



## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Hans Jürgen Fahn**  
**FREIE WÄHLER**  
vom 13.01.2017

### Gesamtverkehrskonzept

Ich frage die Staatsregierung:

- Nachdem Herr Staatssekretär Gerhard Eck in einem Brief an die Bürgerinitiative Lebenswertes Sulzbach am 13.10.2016 mitgeteilt hat, dass derzeit für den Raum Aschaffenburg/Miltenberg ein sogenanntes „Gesamtverkehrskonzept der Region“ erstellt wird, frage ich die Staatsregierung,
  - wann wird dieses fertiggestellt sein,
  - welche derzeit in Planung befindlichen Projekte werden Eingang in dieses Konzept finden und
  - wann wird darauf aufbauend die Neuberechnung der verkehrlichen Entlastungswirkungen der einzelnen Trassenvarianten der Ortsumfahrung Sulzbach stattfinden?
- Werden diese Ergebnisse dann auch der Öffentlichkeit vorgestellt werden?
  - Wenn ja, wann ist dies geplant?
- Werden die verkehrlichen Auswirkungen des „Gesamtverkehrskonzeptes der Region“ auf den Durchgangsverkehr in Sulzbach ebenso für die Nullvariante dokumentiert und müssten mögliche Entlastungswirkungen im Hinblick auf die Nullvariante Varianten mit Eingriffen in ein FFH-Gebiet vorgezogen werden?
  - Wenn ja, wie hoch müsste eine solche Entlastungswirkung für die Nullvariante dann ausfallen?
- Werden im „Gesamtverkehrskonzept der Region“ umgekehrt auch die verkehrlichen Auswirkungen der möglichen Varianten einer Ortsumfahrung Sulzbach auf den Raum simuliert?
  - Wenn ja, wird hierbei auch möglicher Mautausweichverkehr dokumentiert?
- Werden die Ergebnisse des „Schlussberichtes zur ergänzenden verkehrstechnischen Untersuchung zum Ausbau der B26 in Aschaffenburg“ in die Neuberechnung der Trassenvarianten im Rahmen des „Gesamtverkehrskonzeptes der Region“ einfließen?
- Nachdem der oben genannte Schlussbericht für den Prognose-Nullfall 2030 eine Belastung der ST 2309 von 21.500 Kfz ausweist, für den Prognose-Planfall 2 19.150 Kfz und als Belastungsdifferenz dieser zwei Prognosezahlen ein Plus von 920 Kfz, frage ich die Staatsregierung, welche Belastungsdifferenz

ist für das Gesamtverkehrskonzept der Region von Bedeutung, die angegebene oder die rechnerisch richtige Differenz?

- Nachdem der Gutachter diese Diskrepanz gegenüber dem Staatlichen Bauamt Aschaffenburg mit „Rundungsdifferenzen“ (wegen der unterschiedlichen Dimensionen der DTV\*-Gesamtwerte und der DTV-Differenzen wurde unterschiedlich gerundet) begründet, frage ich die Staatsregierung,
  - wie hoch dürfen solche Rundungsdifferenzen sein und
  - welche DTV-Gesamtwerte und DTV-Differenzen sind hier genau gemeint?

\* DTV = durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke

## Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr  
vom 20.02.2017

- Nachdem Herr Staatssekretär Gerhard Eck in einem Brief an die Bürgerinitiative Lebenswertes Sulzbach am 13.10.2016 mitgeteilt hat, dass derzeit für den Raum Aschaffenburg/Miltenberg ein sogenanntes „Gesamtverkehrskonzept der Region“ erstellt wird, frage ich die Staatsregierung,
  - wann wird dieses fertiggestellt sein,
  - welche derzeit in Planung befindlichen Projekte werden Eingang in dieses Konzept finden und
  - wann wird darauf aufbauend die Neuberechnung der verkehrlichen Entlastungswirkungen der einzelnen Trassenvarianten der Ortsumfahrung Sulzbach stattfinden?

Um eine zukunftsfähige Verkehrslösung der Westanbindung Aschaffenburgs zu erreichen, hat sich die Region Bayerischer Untermain für die Entwicklung eines Gesamtverkehrskonzeptes ausgesprochen und eine Arbeitsgruppe dazu eingerichtet. Nachdem nunmehr die Ausbaumaßnahmen an den Bundesstraßen 26 und 469 im neuen Bedarfsplan festgelegt wurden, kann die Arbeitsgruppe mit dieser Arbeit beginnen. Die Inhalte und der Zeitrahmen sind noch nicht festgelegt.

- Werden diese Ergebnisse dann auch der Öffentlichkeit vorgestellt werden?
  - Wenn ja, wann ist dies geplant?

Ja. Der Zeitrahmen ist noch nicht festgelegt.

- Werden die verkehrlichen Auswirkungen des „Gesamtverkehrskonzeptes der Region“ auf den Durchgangsverkehr in Sulzbach ebenso für die

Nullvariante dokumentiert und müssten mögliche Entlastungswirkungen im Hinblick auf die Nullvariante Varianten mit Eingriffen in ein FFH-Gebiet vorgezogen werden?

- a) Wenn ja, wie hoch müsste eine solche Entlastungswirkung für die Nullvariante dann ausfallen?
4. Werden im „Gesamtverkehrskonzept der Region“ umgekehrt auch die verkehrlichen Auswirkungen der möglichen Varianten einer Ortsumfahrung Sulzbach auf den Raum simuliert?
  - a) Wenn ja, wird hierbei auch möglicher Mautausweichverkehr dokumentiert?
5. Werden die Ergebnisse des „Schlussberichtes zur ergänzenden verkehrstechnischen Untersuchung zum Ausbau der B26 in Aschaffenburg“ in die Neuberechnung der Trassenvarianten im Rahmen des „Gesamtverkehrskonzeptes der Region“ einfließen?
6. Nachdem der oben genannte Schlussbericht für den Prognose-Nullfall 2030 eine Belastung der ST 2309 von 21.500 Kfz ausweist, für den Prognose-Planfall 2 19.150 Kfz und als Belastungsdiffe-

renz dieser zwei Prognosezahlen ein Plus von 920 Kfz, frage ich die Staatsregierung, welche Belastungsdifferenz ist für das Gesamtverkehrskonzept der Region von Bedeutung, die angegebene oder die rechnerisch richtige Differenz?

Es wird auf die Ausführungen zu Frage 1 verwiesen. Eine konkrete Beantwortung der Fragen 3 bis 6 ist im derzeitigen Planungsstadium nicht möglich.

7. Nachdem der Gutachter diese Diskrepanz gegenüber dem Staatlichen Bauamt Aschaffenburg mit „Rundungsdifferenzen“ (wegen der unterschiedlichen Dimensionen der DTV-Gesamtwerte und der DTV-Differenzen wurde unterschiedlich gerundet) begründet, frage ich die Staatsregierung,
  - a) wie hoch dürfen solche Rundungsdifferenzen sein und
  - b) welche DTV-Gesamtwerte und DTV-Differenzen sind hier genau gemeint?

Die Größe der Rundungsdifferenzen sind vom Gutachter im Gutachten darzulegen und zu begründen.