

IX VERKEHR UND NACHRICHTENWESEN

1 Allgemeines

Die Einrichtungen der Verkehrsinfrastruktur sollen unter Berücksichtigung einer sachgerechten Aufgabenteilung so ausgebaut werden, dass sie die angestrebte Entwicklung der Region unter Berücksichtigung des Netzes von zentralen Orten und Entwicklungsachsen in bestmöglicher Weise unterstützen und dazu beitragen, die Nachteile der Region aus ihrer Randlage innerhalb Bayerns, der Bundesrepublik Deutschland und der Europäischen Union zu verringern.

Bisher unterbrochene Verkehrsverbindungen nach Norden und Osten in Richtung neue Bundesländer und Tschechische Republik sollen unter Berücksichtigung ökologischer Erfordernisse so rasch wie möglich wiederhergestellt oder ausgebaut werden. Dabei soll angestrebt werden, die Verkehrsströme sowohl im Personen- als auch insbesondere im Güterverkehr verstärkt auf die Schiene zu verlagern.

Die sich aus der nunmehrigen Transitfunktion der Region ergebenden negativen verkehrlichen Auswirkungen sollen vermindert werden.

Beim Verkehrsausbau und bei der Verkehrsbedienung sollen die Belange des Natur- und des Umweltschutzes berücksichtigt werden.

2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

2.1 Der öffentliche Personennahverkehr soll im Interesse des Umwelt- und Landschaftsschutzes, der Attraktivitätssteigerung in den Tourismusgebieten, der Verkehrssicherheit, der Verkehrsinfrastruktur sowie der Herstellung und Sicherstellung gleichwertiger Lebensbedingungen in allen Teilen der Region als eine möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr unter Berücksichtigung der regionsspezifischen Ziele zur Entwicklung der Raumstruktur ausgestaltet werden.

Eine angemessene Anbindung der Wohnbereiche mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf möglichst kurzen Wegen an die Arbeitsstätten, an öffentliche, soziale und kulturelle Einrichtungen sowie an die Erholungsbereiche soll angestrebt werden. Auf eine bessere Ausrichtung der Siedlungsentwicklung an die vorhandene ÖPNV-Infrastruktur soll hingewirkt werden.

2.1.1 Die Flächenbedienung durch den öffentlichen Personennahverkehr soll insbesondere im südwestlichen und nordwestlichen Teil des Landkreises Amberg-Weizsach, im westlichen und östlichen Teil des Landkreises Neustadt a.d. Waldnaab, im östlichen Teil des Landkreises Schwandorf sowie im Landkreis Tirschenreuth auch unter Nutzung bedarfsgesteuerter Angebotsformen nachhaltig und zügig verbessert werden.

2.1.2 (Z) Die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs in und zu den Oberzentren Amberg und Weiden i.d.OPf. sowie zu den Mittelzentren Schwandorf, Burglengenfeld/Maxhütte-Haidhof/Teublitz, Sulzbach-Rosenberg und Tirschenreuth soll verbessert und der ÖPNV vorrangig als attraktive und leistungsfähige Alternative zum motorisierten Individualverkehr ausgebaut werden.

- 2.1.3 (Z) Die zu erstellenden Nahverkehrspläne sollen mit den benachbarten Nahverkehrsräumen abgestimmt werden. Es soll darauf hingewirkt werden, den bestehenden regionalen Nahverkehrsraum Amberg unter Beachtung der Nahverkehrsbeziehungen zu den angrenzenden Nahverkehrsräumen, insbesondere dem Nahverkehrsraum Großraum Nürnberg sowie dem Nahverkehrsraum Regensburg zu entwickeln.
- 2.1.4 Auf die Einrichtung und Erhaltung leistungsfähiger grenzüberschreitender Omnibuslinien in die Tschechische Republik soll insbesondere im Interesse eines verbesserten grenznahen öffentlichen Personenverkehrs hingewirkt werden.
- 2.1.5 Im Schienenpersonennahverkehr soll die Grundvertaktung aufrechterhalten bzw. eine weitere Taktverdichtung angestrebt und mit den An- und Abfahrtszeiten des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs sowie des Schienenpersonenfernverkehrs abgestimmt werden. An allen geeigneten Bahnhöfen und Haltepunkten sollen ihren Einzugsgebieten entsprechende Abstellflächen für den motorisierten Individualverkehr und für Fahrräder eingerichtet werden.
- 2.1.6 Im Oberzentrum Amberg sowie im Mittelzentrum Sulzbach-Rosenberg sollen in günstiger Lage zu den Bahnhöfen zentrale Omnibusbahnhöfe errichtet werden.
- 2.1.7 Das regionale Busliniennetz soll mit dem Schienennetz besser verknüpft werden. Geeignete Verknüpfungspunkte sind insbesondere das Kleinzentrum Neukirchen b.Sulzbach-Rosenberg, die Unterzentren Vilseck und Wiesau, die möglichen Mittelzentren Kemnath und Eschenbach/Grafenwöhr/Pressath sowie das Mittelzentrum Schwandorf.
- 2.1.8 Insbesondere in den Einzugsbereichen der Oberzentren Amberg und Weiden i.d.OPf. sowie der Mittelzentren Sulzbach-Rosenberg, Schwandorf, Tirschenreuth sowie Waldsassen/Cheb (Eger) sollen Park-and-Ride-Parkplätze eingerichtet werden und mit geeigneten Buslinien verknüpft werden.
- 2.1.9 Schüler- und Berufsverkehre sollen soweit wie möglich in den öffentlichen Personennahverkehr integriert werden.
- 3 Straßenbau**
- 3.1 Die großräumige Anbindung der Region und ihrer Teilräume soll durch einen beschleunigten Ausbau der noch fehlenden Autobahnteilstücke verbessert werden.
- 3.2 Der Anschluss des Mittelbereiches Tirschenreuth an die Autobahn A 9, Richtung Nürnberg, soll verbessert werden.
- 3.3 Die Straßenverbindung vom Unterzentrum Mitterteich und vom Mittelzentrum Waldsassen/Cheb (Eger) zum Unterzentrum Arzberg (Region Oberfranken-Ost) soll leistungsfähig gestaltet werden.
- 3.4 Die Straßenverbindung vom Kleinzentrum Bärnau zum Mittelzentrum Tirschenreuth und zum Oberzentrum Weiden i.d.OPf. soll verbessert werden.

- 3.5 Die Straßenverbindung vom möglichen Mittelzentrum Kemnath zum Mittelzentrum Tirschenreuth soll verbessert werden.
- 3.6 Die Straßenverbindung zwischen Neualbenreuth (Sibyllenbad) und den Mittelzentren Tirschenreuth sowie Waldsassen/Cheb (Eger) soll verbessert werden.
- 3.7 Die Straßenverbindung vom Kleinzentrum Floß zum möglichen Mittelzentrum Neustadt a.d.Waldnaab soll verbessert werden.
- 3.8 Die Leistungsfähigkeit der Fernstraßenverbindung vom Grenzübergang Waidhaus über das Unterzentrum Wernberg-Köblitz und das Mittelzentrum Sulzbach-Rosenberg zum großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen soll verbessert werden.
- 3.9 Die Straßenverbindung vom möglichen Mittelzentrum Eschenbach i.d.OPf./Grafenwöhr/Pressath über das Kleinzentrum Weiherhammer zur Autobahn A 93 soll verbessert werden.
- 3.10 Die ringförmige Straßenverbindung um den Truppenübungsplatz Grafenwöhr soll durchgehend leistungsfähig ausgebaut werden.
Für die Ortsumgehung von Grafenwöhr soll im Osten von Grafenwöhr eine Trasse freigehalten werden.
- 3.11 Die Hauptverkehrsverbindung zwischen den Truppenübungsplätzen Grafenwöhr und Hohenfels soll insbesondere im Bereich der Ortsdurchfahrten vom Militärverkehr entlastet werden.
- 3.12 Im nördlichen Randgebiet zum Truppenübungsplatz Hohenfels soll die Straßenverbindung zu den Kleinzentren Kastl und Schmidmühlen sowie die Anbindung des Kleinzentrums Schmidmühlen an das Mittelzentrum Burglengenfeld/Maxhütte-Haidhof/Teublitz verbessert werden.
- 3.13 Die Verkehrsverhältnisse im Bereich des Unterzentrums Vilseck sowie die Straßenverbindung vom Unterzentrum Vilseck über Großschönbrunn zum Unterzentrum Hirschau/Schnaittenbach sollen verbessert werden.
- 3.14 Die Straßenverbindung zwischen den Oberzentren Amberg und Weiden i.d.OPf. soll leistungsfähig und verkehrssicher gestaltet werden.
- 3.15.1 Im Oberzentrum Amberg sollen die Straßenverbindungen für den Durchgangsverkehr leistungsfähig und umweltfreundlich gestaltet werden.
Insbesondere soll die Anbindung der Stadt Amberg an das überregionale Straßennetz durch einen Äußeren Ring, mit einer Nordwest-Umgehung und einer Südtangente, verbessert werden.
- 3.15.2 Die Verkehrsverhältnisse südlich von Amberg sollen durch eine Westumgehung des Unterzentrums Kümmersbruck und deren Verknüpfung mit der Südtangente, als Teil des Äußeren Rings von Amberg, verbessert werden.
- 3.15.3 Zwischen Amberg und Kümmersbruck soll für die Verkehrsführung der Südtangente, als Teil des Äußeren Rings von Amberg, östlich der Westumgehung Kümmersbruck eine Trasse offen gehalten werden.

- 3.16 Die Straßenverbindung vom möglichen Mittelzentrum Nabburg zum Oberzentrum Amberg soll verbessert werden.
- 3.17 Die Straßenverbindung vom Unterzentrum Schwarzenfeld zur Autobahn A 6 und über das mögliche Mittelzentrum Neunburg vorm Wald in Richtung Grenzübergang Waldmünchen (Landkreis Cham) zur Tschechischen Republik soll verbessert werden.
- 3.18 Die Straßenverbindung vom Kleinzentrum Schönsee über das mögliche Mittelzentrum Oberviechtach zum Mittelzentrum Schwandorf soll verbessert werden.
- 3.19 Die Straßenverbindung zwischen dem möglichen Mittelzentrum Oberviechtach und dem mögliche Mittelzentrum Neunburg vorm Wald soll verbessert werden.
- 3.20 Die Straßenverbindungen vom Unterzentrum Nittenau zum Mittelzentrum Schwandorf, zum Oberzentrum Regensburg und zum Mittelzentrum Cham (Region Regensburg) sollen verbessert werden.
- 3.21 Die Straßenverbindung vom Oberzentrum Amberg über das Mittelzentrum Schwandorf und das Unterzentrum Bodenwöhr/Bruck i.d.OPf. zur Landesgrenze bei Furth i.Wald (Region Regensburg) soll verbessert werden.
- 3.22 Zur Umfahrung von Engstellen und zur Verbesserung der innerörtlichen Verkehrs- und Umweltsituation sollen Ortsumgehungen geschaffen werden. Durch begleitende Maßnahmen an den bisherigen Ortsdurchfahrten sollen die Entlastungswirkungen gesichert werden. Unfallschwerpunkte sowie schienengleiche Bahnübergänge sollen beseitigt werden.
- Innerhalb des Kooperationsraumes Stadt-Umland-Amberg/Sulzbach-Rosenberg sollen auf die Planung und Realisierung der Umfahrungen im Nordwesten von Sulzbach (Stadt Sulzbach-Rosenberg) und nördlich von Ursensollen verstärkt hingewirkt werden.
- 3.23 Insbesondere die Grenzübergänge Neualbenreuth sowie Stadlern/Schwarzach sollen so schnell wie möglich ausgebaut und mit leistungsfähigen Verbindungen an das übrige Straßennetz der Region angeschlossen werden.
- 3.24 In den innerstädtischen Bereichen soll das Radwegenetz weiter ausgebaut werden. Insbesondere im Umland der Oberzentren und der Mittelzentren sowie darüber hinaus zwischen nahegelegenen Orten mit starken Pendlerverflechtungen sollen die Radwegeverbindungen verbessert werden.
- 3.25 In den für die Erholung besonders geeigneten Gebieten soll das Radwanderwegenetz erweitert und im Zustand verbessert werden. Vor allem im Fernradwanderwegenetz sollen Lücken geschlossen und Mängel im Ausbausezustand beseitigt werden. Die Radwanderwege sollen soweit als möglich an Haltestellen von öffentlichen Verkehrsmitteln anschließen.
- 3.26 (Z) Die Verkehrsverbindung des gewerblichen Standortbereichs Sulzbach-Rosenberg soll durch

- eine Verknüpfung der St 2120 mit der B 85 über den Industriestandortbereich Rosenberg (Stadt Sulzbach-Rosenberg und Markt Hahnbach) und
 - eine Verknüpfung der St 2164 bei Herrmannsdorf mit der B 85 bei Siebenichen (Stadt Sulzbach-Rosenberg und Gemeinde Illschwang)
- verbessert werden.

4 **Schienerverkehr**

- 4.1 Die überregionale Schienenverkehrsanbindung insbesondere der Oberzentren Amberg und Weiden i.d.OPf. sowie der Mittelzentren Schwandorf und Sulzbach-Rosenberg an die großen Verdichtungsräume Nürnberg/Fürth/Erlangen und München mit ihrem Intercity-Netz soll verbessert werden.

Insbesondere soll angestrebt werden:

- die Elektrifizierung der Strecke (Regensburg) - Schwandorf - Weiden i.d.OPf. - (Hof - Berlin)
- der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke (Nürnberg) - Sulzbach-Rosenberg - Amberg - Schwandorf - (Cham - Furth i.Wald - Landesgrenze Tschechische Republik)

Darüber hinaus soll angestrebt werden, das Oberzentrum Weiden i.d.OPf. in eine Intercity-Linie (München - Regensburg) - Weiden i.d.OPf. - (Hof - Berlin mit Abzweigung Chemnitz - Dresden) einzubinden.

- 4.2 Die Strecke Nürnberg - Marktredwitz - Eger - Prag soll baldmöglichst ausgebaut werden.
- 4.3 Auf der Strecke (München - Regensburg) - Schwandorf - Weiden i.d.OPf. - (Hof) soll baldmöglichst die Neigezugtechnik ("Pendolino-System") eingesetzt werden. Für das Unterzentrum Wiesau sollen regelmäßige Interregio-Halte angestrebt werden. Auf der Strecke Nürnberg - Weiden i.d.OPf. soll der Pendolino-Verkehr bis zum möglichen Mittelzentrum Neustadt a.d.Waldnaab erweitert werden.
- 4.4 Es soll darauf hingewirkt werden, die Güterverkehrsbedienung der regionalen Teilräume zu sichern und zu verbessern.
- 4.5 Es soll angestrebt werden, den Güterverkehr über Privatgleisanschlüsse für gleisanschlussgeeignete Industrie- und Gewerbebetriebe sowie für den Truppenübungsplatz Grafenwöhr zu sichern und auszubauen. Für den Gewerbe- und Industriestandort südöstlich von Grafenwöhr (nordwestlich Dorfgmünd) soll die Anbindung an das bestehende Schienenverkehrsnetz angestrebt werden.

5 Luftverkehr

5.1 Im Raum Weiden i.d.OPf./Amberg/Schwandorf soll ein verkehrsgünstig gelegener Standort für die Errichtung eines leistungsfähigen Verkehrslandeplatzes vorgehalten werden.

*Die zivile Mitbenutzung des Militärflugplatzes Grafenwöhr soll angestrebt werden.**

5.2 Das Segelfluggelände Erbdorf, Landkreis Tirschenreuth, soll zu einem Zentrum für den Segelflugsport ausgebaut werden.

6 Nachrichtenwesen

6.1 Es soll darauf hingewirkt werden, dass in allen Teilräumen der Region leistungsfähige Informations- und Kommunikationssysteme zur Verfügung stehen.

6.2 Ein flächendeckendes Netz von Postdienststellen soll in allen Teilräumen der Region aufrechterhalten werden.

*von der Verbindlichkeit ausgenommen

Zu IX VERKEHR UND NACHRICHTENWESEN

Zu 1 Allgemeines

Eine vielfältige, gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur stellt eine wesentliche Voraussetzung für eine nachhaltige positive Entwicklung der Region dar. Die Leistungsfähigkeit des Verkehrs kann vor allem auch durch eine sachgerechte Aufgabenverteilung gesteigert werden, so dass es wichtig ist, alle Verkehrsplanungen hinsichtlich der verschiedenen, sich ergänzenden, individuellen und öffentlichen Verkehrsmittel auf der Straße, der Schiene und in der Luft zu koordinieren. Dabei muss Vorsorge getroffen werden, dass die zu erwartenden Zunahmen sowohl im Personen- als insbesondere auch im Güterverkehr verstärkt auf der Schiene abgewickelt werden können und bestehende Verkehrsströme vermehrt von der Straße auf die Schiene verlagert werden, um drohende Überlastungen des Straßenverkehrs zu verhindern und die vom Straßenverkehr ausgehenden Belastungen zu vermindern. Die Region ist nach wie vor gekennzeichnet durch ihre periphere Lage sowohl in Bayern, in der Bundesrepublik Deutschland als auch in der Europäischen Union. Auch wenn die räumlichen Auswirkungen der Öffnung der Grenze zur Tschechischen Republik und des Wegfalles der Grenze zur ehemaligen DDR berücksichtigt werden, ist es notwendig, die großräumige Erschließung und die Anbindung an die wirtschaftlichen Schwerpunkte im Westen zu verbessern.

Die traditionellen Wirtschafts- und Verkehrsbeziehungen nach Ostdeutschland und zu den mittel- und osteuropäischen Staaten wurden 1945 unterbrochen und haben entscheidend zu der auch heute noch vorhandenen Strukturschwäche der Region beigetragen. Die Herstellung der Einheit Deutschlands und die Öffnung der Grenzen nach Ost- und Mitteleuropa stellen den Verkehrsbereich vor eine besondere Herausforderung. Die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere die Wiederherstellung und der Ausbau unterbrochener Verkehrsverbindungen in Richtung neue Bundesländer und in Richtung Tschechische Republik, gehört zur Voraussetzung für eine dauerhafte Überwindung der deutschen Teilung und zur Verbesserung der Beziehungen zu Ost- und Mitteleuropa. Dabei sind in Anbetracht der zwischenzeitlich stärker gewichteten Belange der Umwelt und der Besonderheiten im Grenzraum ökologische Erfordernisse zu berücksichtigen.

Eine ausreichende Zahl an Grenzübergängen ist erforderlich, um verstärkte Wechselbeziehungen zwischen der Bevölkerung und der Wirtschaft beiderseits der Grenze zu ermöglichen.

Zu 2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Zu 2.1 Eine Ausweitung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) unter gleichzeitiger Verringerung des motorisierten Individualverkehrs ist erforderlich, um die verkehrsbedingten Umweltbelastungen zu mildern, die notwendigen Flächen für städtische Funktionen zu erhalten, die Siedlungsentwicklung zu ordnen und die notwendige Mobilität zu sichern. Um jedoch in größerem Umfang als bisher als Alternative zum motorisierten Individualverkehr in Anspruch genommen zu werden, muss der öffentliche Personennahverkehr in seiner Leistungsfähigkeit gestärkt werden. Grundvoraussetzung dafür ist ein bedarfsgerechtes Angebot von Verkehrsleistungen, vor allem bezüglich Bequemlichkeit, Schnelligkeit, Häufigkeit, Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit.

Mit dem novellierten Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern in der geltenden Fassung vom 30. Juli 1996, das neben den Zuständigkeiten für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr auch Regelungen für den Schienenpersonennahverkehr enthält, liegen nunmehr die endgültigen Rahmenbedingungen für den gesamten öffentlichen Personennahverkehr in Bayern vor. Demnach wird der allgemeine öffentliche Personennahverkehr als freiwillige Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte, der Schienenpersonennahverkehr als Aufgabe des Landes Bayern definiert.

Um den für den öffentlichen Personennahverkehr erforderlichen finanziellen Aufwand in einem tragbaren Rahmen halten zu können, soll die Siedlungsentwicklung künftig mit den Erfordernissen einer günstigen Verkehrserschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln besser abgestimmt werden. Im Stadt- und Umlandbereich der Oberzentren Amberg und Weiden i.d.OPf. und vor allem auch an den Entwicklungsachsen mit schienengebundenen Nahverkehrsmitteln bietet sich daher eine verdichtete Siedlungsentwicklung in der Nähe der Haltestellen von Nahverkehrsmitteln an. In den ländlichen Teilräumen der Region soll eine Siedlungsstruktur angestrebt werden, die einen leistungsfähigen Personennahverkehr ermöglicht.

Zu 2.1.1 Ein Grundnetz an öffentlichen Verkehrslinien ist die Voraussetzung dafür, dass die Versorgungsbeziehungen zwischen den zentralen Orten und ihren Verflechtungsbereichen im erforderlichen Umfang von der Bevölkerung wahrgenommen werden können. Dazu sind insbesondere im südwestlichen und nordwestlichen Teil des Landkreises Amberg-Sulzbach, im westlichen und östlichen Teil des Landkreises Neustadt a.d.Waldnaab, im östlichen Teil des Landkreises Schwandorf sowie im gesamten Landkreis Tirschenreuth - vor allem auch hinsichtlich des Sibyllenbades - Verbesserungen des öffentlichen Personennahverkehrs erforderlich.

Aufgrund der Stilllegung der gesamten Nebenbahnlinien für den Personenverkehr in der Region muss sich der öffentliche Personennahverkehr abseits der überregionalen Entwicklungsachsen überwiegend auf Busverkehre stützen. Um eine angemessene und finanzierbare Bedienung insbesondere in den dünn besiedelten Gebieten durch den öffentlichen Personennahverkehr zu erreichen, müssen auch neue Konzepte in Form bedarfsgesteuerter Verkehre wie z.B. Richtungshandbetrieb (Grundroute mit Bedarfshaltestellen), Bürgerbus, Rufbus oder Sammeltaxis sowie die Integration des Schüler- und Berufsverkehrs (vgl. Begründung zu B IX 2.1.9) berücksichtigt werden. Auch sollten Parallelverkehre zur Verbesserung der Effizienz des öffentlichen Personennahverkehrs weitestgehend vermieden werden.

In der Vergangenheit ist der überwiegende Teil der Mittel zum Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs in die Verdichtungsräume der Großstädte geflossen. Im Interesse gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen muss zukünftig ein deutlicher Akzent zugunsten des ländlichen Raumes gesetzt werden.

Zu 2.1.2 Insbesondere in den Oberzentren Amberg und Weiden i.d.OPf., aber auch in den Mittel- und möglichen Mittelzentren der Region haben die Siedlungsentwicklung, die Erhöhung des Motorisierungsgrades und der Mobilität zu einer Verschärfung der Verkehrsprobleme beigetragen. Um diese Zentren mit ihren kulturellen, wirtschaftlichen und administrativen Einrichtungen lebensfähig zu erhalten, hat die Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs sowie des nichtmotorisierten

Verkehrs besonderes Gewicht, zumal der Verkehrsraum in den Innenstädten nur sehr begrenzt erweiterungsfähig ist.

In den vergangenen Jahren wurden zwar bereits erhebliche Fortschritte im öffentlichen Personennahverkehr erzielt, um aber eine spürbare Verringerung des Individualverkehrs zu erreichen, sind weitere Verbesserungen notwendig. Hierzu zählen insbesondere Verdichtungen des Liniennetzes und der Fahrpläne, einheitliche Tarife, Taktverbesserungen und Busbeschleunigungsmaßnahmen. Das geeignete Instrument für diese Verbesserungsmaßnahmen sind die in den kreisfreien Städten und Landkreisen zu erstellenden Nahverkehrspläne.

Im Kooperationsraum Stadt-Umland-Amberg/Sulzbach-Rosenberg sind insbesondere im SPNV die Bahnverbindung Amberg – Nürnberg und Amberg – Regensburg und im ÖPNV die Busverbindungen von Amberg nach Freudenberg und von Amberg nach Ammerthal verbesserungsbedürftig.

Eine Leistungssteigerung im ÖPNV kann durch eine Vernetzung der Verkehrsverbünde erreicht werden vor allem für geeignete Teilräume des Landkreises Amberg-Sulzbach mit einer günstigen Zuordnung zu den Mittelzentren Schwandorf und Burglengenfeld/Maxhütte-Haidhof/Teublitz sowie zum Anschluss an das Schienennetz in Maxhütte-Haidhof.

Zu 2.1.3 Mit Inkrafttreten des novellierten Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern in der geltenden Fassung vom 30. Juli 1996 wurde die Zuständigkeit für Planung, Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs zusammengeführt und den Landkreisen sowie kreisfreien Städten als freiwillige Aufgabe übertragen. Für die zu erstellenden Nahverkehrspläne gilt es, benutzerfreundliche und attraktive Angebote zu schaffen, die mit den Nahverkehrsplänen der benachbarten Nahverkehrsräume (auch für die die Regionsgrenze und die Grenze zur Tschechischen Republik überschreitenden Verkehre) abgestimmt werden müssen, um eine stärkere Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs zum öffentlichen Personennahverkehr zu erreichen. Positiv würde sich darüber hinaus eine gegenseitige Tarifanerkennung benachbarter Nahverkehrsräume auswirken.

Die in intensiven Verhandlungen mit dem Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) erreichte Selbständigkeit des regionalen Nahverkehrsraumes Amberg-Sulzbach steht im Einklang mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung.

Eine Verbesserung der ÖPNV-Anbindung auf Straße und Schiene an den Verdichtungsraum Regensburg soll durch verstärkte Zusammenarbeit des Zweckverbands Nahverkehr Amberg-Sulzbach (ZVNAS) mit dem Regensburger Verkehrsverbund RVV erreicht werden.

Zu 2.1.4 Innerhalb der Region Oberpfalz-Nord bestehen keine Schienengrenzübergänge in die Tschechische Republik. Die Einrichtung und Erhaltung leistungsfähiger öffentlicher Omnibuslinien im grenznahen Personenverkehr ist daher besonders vordringlich für die Förderung des Tourismus, der Einkaufsmöglichkeiten sowie für die Erleichterung der menschlichen Begegnungen und Kontakte vor allem auch älterer Menschen. Auch im Hinblick auf das noch nicht befriedigend ausgebaute Straßennetz in der Tschechischen Republik, auf den dort noch vergleichsweise geringen Motorisierungsgrad sowie auf eine anzustrebende Verminderung der Umweltbelastungen durch den PKW-Verkehr ist die verstärkte Nutzung von Omnibussen angezeigt. Unter Gesichtspunkten des Tourismus kann bei entspre-

chendem Bedarf auch eine Verlängerung der grenznahen Omnibuslinien in weiter westlich gelegene Teilräume der Region in Erwägung gezogen werden. Öffentliche Omnibuslinien sind derzeit über die Grenzübergänge Waldsassen, Mähring, Bärnau und Waidhaus eingerichtet. Die bisherige Bedienungshäufigkeit ist vergleichsweise gering und ggf. bedarfsgerecht auszugestalten.

- Zu 2.1.5 Mit der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs zum 01.01.1996 hat sich in der Region das Zugangebot erheblich verbessert, auf allen Schienenstrecken wurde der "Integrale Taktverkehr" eingeführt. Primäres Ziel des integralen Taktfahrplanes ist, durch die erhebliche Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Personennahverkehrs eine stärkere Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene zu erreichen. Der Taktverkehr soll sowohl eine bessere Verknüpfung des Schienenverkehrs untereinander als auch mit dem nicht schienengebundenen Personennahverkehr schaffen. Zukünftig ist insbesondere darauf zu achten, dass die eingeführten Verbesserungen im Schienenverkehr innerhalb der Region nicht durch Maßnahmen außerhalb der Region wieder in Frage gestellt werden, z.B. durch Ausdünnung des Taktverkehrs in der Interregio-Bedienung.

Die An- und Abfahrtszeiten des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs sollen den Fahrplänen des Schienenpersonennahverkehrs und des Schienenpersonenfernverkehrs angepasst werden, um dem Fahrgast das Umsteigen zu erleichtern. Auf Busparallelverkehre sollte zugunsten des Schienenverkehrs weitestgehend verzichtet werden.

Die kombinierte Benutzung von individuellen und öffentlichen Verkehrsmitteln (Park and Ride, Bike and Ride) stellt eine sinnvolle Lösung dar, um den Vorteil der flächenhaften Erschließung durch den PKW mit den Vorteilen des öffentlichen Personennahverkehrs (Umweltfreundlichkeit, geringerer Flächenbedarf, Sicherheit, Zeitersparnis, geringere Kosten) zu verbinden. Die Schaffung von Umsteigeparkplätzen für den Übergang vom PKW bzw. Fahrrad zum Schienenpersonennahverkehr stellt daher eine wichtige Voraussetzung dar, die Benutzer individueller Verkehrsmittel zum Wechsel auf öffentliche Verkehrsmittel zu veranlassen.

- Zu 2.1.6 Für eine attraktive Umsteigemöglichkeit von den regionalen und städtischen Buslinien auf den Schienenverkehr sind im Oberzentrum Amberg sowie im Mittelzentrum Sulzbach-Rosenberg den Verkehrsbedürfnissen entsprechende zentrale Umsteigeanlagen in günstiger Zuordnung zu den Bahnhöfen der Deutschen Bahn AG erforderlich. Die Anlagen sollten für den Nutzer einen angemessenen Bedienungsstandard und -komfort gewährleisten sowie hinsichtlich kurzer Umsteigevorgänge und übersichtlicher Informationen über das Verkehrsangebot für die Fahrgäste spürbare Verbesserungen bringen.

- Zu 2.1.7 Eine wirksame Entlastung der Innenstädte Amberg und Weiden i.d.OPf., aber auch des benachbarten Verdichtungsraumes Regensburg und des großen Verdichtungsraumes Nürnberg/Fürth/Erlangen kann insbesondere dadurch erreicht werden, dass an den Haltestellen des Schienenverkehrs außerhalb dieser Räume günstige Anbindungen und Umsteigemöglichkeiten auf ein leistungsfähiges Busnetz angeboten werden.
Eine Verknüpfung der regionalen Buslinien mit dem Schienenverkehr erscheint erst sinnvoll ab einer Reiseentfernung von etwa 15 km vom Verknüpfungspunkt bis zum Zielort. Im Schienenpersonenverkehr ist dazu ein Mindesttakt von etwa

60 Minuten sowie Reisezeitverkürzungen gegenüber einer direkten Busverbindung notwendig.

Als Verknüpfungspunkte kommen insbesondere das Kleinzentrum Neukirchen b. Sulzbach-Rosenberg, die Unterzentren Vilseck und Wiesau, die möglichen Mittelzentren Kemnath und Eschenbach i.d.OPf./Grafenwöhr/Pressath sowie die Mittelzentren Schwandorf und Sulzbach-Rosenberg in Betracht.

Zu 2.1.8 Ähnlich wie bei der kombinierten Benutzung von PKW und Schienenpersonennahverkehr (vgl. Begründung zu B IX 2.1.5) stellt auch die Kombination PKW-Bus eine sinnvolle Möglichkeit zur Verringerung des Individualverkehrs dar. In Städten mit bereits erheblichen innerstädtischen Verkehrsbelastungen wie insbesondere in den Oberzentren Amberg und Weiden i.d.OPf. sowie in den Mittelzentren Schwandorf, Sulzbach-Rosenberg, Tirschenreuth sowie Waldsassen/Cheb (Eger) sollen daher an Haltestellen von geeigneten Buslinien entsprechend dem Einzugsbereich Park-and-Ride-Parkplätze vorgehalten werden, um den Individualverkehr frühzeitig abzufangen.

Zu 2.1.9 Insbesondere in den dünn besiedelten Teilräumen der Region kann die Integration des Schüler- und Berufsverkehrs in den allgemeinen Linienverkehr zu einer Verbesserung der Verkehrsbedienung beitragen. Speziell diese Liniennetze sind von erheblicher Bedeutung, da sie nahezu alle Gemeinden in der Fläche erfassen und ihre Endhaltepunkte häufig in zentralen Orten der verschiedenen Stufen liegen.

Zu 3 **Straßenbau**

Zu 3.1 Die Region ist mit zwei nur teilweise fertiggestellten Autobahnverbindungen an das Autobahnnetz angeschlossen. Die Fertigstellung der Autobahn A 6 (Nürnberg-Amberg-Pfreimd-Waidhaus/Landesgrenze (-Tschechische Republik) verbessert die großräumige Anbindung vor allem des mittleren und südlichen Teiles der Region an die Wirtschaftsräume sowohl im Westen als auch im Osten. Der mit der Öffnung der Grenze zur Tschechischen Republik sprunghaft angestiegene Verkehr wird hauptsächlich über die derzeit wichtigste Ost-West-Straßenverbindung, die Bundesstraße 14, geführt. Auf Grund der zu erwartenden, weiter steigenden Verkehrsbelastung und der anzustrebenden Verkehrssicherheit ist daher der durchgehend zweibahnige Bau der A 6 bis zur Landesgrenze bei Waidhaus besonders wichtig. Zur Zeit fehlt noch die wichtige Fortführung der Autobahn A 6 von Amberg/Ost zur A 93. Erst mit diesem Lückenschluss ergibt sich für die Region eine zusammenhängende, leistungsfähige Autobahnverbindung. Die Weiterführung der A 6 nach Waidhaus soll insbesondere zur Aufnahme des grenzüberschreitenden Verkehrs dienen und wird nach den derzeitigen Planungen landschaftsschonend unter weitestgehender Einbeziehung der bestehenden Bundesstraße 14 erfolgen. Der Grenzübergang im Zuge der A 6 bei Waidhaus ist bereits Ende 1997 in Betrieb genommen worden. Die Autobahn A 93 (Hof-Regensburg) erschließt die Region in Nord-Süd-Richtung und verbindet sie vor allem mit dem Verdichtungsraum München. Im Hinblick auf die sprunghaft angestiegene Verkehrsbelastung, die sich durch die zunehmenden Verflechtungen mit den sächsischen und thüringischen Wirtschaftsräumen noch weiter verstärken wird, und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist die durchgehend zweibahnige Fertigstellung der A 93 nach Norden dringend erforderlich.

- Zu 3.2 Die Bundesstraße 299 bildet für den Mittelbereich Tirschenreuth in Fortführung über die B 470, B 85 und den Autobahnanschluss Pegnitz (Region Oberfranken-Ost) die kürzeste Straßenverbindung zum großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen. Durch die geplante Verlegung der B 299 zwischen Pressath und Erbdorf im Bereich des Hessenreuther Waldes sowie den Bau einer Ortsumgehung nördlich von Pressath kann diese Verbindung durchgehend leistungsfähig gestaltet werden. Ein Ausbau der B 470 westlich von Eschenbach i.d.OPf. dient dem gleichen Zweck.
- Zu 3.3 Im Tirschenreuther Raum zeigen insbesondere das Unterzentrum Mitterteich und das Mittelzentrum Waldsassen/Cheb (Eger) erhebliche wirtschaftliche Verflechtungen mit dem benachbarten oberfränkischen Industriegebiet. Für die Verkehrsbeziehungen zwischen diesen Räumen ist eine durchgehend leistungsfähige Straßenverbindung der Staatsstraßen 2176 und 2175 von Mitterteich bzw. Waldsassen über Konnersreuth nach Arzberg (Region Oberfranken-Ost) erforderlich. Ein entsprechender Ausbau der St 2176 und St 2175 ist angezeigt.
- Zu 3.4 Die Lage des Kleinzentrums Bärnau unmittelbar an der Grenze zur Tschechischen Republik sowie die hinzugekommene Bedeutung als Grenzübergang erfordern in verstärktem Maße eine leistungsfähige Straßenverbindung einschließlich der Ortsumgehungen Bärnau und Plößberg zu den nächstgelegenen höherstufigen zentralen Orten Tirschenreuth und Weiden i.d.OPf.. Mit dem Ausbau der Staatsstraße 2173 kann die Verbindung zum Mittelzentrum Tirschenreuth, mit dem Ausbau der 2172 kann die Verbindung zum Oberzentrum Weiden i.d.OPf. und im weiteren zur Autobahn A 93 verbessert werden.
- Zu 3.5 Der ehemalige Landkreis Kemnath mit dem möglichen Mittelzentrum Kemnath wurde im Zuge der Gebietsreform im wesentlichen dem Landkreis Tirschenreuth zugeordnet. Um die Verbindung dieses Raumes zum Kreissitz und Mittelzentrum Tirschenreuth zu erleichtern und die gegenseitigen Verflechtungen zu stärken, ist eine durchgehend leistungsfähige Straßenverbindung (B 22, B 299) nach Tirschenreuth erforderlich. Insbesondere ist eine Ortsumgehung von Waldeck im Zuge der Bundesstraße 22 notwendig.
- Zu 3.6 Durch die Errichtung des Sibyllenbades und die dort zusätzlich noch geplanten Bädereinrichtungen ist ein erhöhtes Verkehrsaufkommen sowohl auf der St 2174 zwischen Tirschenreuth und Neualbenreuth als auch auf der St 2175 zwischen Waldsassen/Cheb (Eger) und Neualbenreuth zu erwarten, dem die derzeitigen Ausbauzustände nicht genügen. Für den nordöstlichen Teil der Region stellt das Sibyllenbad einen nicht unbedeutenden Wirtschaftsfaktor dar. Eine Verbesserung der Verkehrsverbindung in diesem Straßenabschnitt ist daher erforderlich.
- Zu 3.7 Das Kleinzentrum Floß liegt im Einzugsbereich der Stadt Weiden i.d.OPf.. Die Straßenverbindung von Floß nach Weiden i.d.OPf. wurde durch den Ausbau der Kreisstraße NEW 20 bereits wesentlich verkürzt. Zusammen mit dem erfolgten Ausbau der Straßenverbindung Staatsstraße 2395 von Floß nach Flossenbürg, einer Gemeinde mit Fremdenverkehrsfunktion, ist eine vor allem für den vom Oberzentrum Weiden i.d.OPf. ausgehenden Erholungsverkehr bedeutende Straßenverbindung mit Zugang zum Wintersportgebiet Silberhütte/Altglashütte hergestellt worden. Die Verbesserung der Verkehrsverbindung von Floß zum

nächstgelegenen höherstufigen zentralen Ort Neustadt a.d.Waldnaab ist (St 2395) insbesondere im Bereich der Gemeinde Störnstein dringend erforderlich. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastungen der Innenstadtbereiche von Neustadt a.d.Waldnaab und Altenstadt a.d.Waldnaab sind Ortsumgehungen dringend erforderlich.

- Zu 3.8 Die Bundesstraße 14 vom Grenzübergang Waidhaus über das Unterzentrum Wernberg-Köblitz und das Mittelzentrum Sulzbach-Rosenberg zum großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen stellt eine der wichtigsten Ost-West-Verbindungen im mittleren Bereich der Region dar. Auch nach Fertigstellung der Autobahn A 6 behält die B 14 ihre Bedeutung für den Mittelbereich Sulzbach-Rosenberg, den Raum Hirschau/Schnaittenbach, das Unterzentrum Vilseck und das Kleinzentrum Hahnbach. Um die Leistungsfähigkeit dieser Straßenverbindung zu erhöhen, ist es erforderlich, die dringliche Umgehung des Mittelzentrums Sulzbach-Rosenberg zu verwirklichen.
- Zu 3.9 Durch den Ausbau der Straßenverbindung Kreisstraße NEW 21 vom Gemeindegebiet Grafenwöhr entlang des Haidenaabtales zur Anschlussstelle Luhe der Autobahn A 93 wird für das mögliche Mittelzentrum Eschenbach i.d.OPf./Grafenwöhr/Pressath, insbesondere jedoch für das industriell bedeutende Kleinzentrum Weiherhammer, der Anschluss an die Autobahn Richtung Süden verbessert. Im Zuge des Ausbaus kann eine Reihe von vor allem für den Schwerlastverkehr hinderlichen Engpässen entschärft werden. Für die Erzielung einer durchgehenden Leistungsfähigkeit ist außerdem die Beseitigung der höhengleichen Übergänge von einer Bahnlinie erforderlich.
- Zu 3.10 Der Truppenübungsplatz Grafenwöhr hat eine Ost-West-Ausdehnung von über 20 km und eine Nord-Süd-Ausdehnung von über 10 km. Er ist für den Zivilverkehr gesperrt. In der Folge hat sich eine ringförmige Straßenverbindung zwischen den Orten um den Truppenübungsplatz ausgebildet. Diese Verbindung aus mehreren Bundes- und Staatsstraßen bedarf insbesondere im südöstlichen Randbereich im Zuge der Bundesstraße 299 bei Tanzfleck (Gemeinde Freihung) eines weiteren Ausbaus, um eine durchgehende Leistungsfähigkeit zu gewährleisten und eine Minderung der Standortnachteile zu erreichen. Des weiteren bedarf die Stadt Grafenwöhr einer Entlastung.
- Der regionale Durchgangsverkehr beeinträchtigt insbesondere die Wohngebiete und den Ortskern von Grafenwöhr. Dadurch wird auch der Siedlungs- und Versorgungskern in seiner Funktion stark eingeschränkt und es besteht die Gefahr, dass er diese Funktionen verliert. Ferner steht neben Wohnqualität und Funktionsfähigkeit auch die geminderte Verkehrssicherheit im Vordergrund. Die in der Karte 2 "Siedlung und Versorgung" zeichnerisch erläuternd eingetragene Straßenführung stellt eine mögliche Trassenvariante für eine Umgehung von Grafenwöhr dar, die auch zur besseren Anbindung des Raumes Pressath an das südwestliche Regionsgebiet dient.
- Zu 3.11 Der Militärverkehr zu den Truppenübungsplätzen Grafenwöhr und Hohenfels hat in der Vergangenheit zu erheblichen Verkehrsbehinderungen und zu Belastungen für die Bevölkerung geführt. Mit dem weitgehend von Ortsdurchfahrten freien Ausbau der Kreisstraße AS 18 von Freihung über Hirschau zur Bundesstraße 85 und nach Möglichkeit in Weiterführung bis zur Staatsstraße St 2165 (Amberg-Schmidmühlen) sollen die über das Oberzentrum Amberg führenden Hauptver-

kehrverbindungen, vor allem die B 299 und Hauptverkehrsstraßen im Stadtbereich von Amberg, von Militärverkehr entlastet werden. Des weiteren bedarf vor allem noch der Ort Haselmühl im Vilstal einer Entlastung.

- Zu 3.12 Das Gebiet unmittelbar nördlich des Truppenübungsplatzes Hohenfels ist in seinen Nahversorgungsbeziehungen dem Lauterachtal folgend auf die Kleinzentren Kastl und Schmidmühlen ausgerichtet. Der beabsichtigte Ausbau der Staatsstraße 2235 von Kastl nach Schmidmühlen dient der Stärkung dieser Nahversorgungsbeziehungen und, insbesondere für die Gemeinde Hohenburg, der Verringerung der Nachteile der Randlage zum Übungsplatz. Die fremdenverkehrswirksamen Orts- und Landschaftsbilder im Lauterachtal erfordern eine besondere Rücksichtnahme.
Durch den Ausbau der St 2235 im Abschnitt Schmidmühlen-Burglengenfeld wird die Anbindung des Kleinzentrums an das Mittelzentrum Burglengenfeld/Maxhütte-Haidhof/Teublitz verbessert.
- Zu 3.13 Die Staatsstraße 2123 stellt die direkte Verbindung zwischen den Unterzentren Hirschau/Schnaittenbach und Vilseck dar. Die Streckenführung weist in Teilbereichen zahlreiche Verkehrshemmnisse auf (Ortsdurchfahrt Vilseck, höhengleicher Bahnübergang, ungenügender Ausbauzustand im Abschnitt Großen-schönbrunn-Hirschau). Mit dem Ausbau der St 2123 wird eine leistungsfähige und verkehrssichere Straßenverbindung zwischen Hirschau und Vilseck geschaffen, die zur Stärkung der sozioökonomischen Verflechtungen beiträgt.
- Zu 3.14 Die Staatsstraße 2238 stellt die direkte Verbindung zwischen den Oberzentren Amberg und Weiden i.d.OPf. dar. Im Abschnitt zwischen Hirschau und Weiden i.d.OPf. ist sie mit Ausnahme des Bereiches zwischen Hirschau und der Landkreisgrenze Amberg-Sulzbach/Neustadt a.d.Waldnaab gut ausgebaut. Durch den angestrebten Ausbau der St 2238 im Abschnitt Hirschau-Landkreisgrenze sollen unübersichtliche Kurven und extreme Steigungsverhältnisse sowie unfallträchtige Teilstrecken beseitigt werden und somit eine durchgehend leistungsfähige und verkehrssichere Straßenverbindung hergestellt werden, die die wirtschaftliche Verflechtung der beiden Oberzentren weiter fördert.
- Zu 3.15 1 Historisch bedingt ist die Straßenführung im Oberzentrum Amberg weitgehend auf den Stadtkern ausgerichtet. Aufgrund des gestiegenen Verkehrsaufkommens ist der Bau von Umgehungsstraßen erforderlich, die das System der Radialstraßen ergänzen und entlasten. Damit soll der Durchgangsverkehr auf leistungsfähigen Straßen geführt und möglichst von den dichtbesiedelten Stadtgebieten ferngehalten werden. Außerdem werden Verkehrsbeziehungen zu den Stadtrandgemeinden erleichtert. Die damit verbundene Entlastung des Stadtkerns erleichtert die Beseitigung noch vorhandener städtebaulicher und funktionaler Mängel im Innenstadtbereich (vgl. A IV 2.1) und dient somit der Stärkung zentralörtlicher Funktionen. Die wesentlich berührten Straßen sind die Bundesstraßen B 85 und B 299, deren Ausbau im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthalten ist.
Besonders dringlich ist im Oberzentrum Amberg die Gestaltung eines Äußeren Ringes und dabei der Bau der Südtangente, eine Verbindung von der Bundesstraße B 299 zur B 85 im Zusammenhang mit der Westumgehung Kümmersbruck und eine Nordumgehung von Unterammersricht, die die B 85 und die Staatsstraße St 2238 verbinden soll. Die Straßenverbindungen sind in Karte 2 „Siedlung und Versorgung“ zeichnerisch erläuternd dargestellt.

Der Bau der Straßenverbindungen wird vor allem den Naturhaushalt beeinträchtigen; diesen Eingriffen muss im Stadium der Realisierung mit Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen begegnet werden. Eine Entlastung kann auch durch die Nutzung bestehender Verkehrsstrassen in der Neuplanung von Straßen erreicht werden.

- Zu 3.15.2 Die Westumgehung von Kümmersbruck (Umfahrung der Gemeindeteile Lengenefeld, Haselmühl und Kümmersbruck) entlastet vor allen Dingen die Ortsdurchfahrt Haselmühl und erleichtert die Anbindung des Oberzentrums Amberg an die BAB A 6 sowie an das Vilstal. Für die Festlegung des Standortes eines Straßenknotens als Verknüpfung mit der Südtangente sind gesonderte Untersuchungen erforderlich.
- Zu 3.15.3 Eine Trasse der Südtangente soll in enger Abstimmung der betroffenen Gemeinden Amberg und Kümmersbruck mit den zuständigen Fachstellen für Straßenbau gefunden werden. Bei Bedarf ist die Fortführung der Südtangente von der St 2165 neu bis zur B 85 zu untersuchen. Aufgrund der bereits bestehenden engen Siedungsverhältnisse südlich der Stadt Amberg und nördlich von Kümmersbruck sind nur noch eingeschränkte Trassenführungen für eine zukünftige Südtangente, die die notwendige Entlastung der betroffenen Siedlungsgebiete erbringen würde, realisierbar. In den Planungen zur Siedlungsentwicklung von Amberg und Kümmersbruck sollte daher vorausschauend auf eine mögliche Trasse der Südtangente Rücksicht genommen werden.
- Zu 3.16 Das Oberzentrum Amberg ist neben dem Mittelzentrum Schwandorf und dem Oberzentrum Weiden i.d.OPf. einer der höherstufigen zentralen Orte, mit dem das mögliche Mittelzentrum Nabburg wirtschaftlich verbunden ist. Der angestrebte Ausbau der Staatsstraße 2040, die die kürzeste Verbindung zwischen Amberg und Nabburg darstellt, trägt dieser Verflechtung Rechnung. Darüber hinaus werden auch die Verkehrsbeziehungen aus dem Raum Oberviechtach/Schönsee nach Amberg verbessert. Nach Fertigstellung des Autobahnabschnitts Amberg-Ost/Pfreimd der A 6 erfüllt die St 2040 auch Zubringerfunktion zur Autobahn. Die durchgehende Leistungsfähigkeit dieser Verbindung wird noch durch den höhen gleichen Bahnübergang im möglichen Mittelzentrum Nabburg eingeschränkt.
- Zu 3.17 Die Staatsstraße 2151 stellt für das Unterzentrum Schwarzenfeld die kürzeste Straßenverbindung zur Anschlussstelle Amberg-Ost der Autobahn A 6 und zum Oberzentrum Amberg dar. Mit dem weiteren Ausbau zu einer leistungsfähigen Verbindung (Beseitigung des Bahnüberganges bei Freihöls) soll eine verbesserte Anbindung an das überregionale Straßennetz und eine Stärkung der wirtschaftlichen Verflechtung mit dem Oberzentrum Amberg erreicht werden. Die St 2151 bindet Schwarzenfeld in östlicher Richtung an die BAB A 93 an und führt über das mögliche Mittelzentrum Neunburg vorm Wald und Rötz und in Verbindung mit der B 22 und St 2400 über Waldmünchen im Landkreis Cham zur Landesgrenze Tschechische Republik. Mit dem angestrebten weiteren Ausbau der St 2151 in östliche Richtung soll eine leistungsfähige und verkehrssichere Anbindung des Raumes Neunburg vorm Wald an das überregionale Straßennetz erreicht und dem verstärkten Ost-West-Verkehr Rechnung getragen werden.
- Zu 3.18 Bedingt durch seine periphere Lage in der Region und auch in Bayern ist der Raum Oberviechtach/Schönsee in besonderem Maße auf eine gute Straßenver-

bindung nach Westen, vor allem zum Mittelzentrum und Kreissitz Schwandorf angewiesen. Die Verbindung vom Kleinzentrum Schönsee über das mögliche Mittelzentrum Oberviechtach nach Schwandorf wird im wesentlichen durch die Staatsstraße 2159 und die St 2156 hergestellt. Der Ausbauzustand der St 2159 ist insbesondere im Bereich Oberviechtach-Schwarzenfeld ungenügend. Hinderliche Ortsdurchfahrten machen eine Verlegung bei Altendorf und Niedermurach erforderlich. Auf diese Weise ergibt sich auch eine bessere Anbindung an die Autobahn A 93 Richtung Regensburg.

Zu 3.19 Der angestrebte Ausbau der Staatsstraße 2398 dient der Stärkung der sozioökonomischen Verflechtung zwischen dem möglichen Mittelzentrum Oberviechtach und dem mögliche Mittelzentrum Neunburg vorm Wald. Er trägt der relativ großen Entfernung zu den nächstgelegenen regionalen Wirtschaftszentren Rechnung.

Zu 3.20 Mit dem Ausbau der Staatsstraße 2145 soll die Verbindung vom Unterzentrum Nittenau zum Mittelzentrum Schwandorf und zur Autobahn A 93 Richtung Weiden i.d.OPf. verbessert werden.

Durch den geplanten Neubau der Bundesstraße 16 wird eine leistungsfähige Anbindung an das Oberzentrum Regensburg geschaffen und das Unterzentrum Nittenau von Teilen des Durchgangsverkehrs entlastet. Gleichzeitig dient diese Verbindung dem Naherholungsverkehr aus dem Verdichtungsraum Regensburg. Mit der geplanten Verlegung der St 2149 östlich Nittenau (Nordostspange) und der geplanten Verlegung der Kreisstraße SAD 15 (Nordwestspange) wird das Unterzentrum Nittenau vom Durchgangsverkehr entlastet.

Durch den geplanten Neubau der B 16 in Richtung Roding wird im Zusammenhang mit dem beabsichtigten vierstreifigen Ausbau der B 85 in Richtung Cham (Region Regensburg) eine leistungsfähige Verkehrsverbindung in Richtung Tschechische Republik hergestellt.

Zu 3.21 Die Bundesstraße 85 verbindet die genannten zentralen Orte und stellt in der Weiterführung über das Mittelzentrum Cham (Region Regensburg) und über die B 20 zur Landesgrenze bei Furth i.Wald den Verkehrsträger für die überregionale Entwicklungsachse dar. Die Liberalisierung des Reise- und Güterverkehrs mit der Tschechischen Republik lässt einen weiteren Anstieg der Verkehrsbelastung erwarten. Die B 85 ist zwar im Abschnitt Amberg-Schwandorf-Regionsgrenze relativ gut ausgebaut, ist aber in Teilbereichen in ihrer Leistungsfähigkeit erheblich eingeschränkt. Zur Erhöhung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit ist daher ein vierstreifiger Ausbau dringend erforderlich.

Zu 3.22 Neben den im Zuge von überörtlichen Straßenverbindungen bereits erwähnten, neu zu errichtenden Ortsumgehungen bestehen weitere Ortsdurchfahrten, die den ständig steigenden Verkehrsbelastungen nicht mehr gewachsen sind. Insbesondere durch die deutsche Einigung und die Öffnung der Grenzen zur Tschechischen Republik wurde diese Entwicklung verstärkt. Um die Verkehrssicherheit und die Durchgängigkeit des Verkehrs zu verbessern, ist daher der Bau weiterer Ortsumgehungen anzustreben.

Sie sind auch städtebaulich und ortsplanerisch erforderlich, um die Wohnumfeldbedingungen zu verbessern und Trennwirkungen abzubauen. Sie dienen ferner zur Erhaltung und Verbesserung der innerörtlichen Funktionen, Unfallschwer-

- punkte zu beseitigen und die ortsansässige Bevölkerung von Verkehrsemissionen zu entlasten.
- Zu 3.23 Auf Grund der zum Teil stark überlasteten bereits geöffneten Grenzübergänge ist es erforderlich, baldmöglichst die Grenzübergänge Neualbenreuth sowie Stadlern/Schwarzach zu öffnen. Unter Berücksichtigung der jeweiligen örtlichen Gegebenheiten und in Abstimmung mit der Tschechischen Republik muss entsprechend festgelegt werden, welche Grenzübergänge für welche Verkehrsarten zugelassen werden sollen.

Um den vielfältigen Verflechtungen der Region mit der Tschechischen Republik Rechnung zu tragen, ist der leistungsfähige Anschluss der Grenzübergänge an das bestehende Straßennetz der Region notwendig.

Vordringlich ist insbesondere der Bau der Ortsumgehungen

- Waldsassen im Zuge der Bundesstraße 299
- Tirschenreuth im Zuge der Staatsstraße 2167
- Bärnau und Plößberg im Zuge der Staatsstraßen 2173/2172.
- Eslarn und Moosbach/Burgtreswitz im Zuge der Staatsstraßen 2155/2160
- bei Öffnung des Grenzüberganges Neualbenreuth ist die Ortsumgehung Neualbenreuth im Zuge der Staatsstraße 2174 erforderlich.

- Zu 3.24 Das Fahrrad hat in letzter Zeit für den Nahverkehr - im Wesentlichen des Verkehrs zum Arbeits- und Ausbildungsplatz sowie zum Einkaufen und Aufsuchen von Freizeiteinrichtungen - an Bedeutung gewonnen. Aufgrund seiner Vorteile (umweltfreundlich, platz- und kostensparend, unanfällig für Verkehrsstauungen, auf kurzen Strecken schneller als das Auto) bietet es sich an, den Radverkehr vor allem in städtischen Bereichen und im Stadtumland als Alternative zum motorisierten Individualverkehr weiter auszubauen.

Schätzungen gehen davon aus, dass sich 25 - 35 % der heute mit dem PKW zurückgelegten Nahverkehrsstrecken auf das Fahrrad verlagern lassen. Voraussetzung dafür ist ein Netz von straßenunabhängigen Radwegen oder zumindest von verkehrsarmen, von Kraftfahrzeugen wenig benutzten Straßen, um die bisher hohe Unfallgefährdung von Radfahrern herabzusetzen und die Attraktivität des Fahrradfahrens zu erhöhen. Auch als Zubringer zum öffentlichen Personennahverkehr ist das Fahrrad geeignet.

- Zu 3.25 Durch den Wunsch zur Erholung in der freien Natur hat das Fahrrad auch als Mittel zum Radwandern eine große Beliebtheit erlangt. Diesen Trend zu unterstützen liegt auch im Interesse einer Entlastung der Umwelt von den negativen Folgen des motorisierten Individualverkehrs. Es gilt daher, das Radwanderwegenetz in der Region zu erweitern, bestehende Lücken zu schließen und mangelhafte Streckenabschnitte funktionsgerecht auszubauen. Wichtig sind eine Streckenführung abseits von stark befahrenen Straßen, damit die Wege auch Familien mit Kindern gefahrlos benutzen können sowie der Anschluss an Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs, um zusätzlichen motorisierten Individualverkehr zu vermeiden. Insbesondere folgende Maßnahmen sind für ein ausgewogenes Radwanderwegenetz in der Region noch erforderlich:

- Lückenschluss für den Radwanderweg Amberg-Regensburg im Vilstal zwischen Schmidmühlen und Kallmünz (Lkr. Regensburg)

- Lückenschluss im Verlauf des Regental-Radwanderweges zwischen Marienthal (Region Regensburg) und Stefling
- Ausbau von Radwegstrecken abseits der Staatsstraße für den Fichtelnaabradweg im Bereich Krummennaab-Erbendorf-Neusorg sowie Brand und Mehlmeisl (Region Oberfranken-Ost)
- Ausbau einer Verbindung zwischen dem Haidenaab-, Fichtelnaab- und Waldnaabtal
- Radweg von Kemnath über Erbendorf nach Falkenberg
- Ausbau des Radweges von Tirschenreuth zum Grenzübergang Mähring
- Grundlegende Oberflächenbefestigung des Haidenaab-Radweges im Raum Perlhammer-Etzenricht-Weiherhammer sowie im Raum Mantel-Steinfels-Hütten
- Ausbau des Waldnaabtal-Radweges zwischen Neustadt a.d.Waldnaab und Windischeschenbach auf Trassen in Talnähe
- Ausbau eines Radweges auf der Bahntrasse zwischen Neustadt a.d.Waldnaab und Eslarn
- Beseitigung von höhenfreien Kreuzungen mit stark befahrenen Kraftfahrzeugstraßen an zahlreichen Punkten der Radwegstrecken

Die Radwanderwege sollten möglichst an Haltestellen von öffentlichen Verkehrsmitteln anschließen; bei öffentlichen Verkehrsmitteln gilt es, vermehrte Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder zu schaffen, um die Zwischennutzung des PKW's weitgehend überflüssig zu machen.

- Zu 3.26 Die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Gewerbestandorte in der Stadt Sulzbach-Rosenberg ist ein wichtiger Faktor in der gewerblichen Siedlungsentwicklung im Kooperationsraum Stadt-Umland-Amberg/Sulzbach-Rosenberg. Eine gute verkehrliche Anbindung an das regionale und überregionale Straßennetz ist dabei eine unabdingbare Voraussetzung dafür. Hierfür notwendig ist eine Verknüpfung der St 2120 mit der St 2164 die über den großen ausbaufähigen gewerblichen Siedlungsansatz mit bereits historischer Bedeutung östlich von Sulzbach-Rosenberg geführt wird. Der Bau der Straßenspanne von der St 2164 zur B85 wird vor allem den Naturhaushalt beeinträchtigen; diese Eingriffe sind im Rahmen der notwendigen weiteren Planungsverfahren zu berücksichtigen und zu bewerten und im Falle einer Umsetzung der Planung mit geeigneten Maßnahmen auszugleichen. Die Straßenverbindungen sind in der Tekturkarte zur Fünften Verordnung zur Änderung des Regionalplans Oberpfalz-Nord (Teilfortschreibung Kooperationsraum Stadt-Umland-Amberg/Sulzbach-Rosenberg) zeichnerisch erläuternd dargestellt.

Zu 4 **Schieneverkehr**

- Zu 4.1 Die Randlage der Region und ihrer Teilräume erfordert leistungsfähige Schienenverkehrsverbindungen, insbesondere zum großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen im Westen, zum Verdichtungsraum Regensburg sowie zum großen Verdichtungsraum München im Süden und nach Norden zu den Wirtschaftsräumen in Thüringen und Sachsen sowie nach Berlin. Geeignete Maßnahmen sind der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke (Nürnberg)-Neukirchen b.Sulzbach-Rosenberg–Amberg-Schwandorf-(Cham-Furth im Wald-Landesgrenze Tschechische Republik) und die Elektrifizierung der Strecke

(Regensburg)-Schwandorf-Weiden i.d.OPf.-(Hof). Die angestrebten Ausbaumaßnahmen sowie die Elektrifizierung werden zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit, der Reisegeschwindigkeit und der Sicherheit der Strecken beitragen und somit zu einer Verbesserung der Verkehrsbedienung und der notwendigen Attraktivitätssteigerung der Schienenstrecken führen. Dies erscheint umso dringlicher, als die beiden o.a. Strecken in Konkurrenz zu den geplanten Maßnahmen Neu- bzw. Ausbau der ICE-Strecke München-Nürnberg-Erfurt-Halle sowie als "länderübergreifendes Projekt" Ausbau der Strecke Nürnberg-Marktredwitz-Schirnding-Pilsen-Prag stehen. Eine relative Verschlechterung der Anbindung der Oberzentren Weiden i.d.OPf. und Amberg sowie des Mittelzentrums Schwandorf im Zusammenhang mit Neu- bzw. Ausbaumaßnahmen der Deutschen Bahn AG außerhalb der Region gilt es daher zu vermeiden.

Eine verbesserte überregionale Schienenanbindung des Raumes Amberg/Sulzbach-Rosenberg an den großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen wird auch im Zusammenhang mit dem Ausbau des dortigen S-Bahn-Netzes wegen der starken Pendlerbeziehungen für notwendig angesehen. Ein zweigleisiger Ausbau der Schienenverkehrsanbindung von Amberg Richtung Furth i.Wald gewinnt zusätzliche Bedeutung durch die Liberalisierung des Reise- und Güterverkehrs mit der Tschechischen Republik.

Besondere Aufmerksamkeit erfordert die Einbindung der Region in das Intercity-Netz. Die Region ist auf Grund ihrer Verkehrsferne zu den Verdichtungsräumen der Bundesrepublik, der neuen Bundesländer und der Europäischen Gemeinschaft auf schnelle Zugverbindungen angewiesen, um die Ungunst der Standort-situation zu mildern. Dem sich aus der Öffnung der innerdeutschen Grenzen ergebenden starken Anstieg im Reise- und Geschäftsverkehr sollte daher mit der Einrichtung einer Intercity-Linie München-Regensburg-Schwandorf-Weiden i.d.OPf.-Hof-Berlin mit Abzweigung über Chemnitz nach Dresden Rechnung getragen werden.

- Zu 4.2 Die neu entstandenen Verkehrsbeziehungen zur Tschechischen Republik bedingen hinsichtlich des gesteigerten Verkehrsaufkommens eine entsprechende Anpassung der Schienenverkehrsinfrastruktur. Um im grenzüberschreitenden Verkehr eine attraktive Alternative zur Straße vor allem auch für den Landkreis Tirschenreuth zu bieten, ist daher der Ausbau der Hauptstrecke im Eisenbahnverkehr mit der Tschechischen Republik Nürnberg-Marktredwitz-Schirnding-Cheb (Eger)-Pilsen-Prag erforderlich.
Diese Strecke ist bereits im Bundesverkehrswegeplan als länderübergreifendes Projekt festgelegt; das Vorhaben sollte baldmöglichst verwirklicht werden.

- Zu 4.3 Auf den Strecken Nürnberg-Weiden i.d.OPf.-Hof und Nürnberg-Amberg-Schwandorf-Cham-Furth i.Wald verkehren bereits Regionalexpress mit Neigezugtechnik ("Pendolinos") im Taktverkehr. Die Einführung dieser neuartigen Technik hat erhebliche Verbesserungen des Schienenverkehrs hinsichtlich Reisegeschwindigkeit und Attraktivität bewirkt. Die Neigezugtechnik erlaubt erheblich höhere Fahrgeschwindigkeiten ohne aufwendige Umbauten der Bahnstrecken. Durch den "Pendolino"-Einsatz auch auf der Strecke München-Regensburg-Schwandorf-Weiden i.d.OPf.-Hof (diese Strecke wäre besonders geeignet für den späteren Einsatz der noch in Entwicklung befindlichen "Pendolino"-Fernzüge) soll die Attraktivität der Bahn auf dieser teilweise kurvenreichen, langsamen Strecke spürbar erhöht und damit ein wichtiger Beitrag zur Verbesserung der Erreichbarkeit und der Standortgunst wichtiger Wirtschaftsräume der Region erzielt werden. Zur besseren Anbindung des Mittelbereiches Tirschen-

reuth und auch von Neualbenreuth/Sibyllenbad soll angestrebt werden, den nur für Tagesrandverbindungen bestehenden Interregio-Halt im Unterzentrum Wiesau auch auf die übrigen Interregio-Züge auszudehnen.

Als mögliches Mittelzentrum und als Landkreissitz ist Neustadt a.d.Waldnaab als geeigneter Haltepunkt für den Pendolino anzusehen. Die Verlängerung des Pendolino-Verkehrs von Nürnberg über Weiden i.d.OPf. hinaus bis nach Neustadt a.d.Waldnaab würde eine erhebliche Attraktivitätssteigerung des Schienenverkehrs für das mögliche Mittelzentrum bedeuten und das bisherige, wenig attraktive Umsteigen für den vergleichsweise kurzen Streckenabschnitt Weiden i.d.OPf.-Neustadt a.d.Waldnaab entbehrlich machen.

Die Attraktivitätssteigerung des Schienenverkehrs wird auch dazu beitragen, den Individualverkehr in den Verdichtungsraum Regensburg und den großen Verdichtungsraum München vermehrt von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Zu 4.4 Die Eisenbahn hat in der Vergangenheit nicht nur im Personen- sondern insbesondere auch im Güterverkehr Marktanteilsverluste hinnehmen müssen. So wurde in der Region neben der Einstellung des Personenverkehrs auf sämtlichen Nebenbahnlinien auch der Güterverkehr auf einem großen Teil der Nebenbahnen aufgegeben. Folgende Nebenbahnstrecken werden noch für den Güterverkehr betrieben:

- Maxhütte-Haidhof-Burglengenfeld
- Bodenwöhr-Nittenau
- Amberg-Schnaittenbach
- Vilseck-Vilseck Lager
- Pressath-Grafenwöhr Lager
- Reuth b.Erbendorf-Erbendorf Nord
- Wiesau-Tirschenreuth
- Wiesau-Mitterteich

Wenn das verkehrspolitische Ziel eines höheren Transportanteiles durch den Schienenverkehr erreicht werden soll, ist eine Umkehr der bisherigen Entwicklung notwendig. Der Erhalt der noch bestehenden Nebenbahnstrecken ist daher erforderlich.

Die Strukturreform der Bahn bietet die Chance, den Schienengüterverkehr an die veränderte Art der transportorientierten Waren (Rückgang der bahnaffinen Massenguttransporte, ständige Steigerung des Verkehrsaufkommens von Fertig- und Halbfertigwaren) und die gestiegenen Ansprüche der Verlager an Schnelligkeit, Pünktlichkeit, Transportgutschonung und Kundenbetreuung anzupassen. Dazu ist es erforderlich, die Güterverkehrsstellen insbesondere in den Oberzentren Amberg und Weiden i.d.OPf. sowie im Mittelzentrum Schwandorf zu sichern, auszubauen und die Sammel- und Verteilverkehre in den jeweiligen Einzugsgebieten leistungsfähig zu gestalten.

Dem Strukturwandel kann die Bahn vor allem auch im Rahmen des kombinierten Verkehrs gerecht werden. Er verbindet die Vorteile des LKW beim Sammeln und Verteilen der Güter mit denen der Bahn beim langstreckigen, schnellen ("Nachsprung") und umweltfreundlichen Transport. Da innerhalb der Region keine Einrichtungen des kombinierten Verkehrs bestehen oder geplant sind, ist eine gesicherte Einbeziehung und leistungsfähige Anbindung an die benachbarten Umschlageneinrichtungen in den Aufkommensschwerpunkten Marktredwitz (Containerverkehr), Nürnberg (Container- und Huckepackverkehr) und Regensburg (Container-, Huckepackverkehr, rollende Landstraße) von erheblicher Bedeutung für die Entwicklung der Region.

Zu 4.4 Der Verkehr über Gleisanschlüsse von Betrieb zu Betrieb stellt die günstigste Form des Güterverkehrs auf der Schiene dar und führt die wirksamste Straßenentlastung herbei. Der Gleisanschluss des Gewerbe- und Industriestandortes bei Grafenwöhr an das bestehende Schienenverkehrsnetz soll einerseits die Attraktion dieses Standortes hinsichtlich der verkehrlichen Infrastruktur verbessern und andererseits möglichen Stilllegungstendenzen dieser Nebenbahnlinie durch Erhöhung des Güterverkehrsaufkommens entgegenwirken.

Zu 4.5 Der Verkehr über Privatgleisanschlüsse stellt die günstigste Form des Gütertransportes auf der Schiene dar und führt die wirksamste Straßenentlastung herbei. Gleichzeitig bewirkt er aufgrund des Wegfalls aufwendiger, zeitraubender Umladevorgänge eine Beschleunigung der Gütertransporte und kann daher zur Minderung der Nachteile aus der Verkehrsferne der Region beitragen. Durch die Sicherung bestehender und den Bau von neuen Privatgleisanschlüssen vor allem für Industrie- und Gewerbegebiete mit Gleisanschluss geeigneten Betrieben aber auch für größere Einzelbetriebe mit bahnaffinen Transportgütern kann eine Steigerung des Güterverkehrsaufkommens erreicht werden, so dass Stilllegungen von Nebenbahnstrecken und Schließungen aufkommensschwacher Güterverkehrsstellen entgegengewirkt werden kann. Für den Truppenübungsplatz Grafenwöhr (Grafenwöhr Lager, Vilseck Lager) sollte eine noch stärkere Verlagerung auf die Schiene angestrebt werden, um Behinderungen und Gefährdungen des Straßenverkehrs durch militärischen Schwerlastverkehr weiter zu vermindern.

Zu 5 **Luftverkehr**

Zu 5.1 Der Luftverkehr ist ein wichtiger Bestandteil des Gesamtverkehrssystems. Vor allem in verkehrsfernen Räumen wie der Region Oberpfalz-Nord erleichtert der Luftverkehr den Zugang zu den Wirtschaftsschwerpunkten und den Verkehrsknotenpunkten der Bundesrepublik Deutschland, der Europäischen Union und insbesondere in die mittel- und osteuropäischen Staaten, da die landgebundenen Verkehrswege dorthin auch auf längere Sicht nur wenig leistungsfähig sein werden. Verglichen mit anderen Regionen ist der Anschluss der Region Oberpfalz-Nord an den Luftverkehr unbefriedigend. Sie verfügt bisher lediglich über den wenig leistungsfähigen Verkehrslandeplatz Weiden/Latsch (der vorgesehene Ausbau wird nach einem negativen Bürgerentscheid nicht weiter verfolgt) und drei Sonderlandeplätze (Nittenau-Bruck, Schmidgaden und Schwandorf), die aber für die allgemeine Luftfahrt nur eine untergeordnete Rolle spielen.

Zur Verbesserung der Standortgunst, der Faktor Zeit wird bei der zunehmenden räumlichen Ausdehnung der wirtschaftlichen Aktivitäten und dem verschärften Wettbewerb unter den Industrie- und Gewerbebeständen eine wachsende Bedeutung erhalten, soll daher im Raum Weiden i.d.OPf.-Amberg-Schwandorf ein Verkehrslandeplatz angelegt werden, insbesondere auch im Hinblick darauf, dass sich der ursprünglich bei Steinberg, Landkreis Schwandorf, geplante Standort nicht verwirklichen lässt.

Die zivile Mitbenutzung des Militärflugplatzes Grafenwöhr kann die Attraktivität des Gewerbe- und Industriestandortes südöstlich von Grafenwöhr verbessern und einen besonderen Anreiz für spezielle gewerbliche Siedlungsvorhaben bil-

den. Die Ergänzung der wirtschaftsnahen Infrastruktur kann somit die Wettbewerbsfähigkeit dieses entwicklungsfähigen Standortes für Industrie und Gewerbe steigern sowie zur erwünschten Auflockerung des örtlichen Arbeitsplatzangebotes beitragen.*

Zu 5.2 Das Segelfluggelände Erbdorf liegt nordöstlich des Unterzentrums Erbdorf im Landkreis Tirschenreuth. Es besitzt bereits jetzt aufgrund seines großen Einzugsbereiches überörtliche Bedeutung. Aufgrund der Platzanlage und der günstigen Umweltsituation ist das Gelände als Luftsportschwerpunkt für den Segelflug geeignet.

Zwischenzeitlich hat das Segelfluggelände eine befestigte Start- und Landebahn erhalten, der Bestand des Platzes wurde durch die nachträgliche Bestimmung eines beschränkten Bauschutzbereiches gesichert. Weitere Maßnahmen zur Sicherung der Funktion des Segelfluggeländes als Zentrum für den Segelflugsport sollen angestrebt werden.

Zu 6 **Nachrichtenwesen**

Zu 6.1 Für die Entwicklung gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Teilräumen der Region sind bedarfsgerechte und leistungsfähige Einrichtungen des Nachrichtenwesens von wesentlicher Bedeutung. Die neuen Nachrichtensysteme können zum Ausgleich ungünstiger Standortbedingungen beitragen.

Die Entwicklung neuer Kommunikationstechnologien wie z.B. Datenübertragungssysteme, digitales "Integrated Service Digital Network" (ISDN), Bildfernsprecher, Konferenzschaltungen, Telefax (Fernkopierer), Videotext, Bildschirmtext, Bürofernrechner und Kabelfernsehen ist so weit fortgeschritten, daß diese neuen Kommunikationssysteme baldmöglichst flächendeckend in der Region zur Verfügung stehen sollten. Diese Systeme eröffnen sowohl im privaten als auch im gewerblichen Bereich Möglichkeiten für eine bessere informative und kommunikative Anbindung strukturschwacher Räume an die Verdichtungsräume. Dadurch können auch in den ländlichen Gebieten der Region neueste technische und wirtschaftliche Informationen ohne Zeitverlust beschafft werden; die neuen Systeme können somit zu einem Ausgleich ungünstiger Standortbedingungen und zur Schaffung neuer Arbeitsplätze beitragen (z.B. im Rahmen von Tele-Arbeit). Voraussetzung ist, dass die peripheren Gebiete hinsichtlich der modernen Leitungsnetze, der Übertragungsgeschwindigkeiten und der Übertragungskosten (z.B. Anschluss an ISDN-Netz, Einwahlknoten zum Nahgesprächstarif) gegenüber anderen Gebieten nicht wesentlich benachteiligt werden.

Noch bestehende Lücken im Mobilfunknetz, insbesondere in den Räumen Neualbenreuth und Bärnau sollen baldmöglichst geschlossen werden.

Zu 6.2 Aus Gründen gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Landesteilen ist die Aufrechterhaltung eines flächendeckenden Netzes von Postdienststellen erforderlich. In Gebieten mit disperser Siedlungsstruktur wie in überwiegenden Teilräumen der Region ist jedoch häufig eine wohnortnahe Versorgung mit Postdienststellen aus Wirtschaftlichkeitsgründen schwierig. Hier können private Postagenturen und der Mobile Post-Service zur Sicherstellung bzw. Verbesserung der Versorgung der Bevölkerung beitragen.