

Regionaler Planungsverband Bayerischer Untermain

## **Regionalplan der Region Bayerischer Untermain (1)**

### **Neufassung des Kapitels 5.1 „Mobilität“**

Festlegungen und Begründung

#### **Hinweis:**

**Das vorliegende Dokument enthält die Ziele (Z) und Grundsätze (G) des Kapitels 5.1 „Mobilität“ als Festlegungen des Regionalplans Bayerischer Untermain. Diese sind Bestandteil der 19. Verordnung zur Änderung des Regionalplans Bayerischer Untermain.**

**Die Begründung wird nur ergänzend dargestellt.**

## 5.1 Mobilität

### 5.1.1 Mobilitätsknoten und Ankerpunkte

- 01 Z Die Bahnhöfe sowie die lokal und regional bedeutsamen Bahnhaltunkte sind zu Mobilitätsknoten zu entwickeln. Durch die Verknüpfung von Verkehrsträgern und die Konzentration von Siedlungsentwicklung und Einrichtungen der Daseinsvorsorge im Umfeld dieser Knoten wird die Grundlage für eine Region der kurzen Wege geschaffen.
- 02 Z In Gemeinden ohne Bahnhaltunkte sind zentrale Verknüpfungspunkte des Buslinienverkehrs als Ankerpunkte auszugestalten. Ihnen kommt in Kombination mit einer guten Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen insbesondere im ländlichen Raum eine besondere Rolle bei der nachhaltigen Verkehrserschließung zu.

#### Begründung

Zu 01 *Die Verknüpfung der Verkehrsträger ist für eine vernetzte Mobilität von zentraler Bedeutung. Daher sollen SPNV-Halte zu Mobilitätsknoten weiterentwickelt werden (vgl. Leitlinien 1.2 G 04 RP1). Mobilitätsknoten sind Bahnhöfe sowie lokal oder regional bedeutsame Bahnhaltunkte, an welchen eine Verknüpfung mit dem Busverkehr und weiteren Verkehrsträgern besteht, welche intensiviert werden soll. Die Anschlüsse sind aufeinander auszurichten. An Mobilitätsknoten kann beispielsweise durch die Schaffung von Park+Ride-Anlagen und Bike+Rike-Anlagen der Umstieg in den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) gefördert werden. Mobilitätsknoten lassen kurze mittlere Wegelängen und Wegezeiten, höhere Nutzungsanteile des Öffentlichen Verkehrs, geringere PKW-Fahrleistungen und damit eine geringere Zusatzbelastung auf der Straßeninfrastruktur und niedrigere Emissionen erwarten, was für eine nachhaltigere Verkehrsentwicklung erforderlich ist.*

*Die Mobilitätsknoten ergeben sich aus dem REMOSI-Gutachten des Regionalen Planungsverbands und dem Beschluss des Planungsausschusses vom 19.11.2021. Sie sind in der Tekturkarte 10a – Siedlungsstruktur und Mobilität – zu Karte 2 „Siedlung und Versorgung“ des Regionalplans dargestellt.*

*Folgende bestehende Bahnhöfe/Haltunkte sind zu Mobilitätsknoten auszubauen:*

- entlang der Kahlgrundbahn (Kopp/Heide, Alzenau-Nord, Alzenau, Alzenau-Burg, Kälberau, Michelbach, Michelbach-Herrnmühle, Niedersteinbach, Strötzbach, Mensengesäß, Schimborn, Königshofen, Blankenbach, Schöllkrippen)
- entlang der Main-Spessart-Bahn (Heigenbrücken, Laufach-Bahnhof, Hösbach-Bahnhof)
- entlang der Maintalbahn (Kahl am Main, Dettingen, Kleinostheim, Aschaffenburg-Hbf., Aschaffenburg-Hochschule, Aschaffenburg-Süd, Obernau, Sulzbach am Main, Kleinwallstadt, Obernburg-Elsfeld, Glanzstoffwerke, Erlenbach, Wörth, Klingenberg, Laudonbach, Kleinheubach, Miltenberg-Hbf., Freudenberg-Kirschfurt, Collenberg, Dorfprozelten, Stadtprozelten, Faulbach)
- entlang der Südhessenbahn (Stockstadt (Main), Mainaschaff)
- entlang der Madonnenlandbahn (Schneeberg, Amorbach, Weilbach, Breitendiel)

*Folgende geplante Haltunkte sind als Mobilitätsknoten zu planen:*

- entlang der Main-Spessart-Bahn (Laufach-Mitte, Sailauf-Weyberhöfe, Hösbach-Mitte, Goldbach, Aschaffenburg-Ost)

- entlang der Maintalbahn (Kahl-Süd, Kleinostheim-Nord, Mainaschaff-Nord, Aschaffenburg-Strietwald, Sulzbach-Mitte, Eisenfeld-Nord, Röllfeld, (Kleinheubach-)Josera, Bürgstadt
- entlang der Madonnenlandbahn (Miltenberg-West)

*Aufgrund der regionalen Ausgangsbedingungen konzentrieren sich die Mobilitätsknoten auf Standorte der Hapterschließungsachsen in der Region, insbesondere im Maintal und Aschafftal.*

*Der Regionalbusverkehr bindet die Grundzentren an die Mobilitätsknotenpunkte des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) an und bietet dort attraktive Umsteigemöglichkeiten. Ein komfortabler und zeiteffizienter Umstieg von Fuß- oder Radverkehr auf die öffentlichen Verkehrsmöglichkeiten kann stattfinden. On-Demand-Angebote können Ortschaften abseits der Hauptachsen erschließen und binden sie an die nächstgelegenen Mobilitätsknoten an. Sie haben eine Zubringerfunktion zu den Mobilitätsknoten.*

*An Mobilitätsknoten hat die Infrastruktur für die Verknüpfung mit dem Busverkehr, dem On-Demand-Verkehr und dem Radverkehr besondere Bedeutung.*

*An allen Mobilitätsknoten sind Park+Ride-Anlagen, Bike+Ride-Anlagen und Carsharingangebote zweckmäßig. Fahrradboxen, Ladestationen für E-Bikes, Serviceausstattung für Räder vervollständigen ein nutzerfreundliches Angebot. Stellflächen und Ladestationen für On-Demand-Angebote sind bereits mitzuplanen.*

**Mobilitätsknoten** an den Haltepunkten Schöllkrippen, Mensengesäß, Alzenau-Burg, Kahl am Main, Dettingen, Stockstadt am Main, Aschaffenburg Hauptbahnhof, Hösbach-Bahnhof, Heigenbrücken, Sulzbach am Main, Obernburg-Eisenfeld, Würth am Main, Miltenberg und Amorbach sind von **regionaler Bedeutung**. Sie sind zentraler Bestandteil einer guten Erreichbarkeit in der Region und zu den Nachbarregionen. Sie sind prioritär mit der vorgenannten Infrastruktur auszustatten. Als weitere Infrastruktur sind (Lasten-)Radleihangebote an diesen regionalen Mobilitätsknoten nützlich.

*An den Mobilitätsknoten Hösbach Bahnhof, Miltenberg, Amorbach, Dettingen, Schöllkrippen, Blankenbach, Schimborn, Mensengesäß sind Park+Ride-Anlagen mit mehr als 50 Parkplätzen erforderlich, da hier mehr als der lokale Bedarf gedeckt werden muss.*

*Um den Umbau von Haltepunkten zu intermodalen Mobilitätsknoten voranzutreiben ist eine enge Kooperation der Kommunen, der Verkehrsunternehmen und der DB InfraGO Fahrweg, der Westfrankenbahn sowie der DB InfraGo Personenbahnhöfe erforderlich.*

*Mit einer auf leistungsfähige Anschlüsse des öffentlichen Verkehrsnetzes konzentrierten Siedlungsentwicklung soll das Verkehrsaufkommen reduziert und Einzelverkehre vermieden werden (vgl. G 3.1.2 LEP). Einhergehend mit der flächensparenden Siedlungsentwicklung im Umfeld von Mobilitätsknoten (vgl. Z 3.1.2-01 RP1) ist es notwendig ebendiese aufzuwerten. Um Mobilitätsknoten zu attraktiven Umsteigeknoten weiterzuentwickeln, sind Stationen zu modernisieren, die Zugänglichkeit und Zuwendung zu verbessern und Barrierefreiheit herzustellen.*

*Laut DB InfraGO AG – Personenbahnhöfe werden die Haltepunkte Heigenbrücken, Hösbach, Laufach, Dettingen, Miltenberg, Aschaffenburg Süd, Aschaffenburg Hbf, Kahl (Main), Mainaschaff in den kommenden 10 bzw. 11 Jahren barrierefrei ausgebaut. Konkrete Maßnahmen zum Umbau zu Mobilitätsstationen sind daher frühzeitig abzustimmen, um die Umsetzung des barrierefreien Ausbaus nicht zu behindern.*

*Weitere Funktionen, über den reinen Umsteigsort hinaus, sollen ergänzt werden. Beispielsweise können diese Standorte als sozialer Treffpunkt, als Erledigungsstelle und mit Han-*

*dels-, Versorgungs- und Dienstleistungsangeboten weiterentwickelt werden (bspw. Ansiedlung von Logistikdienstleistungen, Co-Working, Paketstationen). Die Nutzung von Bahnhofsgebäuden sowie Flächen im Umfeld ist hierbei zu nennen. Städtebaulichen Entwicklungsperspektiven im näheren Umfeld sind in die Planung einzubeziehen. Durch die Verknüpfung von Verkehrsträgern und die Bündelung von Infrastruktur an Mobilitätsknoten wird die Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge dauerhaft gesichert, Wohn- und Arbeitsorte können schneller erreicht werden und Freizeitverkehr nachhaltiger abgewickelt werden.*

*Die Attraktivität der Verkehrs- und Siedlungsinfrastruktur wird gesteigert. Die Entwicklung trägt einer Region der kurzen Wege Rechnung (vgl. Leitlinien 1.2 G 01 RP1).*

- Zu 02** *Nicht schienengebundenen Haltepunkten, respektive zentralen Verknüpfungspunkte des Buslinienverkehrs in Verbindung mit möglichen On-Demand-Verkehren insbesondere im ländlichen Raum kommt in Kombination mit einer guten Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen eine besondere Rolle zu. An diesen Stellen sind sogenannte Ankerpunkte gemäß REMOSI-Gutachten des Regionalen Planungsverbands und dem Beschluss des Planungsausschusses vom 19.11.2021 vorgesehen. Sie sind in der Tekturkarte 10a – Siedlungsstruktur und Mobilität – zu Karte 2 „Siedlung und Versorgung“ des Regionalplans dargestellt. Ankerpunkte in den Orten Geiselbach, Johannesberg, Goldbach, Sailauf, Haibach, Waldaschaff, Rothenbuch, Weibersbrunn, Mespelbrunn, Leidersbach, Heimbuchenthal, Eschau, Mönchberg, Eichenbühl, Kirchzell, Großheubach, Mömlingen, Pflaumheim, Großostheim und Ringheim tragen zur Sicherung der verkehrlichen Erschließung dieser Orte bei. Die Ankerpunkte stellen Versorgungsanker dar, an denen sich das Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs und zentrale Versorgungseinrichtungen wie z.B. Bäckereien, Metzgereien, Dorfläden, Gesundheitsangebote wie Ärzte oder Bildungseinrichtungen wie Schulen verknüpfen lassen. Standorte von Dienstleistungs-, Handels- und Büroangebote rund um Mobilität (z.B. Logistikdienstleister, Co-Working, Paketstationen) fügen sich in Versorgungsanker ein. Dort bestehen kurze Erledigungswege für die Einwohner aus dem Ort selbst und eine gute Erreichbarkeit aus den umliegenden Orten. Die Ausstattung mit Park+Ride-Anlagen, Bike+Ride-Anlagen und Carsharingangeboten ist zweckmäßig. Fahrradboxen, Ladestationen für E-Bikes und Serviceausstattung für Räder werten diese Ankerpunkte insbesondere im ländlichen Raum auf. Stellflächen und Ladestationen für On-Demand-Angebote sind bereits mitzuplanen.*

## 5.1.2 Schieneninfrastruktur

### 5.1.2.1 Allgemein

- 01 G In allen Teilen der Region soll die Schienenverkehrsbedienung sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr gesichert und verbessert werden. Das vorhandene Eisenbahnnetz soll stetig auf ein sicheres, leistungsfähiges, dem Stand der Technik entsprechendes und den Dienstleistungsanforderungen gerecht werdendes Niveau gebracht werden.

#### Begründung

Zu 01 *Das Schienennetz in der Region soll leistungsfähig weiterentwickelt werden, so dass sowohl der großräumige Personen- und Güterverkehr als auch die regionalen Verkehre abgewickelt werden können. Der regionale Schienenpersonennahverkehr (SPNV) trägt maßgeblich zur Erschließung des Umlandes der Ober- und Mittelzentren der Region und der Verbindung einzelner Teilräume bei. Der SPNV soll daher so gestaltet werden, dass er aufgrund seiner Leistungsfähigkeit und Attraktivität eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellt.*

*Gerade im Berufsverkehr bestehen intensive Pendelverflechtungen innerhalb der Region, aber auch mit dem Rhein-Main-Gebiet. Besonders werden innerhalb der Region die Strecken nach Aschaffenburg stark nachgefragt, jedoch beherbergen auch die beiden Landkreise wichtige Arbeitsplatzstandorte. Hier soll eine leistungsfähige Anbindung gewährleistet werden, die nicht zuletzt der Entlastung der Straßen vom motorisierten Individualverkehr dient.*

*Das Angebot des SPNV soll daher auf den bestehenden Strecken weiter verbessert werden, um möglichst kostengünstig, schnell und damit attraktiv das Umsteigen auf den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu ermöglichen.*

*Um Verkehre vom Lkw auf die Schiene zu verlagern, soll der Schienengüterverkehr in der Region gestärkt werden. Dies schließt sowohl den Erhalt als auch den Ausbau und die Weiterentwicklung des Schienengüterverkehrs mit ein, um Kapazitätsengpässe zu verbessern und die Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs bedarfsgerecht auszubauen.*

### 5.1.2.2 Bestandssicherung und Ausbauziele

- 01 G Das in der Region Bayerischer Untermain im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) betriebene Streckennetz, bestehend aus den Streckenverbindungen

- (Frankfurt–) Kahl–Aschaffenburg–Laufach–Heigenbrücken (–Würzburg) (Main-Spessart-Bahn),
- (Hanau–) Kahl–Alzenau–Schöllkrippen (Kahlgrundbahn),
- Aschaffenburg–Stockstadt (–Darmstadt) (Südhessenbahn),
- (Hanau–) Kahl–Aschaffenburg–Miltenberg–Faulbach (–Wertheim) (Maintalbahn),
- Miltenberg–Amorbach (–Seckach) (Madonnenlandbahn)

soll als Grundgerüst und Rückgrat des ÖPNV in seiner Gesamtheit möglichst erhalten und in seiner Angebotsqualität weiterentwickelt werden. Dabei sollen Engpässe aufgelöst, Kapazitäten gesteigert und Fahrzeitkürzungen angestrebt werden.

- 02 G Im Schienenfernverkehr soll die Strecke Hanau-Aschaffenburg-Laufach drei- bis viergleisig ausgebaut werden. Die Neubaustrecke Heigenbrücken-Nantenbach soll zur Entlastung der stark frequentierten Bestandsstrecke Aschaffenburg-Würzburg beitragen.
- 03 G Im Regionalbahnverkehr soll der Ausbau des Bahnnetzes zum Untermain-Express-Netz zur Erschließung aller bestehenden und noch zu ergänzenden Haltepunkte (vgl. Z 5.1.2.4-02 und G 5.1.2.4-03 RP1) im 30-Minuten-Takt angestrebt werden.
- 04 G Grundsätzlich sollen Trassen für einen zweigleisigen Ausbau von Strecken und Bahnhöfen gesichert werden, um in Zukunft dichtere Angebotskonzepte realisieren zu können.
- 05 Z Innerhalb der notwendigen Flächen zum Ausbau der viergleisigen Strecke Hanau-Aschaffenburg und zum dreigleisigen Ausbau Aschaffenburg-Laufach und des zweigleisigen Ausbaus sowie der Elektrifizierung der Maintalbahn sind raumbedeutsame Planungen ausgeschlossen, die diesen Maßnahmen entgegenstehen. Ebenso wird der Trassenverlauf der ehemaligen Schienenstrecke zwischen Aschaffenburg-Süd und Großostheim-Nord für eine verkehrliche Nachnutzung gesichert. Planungen, die der Wiedernutzung entgegenstehen, sind ausgeschlossen.
- 06 G Kreuzungsbahnhöfe an der Kahlgrund-, Madonnenland- und oberen Maintalbahn sollen bedarfsgerecht ausgebaut bzw. realisiert werden.

### Begründung

*Zu 01 - 03 Gemäß Grundsatz 4.3.1 LEP soll das Schienennetz erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden.*

*Die in den Tälern der Region geführten Schienenstrecken führen in den angrenzenden Orten aufgrund der Bündelung von Infrastruktur zu Belastungen durch den Schienengüterverkehr. Der aktive Lärmschutz spielt deshalb im Rahmen zusätzlicher baulicher Maßnahmen eine besonders wichtige Rolle.*

*Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in der Region Bayerischer Untermain wurde mit erheblichem Aufwand und beachtlichem Erfolg ausgebaut und entwickelt. Die Sicherung und der qualitative Ausbau des Netzes der Schienenstrecken sowie die dort inzwischen vorhandene Angebotsqualität bilden das Rückgrat eines schon gegenwärtig gut funktionierenden ÖPNV in der Region, wenngleich die Kundenpotenziale im Schienenverkehr noch bei weitem nicht ausgeschöpft sind. Voraussetzung für die Verwirklichung der angestrebten weiteren Verbesserungen ist zunächst die Erhaltung aller Strecken des Schienenpersonennahverkehrs.*

*Die Leitstrategie für ein leistungsfähiges, zuverlässiges und attraktives Schienennetz der Zukunft ist der sogenannte **Deutschlandtakt**. Dieser ist auch im Bedarfsplan für die Bundes-schienenwege gesetzlich verankert. Ziel des Deutschlandtakts ist es, die größten deutschen Städte durch regelmäßige Personenfernverkehrszüge zu verbinden, nämlich alle 30 Minuten. Durch die gezielte Verknüpfung von Verbindungen sollen sich Züge in einem bestimmten Rhythmus zur gleichen Zeit im Bahnhof treffen und kurze Umstiege ermöglichen. Der Regionalverkehr soll auf die halbstündliche Taktung in den Knotenbahnhöfen ausgerichtet sein und so auch die flächendeckende Mobilität in ländlichen Regionen sichern. So sollen*

*insgesamt mehr Reiseverbindungen, optimierte, gut abgestimmte Anschlüsse und insgesamt kürzere Reisezeiten im Personenverkehr geschaffen werden.*

*Die Planungen des Deutschlandtaktes, wonach unter anderem der Fernverkehr durch Aschaffenburg stark ausgebaut und beschleunigt werden soll, werden unterstützt.*

*Im Deutschlandtakt vorgesehen ist unter anderem die 3- bis 4-gleisige Ausbaustrecke Hanau-Aschaffenburg-Laufach. Der Korridor zwischen Hanau und Würzburg stellt einen hoch belasteten Abschnitt im deutschen Schienennetz dar. Hier überlagern sich der schnelle Personenfernverkehr, der zwischen dem süddeutschen Raum und Frankfurt in Richtung Norddeutschland geführt wird, mit dem langsamen Personennahverkehr sowie dem intensiven Güterverkehr, der die norddeutschen Seehäfen und Skandinavien mit dem mittel- und süddeutschen Raum verbindet. Zur Schaffung der dringend benötigten Kapazitäten ist darüber hinaus die **dreigleisige Ausbaustrecke Aschaffenburg-Laufach** notwendig. Der Ausbau Aschaffenburg bis Laufach ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 (Schiene: ProjektNr. 2-002-V02 ABS/NBS Hanau-Würzburg/ Fulda-Erfurt) eingestuft im vordringlichen Bedarf. Auch im Bundesschienenwegeausbaugesetz vom 15. November 1993, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 3. Juli 2024 (BGBl. 2024 / Nr. 224), ist das Projektbündel 4 ABS/NBW Frankfurt am Main – Aschaffenburg – Würzburg – Nürnberg – Ingolstadt – München im vordringlichen Bedarf verankert.*

*Zudem soll der Fernverkehr durch die geplante **Neubaustrecke Heigenbrücken-Nantenbach** sowie die Neubaustrecke Würzburg – Nürnberg weitgehend vom Regionalverkehr getrennt und beschleunigt werden, um einen stabilen Betrieb und gegenseitige Behinderungen mit dem Fernverkehr auszuschließen. Ein durchgehend drei- bis viergleisiger Ausbau Hanau bis Laufach sowie die Entflechtung in den Bahnhöfen Kahl am Main und Aschaffenburg ist anzustreben.*

*Dabei kommt dem aktiven Lärmschutz durch Baumaßnahmen eine besondere Bedeutung zu. Falls es sich bei der Kapazitätssteigerung nicht um eine wesentliche Änderung des Schienenwegs handelt und somit kein gesetzlicher Anspruch auf Lärmvorsorge bestünde, soll die Lärmsanierung in Betracht gezogen werden.*

*Im Zuge der Konkretisierung der Ausbauplanung und Kapazitätssteigerung ist darauf zu achten, dass Hilfsfristen für Rettungsfahrzeuge durch häufiger geschlossene Bahnübergänge nicht negativ beeinträchtigt werden.*

*Im Regionalverkehr bietet der Regionalexpress (RE) kurze Fahrzeiten aus Aschaffenburg und den Mittelzentren der Region nach Frankfurt, Offenbach und Hanau und verknüpft auch die Mittelzentren untereinander.*

*Angestrebt werden sollte nun gemäß REMOSI-Konzept eine halbstündliche Bedienung der Strecke Frankfurt–Aschaffenburg–Würzburg mit schnellen Regionalexpress-Zügen mit Halt in (Frankfurt Hbf-Frankfurt Süd-Offenbach Hbf/Frankfurt Ost (je nach Streckenführung) -Hanau Hbf)-Kahl am Main-Dettingen-Kleinostheim-Aschaffenburg Hbf.-Laufach-Mitte- Heigenbrücken- (Partenstein/Wiesthal (alternierend jeweils stündlich)) –Lohr-Gemünden-Karlstadt-Retzbach-Zellingen-Würzburg).*

*Darüber hinaus sollte - wie im Deutschland-Takt vorgesehen - auch eine stündliche Regionalexpress-Verbindung nach Miltenberg etabliert werden. Grundsätzlich erlaubt das Angebotskonzept auch eine Flügelung des zweiten RE nach Würzburg und umstiegsfreie Verbindung aus dem RMV-Gebiet, nach Miltenberg mit Halten in Sulzbach am Main (Sulzbach-Niedernberg), Obernburg-Eisenfeld, Erlenbach, Klingenberg und Miltenberg alle 30 Minuten. In Abstimmung mit Hessen sollte zudem geprüft werden, ob der RE vom Untermain ggf. stündlich durch den Fernbahntunnel zum Flughafen und weiter nach Wiesbaden geführt werden kann. Hierdurch würden die Mittelzentren des Bayerischen Untermain eine sehr schnelle und umsteigefreie Anbindung an den Flughafen erhalten.*

*Während der Regionalexpress die größeren Haltepunkte bedient, soll angestrebt werden, dass die Regionalbahn (sogenannter **Untermain-Express**) alle bestehenden und weitere zusätzliche Haltepunkte im 30-Minuten-Takt erschließt.*

*Dies soll einerseits dazu dienen, Pendlern ins Rhein-Main-Gebiet direkte und schnelle Fahrtmöglichkeiten zu bieten. Zum anderen bietet sich auch eine attraktive Möglichkeit, in der Region entlang des Mains, des Aschafftals, im Kahlgrund oder im Mudtal mobil zu sein.*

*Zu 04 - 06 Um zukünftig auch weitere Angebotskonzepte nutzen zu können, ist die Sicherung von Trassen für einen zweigleisigen Ausbau von Strecken und Bahnhöfen wesentlich. Hierfür sieht das LEP Bayern in G 4.3.1 vor, dass in den Regionalplänen Trassen für den schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr gesichert werden können. Trassensicherungen sind in der Tekturkarte 10a – Siedlungsstruktur und Mobilität – zu Karte 2 „Siedlung und Versorgung“ des Regionalplans dargestellt.*

*Die **Trasse der Bachgaubahn** auf der Strecke Aschaffenburg-Süd-Großostheim-Nord wird gesichert. Für eine bessere Westanbindung der Stadt Aschaffenburg und als Alternative zum motorisierten Individualverkehr ist eine mögliche zukünftige verkehrliche Nutzung von großer Bedeutung. In Betracht kommen neben einer Reaktivierung für den Schienenverkehr auch eine Nachnutzung als Radschnellverbindung oder Bustrasse.*

*Im Falle einer Reaktivierung der Trasse wird aufgrund der Nähe der Trasse zum Park Schönbusch eine frühzeitige Einbeziehung der Bayerischen Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen empfohlen.*

*Für den Ausbau der Maintalbahn wurde am 07.11.2024 der Planungsvertrag zwischen dem StMB und der Westfrankenbahn unterzeichnet und somit das Planverfahren angestoßen.*

*Im Planungsvertrag ist die Elektrifizierung und der partiell **zweigleisige Ausbau** der Maintalbahn (zwischen Aschaffenburg-Süd sowie Obernburg-Elsfeld und Glanzstoffwerke einschließlich dem Neubau des Kreuzungsbahnhofs Sulzbach am Main (Sulzbach-Niedernberg) vorgesehen. Auf der Strecke Aschaffenburg-Miltenberg sollen Direktverbindungen von Miltenberg ins Rhein-Main-Gebiet geschaffen werden, Pünktlichkeiten gesteigert, Fahrzeiten aufgrund höherer Geschwindigkeiten verkürzt und Synergien für einen möglichen Einsatz von Akku-Hybrid-Fahrzeugen auf Taubertal- und Madonnenlandbahn geschaffen werden.*

*Gemäß REMOSI-Gutachten werden grundsätzlich Trassen für den zweigleisigen Ausbau entlang der Maintalbahn gesichert.*

*Zu prüfen ist u.a. ein Doppelspurausbau zwischen Kleinwallstadt und Elsenfeld-Nord sowie zwischen Obernburg-Elsfeld und den Glanzstoffwerken, der Umbau des Ostkopfes am Bahnhof Aschaffenburg für eine möglichst konfliktarme Einfädelung der Maintalbahn in den Bahnhof Aschaffenburg inkl. Verlängerung der Zweigleisigkeit bis zum Tunneleingang sowie Weichenverbindungen am Abzweig Nilkheim für eine durchgehend nutzbare Zweigleisigkeit ab dem Haltepunkt Aschaffenburg-Süd. Durch den Doppelspurausbau kann das Kreuzen der Züge auf offener Strecke ermöglicht und die Reisezeit reduziert werden.*

*Brückenneubauten in der Region sind so zu gestalten, dass sie dem zweigleisigen Ausbau der Maintalbahn nicht entgegenstehen.*

*Zu verifizieren sind außerdem der Ausbau bzw. die Neuerrichtung von Kreuzungsbahnhöfen wie des Kreuzungsbahnhofs in Erlenbach und/oder Wörth, in Klingenberg, Laudenschlag, (Kleinheubach-)Josera sowie des Haltepunkts Aschaffenburg-Hochschule.*

### 5.1.2.3 Elektrifizierung

- 01 G Eine Elektrifizierung des Schienennetzes in der Region soll angestrebt werden. Bei einem unzureichenden Nutzen-Kosten-Verhältnis bzw. falls eine Elektrifizierung technisch nicht umsetzbar ist, soll der Einsatz von alternativ angetriebenen Fahrzeugen (z.B. Batterieelektrische Akku-Triebwagen oder Wasserstoff-Züge) anstelle konventioneller Dieseltriebwagen geprüft werden.
- 02 Z Die Maintalbahn im Streckenabschnitt Aschaffenburg bis Miltenberg ist zu elektrifizieren, um eine durchgängig elektrische Zugverbindung von Frankfurt bis Miltenberg zu schaffen.

#### Begründung

*Zu 01 - 03 Zur Umsetzung der Klimaschutzziele kommt der Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor eine zentrale Bedeutung zu. In Verbindung mit der Umstellung der Stromerzeugung in Deutschland auf regenerative Energiequellen kann die Elektrifizierung von Bahnstrecken einen nicht unerheblichen Anteil zur Emissionsreduzierung leisten.*

*Neben den klima- und umweltfreundlichen Eigenschaften entstehen durch ein elektrifiziertes, also einem mit einer Oberleitung ausgestatteten Streckennetz, verschiedene Vorteile gegenüber konventionellen Dieseltriebwagen. So wird durch elektrifizierte Bahnstrecken die Leistungsfähigkeit erhöht, da auf diesen längere und schwerere Züge gefahren werden können. Auch tragen Fahrzeuge mit Elektroantrieb insbesondere auf (Neben-)strecken mit vielen Haltepunkten zu einer Fahrzeitverkürzung (Reise-/Transportzeitverkürzung) bei, da diese weniger Zeit zum Beschleunigen benötigen. Dadurch ist die Strecke weniger lang belegt, wodurch sich die Streckenkapazität erhöht. Weiter sind mit elektrisch angetriebenen Schienenfahrzeugen im Vergleich zu Dieselmotoren weniger Lärmimmissionen verbunden. Von Vorteil ist zudem die Möglichkeit der Rückgewinnung der Bremsenergie.*

*Zentraler Baustein für einen emissionsfreien Schienenverkehr in der Region Bayerischer Untermain stellt die **Elektrifizierung der Maintalbahn im Streckenabschnitt Aschaffenburg bis Miltenberg** dar, die zu einer durchgängig elektrischen Zugverbindung von Frankfurt bis Miltenberg führt. Hierfür wurde am 07.11.2024 der Planungsvertrag zur Elektrifizierung und zum Ausbau der Bahnstrecke Aschaffenburg bis Miltenberg zwischen dem StMB und der Westfrankenbahn unterzeichnet.*

*Durch die Elektrifizierung wird grundsätzlich auch die Möglichkeit des Verkehrs für Akku-Triebwagen auf der Madonnenlandbahn (Strecke: Miltenberg - Seckach (Baden-Württemberg, BW)) und der Oberen Maintalbahn (Strecke: Miltenberg-Wertheim (BW)) geschaffen.*

*Die Strecke (Mosbach (BW)-Buchen (BW)-Amorbach-Miltenberg-Wertheim (BW)-Crailsheim (BW)) ist nur teilweise elektrifiziert. Da die komplette Elektrifizierung der Gesamtstrecke voraussichtlich nicht wirtschaftlich darstellbar ist, die Linie aber immer wieder auf Teilabschnitten unter Fahrdraht fährt, bietet sich die Linienbedienung mit Batterieelektrischen Akku-Triebwagen an. So kann von Mosbach (BW) bis Seckach (BW) die vorhandene Oberleitung genutzt werden; in Miltenberg, Lauda (BW) und Crailsheim (BW) kann der Akku auf den elektrifizierten Abschnitten wieder nachgeladen werden.*

*Das Angebotskonzept sollte gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN) in Baden-Württemberg umgesetzt werden. Hierfür ist zum einen die Ertüchtigung der Infrastruktur insbesondere zwischen Miltenberg und Seckach erforderlich, um das Fahrplankonzept fahren zu können. Zum anderen ist eine Beschaffung von batterieelektrischen*

*(BEMU-)Fahrzeugen erforderlich. Angesichts der derzeitigen Vertragslaufzeit ist eine Betriebsaufnahme mit BEMU-Fahrzeugen ab 2031 denkbar. Bis dahin sollte die Elektrifizierung des Bahnhofs Miltenberg abgeschlossen sein.*

*Für die Kahlgrundbahn (Strecke: Schöllkrippen – Kahl am Main – Hanau) ist zu prüfen, ob eine Elektrifizierung oder ein Betrieb mit Akku-Triebwagen die günstigste Option darstellt. Mit Akku-Triebwagen können die Investitionskosten für die Elektrifizierung eingespart werden. Solange die Kahlgrundbahn nur von Hanau nach Schöllkrippen fährt, sind Akku-Triebwagen die günstigste Möglichkeit.*

#### **5.1.2.4 Neue Haltepunkte**

01 G Das Netz an Bahnhöfen und Haltepunkten in der Region soll weiter ausgebaut und verdichtet werden. Zur weiteren Entlastung der Straßen vom motorisierten Individualverkehr sollen neue fahrgastfreundlich gestaltete Haltepunkte eingerichtet und die Takte verbessert werden.

02 Z Folgende Haltepunkte sind einzurichten:

Regionalexpress-Haltepunkte:

- Sulzbach-Niedernberg (Aufstufung bisheriger Regionalbahnhaltepunkt Sulzbach am Main)
- Laufach-Mitte

Regionalbahn-Haltepunkte:

- Mainaschaff-Nord
- Aschaffenburg-Ost
- Röllfeld
- Miltenberg-West

03 G Die Umsetzung folgender zusätzlicher Haltepunkte soll geprüft werden:

Regionalbahn-Haltepunkte:

- Kahl-Süd
- Kleinostheim-Nord
- Aschaffenburg-Strietwald
- Goldbach
- Hösbach-Mitte
- Sailauf-Weyberhöfe
- Sulzbach-Mitte
- Elsenfeld-Nord
- (Kleinheubach)-Josera
- Bürgstadt

04 G Das Busnetz soll auf die neuen Haltepunkte des Schienenpersonennahverkehrsnetzes ausgerichtet werden.

## Begründung

*Zu 01 - 04 Die Einrichtung zusätzlicher, fahrgastfreundlich gestalteter Haltepunkte mit einem nennenswerten Nachfragepotenzial in der Region (im Fern- und im Nahverkehr) kann eine weitere Entlastung der Straßen vom motorisierten Individualverkehr erreichen. Gleichzeitig können neue Pendler gewonnen werden, für die heute kein attraktives Angebot besteht. Eine erfolgreiche Angebotsgestaltung umfasst benutzerfreundliche, möglichst barrierefreie und saubere Bahnhöfe bzw. Haltepunkte, attraktive Umsteige- und Anschlusszeiten, Verbindungen sowie bedarfsgerechte Parkanlagen. Ein barrierefreier Ausbau verhindert, dass für bestimmte Personengruppen Hindernisse bei der Nutzung des Schienenverkehrs bestehen. Dabei sind u. a. die besonderen Bedürfnisse von Menschen mit Behinderung (z.B. mit Geh-, Seh- oder Hörbehinderung), von Senioren, von Eltern mit Kinderwagen und von Radfahrenden zu berücksichtigen. Dadurch wird auch der Zielsetzung der Inklusion von Menschen mit Behinderung und dem demografischen Wandel Rechnung getragen.*

*Die neuen Haltepunkte ergeben sich aus dem REMOSI-Gutachten des Regionalen Planungsverbands und dem Beschluss des Planungsausschusses vom 19.11.2021. Sie sind in der Tekturkarte 10a – Siedlungsstruktur und Mobilität – zu Karte 2 „Siedlung und Versorgung“ des Regionalplans dargestellt.*

*Der Bau der vorgeschlagenen neuen Haltepunkte an der Strecke zwischen Hanau und Aschaffenburg (Kahl am Main Süd, Kleinostheim-Nord, Aschaffenburg-Strietwald) ist ohne den viergleisigen Ausbau nicht möglich. Für die Strecke im Aschafftal (Goldbach, Hösbach-Mitte, Sailauf-Weyberhöfe) könnten weitere Haltepunkte früher realisiert werden.*

*Für den Haltepunkt Aschaffenburg-Ost liegt ein Planfeststellungsbeschluss mit Datum 24.01.2025 vor. Die Maßnahme soll zügig vorangetrieben werden.*

*Der Haltepunkt Mainaschaff-Nord ist in der „Stationsoffensive“ enthalten, der Planungsbeginn ist erfolgt. Die Maßnahme soll nun zügig vorangetrieben werden.*

*Für Änderungen an Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes in Zusammenhang mit Bauvorhaben sind die entsprechenden Anträge auf planungsrechtliche Zulassungsentscheidung nach § 18 AEG über die DB InfraGO AG beim Eisenbahn-Bundesamt zu stellen.*

### 5.1.2.5 Entflechtung von Regional- und Güterverkehr

- 01 G Der Fernverkehr soll vom Regional- und Güterverkehr entflochten werden, um so die Pünktlichkeit aller Verkehrsarten zu steigern sowie Fahrzeiten zu verkürzen.

#### Begründung

- Zu 01 *Voraussetzung für einen stabilen Betrieb ist eine weitgehend unabhängige Infrastruktur für den Regionalverkehr, um gegenseitige Behinderungen mit dem Fernverkehr auszuschließen. Daneben kann durch die Entflechtung des Fernverkehrs vom Regional- und Güterverkehr die Pünktlichkeit aller Verkehrsarten gesteigert werden. So soll unter anderem der Engpass zwischen dem Abzweig Mainaschaff und Heigenbrücken behoben werden. Um hier Konflikte zwischen Fern-, Güter- und Regionalverkehr zu minimieren, sollten*
- *ein durchgehender drei- bis viergleisiger Ausbau der Strecke zwischen dem Abzweig Steinerts (Mainaschaff) und Laufach,*
  - *eine Entflechtung in den Bahnhöfen Kahl am Main und Aschaffenburg und*
  - *attraktive Fahrlagen für den RE und den Untermain-Express von Hanau nach Frankfurt geschaffen werden.*

### 5.1.2.6 Güterverkehr

- 01 G Der Schienengüterverkehr in der Region soll gestärkt werden, um einen möglichst großen Teil der Transportleistung auf der Schiene abzuwickeln. Dazu sollen das dem Schienengüterverkehr dienende Streckennetz und die Anschlussgleise erhalten und weiterentwickelt sowie um weitere Umschlagstellen und Verbindungskurven ergänzt werden.
- 02 G Ausbaumaßnahmen sollen insbesondere dort umgesetzt werden, wo Kapazitätsengpässe bestehen. Dies schließt folgende Maßnahmen ein:
- viergleisiger Ausbau der Strecke zwischen Hanau und Aschaffenburg
  - dreigleisiger Ausbau der Strecke zwischen Aschaffenburg und Laufach
  - eine Verbindungskurve Mainaschaff
  - partiell zweigleisiger Ausbau der Strecke zwischen Aschaffenburg - Glanzstoffwerke
- 03 G Zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs sollen bedarfsgerecht
- bestehende und neue Gleisanschlüsse gesichert und gefördert werden,
  - Flächen für Ausweich- und Aufstellgleise freigehalten werden,
  - weitere Zugkreuzungsmöglichkeiten zur Abwicklung des Güterverkehrs auch bei einer stärkeren Belegung der Maintalbahn im Personenverkehr realisiert werden,
  - insbesondere auf eine weitere Schienenanbindung des bayernhafens hingewirkt werden,
  - weitere Zugangsstellen (Verladeterminals Straße-Schiene; mitunter in Miltenberg, am Industrie-Center Obernburg) sowie

- eine kreuzungsfreie Einfädelung der Züge aus Darmstadt Richtung Hanau zwischen Mainaschaff-Nord und Kleinostheim
- eine Verbindungskurve zwischen Kleinheubach und der Madonnenlandbahn
- eine Überwerfung der Güterstrecke Mainaschaff und Kleinostheim

geschaffen werden.

## Begründung

*Zu 01 - 03 Aus Umweltgründen und wegen Kapazitätsengpässen auf der Straße ist die Verlagerung möglichst hoher Anteile des Gütertransportes auf die Schiene von hoher Bedeutung. Denn auch bei Umstellung auf Elektromobilität bleibt das Überlastungsproblem der Straße ungelöst. Da eine stärkere Nutzung der Schiene mehr Trassenkapazitäten für den Güterverkehr im überregionalen Verkehr voraussetzt, ist das Schienengüterverkehrsnetz in der gesamten Region entsprechend weiterzuentwickeln. Gemäß dem Deutschlandtakt und dem Bundesverkehrswegeplan Schiene führen Aus- und Neubaumaßnahmen auf der Maintalbahn und der Main-Spessart-Bahn zu unmittelbar positiven Wirkungen für den Güterverkehr.*

*Im Zuge der Konkretisierung der Ausbauplanung und Kapazitätssteigerung ist darauf zu achten, dass Hilfsfristen für Rettungsfahrzeuge durch häufiger geschlossene Bahnübergänge nicht negativ beeinträchtigt werden.*

*Schienenanlagen wie bestehende und neue Gleisanschlüsse sollen gesichert und gefördert werden; Flächen für Ausweichgleise - also Gleise, auf die ein Zug einem anderen ausweichen kann - und Aufstellgleise - d.h. Gleise in einem Bahnhof, auf dem ein Zug schon vor der Abfahrtszeit bereitgestellt wird - sollen für die Gleisnutzung freigehalten werden.*

*Als redundante Anbindung des Hafengebiets soll am bayernhafen eine zweite Schienenanbindung geschaffen werden. Bei steigender Auslastung der eingleisigen Strecke Aschaffenburg Hbf.-Aschaffenburg Hochschule kann damit die Erreichbarkeit des Hafengebiets sichergestellt werden.*

*Umschlagterminals dienen der intermodalen Verknüpfung von Schiene und Straße und verbessern die Logistik und Transportketten erheblich, indem Güterverkehr sinnvoll gebündelt und Kapazitäten effektiver genutzt werden können.*

*Im bayernhafen Aschaffenburg besteht die Möglichkeit für Güterumschlag zwischen Wasser, Straße und Schiene. Es besteht Zugang zu trimodalen Umschlagsplätzen für Schütter- und Stückgüter sowie standardisierte Ladeeinheiten wie Sattelaufleger, Wechselbehälter und Seecontainer.*

*Mögliche Standorte für weitere multifunktionale Umschlaganlagen gemäß Güterverkehrskonzept sind Miltenberg und Obernburg.*

*Der Umschlag auf dem Gelände des Industrie-Centers-Obernburg (ICO) in Obernburg am Main ist insbesondere auf Grund der bestehenden Logistikinfrastruktur geeignet. Zur Hebung der Potentiale im Süden des Landkreises wäre ein Standort bei Miltenberg geeignet. Eine Detailplanung erscheint dann sinnvoll, sofern auch die streckenseitigen Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit weitergehend geplant werden und die Umsetzung seitens der DB Netze vertraglich gesichert ist.*

*Eine Umschlaganlage in Amorbach ist im Güterverkehrskonzept als Ergänzungsstandort zu anderen Umschlagseinrichtungen in der Region berücksichtigt. Insbesondere für den Umschlag von Holz wäre der Standort aus rein geographischer Sicht geeignet. Grundlage der Güterverkehrsfestsetzungen im Regionalplan bildet u.A. das Güterverkehrskonzept des Landkreises Miltenberg.*

### 5.1.3 Öffentlicher Personennahverkehr

#### 01 G Allgemein

Dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) kommt eine Schlüsselrolle bei der Gestaltung des zukünftigen Verkehrssystems in der Region Bayerischer Untermain und insbesondere im Verdichtungsraum Aschaffenburg zu. Hierzu sollen

- bedarfsgerecht und unter Berücksichtigung der Raumstruktur in der ganzen Region die Erschließungs-, Bedienungs- und Verbindungsqualität gesichert und weiter verbessert werden,
- Erschließungslücken bzw. –defizite und Schwachstellen behoben werden,
- alle Verkehrsträger noch enger vernetzt und
- die Verknüpfung mit dem Individualverkehr intensiviert werden.

02 G Die Zusammenarbeit in der Aschaffenburg Miltenberg Nahverkehrs-GmbH (AMINA GmbH) soll langfristig gesichert werden.

03 G Neben dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) soll ein regionales Hauptbuslinienetz das Grundgerüst des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) bilden. Dabei soll der Regionalbusverkehr perspektivisch die Grundzentren an die Mobilitätsknoten im 30/60-Minuten-Takt anbinden. Das Stadtbusnetz Aschaffenburg, das auch Nachbarkommunen einbezieht, soll nach einem 15/30-Minuten Takt ausgerichtet werden.

04 G Um den Busverkehr auch in der Hauptverkehrszeit pünktlich zu gestalten und Anschlüsse zum SPNV sicherzustellen, sollen Maßnahmen zur Busbeschleunigung ergriffen werden.

05 G On-Demand-Verkehr soll bedarfsgerecht entwickelt werden. Zur Sicherstellung der Erreichbarkeit gilt dies insbesondere in kleineren Ortschaften abseits der Hauptachsen im ländlichen Raum ergänzend zum Regionalbusangebot.

06 G Ein lokal emissionsfreier Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) soll angestrebt werden. Hierzu gehört neben emissionsfreien Fahrzeugen auch die Schaffung entsprechender Ladeinfrastruktur sowie der Umbau von Betriebshöfen.

#### **Begründung**

*Zu 01 Der Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) soll als wesentlicher Bestandteil einer regionalen Verkehrspolitik dazu beitragen, die Mobilität der Bevölkerung zu sichern sowie die Umweltbelastungen und den Flächenverbrauch durch den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren.*

*Der ÖPNV muss daher so gestaltet werden, dass er aufgrund seiner Leistungsfähigkeit und Attraktivität eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellt.*

*Dabei sollte der heute bereits bestehende hohe Standard im Hinblick auf Erschließungs-, Bedienungs- und Verbindungsqualität unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Gegebenheiten der Raumstruktur gesichert und marktorientiert weiter ausgebaut werden. Hierzu gehört auch die Verknüpfung des Individualverkehrs mit dem ÖPNV.*

*Die Umsteigemöglichkeiten vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV und dessen Zugänglichkeit für Fußgänger und Radfahrer beeinflussen seine Funktionsfähigkeit und seine Wirtschaftlichkeit wesentlich. Insbesondere die bedarfsgerechte Entwicklung von Park+Ride-Anlagen und Bike+Ride-Anlagen an bedeutenden Verknüpfungspunkten sollte daher verstärkt angestrebt werden, um Auto- und Fahrradfahrenden motivieren, ihr Gefährt an Bahnhöfen/Haltepunkten/Haltestellen abzustellen und mit dem ÖPNV/SPNV weiterzufahren.*

*Zu 02 Mit dem Ziel, den ÖPNV in der Region noch weiter zu verbessern, zu stärken und weiterzuentwickeln wurde 2021 die AMINA GmbH gegründet. Zu Ihren Aufgaben gehören der Ausbau und die Optimierung des ÖPNV-Angebots, der Nahverkehrsplan, die Entwicklung innovativer Verkehrsformen, die Tarifgestaltung, die Dekarbonisierung des ÖPNV, sowie die Koordination der Akteure im ÖPNV. Dieser Aufgabenträgerverbund soll langfristig gesichert werden.*

*Zu 03 - 04 Die Region Bayerischer Untermain zeichnet sich durch eine sehr heterogene Geographie, Siedlungsdichte und Straßennetzinfrastruktur aus, was ein differenziertes Angebot aus Stadt- und Regionalbussen sowie nachfragegesteuerten On-Demand-Angeboten erfordert, welches die Schienennetzstruktur ergänzt.*

*Insgesamt gilt das Regionalbus-Angebot des Bayerischen Untermain bereits heute als gut vertaktet und sollte weiter verbessert werden. So sollte im Regionalbusverkehr eine Anbindung der Grundzentren an die Mobilitätsknotenpunkte im 30/60-Minuten-Grundtakt und dort attraktive Umsteigemöglichkeiten bieten. Hierbei sollte geprüft werden, ob bestimmte Busse aus der Region (insb. aus dem Spessart) als Expressbusse nach Aschaffenburg geführt werden können, die im Stadtgebiet Aschaffenburg nur an ausgewählten Haltestellen halten.*

*Das Stadtbusnetz Aschaffenburg, das auch die Nachbarkommunen einbezieht, sollte im 15/30-Minuten-Takt weiterentwickelt werden und der 15-Minuten-Takt auf die Abfahrtszeiten der Züge nach Frankfurt ausgerichtet werden. Dabei können auch die künftig alle 15- bis 30-Minuten bedienten Haltepunkte in Aschaffenburg-Strietwald, Aschaffenburg-Ost, an der Hochschule und in Aschaffenburg Süd, in Obernau sowie in den Nachbargemeinden in Mainaschaff-Nord, Goldbach, Hösbach und Sulzbach am Main als Verknüpfungspunkte einbezogen werden.*

*Um den Busverkehr auch in der Hauptverkehrszeit pünktlich zu gestalten und insbesondere die Anschlüsse zum Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sicher zu stellen, sollten zudem Maßnahmen zur Busbeschleunigung ergriffen werden. Hierbei sollten insbesondere die Haupteinfallstraßen nach Aschaffenburg und andere neuralgische Knotenpunkte sowie die Verkehrsführung in der Aschaffener Innenstadt berücksichtigt werden. Eine Busbeschleunigung sollte insbesondere dort prioritär vorgesehen werden, wo die Höchstgeschwindigkeit durch Tempo 30 innerorts reduziert wird.*

*Zu 05 Das Regionalbusangebot soll um On-Demand-Angebote (z.B. in Form von klassischen Großraum-Taxis, mit speziell für diesen Einsatzzweck entwickelten Fahrzeugen oder mit autonom fahrenden Kleinfahrzeugen) weiter ergänzt werden. Dies kann insbesondere in kleineren Ortschaften abseits der Hauptachsen dazu dienen, diese zu erschließen und diese an die nächstgelegenen Mobilitätsknoten und Ankerpunkte anzubinden. Insbesondere in Bereichen mit hohem Fahrzeugkilometeraufkommen und geringen Fahrgastzahlen soll geprüft werden, ob On-Demand-Angebote den bislang vorherrschenden Linienverkehr ersetzen können, sofern sich deutliche Einsparpotenziale gegenüber dem klassischen Linienverkehr ergeben und die Fahrtenhäufigkeit und Reisezeiten für die Fahrgäste dennoch verbessert werden.*

Seitens der AMINA GmbH liegen bereits Planungen für einen On-Demand-Verkehr im Nahbereich von Amorbach vor mit dem Ziel ein Erreichbarkeitsdefizit zu lösen. Der On-Demand-Verkehr soll die letzte Meile bedienen und es ermöglichen, Fahrgäste bedarfsgerecht vor allem an die Schienenpunkte in Weilbach, Schneeberg und Amorbach zu bringen. Es wird eine zweijährige Testphase vorgesehen. Stellt sich der Testbetrieb als zukunftsfähig heraus, könnte ein On-Demand-Angebot ausgeweitet werden und den Linienverkehr in diesem Bereich perspektivisch ersetzen. (Siehe hierzu auch Tab. Teilflexible Angebote)

Bei On-Demand-Angeboten ist insgesamt zu differenzieren zwischen einem „Voll-flexiblen On-Demand-Angebot“ mit autonomen Kleinfahrzeugen und einem „Teil-flexiblen On-Demand-Angebot“.

Mögliche weitere Einsatzbereiche für ein vollflexibles (autonomes) Shuttleangebot sind - in Anlehnung an das REMOSI-Gutachten des Regionalen Planungsverbandes i.V.m. dem Beschluss des Planungsausschusses vom 19.11.2021 aufgelistet.

Voll-flexible On-Demand-Angebote können vor allem innerörtliche Verkehrsbedürfnisse gut abdecken und Zubringerfunktionen zu den Mobilitätsknoten und Ankerpunkten erfüllen.

Tab.: Mögliche Einsatzbereiche vollflexibler (autonomer) Shuttleangebote gemäß REMOSI-Gutachten

<b>Einsatzbereich</b>	<b>Fahrzeugeinsatz (benötigte Fahrzeuge im Bediengebiet)</b>
Miltenberg / Bürgstadt / Kleinheubach / Großheubach	Mehrere Kleinbusse, zunächst mit Fahrer, in Zukunft ggf. auch autonom
Laufach / Frohnhofen / Hain	Ein bis zwei autonome Shuttle-Fahrzeuge
Sulzbach / Niedernberg	mehrere autonome Shuttle-Fahrzeuge
Kleinwallstadt / Großwallstadt	mehrere autonome Shuttle-Fahrzeuge
Erlenbach	Ein bis zwei autonome Shuttle-Fahrzeuge
Kahl am Main / Großwelzheim / Dettingen	Ein bis zwei autonome Shuttle-Fahrzeuge
Obernburg / Eisenbach/ Elsenfeld	mehrere autonome Shuttle-Fahrzeuge

Weitere Hinweise zu den Einsatzbereichen und Fahrzeugen können dem REMOSI-Gutachten des Regionalen Planungsverbandes entnommen werden.

Teil-flexible On-Demand-Angebote mit einem Angebot von mindestens stündlichen Fahrtmöglichkeiten mit einem Fahrzeug und garantierten Anschlüssen an den Mobilitätsknoten zur Bahn oder zum Hauptbusnetz eignen sich vor allem dort, wo längere Distanzen zurückzulegen sind. Der Vorteil dieser sogenannten teil-flexiblen Bedienform liegt in den festen Anschlüssen und der fehlenden Notwendigkeit einer Vorausbuchung für den Heimweg. Nur auf dem Hinweg muss eine Fahrt vorher angemeldet werden, wobei hier der Abfahrtszeitpunkt meist bekannt und fix ist. Dadurch, dass nur Haltepunkte mit Fahrtbedarfen angefahren werden, kommt es auch bei diesem Modell zu Einsparungen von Fahrleistung bei parallel sinkenden Reisezeiten für die Fahrgäste.

Folgende Einsatzbereiche für dieses Angebot kommen - in Anlehnung an das REMOSI-Gutachten des Regionalen Planungsverbandes i.V.m. dem Beschluss des Planungsausschusses vom 19.11.2021 - am Bayerischen Untermain in Betracht.

Tab.: Mögliche Einsatzbereiche teilflexibler On-Demand-Angebote (mit Vorausbuchung) gemäß REMOSI-Gutachten

<b>Einsatzbereich</b>	<b>Fahrzeugeinsatz</b>
<i>Miltenberg Richtung Eichenbühl, Schippach, Monbrunn, Mainbullau, Rüdenau</i>	<i>Zwei bis drei Fahrzeuge</i>
<i>Amorbach inkl. Dörfer (Hambrunn, Beuchen Reichartshausen etc.) und Kirchzell mit Ortsteilen Weckbach/Reuenthal</i>	<i>Zwei bis drei Fahrzeuge</i>
<i>Stadtprozelten / Neuenbuch / Breitenbrunn / Altenbuch / Wildensee/ Eschau</i>	<i>Ein Fahrzeug</i>
<i>Heigenbrücken / Jakobsthal / Heinrichsthal</i>	<i>Ein Fahrzeug</i>
<i>Kahlgrund (Raum zwischen Schöllkrippen, Niedersteinbach, Geiselbach, Kleinkahl, Krombach, Sommerkahl, Großhemsbach)</i>	<i>Mehrere Fahr-zeuge</i>
<i>Raum zwischen Mömbris und Johannesberg (Günzenbach / Hohl / Rückersbach sowie Breunsberg / Daxberg etc.)</i>	<i>Zwei Fahrzeuge</i>

Weitere Hinweise zu den Einsatzbereichen und Fahrzeugen können dem REMOSI-Gutachten des Regionalen Planungsverbandes entnommen werden.

Zu 06 *Lokal emissionsfreie Mobilität, insbesondere im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), gilt als ein wesentliches Element beim Übergang zu einem nachhaltigeren städtischen und ländlichen Verkehrssystem.*

*Mit dem „Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz“ (SaubFahrzeugBeschG) wurde in Deutschland die europäische Richtlinie „Clean Vehicles Directive“ (CVD) umgesetzt, nach der das Ziel verfolgt werden soll, die ÖPNV-Busflotten in den kommenden Jahren weitestgehend auf emissionsfreie Antriebe umzustellen, um sowohl die lokalen Emissionen des Busverkehrs zu reduzieren als auch den Busverkehr klimaneutral zu machen.*

*Für den Stadtbusverkehr, der im Stadt-Umland-Bereich von Aschaffenburg verkehrt, ist eine Elektro- und Wasserstoffflotte bereits angeschafft. Im Regionalbusverkehr werden in der Regel größere Laufleistungen gefahren. Sobald es wirtschaftlich darstellbar ist, können auch hierfür Busse mit Wasserstoffantrieb eine Alternative sein.*

*Bei der Entwicklung eines On-Demand-Angebotes kommt ein Elektroantrieb der Fahrzeuge in Betracht. Die Laufleistungen erlauben es in der Regel, die Fahrzeuge bei Bedarf nachzuladen. Für (autonome) Shuttle-Fahrzeuge sollte eine entsprechende Ladeinfrastruktur z.B. an den Bahnhöfen/ Haltepunkten berücksichtigt werden.*

#### 5.1.4 Straßeninfrastruktur

- 01 G Das Netz der Autobahnen, der Landstraßen und der Stadtstraßen gemäß den Richtlinien zur integrierten Netzgestaltung soll entsprechend der raumordnerischen Bedeutung gesichert und bei Bedarf leistungsfähig ergänzt bzw. ausgebaut werden.
- 02 G Auf eine zeitnahe Realisierung von bedeutenden Neu- und Ausbaumaßnahmen von Bundesfernstraßen und Staatsstraßen soll hingewirkt werden. Bei anderweitigen raumbedeutsamen Planungen soll auf die Realisierbarkeit der zukünftigen Neu- und Ausbaumaßnahmen im Straßennetz geachtet werden.
- 03 G Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität in den Siedlungen sollen Ortszentren und Wohngebiete auch durch den Bau von Ortsumgehungen vom Kfz-Verkehr entlastet werden und dort, wo nicht möglich, Ortsdurchfahrten verbessert werden. Das gilt insbesondere im Bereich hoch belasteter Streckenabschnitte von Bundes- und Staatsstraßen.
- 04 G Potenziale zur Reduzierung der Geschwindigkeiten im Straßenverkehr sollen umfassend genutzt werden, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie Lärm zu reduzieren.
- 05 G Zur Steigerung des Anteils alternativ angetriebener Fahrzeuge am Gesamtverkehrsaufkommen soll das Netz an Tank- und Lademöglichkeiten für alternativ angetriebene Fahrzeuge im Personen- und Güterverkehr flächendeckend in der Region ausgebaut werden.
- 06 G Die Infrastruktur für den ruhenden Güterverkehr soll in der Region entlang der bedeutenden Transitstrecken ausgebaut werden.
- 07 G Intelligente Verkehrssysteme sollen weiterentwickelt werden, um den Verkehr noch sicherer, effizienter und umweltfreundlicher zu gestalten. Dabei ist auch die intelligente Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsträger wesentlich.

#### Begründung

Zu 01 *Das Straßennetz ist für die flächenhafte Erschließung der Region, der benachbarten Regionen sowie mit den europäischen Metropolregionen von besonderer Bedeutung. Es ist Grundvoraussetzung für wettbewerbsfähige Standortbedingungen, vor allem von Industrie und Handel.*

*Durch die bedarfsgerechte Weiterentwicklung des Straßennetzes sollen die sozioökonomischen Verflechtungen und Austauschbeziehungen innerhalb der Region sowie mit den Nachbarregionen gefördert und gesichert werden.*

*Dabei sollen die zentralörtlichen sowie auch Ländergrenzenüberschreitende Verbindungen gestärkt und die flächenhafte Erschließung der Region verbessert werden. Erreichbarkeitsdefizite von Regionsteilen sowie Engpässe im Straßennetz sollen beseitigt werden.*

*Eine Verbesserung der Verbindungen über den Main hinweg und eine Anbindung an das übergeordnete Straßennetz ist auch im Bereich der Straßeninfrastruktur erstrebenswert. Dies trägt insbesondere dazu bei gemeinsame Zentrale Orte besser zu vernetzen und die*

flächenhafte Erreichbarkeit der Region insgesamt zu verbessern. Insbesondere ist die direkte Anbindung der Roland-Schwing-Brücke an die B469 hierbei zu erwähnen.

Das Straßennetz ist gemäß der zentralörtlichen Gliederung der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung eingeteilt. Es umfasst in der Region Bayerischer Untermain die Verbindungsfunktionsstufen 0 (kontinentale Verbindungen) und II (überregionale Verbindungen), aus denen sich die raumordnerische Bedeutung der jeweiligen Straßenabschnitte ableitet. Die Verbindungen sind in der Begründungskarte 1 – Verkehrliche Zielsetzungen aus übergeordneten Planwerken – dargestellt. Projekte in Bau wurden im Rahmen der Klassifizierung berücksichtigt. Für eine bestmögliche Entwicklung der Region sollen diese Verbindungen vorrangig optimiert werden.

Zu 02 Die vom Bund sowie Freistaat Bayern geplanten Vorhaben des Bedarfsplanes sowie weitere Neu- und Ausbauprojekte für die Bundesfernstraßen und die Staatsstraßen (siehe untenstehende Tabelle) sollen zügig umgesetzt werden. Dabei kommt dem aktiven Lärmschutz durch Baumaßnahmen eine besondere Bedeutung zu.

Vorhaben des Bedarfsplanes (Quelle: Anlage 1 Fernstraßenausbaugesetz, zuletzt geändert durch Art. 2 G v. 22.12.2023 I Nr. 409) und weitere Neu- und Ausbauprojekte für die Bundesfernstraßen [Auszug]

<b>Nr.</b> (vgl. Begründungskarte 1 – Verkehrliche Zielsetzungen aus übergeordneten Planwerken.)	<b>Straße</b>	<b>Bezeichnung</b>	<b>Beschreibung</b>	<b>Stand</b>
A	A45	AK Hanauer Kreuz – Seligenstädter Dreieck	Erweiterung auf 6 Fahrstreifen	Weiterer Bedarf
B	B26	Aschaffenburg – B469	Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	Vordringlicher Bedarf
C	B26	Verlegung bei Hain i.Sp., Laufach und Frohnhofen	2-streifiger Neubau	Weiterer Bedarf
D	B426	OU Mömlingen	Zweistreifiger Neubau	Vordringlicher Bedarf
E	B469	A3 – A45	Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	Vordringlicher Bedarf
F	B469	A3 – Kreisstraße AB16	Erweiterung auf 6 Fahrstreifen	Vordringlicher Bedarf
G	B47	OU Schneeberg	2-streifiger Neubau	Weiterer Bedarf
H	B469	Erneuerung AS Stockstadt – AS Großostheim	Anbau Standstreifen	Weitere Maßnahme
I	B469	Erneuerung AS Großostheim – AS Obernburg	Anbau Standstreifen	Weitere Maßnahme

*Vorhaben des Ausbauplanes sowie weitere Neu- und Ausbauprojekte der Staatsstraßen  
[Auszug]*

<b>Nr.</b> (vgl. Begründungskarte 1 – Verkehrliche Zielsetzungen aus übergeordneten Planwerken)	<b>Straße</b>	<b>Bezeichnung</b>	<b>N: Neubau</b> <b>A: Ausbau</b>
1	St2305	Ortsumgehung Niedersteinbach	N
2	St2305	Ausbau Michelbach (Herrnmühle) - Niedersteinbach	A
3	St2309	Ausbau Mömbris - Reichenbach	A
4	St2309	Ortsumgehung Sulzbach	N
5	St2315	Verlegung bei Collenberg /OT Kirschfurt-Freudenberg; Lösung Süd	N
6	St2309	Neubau Mainbrücke südlich Kleinwallstadt	N
7	St2315	Ortsumgehung Stadtprozelten	N
8	St2441	Ausbau Großheubach – Röllbach	A

**Zu 03** *Viele Ortszentren sind neben dem Ziel- und Quellverkehr zusätzlich durch den überörtlichen Durchgangsverkehr belastet und büßen an Aufenthaltsqualität ein. Belastungen, die vom überörtlichen Durchgangsverkehr ausgehen, finden sich auch in einer Vielzahl von Wohngebieten. Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität können innerörtlichen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und Wohnumfeldverbesserungen vorangetrieben werden. Im Bereich hochbelasteter Streckenabschnitte von Bundes- und Staatsstraßen können Ortsumfahrungen ein weiteres Mittel sein, um innerörtliche Umweltbelästigungen wie Lärm- und Schadstoffemissionen, Unfallschwerpunkte und Engstellen zu beseitigen.*

**Zu 04** *Angepasste Geschwindigkeiten sind ein zentraler Baustein für mehr Verkehrssicherheit, eine bessere Verträglichkeit der Verkehrsmittel, weniger Lärm und höhere Lebensqualität. Auf Autobahnen und Schnellstraßen sorgen reduzierte Geschwindigkeiten für mehr Verkehrssicherheit, geringere Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den Fahrzeugen und weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen. Auf Landstraßen kann eine reduzierte Höchstgeschwindigkeit je nach örtlicher Situation die Verkehrssicherheit erhöhen und die Lärmemissionen senken.*

*Innerorts sollte 50 km/h weiter auf dafür geeigneten Hauptverkehrsstraßen gelten, v.a. wenn sichere Radverkehrsanlagen vorhanden sind und wenig negative Auswirkungen auf Anwohner und andere schützenswerte Nutzungen zu erwarten sind. Sofern innerorts nur geringe Straßenraumbreiten, keine ausreichenden Rad- und Fußverkehrsanlagen oder umfangreiche Wohnbebauung vorhanden sind, sollte eine Reduzierung auf 30 km/h innerhalb des gesetzlichen Rahmens angestrebt werden. In einigen Ortsdurchfahrten (insb. in den Tälern von Spessart und Odenwald), sollte aufgrund der großen Länge der innerörtlichen Streckenabschnitte eine Reduzierung auf 40 km/h angestrebt werden. Zudem sollten verstärkt Fußgängerüberwege eingerichtet werden, um die Querungsmöglichkeiten von Fußgängern zu verbessern und zugleich geschwindigkeitsdämpfend zu wirken.*

Weitere Potenziale für eine Verkehrsberuhigung (70 oder 80 km/h statt 100 km/h), ergeben sich gemäß REMOSI-Gutachten des Regionalen Planungsverbandes und Beschluss des Planungsausschusses vom 19.11.2021 überdies beispielsweise durch

- die Abstufung und verkehrsberuhigte Umgestaltung der B 8 in Kleinostheim nach Ausbau der B 469 zwischen Mainhausen und Stockstadt,
- in Sulzbach und Kleinwallstadt, Pflaumheim, Dettingen, Großwelzheim, Stockstadt, Kirschfurth und Stadtprozelten,
- in Aschaffenburg (Umsetzung der Verkehrsberuhigung in der Innenstadt und in Damm, da der City-Ring fertiggestellt ist).

Neben der Verkehrsberuhigung kommt dem aktiven Lärmschutz durch bauliche Maßnahmen eine besondere Bedeutung zu.

**Zu 05** *Der Anteil alternativ angetriebener Fahrzeuge am Gesamtverkehrsaufkommen soll gesteigert werden. Durch den Einsatz von alternativen Antriebsformen soll eine langfristige, zukunftsfähige Mobilität gewährleistet, die Klimaschutzziele erfüllt und die Abhängigkeit von fossilen Kraftstoffen reduziert werden. Schadstoffemissionen und Kraftstoffverbrauch sollen zur Luftreinhaltung, zum Schutz des Klimas und zur Ressourcenschonung gesenkt und der Verkehr möglichst umweltverträglich gestaltet werden. Zur Steigerung des Anteils an alternativ angetriebenen Fahrzeugen am Gesamtverkehrsaufkommen in der Region soll ein flächendeckendes Netz an alternativen Tank- und Lademöglichkeiten aufgebaut werden. Ein wichtiger Baustein ist hierbei auch die Ladeinfrastruktur an P+R-Plätzen. Dies ist hinsichtlich Netzdichte und Angebot frühzeitig umzusetzen.*

**Zu 06** *Aufgrund der zentralen Lage im europäischen Wirtschaftsraum ist das Autobahn- und Straßennetz in der Region durch Lkw-Transitverkehr belastet. Als Transitregion und Standort von Industrie, Gewerbe und Logistik bedarf es ausreichend geeigneter Rastmöglichkeiten für den Lkw-Transitverkehr. Zur Aufrechterhaltung der Transitgüterströme mit einer für die Region möglichst niedrigen Belastung, aus Gründen der Verkehrssicherheit und zur Vermeidung von Umwegfahrten sind Autohöfe ergänzend zu Tank- und Rastanlagen in unmittelbarer Zuordnung zu den Autobahnen oder gut angebundenen Bundesfernstraßen erforderlich.*

**Zu 07** *Der digitale Wandel des Verkehrssektors ist für Nachhaltigkeit und Effizienz im Verkehr von zentraler Bedeutung. Dabei können Intelligente Verkehrssysteme (IVS) d.h. Anwendungen von Informations- und Kommunikationstechnologien im Verkehr (z.B. für eCall-Systeme, die bei einem Unfall automatisch Notrufdienste benachrichtigen und automatisiertes Fahren) dazu beitragen, die Mobilität sicherer, effizienter und nachhaltiger zu machen. Über IVS können beispielsweise bessere Informationen über Verkehrsvorschriften und Baustellen vorliegen. Dadurch wird das Fahren insgesamt sichererer, effizienterer und bequemer. Ein intelligenteres und interoperables Verkehrssystem ermöglicht es zudem, Verkehr und Mobilität verkehrsträgerübergreifend besser zu verwalten und erleichtert die Kombination der nachhaltigsten Verkehrsträger. So informieren beispielsweise mobile Apps Reisende über die unterschiedlichen Möglichkeiten, zu ihrem Ziel zu gelangen oder Verkehrsbetreiber teilen ihre Erkenntnisse mit den Behörden. Damit tragen sie zu einem besseren Mobilitätsmanagement bei. Unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten sind auch andere Maßnahmen, wie z.B. eine digital gesteuerte Verkehrsflussoptimierung oder ein Parkraummanagement sinnvolle digitale Tools. Dies ermöglicht es, Verkehrsüberlastung und Emissionen zu verringern. Intelligente Verkehrssysteme sind daher von entscheidender Bedeutung, um die zunehmenden Probleme mit Luftverschmutzung und Verkehrsüberlastung anzugehen. Voraussetzung ist jedoch, dass sie auf kohärente und ausreichend koordinierte Weise eingeführt werden. Dabei sind auch die Erfordernisse von Wirtschaftsverkehren zu berücksichtigen.*

### 5.1.5 Radverkehr

- 01 G Das Radwegenetz soll, auch im Sinne des Klima- und Umweltschutzes, erhalten und bedarfsgerecht ausgebaut werden. Das überregionale Radwegenetz soll einheitliche Standards erhalten. Dies gilt insbesondere für Alltags-Radverkehrsverbindungen im Radverkehrsnetz Bayern. Dabei soll in Abstimmung mit den Landkreisen und den örtlichen Konzepten der Alltagsradverkehr, vor allem die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen, Schulen, Versorgungseinrichtungen und Erholungsräumen, verbessert werden. Das „Bayernnetz für Radler“ soll weiterentwickelt und einheitlich beschildert werden sowie an die Fernradrouten der Nachbarländer anschließen.
- 02 Z Bedarfsgerechte Radschnellverbindungen sind zu realisieren. Raumbedeutsame Maßnahmen und Planungen, die der Umsetzung von Radschnellverbindungen auf diesen Trassen entgegenstehen, sind ausgeschlossen:
- Aschaffenburg – Goldbach – Hösbach
  - Aschaffenburg – Mainaschaff – Kleinostheim – Karlstein – Kahl/Main (– Hainau)
- 03 G Die Realisierung der folgenden Radvorrangrouten soll angestrebt werden:
- Kahl – Alzenau – Michelbach – Mömbris – Schimborn – Schöllkrippen
  - Alzenau – Hörstein – Dettingen – Seligenstadt
  - Mainaschaff – Stockstadt – Babenhausen
  - Stockstadt – Großostheim
  - Aschaffenburg – Glattbach – Johannesberg
  - Aschaffenburg – Grünmorsbach
  - Hösbach – Sailauf
  - Hösbach – Laufach-Hain
  - Hösbach – Waldaschaff
  - Hösbach – Bessenbach
  - Aschaffenburg – Miltenberg rechts wie links des Mains
  - Aschaffenburg – Großostheim – Pflaumheim – Großumstadt/Mömlingen
  - Schaaflheim – Großostheim – Niedernberg – Sulzbach – Leidersbach
  - Mömlingen – Obernburg – Elsenfeld – Eschau
  - Großheubach – Miltenberg – Bürgstadt
  - Miltenberg – Eichenbühl
  - Miltenberg – Amorbach
  - Miltenberg – Wertheim
- 04 G Auf die bedarfsgerechte Einrichtung von Fahrradstellplätzen und Bike+Ride-Anlagen, insbesondere an Mobilitätsknoten und Ankerpunkten zum Anschluss an den Öffentlichen Personennahverkehr, soll hingewirkt werden.
- 05 Z Fuß- und Radwegebrücken sind zur Verbindung gegenüberliegender Orte einzurichten:
- Brückenverbindung Mainaschaff-Nord und Stockstadt am Main
  - Brückenverbindung Sulzbach am Main und Niedernberg

- Brückenverbindung Kleinwallstadt und Großwallstadt
- Brückenverbindung Röllfeld und Trennfurt
- Brückenverbindung Kleinheubach und Großheubach
- Brückenverbindung Miltenberg und Miltenberg West
- Brückenverbindung Miltenberg und Bürgstadt
- Brückenverbindung Karlstein am Main und Seligenstadt am Main (Hessen)

## Begründung

Zu 01 *Gemäß den Grundsätzen in 4.4 Abs. 1 und Abs. 3 LEP soll das Radwegenetz, insbesondere das dem Alltagsradverkehr dienende Radverkehrsnetz Bayern und auch das „Bayernnetz für Radler“ erhalten, ausgebaut und gesichert werden. Übergeordnet hierzu steht das Radverkehrsnetz, welches dem Alltagsradverkehr dient. Der Radverkehr trägt als wichtiger Bestandteil eines integrierten Verkehrskonzeptes dazu bei, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und die nationalen Umwelt- und Klimaschutzziele zu erreichen. Vor allem auf kurzen bis mittleren Entfernungen bis 15 km stellt das Fahrrad eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr dar. In den letzten Jahren hat sich das Fahrrad zunehmend zu einem attraktiven Verkehrsmittel über den Freizeitbereich hin zum Einkaufs- und Berufsverkehr entwickelt. Die Fahrradnutzung wird vielfältiger und die Nachfrage nach unterschiedlichen Fahrradtypen – vom Faltrad bis zum Lastenrad – für private und gewerbliche Zwecke steigt. Elektrofahrräder erschließen neue Nutzergruppen und verändern Erreichbarkeiten. Damit gehen hohe Anforderungen an die Radverkehrsinfrastruktur einher. Es braucht eine barrierefreie und gut ausgebaute Infrastruktur – unabhängig davon, ob sie privat (z.B. als Pendler, Tourist oder Freizeitfahrer) oder gewerblich genutzt werden. Nur so kann sich der Radverkehr als Alternative zum Kraftfahrzeug etablieren.*

*Der Radverkehr ist für die Erschließung und Entwicklung der Region von hoher Bedeutung. Dabei sind sowohl das lokale, regionale als auch das überregionale Radwegenetz wesentlich und soll weiterentwickelt werden. Die im Radverkehrsnetz Bayern identifizierten Netzlücken der Region sollen behoben werden. Angesichts der wachsenden Erreichbarkeiten durch Elektrofahrräder sind beim weiteren Ausbau des Radwegenetzes verstärkt die überörtlichen Verkehre zu berücksichtigen. Der Alltagsradverkehr soll gemäß G 4.4 Abs. 2 LEP im überörtlichen Netz möglichst auf baulich getrennten Radwegen geführt werden.*

*Die Wegweisung für den Radverkehr muss verständlich und durchgehend sein. Oft ist sie das einzige Orientierungsmerkmal abseits der Hauptverkehrsstraßen. Die Wegweisung soll in der Region einheitlich gem. den Ausführungen im Flyer „Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr in Bayern“ erfolgen. Das System orientiert sich am „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr – Ausgabe 1998“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Vom Merkblatt abweichend sind in Bayern Schrift, Pfeile und Symbole in grüner Farbe (RAL – Nr. 6024) gehalten.*

*Die überregionalen Radstrecken sollen an die Fernradrouten der Nachbarländer anschließen. Hierzu gehört auch das „Bayernnetz für Radler“ in der Region Bayerischer Untermain, das unter anderem die Fernradrouten Main- und Kahlthal-Spessart-Radweg umfasst. Einer zeitgemäßen Weiterentwicklung der überregionalen Radwege kommt besondere Bedeutung zu.*

Zu 02 – 03 *Der gezielte Ausbau der Radinfrastruktur ist ein wichtiges Ziel des Bayerischen Radgesetzes (BayRadG). Bis zum Jahr 2030 sollen in Bayern 1.500 km neue Radwege gebaut werden, zu denen auch die Radschnellverbindungen zählen.*

*Radschnellverbindungen (RSV) wie auch sogenannte Radvorrangrouten (RVR) dienen insbesondere dem schnellen Alltagsradverkehr im Berufs-, Einkaufs- und Ausbildungsverkehr. Sie tragen dazu bei, auch längere Distanzen bequem und mit möglichst geringen Verlustzeiten an Knotenpunkten zurücklegen zu können. Radschnellverbindungen sind dabei durch*

einen breiteren Querschnitt auch für höhere Radverkehrsmengen ausgelegt, während Radvorrangrouten bei einem mittleren Radverkehrsaufkommen auch bei geringeren Querschnittsbreiten durch einen hochwertigen Belag und Vorrang an Knotenpunkten eine hohe Reisegeschwindigkeit ermöglichen.

Mit dem REMOSI-Verkehrsmodell wurden Routen identifiziert, die grundsätzlich ein ausreichendes Nachfragepotenzial für Radschnellverbindungen oder Radvorrangrouten aufweisen. Für Radschnellverbindungen wurde dabei eine mittlere Querschnittsbelastung von 2.000 Radfahrern oder mehr/Werktag angesetzt, für Radvorrangrouten eine Querschnittsbelastung von 500 bis 2.000 Radfahrern/Werktag.

Nicht berücksichtigt ist hierbei das touristische Radverkehrsaufkommen, das insbesondere im Maintal eine erhebliche zusätzliche Bedeutung hat.

Vielfach sind auf den anzuvisierenden Radschnellverbindungen oder Radvorrangrouten schon Radverkehrsanlagen vorhanden, die jedoch nicht den Anforderungen an Radvorrangrouten und auch nicht den Standards der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) entsprechen. Daher ist das Radverkehrsnetz weiter auszubauen und zu ertüchtigen.

Gemäß G 4.4 Abs. 4 LEP sind für einen effektiven überörtlichen Alltags- und Freizeitradverkehr neue Trassen erforderlich. Um deren Realisierung während des Konzeptions- und Planungszeitraums zu sichern, ermöglicht das LEP eine Sicherung von Trassen.

Da die Radschnellverbindung Aschaffenburg – Kleinostheim (-Hanau) und die Radschnellverbindung Aschaffenburg-Hösbach bereits im Bayerischen Ausbauplan für Radschnellverbindungen aufgenommen sind, werden die Trassenverläufe gesichert (vgl. Tekturkarte 10a – Siedlungsstruktur und Mobilität – zu Karte 2 „Siedlung und Versorgung“ des Regionalplans).

Die Umsetzung der Radschnellverbindung Hanau-Aschaffenburg wurde in der Gemarkung der Stadt Aschaffenburg bereits im Stadtrat beschlossen und mit der Planung begonnen. Auch im Bereich der Radschnellverbindung Aschaffenburg-Hösbach wurden bereits einzelne Teilmaßnahmen im Stadtgebiet Aschaffenburg umgesetzt.

Die im REMOSI-Gutachten ergänzend zu den Radschnellverbindungen entwickelten Radverkehrs-Achsen „Radvorrangroute“ stellen auf Grund des regionalplanerischen Maßstabs keine konkreten Wegeverläufe dar. Sie stehen für die Radverbindungen, die geschaffen werden sollen. Um die Umsetzung der Radverkehrsverbindungen zu gewährleisten, sollen die Radverkehrskonzepte der beiden Landkreise und der Stadt Aschaffenburg regelmäßig evaluiert und fortgeschrieben werden.

Zu 04 Um den Übergang von Individualverkehrsmitteln auf öffentliche Verkehrsmittel zu erleichtern, sollen Bike+Ride-Anlagen in unmittelbarer Nähe der Bahnhöfe bzw. Haltepunkte gesichert, erweitert oder neu angelegt werden und die Bahnhöfe insgesamt fahrradfreundlich gestaltet werden. An Haltepunkten werden überdachte Stellplatzanlagen, an größeren Bahnhöfen und Haltepunkten auch Fahrradboxen bis hin zu Fahrradparkhäusern, benötigt, auch im Hinblick auf den immer größeren Marktanteil von E-Bikes, die eine Vandalismus sichere Abstellmöglichkeit an den Schnittstellen zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) benötigen. Darüber hinaus ist die Fahrradmitnahme in Zügen und Bussen durch dafür geeignete Fahrzeuge zu fördern, beispielsweise durch großzügige Abstellflächen für Fahrräder oder E-Bike Steckdosen. Derartige Maßnahmen können auch einen wertvollen Beitrag für die (rad-)touristische Erschließung der Region leisten.

Zu 05 In Mainaschaff-Nord, Sulzbach-Mitte, Röllfeld, Kleinheubach-Josera, Miltenberg-West und Bürgstadt ist aufgrund des vorhandenen Nachfragepotenzials die Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte (im Fern- und Nahverkehr) vorgesehen. In diesem Zusammenhang ist an den vorgenannten Haltepunkten auch der Bau einer Mainbrücke für den Rad- und Fußverkehr zur Anbindung der gegenüberliegenden Orte erforderlich. Die Brücken sollten so dimensioniert werden, dass sie in Zukunft auch von leichten schmalen autonomen Shuttlefahrzeugen befahren werden können, die als Zubringer zu den Haltepunkten fungieren können.

*Der Bau von Mainbrücken für den Rad- und Fußverkehr ist unabhängig von neu einzurichtenden Haltepunkten zur Verbindung gegenüberliegender Orte umzusetzen.*

*Für die in der Festlegung genannten und in der Tekturkarte 10a – Siedlungsstruktur und Mobilität – zu Karte 2 „Siedlung und Versorgung“ des Regionalplans dargestellten Mainquerungen hat das REMOSI-Gutachten des Regionalen Planungsverbandes ein hohes Nachfragepotenzial ermittelt – sowohl von Fahrgästen, die über diese Brücken zu Fuß oder mit dem Rad die (geplanten) Haltepunkte der Maintalbahn am anderen Ufer erreichen können, als auch für Wege zwischen den Nachbarorten auf den gegenüberliegenden Mainufern.*

*Nutzerpotenzial/Tag zu Fuß und per Rad gemäß REMOSI-Gutachten:*

*Mainaschaff-Nord – Stockstadt am Main: 3.200*

*Sulzbach am Main – Niedernberg: 3.600*

*Kleinwallstadt – Großwallstadt: 2.250*

*Röllfeld – Trennfurt: 1.400*

*Kleinheubach – Großheubach: 2.300*

*Miltenberg – Miltenberg West: 600 (bzw. höher, wenn Haltepunkt Miltenberg West nicht realisiert wird)*

*Miltenberg – Bürgstadt: 800*

*Hinweise: Das Nutzerpotenzial für die Brückenverbindung Miltenberg – Miltenberg West läge deutlich höher, für den Fall, dass der Haltepunkt Miltenberg West nicht realisiert wird. Für die Brückenverbindung Karlstein am Main und Seligenstadt am Main hat das REMOSI-Gutachten keine Berechnungen hinsichtlich des Nutzerpotenzials vorgenommen. Es wird auf die kommunale Machbarkeitsstudie verwiesen.*

*Damit können die beiden Grundzentren Mainaschaff und Stockstadt miteinander verbunden werden sowie die drei gemeinsamen Grundzentren Sulzbach-Niedernberg, Kleinwallstadt-Großwallstadt und Kleinheubach-Großheubach. Bisher fehlt es an einer direkten Verbindung für den Fuß- und Radverkehr zwischen den gemeinsamen Grundzentren. Mit dem Brückenbau können die zentralörtlichen Funktionen besser erfüllt werden. Das Mudtal und Miltenberg-West werden an den Bahnhof Miltenberg (parallel zur Bahnbrücke) angebunden. Für die Mainquerung Mainaschaff-Nord - Stockstadt liegt bereits eine Potenzialabschätzung und Standortanalyse vor, das Projekt wurde als Nachrücker in das Förderprogramm „Radoffensive Bayern“ aufgenommen.*

*Der Brückenvorschlag Karlstein am Main und Seligenstadt am Main (Hessen) beruht auf einer seitens der Kommunen im Dezember 2024 in Auftrag gegebenen Machbarkeitsstudie.*

*Neben den in der Festlegung aufgezählten Fuß- und Radwegebrücken soll bei bestehenden Mainquerungen in der Region auf eine Barrierefreiheit hingewirkt werden.*

### 5.1.6 Binnenschifffahrt und Häfen

- 01 G Der bayernhafen Aschaffenburg soll als trimodales Terminal und modernes Güterverkehrszentrum weiter ausgebaut und entwickelt werden. Der Versorgung der Region mit verschiedenartigen Gütern durch den weiteren Ausbau des Hafens mit dem Ziel der optimalen Verknüpfung von Schiffs-, Bahn- und Lkw-Verkehr kommt dabei besondere Bedeutung zu.
- 02 G Die Anbindung an die Verkehrsträger Straße und Schiene soll verbessert werden. Gleichzeitig soll angestrebt werden, den Güterfernverkehr in verstärktem Umfang auf die Schienen- und Wasserstraße zu verlagern.
- 03 G Von besonderer Bedeutung für die Fahrgastschifffahrt zur Förderung des Fremdenverkehrs sind die Sicherung von Anlegestellen und, soweit erforderlich, die Anlage neuer Anlegestellen.

#### Begründung

- Zu 01 *Der Main ist als Europäische Wasserstraße für den Güterverkehr eine zentrale Schlagader. Der bayernhafen Aschaffenburg ist gemessen am Umschlagvolumen einer der bedeutendsten bayerischen Häfen am Main. Er bildet mit seinen trimodalen Umschlagsanlagen zwischen Wasser, Schiene und Straße die Schnittstelle zwischen dem Wasserweg und den landgebundenen Verkehrsmitteln. Ausbau und Modernisierung des Hafens sind von besonderer Bedeutung, um der zunehmenden Umschlagstätigkeit gerecht zu werden und um interessierten Unternehmen eine Niederlassung im Hafengebiet zu ermöglichen. Dabei kommt dem aktiven Lärmschutz durch Baumaßnahmen eine besondere Bedeutung zu. Bei dem Ausbau und der Modernisierung des Hafens sollen Maßnahmen zur Mehrfachnutzung von Flächen und zur Klimaanpassung in Betracht gezogen werden. In diesem Zusammenhang wird auf G 3.1.4-02 Mehrfachnutzung von Flächen und G 3.1.4-03 Klimaanpassung in Gewerbegebieten verwiesen, die sich auch im Rahmen des Ausbaus des bayernhafens eignen. Zur Steigerung der Leistungsfähigkeit und Förderung der Containerschifffahrt auf dem Main ist eine ausreichende Brückendurchfahrts Höhe erforderlich.*
- Zu 02 *Durch eine weitere Vernetzung von Straße, Schiene und Binnenschifffahrt sollen insbesondere die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Binnenschifffahrt gefördert werden. Die Potentiale der Binnenschifffahrt zur Entlastung der Straße sind noch nicht in vollem Umfang genutzt. Gerade in der Region Bayerischer Untermain kommt der Binnenschifffahrt eine hohe Bedeutung zu, da hier mit der Rhein-Main-Donau-Schiffahrtsstraße ein Verkehrsweg von europäischer Bedeutung zur Verfügung steht.*
- Zu 03 *Die Fahrgastschifffahrt dient ebenso wie die Sportschifffahrt dem Fremdenverkehr sowie der Tages- und Wochenenderholung. Um die Erholungsmöglichkeiten im Mainingebiet zu verbessern, sollen die vorhandenen Anlegestellen gesichert und bei Bedarf weitere geschaffen werden. Eine ausreichende verkehrsmäßige Einbindung sowie Ver- und Entsorgung sollen gewährleistet sein. Die Möglichkeiten der Sportschifffahrt auf dem Main werden durch die Belange der Güterschifffahrt, des Natur- und des Immissionsschutzes beschränkt. Die Einsatzmöglichkeiten für Sportboote, wie z.B. ehemalige Fähr- und Natorampen oder eigens für diesen Zweck errichtete Slipanlagen, sollen in ihrem Bestand und ihrer Benutzung (Zufahrt) gesichert werden, damit weiterhin ein gefahrloses Einsetzen und Herausnehmen von Sportbooten gewährleistet bleibt.*

### 5.1.7 Luftverkehr

- 01 G Die vorhandenen Verkehrslandeplätze sollen in ihrem Bestand gesichert und bedarfsgerecht ausgebaut werden.

#### Begründung

*Zu 01 Der Verkehrslandeplatz Aschaffenburg in Großostheim hat sich als Infrastruktureinrichtung auf dem Gebiet des privaten Luftverkehrs (Allgemeine Luftfahrt) in der Region Bayerischer Untermain etabliert. Die Start- und Landebahn soll nach den geltenden EU-Sicherheitsbestimmungen insbesondere zum Erhalt der gewerblichen Flugbewegungen, für die erhöhte Sicherheitsanforderungen gestellt werden, im notwendigen Umfang erweitert werden. Zur weiteren Verbesserung der Infrastruktur ist beabsichtigt, den Verkehrslandeplatz für den Instrumentenflugbetrieb (IFR), insbesondere zur Nutzung durch den Geschäftsflugverkehr zuzulassen.*

*Der Verkehrslandeplatz Mainbullau soll über die zuletzt durchgeführten Infrastrukturmaßnahmen (Sicherung des Segelflugbetriebes und der Gastronomie) hinaus gestärkt und somit in seinem Bestand gesichert werden.*