



E-Mail

Ihre Antwort vom 14.8.2023

Datum: 01.09.2023 22:34:19

Sehr geehrter Herr Baudirektor Schwab,

herzlichen Dank für die Zeit, die Sie sich für die ausführliche Beantwortung meiner Fragen genommen haben. Es hat mich gefreut zu lesen, dass ich die Folien zur Verkehrsuntersuchung richtig interpretiert habe - ich war auf Grund Ihrer Antworten an Frau Kreuzer dahingehend etwas unsicher.

Zu meiner Frage in Bezug auf die prognostizierte Verkehrszunahme von 3.000 Kfz durch die OU Sulzbach im Norden Sulzbachs möchte ich anmerken, dass ich diese Zahl in die Fragestellung mit einbezogen habe, weil Sie sie bereits im Vorfeld des Schreibens von Frau Kreuzer, im Rahmen des Ortstermins des Planungs- und Bausenats der Stadt Aschaffenburg, thematisiert hatten. Ich denke zudem dass sich Ihre Erläuterungen zur Lesart der Wirkung der Ortsumfahrung zwischen Süd und Nord wohl nicht unterscheiden.

Ihre jetzige Antwort, dass die Zunahmen sich auf den Planfall, also die Umsetzung der Nord-Süd-Tangente der Ortsumfahrung Sulzbach beziehen, deckt sich wie bereits erwähnt, mit meiner Interpretation der Ergebnisse des REMOSI-Modells.

Zu Ihrer Klarstellung, die Sie zur Erläuterung Ihrer ursprünglichen Aussage anführen, muss ich jedoch sagen, dass es wohl in der Natur der Sache liegt, dass eine Prognose ins Jahr 2035 immer Unwägbarkeiten birgt. Deshalb werden auch nur solche Projekte in den Prognose-Nullfall eingespeist, die im vordringlichen Bedarf geführt werden. Ich gehe davon aus, dass das Staatliche Bauamt Aschaffenburg solche Projekt aus der Prognose herausnehmen würde, für die Sie keine Aussichten auf Realisierung sehen.

Dennoch muss es für die Planungsunterlagen doch immer einen Prognose-Nullfall (oder hier "Trendszenario") geben, also eine Dokumentation der voraussichtlichen Gegebenheiten, die wir im Jahr 2035 ohne die Ortsumfahrung Sulzbach vorfinden werden und dann, darauf aufbauend, den Planfall, also die Wirkung der Ortsumfahrung.

Die Belastungsveränderungen durch den Planfall sind dann eben die der Ortsumfahrung. Deshalb kann ich Ihrer Klarstellung nicht folgen. Wenn Projekte nicht realisiert werden, dann verändert sich meiner Ansicht nach zuerst der Prognose-Nullfall 2035 und darauf aufbauend der Planfall mit der zugehörigen Belastungsveränderung zum Prognose-Nullfall. Diese Belastungsveränderung bleibt jedoch immer alleine die der Ortsumfahrung, dem zu planenden Projekt - es sei denn man vergleicht die Analyse 2019 mit dem Planfall 2035. Dann würde ich Ihre Ausführungen bejahen. Berichtigen Sie mich gerne, sollte ich irren.

Verstehen kann ich hingegen Ihre Aussage, dass das Staatliche Bauamt nicht beabsichtigt, die absoluten Prognosedaten des Verkehrsmodells Bayerischer Untermain mit denen des REMOSI-Modells zu vergleichen. Denn neben den von mir genannten Unterschieden bei der Nord-Süd-Tangente, stelle ich es mir noch schwieriger vor, die unterschiedlichen Daten der Ortsumfahrung erläutern zu müssen. Ich nenne die Unterschiede tatsächlich "himmelweit". Da das Staatliche Bauamt Aschaffenburg jedoch nicht vergleichen möchte, müssen Sie demzufolge mit dieser Einstellung auch nicht kommentieren oder erläutern.

Ihre Formulierung die Nord-Süd-Tangente würde, unabhängig vom absoluten Prognosewert, eine im Vergleich mit anderen Planfällen sehr gute Verkehrsentslastung bewirken, finde ich bemerkenswert. Minimum 62 Millionen Euro Kosten scheinen mir viel Geld zu sein, für die notwendige Einschränkung „im Vergleich zu anderen Planfällen“. Bei dieser Bausumme hätte ich gedacht, dass der absolute Prognosewert der Entlastung über die komplette Strecke der Ortsdurchfahrt sehr gut sein muss und dies nicht nur im Vergleich zu den anderen Planfällen, die von Ihrer Behörde geprüften wurden.

Derzeit ist die tatsächliche Entlastungswirkung der Vozugsvariante dem REMOSI-Modell leider noch nicht zu entnehmen, zum Beispiel auf Grund nicht hinterlegter Geschwindigkeitsbeschränkungen oder anderer fehlender Schwellen. Dass die bisher präsentierten Entlastungszahlen nicht ausschließlich Durchgangsverkehr sind, haben Sie in Ihrer Antwort zumindest nicht bestritten.

Aber da wir jetzt gelernt haben, dass es bei gleichem Planfall ohne weiteres möglich ist, auf die zu planende Trasse mit dem Verkehrsmodell Bayerischer Untermain 2.900 Kfz im Norden bzw 5.700 Kfz im Süden zu legen und mit dem REMOSI-Modell 10.100 Kfz im Norden bzw. 12.500 Kfz im Süden (Beispiel Ostumfahrung), darf man gespannt sein, was die Einspeisung der Schwellen in die Vorzugstrasse ergeben wird. Die Bandbreite zwischen einer sehr guten oder sehr schlechten Entlastungswirkungen scheint selbst innerhalb des gleichen Planfalls kaum vorhersagbar - aber dennoch immer richtig und auf dem neuesten Stand der Technik - zu sein.

Dies bringt mich zu meiner abschließenden Bitte: Sie schreiben dass alle in der Verkehrsuntersuchung zur Vorplanung auf Basis des Verkehrsmodells Bayerischer Untermain untersuchten Varianten nochmals mit dem REMOSI-Verkehrsmodell untersucht wurden. Diese Ergebnisse, so interpretiere ich Ihre Antwort, sind in die veröffentlichte Variantenreihung eingeflossen.

Deshalb bitte ich im Rahmen des Umweltinformationsgesetzes nochmals um Übersendung der Ergebnisse aus dem REMOSI-Verkehrsmodell für alle Varianten, die auch mit dem Verkehrsmodell Bayerischer Untermain untersucht wurden.

Sehr geehrter Herr Baudirektor Schwab,

auch wenn unsere Meinung in vielen Punkten nicht deckungsgleich zu sein scheint, abschließend nochmals herzlichen Dank für Ihre Kommunikationsbereitschaft in dieser Sache.

Mit freundlichen Grüßen

Marion Gado