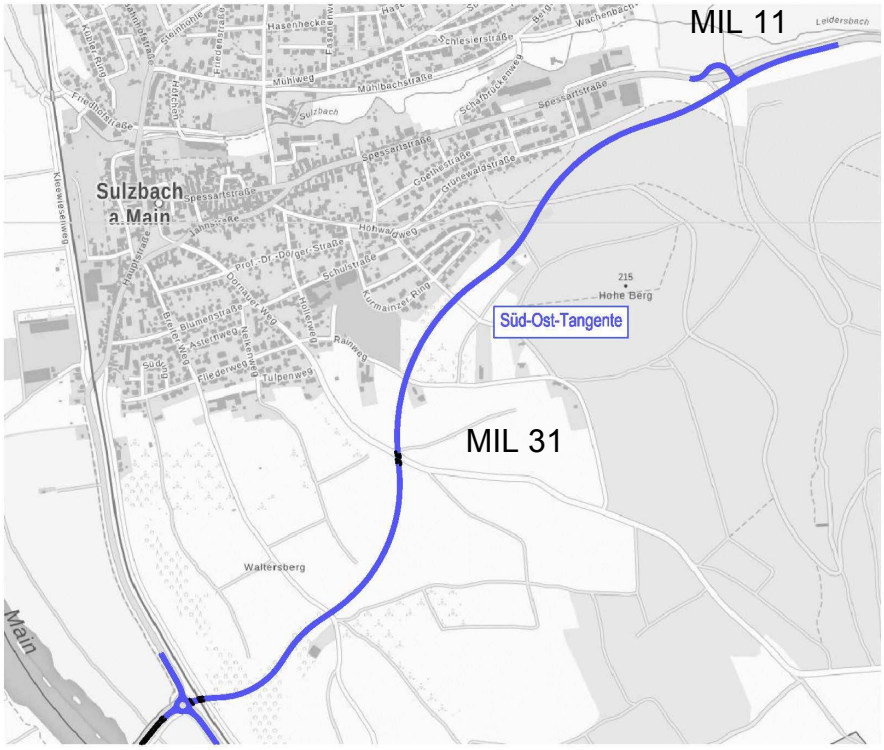


Bild 8: Trassenverlauf „Süd-Ost-Tangente“ (Quelle: StBA AB, Grundlage BayernAtlas)

Die resultierenden Belastungen für den Planfall 5 sind in **Anlage 2.8a** dargestellt. In den **Anlagen 2.8b und 2.8c** sind die jeweiligen Differenznetze zum Prognosenullfall 2035 abgebildet.

Wesentliche Ergebnisse des Planfalls 5 sind:

- Die Querschnittsbelastungen (DTV_W) der „Süd-Ost-Tangente“ liegen bei rund 5.700 Kfz/ 24h. Hiervon sind rund 400 Fahrzeuge im Güterschwerverkehr zu verzeichnen.
- Die Entlastungswirkungen der Tangente sind im Wesentlichen örtlich auf die St 2309 südlich der MIL 39 und die MIL 39 (Jahnstraße) bzw. MIL 11 (Spessartstraße) selbst im Bereich Sulzbach begrenzt.

3.8 Planfall 6

Die in **Anlage 1** dargestellte planerische Trasse der „Ost-Umfahrung“ wird wie folgt definiert (vgl. **Bild 9**):

- Im Westen Anschluss an die Mainbrücke als vierter Knotenpunktsarm des vorhandenen Kreisverkehrsplatz St 2309/ St 2313.
- Planfreie Überquerung der MIL 31. Keine Anschlüsse an das Gemeindestraßennetz.
- Im Osten Anschluss an die bestehende MIL 11.
- Keine Anschlüsse an das Gemeindestraßennetz.
- Im Norden Anschluss an die St 2309 und die Altenbachstraße.

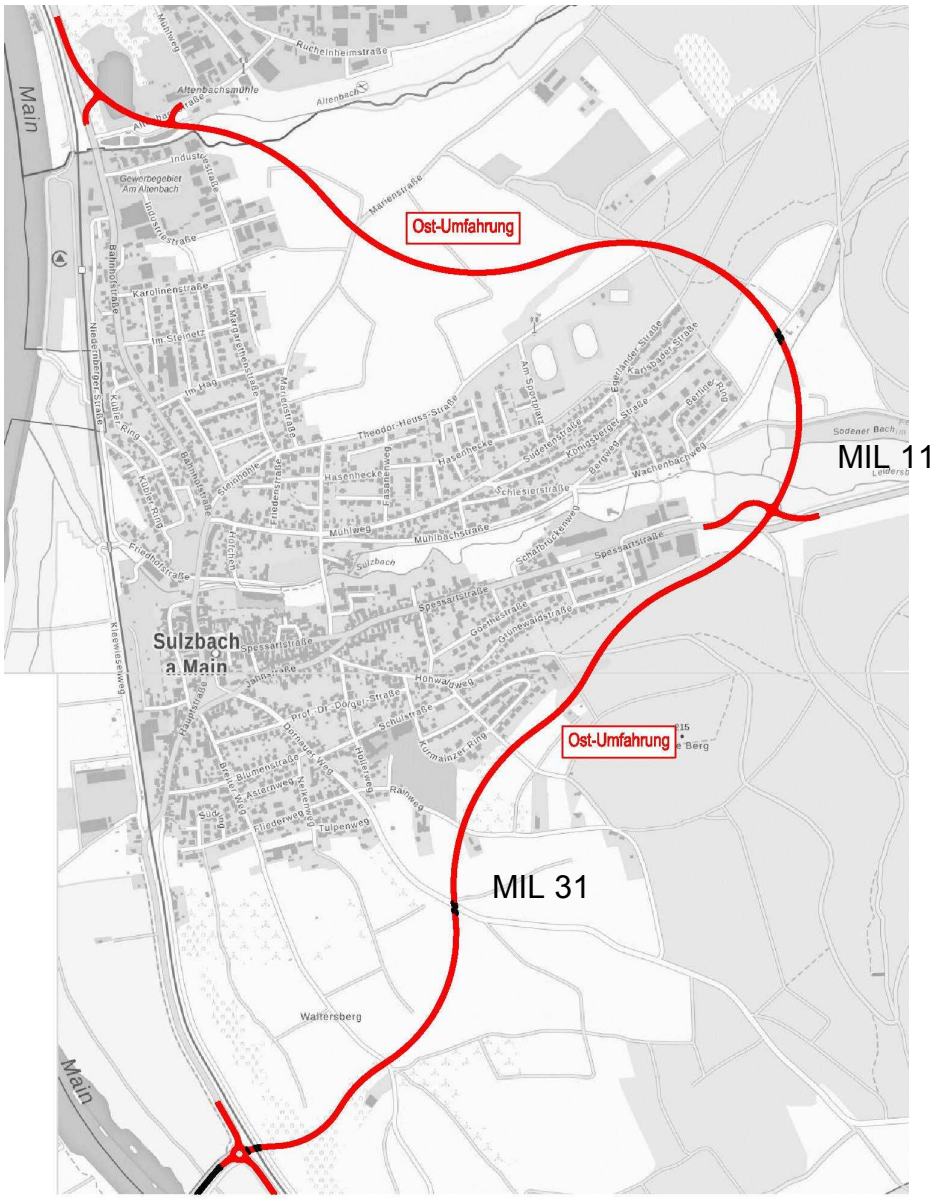


Bild 9: Trassenverlauf „Ost-Umfahrung“ (Quelle: StBA AB, Grundlage BayernAtlas)

Die resultierenden Belastungen für den Planfall 6 sind in **Anlage 2.9a** dargestellt. In den **Anlagen 2.9b und 2.9c** sind die jeweiligen Differenznetze zum Prognose-nullfall 2035 abgebildet.

Wesentliche Ergebnisse des Planfalls 6 sind:

- Die Querschnittsbelastungen (DTV_W) der „Ost-Umfahrung“ liegen bei rund 5.700 Kfz/ 24h auf dem Südteil und rund 2.900 Kfz/24h auf dem Nordteil. Hiervon sind rund 400 Fahrzeuge (Südteil) bzw. 160 Fahrzeuge (Nordteil) im Güterschwerverkehr zu verzeichnen.
- Auf der MIL 11 (Spessartstraße) und der MIL 39 (Jahnstraße) verbleibt nur noch Ziel- und Quellverkehr der Marktgemeinde Sulzbach.
- Aufgrund der deutlich größeren Wegstrecke wird die Ostumfahrung nicht von den Staatsstraßendurchgangsverkehren in der Nord-Süd-Relation benutzt.
- Die Netzergänzung zeigt in geringem Umfang auch großräumigere Verkehrs-verlagerungen (Wechselwirkungen zwischen MIL 11 und St 2309 südlich von Sulzbach).

3.9 Planfall 7

Die Verlängerung der St 2313 als Anschluss an die B 469 (vgl. **Bild 10**) wird hier zunächst als eigenständiger Planfall definiert. Die Anschlussstelle des Planfalls läge in unmittelbarer Nähe zur bestehenden Anschlussstelle Großwallstadt Nord, so dass der nach den Vorgaben des technischen Regelwerks erforderliche effektive Knotenpunktabstand weit unterschritten würde. In der vorliegenden Verkehrsuntersuchung liegt daher dem Planfall 7 der Bau einer Anschlussstelle in Verlängerung der St 2313 bei gleichzeitigem Rückbau der bestehenden Anschlussstelle Großwallstadt Nord zugrunde.

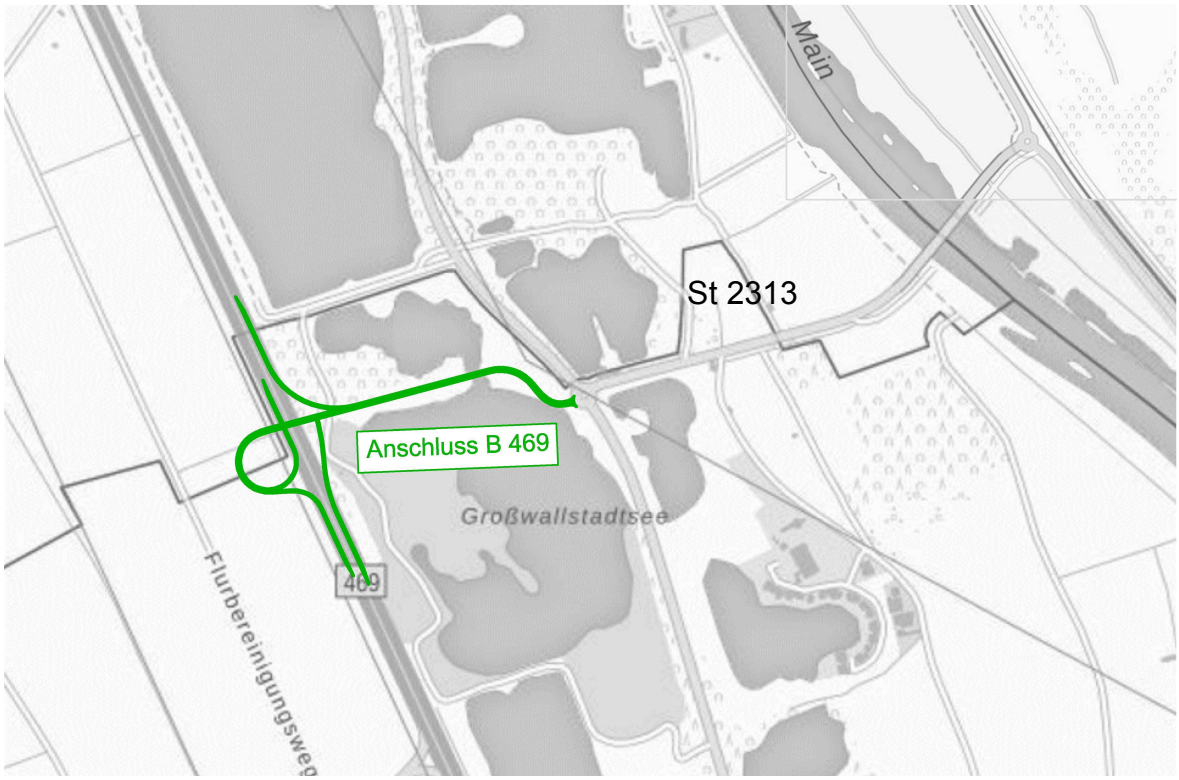


Bild 10: Anschluss St 2313 an B 469 (Quelle: StBA AB, Grundlage BayernAtlas)

Die resultierenden Belastungen für den Planfall 7 sind in **Anlage 2.10a** dargestellt. In den **Anlagen 2.10b und 2.10c** sind die jeweiligen Differenznetze zum Prognosenullfall 2035 abgebildet.

Wesentliche Ergebnisse des Planfalls 7 sind:

- Die Querschnittsbelastungen (DTV_W) des neuen Anschlusses zur B 469 liegen bei rund 20.500 Kfz/ 24h. Hiervon sind rund 1.260 Fahrzeuge im Güterschwerverkehr zu verzeichnen.
- Die verkehrlichen Wirkungen des neuen Anschlusses beschränken sich im Wesentlichen auf die westmainische Seite (Niedernberg und Großwallstadt). In der OD Sulzbach sind statt einer Entlastung hierdurch sehr geringe Belastungszuwächse zu verzeichnen.

3.10 Planfallkombinationen

Für die nachfolgend nochmals beschriebenen Kombinationen der Planfälle werden die Netzergänzungen analog der einzeln untersuchten Trassen verwendet.

- Planfall K1: Kombination Planfall 2 mit Planfall 4
  = Nord-Süd-Tangente 2 mit Nord-Ost-Tangente 2 (kurz),
- Planfall K2: Kombination Planfall 2 mit Planfall 5
  = Nord-Süd-Tangente 2 mit Süd-Ost-Tangente,
- Planfall K3: Kombination Planfall 2 mit Planfall 7
  = Nord-Süd-Tangente 2 mit Anschluss der St 2313 an die B 469,
  und Rückbau der Anschlussstelle Großwallstadt Nord,
- Planfall K4: Kombination Planfall 4 mit Planfall 7
  = Nord-Ost-Tangente 2 (kurz) mit Anschluss der St 2313 an die B 469
  und Rückbau der Anschlussstelle Großwallstadt Nord,
- Planfall K5: Kombination Planfall 5 mit Planfall 7:
  = Süd-Ost-Tangente mit Anschluss der St 2313 an die B 469
  und Rückbau der Anschlussstelle Großwallstadt Nord.

Die Umlegungsergebnisse der Planfallkombinationen werden wie bisher nach den resultierenden Querschnittsbelastungen und den Differenznetzen zum Prognosenullfall 2035 aufbereitet. Die Ergebnisse sind in den **Anlagen 2.11 bis 2.15** dokumentiert.

Wesentliche Ergebnisse sind:

- Planfall K1: Die Umlegung der Kombination der beiden Planfälle 2 und 4 liefert auf den Netzergänzungen nahezu exakt die gleichen Ergebnisse wie die Einzelbetrachtung: Nord-Süd-Tangente 2 rund 9.800 Kfz/24h (einzeln rund 9.900 Kfz/24h) und Nord-Ost-Tangente 2 (kurz) rund 3.400 Kfz/24h (einzeln rund 3.300 Kfz/24h). Auch beim Güterschwerverkehr zeigen sich zwischen Einzelbetrachtung und Kombination nur geringe Unterschiede (rund 700/ 180 Kfz/24h in Kombination zu rund 690/ 160 Kfz/24h einzeln).
- Planfall K2: Die Umlegung der Kombination der beiden Planfälle 2 und 5 liefert auf den Netzergänzungen nahezu exakt die gleichen Ergebnisse wie die Einzelbetrachtung: Nord-Süd-Tangente 2 rund 9.900 Kfz/24h (einzeln rund 9.900 Kfz/24h) und Süd-Ost-Tangente rund 5.600 Kfz/24h (einzeln rund 5.700 Kfz/24h). Auch beim Güterschwerverkehr gibt es nur minimale Unterschiede (rund 700/ 400 Kfz/24h in Kombination zu rund 690/ 400 Kfz/24h einzeln).
- Planfall K3: Die Umlegung der Kombination der beiden Planfälle 2 und 7 liefert auf den Netzergänzungen für die Nord-Süd-Tangente 2 mit rund 10.300 Kfz/24h (einzeln rund 9.900 Kfz/24h) geringfügig höhere, für die Verlängerung der St 2313 zur B 469 mit rund 20.100 Kfz/24h (einzeln rund 20.500 Kfz/ 24h) geringfügig niedrigere Belastungswerte. Beim Güterschwerverkehr gibt es nur für die Verlängerung der St 2313 Unterschiede (rund 1.130 Kfz/24h in Kombination zu rund 1.260 Kfz/24h einzeln).
- Planfall K4: Die Umlegung der Kombination der beiden Planfälle 4 und 7 liefert auf den Netzergänzungen für die Nord-Ost-Tangente 2 mit rund 3.000 Kfz/24h (einzeln rund 3.600 Kfz/24h) geringfügig niedrigere, für die Verlängerung der St 2313 zur B 469 mit rund 20.600 Kfz/24h (einzeln rund 20.500 Kfz/ 24h) geringfügig höhere Belastungswerte. Beim Güterschwerverkehr gibt es nur für die Nord-Ost-Tangente 2 geringe Unterschiede (rund 160 Kfz/24h in Kombination zu rund 180 Kfz/24h einzeln).
- Planfall K5: Die Umlegung der Kombination der beiden Planfälle 5 und 7 liefert auf den Netzergänzungen sowohl für die Süd-Ost-Tangente mit rund 5.900 Kfz/24h (einzeln rund 5.700 Kfz/24h) als auch für die Verlängerung der St 2313 zur B 469 mit rund 21.100 Kfz/24h (einzeln rund 20.500 Kfz/ 24h) geringfügig höhere Belastungswerte. Beim Güterschwerverkehr gibt es für die Süd-Ost-Tangente einen geringfügigen Zuwachs (rund 420 Kfz/24h in Kombination zu rund 400 Kfz/24h einzeln), auf der Verlängerung der St 2313 zur B 469 eine geringfügige Abnahme (rund 1.230 Kfz/24h in Kombination zu rund 1.260 Kfz/24h einzeln).

3.11 Zusammenfassende Gegenüberstellung

Für eine zusammenfassende Gegenüberstellung der untersuchten Planfälle wurden zum einen die Absolutbelastungen der Netzergänzungen und ausgewählter Querschnitte tabellarisch für Analysefall 2015, Prognosenullfall 2035 und die einzelnen Planfälle 2035 und ergänzend die prozentualen Änderungen gegenüber dem Prognosenullfall 2035 zusammengestellt (vgl. **Tabelle 3**).

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
Prognosenullfall 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%

Tabelle 3: Querschnittsbelastungen [DTV_W]

Ergänzend wurde in **Anlage 2.16** für den innerörtlichen Bereich der St 2309 und der MIL 11 bzw. MIL 39 zusammengestellt, welche Entlastungswirkungen die einzelnen Planfälle für die jeweiligen Streckenzüge haben.

Bei der Gegenüberstellung der Planfälle 1a bis Planfall 6 (Einzelbetrachtungen einer Ortsumgehung) wird deutlich, dass jede Variante je nach Lage den auf dieser Relation vorhandenen Durchgangsverkehr nahezu komplett aus der OD verlagert. Dies gilt nicht für den Staatsstraßendurchgangsverkehr in der Nord-Süd-Relation im Planfall 6 (Ost-Umfahrung) aufgrund der deutlich größeren Wegstrecke der Netzergänzung.

Die maximale Entlastung des innerörtlichen Straßennetzes von Sulzbach kann mit dem Planfall K2 = Nord-Süd-Tangente 2 mit Süd-Ost-Tangente erreicht werden.

4 Zusammenfassung

Die St 2309 führt als Verbindung vom südlichen Landkreis Miltenberg und dem Oberzentrum Aschaffenburg parallel zur westmainischen B 469 in Nord-Süd-Richtung durch die Ortslage des Marktes Sulzbach am Main und ist im Bereich der Ortsdurchfahrt nach der Straßenverkehrszählung 2015 mit zwischen rund 12.000 Kfz/24h bzw. rund 14.700 Kfz/ 24h (DTV_W) hoch belastet. Im zentralen Bereich treffen die Kreisstraßen MIL 11 und MIL 39 auf die Staatsstraße.

In der Vergangenheit wurden bereits diverse Verkehrsuntersuchungen zu einer Ortsumfahrung Sulzbach unter Einbeziehung der Kreisstraßen im Auftrag des Marktes und der bayerischen Straßenbauverwaltung, vertreten durch das Staatliche Bauamt (StBA) Aschaffenburg, durchgeführt.

Mit der vorliegenden Verkehrsuntersuchung sollten alle derzeit für eine Verkehrsentlastung von Sulzbach in Frage kommenden Varianten des Staatlichen Bauamtes Aschaffenburg auf der gleichen Grundlage mit Hilfe des Verkehrsmodells „Bayerischer Untermain“ auf ihre Verlagerungspotentiale und die entsprechenden Verkehrsentlastungen in der Ortslage untersucht und in einem Ergebnisbericht vergleichend gegenübergestellt werden. Andere Aspekte hinsichtlich der Realisierbarkeit einer Trasse wurden in der vorliegenden Verkehrsuntersuchung nicht betrachtet.

Aufbauend auf einem im Rahmen der Verkehrsuntersuchung erarbeiteten Prognosenullfall 2035 wurden mit Hilfe des Verkehrsmodells die nachfolgend aufgeführten durch das StBA Aschaffenburg vorgegebenen Planfälle untersucht:

- Planfall 1a: Nord-Süd-Tangente 1a,
- Planfall 1b: Nord-Süd-Tangente 1b,
- Planfall 2: Nord-Süd-Tangente 2,
- Planfall 3: Nord-Ost-Tangente 1 (lang),
- Planfall 4: Nord-Ost-Tangente 2 (kurz),
- Planfall 5: Süd-Ost-Tangente,
- Planfall 6: Ost-Umfahrung,
- Planfall 7: Anschluss der St 2313 an die B 469 und Rückbau der Anschlussstelle Großwallstadt Nord,
- Planfall K1: Kombination Planfall 2 mit Planfall 4
  = Nord-Süd-Tangente 2 mit Nord-Ost-Tangente 2 (kurz),
- Planfall K2: Kombination Planfall 2 mit Planfall 5
  = Nord-Süd-Tangente 2 mit Süd-Ost-Tangente,

- Planfall K3: Kombination Planfall 2 mit Planfall 7
  = Nord-Süd-Tangente 2 mit Anschluss der St 2313 an die B 469,
  und Rückbau der Anschlussstelle Großwallstadt Nord,
- Planfall K4: Kombination Planfall 4 mit Planfall 7
  = Nord-Ost-Tangente 2 (kurz) mit Anschluss der St 2313 an die B 469
  und Rückbau der Anschlussstelle Großwallstadt Nord,
- Planfall K5: Kombination Planfall 5 mit Planfall 7:
  = Süd-Ost-Tangente mit Anschluss der St 2313 an die B 469
  und Rückbau der Anschlussstelle Großwallstadt Nord.

Wesentliche Ergebnisse der Modellrechnungen sind:

Bei der Gegenüberstellung der Planfälle 1a bis Planfall 6 (Einzelbetrachtungen einer Ortsumgehung) wird deutlich, dass jede Variante je nach Lage den auf dieser Relation vorhandenen Durchgangsverkehr nahezu komplett aus der OD verlagert. Dies gilt nicht für den Staatsstraßendurchgangsverkehr in der Nord-Süd-Relation im Planfall 6 (Ost-Umfahrung) aufgrund der deutlich größeren Wegstrecke der Netzergänzung.

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 statt einer Entlastung hierdurch sehr geringe Belastungszuwächse zu verzeichnen.

Die maximale Entlastung des Marktes Sulzbach vom Staatstraßendurchgangsverkehr kann durch eine der Nord-Süd-Varianten (1a, 1b und 2) erreicht werden, wobei diese sich in ihrer verkehrlichen Wirkung nur sehr gering voneinander unterscheiden.

Die maximale Entlastung des innerörtlichen Straßennetzes von Sulzbach kann mit dem Planfall K2 = Nord-Süd-Tangente 2 mit Süd-Ost-Tangente erreicht werden. 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.

Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Übersicht Trassenvarianten

Anlage 2: Umlegungsergebnisse

Anlage 2.1: Analysenullfall 2015
- a) Querschnittsbelastungen [DTV $_{W,Kfz}$/ DTV $_{W,SV}$]
- b) Belastungsspinne St 2309 Ri. Süd [DTV $_{W,Kfz}$]
- c) Belastungsspinne St 2309 Ri. Nord [DTV $_{W,Kfz}$]
- d) Belastungsspinne MIL 11 Ri. West [DTV $_{W,Kfz}$]

Anlage 2.2: Prognosenullfall 2035
- a) Querschnittsbelastungen [DTV $_{W,Kfz}$/ DTV $_{W,SV}$]
- b) Differenznetz zu Analysenullfall 2015 [DTV $_{W,Kfz}$]

Anlage 2.3: Planfall 1a - Nord-Süd-Tangente 1a
- a) Querschnittsbelastungen [DTV $_{W,Kfz}$/ DTV $_{W,SV}$]
- b) Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV $_{W,Kfz}$]
- c) Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV $_{W,SV}$]

Anlage 2.4: Planfall 1b - Nord-Süd-Tangente 1b
- a) Querschnittsbelastungen [DTV $_{W,Kfz}$/ DTV $_{W,SV}$]
- b) Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV $_{W,Kfz}$]
- c) Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV $_{W,SV}$]

Anlage 2.5: Planfall 2 - Nord-Süd-Tangente 2
- a) Querschnittsbelastungen [DTV $_{W,Kfz}$/ DTV $_{W,SV}$]
- b) Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV $_{W,Kfz}$]
- c) Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV $_{W,SV}$]

Anlage 2.6: Planfall 3 - Nord-Ost-Tangente 1 (lang)
- a) Querschnittsbelastungen [DTV $_{W,Kfz}$/ DTV $_{W,SV}$]
- b) Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV $_{W,Kfz}$]
- c) Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV $_{W,SV}$]

Anlage 2.7: Planfall 4 - Nord-Ost-Tangente 2 (kurz)
- a) Querschnittsbelastungen [DTV $_{W,Kfz}$/ DTV $_{W,SV}$]
- b) Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV $_{W,Kfz}$]
- c) Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV $_{W,SV}$]

Anlage 2.8: Planfall 5 - Süd-Ost-Tangente
a) Querschnittsbelastungen [DTV $_{W,Kfz}$/ DTV $_{W,SV}$]
b) Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV $_{W,Kfz}$]
c) Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV $_{W,SV}$]

Anlage 2.9: Planfall 6 - Ost-Umfahrung
a) Querschnittsbelastungen [DTV $_{W,Kfz}$/ DTV $_{W,SV}$]
b) Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV $_{W,Kfz}$]
c) Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV $_{W,SV}$]

Anlage 2.10: Planfall 7 – Anschluss St 2313 an B 469 und Rückbau AS Großwallstadt Nord
a) Querschnittsbelastungen [DTV $_{W,Kfz}$/ DTV $_{W,SV}$]
b) Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV $_{W,Kfz}$]
c) Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV $_{W,SV}$]

Anlage 2.11: Planfall K1 – Kombination Planfall 2 mit Planfall 4
a) Querschnittsbelastungen [DTV $_{W,Kfz}$/ DTV $_{W,SV}$]
b) Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV $_{W,Kfz}$]
c) Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV $_{W,SV}$]

Anlage 2.12: Planfall K2 – Kombination Planfall 2 mit Planfall 5
a) Querschnittsbelastungen [DTV $_{W,Kfz}$/ DTV $_{W,SV}$]
b) Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV $_{W,Kfz}$]
c) Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV $_{W,SV}$]

Anlage 2.13: Planfall K3 – Kombination Planfall 2 mit Planfall 7
a) Querschnittsbelastungen [DTV $_{W,Kfz}$/ DTV $_{W,SV}$]
b) Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV $_{W,Kfz}$]
c) Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV $_{W,SV}$]

Anlage 2.14: Planfall K4 – Kombination Planfall 4 mit Planfall 7
a) Querschnittsbelastungen [DTV $_{W,Kfz}$/ DTV $_{W,SV}$]
b) Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV $_{W,Kfz}$]
c) Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV $_{W,SV}$]

Anlage 2.15: Planfall K5 – Kombination Planfall 5 mit Planfall 7
a) Querschnittsbelastungen [DTV $_{W,Kfz}$/ DTV $_{W,SV}$]
b) Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV $_{W,Kfz}$]
c) Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [DTV $_{W,SV}$]

Anlage 2.16: Zusammenstellung Entlastungseffekte innerorts [DTV $_{W,Kfz}$]

Quellenverzeichnis

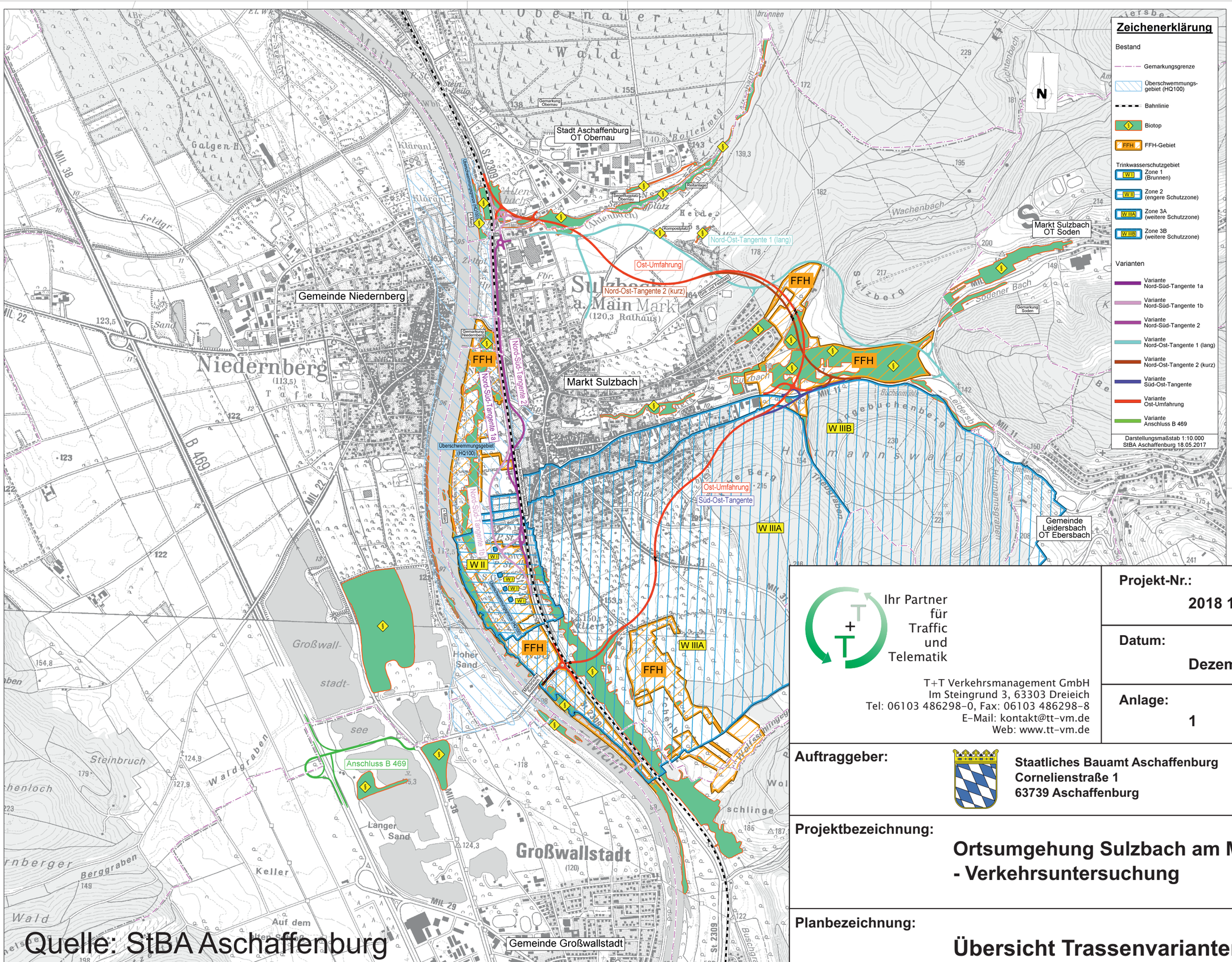
[1] Verkehrsmodell B 469 Aschaffenburg/ Bayerischer UnterMain – Aktualisierung 2018, PTV Planung Transport Verkehr AG, Juni 2018.

[2] Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2036, Landkreis Aschaffenburg, Landkreis Miltenberg, kreisfreie Stadt Aschaffenburg, Bayerisches Landesamt für Statistik, Mai 2018.

[3] Shell PKW-Szenarien bis 2040, Shell Deutschland Oil GmbH, Hamburg, 2015

Abkürzungsverzeichnis

DV	Datenverarbeitung
StBA	Staatliches Bauamt
BAB	Bundesautobahn
B	Bundesstraße
St	Staatsstraße
OU	Ortsumfahrung
OD	Ortsdurchfahrt
AS	Anschlussstelle
MIV	Motorisierter Individualverkehr
IV	Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
SV	(Güter-)Schwerverkehr
DTV	Durchschnittlicher Täglicher Verkehr
DTV_W	Durchschnittlicher Werktäglicher Verkehr



Ihr Partner für Traffic und Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.: 2018 184

Datum: Dezember 2018

Anlage: 1

Auftraggeber:

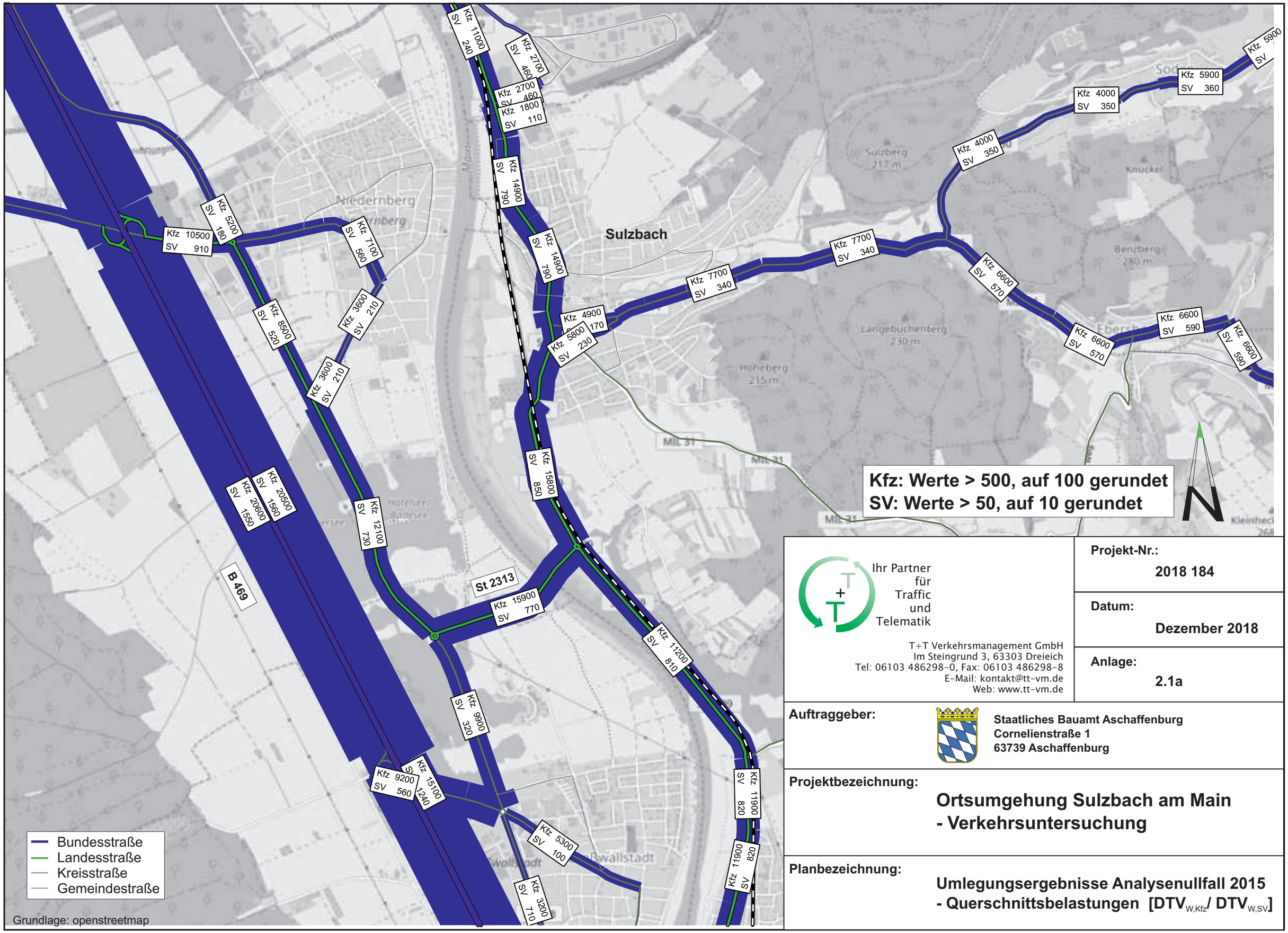
Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:

Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung

Planbezeichnung:

Übersicht Trassenvarianten



Ihr Partner für Traffic und Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.: 2018 184

Datum: Dezember 2018

Anlage: 2.1a

Auftraggeber:

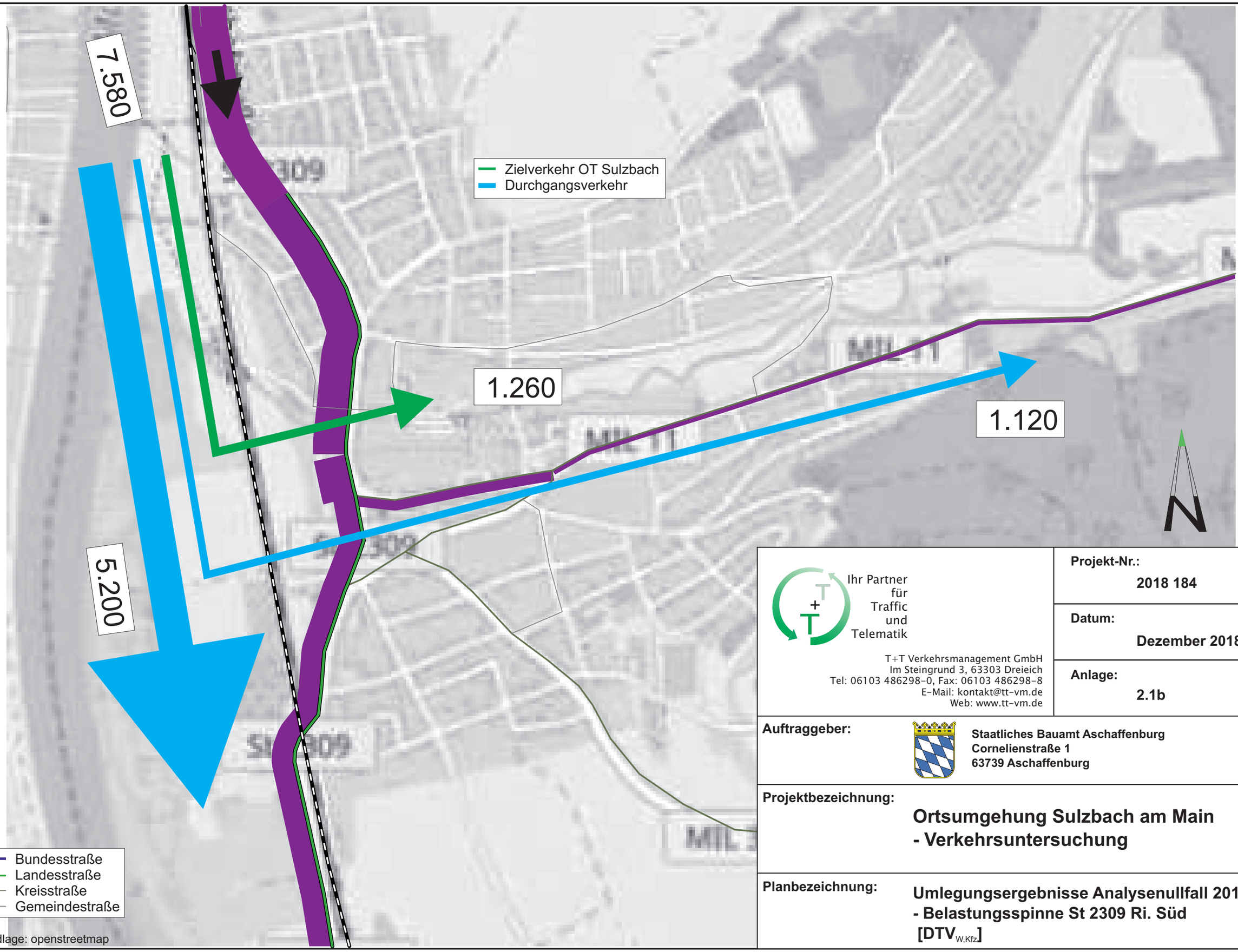
Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:

Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung

Planbezeichnung:

Umlegungsergebnisse Analysenullfall 2015 - Querschnittsbelastungen [$DTV_{W,Kfz}$/ $DTV_{W,SV}$]



Ihr Partner für Traffic und Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.: 2018 184

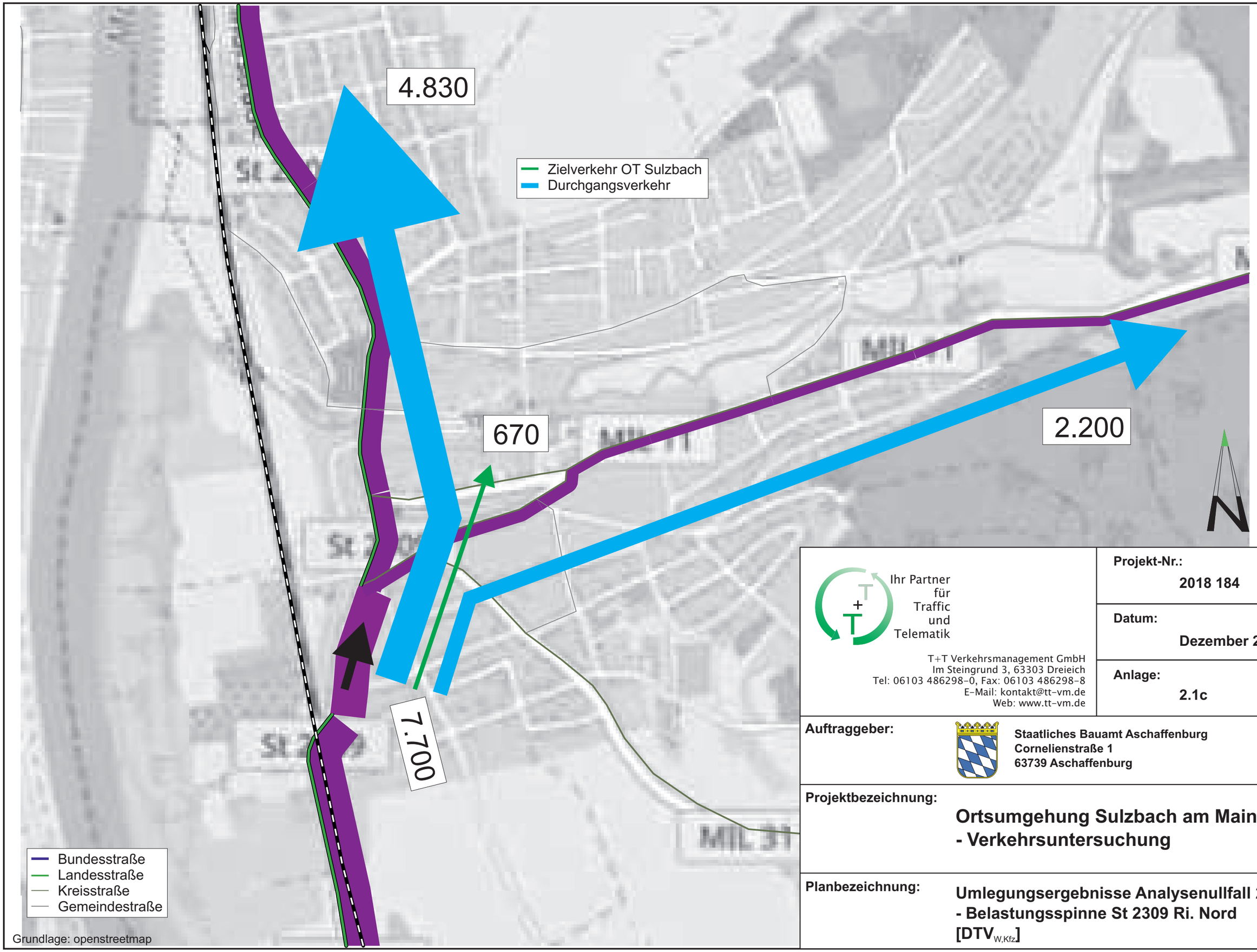
Datum: Dezember 2018

Anlage: 2.1b

Auftraggeber:
Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:
Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung

Planbezeichnung:
Umlegungsergebnisse Analysenullfall 2015 - Belastungsspinne St 2309 Ri. Süd [$DTV_{W,Kfz}$]



Ihr Partner
für
Traffic
und
Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.: 2018 184

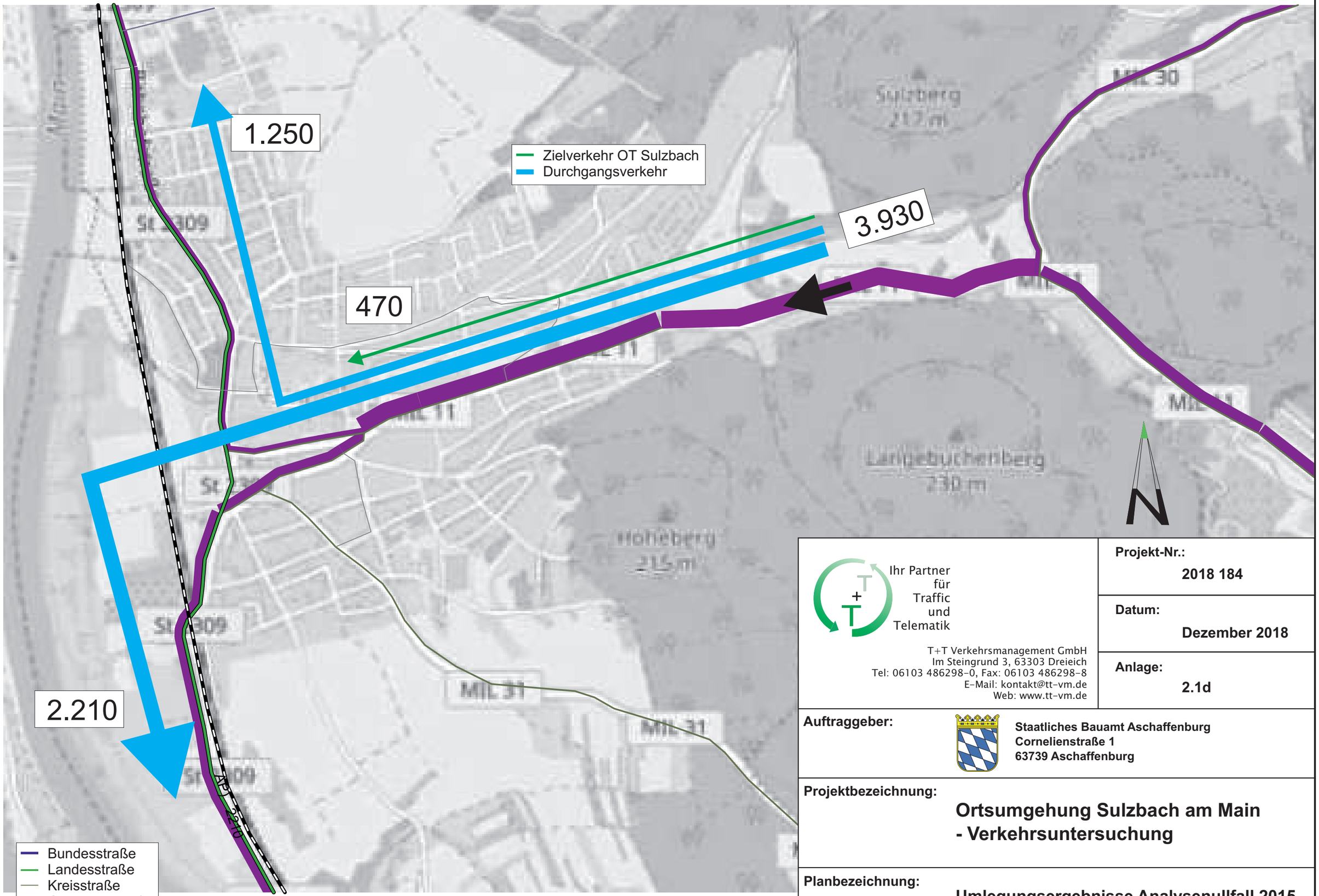
Datum: Dezember 2018

Anlage: 2.1c

Auftraggeber:
Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:
Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung

Planbezeichnung:
Umlegungsergebnisse Analysenullfall 2015 - Belastungsspinne St 2309 Ri. Nord [$DTV_{W,Kfz}$]



Grundlage: openstreetmap

Ihr Partner
für
Traffic
und
Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.: 2018 184

Datum: Dezember 2018

Anlage: 2.1d

Auftraggeber:

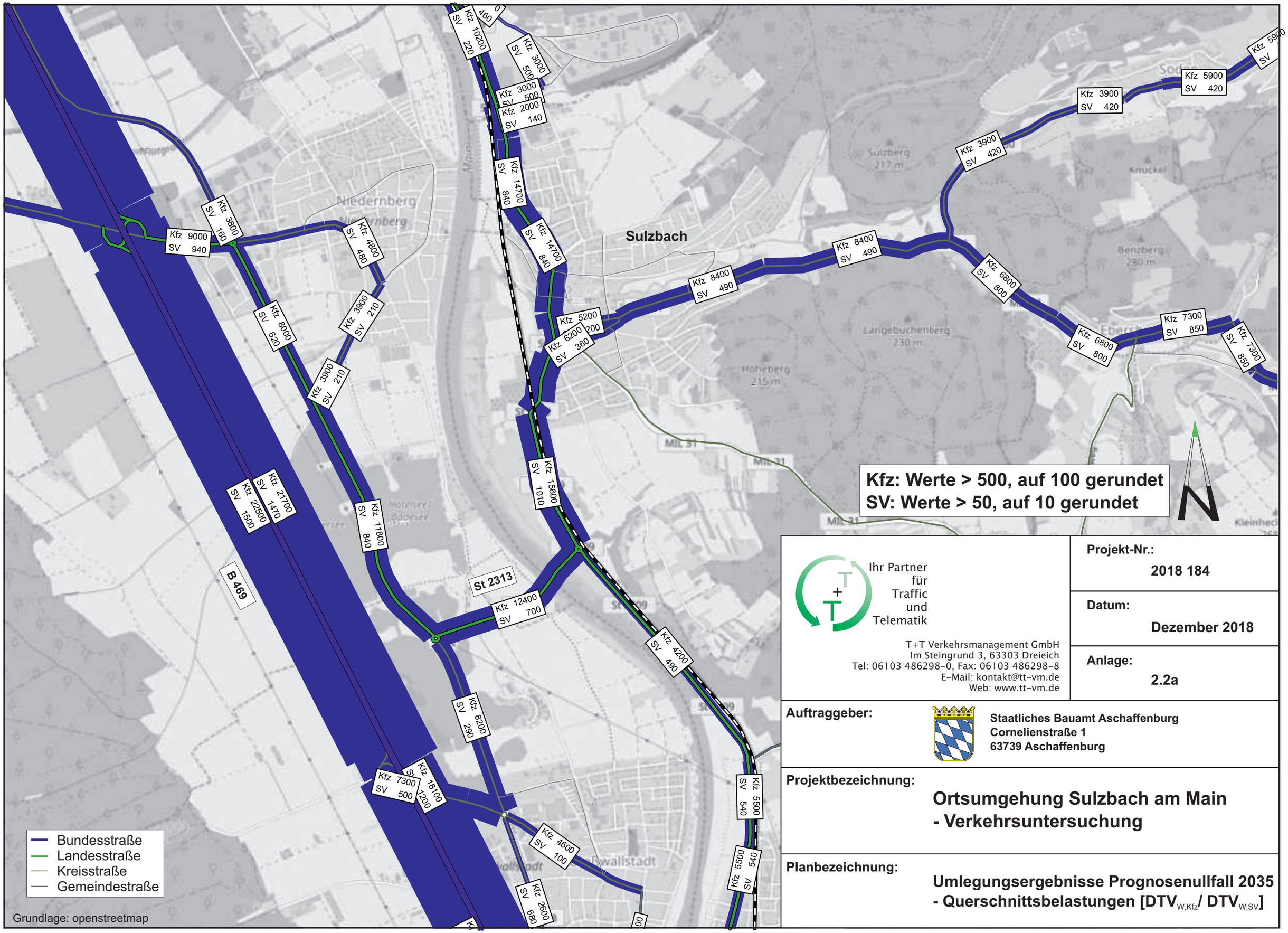
Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:

Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung

Planbezeichnung:

Umlegungsergebnisse Analysenullfall 2015 - Belastungsspinne MIL 11 Ri. West [$DTV_{W,Kfz}$]



Ihr Partner für Traffic und Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.: 2018 184

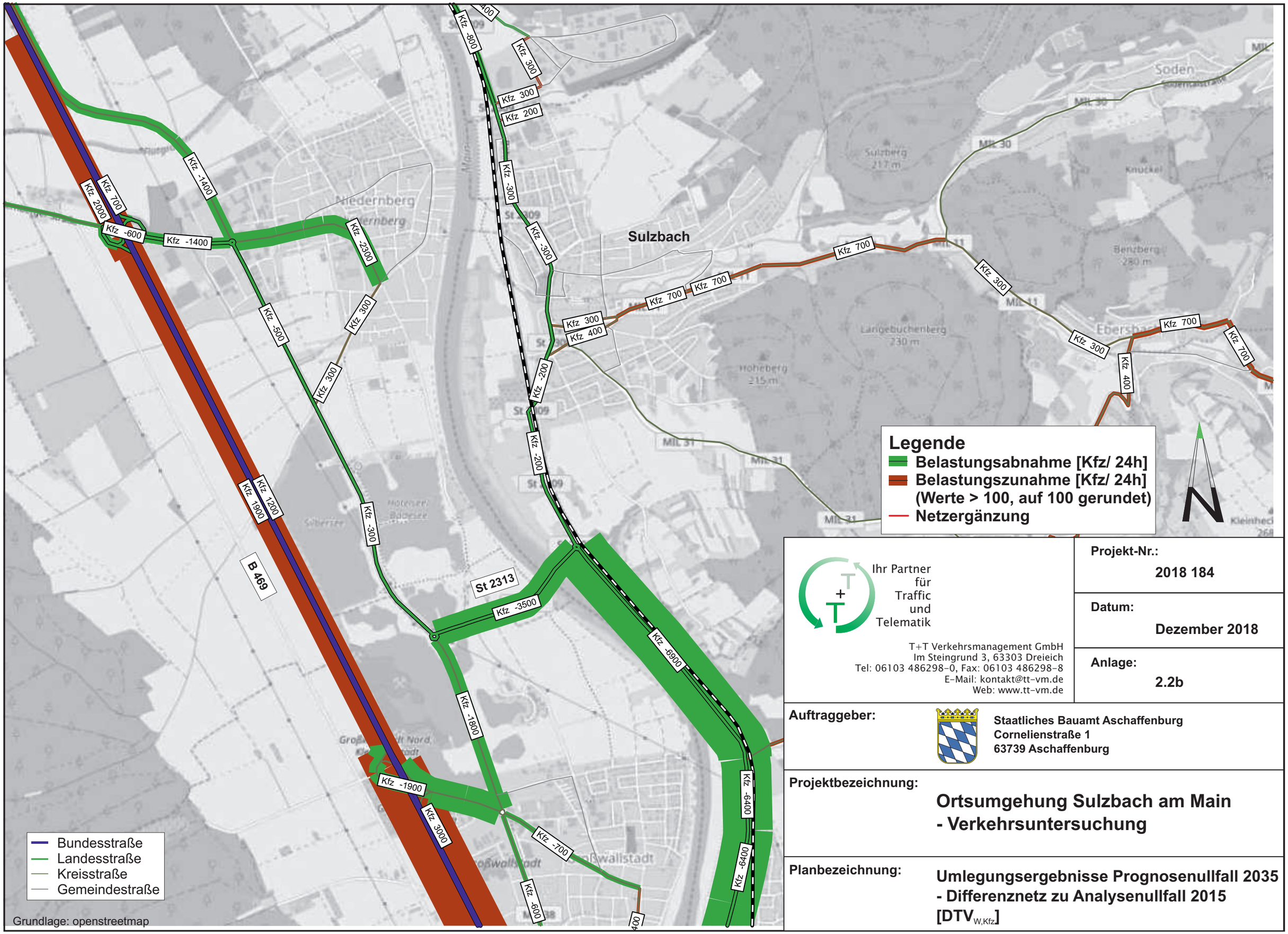
Datum: Dezember 2018

Anlage: 2.2a

Auftraggeber:
Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:
Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung

Planbezeichnung:
Umlegungsergebnisse Prognosenullfall 2035 - Querschnittsbelastungen [$DTV_{W,Kfz}$/ $DTV_{W,SV}$]



Ihr Partner für Traffic und Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.: 2018 184

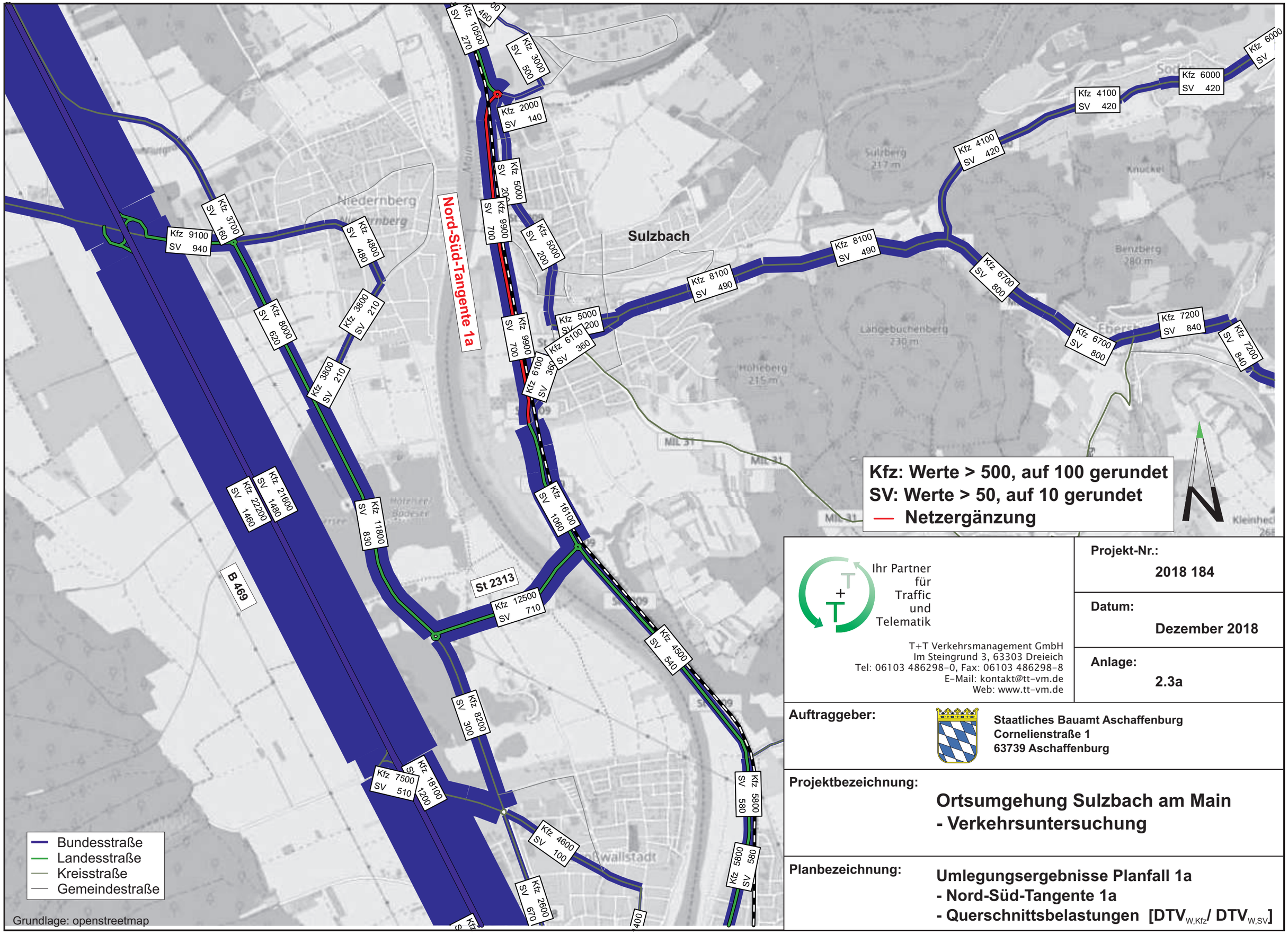
Datum: Dezember 2018

Anlage: 2.2b

Auftraggeber:
Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:
Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung

Planbezeichnung:
Umlegungsergebnisse Prognosenullfall 2035 - Differenznetz zu Analysenullfall 2015 [$DTV_{W,Kfz}$]



Ihr Partner für Traffic und Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.: 2018 184

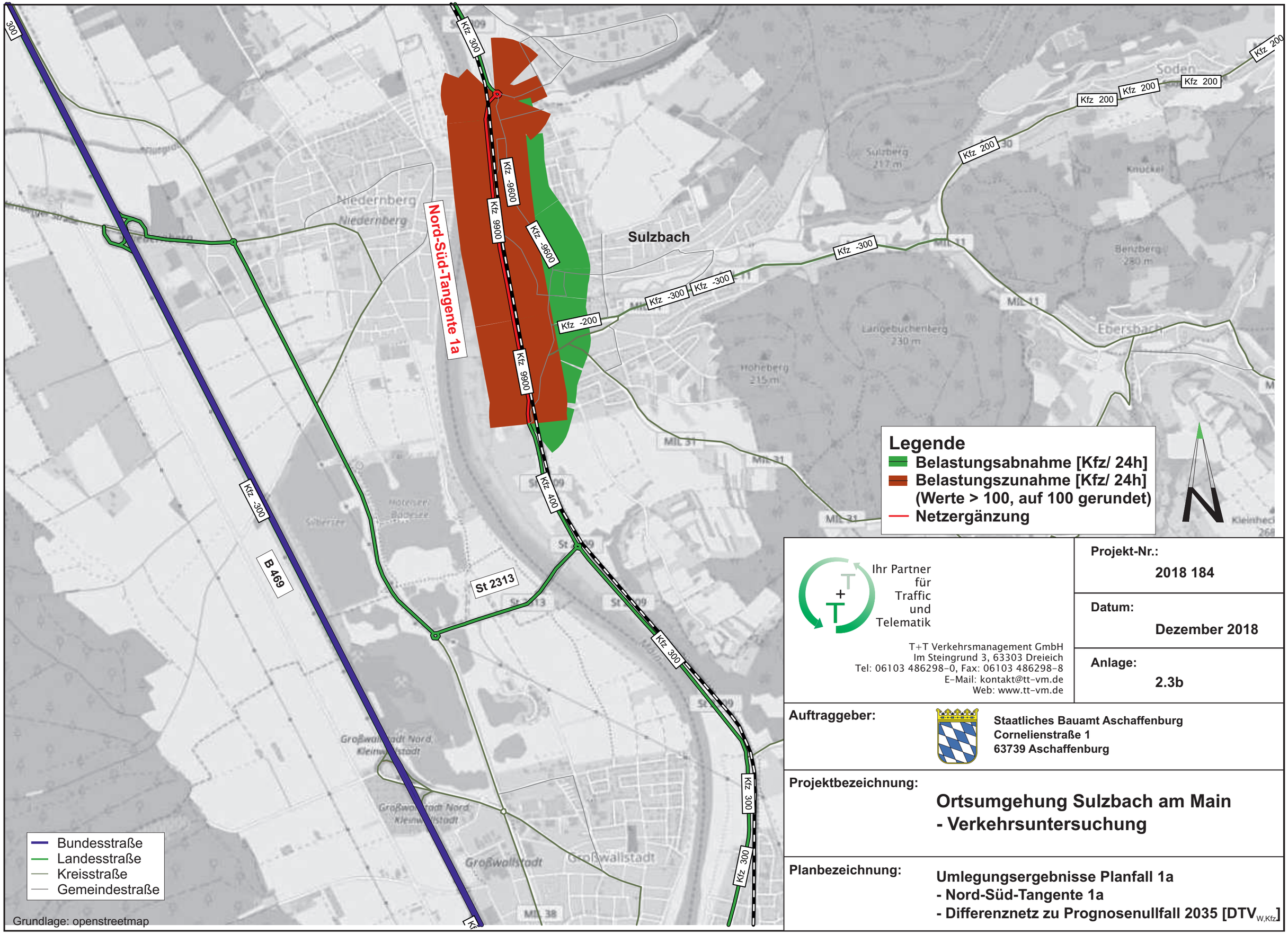
Datum: Dezember 2018

Anlage: 2.3a

Auftraggeber:
Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:
Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung

Planbezeichnung:
Umlegungsergebnisse Planfall 1a
- Nord-Süd-Tangente 1a
- Querschnittsbelastungen [$DTV_{W,Kfz}$/ $DTV_{W,SV}$]



Ihr Partner für Traffic und Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.: 2018 184

Datum: Dezember 2018

Anlage: 2.3b

Auftraggeber:
Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:
Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung

Planbezeichnung:
Umlegungsergebnisse Planfall 1a
- Nord-Süd-Tangente 1a
- Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [$DTV_{W,Kfz}$]

Nord-Süd-Tangente 1a

Kfz 40

Kfz -640

Kfz 700

Kfz -640

Kfz 700

Kfz -640

Kfz 40

Kfz 40

Kfz 40

Kfz 40

Kfz 40

Sulzbach

Niedernberg

Soden

Sulzberg 217 m

Knuckel

Benzberg 280 m

Ebersbach

Langebuchenberg 230 m

Hoheberg 215 m

B 469

St 2313

Großwallstadt

Großwallstadt Nord

Kleinwallstadt

Mil 11

Mil 30

Mil 31

Mil 38

Legende

- Belastungsabnahme [Kfz/ 24h]
- Belastungszunahme [Kfz/ 24h] (Werte > 10, auf 10 gerundet)
- Netzergänzung

- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Grundlage: openstreetmap

Ihr Partner für Traffic und Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.: 2018 184

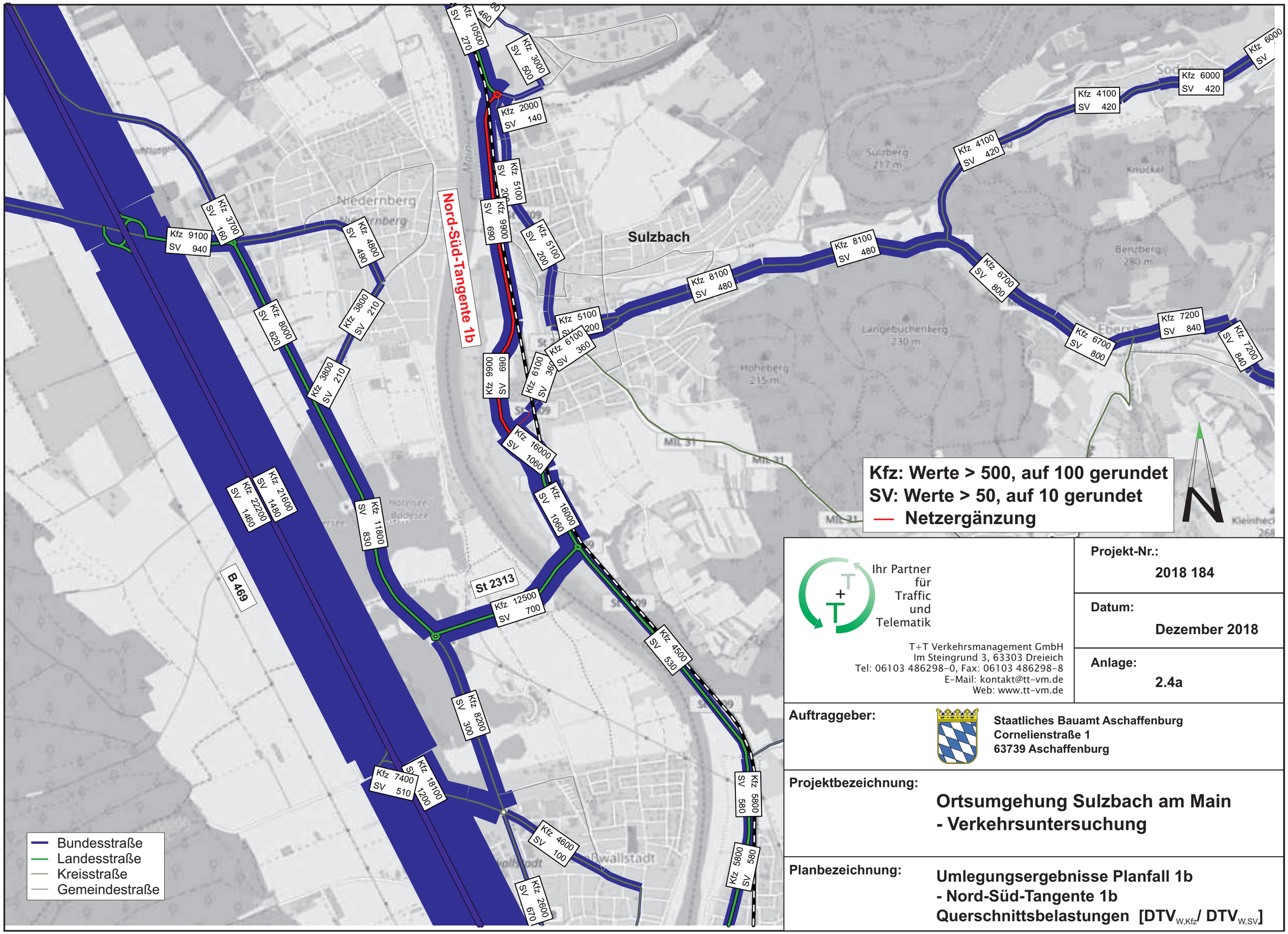
Datum: Dezember 2018

Anlage: 2.3c

Auftraggeber:
Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:
Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung

Planbezeichnung:
Umlegungsergebnisse Planfall 1a
- Nord-Süd-Tangente 1a
- Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [$DTV_{W,SV}$]



Ihr Partner für Traffic und Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.: 2018 184

Datum: Dezember 2018

Anlage: 2.4a

Auftraggeber:
Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:
Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung

Planbezeichnung:
Umlegungsergebnisse Planfall 1b - Nord-Süd-Tangente 1b
Querschnittsbelastungen [$DTV_{W,Kfz}$/ $DTV_{W,SV}$]

Nord-Süd-Tangente 1b

Sulzbach

Kfz 300
Kfz -9600
Kfz 9900
Kfz -9600
Kfz -200
Kfz -200
Kfz -200
Kfz -200
Kfz 200
Kfz 200
Kfz 200
Kfz 200
Kfz 9900
Kfz -16000
Kfz 300
Kfz -300
Kfz 300
Kfz 300
Kfz 300

B 469

St 2313

Soden
Sulzberg 217 m
Knuckel
Benzberg 280 m
Ebersbach
Langebuchenberg 230 m
Hoheberg 215 m
Niedernberg
Großwallstadt
Großwallstadt Nord
Kleinwallstadt
Mil 31
Mil 38

Legende

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

N

- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Grundlage: openstreetmap

Ihr Partner für Traffic und Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.: 2018 184

Datum: Dezember 2018

Anlage: 2.4b

Auftraggeber:
Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:
Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung

Planbezeichnung:
Umlegungsergebnisse Planfall 1b
- Nord-Süd-Tangente 1b
- Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [$DTV_{W,Kfz}$]

Nord-Süd-Tangente 1b

Kfz 40

Kfz -650

Kfz 690

Kfz -650

Kfz 690

Kfz -650

Kfz 1060

Kfz 50

Kfz 40

Kfz 30

Kfz 30

Kfz 40

B 469

St 2313

Sulzbach

Niedernberg

Soden

Sulzberg 217 m

Knuckel

Benzberg 280 m

Ebersbach

Langebuchenberg 230 m

Hoheberg 215 m

Großwallstadt

Großwallstadt Nord

Kleinwallstadt

Mil 11

Mil 30

Mil 31

Mil 38

Legende

- Belastungsabnahme [Kfz/ 24h]
- Belastungszunahme [Kfz/ 24h] (Werte > 10, auf 10 gerundet)
- Netzergänzung

- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Grundlage: openstreetmap

Ihr Partner für Traffic und Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.: 2018 184

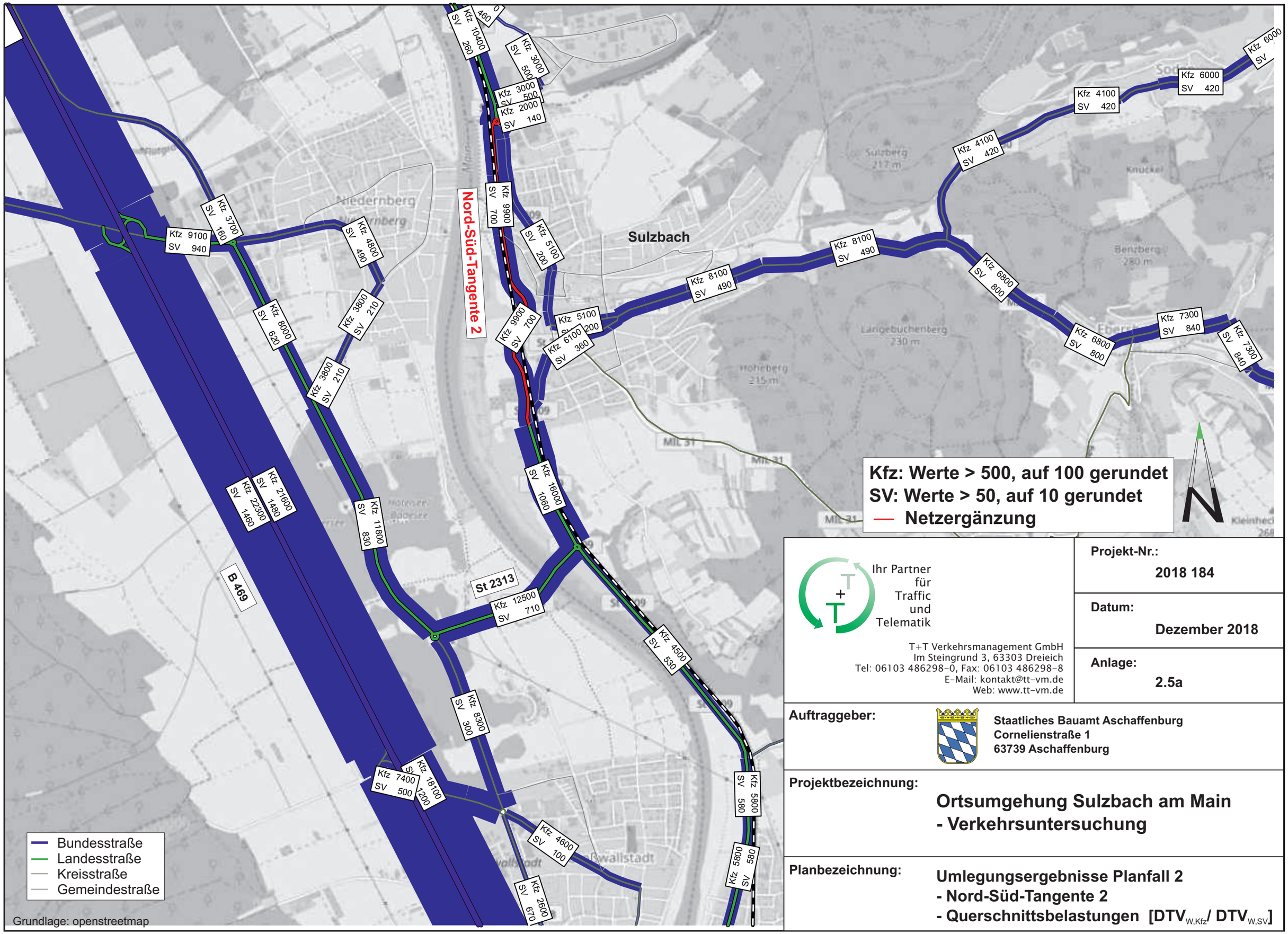
Datum: Dezember 2018

Anlage: 2.4c

Auftraggeber:
Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:
Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung

Planbezeichnung:
Umlegungsergebnisse Planfall 1b
- Nord-Süd-Tangente 1b
- Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [$DTV_{W,SV}$]



Ihr Partner für Traffic und Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.: 2018 184

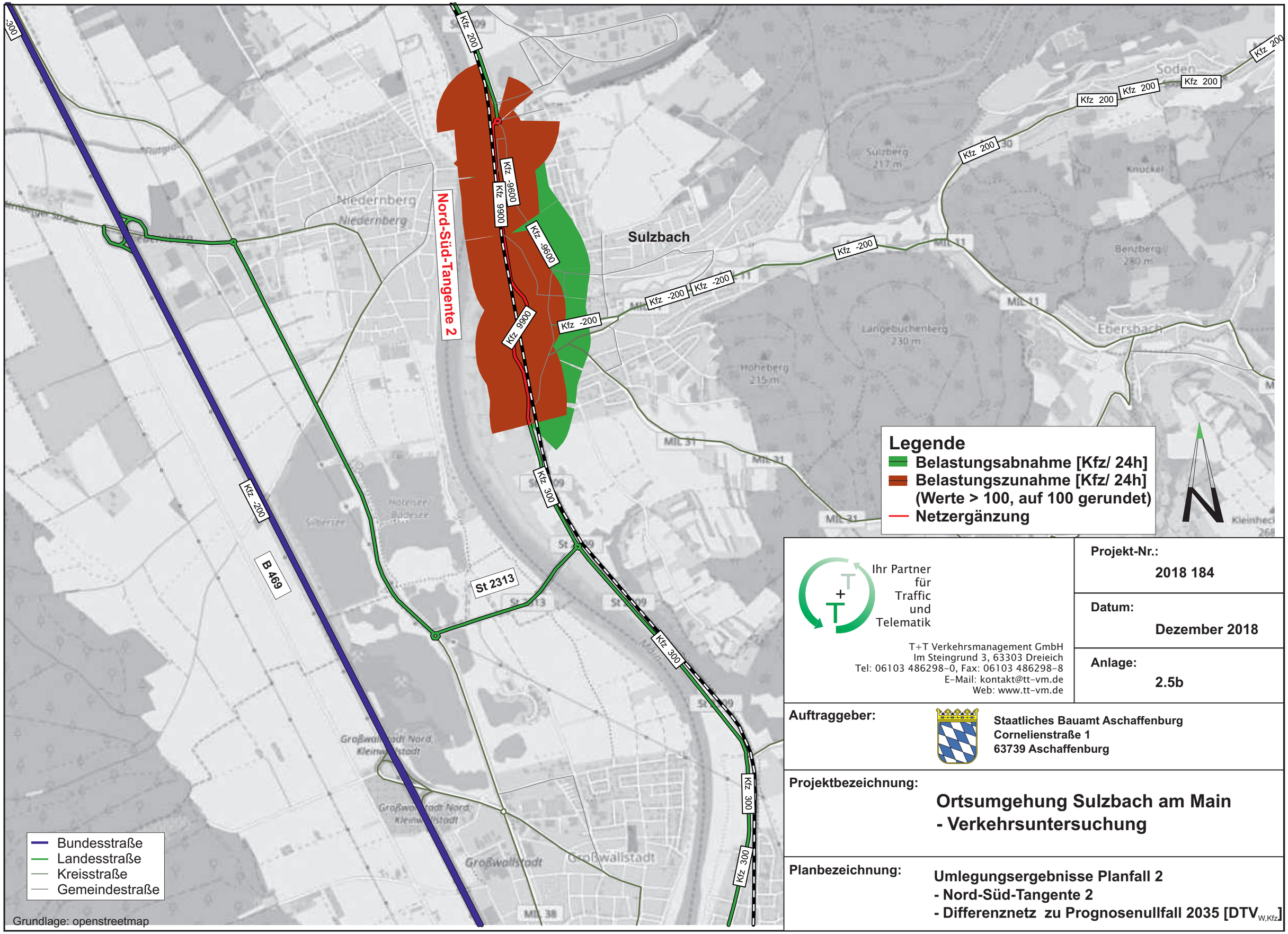
Datum: Dezember 2018

Anlage: 2.5a

Auftraggeber:
Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:
Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung

Planbezeichnung:
Umlegungsergebnisse Planfall 2
- Nord-Süd-Tangente 2
- Querschnittsbelastungen [$DTV_{W,Kfz}$/ $DTV_{W,SV}$]



Ihr Partner für Traffic und Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.: 2018 184

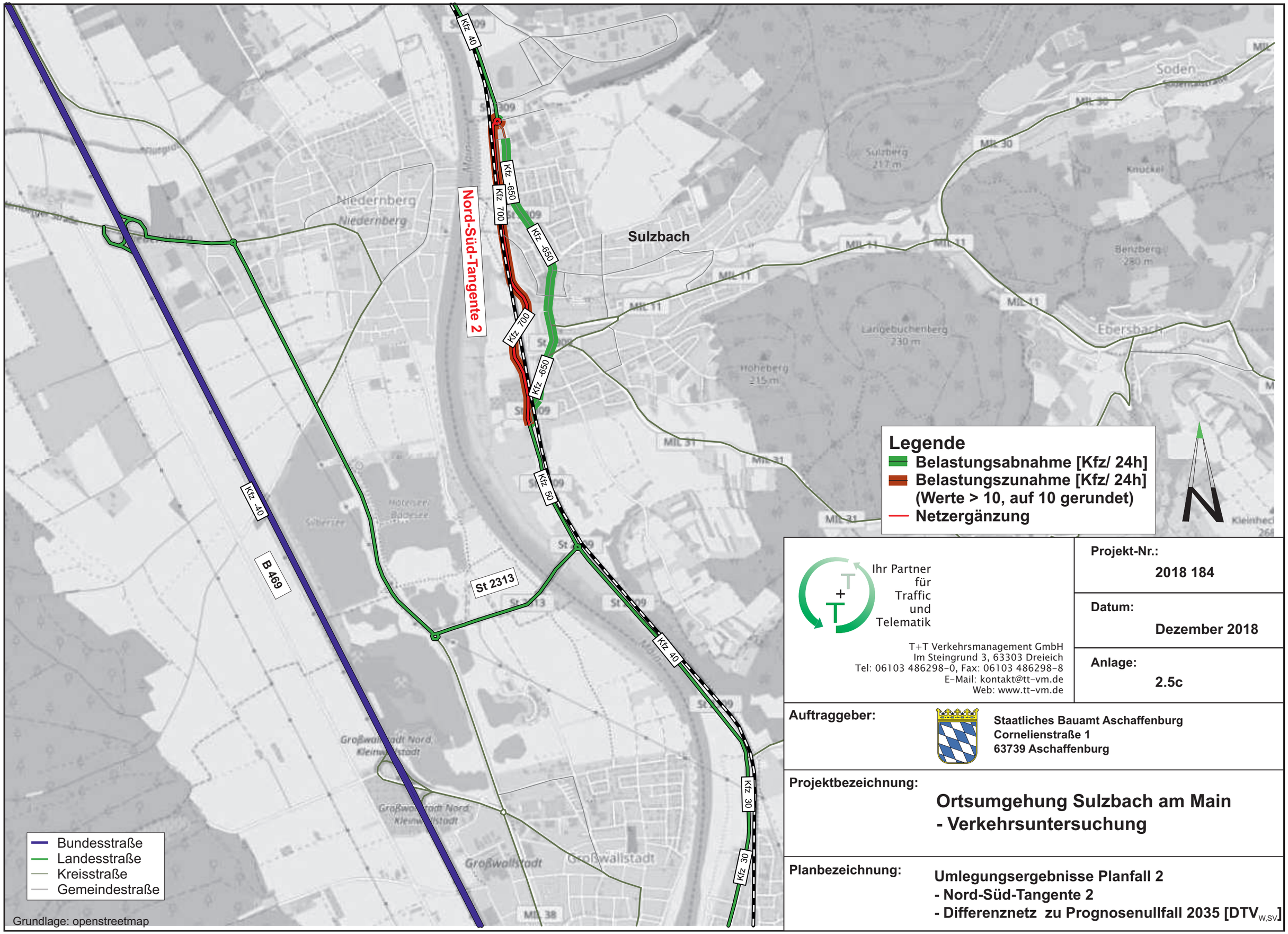
Datum: Dezember 2018

Anlage: 2.5b

Auftraggeber:
Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:
Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung

Planbezeichnung:
Umlegungsergebnisse Planfall 2
- Nord-Süd-Tangente 2
- Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [$DTV_{W,Kfz}$]



Ihr Partner für Traffic und Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.: 2018 184

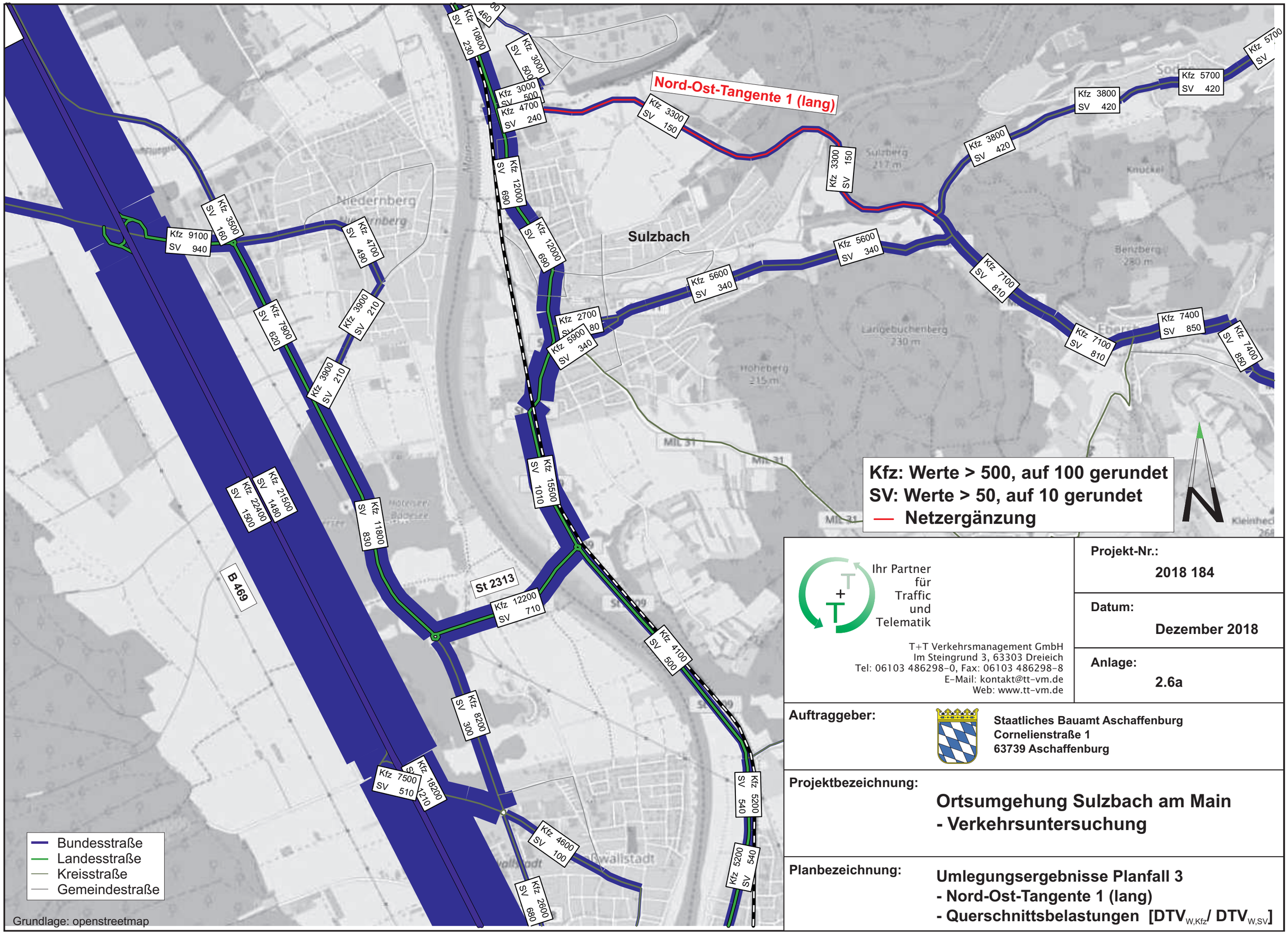
Datum: Dezember 2018

Anlage: 2.5c

Auftraggeber:
Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:
Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung

Planbezeichnung:
Umlegungsergebnisse Planfall 2
- Nord-Süd-Tangente 2
- Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [$DTV_{W,SV}$]



Kfz: Werte > 500, auf 100 gerundet
SV: Werte > 50, auf 10 gerundet
— Netzergänzung

Ihr Partner für Traffic und Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.: 2018 184

Datum: Dezember 2018

Anlage: 2.6a

Auftraggeber:
Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:
Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung

Planbezeichnung:
Umlegungsergebnisse Planfall 3
- Nord-Ost-Tangente 1 (lang)
- Querschnittsbelastungen [$DTV_{W,Kfz}$/ $DTV_{W,SV}$]

Nord-Ost-Tangente 1 (lang)

Sulzbach

Kfz 600
Kfz 2700
Kfz 3300
Kfz 3300
Kfz -2700
Kfz -2700
Kfz -2700
Kfz -2700
Kfz -2500
Kfz -200
Kfz -200
Kfz -200
Kfz -200
Kfz -200
Kfz 300
Kfz 300
Kfz -300
Kfz -300
Kfz -200
Kfz -200
Kfz 200
Kfz -300
Kfz -300
B 469
St 2313

Soden
Sulzberg 217 m
Knuckel
Benzberg 280 m
Ebersbach
Langebuchenberg 230 m
Hoheberg 215 m
Niedernberg
Großwallstadt
Großwallstadt Nord
Kleinwallstadt

Legende

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

- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Grundlage: openstreetmap

Ihr Partner für Traffic und Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.: 2018 184

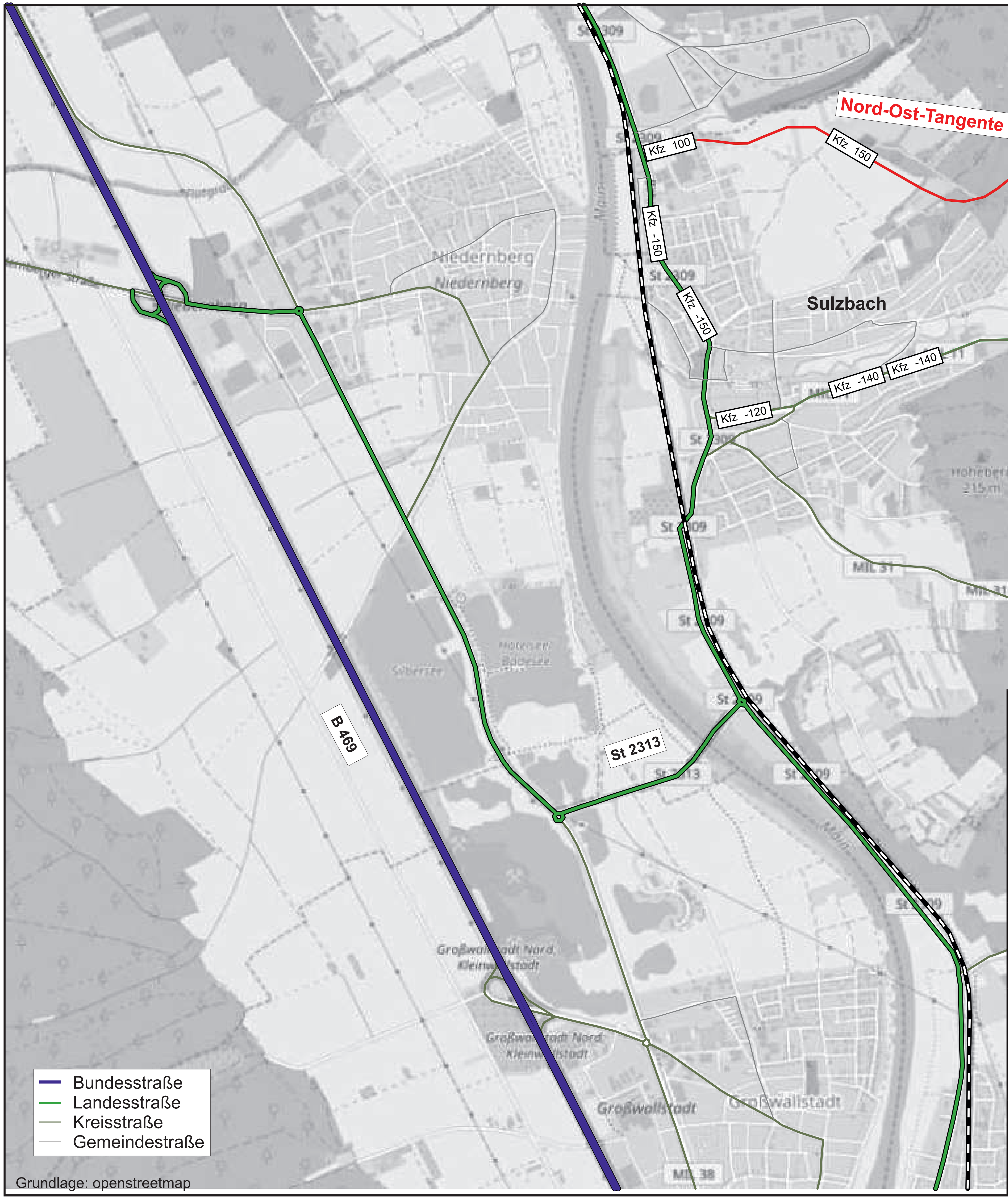
Datum: Dezember 2018

Anlage: 2.6b

Auftraggeber:
Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:
Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung

Planbezeichnung:
Umlegungsergebnisse Planfall 3
- Nord-Ost-Tangente 1 (lang)
- Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [$DTV_{W,Kfz}$]



Ihr Partner für Traffic und Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.: 2018 184

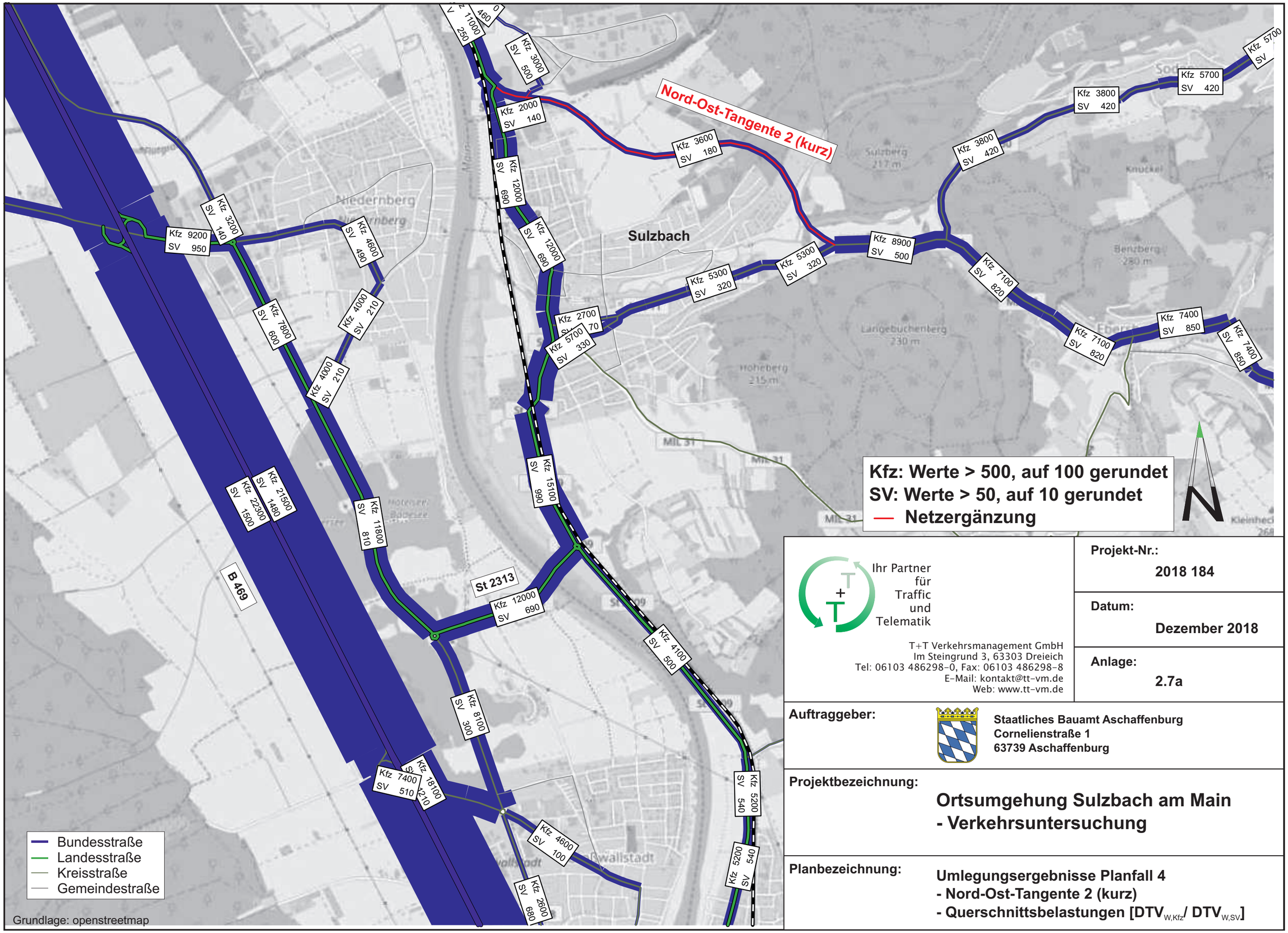
Datum: Dezember 2018

Anlage: 2.6c

Auftraggeber:
Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:
Ortsumgehung Sulzbach am Main
- Verkehrsuntersuchung

Planbezeichnung:
Umlegungsergebnisse Planfall 3
- Nord-Ost-Tangente 1 (lang)
- Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [$DTV_{W,SV}$]



Ihr Partner für Traffic und Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.: 2018 184

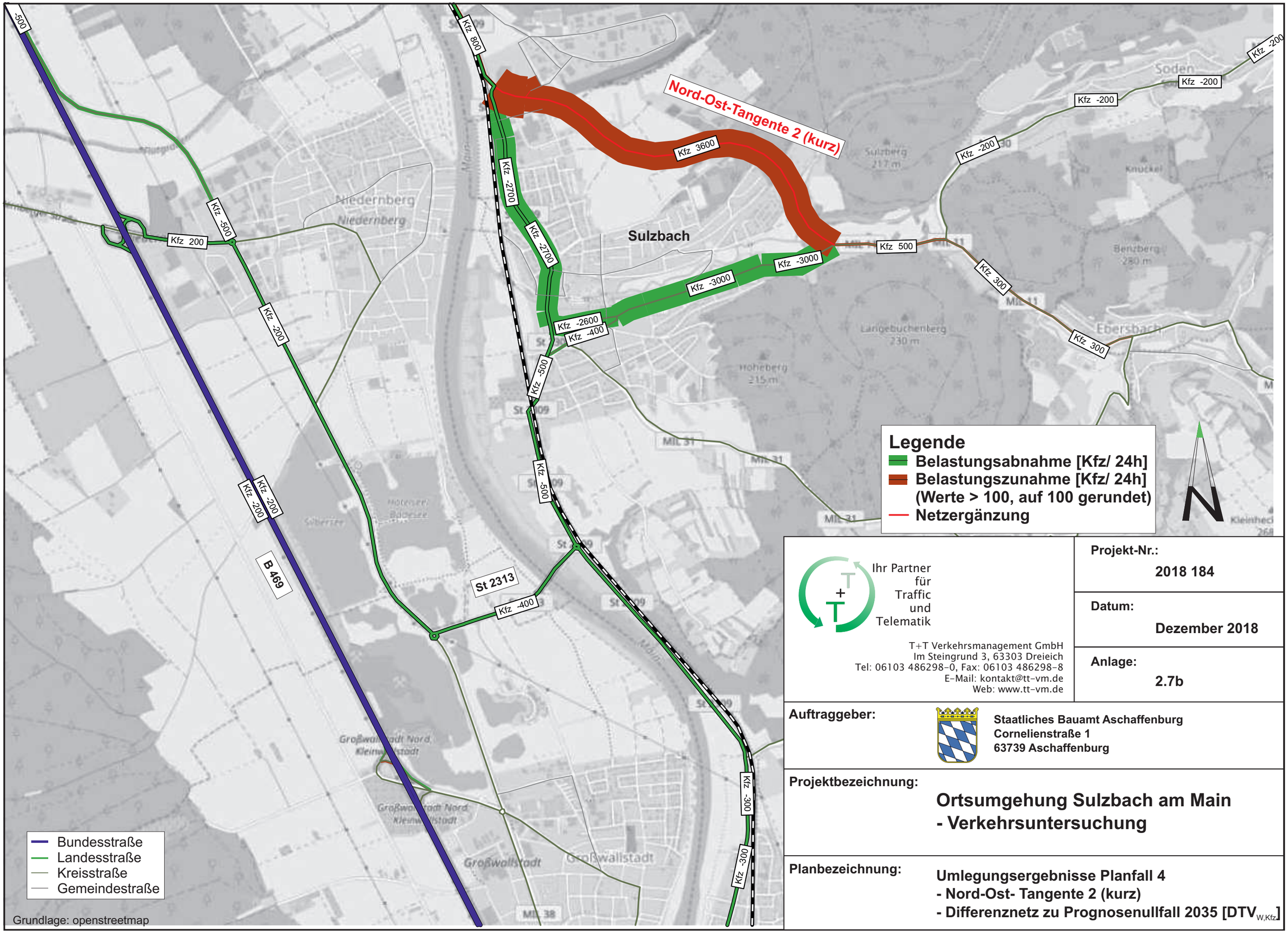
Datum: Dezember 2018

Anlage: 2.7a

Auftraggeber:
Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:
Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung

Planbezeichnung:
Umlegungsergebnisse Planfall 4
- Nord-Ost-Tangente 2 (kurz)
- Querschnittsbelastungen [$DTV_{W,Kfz}$/ $DTV_{W,SV}$]



Ihr Partner für Traffic und Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.: 2018 184

Datum: Dezember 2018

Anlage: 2.7b

Auftraggeber: Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:

Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung

Planbezeichnung:

Umlegungsergebnisse Planfall 4
- Nord-Ost- Tangente 2 (kurz)
- Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [$DTV_{W,Kfz}$]

Nord-Ost-Tangente 2 (kurz)

Kfz 180

Kfz -150

Kfz -150

Kfz 20

Kfz -20

Kfz -20

Kfz -160

Kfz -160

Kfz -160

Kfz -130

Kfz -30

Kfz -20

Kfz -20

Kfz -20

Kfz 20

Kfz 20

Sulzbach

Niedernberg

Soden

Sulzberg 217 m

Knuckel

Benzberg 280 m

Ebersbach

Langebuchenberg 230 m

Hoheberg 215 m

Großwallstadt

Großwallstadt Nord

B 469

St 2313

Mil 30

Mil 31

Mil 38

Legende

- Belastungsabnahme [Kfz/ 24h]
- Belastungszunahme [Kfz/ 24h] (Werte > 10, auf 10 gerundet)
- Netzergänzung

- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Grundlage: openstreetmap

Ihr Partner für Traffic und Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.: 2018 184

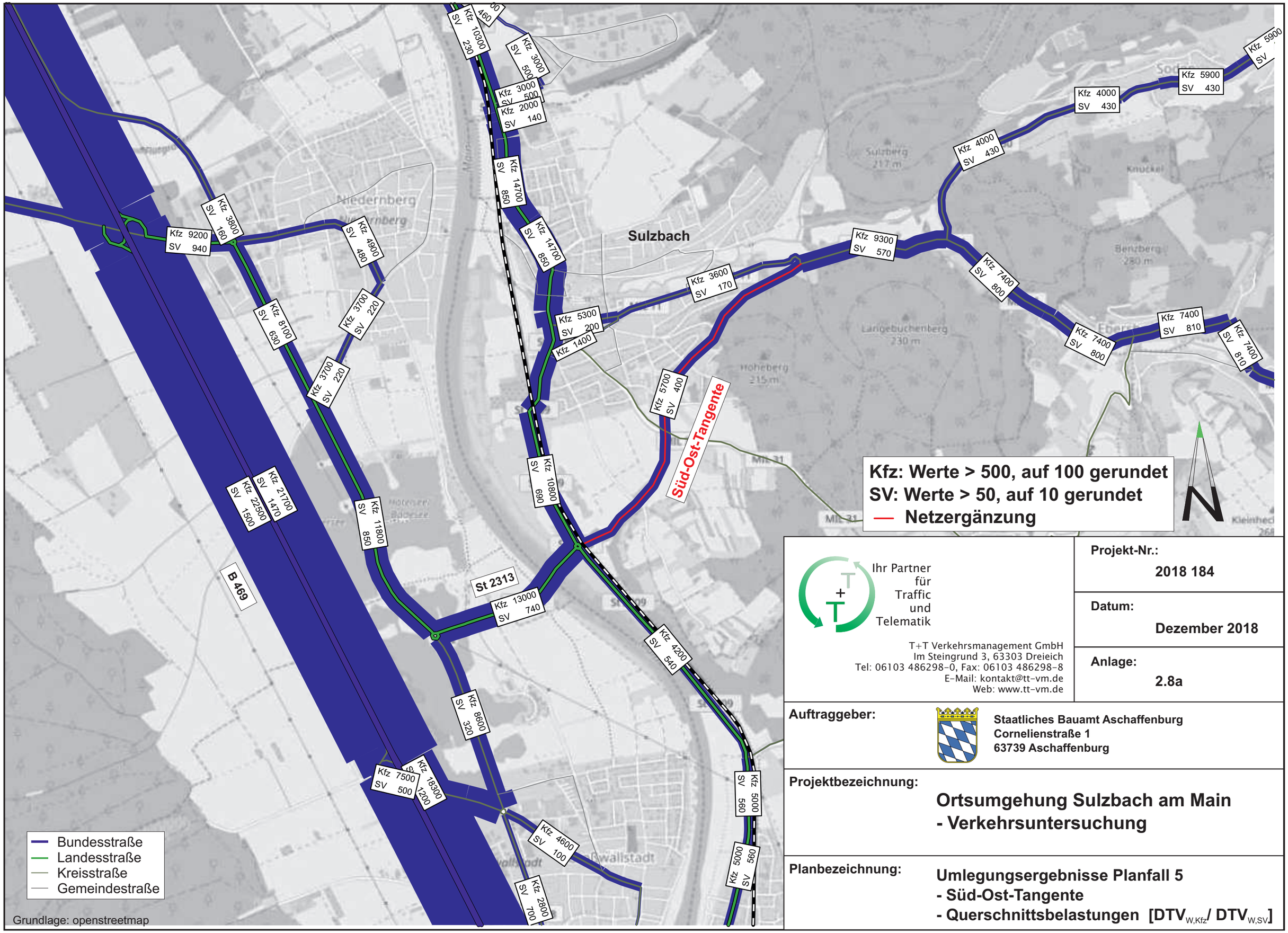
Datum: Dezember 2018

Anlage: 2.7c

Auftraggeber:
Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:
Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung

Planbezeichnung:
Umlegungsergebnisse Planfall 4
- Nord-Ost-Tangente 2 (kurz)
- Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [$DTV_{W,SV}$]



Ihr Partner für Traffic und Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.: 2018 184

Datum: Dezember 2018

Anlage: 2.8a

Auftraggeber:
Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:
Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung

Planbezeichnung:
Umlegungsergebnisse Planfall 5
- Süd-Ost-Tangente
- Querschnittsbelastungen [$DTV_{W,Kfz}$/ $DTV_{W,SV}$]

Sulzbach

Kfz 200

Kfz -4700

Kfz -4800

Kfz 5700

Süd-Ost-Tangente

Kfz 900

Kfz 600

Kfz 600

Kfz -4800

St 2313

Kfz 600

Kfz 400

Kfz 200

Kfz -500

Kfz -500

Kfz 200

B 469

Niedernberg

Soden

Sulzberg 217 m

Knuckel

Benzberg 280 m

Ebersbach

Langebuchenberg 230 m

Hoheberg 215 m

Großwallstadt

Großwallstadt Nord Kleinwallstadt

Legende

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

- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Grundlage: openstreetmap

Ihr Partner für Traffic und Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.: 2018 184

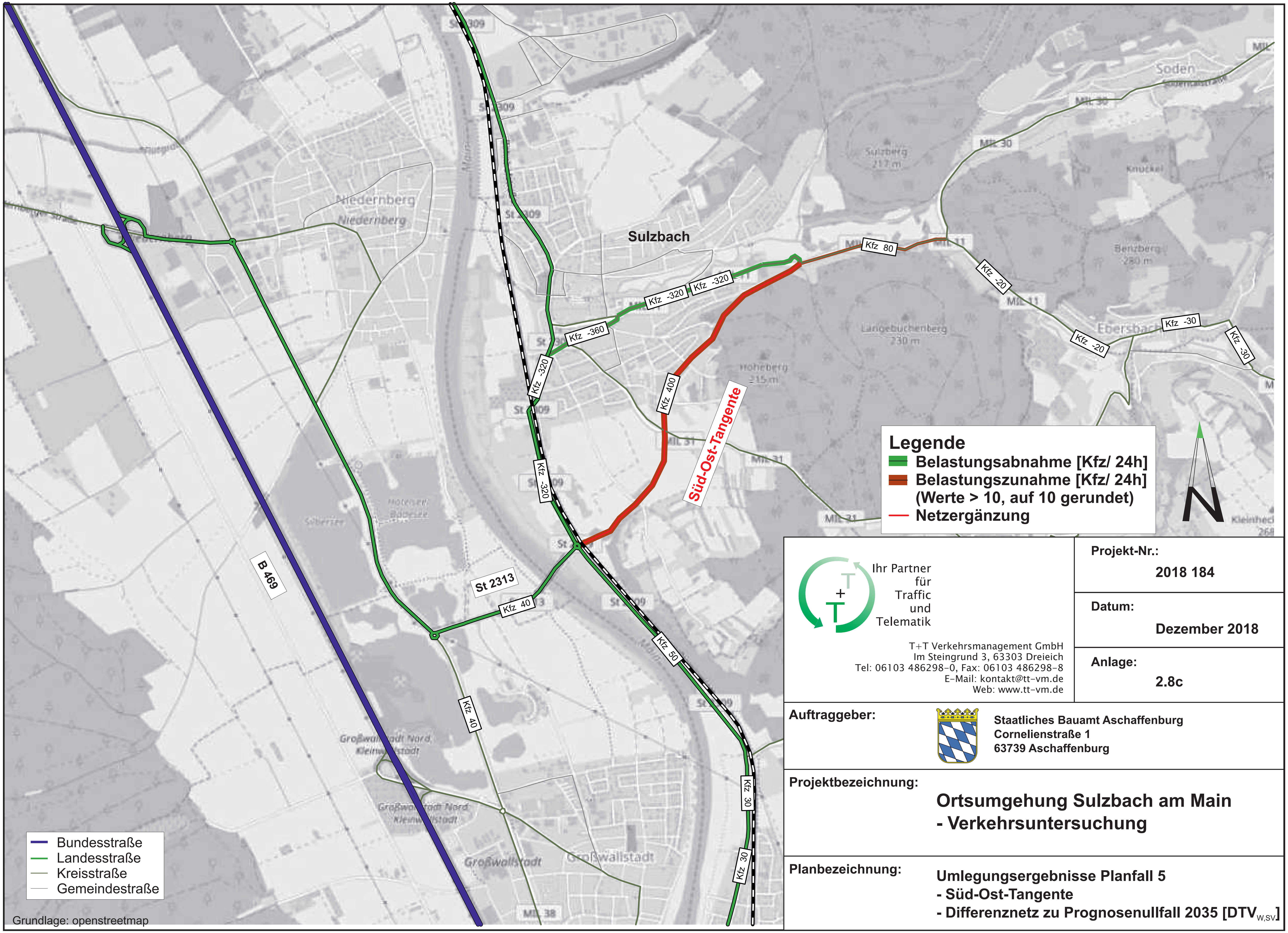
Datum: Dezember 2018

Anlage: 2.8b

Auftraggeber:
Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:
Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung

Planbezeichnung:
Umlegungsergebnisse Planfall 5
- Süd-Ost-Tangente
- Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [$DTV_{W,Kfz}$]



Ihr Partner für Traffic und Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.: 2018 184

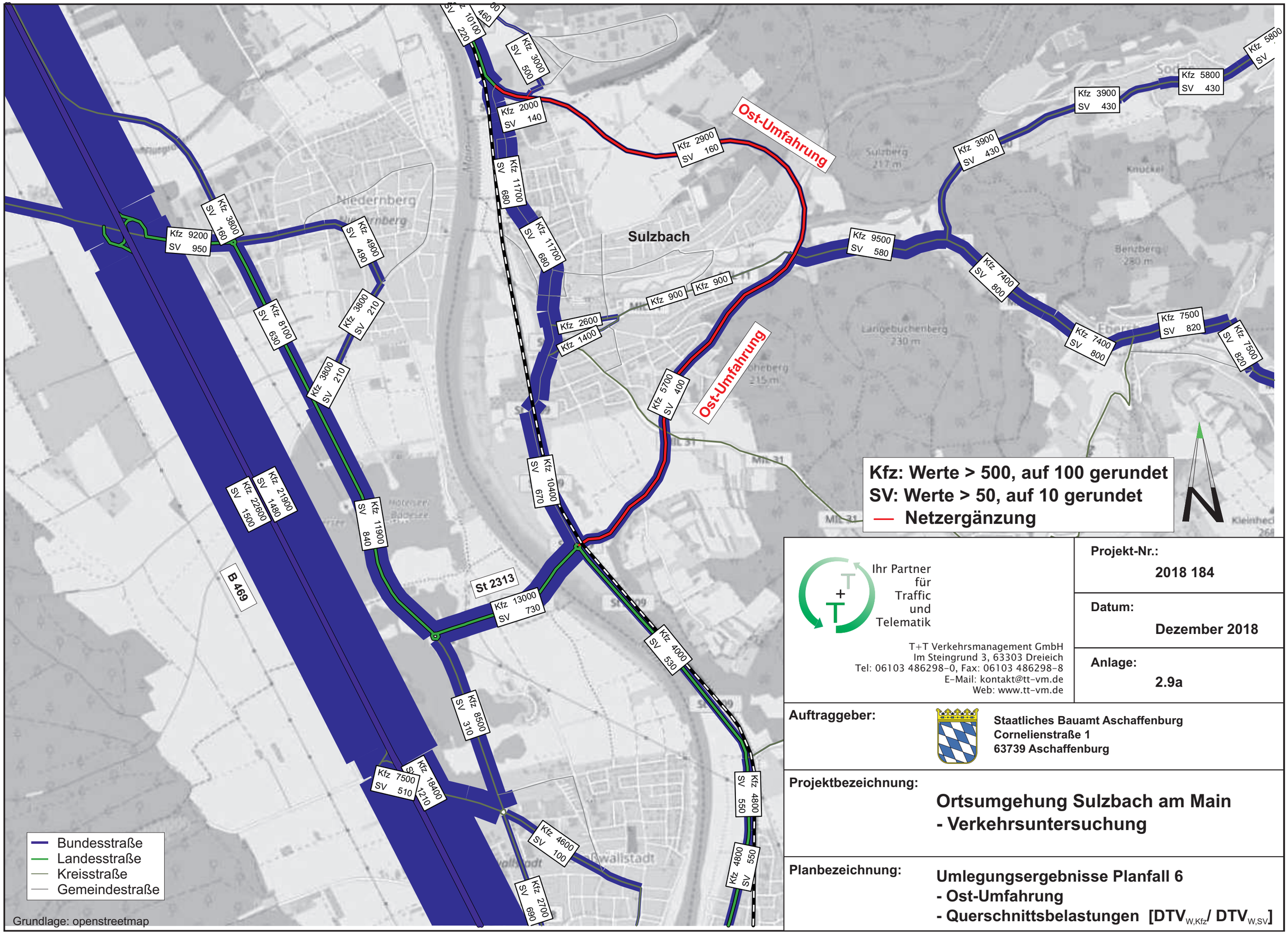
Datum: Dezember 2018

Anlage: 2.8c

Auftraggeber:
Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:
Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung

Planbezeichnung:
Umlegungsergebnisse Planfall 5
- Süd-Ost-Tangente
- Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [$DTV_{w,sv}$]



Ihr Partner für Traffic und Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.: 2018 184

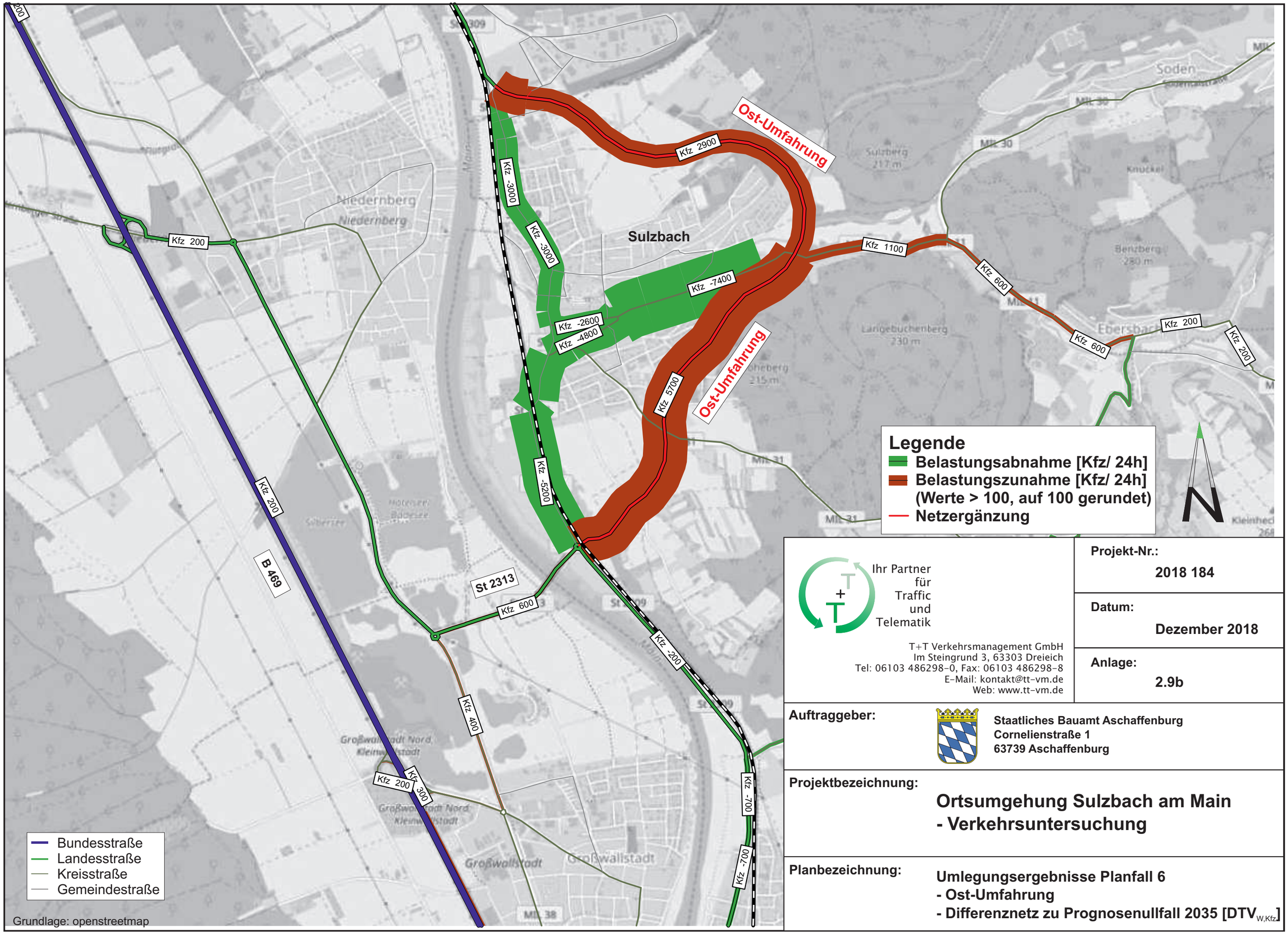
Datum: Dezember 2018

Anlage: 2.9a

Auftraggeber:
Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:
Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung

Planbezeichnung:
Umlegungsergebnisse Planfall 6
- Ost-Umfahrung
- Querschnittsbelastungen [$DTV_{W,Kfz}$/ $DTV_{W,SV}$]



Ihr Partner für Traffic und Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.: 2018 184

Datum: Dezember 2018

Anlage: 2.9b

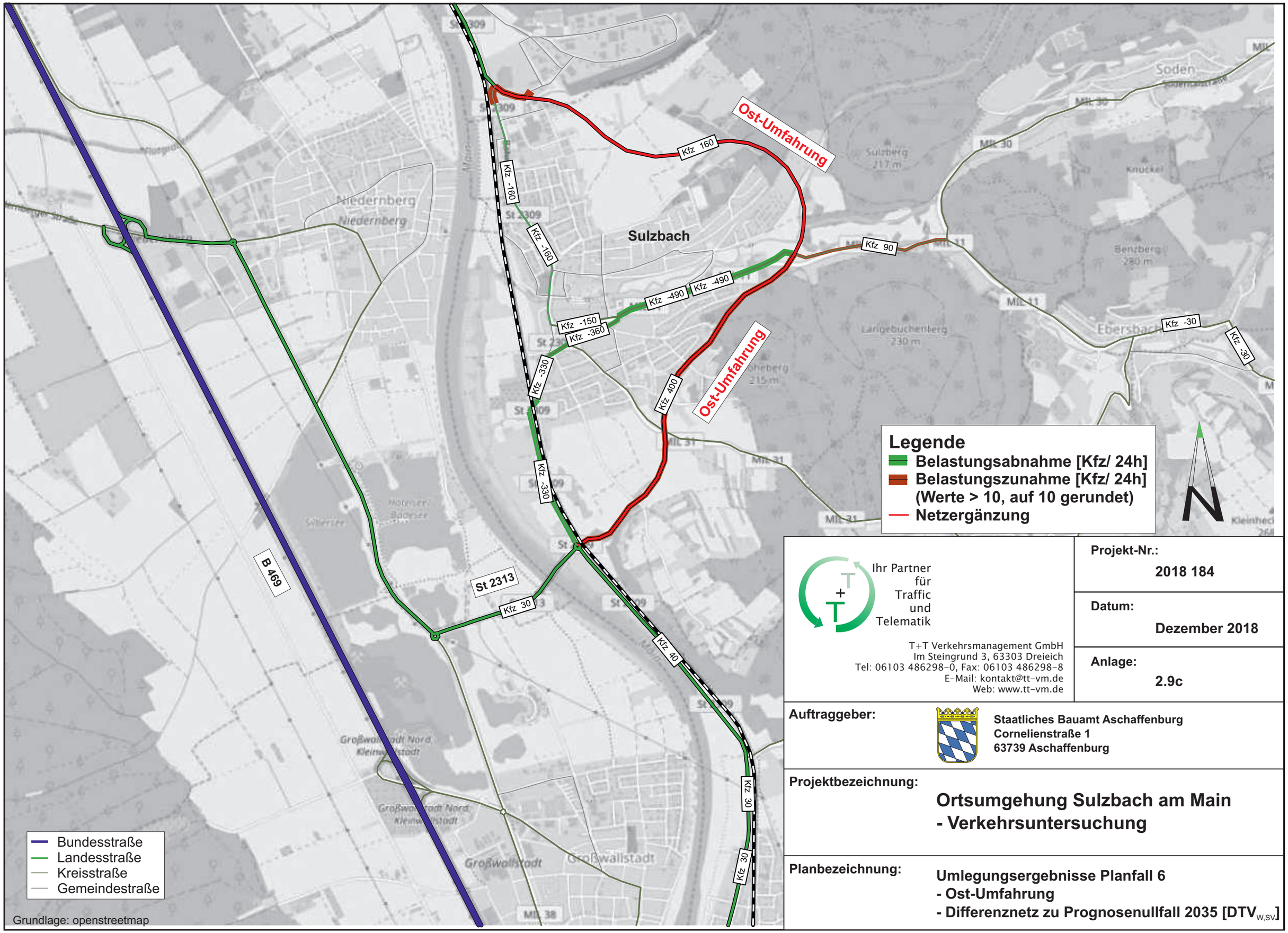
Auftraggeber: Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:

Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung

Planbezeichnung:

Umlegungsergebnisse Planfall 6
- Ost-Umfahrung
- Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [$DTV_{W,Kfz}$]



Ihr Partner für Traffic und Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.: 2018 184

Datum: Dezember 2018

Anlage: 2.9c

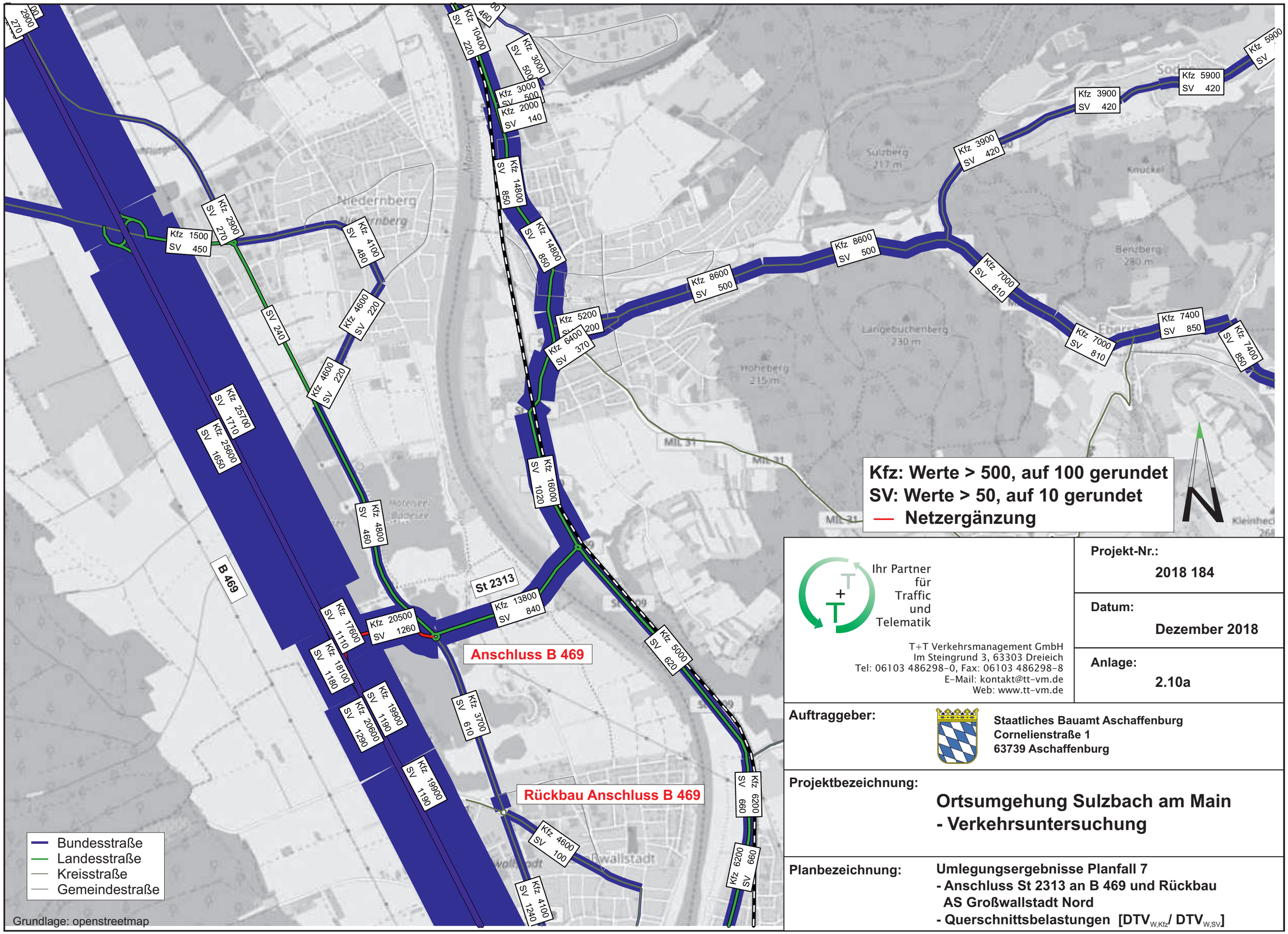
Auftraggeber: Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:

Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung

Planbezeichnung:

Umlegungsergebnisse Planfall 6
- Ost-Umfahrung
- Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [$DTV_{W,SV}$]



Ihr Partner für Traffic und Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.: 2018 184

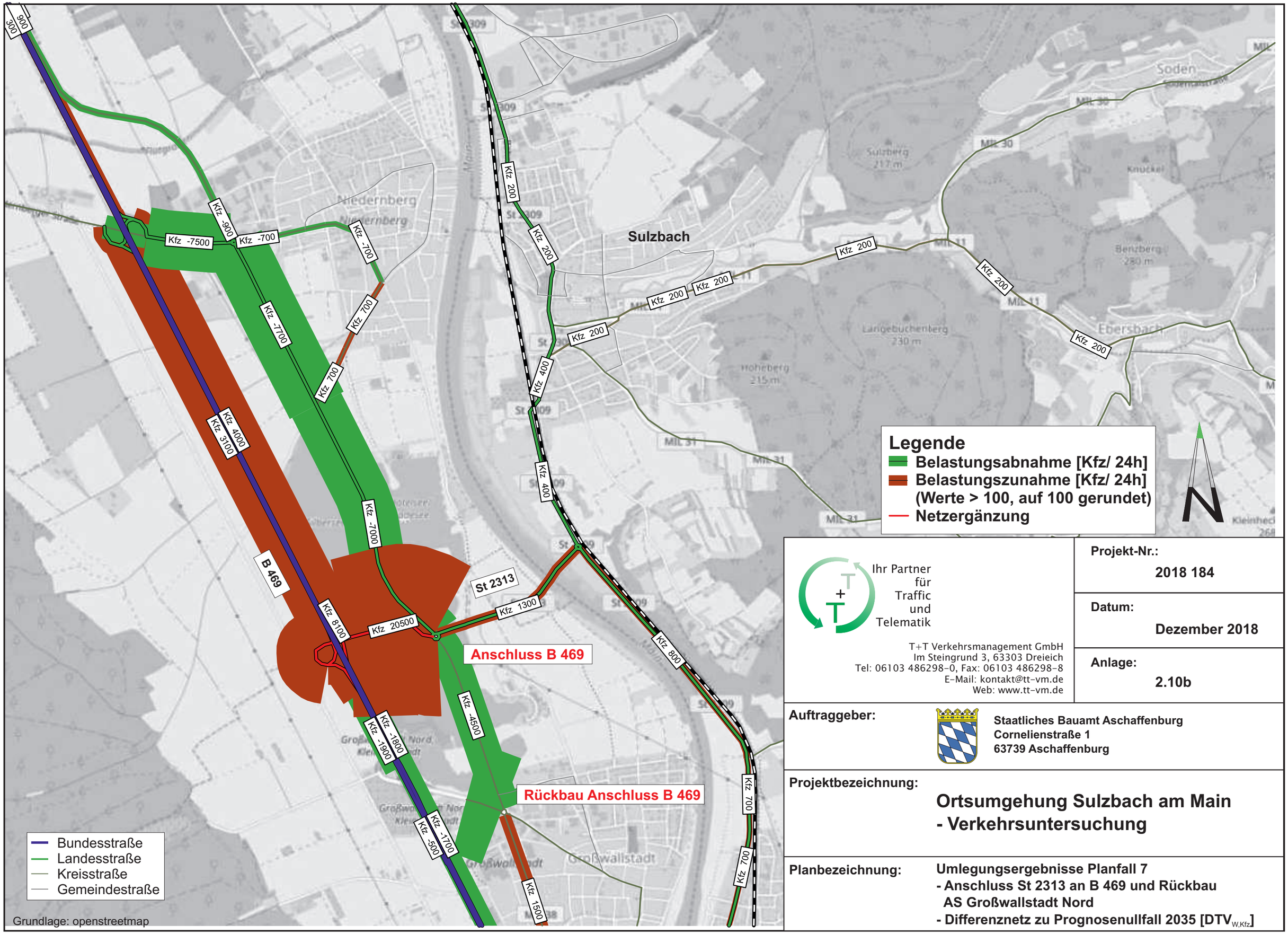
Datum: Dezember 2018

Anlage: 2.10a

Auftraggeber: Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:
Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung

Planbezeichnung: Umlegungsergebnisse Planfall 7
- Anschluss St 2313 an B 469 und Rückbau AS Großwallstadt Nord
- Querschnittsbelastungen [$DTV_{W,Kfz}$/ $DTV_{W,SV}$]



Ihr Partner für Traffic und Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.: 2018 184

Datum: Dezember 2018

Anlage: 2.10b

Auftraggeber:
Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:
Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung

Planbezeichnung:
Umlegungsergebnisse Planfall 7
- Anschluss St 2313 an B 469 und Rückbau AS Großwallstadt Nord
- Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [$DTV_{W,Kfz}$]

Sulzbach

Anschluss B 469

Rückbau Anschluss B 469

B 469

St 2313

Kfz -300
Kfz -490
Kfz 100
Kfz -380
Kfz 150
Kfz 230
Kfz -380
Kfz 610
Kfz 1260
Kfz 140
Kfz 110
Kfz -210
Kfz -290
Kfz 330
Kfz -140
Kfz -540
Kfz 560
Kfz 140
Kfz 130
Kfz 130

Niedernberg
Soden
Sulzberg 217 m
Knuckel
Benzberg 280 m
Ebersbach
Langebuchenberg 230 m
Hoheberg 215 m
Großwallstadt

Legende

- Belastungsabnahme [Kfz/ 24h]
- Belastungszunahme [Kfz/ 24h] (Werte > 10, auf 10 gerundet)
- Netzergänzung

- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Grundlage: openstreetmap

Ihr Partner für Traffic und Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.: 2018 184

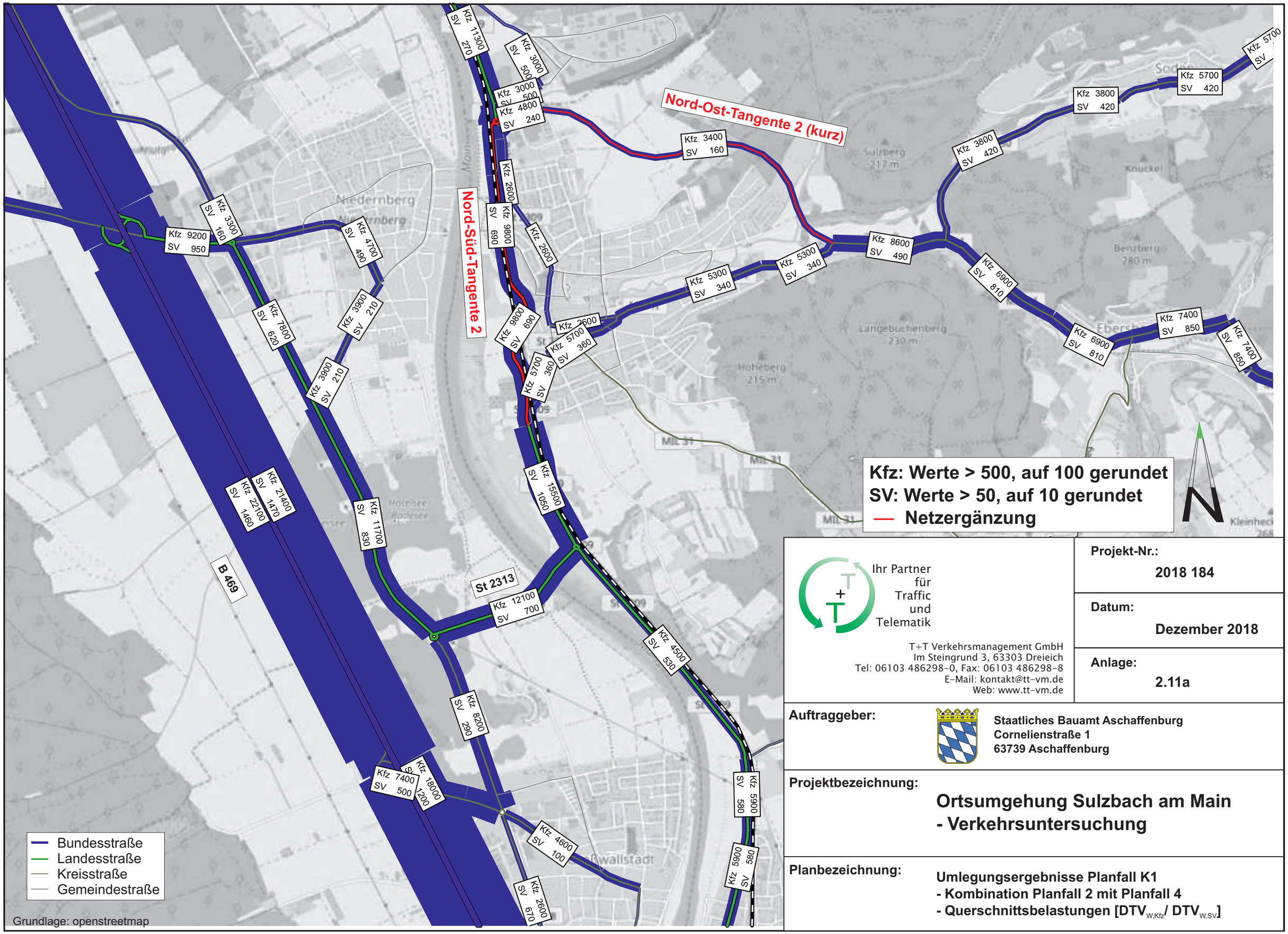
Datum: Dezember 2018

Anlage: 2.10c

Auftraggeber: Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:
Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung

Planbezeichnung: Umlegungsergebnisse Planfall 7
- Anschluss St 2313 an B 469 und Rückbau AS Großwallstadt Nord
- Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [$DTV_{W,SV}$]



Kfz: Werte > 500, auf 100 gerundet
SV: Werte > 50, auf 10 gerundet
— Netzergänzung

Ihr Partner für Traffic und Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.: 2018 184

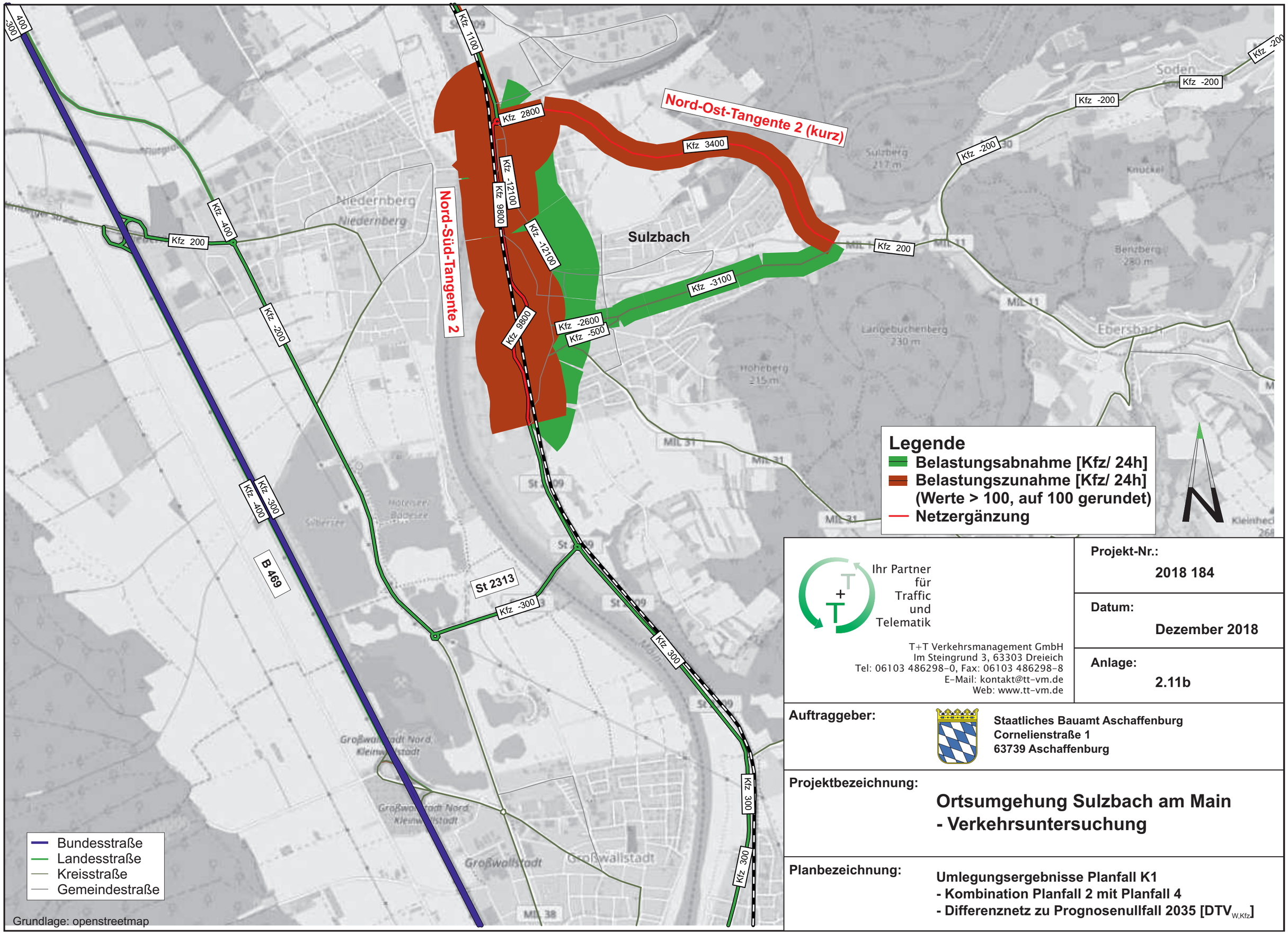
Datum: Dezember 2018

Anlage: 2.11a

Auftraggeber:
Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:
Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung

Planbezeichnung:
Umlegungsergebnisse Planfall K1
- Kombination Planfall 2 mit Planfall 4
- Querschnittsbelastungen [$DTV_{W,Kfz}$/ $DTV_{W,SV}$]



Ihr Partner für Traffic und Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.: 2018 184

Datum: Dezember 2018

Anlage: 2.11b

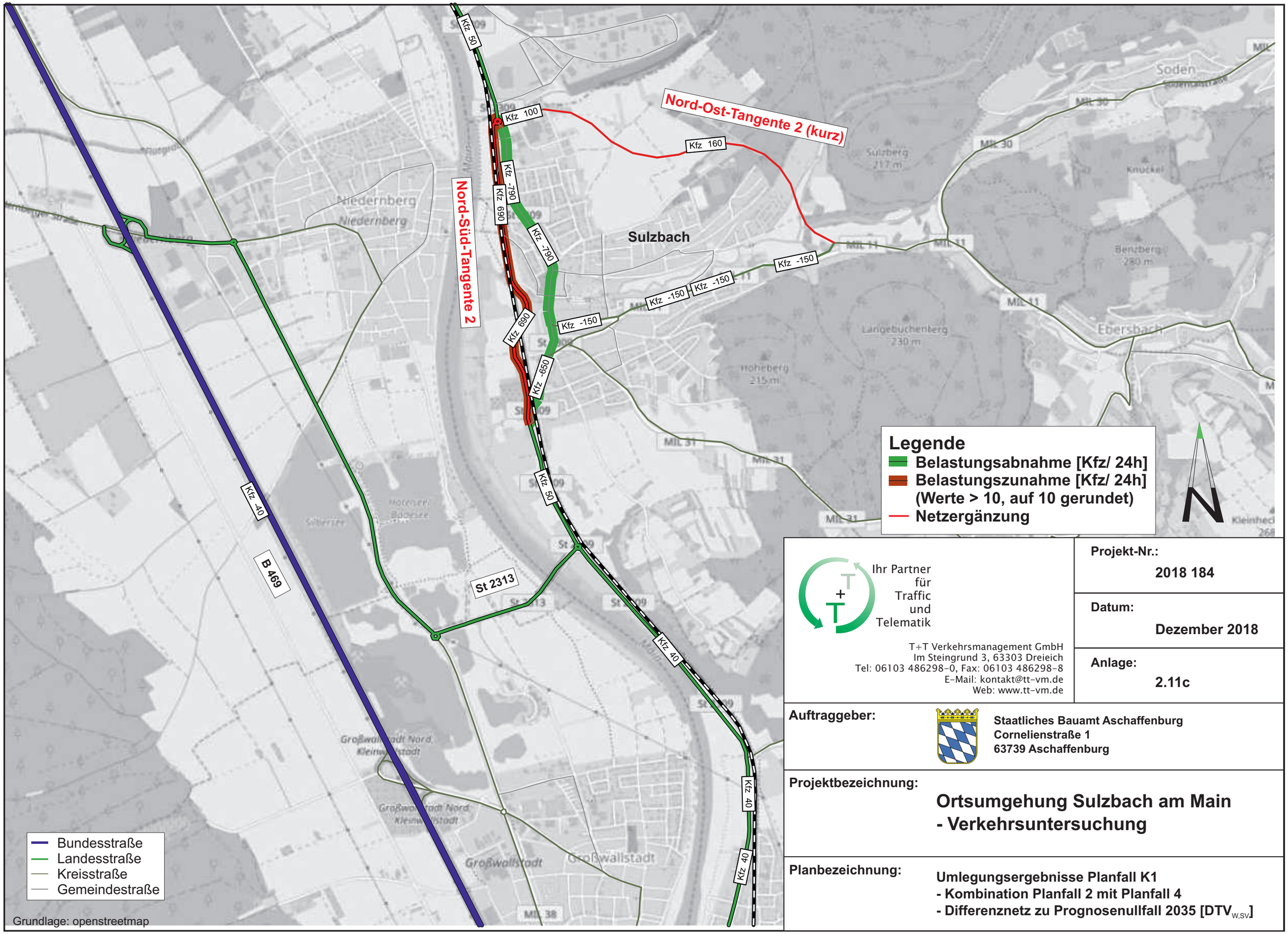
Auftraggeber: Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:

Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung

Planbezeichnung:

Umlegungsergebnisse Planfall K1
- Kombination Planfall 2 mit Planfall 4
- Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [$DTV_{W,Kfz}$]



Ihr Partner für Traffic und Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.: 2018 184

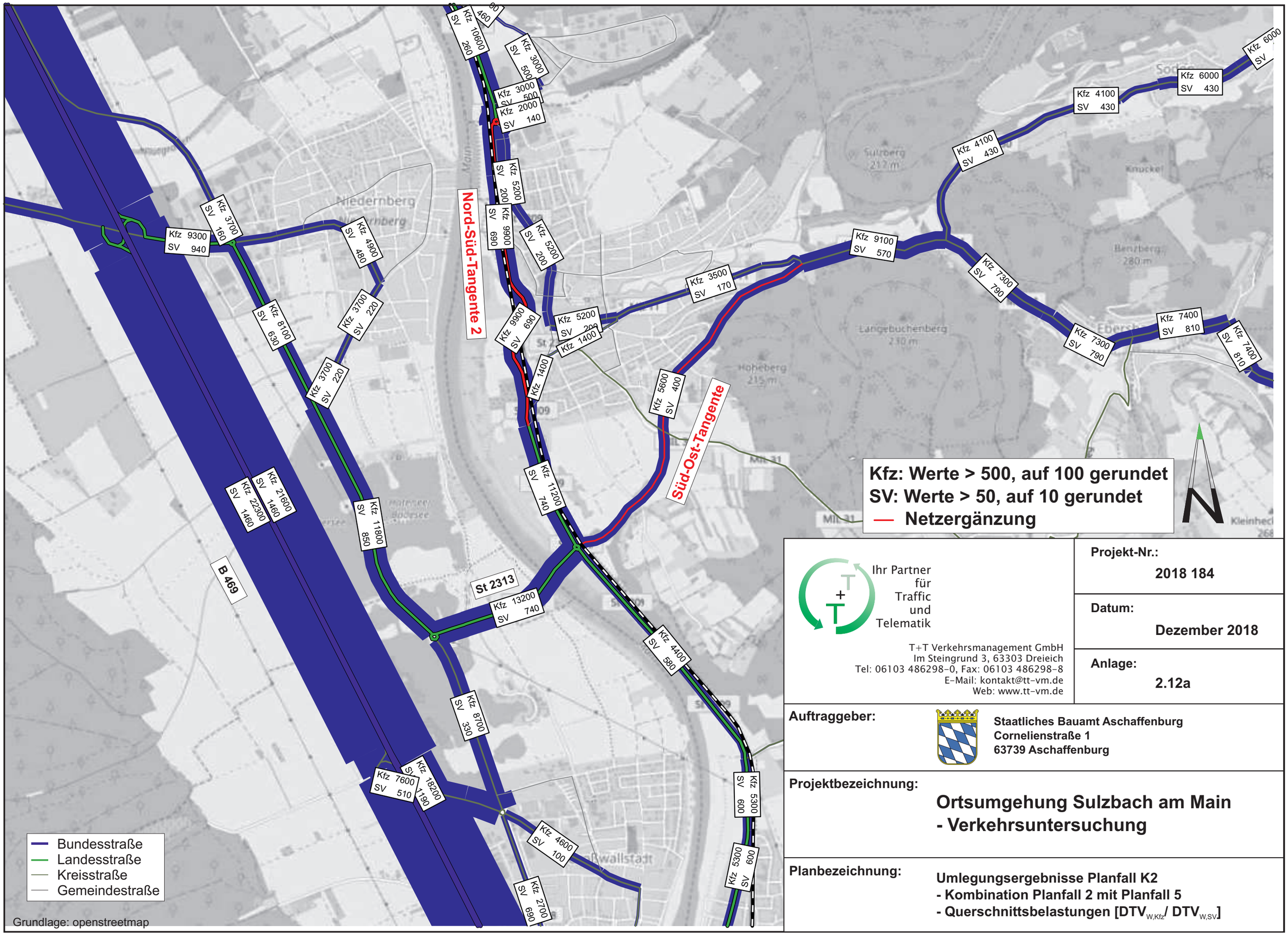
Datum: Dezember 2018

Anlage: 2.11c

Auftraggeber:
Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:
Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung

Planbezeichnung:
Umlegungsergebnisse Planfall K1
- Kombination Planfall 2 mit Planfall 4
- Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [$DTV_{W,SV}$]



Kfz: Werte > 500, auf 100 gerundet
SV: Werte > 50, auf 10 gerundet
— Netzergänzung

Ihr Partner für Traffic und Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.: 2018 184

Datum: Dezember 2018

Anlage: 2.12a

Auftraggeber:
Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:
Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung

Planbezeichnung:
Umlegungsergebnisse Planfall K2
- Kombination Planfall 2 mit Planfall 5
- Querschnittsbelastungen [$DTV_{W,Kfz}$/ $DTV_{W,SV}$]

Sulzbach

Nord-Süd-Tangente 2

Süd-Ost-Tangente

B 469

St 2313

Kfz 300
Kfz 200
Kfz -200
Kfz -300
Kfz 9900
Kfz -9500
Kfz -4900
Kfz -4800
Kfz 5600
Kfz -4400
Kfz 700
Kfz 600
Kfz 500

Legende

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

- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Grundlage: openstreetmap

Ihr Partner für Traffic und Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.: 2018 184

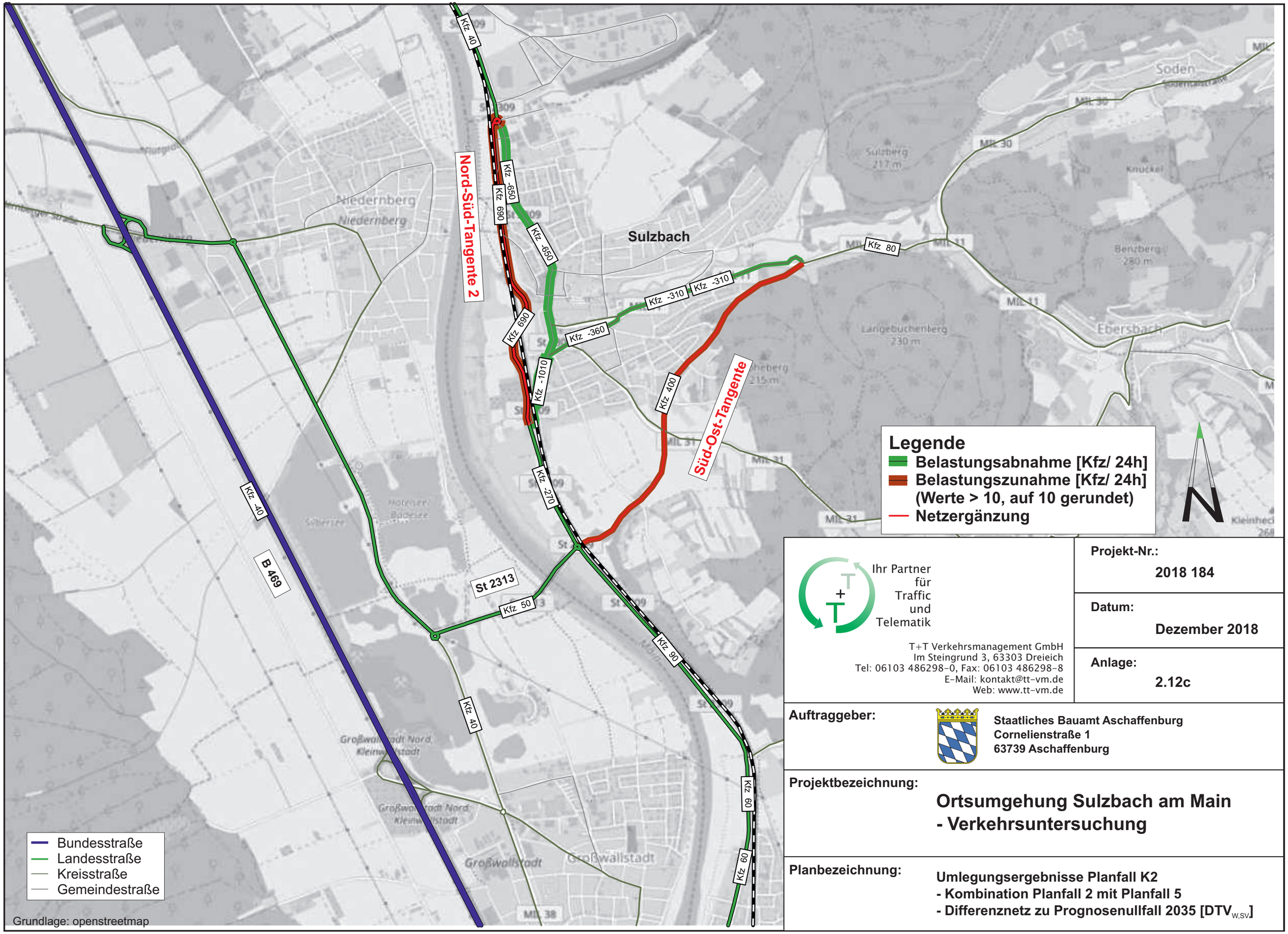
Datum: Dezember 2018

Anlage: 2.12b

Auftraggeber:
Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:
Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung

Planbezeichnung:
Umlegungsergebnisse Planfall K2
- Kombination Planfall 2 mit Planfall 5
- Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [$DTV_{W,Kfz}$]



Ihr Partner für Traffic und Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.: 2018 184

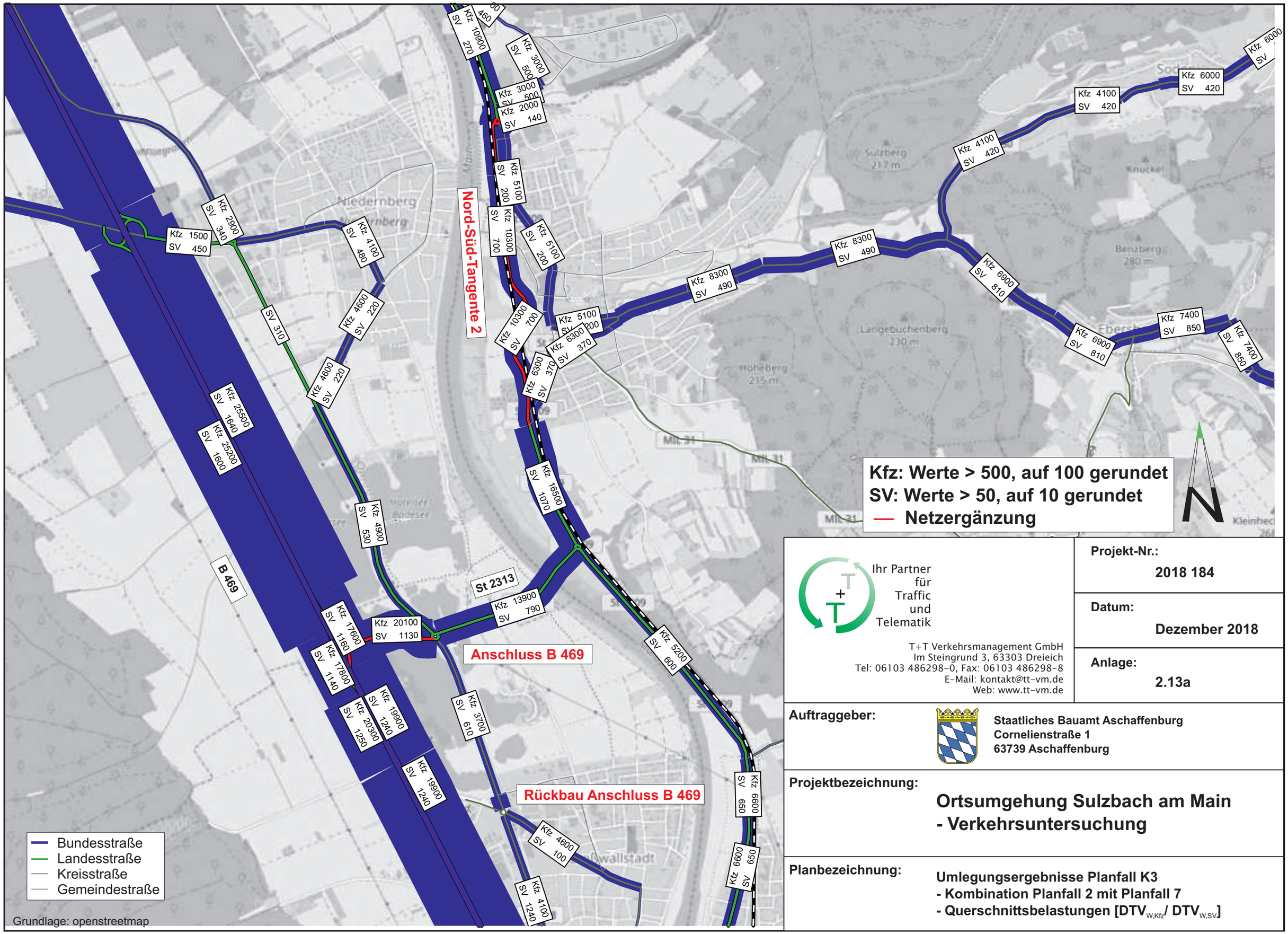
Datum: Dezember 2018

Anlage: 2.12c

Auftraggeber:
Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:
Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung

Planbezeichnung:
Umlegungsergebnisse Planfall K2
- Kombination Planfall 2 mit Planfall 5
- Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [$DTV_{W,SV}$]



Kfz: Werte > 500, auf 100 gerundet
SV: Werte > 50, auf 10 gerundet
— Netzergänzung

Ihr Partner für Traffic und Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.: 2018 184

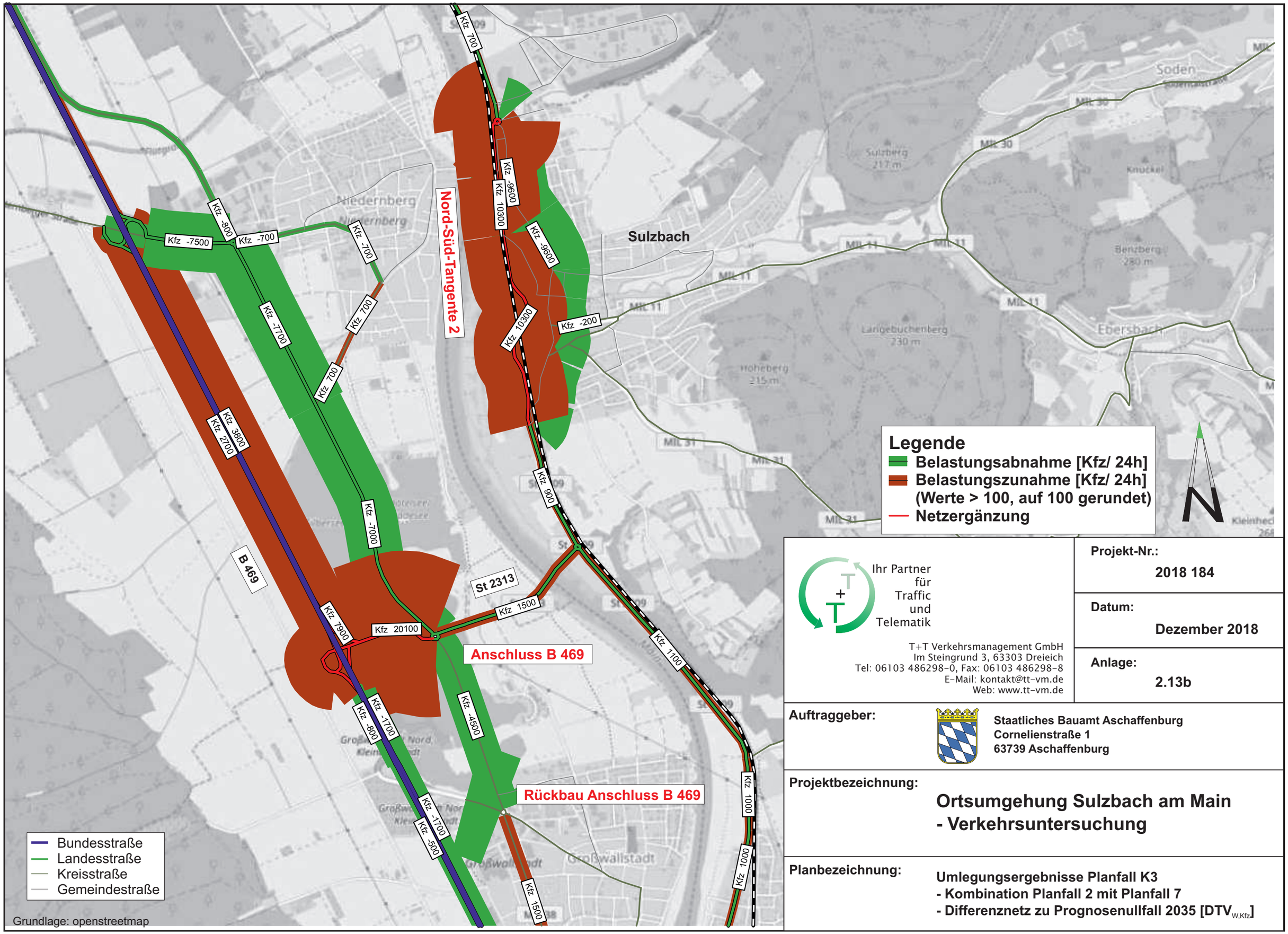
Datum: Dezember 2018

Anlage: 2.13a

Auftraggeber:
Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:
Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung

Planbezeichnung:
Umlegungsergebnisse Planfall K3
- Kombination Planfall 2 mit Planfall 7
- Querschnittsbelastungen [$DTV_{W,Kfz}$/ $DTV_{W,SV}$]



Ihr Partner für Traffic und Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.: 2018 184

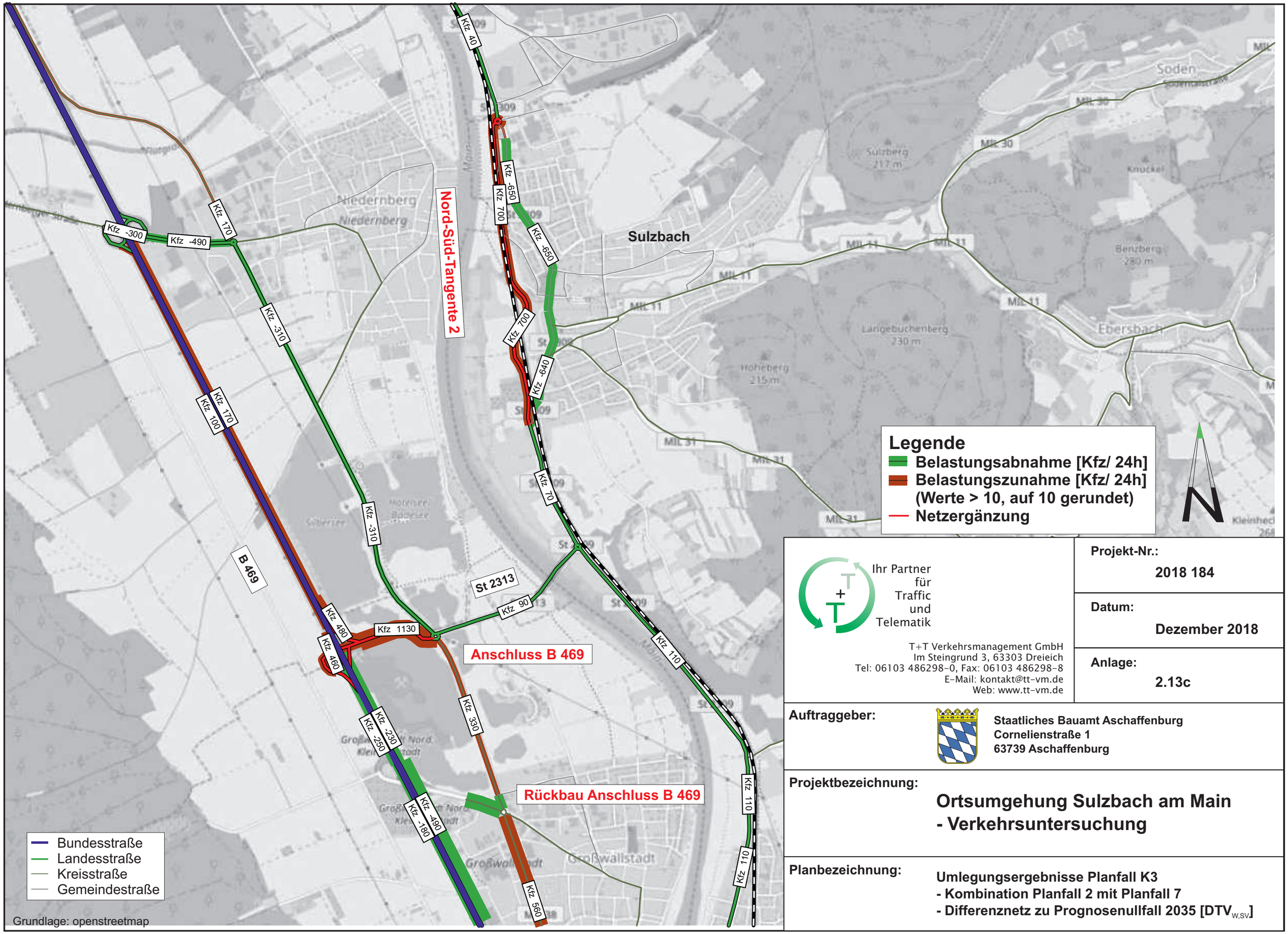
Datum: Dezember 2018

Anlage: 2.13b

Auftraggeber:
Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:
Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung

Planbezeichnung:
Umlegungsergebnisse Planfall K3
- Kombination Planfall 2 mit Planfall 7
- Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [$DTV_{W,Kfz}$]



Ihr Partner für Traffic und Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.: 2018 184

Datum: Dezember 2018

Anlage: 2.13c

Auftraggeber:
Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:
Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung

Planbezeichnung:
Umlegungsergebnisse Planfall K3
- Kombination Planfall 2 mit Planfall 7
- Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [$DTV_{W,SV}$]

Nord-Ost-Tangente 2 (kurz)

Anschluss B 469

Rückbau Anschluss B 469

B 469

St 2313

Kfz: Werte > 500, auf 100 gerundet
SV: Werte > 50, auf 10 gerundet
— Netzergänzung

Bundesstraße
Landesstraße
Kreisstraße
Gemeindestraße

Grundlage: openstreetmap

Ihr Partner für Traffic und Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.: 2018 184

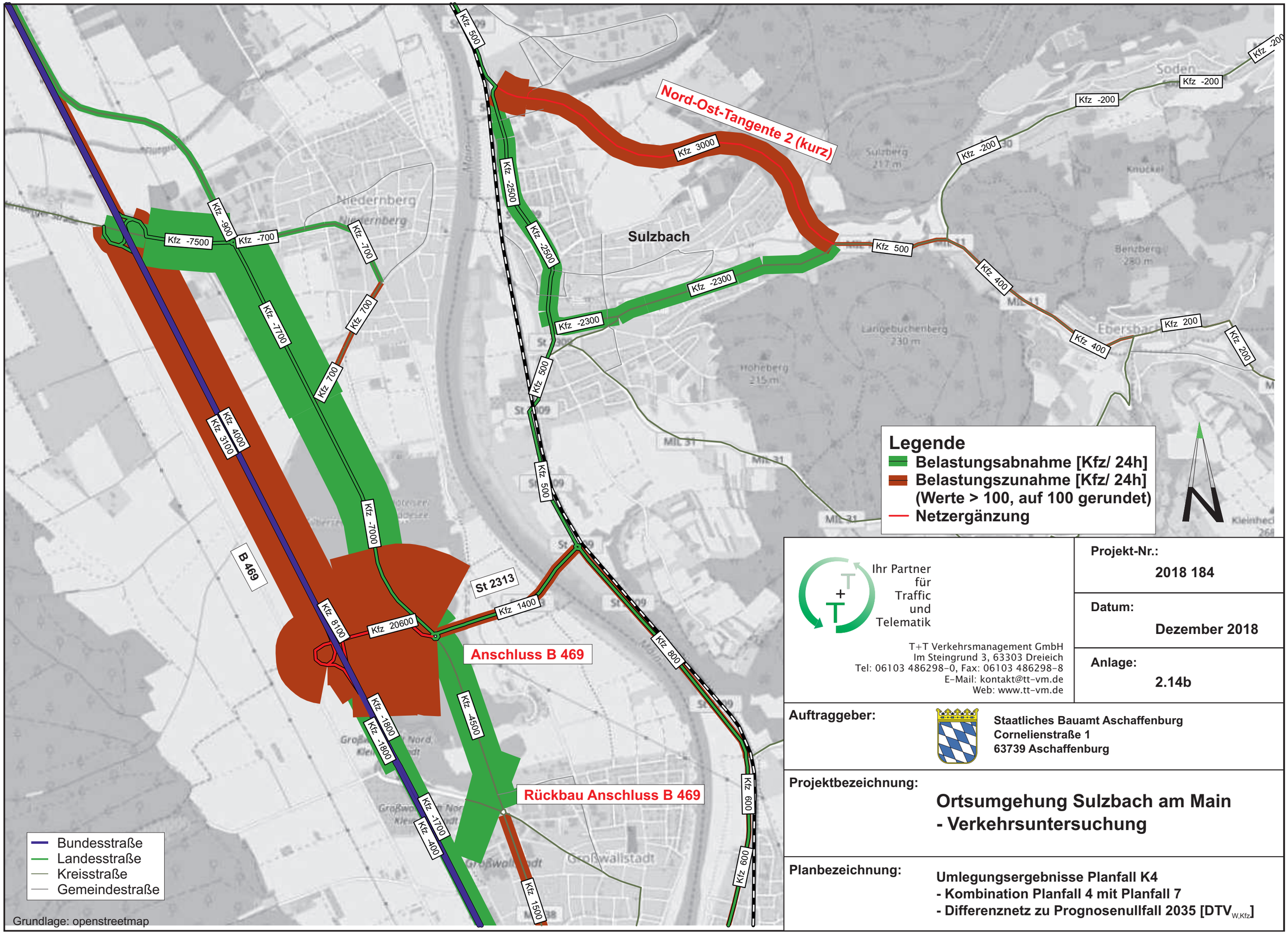
Datum: Dezember 2018

Anlage: 2.14a

Auftraggeber:
Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:
Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung

Planbezeichnung:
Umlegungsergebnisse Planfall K4
- Kombination Planfall 4 mit Planfall 7
- Querschnittsbelastungen [$DTV_{W,Kfz}$/ $DTV_{W,SV}$]



Ihr Partner für Traffic und Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.: 2018 184

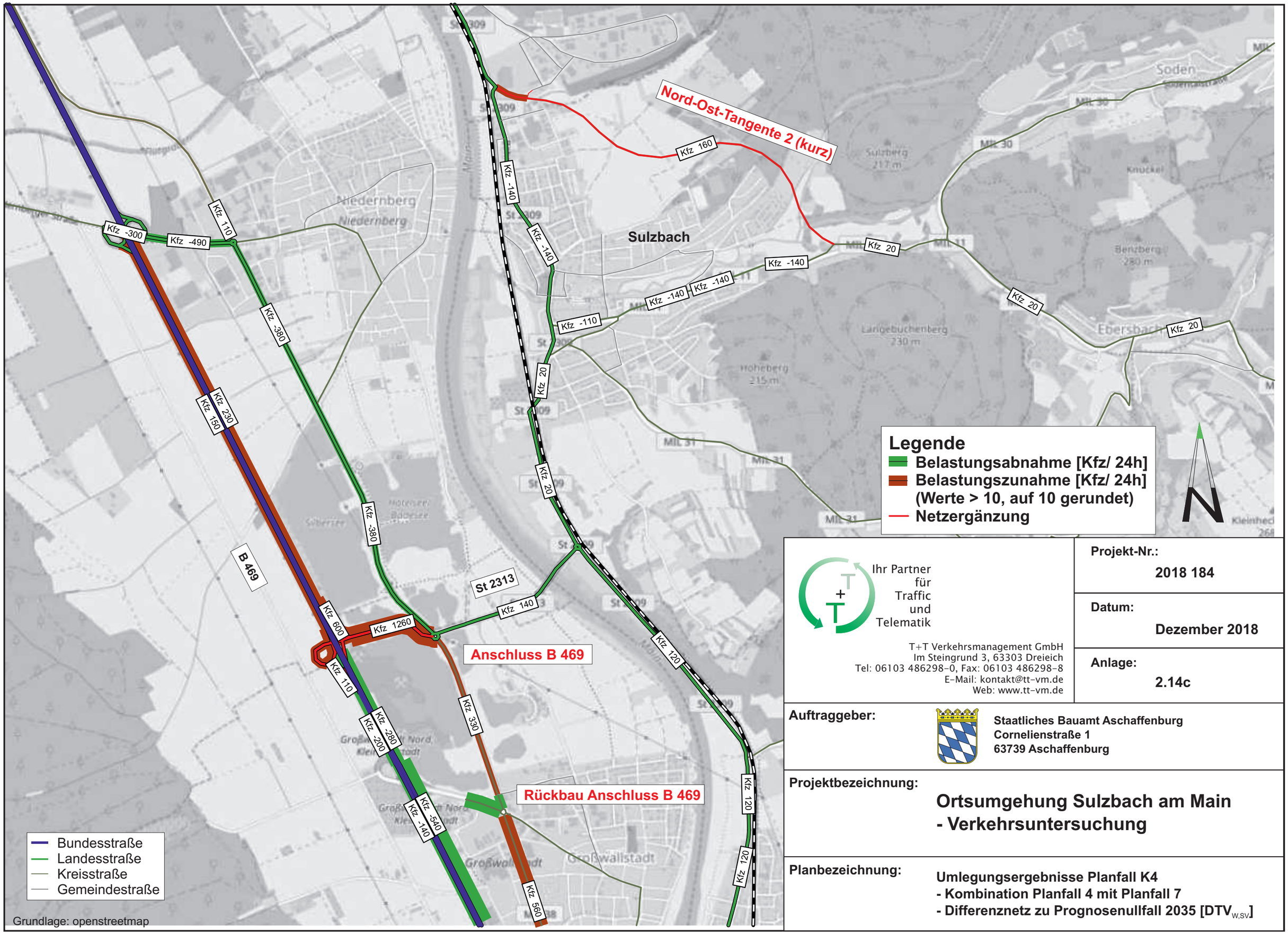
Datum: Dezember 2018

Anlage: 2.14b

Auftraggeber:
Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:
Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung

Planbezeichnung:
Umlegungsergebnisse Planfall K4
- Kombination Planfall 4 mit Planfall 7
- Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [$DTV_{W,Kfz}$]



Ihr Partner für Traffic und Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.: 2018 184

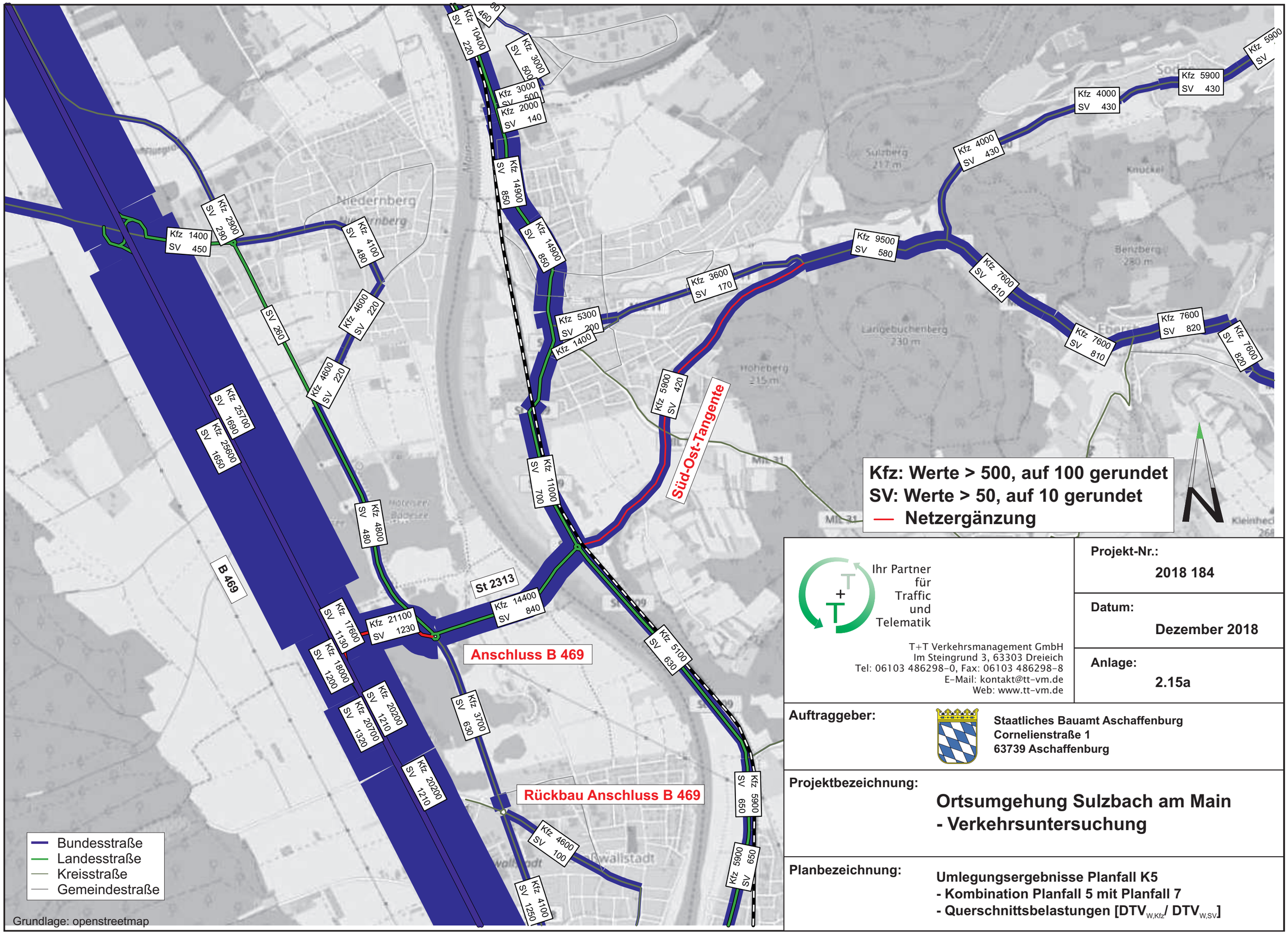
Datum: Dezember 2018

Anlage: 2.14c

Auftraggeber:
Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:
Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung

Planbezeichnung:
Umlegungsergebnisse Planfall K4
- Kombination Planfall 4 mit Planfall 7
- Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [$DTV_{W,SV}$]



Ihr Partner für Traffic und Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.: 2018 184

Datum: Dezember 2018

Anlage: 2.15a

Auftraggeber:
Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:
Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung

Planbezeichnung:
Umlegungsergebnisse Planfall K5
- Kombination Planfall 5 mit Planfall 7
- Querschnittsbelastungen [$DTV_{W,Kfz}$/ $DTV_{W,SV}$]

Sulzbach

Niedernberg

Soden

Sulzberg 217 m

Knuckel

Benzberg 280 m

Langebuchenberg 230 m

Ebersbach

Großwallstadt

Kleinheci

Kfz 200

Kfz 200

Kfz 200

Kfz -900

Kfz -700

Kfz -7600

Kfz -700

Kfz -7700

Kfz 700

Kfz 700

Kfz 4000

Kfz 3100

Kfz -7000

Kfz -4700

Kfz -4800

Kfz 5900

Süd-Ost-Tangente

Kfz 4600

Kfz 1100

Kfz 700

Kfz 700

Kfz 200

Kfz 200

B 469

Kfz 8100

Kfz 21100

St 2313

Kfz 2000

Anschluss B 469

Kfz -4500

Kfz -1500

Kfz -1800

Kfz -1400

Kfz -500

Rückbau Anschluss B 469

Kfz 900

Kfz 400

Kfz 400

Kfz 1500

Legende

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

- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Grundlage: openstreetmap

Ihr Partner für Traffic und Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.: 2018 184

Datum: Dezember 2018

Anlage: 2.15b

Auftraggeber:

Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:

Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung

Planbezeichnung:

Umlegungsergebnisse Planfall K5
- Kombination Planfall 5 mit Planfall 7
- Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [$DTV_{W,Kfz}$]

Sulzbach

Anschluss B 469

Rückbau Anschluss B 469

Süd-Ost-Tangente

B 469

St 2313

Kfz -300
Kfz -490
Kfz 130
Kfz -360
Kfz 150
Kfz 210
Kfz -310
Kfz -320
Kfz -320
Kfz -360
Kfz 420
Kfz 100
Kfz -20
Kfz 20
Kfz 570
Kfz 1230
Kfz 150
Kfz 110
Kfz -180
Kfz -260
Kfz 340
Kfz -110
Kfz -510
Kfz 570
Kfz 140
Kfz 130
Kfz 130

Legende

- Belastungsabnahme [Kfz/ 24h]
- Belastungszunahme [Kfz/ 24h] (Werte > 10, auf 10 gerundet)
- Netzergänzung

- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Grundlage: openstreetmap

Ihr Partner für Traffic und Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.: 2018 184

Datum: Dezember 2018

Anlage: 2.15c

Auftraggeber:

Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

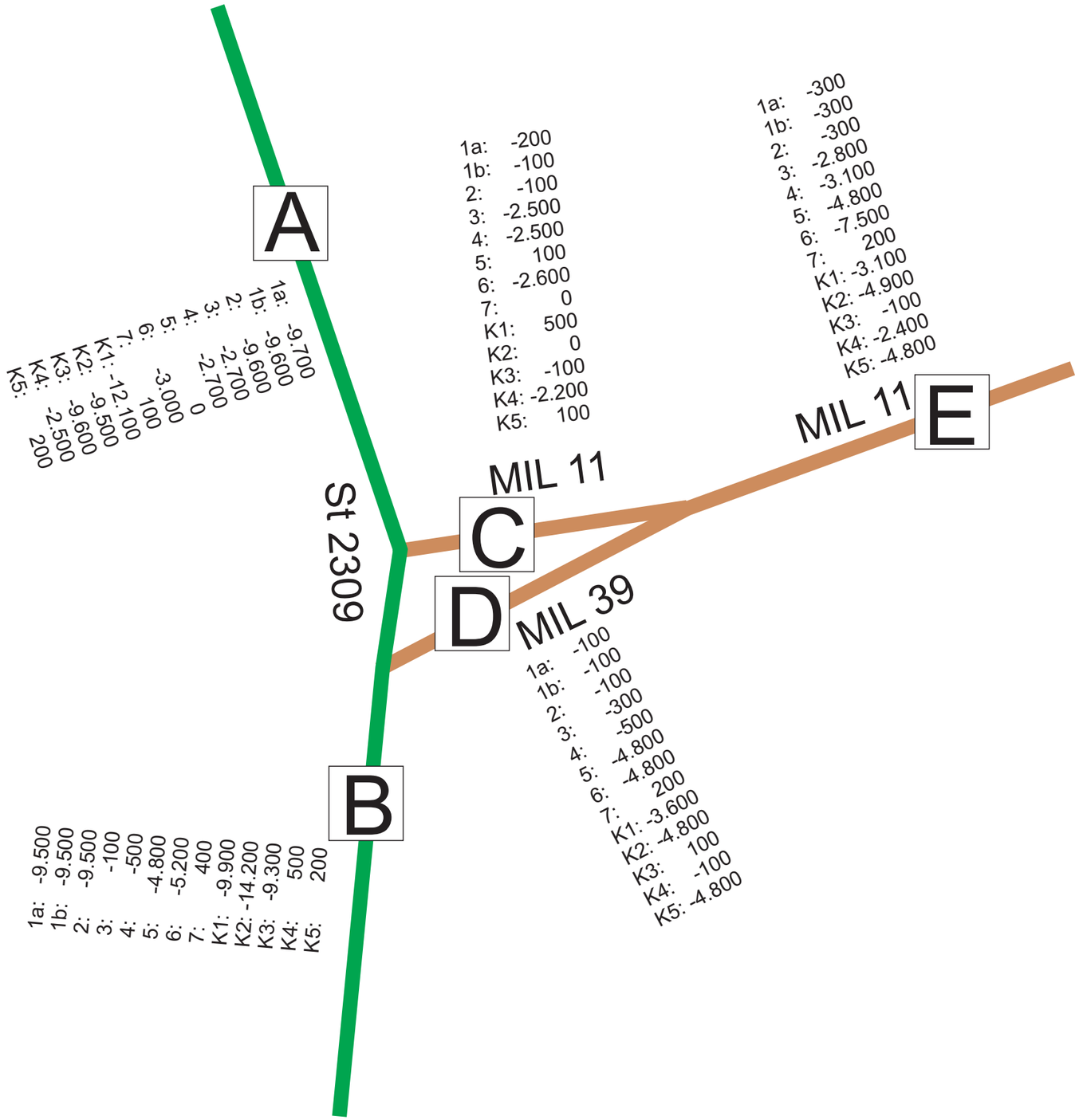
Projektbezeichnung:

Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung

Planbezeichnung:

Umlegungsergebnisse Planfall K5
- Kombination Planfall 5 mit Planfall 7
- Differenznetz zu Prognosenullfall 2035 [$DTV_{W,SV}$]

Planfall\ Abschnitt	A	B	C	D	E
1a	-9.700	-9.500	-200	-100	-300
1b Nord-Süd	-9.600	-9.500	-100	-100	-300
2	-9.600	-9.500	-100	-100	-300
3 Nord-Ost	-2.700	-100	-2.500	-300	-2.800
4	-2.700	-500	-2.500	-500	-3.100
5 (Süd-Ost)	0	-4.800	100	-4.800	-4.800
6 (Ostumfahr.)	-3.000	-5.200	-2.600	-4.800	-7.500
7 (AS B 469)	100	400	0	200	200
K1 (P2+P4)	-12.100	-9.900	500	-3.600	-3.100
K2 (P2+P5)	-9.500	-14.200	0	-4.800	-4.900
K3 (P2+P7)	-9.600	-9.300	-100	100	-100
K4 (P4+P7)	-2.500	500	-2.200	-100	-2.400
K5 (P5+P7)	200	200	100	-4.800	-4.800



Ihr Partner für Traffic und Telematik

T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3, 63303 Dreieich
Tel: 06103 486298-0, Fax: 06103 486298-8
E-Mail: kontakt@tt-vm.de
Web: www.tt-vm.de

Projekt-Nr.: 2018 184

Datum: Dezember 2018

Anlage: 2.16

Auftraggeber:

Staatliches Bauamt Aschaffenburg
Cornelienstraße 1
63739 Aschaffenburg

Projektbezeichnung:

Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung

Planbezeichnung:

Umlegungsergebnisse - Zusammenstellung Entlastungseffekte innerorts [$DTV_{W,Kfz}$]