

**Gutachterliche Stellungnahme zur  
Kommentierung der gutachterlichen  
Stellungnahme von RegioConsult vom  
18.1.2021 durch das  
Büro T+T Verkehrsmanagement GmbH  
vom 24.2.2021**

**Auftraggeber:**

**Gemeinde Niedernberg  
Hauptstraße 54, 63843 Niedernberg**

**Auftragnehmerin:**



**RegioConsult.  
Verkehrs- und Umweltmanagement**

**Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR  
Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung,  
Landschafts- und Umweltplanung**

**Am Weißenstein 7, 35041 Marburg  
Tel. 06421/68 69 00  
Fax 06421/68 69 10  
[info@RegioConsult-Marburg.de](mailto:info@RegioConsult-Marburg.de)  
[www.RegioConsult-Marburg.de](http://www.RegioConsult-Marburg.de)**

**Bearbeitung:  
Mediator / Dipl.-Geogr. / SRL Wulf Hahn (Projektleitung)  
Dr. Ralf Hoppe  
Pascal Schleicher M. Sc.**

**Marburg, im September 2021**



## **Gliederung**

|                                                                                                                          |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. Einleitung und Aufgabenstellung .....                                                                                 | 3  |
| 2. Kommentierung durch T+T .....                                                                                         | 3  |
| 2.1 Mangelhaftes Verkehrsmodell .....                                                                                    | 3  |
| 2.1.1 Modellschritt Verkehrserzeugung .....                                                                              | 3  |
| 2.1.2 Modellschritt Verteilung .....                                                                                     | 4  |
| 2.2 Verwendung des Prognosenullfalls von 2030 für 2035 .....                                                             | 6  |
| 2.3 Entwicklung des Güterverkehrs .....                                                                                  | 7  |
| 2.4 Abbildung des ÖV-Angebotes im Verkehrsnetz .....                                                                     | 7  |
| 2.5 Kein valider Analysenullfall .....                                                                                   | 8  |
| 2.6 Geringer Belastungsrückgang nördlich der Mainbrücke bei Sulzbach<br>zwischen Analysenullfall und Planfall 2035 ..... | 10 |
| 2.7 Belastung in der Ortsdurchfahrt Niedernberg .....                                                                    | 11 |
| 3. Fazit .....                                                                                                           | 12 |

## **Tabellenverzeichnis**

|                                                                       |    |
|-----------------------------------------------------------------------|----|
| Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung in Sulzbach .....                  | 7  |
| Tabelle 2: Vergleich des Analysenullfalls 2015 mit der SVZ 2015 ..... | 10 |



## **1. Einleitung und Aufgabenstellung**

RegioConsult wurde vom Ersten Bürgermeister der Gemeinde Niedernberg, Herrn Jürgen Reinhard am 31.8.2021 beauftragt, zur Erwiderung des Büros T+T Verkehrsmanagement GmbH vom 24.2.2021 auf die gutachterliche Stellungnahme von RegioConsult zur Verkehrsuntersuchung „Ortsumgehung Sulzbach am Main“ von T+T Verkehrsmanagement GmbH (12/2018, nachfolgend T+T genannt) Stellung zu nehmen.

Diese Stellungnahme wurde der Gemeinde erst am 31.8.2021 zur Verfügung gestellt.

In der Stellungnahme von T+T vom 24.2.2021 wird nur auf „wesentliche Aussagen“<sup>1</sup> der Zusammenfassung der Stellungnahme von RegioConsult eingegangen.

## **2. Kommentierung durch T+T**

### **2.1 Mangelhaftes Verkehrsmodell**

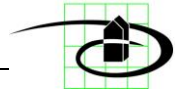
#### **2.1.1 Modellschritt Verkehrserzeugung**

T+T antwortet auf die von RegioConsult kritisierte mangelhafte Modellierung hinsichtlich der Verkehrszellenstruktur (nur eine Verkehrszelle für den Markt Sulzbach) mit einer allgemeinen Darstellung, wie im regionalen Verkehrsmodell Untermain modelliert wurde. Weiter wird erläutert, dass es für das gesamte Quell- und Zielverkehrsaufkommen unerheblich sei, ob hier eine Verkehrszelle für die gesamte Gemeinde verwendet werde, oder ob es mehrere Verkehrszellen sind, auf die die Einwohner aufgeteilt werden. Diese Argumentation greift zu kurz, denn sie berücksichtigt nicht, dass bei einer Verfeinerung der Zellaufteilung durch das Modell eine wesentlich differenziertere Verkehrserzeugung möglich ist und in der Folge eine andere Verteilung der Verkehre auf die Umgehung erfolgt. Aus diesem Grund hatte beispielsweise BrennerPlan in der Voruntersuchung 2015 das Verkehrsmodell Bayerischer Untermain verfeinert und die Verkehrszelle Sulzbach in detailliertere Verkehrszellen aufgeteilt.<sup>2</sup> Bei der von T+T gewählten Vorgehensweise mit nur einer Verkehrszelle besteht eine größere Wahrscheinlichkeit, Verkehre auf die Umgehung zu lenken bzw. zu verlagern, sodass die Gefahr besteht, dass die Wirkung der Umgehung überschätzt wird. Mit der Aussage:

---

<sup>1</sup> Vgl. T+T (24.2.2021): Kommentierung der gutachterlichen Stellungnahme des Büros RegioConsult vom 18.1.2021 zur Verkehrsuntersuchung Ortsumgehung Sulzbach von T+T von 12/2018, S. 1.

<sup>2</sup> Vgl. BrennerPlan GmbH (7/2015): Voruntersuchung OU Sulzbach, S. 2.



*„Ein lokaler manipulativer Eingriff in die Fahrtenmatrizen war im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zur Beibehaltung der Modellkonsistenz nicht vorgesehen. Die Auswirkungen auf eine manuelle Erhöhung des Quellverkehrs werden im Weiteren beleuchtet.“<sup>3</sup>*

zeigt T+T, dass keine ordnungsgemäße Modellierung erfolgt ist. Denn zur Bewertung der OU Sulzbach ist es erforderlich, anhand der aktuellen örtlichen Verhältnisse die Be- und Entlastungswirkung zu ermitteln. Hierzu ist es zwingend erforderlich, zu überprüfen, ob die Matrizen des regionalen Modells noch mit der Wirklichkeit übereinstimmen, oder ob eine Anpassung an das aktuelle Verkehrsgeschehen erforderlich ist. Da 2014 bzw. 2015 von BrennerPlan eine Ermittlung der Verkehrsverflechtungen erfolgt ist, wäre es logisch gewesen, diese auch zu verwenden, und nicht allein auf die Matrizen des regionalen Modells abzustellen, das zwar anhand von Zähldaten für 2015 (SVZ-Daten) von der PTV aktualisiert wurde, aber ohne die Verflechtungen erneut zu prüfen.

### **2.1.2 Modellschritt Verteilung**

Hierzu erläutert T+T:

*„Das Ziel der Verkehrsuntersuchung war, alle bisherigen Umgehungsvarianten untereinander auf die höchste Entlastungswirkung zu vergleichen. Der Ziel- und Quellverkehr der umliegenden Gemeinden ergibt bei der Verkehrsumlegung den Durchgangsverkehr für die Gemeinde Sulzbach, und zwar nicht nur auf der Staatsstraße in Nord-Süd-Richtung, sondern auch in Nord-Ost und Süd-Ost-Richtung über die Kreisstraßen. Das heißt auch, dass eine Erhöhung des absoluten Ziel- und Quellverkehrs von Sulzbach dazu führen kann, dass der Durchgangsverkehr in allen Relationen verdrängt wird.“<sup>4</sup>*

Die Aussage von T+T, der Quell- und Zielverkehr der umliegenden Gemeinden ergebe den Durchgangsverkehr, berücksichtigt nicht, dass es infolge des Ausbaus der St 2309 umfassende regionale Verlagerungen gibt. Diese wurden offenbar vom Büro Gertz Gutsche Rümenapp im regionalen Modell REMOSI in erheblichem Umfang berücksichtigt.

---

<sup>3</sup> Vgl. T+T (24.2.2021): Kommentierung der gutachterlichen Stellungnahme des Büros RegioConsult vom 18.1.2021 zur Verkehrsuntersuchung Ortsumgehung Sulzbach von T+T von12/2018, S. 1.

<sup>4</sup> Vgl. T+T (24.2.2021): Kommentierung der gutachterlichen Stellungnahme des Büros RegioConsult vom 18.1.2021 zur Verkehrsuntersuchung Ortsumgehung Sulzbach von T+T von12/2018, S. 1.



Der erwünschte Effekt der Verdrängung von Durchgangsverkehr würde also dadurch verstärkt, dass der Ziel- und Quellverkehr erhöht wird. Mit einer detailgetreuen Modellierung mit der konkreten Belegung an Einwohnern und Arbeitsplätzen sowie Aktivitätenorten (z. B. Einkaufsgelegenheiten) kann die mögliche Verdrängung von Verkehren besser ermittelt werden.

Eine überschlägige Abschätzung der Quell-/Zielverkehre durch RegioConsult hat beispielsweise allein für die Einkaufsmärkte in Sulzbach (Aldi, REWE, Lidl und Netto) eine richtungsbezogene Belastung von mindestens 2.400 Kfz/24h ergeben, sodass die Aussage der Verdrängung von Durchgangsverkehr von T+T zwar prinzipiell bestätigt werden kann. Denn je mehr Quell- und Zielverkehr in der Ortsdurchfahrt liegt, umso höher ist der Verkehrswiderstand für den Durchgangsverkehr. Die genaue Wirkung kann aber nur mit einer verfeinerten Zelleinteilung abgebildet werden. Dabei ist zu beachten, dass T+T zwar angibt, das Gewerbegebiet Altenbach in einer Extrazelle berücksichtigt zu haben, aber die Einkaufsmärkte außerhalb dieser Zelle liegen.

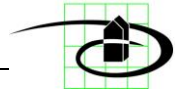
Die nachfolgende Argumentation von T+T, wonach eine unterschiedliche Einspeisung der Quell- und Zielverkehre dazu führen würde, mehr Durchgangsverkehr in die Ortsdurchfahrt zu verlagern, ist daher nicht nachvollziehbar.

*„Tatsächlich wäre eine Zellsplittung in Sulzbach aller Voraussicht nach kontraproduktiv, da der Ziel- und Quellverkehr im Verlauf der Ortsdurchfahrt jeweils an den Einspeisungsstellen der Zellen geringer würde, die Streckenbelastung niedriger wird und damit Streckenkapazitäten für die Verlagerung weiterer Durchgangsverkehre in die OD geschaffen würden.“<sup>5</sup>*

Nach vorliegender Datenlage ist für die Berechnung von T+T davon auszugehen, dass das Aufkommen der Quell- und Zielverkehre aufgrund der mit Ausnahme des Einwohnerstands nicht aktualisierten Strukturdaten unterschätzt wurde. Das regionale Modell beinhaltet einen Datenstand von 2010/2011 für die Strukturdaten und von 2015 für die Verkehrszählraten.

---

<sup>5</sup> Vgl. T+T (24.2.2021): Kommentierung der gutachterlichen Stellungnahme des Büros RegioConsult vom 18.1.2021 zur Verkehrsuntersuchung Ortsumgehung Sulzbach von T+T von 12/2018, S. 2.



Im Folgenden schließt T+T aus, dass der überwiegende Teil des Quell- und Zielverkehrs auf die Ortsumgehung verlagerbar ist. Das bedeutet, dass die Entlastung Sulzbachs sich überwiegend auf die Verlagerung des Durchgangsverkehrs bezieht, der 2014 mit 6.400 Kfz/24h (Verkehrserhebung von Obermeyer) ermittelt wurde.

*„Eine Verlagerung des überwiegenden Teils von Ziel- und Quellverkehr der Gemeinde Sulzbach auf die Ortsumgehungen ist im Prinzip ausgeschlossen. Entsprechend der Zielsetzung der Verkehrsuntersuchung ist es für den Vergleich der Belastungen der unterschiedlichen Ortsumgehungsvarianten unerheblich, wie viele Zellen Sulzbach hat, da überwiegend Durchgangsverkehr von Sulzbach auf die OU verlagert werden kann. Genauso wenig beeinflussen die innerörtlichen Verkehre in Sulzbach das Umlegungsergebnis für die Ortsumgehungen.“<sup>6</sup>*

Dabei berücksichtigt T+T nicht, dass die Zellenaufteilung je nach Zuordnung zu den Trassenvarianten eine hohe Bedeutung hat. So wird die Nutzung der Osttangente von östlichen Zellen in Sulzbach wesentlich stärker genutzt werden als von den Zellen im westlichen Siedlungsgebiet von Sulzbach, umgekehrt gilt dies genauso.

Wenn von T+T in Anlage 2.b der Verkehrsuntersuchung von 2018 also eine Entlastung von 9.600 Kfz/24h angegeben wird, so bedeutet dies, dass entweder 3.400 Kfz/24h Quell- und Zielverkehr verlagert werden müssten oder auch diese Menge großräumig von anderen Relationen auf die St 2309 verlagert wird. Da keine Mittelanbindung vorgesehen ist, kann man eine wesentliche Verlagerung von Quell- und Zielverkehren des Marktes Sulzbach auf die Ortsumfahrung ausschließen, sodass fast ausschließlich Durchgangsverkehr für die Nord-Süd-Tangente gewinnbar ist. Eine deutliche Entlastungswirkung für die Ortsdurchfahrt Sulzbach ist daher nur über eine Mittelanbindung darstellbar.

## **2.2 Verwendung des Prognosenullfalls von 2030 für 2035**

T+T hält es für zulässig, die Zahlen für 2030 auf 2035 zu übertragen und argumentiert mit den üblichen Modellungenauigkeiten. Die Überschätzung des Prognoseverkehrsaufkommens von 2035 begründet sich aber nicht nur in der Abnahme der Bevölkerungszahlen im Untersuchungsgebiet um -0,5 % bis -0,8 %, sondern

---

<sup>6</sup> Vgl. T+T (24.2.2021): Kommentierung der gutachterlichen Stellungnahme des Büros RegioConsult vom 18.1.2021 zur Verkehrsuntersuchung Ortsumgehung Sulzbach von T+T von 12/2018, S. 2.



sondern auch mit einem veränderten Verkehrsverhalten aufgrund der demografischen Veränderungen. Das Wegeaufkommen nimmt in den Bevölkerungskohorten > 65 Jahre deutlich ab. Außerdem kommt es bei den Kohorten der Erwerbstätigen von 18 bis unter 40 Jahren (-10 %) bzw. 40 bis unter 65 Jahren (-11,8 %) zu deutlichen Rückgängen (vgl. Tab. 1).

**Daher wäre es zwingend gewesen, einen Planungsnullfall 2035 zu berechnen.**

**Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung in Sulzbach**

|                                                               |             |       |
|---------------------------------------------------------------|-------------|-------|
| <b>Bevölkerung</b>                                            |             |       |
| Bevölkerung insgesamt                                         | <b>2017</b> | 7 161 |
| Bevölkerung insgesamt - vorausberechnet                       | <b>2027</b> | 7 400 |
| Bevölkerung insgesamt - vorausberechnet                       | <b>2037</b> | 7 400 |
| <b>Bevölkerungsveränderung 2037 gegenüber 2017 in Prozent</b> |             |       |
| Insgesamt                                                     |             | 2,8   |
| unter 18-Jährige                                              |             | 4,1   |
| 18- bis unter 40-Jährige                                      |             | -10,0 |
| 40- bis unter 65-Jährige                                      |             | -11,8 |
| 65-Jährige oder Ältere                                        |             | 47,9  |

Quelle: Beiträge zur Statistik Bayerns, Heft 550, 2019, Datenblatt Sulzbach

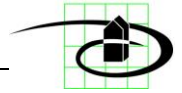
## 2.3 Entwicklung des Güterverkehrs

Aufgrund des Ausbaus der B 469 und der neuen Mainbrücke südlich von Kleinwallstadt wäre ein Rückgang zu erwarten gewesen und im Gegensatz zu der Annahme von T+T keine weitere Zunahme bis 2035 auf 1.060 LKW/24h, wobei der Güterverkehr in der Analyse 2015 massiv überschätzt wurde (45 % bis 115 %, vgl. Tab. 2).<sup>7</sup>

## 2.4 Abbildung des ÖV-Angebotes im Verkehrsnetz

Hierzu weist T+T darauf hin, dass im regionalen Modell der Verkehrsnachfrageberechnung ÖV (öffentlicher Verkehr) und MIV (motorisierter Individualverkehr) enthalten sind, was richtig ist.

<sup>7</sup> Vgl. T+T (24.2.2021): Kommentierung der gutachterlichen Stellungnahme des Büros RegioConsult vom 18.1.2021 zur Verkehrsuntersuchung Ortsumgehung Sulzbach von T+T von 12/2018, S. 3 und Anlage 2.3a/2.4a in der Verkehrsuntersuchung 2018.



Was von T+T aber nicht dargestellt wird, ist die Auswirkung der Ortsumfahrung auf den öffentlichen Verkehr. Wenn dies nicht Auftragsgegenstand war, zeigt dies die Fokussierung des staatlichen Bauamtes Aschaffenburg auf eine ausschließliche Lösung von Verkehrsproblemen durch den Straßenbau. T+T hat somit ein reines MIV-Modell verwendet, dass keine Aussagen zum ÖV ermöglicht, vgl. nachfolgendes Zitat:

*„Dem Gutachter wurde für die Verkehrsuntersuchung das Ergebnis der Verkehrsnachfrageberechnung (Fahrtenmatrizen und Verkehrsangebot) im MIV zur Verfügung gestellt.“<sup>8</sup>*

Wenn T+T weiter ausführt, dass dem Büro keine relevanten Verkehrsverlagerungen in der Anwendung von Interdependenzbetrachtungen (z. B. Anwendung der VDRM) bekannt seien, ist dem unter Bezug auf Erkenntnisse von RegioConsult zu widersprechen.<sup>9</sup> Es gibt Fälle, wo der Fahrgastabzug mit bis ca. 40 % berechnet wurde, was die Wirtschaftlichkeit einer Nebenbahn erheblich bzw. existenziell beeinträchtigen kann.

## 2.5 Kein valider Analysenullfall

T+T argumentiert damit, dass nur kleinräumige Verkehrsuntersuchungen von Habermehl+Follmann sowie BrennerPlan durchgeführt wurden, die weder die regionale Verkehrsverteilung noch die geplanten Maßnahmen für die Prognose berücksichtigt haben. Dies ist so nicht richtig, da von BrennerPlan ebenfalls das regionale Verkehrsmodell Bayerischer Untermain angewendet wurde. Dieses wurde aber in methodisch korrekter Weise mit den BrennerPlan von erhobenen Daten ergänzt, sodass die Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehre aus den Befragungsdaten erzeugt werden konnten.<sup>10</sup>

T+T bestätigt mit dem folgenden Zitat die Kritik von RegioConsult:

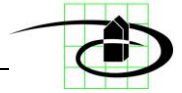
*„Da es mit dem regionalen Verkehrsmodell nicht zu 100% möglich ist, die Ergebnisse der Befragung zu reproduzieren, wurde zusätzlich ein kleinräumiges Verkehrsmodell erstellt (Ab Kapitel 5), welches die Ergebnisse der Befragung darstellt. Die*

---

<sup>8</sup> Vgl. T+T (24.2.2021): Kommentierung der gutachterlichen Stellungnahme des Büros RegioConsult vom 18.1.2021 zur Verkehrsuntersuchung Ortsumgehung Sulzbach von T+T von 12/2018, S. 3.

<sup>9</sup> Vgl. Hahn (2000): Interdependenzen zwischen den Verkehrsträgern Straße und Schiene, In: Straßenverkehrstechnik, Heft 6 (Hrsg.: FGSV und BSVI) und im UVP-Report, Heft 3, Hamm (Hrsg.: UVP-Gesellschaft).

<sup>10</sup> Vgl. BrennerPlan GmbH (7/2015): Voruntersuchung OU Sulzbach, S. 2.



*Problematik bei der Untersuchung des “kleinräumigen“ Verkehrs in der Verkehrszelle „Sulzbach mit einem großräumigen Verkehrsmodell ist, das sich Fahrten, die bei der Befragung erhoben wurden nicht auf die Routenrelation durch Sulzbach abbilden lassen.“<sup>11</sup>*

Erst mit dem kleinräumigen Verkehrsmodell können die empirischen Werte der erfolgten Verkehrserhebung abgebildet werden. Daher war es notwendig dieses in das regionale Modell einzubinden. BrennerPlan hat in der eigenen Untersuchung erläutert, dass das für die Region Bayerischer Untermain entwickelte Verkehrsmodell angewendet wurde. Daher konnten auch regionale Verlagerungen berücksichtigt werden.

Wenn T+T angibt, dass rund 2.400 Kfz/24h der Gesamtbelastung der Ortsumfahrung von 9.900 Kfz/24h dem Gewerbegebiet Obernau als Quell- und Zielverkehr zuzuordnen sind,<sup>12</sup> so ist dies kein Sulzbacher Verkehr, sondern für Sulzbach ebenfalls Durchgangsverkehr.

In der Folge versucht T+T darzulegen, dass die Befragungsergebnisse ungenau seien, aufgrund von entstandenen Staus sei es zu Routenverlagerungen gekommen, und im Modell sei das ganze Jahr als durchschnittlicher Werktag modelliert.<sup>13</sup>

Dies ist ebenfalls zurückzuweisen, da erst die empirischen Daten Rückschlüsse darauf erlauben, ob das regionale Modell mit der Wirklichkeit übereinstimmt. In der Folge wird auf die Modellerstellung der PTV Bezug genommen, die von RegioConsult nicht kritisiert wurde. Die Kritik von RegioConsult richtet sich auf die Anwendung des Modells durch T+T, die offensichtlich fehlerhaft erfolgt ist. Falsch ist auch, dass Kennzeichenerfassungen nur in kleinräumigen Modellen zur Anwendung kommen (vgl. z. B. Verkehrsuntersuchung zur A 49 von SSP Consult, 2002).

T+T sieht eine Widersprüchlichkeit zwischen der Tab. 2 von RegioConsult und der Kritik eines ungenügenden Analysenullfalles. Dabei übersieht T+T, dass sich Tabelle 2 nur auf DTVw-Werte des Gesamtverkehrs und wenige Querschnitte bezieht. In Tabelle 2 wird deutlich, welche eklatanten Abweichungen im Schwerverkehr auftreten,

---

<sup>11</sup> Vgl. T+T (24.2.2021): Kommentierung der gutachterlichen Stellungnahme des Büros RegioConsult vom 18.1.2021 zur Verkehrsuntersuchung Ortsumgehung Sulzbach von T+T von 12/2018, S. 4.

<sup>12</sup> Vgl. T+T (24.2.2021): Kommentierung der gutachterlichen Stellungnahme des Büros RegioConsult vom 18.1.2021 zur Verkehrsuntersuchung Ortsumgehung Sulzbach von T+T von 12/2018, S. 4.

<sup>13</sup> Vgl. T+T (24.2.2021): Kommentierung der gutachterlichen Stellungnahme des Büros RegioConsult vom 18.1.2021 zur Verkehrsuntersuchung Ortsumgehung Sulzbach von T+T von 12/2018, S. 5.



und dass an den Kreisstraßen auch im Tagesverkehr erhebliche Differenzen (z. B. MIL 22 (östlich B 469) - 4.195 Kfz/24h = -28,5 %) festzustellen sind, die eine gründliche Nachbearbeitung des Modells erforderlich machen, um herauszufinden, warum die modellierten Werte derart stark von den gezählten Werten abweichen. Auch der Hinweis, dass bei hohen Verkehrsstärken höhere Abweichungen tolerabel sind geht fehl, wenn man die Differenzen beim Schwerverkehr betrachtet, z. B. St 2309 nördlich Sulzbach (425 zu 240 LKW/24h= -43,5 %).

**Tabelle 2: Vergleich des Analysenullfalls 2015 mit der SVZ 2015**

| Zählstelle | Straße  | Beschreibung          | SVZ 2015 |       |       | Analysenullfall 2015 |       |       | Analyse - SVZ |      | Abweichung in % |        |
|------------|---------|-----------------------|----------|-------|-------|----------------------|-------|-------|---------------|------|-----------------|--------|
|            |         |                       | DTVw     | SVw   | SVw % | DTVw                 | SVw   | SVw % | DTVw          | SVw  | DTVw            | SVw    |
| 60209407   | St 2309 | nördl. Sulzbach       | 12.060   | 425   | 3,5%  | 11.000               | 240   | 2,2%  | -1.060        | -185 | -8,8%           | -43,5% |
| 60209411   | St 2309 | südl. Sulzbach        | 14.773   | 396   | 2,7%  | 15.800               | 850   | 5,4%  | 1.027         | 454  | 7,0%            | 114,6% |
| 60209737   | Mil 39  | Jahnstraße            | 4.688    | 200   | 4,3%  | 5.800                | 230   | 4,0%  | 1.112         | 30   | 23,7%           | 15,0%  |
| 60219731   | Mil 11  | Spessartstraße        | 7.027    | 361   | 5,1%  | 7.700                | 340   | 4,4%  | 673           | -21  | 9,6%            | -5,8%  |
| 61209739   | St 2313 | westl. Mainbrücke     | 14.041   | 516   | 3,7%  | 15.900               | 770   | 4,8%  | 1.859         | 254  | 13,2%           | 49,2%  |
| 60209735   | St 2313 | südl. KVP Niedernberg | 11.701   | 502   | 4,3%  | 12.100               | 730   | 6,0%  | 399           | 228  | 3,4%            | 45,4%  |
| 60209732   | Mil 22  | östlich B 469         | 14.695   | 1.070 | 7,3%  | 10.500               | 910   | 8,7%  | -4.195        | -160 | -28,5%          | -15,0% |
| 60209209   | B 469   | südw. Niedernberg     | 37.359   | 2.935 | 7,9%  | 41.100               | 3.110 | 7,6%  | 3.741         | 175  | 10,0%           | 6,0%   |

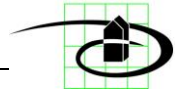
Quelle: T + T Verkehrsmanagement GmbH (12/2018): Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung, Ergebnisbericht, Anlage 2.1a und Auswertung der SVZ 2015, vgl. <https://www.baysis.bayern.de>

## 2.6 Geringer Belastungsrückgang nördlich der Mainbrücke bei Sulzbach zwischen Analysenullfall und Planfall 2035

Diesen Belastungsrückgang erklärt T+T mit verschiedenen Verlagerungen, zu denen ohne Zugang zum Modell und den zugrundeliegenden Matrizen keine Aussagen getroffen werden können. Grundsätzlich sind Verlagerungen zwischen beiden Mainbrücken bei Sulzbach und Kleinwallstadt möglich, zumal der B469-Ausbau in erheblichem Umfang Verkehr anziehen wird. Die Aussage von T+T:

*„Für den sonstigen Verkehr durch die Ortslage von Sulzbach ergeben sich keine Fahrtzeitverbesserungen durch die neue Mainbrücke.“*

ist daher nicht nachvollziehbar. Denn für Verkehre von Kleinwallstadt und Elsenfeld ergeben sich durch die neue Mainbrücke in Abhängigkeit des Ziels in Aschaffenburg zeitliche Vorteile, die zu einer veränderten Routenwahl führen können. Dieser Sachverhalt kann nur durch Vorlage der Matrizen im Vergleich zwischen Analyse- und Prognosenußfall bzw. die Vorlage von Verkehrsspinnen mit der Angabe der Verkehrsverflechtungen aufgeklärt werden.



## 2.7 Belastung in der Ortsdurchfahrt Niedernberg

Hierzu erläutert T+T:

*„Grundsätzlich verweist der Gutachter auf die Ausführungen unter Punkt 5. Die Erhebung der Gemeinde Niedernberg erfolgte auf der Großostheimer Straße östlich der Pfarrer-Seubert-Straße, also bereits im Ortskern. Der gezählte Querschnitt, auf dessen Belastung der Analysenullfall kalibriert wurde, liegt auf der Großostheimer Straße zwischen St 2313 und Nordring. Da hier der Ziel- und Quellverkehr des Gewerbegebietes Nordring enthalten ist, müssen die Belastungen an dieser Stelle deutlich höher sein. Die einzige Zellanbindung für Niedernberg in diesem Bereich liegt am Knotenpunkt Römerstraße/ Hauptstraße, so dass sich keine differenzierte Belastung für die Großostheimer Straße ergibt. Eine detaillierte Betrachtung der OD Niedernberg war nicht Gegenstand der Aufgabenstellung.“<sup>14</sup>*

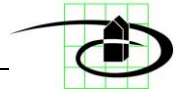
Hier ist – dies zeigt die Auswertung der Verkehrszählung der Gemeinde Niedernberg von 2019, bei der ein Aufkommen von rund 5.000 Kfz/24h (2019: 4.672 Kfz/24h laut Bauamt) ermittelt wurde – davon auszugehen, dass schon die Ausgangsbelastung 2015 für die Römerstraße fehlerhaft ermittelt wurde, sodass ein fehlerhafter Analysenullfall vorliegt. Denn T+T geben im Umlegungsplot des Analysenullfalls 7.100 Kfz/24h für die Römerstraße an.<sup>15</sup> Dies bedeutet, dass alle Prognoseplanfallrechnungen durch diesen Fehler infiziert werden und nicht verwertbar sind. Der Gutachter hat auch den Standort der Verkehrszählung falsch zugeordnet, da westlich der Pfarrer-Seubert-Straße und östlich der St 2313 gezählt wurde, sodass die Werte beider Zählungen hinsichtlich des Standortes vergleichbar waren. Abweichungen dürften sich wegen der Umrechnung der Stichtagszählung auf den DTVw nicht in der ermittelten Größenordnung bewegen.

Die Erklärung der PTV zur möglichen falschen Darstellung der innerörtlichen Belastungen in Niedernberg erklärt nicht den erheblichen Rückgang der Verkehrsbelastung auf der Römerstraße in Niedernberg von -2.300 Kfz/24h zwischen Analysenullfall 2015 und Prognosenußfall 2035. Zudem T+T im Kommentar bestätigt, dass die OU Sulzbach keinen Einfluss auf die Ortsdurchfahrt von Niedernberg und deren innerörtliche Verkehrsbeziehungen hat.<sup>16</sup>

<sup>14</sup> Vgl. T+T (24.2.2021): Kommentierung der gutachterlichen Stellungnahme des Büros RegioConsult vom 18.1.2021 zur Verkehrsuntersuchung Ortsumgehung Sulzbach von T+T von 12/2018, S. 7.

<sup>15</sup> Vgl. T + T Verkehrsmanagement GmbH (12/2018): Ortsumgehung Sulzbach am Main - Verkehrsuntersuchung, Ergebnisbericht, Anlage 2.1a

<sup>16</sup> Vgl. T+T (24.2.2021): Kommentierung der gutachterlichen Stellungnahme des Büros RegioConsult vom 18.1.2021 zur Verkehrsuntersuchung Ortsumgehung Sulzbach von T+T von 12/2018, S. 7.



### 3. Fazit

Mit dem nachfolgenden Zitat im Fazit der Kommentierung legt T+T offen, dass die Eingangsgrößen des Modells nicht bekannt waren und das Modell nach einer Plausibilitätsprüfung übernommen wurde.

*„Das regionale „Verkehrsmodell Bayerischer Untermain“ wurde von der PTV Group erstellt (= „Modellersteller“). Die Eingangsgrößen sind dem Gutachter nicht im Detail bekannt, es liegt ein Erläuterungsbericht vor. Insbesondere die Kalibrierung des Analysenullfalles wurde durch die PTV Group vorgenommen. Im Rahmen der Bearbeitung der Verkehrsuntersuchung Ortsumgebung Sulzbach Am Main“ wurden die Modellergebnisse durch den Gutachter (= Modellnutzer“) auf Plausibilität überprüft.“*

**Bei der Plausibilitätsprüfung hätte T+T auffallen müssen, dass es entscheidungserhebliche Abweichungen gibt.**

Es ist zwar richtig, dass die vorherigen Untersuchungen mit der von T+T nicht direkt vergleichbar sind, aber trotzdem sollten die Angaben zu den Durchgangsverkehren der Größenordnung nach übereinstimmen sollten, was bezüglich des Durchgangsverkehrs nicht der Fall ist.

Diese Differenz kann T+T nur mit großräumigen Verlagerungen in der Größenordnung von 3.000 Kfz/24h erklären. Konkrete Angaben hierzu macht T+T im Kommentar nicht, sodass keine Überprüfung möglich wird. Die angewandte Methodik von T+T entspricht nicht mehr dem Stand der Technik (vgl. 2.2.4 in RegioConsult, 18.1.2021).

Der Hinweis auf die 25-jährige Erfahrung genügt nicht, offensichtliche Modellierungserfordernisse zu übergehen. Die fehlerhafte Wahl der Größe der Verkehrszelle von Sulzbach mit Nachbarorten führt zu entscheidenden Modellierungsfehlern, die dazu führen, dass das Ergebnis nicht mehr belastbar ist.