

Abschluss des REMOSI-Projektes – Übersicht und Ergebnisse in Kurzfassung, 10. November 2021

Erste Schritte

Im Rahmen des REMOSI-Projektes (2019 – 2021) sollten mögliche Entwicklungspfade der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in der Region Bayerischer Untermain abgebildet werden. Sie dienten als Grundlage, um raumbezogene Festlegungen von regional bedeutsamen Maßnahmen und Planungen im Verkehrsbereich abzuleiten sowie die Bedeutung unterschiedlicher Siedlungsentwicklungskonzepte beurteilen zu können (> zur Fortschreibung des Regionalplans). Die Siedlungsstrukturen, deren verkehrliche Erreichbarkeit sowie das Angebot an einer umweltfreundlichen Mobilität stehen dabei in einem engen Zusammenhang.

Das Projekt wurde von einer Arbeitsgruppe (AG REMOSI) mit Vertreter/innen des Regionalen Planungsverbandes, der Regierung von Unterfranken, der IHK, den Nahverkehrsbeauftragten der beiden Landkreise Aschaffenburg und Miltenberg sowie den Kreis- bzw. Stadtbaumeistern der beiden Landkreise und der Stadt Aschaffenburg begleitet. Die Kommunen der Region sowie weitere verkehrsauffine Akteure sowie Vertreter/innen der Wirtschaft wurden in einem umfassenden Beteiligungsprozess einbezogen. Hierfür wurde u.a. eine Online-Beteiligung durchgeführt und in thematischen Umsetzungsforen die vorgeschlagenen Maßnahmen mit Fachakteuren aus der Region diskutiert. Im Planungsausschuss und der Verbandsversammlung wurden bereits das REMOSI-Verkehrsmodell, der Ist-Zustand zur Verkehrssituation sowie die Ergebnisse verschiedener Szenarien vorgestellt.

Die Szenarien dienen dazu, Entwicklungspfade für die mögliche zukünftige Entwicklung der Region zu veranschaulichen (Info- und Entscheidungsgrundlage). Sie sind nicht mit einer Prognose der Entwicklung gleichzusetzen. Neben dem Trendszenario wurden unter der Berücksichtigung verschiedener Rahmenbedingungen und Entwicklungsoptionen drei alternative Szenarien ausgearbeitet und modelliert.

Trend-Szenario

Das Trend-Szenario beinhaltet die derzeitigen Siedlungsflächen sowie die von den Kommunen rückgemeldeten voraussichtlichen Bebauungsgrade der FNP-Reserveflächen für Wohnen und Gewerbe und die voraussichtlichen Aktivierungsgrade der Innenentwicklungspotenziale. Die berücksichtigten Verkehrsmaßnahmen beinhalten u.a. die Maßnahmen des staatlichen Ausbauplans für Straßen. Die Abbildung zeigt die Szenarien im Überblick. Als Kontrast zum Trend-Szenario wurde ein Szenario mit disperser und großzügiger Siedlungsentwicklung, auch an nicht-integrierten, d.h. an nicht gut ÖPNV-erschlossenen und weniger zentralen Standorten gewählt. Das Szenario „Kompakt und ambitioniert“ geht von einer grundlegend nachhaltigeren Entwicklung im Bereich Siedlung und Verkehr aus, indem eine vorrangige Ausrichtung der Siedlungsentwicklung an Mobilitätsknoten inkl. neuer einzurichtender SPNV/ÖPNV-Knoten angenommen wird, um die starke Abhängigkeit bzw. positiv formuliert die besonderen Synergieeffekte zwischen Wohn-/Arbeitsstandort, guter Erreichbarkeit und einem dementsprechend hohen Aufgebot von Kunden für

SPNV/ÖPNV nutzen zu können. Die erfolgreiche Nutzung der Synergieeffekte setzt die Bereitstellung attraktiver, aus heutiger Sicht ambitionierte Mobilitätsangebote sowie eine verstärkte Siedlungsentwicklung vorrangig an sogenannten Mobilitätsknoten voraus. Zudem wurde eine Szenario-Variante modelliert, die Siedlungsentwicklungsannahmen des Trendszenarios mit einem moderat weiterentwickelten, zukünftigen Mobilitätskonzept kombiniert.

Alternative Szenarien

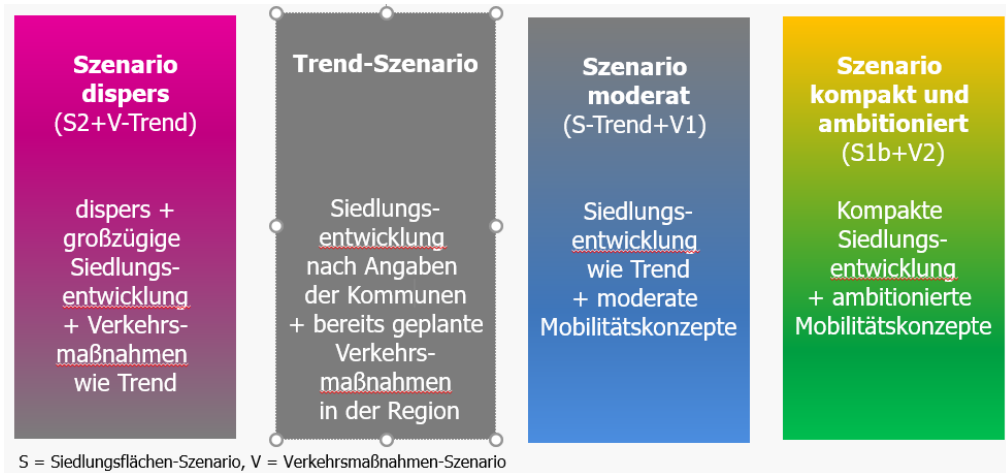


Abbildung 1: Szenarien der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

Die Szenarien wurden mit dem REMOSI-Verkehrsmodell modelliert und die Ergebnisse anhand zentraler Parameter gegenübergestellt.

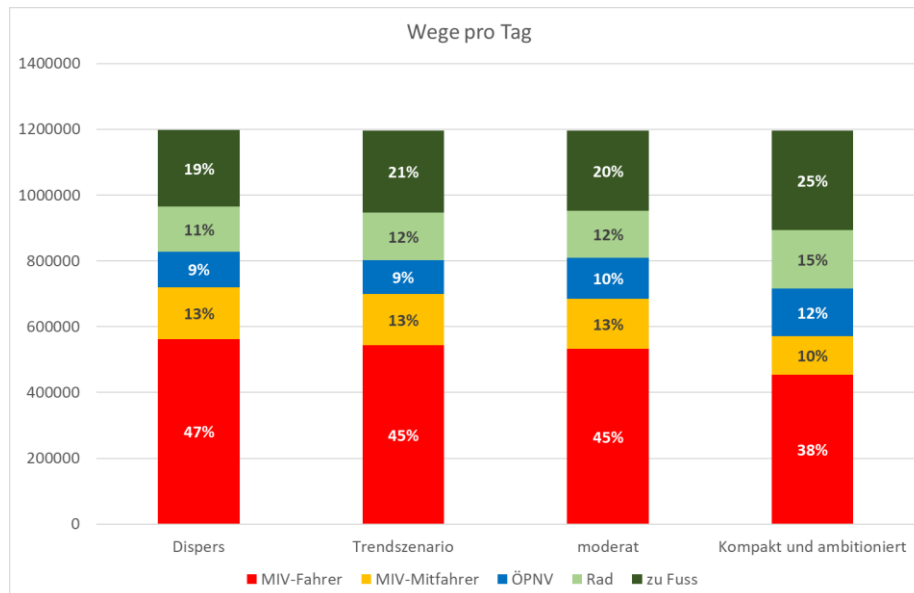


Abbildung 2: Verkehrsmittelwahl (Modal Split) in den REMOSI-Szenarien

REMOSI – Regionales Mobilitäts- und Siedlungsflächenkonzept
für die Region Bayerischer Untermain

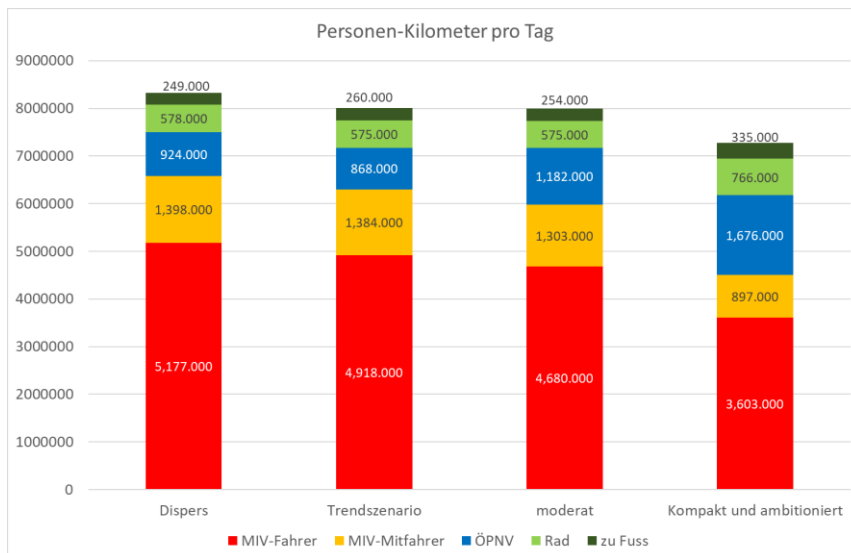


Abbildung 3: Verkehrsleistung in Personen-Kilometern pro Werktag in den REMOSI-Szenarien

Im dispersen Szenario ist der Anteil der Pkw-Fahrer am Modal Split gegenüber dem Trendszenario höher, insbesondere zu Lasten des Fußverkehrs. Insgesamt werden im dispersen Szenario mehr Kilometer zurückgelegt. Im moderaten Szenario kann der Anteil des ÖPNV am Modal Split leicht gesteigert und die mit dem ÖPNV zurückgelegten Personen-Kilometer deutlich gesteigert werden, so dass auch eine leichte CO₂-Einsparung um 11.000 Tonnen gegenüber dem Trendszenario erreicht werden kann.

Szenario „kompakt und ambitioniert“

Aber erst im Szenario „kompakt und ambitioniert“, das die ambitionierten verkehrlichen Maßnahmen mit einer kompakten Siedlungsentwicklung an Mobilitätsknoten kombiniert, kann ein deutlicher Rückgang der Pkw-Wege und der Pkw-Fahrleistung und damit verbunden auch der CO₂-Emissionen erreicht werden.

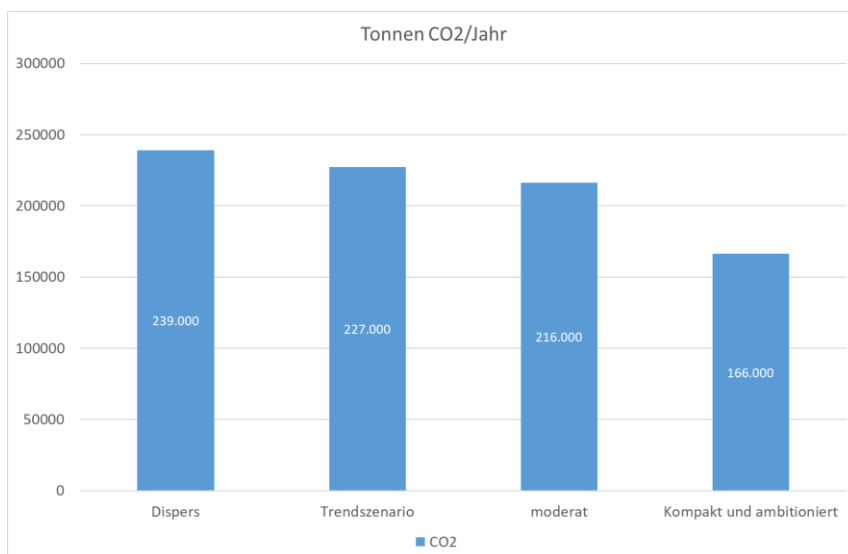


Abbildung 4: verkehrsbedingte CO₂-Emissionen pro Jahr der Bevölkerung des Bayerischen Untermain in den REMOSI-Szenarien

Die Modellberechnungen haben gezeigt, dass mit dem Ausbau des Radnetzes die Nachfrage im Radverkehr deutlich gesteigert werden kann und dass insbesondere die vorgeschlagenen Mainbrücken ein hohes Nachfragepotenzial für den gemeinverbindenden Fuß- und Radverkehr, aber auch für Nutzer der Bahnhöfe haben. Für die detaillierte Darstellung der Ergebnisse wird auf den aktuell vorliegenden REMOSI-Abschlussbericht mit umfangreichem Kartenmaterial inkl. eines Erreichbarkeitsatlas zur gesamten Region Bayerischer Untermain verwiesen.

Beschlussfassung im Regionalen Planungsausschuss

Aufgrund der Leitlinien zu Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung im bestehenden Regionalplan, dem zunehmenden Engagement der Kommunen für Innenentwicklung sowie der Notwendigkeit der Erreichung der umwelt-, sozial- und ökonomischen Ziele zur

- CO₂-Minderung
- Verminderung der Flächeninanspruchnahme und
- Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse

hat der Planungsausschuss am 25. Juni 2021 einstimmig beschlossen, das Szenario „kompakt und ambitioniert“ als Ziel und Vision für die nachhaltige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in der Region.

Dieses Szenario wurde dann weiter konkretisiert und die Ergebnisse im nun vorliegenden Abschlussbericht aufbereitet. Das im Szenario modellierte Mobilitäts- und Siedlungsentwicklungskonzept (*REMOSI-Konzept*) bildet die Grundlage für die Fortschreibung des Regionalplan in der Region Bayerischer Untermain. Es steht als Entscheidungshilfe für eine vorschauende, zukunftsgerechte Regionalentwicklung zur Verfügung.

Vorgeschlagene Maßnahmen

Maßgebliche Bestandteile des regionalen Mobilitäts- und Siedlungsentwicklungskonzeptes sind eine flächensparsame, kompakte und vorrangig an Mobilitätsknoten orientierte **Siedlungsentwicklung**. Diese Entwicklung setzt auf den Vorrang der Innenentwicklung vor der Außenentwicklung, der vorrangigen Entwicklung von noch bestehenden FNP-Reserveflächen an diesen Mobilitätsknoten sowie ggf. die Rücknahme bisheriger Flächenausweisungen an aus heutiger Sicht ungünstigen Standorten sowie die Realisierung höherer Siedlungsdichten als in der Vergangenheit.

Mobilitätsknoten sind bestehende und neue vorgesehene Haltepunkte des SPNV und ÖPNV, die ausgebaut vielfältige Funktionen wahrnehmen können. An Mobilitätsknoten bietet sich die Chance für eine kompakte Siedlungsentwicklung, die zahlreiche Synergieeffekte erzeugen hilft, wie z. B. hohes potenzielles Kundenaufkommen für den ÖPNV, kurze Wege und fußläufige Erreichbarkeit von Haltestellen und alternativen Mobilitätsangeboten, komfortabler und zeiteffizienter Wechsel zwischen den Verkehrsträgern. Sie sind Dreh- und Angelpunkte für die Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger, an denen vorrangig Siedlungsentwicklung und insbesondere Wohnungsbau stattfinden sollte. Das gilt sowohl für die Nutzung innerörtlicher Potenzialflächen als auch die bauliche Entwicklung von FNP-Reserveflächen.

Hinzu kommen Ankerpunkte im ländlichen Raum, die Bus-Verknüpfungspunkte zwischen Buslinien untereinander bzw. zwischen Buslinien und On-Demand-Zubringerdiensten darstellen und in deren Nähe Versorgungsangebote (Einzelhandel, Ärzte, Schulen, Kitas) konzentriert werden sollten. Der Ausbau bzw. die Aufwertung der Ankerpunkte dient dazu, die Erreichbarkeit der Angebote der Daseinsvorsorge im ländlichen Raum zu verbessern und durch die Synergieeffekte aus guter Erreichbarkeit, höherer Besucherfrequenz und gesteigerter Attraktivität des Angebots diese dauerhaft zu sichern.

Die **verkehrlichen Ausbaumaßnahmen**, die in dem vorgestellten Mobilitäts- und Siedlungsflächenentwicklungskonzept dem ambitionierten Mobilitätsansatz gerecht werden und für eine Festlegung im Regionalplan, ggf. auch als Begründungskarte in Frage kommen, sind die

- oben vorgestellten Mobilitätsknoten sowie
- Strecken des Eisenbahnverkehrs mit Bestandssicherung und Ausbau (Fern-, Regional- und Güterverkehrsstrecken),
- dazugehörige Haltepunkte (Regionalexpress-Halt, Schnellbahn-Halt und Güterverkehrs-Terminal)
- Bestandteile des Straßennetzes (Bestand, Ausbau, Neubau) gemäß den staatlichen Ausbauplänen
- erstmalige Festlegung von Radvorrangrouten und Radschnellverbindungen
- Darstellung bzw. textliche Beschreibung von Bushauptverbindungen
- Darstellung und textliche Beschreibung von On Demand-Bereichen (für Ortsteile abseits der Hauptachsen und die Feinerschließung innerhalb von Siedlungsbereichen).

Dieser Entwicklungspfad umfasst zahlreiche Verkehrsmaßnahmen, die kurz-, mittel- oder langfristig, auch über den Zielhorizont 2035 hinaus, umgesetzt werden sollen. Das REMOSI-Konzept zeigt eine konkrete Vision für das zukünftige Angebot im ÖPNV auf der Schiene, im Busverkehr und mit ergänzenden On-Demand-Angeboten auf.

Aufbauend auf den Planungen des Verkehrsministeriums zum Deutschland-Takt wird ein Bahn-Zielnetz aus schnellen **Regionalexpress-Verbindungen** von Frankfurt über Aschaffenburg nach Würzburg und Miltenberg über eine elektrifizierte Maintalbahn und ein halbstündig verkehrender Untermain-Express von Frankfurt/Hanau mit Zugteilen nach Schöllkrippen, Laufach und Miltenberg vorgeschlagen. Weitere Linien des Untermain-Expresses verkehren von Wiesbaden/Darmstadt nach Aschaffenburg und ggf. weiter nach Großostheim sowie von Mosbach über Miltenberg Richtung Wertheim/Crailsheim. Der Untermain-Express verkehrt alle 30 Minuten und hält in der Region an allen bestehenden und bis zu 18 neuen Haltepunkten. Die Haltepunkte werden zu attraktiven Mobilitätsknotenpunkten mit dem Radverkehr (Bike+Ride) und an geeigneten Standorten mit dem Pkw (Park+Ride) sowie zum Busverkehr und zu On-Demand-Angeboten weiterentwickelt.

Das Schienennetz wird ergänzt um ein Netz aus **attraktiven Buslinien** auf den Hauptachsen der Region, die auf die Abfahrtszeiten der Züge abgestimmt sind sowie um ein nachfragegesteuerte On-Demand-Shuttle-Angebote, die insbesondere die Erreichbarkeit des ländlichen Raums verbessern.

Für den **Radverkehr** wird ein Netz aus Radschnellverbindungen, Radvorrangrouten und weiteren regionalen Radverbindungen vorgeschlagen, das sichere, schnelle und komfortable Bedingungen insbesondere für den Alltagsradverkehr und für die zunehmende Zahl der Pedelecs bietet und den Radverkehr zu einer Alternative zum Pkw auf kurzen und mittleren Distanzen macht.

Als zentraler Baustein des Radverkehrsnetzes werden bis zu sieben neue Mainbrücken für den Rad- und Fußverkehr vorgeschlagen, die auf direktem Weg die Orte rechts und links des Mains miteinander verbinden, den Einzugsbereich der Bahnhaltdepunkte zu Fuß und mit dem Fahrrad deutlich ausweiten und auch von leichten On-Demand-Shuttelfahrzeugen als Zubringer zur Bahn genutzt werden können.

Umsetzung und Festlegungen im Regionalplan

Die Realisierung einer zunehmend nachhaltigeren Mobilität in der Region, z. B. in Bezug auf CO₂-Minderung, verbesserte Mobilitätsangebote im ländlichen Raum, setzt eine enge Abstimmung und Verzahnung von Siedlungsentwicklung und Maßnahmen der Verkehrsinfrastruktur voraus. Dafür ist die Organisation, Abstimmung und Umsetzung zahlreicher Maßnahmen im Bereich Verkehr und Mobilität sowie Siedlungsentwicklung nötig. Die Regionalplanung formuliert regionale Vorgaben und Zielrichtungen. Für die Umsetzung der Verkehrs- und Mobilitätsmaßnahmen sind jedoch zahlreiche Akteure wie die unterschiedlichen Verkehrsträger und die Kommunen zuständig. Auch die Siedlungsentwicklung sowohl im Innen- als auch im Außenbereich liegt in der Zuständigkeit der Kommunen (kommunale Planungshoheit). Unter dem Motto „Chancenreiche Siedlungsentwicklung in der Region“ sollten die Kommunen und weiteren relevanten Akteure (z. B. Wohnungsbauunternehmen, Wohnungsbaugenossenschaften, Bauträger, Baugemeinschaften, regional verortete Bankinstitute) informiert und sensibilisiert werden. Damit würde an die bereits vorhandenen zahlreichen Aktivitäten zur Stärkung der Innenentwicklung bei den Kommunen, bei den interkommunalen Allianzen in der Region und bei den Flächensparmanager/innen der Regierung von Unterfranken angeknüpft und diese gestärkt werden.