

Regionalplan Region Würzburg (2)

Dritte Änderung

Ausbau der Straßenverbindung von Lohr a.Main zur Autobahn A 3

Gemäß Beschluß der Verbandsversammlung vom 26.07.1989.

Verbindlich erklärt mit Bescheid des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen vom 28.12.1989 Nr. 5392 - 421 - 66686.

In Kraft getreten am 01.04.1990.

Bearbeiter:
Regionalplanungsstelle bei der Regierung von Unterfranken

Herausgeber:
Regionaler Planungsverband Würzburg

Dritte Änderung des Regionalplans der Region Würzburg (2)

Auf Grund des Art. 18 Abs. 1 und 7 des Bayerischen Landesplanungsgesetzes - BayLplG - (BayRS 230-1-U) beschließt der Regionale Planungsverband Würzburg:

Der Regionalplan der Region Würzburg (Bekanntmachung über die Verbindlicherklärung vom 30. Oktober 1985, GVBI S. 676, BayRS 230-1-13-U) wird wie folgt geändert:

1 Ziel B IX 2.2

Dem Ziel wird folgender Satz angefügt: „Im Mittelbereich Lohr a.Main soll vordringlich eine leistungsfähige Straßenverbindung von Lohr a.Main zur Autobahn A 3 geschaffen werden. Dabei sollen die Belange von Natur und Landschaft besonders berücksichtigt werden. "

2 Ziel B IX 3.2

Dem Ziel wird folgender Satz angefügt: „Ausgenommen hiervon ist die Bahnstrecke Lohr a.Main-Triefenstein."

3 Ziel B IV 1.2.3

Die Worte „in vollem Umfang" werden ersetzt durch die Worte „entsprechend Ziel B IX 3.2".

II.

Diese Änderung tritt am 01.04.1990 in Kraft.

III.

Auf Grund des unter 1.2 geänderten Ziels wird die Begründung des Regionalplans der Region Würzburg wie folgt geändert:

In der Begründung zu B IX 3.2 werden in Abs. 2 im 3. Satz die Worte „auf allen Strecken im bisherigen Umfang" ersetzt durch die Worte „nach Maßgabe des Ziels".

Karlstadt, den 1. März 1990
Regionaler Planungsverband Würzburg

Armin G r e i n
Landrat
Verbandsvorsitzender

Neue Fassung der geänderten Ziele

In ihrer neuen Fassung lauten die Ziele B IX 2.2, B IX 3.2 und B IV 1.2.3 demnach wie folgt, wobei die geänderten Zielteile grau unterlegt sind:

Ziel B IX 2.2

Um das Mittelzentrum Lohr a.Main, die möglichen Mittelzentren Karlstadt und Marktheidenfeld, das Unterzentrum Gemünden a. Main sowie die Kleinzentren Arnstein, Burgsinn, Frammersbach, Kreuzwertheim und Zellingen besser an das Bundesfernstraßennetz anzubinden, den Verkehrsaustausch zwischen diesen zentralen Orten und innerhalb ihrer Verflechtungsbereiche zu erleichtern und Ortsdurchfahrten zu entlasten, sollen am Straßennetz im Mittelbereich Lohr a.Main und im nördlichen Teil des Mittelbereichs Würzburg Ausbauten und Verlegungen angestrebt werden. Dies betrifft v.a. die Bundesstraßen 26, 26 a und 27 sowie die Staatsstraßen 2277, 2299, 2300, 2303, 2304, 2305, 2315, 2316, 2317, 2438 und 2440, daneben aber auch Kreis- und Ortsverbindungsstraßen.

Im Mittelbereich Lohr a.Main soll vordringlich eine leistungsfähige Straßenverbindung von Lohr a.Main zur Autobahn A 3 geschaffen werden. Dabei sollen die Belange von Natur und Landschaft besonders berücksichtigt werden.

Ziel B IX 3.2

Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr soll auf allen Strecken im bisherigen Umfang aufrechterhalten und weiter verbessert werden. Ausgenommen hiervon ist die Bahnstrecke Lohr a. Main -Triefenstein.

Ziel B IV 1.2.3

Durch den weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur soll insbesondere im ländlichen Raum die Standortqualität verbessert werden. Als Grundlage einer günstigen industriell-gewerblichen Entwicklung sollen auch die Bahnverbindungen im ländlichen Raum entsprechend Ziel B IX 3.2 erhalten werden. Im Nahverkehrsraum Würzburg soll auf Verbesserungen im öffentlichen Personennahverkehr hingewirkt werden.

Gründe für die Dritte Änderung des Regionalplans

Gemäß Art. 1 Abs. 1 Satz 1 BayLplG ist es u. a. Aufgabe der Landesplanung, ihre Programme und Pläne fortwährend zu überprüfen und der weiteren Entwicklung anzupassen. Diese Aufgabe obliegt, soweit die Regionalpläne betroffen sind, gemäß Art. 6 Abs. 2 und Art. 18 Abs. 6 BayLplG den regionalen Planungsverbänden.

- Zu 1 Bereits der verbindliche Regionalplan enthält in der Begründung zu B IX 2.2 die Forderung, den Mittelbereich Lohr a.Main besser an das Autobahnnetz anzubinden. Der allgemein zunehmende Verkehr, besonders aber die wachsende wirtschaftliche Bedeutung des Mittelzentrums Lohr a.Main, die gesichert und noch weiter gestärkt werden soll, machen es erforderlich, daß unverzüglich eine leistungsfähige Straßenverbindung von Lohr a.Main zur Autobahn A 3 geschaffen wird.

Das Vorhaben betrifft einen siedlungsstrukturell und landschaftlich besonders wertvollen Maintalabschnitt, so daß bei seiner Verwirklichung entsprechend behutsam vorzugehen ist.

Im Interesse der Bevölkerung in den sehr reizvollen, aber durch die Tallage auch sehr beengten Orten werden voraussichtlich mehrere Ortsumgehungen notwendig sein. Insgesamt bedarf der Ausbau dieser Straße auch aus städtebaulicher Sicht besonderer Sorgfalt.

Bei der teilweise erforderlichen Neutrassierung ist zu berücksichtigen, daß weite Teile dieses Talabschnitts in der Schutzzone des Naturparks Spessart und in einem landschaftlichen Vorbehaltsgebiet gemäß Ziel B I 2.1 des Regionalplans liegen und daß es hier außerdem zahlreiche anderweitig schützenswerte Landschaftsbestandteile gibt. Es handelt sich hier um einen der schönsten Maintalabschnitte Unterfrankens. Auch in Übereinstimmung mit den

Zielen B IX 2 Satz 2 und B I 3.2.7 sind deshalb bei Planung und Verwirklichung des Straßenausbaus die Belange von Natur und Landschaft besonders zu berücksichtigen.

Die volle Funktionsfähigkeit dieser Verkehrsverbindung erfordert ihren hochwasserfreien Ausbau. Daneben sind einerseits Beeinträchtigungen des Hochwasserabflusses zu vermeiden und andererseits die Erfordernisse des Hochwasserschutzes für die betroffenen Ortslagen zu beachten.

Es wird hohe Anforderungen an die Straßenplanung stellen, die genannten Belange miteinander zu verbinden.

- Zu 2 Die Ergänzung in Ziel B IX 3.2 ermöglicht es, die Bahntrasse zwischen Lohr a. Main und Triefenstein für den angestrebten Ausbau der Straße mitzuverwenden, womit aus den oben erwähnten Gründen erhebliche Vorteile verbunden sind. Unter Abwägung aller Belange erscheint es hier ausnahmsweise vertretbar, den Abbau dieser Bahnstrecke zugunsten der überregionalen Verkehrsanbindung, der innerörtlichen Verkehrsberuhigung, des Lärmschutzes und des Natur- und Landschaftsschutzes hinzunehmen. Diese Ergänzung gewährleistet außerdem, daß eine Stilllegung der Bahn nur dann in Frage kommen kann, wenn gleichzeitig der Ausbau der Straße sichergestellt wird. Die grundsätzliche Auffassung des Regionalen Planungsverbandes Würzburg über die Notwendigkeit der Erhaltung der Bahnlinien wird davon nicht berührt.
- Zu 3 Die Änderung in Ziel B IV 1.2.3 ist eine Folgeänderung des Ziels B IX 3.2.