

-Entwurf vom 11. November 2003 -

R E G I O N A L P L A N

I N D U S T R I E R E G I O N M I T T E L F R A N K E N (7)

Elfte Änderung

Kapitel B IX Verkehr und Nachrichtenwesen

Gemäß Beschluss der Verbandsversammlung vom

Verbindlich erklärt mit Bescheid der Regierung von Mittelfranken
vom

In Kraft getreten am

Bearbeiter:
Regionsbeauftragter bei der Regierung von Mittelfranken

Herausgeber:
Planungsverband Industrieregion Mittelfranken

**Elfte Änderung des Regionalplans der Industrieregion
Mittelfranken (7)**

Aufgrund des Art. 18 Abs. 1 und 7 des Bayer. Landesplanungsgesetzes – BayLplG – in der Fassung der Bekanntmachung vom 16. September 1997 (GVBl S. 500, BayRS 230-1-U) beschließt der Planungsverband Industrieregion Mittelfranken:

I.

Der Regionalplan der Industrieregion Mittelfranken (Bekanntmachung über die Verbindlicherklärung vom 15. Juni 1988, GVBl S. 170, BayRS 230-1-12-U, und - zuletzt - der Fünften Änderung vom 4. September 2000, GVBl S. 746) wird wie folgt geändert:

Kapitel B IX Verkehr und Nachrichtenwesen

1. Das bisherige Kapitel B IX Verkehr und Nachrichtenwesen wird Teil des neuen Kapitels B V Infrastruktur.
2. Die bisherigen Teilkapitel B IX 1 Allgemeines bis B IX 8 Luftverkehr erhalten die neue Bezeichnung B V 1 Verkehr
3. Das bisherige Teilkapitel B IX 9 Nachrichtenwesen entfällt.
4. Das neue Teilkapitel B V 1 Verkehr erhält folgende Fassung:

1 VERKEHR

1.1 Verkehrsleitbild

- 1.1.1 In der Region soll unter Kooperation und Koordination mit den angrenzenden Regionen ein integriertes Gesamtverkehrssystem weiterentwickelt werden.
- 1.1.2 Durch die weitere Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur sollen insbesondere die Erreichbarkeit der zentralen Orte vor allem für den Wirtschaftsverkehr und den öffentlichen Personenverkehr verbessert und die Verkehrssicherheit insbesondere für den Fußgänger- und Radverkehr erhöht werden. Dabei soll den Belangen der Bevölkerungsgruppen mit eingeschränkter Mobilität verstärkt Rechnung getragen werden.
- 1.1.3 Bei der weiteren Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur sollen die Belange des öffentlichen Personennverkehrs und des Individualverkehrs aufeinander abgestimmt werden. Im großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen soll der öffentlichen Personennahverkehr als Alternative zum motorisierten Individualverkehrs vorrangig ausgebaut und gefördert werden.
- 1.1.4 Auf eine Erhöhung des Anteils des öffentlichen Personennahverkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr gemessen am Gesamtverkehrsaufwand soll insbesondere im Stadt- und Umlandbereich im großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen hingewirkt werden.
- 1.1.5 Die Luftverkehrsanbindung der Region soll weiter verbessert werden.
- 1.1.6 Der umweltfreundliche Verkehrsträger Wasserstraße MD-Kanal soll nachhaltig gestärkt werden.
- 1.1.7 Die Erschließung des Fränkischen Seenlandes durch den öffentlichen Personennahverkehr soll verbessert werden
- 1.1.8 Bei der Ausweisung neuer Siedlungsgebiete soll verstärkt auf die Erschließung durch öffentliche Personennahverkehrsmittel - insbesondere Schienenverkehrsmittel - geachtet werden.

1.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

- 1.2.1 Der Ausbau eines regionalen Schnellbahnsystems soll vorangetrieben werden.

Hierfür soll neben dem Weiterbau des U-Bahnnetzes und dem Ausbau eines verbesserten Straßenbahnnetzes - einschließlich einer Stadtumlandbahn im Norden des Stadt- und Umlandbereiches im großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen - das S-Bahn-Grundnetz mit der S-Bahn nach Erlangen und (Forchheim, R 4) fertiggestellt werden. Die S-Bahn Projekte nach (Ansbach, R 8), (Neumarkt i.d.OPf., R 11) und Verlängerung Lauf (links Pegnitz) nach Hartmannshof (Gemeinde Pommelsbrunn) sollen zügig verwirklicht werden.
- 1.2.2 Planung, Ausbau und Betrieb des Nahverkehrsnetzes im S-Bahn-Standard auf den Bahnstrecken Nürnberg-(Neustadt a.d.Aisch, R 8) und der rechten Pegnitzstrecke sollen angestrebt werden.
- 1.2.3 Das ergänzende Buszubringernetz als integrierter Bestandteil des Gesamtverkehrssystems soll insbesondere in den Mittelbereichen Roth, Schwabach, Lauf a.d.Pegnitz und Hersbruck auf die Schienentaktzeiten ausgerichtet werden.

- 1.2.4 Zur Verbesserung der ÖPNV-Situation zwischen Greding/Allersberg und Nürnberg soll darauf hingewirkt werden, dass die Regionalbahnhöfe (Kinding, R 10) und Allersberg zügig realisiert werden und der Regionalbusverkehr darauf abgestimmt wird.
- 1.2.5 Auf den nicht durch SBahn-Untersuchungen betrachteten Strecken des Schienennahverkehrs soll, entsprechend vergleichbarer Fahrgastnachfrage auf anderen Schienenstrecken, auf die Verbesserung des Bedienungsstandards hingewirkt werden.
- 1.2.6 Bei den bestehenden Schienenverkehrsstrecken soll auf die Anlage von bedarfsgerechten Haltepunkten hingewirkt werden.
- 1.2.7 Der Bau und Betrieb von P+R- und B+R-Anlagen, als Voraussetzung für eine kombinierte Benutzung von individuellen und öffentlichen Verkehrsmitteln, soll weiterentwickelt werden.
- 1.2.8 Auf eine bessere Erschließung des Güterverkehrszentrums Hafen Nürnberg durch den ÖPNV soll hingewirkt werden.

1.3 Schienenverkehr

- 1.3.1 Die gute überregionale Anbindung durch den Schienenverkehr soll als ein wesentlicher Standortfaktor der Region erhalten und ausgebaut werden.
- 1.3.2 Die Infrastruktur für den Schienenfernverkehr und der entsprechende Fahrzeugeinsatz sollen kontinuierlich ausgebaut und modernisiert werden, um die Leistungsfähigkeit zu sichern und zu verbessern. Dazu sollen
- das gemeinsame Oberzentrum Nürnberg/Fürth/Erlangen mittels des Hauptbahnhofes Nürnberg möglichst umsteigefrei an alle Verdichtungsräume in Deutschland angebunden werden
 - der viergleisige Ausbau des Streckenabschnittes Nürnberg-Fürth verwirklicht werden
 - der Ausbau der Fernverkehrsstrecke Nürnberg-(Ebensfeld, R 4)-Erfurt als Voraussetzung einer beschleunigten Verbindung nach Berlin umgesetzt und mit dem Bau der S-Bahn Nürnberg-Erlangen-(Forchheim, R 4) abgestimmt werden
 - weitergehend direkte Verbindungen zwischen den Knotenpunkten Nürnberg und (Augsburg, R 9) geschaffen werden
 - auf eine Verbindung Nürnberg-(Passau, R 12) zur Verbesserung der Verkehrsverbindung nach Österreich hingewirkt werden
 - der Ausbau und die Elektrifizierung der rechten Pegnitzstrecke Nürnberg-(Marktredwitz, R 5) zur Verbesserung der Verkehrsverbindungen in Richtung Osten vorangetrieben werden.

1.4 Straßenbau

1.4.1 Allgemeines

Das Grundkonzept für den Individualverkehr soll so ausgebildet werden, dass insbesondere im gemeinsamen Oberzentrum Nürnberg/Fürth/Erlangen der Verkehr flüssiger gestaltet und in den Landkreisen eine ausreichende Flächenerschließung herbeigeführt wird.

1.4.2 Straßen für den großräumigen und überregionalen Verkehr

- 1.4.2.1 Die straßenmäßige Anbindung der Region an den großräumigen und überregionalen Verkehr soll verbessert werden.
- 1.4.2.2 Die Verbindung zwischen den großen Verdichtungsräumen Nürnberg/Fürth/Erlangen und (Augsburg, R 9) soll entsprechend ihrer Bedeutung leistungsfähig ausgebaut werden.

- 1.4.2.3 Ein funktionsgerechter Ausbau der Straßenverbindung zwischen der A 9 Berlin-(München, R 14) und dem Fränkischen Seenland sowie über die Regionsgrenze hinaus in den Raum (Weißenburg/Gunzenhausen, R 8) soll angestrebt werden.
- 1.4.2.4 Zur Entlastung des großen Verdichtungsraumes Nürnberg/Fürth/Erlangen vom Fern- und Durchgangsverkehr soll auf eine beschleunigte Realisierung der in der Region und den angrenzenden Regionen geplanten Ausbauten der Bundesautobahnen hingewirkt werden.
- 1.4.2.5 Es soll eine direkte Anbindung des Verkehrsflughafens Nürnberg an das Bundesautobahnnetz geschaffen werden.

1.4.3 Straßen für den regionalen und überörtlichen Verkehr

- 1.4.3.1 Straßenbaumaßnahmen für den regionalen und überörtlichen Verkehr sollen vorrangig unter Berücksichtigung folgender Gesichtspunkte durchgeführt werden:

- in den Mittelbereichen Erlangen und Herzogenaurach
Anbindung des nordöstlichen Nahbereichs Erlangen sowie der Nahbereiche Höchststadt a.d.Aisch, Herzogenaurach, Hemhofen/Röttenbach und Weisendorf an die Stadt Erlangen als Teil des gemeinsamen Oberzentrums Nürnberg/Fürth/Erlangen
- im Mittelbereich Fürth
Anbindung der Siedlungsschwerpunkte Zirndorf und Oberasbach an die Stadt Fürth als Teil des gemeinsamen Oberzentrums Nürnberg/Fürth/Erlangen.
Entlastung der Ortsdurchfahrten von Stein und der nördlichen Stadtteile von Fürth vom Durchgangsverkehr
- im Mittelbereich Hersbruck
Erschließung des Nahbereichs Hersbruck im Norden und Süden sowie des Pegnitztales im Nahbereich Velden/Neuhaus a.d.Pegnitz mit verbesserter Anbindung an die A 9 bei Lauf a.d.Pegnitz
Verbesserung der Verbindung in Richtung Altdorf b.Nürnberg
- im Mittelbereich Lauf a.d.Pegnitz
Anbindung des Nahbereichs Schnaittach an die überregionale Entwicklungsachse Nürnberg-(Amberg, R 6)-(Passau, R 12) und Verbesserung der Anbindung in Richtung Mittelbereich Erlangen und in Richtung Altdorf b.Nürnberg.
- im Mittelbereich Nürnberg
Anbindung des nördlichen Nahbereichs Heroldsberg an die Stadt Erlangen sowie der Nahbereiche Roßtal, Altdorf b.Nürnberg, Burgthann und der Siedlungsschwerpunkte Schwaig b. Nürnberg/Röthenbach a.d.Pegnitz, Feucht und Wendelstein an die Städte Nürnberg und Fürth als Teile des gemeinsamen Oberzentrums Nürnberg/Fürth/Erlangen.
- in den Mittelbereichen Roth und Schwabach
Anbindung aller Nahbereiche an die zugehörigen zentralen Orte sowie die Verbindung der zentralen Orte miteinander.

- 1.4.3.2 Im Westen der Städteachse Erlangen-Fürth-Nürnberg-Swabach soll eine leistungsfähige Nord-Süd-Verbindung geschaffen werden.

- 1.4.4 Die historischen Stadtkerne, insbesondere von Erlangen, Nürnberg, Fürth und Schwabach sowie von Stein, Zirndorf, Roßtal und Höchststadt a.d.Aisch, sollen vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

1.5 Radverkehr

- 1.5.1 Das bereits weitgehend flächendeckende Radwegenetz der Region soll im Rahmen des „Bayernetz für Radler“ fortgeschrieben und mit den angrenzenden Regionen weiter abgestimmt werden. Es soll darauf hingewirkt werden, neben einzelnen Lückenschließungen und Entschärfungen von Gefahrenstellen, insbesondere die Qualität der Radwege zu verbessern.

1.5.2 Das regionale und örtliche Radwegenetz soll ergänzt und gepflegt werden, um einen reibungslosen Übergang vom überregionalen Netz in die regionalen Radwegenetze zu gewährleisten.

1.5.3 Auf die Verbesserung einer auf den Radfahrer abgestimmten Infrastruktur soll hingewirkt werden.

1.6 Ziviler Luftverkehr

1.6.1 Verkehrsflughafen Nürnberg

1.6.1.1 Beim Verkehrsflughafen Nürnberg soll im Personen- und Frachtverkehr darauf hingewirkt werden, dass

- die Anbindung an die wichtigsten europäischen Drehkreuze
- die Punkt-zu-Punkt-Verkehre im Direktflug zu den wichtigen deutschen und europäischen Wirtschaftszentren
- die touristischen Angebote zu den wichtigsten Mittelstrecken-Urlaubszielen
- die Drehkreuzfunktion im touristischen Verkehr

weiter ausgebaut werden. Die bauliche Entwicklung des Verkehrsflughafens Nürnberg soll darauf abgestimmt werden.

1.6.1.2 Der Verkehrsflughafen Nürnberg soll aus allen Teilen der Region sowohl durch den ÖPNV als auch den Individualverkehr gut erreichbar sein.

1.6.2 Für die Region und den großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen soll der Verkehrslandeplatz Herzogenaurach als Schwerpunktflugplatz für die Allgemeine Luftfahrt erhalten und bedarfsgerecht ausgebaut werden.

1.6.3 Der Sonderlandeplatz „Schwabach-Heidenberg“ soll erhalten und den Bedürfnissen des Motor- und Segelflugsports entsprechend betrieben werden.

1.7 Binnenschifffahrt

1.7.1 Die Häfen in Erlangen und Fürth sollen schrittweise entsprechend der Entwicklung ausgebaut werden.

1.7.2 Das Güterverkehrszentrums Hafen Nürnberg soll weiter ausgebaut und funktionsgerecht in das Verkehrsnetz eingebunden werden. Dabei soll der Entwicklung des kombinierten Verkehrs mit Containern Rechnung getragen werden.

1.7.3 Es soll darauf hingewirkt werden, dass die Voraussetzungen für die Fahrgastschifffahrt und Sport-schifffahrt bedarfsgerecht verbessert werden.

zu 1 VERKEHR

zu 1.1 Verkehrsleitbild

zu 1.1.1 Die Industrieregion Mittelfranken (7) ist Bestandteil des regionalen Nahverkehrsraums Verkehrsverbund Großraum Nürnberg, der flächenmäßig weit über die Regionsgrenzen hinausreicht und einen Raum mit einer Fläche von 11.534 km² und 2,13 Mio. Einwohnern umfasst. In diesem Verkehrsverbund sind neben den kreisfreien Städten und Landkreisen Mittelfrankens auch der Landkreis Forchheim (Oberfranken), die Landkreise Neumarkt i.d.Opf. und Amberg-Weizsäckchen sowie die Stadt Amberg (Oberpfalz) zusammengeschlossen, ebenso eine Reihe von Verkehrsunternehmen (u.a. VAG Nürnberg und DB Regio); beteiligt ist auch der Freistaat Bayern. Dadurch ergibt sich in hohem Maße die Notwendigkeit der Kooperation und Koordination mit den angrenzenden Regionen.

Dieser Zusammenschluss basiert auf dem Ende der 70er Jahre fertiggestellten „Gesamtverkehrsplan Großraum Nürnberg (GVGN)“, mit seiner Zielsetzung, ein integriertes Gesamtverkehrsnetz in der Region zu schaffen. Diese Zielsetzung hat nach wie vor hohe Aktualität. Sie weist dem Schienennetz mit S-Bahn und ergänzenden Nahverkehrslinien sowie der U-Bahn Rückgratfunktion für den öffentlichen Personennahverkehr zu. Die übrigen Verkehrsträger Straßenbahn und Bus ergänzen mit ihren spezifischen Zubringer-, Verteiler- und Erschließungsaufgaben das Gesamtsystem des ÖPNV in der Region.

Nach den Empfehlungen des GVGN hat das Individualverkehrsnetz dort die Hauptlast des Verkehrsaufkommens zu tragen, wo kein attraktives Angebot im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zur Verfügung steht und wegen der siedlungsstrukturellen Situation wahrscheinlich auch nur begrenzt bereitgestellt werden kann. Zusätzlich sind Investitionen bei den Straßenbaumaßnahmen dort sinnvoll, wo mit dem Straßenverkehr einhergehende Umweltbelastungen gering gehalten werden können.

Die Hauptprobleme des Individualverkehrs liegen in der Überlastung des gemeinsamen Oberzentrums Nürnberg/Fürth/Erlangen. Ringstraßensysteme zur Kanalisierung des Verkehrs sind noch nicht im notwendigen Maße ausgebaut. Teilweise fehlen leistungsfähige Tangenten, welche die städtischen Bereiche vom Durchgangsverkehr entlasten können.

Die Autobahnstrecken im näheren Umfeld von Nürnberg sind durch den stark angewachsenen Fernverkehr bereits weitestgehend ausgelastet und können den auf den Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth gerichteten regionalen Verkehr nur noch mit stark eingeschränkter Verkehrsqualität aufnehmen.

Daher gilt es das Gesamtverkehrssystem in Kooperation und Koordination mit den Nachbarregionen weiterzuentwickeln.

zu 1.1.2 In den letzten Jahren sind die Anforderungen an die Mobilität und die Kommunikation stark gewachsen. Der persönliche Aktionsradius und die wirtschaftlichen Vorteile, die bessere Verkehrsmöglichkeiten bieten, sollen auch künftig gewährleistet werden. Die Konkurrenzfähigkeit der regionalen Wirtschaft steht unter anderem in engem Zusammenhang mit dem weiteren Ausbau der Infrastruktur. Damit dies sichergestellt werden kann, ist eine angemessene Kapazität und Qualität der Verkehrssysteme Voraussetzung.

Aus der Sicht der regionalen Entwicklung ist vor allem die Erreichbarkeit der zentralen Orte von Bedeutung. Hier konzentrieren sich die Siedlungsentwicklung mit Flächen für Wohnen, Gewerbe, Handel, Freizeit und die Einrichtungen der sozialen und kulturellen Infrastruktur. Die zentralen Orte bilden somit die Hauptquellen und -ziele des Verkehrs. Die Erreichbarkeit der zentralen Orte untereinander und innerhalb der zentralörtlichen Verflechtungsbereiche ist daher besonders wichtig. Den Belangen des Wirtschaftsverkehrs als wichtigem Bestandteil wirt-

schaftlicher Prosperität und des ÖPNV als umweltverträglichem Verkehrsträger kommt dabei eine herausragende Stellung zu.

Es ist erforderlich, dass der weitere Ausbau der Verkehrsinfrastruktur neben dem Aspekt der Erreichbarkeit auch den Anforderungen unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen gerecht wird. So gilt es insbesondere die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer zu gewährleisten. Darüber hinaus sind Menschen mit eingeschränkter Mobilität in besonderem Maße auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen. Es ist erforderlich bei Ausstattung der Fahrzeuge sowie bei der Gestaltung der Haltestellen, auf die Belange dieser Menschen Rücksicht zu nehmen.

- zu 1.1.3 Die Rolle des öffentlichen Personennahverkehr als wesentlichem Bestandteil eines integrierten Personennahverkehrssystems ist unbestritten und auch als fachliches Ziel im Landesentwicklungsprogramm Bayern (vgl. LEP B V 1.2) verankert. Während in der Vergangenheit eine gewisse Konkurrenzsituation zwischen öffentlichem Nahverkehr und Individualverkehr gesehen wurde, tritt in letzter Zeit verstärkt die Einsicht von der Notwendigkeit einer sinnvollen Aufgabenteilung bzw. eines sinnvollen Zusammenwirkens in den Vordergrund.

Verkehrsprognosen sagen für die nächsten Jahre ein unvermindertes Wachstum des Personenverkehrsaufkommens voraus. Um das steigende Gesamtverkehrsaufkommen bewältigen zu können, ist im großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen der vorrangige Ausbau des ÖPNV zu einer Alternative zum MIV unerlässlich.

Wesentliche Aussagen zu anstehenden verkehrlichen Problemen in der Region sind in den sektoralen Fortschreibungen des Gesamtverkehrsplans Großraum Nürnberg enthalten. Damit werden Ausbaumaßnahmen im S-Bahn-, U-Bahn- und Straßenbahn-Netz fundiert.

- zu 1.1.4 Der stetige Bevölkerungszuwachs im Einzugsbereich des gemeinsamen Oberzentrums Nürnberg/Fürth/Erlangen, die Erhöhung des Motorisierungsgrades und der Mobilität der Bevölkerung und die damit verbundene erhebliche Steigerung des Verkehrsaufkommens erfordern vor allem im Stadt- und Umlandbereich im großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen Maßnahmen, die zu einer spürbaren Verringerung des Anteils des motorisierten Individualverkehrs und zu einer wesentlichen Erhöhung des öffentlichen Personennahverkehrs führen. Dies kann nur über entsprechende Anreize bei Qualität und Quantität des Angebotes erreicht werden.

- zu 1.1.5 Als besonderer Standortvorteil für die Region kann angesehen werden, dass der Verkehrsflughafen Nürnberg ein wichtiges Drehkreuz des nationalen und internationalen Flugverkehrs, und zwar von Personen und von Gütern, darstellt. Der Verkehrsflughafen Nürnberg erschließt alle wichtigen kontinentalen Ziele und ist der einzige internationale Airport Nordbayerns. Diese Stellung gilt es weiter zu verbessern und auszubauen. Denn die Zuwachsraten im Luftverkehr waren in den letzten Jahren wesentlich höher als im öffentlichen Personenverkehr mit Bodenverkehrsmitteln.

Deshalb soll gemäß LEP B V 1.6.4 der Verkehrsflughafen Nürnberg die nationale und internationale Luftverkehrsanknüpfung Nordbayerns langfristig sicherstellen.

Beim Verkehrsflughafen Nürnberg nahmen die Passagierzahlen im Zeitraum von 1992 bis 2002 bei Abflug und Ankunft im jährlichen Durchschnitt um mehr als 7 % zu. Damit hat sich der Flughafen Nürnberg bei den Passagierzahlen weit überproportional entwickelt. Das Passagieraufkommen wurde von 1,6 Millionen im Jahr 1992 auf 3,2 Millionen im Jahr 2002 gesteigert. Der im Jahr 1990 erstellte Masterplan des Flughafen Nürnberg prognostiziert für 2010 ein Fluggastaufkommen von bis zu ca. 4,7 Millionen Passagieren.

Alle Prognosen über die weitere Entwicklung des Luftverkehrs sehen ein weiteres Wachstum voraus. So wird bis zum Jahr 2020 eine Verdopplung des Luftverkehrsaufkommens von 2000 erwartet. Ein weiterer Ausbau des Verkehrsflughafens Nürnberg - entsprechend den jeweiligen Anforderungen - wird deshalb für notwendig gehalten.

- zu 1.1.6 Beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur muss auch der als umweltfreundlich geltende Verkehrsträger Wasserstraße MD-Kanal gestärkt werden, um in Zukunft mehr Verkehrsanteile übernehmen zu können.
- zu 1.1.7 Das Fränkische Seenland ist im Landesentwicklungsprogramm Bayern als Gebiet mit in Ansatzpunkten vorhandenem und entwicklungsfähigem Urlaubstourismus ausgewiesen (vgl. LEP B II 1.3.2). Es ist darüber hinaus für die Region ein Erholungsschwerpunkt mit bedeutender Naherholungsfunktion (vgl. B VII 2.3 und Karte 3 „Landschaft und Erholung“). Die steigende Nachfrage nach den Einrichtungen des Fränkischen Seenlandes für Übernachtungsgäste und Tagesausflügler macht es notwendig, die Erreichbarkeit auch durch den öffentlichen Verkehr weiter auszubauen.
- zu 1.1.8 Gemäß Landesentwicklungsprogramm Bayern soll sich die Entwicklung des Siedlungswesens in den Verdichtungsräumen, ausgehend von den Kernstädten, entlang den Entwicklungsachsen und leistungsfähigen Verkehrswegen, insbesondere den schienengebundenen Trassen des Personennahverkehrs, vollziehen (vgl. LEP B V 1.2). Da die Stadt-Umlandwanderung in der Region bereits weit über die Grenzen des großen Verdichtungsraumes Nürnberg/Fürth/ Erlangen hinausreicht und auch der den großen Verdichtungsraum umgebende ländliche Raum Teil des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg ist, wird in der Region das landesplanerische Ziel LEP B V 1.2 auf die gesamte Region ausgedehnt.

Die Siedlungsentwicklung in der Region hat sich in der Vergangenheit nicht ausreichend an den Möglichkeiten und Notwendigkeiten des ÖPNV orientiert. Dadurch sind z.T. Siedlungsstrukturen entstanden, die eine gute Erschließung durch den ÖPNV erschweren. Durch die Beachtung des Zieles kann sowohl den Forderungen nach zusätzlichen Siedlungsflächen als auch nach besserer Auslastung der ÖPNV-Systeme und nach Reduzierung der verkehrsbedingten Immissionen entsprochen werden.

zu 1.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

- zu 1.2.1 Die Weiterentwicklung des S-Bahn- und U-Bahn-Netzes sowie eine zeitnahe Realisierung der Stadtumlandbahn im Norden des Stadt- und Umlandbereiches (vgl. Karte 1 „Raumstruktur“) stellt eine wichtige Voraussetzung für eine angemessene Verkehrsbedienug im großen Verdichtungsraum Nürnberg/Erlangen/ Fürth dar. Als nächste Maßnahmen, die bereits untersucht und deren Planung sich bereits in einem fortgeschrittenen Stadium befindet, gilt es demnach zu verwirklichen:
- S-Bahn Nürnberg-Erlangen-(Forchheim, R 4)-(Bamberg, R 4)
 - S-Bahn Nürnberg-(Ansbach, R 8)
 - S-Bahn-Verlängerung von Lauf a.d.Pegnitz nach Hartmannshof (Gemeinde Pommelsbrunn)
 - S-Bahn Nürnberg-(Neumarkt i.d.OPf., R 11).
- zu 1.2.2 Darüber hinaus ist es erforderlich, die Sektoren
- **West:** Fürth-Siegelsdorf (Gemeinde Veitsbronn)-(Neustadt a.d.Aisch/Markt Erlbach, R 8) datenmäßig zu aktualisieren und zu prüfen, ob eine S-Bahn oder ein S-Bahn ähnlicher Verkehr eingerichtet werden kann.
 - **Nord-Ost:** (rechter Pegnitzkorridor) Nürnberg-Neunkirchen a.Sand-Neuhaus a.d.Pegnitz und Simmelsdorf-Hüttenbach (Gemeinde Simmelsdorf) erstmalig als Nahverkehrsraum zu untersuchen und ebenfalls zu überprüfen, ob eine S-Bahn oder ein S-Bahn ähnlicher Verkehr eingerichtet werden kann.
- zu 1.2.3 Das bestehende und geplante S-Bahn-Netz kann nur durch ein ergänzendes Buszubringernetz voll flächendeckend wirksam werden. Dementsprechend ist es erforderlich, abgestimmt mit der Weiterentwicklung des S-Bahn-Netzes auch das Buszubringernetz anzupassen und auf die Schienentaktzeiten auszurichten. Mittel- bis langfristig soll im Norden des Stadt- und

Umlandbereiches im großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen (vgl. Karte 1 „Raumstruktur“) die Stadtumlandbahn diese Funktion übernehmen.

- zu 1.2.4 Mit Inbetriebnahme der Neubaustrecke Nürnberg-(Ingolstadt, R 10) kann auch der öffentliche Personennahverkehr über die Regionalbahnhöfe (Kinding, R 10) und Allersberg verbessert werden. Erforderlich ist dazu ein Verknüpfung mit dem regionalen Busverkehr.
- zu 1.2.5 Die Nahverkehrsstrecken, die nicht zu dem künftigen S-Bahn-Netz gehören, damit aber verknüpft sind, haben weiterhin Bedeutung für das Gesamtnetz und müssen zukunftsfähig gemacht werden. Trassensanierungen müssen in den nächsten Jahren verstärkt angegangen werden.
- zu 1.2.6 Bei den bestehenden Schienenverkehrsstrecken wird es zukünftig erforderlich werden, den Bedarf von neuen Haltepunkten bzw. Reaktivierungen von ehemaligen Haltepunkten entsprechend der Siedlungsstruktur und Siedlungsentwicklung zu prüfen und zu bewerten.
- zu 1.2.7 Es ist erforderlich, dass der Ausbau von neuen P+R-Anlagen bzw. die Erweiterung von bestehenden Anlagen weiter unterstützt wird. Insbesondere bei der Verwirklichung der S-Bahn-Projekte nach (Ansbach, R 8), (Neumarkt i.d.Opf., R 11), Erlangen/(Forchheim, R 4) und Verlängerung Lauf (links Pegnitz) nach Hartmannshof (Gemeinde Pommelsbrunn) haben die zu schaffenden P+R-Anlagen erhöhte Bedeutung. Ähnliches gilt für B+R-Anlagen. Die Bereitstellung entsprechend gestalteter Umsteigeanlagen ist als wichtige Maßnahme zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV zu sehen, da sie eine kombinierte Benutzung von individuellen und öffentlichen Verkehrsmitteln erleichtert.
- zu 1.2.8 Das Güterverkehrszentrum (GVZ) Hafen Nürnberg ist der derzeit größte Güterumschlagsplatz in Süddeutschland. Die periphere Lage des Hafens und des Hafenindustrialgebietes sowie die große Entfernung zu den Haltepunkten des öffentlichen Nahverkehrs erfordern im Augenblick noch, dass viele Beschäftigte mit dem Pkw anfahren. In deren Interesse, aber auch im Interesse der Verringerung des Individualverkehrs ist es notwendig, die Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu verbessern.

zu 1.3 Schienenverkehr

- zu 1.3.1 Die Verkehrsbeziehungen zu den Verdichtungsräumen in Deutschland und in die benachbarten Staaten - insbesondere durch die Erweiterung der Europäischen Gemeinschaft - werden nach allen Prognosen wachsen. Unter ökologischen und gesamtwirtschaftlichen Gesichtspunkten gilt es, den Schienenfernverkehr stärker zu beteiligen. Um die bis 2015 prognostizierte Steigerung der Verkehrsleistung der Bahn im Fernverkehr um 40 % zu erreichen (GVP Bayern 2002), ist eine Verbesserung und ein Ausbau der Schieneninfrastruktur sowie die Einrichtung attraktiver Schienenfernverkehrsangebote erforderlich.
- zu 1.3.2 Die Wirtschaft der Region benötigt zur Wahrung ihrer Wettbewerbsfähigkeit eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur, mit der Verkehrsverbindungen gesichert und beschleunigt werden und damit eine Alternative zum Autoverkehr geboten werden kann. Dazu sind aus der Sicht der Region die im Ziel genannten Projekte notwendig:
 - Die Neubau-/Ausbaustrecke Nürnberg-Erfurt ist der Kern des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 8. Im Abschnitt Nürnberg-Fürth sind zwei Hauptstrecken gebündelt, deren Leistungsfähigkeit bereits heute an die Grenzen stößt. Ohne den vorgesehenen viergleisigen Ausbau würden bei Inbetriebnahme der Ausbau-/Neubaustrecke (München, R 14)-(Ingolstadt, R 10)-Nürnberg und einem verbesserten Schienenfernverkehrsangebot Infrastrukturengpässe auftreten. Zur Vermeidung negativer Netzwirkungen über die Grenzen der Region hinaus, ist es erforderlich, dass eine Realisierung des viergleisigen Ausbaus bis Ende 2006 erfolgt.

Eine wettbewerbsfähige Schienenfernverkehrsverbindung der Region nach Berlin - als Bestandteil der künftigen europäischen Schienenmagistrale von Skandinavien nach Oberitalien - setzt eine moderne Infrastruktur voraus, die attraktivere Reisezeiten als heute ermöglicht. Dies ist auch zur Wahrung der Chancen der Wirtschaft in der Region erforderlich. Gesamtwirtschaftlich ist eine gemeinsame Planung und Umsetzung des Fernverkehrsprojektes und der Bau der S-Bahn nach (Forchheim, R 4) sinnvoll und effektiv.

- Eine attraktive Fernverkehrsverbindung zwischen und zu den Verdichtungsräumen (Augsburg, R 9) und Nürnberg ist durch direkte Anbindung auch nach Fertigstellung der ABS/NBS (München, R 14)-(Ingolstadt, R 10)-Nürnberg aufgrund der Potenziale geboten.
- Der Ausbau der Strecke Nürnberg-(Passau, R 12) dient der Verbesserung der mit Österreich vereinbarten länderübergreifenden Verkehrsverhältnisse im Schienenfernverkehr.
- Durch die östliche Erweiterung der Europäischen Gemeinschaft wird die Region einen noch stärker werdenden Transitverkehr zu bewältigen haben. Deshalb ist eine leistungsfähige überregionale Schieneninfrastruktur insbesondere auch nach „Osten“ dringend notwendig.

zu 1.4 **Straßenbau**

zu 1.4.1 Allgemeines

Die wichtigsten raumbedeutsamen Planungen für die Region werden in 1.4.2 und 1.4.3 genannt. Die hier angeführten Straßenbauziele werden zum überwiegenden Teil durch die Ausbauprogramme der staatlichen Straßenbauverwaltung abgedeckt.

Neben der Beachtung der rein technischen Notwendigkeiten einer zügigen Verkehrsführung usw. ist es erforderlich, auch Gesichtspunkte der Umweltbeeinträchtigung und der Landschaftsbelastung ausreichend zu berücksichtigen. Sowohl die Stadtlandschaft als auch die freie Landschaft gilt es durch Straßenbaumaßnahmen umweltschonend zu behandeln.

zu 1.4.2 Straßen für den großräumigen und überregionalen Verkehr

Das Straßennetz für den großräumigen und überregionalen Verkehr wird von den Bundesautobahnen und Bundesstraßen gebildet. Der Bundesfernstraßenbau richtet sich nach dem „Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“.

zu 1.4.2.1 Wegen der erhöhten Verkehrsbelastungen, vor allem auf den Hauptverkehrsadern der Mittelbereiche Lauf a.d.Pegnitz, Hersbruck, Erlangen, Fürth sowie Schwabach und Roth werden Verbesserungen am bestehenden überregionalen Straßenverkehrsnetz erforderlich. Diese können erreicht werden durch

- den vierstreifigen Ausbau der B 14 zwischen der A 9 und Reichenschwand sowie die Weiterführung als zweistreifige Ortsumgehung von Reichenschwand nach Maßgabe des für die Verlegung der B 14 durchgeführten Raumordnungsverfahrens
- den vier- oder dreistreifigen Ausbau der B 2 zwischen der A 3 und Eschenau (Markt Eckental) sowie die Ortsumgehungen von Eschenau und Forth (Markt Eckental)
- Ortsumgehung von Gremsdorf im Zuge der B 470.
- Ortsumgehung von Höchststadt a.d.Aisch im Zuge der B 505
- den Neubau der B 2 zwischen dem Hafen Nürnberg und der A 6
- den vierstreifigen Ausbau der B 2 zwischen Roth und Mauk (Gemeinde Georgensgmünd) einschließlich Ortsumgehungen von Untersteinbach (Stadt Roth) und Wernsbach (Gemeinde Georgensgmünd), daran anschließend der dreistreifige Ausbau mit der Ortsumgehung von Röttenbach
- einer Ortsumgehung von Stein im Zuge der B 14 mit Anbindung an die B 2 im Stadtgebiet von Nürnberg

Die bedeutendste großräumige Straßenverbindung nach Nord- und Westdeutschland ist die A 3 Frankfurt-Nürnberg. Eine entscheidende verkehrliche Verbesserung kann nur durch den sechsstreifigen Ausbau der A 3 nördlich von Erlangen erreicht werden.

Als bedeutendste großräumige Straßenverbindung in den südwestdeutschen Raum ist die A 6 Nürnberg-Heilbronn ebenso dringlich sechsstreifig auszubauen.

Die A 9 München-Berlin weist trotz des sechsstreifigen Querschnitts im Abschnitt AK Nürnberg-Ost und AK Nürnberg wegen der sich hier überlagernden starken Verkehrsströme einen Kapazitätsengpass auf, der durch einen achtstreifigen Ausbau beseitigt werden kann.

Die A 73 im Bereich Erlangen ist insbesondere in den morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunden überlastet. Abhilfe kann durch einen sechsstreifigen Ausbau zwischen der A 3 und (Forchheim, R 4) geschaffen werden.

Gleiches gilt für den Abschnitt der A 73 zwischen AK Nürnberg-Süd und AS Nürnberg-Hafen-Ost. Hier ist Abhilfe durch einen acht- bzw. sechsstreifigen Ausbau und Umbau des Autobahnkreuzes Nürnberg-Süd möglich.

Die Verbesserung des Straßennetzes zwischen den beiden mittelfränkischen Regionen soll durch folgende Einzelmaßnahmen erreicht werden:

- den Neubau der B 2 zwischen dem Hafen Nürnberg und der A 6 bei Schwabach
- den vierstreifigen Ausbau der B 2 zwischen Roth und Mauk (Gemeinde Georgensgmünd) einschließlich Ortsumgehungen Untersteinbach (Stadt Roth) und Wernsbach (Gemeinde Georgensgmünd), daran anschließend der dreistreifige Ausbau mit Ortsumgehungen von Röttenbach
- die Verlegung der B 466 bei Wassermungenau (Stadt Abenberg)

Zwischen (Gunzenhausen, R 8) und Schwabach übernimmt die B 466 künftig Teile des Erholungsverkehrs aus dem Großraum Nürnberg zu dem Fränkischen Seenland. Deshalb wurde der verkehrsgerechte Ausbau dieser Strecke bereits in den zurückliegenden Jahren gefördert.

Im bisherigen Gesamtverkehrsplan Großraum Nürnberg wird zum Neubau der B 2 zwischen dem Hafen Nürnberg und der A 6 bei Schwabach folgendes festgestellt: Die B 2 neu ist regionale und überregionale Schnellstraße und stellt das Rückgrat der Erschließung des Individualverkehrs für die Achse Nürnberg-Swabach-Roth dar. Ihre Aufgaben sind: Die Entlastung der Ortsdurchfahrt Schwabach sowie der südlichen Stadtteile von Nürnberg, die Anbindung des Landkreises Roth an die Städteachse und die Herstellung eines überregionalen Netzschlusses im Bundesstraßennetz. Sie verbessert die Erschließung des Nürnberger Hafens.

Für den Abfluss der Güter vom Hafen Nürnberg in den Süden der Region und in die Region Westmittelfranken sowie in die Entwicklungsachse Nürnberg-(Donauwörth, R 9) ist der Neubau der B 2 zwischen Hafen Nürnberg und A 6 notwendig.

Der Ausbau der B 2 in Richtung Süden ist für die Region von erheblicher Bedeutung. Daher ist auch der Ausbau von Roth in Richtung (Pleinfeld, R 8) und darüber hinaus bis zur Regierungsbezirksgrenze erforderlich. Für die Gemeinde Georgensgmünd soll dabei im Bereich des Ortsteils Mauk (Gemeinde Georgensgmünd) eine Anbindung geschaffen werden.

zu 1.4.2.2 Die B 2 ist als wichtige Verbindung zwischen den großen Verdichtungsräumen Nürnberg/Fürth/Erlangen und (Augsburg, R 9) von herausragender Bedeutung. Die fehlende Leistungsfähigkeit mit der unzureichenden Überholmöglichkeit der bestehenden Straße ist mit der Funktion dieser Verkehrsachse nicht vereinbar. Eine deutliche Verbesserung soll durch die unter Ziffer 1.4.2.1 beschriebene Ausbaumaßnahme erreicht werden.

zu 1.4.2.3 Im südlichen Mittelfranken (R 7 und R 8) ist das Bundesfernstraßennetz mehr oder weniger radial auf den Großraum Nürnberg ausgerichtet. Leistungsfähige Bundesfernstraßen gibt es mit der B 2 und der A 9 nur in Nord-Süd-Richtung. Die bestehende B 13 führt durch mehrere Ortsdurchfahrten und kann so die Funktion einer großräumigen Fernstraßenverbindung nicht erfüllen. Darüber hinaus fehlt für den Wirtschaftsraum (Weißenburg/Gunzenhausen, R 8) und das Erholungsgebiet „Fränkisches Seenland“ eine direkte Anbindung an die Bundesautobahn A 9 Nürnberg-(München, R 14) auf kurzem Weg. Auf dem Abschnitt zwischen der B 2 und der A 9 gibt es zurzeit keine leistungsfähige Direktverbindung.

Eine verbesserte West-Ost-Straßenerschließung im südlichen Mittelfranken mit einer direkten Bundesstraßenverbindung des genannten Raums an die A 9 mit einer neuen Anschlussstelle nördlich Greiding ist daher anzustreben.

Dabei sollen vorrangig die bestehenden Staatsstraßen 2389, 2225 und 2227 einbezogen werden und durch Ortsumgehungen von (Ellingen, R 8), (Höttingen, R 8), (Fiegenstall, R 8), Laibstadt (Stadt Heideck), Aberzhausen (Stadt Heideck), Alfershhausen (Markt Thalmässing) und Thalmässing ergänzt werden.

zu 1.4.2.4 Das Netz der überregionalen Straßenverbindungen muss auch im Zusammenhang mit den nicht in der Region gelegenen Verkehrswegen gesehen werden. So besteht seitens der Region ein großes Interesse, dass der Ausbau der A 6 zwischen (Pfreimd und Waidhaus, R 6) fertig gestellt wird und der Lückenschluss zwischen (Amberg und Pfreimd, R 6) erfolgt. Diese Maßnahme gilt es besonders vordringlich weiterzuführen. Sie ist u. a. für den Abfluss der Güter aus dem Hafen Nürnberg als größtem Güterumschlagplatz der Region von erheblicher Bedeutung. Weiterhin ist für die überregionale Anbindung der Region insbesondere der sechsstreifige Ausbau der A 3 Erlangen-(Aschaffenburg, R 1) und der A 6 Nürnberg-Heilbronn als großräumige Straßenverbindungen von größter Bedeutung. Für den regionalen Verkehr von besonderer Bedeutung ist der Ausbau der A 73 zwischen der A 6 und der Anschlussstelle Nürnberg-Hafen Ost sowie zwischen der A 3 und (Forchheim, R 4), um die insbesondere im morgendlichen und nachmittäglichen Berufsverkehr entstehenden Stauungen zu vermeiden.

zu 1.4.2.5 Der Verkehrsflughafen Nürnberg hat für die Region, den gesamten Regierungsbezirk Mittelfranken und sogar darüber hinaus eine wachsende Bedeutung, was sich am stetig ansteigenden Fluggastaufkommen ablesen lässt. Der Verkehrsflughafen Nürnberg ist ein Gemeinschaftspunkt nach den Leitlinien für ein transeuropäisches Verkehrsnetz und dient der Anbindung Nordbayerns an den nationalen und kontinentalen Luftverkehr. Entsprechend dieser Bedeutung ist der neben der stadtseitigen Straßenerschließung ein direkter Anschluss an die im Norden verlaufende Bundesautobahn A 3 erforderlich. Ein solcher Autobahnanschluss für den überregionalen und regionalen Zubringerverkehr ist zur attraktiven Verknüpfung der Verkehrsträger Straße und Luft dringend erforderlich.

zu 1.4.3 Straßen für den regionalen und überörtlichen Verkehr

Straßen für den regionalen und überörtlichen Verkehr sind im Wesentlichen Staats- und Kommunalstraßen. Der Staatsstraßenbau richtet sich nach dem „Gesamtverkehrsplan Bayern“ mit dem „Ausbauplan für die Staatsstraßen“. Ein entsprechend abgestimmtes Konzept für Kommunalstraßen gibt es derzeit nicht.

Nach dem LEP B V 1.4.5 sollen die Staatsstraßen alle nicht an Bundesfernstraßen liegenden zentralen Orte und Siedlungsschwerpunkte soweit möglich an diese anbinden und damit auch die Voraussetzungen für die weitere Entwicklung dieser Orte schaffen. Die Staatsstraßen sind Bindeglieder im Netz des weiträumigen Verkehrs und tragendes Gerüst für den Regionalverkehr in der Fläche. Demgegenüber sollen die Kreisstraßen dem überörtlichen Verkehr innerhalb des Kreises oder dem Verkehr zwischen benachbarten Kreisen dienen und dabei insbesondere Kleinzentren untereinander und mit zentralen Orten höherer Stufe verknüpfen.

Den nachfolgend in der Begründung zu 1.4.3.1 aufgeführten einzelnen Maßnahmen an Staatsstraßen wurde der Ausbauplan für Staatsstraßen 2001 zugrunde gelegt.

zu 1.4.3.1 Mittelbereiche Erlangen und Herzogenaurach

Das Straßennetz des Mittelsbereichs Erlangen genügt insbesondere in den Bereichen mit hoher Siedlungstätigkeit im Umfeld von Erlangen nicht mehr den Anforderungen. Die starken Pendlerströme nach Erlangen erfordern vor allem den Ausbau des Staatsstraßennetzes.

Dies betrifft vor allem die Staatsstraße 2240 im Osten der Stadt Erlangen, die den nördlichen Mittelbereich Nürnberg und den südöstlichen Bereich der Region Oberfranken West (4) ans Stadtgebiet anbindet. Die Ortsdurchfahrten von Buckenhof, Uttenreuth und Weiher (Gemeinde Uttenreuth) sind an der Grenze der Leistungsfähigkeit angelangt und führen zu einer erheblichen Belastung der Anlieger. Zur Verbesserung der Anbindung für den Individualverkehr, zur Entlastung der Ortsdurchfahrt und zur Verbesserung der ÖPNV-Bedeutung auf der bestehenden Staatsstraße ist eine südliche Umgehung der genannten Orte auf Grundlage der vorliegenden landesplanerisch positiven Beurteilung erforderlich.

Die St 2259 bindet die Bereiche Gerhardshofen (R 8), Weisendorf und Heßdorf sowie Hemhofen und Röttenbach an die Stadt Erlangen an. Von Bedeutung sind der Ausbau Weisendorf- Heßdorf mit Ortsumgehung von Großenseebach und der Ausbau nördlich von Hemhofen.

Die St 2260 stellt eine wichtige Verbindung des Bereichs Wachenroth und Mühlhausen mit der angrenzenden Region Oberfranken West (4) dar. Hier ist ein Ausbau westlich von Wachenroth erforderlich.

Die St 2263 verbindet das mögliche Mittelzentrum Höchststadt a. d. Aisch mit dem Raum Nürnberg/Fürth. Sie soll aus Vach/Mannhof (Stadt Fürth) herausgenommen werden und südlich von Hüttendorf (Stadt Erlangen) unter Benützung der bereits vorhandenen Brücke unter dem MD-Kanal zur bestehenden AS Eltersdorf an der A 73 geführt werden. Darüber hinaus ist der Ausbau zwischen Weisendorf und Herzogenaurach sowie die Verlegung bei Niederndorf (Stadt Herzogenaurach) erforderlich.

Mittelbereich Fürth

Im Mittelbereich Fürth soll eine wesentliche Verbesserung durch den restlichen Ausbau der St 2245 erfolgen. Die St 2245 ist eine wichtige Ost-Westverbindung und vermittelt über das örtliche und regionale Verkehrsaufkommen hinaus Verkehrsbeziehungen vom Oberzentrum Ansbach (R 8) in den westlichen Bereich des gemeinsamen Oberzentrums Nürnberg/ Fürth/Erlangen. Nach der bereits fertig gestellten Ortsumgehung von Wintersdorf (Stadt Zimndorf) sind noch die Umgehungen von Ammerndorf und Vincenzenbronn (Gemeinde Großhabersdorf) zu realisieren.

Die Ortsdurchfahrten der Umlandgemeinden und der nördlichen Stadtteile der Stadt Fürth sind durch den starken Durchgangsverkehr belastet. Abhilfemöglichkeiten durch eine Entlastungsstraße bei Seukendorf und Veitsbronn als Verlängerung der Verlegung der St 2263 bei Königsmühle und Hüttendorf (Stadt Erlangen) müssen untersucht werden.

In der südlichen Fortsetzung ist langfristig eine Ortsumgehung von Cadolzburg im Zuge der St 2409 zur Entlastung der Ortsdurchfahrt vom Durchgangsverkehr in Richtung Ammendorf/St 2245 anzustreben.

Mittelbereich Hersbruck

Im Mittelbereich Hersbruck sind Ausbaumaßnahmen an der St 2162 und St 2404 erforderlich.

Die St 2162 verbindet das Mittelzentrum Hersbruck mit dem Raum (Pegnitz, R 5) und erschließt das Pegnitztal. Sie hat besondere Bedeutung für den Ausflugsverkehr aus dem Nürnberger Raum in die Fränkische und Hersbrucker Schweiz. Es ist daher notwendig, sie bevorzugt auszubauen, wobei es darauf ankommt, die natürlichen Gegebenheiten der Landschaft besonders zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, ob die Ortsdurchfahrt Hohenstadt (Gemeinde Pommelsbrunn) durch eine Ortsumgehung vom Durchgangsverkehr entlastet werden kann.

Die St 2404 verbindet den Raum Altdorf b.Nürnberg mit dem Bereich Hersbruck und der B 14. Vordringlich ist die Engstelle an der Bahnunterführung in Henfenfeld und die damit bestehenden Beeinträchtigungen des Wirtschaftsverkehrs zu beseitigen. Im weiteren Verlauf wird eine Verbesserung durch den Bau einer Ortsumgehung von Sendelbach (Gemeinde Engelthal) angestrebt.

Mittelbereich Lauf a. d. Pegnitz

Im Mittelbereich Lauf a. d. Pegnitz kann eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse durch den Ausbau der St 2236 und der St 2404 erfolgen.

Die St 2236 verbindet die B 2 bei Forth (Markt Eckental) mit dem Unterzentrum Schnaittach sowie dieses mit der B 14 und erfüllt Zubringerfunktionen zur A 9 (Anschlussstelle Schnaittach).

Durch die Verlegung bei Gernersberg (Markt Schnaittach) und Kirchrötenbach (Markt Schnaittach) und langfristig auch bei Großbellhofen (Markt Schnaittach) sollen die Beeinträchtigungen durch die für den Verkehr jetzt noch sehr hinderlichen Ortsdurchfahrten beseitigt werden.

Durch den vorgesehenen Ausbau der Ortsdurchfahrt in Lauf a. d. Pegnitz im Zuge der St 2240 kann eine wesentliche Verbesserung der Anbindung des Mittelbereichs erreicht werden.

Mittelbereich Nürnberg

Die Erschließung der östlich und südlich gelegenen Teile des Mittelbereichs Nürnberg kann durch folgende Staatsstraßenbaumaßnahmen sichergestellt werden:

Ausbau der St 2404 im Abschnitt Gersdorf (Gemeinde Leinburg)-Gersberg (Gemeinde Leinburg),
Ausbau der St 2239 in den Abschnitten Neuses-Kleinschwarzenlohe (Markt Wendelstein) und Feucht-Penzenhofen (Gemeinde Winkelhaid) Penzenhofen (Gemeinde Winkelhaid)-Weinhof (Stadt Altdorf b.Nürnberg) sowie der Umbau der Einmündung in die B 8 bei Feucht,
Ausbau der St 2406 nördlich von Worzeldorf (Stadt Nürnberg) und Bau einer Ortsumgehung von Kornburg (Stadt Nürnberg),
Bau der Westtangente Altdorf b.Nürnberg im Zuge der St 2240.

Die St 2243 stellt eine kurze Verbindung von der B 2 bei Heroldsberg über Kalchreuth in den östlichen Bereich Erlangens her. Von besonderer Bedeutung ist die Verlegung bei Heroldsberg.

Mittelbereiche Roth und Schwabach

In den Mittelbereichen Roth und Schwabach können verkehrliche Verbesserungen durch den Ausbau bzw. die Verlegung der nachstehenden Staatsstraßen erfolgen, wobei sich die regionale Bedeutung der einzelnen Maßnahmen aus folgenden Situationen ergibt:

Die St 2220 verbindet im Abschnitt (Windsbach, R 8)-Roth das Kleinzentrum Abenberg mit dem Mittelzentrum Roth und darüber hinaus mit dem möglichen Mittelzentrum Hilpoltstein und

vermittelt Verkehrsbeziehungen in den oberpfälzischen Bereich (Neumarkt i.d.OPf., R 11). Die Straße erfüllt Zubringerfunktion zur A 9 (AS Hilpoltstein). Im Zuge der St 2220 sind Ausbaumaßnahmen zwischen Abenberg und Roth sowie Ortsumgehungen von Abenberg, Aurau (Stadt Roth) und Eckersmühlen (Stadt Roth) erforderlich.

Die St 2224 verbindet einerseits das mögliche Oberzentrum Schwabach mit dem Unterzentrum Georgensgmünd, andererseits dieses über die St 2220 mit dem Mittelzentrum Roth. Von Bedeutung sind der Ausbau zwischen Aurau (Stadt Roth) und Georgensgmünd sowie nördlich von Breitenlohe (Gemeinde Büchenbach).

Die St 2223 erschließt den östlichen und westlichen Teil des Nahbereichs des Kleinzientrums Spalt und das Unterzentrum Georgensgmünd. Weiterhin stellt die St 2223 eine wichtige nördliche Verkehrsanbindung für das Fränkische Seenland dar. Sie soll deshalb als Ortsumgehung von Georgensgmünd bis zur B 2 fortgeführt werden. Darüber hinaus sind Verbesserungen der Abschnitte (Windsbach, R 8)-Wassermungenau (Stadt Abenberg) und Spalt-Georgensgmünd einschließlich einer Ortsumgehung von Wasserzell (Stadt Spalt) erforderlich.

Die St 2225 verbindet das Kleinzentrum Thalmässing mit dem möglichen Mittelzentrum Hilpoltstein sowie das Kleinzentrum Allersberg und Röthenbach b. St. Wolfgang (Markt Wendelstein) mit Nürnberg. Zusammen mit den St 2227, 2391 und 2238 erfüllt sie als parallele Straßenverbindung zur A 9 Zubringerfunktionen zu den Anschlussstellen Greding, Allersberg, Hilpoltstein und Nürnberg-Feucht und dient als Umleitungsstrecke für den Autobahnverkehr. Südlich Allersberg erschließt sie den Rothsee. Im Einzelnen sind für die St 2225 der Ausbau nördlich von Allersberg und zwischen Unterrödel (Stadt Hilpoltstein) und Hilpoltstein von Bedeutung.

Des Weiteren sind im Zuge der St 2226 als regional wichtige Verbindung zwischen (Pleinfeld, R 8) und dem möglichen Mittelzentrum Hilpoltstein eine Ortsumgehung von Heideck und der Ausbau zwischen der B 2 und Liebenstadt (Stadt Heideck) erforderlich.

Im Zuge der St 2227 als Verbindung zwischen dem möglichen Mittelzentren Hilpoltstein und dem Unterzentrum Greding ist ein Ausbau im Abschnitt Hausen (Stadt Greding)-Greding erforderlich.

Die Verbindung zwischen Allersberg und (Freystadt, R 11) soll durch den Ausbau der St 2237 zwischen Allersberg und (Reckenstein, R 11) verbessert werden.

Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Ortsdurchfahrten Sindersdorf (Stadt Hilpoltstein) und Meckenhausen (Stadt Hilpoltstein) der St 2238 ist eine Ortsumgehung erforderlich. Diese Strecke dient der Anbindung von (Freystadt, R 11) an die A 9 und damit auch der Verbindung zum Unterzentrum Greding.

Zur Verbesserung der Verbindung der Unterzentren Greding und (Berching, R 11) ist eine Ortsumgehung von Landerzhofen (Stadt Greding) im Zuge der St 2336 von Bedeutung.

zu 1.4.3.2 Die im GVGN empfohlene Nord-Süd-Verbindung im Westen der Städteachse ist von regionaler Bedeutung. Sie erscheint zur Bewältigung des regionalen Verkehrs in diesem Raum erforderlich. Im Gesamtverkehrsplan Großraum Nürnberg wird hierfür eine Trasse über Regelsbach (Gemeinde Rohr), Kammerstein und Abenberg bis Spalt im südlichen Bereich vorgeschlagen.

Im Rahmen einer anzustrebenden Fortschreibung des GVGN oder einer anderen verkehrswirtschaftlichen Untersuchung ist zu überprüfen, ob eine solche Lösung zur Bewältigung des regionalen Verkehrs und der wirtschaftlichen Entwicklung der Region noch ausreicht oder ob eine leistungsfähigere neue Nord-Süd-Verbindung im Westen der Region erforderlich ist.

- zu 1.4.4 Den historischen Stadtkernen, insbesondere des gemeinsamen Oberzentrums Nürnberg/Fürth/Erlangen, des möglichen Oberzentrums Schwabach, des möglichen Mittelzentrums Höchststadt a.d.Aisch, der Siedlungsschwerpunkte Stein und Zirndorf sowie des Kleinzentrums Roßtal, kommt als gewachsenen kommunalen Mittelpunkten regionale, im Falle von Nürnberg, Fürth und Erlangen überregionale Bedeutung zu.

Um diese Stadtkerne funktionsgerecht zu gestalten, gilt es, eine Reihe von verkehrstechnischen Maßnahmen zu treffen, wobei die Entlastung vom Durchgangsverkehr im Vordergrund steht. Der Umbau der fahrverkehrsfreien Bereiche zu Fußgängerzonen, mit dem Angebot räumlich zugeordneter Parkplätze für den Nichtberufsverkehr in den Altstädten, ist dabei als wesentliche ergänzende Maßnahme zur Stärkung der zentralörtlichen Funktionen anzusehen.

Vor dem Bau von Umgehungen empfiehlt sich im Einzelfall eine Überprüfung, ob die Verbesserung der Ortsdurchfahrt im Hinblick auf die Funktionserhaltung des Ortskerns nicht vorteilhafter ist. Verkehrliche Gesichtspunkte dürfen nicht allein entscheidend sein.

zu 1.5 Radverkehr

- zu 1.5.1 Das überregionale Radwegenetz der Region präsentiert sich in einem guten, teilweise sogar sehr guten Zustand. Die Strecken verlaufen zum großen Teil auf speziell angelegten Radwegen, auf Flurbereinigungs- und Waldwegen, seltener auf wenig befahrenen Gemeindeverbindungsstrassen. Im Allgemeinen können sie als übersichtlich und ausreichend ausgeschildert bezeichnet werden.

Überregionale Radwege innerhalb der Region sind:

- | | |
|------------------------------|--|
| - Aischtal-Radweg | - Pegnitztal-Radweg |
| - Biberttalradweg | - Radwanderweg-Nürnberg-Rothsee-Altmühltal |
| - Erlangen-Pegnitztal Radweg | - Radwanderweg Thalachtal-Brombachsee |
| - Fränkischer Seenlandweg | - Radweg Burgenstraße |
| - Fünf-Flüsse-Radweg | - Regnitztalradweg |
| - Grotten-Radweg | - Zenntalradweg |

Diese Radwege sind in der Karte „Bayernnetz für Radler“ dargestellt. Im Rahmen dieses Netzes sind sie auch mit den angrenzenden Regionen abgestimmt.

Weitere Lückenschließungen dieses Radwegenetzes (vorrangig im Westen der Städteachse Nürnberg-Fürth-Erlangen in Form einer Nord-Süd-Verbindung sowie eine überregionale Verbindung von Hersbruck über Happurg und Alfeld in die Oberpfalz hinein) sind jedoch notwendig, um das bestehende Netz sinnvoll zu ergänzen und abzurunden. Weiterhin gilt es Gefahrenstellen, wie z.B. Querungsbereiche von Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen, nachhaltig zu entschärfen und damit die Verkehrssicherheit auf den Radwegen der Region zu erhöhen.

Obgleich die Qualität der Radwege zum großen Teil als gut bezeichnet werden kann, bedürfen bestimmte Bereiche mittlerweile aber durchaus einer Sanierung.

- zu 1.5.2 Die vielfältigen Radwegenetze auf örtlicher und regionaler Ebene gilt es verstärkt in das bestehende Netz an überregionalen Wegen zu integrieren. Gerade auf dieser Ebene soll das bestehende Netz erhalten, ergänzt und schrittweise qualitativ verbessert werden. Insbesondere bezüglich der einheitlichen Beschilderung und Außendarstellung der Wege besteht zusätzlich noch Nachholbedarf.
- zu 1.5.3 Im Allgemeinen kann man in der Region zwei unterschiedliche Aufgaben der Radwege herausstellen. Zum einen sollen sie - speziell im großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen - den Berufstätigen und Schülern die Möglichkeit bieten, per Fahrrad von den Randbereichen zu Arbeitsplatz bzw. Schule im Zentrum zu gelangen. Auf der anderen Seite besitzen sie die Aufgabe, den Radwanderer aus den Städten heraus in die freie Natur zu führen (Erho-

lungsfunktion). Entsprechend ihrer Funktion unterscheiden sich auch dementsprechend die Anforderungen an die Radwege. Stehen bei städtischen Radwegen vorrangig Ausbau und Sicherheit im Vordergrund, kommt bei hauptsächlich für die Freizeitnutzung konzipierten Wegen der Anspruch hinzu, wann immer möglich abseits von stark befahrenen Straßen zu verlaufen, um Lärm und Abgasen zu entgehen. In erster Linie gilt es in diesem Zusammenhang darauf hinzuwirken, dass jene Gebiete der Region, die eine besondere Bedeutung für die Erholung besitzen, weitestgehend gefahrlos und frei von Verkehrsemissionen aus den Kernbereichen der Region erreichbar sind sowie das bestehende Radwegenetz innerhalb dieser Gebiete gepflegt und gegebenenfalls weiter ausgebaut wird.

Um die Attraktivität des Radfahrens und damit die Akzeptanz innerhalb der Bevölkerung zu erhöhen, gilt es die radrelevante Infrastruktur weiter zu verbessern. Dabei gilt es sowohl die Qualität der Radwege selbst zu erhöhen, wie auch die Schaffung der begleitenden Versorgungsinfrastruktur (z.B. Unterstellmöglichkeiten, Unterkünfte- und Einkehrmöglichkeiten, Reperatureinrichtungen) zu unterstützen.

zu 1.6 Ziviler Luftverkehr

zu 1.6.1 Verkehrsflughafen Nürnberg

zu 1.6.1.1 Das Passagieraufkommen am Verkehrsflughafen Nürnberg ist in den letzten Jahren insbesondere durch das überproportionale Wachstum des Touristikverkehrs geprägt worden und hat damit ein überregionale Bedeutung erreicht. Das bereits umfassend entwickelte touristische Angebot gilt es bedarfsgerecht weiter zu entwickeln, um die Drehkreuzfunktion zu stärken.

Der bedarfsgerechte Ausbau des Liniennetzes mit mehrfachen täglichen Flügen in die wichtigsten deutschen und europäischen Wirtschaftsregionen, die mit deutlichem Zeitvorteil gegenüber Bodenverkehrsmitteln erreichbar sind, ist anzustreben. Um den Anschluss an das internationale Gesamtluftverkehrsnetz sicherzustellen, müssen möglichst alle bedeutenden europäischen Drehkreuzflughäfen nonstop erreichbar sein.

Auf der Basis des im Jahr 1990 erstellten Masterplans des Flughafen Nürnberg wurde für die Hochbauzone des Flughafens ein Bebauungsplan durch die Stadt Nürnberg erstellt. Mit dieser Bauleitplanung soll die städtebauliche Entwicklung des mittelfristigen Bedarfs an Hochbauten sichergestellt werden.

Für die nächsten Jahre sind folgende Maßnahmen für den bedarfsgerechten Ausbau des Flughafens vorgesehen:

- Ausbau des Fluggastempfangsgebäudes für eine Kapazität von bis zu 5 Mio. Fluggästen
- Erweiterung der Betriebsanlagen
- Erweiterung der Dienstleistungseinrichtungen
- Ausbau des Flughallenbereiches
- Ausbau der Parkplatzkapazitäten

zu 1.6.1.2 Mit der Inbetriebnahme der U-Bahnverbindung U 2 im Jahr 1999 erhielt der Verkehrsflughafen Nürnberg eine direkte Anbindung an die Innenstadt und an den Hauptbahnhof Nürnberg und damit auch an das ICE-Netz der Bahn. Dadurch ist er im Hinblick auf den ÖPNV sehr gut mit der Region und darüber hinaus verknüpft. Eine weitere Verbesserung wäre mittels einer Stadtbahnverbindung in Richtung Erlangen denkbar.

Verbesserungsbedürftig ist dagegen die straßenseitige Anbindung des Flughafens an das überregionale Straßennetz. Für die straßenseitige Anbindung wird auch im Gesamtverkehrsplan Bayern 2002, Punkt 6.7.2.2 aufgrund des gewachsenen und auch in Zukunft steigenden Verkehrsaufkommens ein direkter Autobahnanschluss und der Ausbau der innerstädtischen Zubringerstraßen gefordert.

- zu 1.6.2 Nach den Vorgaben im Landesentwicklungsprogramm Bayern (vgl. LEP B V 1.6.7) soll i.d.R. jede Region abgesehen von internationalen Verkehrsflughäfen über mindestens einen Luftverkehrsanschluss verfügen. Auf Grund seiner Lage im großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen ist der Verkehrslandeplatz Herzogenaurach besonders geeignet, die bestehende Nachfrage nach Flugplatz-Infrastruktur für die Allgemeine Luftfahrt innerhalb der Region zu befriedigen.
- zu 1.6.3 Der Sonderlandeplatz Schwabach-Heidenberg ist gut ausgebaut. Ferner sind auch die geländemäßigen Voraussetzungen für die spätere Anlegung eines befestigten Rückrollweges sowie für die Verlängerung der Start-/Landebahn nach Osten gegeben. Eine darüber hinausgehende Erweiterung des Flugplatzes kommt nicht in Betracht.

zu 1.7 Binnenschifffahrt

- zu 1.7.1 Die Vorteile einer Wasserstraße werden nur dann voll raumwirksam, wenn ausreichend Umschlagplätze zur Verfügung stehen. Aufgrund der stagnierenden Schiffsumschlagmengen ist ein Ausbau der Häfen in Erlangen und Fürth derzeit zwar nicht erforderlich, eine entsprechende Option gilt es jedoch für die Zukunft offenzuhalten.
- zu 1.7.2 Das Güterverkehrszentrum (GVZ) Hafen Nürnberg ist hinsichtlich seiner Kaianlagen nach dem derzeitigen Stand der Technik für einen Umschlag am Ufer von bis zu ca. 4 Mio. t pro Jahr ausgebaut. Das GVZ Hafen Nürnberg ist der derzeit größte Güterumschlagsplatz in Süddeutschland. Dies gilt sowohl für den Umschlag von Massengütern als auch für den Umschlag von Stückgütern aller Art im Bereich von Schiene und Straße. Eine Reihe von Spediteuren unterhalten Stückgutlinienverkehre per Lkw und Bahn in das gesamte Bundesgebiet mit Sammel- und Ladestationen im Hafen.

Die Notwendigkeit zu einer Erweiterung der Hafenanlagen wird dann eintreten, wenn entweder am Ufer keine Ansiedlungsflächen mehr zur Verfügung stehen oder das zu bewältigende Verkehrsaufkommen die derzeit installierte Umschlagskapazität überschreitet. Im Zuge dessen und in Zusammenhang mit dem Bau eines Umschlagsbahnhofs im kombinierten Ladungsverkehr wird Anfang 2004 mit dem Teilausbau des 3. Hafenbeckens begonnen.

Hinsichtlich der Güterverteilung in die Fläche bzw. der Gütersammlung aus der Fläche hat sich der Hafen zu einem bedeutenden Bindeglied zwischen den Verkehrsträgern Schiene und Straße entwickelt. Er benötigt daher zur Erhaltung und weiteren Förderung dieser Funktion eine optimale Infrastruktur in Hinsicht auf Schiene und Straße ebenso wie ein leistungsfähiges überörtliches Straßen- und Schienennetz. Aufgrund der künftigen Neuansiedlungen und Verkehrsentwicklung sind sowohl ein Ausbau der Hafenstraßeninfrastruktur wie auch eine leistungsfähige Süd-Anbindung an die A 73 erforderlich.

Die periphere Lage des Hafens und des Hafenindustriegbietes sowie die große Entfernung zu den Haltepunkten des öffentlichen Nahverkehrs erfordern im Augenblick noch, dass viele Beschäftigte mit dem Pkw anfahren. In deren Interesse, aber auch im Interesse der Verringerung des Individualverkehrs ist es notwendig, die Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu verbessern. Beim Ausbau des GVZ wird auch der Entwicklung des kombinierten Verkehrs Rechnung getragen. Die Container kommen in den Raum Nürnberg z. Zt. überwiegend mit der Bahn und dem Lkw. Es kommt darauf an, durch geeignete landseitige Anlagen mittelfristig sicherzustellen, dass die Entladung, Lagerung und Behandlung von Containern im Binnenschifffahrtsverkehr insbesondere mit dem Donaoraum möglich ist.

Neben den wirtschaftlichen Vorteilen müssen beim kombinierten Verkehr die Vorteile der geringeren Umweltbelastung gesehen werden. Außerdem ist das GVZ Hafen Nürnberg für Sammel- und Verteilerverkehre im Großraum sehr gut an das städtische und regionale Straßennetz angeschlossen.

zu 1.7.3 Durch den Bau des MD-Kanals sind neue reizvolle Gegenden für die Fahrgastschifffahrt erschlossen worden. Mit dem Aufstieg zur Scheitelhaltung ergibt sich die Möglichkeit zur Weiterfahrt in das Sulztal und Altmühltal mit Anschluss an die Donau. An Schifffahrten auf dem MD-Kanal und Hafensrundfahrten besteht steigendes Interesse. Durch weitere Anlegestellen können die Fahrten attraktiver und der Betrieb rationeller gemacht werden (Vermeidung doppelter Wege). Sie können auch Ansatzpunkte weiterer Erholungseinrichtungen sein. Diese Art der kurzfristigen Naherholung bzw. Freizeitgestaltung mit Ausflugflugsschiffen wird durch die Modernisierung, Verbesserung und Attraktivierung des Angebotsspektrums der Personenschifffahrtsunternehmen stark ausgebaut und wird in Zukunft weiter durch neue Linienverkehre stetig zunehmen. Hinzu kommt der Zweig der internationalen (zum Teil mehrwöchigen) Flusskreuzfahrten mit hochkomfortablen Reiseschiffen, der durch die Integration südosteuropäischer Staaten des Donaoraumes immer mehr an Bedeutung gewinnt und eine Alternative zu herkömmlichen Städtereisen - auch mit Nürnberg als wichtigem Zentrum - darstellt.

Auch die Voraussetzungen für die Sportschifffahrt gilt es dem Bedarf entsprechend zu verbessern, um die Attraktivität des MD-Kanals zu steigern.