

2.7 Verkehr

2.7.1 Auswirkungen der A71

Die A71 wird für den Kooperationsraum im wesentlichen folgende **Funktionen** haben:

- Erhöhung der Erreichbarkeit des Raumes in beiden Richtungen
- Die Lage der A71 östlich der B19 verbessert innerhalb des Kooperationsraumes die Erreichbarkeit der bisher eher etwas im Abseits liegenden Räume östlich der A71 (Grabfeld)
- Die A71 wird allerdings auch Transit-Verkehr in den Raum tragen, der gegenüber dem Ohne-Fall zusätzlich Fahrleistungen mit allen daraus resultierenden (negativen) Umweltwirkungen nach sich ziehen wird

Die A71 wird innerhalb des Kooperationsraumes folgende **Wirkungen** haben:

- Entlastung der Straßenzüge, die weitgehend parallel zur A71 verlaufen, hier insbesondere der B19
- Zusätzliche Belastung der Straßenzüge, die Zubringer-Funktion zu den Autobahn-Anschluss-Stellen haben
- Neuordnung der Verkehrsbedeutung des der Autobahn nachgeordneten Straßennetzes (Auf- und Abstufungen)
- Die bessere Erreichbarkeit wird Nutzungsbedürfnisse wecken; dies wird für den gewerblichen wie für den touristischen Bereich (Tagestourismus) gelten
- Die Realisierung der A71 steht in Teilbereichen in unmittelbarer Konkurrenz zur Verbesserung des Angebotes auf der Schiene im Zuge der Regionalisierung der Bahn

Vor diesem Hintergrund lässt sich folgende Maxime für die verkehrlichen Entwicklungsleitlinien ableiten:

Maximale Partizipation an den möglichen Effekten, die durch die A71 resultieren, bei Minimierung der (potentiell negativen) verkehrlichen Wirkungen - insbesondere in den Kernbereichen der Siedlungen und Wirtschaftszentren

Nachstehende Entwicklungsleitlinien wurden in mehreren gemeinsamen Sitzungen von den lokalen Akteuren erarbeitet bzw. als Handlungsgrundlagen beschlossen:

- Der Kooperationsraum präferiert die Situierung verkehrsaufkommensintensiver Nutzungen im Nahbereich der A71.
- Der Kooperationsraum hält eine Situierung von einschlägigen Gewerbegebieten mit der Möglichkeit eines Gleisanschlusses für wünschenswert.
- Im Kooperationsraum sollten keine wohnaffinen Nutzungen (Handel, Dienstleistungen etc.) in peripheren Räumen zugelassen werden, die ausschließlich mit dem KFZ zu erreichen sind.

- Der Kooperationsraum betreibt aktiv eine weitere Erhöhung der Erreichbarkeit insbesondere in den Relationen Osten und Westen (Fulda, Coburg, Bamberg, Rhein-Main, Rhein-Neckar).
- Störender (KFZ-)Verkehr in den Ortsbereichen ist durch geeignete Verkehrslenkung oder durch die Realisierung von Ortsumfahrungen zu verringern.
- Der Kooperationsraum unterstützt und fördert die Optimierung der verschiedenen Verkehrsarten untereinander. Jede Verkehrsart ist dort einzusetzen, wo sie den größten Effekt erzielt. Vernetzungen zwischen den Verkehrsarten sind durch geeignete Maßnahmen zu optimieren.
- Der Kooperationsraum spricht sich für eine flächenhafte Erschließung mit dem ÖPNV aus. Vor dem Hintergrund einer gewünschten touristischen Entwicklung ist dieser bedarfsorientiert zu stärken und auszubauen.
- Der Kooperationsraum sieht in einem in sich schlüssigen, durchgängigen und einheitlich beschilderten Radverkehrsnetz ein Angebot für die Förderung des innerkommunalen Radverkehrs und eines nachhaltigen, ökologisch fundierten Tourismus (außerhalb der Staatsbäder).

2.7.2 Rahmenbedingungen für die Verkehrsentwicklung

Wie in Kapitel D 2.6.2 im Zusammenhang mit dem Thema Siedlungsentwicklung im Einzelnen dargelegt, ist der Kooperationsraum hinsichtlich der Bevölkerungsentwicklung von folgenden Tendenzen geprägt:

- In der Tendenz abnehmende Bevölkerung insbesondere in den peripher gelegenen Bereichen des Kooperationsraumes
- Erhöhung des Anteils älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung

Die Verkehrsentwicklung ist aktuell von folgender Situation geprägt:

Die aktuellste Studie über „Mobilität in Deutschland“ hat folgende Eckwerte zum Ergebnis:

Tab. D 2/5: Mobilitätseckwerte

| | BR Deutschland | Bayern | ländliche Räume geringerer Dichte |
|--------------------------------|-----------------------|---------------|--|
| Außer-Haus-Anteil | 87% | 87% | 86% |
| Keine KFZ-Verfügbarkeit | 19% | 15% | 17% |
| Wege pro Stichtag | 3,3 | 3,2 | 3,4 |

Die Tendenzen:

- Die Mobilität, ausgedrückt in Wege/Tag und Person, stagniert seit Jahren
- Die KFZ-Dichte nimmt stetig zu, wenn auch in letzter Zeit gedämpft
- Die (Jahres-)Fahrleistung pro Person stagniert bzw. hat eher abnehmende Tendenz (Mobilitätspanel)
- Die Fahrleistung pro KFZ hat im motorisierten Individualverkehr (MIV) abnehmende Tendenz

Anders stellt sich die Situation im Wirtschafts- und Güterverkehr dar.

Mit der Integration der osteuropäischen Länder in die EU werden hier große bis sehr große Zuwächse erwartet.

Das Zusammenwirken der jeweiligen Tendenzen in der Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung wird mittel- bis langfristig zu folgenden Effekten führen:

- Im peripheren Raum entspannen sich zunehmend die verkehrlichen Probleme, zumindest, was die Quantitäten betrifft.
- Die Autobahn wird die Verkehrszuwächse im Güterverkehr abfedern und hat noch genügend Kapazität frei, um das parallele sekundäre Straßennetz zu entlasten.
- In den Zulaufstrecken zur Autobahn wird es zu Verkehrsmehrungen kommen, zumal diese Richtung bisher eher von untergeordneter Bedeutung war.

Wichtig erscheint an dieser Stelle, dass für die zunehmend älter werdenden Bevölkerungsanteile - über die reine Daseinsvorsorge hinaus - mit der Intensivierung von bedarfsorientierten Angeboten im ÖPNV reagiert wird. Bei zunehmender Individualisierung der Wohnform älterer Menschen muss die Sicherstellung von deren Mobilität trotz eingeschränkter individueller Möglichkeiten vor dem Hintergrund einer Verantwortung gegenüber der Allgemeinheit als hohes Anliegen gesehen werden.

2.7.3 Schwerpunkte der Entwicklung im Verkehrsbereich

Mit der Realisierung der A71 hat der „Verkehr“ für den Kooperationsraum **den** entscheidenden Entwicklungsimpuls geleistet.

Weitere verkehrliche, den Raum prägende Projekte erscheinen nicht erforderlich bzw. angezeigt. Der „Verkehr“ wird im weiteren Kontext eher „dienende“ Funktion haben.

Im Rahmen des integrierten Entwicklungskonzepts für den Kooperationsraum werden daher Maßnahmen im verkehrlichen Bereich die Funktion haben zu unterstützen / zu verbessern / zu ermöglichen, was von den primär-strukturellen Bereichen (Siedlungsentwicklung, gewerbliche Entwicklung, touristische Entwicklung) initiiert wird.

Die **Schwerpunkte** der verkehrlichen Projekte liegen daher in der

- weiteren Verbesserung der Erreichbarkeit des Raumes (insbesondere in Richtung Westen und Osten)
- Sicherstellung der Erreichbarkeit auch nicht autobahnnaher Siedlungs- und insbesondere Gewerbe-Standorte
- Nutzung von Beschilderungssystemen als regionalen Informations- und Hinweisträgern
- Optimierung des Wegweisungssystems mit dem Ziel, kritische Ortslagen verkehrlich zu entlasten
- Stärkung der Bahn als weiteren funktionalen Verkehrsträger mit hohem Angebotsstandard im Kooperationsraum durch entsprechende Steuerung der Siedlungsentwicklung bzw. Optimierung der Schnittstellen Straße/Schiene
- Optimierung der Abstimmung der einzelnen ÖPNV-Verkehrsträger untereinander
- Optimierung einer angebotsorientierten ÖPNV-Andienung in der Fläche u.a. auch durch innovative Bedienungsformen
- Optimierung der Situation für den Radverkehr nicht nur vor dem Hintergrund der Tourismusförderung in dieser Sparte, sondern auch zum allgemeinen Nutzen der Bevölkerung
- Überprüfung der Erforderlichkeit eines allgemeinen Luftlandeplatzes für den Geschäftsverkehr im nord(west-)lichen Bereich des Kooperationsraumes

Effekte der Einzelprojekte

Die verkehrlichen Projekte betreffen im Wesentlichen folgende Teilverkehrssysteme:

- Straßenverkehr
- Schienenverkehr (Personen- und Güterverkehr)
- ÖPNV auf der Straße (Busse)
- Radverkehr
- Luftverkehr

Eine entscheidende Bedeutung kommt der Verknüpfung und der gegenseitigen Abstimmung der einzelnen Teilverkehrssysteme zu, wie sie für eine intelligente und innovative Verkehrsbewältigung kennzeichnend sind.

Die Einzelprojekte in den Teilsystemen zielen im Wesentlichen auf folgende Effekte:

- Straßenverkehr
 - Verbesserung der Raumerreichbarkeit durch den Ausbau / die Ertüchtigung der relevanten Bundesfernstraßen
 - Überprüfung von Erforderlichkeit und Dringlichkeit einer Verbesserung der verkehrlichen Situationen in den Ortskernen
 - Sicherstellung bzw. Verbesserung der Erreichbarkeit auch von autobahnabgelegenen (Gewerbe-)Standorten
 - Verkehrslenkung, wo ohne weitere bauliche Investitionen Entschärfungen von verkehrlichen Problembereichen möglich sind (Beschilderung)

- Schienenverkehr / ÖPNV
 - Optimierung der Abstimmung von Trasse und Takt zwischen den Verkehrsträgern des ÖPNV
 - Verbesserung der Schnittstellen Straße / Schiene
 - Optimierung des Verkehrsangebotes in Nebenverkehrszeiten und in bevölkerungsärmeren Bereichen des Kooperationsraumes
- Radverkehr
 - Lückenschließung im Radwegenetz
 - Verbesserung der Radinfrastruktur (z.B. Radabstellanlagen)
- Luftverkehr
allgemeiner Luftlandeplatz (überwiegend für den Geschäftsverkehr) im nord(west-)lichen Bereich des Kooperationsraumes als ein notwendiges Element für einen prosperierenden Wirtschaftsstandort

Verknüpfung mit anderen Fachbereichen

Im Sinne seiner „dienenden Funktion“ muss der Bereich „Verkehr“ in ganz enger Wechselbeziehung zu allen anderen Fachbereichen stehen.

Während die Wechselbeziehungen zu den Fachbereichen Siedlungsentwicklung und Entwicklung von Gewerbestandorten weitgehend monokausal sind (Ist die beabsichtigte Entwicklung verkehrlich erschließbar? Ja oder Nein; dann müssen die jeweiligen Schlüsse daraus gezogen werden: Planänderung oder -anpassung), so sind sie zu den Fachbereichen Wirtschaft, Tourismus u.ä. vielschichtiger und sich auch ergänzend.

Dies soll an zwei Beispielen verdeutlicht werden.

Luftlandeplatz:

Für Manager erfolgreicher Wirtschaftsunternehmen ist Zeitminimierung für Raumüberwindung ein elementares Gut. Vor diesem Hintergrund kann die Existenz eines Luftlandeplatzes für den Geschäftsverkehr ausschlaggebendes Element für Standortentscheidungen sein. Die gewünschten Rahmenbedingungen für die wirtschaftliche Standortqualität werden somit entscheidender Faktor für die Erforderlichkeit des Nachdenkens über einen Luftlandeplatz für den Geschäftsverkehr sein.

Tourismus / Natur:

Die Erreichbarkeit insbesondere bisher eher abgelegener Bereiche wird durch die A71 zum Teil deutlich verbessert. Dies kann dem Tagestourismus entscheidende Impulse geben. Im Zweifelsfall können derartige Bewegungen aber auch zu Überlastungen bisher landschaftlich weitgehend intakter Räume führen. Hier gilt es abzuwägen bzw. gegebenenfalls steuernd einzugreifen.

Projektübersicht

Als wichtigere Projekte, die im Rahmen mehrerer Sitzungen des Arbeitskreises Siedlungswesen / Verkehr gemeinsam mit den lokalen Akteuren erarbeitet wurden, seien im Einzelnen folgende genannt:

- P+M-Plätze (Parken und Mitnehmen) an den Autobahnanschlussstellen mit deren Einbindung in das örtliche Radwegenetz
- Autobahnbeschilderung und Anpassung der Wegweisung im (nachgeordneten) Straßennetz
- ÖPNV-Förderung durch Optimierung der Schnittstellen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern (Bus / Schiene, Rad / Bus, Straße / Schiene etc.)
- Förderung von Radverkehrssystemen (Verbindungen, Abstellanlagen etc.)
- Verkehrsentlastung von empfindlichen Ortskernen und Siedlungsbereichen
- Umstufungskonzept im sekundären Straßennetz
- Erweiterung der Erschließungsräume bestehender (Stadt-)Bussysteme
- Weitere Verbesserung der Erreichbarkeit benachbarter Wirtschaftsräume
- Fortschreibung der Nahverkehrspläne auf der Ebene der Region
- Überprüfung von Erforderlichkeit und Chancen für einen allgemeinen Luftlandeplatz