

Anlage 1

Kapitel B V 1 Verkehr

Ziele und Grundsätze

1 Verkehr

1.1 Verkehrsleitbild

- 1.1.1 (G) Durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur *und des öffentlichen Personennahverkehrs* sollen
- die Entwicklung und Erreichbarkeit der zentralen Orte gewährleistet,
 - der Wirtschaftsstandort Oberfranken-Ost gestärkt,
 - die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und die Bevölkerung erhöht,
 - die flächendeckende Verkehrserschließung aller Teilräume der Region gewährleistet,
 - den Belangen der Bevölkerungsgruppen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, verstärkt Rechnung getragen und
 - *den Herausforderungen des demographischen Wandels begegnet werden.*

Unter Berücksichtigung des Leitziels der gleichwertigen und gesunden Lebens- und Arbeitsbedingungen ist die Entwicklung und Umsetzung nachhaltiger und umweltverträglicher Verkehrskonzepte von besonderer Bedeutung.

- 1.1.2 (G) Beim weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sollen die Belange des Individualverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs stärker aufeinander abgestimmt werden. Dabei ist auf eine Erhöhung des Anteils des öffentlichen Personennahverkehrs hinzuwirken.
- 1.1.3 (G) Bei der Ausweisung neuer Siedlungsgebiete soll verstärkt auf die Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr geachtet werden.
- 1.1.4 (G) Beim Ausbau der Verkehrswege ist es von besonderer Bedeutung, die Verbindungen nach Thüringen und Sachsen sowie in die benachbarten Verdichtungsräume und in die Tschechische Republik zu verbessern.
- 1.1.5 (G) Es ist anzustreben, *insbesondere den überregionalen und internationalen Güterverkehr* auf umweltfreundliche Verkehrsträger wie die Schiene zu verlagern. *Ausbau- und Netzergänzungsprojekte des Verkehrsträgers Schiene sollen zu einer Leistungssteigerung des Schienengüterverkehrs beitragen.*

1.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

- 1.2.1 (G) Die Verkehrsbedienung durch den öffentlichen Personennahverkehr soll in allen Teilen der Region durch Verbesserungen der Erschließung und des Bedienungsstandards, eine Verdichtung der Taktzeiten sowie durch eine enge Abstimmung zwischen

Anlage 1

Kapitel B V 1 Verkehr

den Nahverkehrsträgern *insbesondere an Bus- und Bahnverknüpfungsstellen* gesichert und ausgebaut werden.

(Z) In den Oberzentren Bayreuth, Hof, Kulmbach und Marktredwitz/Wunsiedel sind die Bahnhöfe und ihr Umfeld so zu gestalten, dass sie ihrer Verknüpfungsfunktion zwischen dem Fern- bzw. dem Regional- und dem Nahverkehr gerecht werden können.

1.2.2 (Z) *In den Fremdenverkehrsgebieten der Region muss der ÖPNV ausgebaut und mit den speziellen Erfordernissen des Tourismus und der Naherholung abgestimmt werden.*

1.2.3 (Z) Die Flächenbedienung durch den öffentlichen Personennahverkehr ist auch in dünner besiedelten Räumen, ~~insbesondere im Osten und Westen des Mittelbereichs Bayreuth sowie im Westen des Mittelbereichs Kulmbach~~ in angemessener Weise sicherzustellen.

1.2.4 (G) Auf eine enge Zusammenarbeit der Verkehrsträger soll vorrangig in den **Landkreisen** Bayreuth und Hof hingewirkt werden. Im **Landkreis** Hof sollen dabei die Verbindungen nach Sachsen und Thüringen berücksichtigt werden.

~~Auf eine enge Verflechtung des ÖPNV zwischen den Mittelbereichen Bayreuth und Marktredwitz/Wunsiedel Landkreisen in der Region und mit den angrenzenden Landkreisen in den benachbarten Regionen soll hingewirkt werden.~~

Auch die Nahverkehrsbeziehungen der **Landkreise** Hof und Wunsiedel i.Fichtelgebirge zu den benachbarten Regionen in der Tschechischen Republik sollen weiter entwickelt werden.

Die Verkehrsbeziehungen innerhalb und zur Metropolregion Nürnberg sollen verbessert werden.

~~(G) Es ist anzustreben, die Durchlässigkeit zwischen den Verkehrsverbänden und Nahverkehrsräumen in der Region durch Abstimmung der Fahrpläne und der Tarife zu verbessern.~~

(Z) Die Durchlässigkeit zwischen den Verkehrsverbänden und Nahverkehrsräumen sowohl in der Region als auch mit den benachbarten Regionen ist durch Abstimmung der Fahrpläne und Tarife zu verbessern.

1.2.5 (Z) Der Schienenpersonennahverkehr auf den Verbindungen (Nürnberg-) Bayreuth/Marktredwitz - Hof (-Plauen), Hof – Marktredwitz (- Regensburg), *Marktredwitz – Schirnding (-Eger), (Weiden-) Bayreuth - Neuenmarkt und Hof – Neuenmarkt – Kulmbach (-Bamberg)* ist in Abstimmung mit dem Freistaat Bayern als regionsweites Rückgrat des ÖPNV weiter zu stärken. Das übrige ÖPNV-Angebot in den **Landkreisen** und Nahverkehrsräumen ist darauf abzustimmen **und** mit dem motorisierten Individualverkehr **zu verknüpfen** (park & ride).

1.3 Schiene

1.3.1 (G) In allen Teilen der Region soll die Schienenverkehrsbedienung sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr gesichert und verbessert werden.

Anlage 1

Kapitel B V 1 Verkehr

Auf die langfristige Sicherung der Schienenstrecken und Bahnhaltepunkte in der Region soll hingewirkt werden.

- 1.3.2 (Z) Die Leistungsfähigkeit des vorhandenen Schienennetzes ist im Hinblick auf den Fernreise- und Güterverkehr zu verbessern.

Die Schienenverbindungen

- (Nürnberg-) ~~Bayreuth~~/Marktredwitz-Hof (-Leipzig/Dresden), **mit Anbindung der Stadt Bayreuth**
- (Nürnberg-) Marktredwitz-(Eger (Cheb)-Prag)
- Hof-Marktredwitz (-Weiden-Regensburg) und
- (Weiden-) Bayreuth-Neuenmarkt/Wirsberg-Kulmbach (-Lichtenfels–Bamberg)

müssen so bedient werden, dass die Region bedarfsgerecht an das europäisch bedeutsame Schienennetz angebunden wird. *Das Oberzentrum Bayreuth ist in den Schienenfernverkehr einzubinden.*

Die Verbindungen (Nürnberg-) Marktredwitz-(Eger (Cheb)-Prag), ~~und die Franken-Sachsen-Magistrale (Nürnberg-) Bayreuth~~/Marktredwitz-Hof (-Leipzig/Dresden), **mit Anbindung der Stadt Bayreuth** und die Verbindung Hof-Marktredwitz (-Weiden-Regensburg) sind zu elektrifizieren.

Die Strecke Hof/Bayreuth - Neuenmarkt/Wirsberg -Kulmbach (-Lichtenfels) ist in ihrer Leistungsfähigkeit zu verbessern.

- 1.3.3 (G) Die Anbindung der Region an das Netz des kombinierten Güterverkehrs soll verbessert werden.

Bestehende, nicht mehr genutzte Anschlussgleise und Nebengleise bzw. noch unverbaute Schienentrassen sollen zur Erschließung von Gewerbe- und Industriegebieten erhalten werden.

(Z) Das Containerterminal *am Güterbahnhof* in Hof ist ~~in seinem Bestand gesichert durch den Ausbau zu einem leistungsfähigen Güterverkehrszentrum~~ zu sichern. *Der Standort Marktredwitz ist für den kombinierten Güterverkehr zu sichern und auszubauen. Der Bahnhof Kirchenlaibach in der Gemeinde Speichersdorf und weitere Standorte sind für den kombinierten Ladeverkehr zu erschließen und zu sichern.*

- 1.3.4 (G) Die bestehenden Nahverkehrsstrecken sollen durch die Einrichtung attraktiver Taktverkehre und eine ~~bessere~~ *fahrgastfreundlichere* Gestaltung der Haltestellen und Bahnhöfe in ihrem Bestand gesichert werden. Von besonderer Bedeutung ist ~~auch~~ die Schaffung neuer und im Bedarfsfall die Verlegung bestehender Haltepunkte.

(Z) **Die** Wiederinbetriebnahme der Strecken

- Hof-Selb/Plößberg (- Asch - Eger),
- Weidenberg - Warmensteinach und
- Naila – Marxgrün – Bleichschmidtenhammer (-Blankenstein (Region Ostthüringen))

ist weiter zu verfolgen.

Anlage 1

Kapitel B V 1 Verkehr

1.4 Straßenbau

1.4.1 (Z) Das Straßennetz ist *unter Berücksichtigung der Belange des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Immissionsschutzes so zu erhalten und auszubauen, dass es eine gute flächenhafte Erschließung der Region gewährleistet und dem Fernverkehr auch in Richtung Tschechische Republik gerecht wird. Dabei kommt der Schaffung einer leistungsfähigen Fernstraßenverbindung zwischen Oberfranken und der Tschechischen Republik im Zuge der B 303 und dem zweibahnigen Ausbau zwischen der Staatsgrenze und der Anschlussstelle Marktredwitz-West eine besondere Bedeutung zu.*

1.4.2 (Z) Zur Verbesserung des großräumigen und überregionalen Straßenverkehrs und zur Unterstützung ihrer weiteren Entwicklung, sind folgende Städte und Gemeinden durch Ortsumgehungen/Einhausungen vom Durchgangsverkehr zu entlasten:

- Entlang der B 22
die Ortsteile Eckersdorf und Donndorf des **Grundzentrums** Eckersdorf.
- Entlang der B 85
die Ortsteile Heinersreuth und Altenplos der Gemeinde Heinersreuth.
- Entlang der B 289
die Gemeinde Weißdorf, das Mittelzentrum Münchberg (*Lückenschluss der Südumgehung mit Anschluss an B 289*), der Ortsteil Seulbitz des **Grundzentrums** Schwarzenbach a.d. Saale, das **Grundzentrum** Untersteinach und der Ortsteil Kauerndorf der Gemeinde Ködnitz sowie die Ortsteile Rothwind und Fassoldshof der Gemeinde Mainleus.
- Entlang der B 303
das **Grundzentrum** Stadtsteinach **und die Gemeinde Tröstau (Einhausung)**.

(Z) Die Verbindung Kulmbach-Unterbrücklein (A 70) ~~und die Verkehrsverhältnisse entlang der B 15 im Oberzentrum Hof sollen~~ ist zu verbessern. *Die Verkehrsverhältnisse im Oberzentrum Hof sind durch den Bau einer Verbindung von der B 2 bis zur B 15 mit Neuanbindung des Flughafens zu verbessern.*

1.4.3 (G) Zur weiteren Verbesserung der Verkehrserschließung der Region, insbesondere hinsichtlich der Anbindung ländlicher Bereiche an die Oberzentren, ~~möglichen Oberzentren~~ und Mittelzentren, sollen das Netz der überörtlichen Straßen weiter ausgebaut und Ortsdurchfahrten verbessert bzw. die Städte und Gemeinden durch Ortsumgehungen vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

(Z) Straßenbaumaßnahmen für den regionalen und überörtlichen Verkehr sind vorrangig in den nachfolgend aufgeführten Teilräumen der Region durchzuführen:

Anlage 1

Kapitel B V 1 Verkehr

- **Landkreis Bayreuth:**
 - *Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Nahbereich des **Grundzentrums** Gefrees (St 2180)*
 - Verbesserung der Anbindung des **Grundzentrums** Weidenberg an das Oberzentrum Bayreuth (St 2181)
 - Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Nahbereich des Mittelzentrums Hollfeld (St 2188) und im Nahbereich der **Grundzentren** Creußen und Speichersdorf (St 2120 und St 2184)
 - *Verbesserung der Anbindung des **Grundzentrums** Mistelgau/Glashütten und der Gemeinde Hummeltal an das Oberzentrum Bayreuth (St 2163)*
 - Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Nahbereich des **Grundzentrums** Pottenstein (St 2163)

- **Landkreis Hof:**
 - Verbesserung der Anbindung des Unterzentrums Schwarzenbach a.d. Saale an das Oberzentrum Hof und Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Kleinzentrum Oberkotzau (St 2177)
 - Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Nahbereich des **Mittelzentrums** Rehau (St 2192)
 - Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Nahbereich des Oberzentrums Hof (St 2192)
 - *Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Nahbereich des Mittelzentrums Münchberg (St 2194)*
Verbesserung der Anbindung des **Grundzentrums** Lichtenberg an das Oberzentrum Hof (St 2198)
 - Verbesserung der Anbindung des Nahbereichs des **Grundzentrums** Geroldsdgrün an das Mittelzentrum Naila (St 2198)
~~Verbesserung der Anbindung der Verkehrsverhältnisse im Nahbereich des **Grundzentrums** Schauenstein an das mögliche Mittelzentrum Helmbrechts (St 2195, **St 2693)**~~

- **Landkreis Kulmbach:**
 - Verbesserung der Anbindung des **Grundzentrums** Thurnau an das **Oberzentrum** Kulmbach (St 2689 und St 2190)
 - ~~Verbesserung der Anbindung der Gemeinde Trebgast an das Unterzentrum Neuenmarkt/Wirsberg (St 2183)~~
 - Verbesserung der Anbindung der Gemeinde Ködnitz an das **Oberzentrum** Kulmbach (St 2182)
 - Verbesserung der Anbindung ~~der Gemeinde Trebgast~~ *des Nahbereichs des **Grundzentrums** Neuenmarkt/Wirsberg* und des Nahbereichs des **Grundzentrums** Bindlach (**Landkreis** Bayreuth) an das Oberzentrum Bayreuth (St 2183)
 - Verbesserung der Verkehrsverhältnisse ~~in den Nahbereichen der Kleinzentren~~ *im Nahbereich des **Grundzentrums** Himmelkron und Kasendorf (St 2182 und St 2190)*
 -

Anlage 1

Kapitel B V 1 Verkehr

- **Landkreis Wunsiedel i.Fichtelgebirge:**
 - Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Nahbereich des gemeinsamen **Grundzentrums** Weißenstadt/Marktleuthen/Kirchenlamitz (St 2179 und St 2180) und Verbesserung der Anbindung an das **Oberzentrum** Marktredwitz/Wunsiedel (St 2177)
 - Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Nahbereich Wunsiedel des **Oberzentrums** Marktredwitz/Wunsiedel (St 2180, St 2665)
 - ~~Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Nahbereich Tröstau (St 2665)~~
- **Landkreis Tirschenreuth (Region 5):**
 - Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Nahbereich ~~Marktredwitz~~ des **Grundzentrums** Waldershof (St 2177)

1.5 Radwegebau

- 1.5.1 (G) In der Region soll ein möglichst flächendeckendes, sicheres und mit den benachbarten Regionen abgestimmtes Radwegenetz angeboten werden. Der verstärkte Ausbau von Radwegenetzen in den Nahbereichen der ~~Mittel- und Oberzentren~~ *zentralen Orte* ist ~~dabei~~ zur Förderung des Alltagsradverkehrs von besonderer Bedeutung.
- 1.5.2 (G) Das regionale Radwegenetz soll in seiner Qualität weiter verbessert werden. Dies gilt insbesondere für ~~Routen, die zum~~ das "Bayernnetz für Radler", für überregionale und länderübergreifende Radwege gehören, und für die ~~Gebiete~~ Radwege in der Region, die für den Tourismus und die Naherholung eine besondere Bedeutung besitzen.
Es soll ein regionales Gesamtkonzept unter Einbeziehung der staatlichen Radwegeprogramme und des "Bayernnetz für Radler" entwickelt werden.

1.6 Ziviler Luftverkehr

- 1.6.1 (Z) Der Flugplatz Hof ist als **Schwerpunkt für die Allgemeine Luftfahrt zu sichern.** (G) Auf **ein angemessenes Angebot** im Linien- und Charterflugverkehr soll hingewirkt werden.
- 1.6.2 (Z) Der Verkehrslandeplatz Bayreuth ist als Schwerpunkt für die Allgemeine Luftfahrt zu sichern.
Der Verkehrslandeplatz Kulmbach ist zur Anbindung des **Landkreises** Kulmbach an den Luftverkehr vorzuhalten.
- 1.6.3 (Z) Die Verkehrslandeplätze Bayreuth und Kulmbach sind weiterhin als Luftsport-schwerpunkte vorzuhalten.
Die Sonderlandeplätze Pegnitz-Zipser Berg (Stadt Pegnitz) **und** Rosenthal-Field/Plössen (~~Ge-~~ Gemeinde Speichersdorf) **sowie das** für Luftsportzwecke **genutzte** Segelfluggelände Tröstau (Gemeinde Tröstau) **sind zu sichern und zu erhalten.**

Anlage 1

Kapitel B V 1 Verkehr

Begründung

zu 1 Verkehr

zu 1.1 Verkehrsleitbild

zu 1.1.1 Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur gehört zu den wichtigsten Mitteln, um regionalplanerische Ziele zu verwirklichen. Leistungsfähige Verkehrswege und eine entsprechende Verkehrsbedienung gewährleisten auch die Funktionsfähigkeit des zentralörtlichen Konzepts. Eine sinnvolle Aufgabenverteilung zwischen den zentralen Orten verschiedener Stufen ist nur möglich, wenn gute Verkehrsverbindungen vorhanden sind.

Die Aufrechterhaltung der flächendeckenden Verkehrserschließung in allen Teilen der Region ist ein wesentliches regionalplanerisches Anliegen. Vor allem in den peripheren ländlichen Teilräumen der Region, wie im Frankenwald, im Fränkischen Jura, ~~und~~ im Fichtelgebirge *und in den an Thüringen, Sachsen und die Tschechische Republik angrenzenden Gebieten*, ist es im Interesse gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen erforderlich, ausreichende ÖPNV-Angebote für die Bevölkerung und eine gute Verkehrsanbindung für die dort ansässigen Unternehmen vorzuhalten. Unter Berücksichtigung der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung muss verstärkt darauf geachtet werden, dass im Rahmen des öffentlichen Personennahverkehrs mehr Angebote für ältere Menschen und weniger mobile Bevölkerungsgruppen entwickelt und vorgehalten werden, um tägliche und wichtige Erledigungen wie Arztbesuche oder Behördengänge auch ohne PKW erledigen zu können.

Aufgrund der erheblichen Bevölkerungsverluste in einigen Teilräumen der Region und der im Durchschnitt älter werdenden Bevölkerung werden in Zukunft werden dabei jedoch verstärkt Ressourcen-schonende, regions- und fachübergreifende Mobilitätskonzepte gerade im öffentlichen Personennahverkehr sowie eine viel bessere Vernetzung aller Verkehrsträger notwendig sein.

zu 1.1.2 Unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit ist die Förderung umweltverträglicher Verkehrsmittel und damit auch des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) eine wichtige Aufgabe der Verkehrsplanung. *Um den Umstieg der Verkehrsteilnehmer vom Hauptverkehrsmittel PKW auf den ÖPNV zu fördern, ist eine intensivere Abstimmung der Belange des Individualverkehrs mit dem ÖPNV erforderlich. Zu den wichtigsten Maßnahmen hierfür Gerade in der überwiegend ländlich geprägten Region Oberfranken-Ost gehören flexible Angebote wie Bürgerbus oder Anrufsammeltaxis, eine entsprechende Preisgestaltung und Taktverkehre sowie die Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und ÖPNV-Angebot. zu den wichtigsten Maßnahmen, um mehr Verkehrsteilnehmer zum Umstieg von PKW auf Bus und Bahn zu bewegen.*

Die Verbesserung des ÖPNV-Angebotes ist vor allem in den strukturschwachen ländlichen Teilräumen ein wichtiger Ansatz, um seine Attraktivität als Lebens-, Arbeits-, aber auch Freizeitraum und Tourismusregion zu erhalten bzw. zu steigern und dadurch Abwanderungsprozessen entgegen zu wirken.

Anlage 1

Kapitel B V 1 Verkehr

zu 1.1.3 Die Ausweisung neuer Siedlungsgebiete ohne angemessenen ÖPNV-Anschluss führt zur unerwünschten Zunahme des motorisierten Individualverkehrs. Dieser Entwicklung kann durch eine abgestimmte Bauleitplanung und eine entsprechende Planung der Haltestellen des ÖPNV entgegengewirkt werden.

zu 1.1.4 Die überregionale Verkehrsanbindung ist für die Region Oberfranken-Ost mit ihrer großteils exportorientierten Industriestruktur von besonderer Bedeutung. Nach der Wiedervereinigung und der Öffnung Osteuropas wurden die Verbindungen nach Sachsen und Thüringen sowie in die Tschechische Republik größtenteils wieder hergestellt. Neben der sechsstreifig ausgebauten Bundesautobahn A 9 als einer der wichtigsten deutschen Nord-Süd-Straßenverbindungen und der Fertigstellung der A 93 Hof-Weiden-Regensburg müssen nun vor allem die Verbindungen in Richtung Tschechische Republik auf Straße und Schiene weiter verbessert werden. *Insbesondere das Schienennetz weist in alle Richtungen erhebliche Defizite auf, die vordringlich beseitigt werden müssen.*

Die Region Oberfranken-Ost hat sich zum größten Teil der Europäischen Metropolregion Nürnberg angeschlossen, die eine Gateway-Funktion gegenüber den östlichen Beitrittsstaaten der EU besitzt und diese weiter ausbauen will. Deshalb ist die Verbesserung der Verkehrswege in Richtung Tschechische Republik und Polen sowie nach Südosteuropa, aber auch in die süd- und westdeutschen Ballungsräume von besonderer Bedeutung.

zu 1.1.5 Das Güterverkehrsaufkommen hat in den letzten Jahren kontinuierlich zugenommen. ~~Allein in Bayern wurde laut Gesamtverkehrsplan Bayern 2002 im Jahr 1999 ein Transportaufkommen von 742 Mio t erbracht. Rund 70 % davon wurden über die Straße abgewickelt. Ein weiteres Ansteigen um 62 % bis zum Jahr 2015 ist prognostiziert. Die stärksten Zunahmen werden dabei in Bayern im Güter-Transitverkehr mit dem Ausland erwartet (ca. 80 – 90 %). Das bedeutet, dass vor allem die Grenzregionen, darunter Oberfranken-Ost, unmittelbar betroffen sein werden.~~

Laut Verkehrsprognose 2025 für Bayern ("Verkehrsprognose 2025 als Grundlage für den Gesamtverkehrsplan Bayern", INTRAPLAN Consult GmbH, München) wird sich die Transportleistung im Güterverkehr (Tonnenkilometer - tkm) in Bayern bis zum Jahr 2025 um 53,2% auf 224 Mrd. tkm erhöhen. Diese Steigerung steht in direktem Zusammenhang mit einem überproportional wachsenden Fernverkehr und steigenden Transportweiten. Einen zunehmend hohen Anteil nimmt dabei der Transitverkehr durch Bayern und auch durch die Region Oberfranken-Ost ein (Anteil des Transitverkehrs am Güterverkehr in Bayern 2007: 46,4%, Prognose 2025: 52,3%). Dominierender Verkehrszweig ist dabei der Straßengüterverkehr, mit einem Anteil von 72,4% an der Güterverkehrsleistung (tkm). Es wird erwartet, dass die Vorrangstellung des Straßenverkehrs weiter ausgebaut wird.

Der erwartete Zuwachs des Transportaufkommen im Schienengüterverkehr um 49,2 % auf 113 Mio Tonnen im Jahr 2025 (Straße: 950,6 Mio Tonnen im Jahr 2025) wird sich nach Aussagen des Gutachtens nur dann einstellen,

Anlage 1

Kapitel B V 1 Verkehr

wenn bis dahin ausreichend Kapazitäten aus der Schiene zu Verfügung stehen.

Um damit **die insbesondere mit dem Straßengüterverkehr** verbundenen Umweltschäden, wie die Zunahme der Treibhausgase oder die Lärmbelastungen für die Bevölkerung, aber auch den zunehmenden Instandhaltungskosten im Straßenbau entgegenzuwirken, muss so viel Güterverkehr wie möglich auf umweltfreundlichere Verkehrsträger wie Schiene und Wasserstraße verlegt werden.

In der Region Oberfranken-Ost müssen dazu die bestehenden Schienenverbindungen verbessert werden, um den künftigen Anforderungen des Schienengüterverkehrs zu entsprechen. *Bereits **eingeleitete** Maßnahmen wie die Sanierung der Pegnitzbrücken und Tunnelaufweitungen auf der Strecke Marktredwitz - Nürnberg sowie Verbesserungen der Signaltechnik tragen zur Kapazitätssteigerung bei.*

zu 1.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

zu 1.2.1 Obwohl das ÖPNV-Angebot durch die Einführung ergänzender und flexibler Angebote wie Bürgerbus, Discobus, Anruf-Linien-Taxis oder Frankenwald- **und Fichtelgebirge**-mobil seit Mitte der 80er Jahre ständig verbessert wurde, ist das Netz des ÖPNV in vielen Teilen der Region noch verbesserungsbedürftig. Noch immer sind Gemeinden und ~~zentrale Orte der unteren Stufen im Mittelbereich~~ **Grundzentren** teilweise unzureichend an Mittel- und Oberzentren angebunden.

Insbesondere im ländlichen Raum nimmt der Zwang zur Mobilität weiter zu, weil auch aufgrund der demographischen Entwicklung Arbeitsplätze, Einzelhandel, medizinische und soziale Einrichtungen sich verstärkt auf zentrale Orte höherer Stufe konzentrieren und die Versorgung in der Fläche abnimmt. Betroffen davon sind vor allem ältere Menschen und andere in ihrer Mobilität eingeschränkte Bevölkerungsgruppen. Ein ausreichendes ÖPNV-Angebot wird deshalb in den kommenden Jahren an Bedeutung gewinnen.

Wichtig für die Akzeptanz und die Attraktivität des ÖPNV ist neben dem Angebot innerhalb der Nahverkehrsräume, d.h. in der Regel innerhalb der Landkreise und kreisfreien Städte, auch eine Abstimmung der ÖPNV-Angebote und Tarife mit den Nachbarregionen und -landkreisen in Bayern, Thüringen, Sachsen sowie in der Tschechischen Republik. Dies ist eine wesentliche Voraussetzung, um den ÖPNV zu einer ernsthaften Alternative zum PKW zu entwickeln. Mit dem Beitritt zum Euroregionalen Nahverkehrssystem EgroNet und zum Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) sind hier in der Region bereits die wesentlichen Schritte vollzogen bzw. geplant.

Vor allem die Stadt-Umland-Verkehrsbeziehungen der Oberzentren ~~und möglichen Oberzentren~~ können durch die Einrichtung von zentralen Umsteigemöglichkeiten an den Schnittstellen zwischen dem Schienenpersonenverkehr und dem allgemeinen ÖPNV verbessert werden. Eine bessere Gestaltung (z.B. Barrierefreiheit) der Bahnhöfe und ihres Umfeldes vereinfacht Umsteigevorgänge, erleichtert die Einrichtung von Verbundsystemen und trägt so zur besseren Erreichbarkeit bei.

Anlage 1

Kapitel B V 1 Verkehr

- zu 1.2.2** ~~Im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP), Karte "Tourismusverkehrsgebiete" in der Begründung zu B II 1.3 sind die Gebiete mit erheblichem Urlaubstourismus dargestellt. In der Region sind dies Das Fichtelgebirge, der Frankenwald und die Fränkische Schweiz **sind Schwerpunktgebiete des Tourismus in der Region.** Das Bayerische Vogtland ist als Gebiet mit vorhandenem und **weist einen entwicklungsfähigen** Urlaubstourismus **auf** aufgeführt. Mit diesem vergleichsweise hohen Anteil an Tourismusgebieten sind freizeit- und tourismusorientierte ÖPNV-Angebote, wie z. B. das Frankenwald- **und Fichtelgebirge-mobil** oder Sonderfahrten des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg (VGN) zur Ochsenkopfreion von besonderer Bedeutung, weil sie einerseits die nachhaltige touristische Entwicklung der Region fördern und andererseits neues Nutzerpotenzial erschließen. In der Tourismusregion Fichtelgebirge sind beispielsweise die **Landkreise** Bayreuth und ~~Marktredwitz/Wunsiedel~~ **Wunsiedel i.Fichtelgebirge** eng miteinander verflochten. Dennoch existieren kaum direkte ÖPNV-Verbindungen über die Landkreise hinaus und damit auch nicht zwischen wichtigen touristischen Anziehungspunkten, wie der Erlebnisregion Ochsenkopf und der Festspielstadt Wunsiedel.~~
- zu 1.2.3** Die Gewährleistung einer angemessenen Erschließung durch den ÖPNV stößt in dünner besiedelten Räumen wegen des schwachen Verkehrsaufkommens auf besondere Probleme. Die Öffnung der Schülerverkehre kann vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung und der daraus resultierenden Abnahme der Schülerzahlen sowie einer möglichen Schließung von Schulstandorten keine dauerhafte Lösung sein. Vor allem im Osten und Westen des **Landkreises** Bayreuth, insbesondere in den Nahbereichen *Fichtelberg/Warmensteinach*, *Weidenberg* und *Hollfeld* sowie im Westen des **Landkreises** Kulmbach, im Nahbereich *Kasendorf*, ist die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr vor besondere Herausforderungen gestellt. Die Einwohnerdichte liegt hier in einigen Gemeinden unter 50 EW je km² und in verschiedenen Ortschaften werden keine oder kaum Linienverkehre angeboten. Die Landkreise bemühen sich jedoch, die Grundversorgung mit Hilfe von Anruf-Linien-Taxis (ALT) oder Bürgerbussen aufrecht zu erhalten. Zukünftig wird es darauf ankommen, das vorhandene Angebot besser zu nutzen und fortzuentwickeln.
- zu 1.2.4** Für die Funktionsfähigkeit der Oberzentren Bayreuth und Hof, die das Ziel starker Pendlerströme und erheblicher Einkaufsverkehre sind, besitzt der ÖPNV eine tragende Aufgabe. Eine enge Zusammenarbeit der Verkehrsträger, etwa in Tarif- oder Verkehrsgemeinschaften oder im Verkehrsverbund trägt wesentlich zur Verbesserung der Verkehrsbedienung im öffentlichen Personenverkehr bei. ~~Die Mittelbereiche Bayreuth und Marktredwitz/Wunsiedel sind strukturell eng miteinander verflochten. Dies gilt, neben den Pendlerströmen insbesondere auch für die Tourismusregion Fichtelgebirge. Dennoch existieren kaum direkte ÖPNV-Verbindungen über die Mittelbereiche hinaus und damit zwischen wichtigen touristischen Anziehungspunkten, wie z.B. der Erlebnisregion Ochsenkopf im Mittelbereich Bayreuth und der Festspielstadt Wunsiedel.~~

Anlage 1

Kapitel B V 1 Verkehr

*In den Randbereichen der Landkreise, so zum Beispiel in den Bereichen Neuenmarkt/Wirsberg, Himmelkron, Bad Berneck (Landkreise Bayreuth und Kulmbach) oder Kirchenlamitz/Weißenstadt – Schwarzenbach a. d. Saale – Hof (Landkreise Hof und Wunsiedel i. Fichtelgebirge), bestehen in der Regel enge strukturelle Verflechtungen über die Grenzen der **Landkreise** hinaus, denen das ÖPNV-Angebot häufig nicht gerecht wird. Gleiches gilt für die Nahverkehrsbeziehungen zu den benachbarten Regionen in Mittel- und Oberfranken und in der Oberpfalz. Hier ist dringend eine Verbesserung der Nahverkehrsbeziehungen erforderlich.*

Aufgrund der intensiven Pendlerverflechtungen mit dem Vogtlandkreis und der Stadt Plauen sowie dem Saale-Orla-Kreis sind im Mittelbereich Hof auch die Nahverkehrsverbindungen zu den benachbarten Landkreisen in Thüringen und Sachsen von besonderer Bedeutung.

Gleiches gilt für die **Landkreise** Hof, ~~Selb und Marktredwitz~~ **Wunsiedel i. Fichtelgebirge** in der Nachbarschaft zur Tschechischen Republik. Mit der weiteren Erleichterung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs durch die Umsetzung des Schengener Abkommens werden auch hier die Pendlerverflechtungen in beide Richtungen in den kommenden Jahren zunehmen. Das Euroregionale Nahverkehrssystem EgroNet bildet für die genannten **Landkreise** und weit darüber hinaus die Basis des grenzüberschreitenden ÖPNV und soll weiter gestärkt werden. Für den Süden der Region, die Stadt und den Landkreis Bayreuth, hat der geplante **zum 01.01.2010 erfolgte** Beitritt zum Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) ~~wesentliche Bedeutung zur engeren Verflechtung in der Metropolregion Nürnberg beigetragen.~~

Aufgrund dieser vielfältigen Verflechtungen und Überschneidungen sind einheitliche und überschaubare Bedienungsstandards und Tarife von besonderer Bedeutung. Dies gilt sowohl für die Abstimmung zwischen den Verkehrsverbänden als auch für die gegenseitige länderübergreifende Anerkennung von Nahverkehrstickets bei der Bahn.

zu 1.2.5 Auf den genannten Schienenrelationen sind mit dem Bayerntakt die meisten Mittel- und Oberzentren der Region miteinander verbunden. Dieses Netz bildet das Grundgerüst für den regionalen ÖPNV. Damit diese Verbindungen für die ÖPNV-Nutzer optimal zur Verfügung stehen, ist es zweckmäßig, das weitere ÖPNV-Angebot in den Nahverkehrsräumen auf diese Taktzeiten so weit wie möglich abzustimmen.

Günstig gelegene Parkmöglichkeiten für PKWs begünstigen den Wechsel vom Auto auf den öffentlichen Nahverkehr, insbesondere auf die Schiene. Darauf sollte besonders bei der Umfeldgestaltung der Bahnhöfe bzw. ÖPNV-Knotenpunkte in den Mittel-, ~~möglichen Oberzentren~~ und Oberzentren geachtet werden.

zu 1.3 Schienenverkehr

~~zu 1.3.1 Im Güterverkehr auf der Schiene zeichnet sich eine Trendwende ab. Laut Gesamtverkehrsplan Bayern 2002 ist zwischen 1999 und 2015 eine Zunahme um 44,8 % prognostiziert. Wie bei der Personenbeförderung muss die DB AG auch im Güterverkehr mit immer mehr anderen privaten Anbietern konkurrieren.~~

Anlage 1

Kapitel B V 1 Verkehr

In der Region Oberfranken-Ost verlaufen die Hauptstrecken Nürnberg-Bayreuth-Hof bzw. Nürnberg-Marktredwitz-Hof, *Nürnberg-Marktredwitz-Eger-Prag*, Hof-Marktredwitz-Weiden-Regensburg, Hof-Neuenmarkt/Wirsberg – Kulmbach – Lichtenfels und Bayreuth-Weiden. Keine dieser Strecken ist elektrifiziert, teilweise sind die Trassen nur eingleisig ausgebaut. Hier besteht ein umfassender und dringender Verbesserungs- und Ausbaubedarf. ~~Deshalb~~ *Damit die Region von der sich abzeichnenden Änderung der wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Rahmenbedingungen und vom angestrebten Ausbau des Schienennetzes profitieren kann*, sollten alle noch vorhandenen Schienenstrecken, Bahnhaltepunkte und ~~gegebenenfalls~~ Trassen erhalten bleiben. ~~um von den möglicherweise langfristig sich ändernden wirtschaftlichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen und von der zu erwartenden Angebotsverbesserung im Schienengüterverkehr profitieren zu können.~~

Laut Verkehrsprognose der Bundesregierung 2004-2025 soll sich die Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr um 25% und im Schienengüterverkehr um 65% erhöhen. Im Kombinierten Verkehr wird sogar mehr als eine Verdoppelung des Aufkommens erwartet. Im Schienenpersonenverkehr ist diese Steigerung in erster Linie auf die Zunahme des Fernverkehrs zurückzuführen. Im Schienengüterverkehr werden vor allem das grenzüberschreitende Transportaufkommen und der Transitverkehr zunehmen.

Für die Region Oberfranken-Ost ist dabei von besonderer Bedeutung, dass der Güterverkehr in Richtung Südost- und Osteuropa mit 4 – 5% jährlich die höchsten Steigerungsraten aufweist. In der Prognose wird weiterhin unterstellt, dass im Jahr 2025 alle Projekte des vordringlichen Bedarfs im BVWP 2003, wie der Ausbau der Schienenstrecke Nürnberg-Marktredwitz-Reichenbach (Vogtl.) bzw. Grenze Deutschland/Tschechische Republik (Marktredwitz – Schirnding – Eger), realisiert sind.

Rückbauten der Eisenbahninfrastruktur auf Basis des aktuellen Bedienungsstandards erschweren bzw. verhindern die kurzfristige Aufnahme zusätzlichen Verkehrs (Güterverkehr, Sonderzüge usw.). Das System wird dadurch sehr unflexibel und störungsanfällig, da beispielsweise bei eingleisigen Strecken kaum noch Zugkreuzungspunkte bestehen.

1.3.2 ~~Laut Landesentwicklungsprogramm Bayern 2006, Ziel B V 1.3.1, sollen die Schienenstrecken Nürnberg-Marktredwitz-Landesgrenze (-Eger) und Nürnberg-Marktredwitz/Bayreuth-Hof (-Dresden) (Franken-Sachsen-Magistrale) ausgebaut bzw. neu gebaut werden.~~

Laut Landesentwicklungsprogramm Bayern 2013, Grundsatz 4.1.2, soll die Einbindung Bayerns in das internationale und nationale Verkehrsnetz verbessert werden.

~~Die Anpassung dieser Schienenrelationen~~

Der Aus- und Neubau der Schienenstrecken Nürnberg-Marktredwitz-Landesgrenze (-Eger) und Nürnberg-Marktredwitz/Bayreuth-Hof (-Dresden), mit Anbindung der Stadt Bayreuth (Franken-Sachsen-Magistrale) und die Anpassung an den Ausbaustandard einer modernen zukunftsfähigen Schieneninfrastruktur bildet das zentrale regionalplanerische Anliegen für den Schienenverkehr in der Region Oberfranken-Ost.

Anlage 1

Kapitel B V 1 Verkehr

An der Franken-Sachsen-Magistrale liegen die Metropolregionen Nürnberg und das Sachsen-Dreieck mit den Städten Chemnitz, Zwickau und Dresden. Im Westen liegen die Metropolregionen Stuttgart und Rhein-Neckar. Nach Osten besteht die Anbindung in Richtung Polen und Tschechische Republik. Damit reihen sich entlang dieser Verbindung bevölkerungs- und wirtschaftsstarke Räume, die einen Ausbau der Schienenverbindung gerade unter ökonomischen Gesichtspunkten aus Sicht von Regional- und Wirtschaftspolitik notwendig machen.

Der Ausbau und die Elektrifizierung der Schienentrasse zwischen Nürnberg und Hof (-Reichenbach), wie sie im Bundesverkehrswegeplan 2003 festgelegt ist, kommt auch der grenzüberschreitenden Schienenverbindung Nürnberg-Marktredwitz-Prag zugute. ~~Die Bahnstrecke Nürnberg-Marktredwitz-Eger-Prag ist als internationale Verbindung im Konzept der transeuropäischen Netze (TEN-Projekt Nr. 22) festgeschrieben.~~ **liegt im Rhein-Donau-Korridor, der Bestandteil europäischen Mobilitätsnetzwerkes und hier des Kernnetzes ist. Diese auf europäischer Ebene geplanten multimodalen Korridore sollen standardisierte und damit hindernisfreie Verkehrsbeziehungen über Ländergrenzen und verschiedene Verkehrsarten hinweg gewährleisten. Die Mitgliedsstaaten haben den Auftrag, den Ausbau des Kernnetzes bis 2030 zu realisieren. Die EU stellt hierfür auch finanzielle Mittel zu Verfügung (Connecting Europe Facility – CEF).**

Wesentliche Grundlage für den Ausbau der Verbindung ist außerdem die deutsch-tschechische Vereinbarung zur Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindung Nürnberg – Prag vom 7. Juni 1995, mit der Streckenführung über Marktredwitz – Eger (ČR).

Die Tschechische Republik hat ihre Verpflichtungen aus dem Staatsvertrag eingehalten und die Strecke Pilsen-Eger modernisiert und ausgebaut. Die Strecke Eger–Grenze Tschechische Republik/Bundesrepublik Deutschland ist im Umbau (Stand 2015)

~~Auf tschechischer Seite soll die Verbindung von Eger über Pilsen nach Prag bis zum Jahr 2016 ausgebaut und elektrifiziert sein. Auf deutscher Seite wurden bisher keine entsprechenden Maßnahmen ergriffen, obwohl auch die Strecke Nürnberg-Prag im Bundesverkehrswegeplan als grenzüberschreitende Schienenverbindung zum Ausbau im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundes-schienenwege enthalten ist. vorgesehen und Teil des Transeuropäischen Netzes (TEN) ist. Trotzdem hat Die DB AG hat zum Fahrplanwechsel im Dezember 2006 die letzte Nachtzugverbindung Frankfurt/Main–Prag gestrichen und bietet keinen grenzüberschreitenden Fernreiseverkehr von Bayern in die Tschechische Republik mehr an. Nach Beendigung der Baumaßnahmen auf tschechischer Seite ist Die Wiedereinrichtung einer Fernverbindung nach Prag ist unabdingbar.~~

Da eine **zeitnahe** Verbesserung des Ausbaustandes **der Schienenverbindung Hof/Marktredwitz - Nürnberg** zeitlich derzeit noch nicht absehbar ist, muss zumindest bei der Angebotsgestaltung, wie sie mit dem 2007 eingeführten Integralen Taktfahrplan (ITF) ~~vorgesehen ist~~ **geschehen**, und beim eingesetzten Wagenmaterial darauf geachtet werden, dass eine möglichst hochwertige Anbindung an den nationalen und europäischen Schienenfernverkehr erfolgt. ~~Mit dem Integralen Taktfahrplan Nürnberg-Dresden werden die Züge stündlich alternierend über Marktredwitz und Bayreuth geführt. Der ITF kann den dringend erforderlichen Ausbau der Schienenstrecke Nürnberg-Dresden jedoch nicht ersetzen.~~

Anlage 1

Kapitel B V 1 Verkehr

Nach Beendigung der Baumaßnahmen auf tschechischer Seite ist die Wiedereinrichtung einer Fernverbindung nach Prag unabdingbar.

Bayreuth besitzt als ~~einwohnerstärkste Stadt Oberfrankens~~, Sitz der Bezirksregierung und anderer zentraler Verwaltungen sowie als Universitätsstadt das größte Fahrgastpotenzial für den Schienenfernverkehr in der Region. Die Einbindung des Oberzentrums Bayreuth in das Fernverkehrsangebot ist deshalb auch beim weiteren Ausbau der Franken-Sachsen-Magistrale von zentraler Bedeutung.

Die Strecke Hof-Marktredwitz (-Weiden-Regensburg) gewinnt in der Region zunehmend an Bedeutung für den Personenverkehr zur Anbindung an den Flughafen München und für eine fernbahntaugliche Direktanbindung aus Nordostbayern in den Raum München. ~~sowie Mindestens ebenso große Bedeutung besitzt sie für die Abwicklung für den des Nord-Süd- Güterverkehrs zur und für die Anbindung an den Donauhafen Regensburg.~~ Eine Elektrifizierung dieser Strecke ~~kann~~ wird dazu beitragen, mehr Güterverkehr insbesondere aus und in den südosteuropäischen Raum auf umweltverträglichere Transportwege wie Schiene und Wasser zu verlagern.

Die Bahnstrecke ~~(Weiden-) Bayreuth bzw. Hof – Neuenmarkt/Wirsberg (Lichtenfels - Bamberg)~~ verbindet die Regionen Oberfranken-Ost und Oberfranken-West sowie die Oberzentren Bayreuth und Hof mit dem Oberzentrum Bamberg (Region Oberfranken-West). ~~In Richtung Westen ist sie ab Bamberg elektrifiziert. Sie ist in der Region Oberfranken-West weitgehend elektrifiziert~~ und führt weiter in das Rhein-Main-Gebiet mit dem Flughafen Frankfurt/Main. Sie besitzt damit eine wichtige Bedeutung für die Anbindung der Region nach Westdeutschland. *Zur dauerhaften Erhaltung der durchgehenden Verbindung Würzburg – Hof bzw. Bayreuth und zur Optimierung des Schienengüterverkehrs in und aus Richtung Westen sind die Elektrifizierung und die Wiederherstellung des zweiten Gleises zwischen Marktschorgast und Stambach deshalb langfristig anzustreben.*

zu 1.3.3 Durch die LKW-Maut und aufgrund steigender Treibstoffpreise sowie sonstiger Kosten bietet die Schiene auf längeren Strecken bereits heute gegenüber dem LKW oft klare Kostenvorteile. Aufgrund der stark exportorientierten Wirtschaftsstruktur in der Region sollten deshalb weitere Umschlagstandorte für den kombinierten Ladeverkehr gesucht und entwickelt und die bestehenden Containerterminals in der Region gesichert werden. Der Ausbau des kombinierten Güterverkehrs bringt der Region nicht nur wirksame ökologische Vorteile, die Nutzung von Schienennebenstrecken durch den Güterverkehr verbessert auch das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Schiene. *Darüber hinaus ist der Ausbau der Schieneninfrastruktur ein wichtiger Wirtschaftsfaktor, da er einen erheblichen Beitrag zur Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen in der Region leisten kann.*

~~Der zunehmende Kostendruck auf der Straße legt es nahe, auch derzeit nicht mehr genutzte Nebengleise und unverbaute Schienentrassen zu erhalten und sie damit für eine mögliche Wiederbelebung bereit zu stellen. Es sollte verstärkt darauf geachtet werden, stillgelegte und ehemalige Bahntrassen, die der Erschließung von Gewerbegebieten dienen können, für eine mögliche Reaktivierung freizuhalten. Dies gilt sowohl für entwidmete als auch für nicht entwidmete Bahnstrecke-~~

Anlage 1

Kapitel B V 1 Verkehr

cken, unabhängig davon, ob sie bereits abgebaut sind oder nicht.

Bei jedem Rückbauantrag wird den betroffenen Kommunen und Landkreisen sowie dem Regionalen Planungsverband Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben, um gemäß § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) alle vom Vorhaben betroffenen öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

~~Die zunehmende Bedeutung des Schienengüterverkehrs in Oberfranken-Ost zeigt beispielhaft die Entwicklung des Containerterminals Hof seit seiner Inbetriebnahme im August 2002. Von hier aus werden fünfmal wöchentlich mit dem Zug die norddeutschen Seehäfen Hamburg, Bremen und Bremerhaven bedient. Aufgrund der wachsenden Nachfrage sind weitere Linien in Planung, wobei der südosteuropäische Raum zunehmend an Bedeutung gewinnt. Die Zahl der jährlich umgeschlagenen Ladeeinheiten hat sich zwischen 2003 und 2006 von 8.417 auf 22.384 erhöht. Bis zum Jahr 2016 ist eine weitere Steigerung auf 63.000 Ladeeinheiten jährlich allein am Standort Hof prognostiziert (Quelle: Pöhländ-Spedition, 2007).~~

*Mit dem Ausbau des Containerterminals **Hof** zu einem leistungsfähigen Güterverkehrszentrum (GVZ) entsteht ein neuer wichtiger Knotenpunkt des Güterverkehrs im Norden der Region. Darüber hinaus beinhaltet das GVZ eine wesentlich größere Bandbreite an Funktionen und Dienstleistungen und erzeugt eine Vielzahl von Arbeitsplätzen. Um die Region Oberfranken-Ost insgesamt logistisch und wirtschaftlich weiter zu entwickeln, müssen auch die bestehende Umschlaganlage in Marktredwitz und weitere Standorte, wie z.B. in der Gemeinde Speichersdorf (Landkreis Bayreuth) ausgebaut und eingerichtet werden. **Der Ausbau von Umschlagmöglichkeiten für den kombinierten Verkehr trägt auch dazu bei, die im Rhein-Donau-Korridor gelegene Schienenverbindung Nürnberg – Marktredwitz / Hof zu stärken.***

Mit der verstärkten Verwendung des Rohstoffes Holz steigt darüber hinaus in den waldreichen Gebieten der Region, vor allem im Frankenwald, im Fichtelgebirge und in Teilen der Fränkischen Schweiz die Nachfrage nach Verlademöglichkeiten für Holzlieferungen. Hierzu sind ausreichend groß dimensionierte Einrichtungen an geeigneten Standorten erforderlich.

zu 1.3.4 ~~Die vorhandenen Nebenstrecken Hof-Bad Steben, Oberkotzau-Selb und Münchberg-Helmbrechts werden im Taktverkehr bedient, allerdings in der Regel nicht stündlich.~~

~~Voraussetzung dafür sind jedoch eine entsprechende *Eine erfolgreiche Angebotsgestaltung umfasst benutzerfreundliche, möglichst barrierefreie und saubere Bahnhöfe bzw. Haltepunkte, attraktive Umsteige- und Anschlusszeiten und möglichst Verbindungen im Stundentakt. Um zu einer besseren Erschließung der Bevölkerung an den Strecken zu kommen, sollte geprüft werden, ob neue Bahnhaltepunkte sinnvoll sind bzw. ob bestehende Bahnhaltepunkte verlegt werden können. Die Neueinrichtung oder Verlegung von Haltepunkten kann sich beispielsweise zur besseren Erschließung von Schulstandorten in den Oberzentren (z.B. Bayreuth, Königsallee) oder der Wohnbevölkerung anbieten (z. B. Helmbrechts).*~~

Anlage 1

Kapitel B V 1 Verkehr

~~Eine deutliche Verbesserung des schienengebundenen ÖPNV in der Region soll durch die erfolgte Neuausschreibung des "Dieselnetz Oberfranken" ab Juni 2011 erreicht werden. Es umfasst in der Region die Strecken (Lichtenfels-) Kulmbach – Bayreuth, Bayreuth – Weiden, Bayreuth – Weidenberg, Bayreuth – Marktredwitz, Hof – Bad Steben, Hof – Selb-Stadt, Hof – Münchberg – Kulmbach und Münchberg – Holmbrechts. Ab Ende 2012 soll der Abschnitt Hof – Marktredwitz dazukommen, so dass dann eine durchgehende Verbindung von Marktredwitz nach Bayreuth besteht. Durch den Einsatz fabrikneuer Fahrzeuge, einen durchgängigen Stundentakt auf fast allen Strecken und eine Verdichtung der Fahrten auch an den Wochenenden soll eine deutliche Qualitätssteigerung des ÖPNV-Angebotes erreicht werden.~~

Eine deutliche Verbesserung des schienengebundenen ÖPNV in der Region wurde durch den Neubetrieb des "Dieselnetzes Oberfranken" erreicht. Der Betrieb wurde zweistufig im Juni 2011 und im Dezember 2012 auf zahlreichen nicht elektrifizierten Haupt- und Nebenbahnen zwischen Bad Steben, Weiden, Bamberg und Bad Rodach aufgenommen. Die Neigetechnik-Verbindungen und die Alex-Züge sind davon nicht betroffen. Das Verkehrsvolumen beläuft sich auf vier Millionen Zugkilometer jährlich, und der Vertrag läuft bis Ende 2023. Damit wurde das vorherige Angebot um ein Drittel erhöht, sodass auf fast allen Strecken ein durchgängiger Stundentakt gefahren wird (Bad Rodach – Weiden, Wunsiedel – Bayreuth).

Die Wiederinbetriebnahme der Strecke Bayreuth-Weidenberg zeigt, dass der Schienenpersonennahverkehr einen wichtigen Baustein im ÖPNV bilden kann. Durch die Weiterführung bis Warmensteinach kann die Ochsenkopfreion durchgehend auf der Schiene bis Nürnberg erschlossen und als attraktive Bahnnebenstrecke in den VGN integriert werden. Dies würde auch ein größeres touristisches Nachfragepotenzial generieren.

Nach der Wende 1989 und der EU-Osterweiterung haben sich im Grenzbereich zur Tschechischen Republik wieder vielfältige kleinräumige Verkehrsbeziehungen entwickelt. Es ist der dringende Wunsch der Nachbarn in Oberfranken-Ost und in Böhmen, die frühere eingleisige Hauptbahnstrecke zwischen Selb-Plößberg und Asch wieder für den Personen- und Güterverkehr in Betrieb zu nehmen. In der anlässlich der "Strategiekonferenz Schiene" des Regionalen Planungsverbandes Oberfranken-Ost am 30.09.2010 verabschiedeten "Hofer Erklärung" wird zum wiederholten Mal unterstrichen, dass der Lückenschluss der Strecke Hof - Eger über Selb - Asch für unabdingbar gehalten wird. Mit diesem Lückenschluss würde das Liniennetz des EgroNet aufgewertet und eine direkte Schienenverbindung von Hof nach Eger geschaffen werden. Auch für den Güterverkehr bietet die Strecke entsprechendes Potenzial.

In Zusammenhang **mit der Reaktivierung der Bahnlinie Hof-Selb-Asch** gibt es Überlegungen, in Verlängerung dieser Relation Richtung Thüringen die Höllentalbahn zwischen Marxgrün und Blankenstein (Thüringen) wieder ~~neu zu bauen~~ zu errichten und für den Personen- und vor allem den Güterverkehr zu nutzen.

Laut "Hofer Erklärung" **vom 30.09.2010** hat die Reaktivierung der "Höllentalbahn" (Marxgrün - Blankenstein) als Lückenschluss auf der Streckenführung Südost-Thüringen - Oberfranken weiterhin hohe Priorität für den Güterverkehr. Wegen der zu erwartenden Beeinträchtigung des FFH-Gebietes 5636-371 "Selbitz, Muschwitz und Höllental" erfordert dieses Vorhaben im Falle seiner Verwirkli-

Anlage 1

Kapitel B V 1 Verkehr

ehung auch eine FFH-Verträglichkeitsprüfung.

zu 1.4 Straßenbau

zu 1.4.1 Ein gut ausgebautes Straßennetz ist für die Region Oberfranken-Ost mit ihrer überwiegend exportorientierten Wirtschaftsstruktur ein wichtiger Standortfaktor. Die Bundesautobahnen A 9, A 70, A 93 und A 72 bilden das Grundgerüst des Straßenfernverkehrs in der Region. Sie wurden in den Jahren seit der Wiedervereinigung vollständig ausgebaut bzw. fertig gestellt. Diese Fernverbindungen verlaufen *mit Ausnahme der A 70* überwiegend in Nord-Süd-Richtung, während die Ost-West-Verbindungen in Richtung Tschechische Republik derzeit noch unzureichend ausgebaut sind. ~~Deshalb soll die Bundesfernstraßenverbindung B303 neu zwischen den Autobahnen A 9 und A 93 zügig weiter geplant und zwischen der A 93 und dem Grenzübergang Schirnding zeitnah verwirklicht werden, um den verkehrlichen Anforderungen der EU-Osterweiterung Rechnung zu tragen.~~

Deshalb soll der bestandsorientierte Ausbau der B 303 zwischen der A 9 und der A 93 zeitnah abgeschlossen werden, um den verkehrlichen Anforderungen der EU-Osterweiterung Rechnung zu tragen. Im Bereich der Ortschaften sollen Schutzmaßnahmen, wie Abschirmungen, Umgehungen bis hin zu Tunnellösungen den einwohnerfreundlichen und umweltgerechten Ausbau ermöglichen.

Unabhängig davon soll der zweibahnige Ausbau der B 303 zwischen der A 93 und dem Grenzübergang bei Schirnding, der im Bundesverkehrswegeplan im vordringlichen Bedarf eingestuft ist, baldmöglichst abgeschlossen werden.

Die Verbesserung des Straßennetzes ist teilweise mit erheblichen Eingriffen in die Umwelt verbunden. Deshalb müssen die Erhaltung von Natur und Landschaft *und von schutzwürdigen Geotopen*, die Schonung der land- und forstwirtschaftlichen Flächen, die Einbindung in bestehende Siedlungsstrukturen sowie die Erfordernisse des technischen Umweltschutzes besonders berücksichtigt werden (~~vgl. LEP Bayern 2006, Ziel B V 1.1.6~~). Sofern beim weiteren Ausbau des Straßennetzes Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele von Natura 2000-Gebieten zu erwarten sind, müssen entsprechende Verträglichkeitsprüfungen durchgeführt werden.

zu 1.4.2 Ortsumgehungen und Ausbaumaßnahmen an den im Ziel genannten Verbindungen sind zur Entlastung von Verkehrsemissionen, zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Erleichterung des Verkehrsflusses erforderlich. Die Ortsumgehungen entlang der Bundesstraßen B 22, B 85, B 289 und B 303 ~~sowie die Ausbaumaßnahmen entlang der B 85 zwischen Kulmbach und dem Anschluss an die A 70 bei Unterbrücklein sowie entlang der B 15 im Stadtgebiet von Hof~~ sind im Bundesverkehrswegeplan 2003 enthalten. Sie befinden sich in sehr unterschiedlichen Planungsständen *stadien* und sind fachlich noch nicht so hinreichend gesichert, dass eine Realisierung sichergestellt wäre.

Im Oberzentrum Hof ist eine Verbindung zwischen der B 2 und der B 15 mit Anschluss an die Autobahn A 9 geplant, wobei der Verkehrslandeplatz Hof-Plauen

Anlage 1

Kapitel B V 1 Verkehr

umgangen und neu angebunden werden soll.

*Die notwendige Verbesserung der Anbindung des möglichen **Oberzentrums** Kulmbach an die A 70 wird durch den Ausbau der B 85 angestrebt. Durch einen abschnittswise n Ausbau können schon kurzfristig Verbesserungen auf Teilabschnitten erreicht werden.*

- zu 1.4.3 Die Region Oberfranken-Ost ist über die Bundesautobahnen A 9, A 70, A 93 und A 72 gut erschlossen. Um von dieser Verkehrsgunst auch innerhalb der Region profitieren zu können, muss das Netz der Kreis- und Staatsstraßen ausgebaut und modernisiert werden. *Dazu gehören insbesondere die im Ziel genannten Verbindungen, die auch im Ausbauplan Staatsstraßen in der Maßnahmenliste enthalten sind. Das bedeutet, dass zwar ein Planungsauftrag für die Straßenbauverwaltung besteht, jedoch eine Realisierung des Vorhabens noch nicht gesichert ist.*

Sofern die im Ziel aufgeführten Maßnahmen nicht im 6. Ausbauplan für die Staatsstraßen enthalten sind, handelt es sich um notwendige Verbesserungen entlang regional bedeutsamer Verkehrsachsen. Aus regionalplanerischer Sicht kommt insbesondere den Maßnahmen, die die Erreichbarkeit der Oberzentren möglichen Oberzentren und Mittelzentren verbessern, besondere Bedeutung zu.

Zur Erschließung des ländlichen Raums ist jedoch auch darüber hinaus eine Verbesserung der Straßenverhältnisse erforderlich. Häufig können dabei auch kleinere Ausbau- oder Sanierungsmaßnahmen erheblich zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen.

zu 1.5 Radwegebau

- zu 1.5.1 Das Fahrrad gewinnt sowohl als individuelles Nahverkehrsmittel als auch für die Freizeitgestaltung immer mehr an Bedeutung. Um dieses Potenzial in der Region nutzen zu können, ist es wichtig, das Radwegenetz entsprechend auszubauen und die Radwege miteinander zu verknüpfen. Wegen ihrer Erschließungsfunktion teilweise bisher unberührter Bereiche auch für andere Nutzergruppen (z.B. Spaziergänger, Hundebesitzer, Skater) sind auch die Umweltbelange entsprechend zu berücksichtigen. Die Region Oberfranken-Ost ist zwar zum großen Teil hügelig, bietet aber mit den Talräumen von Rotem Main, Weißem Main und der Umwidmung ehemaliger Bahntrassen zu Radwegen, wie z.B. nach Thurnau oder Hollfeld gute Ansätze für den Radtourismus. *Von besonderer Bedeutung bei der Weiterentwicklung des Radwegenetzes im Bereich Freizeit und Tourismus ist die Abstimmung mit den benachbarten Regionen in Bayern, Sachsen, Thüringen und in der Tschechischen Republik. Ein Beispiel hierfür ist der grenzüberschreitende Radweg Wunsiedel - Selb – Asch.*
- Eine wichtige Grundlage für weitergehende, die gesamte Region umfassende Konzepte bilden die bereits fertig gestellten teilräumlichen Radwegekonzepte, z.B. im Bereich der südlichen Fränkischen Schweiz und im Gebiet des Wirtschaftsbandes A 9.*

Anlage 1

Kapitel B V 1 Verkehr

~~In den Mittel- und Oberzentren erschwert häufig die Straßenführung in den historischen Altstadtkernen die Nutzung des Rades. Im Rahmen des kommunalen Straßenbaus und der Stadtgestaltung sollten deshalb die Belange des Radfahrens besonders berücksichtigt werden.~~

Im Gegensatz zum touristischen Radverkehr stellt der überwiegend stattfindende Alltagsradverkehr andere Anforderungen an den Radwegeverlauf. Er orientiert sich an Versorgungszentren und nicht an touristischen Sehenswürdigkeiten. Vor allem auf kurzen Strecken innerhalb der Städte und Gemeinden kann er deutlich zur Verkehrsverlagerung weg vom motorisierten Individualverkehr beitragen. Gerade auf solchen Wegen in den Mittel- und Oberzentren erschweren häufig Topographie und die Straßenführung in den historischen Altstadtkernen die Nutzung des Rades. Im Rahmen des kommunalen Straßenbaus und der Stadtgestaltung sollten deshalb die Belange des Radfahrens besonders berücksichtigt werden.

zu 1.5.2 Das erste regions- bzw.- oberfrankenweite Radwegenetz wurde 1986 von der Regierung von Oberfranken der Öffentlichkeit vorgestellt. Ziel war die Erfassung eines oberfränkischen flächendeckenden, verkehrssicheren Radwegenetzes, dessen einheitliche Beschilderung und die Erstellung entsprechender Radwegekarten. Dieses Radwegenetz bildet heute in der Region die Grundlage für das "Bayernnetz für Radler", ~~das 1997 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde und seitdem weiter verbessert wird,~~ sowie für die Ausweisung des deutschlandweiten Radfernwegenetzes, der sog. D-Routen (D 5 Saar-Mosel-Main und D 11 Ostsee – Oberbayern) und der europäischen EuroVelo-Route 4 (Ärmelkanal – Schwarzes Meer), die in Teilabschnitten zusammen mit dem Bayernnetz durch die Region führen.

~~Neben dem "Bayernnetz für Radler", das als bayernweites Netz von Fernradwanderwegen die wichtigsten touristischen Höhepunkte der Region erschließt diesem Netz überregionaler und länderübergreifender Fernradwege,~~ wurden in Oberfranken vom "Forum Zukunft Oberfranken" zusammen mit den Landkreisen, den Kommunen und dem ADFC unter dem Begriff "Aktivregion Oberfranken" 13 Radtouren, in der Regel Rundstrecken, entwickelt. Damit besitzt die Region Oberfranken-Ost mit ihren kulturhistorischen Sehenswürdigkeiten und ihrer landschaftlichen Vielfalt sehr gute Voraussetzungen, um touristisch und wirtschaftlich vom Trend des Freizeitradfahrens zu profitieren. Voraussetzung sind jedoch weitere Verbesserungen an der Streckenführung und an der Qualität des Radwegenetzes, *eine bessere Verknüpfung des bestehenden Radwegenetzes mit dem "Bayernnetz für Radler"* sowie der Aufbau entsprechender Infrastruktureinrichtungen im Bereich Gastronomie/Übernachtungsmöglichkeiten und beim Fahrradservice.

Zur weiteren Qualitätssteigerung dieses Netzes und vor dem Hintergrund staatlicher und EU-weiter Förderprogramme sollten in einem regions- bzw. bezirksweiten Gesamtkonzept die notwendigen Bau- und Verbesserungsmaßnahmen untersucht und festgelegt werden.

Anlage 1

Kapitel B V 1 Verkehr

zu 1.6 Ziviler Luftverkehr

zu 1.6.1 Der Verkehrslandeplatz Hof besteht seit 1968 und ist der jüngste Flugplatz Oberfrankens. ~~Die Fluglinie Hof-Frankfurt/Main ist ein wichtiger Standortfaktor für die heimische Wirtschaft. Nach einer positiven Entwicklung der Fluggastzahlen v.a. im Charterflugverkehr zwischen 1983 und 2003 mit maximal 43.000 Passagieren jährlich, musste der Touristikverkehr im Jahr 2003 aufgrund des zunehmenden Kostendrucks bei den Fluggesellschaften eingestellt werden. Die 1999 gegründete Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co. KG beantragte deshalb im Jahr 2000 die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens mit dem Ziel, den Verkehrslandeplatz auszubauen, dabei die Start- und Landebahn zu verlängern und so den Einsatz größerer und konkurrenzfähiger Flugzeuge zu ermöglichen. Im darauf folgenden Planfeststellungsverfahren wurde 2007 der geplante Ausbau in dieser Form jedoch abgelehnt.~~

Der Flugplatz wurde seither modernisiert, die Piste und das vergrößerte Vorfeld saniert, asphaltiert, 2008/2009 ein neuer Hangar gebaut sowie Tankstellen und Betriebsflächen errichtet. Außerhalb des Flugplatzgeländes entstand ein Parkplatz mit 196 Stellplätzen. Der Anfahrtsbereich vor dem Terminal wurde umgestaltet und der Tower modernisiert.

Der Verkehrslandeplatz Hof-Plauen wird mittlerweile vermehrt von Unternehmen für den Geschäftsreiseverkehr genutzt und stellt damit einen wichtigen Standortfaktor für die Region Oberfranken-Ost darüber hinaus dar. Er soll auch weiterhin als Schwerpunkt für die Allgemeine Luftfahrt vorgehalten werden.

~~Zur langfristigen längerfristigen Sicherung des gewerblichen Linien- und Charterflugverkehrs soll wurden nun in Abstimmung mit dem Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie eine grundlegende Modernisierung und der Ausbau des Verkehrslandeplatzes (sog. "Plan B") durchgeführt werden.~~

~~Innerhalb der Region werden nur noch vom Verkehrslandeplatz Hof aus Linienflugverbindungen nach Frankfurt/Main angeboten. Für die Anbindung der Region und für die Bewirtschaftung des Flughafens Hof/Plauen sind alle Maßnahmen, die der langfristigen Sicherung des Linien- und Charterflugverkehrs und damit des Verkehrslandeplatzes selbst dienen, von besonderer Bedeutung.~~

zu 1.6.2 Der Verkehrslandeplatz Bayreuth verfügt über ein Instrumentenlandesystem (ILS), ist jedoch nicht für reine Instrumentenlandungen bei Nullsicht ausgelegt. In den Jahren 2000/2001 wurde ein neues Abfertigungsgebäude gebaut. Eine Verlängerung der Start- und Landebahn ist aufgrund der topographischen Gegebenheiten kaum realisierbar.

Dennoch besitzt der Verkehrslandeplatz Bayreuth für den Geschäftsreiseverkehr eine wichtige Bedeutung. Er ist daher im Gesamtverkehrsplan Bayern 2002 als Schwerpunkt für die Allgemeine Luftfahrt aufgeführt. ~~In jüngerer Zeit gibt es darüber hinaus Initiativen, den Flugplatz verstärkt für Luftfrachtflüge zu nutzen.~~

Der Verkehrslandeplatz Bayreuth ist somit ein wichtiger Standortfaktor für den **Landkreis** Bayreuth, der für die Zukunft gesichert werden muss.

Anlage 1

Kapitel B V 1 Verkehr

Der Verkehrslandeplatz Kulmbach dient der Anbindung des **Landkreises** Kulmbach an den Luftverkehr. Er hat Bedeutung für den Geschäftsreiseverkehr über den **Landkreis** Kulmbach hinaus.

zu 1.6.3 Der Luftsport hat in der Region eine besondere Bedeutung. Für Luftsportzwecke stehen die Verkehrslandeplätze Bayreuth, Hof und Kulmbach, die Sonderlandeplätze Ottengrüner Heide, Pegnitz-Zipser Berg, ~~und~~ Rosenthal-Field/Plössen und ~~die Segelfluggelände~~ Zell-Haidberg sowie *das Segelfluggelände* Tröstau zur Verfügung. Aufgrund der mit dem Flugsport verbundenen Emissionen und des erforderlichen technischen Aufwandes ist eine Schwerpunktbildung notwendig. Als Luftsportschwerpunkte kommen insbesondere die Verkehrslandeplätze Bayreuth und Kulmbach sowie die Sonderlandeplätze Pegnitz-Zipser Berg sowie Rosenthal-Field/Plössen, Gemeinde Speichersdorf, in Frage.

Umweltbericht

1. Vorgezogene Beteiligung (Scoping) zur Prüfung der Umweltauswirkungen der Regionalplan-Fortschreibung

Gemäß Art. 15 Abs. 3 BayLplG wird der Umweltbericht auf der Grundlage von Stellungnahmen der Behörden erstellt, zu deren Aufgaben die Wahrnehmung der Belange gehört, die in Anhang I Buchst. f der Richtlinie 2001/42/EG genannt sind. Zur Einholung dieser Stellungnahmen und zur Prüfung der Umweltauswirkungen der vorliegenden Regionalplan-Fortschreibung wurden in einer vorgezogenen Anhörung das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege, die Bayerische Landesanstalt für Landwirtschaft – Institut für Agrarökologie, Ökologischen Landbau und Bodenschutz, die Ämter für Landwirtschaft und Forsten in Tirschenreuth und Bayreuth sowie die Sachgebiete Städtebau, Technischer Umweltschutz, Naturschutz und Wasserwirtschaft der Regierung von Oberfranken beteiligt. Sofern konkrete, für den Umweltbericht relevante Anregungen zu voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen vorgetragen wurden, wurden diese eingearbeitet. Anregungen und Änderungsvorschläge zu den Zielen und Begründungen werden im Anhörungsverfahren nach Art. 16 BayLplG behandelt.

Anlage 1

Kapitel B V 1 Verkehr

2. Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele der Regionalplan-Fortschreibung sowie der Beziehung zu anderen relevanten Plänen und Programmen

2.1 Inhalt und Zielsetzung

Die Fortschreibung des Kapitels "Verkehr" ist integrativer Baustein einer nachhaltigen Regionalentwicklung. Zusammen mit den weiteren fachlichen und überfachlichen Zielen des Regionalplans stellt sie den regionalplanerischen Rahmen für eine sozial- und umweltverträgliche wirtschaftliche Entwicklung der Region dar. Die Verkehrsinfrastruktur ist dabei ein wesentlicher Baustein regionalplanerischer Zielsetzungen und zwar im Hinblick auf die Wirksamkeit des zentralörtlichen Konzepts, ~~die Ordnungs- und Entwicklungsfunktion der Entwicklungsachsen~~ und die Schaffung gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen, insbesondere ~~in den Teilräumen, deren Struktur nachhaltig gestärkt werden soll~~ **im Raum mit besonderem Handlungsbedarf, zu dem die Region Oberfranken-Ost zählt (vgl. LEP Bayern, 2013, Anhang 2, Strukturkarte)**. In diesem Zusammenhang ist eine ausreichende Flächenbedienung durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) von besonderer Bedeutung. Die Ziele einer weiteren Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und auf andere umweltfreundliche Verkehrsträger sowie die Grundsätze zur Förderung des Radwegebbaus und -verkehrs sollen einen Beitrag zur Verbesserung der CO₂-Bilanz in der Region leisten. Dennoch wird der Straßenverkehr unter den verschiedenen Verkehrsträgern auch künftig dominieren. Sein weiterer Ausbau dient neben einer besseren Erreichbarkeit auch einer Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und für die betroffene Bevölkerung.

Die vorliegende Regionalplan-Fortschreibung enthält keine gebietsscharfen und zeichnerisch verbindlichen Darstellungen. Die Realisierung konkreter standortgebundener Projekte, in Umsetzung des regionalplanerischen Rahmens, erfolgt grundsätzlich in den nachfolgenden Planungsebenen bzw. durch die Fachplanung.

2.2 Beziehung zu anderen relevanten Planungen und Programmen

Gemäß Art. 21 Abs. 1 BayLplG sind die Regionalpläne aus dem Landesentwicklungsprogramm (LEP) zu entwickeln. Durchgängiges Leitprinzip im LEP ist die Nachhaltigkeit. Dabei wird am Leitziel der gleichwertigen Lebens- und Arbeitsbedingungen festgehalten. Die Fortschreibung des Regionalplankapitels "Verkehr" fügt sich in den übergeordneten Rahmen des LEP ein und konkretisiert und ergänzt diesen entsprechend auf regionaler Ebene. So wie das Fachkapitel "Verkehr" des LEP mit den anderen Fachkapiteln abgestimmt und abgewogen ist, so wird auch das Regionalplankapitel "Verkehr" mit den überfachlichen und fachlichen Kapiteln des Regionalplans und den in Aufstellung befindlichen Fortschreibungsentwürfen abgestimmt. Dies gilt insbesondere auch für das Fachkapitel "Natur und Landschaft" und die weiteren Instrumente der Freiraumsicherung.

Anlage 1

Kapitel B V 1 Verkehr

3. Relevante Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes und voraussichtliche Entwicklung bei Nichtumsetzung des Plans

Die Region Oberfranken-Ost hat ~~nach dem LEP Bayern~~ Anteil an den Naturräumen Mittelvogtländisches Kuppenland, Nordwestlicher Frankenwald (Thüringer Schiefergebirge), Münchberger Hochfläche, Hohes Fichtelgebirge, Selb-Wunsiedler Hochfläche, Obermainisches Hügelland, Oberpfälzisches Hügelland und Nördliche Frankenalb. Sie erstreckt sich über Teile von zwei geologischen Großregionen und weist entsprechend große naturräumliche Unterschiede auf. Der Südwesten mit den Naturräumen Nördliche Frankenalb, Obermainisches Hügelland und Oberpfälzisches Hügelland gehört geologisch zum Schichtstufenland bzw. Deckgebirge, der Nordosten mit den Naturräumen Frankenwald, Fichtelgebirge, Münchberger Hochfläche und Selb-Wunsiedler Hochfläche ist zum Ostbayerischen Grundgebirge zu zählen. Die Grenze zwischen diesen beiden recht unterschiedlichen Großregionen bildet die „Fränkische Linie“, eine bedeutende Störung, welche innerhalb des Planungsraumes entlang der Linie Weidenberg-Goldkronach-Stadtsteinach verläuft (GLA 1999).

Die Region Oberfranken-Ost liegt mit einem Waldflächenanteil von rund 40 % etwas über dem bayerischen Durchschnitt. Innerhalb der Region sind die Waldflächen ungleich verteilt. Schwerpunkte der Bewaldung sind das Fichtelgebirge und der Frankenwald sowie mehrere größere zusammenhängende Waldkomplexe, wie z.B. der Limmersdorfer Forst, ~~der Hammerwald bei~~ *die Waldgebiete südlich von Selb* oder auf der Nördlichen Frankenalb (z.B. Veldensteiner Forst). Ein großer Teil des Waldes ist aufgrund seiner Leistungen für die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen und gesunder Umweltbedingungen von besonderer Bedeutung, z.B. im Einzugsbereich größerer Städte für den lokalen und regionalen Immissions- und Klimaschutz und die Erholung oder, insbesondere in waldärmeren Gebieten, für das Landschaftsbild oder den Biotopschutz.

Die Region Oberfranken-Ost ~~lebt~~ *ist* wie kaum eine andere Region *geprägt* vom Gegensatz einer bundesweit überdurchschnittlich hohen Industriedichte und einem hohen landschaftlichen Potenzial, geprägt von Frankenwald, Fichtelgebirge, dem Obermainischen Hügelland und der Fränkischen Alb. Ihre landschaftliche Vielfalt spiegelt sich auch in der außerordentlich reichen Ausstattung an Lebensräumen seltener und gefährdeter Arten wider. Seit der Wiedervereinigung gilt Oberfranken-Ost wieder als Herzstück in der Mitte Europas. Die zwei Oberzentren Bayreuth und Hof sind mit ihren unterschiedlichen Charakteren als wichtige Impulsgeber die Zentren der Region. Der Aus- und Neubau der überregionalen Verkehrswege trägt zu einer weiteren Verbesserung der Standortfaktoren der Region bei. Mit dem Ausbau der BAB A 9 und dem Neubau der BAB A 93 Marktredwitz-Hof wurde und wird Oberfranken-Ost in das großräumige Verkehrsnetz eingebunden. Zugleich führt die Infrastrukturentwicklung zusammen mit einer zunehmenden Siedlungs- und gewerblichen Bautätigkeit entlang der Hauptentwicklungsachsen auch zu erhöhten Konflikten mit den Schutzgütern von Natur und Landschaft sowie mancherorts zu Zielkonflikten mit der naturbezogenen Erholung.

Die Entwicklung der Treibstoffpreise, die Klimadiskussion und auch politische Zielvorgaben zeigen, dass die Entwicklung und Verteilung der einzelnen Verkehrsarten auf die verschiedenen Verkehrsträger von unterschiedlichsten Faktoren abhängt. Dennoch kann

Anlage 1

Kapitel B V 1 Verkehr

davon ausgegangen werden, dass eine Nichtumsetzung der regionalplanerischen Ziele und Grundsätze zu einer weiteren Zunahme des motorisierten Individualverkehrs und des LKW-Güterverkehrs in der Fläche führt, mit allen negativen Begleiterscheinungen für die Verkehrsteilnehmer und die Bevölkerung in der Region. Dazu gehören z.B. eine weitere Zunahme der Schadstoffbelastung durch den Straßenverkehr, die Überlastung von Ortsdurchfahrten mit entsprechenden Belastungen für die Bevölkerung oder die Benachteiligung eingeschränkt mobiler Bevölkerungsgruppen.

4. Umweltmerkmale der Gebiete, die voraussichtlich erheblich beeinflusst werden

Eine Beurteilung von konkreten Einzelprojekten, die sich in der späteren Umsetzung der Rahmen setzenden regionalplanerischen Ziele und Grundsätze entwickeln können, kann erst in den nachfolgenden Planungs- und Projektebenen erfolgen. Dies umfasst auch entsprechend detaillierte Informationen über die Umweltmerkmale der jeweils betroffenen Gebiete. Auf der Ebene der vorliegenden Regionalplanfortschreibung sind potenzielle, später folgende Einzelprojekte nicht beurteilungsrelevant (Vermeidung der Mehrfachprüfung gemäß Art. 4 Abs. 3 und Art. 5 Abs. 2 der Richtlinie 2001/42/EG).

5. Relevante Umweltprobleme unter besonderer Berücksichtigung der Probleme, die sich auf Gebiete mit einer speziellen Umweltrelevanz beziehen, wie etwa Gebiete gemäß der Vogelschutzrichtlinie oder FFH-Gebiete

Laut vorliegendem Regionalplanentwurf, Ziel B V 1.4.2 sollen das **Grundzentrum** Untersteinach und der Ortsteil Kauerndorf der Gemeinde Ködnitz (Lkr. Kulmbach) im Zuge der B 289 durch eine Ortsumgehung vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Diese Planung kollidiert mit dem FFH-Gebiet 5835-372 (Mainaue und Muschelkalkhänge zwischen Kauerndorf und Trebgast). Hierzu wurde bereits eine Verträglichkeitsprüfung erstellt.

Nach Ziel 1.4.3 sollen Straßenbaumaßnahmen unter anderem entlang der St 2192 zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Nahbereich des ~~möglichen~~ Mittelzentrums Rehau (Lkr. Hof) und an der St 2665 im Nahbereich Tröstau (Lkr. Wunsiedel i. F.) durchgeführt werden. Bei einer Verlegung der St 2192 bei Heinersberg und einem Ausbau zwischen Heinersberg und Neuhausen (Stadt Rehau, Lkr. Hof) wäre mit einer Beeinträchtigung des FFH-Gebietes 58383-371 (Nordostbayerische Bachtäler um Rehau) zu rechnen. ~~Gleiches gilt auch bei einer Verlegung der St 2665 als Ortsumgehung von Nagel hinsichtlich des FFH-Gebietes 6037-371 (Bergwiesen im südlichen Fichtelgebirge).~~ Die geplante OU Heinersreuth (Lkr. Bayreuth) berührt, je nach Trassenwahl, das FFH-Gebiet 6035-372 (Rotmain-, Mistelbach- und Ölschnitztal um Bayreuth). Die Realisierbarkeit der o.g. Vorhaben wird daher maßgeblich durch das Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsprüfung beeinflusst werden. Die Natura2000-Verträglichkeit kann in diesen Fällen jedoch erst beim Vorliegen von konkreten Trassen beurteilt werden.

Anlage 1

Kapitel B V 1 Verkehr

Bei Planungen im grenznahen Bereich zu Sachsen bestehen erhöhte Abstimmungserfordernisse, da der gesamte sächsisch-bayerische Grenzraum aufgrund seines besonderen Arteninventars und seiner Biotop verbindenden Raumstruktur auf sächsischer Seite als Natura 2000-Gebiet festgesetzt und im Regionalplan Südwestsachsen als Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für Natur und Landschaft ausgewiesen ist.

Darüber hinaus enthält der vorliegende Entwurf keine flächenscharfen Festlegungen, aus denen sich relevante Umweltprobleme in Gebieten mit spezieller Umweltschutzrelevanz ableiten lassen. In jedem Fall ist zu beachten, dass die Realisierung der konkreten Projekte grundsätzlich auf den nachfolgenden Planungsstufen bzw. durch die Fachplanung erfolgt und an dieser Stelle nicht beurteilungsrelevant ist.

6. Auf internationaler oder nationaler Ebene festgelegte Ziele des Umweltschutzes und deren Berücksichtigung

Von den im Zuge der vorgezogenen Anhörung beteiligten Fachbehörden wurden keine Umweltschutzziele genannt, die der vorliegenden Regionalplanfortschreibung entgegenstehen.

7. Erhebliche Umweltauswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter und deren Wechselwirkungen

Von Seiten der beteiligten SUP-Fachstellen wurden im Zusammenhang mit den einzelnen Schutzgütern folgende Hinweise vorgebracht:

- Mensch
Aufgrund der starken Zunahme des Straßenverkehrs und der Verdichtung des Straßennetzes in den letzten 50 Jahren erfolgte ein starkes Anwachsen der Umweltbelastungen, unter denen Feinstaub, Stickoxide, Kohlendioxid und Lärm derzeit von besonderer Bedeutung sind. So hat sich am Beispiel Feinstaub und Stickoxide gezeigt, dass selbst an verkehrsreichen Straßen in Städten der Anteil der regionalen Hintergrundbelastung überraschend hoch ist, was wohl auf die zunehmende Verdichtung des Straßennetzes zurückzuführen ist. Zudem ist auch der Klimawandel zum Teil eine Folge des gestiegenen Straßenverkehrs. Ferner fühlen sich immer mehr Menschen durch Straßenverkehrslärm belästigt.

Bezüglich der genannten Schienen- und insbesondere Straßenbaumaßnahmen können die davon ausgehenden, vor allem den Lärm betreffenden Umwelteinwirkungen erst auf den nachfolgenden Planungs- und Verfahrensebenen beurteilt werden

- Biologische Vielfalt
Vor allem in den waldärmeren Gebieten der Region (z.B. Teilen des Landkreises Hof) sollten beim Neu- und Ausbau der Verkehrswege die vorhandenen

Anlage 1

Kapitel B V 1 Verkehr

Waldflächen, insbesondere größere zusammenhängende Waldgebiete, nach Möglichkeit geschont werden. Der Umfang der Funktionsverluste von Waldflächen und die Beeinträchtigung des Schutzgutes Biologische Vielfalt kann i.d.R. erst abgeschätzt werden, wenn die örtlichen Einzelplanungen vorliegen.

- Boden
Ein sparsamer Umgang mit der Ressource Boden z.B. durch den Ausbau vorhandener Verbindungen oder die Bündelung von Infrastruktureinrichtungen muss angestrebt werden. Dies gilt auch für einen möglichst geringen Verbrauch landwirtschaftlicher Nutzflächen. Der Ausbau der Straßenwege soll deshalb möglichst bestandsnah durchgeführt werden. Um die wiederholte Durchschneidung landwirtschaftlicher Nutzflächen zu vermeiden, sollen Ortsumgehungen möglichst im Rahmen von Flurneuordnungsverfahren bzw. vor Abschluss eines solchen Verfahrens geplant bzw. gebaut werden. Beim Radwegebau soll eine kombinierte Nutzung von Landwirtschafts- und Radwegen angestrebt werden.
- Wasser
~~Der Aus- bzw. Neubau~~ Ausbau der B 303 berührt möglicherweise wichtige ~~Wasserschutzgebiete~~ Grundwasservorkommen zur Wasserversorgung im Fichtelgebirgsraum. Es muss sichergestellt werden, dass diese für die Trinkwasserversorgung unverzichtbaren Ressourcen ungeschädigt bleiben. Bei der Verbesserung der Verhältnisse an der B 289 im Raum Kauerndorf ist das dort bestehende ~~Wasserschutzgebiet der Tiefbrunnen~~ zur Wasserversorgung der Stadt Kulmbach *genutzte Grundwasservorkommen* im Weißmaintal zu beachten. Baumaßnahmen müssen auf die Bedürfnisse dieses Trinkwassergewinnungsgebietes abgestimmt werden.
- Klima/Luft
Der Umfang der Funktionsverluste von Waldflächen und die Beeinträchtigung des Schutzgutes Biologische Vielfalt kann erst abgeschätzt werden, wenn die örtlichen Einzelplanungen vorliegen.
- Landschaft
Vor allem in den waldärmeren Gebieten der Region (z.B. Teilen des Landkreises Hof) sollten beim Neu- und Ausbau der Verkehrswege die vorhandenen Waldflächen, insbesondere größere zusammenhängende Waldgebiete, nach Möglichkeit geschont werden.
Die Region ist durch eine sehr vielfältige Geologie geprägt, was sich auch durch die im Vergleich zu anderen Regionen hohe Anzahl an Geotopen ausdrückt. Diese besitzen eine hohe erdwissenschaftliche Bedeutung und haben heimatkundliche oder touristische Bedeutung. Sie sind auch zentraler Bestandteil einer naturbezogenen Erholung. Die Planungs- und Vorhabensträger sollten deshalb über deren Bestand und Schutzwürdigkeit rechtzeitig informiert werden.
- Sachwerte/kulturelles Erbe
keine Aussagen

Anlage 1

Kapitel B V 1 Verkehr

8. Geplante Maßnahmen zur Verhinderung, Verringerung oder wenn möglich Ausgleich erheblicher negativer Umweltauswirkungen aufgrund der Durchführung der Regionalplan-Fortschreibung

Wie unter 2.1 und 2.2 dargelegt, sind auf der Ebene der Regionalplanung die ökonomischen und ökologischen Belange miteinander verknüpft und die Ziele des Regionalplans das Ergebnis eines entsprechenden Abwägungsprozesses. Demzufolge können konkrete Maßnahmen zur Verhinderung und Minimierung bzw. zum Ausgleich negativer Umweltauswirkungen erst bei der konkreten Planung und Realisierung von Projekten erfolgen. *Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass die Realisierung von Maßnahmen im ÖPNV, im Schienenverkehr, im Straßen- und Radwegebau und im Luftverkehr jeweils unterschiedliche negative und positive Auswirkungen auf die genannten Schutzgüter haben. So haben der Bau von Ortsumgehungen, ein verbessertes ÖPNV-Angebot oder die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene grundsätzlich positive Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch, aber auch auf den Erhalt des kulturellen Erbes (z.B. Erhalt von Baudenkmalern). Der Ausbau des Schienenverkehrs sowie die Förderung des ÖPNV und des Radverkehrs tragen gleichzeitig auch zum Erhalt der biologischen und landschaftlichen Vielfalt, zum sparsamen Verbrauch von Boden und Wasserressourcen und zur Reduzierung der schädlichen Einflüsse auf Klima und Luft bei. Dabei wird Der Regionale Planungsverband wird in der Regel am Planverfahren zu beteiligen sein und dabei die Verträglichkeit der standortbezogenen Projekte auch im Hinblick auf die regionalplanerischen umwelt- und freiraumbezogenen Sicherungsinstrumente geprüft werden prüfen.*

9. Prüfung von Alternativen

Die Fortschreibung des Kapitels "Verkehr" enthält keine flächenscharfen Trassenfestlegungen, sondern konzeptionelle Aussagen. Die Prüfung von Trassenalternativen unterliegt hier vor allem der Fachplanung bzw. ist Gegenstand von Raumordnungsverfahren. Konzeptionelle Alternativen unterliegen gemäß den SUP-Anforderungen nicht der Prüfpflicht.

10. Maßnahmen zur Überwachung

Maßnahmen zur Überwachung der Ziele der Regionalplan-Fortschreibung erfolgen im Zuge der Stellungnahmen des Regionalen Planungsverbandes zu konkreten Projekten.

Anlage 1

Kapitel B V 1 Verkehr

11. Nichttechnische Zusammenfassung

Der vorliegende Umweltbericht dient der Prüfung der erheblichen Umweltauswirkungen der Regionalplan-Fortschreibung "Verkehr". Diese enthält keine konkreten standortgebundenen Projekte im Sinne von Trassenfestlegungen. Damit sind auf der Ebene der Regionalplanung noch keine Aussagen über standortbezogene Umweltauswirkungen möglich. Diese sind bei der Umsetzung und Ausgestaltung der Ziele und Grundsätze des Regionalplans, d.h. bei den nachfolgenden Planungen zu prüfen und zu bewerten (Abschichtungsregelung).

Die Teilfortschreibung stellt den regionalplanerischen Rahmen für die verkehrliche Entwicklung der Region Oberfranken-Ost dar und trägt den drei Säulen der Nachhaltigkeit, nämlich der Ökonomie, der Ökologie und der Sozialverträglichkeit Rechnung. Bei einem Verzicht auf die vorliegende Fortschreibung des Regionalplans würde die überörtliche, überfachlich abgewogene Steuerungsmöglichkeit auf regionaler Ebene entfallen und es wären erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen zu erwarten.