

Die folgende Verordnung des Regionalen Planungsverbandes Würzburg wurde durch die „Bekanntmachung der Regierung von Unterfranken vom 20. März 2008 Nr. 24-8152.00-8/07“ im Amtsblatt der Regierung von Unterfranken (S. 139) bekannt gemacht:

Vierte Verordnung zur Änderung des Regionalplans der Region Würzburg (2)

Vom 14. Januar 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 Würzburg folgende Verordnung:

§ 1 Änderung des Regionalplans Kapitel B IX „Verkehr“

Die normativen Vorgaben des Regionalplans der Region Würzburg (Bekanntmachung über die Verbindlicherklärung vom 30. Oktober 1985, GVBl S. 676, BayRS 230-1-13-U), zuletzt geändert durch die Dritte Verordnung zur Änderung des Regionalplans vom 28. November 2007 (Amtsblatt der Regierung von Unterfranken 2008 S. 129), 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 2 zur Karte 2 „Siedlung und Versorgung“ gemäß dem Anhang zur Anlage.

§ 2 In-Kraft-Treten

Diese Verordnung tritt am 15. April 2008 in Kraft.

Karlstadt, den 14. Januar 2008
Regionaler Planungsverband Würzburg

Grein
Landrat
Verbandsvorsitzender

Anlage zu § 1 der Vierten Verordnung zur Änderung des Regionalplans der Region Würzburg (2) vom 14. Januar 2008

**Regionalplan
Region Würzburg (2)**

Normative Vorgaben

Kapitel B IX
Verkehr

Ziele (Z) und Grundsätze (G)

B IX Verkehr

- G** Die Verkehrsinfrastruktur dient der bedarfsgerechten Erschließung der Region Würzburg und der Sicherung der Mobilität im Personen- und Güterverkehr. Bei der weiteren Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur ist auf eine aufgabengerechte Abstimmung und Vernetzung aller Verkehrsträger und die Verknüpfung der Verkehrssysteme untereinander im Interesse einer umweltfreundlichen und zugleich wirtschaftlichen Verkehrsentwicklung hinzuwirken.

1 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

- 1.1 **G** Der Weiterentwicklung des ÖPNV als attraktives, sicheres und wirtschaftliches System zu einer dem motorisierten Individualverkehr möglichst gleichwertigen Alternative kommt in der Region eine besondere Bedeutung zu.
- Z** Die Verkehrsbedienung durch den ÖPNV soll in allen Teilen der Region gesichert und optimiert werden. Vorrangig im Verlauf der Hauptverkehrsachsen soll insbesondere durch eine verstärkte Zusammenarbeit auf eine zunehmende Vernetzung der Verkehrsträger und eine Verbesserung der jeweiligen Leistungsangebote hingewirkt werden.
- G** Ein gemeinsamer, voll funktionsfähiger Nahverkehrsverbund, möglichst für die gesamte Region, ist anzustreben.
- 1.2 **G** Im Verdichtungsraum Würzburg sind insbesondere Verbesserungen bei Reisezeit und Bedienungskomfort sowohl in der Ausrichtung auf das Oberzentrum Würzburg als auch zwischen benachbarten Gemeinden im Umland anzustreben. Besondere Bedeutung kommt der Intensivierung der Verknüpfung der städtischen Verkehrslinien mit den regionalen Buslinien und mit den Schienenpersonennahverkehrslinien zu. Eine Verbesserung des Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Systems im Oberzentrum Würzburg und in angrenzenden Gemeinden ist anzustreben.
- 1.3 **G** Im ländlichen Raum sind Verbesserungen vor allem bei der Erreichbarkeit zentraler Orte, insbesondere der Mittelzentren, bei der Reisezeit, beim Bedienungskomfort und bei der Flächenerschließung anzustreben. Darüber hinaus ist auf eine weitere Verbesserung der Erreichbarkeit des Verdichtungsraums, vor allem des Oberzentrums Würzburg, hinzuwirken.

2 Schienenverkehr

- 2.1 **G** Die dauerhafte Sicherung und möglichst eine weitere Verbesserung der Anbindung des Oberzentrums Würzburg an den Schienenfernverkehr sind anzustreben.
Hierzu ist insbesondere darauf hinzuwirken, dass:
- die Strecke Aschaffenburg – Würzburg in der Region so ausgebaut wird, dass sie als Teil des Hochgeschwindigkeitsnetzes der Bahn für den schnellen Fernverkehr attraktiv bleibt bzw. wird,
 - der direkte Schienenpersonenverkehr zwischen Würzburg und Stuttgart unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Nahverkehrs zwischen Würzburg und Lauda zeitlich und qualitativ deutlich verbessert wird.
- 2.2 **G** Der Erhaltung und weiteren Entwicklung des in der Region Würzburg im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) betriebenen Streckennetzes als Grundgerüst und Rückgrat des ÖPNV in seiner Gesamtheit kommt besondere Bedeutung zu.
- 2.3 **G** Eine umfassende Modernisierung, Umgestaltung und Ertüchtigung des Hauptbahnhofes Würzburg zu einer repräsentativen und funktional hochwertigen Verkehrsstation ist anzustreben.

- 2.4 **G** Im Schienengüterverkehr ist anzustreben, dass bei entsprechender Nachfrage der Bedienungsumfang wiederhergestellt, gesichert und ausgebaut wird.

3 **Straßenbau**

- 3.1 **G** Der Verbesserung, Ergänzung und Vervollständigung des Straßennetzes in der Region Würzburg kommt besondere Bedeutung zu. Zu diesem Zweck sind anzustreben:
- ein angemessener Verkehrsanschluss aller Gemeinden
 - ein besserer Verkehrsaustausch zwischen den zentralen Orten und ihren Verflechtungsbereichen, insbesondere auch mit dem Oberzentrum Würzburg
 - die Beseitigung von Engstellen, Unfallschwerpunkten und Umweltbelästigungen vor allem durch weitere Ortsumgehungen und
 - eine angemessene Bewältigung des Schwerverkehrs.

- 3.2 **Z** Zur Verbesserung der Einbindung der Region in das überregionale Straßennetz sollen folgende Maßnahmen verwirklicht werden:
- durchgehender Ausbau der Bundesautobahn A 3 Frankfurt – Nürnberg auf sechs Fahrstreifen in ihrem gesamten Verlauf in der Region,
 - Ausbau der Bundesautobahn A 7 auf sechs Fahrstreifen zwischen dem Autobahndreieck Schweinfurt / Werneck und dem Autobahnkreuz Biebelried,
 - Neubau der vierstreifigen Bundesstraße 26n „Westumgehung Würzburg“.

- 3.3 **G** Um das Oberzentrum Würzburg besser an das Bundesfernstraßennetz anzubinden, den Verkehrsaustausch innerhalb der Region mit dem Oberzentrum Würzburg zu erleichtern sowie um den Verkehr innerhalb des Verdichtungsraums Würzburg weiter zu ordnen und Ortsdurchfahrten zu entlasten, sind am Straßennetz im Verdichtungsraum Würzburg und im angrenzenden ländlichen Raum Ausbauten und Verlegungen anzustreben, vor allem im Verlauf der Hauptverkehrsachsen, die auf das Oberzentrum Würzburg zulaufen. Dies betrifft insbesondere die Bundesstraße 19 sowie die Staatsstraßen 2260, 2297 und 2300.

- 3.4 **G** Um in den Mittelbereichen Karlstadt, Kitzingen, Lohr a. Main, Marktheidenfeld und Ochsenfurt sowie in dem zum ländlichen Raum gehörenden Teil des Mittelbereichs Würzburg die zentralen Orte besser an das Bundesfernstraßennetz anzubinden, den Verkehrsaustausch zwischen diesen zentralen Orten und innerhalb ihrer Verflechtungsbereiche zu erleichtern, die innerregionale Flächenerschließung zu vervollständigen und um Ortsdurchfahrten zu entlasten, kommt der Realisierung der am jeweiligen Straßennetz in den Zielen 3.4.1 bis 3.4.3 genannten Vorhaben besondere Bedeutung zu.

- 3.4.1 **Z** In den Mittelbereichen Karlstadt, Lohr a. Main und Marktheidenfeld sollen Ausbauten sowie Ortsumgehungen und Verlegungen an den Staatsstraßen 2299, 2300, 2301, 2302, 2303, 2305, 2315, 2316, 2435, 2437 und 2438 vorgenommen werden.

- 3.4.2 **Z** Im Mittelbereich Kitzingen sollen Ausbauten sowie Ortsumgehungen und Verlegungen an den Staatsstraßen 2260, 2270, 2271, 2272, 2418 und 2420 vorgenommen werden.

- 3.4.3 **Z** Im Mittelbereich Ochsenfurt sollen Ausbauten sowie Ortsumgehungen an der Bundesstraße 13 und an der Staatsstraße 2418 vorgenommen werden.

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

4 **Ziviler Luftverkehr**

- G** Es ist darauf hinzuwirken, dass im Raum Würzburg ein leistungsfähiger Verkehrslandeplatz für die Allgemeine Luftfahrt zur Verfügung steht. Dazu ist eine dauerhafte und bedarfsgerechte zivile Mitbenutzung bzw. zivile Nachbenutzung des Militärflugplatzes Giebelstadt oder ggf. des Militärflugplatzes Kitzingen anzustreben.

5 **Binnenschifffahrt**

- 5.1 **G** Es ist darauf hinzuwirken, dass die Bundeswasserstraße Main in ihrer Leistungsfähigkeit verbessert und den Anforderungen der modernen Binnenschifffahrt angepasst wird.
- 5.2 **G** Die Sicherung und ein den Verkehrsbedürfnissen entsprechender Ausbau der Hafenanlagen, Umschlag- und Liegestellen sind anzustreben.
- 5.3 **G** Der Nutzung des Mains für die Fahrgast- und für die Sportschifffahrt kommt besondere Bedeutung zu.

6 **Radverkehr**

- G** Der weitere bedarfsgerechte und möglichst flächendeckende Ausbau des regionalen Radwegenetzes unter weitgehender Trennung vom übrigen Verkehr ist anzustreben. Einer attraktiven Verknüpfung der Funktionsbereiche Wohnen, Arbeiten, Bildung, Naherholung sowie Fremdenverkehr kommt dabei eine besondere Bedeutung zu.

Redaktionelle Hinweise:

Hier endet die Anlage zu § 1 der Vierten Verordnung zur Änderung des Regionalplans der Region Würzburg (2) vom 14. Januar 2008. Die in der Verordnung als Anhang zur Anlage bezeichnete Tekturkarte 2 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 diese zwar nicht Bestandteil der „Anlage zu § 1“ sind, gleichwohl aber der Interpretation und dem Verständnis der normativen Vorgaben dienen, werden die Begründungen der Vollständigkeit halber nachstehend wiedergegeben.

**Regionalplan
Region Würzburg (2)**

Kapitel B IX
Verkehr

Begründung

Zu B IX **Verkehr**

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist gerade wegen der guten Lage der Region innerhalb Deutschlands und Europas zur Entwicklung der Planungsregion unabdingbar.

Wenngleich die Verkehrsinfrastruktur in der Region schon ein hohes Niveau erreicht hat, sind dennoch Verbesserungen bei den einzelnen Verkehrsträgern und bei der Vernetzung der Verkehrssysteme und der bestehenden Verkehrswege untereinander geboten, um den Bedürfnissen der Verkehrsnutzer zu entsprechen. Diese Maßnahmen sind im jeweiligen Abschnitt des Verkehrskapitels aufgeführt. Dabei ist weder eine ausschließliche Ausrichtung auf öffentliche Verkehrsmittel noch eine alleinige Orientierung an den Belangen des Individualverkehrs zielführend, sondern deren verbesserte Abstimmung.

Zur Steigerung des Anteils und damit der Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs sowie als Voraussetzung für eine kombinierte Benutzung von individuellen und öffentlichen Verkehrsmitteln sind insbesondere Verbesserungen bei den Umsteigemöglichkeiten zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln erforderlich, z.B. durch die Einrichtung von Park-and-Ride- sowie Bike-and-Ride-Anlagen, sowohl an den Haltepunkten des schienengebundenen ÖPNV als auch entlang der Hauptverkehrsachsen im Straßenverkehr.

Nicht zuletzt trägt die angestrebte Verkehrsentwicklung den Belangen des Klima- und Umweltschutzes Rechnung. Dennoch machen die topographischen und ökologischen Rahmenbedingungen, besonders schützenswerte Landschaftsteile und Artvorkommen mit hoher Empfindlichkeit, die Schonung wertvoller Böden und der Schutz typischer Landschafts- und Ortsbilder eine besonders umweltverträgliche Realisierung von Verkehrsbaumaßnahmen erforderlich.

Die nach Art. 13 c 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 insbesondere folgender Maßnahmen bzw. Planungen im jeweils nachfolgenden Genehmigungsverfahren ggf. vertiefende Verträglichkeitsabschätzungen bzw. -prüfungen erforderlich werden können:

- Ausbau der Schienenstrecke Aschaffenburg – Würzburg im Bereich der Region 2
- Neubau der vierstreifigen Bundesstraße 26n „Westumgehung Würzburg“
- Ortsumgehung Giebelstadt – Euerhausen an der B 19
- Ortsumgehung Mainstockheim im Zuge der St 2270
- Ausbau der St 2299 zwischen Karbach und Zellingen
- Ausbau der St 2437 zwischen Duttenbrunn und Zellingen.

Bei diesen Maßnahmen lassen sich angesichts der im Rahmen des Regionalplans noch nicht ausreichenden Planungsgenauigkeit keine abschließenden Aussagen über mögliche erhebliche Beeinträchtigungen treffen. Den diesbezüglichen Erfordernissen im Hinblick auf die Ausbaumaßnahmen an der A 3 und A 7 wird in der einschlägigen Planfeststellung Rechnung getragen. Die Vorprüfung ist bereits auf Bundesebene über den Bundesverkehrswegeplan 2004 erfolgt.

Zu 1 **Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)**

Zu 1.1 Gemäß LEP B V 1.2 soll der ÖPNV in allen Regionen verstärkt ausgebaut werden, damit er zur Entlastung der Verdichtungsräume vom Individualverkehr, zu einer wirkungsvollen Ergänzung des Individualverkehrs im ländlichen Raum und zu einer optimalen Verknüpfung des ländlichen Raums mit dem Verdichtungsraum beitragen kann. Im Sinne einer nachhaltigen Raumentwicklung soll auf diese Weise der ÖPNV zu einer gleichwertigen Alternative zum motorisierten Individualverkehr ausgebaut werden, um so – ohne Qualitätsverluste bei der Erreichbarkeit der jeweiligen Zielorte – zu einer Verminderung von Schadstoff- und Lärmemissionen beizutragen.

Da das ÖPNV-Angebot in der Region inzwischen ein relativ hohes Niveau erreicht hat, geht es künftig, gerade vor dem Hintergrund der veränderten finanziellen und auch demographischen Rahmenbedingungen, in erster Linie um die Sicherung und Optimierung des

Bedienungsangebotes, z.B. beim Schülerverkehr. Zur Steigerung der Attraktivität sind insbesondere bei der Reisezeit und bei der Bedienungshäufigkeit oft noch Verbesserungen wünschenswert und machbar.

Das Streckennetz des ÖPNV verläuft überwiegend entlang der Siedlungs- und Verkehrsachsen. Dieses Grundraster erleichtert die Flächenerschließung, die Bündelung des Verkehrs und die Erreichbarkeit vor allem der zentralen Orte. Es soll deshalb den noch erforderlichen Verbesserungen des ÖPNV zugrunde gelegt werden.

In allen Teilen der Region ist eine der wichtigsten Voraussetzungen für eine noch weiter gehende Verbesserung des ÖPNV-Angebots die verstärkte Zusammenarbeit der Nahverkehrsträger. Dies gilt sowohl für die technische Kooperation zwischen Bahn-, Bus- und Straßenbahnverkehr als auch insbesondere für das organisatorische Zusammenwirken kommunaler und privater Verkehrsträger einschließlich der Deutschen Bahn (DB) AG in Richtung eines Verkehrsverbundes.

Im neu festgelegten regionalen Nahverkehrsraum der Region Würzburg ist derzeit ein gemeinsamer Nahverkehrsplan in Bearbeitung u.a. mit dem Ziel eines gemeinsamen Verkehrsverbundes. Im Einzelnen noch zu verbessern sind die Abstimmung der Fahrpläne und Haltestellen sowie die Weiterentwicklung der Übergangstarife zum Umsteigen zwischen den Verkehrsmitteln der verschiedenen Träger. Hinzu kommen die erforderlichen Verbesserungen bei der Ausstattung der Verkehrsmittel, ihrer Haltepunkte, ihrer Verknüpfungsstellen untereinander und ihrer Anbindung an den Individualverkehr.

Die angesprochene Kooperation der Nahverkehrsträger ist ebenso bei der Abstimmung mit den Nachbarverkehrsräumen der Region anzustreben. Die diesbezügliche Zusammenarbeit mit den Nachbarregionen ist unterschiedlich weit fortgeschritten, soll aber möglichst weitgehend intensiviert und im Interesse der Kunden integriert werden.

Die Weiterentwicklung des ÖPNV ist Hauptaufgabe des Verkehrsverbundes und soll nach dessen in eigener Zuständigkeit zu entwickelnden Vorstellungen erfolgen.

- Zu 1.2 Im Verdichtungsraum Würzburg sollen Maßnahmen im ÖPNV besonders zur Lösung mengenorientierter Beförderungsaufgaben beitragen, nachdem die Fläche bereits weitgehend erschlossen ist. Die Lage des Oberzentrums Würzburg inmitten eines radialen Straßennetzes, auf dem sich starke Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehre überlagern, verlangt eine weitere Entflechtung innerörtlicher Verkehre. Voraussetzung ist eine Steigerung der Attraktivität des ÖPNV im Verdichtungsraum Würzburg (vgl. A II 1.6). Sie lässt sich vor allem durch Verbesserungen bei Reisezeit sowie Bedienungs- und Benutzungskomfort erreichen, z.B. hinsichtlich Geschwindigkeit, Umsteigezeiten, Pünktlichkeit und Platzverfügbarkeit. Dies gilt nicht nur für den ÖPNV zum Oberzentrum Würzburg hin, sondern auch für die Verbindungen der Gemeinden im übrigen Verdichtungsraum untereinander.

Eine Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV im Verdichtungsraum Würzburg lässt sich erreichen durch günstige Umsteigemöglichkeiten zwischen den städtischen Verkehrslinien (Bus und Straßenbahn), den regionalen Buslinien und den schienengebundenen Nahverkehrslinien der Bahn, vor allem auch am Würzburger Hauptbahnhof.

Zu diesem Zweck ist eine Fülle weiterer Maßnahmen denkbar, wie z.B. die Erweiterung des Liniennetzes, zusätzliche eigene Bahnkörper für die Straßenbahn oder Sonderspuren für Busse. Selbst stark in die Zukunft gerichtete Vorstellungen, die allerdings in anderen Verkehrsverbänden bereits realisiert sind, wie etwa eine direkte technische Verknüpfung der Straßenbahn mit den Gleisen der Bahn sind denkbar. Eine weitere Verbesserung des Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Systems, gerade auch außerhalb des Stadtgebietes Würzburg, kann zu einer zusätzlichen Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und damit zur Entlastung der Innenstadt vom Straßenverkehr beitragen.

- Zu 1.3 Im ländlichen Raum sind beim ÖPNV vor allem Mängel beim Bedienungskomfort in Bezug auf die Fahrtenhäufigkeit festzustellen. Weiterhin ist die ÖPNV-Erschließung hinsichtlich der Fläche, der Erreichbarkeit von Nachbarorten, Gemeindezentren sowie zentraler Orte und der Reisezeit verbesserungsbedürftig.

Um die Häufigkeit der Bedienung zu verbessern, soll vor allem eine zeitliche Streuung des Fahrtenangebots tagsüber (Einkäufe, Behördenbesuche usw.) und abends (z.B. Besuch kultureller Veranstaltungen) durchgeführt werden. Die Erschließungslücken lassen sich durch geänderte Linienführungen oder durch Einrichtung neuer Linien beseitigen. Hierzu gehört auch für peripher gelegene Gemeinden eine Verbesserung der Verbindung über die Grenzen der Region hinaus. Die Grenzen für eine ständig höhere Flächenerschließung sind darin zu sehen, dass durch immer weitere Fahrtenwege zu lange Fahrzeiten entstehen. Eine mögliche Lösung dieses Konflikts könnte in dem Einsatz bedarfsgesteuerter Verkehrssysteme in dünner besiedelten Teilräumen der Region bestehen (z.B. Ruf-Bus-System).

Zu 2 **Schienenverkehr**

Zu 2.1 Mit der Fertigstellung der Neubaustrecke Würzburg – Fulda, der Nantenbacher Kurve und der Ausbaumaßnahmen in Richtung Nürnberg wurden das Oberzentrum Würzburg und damit weite Teile der Region sehr gut in das überregionale Schnellverkehrsnetz der Bahn eingebunden. Die so gewonnenen Vorteile in der überregionalen Anbindung sollen als einer der entscheidende Standortfaktoren der Region und als wichtiger Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung in den Bereichen Verkehr und Umwelt gesichert und nach Möglichkeit noch weiter ausgebaut werden.

Angesichts der konkreten und teilweise weit fortgeschrittenen Planungen der DB AG zu wesentlichen baulichen Verbesserungen und damit zu erheblichen Zeitgewinnen in den Relationen Frankfurt a. Main – Mannheim – Stuttgart – Ulm – München sowie Nürnberg – Erfurt – Berlin ist langfristig die Gefahr nicht von der Hand zu weisen, dass in den bundesweiten Verbindungen eine Konzentration der Verkehrsströme auf diesen Strecken erfolgt und die Verbindung von Frankfurt über Würzburg nach Nürnberg an Bedeutung verliert. Dies wäre den hiesigen Standorteigenschaften abträglich. Der Regionale Planungsverband Würzburg tritt deshalb durch die Unterstützung von Ausbaumaßnahmen zwischen Aschaffenburg und Würzburg einer solchen Entwicklung entgegen.

Die Verbindung zwischen Aschaffenburg und Würzburg sollte vor allem in zeitlicher Hinsicht, etwa durch den von der DB AG angekündigten Einsatz von Neigetechnikzügen, noch verbessert werden. Deutliche Zeitgewinne in Richtung Aschaffenburg wurden zwar seit Inbetriebnahme der Nantenbacher Kurve und in Richtung Landeshauptstadt München seit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Nürnberg – Ingolstadt erzielt. Aber insbesondere bei der Spessartquerung zwischen Lohr a. Main und Aschaffenburg soll neben bestandsorientierten Ausbaumaßnahmen vor allem baldmöglichst eine leistungsfähige zweigleisige Umfahrung des Schwarzkopftunnels aufgrund dessen Sanierungsbedürftigkeit erfolgen, die sowohl höhere Geschwindigkeiten ermöglicht als auch den Lärmschutzbedürfnissen der anliegenden Gemeinden Rechnung trägt.

Nach Ansicht des Planungsverbandes sollte die Schienenverbindung zwischen dem Oberzentrum Würzburg und dem Ballungsraum Stuttgart, wie mittlerweile bereits in Richtung der thüringischen Landeshauptstadt Erfurt erfolgt, verbessert werden. Verbesserungen von Würzburg in Richtung Stuttgart sind sowohl im direkten Fernverkehr als auch im Regionalverkehr erstrebenswert. Nachdem anfängliche Erwartungen auf eine durchgehende Fernverkehrsverbindung in diesen Relationen kurzfristig nicht erfüllt werden, sollte hier weiterhin zumindest eine wesentliche Beschleunigung und Qualitätsverbesserung angestrebt werden, wie sie großteils zwischen Würzburg und Erfurt bereits erfolgt ist. Bemühungen zum Einsatz entsprechenden Zugmaterials, vereinzelt nötig werdende Ausbaumaßnahmen und weitere Haltepunkte werden vom Planungsverband nachdrücklich unterstützt.

Zu 2.2 Die Sicherung und der qualitative Ausbau des SPNV sind von größter Bedeutung, denn die Schienenstrecken bilden das Rückgrat eines leistungsfähigen ÖPNV. Durch die Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene wird gleichzeitig den Umwelterfordernissen Rechnung getragen. Denkbar sind insbesondere Erweiterungen der Streckenkapazitäten, Verbesserungen technischer und organisatorischer Art an den Umsteigepunkten innerhalb des Schienenverkehrs - vor allem zwischen Fern- und Regionalverkehr - sowie auch zwischen dem Schienenverkehr, den Buslinien und dem Individualverkehr. Hierzu zählen nicht zuletzt eine entsprechende funktionstüchtige Gestaltung von Haltepunkten

und Bahnhöfen sowie im Bedarfsfall auch deren Wiedereröffnung bzw. Neuanlage. Von besonderer Bedeutung sind weiterhin gut funktionsfähige Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen.

Bei entsprechender Nachfrage käme auch die Reaktivierung stillgelegter bzw. dem Personenverkehr nicht mehr verfügbarer Strecken in Betracht, wie etwa in den Relationen Kitzingen/Et washäusen – Gerolzhofen – Schweinfurt oder Gemünden – Schweinfurt (Wernstrecke).

In jüngerer Zeit ist es gelungen, den beinahe zum Erliegen gekommenen Verkehr auf der Saaletalstrecke von Gemünden a. Main nach Bad Kissingen mit neuem Leben zu füllen. Taktverkehr, Beschleunigung, modernes Fahrzeugmaterial und ein neues Tarifangebot haben hier zu erheblichen Verbesserungen im SPNV geführt. Die Annahme dieses neuen Angebots beim Publikum zeigt die hohe Akzeptanz des schienengebundenen Verkehrs, wenn das Angebot von entsprechender Qualität ist. Vor allem aus Gründen des Umweltschutzes und zu einer weiter verbesserten Erschließung der Fläche für den ÖPNV (vgl. B IX 1.3) sollen die Bemühungen um eine zusätzliche Attraktivitätssteigerung auf der Saaletalbahn fortgesetzt werden.

Aus ähnlichen Gründen sind die Bemühungen erfolgreich gewesen, den schon eingestellten Schienenverkehr auf der Strecke von Seligenstadt nach Astheim (bei Volkach) wieder in Gang zu bringen. Bei einem entsprechenden Ausbau dürfte diese Verbindung nicht nur als Freizeitangebot, sondern auch für die Flächenerschließung durch den Schienenverkehr wieder interessant werden. Die Wiederherstellung einer durchgehenden, gut bedienten Verbindung aus dem Raum Volkach über Seligenstadt nach Würzburg wird ebenso vom Planungsverband unterstützt.

Zu 2.3 Der Hauptbahnhof Würzburg entspricht weder in seinem baulichen und technischen Standard noch in seinem Ambiente zeitgemäßen Anforderungen. Eine umfassende, zeitgerechte Modernisierung des Bahnhofsgebäudes, die Neugestaltung der Bahnsteige und des Bahnhofsumfelds zu einem modernen Knotenpunkt mit guten Umsteigemöglichkeiten zum ÖPNV und zum Individualverkehr, aber auch als Verkehrsportal der Region sind dringend erforderlich.

Zu 2.4 Die Rationalisierungsmaßnahmen der DB AG haben dazu geführt, dass Teile der Region nicht mehr im notwendigen Umfang am Schienengüterverkehr teilhaben können. Diese Teilhabe ist aus wirtschaftlichen, verkehrstechnischen und umweltpolitischen Aspekten unerlässlich.

Gerade auch um Standortnachteile für Handel, Gewerbe, Land- und Forstwirtschaft zu vermeiden, sollen der Gleisanschlussverkehr verbessert und nach Möglichkeit alle dafür in Betracht kommenden Industrie- und Gewerbeflächen einbezogen werden. Die verstärkte Einbindung der Region in den kombinierten Wasser-Straßen-Schienen-Verkehr ist ebenfalls wünschenswert.

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 zugleich auch dem ÖPNV zur optimalen Abwicklung. Darüber hinaus ermöglicht ein gutes Straßennetz die Erschließung der Region für die Tages- und Wochenenderholung sowie den Fremdenverkehr.

Seit Inkrafttreten des Regionalplans im Jahre 1985 sind am Straßennetz der Region Würzburg erhebliche Verbesserungen vorgenommen worden. Dies betrifft in besonderer Weise den Verdichtungsraum und die Verkehrsachsen entlang des Mains.

Die zur Verbesserung des Straßennetzes in der Region dennoch erforderlichen weiteren Maßnahmen von überörtlicher Bedeutung sind in den Zielen und Grundsätzen B IX 3.2 und 3.3 und den zugehörigen Begründungen aufgeführt. Gerade dem Ausbau des Straßennetzes kommt besonderes Augenmerk zu, um dieses sicherer zu machen und um Ortsdurch-

fahrten insbesondere vom Schwerverkehr zu entlasten, wodurch die Auswirkungen des Verkehrs auf die Lebensbedingungen der Bevölkerung reduziert werden. Die ohnehin angestrebte Entlastung der Region vom Schwerverkehr erhält im Hinblick auf die neu eingeführte Lkw-Mautpflicht und die Neigung, ihr zu entgehen, zusätzliche Aktualität. Die zur Lösung dieses Problems angegangenen Bemühungen sollen intensiviert und fortgeführt werden, um den Durchgangsverkehr soweit irgend möglich vom regionalen und örtlichen Straßenverkehrsnetz fernzuhalten.

Konkret geplante Verlegungen und Ortsumgehungen, die auch der Planungsverband für erforderlich hält, sind in der Tekturkarte 2 zu Karte 2 Siedlung und Versorgung zeichnerisch erläuternd dargestellt, soweit ihr Verlauf räumlich ausreichend konkretisiert und im Maßstab 1:100.000 darstellbar ist. Zu Einzelheiten sowie zu weiteren Maßnahmen wird auf den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen vom 04.10.2004 und den 6. Ausbauplan für die Staatsstraßen verwiesen.

Weiterhin wird auf die Planungen der Landkreise sowie Städte und Gemeinden verwiesen, die aufgrund des Bedarfs ebenso Ausbau- und Verlegungsmaßnahmen an zahlreichen Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen vorsehen.

Zu 3.2 Ungeachtet der inzwischen erfolgten Ausbaumaßnahmen im regionalen Straßennetz hat sich die Notwendigkeit herausgestellt, verstärkt die Einbindung der Region insbesondere in das überregionale Autobahnnetz zu verbessern. Diese Maßnahmen dienen zum einen der Aufwertung des Standortfaktors Verkehrsanbindung, der nach wie vor mitentscheidend ist für die Sicherung vorhandener und die Schaffung neuer Arbeitsplätze. Sie dienen zum anderen der Entlastung der Regionsbevölkerung vom Durchgangsverkehr, aber auch der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf den Autobahnen selbst. Im Einzelnen werden die im Ziel genannten drei Planungen wie folgt begründet:

- Die Autobahn A 3 von Frankfurt über Würzburg nach Nürnberg ist zunehmend zu einem Nadelöhr im bundesweiten Autobahnnetz geworden. Die Verkehrsmengen haben enorm zugenommen und überfordern die Leistungsfähigkeit einer vierstreifigen Straße schon jetzt bei weitem. Ständige Staus und Verkehrsprobleme auf der gesamten Länge der A 3 durch die Region, insbesondere im Spessart, um Würzburg und am Biebelrieder Kreuz, sind die Folge. Dies führt - abgesehen von den Belästigungen und Behinderungen für den Durchgangsverkehr auf der Autobahn selbst - zu zusätzlichen staubedingten Luft- und Lärmbelastungen im unmittelbaren Einzugsbereich der Autobahn sowie außerdem zu Ausweich- und Umleitungsverkehren, die ihrerseits nicht nur Umweltbeeinträchtigungen auslösen, sondern auch Verkehrsgefährdungen und Behinderungen im innerregionalen Verkehr zur Folge haben.
- Einer ähnlichen Zielsetzung wie der sechsstreifige Ausbau der A 3 dient auch die Verbreiterung der Autobahn A 7 zwischen Schweinfurt/Werneck und Biebelried auf sechs Fahrstreifen. Diese Maßnahme im „weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ gemäß Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen fördert, zusammen mit dem entsprechenden Umbau des Autobahnkreuzes Biebelried, vor allem einen problemloseren Verkehrsfluss und wirkt damit den auch hier zahlreichen Staus entgegen. Bei einer Realisierung der B 26n tritt jedoch aufgrund des Entlastungseffekts für die A 7 der sechsstreifige Ausbau in seiner Bedeutung zurück.
- Eine für die Region Würzburg besonders bedeutsame Maßnahme ist die Verwirklichung der Bundesstraße 26n „Westumgehung Würzburg“, die vom Autobahndreieck Schweinfurt/Werneck an der Bundesautobahn A 7 zur Bundesautobahn A 3 geführt werden soll. Für diese vierstreifig geplante Trasse, die vor allem eine Entlastungs- und Erschließungsfunktion hätte, ist bislang lediglich ein vorläufiger Planungskorridor, aber noch kein konkreter Trassenverlauf bekannt. Auf der Grundlage der Machbarkeitsstudie vom Juli 2001 ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen vom 04.10.2004 das Teilstück Karlstadt – Autobahndreieck Werneck (A 7) im „vordringlichen Bedarf“ und das Stück Karlstadt – westlich Autobahndreieck Würzburg/West (A 3) im „weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ enthalten.
Die Verwirklichung dieser Planung ist erklärtermaßen schon seit längerem Ziel des regionalen Planungsverbands Würzburg. Sie verfolgt vor allem zwei Absichten: Zum einen sollen der Verdichtungsraum Würzburg und seine nähere Umgebung vom Durchgangsverkehr entlastet werden, den der Abkürzungsverkehr von der A 7 auf die A 3 und umgekehrt auslöst. Nicht nur die Stadt Würzburg selbst, sondern auch einige umliegen-

de Gemeinden können hiervon profitieren. Seit der Fertigstellung der A 71 zwischen Schweinfurt und Erfurt kommt diesem Aspekt ein noch höheres Gewicht als schon bisher zu. Daneben soll die B 26n zusätzlich die Standortvoraussetzungen in weiten Teilen des Landkreises Main-Spessart verbessern. Die Einzugsbereiche vor allem der Mittelzentren Karlstadt und Lohr a. Main samt allen wesentlichen zentralen Orten liegen relativ autobahnfern. Ihre verkehrliche Stärkung ist ein wichtiges Anliegen des Planungsverbands. Schließlich wird die B 26n auch zur Entlastung zahlreicher Ortsdurchfahrten, insbesondere des Unterzentrums Arnstein und des Mittelzentrums Karlstadt, führen.

Zu 3.3 Das stark belastete Straßennetz im Verdichtungsraum Würzburg führt radial vor allem im Verlauf von Siedlungs- und Verkehrsachsen auf das Oberzentrum Würzburg zu. Die damit verbundene Überlagerung von Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr bringt nicht nur in den Hauptverkehrszeiten erhebliche Behinderungen des Verkehrsflusses mit sich. Deshalb sind durch entsprechende Maßnahmen der Verkehrsaustausch zwischen Verdichtungsraum und ländlichem Raum zu erleichtern, der Verkehr im Verdichtungsraum weiter zu ordnen, das Oberzentrum Würzburg und die betroffenen Orte vom Durchgangsverkehr zu entlasten und noch besser an das Bundesfernstraßennetz anzubinden. Trotz der umfangreichen Maßnahmen in den letzten beiden Jahrzehnten sind noch weitere Vorhaben erforderlich, insbesondere an der B 19 die Ortsumgehung Giebelstadt – Euerhausen.

Darüber hinaus wird eine Ortsumgehung Rimpars angestrebt zur Entlastung der schwierigen Durchfahrt dieses zentralen Orts und zur Erleichterung der Verkehrsverbindungen vom Raum Arnstein zum Verdichtungsraum. Eine wichtige Maßnahme ist auch der Ausbau der St 2300 im Gebiet der Stadt Würzburg (Zeller Bock).

Zur Minderung der Verkehrsemissionen in Höchberg, zur Beseitigung der Verkehrsgefahren für die Trinkwasservorkommen an der Hettstadter Steige und zur besseren Abwicklung des Ziel- und Quellverkehrs von und nach Würzburg wird eine neue Straßenanbindung an die Gemeinden und das überörtliche Straßennetz westlich der Stadt gesucht. Die 2005 in Auftrag gegebene Machbarkeitsuntersuchung zeigt, dass die untersuchten Varianten zwar technisch machbar und unter den Gesichtspunkten des Umweltschutzes realisierbar sind, dass jedoch wegen der hohen Kosten kurz- bis mittelfristig keine Realisierungschancen bestehen.

Im unmittelbar an den Verdichtungsraum Würzburg angrenzenden Bereich sind darüber hinaus im Zuge der St 2260 der Ausbau östlich Prosselsheim und im Zuge der St 2297 der Ausbau östlich Unteraltertheim notwendig.

Zu 3.4 Auch die Erschließung des ländlichen Raums durch Straßenbaumaßnahmen hat in den letzten Jahrzehnten erhebliche Fortschritte gemacht. Gleichwohl sind noch Verbesserungen an den Straßen des regionalen und überörtlichen Verkehrs wünschenswert und erforderlich. Der Schwerpunkt der Straßenbaumaßnahmen liegt beim bestandsorientierten Ausbau, insbesondere bei der Substanzerhaltung und -verbesserung sowie bei der Beseitigung von Unfallschwerpunkten, wobei vor allem Verlegungen stark befahrener Straßen, die Ortsdurchfahrten entlasten, in Betracht kommen. Neben einem möglichst optimalen Anschluss an das überregionale Straßennetz sind insbesondere verschiedene Verbindungen zwischen den zentralen Orten und deren Erreichbarkeit aus ihrem jeweiligen Einzugsbereich im Hinblick auf die innerregionale Erschließung verbesserungsbedürftig (vgl. LEP 2006 B V 1.4.4). Im Einzelnen sollen die unter 3.4.1 bis 3.4.3 genannten Vorhaben verwirklicht werden.

Zu 3.4.1 Weite Teile des Landkreises Main-Spessart haben keinen angemessenen Anschluss an das Autobahnnetz. Die große Ausdehnung des Landkreises und die Lage der zentralen Orte zueinander bringen einen erheblichen Straßenverkehr mit sich, der durch zahlreiche Ortsdurchfahrten und ausbaubedürftige Straßenzüge behindert wird. Deshalb ist insbesondere die B 26n zu verwirklichen. Darüber hinaus sind ungeachtet der bereits erfolgten Maßnahmen noch Verbesserungen an weiteren Straßen im Landkreis Main-Spessart vor allem durch folgende Ausbauten, Umgehungen und Verlegungen erforderlich:

- zwischen Karlstadt und Würzburg im Zuge der St 2300 bei Laudenbach und Himmelstadt Ausbaumaßnahmen und bei Zelligen die Fertigstellung der Ortsumgehung,

- von Gemünden a. Main über Burgsinn in Richtung Jossa/Hessen (St 2303/2304) im Zuge der St 2303 Ortsumgehungen bei Rieneck und Schaippach,
- von Gemünden a. Main nach Hammelburg im Zuge der St 2302 der Bau einer zusätzlichen Brücke bei Wolfsmünster und Ausbaumaßnahmen südlich Schönau,
- von Wertheim über Marktheidenfeld nach Lohr a. Main im Zuge der St 2315 die Verlegung bei Marktheidenfeld und die Ortsumgehung Neustadt a. Main,
- zwischen den Mittelzentren Karlstadt und Lohr a. Main im Zuge der St 2435 die Erneuerung der Mainbrücke bei Karlstadt sowie die Ortsumgehung Wiesenfeld,
- zwischen dem Mittelzentrum Lohr a. Main und dem Unterzentrum Zellingen im Zuge der St 2437 der Ausbau zwischen Lohr a. Main und Steinfeld sowie zwischen Duttenbrunn und Zellingen,
- zwischen dem Unterzentrum Zellingen und dem Mittelzentrum Marktheidenfeld
 - o im Zuge der St 2299 ein Ausbau durchgehend zwischen Karbach, Birkenfeld, Billingshausen und Zellingen,
 - o im Zuge der St 2438 ein Ausbau zwischen Zimmern und Roden,
- sowie einige kleinere weitere Maßnahmen an der St 2305 bei Frammersbach, an der St 2316 bei Schollbrunn und an der St 2301 bei Gössenheim.

Zu 3.4.2 Im Landkreis Kitzingen sind vor allem folgende Maßnahmen erforderlich und vorgesehen:

- zwischen Ochsenfurt und Dettelbach im Zuge der St 2270 die Umgehung Mainstockheim einschließlich des Ausbaus der St 2272 in Kitzingen,
- im Steigerwaldvorland im Zuge der St 2420 der Ausbau zwischen Iphofen und Wiesenbronn und im Zuge der B 286 und der St 2420 die Ortsumgehung Rüdenhausen,
- von Volkach in Richtung Würzburg im Zuge der St 2260 die Erneuerung der Mainbrücke bei Volkach sowie der Ausbau westlich Astheim,
- sowie darüber hinaus im Zuge der St 2418 die Verlegung in Obernbreit und im Zuge der St 2271 der Ausbau nördlich von Enheim.

Zu 3.4.3 Im Mittelbereich Ochsenfurt sind über die B 19 hinaus insbesondere folgende Maßnahmen erforderlich und vorgesehen:

- zwischen Ochsenfurt und Würzburg linksmainisch im Zuge der St 2418 die Ortsumgehung Goßmannsdorf mit zusätzlicher Mainbrücke
- sowie die Erneuerung der Mainbrücke im Zuge der B 13 in Ochsenfurt.

Zu 3.5 Die Anlage von Pendlerparkplätzen entlang der Hauptadern des motorisierten Individualverkehrs 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.

Zu 4 **Ziviler Luftverkehr**

Als wichtiger Standortfaktor ist zur Anbindung der Region und insbesondere des Oberzentrums Würzburg an den Luftverkehr ein leistungsfähiger Verkehrslandeplatz für die Allgemeine Luftfahrt erforderlich (vgl. LEP 2006 B V 1.6.8). Deshalb strebt der Planungsverband die dauerhafte und anforderungsgerechte zivile Mitbenutzung bzw. zivile Nachnutzung des Militärflugplatzes Giebelstadt oder des Militärflugplatzes Kitzingen an.

Das Gutachten „Untersuchung der Verkehrslandeplätze für die allgemeine Luftfahrt, der Sonderflugplätze und sonstigen Flugplätze unter Berücksichtigung der Militärflugplätze in

der Region 2“ aus dem Jahre 1991 kommt zu folgendem Ergebnis: „Von den 4 untersuchten Standorten Würzburg-Schenkenturm, Hettstadt, Kitzingen und Giebelstadt ist der Militärflugplatz Giebelstadt der bestgeeignete Standort für einen Verkehrslandeplatz für die Region 2 - Raum Würzburg -.“ Der Flugplatz Giebelstadt wird seit 1994 zivil mitbenutzt, seit 2001 durch die Flugplatz Giebelstadt GmbH. Die Start- und Landebahn des Flugplatzes Giebelstadt wurde im Herbst 2003 vollständig saniert.

Zu 5 **Binnenschifffahrt**

Zu 5.1 Der Main ist insbesondere für Massengüter ein bedeutender Verkehrsträger. Mit der Fertigstellung des Rhein-Main-Donau-Kanals steht ein Verkehrsweg von europäischer Bedeutung zur Verfügung, der die Standortvoraussetzungen für Handel und Gewerbe in der Region weiter verbessert.

Im Hinblick auf die Zunahme des Schiffsverkehrs, größere Schiffseinheiten und die Schubschifffahrt soll die bereits fortgeschrittene Steigerung der Leistungsfähigkeit des staugeregelten Mains fortgesetzt und abgeschlossen werden. Hierzu sollen der Schifffahrt eine durchgehende Fahrrinntiefe von 2,90 m und eine Fahrrinnenbreite von 40 m zuzüglich Kurvenverbreiterung sowie modernisierte Schleusenanlagen zur Verfügung gestellt werden (vgl. auch LEP 2006 B V 1.7).

Zu 5.2 Den Häfen der Region kommt wirtschaftlich und verkehrspolitisch große Bedeutung zu. Kennzeichnend ist, dass sie zum weitaus überwiegenden Teil als Ankunftshäfen dienen, d.h., dass der größte Teil der umgeschlagenen Güter auf dem Land weitertransportiert bzw. verteilt wird, während der Abtransport auf dem Main von untergeordneter Bedeutung ist.

Die Binnenschifffahrt benötigt Liegemöglichkeiten und Stellen für den Güterumschlag. Da Umschlagplätze außerdem gute Ansatzpunkte für die Industrieansiedlung bieten, sollen die vorhandenen Hafenanlagen, Umschlag- und Liegestellen in ihrem Bestand gesichert und an die Anforderungen angepasst werden, die sich durch die zu erwartende Zunahme des Schiffsverkehrs ergeben.

Insbesondere das Oberzentrum Würzburg soll als Standort in das Netzwerk der Containerumschlagsstandorte eingebunden und trimodal ausgebaut werden.

Zu 5.3 Die Fahrgastschifffahrt auf dem Main hat für den Fremdenverkehr sowie die Tages- und Wochenenderholung große Bedeutung. Das zunehmende Angebot großer Schiffsreisen, die häufig auch Gäste aus dem Rhein- und dem Donaugebiet in die Region bringen, gewinnt als Fremdenverkehrsfaktor mit wirtschaftlicher Bedeutung wachsendes Gewicht. Aber auch im Hinblick auf die Bedürfnisse der regionalen Bevölkerung sollen die im Zusammenhang mit dem Main gegebenen Erholungsmöglichkeiten gesichert und bei Bedarf verbessert werden. Deshalb sollen die vorhandenen Anlegestellen erhalten und bei Bedarf in geeigneten Orten weitere Anlegestellen, wie in Kitzingen, Ochsenfurt, Volkach und Zelllingen, eingerichtet werden. An den Anlegestellen sollen eine ausreichende verkehrsmäßige Einbindung (Zufahrts- und Parkmöglichkeiten) sowie Ver- und Entsorgung gewährleistet sein.

Darüber hinaus sollen die Möglichkeiten der Sportschifffahrt auf dem Main weiterhin genutzt werden können. Dabei sind allerdings neben den Belangen der Güterschifffahrt auch die des Natur- und des Immissionsschutzes zu berücksichtigen.

Zu 6 **Radverkehr**

Im Rahmen einer Weiterentwicklung des regionalen Radwegenetzes ist zur Erhöhung der Verkehrssicherheit eine möglichst weit gehende Trennung der Radfahrer und Fußgänger vom übrigen Verkehr erforderlich. Deshalb sollen vorrangig entlang der stärker befahrenen klassifizierten Straßen und an Straßen zu und in Gebieten mit besonderem Freizeitwert neue Rad- und Gehwege angelegt werden. In diese Überlegungen sollten die für Bundes- und Staatsstraßen vorhandenen staatlichen Radwegeprogramme sowie das Fernwander-

netz „Bayernnetz für Radler“ genauso einbezogen werden wie auch die Eignung vorhandener Flur- und Waldwege.

Damit wird der zunehmenden Bedeutung des Fahrrads im Schüler-, Berufs- und Freizeitverkehr Rechnung getragen. Eine noch weitergehende Nutzung des Fahrrads als umwelt- und gesundheitsfreundliches Verkehrsmittel dient gleichzeitig der Entflechtung der Verkehre und zur Entlastung der Straßen.

Besondere Bedeutung gewinnt das Radwandern in der Region Würzburg für den Fremdenverkehr. Das bestehende überregionale Radwegenetz „Bayernnetz für Radler“ ist deshalb mit seinen touristisch bedeutsamen Fernradwegen noch weiter in das regionale Radwegenetz zu integrieren. Zudem ist es erforderlich, sich mit den angrenzenden Regionen noch besser abzustimmen. Hier gibt es neben dem örtlichen Radverkehr schon jetzt eine große Nachfrage nach weiteren Radwegen, die von Naherholungssuchenden aus dem Verdichtungsraum wie auch von speziell am Radwandern interessierten Fremdenverkehrsgästen ausgelöst wird.

Damit einhergehend sind zur Steigerung der Qualität im Radverkehr weitere Verbesserungen erforderlich, u.a. Maßnahmen zur Fahrbahnverbesserung, zur Schaffung einer begleitenden Fahrradinfrastruktur (z.B. Abstell- und Rastmöglichkeiten) sowie auch Maßnahmen zur Information und zur qualifizierten Beschilderung der Radwege, wie es die Neubeschilderung des Main-Radweges beispielhaft zeigt.