

Studie

„Über sieben Brücken“ Bayerischer Untermain

Exposé





Abbildung 1 Radbrücke über den Main Quelle J.Oswald

Anlass

Ende 2018 hat der Regionale Planungsverband Bayerischer Untermain ein Regionales Mobilitäts- und Siedlungsgutachten für den Bayerischen Untermain (REMOSI) in Auftrag gegeben. Im Rahmen des REMOSI-Projektes (2019 – 2021) sollten mögliche Entwicklungspfade der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in der Region Bayerischer Untermain abgebildet werden. Außerdem sollten Maßnahmen für die Zukunft gesetzt und Themen wie beispielsweise Siedlungsstrukturen, verkehrliche Erreichbarkeit und umweltfreundliche Mobilität mit aufgenommen werden.

Dies diente als **Grundlage, um raumbezogene Festlegungen von regional bedeutsamen Maßnahmen und Planungen im Verkehrsbereich abzuleiten** sowie die Bedeutung unterschiedlicher Siedlungsentwicklungskonzepte beurteilen zu können.

Begleitet wurde das Projekt von einer Arbeitsgruppe mit

- Vertreter:innen des Regionalen Planungsverbandes
 - der Regierung von Unterfranken,
 - der IHK,
 - den Nahverkehrsbeauftragten der Landkreise Aschaffenburg und Miltenberg
 - sowie den Kreis- bzw. Stadtbaumeister:innen der beiden Landkreise und der Stadt Aschaffenburg.
-

Studie „Über sieben Brücken“ Bayerischer Untermain Exposé



Die Kommunen der Region, verkehrsaффine Akteure sowie Vertreter:innen der Wirtschaft sind in einem **umfassenden Beteiligungsprozess** miteinbezogen worden. Über eine Online-Plattform sind alle 65 Kommunen über das Gutachten informiert worden und konnten Rückmeldung zur Siedlungsentwicklung in ihren Gebieten geben. Neben der Online-Plattform gab es auch eine öffentliche Onlinebefragung der 65 Kommunen sowie mobilitätsaffinen Akteuren über die Probleme im Bereich Verkehr und Mobilität, hierbei konnten auch Lösungsideen miteingebracht werden. In Umsetzungsforen zu den Themen SPNV/ÖPNV, Mobilitätsknoten, Radverkehr und Wirtschaftsverkehr sind die Maßnahmenvorschläge sowie die unterschiedlichen Szenarien mit Fachakteuren aus der Region diskutiert worden.

Die Verbandsversammlung sowie der Planungsausschuss begleiteten das Gutachten und sind in mehreren Sitzungen über den jeweils aktuellen Stand informiert worden. Der Regionale Planungsausschuss beteiligte sich an der **Szenarienauswahl** mit und hat am 25.06.2021 in der 103. Sitzung des Regionalen Planungsausschuss die weitere Ausarbeitung des Szenarios „kompakt und ambitioniert“ beschlossen.

Die Gutachter arbeiteten das ausgewählte **Szenario „kompakt und ambitioniert“** im REMOSI-Konzept detailreich aus.

In dem Konzept für die 11 Gemeinden entlang des Mains an 7 Standorten eine Mainbrücke für Fuß- und Radverkehr vorgeschlagen, um die Anbindung der, auf der der Bahnlinie gegenüberliegenden Mainseite befindlichen Ortschaften zu sichern. Das gesamte **Verlagerungspotential** der 7 Brücken wird auf **rd. 14.200 Fahrten täglich** geschätzt.

Mit dem REMOSI-Verkehrsmodell wurden die Nachfragepotenziale neuer Mainquerungen für den Rad- und Fußverkehr untersucht. Diese Analysen zeigen, dass es für folgende Mainquerungen einen hohe Nachfragepotenziale gibt 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. So sind im Regionalplan Bayerischer Untermain Sulzbach und Niedernberg, Kleinwallstadt und Großwallstadt sowie Kleinheubach und Großheubach als gemeinsame Grundzentren ausgewiesen. Es fehlt aber bislang eine direkte Verbindung für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen zwischen diesen Orten. Daher können diese gemeinsamen Grundzentren bislang ihre zentralörtliche Funktion auch nur bedingt erfüllen.

Studie „Über sieben Brücken“ Bayerischer Untermain Exposé



| Mainbrücke | Funktion | | Nutzerpotenzial/Tag zu Fuß und per Rad | |
|----------------------------------|--|--|--|--|
| Stockstadt – Mainaschaff | Verbindung der Grundzentren, Anbindung Stockstadts an das Oberzentrum Aschaffenburg, Teil der Radvorrangroute Aschaffenburg – Babenhausen – Darmstadt, Zubringer von Stockstadt zum geplanten Bf. Mainaschaff-Nord | | 3.200 | |
| Sulzbach – Niedernberg | Verbindung des gemeinsamen Grundzentrums, Zuwegung für Fahrgäste aus Niedernberg zum RE-Halt Sulzbach-Niedernberg | | 3.600 | |
| Kleinwallstadt – Großwallstadt | Verbindung des gemeinsamen Grundzentrums, Zuwegung für Fahrgäste aus Großwallstadt zum UX-Halt Kleinwallstadt, Zuwegung Kleinwallstadt zum Maintalradweg | | 2.250 | |
| Röllfeld | Zuwegung aus Röllfeld an den geplanten UX-Halt Röllfeld am anderen Mainufer | | 1.400 | |
| Kleinheubach – Großheubach | Zuwegung für Fahrgäste aus Großheubach zum UX-Halt Kleinheubach, Zuwegung Kleinheubach zum Maintalradweg | | 2.300 | |
| Miltenberg-West – Miltenberg Bf. | Direkte Anbindung des Mudtals und Miltenberg-West an den Bahnhof Miltenberg (parallel zur Bahnbrücke) | | 600 (deutlich mehr, wenn Haltepunkt Miltenberg-West des UX1/UX3 nicht realisiert wird). | |
| Bürgstadt | Zuwegung aus Bürgstadt an den geplanten UX-Halt Bürgstadt am anderen Mainufer, wenn dieser realisiert wird. | | 800 | |

Abbildung 2 Potentiale in Bezug auf den ÖPNV Quelle REMOSI

Studie „Über sieben Brücken“ Bayerischer Untermain Exposé



Die Weiterführung des Konzeptes wurde durch den Regionalen Planungsverband in einer Kooperation mit der Initiative Bayerischer Untermain eingeleitet. Im Rahmen dieser Weiterführung wurden mittlerweile eine Auftaktveranstaltung, zwei Nachbarschaftsforen und eine Mobilitätskonferenz durchgeführt.

In der Auftaktveranstaltung zur Umsetzung des REMOSI hatten sich bereits eine Anzahl von Bürgermeister:Innen für dieses Thema eingesetzt. Im Anschluss wurde mit den Gemeinden, in denen Querungsmöglichkeiten mit relativ hohem Potential für die **Koppelung von schienengebundenem Nahverkehr und Fuß- bzw. Radverkehr** aufgezeigt wurde, eine Informationsveranstaltung und nun ein weiteres Treffen in der Initiative Bayerischer Untermain durchgeführt. Zu der Veranstaltung hatte der Landkreis ein auf das Thema spezialisiertes Beratungsbüro gebeten, eine Weiterführung der Thematik durch eine Arbeitsgemeinschaft der Kommunen zu skizzieren.

In einer ca. zweistündigen Sitzung wurde folgende Punkte diskutiert:

- möglicher Projektverlauf
- Grobkosten
- Umsetzungsstrukturen
- nächste Schritte

Machbarkeitsstudie

Als ein wichtiger Meilenstein und Stufe 1 der Projektumsetzung soll nun zunächst eine Machbarkeitsstudie zu den insgesamt 7 vorgeschlagenen Brückenstandorten erstellt werden. Diese Studie klärt für jede Gemeinde grundlegende Punkte:

Rechtliche und technische Ausgangslage und Sachverhalte

Hierunter sind zum Beispiel Besitzverhältnisse, die Baurechtschaffung, Sicherheitsrichtlinien und Auflagen der Ämter zu verstehen. Untersuchung konstruktiver Grundsatzlösungen, Vordimensionierung der Haupttragelemente, Gründungsvarianten auf der Basis von vorhandenen Daten

Gestalterische Sachverhalte

Gesamtheitlicher Ansatz für Gestaltung, Schaffung einer identitätsbildenden Gestaltung für die Mainbrücken (Touristischer Hintergrund), Leitdetails, Geländer, Beleuchtung und natürlich Erstellung einer Visualisierung

Verkehrstechnische Sachverhalte

Klärung der möglichen Standorte in einer Gemeinde, Anbindung der Brückenbereiche an das vorhandene Netz, Nennung der fachlichen Planungsbeteiligten für späteren Phasen

Studie „Über sieben Brücken“

Bayerischer Untermain

Exposé



Umwelttechnische Sachverhalte Naturschutzfachliche und raumplanerische Vorgaben sowie Angaben zu Bestand und Bestandsentwicklung FFH, Umwelterheblichkeit

Variantenvergleich incl. Kostenbetrachtungen und Finanzierungsansätze

Beschreibung möglicher Varianten und Beurteilung der möglichen Varianten und Bewertung anhand einer abgestimmten Matrix sowie Ermittlung einer Vorzugsvariante, Kostenansätze für Variantenvergleiche, Kostenschätzung je Bauwerk, Zusammenstellung aller möglicher Förderprogramme für die Projektabwicklung, Ermittlung der Förderraten, Konkrete Handlungsempfehlungen für das weitere Vorgehen

Vorteile einer gemeinsamen Lösung

Die **Vorteile einer gemeinsamen Umsetzung** dieser Machbarkeitsstudie liegen auf der Hand. Wesentlich ist zum einen, dass durch die Degression von Planungshonoraren und der einmaligen Erhebung von Basisdaten bzw. der wiederholten Verwendung dieser, deutliche finanzielle Vorteile gegenüber eine jeweils auf max. zwei Kommunen bezogenen einzelnen Brücke sicher sind.

Nicht zu unterschätzen ist auch der touristische Mehrwert dieser zwar für den Alltagsverkehr gedachten Mainquerungen. Allerdings binden die Brücken auch die jeweils von der Bahn abgeschnittenen Kommunen an die Bahn an, aber auch die touristisch interessanten Bereiche auf dem jeweils anderen Ufer des Mains an die Kommune mit dem Bahnhof.

Gerade durch den gemeinsamen Gestaltungsansatz sind die Querungen selbst schon von touristischem Interesse.

Der finanzielle Vorteil für jede einzelne Kommune erschließt sich aus der folgenden Grafik:

Umsetzungsorganisation

Für die Umsetzung der Machbarkeitsstudie stehen sich unterschiedliche Modelle zur Verfügung. Grundsätzlich soll bei der Umsetzung auf die organisatorische Unterstützung durch das Kooperationsprojekt Regionaler Planungsverband und Initiative bayerischer Untermain zurückgegriffen werden.

Maßgeblich sollen auch die beiden Landkreise sich unterstützend einbringen.

Personalressourcen

Durch die Mitwirkung der beiden Landkreise und die konzentrierte Herangehensweise werden in erheblichem Umfang **Personalressourcen gespart** und gebündelt. In den jeweiligen Kommunen wird jedoch ein zentraler Ansprechpartner erforderlich.

Zeitlicher Ablauf

Mit einer Entscheidung der Kommunen zur Beteiligung wird bis zum 31.07.2023 gerechnet um die Leistungsbeschreibung und Ausschreibung der Machbarkeitsstudie bis zum Herbst vorzubereiten. Die Studie selbst wird voraussichtlich 9-12 Monate in Anspruch nehmen.

Studie „Über sieben Brücken“ Bayerischer Untermain Exposé



Erforderliche Mittel

Für eine erste Abschätzung zu den Kosten einer solchen Machbarkeitsstudie gehen die hinzugezogenen Berater von ca. 150.000 € für 7 Brücken aus.

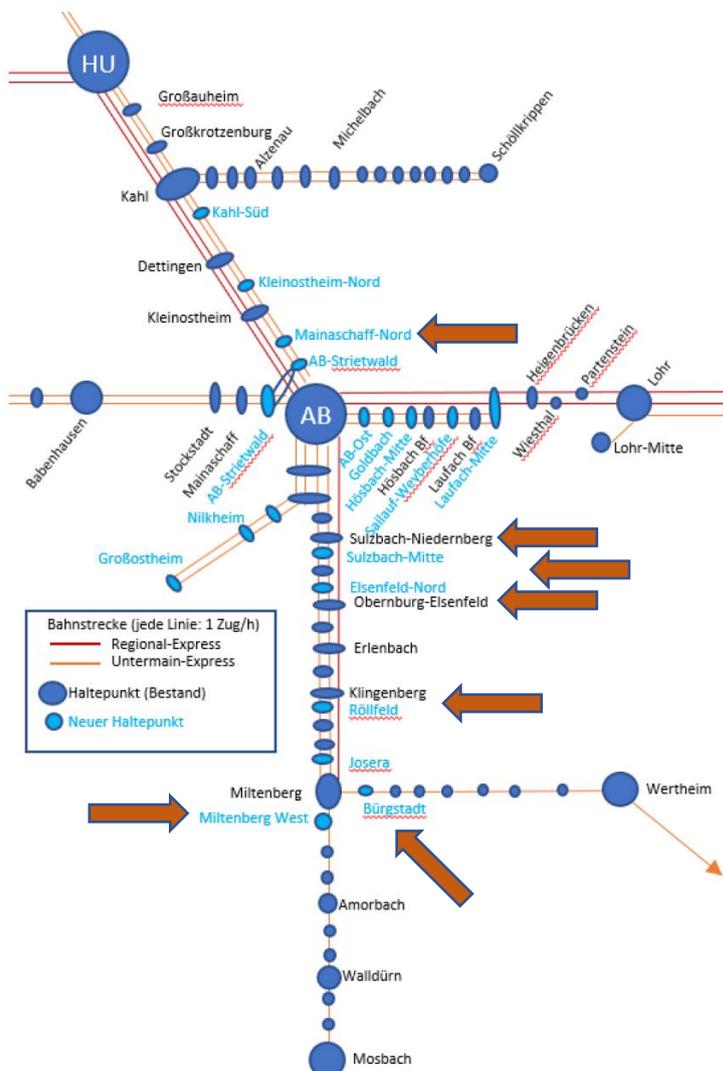


Abbildung 3 Bahnnetz Untermain Quelle REMOSI Standorte Brücken

Der **Landkreis Miltenberg will sich aktiv in die Weiterentwicklung der Thematik** einbringen, da die Mainquerungen die konsequente Bearbeitung der Verkehrsthematik deutlich befördern. Gerade im Zusammenspiel der bereits erarbeiteten Ansätze für den Güterverkehr auf der Schiene, einem landkreisweiten Radverkehrskonzept und der möglichen Elektrifizierung der Maintalbahn ergibt sich ein Modellvorhaben, dass auch auf andere Regionen übertragbar wäre.

