

Die folgende Verordnung vom 9. September 2008 des Regionalen Planungsverbandes Bayerischer Untermain wurde im Amtsblatt der Regierung von Unterfranken, S. 247 (Nr. 23/2008), veröffentlicht und ist am 4. November in Kraft getreten.

Vierte Verordnung zur Änderung des Regionalplans der Region Bayerischer Untermain (1)

Vom 9. September 2008

Auf Grund von Art. 19 Abs. 1 Satz 2 Halbsatz 1 in Verbindung mit Art. 11 Abs. 5 Satz 2 des Bayerischen Landesplanungsgesetzes (BayLplG) vom 27. Dezember 2004 (GVBl S. 521, BayRS 230-1-W) erlässt der Regionale Planungsverband Bayerischer Untermain folgende Verordnung:

§ 1

Änderung des Regionalplans, Kapitel B IX „Verkehr“

Die normativen Vorgaben des Regionalplans der Region Bayerischer Untermain (Bekanntmachung über die Verbindlicherklärung vom 9. Mai 1985, GVBl S. 155 BayRS 230-1-24-U), zuletzt geändert durch die Dritte Verordnung zur Änderung des Regionalplans vom 9. September 2008 (Amtsblatt der Regierung von Unterfranken S. 246), werden wie folgt geändert:

Die im Kapitel B IX „Verkehr“ festgelegten normativen Vorgaben erhalten die Fassung der normativen Vorgaben der Anlage, die Bestandteil dieser Verordnung ist. Die in der Karte 2 „Siedlung und Versorgung“ enthaltenen „zeichnerisch erläuternden Darstellungen“ zum Thema Verkehr sowie die Darstellungen „bestehende Nutzungen und Festsetzungen“ zum Thema Verkehr erhalten die Fassung der Tekturkarte 4 zur Karte 2 „Siedlung und Versorgung“ gemäß dem Anhang zur Anlage.

§ 2
Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 4. November 2008 in Kraft.

Aschaffenburg, den 9. September 2008
Regionaler Planungsverband Bayerischer Untermain

Dr. Reuter
Landrat
Verbandsvorsitzender

Anlage zu § 1 der Vierten Verordnung zur Änderung des Regionalplans der Region Bayerischer Untermain (1) vom 9. September 2008

Regionalplan Region Bayerischer Untermain (1)

Normative Vorgaben

Kapitel B IX

„Verkehr“

Ziele (Z) und Grundsätze (G)

B IX VERKEHR

1 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

- 1.1 **G** Dem ÖPNV kommt eine Schlüsselrolle bei der Gestaltung des zukünftigen Verkehrssystems in der Region Bayerischer Untermain und insbesondere im Verdichtungsraum Aschaffenburg zu. Hierzu sind bedarfsgerecht und unter Berücksichtigung der Raumstruktur in der ganzen Region entsprechend dem Nahverkehrsplan Bayerischer Untermain insbesondere anzustreben:
- die Erschließungs- und Bedienungsqualität sowie die Verbindungsqualität zu sichern und weiter zu verbessern,
 - alle Verkehrsträger noch enger zu vernetzen,
 - die geschaffene einheitliche Benutzeroberfläche für den Kunden in Form der Verkehrsgemeinschaft am Bayerischen Untermain (VAB) zu erhalten und auszubauen,
 - die Verknüpfung mit dem Individualverkehr zu intensivieren.
- 1.2 **G** Es ist anzustreben, den bereits eingerichteten Übergangstarif mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund RMV dauerhaft zu sichern und weiter auszubauen. Mit anderen Nachbarnahverkehrsräumen sind bei relevanten Nachfragebeziehungen Übergangstarife anzustreben.

2 Schienenverkehr

- 2.1 **G** Die dauerhafte, vollwertige Einbindung der Region und ihres Oberzentrums Aschaffenburg in das großräumige IC/ICE-Netz der DB AG unter Gewährleistung umsteigefreier Direktverbindung zur Landeshauptstadt München ist anzustreben.
- Z** Die notwendige Ertüchtigung der Ausbaustrecke Hanau–Nantenbach, als Bestandteil des transeuropäischen Personen- und Güterfernverkehrsnetzes, soll in einer leistungsfähigen Form durchgeführt werden.
- G** Zur Lösung des Problems am Schwarzkopftunnel ist ein leistungsfähiger zweigleisiger Neubau von besonders dringlicher Bedeutung.
- 2.2 **G** Das in der Region Bayerischer Untermain im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) betriebene Streckennetz, bestehend aus den Streckenverbindungen:
- (Frankfurt–) Kahl–Aschaffenburg–Laufach–Heigenbrücken (–Würzburg) (Main-Spessart-Bahn)
 - (Hanau–) Kahl–Alzenau–Schöllkrippen (Kahlgrundbahn)
 - Aschaffenburg–Stockstadt (–Darmstadt) (Südhessenbahn)
 - (Hanau–) Kahl–Aschaffenburg–Miltenberg–Faulbach (–Wertheim) (Maintalbahn)
 - Miltenberg–Amorbach (–Seckach) (Madonnenlandbahn),
- ist als Grundgerüst und Rückgrat des ÖPNV in seiner Gesamtheit möglichst zu erhalten und in seiner Angebotsqualität weiter zu entwickeln.
- 2.3 **G** Es ist anzustreben, dass der Aschaffener Hauptbahnhof durch einen Neubau neuzeitlichen Standards angepasst wird.
- 2.4 **G** Im Schienengüterverkehr ist anzustreben, dass bei entsprechender Nachfrage der Bedienungsumfang wiederhergestellt, gesichert und ausgebaut wird.
- G** Die Einbeziehung der Region in den kombinierten Straßen-Schienen-Verkehr sowie eine weitere Verbesserung der Anbindung des Schienengüterverkehrs an die Bundeswasserstraße Rhein-Main-Donau sind anzustreben, vor allem durch entsprechende Einrichtungen im Verdichtungsraum Aschaffenburg.

3

Straßenbau

- 3.1 **G** Von besonderer Bedeutung ist, dass das Straßennetz so verbessert und ergänzt wird, dass es
- dem angemessenen Verkehrsanschluss aller Gemeinden,
 - dem besseren Verkehrsaustausch zwischen den zentralen Orten und ihren Verflechtungsbereichen,
 - der Beseitigung von Engstellen, Unfallschwerpunkten und Umweltbelästigungen insbesondere durch weitere Ortsumgehungen und
 - einer angemessenen Bewältigung des Schwerverkehrs
- dient. Der deutlich überdurchschnittlichen Verkehrsbelastung der Region soll unter Berücksichtigung der speziellen geografischen Gegebenheiten Rechnung getragen werden.
- G** Die wesentlichen Ausbaumaßnahmen sind dargestellt in der Tekturkarte 4 zur Karte 2 „Siedlung und Versorgung“, die Bestandteil des Regionalplans ist.
- 3.2 **Z** Zur Erfüllung der Aufgaben der Region im Rahmen der internationalen Verkehrsbeziehungen, zur Stärkung der überregionalen Verkehrsachsen und zur weiteren Entlastung vor allem der Ortsdurchfahrten vom Fern- und Durchgangsverkehr sollen die Verkehrsverbindungen insbesondere durch den sechsstreifigen Ausbau der A 3, durch den Ausbau der Bundesfernstraße B 26 sowie durch den Ausbau der Staatsstraße 2309 verbessert werden.
- 3.3 **Z** Die Verkehrssituation im Verlauf der regional bedeutsamen Verkehrsachsen und die Anbindung zentraler Orte an das Bundesfernstraßennetz sollen vor allem durch den Ausbau der Staatsstraßen 2305, 2307, 2308, 2309, 2315 und 2317 verbessert werden.
- 3.4 **Z** Der Verkehr im Einzugsbereich des Oberzentrums Aschaffenburg soll durch eine Verbesserung der Verkehrsverbindungen, vor allem im Zuge der Bundesstraße 26 sowie der Staatsstraßen 2309, 2312 und 3115 weiter entflochten, geordnet und beschleunigt werden.
- 3.5 **Z** Zur weiteren Ordnung des Verkehrs im Einzugsbereich des Mittelzentrums Miltenberg sollen die Maßnahmen an den Staatsstraßen 2309, 2310 und 2441 in Verbindung mit dem Umbau des Knotenpunktes B 469 zügig vollendet werden.
- Z** Zur weiteren Ordnung des Verkehrs im Einzugsbereich des Mittelzentrums Obernburg a. Main/Elsfeld/Erlenbach a. Main sollen die Verkehrsverbindungen vor allem im Zuge der Staatsstraßen 2308 und 2309 verbessert werden.
- 3.6 **G** Einer optimalen Straßenverkehrsverbindung zwischen den links- und rechtsmainischen Gemeinden der Region kommt entlang des Verlaufs des Mains besonders hohe Bedeutung zu.
- Z** Zügig fertig zu stellen sind die in Planung befindlichen und fest geplanten sowie teils bereits begonnenen Maßnahmen
- zur Verwirklichung der zweiten Fahrbahn an der Ebertbrücke in Aschaffenburg,
 - zum Neubau der Mainbrücke im Raum Miltenberg sowie
 - im Raum Kirschfurt/Freudenberg.
- G** Nachdrücklich hinzuwirken ist auf die Errichtung neuer Mainbrücken
- im Raum Erlenbach a. Main/Klingerberg a. Main/Wörth a. Main sowie
 - im Raum Großwallstadt/Kleinwallstadt.
- Eine direkte Anbindung der Mainbrücke bei Sulzbach/Niedernberg über die derzeitige Kreisstraße MIL 39 an die B 469 ist anzustreben.

3.7 **G** Entlang der Hauptverkehrsachsen sind der Ausbau bestehender und die Einrichtung zusätzlicher Pendlerparkplätze von besonderer Bedeutung.

4 **Ziviler Luftverkehr**

G Es ist anzustreben, die vorhandenen Verkehrslandeplätze in ihrem Bestand zu sichern und den neuen EU-Sicherheitsstandards anzupassen.

5 **Binnenschifffahrt**

5.1 **G** Die weitere Vernetzung der Verkehrsträger - Straße, Bahn, Binnenschifffahrt - ist in der Region anzustreben, um bessere Voraussetzungen zur Entlastung der Landverkehrswege zu schaffen.

5.2 **G** Es ist anzustreben, den Staatshafen Aschaffenburg und die Umschlagstelle Stockstadt zu einem modernen Güterverkehrszentrum auszubauen. Der Versorgung der Region mit verschiedenartigen Gütern durch den weiteren Ausbau und die Modernisierung des Staatshafens mit dem Ziel der optimalen Verknüpfung von Schiffs-, Bahn- und Lkw-Verkehr kommt dabei besondere Bedeutung zu. Es ist anzustreben, dass verkehrsintensive Betriebe im Hafen einen für ihre Aufgaben idealen Standort finden. Eine Verbesserung der Anbindung an die Verkehrsträger Straße und Schiene ist anzustreben.

5.3 **G** In Erlenbach a. Main ist die Offenhaltung eines Standortes für eine neue Umschlagstelle anzustreben.

5.4 **G** Von besonderer Bedeutung für die Fahrgastschifffahrt zur Förderung des Fremdenverkehrs sind die Sicherung von Anlegestellen und, soweit erforderlich, die Anlage neuer Anlegestellen. Dies gilt insbesondere für die Stadt Erlenbach a. Main.

6 **Radverkehr**

G Dem weiteren bedarfsgerechten Ausbau des regionalen Radwegenetzes kommt eine erhöhte Bedeutung zu. Dabei erfordert die Verknüpfung der Funktionsbereiche Wohnen, Arbeiten, Bildung, Naherholung und außerdem der Fremdenverkehr besondere Berücksichtigung. Auf die bedarfsgerechte Einrichtung zeitgemäßer Fahrradparkplätze zum Anschluss an den ÖPNV und die Pendlerparkplätze ist möglichst hinzuwirken. Zwischen Großwelzheim und Seligenstadt ist der Bau einer Fuß- und Radwegebücke anzustreben.

Redaktionelle Hinweise:

Hier endet die Anlage zu § 1 der Vierten Verordnung zur Änderung des Regionalplans der Region Bayerischer Untermain vom 9. September 2008. Die in der Verordnung als Anhang zur Anlage bezeichnete Tekturkarte 4 zur Karte 2 „Siedlung und Versorgung“ finden Sie separat als Download.

Der Regionalplan besteht aus den in der „Anlage zu § 1“ enthaltenen normativen Vorgaben (Ziele und Grundsätze der Raumordnung) und ihren Begründungen. Da die Begründungen zwar nicht Bestandteil der „Anlage zu § 1“ sind, gleichwohl aber der Interpretation und dem Verständnis der normativen Vorgaben dienen, werden sie der Vollständigkeit halber nachstehend wiedergegeben.

**Regionalplan
Region Bayerischer Untermain (1)**

Kapitel B IX

„Verkehr“

Begründung

Zu B IX VERKEHR

Zu 1 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Zu 1.1 Der Ausbau des ÖPNV soll als wesentlicher Bestandteil einer regionalen Verkehrspolitik dazu beitragen, die Mobilität der Bevölkerung zu sichern, die Umweltbelastungen und den Flächenverbrauch durch den privaten Kfz-Verkehr zu reduzieren sowie die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Deshalb wird in der Region Bayerischer Untermain eine Erhöhung des ÖPNV-Anteils an der Gesamtverkehrsmenge in dem Maße angestrebt, dass im Verdichtungsraum Aschaffenburg die Belastungen durch den Kfz-Verkehr nicht weiter zunehmen und auch in den Mittelzentren der Region keine weiteren Kfz-Verkehrszunahmen eintreten. Das heißt, die allgemeine Verkehrszunahme soll in Übereinstimmung mit Ziel LEP 2006 B V 1.2.1 durch einen größeren ÖPNV-Anteil ausgeglichen werden.

Ein gut ausgebautes Nahverkehrssystem ist insbesondere in der Stadt Aschaffenburg und im Stadt- und Umlandbereich sowie in den Mittelzentren der Region Bayerischer Untermain ein wesentlicher Standortvorteil für die Entwicklung der Wirtschaft. Eine erhebliche Rolle soll dem ÖPNV bei der Stärkung der Funktion der Innenstädte als Standorte der wichtigsten Einrichtungen der Infrastruktur und des Einzelhandels sowie bei der Erreichbarkeit der Schwerpunkte des Arbeitsplatzangebots zukommen. Die weitere Ausgestaltung des ÖPNV soll neben der heute starken Orientierung auf Berufs- und Schulverkehre neue Potenziale sowohl im wachsenden Einkaufs- und Besorgungsverkehr als auch im Freizeit- und Fremdenverkehr (Abendverkehr und Wochenende) erschließen, um wichtige Ziele der Naherholung und Sehenswürdigkeiten zu erreichen.

Die zur Verwirklichung dieser Festlegungen nötigen Untersuchungen und Maßnahmen sind im Nahverkehrsplan des Bayerischen Untermain enthalten, der regelmäßig fortgeschrieben wird und auf dessen konkrete Handlungsvorschläge der Regionalplan ausdrücklich Bezug nimmt.

Die aktuelle Gestaltung der Bedienungsangebote im ÖPNV zeigt sowohl für die Stadt Aschaffenburg als auch für die Städte und Gemeinden der Landkreise Aschaffenburg und Miltenberg eine beachtliche Erschließungs- und Bedienungsqualität auf. Hierzu zählen die Dichte der Verbindungen ebenso wie die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger, die Qualität der Fahrzeuge, die Vertaktung, aber auch Leistungen wie beispielsweise das Rufbusssystem in dünner besiedelten Teilräumen der Region. Maßgeblich trägt die über die Verkehrsgemeinschaft am Bayerischen Untermain (VAB) für den Kunden geschaffene einheitliche Benutzeroberfläche (ein Fahrplan, ein Fahrschein, ein Tarif) zu einem gut funktionierenden ÖPNV bei. Diesen heute insgesamt schon hohen Standard gilt es, grundsätzlich zu sichern und marktorientiert weiter auszubauen unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Gegebenheiten der Raumstruktur. Gleichwohl sind weiterhin die Reisezeiten (Verbindungsqualität) für die Kunden spürbar zu verbessern, um die Qualität und Attraktivität des ÖPNV noch zu steigern.

Besondere Bedeutung kommt dabei der Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel zu, v. a. aller Bus- und Bahnangebote. Während die Busse insbesondere die Erschließung auch der dünner besiedelten Regionsteile und den Verteilerverkehr innerhalb eher städtischer Siedlungsbereiche zu übernehmen haben, übernimmt der schienengebundene Verkehr vor allem in den Tälern von Main und Kahl den Transport größerer Mengen von Verkehrsteilnehmern. Die Verbesserung der Systemabstimmung zwischen Bus und Schiene erfordert die Bildung technisch und organisatorisch attraktiver Verknüpfungspunkte (Umsteigepunkte und -zeiten) zwischen den einzelnen Verkehrsträgern, Bedienungsebenen und Linien.

Insbesondere der Hauptbahnhof und der regionale Omnibusbahnhof in Aschaffenburg übernehmen als zentraler Verknüpfungspunkt der Angebote im ÖPNV innerhalb der Region, aber auch im Hinblick auf die Verknüpfung des ÖPNV der Region mit den ÖPNV-Systemen benachbarter Regionen eine wichtige Rolle. Die einzelnen Maßnahmen zur Steigerung seiner Attraktivität sind im Nahverkehrsplan geregelt.

Zugleich ist die Verknüpfung des Individualverkehrs mit dem ÖPNV für dessen Leistungsfähigkeit von besonderer Bedeutung. Die Umsteigemöglichkeiten vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV und dessen Zugänglichkeit für Fußgänger und Radfahrer werden seine Funktionsfähigkeit und seine Wirtschaftlichkeit wesentlich beeinflussen. Insbesondere die bedarfsgerechte Entwicklung von Anlagen für Park-and-Ride (P+R) und Bike-and-Ride (B+R) an bedeutenden Verknüpfungspunkten soll verstärkt gefördert werden.

Zu 1.2 Mit den Nachbarnahverkehrsräumen sind bei relevanten Nachfragebeziehungen Übergangstarife anzustreben. Zum nördlich und westlich angrenzenden Rhein-Main-Gebiet, zu dem intensive wirtschaftliche Verflechtungen und Pendlerbeziehungen bestehen, wurde mit dem dortigen Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) ein mit vollem Sortiment ausgestatteter Übergangstarif eingerichtet, der sich am Verkehrsmarkt einer wachsenden Akzeptanz erfreut. Dies gilt es langfristig zu sichern.

In Richtung des östlich angrenzenden Landkreises Main-Spessart und des südlich benachbarten Raumes des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN) und in Richtung des Würzburger Verkehrsverbundes ist die Zweckmäßigkeit weiterer Übergangstarife zu überprüfen, wobei die Zahl der davon profitierenden Nutzer zu berücksichtigen ist.

Zu 2 **Schieneverkehr**

Zu 2.1 Für die Zukunft der Region Bayerischer Untermain mit ihrem Oberzentrum Aschaffenburg ist es von entscheidender Bedeutung, vollwertig und dauerhaft in das bundesweite ICE-Netz der Bahn eingebunden zu sein. Nach aktuellem Stand ist Aschaffenburg Systemhalt der ICE-Linie 31 (Dortmund) - Köln - (SFS)- Frankfurt -Nürnberg - (SFS) - München/ Wien. Damit besteht eine durchlaufende, schnelle, regelmäßige und qualitativ hochwertige ICE-Verbindung aus dem Rhein-Ruhr- und Rhein-Main-Gebiet über Aschaffenburg und Würzburg in Richtung Landeshauptstadt München. Nach Auffassung des Regionalen Planungsverbandes ist diese umsteigefreie Direktverbindung für Reisende in der Relation Aschaffenburg–München und deren Linienführung als schnellste Verbindung von Rhein-Ruhr nach München für den Systemhalt Aschaffenburg dauerhaft zu sichern.

Der Schwarzkopftunnel als Scheitelstück der Spessartstrecke bedarf dringend der Sanierung. Die Zufahrt zu diesem Tunnel bringt auf der östlichen Seite wegen der kurvenreichen Streckenführung unmittelbar vor dem Tunnel einen erheblichen Geschwindigkeitseinbruch für den Bahnverkehr mit sich. Auf der Westseite ergeben sich durch die Steilheit der Trassenführung ebenfalls beträchtliche Probleme. Diese Schwierigkeiten sollen in einer zukunftssträchtigen Lösung gemeinsam gemeistert werden. Deshalb soll durch einen angemessenen Ausbau der Bahnstrecke zwischen Hanau und Nantenbach, insbesondere eine leistungsfähige, zweigleisige Ertüchtigung der Spessarttrampe bei Heigenbrücken, die Infrastruktur hinsichtlich Kapazität und Qualität an die Erfordernisse des schnellen Personen- und des schweren Güterverkehrs angepasst werden. Über diesen Ausbau ist die Herstellung einer Reisezeit von etwa 30 Minuten zwischen Würzburg und Aschaffenburg bzw. 60 Minuten zwischen Würzburg und Frankfurt möglich. Dies hält somit auch die Option offen, die ICE-Züge von der Neubaustrecke Köln–Rhein–Main über Aschaffenburg und Würzburg mit der Neubaustrecke Nürnberg–München zu verbinden und somit auch eine schnelle umsteigefreie Verbindung vom Untermain nach München herzustellen. Dies sichert dem heutigen Linienweg der Züge von Köln nach München über Aschaffenburg und Würzburg dauerhaft den Status als schnellste Verbindung.

Zu 2.2 Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in der Region Bayerischer Untermain wurde mit erheblichem Aufwand und beachtlichem Erfolg ausgebaut und entwickelt. Die Sicherung und der qualitative Ausbau des Netzes der Schienenstrecken sowie die dort inzwischen vorhandene Angebotsqualität bilden das Rückgrat eines schon gegenwärtig gut funktionierenden ÖPNV in der Region, wenngleich die Kundenpotenziale im Schienenverkehr noch bei weitem nicht ausgeschöpft sind.

Voraussetzung für die Verwirklichung der angestrebten weiteren Verbesserungen ist zunächst die Erhaltung aller Strecken des Schienenpersonennahverkehrs, d.h. aller noch vorhandenen Bahnstrecken in der Region. Sie sollen darüber hinaus dahingehend überprüft werden, ob sie künftigen Anforderungen entsprechen bzw. ob die Streckenkapazitäten ggf. erweitert werden sollten. Dies gilt insbesondere auf der Maintalbahn zwischen Aschaffenburg und Miltenberg. Generell sind noch an den Umsteigepunkten innerhalb des Schienenverkehrs und zwischen dem Schienenverkehr, den Buslinien und dem Individualverkehr weitere organisatorische und technische Verbesserungen nötig. Hierzu zählen optimale bauliche Voraussetzungen für ein einfaches und bequemes Umsteigen, die Schaffung weiterer Haltepunkte als auch die Errichtung von P+R- und B+R-Anlagen.

Die zukünftige Angebotssituation im SPNV hängt insbesondere von der Zeitlage der Fernverkehrszüge in Aschaffenburg ab, da auf diese in erster Linie die Anschlüsse abgestimmt werden. Auch aus der Trassenbelegung auf den Strecken nach Frankfurt und Würzburg durch den Fernverkehr ergeben sich Vorgaben für den Nahverkehr. Schließlich ist auf die Besonderheit hinzuweisen, dass große Teile des Schienenpersonennahverkehrs zwischen Aschaffenburg und Frankfurt derzeit noch mit Fernverkehrszügen abgewickelt werden.

Zu 2.3 Der Hauptbahnhof Aschaffenburg, insbesondere mit seiner besonderen Bedeutung angesichts des umfangreichen Berufspendlerverkehrs zwischen der Region und dem benachbarten Rhein-Main-Gebiet, entsprach sowohl von seinem technischen Standard als auch seinem Ambiente nicht mehr modernen Anforderungen. Im Nachgang zur derzeit laufenden höhenmäßigen Anpassung der Bahnsteige an die Anforderungen des ICE-Betriebes wurde 2007 eine neue, zeitgemäße Unterführung mit behindertengerechtem Zugang zu den Bahnsteigen hergestellt werden. Bis Ende 2008 soll auf dem Gelände des ehemaligen bayerischen Bahnhofes der ÖPNV mit dem regionalen Omnibusbahnhof eine neue zentrale Umsteigestelle erhalten. Der Neubau des Hauptbahnhofs bis 2010 wird diesen zu einem modernen Knotenpunkt für den ÖPNV und Individualverkehr umgestalten, z.B. auch hinsichtlich bedarfsgerechter P+R- und B+R-Anlagen.

Zu 2.4 Die Rationalisierungsmaßnahmen der DB AG haben in der Praxis dazu geführt, dass weite Teile der Region gar nicht mehr oder nicht mehr im notwendigen Umfang am Schienengüterverkehr teilhaben können. Diese Teilhabe ist jedoch aus wirtschaftlichen, umweltpolitischen und verkehrstechnischen Gründen unerlässlich. Es ist deshalb dringend notwendig, alle Möglichkeiten zum Ersatz für den von der DB aufgegebenen oder reduzierten Schienengüterverkehr zu realisieren.

Der kombinierte Straßen- und Schienenverkehr (Container- und Huckepackverkehr) eröffnet nicht nur Rationalisierungsmöglichkeiten für die verladende und transportierende Wirtschaft, sondern entlastet die Straßen von Langstreckentransporten und trägt zu einer besseren Auslastung der Schienenwege des Bundes bei. Zur Ausschöpfung des wachsenden Entwicklungspotentials im kombinierten Ladungsverkehr (KLV) soll im Verdichtungsraum Aschaffenburg eine Einrichtung für den Container- und Huckepackverkehr angestrebt werden.

Im Hafen Aschaffenburg besteht bereits jetzt ein insgesamt funktionsfähiges trimodales Terminal mit vier Schiffsabfahrten nach Rotterdam pro Woche. Im Hinblick auf den Anschluss an die Schienengüterverkehre der am Markt tätigen KLV-Unternehmen gibt es aber nach wie vor Defizite, die es zu beheben gilt. Auch auf den Abbau schiffahrtstechnischer Hemmnisse (zu niedrige Brücken, die den 3-lagigen Containerverkehr verhindern, allerdings außerhalb der Region liegen) sollte hingewirkt werden.

Zu 3

Straßenbau

Zu 3.1

Ein engmaschiges, gut ausgebautes Straßennetz verbessert die Standortvoraussetzungen der Region. Es verbessert den Verkehrsaustausch zwischen den zentralen Orten und ihren Verflechtungsbereichen, erleichtert den Pendlern auch aus peripheren Räumen den Weg zum Arbeitsplatz bzw. zur Ausbildungsstätte und dient auch dem Öffentlichen Personennahverkehr. Darüber hinaus ermöglicht ein gutes Straßennetz die Erschließung der Region für die Tages- und Wochenenderholung sowie den Fremdenverkehr.

Die Dichte des Straßennetzes der Region ist in Bezug auf die Fläche relativ günstig, bezogen auf die Einwohnerzahl liegt sie jedoch erheblich unter dem Landesdurchschnitt. Da sich Letzteres durch die hohe Bevölkerungsdichte in der Region erklärt und auf Grund dieser Gegebenheit die Länge des überörtlichen Straßennetzes als weitgehend ausreichend angesehen werden muss, liegt das Hauptaugenmerk auf dem Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, um es sicherer zu machen und Ortsdurchfahrten zu entlasten, wodurch auch die Auswirkungen des Verkehrs auf die Lebensbedingungen der Bevölkerung (Emissionen durch den Straßenverkehr) reduziert werden.

Einer angemessenen Bewältigung der Folgen des Schwerverkehrs kommt angesichts der Industrialisierung der Region, der unmittelbaren Nähe des Rhein-Main-Gebiets, der speziellen regionalen Siedlungsstruktur mit ihren verbreiteten Straßendörfern in oft beengten Tallagen und der hier hohen Besiedlungsdichte besondere Bedeutung zu. Zusätzliche Aktualität erhält diese Thematik im Hinblick auf die neu eingeführte Lkw-Mautpflicht und die Neigung, ihr zu entgehen. Die zur Lösung dieses Problems angegangenen Bemühungen sollen intensiviert und fortgeführt werden, um den Durchgangsverkehr soweit irgend möglich vom regionalen und örtlichen Straßenverkehrsnetz fernzuhalten.

Zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr gehört auch eine möglichst weitgehende Trennung der Radfahrer und Fußgänger vom übrigen Verkehr. Soweit es die örtlichen Verhältnisse zulassen und sofern ein ausreichender Bedarf besteht, sollen deshalb Rad- und Gehwege angelegt werden. Damit wird auch der zunehmenden Bedeutung des Fahrrads für Berufstätige und Schüler sowie für das Radwandern, die Naherholung und den Tourismus Rechnung getragen.

Die topographischen Rahmenbedingungen, besonders schützenswerte Landschaftsteile mit hoher Umweltempfindlichkeit, die Schonung wertvoller Böden und der Schutz typischer Ortsbilder machen eine besonders umweltfreundliche Durchführung von Straßenbaumaßnahmen erforderlich. Deshalb sollen Straßenbauprojekte sorgfältig daraufhin überprüft werden, ob die beabsichtigte Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Hinblick auf Verkehrserschließung, Verkehrsbedarf, Verkehrssicherheit und Umweltbelange einen Straßenneubau erfordert oder durch den Ausbau bestehender Straßen erreichbar ist. Diesen Festlegungen wird darüber hinaus mit einer möglichst sparsamen Dimensionierung der Verkehrsflächen und dem „Rückbau“ entbehrlicher Straßen und Wege Rechnung getragen.

Die nach Artikel 13c Abs. 3 BayNatSchG vorzunehmende Verträglichkeitsabschätzung bzw. -prüfung des Regionalplans im Hinblick auf das europäische Netz „Natura-2000“ (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie 92/43/EWG und Vogelschutz-Richtlinie 79/409/EWG) hat ergeben, dass vor der Konkretisierung folgender Maßnahmen bzw. Planungen im jeweils nachfolgenden Genehmigungsverfahren vertiefende Verträglichkeitsabschätzungen bzw. -prüfungen erforderlich werden können:

- der Ausbau der St 2309 südlich von Sulzbach a. Main,
- die neue Mainbrücke zwischen Klein- und Großwallstadt,
- der Ausbau der St 2308 Weibersbrunn bis zur St 2317 und deren Verlegung Ausbaumaßnahmen auf der St 2311 zwischen Amorbach und der Landesgrenze Baden-Württemberg,
- der Ausbau der St 2317 südlich Rothenbuch.

Bei diesen Maßnahmen lassen sich angesichts der im Rahmen des Regionalplans noch nicht ausreichenden Planungsgenauigkeit keine abschließenden Aussagen über mögliche erhebliche Beeinträchtigungen treffen.

Die zur Verbesserung des Straßennetzes in der Region erforderlichen größeren Maßnahmen sind in den Festlegungen 3.2 – 3.6 und den zugehörigen Begründungen aufgeführt. Neubauten und Verlegungen sind darüber hinaus in der Tekturkarte 4 zu Karte 2 „Siedlung und Versorgung“ zeichnerisch erläuternd dargestellt.

Darüber hinaus besteht auch an Kreis- und Gemeindestraßen teils erheblicher Ausbaubedarf.

Zu 3.2

Als Grundgerüst für den überregionalen Straßenverkehr sollen Bundesautobahnen und Bundesstraßen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden. Zur Sicherstellung der überregionalen Anbindung der Region und zur weiteren Ordnung des Verkehrs, insbesondere hinsichtlich Entlastung vom Fern- und Durchgangsverkehr, sind Ausbaumaßnahmen erforderlich, die sich nach dem Fernstraßenausbaugesetz richten. Die Maßnahmen finden sich in dem diesem Gesetz beiliegenden Bedarfsplan, abgestuft nach ihrer Dringlichkeit.

Die A 3 durchquert Unterfranken in Ost-West-Richtung. Sie ist der wichtigste Hauptverkehrsträger. Für das Untermaingebiet hat die A 3 die Funktion einer Verbindungsspanne zum Großraum Frankfurt. Durch die Grenzöffnung im Osten und durch die Fertigstellung der österreichischen A 8 bis Wien erfuhr die A 3 maßgebliche Verkehrsbelastungssteigerungen. Ein kompletter sechsstreifiger Ausbau der A 3 erfolgte bereits von der hessisch/bayerischen Landesgrenze bis Aschaffenburg-West. Planfestgestellt (sechsstreifiger Ausbau) ist der Streckenabschnitt zwischen Aschaffenburg-West und Aschaffenburg-Ost. Der Abschnitt von Aschaffenburg-Ost bis östlich Hösbach einschließlich der Anschlussstelle Goldbach ist inzwischen sechsstreifig in Betrieb. Die gesamte Strecke östlich davon bis zum Biebelrieder Kreuz in der Nachbarregion Würzburg befindet sich in der Planfeststellung. Ein möglichst zügiger Ausbau der gesamten Strecke liegt im höchsten Interesse der Region Bayerischer Untermain.

Für den Raum zwischen Aschaffenburg und Kahl wurden zur Beseitigung der dortigen Verkehrsengpässe, insbesondere im Hinblick auf die Entlastung der Ortsdurchfahrten, unterschiedliche Planungen erwogen. Im Ergebnis soll nun ein möglichst großer Teil des Durchgangsverkehrs durch den Bau zusätzlicher Autobahnauffahrten auf die A 45 verlegt werden. Eine neue Autobahnanschlussstelle an der Kreuzung der B 8 mit der A 45 nördlich Kleinostheim ist mittlerweile realisiert, und die Anschlussstelle Aschaffenburg-West wurde umgebaut. Auch die Anschlussstelle an der Kreuzung der St 2805 mit der A 45 ist verwirklicht. Von diesen zusätzlichen Anschlussstellen ist eine deutliche Entlastung des regionalen Straßenverkehrsnetzes, etwa im Zuge der St 2443 und 2444, vom überörtlichen Durchgangsverkehr zu erwarten.

Die B 469 führt von Amorbach kommend über Miltenberg bis zur A 3 bei Stockstadt. Sie besitzt eine herausragende Verkehrsbedeutung für das Gebiet des Bayerischen Untermain und stellt für die Städte Miltenberg und Obernburg einschließlich ihrer Einzugsgebiete die Haupteinschließung an den nördlich gelegenen Verdichtungsraum und darüber hinaus an die Bundesautobahnen A 3 und A 45 dar. Der Ausbau der B 469 ist weitestgehend fertig gestellt bis auf eher kleinere Restmaßnahmen, etwa bei der Verknüpfung mit der St 2441 und 2310 bei Miltenberg oder bei der Verknüpfung mit der B 26 westlich Aschaffenburg. Diese noch ausstehenden Vorhaben sollen zügig zum Abschluss gebracht werden.

Die St 2309 durchzieht als eine der längsten Staatsstraßen die gesamte Region von der Landesgrenze mit Baden-Württemberg über Miltenberg rechts entlang des Mains über Erlenbach und Aschaffenburg bis ins Kahlthal. Eine Reihe von Ausbaumaßnahmen an dieser Straße, insbesondere südlich Johannesberg, bei Obernau, Sulzbach oder Großheubach, soll sie in die Lage versetzen, den rechtsmainischen Verkehr leistungsgerecht aufzunehmen, dabei aber auch die von ihr gequerten Städte und Gemeinden möglichst weitgehend vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Dies kann, wie etwa bei Sulzbach,

zusätzliche Entlastungen der Ortskerne bei den zuführenden Straßen aus dem Spessart erfordern.

Zu 3.3

Die Staatsstraßen sollen zusammen mit den Bundesfernstraßen ein geschlossenes Verkehrsnetz bilden, das den Durchgangsverkehr bewältigen, die Flächenerschließung verbessern, zur weiteren Ordnung des Verkehrs und außerdem zur Entlastung der Ortskerne vom Durchgangsverkehr beitragen soll. Deshalb sollen die im Ziel genannten Straßen im Verlauf der regionalen Verkehrsachsen ausgebaut werden.

Derzeit richtet sich der Ausbau des Staatsstraßennetzes nach dem 6. Ausbauplan für Staatsstraßen vom 01.01.2001. Dieser wird jedoch insofern nicht vom Regionalen Planungsverband mitgetragen, als die in ihm für die Region enthaltenen Maßnahmen nicht dem tatsächlichen Zustand bzw. Ausbauzustand vieler Staatsstraßen hinreichend Rechnung tragen:

Der Bayerische Untermain als einer der herausragenden Wirtschaftsstandorte in Bayern, zugehörig zur Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main, weist eine überdurchschnittliche Bevölkerungs- und Verkehrsdichte auf, die zu einer deutlich überdurchschnittlichen Belastung der Staatsstraßen im Vergleich zu anderen Staatsstraßen in Bayern führt. Dieser feststehenden Belastung und aufgrund bestehender erheblicher Defizite in allen Bereichen entspricht der heutige Ausbauzustand der Staatsstraßen am Bayerischen Untermain in keiner Weise den Anforderungen. Hinzu kommen die speziellen geografischen Gegebenheiten in der Region mit den engen, lang gezogenen Tälern und zahlreichen Flussübergängen. Ein besonderes Gewicht erlangt hierbei die Erhaltung bzw. Herstellung der vollen Funktionsfähigkeit der Mainübergänge insbesondere im Hinblick auf den Schwerverkehr.

Im Raum zwischen Kahl a. Main, Alzenau i. Ufr., Mömbris, Schöllkrippen und der Grenze zur Region Würzburg ist die Staatsstraße 2305 ein bedeutender Verkehrsträger, der zusammen mit der St 2805 die genannten zentralen Orte verbindet. Die St 2305 ist aus Gründen der Verkehrssicherheit und -flüssigkeit auf weiten Strecken dringend ausbaubedürftig (nördlich Alzenau, Michelbach - Niedersteinbach, OD Schimborn). Zur Entlastung der Ortsdurchfahrt Schimborn gehört hierzu der Bau einer Ortsumgehung bzw. Teilortsumgehung. Der Ausbau der St 2305 trägt zur verbesserten Erschließung des Kahlgrundes für Fremdenverkehr sowie Tages- und Wochenenderholung bei. Die neue Autobahnanschlussstelle von der St 2805 an die A 45 wird eine günstigere Verknüpfung des Raumes westlich und östlich der A 45 mit dem Bundesfernstraßennetz schaffen und einen Teil des Verkehrs aus den Gemeinden heraus und vom vorhandenen übrigen Straßennetz auf die A 45 verlagern.

Die St 2307 bei Keilberg wurde verlegt und an die A 3 angeschlossen. Im jeweils anschließenden Bereich bis Hösbach/Bahnhof und Bessenbach ist ein verkehrsgerechter Ausbau der Staatsstraße erforderlich. Auch an der St 2309 in ihrer Funktion einer direkten Verbindung aus dem Kahlthal Richtung Aschaffenburg sind Maßnahmen nötig und vorgesehen.

Entlang der Verkehrsachse zwischen Eisenfeld, Eschau, Heimbuchenthal und Mespelbrunn hat die St 2308 die Funktion einer Verbindung zentraler Orte. Zusammen mit der St 2317 bindet sie das Mittelzentrum Obernburg a. Main/Eisenfeld/Erlenbach a. Main und weitere zentrale Orte im Maintal sowie eine Reihe von Spessartgemeinden an die Bundesautobahn A 3 und daneben an die St 2312 (früher B 8) und B 26 an. Um diesen Aufgaben und der daraus resultierenden erheblichen Verkehrsbelastung gerecht zu werden, sind im Zuge der St 2308 und der St 2317 auf großen Strecken Ausbaumaßnahmen und Ortsumgehungen, namentlich bei Sommerau, als auch Verbesserungen der Ortsdurchfahrten, wie beispielsweise in Rück, erforderlich.

Die bayerische Straßenbauverwaltung plant im Zuge der St 2315 Maßnahmen zur Verbesserung des Anschlusses des Südspessarts in Richtung Miltenberg. Dabei sind eine Verlegung der Ortsdurchfahrt Kirschfurt und eine neue Mainbrücke vorgesehen. Diese Planung steht in Zusammenhang mit der Absicht, den baden-württembergischen links-mainischen Nachbarort Freudenberg im Ortskern mit einer südlichen Tunnelumfahrung zu umgehen. Über diese Maßnahmen hinaus hält der Regionale Planungsverband Bayerischer Untermain weitere Verbesserungen bei der Straßenerschließung des Süd-

spessart, insbesondere im dortigen Maintal, für vordringlich; dies dient der Optimierung der Standortbedingungen für die ortsansässige Wirtschaft ebenso wie einer Entlastung der Ortsdurchfahrten. In diesem Zusammenhang kann auch eine Umgehung bzw. eine neue Mainbrücke bei Faulbach in Betracht kommen.

Die St 2311 dient zwischen Amorbach und der Landesgrenze Baden-Württemberg der Erschließung des Odenwaldes für den Fremdenverkehr und der Verbindung mit dem Neckartal. Diese Staatsstraße ist nach Auffassung des Regionalen Planungsverbands Bayerischer Untermain ausbaubedürftig. Ähnliches gilt für die St 521, die den Verkehr von Eichenbühl durch den Odenwald in Richtung Baden-Württemberg zu bewältigen hat.

- Zu 3.4 Das Oberzentrum Aschaffenburg liegt im Schnittpunkt zum Teil sehr stark belasteter Bundes-, Staats- und Kreisstraßen. Zur Bewältigung der daraus resultierenden verkehrlichen Situation sieht die Verkehrsplanung der Stadt Aschaffenburg, auf die verwiesen wird, für den fließenden und ruhenden Verkehr ein System in sich abgestimmter Maßnahmen vor. Die im Ziel genannten Maßnahmen sowie Planungen an weiteren Staats- und Kreisstraßen in diesem Raum dienen vor allem einer weiträumigen Ordnung, Entflechtung und Beschleunigung des Verkehrs um Aschaffenburg herum. Die Staatsstraße 2309 soll innerhalb der Stadt Aschaffenburg ausgebaut und durch eine Verlegung der St 2309 in Oberrau der Ort vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Weitere Ausbaumaßnahmen an der St 2309 sind in deren Verlauf südlich Aschaffenburg vorgesehen. Weiterhin ist ein bedarfsgerechter Umbau der St 2312 zwischen der Berliner Allee in Aschaffenburg und Haibach notwendig, um den in östlicher Richtung fließenden Verkehr besser aufnehmen zu können und den Erschließungsanforderungen der beidseitig der St 2312 gelegenen Konversionsflächen gerecht zu werden.

Überdurchschnittlich belastete Ausfallstraßen in südwestlicher Richtung sind die B 26 und die St 3115. Die vierspurige, bereits im Bau befindliche Friedrich-Ebert-Brücke in Aschaffenburg ist dabei hinsichtlich der gegebenen Verkehrsbelastung und der angestrebten Verkehrsbeschleunigung besonders dringlich. Die St 3115 führt durch dicht besiedeltes Wohngebiet im Stadtteil Nilkheim. Es ist daher geplant, die Verkehrsströme von der Großostheimer Straße auf den Straßenzug AB 16/B 26 bzw. B 469/B 26 zu verlagern. Dabei sind die gewachsenen Stadtteilverbindungen zwischen Nilkheim und Leider ausreichend zu beachten.

- Zu 3.5 Die Verkehrssituation insbesondere im Bereich Bürgstadt/Großheubach/Kleinheubach/Miltenberg bedarf dringend der Entlastung. Bereits in Betrieb genommen wurden die Ortsumgehung Bürgstadts im Zuge der St 2310 und die Verlegung der St 507. Es stehen noch der Bau der Mainbrücke und der Ortsumgehung Großheubach im Zuge der St 2309 an. Mit dem Neubau dieser Strecke einschließlich der Brücke zwischen der Verknüpfung mit der St 2310 und der St 2441 bei Großheubach und dem Knotenpunkt zur B 469 wurde begonnen. Die Maßnahme soll zügig vollendet werden.

Zwischen Eschau und Großheubach soll die St 2441 bestandsorientiert ausgebaut werden, vor allem damit die an dieser Straße gelegenen Gemeinden besser an das Mittelzentrum Miltenberg angebunden werden und damit die Verkehrssicherheit erhöht wird.

Die Verkehrsproblematik des Mittelzentrums Obernburg a. Main/Elsenfeld/Erlenbach a. Main ist durch seine Lage auf beiden Mainseiten mit erheblichem mainüberschreitenden Verkehr und durch bedeutende Einpendlerströme gekennzeichnet. Zur weiteren Ordnung des Verkehrs im Einzugsbereich des Mittelzentrums tragen vor allem die bereits genannten Maßnahmen an der B 469 und die Höhenfreilegung der Kreuzung an den Staatsstraßen 2308 und 2309 sowie der St 2808 bei. Außerdem soll so die Erreichbarkeit des Mittelzentrums durch Ausbauten an verschiedenen Kreisstraßen weiter verbessert werden.

- Zu 3.6 Die bestehenden Brücken über den Main reichen zur Bewältigung des Verkehrs noch nicht überall aus. Im Hinblick auf die hohen Kosten können neue Brücken jedoch nur dann gebaut werden, wenn eine ausreichende Auslastung zu erwarten ist. Der Regionale Planungsverband sieht in den in 3.6 genannten Maßnahmen diejenigen, die mit hoher Dringlichkeit verwirklicht oder auf längere Sicht ins Auge gefasst werden sollten.

Der vierspurige Ausbau der Ebert-Brücke in Aschaffenburg erfolgt derzeit. Seiner Verwirklichung kommt höchste Dringlichkeit zu.

Ebenso dringlich ist der Bau einer neuen Brücke bei Miltenberg, der die Voraussetzung für eine Gesamtlösung der Verkehrsprobleme im dortigen Raum darstellt. Sie wird im Zuge der im Bau befindlichen Verlegungen der St 507 und St 2309 realisiert.

Ein weiterer Brückenbau ist konkret zur Lösung der Verkehrsprobleme im Raum Kirschfurt/Freudenberg in Planung. Die dort bereits vorhandene Brücke kann den Verkehr angesichts der Verhältnisse in Freudenberg nicht zufrieden stellend aufnehmen; außerdem bedarf die Ortsdurchfahrt von Kirschfurt der Entlastung.

Erwogen werden weiterhin Planungen für den Bau zusätzlicher Brücken in den Räumen Erlenbach a Main/Klingenberg/ Wörth a. Main und Großwallstadt/Kleinwallstadt. Hier sind noch Voruntersuchungen im Gang und die erforderlichen Absprachen zwischen den betroffenen Gemeinden notwendig. Auch die vorhandene Brücke bei Klingenberg bedarf der Verbesserung.

Im südlichen Spessart sind durch den Brückenbau bei Kreuzwertheim Verkehrsverbesserungen bereits erfolgt und durch den beabsichtigten Brückenneubau bei Kirschfurt zusätzlich zu erwarten. Für eine weitere Intensivierung der Verkehrsbeziehungen zur anderen Mainseite und damit für eine Verbesserung der Standortbedingungen für die Wirtschaft im Südspessart soll eine zusätzliche Brücke im Raum Dorfprozelten/Stadtprozelten sorgen.

Nach Meinung des Regionalen Planungsverbandes Bayerischer Untermain wird es als erforderlich angesehen, die Kreisstraße MIL 39 (Niedernberg - Sulzbach) über die neue Mainbrücke direkt an die B 469 durch eine neue Anschlussstelle anzubinden, um so den zunehmenden rechtsmainisch geführten Verkehr auf kürzestem Wege in das überörtliche Straßennetz einleiten zu können.

Zu 3.7

Die Anlage von Pendlerparkplätzen entlang der Hauptadern des motorisierten Individualverkehrs, insbesondere entlang vierspuriger Straßen, wird immer häufiger praktiziert. Diese Parkplätze geben Pendlern aus dem Einzugsbereich der Arbeitsplatzschwerpunkte die Gelegenheit, sich zusammenzuschließen und von den Pendlerparkplätzen aus gemeinsam zur Arbeitsstätte zu gelangen. Auf diese Weise kann ein erheblicher Beitrag zur Verminderung der Verkehrsmengen im Umfeld der Arbeitsplatzstandorte, in der Regel also der größeren Gemeinden und Städte, aber auch zur Entlastung der Umwelt geleistet werden. Gerade in einer dicht besiedelten Region, deren Hauptverkehrsinfrastruktur sich aus topographischen Gründen vielfach auf enge Täler mit zahlreichen, langen Ortsdurchfahrten konzentriert, kommt der Anlage solcher Pendlerparkplätze besondere Bedeutung zu.

Zu 4

Ziviler Luftverkehr

Der Verkehrslandeplatz Aschaffenburg in Großostheim hat sich als Infrastruktureinrichtung auf dem Gebiet des privaten Luftverkehrs (Allgemeine Luftfahrt) in der Region Bayerischer Untermain etabliert. Die Start- und Landebahn ist nach den geltenden EU-Sicherheitsbestimmungen im notwendigen Umfang zu erweitern. Zur weiteren Verbesserung der Infrastruktur ist beabsichtigt, den Verkehrslandeplatz für den Instrumentenflugbetrieb (IFR), insbesondere zur Nutzung durch den Geschäftsflugverkehr zuzulassen.

Die zuletzt noch offenen Grundstücksfragen beim Verkehrslandeplatz Mainbullau konnten zwischenzeitlich geklärt werden. Der Platzhalter hat entweder durch Eigentumserwerb oder durch langfristige vertragliche Regelungen die zivilrechtliche Verfügungsgewalt über das gesamte Flugplatzgelände erworben. Eine Testphase zur Verlängerung der Windenschleppstrecke wurde mit einem positiven Ergebnis abgeschlossen. Mit der verlängerten Windenschleppstrecke sind größere Ausklinkhöhen für die Segelflugzeuge möglich, was zu einer Reduzierung des geräuschintensiven Flugzeugschleppbetriebes

führt. Im Interesse einer Konzentrierung des Luftsportes sollte erwogen werden, den Flugplatz für Ultraleichtflugzeuge zuzulassen, da hieran ein offensichtlicher Bedarf besteht.

Zu 5 **Binnenschifffahrt**

Zu 5.1 Durch die Vernetzung von Straße, Schiene und Binnenschifffahrt sollen insbesondere die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Binnenschifffahrt gefördert werden. Die Potentiale der Binnenschifffahrt zur Entlastung der Straße sind noch nicht in vollem Umfang genutzt. Gerade in der Region Bayerischer Untermain kommt der Binnenschifffahrt eine hohe Bedeutung zu, da hier mit der Rhein-Main-Donau-Schiffahrtsstraße ein Verkehrsweg von europäischer Bedeutung zur Verfügung steht.

Zu 5.2 Der Staatshafen Aschaffenburg ist, gemessen am Umschlagvolumen, einer der bedeutendsten bayerischen Häfen am Main. Durch den weiteren Ausbau und die Modernisierung des Hafens soll eine Infrastruktur geschaffen werden, die auch in Zukunft einen rationellen Umschlag zwischen den Verkehrsträgern Schiff, Bahn und Lkw und somit die Optimierung des Güterverkehrs in der Region ermöglicht. Wesentliche Schritte hierfür liegen in der 1995 fertig gestellten Modernisierung der Umschlagufer an Kai 2 (Aschaffenburg) und Kai 6 (Stockstadt) sowie dem Einsatz von insgesamt drei neuen Krananlagen in diesem Bereich. Die Ansiedlung von weiteren verkehrsintensiven Betrieben soll unter anderem durch eine neue Grundstücksaufteilung und Verkehrswegeführung zur Schaffung größerer zusammenhängender Flächen gefördert werden. Der Stückgutumschlag und der kombinierte Verkehr sollen durch die Einrichtung technischer Anlagen (z.B. RoRo-Rampe) und die Ansiedlung entsprechend orientierter Unternehmen ausgebaut werden. Zur besseren Steuerung des LKW-Verkehrs sollte die Beschilderung zwischen Autobahn und Hafengebiet vervollständigt werden. Eine in Planung befindliche Containerumschlagstelle sollte verwirklicht werden.

Zu 5.3 Im Bereich der Werft in Erlenbach a. Main nehmen Planungen für die Einrichtung eines Umschlagplatzes konkrete Gestalt an. Gegebenfalls sollen hier Möglichkeiten für den Güterumschlag geschaffen werden.

Zu 5.4 Die Fahrgastschifffahrt dient ebenso wie die Sportschifffahrt dem Fremdenverkehr sowie der Tages- und Wochenenderholung. Im Hinblick auf die zunehmende Freizeit und die Bemühungen, im Maingebiet die Erholungsmöglichkeiten zu verbessern, sollen die vorhandenen Anlegestellen gesichert und bei Bedarf weitere geschaffen werden. Eine ausreichende verkehrsmäßige Einbindung sowie Ver- und Entsorgung sollten gewährleistet sein.

Die Möglichkeiten der Sportschifffahrt auf dem Main werden durch die Belange der Güterschifffahrt, des Natur- und des Immissionsschutzes beschränkt. Die Einsatzmöglichkeiten für Sportboote, wie z.B. ehemalige Fähr- und Natorampen oder eigens für diesen Zweck errichtete Slipanlagen, sollen in ihrem Bestand und ihrer Benutzung (Zufahrt) gesichert werden, damit weiterhin ein gefahrloses Einsetzen und Herausnehmen von Sportbooten gewährleistet bleibt.

Zu 6 **Radverkehr**

Das Fahrrad hat sich in den letzten Jahren zu einem attraktiven Verkehrsmittel sowohl im Freizeitbereich als auch im Einkaufs- und Berufsverkehr entwickelt. Das Radwegenetz der Region ist erheblich ausgebaut worden. Gleichwohl sind zur Steigerung der Qualität im Radverkehr noch weitere Verbesserungen, insbesondere durch sinnvolle Ergänzungen von Radwegen entlang klassifizierter Straßen, wünschenswert und notwendig, damit durchgehende Wegeverbindungen entstehen. Dies dient der Entflechtung der Verkehre und der Sicherheit der Radfahrer ebenso, wie es einen Beitrag zur Entlastung der Straßen durch eine noch weitergehende Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel leisten kann. Zusätzliche Effekte in der Nutzung der Radwege, z.B. für den Einkaufs- und Berufsverkehr, werden durch Maßnahmen zur Fahrbahnverbesserung als auch zur Schaffung einer begleitenden Fahrradinfrastruktur erzielt, wie z.B. Fahr-

radparkplätze in guter Anbindung an den ÖPNV und in entsprechend attraktiver Ausstattung.

Besondere Bedeutung gewinnt das Radwegenetz für den Fremdenverkehr. Die Region weist hier schon jetzt ein umfangreiches Netz auch für diesen Zweck auf, das für die Fremdenverkehrswirtschaft immer mehr Gewicht gewinnt. Hier sind es vor allem die überregionalen Fernradwege der Region, die in dem bayerischen Fernradwegenetz „Bayernnetz für Radler“ eingebunden sind. Rückgrat ist dabei der durchgehend neu beschilderte Mainradweg, der sich bundesweit wachsender Beliebtheit erfreut. Die ergänzenden Radwegangebote im Maintal, im Spessart und im Odenwald sollen deshalb vervollständigt und qualitativ ansprechend ausgestattet werden.