



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Christian Zwanziger, Patrick Friedl, Kerstin Celina,
Paul Knoblach BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
vom 07.07.2021

St 2305 Ausbau Michelbach (Herrnmühle) – Niedersteinbach

Wir fragen die Staatsregierung:

- 1.1 Wie stellt sich die Unfallstatistik mit Unfallursachen für die Jahre 2000–2020 für den von den Ausbauplänen betroffenen Straßenabschnitt der Staatsstraße 2305 zwischen Michelbach (Herrnmühle) und Niedersteinbach dar (bitte Unfallstatistik mit Unfallursachen nach Jahren auflisten)? 2
- 1.2 In welchem Umfang wurden im Bereich der Ausbaustrecke in den vergangenen fünf Jahren Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt (bitte Zeiträume der Kontrollen auflisten)? 3
- 1.3 Zu welchen Ergebnissen führten die durchgeführten Kontrollen? 3

- 2.1 In welchem zeitlichen Abstand zur Umsiedlung des Wiesenknopf-Ameisenbläulings muss der Erfolg der Umsiedlung nachgewiesen werden, bevor mit der Ausführung der Planung begonnen werden kann? 3
- 2.2 Für wann ist die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens geplant? 4
- 2.3 Mit welcher Bauzeit für die komplette Baumaßnahme von 2,5 km plant das Straßenbauamt? 4

- 3.1 Wie stellt sich die aktuelle Kostenplanung, aufgeteilt nach Grunderwerb, Erdbau, Oberbau, Brücken, Ausstattung, Sonstiges und landschaftspflegerische Maßnahmen, dar? 4
- 3.2 Wie sind die unterschiedlichen Maßnahmen hinsichtlich ihrer Kosteneffizienz zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu bewerten, insbesondere im Vergleich zu einer reduzierten Geschwindigkeit auf der Bestandsstrecke? 4
- 3.3 Wie begründet sich die Kosten-Nutzen-Analyse, insbesondere hinsichtlich der Begründung, wie die 0,513 Mio. Euro/a eingesparte Lohnkosten in der Kosten-Nutzen-Analyse zustande kommen? 4

- 4.1 Wie stellt sich die aktuelle Kalkulation zu den zu erwartenden Verkehrszahlen dar? 5
- 4.2 Wie hoch ist der durch die Baumaßnahme induzierte Verkehr auf der dadurch potenziell attraktiveren Strecke? 5
- 4.3 Von welcher Wirkung auf den ÖPNV wird ausgegangen? 5

- 5.1 Was ergab das hydraulische Gutachten (Hochwasser) zum Projekt? 5
- 5.2 Was ergab das hydrogeologische Gutachten (Grundwasser) zum Projekt? 5
- 5.3 Was ergab das Gutachten zur Lärmbelastung? 5

- 6.1 Welche Alternativplanungen wurden bisher ausgearbeitet? 5
- 6.2 Wie lautet die Begründung in der Variantenabwägung für die Entscheidung zugunsten der Vorzugsvariante? 5

Hinweis des Landtagsamts: Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

7.1	Wurden die Auswirkungen der Maßnahme für den Klimaschutz untersucht?	6
7.2	Zu welchem Ergebnis kommt diese Untersuchung?	6
7.3	Wenn nicht untersucht wurde, wieso nicht?	6
8.	Welche Formen von Bürgerinnen-/Bürgerbeteiligung sind vom staatlichen Straßenbauamt geplant?	6
	Ergänzung	6

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr im Einvernehmen mit dem Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration
vom 06.08.2021

1.1 Wie stellt sich die Unfallstatistik mit Unfallursachen für die Jahre 2000–2020 für den von den Ausbauplänen betroffenen Straßenabschnitt der Staatsstraße 2305 zwischen Michelbach (Herrnmühle) und Niedersteinbach dar (bitte Unfallstatistik mit Unfallursachen nach Jahren auflisten)?

Für den angefragten Zeitraum können nur die Daten aus den Unfalljahren von 2011 bis 2020 übermittelt werden. Für Unfälle aus dem Zeitraum vor 2011 liegen keine Daten mehr vor.

Die Auswertung des Verkehrsunfallgeschehens auf der St 2305 erfolgte für den Streckenbereich im Abschnitt 150 von km 1,4 (Herrnmühle) bis km 3,8 (Ortseingang Niedersteinbach) auf einer Streckenlänge von 2,4 km.

Insgesamt ereigneten sich im o. a. Zeitraum 245 Verkehrsunfälle, bei denen 62 Personen verletzt wurden. Tödliche Verkehrsunfälle ereigneten sich nicht.

Gesamtanzahl der Unfälle 2011 bis 2020, aufgeschlüsselt nach Jahren										
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Unfälle	8	23	21	42	22	26	23	34	26	20
dabei										
Getötete	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Verletzte	6	10	8	11	2	5	5	7	5	3

Die Auswertung hinsichtlich der Unfallursachen wurde auf die in nachfolgender Erläuterungstabelle zehn (häufigsten) Unfallursachen im Auswertez Zeitraum beschränkt.

Unfallursachen Klartext Ursache	Summe
A – Nicht angepasste Geschwindigkeit	67
B – Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	35
C – Andere Fehler des Fahrzeugführers	11
D – Sonstiger Fehler beim Überholen	3
E – Alkoholeinfluss	2
F – Nicht angepasste Geschwindigkeit mit gleichzeitigem Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	2
G – Übermüdung	1
H – Verbotswidrige Benutzung der Fahrbahn o. anderer Straßenteile	1
I – Ungenügender Sicherheitsabstand	1
J – Überholen trotz Gegenverkehr	1

Zehn häufigste Unfallursachen 2011–2020, aufgeschlüsselt nach Jahren										
Ursache	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
A	3	4	3	11	7	8	9	15	6	1
B	1	5	1	7	4	6	3	2	4	2
C	4			1			3	1	1	1
D	1			1						1
E				1				1		
F					1	1				
G						1				
H										1
I		1								
J			1							

1.2 In welchem Umfang wurden im Bereich der Ausbaustrecke in den vergangenen fünf Jahren Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt (bitte Zeiträume der Kontrollen auflisten)?

1.3 Zu welchen Ergebnissen führten die durchgeführten Kontrollen?

In den vergangenen fünf Jahren, einschließlich 1. Halbjahr 2021, wurden insgesamt 157 Geschwindigkeitsmessungen durch die Polizei durchgeführt. Hierbei fielen abgerundet insgesamt 268 Messstunden an. Es wurden 1045 Geschwindigkeitsverstöße festgestellt. 154 dieser Verstöße zogen Verkehrsordnungswidrigkeiten-Anzeigen nach sich, hierbei wurden gegen zwei Verkehrsteilnehmer Fahrverbote erlassen. 891 Verstöße lagen im Warnungsbereich. Die während den Messungen festgestellte höchste gefahrene Geschwindigkeit (Vmax) in den Jahren 2016–2021 betrug 118 km/h bei zulässigen 70 km/h.

Insgesamt lag die Beanstandungsquote (Zahl der die Messstelle passierenden Fahrzeuge/Zahl der Beanstandungen) im Mittel bei 2,5 Prozent und liegt damit im Durchschnitt.

Geschwindigkeitsmessung durch die Polizei 2016 bis 30.06.2021						
	Messungen	Anzeige	Verwarnungen	Gesamt	Fahrverbote	Messdauer
2016	42	42	298	340	0	64:00:00
2017	24	28	104	132	0	42:06:00
2018	35	34	208	242	0	58:00:00
2019	31	26	113	139	2	46:03:00
2020	19	18	148	166	0	39:15:00
01.01.– 30.06.2021	6	6	20	26	0	19:15:00
Gesamt:	157	154	891	1045	2	268:39:00

2.1 In welchem zeitlichen Abstand zur Umsiedlung des Wiesenknopf-Ameisenbläulings muss der Erfolg der Umsiedlung nachgewiesen werden, bevor mit der Ausführung der Planung begonnen werden kann?

Das Konzept zur Umsiedlung des Wiesenknopf-Ameisenbläulings wird derzeit abschließend erstellt und in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt. Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens wird das Konzept von der höheren Naturschutzbehörde geprüft. Die Planfeststellungsbehörde entscheidet über das Kompensationskonzept im Planfeststellungsbeschluss.

2.2 Für wann ist die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens geplant?

Die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens soll noch in diesem Jahr bei der Planfeststellungsbehörde (Regierung von Unterfranken) beantragt werden.

2.3 Mit welcher Bauzeit für die komplette Baumaßnahme von 2,5 km plant das Straßenbauamt?

Derzeit wird von einer Bauzeit von circa zwei Jahren ausgegangen.

3.1 Wie stellt sich die aktuelle Kostenplanung, aufgeteilt nach Grunderwerb, Erdbau, Oberbau, Brücken, Ausstattung, Sonstiges und landschaftspflegerische Maßnahmen, dar?

Die Kostenberechnung des 2008 genehmigten Vorentwurfs wird zurzeit im Zuge der Aufstellung des Feststellungsentwurfs fortgeschrieben.

Die Gesamtkosten in Höhe von 4,751 Mio. Euro des Vorentwurfs setzen sich wie folgt zusammen (in Mio. Euro):

– Grunderwerb:	0,168
– Erdbau:	2,210
– Oberbau:	1,064
– Brücken und sonstige Kleinbauwerke:	0,550
– Ausstattung:	0,091
– Sonstige besondere Anlagen:	0,523
– Landschaftspflegerische Maßnahmen:	0,145

3.2 Wie sind die unterschiedlichen Maßnahmen hinsichtlich ihrer Kosteneffizienz zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu bewerten, insbesondere im Vergleich zu einer reduzierten Geschwindigkeit auf der Bestandsstrecke?

Die zu investierenden Kosten dienen im Wesentlichen der grundhaften Erneuerung der verbrauchten baulichen Substanz der vorhandenen Straße, in deren Umgriff die Verkehrssicherheit ebenfalls verbessert wird. Aufgrund der direkten Abhängigkeit können die Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit nicht separat monetär betrachtet werden.

3.3 Wie begründet sich die Kosten-Nutzen-Analyse, insbesondere hinsichtlich der Begründung, wie die 0,513 Mio. Euro/a eingesparte Lohnkosten in der Kosten-Nutzen-Analyse zustande kommen?

Durch den Ausbauplan für die Staatsstraßen wird das übergeordnete Ziel verfolgt, die Investitionen zum Ausbau der Staatsstraßen so zu steuern, dass ein möglichst großer Beitrag zur Wohlfahrt der Bevölkerung erzielt wird. Da Straßenbauvorhaben in aller Regel sowohl Vorteile als auch Nachteile verursachen, kommt es darauf an, einen möglichst hohen Überschuss der positiven Wirkungen über die negativen Wirkungen und die Projektkosten zu erzielen. Die Nutzen-Kosten-Analyse ermöglicht diese Betrachtung. Bei der Nutzen-Kosten-Analyse werden die durch das betrachtete Straßenbauprojekt hervorgerufenen Wirkungen (Projektutzen) im Vergleich der Fälle ohne beziehungsweise mit Projekt in Form von Geldbeträgen ermittelt und dem Investitionsmittelbedarf für das Projekt (Projektkosten) gegenübergestellt. Mit der Bildung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) wird das Bewertungsergebnis auf einen Zahlenwert reduziert. Das NKV ermöglicht somit eine Abschätzung, welcher Nutzen mit den Straßenbauinvestitionen zu erwarten ist.

Durch Verbesserungen im Verkehrsablauf entstehen Ersparnisse an Kosten für den Betrieb von Fahrzeugen. Teil dieser Betriebsführungskosten sind die Lohnkosten der Fahrer im gewerblichen Verkehr. Für das Projekt „St 2305 Ausbau Michelbach (Herrnmühle) – Niedersteinbach“ wurde diese Veränderung der Betriebsführungskosten im Bereich der Lohnkosten zu 0,513 Mio. Euro/a ermittelt.

4.1 Wie stellt sich die aktuelle Kalkulation zu den zu erwartenden Verkehrszahlen dar?

Für das Jahr 2035 wird auf dem hier betrachteten Streckenabschnitt eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von circa 11 000 Fahrzeugen pro Tag prognostiziert.

4.2 Wie hoch ist der durch die Baumaßnahme induzierte Verkehr auf der dadurch potenziell attraktiveren Strecke?

Es ist kein induzierter Verkehr infolge des Straßenbauvorhabens zu erwarten, da sich durch den bedarfsgerechten Ersatzneubau der St 2305 keine ausschlaggebende Reisezeitverkürzung ergibt. Das Vorhaben bewirkt keine Netzänderung. Durch den geplanten straßenbegleitenden Geh- und Radweg wird jedoch eine Steigerung des Radverkehrs entlang der St 2305 erwartet.

4.3 Von welcher Wirkung auf den ÖPNV wird ausgegangen?

Mit der Verbesserung der Linienführung und der daraus folgenden möglichen Verstärkung der Fahrweise steigt der Fahrkomfort in den Bussen. Weiterhin werden die Begegnungen zwischen Lkws beziehungsweise Lkws und Bussen sicherer, was sich positiv auf das Fahrverhalten und damit den Fahrkomfort auswirkt.

5.1 Was ergab das hydraulische Gutachten (Hochwasser) zum Projekt?

Im Zuge der Erstellung des hydraulischen Gutachtens wurde ermittelt, welche weiteren Maßnahmen erforderlich sind, um nachteilige Auswirkungen für die Ober- und Unterlieger auszuschließen. Eine Verschlechterung gegenüber dem hydraulischen Ist-Zustand wird mit den vorgesehenen Maßnahmen vermieden.

5.2 Was ergab das hydrogeologische Gutachten (Grundwasser) zum Projekt?

Das hydrogeologische Gutachten ergab, dass keine negativen Auswirkungen durch die Planung entstehen.

5.3 Was ergab das Gutachten zur Lärmbelastung?

Die schalltechnischen Untersuchungen zur Lärmbelastung werden zurzeit vom Staatlichen Bauamt Aschaffenburg durchgeführt und sind noch nicht abgeschlossen.

6.1 Welche Alternativplanungen wurden bisher ausgearbeitet?

Aufgrund des eng begrenzten Planungsraums drängen sich grundsätzlich nur die Trassen der Null-Variante (die der derzeitigen entspricht) und der Ausbauvariante auf. Weitere Varianten, wie eine vollständige Neutrassierung, wurden wegen des sensiblen Planungsraums und der schwierigen topografischen Situation vor Ort nicht untersucht.

6.2 Wie lautet die Begründung in der Variantenabwägung für die Entscheidung zugunsten der Vorzugsvariante?

Im Vergleich der Null-Variante mit einem bestandsnahen Ausbau überwiegen die Vorteile des bestandsnahen Ausbaus. Im Unterschied zur Null-Variante, bei der lediglich der derzeitige Bestand erhalten wird, werden beim bestandsnahen Ausbau mit grundlegender Straßenerneuerung die Defizite der Straßensubstanz, der Linienführung und des Straßenquerschnittes behoben. Die Straßenausbauplanung ist auf Basis der zulässigen Mindesttrassierungsparameter erfolgt. Eine Unterschreitung dieser Mindestwerte ist bei der vorliegenden sehr hohen Verkehrsbelastung nicht zu verantworten.

- 7.1 Wurden die Auswirkungen der Maßnahme für den Klimaschutz untersucht?**
7.2 Zu welchem Ergebnis kommt diese Untersuchung?
7.3 Wenn nicht untersucht wurde, wieso nicht?

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt werden im Landschaftspflegerischen Begleitplan beschrieben und die erforderlichen Kompensationen ermittelt sowie dargestellt. Dies schließt auch die Betrachtung der Auswirkungen auf das kleinräumige und lokale Klima ein. Die Unterlagen werden zurzeit vom Staatlichen Bauamt Aschaffenburg erstellt und sind noch nicht abgeschlossen.

8. Welche Formen von Bürgerinnen-/Bürgerbeteiligung sind vom staatlichen Straßenbauamt geplant?

Die Maßnahme wurde und wird auch weiterhin den Gemeinderäten der gebietsbetroffenen Kommunen unter Beteiligung der Öffentlichkeit vorgestellt. Hierunter fielen in diesem Jahr bereits:

- 27. April: Vorstellung im Gemeinderat Mömbris,
- 20. Mai: Vorstellung im Stadtrat Alzenau,
- 8. Juli: Bürgerversammlung in Michelbach (Alzenau),
- 9. Juli: Vorstellung in einer Gewerbeveranstaltung in Mömbris,
- 15. Juli: Teilnahme am 2. Runden Tisch in Mömbris.

Darüber hinaus können sich interessierte Bürgerinnen und Bürgern jederzeit an das Staatliche Bauamt Aschaffenburg wenden, um Anregungen, Wünsche und natürlich auch Kritik zum Planungsprozess einzubringen. Mit der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens an der Regierung von Unterfranken beginnt anschließend die formelle Öffentlichkeitsbeteiligung.

Ergänzung

Auf Nachfrage des Abgeordneten Christian Zwanziger (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) wurden zu einigen Fragen ergänzende Informationen durch das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr bereitgestellt:

Nachfragen zu 1.1:

Am 20.05.2011 trug das staatliche Straßenbauamt Aschaffenburg in der Stadtratssitzung von Alzenau die Unfalltypen und -kategorien für den Zeitraum 2000–2021 vor. Warum liegen für die Unfallursachen für den Zeitraum vor 2011 keine Daten mehr vor?

Die Daten wurden zur Beantwortung der Anfrage durch die Polizei übermittelt. Aufgrund von Lösungs- und Aussonderungsfristen stehen der Polizei nur die Unfallzahlen der letzten zehn Jahre zur Verfügung.

Die in ihrem Umfang eingeschränkten Daten der Bayerischen Staatsbauverwaltung im Bayerischen Straßeninformationssystem (BAYSIS), die vom Staatlichen Bauamt Aschaffenburg (das ehemalige Straßenbauamt Aschaffenburg und das Staatliche Hochbauamt wurden im Zuge der Verwaltungsreform 21 am 1. Januar 2006 zum Staatlichen Bauamt Aschaffenburg zusammengeführt) für deren Aufgaben genutzt werden, liegen allerdings für einen längeren Zeitraum vor.

Führt das Straßenbauamt vor Ort Statistiken, die in die landesweite Betrachtung nicht einfließen?

Das Staatliche Bauamt Aschaffenburg führt keine eigenen Statistiken über das Unfallgeschehen der durch das Bauamt betreuten Strecken. Das Staatliche Bauamt bezieht seine grundlegenden Daten aus BAYSIS; werden tiefer gehende Einzelfallbetrachtungen erforderlich, werden die Unfallauswertungen der Polizei angefordert.

Für den Zeitraum 2011–2020 werden 254 Verkehrsunfälle genannt. Die Aufschlüsselung nach den zehn häufigsten Unfallursachen führt in Summe 124 Unfälle auf, 130 Unfälle bleiben unkategorisiert. Gemäß der dargestellten Häufigkeitsverteilung müssten die zehn häufigsten Unfallursachen einen deutlich höheren Anteil der Unfälle abdecken. In der Unterlage des Straßenbauamts (S. 10) werden für den Zeitraum 2016–2021 33 Wildunfälle aufgeführt. Warum tauchen diese in der Stellungnahme nicht auf?

Das zuständige Polizeipräsidium hat im Zuge der aufgeführten Auswertung unter 1.1 der Schriftlichen Anfrage die persönlichen Unfallursachen ausgewertet und geliefert. Der sogenannte Wildunfall ist ebenso wie beispielsweise die Ursachen „Seitenwind“ und „Unwetter“ eine sogenannte allgemeine Unfallursache.

Ich bitte um Überprüfung der genannten Zahlen bzw. Erläuterung der unterschiedlichen Statistiken.

Die Ausführungen des Staatlichen Bauamts Aschaffenburg stimmen mit der Beantwortung der Schriftlichen Anfrage überein. Sie unterscheiden sich jedoch hinsichtlich der Betrachtungszeiträume und der Differenzierungsmethodik.

Nachfrage zu 3.3:

Wie sieht ganz konkret die Berechnung der 0,513 Mio. Euro/a eingesparte Lohnkosten aus? Bei Antwort 4.2 wird aufgeführt, dass die Baumaßnahme „keine ausschlaggebende Reisezeitverkürzung ergibt“. Was ist dann die Ursache für die eingesparten Lohnkosten?

St 2305 Ausbau Michelbach (Herrnmühle) – Niedersteinbach Projekt AB050-07

Nutzen-Kosten-Analyse

	Kosten- bzw. Nutzenkomponente	[Mio. €/a]		[Mio. €/a]
K	Projektkosten			0,238
	Instandsetzung und Unterhaltung			0,024
NW1	Einsparung und Erneuerungskosten	0,027	(2,2 %)	
NW2	Veränderung der Unterhaltungskosten	-0,002	(-0,2 %)	
	Verkehrsablauf und Verkehrssicherheit			1,071
NB1	Veränderung der Fahrzeugvorhaltungskosten	0,026	(2,1 %)	
NB2	Veränderung der Betriebsführungskosten			
	A: Lohnkosten	0,513	(42,2 %)	
	B: Betriebskosten	0,036	(3,0 %)	
NE	Veränderung der Erreichbarkeit/Fahrzeiten	0,318	(26,2 %)	
NS	Veränderung der Verkehrssicherheit	0,177	(14,5 %)	
	Umwelt und Raumnutzung			0,122
NU1	Veränderung der Geräuschbelastung	0,001	(0,0 %)	
NU2	Veränderung der Schadstoffbelastung/Klimagase	-0,005	(-0,4 %)	
NU3	Veränderung der Trennwirkung	0,000	(0,0 %)	
NU5	Nachrüstung in Wasserschutzgebieten	0,000	(0,0 %)	
NU6	Förderung des Radverkehrs	0,005	(0,4 %)	
NF	Veränderung der Flächenverfügbarkeit	0,000	(0,0 %)	
NFw	Veränderung des Erholungs- und Freizeitwertes	0,000	(0,0 %)	

St 2305 Ausbau Michelbach (Herrnmühle) – Niedersteinbach Projekt AB050-07
Nutzen-Kosten-Analyse

	Kosten- bzw. Nutzenkomponente	[Mio. €/a]		[Mio. €/a]
NA	Erhaltung der Artenvielfalt	0,006	(0,5 %)	
NR	Raumordnungsaspekte, landespolitische Ebene			
	NR1: Beschäftigungseffekte während der Bauzeit	0,003	(0,2 %)	
	NR2: Beschäftigungseffekte während der Betriebsphase	0,001	(0,1 %)	
	NR4: Internationaler Leistungsaustausch	0,000	(0,0 %)	
NRk	Raumordnungsaspekte, kommunale Ebene	0,112	(9,2 %)	
N	Projektnutzen			1,217
NKV	Nutzen-Kosten-Verhältnis			5,1

Die eingesparten Lohnkosten ergeben sich aus geringfügigen Weglängenverkürzungen und einer Reisezeitverkürzung, die durch eine höhere mittlere Fahrgeschwindigkeit nach dem Ausbau ermöglicht wird. Für den Einzelnen ergibt sich zwar keine ausschlaggebende Reisezeitverkürzung, wegen der überdurchschnittlich hohen Verkehrsbelastung und hier im Speziellen aufgrund des gewerblich genutzten Anteils des Verkehrs ergeben sich die Einsparpotenziale bei den Lohnkosten.

Mehr Details zum Berechnungsverfahren bzw. zur Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses des 7. Ausbauplans für die Staatsstraßen in Bayern sind unter dem Link <https://www.baysis.bayern.de/web/download.ashx?i=ce0f4475-f187-414c-9919-77ffcf7d8335> öffentlich zugänglich. Die Betriebskosten sind auf den Seiten 10 und 11 erläutert. Zu den Ermittlungen der Fahrgeschwindigkeiten finden sich Erläuterungen auf den Seiten 29 bis 31.

Nachfrage zu 6.1:

Im Rahmen der Stellungnahmen der Stadt Alzenau und der Marktgemeinde Mömbris wurden verschiedene Anregungen und Forderungen zur Abänderung der Planung beschlossen. Inwieweit werden diese Alternativplanungsünsche berücksichtigt?

Am 3. und 18. August 2021 sind dem Staatlichen Bauamt Aschaffenburg die Beschlüsse des Marktes Mömbris und der Stadt Alzenau zum Ausbau der Staatsstraße 2305 zugegangen. In diesen werden neben der grundsätzlichen Zustimmung zum Ausbau auch Prüfaufträge formuliert. Diese werden vom Staatlichen Bauamt aktuell geprüft und deren mögliche Umsetzung im Anschluss mit den Kommunen abgestimmt.