

7 Verkehr

Das Ergebnis einer systematischen Durchsicht vorhandener Programme, Pläne auf überregionaler und regionaler Ebene überfachlicher und fachlicher Herkunft sowie Unterlagen mit verkehrlicher Relevanz ist Grundlage dieses Fachbeitrages.

Im Einzelnen wurden gesichtet (ohne Anspruch auf Vollständigkeit):

- Landesentwicklungsprogramm Bayern in der Fassung vom 1.4.2003
- Gesamtverkehrsplan Bayern 2002
- Regionalplan Main-Rhön in der Fassung vom 15.5.2003
- Bundesverkehrswegeplan in der Fassung vom 2.7.2003 (Kabinettsbeschluss)
- 6. Staatsstraßenausbauplan in der Fassung vom 1.1.2001
- Bericht zum Ausbau der Schienenwege 2001
- Bayernnetz für Radler
- Die aktuellen Nahverkehrspläne der Kreise aus den Jahren 1995/96
- Amtliche Straßenverkehrszählungen 2000

Wichtigstes Element dieses Beitrages ist die Bewertung der verkehrlichen Wirkungen im motorisierten Individualverkehr (MIV), die für den Kooperationsraum prognostiziert bzw. erwartet werden.

Basis der Bewertung sind die Rückmeldungen der Kommunen und Fachplanungen auf eine einschlägige Umfrage hin, sowie - in auf diese Weise ungeklärten Bereichen - eine persönliche Kontaktaufnahme.

Basis der Plandarstellungen ist das „Raumordnungskataster“ (Anmerkung: Da es im Kontext der Auftragsbearbeitung mit vertretbarem Aufwand nicht möglich war, für jede der dargestellten Planungsvarianten die aktuell zutreffende zu eruieren, wurden diese Plandarstellungen i.d.R. kritiklos übernommen. Wo Hinweise auf Aktualisierungen gegeben wurden, sind sie aufgenommen worden).

7.1 Übergeordnete Planungsvorgaben

7.1.1 Landesentwicklungsprogramm (LEP)

Überfachliche Ziele zum Thema Verkehr

Für den Kooperationsraum sind - unter verkehrlichen Aspekten - folgende Ziele relevant:

Mittelzentren:

- Bad Kissingen
- Bad Neustadt a.d. Saale

Mögliche Mittelzentren:

- Bad Königshofen i. Grabfeld
- Mellrichstadt

Entwicklungsachsen mit überregionaler Bedeutung:

- (Gemünden a. Main) - Hammelburg - Bad Kissingen - Bad Neustadt a.d. Saale - Mellrichstadt - (Thüringen)
- (Würzburg) - Werneck - Schweinfurt - Hofheim i. Ufr. - (Coburg, Thüringen)
- (Bamberg) - Eltmann - Haßfurt - Schweinfurt - Bad Kissingen - Bad Brückenau - (Hessen)
- (Bamberg) - Ebern - Bad Königshofen i. Grabfeld - Bad Neustadt a.d. Saale - Mellrichstadt - (Thüringen)

Die weitaus größeren Flächenanteile des Kooperationsraumes werden als Gebiete bezeichnet, „deren Struktur zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen nachhaltig gestärkt werden soll“ (Regionalplan (3) Karte 1).

Der Kooperationsraum ist weitestgehend dem „ländlichen Raum“ zuzuordnen.

Im Rahmen der Ziele zu „Raumstrukturelle Entwicklung Bayerns und seiner Teilräume“ führt das LEP hierzu unter verkehrlichen Gesichtspunkten u.a. aus:

Entwicklung des ländlichen Raums:

- Das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs soll erhalten und unter Einsatz spezifischer Angebotsformen als Alternative zum motorisierten Individualverkehr weiter ausgebaut werden. Noch bestehende Lücken in der überregionalen Verkehrsanbindung sollen möglichst umweltverträglich geschlossen werden (A II 3.1.8).

Entwicklung der Stadt- und Umlandbereiche im ländlichen Raum:

- Der öffentliche Personennahverkehr soll so ausgebaut werden, dass er die Kernstädte, die Umlandgemeinden sowie den umliegenden ländlichen Raum erfasst und eine ausreichende Verkehrsbedienung sicherstellt (A II 3.2.4).

Entwicklung der ländlichen Teilräume, deren Entwicklung in besonderem Maße gestärkt werden soll:

- Integrierte Verkehrskonzepte zur bedarfsgerechten Erhaltung und Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs sollen entwickelt werden (A II 3.4.4).

Fachliche Ziele zum Thema Verkehr

Aus diesem fachlichen Zielekatalog sind folgende Aspekte für den Kooperationsraum relevant (LEP, B V Ziele: Nachhaltige technische Infrastruktur):

Allgemeines:

- Die Verkehrswege, Verkehrsmittel ... sollen die ... notwendige Mobilität und Kommunikation gewährleisten und möglichst umweltschonenden und sicheren Verkehr ermöglichen. Entbehrlicher Verkehr soll durch Planungen und Maßnahmen, insbesondere der Landes- und Regionalplanung ... vermieden werden. Die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene ... sowie der öffentliche Personennahverkehr und der Radverkehr sind bevorzugt zu stärken. Das Straßennetz muss auch bei wachsendem Verkehr funktionsfähig bleiben (B V 1.1.1).
- Um den Verkehr ökonomisch möglichst rationell und ökologisch möglichst günstig zu gestalten, soll die Möglichkeit der Vernetzung der Verkehrsmittel und der Kooperation der Verkehrsträger unter Einsatz neuer Technologien verstärkt genutzt werden (B V 1.1.2).

- Die Oberzentren ... und Mittelzentren sollen möglichst günstig in das überregionale Verkehrsnetz einbezogen werden (B V 1.1.4).
- Die regionalen Verkehrsnetze und die regionale Verkehrsbedienung sollen auf die zentralen Orte ausgerichtet werden. Dabei sollen ... die zentralen Orte niedrigerer Stufen mit den zentralen Orten der höheren Stufe verbunden werden (B V 1.1.5).
- Im ländlichen Raum, insbesondere in den Teilräumen, deren Entwicklung nachhaltig gestärkt werden soll, sowie in den Nachbarregionen ... zu Thüringen soll die Verkehrser-schließung gefördert und ein angemessener Verkehrsanschluss aller Gemeinden vorrangig gewährleistet werden (B V 1.1.7).
- Die Verkehrsverbindungen in und zu den Entwicklungsachsen sollen so ausgebaut werden, dass diese ihrer Ordnungsfunktion in den Verdichtungsräumen und ihrer Entwicklungsfunktion im ländlichen Raum gerecht werden können (B V 1.1.8).
- Das Netz der überregionalen und weiträumigen Verkehrswege Bayerns soll weiter ausgebaut werden. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur soll zur Einbindung Bayerns ... den zu erwartenden wachsenden Verkehrsbeziehungen mit den mittel- und osteuropäischen Staaten insbesondere im Zuge der Osterweiterung der EU gerecht werden. Insbesondere sollen die Verbindung zur Bundeshauptstadt Berlin, zu den neuen Ländern ... ergänzt und verbessert werden (B V 1.1.9).
- Beim Aus- und Neubau von Verkehrswegen und bei der Verkehrsbedienung sollen insbesondere Aspekte des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des technischen Umweltschutzes berücksichtigt werden. Der Flächenverbrauch durch den Verkehrsausbau soll möglichst gering gehalten werden (B V 1.1.10).

Öffentlicher Personennahverkehr:

- Die Verkehrsverhältnisse sollen durch weiteren Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs nachhaltig verbessert werden. Dabei soll ... im grenzüberschreitenden Bereich mit Nachbarländern kooperiert werden.
Vom Verkehrszuwachs soll ein größtmöglicher Anteil auf öffentliche Verkehrsmittel verlagert werden. Zu diesem Zweck soll der öffentliche Personennahverkehr quantitativ und insbesondere qualitativ ausgebaut werden.
... Im ländlichen Raum soll die Flächenbedienung durch den öffentlichen Personennahverkehr stabilisiert und die Bedienungsqualität weiter verbessert werden (B V 1.2.1).
- Der Eisenbahn- ... verkehr soll als Grundangebot des öffentlichen Personennahverkehrs ausgestaltet ... werden. In den verkehrsfern gelegenen Räumen des Staatsgebiets soll der Eisenbahnverkehr Anschluss an die verkehrlichen Hauptachsen ermöglichen (B V 1.2.2).
- Dem öffentlichen Personennahverkehr soll vor allem in den Innenstädten bei Ausbau und Finanzierung grundsätzlich Vorrang ... eingeräumt werden (B V 1.2.3).
- Die Chancen des Wettbewerbs für ein qualitativ hochwertiges und ökonomisch tragfähiges ÖPNV-Angebot sind zu nutzen ... (B V 1.2.4).
- Der ÖPNV ist insbesondere unter Nutzung aller Vorteile integrierter Verkehrsnetze zu organisieren. Diese Vernetzung ist insbesondere durch integrierte Taktfahrpläne zu verbessern (B V 1.2.5).

- Es ist eine enge Kooperation des ÖPNV mit den verschiedenen Formen des Individualverkehrs anzustreben. Die erforderlichen Schnittstellen sind optimal auszugestalten (B V 1.2.8).
- Neben einer einheitlichen Tarifgestaltung ist die Verknüpfung des Schienenpersonennahverkehrs mit dem Schienenpersonenfernverkehr und dem allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr in den Knotenbahnhöfen anzustreben (B V 1.2.9).

Schieneverkehr:

- Ein leistungsfähiger Schienenverkehr, der dem Bedürfnis der Menschen nach Mobilität Rechnung trägt, soll sichergestellt werden (B V 1.3.1).
- Das regionale Schienennetz soll grundsätzlich erhalten und auch mit Neubau-Abschnitten ertüchtigt werden. Bei der Trassierung ist der Einsatz von Neigezügen zu berücksichtigen (B V 1.3.2).
- Den Verkehrsbedürfnissen, die sich ... insbesondere aus der Wiedervereinigung ... ergeben, soll durch geeigneten Neu- und Ausbau von Schienenstrecken in die Nachbarländer ... Rechnung getragen werden (B V 1.3.3).
- Ferner sollen folgende Schienenstrecken bevorzugt für den Fernverkehr ... ausgebaut bzw. neu gebaut werden ... (B V 1.3.6).
(Anmerkung: Keine Nennung Würzburg - Schweinfurt - Erfurt)
- Der Ausbau des Schienennetzes für den Nahverkehr soll fortgesetzt werden (B V 1.3.7).
- Der Einsatz von Neigetechnik soll verstärkt werden (B V 1.3.8).
- Streckenstilllegungen und der Rückbau der bestehenden Schieneninfrastruktur sollen möglichst vermieden werden. Der Erhalt einer leistungsfähigen Schieneninfrastruktur soll angestrebt werden (B V 1.3.10).
- Die Angebote im Schienenpersonennahverkehr sollen auf hohem Niveau gehalten werden. Hierbei soll der ländliche Raum bedarfsgerecht erschlossen werden (B V 1.3.11).

Straßenbau:

- Im Hinblick auf die zu erwartende Verkehrszunahme, bedingt durch geänderte Mobilitätsansprüche der Gesellschaft, die zunehmende Arbeitsteilung in der Wirtschaft sowie die bevorstehende Osterweiterung der Europäischen Union, muss eine leistungsfähige Straßeninfrastruktur geschaffen werden. Auch für den Erhalt der Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Bayern ist die Sicherstellung der Mobilität im Einklang mit den Belangen der Umwelt unerlässlich (B V 1.4.1).
- Die „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ ... A71 Schweinfurt - (Suhl-Erfurt) ... sind mit besonderem Vorrang zu verwirklichen. ... von den geplanten zweibahnigen Bundesstraßen sind vor allem folgende Strecken rasch zu verwirklichen bzw. fertig zu stellen: ... B26 neu Westumgehung Würzburg ... (B V 1.4.3).

- Die Staatsstraßen sollen innerhalb des Staatsgebiets zusammen mit den Bundesfernstraßen ein geschlossenes und gut ausgebautes Verkehrsnetz für den überregionalen Verkehr bilden. Sie sollen nicht an Bundesfernstraßen liegende zentrale Orte und Siedlungsschwerpunkte soweit möglich an diese anbinden und damit auch die Voraussetzungen für die weitere Entwicklung dieser Orte schaffen (B V 1.4.5).
- Die Kreisstraßen und Gemeindestraßen sollen Zubringerfunktion zu den übergeordneten Straßen erfüllen. Sie sollen insbesondere die Unter- und Kleinzentren sowie die Siedlungsschwerpunkte untereinander und die zentralen Orte mit ihren Nahbereichen verbinden und damit der Flächenerschließung dienen (B V 1.4.6).
- Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse innerorts und um die Belastung der Anwohner durch Lärm und Abgase zu verringern, ist der Bau von Ortsumgehungen zu forcieren. Unfallschwerpunkte sind zu beseitigen (B V 1.4.7).

Radverkehr:

- Zur Förderung des Radverkehrs, der aus ökologischen, ökonomischen und sozialen Gründen eine wichtige Funktion für die nachhaltige Entwicklung erfüllt, soll eine sichere und attraktive Fahrradinfrastruktur geschaffen werden.
Durch die Verbesserung des Angebots sollen noch mehr Verkehrsteilnehmer gerade bei Kurzstreckenfahrten im Berufs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr zum Umstieg auf das Fahrrad bewegt werden (B V 1.5.1).
- Zur Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität des überörtlichen Radverkehrs sollen straßenbegleitende Radwege geschaffen werden. ... Dabei sollen vorzugsweise
 - Lücken zwischen bestehenden Radwegen geschlossen,
 - Verbindungen von Ortsteilen zur Hauptgemeinde verbessert und
 - landschaftlich reizvolle Gebiete erschlossen werden (B V 1.5.2).
- Das „Bayernnetz für Radler“ soll weiterentwickelt werden. Auf fahrradfreundliche touristische Angebote soll hingewirkt werden.
Die Radwege sollen in allen Regionen zu einem regionalen Radwegenetz verbunden werden.
Grenzüberschreitende Verknüpfungen mit benachbarten Radwegenetzen sollen hergestellt werden (B V 1.5.3).

Ziviler Luftverkehr:

- In der Regel soll jede Region über zumindest einen Luftverkehrsanschluss für die Allgemeine Luftfahrt verfügen. Zur Anbindung von Bevölkerungs- und Wirtschaftsschwerpunkten durch den gewerblichen Linienluftverkehr oder den individuellen Geschäftsreise- und Werkluftverkehr sollen Verkehrslandeplätze mit Instrumentenbetrieb vorgehalten werden (B V 1.6.6).

Binnenschifffahrt:

- Im Rahmen der Gesamtkonzeption der Main-Donau-Wasserstraße sollen der Main ... bedarfsgerecht und naturschonend weiter ausgebaut werden.
Die Häfen sollen entsprechend dem Bedarf zu trimodalen Schnittstellen ausgebaut werden (B V 1.7).

7.1.2 Regionalplan Main-Rhön (3)

Überfachliche Planungen

Der aktuell gültige Regionalplan für die Region Main - Rhön (3) stammt aus dem Jahr 1988 und damit aus der Vorwende-Zeit. 1994 wurde eine Gesamtfortschreibung beschlossen, für die - zumindest in Teilbereichen - am 15.5.2003 Änderungen fixiert wurden.

Für den Kooperationsraum sind unter verkehrlichen Gesichtspunkten folgende überfachliche Ziele von Bedeutung:

Zentrale Orte:

- Münnerstadt
- Ostheim v.d. Rhön
- Werneck

Ausweisung von regionalen Entwicklungsachsen:

- (Hessen) - Bischofsheim - Bad Neustadt a.d. Saale
- Bad Neustadt a.d. Saale - Bad Bocklet - Bad Kissingen
- (Thüringen) - Fladungen - Ostheim v.d. Rhön - Mellrichstadt
- (Arnstein) - Werneck
- (Volkach/Prichsenstadt) - Gerolzhofen - Schweinfurt - Stadtlauringen - Bad Königshofen i. Grabfeld - (Thüringen)
- Münnerstadt - Stadtlauringen - Hofheim i. Ufr.

Fachliche Planungen

Zum Thema Verkehr formuliert der Regionalplan folgende fachliche Ziele:

Öffentlicher Personennahverkehr:

- Die Verkehrsbedienung durch den ÖPNV auf Schiene und Straße soll in allen Teilen der Region, vor allem im Verlauf der Entwicklungsachsen ... insbesondere durch Einführung eines „Integralen Taktfahrplans“, sowie durch eine weiterhin intensive und noch verstärkte Zusammenarbeit der Nahverkehrsträger gesichert und weiter ausgebaut werden. Die Nahverkehrsbeziehungen der Randgebiete der Region mit benachbarten Regionen sollen verbessert werden. Zu den angrenzenden Gebieten Hessens und Thüringens soll ein bedarfsgerechtes ÖPNV-Netz auf Straße und Schiene aufgebaut werden. Insbesondere sollen die zentralen Orte mittlerer und höherer Stufe in der Region und in Südthüringen verbunden sowie die Verbindungen in Richtung Fulda und in Richtung Bamberg verbessert werden (B IX 1.1).
- Die Nahverkehrsbeziehungen zwischen dem Oberzentrum Schweinfurt und seinem Einzugsbereich sollen ... im Verlauf der auf das Oberzentrum zuführenden Entwicklungsachsen ... verbessert werden. Dies gilt insbesondere für die Verbindungen zu den peripheren Gebieten der Region (B IX 1.2).
- Die Nahverkehrsbedienung im ländlichen Raum soll vor allem hinsichtlich der Flächerschließung und der zeitlichen Erreichbarkeit der zentralen Orte verbessert werden. Qualitätsverbesserungen sollen insbesondere durch eine bessere Abstimmung zwischen SPNV und übrigen ÖPNV erreicht werden (B IX 1.4).

Schienenverkehr:

- Zur Anbindung der zentralen Orte, zur Gewährleistung einer angemessenen Flächenerschließung und zur Stärkung der Entwicklungsachsen sowie zur Entlastung der Umwelt und Senkung des Energieverbrauchs soll der Personen- und Güterverkehr auf möglichst allen Schienenstrecken aufrecht erhalten und weiter verbessert werden (B IX 2.1).
- Im SPNV sollen die Erschließung der Region und der Bedienungsumfang im Rahmen des Bayerntaktes weiter verbessert werden. Dies soll ... durch die Wiedereröffnung bereits geschlossener Haltepunkte, Verschiebung bestehender Haltepunkte an günstigere Standorte bzw. durch Neubauten von Haltepunkten erreicht werden (B IX 2.2).
- Der SPNV und der übrige ÖPNV sollen so aufeinander abgestimmt werden, dass dem Bürger innerhalb der Region und grenzüberschreitend ein vertaktetes ÖPNV-Netz angeboten wird (B IX 2.3).
- Im Regionalbahn- (RB-) bzw. Regionalexpress- (RE-) Verkehr sollen folgende Angebotsdichten angestrebt werden:
 - stündliche Ringverbindung auf der Strecke Gemünden a. Main - Hammelburg - Bad Kissingen - Schweinfurt - Würzburg - Gemünden a. Main, jedoch ohne Umsteigen in Schweinfurt ...
 - Stundentakt auf der Strecke Schweinfurt - Bad Neustadt a.d. Saale mit stündlicher Weiterführung nach Thüringen (B IX 2.4).
- Der Aufbau schneller RE-Verbindungen, soweit zweckmäßig mit Neigetechnik (regionales Pendolinonetz), auf den Strecken Erfurt - Schweinfurt - Würzburg - Heilbronn - Stuttgart ... zur Herstellung qualifizierter Eisenbahnverbindungen zu den benachbarten Oberzentren soll angestrebt werden. Darüber hinaus soll darauf hingewirkt werden, dass langfristig beide Verbindungen als leistungsfähige Fernverkehrsstrecken ausgebaut werden (B IX 2.5).
- Im Schienengüterverkehr sollen der Bedienungsumfang aufrecht erhalten und der Gleisanschlussverkehr sowie die Einbeziehung der Region in den kombinierten Wasser-Straßen-Schienen-Verkehr verbessert werden (B IX 2.6).
- In geeigneten Fällen soll auf die Wiederinbetriebnahme stillgelegter, noch nicht abgebauter Schienenstrecken hingewirkt werden (B IX 2.7).

Straßenbau:

- Das Straßennetz soll so verbessert und ergänzt werden, dass es
 - dem angemessenen Verkehrsanschluss aller Gemeinden,
 - dem besseren Verkehrsaustausch zwischen den zentralen Orten und ihren Verflechtungsbereichen,
 - der Beseitigung der bisherigen Randlage der Region ...dient. Der Wiederherstellung und dem Ausbau der Straßenverbindungen nach Thüringen kommt besondere Bedeutung zu. ... Der Flächenverbrauch, die Versiegelung der Landschaft und die Folgen der Flächendurchschneidungen durch den Straßenausbau sollen möglichst gering gehalten werden ... (B IX 3.1).

- Zur Erfüllung der künftigen Aufgaben der Region im Rahmen der internationalen Verkehrsbeziehungen, zur Herstellung vollwertiger Verkehrsbeziehungen mit Thüringen, zur Stärkung der Entwicklungsachsen von überregionaler und regionaler Bedeutung und zur weiteren Entlastung vor allem der Ortsdurchfahrten vom Fern- und Durchgangsverkehr sollen insbesondere folgende Maßnahmen durchgeführt werden:
 - Der zweibahnige Neubau der A71 einschließlich deren Zubringer ab der Anschluss-Stelle an die A70 bis zur Landesgrenze zu Thüringen bei Mellrichstadt als mit Abstand wichtigster Straßenverbindung zwischen Unterfranken und Thüringen soll zügig hergestellt werden. Dabei soll eine ausreichende Zahl von Anschluss-Stellen vorgesehen werden.
 - Der Bau der B26 neu Westumgehung Würzburg soll als geplante zweibahnige Bundesstraße rasch verwirklicht werden.
 - Eine weitere Verbesserung der Verkehrssituation im Verlauf der Entwicklungsachsen von überregionaler und regionaler Bedeutung soll vor allem im Verlauf der ... B286 und B287, ... St2280, St2282, St2289 und St2292 angestrebt werden.
 - Die B279 und die B303 sollen im Verlauf der Entwicklungsachsen von überregionaler Bedeutung, insbesondere durch den Bau weiterer Ortsumgehungen, weiter ausgebaut werden; es soll darauf hingewirkt werden, dass die B279 einen besseren Anschluss an die A7 erhält.
 - Die B303 zwischen der A7 und A71 soll möglichst zeitgleich mit dem Bau der A71 verlegt werden.
 - Zur Verbesserung der Verbindung zwischen der B19 und Schweinfurt sowie zur Entlastung der davon betroffenen Ortsdurchfahrten sollen die Ortsumgehungen von Werneck und Bergrheinfeld verwirklicht werden.
 - Die B285 zwischen Mellrichstadt und der Landesgrenze soll einschließlich der notwendigen Ortsumgehungen bedarfsgerecht ausgebaut werden.
 - Ausbau- und Verlegungsmaßnahmen sollen an der B286, insbesondere
 - deren Verlegung zwischen Bad Kissingen und der B19 bei Oerlenbach bzw. der künftigen A71
 - und deren Ausbau zwischen Schweinfurt und der A71 einschließlich einer Umgehung Maibachs und eines Anschlusses an die A71, sowie an der B287 möglichst bis zur Inbetriebnahme der A71 vorgenommen werden.
 - Bedarfsgerechte Ausbaumaßnahmen sollen im Zuge der St2280 und St2282 als unmittelbare Verbindung zwischen dem Oberzentrum Schweinfurt und den benachbarten thüringischen Landkreisen, an der ... St2289 als unmittelbare nördliche Verbindung nach Thüringen im Zuge der B19 bzw. der B285 und der A7 sowie als Verbindung des Nordens der Region mit dem Rhein-Main-Gebiet vorgenommen werden.
 - Die durch die innerdeutsche Grenze bisher unterbrochenen Staats-, Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen sowie sonstigen Straßen und Wege sollen bedarfsgerecht wiederhergestellt werden. Bedarfsgerechte Ausbaumaßnahmen einschließlich der erforderlichen Ortsumgehungen an anderen Straßenverbindungen, die aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen durch ein wesentlich erhöhtes Verkehrsaufkommen belastet sind bzw. bei denen die jeweiligen örtlichen Verhältnisse in den Ortsdurchfahrten dies erfordern, sollen vorgenommen werden (B IX 3.2).
- Das Netz der Staats-, Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen soll dort ausgebaut werden, wo eine Verbesserung der Anbindung an die Mittelzentren bzw. das überregionale Straßennetz erforderlich ist. Ortsumgehungen sollen zur Verbesserung der innerörtlichen Verkehrsverhältnisse (Ausbauzustand, Bebauungsabstand, Unfallsituation) und der Umweltsituation geschaffen werden (B IX 3.4).

- In der Region soll unter weitgehender Trennung vom übrigen Verkehr ein zusammenhängendes Radwegenetz aufgebaut werden, das in das überregionale Radwegenetz integriert ist. Radwege sollen vorrangig an stärker befahrenen klassifizierten Straßen und an Straßen zu und in Gebieten mit besonderem Freizeitwert geschaffen werden (B IX 3.5).
- An Auffahrten von Autobahnen und Schnellstraßen sowie an geeigneten Kreuzungspunkten zwischen Individualverkehr und öffentlichem Verkehr sollen verstärkt Parkplätze geschaffen werden, um die Bildung von Fahrgemeinschaften sowie den Umstieg von einem Verkehrsträger zum anderen zu erleichtern (B IX 3.6).

Ziviler Luftverkehr:

- ... Darüber hinaus soll geprüft werden, ob sich im nordwestlichen Teil der Region Bedarf für einen weiteren Verkehrslandeplatz ergibt, der gegebenenfalls zu decken ist (B IX 4.1).
- Der vorhandene Sonderlandeplatz Bad Kissingen von der Au soll zum ehemaligen US-Militärflugplatz in Bad Kissingen-Reiterswiesen verlegt werden (B IX 4.2).
- Es soll darauf hingewirkt werden, die übrigen zivilen Flugplätze in ihrem Bestand zu sichern. Darüber hinaus soll geprüft werden, ob grenzlandbedingte Betriebsbeschränkungen auf den Flugplätzen im ehemaligen Zonenrandgebiet abgebaut werden können (B IX 4.3).
- Bei der Neuanlage und der Änderung von Flugplätzen sollen die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege, insbesondere im Bereich der Naturparke und des Biosphärenreservates Rhön, berücksichtigt werden. Außerdem sollen die Belange des Umweltschutzes, insbesondere des Lärmschutzes, berücksichtigt sowie vorhandene Umweltbelastungen vermindert oder beseitigt werden (B IX 4.4).

Binnenschifffahrt:

- Die Vernetzung der Verkehrsträger - Straße, Bahn, Binnenschifffahrt - soll in der Region weiter verbessert werden, um durch die Vernetzung des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt mit Straße und Schiene bessere Voraussetzungen zur Entlastung der Landverkehrswege zu schaffen (B IX 5.1).

7.2 Fachplanungen

7.2.1 Straßen

Das klassifizierte Straßennetz (Autobahnen, Bundesstraßen, Staatsstraßen und Kreisstraßen) innerhalb des Kooperationsraumes ist in der **Karte B 7/1** abgebildet.

Die Planungen, die in die aktuelle Fassung des Bundesfernstraßen- und Staatsstraßenausbauplanes (2001) Eingang gefunden haben, und diejenigen, die zu den Kreisstraßen von den Landratsämtern Bad Kissingen und Rhön-Grabfeld genannt (LRA Schweinfurt keine Meldungen) sowie nach einer abschließenden Rundfrage im August 2003 gemeldet wurden, sind in der **Karte B 7/2** der Lage und ihrer Prioritätenzuordnung nach dargestellt.

Im Wesentlichen sind dies im **Bundesfernstraßenplan** gemäß Beschluss des Bundeskabinetts vom 02.07.2003:

- Die Realisierung der A71 mit den insgesamt sieben Anschluss-Stellen innerhalb des Kooperationsraumes
 - bei Euerbach (B303)
 - bei Maibach (B286)
 - bei Oerlenbach (B286)
 - bei Poppenlauer (St2281)
 - Münnerstadt (B19)
 - Rödelmaier / Bad Neustadt a.d. Saale (B279)
 - Mellrichstadt (B285 / St2275)und deren Anschluss-Strecken im Zusammenhang mit dem „Verkehrs-Projekt Deutsche Einheit Nr. 16“.

Abb. B 7/1: Bauarbeiten an der A 71-Trasse



Quelle: Internetportal des Straßenbauamtes Schweinfurt

- Die Nordumfahrung von Mellrichstadt und die Ortsumfahrungen von Stockheim und Ostheim v.d. Rhön im Zuge der B285 mit ihrer Verbindungsfunktion in den südthüringischen Bereich von Eisenach und zur B4/B7 im Raum Bad Hersfeld.
- Die Neutrassierungen der B287 und B286 zwischen der B19 bzw. A71 und Bad Kissingen. Beide Bundesstraßen verbinden den Kooperationsraum jeweils mit der A7 (Würzburg - Fulda).
- Die weitgehende Neutrassierung der B303 zwischen der B19 und der A7.

In diesem Zusammenhang ist auch festzuhalten, dass der Bund im Kooperationsraum - wohl das erste Mal - einer Forderung des Bundesrechnungshofes nachkommt, nach der Realisierung einer Autobahn, die parallel zu einer Bundesfernstraße (B19) gebaut wird, letztere aus ihrem Geltungsbereich abzugeben. Die B19 soll danach in weiten Teilen vom Staat übernommen werden.

Die **Staatsstraßenplanungen**, die im aktuellen Staatsstraßenausbauplan (Stand 2001) aufgenommen sind, sind ebenfalls in der **Karte B 7/2** der Lage und ihrer Priorität nach abgebildet.

Als wichtigste Maßnahmen im Staatsstraßenausbauplan sind zu nennen:

Überhang + Dringlichkeit 1:

- Ortsumfahrung Wollbach im Zuge der St2292 (NES)
- Verbindungsspanne an die A71 im Zuge der St2281a bei Maßbach (KG) (im Bau)
- Stadtumfahrung Bad Königshofen im Zuge der St2282 (NES) (im Bau)

Dringlichkeit 1 R:

- Umfahrung von Kleinbardorf und Sulzfeld im Zuge der St2282 bzw. St2280

Dringlichkeit 2:

- St2288 zwischen Schmalwasser und St2267 bei Steinach
- St2275 zwischen A71 und Irmelshausen

Im Zuge der Planungen auf **Kreisebene** sind insbesondere auch Umwidmungen von Staats- zu Kreisstraßen, aber auch Aufstufungswünsche von Gemeindeverbindungs- zu Kreisstraßen zu nennen, die die knappen Kreishaushalte im Kooperationsraum zusätzlich belasten.

Als wichtigste Aufstufungswünsche sind zu nennen:

- Rannungen - AS Oerlenbach

Ergänzungen wurden von einzelnen Kommunen genannt.

7.2.2 Schienen

Für den Kooperationsraum sind im Wesentlichen zwei Eisenbahnstrecken von Bedeutung:

- (Würzburg -) Schweinfurt - Ebenhausen - Bad Neustadt a.d. Saale - Mellrichstadt (- Meiningen - Erfurt)
- (Würzburg -) Schweinfurt - Ebenhausen - Bad Kissingen (- Hammelburg - Gemünden a.Main)

In dem (jüngsten) „Bericht zum Ausbau der Schienenwege 2001“ (Stand 31. Dezember 2000) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen sind zu der Bahnstrecke Schweinfurt - Mellrichstadt (- Meiningen) keine Aussagen getroffen.

In der Nähe des Raumes sind im Rahmen von neuen Planungen folgende Projekte genannt:

- ABS/NBS Nürnberg - Erfurt (5) und
- ABS/NBS Hanau - Erfurt (9)

Eine Streckenführung Stuttgart - Würzburg - Erfurt - Berlin, wie sie wohl vor dem Krieg auf dieser Strecke bestand, ist nicht aufgeführt.

Dieser Trassenabschnitt ist aber in das „Schienennetz für den überregionalbedeutsamen Personen- und Güterverkehr“ des Ad-hoc-Arbeitskreises „Netzstruktur der DB-AG aus der Sicht der Raumordnung“ der Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL) aufgenommen und demnach aus dieser Sicht doch von nicht zu unterschätzender Bedeutung (Quelle: G. Wolfgang Heinze u.a.: „Überregional bedeutsames Schienennetz in Deutschland aus raumordnerischer Sicht“, in Heft 5-6 „Raumforschung und Raumordnung“, S. 191 ff).

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG), eine juristische Person des privaten Rechts, ist die Bestellorganisation für den gesamten Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Bayern und schreibt im Rahmen des Bayer. ÖPNV-Gesetzes den Fachplan „Schiene“ fort.

Der Streckenabschnitt Schweinfurt - Mellrichstadt, der bereits heute in der Regel 1x je Stunde bedient wird, ist als mögliche RE-/RB-Strecke im „Neigetech-Netz 1998-2002 (Planung)“ aufgenommen (siehe Abbildung B 7/2).

Hierbei bilden Ebenhausen einen Flügelbahnhof und Schweinfurt sowie Würzburg Knotenbahnhöfe.

Über eine Einbindung in eine überregionale Verbindung Stuttgart - Würzburg - Erfurt - Berlin sind keine Aussagen getroffen.

Es erscheint hier demnach ein dringender Handlungsbedarf gegeben, zumal in den verschiedenen (Planungs-)Ebenen unterschiedliche Auffassungen über Bedeutung, Effizienz und zukünftigen Ausbaustandard dieser Streckenverbindung bestehen.

Die Strecke Schweinfurt - Ebenhausen - Bad Kissingen wird derzeit weitgehend halbstündlich bedient; die Fortführung über Hammelburg nach Gemünden a. Main (Saaletalbahn) erfolgt in der Regel im 2-Stunden-Takt.

Für diese Strecke gilt die Forderung der Regionalplanung einer Ringlinie ohne Umsteigen in Schweinfurt auf der Strecke Würzburg - Gemünden a. Main - Würzburg im Stundentakt.

Die Stichstrecke Mellrichstadt - Fladungen wird in den Sommermonaten an einzelnen Sonn- und Feiertagen als Museumsbahn „Rhön-Zügle“ bedient.

Für diesen Streckenabschnitt trifft die Ausführung im Regionalplan zu: „In geeigneten Fällen soll auf die Wiederinbetriebnahme stillgelegter, noch nicht abgebauter Schienenstrecken hingewirkt werden (B IX 2.7)“.

7.2.3 Radwege

Im „Nationalen Radverkehrsplan 2002 - 2012“ tangieren den Kooperationsraum zwei Routen, die im Radfernwegenetz Deutschland“ ausgewiesen sind:

- Nr. 5 Saar - Mosel - Main
- Nr. 9 Weser - Romantische Straße

Folgende Radwanderwege, die im „Bayernnetz für Radler“ der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern planlich festgehalten sind, tangieren bzw. queren den Kooperationsraum:

- Werntalradwanderweg
- Maintal Radwanderweg
- Main-Werra-Radwanderweg
- Saaletal-Radwanderweg
- Sinnatal-Streutal-Radweg
- Rhön-Radweg

Daneben gibt es eine Vielzahl örtlicher Radwege, die von den Landkreisen bzw. anderen Einrichtungen wie Verkehrsvereinen beschildert sind.

Abb. B 7/3: Radfahren als Freizeitbeschäftigung



Quelle: Prospektmaterial der Stadt Bad Neustadt

7.3 Nahverkehrspläne

Die Nahverkehrspläne der Landkreise konzentrieren sich in der Regel auf den Busverkehr im jeweiligen Bereich.

Sie sind durchwegs - in Konsequenz der gesetzlichen Rahmenbedingungen (in Kraft getreten am 1. Januar 1994, geändert zum 1. Januar 1996) - Mitte der 90er Jahre erarbeitet worden.

Nahverkehrsplänen dieser Ära ist gemeinsam, dass die Bestandsanalyse sehr ausführlich war, die konzeptionellen Ansätze - vor dem Hintergrund der geänderten gesetzlichen Bedingungen verständlich - eher vage formuliert wurden.

Nachfolgend werden aus den jeweiligen Plänen diejenigen Passagen zitiert, die für den Kooperationsraum (als Ganzen) von Bedeutung sind:

(Analoge Forderungen werden nur einmal zitiert)

Landkreis Schweinfurt

Der Nahverkehrsplan für den Landkreis Schweinfurt muss Mitte 1996 veröffentlicht worden sein (eine Zeitangabe ist nicht enthalten).

- **Linienplanung und Bedienungszeiten (6.1):**
Durch das bestehende Liniennetz wird der Landkreis ... flächendeckend erschlossen. Große Unterschiede weisen die einzelnen Linien hinsichtlich ihrer Fahrtenhäufigkeit und ihrer Streckenfolge auf. ...
Hinsichtlich der Zeitlage wird ... von Montag bis Freitag eine Bedienung zwischen 06:00 Uhr und 18:00 Uhr empfohlen, auf den vertakteten Linien bis 20:00 Uhr. In den Tagesrandlagen ist die Einbindung eines Taxiverkehrs als Bedienungsform möglich.
Auf die Festlegung von Bedienzeiten am Wochenende wird aufgrund des hohen finanziellen Aufwandes verzichtet.
Aufbauend auf den Forderungen des Regionalplanes wird ... ein Taktverkehr auf den Verbindungen Werneck - Schweinfurt, Schweinfurt - Bad Kissingen ... angestrebt. ...
- **Bedienungsstandard (6.2):**
... Für den Landkreis ... wird ... ein besserer Bedienungsstandard hinsichtlich der Anbindung an das Oberzentrum Schweinfurt ... angestrebt. ...
- **Anbindung an das Oberzentrum Schweinfurt (6.3):**
... Die absolute Zahl der Gemeindeteile mit einer ungenügenden Anbindung an das Oberzentrum hat sich ... auf 29 erhöht. ...
- **Abstimmung der Verkehrsmittel (6.3):**
... teilweise schlechte Abstimmung der Verkehrsmittel wurde ... aufgezeigt. Eine Verbesserung der gegenwärtigen Situation ist bei allen Anschlussmöglichkeiten anzustreben. ... Angestrebt werden muss ein besserer Anschluss zwischen Bahn und Bus. ...
Als zweiter Verknüpfungspunkt zwischen Bus und Schiene wird der Bahnhof Waigolshausen vorgeschlagen. Zur Realisierung ist eine Abstimmung der OVF-Linie 8060 ... mit der Schienenstrecke notwendig. Dies würde vor allem für Bürger der Gemeinde Werneck eine Verbesserung bedeuten. ...
Erste Gespräche mit den Verkehrsunternehmen haben gezeigt, dass zumindest teilweise eine Lösung des Problems möglich ist.
- **Integration freigestellter Schülerverkehre und Berufsverkehre (6.4):**
... Eine Öffnung des ... Schülerverkehrs sollte vor allem für die Schulverbände angestrebt werden, deren Gemeindeteile eine ungenügende Anbindung an das Gemeindezentrum aufweisen. ... Zur Umsetzung ... sind intensive Gespräche ... notwendig.

- **Tarifgestaltung (6.5):**

... Für den Dauerfahrgast sollte ein breites Sortiment unterschiedlicher Zeitfahrweise angeboten werden, die den ... Fahrbedürfnissen der Kunden Rechnung trägt. ...

... der Streckentarif ... sollte ... als Gemeinschaftstarif auf den gesamten Landkreis ausgedehnt werden. ...

Die Anpassung an die OVF-Tarife würde die Bildung von Verkehrsgemeinschaften in den noch nicht abgedeckten Bereichen des Landkreises erleichtern. ...

Neben einer Vereinheitlichung ... sollte das bestehende Fahrscheinangebot ergänzt werden. So sollte die ... Familienkarte von allen VU angeboten werden. Eine Steigerung der Nachfrage würde ... erreicht werden, wenn die VB der Stadt Schweinfurt ihr Tarifsysteem durch die ... Umweltkarte ergänzen würden.

Zu einem späteren Zeitpunkt sollte eine Umgestaltung des Tarifsystems angestrebt werden. Die Einführung des Wabentarifes ... würde die Kompatibilität ... über die Landkreisgrenzen hinaus gewährleisten.
- **Haltestelleninfrastruktur (6.6):**

... Die aufgezeigten Mängel sollten so schnell wie möglich behoben werden. ...

Bezüglich des Aushangfahrplanes wird das Anbringen von haltestellenbezogenen Fahrplänen empfohlen. ...

Empfehlenswert ... ist das Anbringen eines Linienplanes. ...

Auf längere Sicht ist ... ein einheitliches Erscheinungsbild der Haltestellen anzustreben.
- **Fahrplangestaltung und Fahrplanheft (6.7):**

... Zur besseren Begreifbarkeit sollte in Zukunft bei der Gestaltung folgendes beachtet werden:

 - Reduzierung von Symbolen
 - horizontale Orientierungslinien einführen
 - optisches Zurechtfinden erleichtern
 - linienbezogene Fahrpläne mit Anschlusszeiten versehen

Für den Landkreis sollte ein Kreisfahrplanheft ... veröffentlicht werden.

Bei der Gestaltung ... sollten folgende Punkte berücksichtigt werden:

 - ...
 - ...

Neben dem Kreisfahrplanheft sollten gemeindebezogene Fahrpläne erstellt und ... veröffentlicht oder verteilt werden.
- **Werbung (6.8):**

Das Produkt „Öffentlicher Personennahverkehr“ muss in Zukunft besser verkauft werden. Die Umweltfreundlichkeit muss besonders herausgestellt werden, die positive Darstellung des ÖPNV ist wichtig.

Verbesserungsmaßnahmen ... müssen dem Nutzer bekannt gemacht werden. Hierbei sind alle Werbeträger ... einzusetzen: ...

Als Werbemittel kommen in Betracht: ...
- **Alternative Bedienungsformen (6.9):**

Um die Bedienung ... zu verbessern, wird die Einführung eines Sammel-/Servicetaxis vorgeschlagen.
- **Zukünftige Kooperation im Landkreis Schweinfurt (6.10):**

Laut Art. 7 BayÖPNVG haben die Landkreise und kreisfreien Städte bei der Sicherung und Verbesserung des ÖPNV im verkehrlich erforderlichen Umfang zusammenzuarbeiten, insbesondere bezüglich Linienführung, Fahrplan, Tarif und Bedienungsstandard. ...

Für den Landkreis soll die Gründung einer möglichst großräumigen Verkehrsgemeinschaft angestrebt werden. ...

Langfristig ist die Gründung eines Verkehrsverbundes Main-Rhön anzustreben, um das Ziel **ein** Liniennetz, **ein** Fahrplan, **ein** Tarif regionweit zu verwirklichen.
Bei dieser Kooperationsform ... übertragen die Verkehrsunternehmen ... wesentliche Zuständigkeiten ... einer besonderen, selbstständig arbeitenden Organisation.

Landkreis Bad Kissingen

Der Nahverkehrsplan des Landkreises Bad Kissingen ist im November 1996 veröffentlicht worden.

- Liniennetz, Linienverlauf und Bedienzeiten (6.1):
Das Liniennetz ... genügt weitestgehend den unterschiedlichen Ansprüchen der Bürger im Landkreis ...
Folgende Änderungen des Liniennetzes sollten jedoch angestrebt werden:
Der Lückenschluss zwischen Bad Bocklet und Münnerstadt ... wird empfohlen. ...
Der Bereich der Gemeinde Wartmannsroth ... sollte über Frankenbrunn ... nach Bad Kissingen angebunden werden. ...
Die Einrichtung einer zusätzlichen Fahrt des sogenannten „Kurbusses“ von Fulda nach Bad Brückenau Linie 8176 Fulda - Bad Brückenau - Bad Neustadt ist aus wirtschaftlichen Gründen nicht zu empfehlen. Eine durchgehende Verbindung der Linie 8054/5043 wird aus diesen Gründen dringend empfohlen.
Die Möglichkeit des Einsatzes eines Linienbedarfstaxis in Bad Kissingen in Tagesrandlagen oder am Wochenende ist zu prüfen.
Auf den ... Hauptlinien ... wird die Einführung eines taktähnlichen Verkehrs Montag - Freitag empfohlen, denn durch die Einführung des Integralen Taktfahrplan Bayern sind die Busverkehre an die vertakteten Bahnverbindungen anzupassen. ... durch eine Vertaktung der Hauptlinien (wird) eine bessere Akzeptanz des ÖPNV durch die Bevölkerung erwartet.
...
An den Bahnhöfen, insbesondere in Münnerstadt, ist eine bessere direkte Anbindung des Buslinienverkehrs an der Verkehrsweg Schiene anzustreben.
Des Weiteren wird die Schaffung von schnellen Umsteigeverbindungen von den Neben- auf die Hauptlinien empfohlen.
Die radial auf die Verknüpfungspunkte ..., Münnerstadt und Bad Kissingen ausgerichteten Verkehre sollten auf den taktähnlichen Verkehr der Hauptlinien ausgerichtet werden, um schnelle Verbindungen ... zu schaffen sowie lange Umsteigezeiten zu vermeiden.
Auf den ... Hauptlinien werden folgende Bedienzeiten als Richtwert zugrundegelegt:
Montag - Freitag zwischen 6.00 Uhr und 20.00 Uhr. ...
Eine weitere Ausdehnung der Fahrten an Samstagen, Sonn- und Feiertagen und eine Erweiterung der „Schweinfurtverkehre“ ist unter den derzeitigen finanzpolitischen Rahmenbedingungen nicht zu empfehlen.
Aus Gründen der Übersichtlichkeit wird auf den Linien 8170 und 8147 eine Entzerrung des Linienverlaufs und eine Aufteilung der einzelnen Linienäste mit eigenen Fahrplannummern empfohlen. ...
Für den Landkreis Bad Kissingen wird zumindest die Erreichbarkeit der Kreisstadt ... innerhalb eines Tagesintervalls empfohlen.
Die Tabelle ... vermittelt eine Aufstellung über die 36 Gemeindeteile, die nicht in einem Tagesintervall an die Kreisstadt angebunden sind.
- Abstimmung der Verkehrsmittel (6.3):
Auf die teilweise schlechte Abstimmung wurde ... hingewiesen. ...
An den Bahnhöfen in ... Bad Kissingen, Münnerstadt, Ebenhausen ... wird die Verknüpfung der Buslinien mit dem schienengebundenen Verkehr ... empfohlen.

In diesem Zusammenhang wird auch - insbesondere aus der Sicht des Kurwesens - eine Durchbindung der Züge von Bad Kissingen nach Würzburg ... empfohlen.

- Verkehrsmittelwahl (6.4):
Im Zuge der Regionalisierung des ... SPNV zum 1.1.1996 übernahm der Freistaat ... die Aufgabenträgerschaft. ...
Da ... der Eisenbahnverkehr als Grundangebot ausgestaltet wird, wird das Angebot ... im schienenparallelen Bereich ... zurückgenommen. ...
Die Erstellung eines neuen Haltepunktes Rottershausen ist zu empfehlen.
- Alternative Bedienungsformen (6.5):
... wird der Einsatz eines Linienbedarfstaxis ... für den Gemeindeteil Rottershausen mit ... Ebenhausen empfohlen. ...
Ein weiterer Einsatz (ist) für Bad Kissingen in Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage ... zu diskutieren.
Der Einsatz weiterer Anmeldeverkehre ... ist bei den z.Zt. vorhandenen Strukturen wirtschaftlich nicht zu vertreten und nicht zu empfehlen.
- Integration freigestellter Schülerverkehre (6.6):
Durch eine Integration dieser (Schüler-)Verkehre kann gerade zwischen Gemeindeteilen und dem Gemeindezentrum eine Angebotsverdichtung erzielt werden.
Für folgende Schulen wird eine Integration ... empfohlen:
 - ...
 - Grund- und Hauptschule Münnerstadt
 - ...Für die Grund- und Hauptschule Oerlenbach wird eine Öffnung des Verkehrs hinsichtlich einer „Mitnahme von Dritten“ empfohlen. ...
- Haltestellen (6.7):
... Insbesondere wird die beidseitige Ausstattung der Haltestellen mit Haltestellenschild und gültigen Fahrplänen empfohlen.
Mittelfristig ist ... ein einheitliches Erscheinungsbild der einzelnen Haltestellen zu erreichen.
Insbesondere sollte als Ziel ein einheitlich gestalteter Aushangfahrplan festgeschrieben werden ...
Die zentralen Haltestellen an den Verknüpfungspunkten sind mit umfangreichen Fahrgastinformationen wie ... und ... mit Witterungsschutz und Sitzgelegenheit auszustatten.
- Fahrplan und Kreisfahrplan (6.8):
Ortsfremde und systemunkundige Fahrgäste scheitern oft bei dem Versuch, sich über Fahrzeit und Streckenverlauf an den Haltestellen zu informieren.
Zur besseren Begreiflichkeit von Fahrplänen sollte ... zukünftig ... folgendes beachtet werden:
 - ...
 - ...Aus diesem Grund wird für den Landkreis ... die Herausgabe eines Kreisfahrplanes ange-regt. ...
Zusätzlich sollte die Möglichkeit, Fahrplanauskünfte über das Internet abrufen zu können, geprüft werden.
- Werbung (6.9):
Die Akzeptanz des ÖPNV in der Bevölkerung zu erhöhen, sollte das oberste Ziel aller Werbemaßnahmen ... darstellen.

Liniennetz, Fahrplan ... zu verbessern genügt nicht den heutigen Anforderungen, das vorhandene und geplante Angebot muss ... zusätzlich vermarktet und massive Öffentlichkeitsarbeit betrieben werden.

Aus diesem Grund sollte eine qualifizierte Werbeagentur ... beauftragt werden, um die vorhandenen Werbeträger und Werbemittel zielorientiert einsetzen zu können.

- Tarifkonzeption (6.10):
... Zur Ergänzung des Tarifangebotes wird die Einführung der Übertragbarkeit der Umweltfahrkarte und weiterer günstiger Streifenkarten vorgeschlagen.
Die Umgestaltung des Tarifsystems sollte zunächst zu einem späteren Zeitpunkt angestrebt werden. ...
Die Einführung des Wabentarifes ... würde die Kompatibilität der Tarife über die Landkreisgrenzen hinweg gewährleisten.
- Zukünftige Organisation des ÖPNV im Landkreis (6.11):
... Für den Landkreis ... wird ... die Gründung einer Verkehrsgemeinschaft empfohlen. ... Langfristig ist ... die Gründung eines Verkehrsverbundes Main-Rhön anzustreben, um die zahlreichen kreisgrenzenüberschreitenden Verflechtungen effektiver koordinieren und das Ziel - **ein** Liniennetz, **ein** Fahrplan und **ein** Tarif - regionweit verwirklichen zu können.
- Abstimmung der Nahverkehrspläne (6.12):
In der Region Main-Rhön und mit benachbarten Landkreisen sind die Nahverkehrspläne untereinander abzustimmen.
Einer Zusammenarbeit zwischen den Körperschaften ist ... eine große Bedeutung zuzumessen, da die einzelnen Verkehre nicht an der jeweiligen Landkreisgrenze enden.
Der NVP ... ist auch insbesondere mit dem Schienennahverkehrsplan des Freistaates ... abzustimmen ...

Landkreis Rhön-Grabfeld

Der Nahverkehrsplan des Landkreises Rhön-Grabfeld ist in den wesentlichen Inhalten in den Jahren 1995 und 1996 erarbeitet worden.

Dieser Nahverkehrsplan unterscheidet sich von den beiden vorher zitierten, zum einen in seiner andersartigen Herangehensweise und seinem andersartigen Aufbau, zum anderen in seiner Fortschreibungsfähigkeit.

Der Nahverkehrsplan hat (derzeit) im Wesentlichen drei Teile:

- 1. Teil: Analyse des ÖPNV-Angebotes
- 2. Teil: Konzept für Verbesserungsmaßnahmen
- 3. Teil: Planungsgrundlagen

Im Nachfolgenden wird aus dem Teil 2 zitiert:

Eine grundsätzliche Neuordnung ... wird nicht für erforderlich gehalten ...

Die Analyse ... hat jedoch ergeben, dass z.T. erhebliche Lücken in der Quantität und Qualität des Angebotes der ... Zielstellung entgegenstehen. Diese Feststellung gilt insbesondere für die Bahn-Bus-Vernetzung, für den Verkehr außerhalb der Pendler- und Schulzeiten sowie den Wochenendverkehr. ...

Alle im Konzept vorgesehenen Maßnahmen sind in (einer) Projektliste mit den Projektbereichen 1 bis 8 sowie dem Projektbereich 0 aufgliedert. ...

Der Projektbereich 0 enthält Projekte, (die) ... der Erstellung sowohl von Planungsunterlagen als auch Informationsmaterial dienen.

Projektbereich 0: Allgemeine Aufgaben

- Vorschläge für die Gestaltung des zukünftigen Bahnangebotes Schweinfurt - Erfurt
- Fahrgastzählungen an Haltestellen und in Buslinien
- Liniennetz-Pläne für verschiedene Zeitsektoren
- Erstellen von Ortsfahrplänen (mit Bahnanschlüssen)
- Erstellen eines Kreisfahrplanes
- Aufbau eines eindeutigen Linien-Netzes mit kreisspezifischer Benummerung

Projektbereich 1: Bahn / Anschluss Bhf. Fulda

Projektbereich 2: Erreichbarkeit der Kreisstadt

Projektbereich 3: Erreichbarkeit von Mellrichstadt und Bad Königshofen

Projektbereich 4: Nahbereich Bad Neustadt

Projektbereich 5: Diagonal- und Querverbindungen

Projektbereich 6: Grenzüberschreitender Verkehr

Projektbereich 7: Ferien- und Naherholungsverkehr

Projektbereich 8: Fahrplanüberarbeitung

- Fahrplanwünsche für die Bahn
- Vernetzung Bus / Bahn
- Überprüfung von Einschränkungen im bestehenden Angebot
- Übernahme von Schulbusfahrten in den allg. Linienverkehr
- Bedarfsanpassung und Linienoptimierung im Schulbusverkehr
- Eindeutigkeit der Linienverläufe

Fazit aus den Nahverkehrsplänen und zwischenzeitliche Entwicklung

Als Fazit lässt sich festhalten:

- Der ÖPNV im Kooperationsraum war - zumindest zum Zeitpunkt der Aufstellung der Nahverkehrspläne - nicht sehr attraktiv. Dies betraf insbesondere:
 - ein attraktives, auch für potenzielle Nutzer geeignetes Angebot (Daseinsvorsorge war gesichert, mehr aber auch nicht, und diese manchmal mangelhaft),
 - Ausstattung der Wartebereiche,
 - Informationsplattformen (Fahrpläne etc.),
 - einheitliche Tarifsysteme aller Verkehrsträger,
 - Fahrplanabstimmung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern.
- Verbesserung der Information über das Angebot kann auch schon etwas bewirken (der ÖPNV muss beworben werden).
- Durch nicht aufwändige Maßnahmen lässt sich die Situation bereits nachhaltig verbessern.
- Das Tarifsystem muss mittelfristig auf ein „Wabensystem“ umgestellt werden, das geeignet ist, auch einen Landkreisgrenzen übergreifenden Fahrpreis zu realisieren.
- Langfristig ist ein die ganze Region umfassender Verkehrsverbund Main-Rhön anzustreben, um das Ziel **ein** Liniennetz, **ein** Fahrplan, **ein** Tarif innerhalb der Region zu verwirklichen.

Folgendes ist zwischenzeitlich geschehen:

- Das Angebot der Bahn kann weitgehend als integraler Taktfahrplan bezeichnet werden.
- Die Fahrplangestaltung wurde vereinheitlicht und i.d.R. deutlich lesbarer gemacht (es gibt aber immer noch Linien, deren Führung nur Eingeweihte entziffern können, und z.B. Fahrplanausschnitte, die von unten nach oben gelesen werden müssen).
- Der Aushang an den Haltestellen wurde i.d.R. vereinheitlicht.
- Der Fahrplan aller Landkreise ist im Internet abrufbar.
- Innerhalb der Landkreise sind einheitliche Tarife realisiert.
- Eine (kostengünstige und auch eine übertragbare) Umweltkarte ist eingeführt.

Folgendes ist noch nicht umgesetzt:

- eine zufriedenstellende Verknüpfung von Bahn und Bus
- (überall ausreichend) attraktive Schnittstellen zwischen Straße und Schiene
- ein ÖPNV-Angebot, das über die reine Daseinsvorsorge hinaus geht und z.B. auch für Touristen (an Wochenenden) attraktiv (genug) ist.
- Einführung eines Wabentarifes
- Einführung eines Verkehrsverbundes in der gesamten Region

7.4 Detailplanungen zu Straßen

A71 zwischen A70 und Landesgrenze Bayern/Thüringen

Für alle Teilabschnitte der A71 und der jeweiligen Anschluss-Strecken sind auf bayerischer Seite die Planfeststellungsverfahren abgeschlossen und die Baumaßnahmen begonnen. Grundlage hierfür sind u.a. einschlägige Verkehrswirkungsberechnungen, die von Professor Dr.-Ing. Harald Kurzak, München, unter dem Titel „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, Projekt 16, Verkehrsuntersuchung A71 und A73, Bundesfernstraßenverbindung Erfurt - Schweinfurt/Bamberg, 1997, Auftraggeber Autobahndirektion Nordbayern“ erarbeitet wurden.

B286 zwischen Bad Kissingen und B19

Für die B286 in diesem Abschnitt liegt ebenfalls von Prof. Kurzak eine Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2002 vor.

Raum Bad Neustadt

Im Raum Bad Neustadt gibt es für zwei Bereiche Untersuchungen bzw. Überlegungen:

- **B279**, Verlegung zwischen der AS bei Rödelmaier an die A71 zur B19 vom Straßenbauamt Schweinfurt aus dem Jahr 2001, mit der auch eine Verlegung der Kreisstraße NES20 untersucht wurde. Die Planfeststellung für die Verlegung der B279 ist abgeschlossen und diese Maßnahme befindet sich zwischenzeitlich im Bau.
- **Westumgehung** von Bad Neustadt zwischen der B19 und der B279 Verkehrswirkungsberechnungen hierfür liegen nicht vor. In Vorbereitung einer derartigen Aufgabenstellung hat Prof. Kurzak im Auftrag der Stadt mit Datum 8. Mai 2002 eine „Analyse 2001“ erarbeitet. Eine Machbarkeitsstudie soll demnächst in Auftrag gegeben werden.

Westumfahrung Würzburg (B26n)

Nicht gravierend in den Kooperationsraum eingreifend, jedoch hinsichtlich der verkehrlichen Wirkungen im südlichen Bereich von großer Bedeutung, sind die Planungen zur Weiterführung der A70 über die A7 hinaus im Zuge der B26(neu) als westliche Umfahrung von Würzburg. Hierfür liegen erste Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie von TRANSVER/SEIB/KURZAK vor.

Fazit

Die Ergebnisse der verkehrlichen Wirkungsberechnungen von Prof. Kurzak sind in der **Karte B 7/3** „Verlagerungseffekt durch A71“ dargestellt.

Danach wird - was ja auch Ziel des Autobahnbaus ist - die B19 nachhaltig vom Verkehr entlastet. Quantitativ die größten Entlastungen werden zwischen Münnerstadt und dem Anschluss an die A70 erwartet sowie zwischen Mellrichstadt und Bad Neustadt. Deutlich geringer ist der Entlastungseffekt zwischen Bad Neustadt und Münnerstadt.

Die - zum Teil - neu trassierten Anschluss-Strecken an die Autobahn erfahren bisweilen Belastungsmehrungen bei gleichzeitiger Entlastung im nord-süd-gerichteten, der Autobahn nachgeordneten Straßennetz.

Kritisch werden vor Ort die Verkehrszunahmen zwischen der A7 und der A71 im Zuge der Bundesstraßen B303 und B286/287 eingeschätzt, zumal bei manchen Kommunen (derzeit noch) keine entlastenden Ortsumfahrungen vorgesehen sind.

Nach den Verkehrsmengenberechnungen von Prof. Kurzak, ermittelt aus Screenline-Betrachtungen, wie sie tabellarisch in **Karte B 7/3** fixiert sind, wird - gegenüber dem Analysezeitpunkt (1995/96) - bis zum gesetzten Prognosehorizont 2010 eine - unbeeinflusste - Zunahme von ca. 25% (in 15 Jahren, entspricht ca. 1,7% pro Jahr) erwartet.

Mit Realisierung der A71 wird eine Zunahme von 70% bis 100% ermittelt; d.h. die Attraktivität der A71 bringt - in Abhängigkeit von dem betrachteten Querschnitt - **zusätzlich** ein Verkehrsaufkommen von 50% - 75% in den Kooperationsraum.

Die amtlichen Straßenverkehrszählungen weisen demgegenüber in den letzten fünf Jahren - mit Ausnahme des Schnittes im Raum Münnerstadt - lediglich eine Zunahme von 2% aus. Daher kann man vorsichtig formulieren, dass die seinerzeit - vor einer anderen vorlaufenden Verkehrsentwicklung - erarbeiteten Prognosen - zumindest im sekundären Straßennetz - heutzutage eher „auf der sicheren Seite liegend“ einzuschätzen sind. Verkehrlich bedingte Restriktionen werden in weiten Bereichen nicht als Grund für Einschränkungen in der Baulandausweisung benannt werden können. Die tatsächlichen Verkehrsverhältnisse wird man erst nach Eröffnung der A71 schlussendlich erleben. Sie werden allerdings auch durch Maßnahmen steuerbar sein, die insbesondere im sekundären Straßennetz getroffen werden.

7.5 Aktuelle Situation

KFZ-Verkehr

- Gesamtverkehr

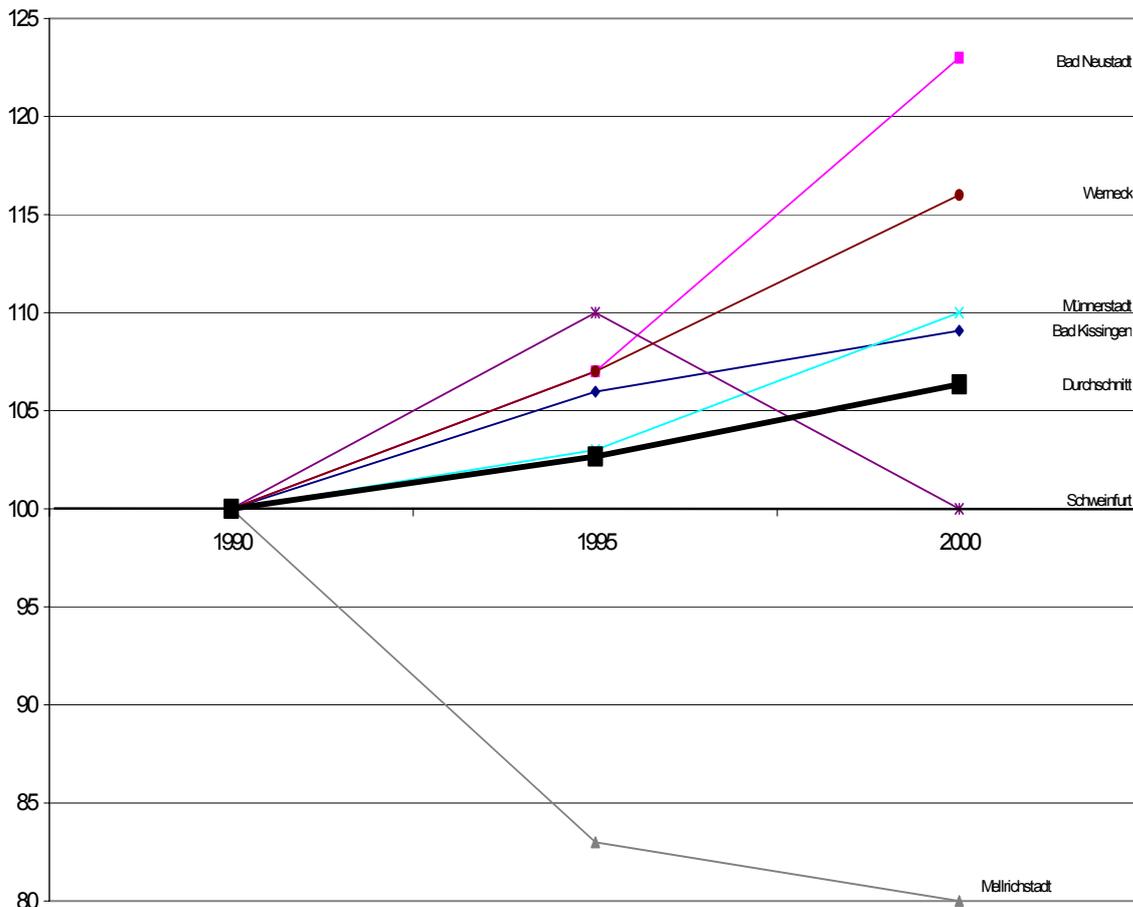
Die aktuellen Verkehrsbelastungen für das klassifizierte Straßennetz (Bundes-, Staats- und Kreisstraßen) sind auf Basis der amtlichen Straßenverkehrszählungen in der **Karte B 7/4** in Belastungsklassen dargestellt.

Danach gibt es im Zuge der B19 im Bereich Bad Neustadt und zwischen der Einmündung der B286 bei Oerlenbach und der B303 bei Euerbach sowie der B303 östlich der B19 Belastungen von über 15.000 KFZ/24h im **Durchschnittlich Täglichen Verkehr (DTV)** aller Tage im Jahr. Die B287 (Osttangente) in Bad Kissingen hat auch einen Belastungswert, der in diese Klasse fällt. Die Verkehrsbelastungen aller übrigen Straßenabschnitte liegen unter 15.000 KFZ/24h.

Somit kann das Straßennetz im Ganzen - von einzelnen kritischen Orts- bzw. Stadtdurchfahrten abgesehen - nicht als überlastet bezeichnet werden.

Die Verkehrszunahme am sogenannten Außenkordon der relevanten Städte zeigt nachstehende Abbildung.

Abb. B 7/4: Normierte Verkehrsentwicklung am Außenkordon der Städte 1990 - 2000



Quelle: Amtliche Straßenverkehrszählungen, eigene Darstellung

Danach mussten Bad Neustadt (+23%) und Werneck (+17%) die höchsten Verkehrszunahmen in den letzten 10 Jahren verkraften. Münnerstadt und Bad Kissingen liegen knapp über dem Durchschnitt von 6,5%. In Mellrichstadt ist es sogar zu einer ganz erstaunlichen Abnahme um ca. 20% gekommen, die sich nur durch das Phänomen der Grenzöffnung (Wert 1990) erklären lässt.

Mit einer durchschnittlichen Verkehrszunahme von 6,5% in den letzten 10 Jahren liegt dieser Teilraum z.T. deutlich unter der Zunahme, wie sie für den Regierungsbezirk Unterfranken ausgewiesen wird (Bundesstraßen + 18%, Staatsstraßen + 7,5%, Kreisstraßen + 2,4%).

- Güterverkehr

Die Güterverkehrsanteile liegen mit ca. 8,4% geringfügig über dem Durchschnitt für Unterfranken und entsprechen daher den Werten von eher ländlich strukturierten Gebieten.

Die B19 bildet hierbei eine Ausnahme mit einem Durchschnittswert von knapp 9,5%. Sie ist durch Güterverkehr mit Werten zwischen 6,1 und 13,4% signifikant höher belastet. Dies weist auf die zentrale Bedeutung hin, die diese Straßenachse für den Raum hat.

Mit der Realisierung der A71 wird dieser Situation Rechnung getragen und insbesondere der als besonders störend empfundene Schwerverkehr aus den Ortsdurchfahrten genommen.

- Ruhender Verkehr

Zum Ruhenden Verkehr können im Rahmen einer derart großräumigen Untersuchung keine - auch nur hinreichend fundierten - spezifischen Aussagen getroffen werden.

Die einschlägige Umfrage bei den Kommunen hat keine typischen Hinweise ergeben.

Potenziell defizitär zu bezeichnen ist sicherlich die Situation an den Schnittstellen Straße / Schiene im Hinblick auf P+R-Anlagen und deren Akzeptanz.

Ein gesondertes Thema ist die Stellplatzverfügbarkeit in den Stadt- bzw. Ortskernen. Dies ist aber insbesondere in seiner Wechselwirkung mit der Prosperität von Handel und Dienstleistung zu sehen.

So lange die vermeintlich bessere Erreichbarkeit der Standorte „auf der grünen Wiese“ als **das** Argument für deren bessere Prosperität gesehen wird und für die missliche Situation in den Kernbereichen nicht - wie oftmals einschlägig - das nicht ausreichend differenzierte Angebot, die wenig attraktiven Auslagen, die Unkoordiniertheit der Öffnungszeiten oder der nicht überzeugende Service wahrgenommen und akzeptiert werden, werden die Vertreter des lokalen Handels und der lokalen Wirtschaft darauf einwirken, die bessere Erreichbarkeit durch ein verbessertes Parkplatzangebot in unmittelbarer Nähe zu den Zentren anzumahnen.

- Fremdenverkehr

Zum Thema Fremdenverkehr wird auf die Ausführungen im Fachbeitrag „Tourismus“ verwiesen.

Öffentlicher Personen-(Nah-)Verkehr

- Schienen-Personen-Verkehr (Bahn)

Zu den Besetzungsziffern im Schienen-Personen-Verkehr gibt es keine allgemein zugänglichen Zahlen. Eigene Beobachtungen vor Ort haben ergeben, dass zu den Pendlerhauptzeiten am Morgen und Abend und um die Mittagszeit (durch Schülerverkehr) die Züge einigermaßen gut besetzt sind.

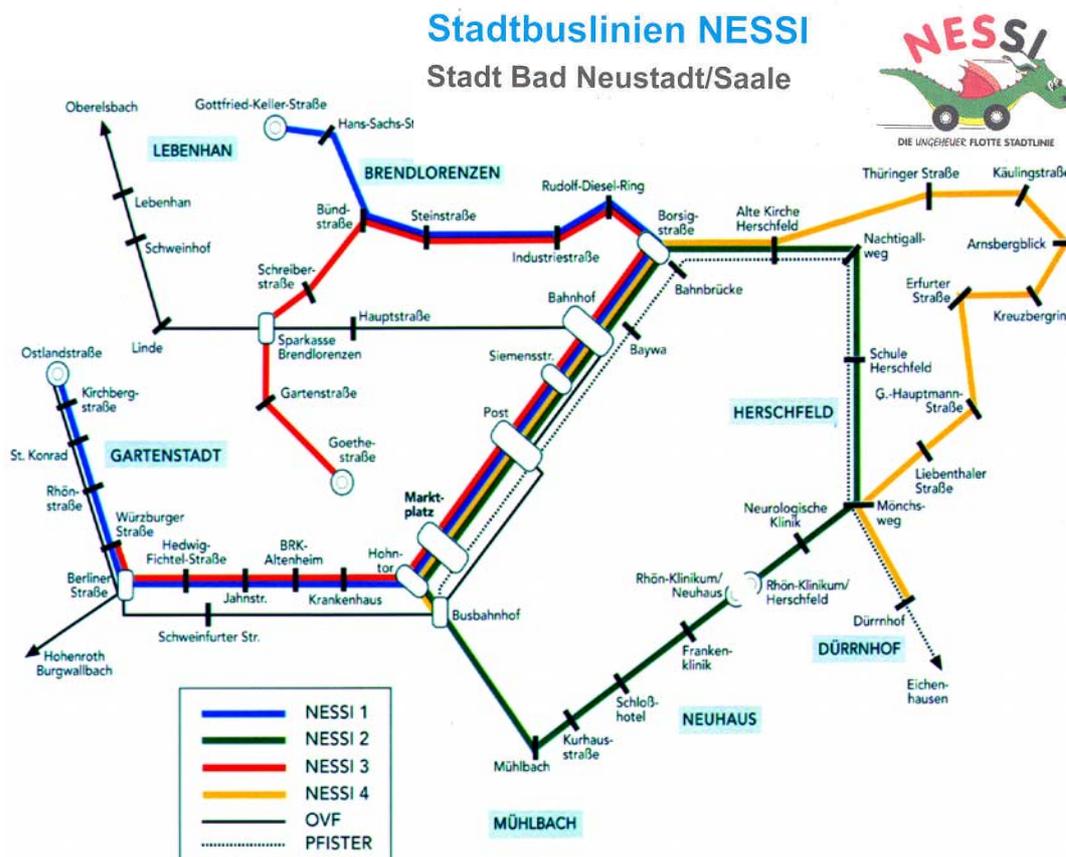
In den Nebenverkehrszeiten muss von einer eher schwachen Besetzung gesprochen werden. Die Beobachtungen waren - auftragsbedingt - auf das Winterhalbjahr beschränkt und lassen keine Aussagen für touristenträchtige Monate zu.

- Straßen-Personen-Verkehr (Busse)

Auch die Busse sollen - nach lokalen Aussagen - nur zu den Zeiten, in denen Pendler und Schüler sie benutzen, hinlänglich gefüllt sein. Das muss aber auch nicht wundern, denn für alle anderen Verkehrszwecke, wie Einkaufen oder private Erledigungen, ist das Angebot i.d.R. nicht attraktiv.

Eine ganz deutliche Ausnahme hiervon sind die Stadtbussysteme in Bad Kissingen und Bad Neustadt. Nach Angaben des Betreibers von Bad Neustadt werden dort bei über 600 täglichen Wagenkilometern im Durchschnitt täglich ca. 1.850 Fahrgäste befördert. Dies ist für Stadtbussysteme dieser Größenordnung eine vergleichsweise hohe Auslastung. Dieses Bussystem ist aber auch als durchaus attraktiv zu bezeichnen.

Abb. B 7/5: Stadtbuslinien NESSI in Bad Neustadt/Saale



Quelle: Internetportal der Stadt Bad Neustadt

*Nicht motorisierter Verkehr**- Radverkehr*

Beim Radverkehr sind die zwei wesentlichen Wirkungsbereiche getrennt zu bewerten:

- Alltagsnutzung
- touristische Nutzung

In der Alltagsnutzung dürfte das Rad in weiten Teilen des Kooperationsraumes - geographiebedingt verständlich - eher von untergeordneter Bedeutung sein. Dies hat zur Konsequenz, dass auf kommunaler Ebene wenig Neigung besteht, in das Radverkehrssystem größer zu investieren, z.B. auch um Lücken im regionalen Radwegenetz zu schließen.

Dies gilt auch für Investitionen z.B. in Radabstellplätze als Infrastruktur, die geeignet sind, die Akzeptanz der Radnutzung zu erhöhen.

Der Radverkehr wird im Kooperationsraum als ein nicht unbedeutender Faktor für den touristischen Bereich angesehen. Hiervon zeugen eine Vielzahl von regionalen und lokalen Radwegen bzw. Radwegbeschilderungen. Im Bereich der Hochrhön gibt es sogar einzelne Buskurse, die eine Radmitnahme anbieten.

Problematisch sind hier bisweilen die Unkoordiniertheit der Radwege zwischen den Wirkungsbereichen und die fehlenden Lückenschlüsse in kritischen (inner-)örtlichen Bereichen.

In den einschlägigen Plänen wird auch auf die fehlende Infrastruktur an Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (Bus und Schiene = B+R-Plätze) aufmerksam gemacht.

Einflüsse der Bevölkerungsentwicklung

Die zukünftige Verkehrsentwicklung im Kooperationsraum wird durch die räumliche Bevölkerungsentwicklung mitbeeinflusst. Die für den Kooperationsraum relevanten Zusammenhänge zwischen Verkehrs- und Bevölkerungsentwicklung sind im Kapitel D 2.7.2 näher dargestellt.

7.6 Zusammenfassung

7.6.1 Bewertung

Insgesamt ist nach Realisierung der A71 das Kapazitätsangebot der Infrastruktur für den KFZ-Verkehr - von einzelnen kritischen Situationen in Innerortsbereichen abgesehen - ausreichend und hat i.d.R. noch deutliche Leistungsreserven.

Ein verkehrlicher Mangel wird in der nicht optimalen Erreichbarkeit westlich und östlich vom Kooperationsraum gelegener Wirtschaftsbereiche gesehen, die in der Luftlinienentfernung näher liegen als die Räume, deren Erreichbarkeit durch die (nord-süd-gerichtete) Lage deutlich verbessert wird.

Das Auto ist im Kooperationsraum **das** Verkehrsmittel, das am meisten benutzt wird.

Das muss bei der flächigen Ausdehnung des Raumes und seinen Strukturen nicht wundern.

Die Bahn hat in den letzten Jahren große Anstrengungen unternommen, dem ÖPNV - auch in der Fläche - ein gutes Angebot zu geben. Die Umsetzung zum „Kissinger Stern“ lässt eine weitere Verbesserung erwarten.

Die Realisierung der A71 muss - dem Wesen nach - zu diesen Bemühungen als kontraproduktiv bezeichnet werden.

Zu der Verknüpfung von Straße und Schiene und einer gelungenen Vernetzung von Bahn und Bus müssen derzeit noch (zum Teil erhebliche) Defizite konstatiert werden.

Ein Problem stellt in den Kernbereichen der Kommunen des Kooperationsraumes oftmals der ruhende Verkehr dar. Hier sind bisweilen teure Investitionen erforderlich, um dem - notwendig erscheinenden - Bedarf gerecht werden zu können. P+R-Systeme, wie in Großstädten üblich, greifen in den eher kleinräumig strukturierten Bereichen nicht.

Das aktuelle Angebot für den geschäftlich bedingten Luftverkehr bedarf einer gründlichen Überprüfung.

7.6.2 Stärken-Schwächen-Profil

Straßenverkehr

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Realisierung der A71 verbessert die Erreichbarkeit von Schweinfurt und der Gebiete in den neuen Ländern und v.a. auch die Erreichbarkeit des Kooperationsraumes von außen her • Realisierung von dringenden Ortsumfahrungen im Kontext der A71 • (potenziell) verkehrliche Entlastung der Ortsdurchfahrten im Zuge der B19 	<ul style="list-style-type: none"> • fehlende attraktive Verbindung aus dem nördlichen Bereich des Kooperationsraumes in den Raum Fulda • fehlende attraktive Verbindung in den Raum Nordbayern (Coburg / Hof) • fehlende direktere Anbindung an den Rhein-Main-Raum (Westumfahrung Würzburg - B26neu) • Verstärkung des raumfremden Durchgangsverkehrs • möglicherweise eine deutliche Zunahme von Fahrleistungen im Kooperationsraum mit allen Folgewirkungen für die Umwelt • durch Ansiedlung von Gewerbeflächen in Nähe der A71 ggf. Schwächung der traditionellen Gewerbe- und Handelsstandorte (wohnort- bzw. kernstadtnah) mit der Folge von Fahrleistungsmehrungen • Verstärkung des Erreichbarkeitsgefälles innerhalb des Kooperationsraumes • bisher weitgehend nord-süd-gerichteter Verkehr fährt nunmehr direkt quer zu den Anschluss-Stellen der BAB; dadurch Verkehrsmehrung in den betreffenden Ortsdurchfahrten • reicht die Zahl der Anschluss-Stellen an die A71?

ÖPNV Straße

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • weitgehend einheitliche Tarifgestaltung in allen drei Landkreisen des Kooperationsraumes (könnte auch als Identifikationsmerkmal des Kooperationsraumes fungieren) • einheitliches Fahrplandesign (beides in den letzten Nahverkehrsplänen noch als Forderung formuliert) • von Schweinfurt i.d.R. eine Nachtlinie in die Region • Stadtbussysteme in Bad Neustadt und Bad Kissingen • Ansätze von bedarfsorientierten Angeboten (z.B. AST/Discobusse) 	<ul style="list-style-type: none"> • eigentlich nur Daseinsvorsorge für Arbeits- und Schülerverkehr • mangelnde Bedienung an Wochenenden • i.d.R. kein Takt • mangelnde Koordinierung mit dem SPNV

ÖPNV Schiene

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Schweinfurt - Mellrichstadt stündlich (auch Samstag und Sonntag) • Schweinfurt - Bad Kissingen werktags halbstündlich Wochenende stündlich • Bahn könnte zweiter Identifikationsträger für den Kooperationsraum werden im Sinne <i>Main-Rhön-Takt</i> oder <i>Rhön-Rennsteig-Takt</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Stichstrecke Mellrichstadt - Fladungen ist für den Personenverkehr noch nicht reaktiviert • Umsteigezeit-Verluste in Schweinfurt • A71 ist Konkurrenz für den Personenverkehr auf der Schiene • Gewerbegebiete an den Autobahn-Anschluss-Stellen können - lagebedingt - nur selten auch Gleisanschluss haben

Radverkehr

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none">• Existenz eines touristischen Radweggrundnetzes• vorhandenes Problembewusstsein, dass Radverkehrsangebote der Tourismusförderung dienen	<ul style="list-style-type: none">• mangelnde Einbindung der örtlichen / lokalen Radwegenetze in das regionale Radwegenetz• mangelnde Vernetzung der Radwege zwischen den Landkreisen• mangelnde und nicht einheitliche Beschilderung der Radwege• fehlende wichtige Lückenschlüsse

Luftverkehr

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none">• Vielzahl vorhandener Luftlandeplätze	<ul style="list-style-type: none">• kein allgemeiner Luftlandeplatz innerhalb des Kooperationsraumes

7.6.3 Handlungsbedarf und -spielräume

Handlungsbedarf und -spielraum ist für jede Verkehrsart unterschiedlich.

Im Straßenverkehr gilt es, das der künftigen Autobahn nachgeordnete Straßennetz neu zu ordnen mit dem Ziel, autobahnparallelen, jeweils lokal fremden Durchgangsverkehr zu minimieren, ohne die Erreichbarkeit der Zentren zu verschlechtern.

Die Erreichbarkeit östlich und westlich gelegener Räume ist zu verbessern, ohne Ortsdurchfahrten zusätzlich zu belasten.

Der Handlungsspielraum liegt hierbei in einer der jeweilig lokalen Situation angemessenen Umgestaltung des Straßenraumes insbesondere im Zuge der (alten) B19.

Städtebauliche Qualität und nachhaltige Verbesserung der Aufenthaltsfunktion müssen hier Vorrang gegenüber verkehrlichen Belangen für Umleitungsverkehr haben.

Die Anlage von P+M-Stellplätzen ausreichender Dimension an den Autobahnanschlussstellen ist geeignet, dämpfend auf die Fahrleistung einzuwirken und die urbanen Zielräume der Zentren effektiv vom KFZ-Verkehr zu entlasten.

Im ÖPNV gilt es, durch

- optimale Taktabstimmung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern,
- einen sogar über den Kooperationsraum hinausgehenden einheitlichen (Waben-)Tarif,
- Realisierung / Optimierung von Schnittstellen zwischen Straße / Bus bzw. Straße / Schiene,
- Taktverdichtung und -ausweitung von bedarfsorientierten Angeboten

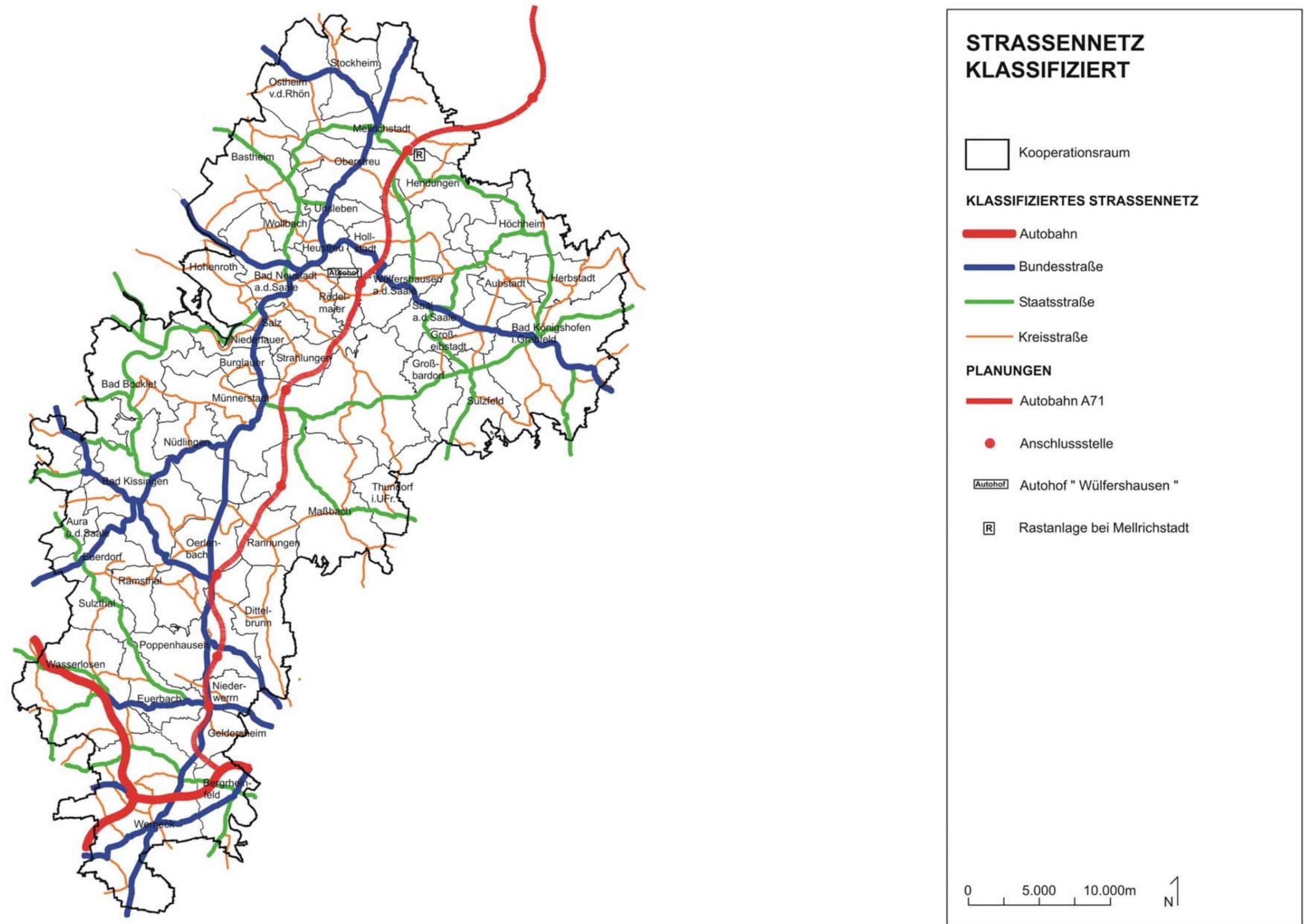
diesem seine eigene Qualität zu geben mit dem Ziel, auf die Entwicklung des KFZ-Verkehrs dämpfend Einfluss zu nehmen.

Der Handlungsspielraum ist hier in der Regel einzig durch die Finanzierungsmöglichkeiten beschränkt. Bei der Berücksichtigung von ganzheitlichen und nachhaltigen Ansätzen können aber Investitionen in diese Verkehrssparte nicht hoch genug angesetzt werden.

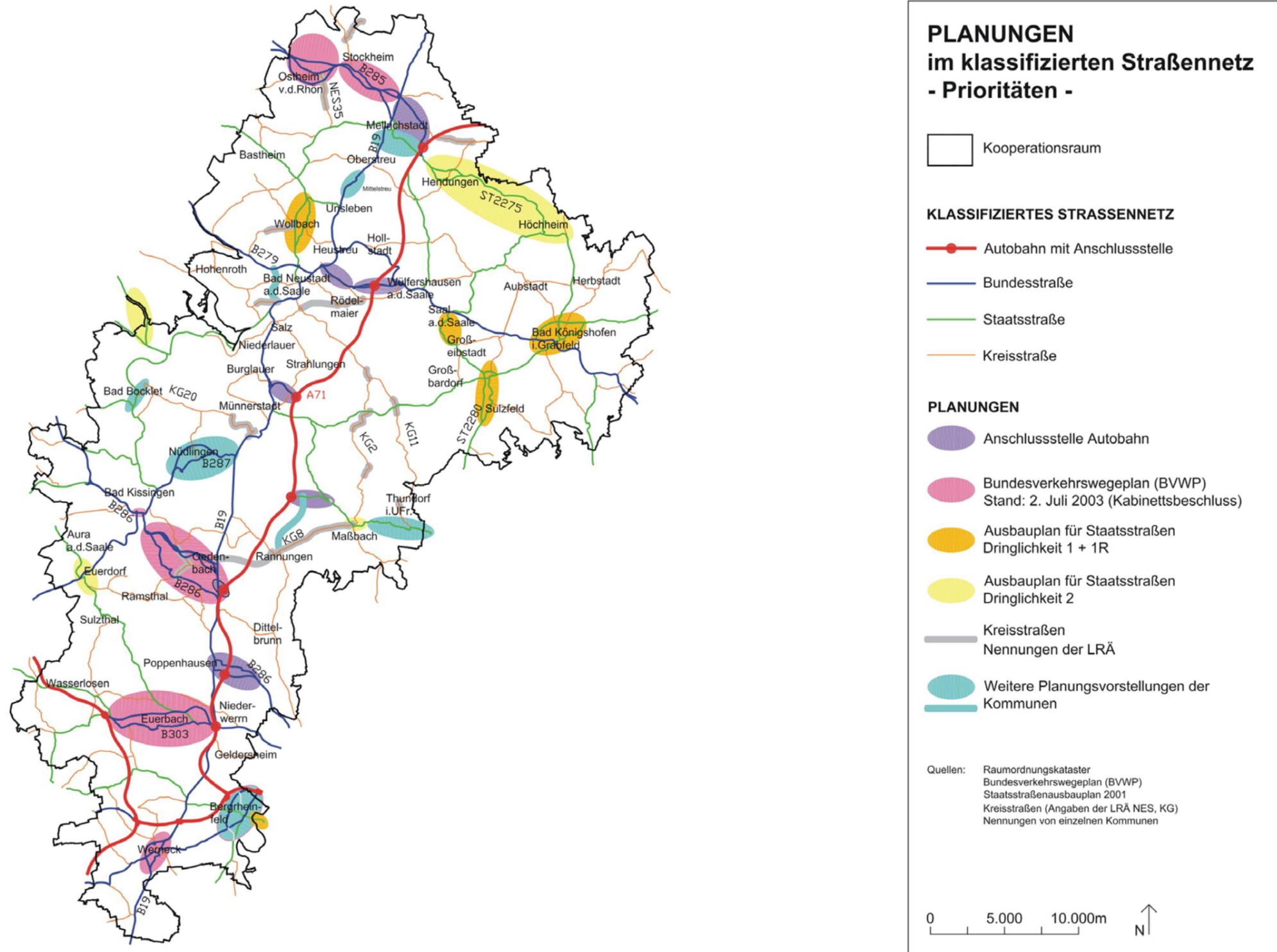
Würden in den ÖPNV in der Region mit derselben Selbstverständlichkeit wie in den Bau der A71 analoge Summen investiert, wären manche Investitionen in den MIV vermeidbar, nur die Wirkungen wären bezüglich der Umwelt deutlich positiver.

Beim Radverkehr gilt es, diesen zukünftig als integralen Bestandteil der Mobilitätskette zu verstehen. Auf Strecken bis zu 3 km (in diesen Bereich entfallen nach einer neuesten Mobilitätsuntersuchung ca. 30% aller (privat begründeten) KFZ-Fahrten) kann er durch vergleichsweise kostengünstige Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur nachhaltig gefördert werden. Bei diesen Wegelängen wären die Katalysatoren in den KFZ wenig effektiv, entsprechend groß sind die - insbesondere innerörtlichen - Umweltbelastungen.

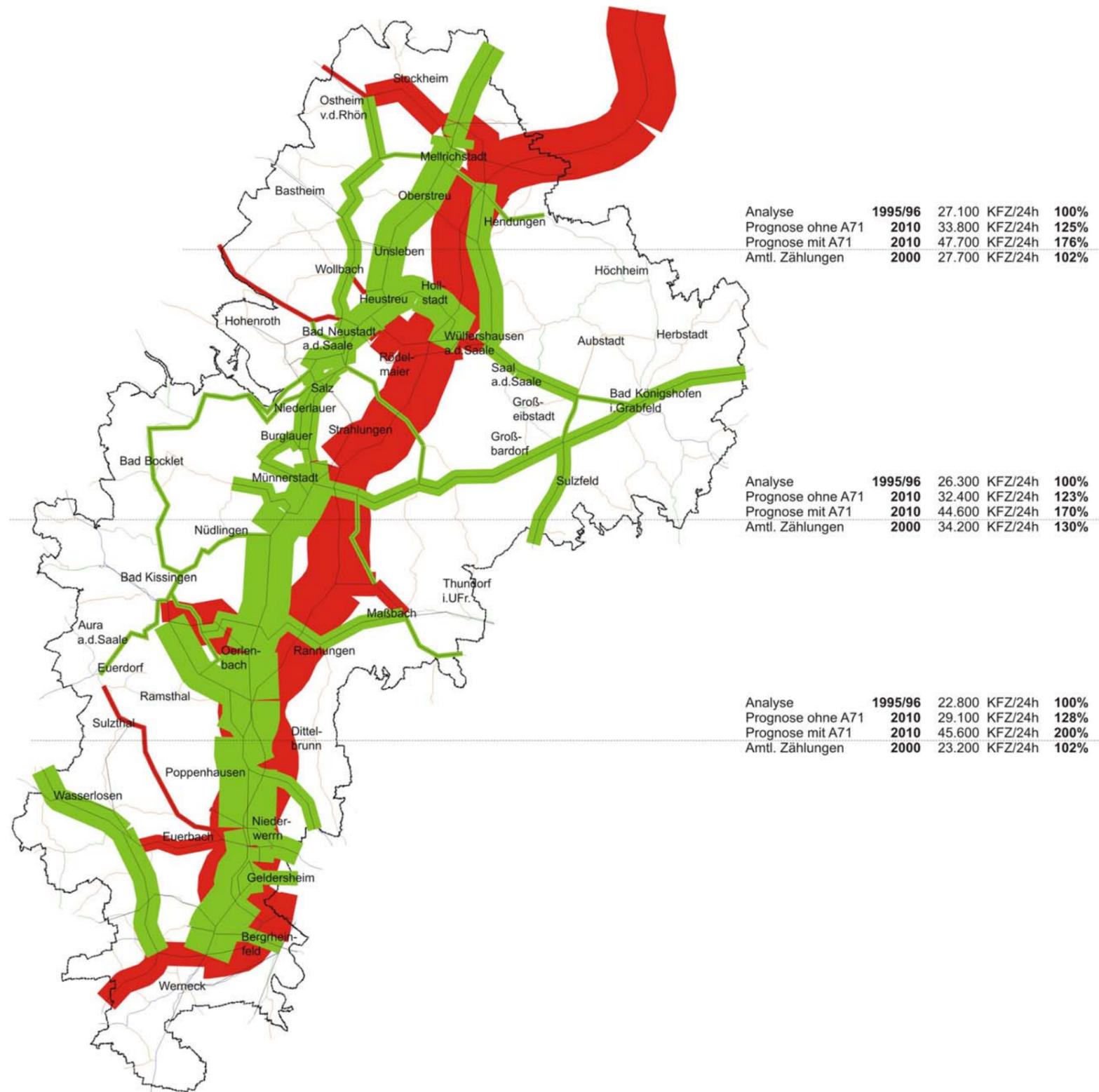
Karte B 7/1: Klassifiziertes Straßennetz



Karte B 7/2: Planungen im klassifizierten Straßennetz

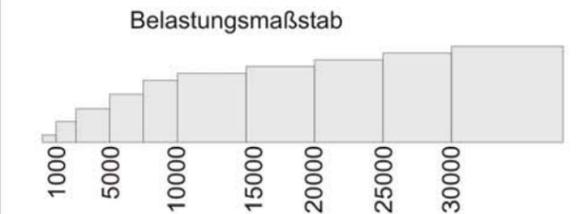


Karte B 7/3: Verlagerungseffekte durch A 71



VERLAGERUNGSEFFEKTE DURCH A71

- KOOPERATIONSRAUM
- SCREENLINE
- BELASTUNGSABNAHME
- BELASTUNGSZUNAHME



Quelle: Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, Projekt 16
 Verkehrsuntersuchung A71 und A73
 1997
 A71 im Abschnitt Schweinfurt-Landesgrenze
 Auftraggeber: Autobahndirektion Nordbayern
 Gutachter: Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak



Karte B 7/4: Verkehrsmengen

