

4 Verkehr

4.1 Verkehrsleitbild

4.1.1 (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.

4.1.2 (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.

4.1.3 (G) Bei der Ausweisung neuer Siedlungsgebiete soll verstärkt auf die Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr geachtet werden.

4.1.4 (G) Die Radverkehrsinfrastruktur soll ausgebaut und Netzlücken sollen geschlossen werden, um ein zusammenhängendes Radwegenetz zu erreichen.

4.1.5 (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.

4.1.6 (G) Es ist anzustreben, insbesondere den überregionalen und internationalen Güterverkehr auf umweltfreundliche Verkehrsträger wie die Schiene zu verlagern. Ausbau- und Netzerweiterungsprojekte des Verkehrsträgers Schiene sollen zu einer Leistungssteigerung des Schienengüterverkehrs beitragen.

4.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

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

(Z) In den Oberzentren Bayreuth, Hof, Kulmbach, Marktredwitz/Wunsiedel und Selb (/Asch), in den Mittelzentren Pegnitz und Münchberg und in den Grundzentren Speichersdorf und Neuenmarkt-Wirsberg sind die Bahnhöfe und ihr Umfeld so zu gestalten,

dass sie ihrer Verknüpfungsfunktion zwischen dem Fern- bzw. dem Regional- und dem Nahverkehr (Busverkehr (ÖPNV)) sowie dem Individualverkehr gerecht werden können.

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

4.2.3 (Z) Die Flächenbedienung durch den öffentlichen Personennahverkehr ist auch in dünner besiedelten Räumen und durch flexible ÖPNV-Systeme (Bedarfssteuerung) in angemessener Weise sicherzustellen.

4.2.4 (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 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 weiterentwickelt werden.

Die Verkehrsbeziehungen innerhalb der Europäischen Metropolregion Nürnberg sollen verbessert werden.

(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.

4.2.5 (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 (park & ride) sowie mit dem Radverkehr (bike & ride) zu verknüpfen.

4.3 Schiene

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

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

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

Die Schienenverbindungen

- (Nürnberg-) Marktredwitz/Bayreuth-Hof (-Leipzig/Dresden),
- (Nürnberg-) Marktredwitz (-Eger (Cheb)-Prag),
- (Hochstadt-Marktzeuln)-Kulmbach–Hof/(Nürnberg-) Bayreuth-Neuenmarkt-Wirsberg-Hof und

- Hof-Marktredwitz (-Weiden-Regensburg)

müssen so bedient werden, dass die Region bedarfsgerecht an das europäisch bedeutsame Schienennetz angebunden wird.

Die Verbindungen (Nürnberg-) Marktredwitz-(Eger (Cheb)-Prag) sowie (Nürnberg-) /Marktredwitz/Bayreuth-Hof (-Leipzig/Dresden) (Franken-Sachsen-Magistrale), (Hochstadt-Marktzeuln)-Kulmbach-Hof/(Nürnberg-) Bayreuth–Neuenmarkt-Wirsberg und Hof-Marktredwitz (-Weiden-Regensburg) sind unter Berücksichtigung der Belange des Immissionsschutzes zu elektrifizieren und auszubauen.

(G) Die Oberzentren in der Region sollen in den Schienenfernverkehr eingebunden werden.

4.3.3 (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.

(G) Der Standort Marktredwitz, der Bahnhof Kirchenlaibach in der Gemeinde Speichersdorf und weitere Standorte sollen für den Schienengüterverkehr erschlossen bzw. gesichert und ausgebaut werden.

(Z) Das Containerterminal am Güterbahnhof in Hof ist durch den Ausbau zu einem leistungsfähigen Güterverkehrszentrum zu sichern.

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

(G) Die stillgelegte Bahntrasse Weidenberg – Warmensteinach soll gesichert und von Überbauung freigehalten werden.

(G) Die Wiederinbetriebnahme der Strecke

- Naila – Marxgrün – Blechschmidtenhammer (-Blankenstein (Region Ostthüringen))

soll weiterverfolgt werden.

4.4 Straßenbau

4.4.1 (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 gerecht wird. Dabei kommt dem punktuellen, bestandsorientierten Ausbau 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.

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

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

(Z) Die Verbindung Kulmbach-Unterbrücklein (A 70) ist zu verbessern.

Die B 303 ist zur Verbesserung der Verkehrsqualität und der Verkehrssicherheit zwischen der A 9 und dem Grundzentrum Tröstau punktuell bestandsorientiert auszubauen.

Die B 22 ist zwischen dem Oberzentrum Bayreuth und der Region Oberpfalz-Nord (Oberzentrum Weiden) abschnittsweise bestandsorientiert auszubauen.

(G) Eine Entlastung der Stadt Bad Berneck i.Fichtelgebirge des gemeinsamen Mittelzentrums Bad Berneck i. Fichtelgebirge/Gefrees/Himmelkron vom Durchgangsverkehr soll geprüft werden.

4.4.3 (G) Zur weiteren Verbesserung der Verkehrserschließung der Region, insbesondere hinsichtlich der Anbindung ländlicher Bereiche an die Oberzentren und Mittelzentren, sollen das Netz der überörtlichen Straßen saniert und bei Bedarf weiter ausgebaut werden. Ortsdurchfahrten sollen 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:

- Landkreis Bayreuth:
 - Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Nahbereich Gefrees des gemeinsamen Mittelzentrums Bad Berneck i.Fichtelgebirge/Gefrees/Himmelkron (St 2180)
 - Verbesserung der Anbindung des Grundzentrums Weidenberg an das Oberzentrum Bayreuth (St 2181)
 - Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Nahbereich des Mittelzentrums Holfeld (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 Potenstein (St 2163)
 - Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Nahbereich des Mittelzentrums Holfeld (St 2188)

- Landkreis Hof / kreisfreie Stadt Hof:
 - Verbesserung der Anbindung des Grundzentrums Schwarzenbach a.d. Saale an das Oberzentrum Hof und Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Grundzentrum Oberkotzau (St 2177)
 - Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Nahbereich des Mittelzentrums Rehau (St 2192)
 - Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Nahbereich des Oberzentrums Hof (Verbindung B 15 Moschendorf-B 15 Wölbattendorf, Verbindung B 173-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 Geroldsgrün an das Mittelzentrum Naila (St 2198)
 - Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Nahbereich des Grundzentrums Schauenstein (St 2195, St 2693)

- Landkreis Kulmbach:
 - Verbesserung der Anbindung des Grundzentrums Thurnau an das Oberzentrum Kulmbach (St 2689 und St 2190) und an das Oberzentrum Bayreuth (St 2189)
 - Verbesserung der Anbindung der Gemeinde Ködnitz an das Oberzentrum Kulmbach (St 2182)
 - Verbesserung der Anbindung des Nahbereichs des Grundzentrums Neuenmarkt/Wirsberg und des Nahbereichs des Grundzentrums Bindlach (Landkreis Bayreuth) an das Oberzentrum Bayreuth (St 2183)
 - Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Himmelkron des gemeinsamen Mittelzentrums Bad Berneck i.Fichtelgebirge/Gefrees/Himmelkron und im Nahbereich des Grundzentrums Kasendorf (St 2182 und St 2190).

- 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) und im Nahbereich des Oberzentrums Selb (/Asch) (St 2179)

- Landkreis Tirschenreuth (Region 5):
 - Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Nahbereich des Grundzentrums Waldershof (St 2177)

4.5 Radverkehr

- 4.5.1** (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 zentralen Orte ist zur Förderung des Alltagsradverkehrs von besonderer Bedeutung.

- 4.5.2** (G) Das Radwegenetz soll in seiner Qualität weiter verbessert werden. Dies gilt insbesondere für das "Bayernnetz für Radler", für überregionale und länderübergreifende Radwege und für die 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.

4.6 Ziviler Luftverkehr

- 4.6.1** (Z) Die Verkehrslandeplätze Hof und Bayreuth sind als Schwerpunkte für die Allgemeine Luftfahrt zu sichern.

Der Verkehrslandeplatz Kulmbach ist zur Anbindung des Landkreises Kulmbach an den Luftverkehr vorzuhalten.

- 4.6.2** (Z) Die Verkehrslandeplätze Bayreuth und Kulmbach sind als Luftsportschwerpunkte vorzuhalten.

Die Sonderlandeplätze Pegnitz–Zipser Berg (Stadt Pegnitz), Rosenthal-Field/Plössen (Gemeinde Speichersdorf) und Zell-Haidberg sowie das für Luftsportzwecke genutzte Segelfluggelände Tröstau (Gemeinde Tröstau) sind zu sichern und zu erhalten.

4.7 Lärmschutz

- 4.7.1** Die Naturparke Fichtelgebirge, Fränkische Schweiz- Frankenjura, Frankenwald und Steinwald sollen von Lärm weitgehend freigehalten werden.

- 4.7.2** Im Bereich der Verkehrslandeplätze Bayreuth und Hof sowie des Sonderlandeplatzes Rosenthal - Field - Plössen soll einer Zunahme der Fluglärmbelastung entgegengewirkt werden.

- 4.7.3** Der Belastung durch Verkehrslärm soll insbesondere entlang der Entwicklungsachsen sowie der Bundesbahn-Hauptstrecken entgegengewirkt werden.

Zu 4 Verkehr

Zu 4.1 Verkehrsleitbild

Zu 4.1.1 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, 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.

Sowohl beim Ausbau bzw. der Umgestaltung von Bahnhöfen als auch bei der Aufstellung von Nahverkehrsplänen wurden, basierend auf der UN-Behindertenrechtskonvention vom 13.12.2006, bereits gesetzliche Rahmenbedingungen geschaffen, die die Belange von in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen berücksichtigen und eine barrierefreie Nutzung der öffentlichen Verkehrsangebote ermöglichen sollen (z. B. § 8 Abs. 3 PBefG vom 01.01.2013, 1000-Reisende-Regel der DB AG, Programm der Deutschen Bahn AG).

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

Zu 4.1.2 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 gehören flexible Angebote wie Bürgerbus oder Anruf-Sammeltaxis, eine entsprechende Preisgestaltung und Taktverkehre sowie die Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und ÖPNV-Angebot.

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.

Zu 4.1.3 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 4.1.4 Das Fahrrad hat in den letzten Jahren stark an Bedeutung gewonnen und wird immer häufiger als Verkehrsmittel zur Arbeit oder Ausbildung, für alltägliche Besorgungen, als Familienfahrzeug für Kindertransporte und in der Freizeit genutzt.

Mit der Weiterentwicklung hin zu Elektrofahrrädern (Pedelecs bzw. E-Bikes) verstärkt sich dieser Trend, da mit ihrer Hilfe auch längere und topographisch anspruchsvollere Strecken zurückgelegt werden können. Damit gewinnt der Radverkehr auch im Stadt-Umland-Bereich und im ländlichen Raum an Bedeutung.

Bund, Länder und Kommunen sind gefordert, dieser Entwicklung Rechnung zu tragen. Dazu gehört z. B. die Schaffung eines zusammenhängenden und sicheren Radwegenetzes, der Bau von Radschnellwegen, eine weitgehende Gleichstellung des Radverkehrs mit dem Autoverkehr in den Städten und die Schaffung geeigneter Infrastrukturen zur Verknüpfung von motorisiertem Individualverkehr, ÖPNV und Radverkehr.

Zu 4.1.5 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 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 der Europäischen Metropolregion Nürnberg angeschlossen, die eine Gateway-Funktion gegenüber den osteuropäischen Mitgliedsstaaten und Beitrittskandidaten 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 4.1.6 Das Güterverkehrsaufkommen hat in den letzten Jahren kontinuierlich zugenommen. 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 Transportaufkommens 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, wenn bis dahin ausreichend Kapazitäten aus der Schiene zu Verfügung stehen.

Um 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 4.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Zu 4.2.1 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 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 Nachbarlandkreisen 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 können durch die Einrichtung von zentralen Umsteigemöglichkeiten an den Schnittstellen zwischen dem Schienenpersonenverkehr und dem allgemeinen ÖPNV verbessert werden. Eine kundenfreundlichere Gestaltung (z.B. Barrierefreiheit, öffentliche Toiletten) der Bahnhöfe und ihres Umfeldes vereinfacht Umsteigevorgänge, erleichtert die Einrichtung von Verbundsystemen und trägt zur besseren Akzeptanz von ÖPNV-Angeboten bei

Die Gestaltung der Bahnhöfe und ihres Umfeldes ist künftig den Anforderungen der Barrierefreiheit anzupassen. Dies betrifft grundsätzlich alle ÖPNV-Haltepunkte, insbesondere jedoch die Oberzentren der Region sowie die Knotenbahnhöfe Kirchenlaibach, Münchberg und Neuenmarkt-Wirsberg. Der Bahnhof Pegnitz besitzt eine wichtige Funktion für die Verknüpfung der Bahn mit verschiedenen Buslinien in die Fränkische Schweiz und in die benachbarte Oberpfalz.

Zu 4.2.2 Das Fichtelgebirge, der Frankenwald und die Fränkische Schweiz sind Schwerpunktgebiete des Tourismus in der Region. Das Bayerische Vogtland weist einen entwicklungsfähigen Urlaubstourismus auf. 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 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 4.2.3 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. In Zusammenhang mit der weiteren Entwicklung im Bereich autonomes Fahren und Software für vernetzte Mobilität können künftig weitere ÖPNV-Angebote im ländlichen Raum geschaffen und Nutzerpotenziale erschlossen werden

Zu 4.2.4 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.

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 (Landreise 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 am Bedarf ausgerichtete Verbesserung der Nahverkehrsbedienung 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 und 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 zum 01.01.2010 erfolgte Beitritt zum Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) 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 4.2.5 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. Durch die Entwicklung des E-Bikes und in Kombination mit dem ÖPNV gewinnt das Fahrrad auch bei der Überwindung längerer Strecken an Bedeutung. Ebenso wie beim motorisierten Individualverkehr, müssen auch für Radfahrer geeignete Abstellplätze zur Verfügung gestellt werden, um diese umweltfreundliche Art der Verkehrsmittelwahl zu fördern.

Darauf sollte besonders bei der Umfeldgestaltung der Bahnhöfe bzw. ÖPNV-Knotenpunkte in den Mittel- und Oberzentren geachtet werden.

Zu 4.3 Schiene

Zu 4.3.1 In der Region Oberfranken-Ost verlaufen die Hauptstrecken (Nürnberg-) Bayreuth-Hof bzw. (Nürnberg-) Marktredwitz-Hof, (Nürnberg-) Marktredwitz (-Eger-Prag), Hof-Marktredwitz (-Weiden-Regensburg) und Hof-Neuenmarkt/Wirsberg – Kulmbach (– Lichtenfels). Keine dieser Strecken ist elektrifiziert, teilweise sind die Trassen nur eingleisig ausgebaut. Hier besteht ein umfassender und dringender Verbesserungs- und Ausbaubedarf.

Laut Verkehrsprognose der Bundesregierung 2010-2030 soll sich die Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr um 19% und die Transportleistung im Schienengüterverkehr um 43% erhöhen. Im Kombinierten Verkehr wird eine Steigerung um 79% bzgl. Aufkommensbasis und um 73% bzgl. Verkehrsleistungsbasis erwartet.

Im Schienenpersonenverkehr ist diese Steigerung in erster Linie auf die Zunahme des Fernverkehrs zurückzuführen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass ein nicht unerheblicher Teil des Personenfernverkehrs mittlerweile von Fernlinienbussen (ÖSPV - Öffentlicher Straßenpersonenverkehr) abgefangen wird.

Im Güterverkehr, sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene, wird sich die Tendenz zu länger laufenden Transporten weiter fortsetzen. Die Zuwachsraten im Schienengüterverkehr lassen sich auf die Entwicklung des kombinierten Verkehrs zurückführen, für den mit 79 % bzgl. Aufkommensbasis bzw. 73 % bzgl. Verkehrsleistungsbasis sehr starke Zuwächse prognostiziert werden.

Insgesamt werden das grenzüberschreitende Transportaufkommen und am stärksten der Transitverkehr zunehmen.

In der Prognose wird unterstellt, dass im Jahr 2030 alle Projekte des vordringlichen Bedarfs im BVWP 2003, wie der Ausbau der Schienenstrecke Nürnberg-Marktredwitz-Reichenbach im Vogtland bzw. Grenze Deutschland/Tschechische Republik (Marktredwitz – Schirnding – Eger), realisiert sind.

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 Trassen erhalten bleiben.

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.

Zu 4.3.2 Laut Landesentwicklungsprogramm Bayern 2013, Grundsatz 4.1.2, soll die Einbindung Bayerns in das internationale und nationale Verkehrsnetz verbessert werden.

Der Aus- und Neubau der Schienenstrecken (Nürnberg)-Marktredwitz-Landesgrenze (-Eger) sowie (Nürnberg)-Marktredwitz/Bayreuth-Hof (-Dresden) (Franken-Sachsen-Magistrale) und der Oberfranken-Achse (Hochstadt-Marktzeuln)-Hof/(Nürnberg)-Bayreuth-Neuenmarkt-Wirsberg und die Anpassung an den Ausbaustandard einer modernen zukunftsfähigen Schieneninfrastruktur, sind die zentralen regionalplanerischen Anliegen für den Schienenverkehr in der Region Oberfranken-Ost.

Bayreuth besitzt als 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 elektrifizierte Schienennetz und in das Fernverkehrsangebot ist deshalb beim weiteren Ausbau der Franken-Sachsen-Magistrale und der Oberfranken-Achse von zentraler Bedeutung.

An der Franken-Sachsen-Magistrale liegen die Metropolregion Nürnberg und die Metropolregion Mitteldeutschland mit den Oberzentren Chemnitz, Leipzig und Zwickau sowie die Oberzentren Plauen 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.

Die Verbindung zwischen Nürnberg und Hof (-Reichenbach im Vogtland) ist auch Teil der grenzüberschreitenden Schienenverbindung Nürnberg-Marktredwitz (-Prag). Die Bahnstrecke Nürnberg-Marktredwitz (-Eger-Prag) 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).

Eine wesentliche Grundlage für den Ausbau der Verbindung sind die deutsch-tschechische Vereinbarung zur Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindung Nürnberg – Prag vom 7. Juni 1995, mit der Streckenführung über Marktredwitz – Eger (Cheb/ČR) sowie die Gemeinsame Erklärung über die Entwicklung des Schienenverkehrs zwischen Bayern und der Tschechischen Republik bis 2030, die anlässlich des 1. Bayerisch-Tschechischen Bahngipfels in Furth am Wald am 26.07.2017 vom Bayerischen Staatsminister des Innern, für Bau und Verkehr und dem Minister für Verkehr der Tschechischen Republik unterzeichnet wurde. Demnach soll die Strecke Nürnberg-Marktredwitz-Hof/Cheb schnellstmöglich elektrifiziert und ausgebaut sowie eine Förderung durch die EU angestrebt werden. Nach

Abschluss der Bauarbeiten zwischen Pilsen und Nürnberg soll zusätzlich zum bestehenden Regionalverkehr ein schnelles regelmäßiges Fernverkehrsangebot unter Nutzung der Neigetechnik hergestellt werden.

Die Oberfranken-Achse (Hochstadt-Marktzeuln-) Kulmbach-Hof/(Nürnberg-) Bayreuth-Neuenmarkt-Wirsberg verbindet die Regionen Oberfranken-Ost und Oberfranken-West sowie die Oberzentren Bayreuth und Hof mit dem Oberzentrum Bamberg (Region Oberfranken-West). 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 Stammbach deshalb zu realisieren. Es sind alle Maßnahmen zu unterlassen, die die Herstellung der Zweigleisigkeit erschweren.

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. Mindestens ebenso große Bedeutung besitzt sie für die Abwicklung des Nord-Süd-Güterverkehrs und für die Anbindung an den Donauhafen Regensburg. Eine Elektrifizierung dieser Strecke wird dazu beitragen, mehr Güterverkehr insbesondere aus und in den südosteuropäischen Raum auf umweltverträglichere Transportwege wie Schiene und Wasser zu verlagern.

Bei allen Elektrifizierungs- und Ausbaumaßnahmen sollen Lärm- und Erschütterungsschutzmaßnahmen zum bestmöglichen Schutz der Anlieger durchgeführt werden.

Zu 4.3.3 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 und den Schienengüterverkehr gesucht und entwickelt und die bestehenden Containerterminals in der Region gesichert werden. Der Ausbau des Schienengüterverkehrs bringt der Region nicht nur wirkungsvolle 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.

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 Bahnstrecken, 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 berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

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 bzw. den Schienengüterverkehr 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 4.3.4 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, Haltestelle Hof-Mitte).

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.

Die Reaktivierung der weiterführenden Teilstrecke Weidenberg-Warmensteinach ist nicht absehbar. Der Landkreis Bayreuth beabsichtigt jedoch, die stillgelegte Strecke teilweise zu einem Radweg umzubauen bzw. als Kernprojekt seines landkreisweiten E-Mobilitätskonzeptes zu einer idealtypischen E-Mobilitätstrasse umzubauen. Damit im engen Tal der Warmen Steinach die verschiedenen Verkehrsträger unabhängig voneinander bedient werden können, die Trasse bei Bedarf auch künftig wieder durch den ÖPNV genutzt werden kann und Nutzungskonflikte mit dem Straßenverkehr umgangen werden, sollte die stillgelegte Trasse weiterhin freigehalten und nicht durch Gebäude überbaut werden.

In Zusammenhang mit der im Dezember 2015 erfolgten Reaktivierung der Bahnlinie Hof-Selb-Asch gibt es Überlegungen, in Verlängerung dieser Relation Richtung Thüringen die Höllentalbahn zwischen Marxgrün und Blankenstein (Thüringen) wieder 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 eine FFH-Verträglichkeitsprüfung.

Zu 4.4 Straßenbau

Zu 4.4.1 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 in Nord-Süd-Richtung, während die Ost-West-Verbindungen in Richtung Tschechische Republik in einigen Teilabschnitten noch unzureichend ausgebaut sind.

Deshalb soll der punktuelle 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 wird der zweibahnige Ausbau der B 303 zwischen der A 93 und dem Grenzübergang bei Schirnding aus Gründen der Ergänzung des Straßennetzes im Transeuropäischen Verkehrsnetz Straße (TEN) als erforderlich betrachtet.

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 Erhaltung der Struktur natürlicher Fließgewässer und landschaftsprägender kulturhistorischer Teiche, die Einbindung in bestehende Siedlungsstrukturen sowie die Erfordernisse des technischen Umweltschutzes besonders berücksichtigt werden. Sofern beim weiteren Ausbau des Straßennetzes Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele von Natura 2000-Gebieten zu erwarten sind, müssen entsprechende Verträglichkeitsprüfungen durchgeführt werden.

Zu 4.4.2 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 sind im Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgeführt. Sie befinden sich in sehr unterschiedlichen Planungsstadien und sind fachlich noch nicht so hinreichend gesichert, dass eine Realisierung sichergestellt wäre.

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

Im Zuge des bestandsorientierten Ausbaus der B 303 muss eine Entlastung der Stadt Bad Berneck und der Gemeinde Tröstau insbesondere vom Schwerlastverkehr erfolgen. Welche Maßnahmen sich hierfür am besten eignen (z. B. Einhausung) ist zu prüfen.

Zu 4.4.3 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 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen enthalten sind, handelt es sich um notwendige Verbesserungen entlang regional bedeut-

samer Verkehrsachsen. Insbesondere den Maßnahmen, die die Erreichbarkeit der Oberzentren und Mittelzentren verbessern, kommt besondere Bedeutung zu. Zur Erschließung des ländlichen Raums ist jedoch auch darüber hinaus eine Verbesserung der Straßenverhältnisse erforderlich, insbesondere dort, wo durch eine Zunahme des Güter- und Schwerlastverkehrs Belastungen auftreten. Häufig können dabei auch kleinere bestandsorientierte Ausbau- oder Sanierungsmaßnahmen erheblich zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen

Für das Oberzentrum Hof wurde in den Jahren 2009 – 2011 ein Generalverkehrsplan erstellt. Die Verbindungsstraße zwischen der B 15 Moschendorf der B 15 Wölbattendorf südlich des Verkehrslandeplatzes führt demnach im Vergleich der Maßnahmen zur größten Entlastung des Stadtgebietes.

Zu 4.5 Radverkehr

Zu 4.5.1 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, Sächsischer Saale 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 sowie in den Landkreisen und kreisfreien Städten.

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 4.5.2 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 in der Region die Grundlage für das "Bayernnetz für Radler" 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 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. Zur Optimierung der Radwegenetze ist eine enge Abstimmung zwischen Oberfranken und der Oberpfalz in den Landkreisen Bayreuth, Tirschenreuth und Wunsiedel i. Fichtelgebirge erforderlich.

Zu 4.6 Ziviler Luftverkehr

Zu 4.6.1 Der Verkehrslandeplatz Hof besteht seit 1968 und ist der jüngste Flugplatz Oberfrankens. 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 darauffolgenden 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.

Der Verkehrslandeplatz Bayreuth verfügt über ein Instrumentenlandesystem (RNAV), 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. Der Verkehrslandeplatz Bayreuth ist somit ein wichtiger Standortfaktor für den Landkreis Bayreuth, der für die Zukunft gesichert werden muss.

Der Verkehrslandeplatz Kulmbach dient der Anbindung des Landkreises Kulmbach und großer Teile des Landkreises Kronach (Region Oberfranken-West) an den Luftverkehr.

Der Landkreis Kronach ist aus diesem Grund auch – neben Stadt und Landkreis Kulmbach – Mitgesellschafter der "Flugplatz GmbH Kulmbach – Kronach", die Träger des Verkehrslandeplatzes Kulmbach ist.

Zu 4.6.2 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, Rosenthal-Field/Plössen und 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, Grundzentrum Speichersdorf, in Frage.

Zu 4.7 Lärmschutz

Zu 4.7.1 Naturparke haben erhebliche Bedeutung für die Erholung der Bevölkerung. Um den Erholungssuchenden einen natürlichen Ausgleich gegenüber Lärmbeeinträchtigungen zu verschaffen, denen sie ansonsten ausgesetzt sind, sollen die Naturparke einen möglichst niedrigen Geräuschpegel aufweisen. Die Verminderung von Lärmbelastungen gilt für Industrie- und Gewerbelärm, Verkehrslärm und Freizeitlärm gleichermaßen. Problematisch ist insbesondere die Begrenzung des Freizeitlärms, da Schwimmbäder, Sportanlagen o. ä., die gleichfalls der Erholung dienen, gerade an Wochenenden und Feiertagen eine Quelle erheblicher Lärmemissionen sein können. Um Konflikte gering zu halten, soll versucht werden, entsprechende Einrichtungen auf die zentralen Orte zu konzentrieren, um die freie Landschaft so lärmarm wie möglich zu erhalten.

Zu 4.7.2 Nach dem Landesentwicklungsprogramm soll die Belastung der Bevölkerung durch Fluglärm gesenkt werden. Dazu sollen, soweit erforderlich, auch für Landeplätze für den Bedarfsluftverkehr Lärmschutzbereiche in den Regionalplänen ausgewiesen werden. Um die spezifische Lärmbelastung an solchen Flugplätzen zu erfassen, ist das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen bemüht, ein eigenes Bewertungsverfahren zu erarbeiten und den regionalen Planungsverbänden geeignetes Material zur Verfügung zu stellen.

In der Region wird Bedarfsluftverkehr (Regionalluftverkehr) auf den Verkehrslandeplätzen "Bayreuth" und "Hof" betrieben. Bis zur Fertigstellung des o. a. Bewertungsverfahrens sollen die im Bereich dieser Landeplätze gelegenen Städte und Gemeinden einer Zunahme der Fluglärmbelastungen von sich aus im Zuge der Bauleitplanung entgegenwirken. Beim Verkehrslandeplatz "Bayreuth" gilt dies für Bayreuth, Bindlach und Goldkronach, beim Verkehrslandeplatz "Hof" für Hof und Konradsreuth.

Am Sonderlandeplatz "Rosenthal-Field-Plössen" (Gemeinde Speichersdorf) ergaben sich bei Messungen im Sommer 1984 bereits beim bisherigen Flugbetrieb Überschreitungen des zulässigen Planungsrichtpegels, so dass einer Zunahme der Fluglärmbelastung auch hier entgegengewirkt werden soll.

Der Einsatz regionalplanerischer Mittel stellt allerdings nur eine von verschiedenen Möglichkeiten zur Fluglärminderung dar. Ebenso sollten Maßnahmen zur Lärminderung an der Quelle genutzt werden. Weitere zu prüfende Möglichkeiten bestehen in der Festlegung

von Flugrouten, in lärmindernden An- und Abflugverfahren sowie Betriebsbeschränkungen für die Nachtzeit. Eine Landegebührstaffelung, die lärmarme Flugzeuge begünstigt, wurde bereits eingeführt.

Zu 4.7.3 Die Belastung der Bevölkerung durch Verkehrslärm ist in der Region zwar insgesamt noch erträglich, doch hat sich die Situation seit der Grenzöffnung in Teilräumen erheblich verschlechtert. Künftig dürften die Zunahme der Kfz-Zulassung der neuen Bundesländer sowie die Verkehrszunahme aufgrund des ab 1993 bestehenden EU-Binnenmarktes zu einer weiteren Verschlechterung der Lärmsituation führen.

Regionsweit am stärksten vom Verkehrslärm betroffen ist der Raum entlang der Autobahn A 9, die seit Grenzöffnung eine durchschnittliche Verkehrsbelastung vom 40.000 bis 60.000 Kfz pro Tag aufweist. Eine deutliche Zunahme der Belastung durch Verkehrslärm ist jedoch auch an den Entwicklungsachsen von regionaler und überregionaler Bedeutung zu verzeichnen. Dies gilt insbesondere auch für die A 93, A 72, B 2, B 15, B 289 sowie die B 303. Verstärkte Lärmimmissionen dürften künftig auch von den Bundesbahnhauptstrecken der Region ausgehen, wenn sich der Schienenverkehr zwischen Bayern, den neuen Bundesländern und der Tschechischen Republik wie erwartet verstärkt. Hier dürften daher gleichfalls flankierende Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden.

Zusammenfassende Erklärung gemäß Art. 18 BayLplG zum Kapitel 4 Verkehr (Teilkapitel 4.1 bis 4.6)

1. Einbeziehung von Umwelterwägungen (Art. 18 Satz 3 Nr. 1a BayLplG)

Die vorliegende Verordnung zur Änderung des Regionalplans Oberfranken-Ost umfasst die Fortschreibung und Aktualisierung des bisherigen Kapitels B IX "Verkehr und Nachrichtenwesen" unter der neuen Bezeichnung B V 1 "Verkehr" und den Wegfall der Regionalplankapitel A III "Bevölkerung und Arbeitsplätze", A IV "Entwicklungsachsen" und A VI "Regionalplanerische Funktionen der Gemeinden" sowie der Regionalplanziele B I 4.1.1 (rote Pfeile), B IX 7 "Nachrichtenwesen", B XII 1 "Abfallwirtschaft" und B XII 2 "Luftreinhaltung".

Da der Wegfall der genannten Regionalplankapitel und –ziele aufgrund höherrangiger bzw. fachlicher Normen erfolgte, erübrigte sich die Erstellung eines Umweltberichts für diesen Teil der Regionalplanänderung.

Gemäß Art. 15 des Bayerischen Landesplanungsgesetzes (BayLplG) wurde für das Kapitel 4 "Verkehr" ein Umweltbericht erstellt. Dieser wurde unter Einbeziehung der relevanten Fachbehörden bzw. Fachstellen (Amt für Landwirtschaft und Forsten Tirschenreuth, Amt für Landwirtschaft und Forsten Bayreuth, Landesanstalt für Landwirtschaft – Institut für Agrarökologie, Ökologischen Landbau und Bodenschutz, Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, Dienststelle Bamberg und Sachgebiete 34 "Städtebau", 50 "Technischer Umweltschutz", 51 "Naturschutz" und 52 "Wasserwirtschaft" bei der Regierung von Oberfranken) erarbeitet.

Neben einer Kurzdarstellung von Inhalt und Zielsetzung der Regionalplanänderung sowie der Beziehung zu anderen relevanten Planungen und Programmen enthält der Umweltbericht Aussagen zu

- den relevanten Aspekten des derzeitigen Umweltzustandes,
- einer voraussichtlichen Entwicklung bei Nicht-Umsetzung des Plans,
- den Umweltmerkmalen der Gebiete, die voraussichtlich erheblich beeinflusst werden,
- relevanten Umweltproblemen, unter besonderer Berücksichtigung von Gebieten mit einer speziellen Umweltschwere, wie Gebieten gemäß der Vogelschutzrichtlinie oder FFH-Gebieten,
- den voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter Mensch, biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Klima/Luft, Landschaft, Sachwerte/kulturelles Erbe sowie zu möglichen Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern.

Darüber hinaus wurden Aussagen zu Erhaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen, zu Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben, zur Prüfung von Alternativen sowie zu den geplanten Überwachungsmaßnahmen getroffen.

Der Umweltbericht war Bestandteil von insgesamt drei Anhörungsverfahren.

Im ersten Anhörungsverfahren, das mit Schreiben des Regionalen Planungsverbandes Oberfranken-Ost vom 30.10.2008 eingeleitet wurde, konnten die beteiligten Stellen bis einschließlich 13.02.2009 zum Entwurf des Regionalplankapitels 4 (*damals B V 1*) "Verkehr" Stellung nehmen. Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß Art. 13 Abs. 2 BayLplG wurde der Entwurf des Regionalplans vom 21.11.2008 bis 14.02.2009 öffentlich ausgelegt sowie im Internet zur Verfügung

gestellt. Die Modalitäten der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden im Oberfränkischen Amtsblatt Nr. 11 vom 21.11.2008 bekannt gegeben.

Aufgrund einer Vielzahl von Änderungsvorschlägen und Einwendungen wurde in der Sitzung des Planungsausschusses des Regionalen Planungsverbandes am 06.05.2011 beschlossen, ein ergänzendes Anhörungsverfahren durchzuführen.

Zu diesem Zeitpunkt waren durch die beiden Regionalen Planungsverbände Oberfranken-Ost und Oberfranken-West bereits die Aufträge zur Fortschreibung des Ziels "Windenergie", einschließlich der Ausweisung entsprechender Vorrang- und Vorbehaltsgebiete, beschlossen worden. Die weiteren Verfahrensschritte zur Fortschreibung des Kapitels 4 (*alt B V 1*) "Verkehr" mussten deshalb zunächst zurückgestellt werden.

In der Sitzung des Regionalen Planungsverbandes am 15.06.2015 wurde der an das Landesentwicklungsprogramm 2013 angepasste Entwurf des Regionalplankapitels 4 (*alt B V 1*) "Verkehr" erneut dem Planungsausschuss vorgelegt und die Einleitung eines ergänzenden Anhörungsverfahrens beschlossen. Dieses wurde mit Schreiben des Regionalen Planungsverbandes vom 12.10.2015 eingeleitet. Die beteiligten Stellen wurden darin gebeten, bis zum 18.12.2015 zum Entwurf des Regionalplankapitels 4 (*alt B V 1*) "Verkehr" Stellung zu nehmen. Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß Art. 16 Abs. 1 und 2 BayLplG wurde der Entwurf des Regionalplans vom 27.10.2015 bis 18.12.2015 öffentlich ausgelegt sowie im Internet zur Verfügung gestellt. (Oberfränkisches Amtsblatt Nr. 10 vom 26.10.2015).

Aufgrund von weiteren Änderungen im Entwurf des Kapitels 4 (*alt B V 1*) "Verkehr", die auch die Grundzüge der Planung berührten, wurde vom 08.02.2017 bis zum 28.03.2017 ein zweites ergänzendes Anhörungsverfahren durchgeführt. Die beteiligten Stellen wurden hierüber mit E-Mail der Regierung von Oberfranken vom 08.02.2017 informiert. Die Beteiligung der Öffentlichkeit durch öffentliche Auslegung des Planentwurfs und Einstellung in das Internet wurde im Oberfränkischen Amtsblatt Nr. 2 vom 23.02.2017 bekannt gegeben.

2. Berücksichtigung der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens und des Umweltberichtes und Prüfung von Alternativem (Art. 18 Satz 3 Nr. 1b BayLplG)

Im Hinblick auf die klima- und energiepolitischen Ziele in der EU und in Deutschland wurden in den Beteiligungsverfahren die in den Regionalplan aufgenommenen Ziele und Grundsätze zum Verkehrsleitbild, zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene sowie zum Ausbau des Öffentlichen Personenverkehrs und des Radverkehrs begrüßt. Kritisiert wurde von einigen Trägern öffentlicher Belange jedoch die Aufnahme einer Vielzahl von Einzelmaßnahmen im Straßenbau, da diese vor allem eine Zunahme des Individualverkehrs fördern würden. Diesen grundlegenden Einwendungen wurde im Rahmen der Abwägungsverfahren dadurch Rechnung getragen, dass die regionalplanerischen Ziele und Grundsätze zum öffentlichen Personennahverkehr und zum Schienenverkehr ergänzt und erweitert wurden. Ausbauziele für den Straßenverkehr wurden, auch aufgrund der Zeitdauer des gesamten Verfahrens, mehrmals geprüft, modifiziert und angepasst.

Die Fortschreibung des Regionalplankapitels "Verkehr" ist integrativer Baustein einer nachhaltigen Regionalentwicklung im Hinblick auf die Wirksamkeit des zentralörtlichen Konzepts und die Schaffung gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen, insbesondere im Raum mit besonderem Handlungsbedarf, zu dem die Region Oberfranken-Ost insgesamt zählt. Eine ausreichende Flächenbedienbarkeit durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und die Förderung des Radverkehrs sollen einen Beitrag zur Verbesserung der CO₂-Bilanz und der Umweltbedingungen in der Region leisten. Dennoch wird der Straßenverkehr unter den verschiedenen Verkehrsträgern auch künftig dominieren. Ein

entsprechender Ausbau dient neben einer besseren Erreichbarkeit auch der Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und der Reduzierung der Schadstoffimmissionen für die betroffenen Anwohner.

Die in der Fortschreibung enthaltenen Ziele und Grundsätze sind das Ergebnis intensiver Abstimmungen mit den zuständigen Fachstellen und erscheinen auf regionalplanerischer Ebene alternativlos, um den Belangen des Verkehrs innerhalb der Region unter Abwägung mit den sonstigen Belangen einen angemessenen Stellenwert einzuräumen.

Das Kapitel 4 (*alt B V 1*) "Verkehr" enthält überwiegend konzeptionelle Aussagen in Form von Grundsätzen der Raumordnung. Die Aufnahme von Verkehrsprojekten in Form von regionalplanerisch abschließend abgewogenen sowie sachlich und räumlich bestimmbar festgelegten (Zielen) nimmt die erforderliche Einzelfallprüfung im Zuge der nachfolgenden Genehmigungsverfahren (z.B. Raumordnungsverfahren, Planfeststellung, Umweltverträglichkeitsprüfung) nicht vorweg. 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.

3. Maßnahmen zur Überwachung erheblicher Umweltauswirkungen (Art. 18 Satz 3 Nr. 2 BayLplG)

Eine direkte Wirkung auf Umweltbelange wird durch die Teilfortschreibung nicht ausgeübt. Zudem ist über Art. 31 BayLplG gewährleistet, dass raumbedeutsame Tatbestände und Entwicklungen von den Landesplanungsbehörden fortlaufend erfasst, verwertet und überwacht werden.

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