

IX Verkehr und Nachrichtenwesen

1 Allgemeines

Die Einrichtungen der Verkehrsinfrastruktur sind so zu koordinieren und auszubauen, 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 Gemeinschaft zu verringern.

Dabei soll angestrebt werden, die Verkehrsströme sowohl im Personen- als insbesondere auch im Güterverkehr verstärkt auf die Schiene zu verlagern. Zur weiteren Entlastung des Straßenverkehrs soll auch auf eine verstärkte Verlagerung von schiffsaffinen Güterverkehrsströmen auf die Main-Donau-Wasserstraße hingewirkt werden. Die Güterverkehrszentren Regensburg und Kelheim/Saal a.d. Donau, die die Voraussetzungen für einen Verkehrsträgerwechsel in der Transportkette unter Einschaltung von Straße, Schiene und Wasserstraße schaffen, sollen weiter ausgebaut werden.

Bisher unterbrochene Verkehrsverbindungen nach Norden und Osten in Richtung neue Bundesländer und Tschechische Republik sollen unter Berücksichtigung ökologischer Erfordernisse so rasch wie möglich wiederhergestellt bzw. ausgebaut werden. Die sich aus der nunmehrigen Transitfunktion ergebenden negativen verkehrlichen Auswirkungen vor allem für den östlichen Teilraum der Region sollen vermindert werden.

Bei Baumaßnahmen zur Verkehrsinfrastruktur und bei der Verkehrsbedienung sollen insbesondere auch die Belange der Wasserwirtschaft sowie des Natur- und Umweltschutzes berücksichtigt werden.

2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

2.1 Der öffentliche Personennahverkehr soll im Interesse des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit, der Verkehrsinfrastruktur, der Attraktivitätssteigerung in den Tourismusgebieten 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 Arbeits- und Einkaufsstätten, an öffentliche, soziale und kulturelle Einrichtungen sowie an die Erholungsbereiche soll angestrebt werden. Auf eine bessere Ausrich-

- tung der Siedlungsentwicklung an die vorhandene ÖPNV-Infrastruktur soll hingewirkt werden.
- 2.2 Insbesondere im Verdichtungsraum Regensburg, im möglichen Oberzentrum Neumarkt i.d.OPf. und in den Mittelzentren Cham und Kelheim soll der öffentliche Personennahverkehr vorrangig als attraktive und leistungsfähige Alternative zum motorisierten Individualverkehr ausgebaut werden. Vor allem zwischen dem Oberzentrum Regensburg und seinem Umland sollen die Verbindungen im öffentlichen Personennahverkehr verbessert werden.
- 2.3 In den ländlichen Teilräumen der Region soll die Flächenbedienung durch den öffentlichen Personennahverkehr auch unter Nutzung bedarfsgesteuerter Angebotsformen nachhaltig und zügig verbessert werden.
- 2.4 Die Nahverkehrspläne sollen mit den benachbarten Nahverkehrsräumen abgestimmt werden.
- 2.5 Im Schienenpersonennahverkehr soll eine Grundvertaktung eingeführt und mit den An- und Abfahrtszeiten des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs abgestimmt werden. An allen geeigneten Bahnhöfen und Haltepunkten sollen ihren Einzugsgebieten entsprechende Abstellflächen für den motorisierten Individualverkehr und für Fahrräder eingerichtet werden.
- 2.6 Für eine Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs soll insbesondere an den Entwicklungsachsen im Einzugsbereich des Oberzentrums Regensburg auf die Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte bzw. auf die Verlegung bestehender Haltepunkte in günstigerer Zuordnung zu den Siedlungsgebieten hingewirkt werden.
- 2.7 Im Oberzentrum Regensburg soll im Bereich des Hauptbahnhofes die zentrale Umsteiganlage für den ÖPNV baldmöglichst fertiggestellt werden.
- 2.8 Im Einzugsbereich des Oberzentrums Regensburg soll das regionale Busliniennetz besser mit dem Schienennetz verknüpft werden. Geeignete Verknüpfungspunkte sind insbesondere das Mittelzentrum Parsberg, das mögliche Mittelzentrum Regenstauf, das Unterzentrum Schierling (Eggmühl) sowie die Kleinzentren Beratzhausen, Saal a.d.Donau und Sünching.
- 2.9 Das mögliche Oberzentrum Neumarkt i.d.OPf. soll an das S-Bahn-Netz in der Industrieregion Mittelfranken angeschlossen werden.
- 2.10 Insbesondere im Verdichtungsraum Regensburg sowie in den Einzugsbereichen des möglichen Oberzentrums Neumarkt i.d.OPf. und der Mittelzentren Cham und Kelheim sollen Park-and-Ride-Parkplätze errichtet und mit geeigneten Buslinien verknüpft werden.

2.11 Schüler- und Berufsverkehr sollen soweit wie möglich in den öffentlichen Personennahverkehr integriert werden.

2.12 Auf die Einrichtung und Aufrechterhaltung leistungsfähiger grenzüberschreitender Omnibusverkehre in die Tschechische Republik soll insbesondere im Interesse eines verbesserten grenznahen Personennahverkehrs hingewirkt werden.

3 **Straßenbau**

3.1 Bundesstraßen

Folgende Baumaßnahmen sollen *besonders vordringlich** durchgeführt werden:

- Neubau der Bundesstraße B 15 (B 15 neu) im Abschnitt Saalhaupt-Schierling(-Landshut)
- Ausbau und Verlegung der Bundesstraße B 15 im Abschnitt Hagelstadt-Eggmühl
- Neubau der Bundesstraße B 16 im Abschnitt Nittenau-Roding (Altenkreith)
- Neubau der Bundesstraße B 20 im Bereich Furth i.Wald einschließlich Ortsumgehung Furth i.Wald mit Ausbau des Grenzüberganges sowie Aus- bzw. Neubau im Abschnitt Cham-Regionsgrenze.
- Ausbau und Verlegung der Bundesstraße B 85 im Abschnitt Cham-münster-Miltach sowie zweibahnig im Abschnitt Cham-Regionsgrenze(-A 93)
- Verlegung der Bundesstraße B 299 südlich Neumarkt i.d.OPf. und Bau der Ortsumgehungen Mühlhausen (Lkr. Neumarkt i.d.OPf.) und Mühlhausen (Lkr. Kelheim) im Zuge der Bundesstraße B 299
- Ausbau der Bundesstraße B 301 im Abschnitt B 16 bei Abensberg-Regionsgrenze(-Mainburg-Freising).

3.2 Staatsstraßen

3.2.1 Folgende Baumaßnahmen sollen *besonders vordringlich** durchgeführt werden:

- Verlegung bzw. Ausbau der Staatsstraßen St 2138 und St 2140 Kötzing-Lam sowie Ausbau der Staatsstraße St 2140 zwischen E-schlkam und Landesgrenze zur Tschechischen Republik
- Verlegung der Staatsstraße St 2144 südlich Neustadt a.d.Donau
- Ausbau der Staatsstraße St 2145 im Bereich Neutraubling-Bundesautobahn A 3
- Ausbau und Verlegung der Staatsstraße St 2146 im Abschnitt Waldmünchen-Landesgrenze zur Tschechischen Republik einschließlich Bau der Nord- und Südumgehung Waldmünchen
- Ausbau und Verlegung der Staatsstraße St 2154 im Abschnitt Regionsgrenze-Waldmünchen-Furth i.Wald-Lam-Regionsgrenze
- Ausbau der Staatsstraße St 2230 im Bereich Dietfurt a.d.Altmühl einschließlich Bau einer Ortsumgehung
- Ausbau der Staatsstraße St 2230 im Abschnitt Reißing (B 16)-Bachl (A 93)
- Ausbau und Verlegung der Staatsstraße St 2329 im Abschnitt Poing (A 93)-Köfering (B 15)
- Ausbau und Verlegung der Staatsstraße St 2400 im Abschnitt Waldmünchen-Bundesstraße B 22.

3.2.2 Folgende Baumaßnahme soll *vordringlich** durchgeführt werden:

Ausbau und Verlegung der Staatsstraße St 2237 im Abschnitt Regionsgrenze-Freystadt-Bundesstraße B 299 (Pollanten).

3.3 Sonstige Straßen

3.3.1 Die Tangente im Nordosten des Oberzentrums Regensburg (östlich Konradsiedlung) soll besonders vordringlich fertiggestellt und an die Autobahn A 93 angebunden werden.

- 3.3.2 Südlich Schierling soll eine leistungsfähige Verbindung als Kreisstraße zwischen der Bundesstraße B 15 und der Bundesstraße B 15 neu geschaffen werden.
- 3.3.3 Zur Umfahrung von Engstellen und zur Verbesserung der innerörtlichen Verkehrs- und Umweltsituation sollen Ortsumgehungen geschaffen werden. Unfallschwerpunkte sowie schienengleiche Bahnübergänge sollen beseitigt werden.
- 3.4 Radwege
 - 3.4.1 Das Radwegenetz soll insbesondere in den innerstädtischen Bereichen und im stadtnahen Umland zusammenhängend weiter ausgebaut und mit dem öffentlichen Personennahverkehr verknüpft werden.
 - 3.4.2 Das Radwanderwegenetz soll insbesondere in den östlichen Teilräumen der Region erweitert, noch bestehende Lücken in den Mittelbereichen Cham, Kötzing und Regensburg sollen geschlossen werden.
- 4 **Schienerverkehr**
 - 4.1 Streckenausbau
 - 4.1.1 Die Strecke (Nürnberg)-Regensburg-(Passau-Wien-Budapest) soll zu einer Hochgeschwindigkeitsstrecke ausgebaut werden.
 - 4.1.2 Die eingleisigen Streckenabschnitte (Neuoffingen-Ingolstadt)-Regensburg und (Amberg-)Cham-Furth i.Wald (Landesgrenze Tschechische Republik) sollen zweigleisig ausgebaut werden.
 - 4.1.3 Das Oberzentrum Regensburg soll im Verlauf der Strecke Regensburg-(Landshut-München) direkt an den neuen Flughafen München angeschlossen werden.
 - 4.1.4 Der Haus-Haus-Verkehr über Stammgleise soll für gleisanschlussfähige Industrie- und Gewerbebetriebe verstärkt ausgebaut werden.
 - 4.2 Sonstige Maßnahmen
 - 4.2.1 Der Betrieb auf den Nebenbahnstrecken der Region einschließlich der Regentalbahn soll aufrechterhalten und attraktiv ausgebaut werden.
 - 4.2.2 Die Streckenabschnitte Regensburg-(Weiden i.d.OPf.-Hof) sowie (Nürnberg-Schwandorf)-Cham-Furth i.Wald-(Landesgrenze Tschechische Republik) sollen elektrifiziert werden.

- 4.2.3 Es soll angestrebt werden, das Oberzentrum Regensburg in eine IC-Linie (München)-Regensburg-(Hof-Berlin) mit einer Abzweigung über Chemnitz nach Dresden einzubinden.
- 4.2.4 Auf der Strecke (München)-Regensburg-(Hof) soll baldmöglichst das "Pendolino-System" eingesetzt werden.
- 4.2.5 Die Verkehrsbedienung auf der Strecke (München)-Regensburg-(Schwandorf)-Cham-Furth i.Wald(-Prag) soll verbessert und der Schienengrenzübergang Furth i.Wald weiter ausgebaut werden. Im Zuge einer Schnellfahrstrecke (Zürich-München)-Regensburg-Furth i.Wald-(Pilsen-Prag) soll eine Direktverbindung Cham-Regensburg mit möglichst kurzer Trassenführung angestrebt werden. Hierbei soll für den Schienenpersonennahverkehr auch ein Abzweig Richtung Nittenau (Region 6) mit Anschluß an die bestehende Strecke Nittenau-Bodenwöhr vorgesehen werden.
- 4.2.6 Der Güterverkehrsbahnhof Regensburg-Ost soll im erforderlichen Umfang ausgebaut werden. Dabei soll insbesondere den Bedürfnissen des Güterverkehrszentrums Rechnung getragen werden. Die bisherigen Anlagen in Regensburg-Hauptbahnhof sollen an die dort verbleibenden Aufgaben angepaßt werden.

5 **Luftverkehr**

Der Verkehrslandeplatz Regensburg-Oberhub soll als Schwerpunktlandeplatz für die Allgemeine Luftfahrt gesichert und ausgebaut werden.

6 **Binnenschifffahrt**

- 6.1 Der Hafen Regensburg soll in das Güterverkehrszentrum integriert und seiner Funktion als Teil des Güterverkehrszentrums entsprechend modernisiert und ausgebaut werden. Die Anbindung des Hafens an das überörtliche Straßennetz soll ausgebaut werden. Die bestehenden Industrie- und Gewerbegebiete am Rande des Hafens sollen erhalten und vorzugsweise hafenbezogenen Nutzungen vorbehalten bleiben.
- 6.2 Der Westhafen Regensburg und die Donaulände sollen saniert und den neuen Anforderungen entsprechend ausgebaut werden.
- 6.3 Beim Osthafen Regensburg sollen südlich der Bundesstraße B 8 Flächen für die Erweiterung des Hafengeländes im Rahmen des Güterverkehrszentrums offengehalten werden. Nördlich der Äußeren Wiener

Straße sollen Erweiterungsflächen erschlossen werden. Dabei sollen nachteilige Auswirkungen auf den Hochwasserabfluß vermieden werden.

- 6.4 Der Hafen Kelheim/Saal a.d.Donau soll zu einem Güterverkehrszentrum ausgebaut werden.
- 6.5 Der Parallelhafen im Unterzentrum Riedenburg soll weiter ausgebaut werden.
- 6.6 Es soll darauf hingewirkt werden, das Gelände im Anschluss an das Hafenbecken Kelheim/Saal a.d.Donau und an die neuen Parallelhäfen in den Unterzentren Riedenburg und Dietfurt a.d.Altmühl sowie im Kleinzentrum Mühlhausen vorzugsweise für die Ansiedlung solcher Industrie- und Gewerbebetriebe zu reservieren, die Güter über die Hafenanlagen umschlagen. Im Unterzentrum Berching soll ein Standort für einen Parallelhafen offengehalten und die Personenlände erweitert werden.
- 6.7 In der Gemeinde Sinzing soll eine Anlegestelle für Personenschiffe geschaffen werden.

7 **Nachrichtenwesen**

- 7.1 Auf den Einsatz geeigneter neuer Kommunikationstechnologien soll auch für die ländlichen Gebiete der Region, insbesondere für die Mittelbereiche Cham, Kötzing und Furth i.Wald hingewirkt werden.
- 7.2 Es soll darauf hingewirkt werden, ein flächendeckendes Netz von Postdienststellen insbesondere in den Mittelbereichen Cham, Kötzing und Furth i.Wald aufrechtzuerhalten.

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 Aufgabenteilung gesteigert werden, so dass es wichtig ist, alle Verkehrsplanungen hinsichtlich der verschiedenen, sich ergänzenden individuellen und öffentlichen Verkehrsmittel auf Straße, Schiene, Wasser und in der Luft zu koordinieren.

Die Region Regensburg ist gekennzeichnet durch ihre periphere Lage sowohl in Bayern und in der Bundesrepublik Deutschland als auch in der Europäischen Gemeinschaft. Um die wirtschaftlichen Nachteile der Region aus ihrer Verkehrsferne und Randlage zu überwinden, ist es notwendig, die großräumige Erschließung und die Anbindung an die wirtschaftlichen Schwerpunkte Bayern, der Bundesrepublik Deutschland und der Europäischen Union zu verbessern.

Die Schaffung der Einheit Deutschlands und die Öffnung Osteuropas stellen den Verkehrsbereich vor eine besondere Herausforderung. Die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere die Wiederherstellung und der Ausbau unterbrochener Verkehrsverbindungen in Richtung neue Bundesländer und Tschechische Republik gehört zur Voraussetzung für eine dauerhafte Überwindung der deutschen Teilung und zur Verbesserung der Beziehungen zu Mittel- und Osteuropa.

Die Integration Europas und die Annäherung Osteuropas an die westlichen Wirtschaftsräume führt in der Region Regensburg zu steigenden Verkehrsströmen im Transitverkehr. Im Interesse einer lebenswerten Umwelt und möglichst ungehinderter Mobilität muss Vorsorge getroffen werden, dass die prognostizierten Zunahmen sowohl im Personen- als insbesondere auch im Güterverkehr verstärkt auf der Schiene abgewickelt werden, um die zu erwartenden Verkehrsbehinderungen zu vermeiden und die vom Straßenverkehr ausgehenden Umweltbelastungen zu mindern. Insbesondere kann auch eine bessere Ausnutzung der Wasserstraße Donau und des Main-Donau-Kanals zu einer Entlastung des Straßengüterverkehrs beitragen.

Zu 2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Zu 2.1 Eine Ausweitung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) unter gleichzeitiger Verringerung des Individualverkehrs ist erforderlich, um die verkehrsbedingten Umweltbelastungen zu mildern, die notwendigen Flächen für städtische Funktionen zu erhalten, die Siedlungsentwicklung außerhalb des Verdichtungskernes zu ordnen und die notwendige Mobilität zu sichern. Um jedoch in größerem Umfang als bisher als Alternative zum 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 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (Art. 13 in der Fassung vom 30. Juli 1996) und der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs zum 01.01.1996 wurden die Rahmenbedingungen verbessert. Danach wird der öffentliche Personennahverkehr als Aufgabe der Daseinsvorsorge definiert und erhält bei Planung und Finanzierung Vorrang vor dem Individualverkehr.

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 Verdichtungsraum Regensburg 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, insbesondere in den Mittelbereichen Cham, Kötzing und Roding bestehen vielfach Defizite in der Siedlungsstruktur, um einen leistungsfähigen Personennahverkehr zu ermöglichen.

Zu 2.2 Insbesondere im Verdichtungsraum Regensburg, aber auch im möglichen Oberzentrum Neumarkt i.d.OPf. sowie in den Mittelzentren Cham und Kelheim, 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.

Im Nahverkehrsraum Regensburg wird der öffentliche Personennahverkehr überwiegend durch den Regensburger Verkehrsverbund abgewickelt. Seit Gründung des Verbundes und mit der Einbindung des Schienenpersonennahverkehrs wurden bereits erhebliche Verbesserungen erzielt, wie Verdichtung des Liniennetzes und der Fahrpläne, einheitliche Tarife, Taktverbesserungen, Busbeschleunigungsmaßnahmen. Um eine spürbare Verringerung des Individualverkehrs zu erreichen, sind jedoch noch weitere Verbesserungen erforderlich. Hierzu zählen vor allem eine bessere Anbindung der umliegenden zentralen Orte und der Gemeinden an den Entwicklungsachsen zum Oberzentrum Regensburg sowie eine weitere Vertaktung der regionalen Buslinien.

Zu 2.3 In der Vergangenheit ist der überwiegende Teil der Mittel zum Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs in die Verdichtungsräume und Großstädte geflossen. Im Interesse gleichwertiger Lebens- und Arbeits-

bedingungen muss zukünftig ein deutlicher Akzent zugunsten des ländlichen Raumes gesetzt werden.

Auf Grund der Stilllegung des überwiegenden Teils der Nebenbahnlinien in der Region Regensburg muss sich der öffentliche Personennahverkehr im ländlichen Raum fast ausschließlich 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 bedarfsgesteuerter Verkehre wie z.B. Richtungsbandbetrieb (Grundroute mit Bedarfshaltstellen), Bürgerbus, Rufbus oder Sammeltaxi sowie die Integration des Schüler- und Berufsverkehrs (s. Begründung zu B XI 2.11) berücksichtigt werden. Dabei sollten Parallelverkehre zur Verbesserung der Effizienz des öffentlichen Personennahverkehrs weitestgehend vermieden werden, soweit sich dadurch für Orte oder Ortsteile die ÖPNV-Erschließungsqualität nicht verschlechtert.

Zu 2.4 Mit Inkrafttreten des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (Fassung vom 30. Juli 1996, Art. 13) wurde die Zuständigkeit für Planung, Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs zusammengeführt und den Landkreisen sowie kreisfreien Städten als freiwillige Aufgabe übertragen. Für die Nahverkehrspläne gilt es, benutzerfreundliche und attraktive Angebote zu schaffen, die mit den Nahverkehrsplänen der benachbarten Nahverkehrsräume (auch für die die Regionsgrenzen 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.

Zu 2.5 Auf allen Schienenstrecken der Region soll baldmöglichst der "Integrale Taktverkehr" eingeführt werden. Dazu sollen die Hauptlinien zumindest im 1-Stunden-Takt - im Einzugsbereich des Oberzentrums Regensburg sollte zu den Hauptverkehrszeiten ein 30-Minuten-Takt angestrebt werden - und die Nebenbahnlinien im 2-Stunden-Takt bedient werden. Primäres Ziel des integralen Taktfahrplans 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 nichtschienengebundenen Personennahverkehr schaffen.

Die An- und Abfahrtszeiten des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs sollen dem Fahrplan des Schienenpersonennahverkehrs angepasst werden, um dem Fahrgast das Umsteigen zu erleichtern. Auf Busparallelverkehre sollte zugunsten des Schienenverkehrs weitestgehend verzichtet werden, es sei denn, die Erschließung von Orten und Ortsteilen kann durch den Schienenpersonennahverkehr nicht sichergestellt werden.

Die kombinierte Benutzung von individuellen und öffentlichen Verkehrsmitteln (Park an 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 2.6 An Entwicklungsachsen in Bereichen mit verdichteter Bebauung kommt dem Schienenpersonennahverkehr wegen seiner hohen Leistungsfähigkeit und den vergleichsweise kurzen Reisezeiten besondere Bedeutung zu. Insbesondere im Einzugsbereich des Oberzentrums Regensburg sollten daher an den Schienenstrecken zusätzliche Haltepunkte eingerichtet bzw. in der Vergangenheit geschlossene Haltepunkte wieder eröffnet werden. Wo sich auf Grund der Siedlungsentwicklung ungünstige Zuordnungen zu den bestehenden Haltepunkten ergeben haben sollte eine Verlegung angestrebt werden. Folgende Haltepunkte bieten sich an:

- Mangolding/Mintraching (Wiedereröffnung)
- Köfering (2 neue Haltepunkte als Ersatz)
- Alteglofsheim für den ungünstig gelegenen derzeitigen Haltepunkt)
- Sinzing (Verlegung in den Ortsbereich)
- Walhallastraße (Wiedereröffnung)
- Konradsiedlung (neu)
- Zeitlarn (neu)
- Laub (Wiedereröffnung mit Verlegung)
- Regenstauf (zusätzlich im Bereich Diesenbach/Grasiger Weg)

Zu 2.7 Im Oberzentrum Regensburg wurde in Nähe des Hauptbahnhofes eine zentrale Umsteiganlage für städtische Buslinien geschaffen. Entsprechende Anlagen, die einen vergleichbaren Bedienungsstandard und -komfort gewährleisten sowie für Umsteigemöglichkeiten und Informationen über das Verkehrsangebot erhebliche Verbesserungen bringen, sind für regionale Buslinien noch nicht vorhanden. Die zentrale Umsteiganlage sollte daher in günstiger Zuordnung zum Hauptbahnhof bald-

möglichst erweitert werden. Dabei sollte der Alleebereich weitestgehend geschont werden.

Zu 2.8 Eine wirksame Entlastung der Innenstadt Regensburgs vom Individualverkehr kann insbesondere dadurch erreicht werden, dass an den Haltestellen des Schienenpersonennahverkehrs außerhalb des Oberzentrums 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 Schienenpersonennahverkehr sind dazu ein Mindesttakt von etwa 60 Minuten zu Normal- und 30 Minuten zu Hauptverkehrszeiten sowie Reisezeitverkürzungen gegenüber einer direkten Busverbindung notwendig.

Als Verknüpfungspunkte kommen insbesondere das Mittelzentrum Parsberg, das mögliche Mittelzentrum Regenstauf und das Unterzentrum Schierling (Eggmühl) sowie die Kleinzentren Beratzhausen, Saal a.d.Donau und Sünching mit günstiger Schienennahverkehrsverbindung zum Oberzentrum Regensburg in Frage.

Zu 2.9 Für die zahlreichen Berufs- und Ausbildungspendler zwischen der Stadt bzw. dem Landkreis Neumarkt i.d.OPf. und dem großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen wird die Verlängerung des Schienenschnellverkehrs über Feucht hinaus bis nach Neumarkt i.d.OPf. eine erhebliche Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs bedeuten. Eine günstigere Anbindung an diesen Verdichtungsraum erscheint insbesondere deshalb erforderlich, weil die Berufspendler aus dem Mittelbereich Neumarkt i.d.OPf. im Durchschnitt einen besonders hohen Zeitaufwand für den täglichen Weg zur Arbeitsstätte benötigen.

Zu 2.10 Ähnlich wie bei der kombinierten Benutzung von Pkw und Schienenpersonennahverkehr (vgl. Begründung zu 2.5) stellt auch die Kombination Pkw-Bus eine sinnvolle Möglichkeit zur Verringerung des Individualverkehrs dar. In Städten mit bereits erheblichen innerstädtischen Verkehrsbelastungen, wie insbesondere im Oberzentrum Regensburg, im möglichen Oberzentrum Neumarkt i.d.OPf. und in den Mittelzentren Cham und Kelheim, ist es daher angebracht, an im Umland gelegenen Endhaltestellen von geeigneten Buslinien entsprechend dem Einzugsbereich Park-and-Ride-Parkplätze vorzuhalten und den Individualverkehr frühzeitig abzufangen.

Zu 2.11 Insbesondere in den ländlichen 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 Endhaltestellen häufig in zentralen Orten der verschiedensten Stufen liegen.

Zu 2.12 Seit der Grenzöffnung haben sich die Verkehrsverflechtungen des Landkreises Cham mit den benachbarten Gebieten der Tschechischen Republik extrem verstärkt. Zur Verringerung des Individualverkehrs und damit zu einer Entschärfung der Verkehrssituation an der Grenze kann die Einrichtung leistungsfähiger öffentlicher Omnibuslinien im grenznahen Personennahverkehr beitragen, zumal in der Region nur ein Schienengrenzübergang in die Tschechische Republik in Furth i.Wald besteht.

Vor allem werden die Omnibuslinien auch der Förderung des Fremdenverkehrs dienen, die Einkaufsmöglichkeiten verbessern und die menschlichen Begegnungen und Kontakte insbesondere auch älterer Menschen erleichtern sowie zu einer Verminderung der Umweltbelastungen durch den Pkw-Verkehr beitragen.

Zu 3 **Straßenbau**

Zu 3.1 Bundesstraßen

Besonders vordringliche Baumaßnahmen:*

- Die Bundesstraße B 15 neu ist zweibahnig auf der Trasse der früher vorgesehenen Bundesautobahn A 93 Saalhaupt-Landshut-Rosenheim geplant. Neben den bestehenden Autobahnen in südwestlicher, nordwestlicher, nördlicher und südöstlicher Richtung ist die Verbesserung der großräumigen Erschließung auch in südlicher Richtung für die Region dringend notwendig, damit die wirtschaftlichen Nachteile der Verkehrsferne und der peripheren Lage überwunden werden können.

Der Bau der Bundesstraße B 15 neu wird (in Verbindung mit der A 92 Landshut-München) dazu beitragen, den Leistungsaustausch zwischen dem großen Verdichtungsraum München und der schwächer strukturierten Region Regensburg zu erleichtern, vor allem den Zugang zum Flughafen München zu verbessern und damit die wirtschaftliche Entwicklung der Region zu festigen. Zudem werden die Nahbereiche Langquaid und Schierling durch den Bau der B 15 neu erheblich besser an das Oberzentrum Regensburg angeschlossen.

Mit Schaffung einer später durchgängig vierspurigen B 15 neu bis Rosenheim zur Bundesautobahn A 8 wird eine neue Nord-Süd-Achse in Bayern geschaffen. Diese wird sich auf das bestehende Autobahnnetz im Raum Regensburg weiter belastend auswirken, so dass langfristig eine möglichst großräumige Entlastung des Raumes Regensburg erforderlich sein wird.

- Die Bundesstraße B 15 ist auf Grund ihrer Verkehrsbedeutung und Lage im großräumigen Straßennetz die derzeit wichtigste in Nord-Süd-Richtung orientierte Fernverkehrsstraße im ostbayerischen

Raum. Im Abschnitt Burgweinting-Obertraubling wurde die B 15 bereits verlegt. Jedoch auch im weiteren Verlauf nach Süden genügt der Straßenzug auf Grund des erheblichen Berufspendlerverkehrs, der außerdem noch von starkem Güterverkehr überlagert wird, nicht mehr den erhöhten Anforderungen.

Der Ausbau der B 15 zwischen Hagelstadt und Eggmühl wird daher wegen ihrer Verbindungsfunktion zwischen dem Oberzentrum Regensburg mit seinen Industriestandorten im Südosten (vor allem auch dem BMW-Werk und dem Güterverkehrszentrum) und den neuen Siedlungsgebieten im südlichen Landkreis, insbesondere in Alteglofsheim, Köfering, Hagelstadt und Schierling, aber auch mit den niederbayerischen Gemeinden Mallersdorf, Neufahrn und Ergolsbach, für besonders dringend gehalten.

- Die Bundesstraße B 16 neu Regensburg-Roding verbindet die zentralen Orte Roding, Cham und Furth i.Wald mit dem Oberzentrum Regensburg. Sie vermittelt in südwestlicher Richtung dem Fremdenverkehr den Anschluss an das Autobahnnetz und schafft damit eine bessere Erschließung grenznaher Räume. Eine noch erhöhte Bedeutung kommt der B 16 neu nach der Öffnung Osteuropas und der damit verbundenen, erheblich gestiegenen Verkehrsbelastung insbesondere durch den Schwerlastverkehr zu. Die B 16 neu wird eine günstigere Führung des grenzüberschreitenden Verkehrs in und aus Richtung Furth i.Wald ermöglichen und vom Durchgangsverkehr betroffene Orte entlasten.

Gleichzeitig stellt die B 16 neu damit auch eine leistungsfähige Anbindung des Mittelbereichs Cham an den neuen Flughafen München dar. Der Neubau ist besonders dringend, da die bisherige B 16 wenig leistungsfähig ist und keinen zügigen Verkehr ermöglicht.

- Die Bundesstraße B 20 verbindet das Mittelzentrum Furth i.Wald mit dem Mittelzentrum Cham. Sie stellt mit der Bundesstraße B 16 neu einen Teil der wichtigen überregionalen und internationalen Nordost-Südwest-Verbindung aus Prag und Pilsen über Furth i.Wald und den südwestdeutschen Raum und die Nachbarländer dar. Sie hat erhebliche Bedeutung für die notwendige Fortentwicklung der Industrie und des Fremdenverkehrs im Cham-Further Raum. Die Fertigstellung der B 20 neu einschließlich Ortsumgehung Furth i.Wald ist besonders dringend, da die bisherige Strecke mit zahlreichen Kurven und Ortsdurchfahrten den Anforderungen nicht genügt.

Der Grenzübergang Furth i.Wald weist insbesondere seit der Öffnung Osteuropas ein vielfach gestiegenes Verkehrsaufkommen auf. Die Abfertigungseinrichtungen entsprechen nicht mehr den gestiegenen Anforderungen. Um eine zügige Abwicklung des Grenzverkehrs zu gewährleisten, ist der Ausbau des Grenzüberganges dringend erforderlich.

Der Ausbau bzw. Neubau (im Bereich Wilting, Traitsching) der bisher durch eine kurvenreiche Linienführung gekennzeichneten Bundesstraße B 20 im Streckenabschnitt Cham-Traitsching-Regionsgrenze ist besonders dringlich, um eine leistungsfähige Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Cham und dem Oberzentrum Straubing zu schaffen und um den Mittelbereich Cham zügig an die Bundesautobahn A 3 Richtung Südosten und über die A 92 an den neuen Flughafen München anzuschließen.

- Die Bundesstraße B 85 verbindet das Mittelzentrum Cham in südöstlicher Richtung mit dem Mittelzentrum Viechtach und dem Mittelzentrum Regen. In diesem Abschnitt stellt die B 85 den Verkehrsträger für die Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung Nürnberg-Amberg-Passau dar. Neben erheblichem Berufs- und Wirtschaftsverkehr besitzt die B 85 noch große Bedeutung für den Fremdenverkehr im Bayerischen Wald. Im Bereich Chammünster-Miltach weist die B 85 streckenweise eine unstete Linienführung mit geringer Fahrbahnbreite und einigen Kurven sowie Ortsdurchfahrten auf. Um die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu verbessern, wird der Ausbau mit teilweiser Verlegung auf diesem Streckenabschnitt für besonders dringend gehalten.

Die B 85 im Abschnitt Cham-Roding-Regionsgrenze bindet den Mittelbereich Cham in westlicher Richtung an das Autobahnnetz an und bildet auch ein wesentliches Verbindungsstück zur Straßenverkehrs-anbindung an den neuen Flughafen München über die A 93. Sie stellt in Verbindung mit der B 20 zur Landesgrenze 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 Cham-Roding-Regionsgrenze relativ gut ausgebaut, ist aber in Teilbereichen in ihrer Leistungsfähigkeit erheblich eingeschränkt. Zur Erhöhung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit ist daher ein vierspuriger Ausbau besonders dringend.

- Im Verlauf der Bundesstraße B 299 ist der Neubau der Ortsumgehung Neumarkt i.d.OPf. erst bis zum Schnittpunkt mit der B 8 im Süden der Stadt fertiggestellt. Die geplante Weiterführung nach Süden soll die Zügigkeit des Verkehrs erhöhen und die volle Verkehrswirksamkeit der Ortsumgehung Neumarkt i.d.OPf. herstellen. Besonders dringend ist die Verlegung der B 299 südlich Neumarkt i.d.OPf. im Bereich der gefährdeten Trinkwasservorkommen der Stadt Neumarkt i.d.OPf. und des Zweckverbandes Sengenthaler Gruppe.

Im weiteren Verlauf der B 299 ist die Ortsumgehung Mühlhausen besonders dringend, um den Ortskern des Kleinzentrums vom Durchgangsverkehr zu entlasten.

Im Zuge der B 299 südlich von Neustadt a.d.Donau ist die Umgehung des Ortsteiles Mühlhausen besonders dringlich, um den Ortskern vom Durchgangsverkehr zu entlasten.

- Die Bundesstraße B 301 stellt für die südwestlichen Gebiete der Region, insbesondere für den Raum Neustadt a.d.Donau, Abensberg und Siegenburg die kürzeste Verbindung zum neuen Flughafen München dar. Zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit dieses Straßenzuges im Hinblick auf eine Funktion als Flughafenzubringer ist ein streckenweiser Ausbau erforderlich. Die Autobahnanbindung an den neuen Flughafen über die A 93 und die A 9 ist auf der Teilstrecke Autobahndreieck Holledau-München besonders zu den Hauptverkehrszeiten überlastet. Eine leistungsfähig ausgebaute B 301 dient auch der Entlastung der A 9 im genannten Streckenabschnitt.

Zu 3.2 Staatsstraßen

Zu 3.2.1 *Besonders vordringliche** Baumaßnahmen:

- Die Verlegung bzw. der Ausbau der Staatsstraßen St 2138 und St 2140 Kötzing-Lam sind besonders dringend, um für das Untzentrum Lam und die an den Staatsstraßen gelegenen Siedlungseinheiten eine leistungsfähige und zügige Verbindung zum Mittelzentrum Kötzing zu gewährleisten. Eine gut ausgebaute Straßenverbindung dient außerdem einer Stärkung des Fremdenverkehrs im Lamer Raum.

Im Hinblick auf die Wiedereröffnung des Grenzüberganges ist der Ausbau der Staatsstraße St 2140 auch im Abschnitt Eschlkam-Landesgrenze Tschechische Republik besonders dringend.

- Die Verlegung der Staatsstraße St 2144 in Neustadt a.d.Donau auf einer Trasse südlich der Bahnlinie ist besonders dringend, um den Stadtkern vom Verkehr zu entlasten.
- Die Staatsstraße St 2145 ist im Bereich Neutraubling insbesondere durch die Verkehre zum BMW-Werk, den Schwerlastverkehr zu den Industrie- und Gewerbegebieten im Süden des Mittelzentrums sowie durch die Verkehre der neuen Siedlungsgebiete, des Sondergebietes der Stadt Regensburg an der Sulzfeldstraße und durch die Autobahnanschlussstelle Neutraubling erheblich belastet. Um einen zügigen und sicheren Verkehrsfluss zu gewährleisten, ist daher der Ausbau der St 2145 besonders dringlich.
- Ausbau und Verlegung der Staatsstraße St 2146 im Abschnitt Waldmünchen-Landesgrenze zur Tschechischen Republik und der Bau der Ortsumgehungen Waldmünchen sind im Hinblick auf die Wiedereröffnung des Grenzüberganges und den stark angestiegenen überregionalen Verkehr besonders dringend.

Die St 2146 bietet in Verbindung mit der Autobahn A 3 für das mögliche Mittelzentrum Waldmünchen, das Mittelzentrum Cham und das Kleinzentrum Falkenstein die günstigste Anbindung an das Oberzentrum Regensburg. Durch die direkte Anbindung der St 2146 über die neugeschaffene Anschlussstelle an die A 3 wurden bereits eine verbesserte Verkehrsführung sowie eine Entlastung des Ortskernes von Wörth a.d.Donau erreicht.

- Ausbau und Verlegung der Staatsstraße St 2154 sind besonders dringlich, um für das Unterzentrum Lam, das Kleinzentrum Neukirchen b.Hl.Blut, das Mittelzentrum Furth i.Wald und das mögliche Mittelzentrum Waldmünchen leistungsfähige Verbindungen untereinander zu schaffen. Auch für den Fremdenverkehr kommt der St 2154 besondere Bedeutung zu.
- Die Ortsumgehung des Unterzentrums Dietfurt a.d.Altmühl im Zuge der Staatsstraße St 2230 ist besonders dringlich, um den Ortskern von dem starken Durchgangsverkehr zu entlasten. Die Stadt bietet mit ihrer Lage im Altmühltal gute Entwicklungsmöglichkeiten für den bereits jetzt erheblichen Fremdenverkehr, der allerdings durch die lange Ortsdurchfahrt stark beeinträchtigt wird. Die Weiterführung zur Regionsgrenze dient einer durchgängig leistungsfähigen Verbindung zum möglichen Mittelzentrum Beilngries (Region 10).
- Der Ausbau der Staatsstraße St 2230 im Abschnitt Reißing (B 16)-Bachl (A 93) ist besonders dringlich, um für das Mittelzentrum Kelheim und den dortigen Hafen eine leistungsfähige Verbindung zur Bundesautobahn A 93 zu schaffen.
- Ausbau und Verlegung der Staatsstraße St 2329 Abschnitt Poign (A 93)-Köfering (B 15) sind besonders dringlich, um die Kleinzentren Alteglofsheim/Köfering, Mintraching und Obertraubling zügig an die Autobahn Regensburg-Holledau (A 93) anzuschließen.
- Der Ausbau der Staatsstraße St 2400 mit Ortsumgehung Schönthal ist besonders dringend, um das mögliche Mittelzentrum Waldmünchen an die gut ausgebaute Bundesstraße B 22 anzuschließen. Einer gut ausgebauten Straßenverbindung kommt außerdem hinsichtlich des Fremdenverkehrs im Raum Waldmünchen Bedeutung zu.

Zu 3.2.2 *Vordringliche** Baumaßnahmen

Der Ausbau der Staatsstraße St 2237 ist dringend erforderlich, um zwischen den beiden Unterzentren Berching und Freystadt eine leistungsfähige und zügige Verbindung zu schaffen. Die St 2237 ist in diesem Abschnitt durch ein hohes Verkehrsaufkommen gekennzeichnet. Die Ortsumgehung Rohr in Richtung Allersberg (Region 7) dient einer leistungsfähigen und zügigen Verbindung zur Autobahn A 9 Richtung Nürnberg und einer verkehrssicheren Anbindung der St 2237 an die St 2238 nördlich Freystadt.

Zu 3.3 Sonstige Straßen

Zu 3.3.1 Der südliche Teil der sog. Osttangente Regensburg ist fertiggestellt. Dadurch wurden zwar erhebliche Verkehrsverbesserungen erreicht, für das Oberzentrum Regensburg ist jedoch die Fertigstellung der gesamten Osttangente mit Anbindung an die Autobahn A 93 besonders dringend. Erst dann kann sie die volle Verkehrswirksamkeit erreichen. Eine weitgehende Bündelung mit der bestehenden Bahntrasse bietet sich zur Minimierung von Zerschneidungseffekten und aus Gründen des Lärmschutzes an. Zusammen mit den Autobahnen A 3 und A 93 wird sie ein geschlossenes Fernstraßendreieck bilden und damit eine zielgerichtete Verteilung des Verkehrs schon in den Außenbereichen des Oberzentrums ermöglichen. Insbesondere der in das Hafengebiet im Osten der Stadt ausgerichtete Schwerlastverkehr kann frühzeitig abgeleitet werden und somit das überlastete Straßennetz im inneren Stadtbereich spürbar entlasten.

Zu 3.3.2 Für das Unterzentrum Schierling ist im Norden ein Anschluss an die geplante B 15 neu im Kreuzungspunkt mit der Staatsstraße St 2144 vorgesehen. Wegen der Lage der bestehenden und geplanten gewerblichen Siedlungsflächen im Südosten von Schierling soll südlich Schierling eine leistungsfähige Verbindung zwischen den Bundesstraßen B 15 und B 15 neu geschaffen werden, um die Ortsdurchfahrt Schierling insbesondere vom Schwerverkehr zu entlasten, die Attraktivität des Gewerbestandortes zu steigern und eine zügige Anbindung an den großen Verdichtungsraum München, insbesondere den neuen Flughafen, und das Oberzentrum Regensburg zu gewährleisten.

Zu 3.3.3 Auch kleinere Maßnahmen im Zuge von Ortsumgehungen dienen dazu, durchgängig leistungsfähige Verkehrsverbindungen zu schaffen. Insbesondere wenn örtliche Engstellen umfahren, innerörtliche Funktionsverbesserungen und der Umweltsituation erreicht oder Unfallschwerpunkte sowie schienengleiche Bahnübergänge beseitigt werden können, kommt einer Orts- oder Teilortsumgehung eine wichtige Bedeutung zu. Zur Vermeidung einer Verlagerung von Belastungen auf Siedlungsgebiete anderer Ortsteile und zur Funktionssicherung der Umgehung ist eine zukunftsorientierte Abstimmung mit den örtlichen Entwicklungsgegebenheiten erforderlich.

Zu 3.4 Radwege

Zu 3.4.1 Die innerstädtischen Bereiche - insbesondere die Altstadt von Regensburg - sind gekennzeichnet von einer starken Belastung durch den motorisierten Individualverkehr. Zur Lösung der innerstädtischen Verkehrsprobleme gilt es, auch das Fahrrad als Verkehrsmittel zum Ausbildungs- bzw. Arbeitsplatz sowie zum Einkauf verstärkt mit einzubeziehen. Das Fahrrad kann auf Grund seiner Vorteile (umweltfreundlich, platz- und kostensparend, unanfällig für Verkehrsstauungen, auf kürzeren Strecken schneller als das Auto) zumindest zeitweise eine Alterna-

tive zum motorisierten Individualverkehr und zum öffentlichen Personennahverkehr bilden. Voraussetzung dazu ist ein Netz von straßenunabhängigen Radwegen oder zumindest von verkehrsarmen, von Kraftfahrzeugen wenig frequentierten Straßen, um die bisher hohe Unfallgefährdung von Radfahrern herabzusetzen und die Attraktivität des Fahrrades zu erhöhen. Auch als Zubringer zum öffentlichen Personennahverkehr ist das Fahrrad geeignet.

Zu 3.4.2 Die Benutzung des Fahrrades im Freizeitverkehr kann auch einen Beitrag zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs leisten. Es gilt daher, das Radwanderwegenetz in der Region zu erweitern bzw. noch bestehende Lücken zwischen einzelnen Radwanderwegen zu schließen. Wenn sich das Straßennetz wegen hoher Verkehrsbelastung, wegen unfallträchtiger Strecken und Konfliktpunkten für den Radverkehr als ungeeignet erweist, sollen neben dem Bau von eigenen Radwegen auch geeignete land- und forstwirtschaftliche Wege in das Radwegenetz einbezogen werden.

Insbesondere folgende Maßnahmen sind für ein ausgewogenes Radwanderwegenetz in der Region noch erforderlich:

- Lückenschluss für den Radwanderweg Regensburg-Amberg im Vilstal zwischen Kallmünz und Schmidmühlen (Lkr Amberg-Sulzbach)
- Fahrradgerechter Ausbau des Radwanderweges Sinzing-Poikam
- Ausbau des Radwanderweges im Tal der Schwarzen Laber von Alling über Beratzhausen, Parsberg/Lupburg und Laaber, Gemeinde Pilsach, bis zum "Schweppermann-Radweg"
- Ausbau eines Radwanderweges als Anbindung aus dem Mittelbereich Neumarkt i.d.OPf. an den Radwanderweg "Fränkischer Seelandweg"
- Weiterführung des zwischen Regensburg, Nittenau (Lkr Schwandorf) und Walderbach bereits weitgehend ausgebauten Radweges nach Roding, Cham, Furth i.Wald bis zur tschechischen Grenze mit Abzweigungen in Furth i.Wald zu den Grenzübergängen Eschlkam und Rittsteig
- Weiterführung des auf der ehemaligen Bahnlinie Regensburg-Falkenstein verlaufenden Radweges bis in den Bereich Miltach (dort Anschluss an den Radwanderweg Miltach-Bogen-Straubing, der im Abschnitt Miltach-Regionsgrenze-Rattenberg (Lkr Straubing-Bogen) ebenfalls noch auf der aufgelassenen Bahntrasse errichtet werden soll)
- Weiterführung des von Schönsee (Lkr Schwandorf) kommenden Radwanderweges ab Schönthal über Cham, Miltach bis zur Regi-

ongsgrenze mit weiterem Verlauf über Viechtach, Regen, Grafenau nach Passau

- Weiterführung des zwischen Lohberg und Hohenwarth bereits bestehenden Radwanderweges über Kötzing bis zum o.a. Radwanderweg Schönthal, Cham, Viechtach, Passau
- Anbindung des Niederbayerischen Vogelparks an das Radwanderwegenetz im Zuge eines möglichen Ausbaus der St 2144 zwischen Abensberg und Neustadt a.d.Donau.

Die Radwanderwege sollten möglichst an Haltestellen von öffentlichen Verkehrsmitteln anschließen; die öffentlichen Verkehrsmittel wiederum sollten über Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder verfügen, um die Zwischennutzung des Pkws weitgehend überflüssig zu machen.

Bei noch annehmbaren Entfernungen zum Zielort dürften attraktive Radwanderwege auch vom Berufs- und Schülerverkehr genutzt werden und somit gleichfalls zur Verminderung des motorisierten Individualverkehrs beitragen.

Zu 4 **Schieneverkehr**

Zu 4.1 Streckenausbau

Zu 4.1.1 Die Strecke (Nürnberg)-Regensburg-(Passau-Wien-Budapest) bindet die Region Regensburg in das Streckennetz der internationalen Hauptverbindungen ein.

Der sich aus der Öffnung Ungarns nach Westen ergebende Anstieg sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr hat die Bedeutung dieser Strecke weiter erhöht wie dies auch die Verdichtung des Zugangebotes auf dem Streckenabschnitt Wien-Wels-Passau durch die österreichische Bundesbahn belegt. Die Strecke genügt allerdings in Teilabschnitten noch nicht den Erfordernissen des modernen Schienenverkehrs. Durch Verbesserungen der Streckenführung und der Streckenausrüstung können die Leistungsfähigkeit erhöht und damit die Reisezeiten verkürzt werden.

Bei den Verbesserungs- und Beschleunigungsmaßnahmen an der bestehenden Strecke Nürnberg-Regensburg-Passau soll auch die Einbeziehung der Neubaustrecke Nürnberg-Ingolstadt mit einer dann notwendigen südlichen Umfahrung des möglichen Oberzentrums Neumarkt i.d.OPf. geprüft werden.

Die Bahnstrecke Nürnberg-Regensburg ist Teil einer möglichen und im Vergleich zur Strecke Nürnberg-München kürzeren Anbindung an den neuen Flughafen München im Schienenfernverkehr. Eine leistungsfähige

gere Bedienung käme der Region und der Bahnstrecke Nürnberg-Regensburg-Passau insgesamt zugute.

Zur Verbesserung des Verkehrsflusses und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sollten noch bestehende schienengleiche Bahnübergänge durch Brücken ersetzt werden.

Zu 4.1.2 Der zweigleisige Ausbau von Bahnlinien trägt zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Sicherheit des Schienenverkehrs bei. Der zweigleisige Ausbau der Strecke (Neuoffingen-Ingolstadt-)Regensburg wird die Schienenverbindung zwischen den Donauhäfen der Region und den Raffineriestandorten Ingolstadt/Neustadt a.d.Donau sowie die Verbindung der Region in Richtung Augsburg und Stuttgart verbessern und den Leistungsaustausch mit diesen Verdichtungsräumen erleichtern. Nach Fertigstellung der Neubaustrecke Nürnberg-München wird diese Strecke zumindest für den südwestlichen Teilraum der Region die kürzeste Anbindung an das ICE-Streckennetz im Knoten Ingolstadt darstellen.

Durch den zweigleisigen Ausbau der Strecke (Amberg-)Cham-Furth i.Wald werden die durch ihre verkehrsferne Lage gekennzeichneten zentralen Orte Roding, Cham und Furth i.Wald besser an die wirtschaftlichen Schwerpunkte in der Bundesrepublik und der Europäischen Gemeinschaft angebunden.

Darüber hinaus ist die Strecke einer der Hauptverbindungen in die Tschechische Republik; ihr zweigleisiger Ausbau kann dazu beitragen, den gesteigerten Leistungsaustausch mit den östlichen Nachbarstaaten aufzunehmen und die Verkehrsströme verstärkt von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Zu 4.1.3 Eine gute Verkehrsanbindung des Oberzentrums und der Region Regensburg an den neuen Flughafen München sowohl über die Straße als auch die Schiene ist eine wesentliche Voraussetzung für die Verbesserung der Standortqualität dieses Raumes. Unter der generellen verkehrspolitischen Zielsetzung einer Stärkung des Schienenverkehrs ist für die Schienenanbindung eine den günstigen Straßenverbindungen gleichwertige Lösung erforderlich.

Das bisher vorgesehene Stufenkonzept für Reisende auf der Strecke Regensburg-Landshut-München mit Umsteigemöglichkeiten in die S-Bahn am Münchner Hauptbahnhof oder in den Flughafenbus in Freising bzw. später evtl. in eine S-Bahn bedeutet unattraktiven gebrochenen Verkehr mit geringer Akzeptanz. Nur eine Direktanbindung am Schienenweg vermag die wirtschaftlichen Ausstrahlungseffekte des Flughafens hinreichend zu nutzen und eine nachhaltige Stärkung der Standortqualität für das Oberzentrum Regensburg und die Region angemessen zu gewährleisten. Aus Sicht der Region Regensburg wird einer Direktanbindung des Flughafens München östlich Freising ("Marzlinger Spange") der Vorzug vor anderen Lösungen gegeben.

Zu 4.1.4 Der Verkehr über Gleisanschlüsse von Betrieb zu Betrieb stellt die günstigste Form des Güterverkehrs auf der Schiene dar und führt die wirksamste Straßenentlastung herbei. Gleichzeitig kann er eine Beschleunigung von Massen- und Schwerguttransporten bewirken und daher zur Minderung der Nachteile aus der Verkehrsferne der Region Regensburg beitragen.

Durch die Errichtung neuer Industriestammgleise an Nebenbahnen ist zu erwarten, dass sich das Güterverkehrsaufkommen erhöht, so dass drohenden Stilllegungen dieser Strecken entgegengewirkt werden kann.

Zu 4.2 Sonstige Maßnahmen

Zu 4.2.1 In der Region Regensburg wurde seit 1959 auf dem überwiegenden Teil der Nebenbahnen der Betrieb eingestellt. Lediglich folgende Strecken bzw. Streckenabschnitte werden noch betrieben:

- Cham-Waldmünchen (Personenverkehr; Güterverkehr bis Müllumladestation Willmering)
- Cham-Kötzting-Lam (derzeit nur noch Personenverkehr)
- Eggmühl-Langquaid (nur noch Güterverkehr)
- Saal-Kelheim (nur noch Güterverkehr)
- Neumarkt i.d.OPf.-Greißelbach (nur noch Güterverkehr)

Wenn auch die Nebenbahnen auf Grund der dünnen Besiedlung der Region nicht so stark von der Bevölkerung wie auch der Wirtschaft ausgelastet werden können, gehören diese Strecken doch zu den Infrastruktureinrichtungen, die für die Standortbewertung dieser strukturschwachen Regionsteile, insbesondere in den Mittelbereichen Cham und Kötzting, eine bedeutende Rolle spielen. Eine weitere Reduzierung des Schienennetzes würde die Bemühungen um die Anhebung des wirtschaftlichen Niveaus der Region beeinträchtigen. Die beiden einzigen Nebenbahnlinien mit Personennahverkehr in der Region, Cham-Waldmünchen und Cham-Kötzting-Lam, werden von der Regentalbahn AG betrieben. Sie haben eine wichtige Bedeutung für den Berufs-, Schüler- und Touristikverkehr und tragen insbesondere in den schneereichen Wintermonaten zu einer sicheren, pünktlichen und umweltfreundlichen Verkehrsbedienung in den bergigen Lagen der Mittelbereiche Cham und Kötzting bei.

Im Rahmen der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs sollte mit Einführung des integralen Taktverkehrs auf beiden Strecken eine häufigere Bedienung (2-Stunden-Takt) vorgesehen werden. Auch sollte die Bedienung an den Wochenenden und Feiertagen insbesonde-

re für den touristischen Verkehr wiederhergestellt werden. Dabei sollten die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der die Fläche bedienenden Busse mit dem Schienenverkehr abgestimmt werden.

ZU 4.2.2 Für den Nah- und Fernverkehr ist die Elektrifizierung der Strecken Regensburg-(Weiden i.d.OPf.-Hof) sowie (Nürnberg-Schwandorf)-Cham-Furth i.Wald-Landesgrenze Tschechische Republik von erheblicher Bedeutung, um den Zugang der Region, insbesondere seiner nordöstlichen Teilräume, auch zum neuen Flughafen München auf dem Schienenweg zu verbessern. Insbesondere seit der Herstellung der Einheit Deutschlands und der Öffnung Osteuropas sowie dem damit verbundenen erhöhten Verkehrsaufkommen hat die Bedeutung dieser Strecken weiter zugenommen.

Durch die Streckenelektrifizierung wird die Leistungsfähigkeit des Schienennetzes gesteigert; die Reisegeschwindigkeit kann erhöht und somit eine Verbesserung der Verkehrsbedienung im Einzugsbereich der beiden Strecken herbeigeführt werden. Darüber hinaus ist die elektrische Zugförderung umweltfreundlicher.

Zu 4.2.3 Die Region ist auf Grund ihrer Verkehrsferne zu den Verdichtungsräumen der Bundesrepublik, den neuen Bundesländern und der Europäischen Gemeinschaft auf schnelle Zugverbindungen angewiesen, zumal sie bisher über keinen leistungsfähigen Verkehrslandeplatz verfügt. Besondere Aufmerksamkeit erfordert daher die Einbindung der Region in das Intercity-Netz. Dem sich aus der Öffnung der innerdeutschen Grenze 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.

Das Intercity-System darf jedoch nicht zu einer Verschlechterung der Bedienung des ländlichen Raumes führen. Die Verkehrsbedienung auf den nicht vom Intercity-Netz begünstigten Strecken soll zumindest im bisherigen Umfang aufrechterhalten werden.

Zu 4.2.4 Durch zusätzliche und schnelle Züge mit günstigen Anschlüssen lassen sich für die Region kürzere Reisezeiten im Schienenverkehr erreichen. Eine besonders geeignete Maßnahme dazu ist das "Pendolino-System". Diese neuartigen Züge erlauben erheblich höhere Fahrgeschwindigkeiten ohne aufwendige Umbauten der Bahnstrecken. Durch den Pendolino-Einsatz auf der Strecke München-Regensburg-Schwandorf-Hof (diese Strecke wäre geeignet für den späteren Einsatz der noch in Entwicklung befindlichen Pendolino-Fernzüge) soll die Attraktivität der Bahn auf dieser teilweise kurvenreichen und langsamen Strecke spürbar erhöht und damit ein wichtiger Beitrag zur Verbesserung der Erreichbarkeit und der Standortgunst wichtiger Wirtschaftsräume der Region erzielt werden.

Diese Attraktivitätssteigerung des Schienenverkehrs kann auch dazu beitragen, den Individualverkehr vermehrt von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Zu 4.2.5 Die Mittelbereiche Cham, Furth i.Wald und Kötzing sind auch im Schienennetz durch ihre periphere Randlage gekennzeichnet. So bestehen z.B. kaum Direktverbindungen zum Oberzentrum Regensburg und damit auch zum neuen Flughafen München. Neben den geforderten Ausbaumaßnahmen (vgl. B IX 4.1.2 und 4.2.2) ist daher eine möglichst rasche Angebotserweiterung an durchgängigen Zügen über Regensburg zum neuen Flughafen München und die Landeshauptstadt München anzustreben. Dazu bietet sich auf dem Teilabschnitt Schwandorf-Cham eine Bedienung im 1-Stunden-Takt an. Darüber hinaus sollten die auf dieser Strecke in die Tschechische Republik verkehrenden Intercity- bzw. Eurocity-Züge in Cham einen Halt einlegen, um die Mittelbereiche Cham, Furth i.Wald und Kötzing besser an den Schienenpersonenfernverkehr anzuschließen. Die derzeitige Schienenanbindung der Mittelbereiche Cham, Furth i.Wald und Kötzing über Schwandorf an das Oberzentrum Regensburg ist umwegig und wenig attraktiv, so dass nur eine kürzere Verbindung mit zumindest teilweiser neuer Trassenführung die Akzeptanz dieser Strecke verbessern wird.

In Erwartung der Integration Tschechiens in die Europäische Union wird eine künftige Schnellfahrstrecke (Zürich-München)-Regensburg- Furth i.Wald-(Prag) durch eine Kooperation von Städten auch außerhalb der Region unterstützt. Zur Erhöhung der Verwirklichungschancen dieser länderübergreifenden Verkehrsachse werden multilaterale Anstrengungen erforderlich sein. Für die Direktverbindung Cham-Regensburg als Neubauteil einer künftigen Schnellfahrstrecke sollten Bündelungsmöglichkeiten im Zuge der überregionalen Entwicklungsachse Regensburg-Roding-Cham zur Minimierung von Zerschneidungseffekten geprüft werden. In diesem Streckenabschnitt bietet es sich an, durch einen Abzweig zur Nebenstrecke Nittenau-Bodenwöhr/Bruck einen attraktiven Schienenpersonennahverkehr insbesondere auch für Pendler in den Raum Regensburg einzurichten.

Um eine zügige Abwicklung des Schienengrenzverkehrs zu gewährleisten, ist der Ausbau des Schienengrenzüberganges Furth i.Wald notwendig; insbesondere sollte eine stärkere Verlagerung des Straßenschwerlastverkehrs auf die Schiene angestrebt werden, um die seit der Grenzöffnung zunehmend vom Lkw-Verkehr belasteten Bereiche an den Straßenverkehrsachsen im Landkreis Cham zu entlasten.

Zu 4.2.6 Derzeit befinden sich in Regensburg zwei Bahnhöfe mit umfangreichen Rangieranlagen (Regensburg Hauptbahnhof und Regensburg-Ost). Um eine wirtschaftlichere Arbeitsweise zu ermöglichen, sollen die Rangierarbeiten in Regensburg-Ost konzentriert werden. Hierzu ist eine Ergänzung der dort vorhandenen Anlagen erforderlich. Eine Verschlechterung der Lärmsituation für den Stadtteil Burgweinting muß allerdings vermieden werden.

Am Standort Regensburg Hauptbahnhof werden durch die Verlagerung der Aufgaben des Güterverkehrsbahnhofes nach Burgweinting hochwertige Grundstücksflächen in zentraler Lage für eine städtebaulich sinnvollere Nutzung frei. Außerdem werden sich die Schallimmissionen für den dichtbesiedelten Stadtwesten wesentlich vermindern.

In Anbetracht des Schnittpunktes von Schiene, überregionalen Straßen und Schifffahrtsstraße bieten sich am Standort Regensburg-Ost nahezu ideale Voraussetzungen für das Güterverkehrszentrum Regensburg als Systemwechsellpunkt zwischen Nah- und Fernverkehr sowie als logistischer Knoten von Transportsystemen für weite Bereiche Ostbayerns. Das Güterverkehrszentrum wird die Ansiedlung und Konzentration von Verkehrsbetrieben unterschiedlicher Ausrichtung ermöglichen (Transport, Spedition, Lagerei, Service, logistische Dienstleistung) und dadurch auch übergeordnete Synergie- und Kooperationseffekte erzeugen.

Durch eine verstärkte Konzentration der Güterverteil- und -sammelverkehre kann das Güterverkehrszentrum darüber hinaus zu einer Entlastung des innerstädtischen Straßennetzes und damit zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Oberzentrum Regensburg beitragen. Die dazu erforderlichen Einzelmaßnahmen betreffen insbesondere die Errichtung einer KLV-Anlage, die Umstrukturierung des Knotenbahnhofes (Rangieranlage) sowie die Offenhaltung einer Option auf eine Verlagerung der Abfertigungsanlage für die "Rollende Landstraße" in das Güterverkehrszentrum Regensburg.

Zu 5

Luftverkehr

Der Luftverkehr ist ein wichtiger Bestandteil des Gesamtverkehrssystems. Insbesondere in verkehrsfernen Räumen wie der Region Regensburg erleichtert der Luftverkehr den Zugang zu den Wirtschaftsschwerpunkten und den Verkehrsknotenpunkten der Bundesrepublik Deutschland, der Europäischen Union 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 Regensburg an den Luftverkehr unbefriedigend. Sie verfügt bisher lediglich über einen wenig leistungsfähigen Verkehrslandeplatz (Regensburg-Oberhub) und zwei Sonderlandeplätze (Neumarkt i.d.OPf. und Griesau, Gde. Pfatter), die aber für die allgemeine Luftfahrt nur eine untergeordnete Rolle spielen.

Für den Verdichtungsraum Regensburg ist ein gut erreichbarer, leistungsfähiger Verkehrslandeplatz wichtig. Er bedeutet eine Verbesserung der Standortqualität auch für die Wirtschaft des Grenzlandes. Trotz umfangreicher Untersuchungen konnte kein geeigneter Standort

in unmittelbarer Nähe des Oberzentrums gefunden werden. Da auch geplante Standorte in der mittleren Oberpfalz nicht verwirklicht werden konnten, steht zumindest für die nördlichen Teile des Verdichtungsraumes Regensburg auf absehbare Zeit nur der Verkehrslandeplatz Regensburg-Oberhub (Markt Regenstauf) zur Verfügung. Trotz Sanierung und Verlängerung der Start- und Landebahn sowie einer Verbesserung der seitlichen Hindernisfreiheit in den letzten Jahren wird der Platz langfristig den zu stellenden Anforderungen nicht entsprechen können, da die beengten topographischen Verhältnisse einen weiteren Ausbau nicht zulassen. Als kurzfristige Verbesserungsmaßnahmen für den Geschäftsreise- und Werkluftverkehr sollte die ständige Anfliegbarkeit des Platzes zumindest tagsüber an Werktagen sichergestellt sein und ein neues Towergebäude errichtet werden.

Für die südlichen und östlichen Teile des Verdichtungsraumes sowie des Landkreises Regensburg bietet sich die Benutzung des gut ausgebauten Verkehrslandeplatzes Straubing-Wallmühle an.

Zu 6 **Binnenschifffahrt**

Zu 6.1 Der Binnenschifffahrt kommt für die Bewältigung des Güterverkehrs, insbesondere des Massengüterverkehrs, eine bedeutende Rolle zu. Angesichts zunehmender Engpässe auf Straße und Schiene ist es nicht nur ökonomisch sinnvoll, sondern vor allem auch aus Umweltgesichtspunkten wichtig, die großen Reserven der Wasserstraße für den Gütertransport stärker zu erschließen.

Die Bedeutung der Main-Donau-Wasserstraße wird künftig noch zunehmen, weil einerseits eine Steigerung des Verkehrsaufkommens im Lastwagen-Güterverkehr von und nach Österreich wegen der Überlastung des dortigen Straßennetzes kaum mehr möglich, andererseits aber auf Grund der Liberalisierung des Güterverkehrs in den südosteuropäischen Anrainerstaaten mit erhöhtem Verkehrsaufkommen zu rechnen ist. Diese Staaten sind daher auch wegen ihrer leistungsschwachen Schienen- und Straßennetze auf einen verlässlichen, kostengünstigen Transportweg insbesondere für Massengüter angewiesen.

Um jedoch den fertiggestellten Main-Donau-Kanal und die bisherigen Ausbaumaßnahmen an der Donau voll verkehrswirksam werden zu lassen, ist auch der rasche und bedarfsgerechte Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen notwendig. Nur eine sichere und durchgängige Nutzung bei voller Beladung der Schiffe auch bei Niedrigwasser kann den Anteil der Wasserstraße am Güterverkehr deutlich erhöhen und somit die Standortvoraussetzungen für die im Einzugsbereich des Schifffahrtsweges gelegenen Teile der Region verbessern und neue Impulse zur gewerblichen Entwicklung vermitteln.

Im Hinblick auf eine zukunftsorientierte Entwicklung ist insbesondere der Hafen Regensburg auf die volle Verkehrswirksamkeit der Donau-

wasserstraße angewiesen. Der Verlust der Kopfhafenfunktion und die mit der angestrebten Integration in das Güterverkehrszentrum verbundenen neuen Aufgaben für den Hafen erfordern einen ganzjährigen leistungsfähigen Verkehrsträger.

Der Hafen Regensburg ist das mit am schlechtesten an das überörtliche Straßennetz angebundene Gewerbegebiet der Stadt Regensburg. Der Anschluss des Hafens an die Osttangente und der Bau der sog. Hafenspange zwischen B 8 und Autobahnanschlussstelle Harting sind daher dringlich für eine funktionsfähige Verknüpfung von Bahn, Straße und Wasserstraße.

Die in den Randbereichen des Hafens Regensburg bestehenden Industrie- und Gewerbeflächen sollen bei der notwendigen Sanierung erhalten bleiben und nicht zu Misch- oder Wohngebieten umgewandelt werden. Durch eine Umwidmung ginge nicht nur wertvolles Nutzungspotential verloren, es können sich auch die Betriebsbedingungen durch veränderte nachbarliche Emissionsschutzverhältnisse verschlechtern.

Zu 6.2 Der Westhafen Regensburg wurde um 1910 erbaut. Er weist neben veralteten Krananlagen auch noch einige Verkehrsnachteile wie höhengleiche Bahnübergänge, eine enge Einfahrt in das Hafenbecken, enge Gleisabstände und Hochwasseranfälligkeit entlang der sog. Donaulände auf. Eine grundlegende Sanierung und Modernisierung der Hafenanlagen ist daher notwendig mit dem Ziel, den Hafen Regensburg insgesamt aus seiner überholten Transitfunktion zu einem multifunktionalen Dienstleistungszentrum für die Region und zu einem transportorientierten Industrie- und Gewerbegebiet weiterzuentwickeln.

Zu 6.3 Nach Fertigstellung des Main-Donau-Kanals und auf Grund der wirtschaftspolitischen Veränderungen in Osteuropa ist mit einem weiteren Verkehrszuwachs im Hafen Regensburg zu rechnen, da er als Schnittstelle für Verkehre aus Südbayern sowohl in Richtung Westeuropa als auch in Richtung Südosteuropa fungiert. Grundlegende Voraussetzung für die Funktionsfähigkeit und Attraktivität des multifunktionalen Güterverkehrszentrums mit integriertem Hafen ist die rechtzeitige Bereitstellung freier Flächen in ausreichender Größe. Es ist daher notwendig, Erweiterungsflächen für neue Ansiedlungsvorhaben und für die Ausweitung bestehender Nutzungen zu erschließen und vorzuhalten.

Für die Erweiterung des Osthafens eignen sich weitere Flächen nördlich der Äußeren Wiener Straße. Da diese Erweiterungsflächen im Hochwasserabflussbereich der Donau liegen, ist darauf zu achten, dass bei der Erschließung keine nachteiligen Auswirkungen auf den Hochwasserabfluss und auf sonstige bereits bebaute Flächen eintreten. Die ursprünglich für ein zweites Osthafenbecken vorgehaltenen Flächen südlich der Bundesstraße 8 weisen in Verbindung mit dem Güterverkehrszentrum Regensburg eine besonders gute Standorteignung für hafenauffine oder produktionsorientierte Nutzungen auf und sollten daher derartigen Nutzungen vorbehalten bleiben.

Zu 6.4 Der Hafen Kelheim/Saal a.d.Donau ist zwar nicht im "Masterplan - GVZ Deutschland" enthalten wie z.B. das GVZ Regensburg und dürfte auch nicht die Bedeutung der großen Güterverkehrszentren im deutschlandweiten Netz erreichen (eine gewisse Problematik ist in der Nähe und Konkurrenzsituation zum GVZ Regensburg zu sehen), dennoch werden die Voraussetzungen für ein GVZ gemäß Landesentwicklungsprogramm Bayern (1994) erfüllt (vgl. LEP B X 1.3):

Der Hafen Kelheim/Saal a.d.Donau ist an drei Verkehrsträger angebunden (Straße, Schiene, Wasserstraße); gefordert sind nach LEP nur zwei. Der Mindestumschlag von 350.000 - 400.000 t jährlich wird mit 1,2 Mio. t im Jahre 1998 bei weitem übertroffen, der geforderte Bahnanschluss mit Umschlaganlagen für den kombinierten Verkehr ist ebenfalls vorhanden. Auch der Standort ist durch das LEP (1994) abgesichert: "Standortmöglichkeiten sind in Niederbayern, insbesondere im Bereich der Donau zu sehen" (Begründung zu LEP B X 1.3, letzter Satz).

Zu 6.5 Im Unterzentrum Riedenburg wurde ein Parallelhafen in der ersten Ausbaustufe errichtet. Für die volle Funktionsfähigkeit des Parallelhafens sind noch die Errichtung eines Steilufers und die Schaffung der notwendigen hafenauffinen Einrichtungen erforderlich.

Zu 6.6 Im Anschluss an das Hafenbecken in Kelheim und an die neu errichteten Parallelhäfen am Main-Donau-Kanal soll Gelände vorzugsweise für die Ansiedlung schifffahrtsorientierter Industrie- und Gewerbebetriebe reserviert werden, um die Umschlagseinrichtungen wirtschaftlich betreiben zu können und den Güterverkehr auf der Wasserstraße zu erhöhen. Neben den Häfen erfüllen die Parallelhäfen eine wichtige Funktion als Umschlagstellen für den Massengüterverkehr auch des Hinterlandes und tragen somit zur Standortverbesserung in den westlichen Teileräumen der Region bei.

Durch das Offenhalten eines Standortes für einen Parallelhafen in Berching wird sichergestellt, dass auch an diesem zentralen Ort eine Wasserumschlagstelle geschaffen werden kann, falls sich dies in Zukunft von den wirtschaftlichen Voraussetzungen her als sinnvoll und realisierbar erweisen sollte.

Die Personenverkehrsschifffahrt auf dem Main-Donau-Kanal hat sich in den vergangenen Jahren so gut entwickelt, dass die Anlege- und Liegeplatzkapazitäten in Berching nicht mehr ausreichen. Um die Möglichkeiten für den Touristenverkehr im Unterzentrum Berching voll ausschöpfen zu können, sollte daher die Personenlande erweitert werden.

Zu 6.7 Die Gemeinde Sinzing zählt zu den Erholungsschwerpunkten in der Region und liegt unmittelbar an der Main-Donau-Wasserstraße. Sie ist Schnittpunkt auch überregionaler Wander- und Radwanderwege aus dem Donautal und dem Tal der Schwarzen Laaber. Die Personenschiff-

fahrt auf der Donau im Abschnitt Regensburg-Kelheim hat sich so gut entwickelt, dass sich eine zusätzliche Anlege- und Liegestelle in Sinzing zur Ausschöpfung des Naherholungs- und Tourismuspentials anbietet."

Zu 7 **Nachrichtenwesen**

Zu 7.1 Die Entwicklung neuer Kommunikationstechnologien wie z.B. Datenübertragungssysteme, digitales "Integrated Services Digital Network" (ISDN), Bildfernsprecher, Konferenzschaltung, Telefax (Fernkopierer), Videotext, Bildschirmtext, Bürofernrechner und Kabelfernsehen ist so weit fortgeschritten, dass die flächendeckende Einführung der neuen Kommunikationssysteme erwartet werden kann.

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 - insbesondere in den peripher gelegenen Mittelbereichen Cham, Kötzing und Furth i.Wald - 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).

Zu 7.2 Aus Gründen gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Landesteilen ist die Aufrechterhaltung eines flächendeckenden Netzes von Postdienststellen erforderlich. In Gebieten mit disperser Siedlungsstruktur wie insbesondere in den Mittelbereichen Cham, Kötzing und Furth i.Wald ist jedoch häufig eine wohnortnahe Versorgung mit Postdienststellen aus Wirtschaftlichkeitsgründen schwierig. Hier können private Postagenturen zur Sicherstellung bzw. Verbesserung der Versorgung der Bevölkerung beitragen