

Fortschreibung Regionalplan Region Oberpfalz-Nord

27. Änderung des Regionalplans Teilfortschreibung „Verkehr“ (Neufassung)

- Beschluss des Regionalen Planungsausschusses am 23. November 2017
- Verbindlicherklärung mit Bescheid der Regierung der Oberpfalz vom 26. April 2018
- Bekanntmachung der Dreizehnten Verordnung zur Änderung des Regionalplans der Region Oberpfalz-Nord am 11. Mai 2018 im Amtsblatt der Regierung der Oberpfalz Nr. 6/2018 vom 15. Mai 2018
- In-Kraft-getreten am 1. Juni 2018

**Regionalplan
Region Oberpfalz-Nord (6)**

Festlegungen

**Kapitel B IX
„Verkehr“**

Ziele (Z) und Grundsätze (G)

IX		Verkehr
1		Mobilitätsleitbild
1.1	(G)	In der Region soll eine leistungsfähige und nachhaltige Verkehrsinfrastruktur geschaffen werden, die die flächendeckende Verkehrserschließung aller Teilräume der Region für alle Bevölkerungsgruppen gewährleistet.
1.2	(G)	Beim Bau von Verkehrsinfrastruktur sollen betroffene umweltfachliche Belange (Natur- und Artenschutz, Boden bzw. Landwirtschaft, Klimaschutz, Immissionschutz, Wasserwirtschaft, Wald, Denkmalschutz) berücksichtigt werden.
1.3	(G)	Die einzelnen Verkehrsträger sollen stärker miteinander vernetzt werden. Auf eine Erhöhung des Anteils des Fußgänger-, Fahrrad- und öffentlichen Personennahverkehrs ist dabei hinzuwirken.
1.4	(G)	Die Infrastruktur zur Förderung der Elektromobilität soll bedarfsgerecht ausgebaut werden. Die zunehmende Bedeutung von Elektrofahrrädern ist dabei zu berücksichtigen.
1.5	(G)	Bei der Ausweisung neuer Siedlungsgebiete soll verstärkt auf die Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr geachtet werden.
2		Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
2.1	(G)	Der flächendeckende öffentliche Personennahverkehr soll in allen Teilen der Region durch Erschließungsmaßnahmen, optimierte Bedienungsstandards, eine Verdichtung der Taktzeiten sowie abgestimmte Anschlüsse verbessert werden.
2.2	(G)	An allen geeigneten Bahnhöfen und Haltepunkten sollen ausreichend Abstellflächen für den motorisierten Individualverkehr vorgesehen werden. Attraktive und möglichst überdachte Fahrradabstellanlagen sollen an allen Bahnhöfen und allen geeigneten Haltepunkten in ausreichender Anzahl eingerichtet werden. In Zügen und Bussen soll eine Fahrradmitnahme in angemessenem Umfang ermöglicht werden.
2.3	(G)	In dünner besiedelten Räumen soll die Flächenbedienung durch den öffentlichen Personennahverkehr in angemessener Weise sichergestellt werden. Die Preis-/Leistungsverhältnisse für den Fahrgast sollen entscheidend verbessert werden. Hierbei kommt bedarfsgesteuerten Angebotsformen eine große Bedeutung zu.
2.4	(G)	In den Tourismusgebieten der Region soll der ÖPNV weiterentwickelt werden und mit den speziellen Erfordernissen des Tourismus und der Naherholung in Übereinstimmung gebracht werden.
2.5	(G)	Auf eine Verbesserung der überregionalen ÖPNV-Erreichbarkeit des nicht an den Schienenpersonenverkehr angebundenen Mittelzentrums und Kreisverwaltungssitzes Tirschenreuth und des (gemeinsamen) Oberzentrums Waldsassen/Cheb (Eger) ist hinzuwirken.

2.6	(G)	Sofern es die jeweiligen örtlichen Gegebenheiten zulassen, ist auf weitere Fernbushaltestellen in der Region hinzuwirken.
2.7	(Z)	Die Durchlässigkeit zwischen den Verkehrsverbänden und Nahverkehrsräumen sowohl in der Region als auch mit den benachbarten Regionen ist durch Abstimmung der Fahrpläne und Tarife und ggf. Verbunderweiterungen zu verbessern.
3		Schienerverkehr
3.1	(G)	In allen Teilen der Region soll die Schienenverkehrsbedienung sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr gesichert und verbessert werden. Auf die langfristige Sicherung der Schienenstrecken und Bahnhaltepunkte in der Region soll hingewirkt werden. Bei nachgewiesenem Bedarf sollen bereits aufgelassene Bahnhaltepunkte bzw. Gleisanschlüsse wieder in Betrieb genommen oder neue Haltepunkte bzw. Gleisanschlüsse eingerichtet werden.
3.2	(G)	Die überregionale Schienenverkehrsanbindung insbesondere der Oberzentren Amberg und Weiden i.d.OPf. sowie der Mittelzentren Schwandorf und Sulzbach-Rosenberg an die Verdichtungsräume Regensburg, Nürnberg/Fürth/Erlangen und München mit ihrem Fernverkehrsnetz soll verbessert werden.
3.3	(Z)	Die Bahnstrecke (Regensburg) - Schwandorf - Weiden i.d.OPf. - (Hof - Berlin) ist für die Wiedereinführung eines attraktiven Personenfernverkehrs auszubauen und zu elektrifizieren. Dabei ist eine adäquate Lärmvorsorge, vorrangig für angrenzende Wohngebiete, umzusetzen.
3.4.	(Z)	Das Oberzentrum Weiden i.d.OPf. und das Mittelzentrum Schwandorf sind in die geplante Fernverkehrsverbindung München - Regensburg - Hof – Dresden bzw. Leipzig, die mindestens im Zweistundentakt verkehren soll, als Systemhalte einzubinden.
3.5	(Z)	Zur Umsetzung der Metropolenbahn ist die Schienenverbindung nach Tschechien auf den Strecken (Nürnberg) - Sulzbach-Rosenberg - Amberg – Schwandorf / (München – Regensburg) - Schwandorf - (Cham - Furth i.Wald - Landesgrenze) mit Knotenpunkt Schwandorf zu verbessern.
3.6	(G)	Die Bahnstrecke Nürnberg-Marktredwitz-Schirnding-Eger-Prag soll elektrifiziert und für den Personen- und insbesondere für Güterverkehr ausgebaut werden. Dabei sollen Maßnahmen zur höchstmöglichen Lärmvorsorge und zum größtmöglichen Erschütterungsschutz entlang der Bahnstrecke in den jeweiligen Planungsstadien und bei der Realisierung auf Kosten des Vorhabenträgers ergriffen werden.
3.7	(G)	Die Bahnhöfe und -haltepunkte der Region sowie die eingesetzten Schienenfahrzeuge sollen bei Bedarf saniert und möglichst schnell barrierefrei gestaltet werden.
3.8	(G)	Die Anbindung der Region an das Netz des kombinierten Güterverkehrs soll verbessert werden.

	(G)	In Weiherhammer soll ein Güterverkehrszentrum (GVZ) samt zugehörigem transportlogistischem Gewerbegebiet in hinreichender Größe als Schnittstelle Schiene/Straße für den kombinierten Ladungsverkehr (KLV) aufgebaut werden.
	(G)	Das KLV-Terminal in Wiesau soll auf Dauer gestärkt und gesichert werden.
4		Straßenbau
4.1	(Z)	Der Anschluss des östlichen Landkreises Tirschenreuth an die Autobahn A 9, Richtung Nürnberg, ist im überörtlichen Straßennetz zu verbessern.
4.2	(Z)	Im überörtlichen Straßennetz ist die Straßenverbindung vom Mittelzentrum Mitterteich und vom Oberzentrum Waldsassen/Cheb (Eger) zum Grundzentrum Arzberg (Region Oberfranken-Ost) leistungsfähig fertigzustellen.
4.3	(Z)	Die Straßenverbindung vom Grundzentrum Bärnau zum Mittelzentrum Tirschenreuth und zum Oberzentrum Weiden i.d.OPf. ist im überörtlichen Straßennetz zu verbessern.
4.4	(Z)	Die Straßenverbindung zwischen Neualbenreuth (Sibyllenbad) und dem Mittelzentrum Tirschenreuth sowie dem Oberzentrum Waldsassen/Cheb (Eger) ist im überörtlichen Straßennetz zu verbessern.
4.5	(G)	Die Verkehrsverhältnisse im südlichen Landkreis Tirschenreuth und dem östlichen Landkreis Neustadt a.d. Waldnaab sollen im überörtlichen Straßennetz verbessert werden.
4.6	(G)	Im überörtlichen Straßennetz soll die Straßenverbindung vom Mittelzentrum Eschenbach i.d.OPf./ Grafenwöhr/ Pressath über das Grundzentrum Weiherhammer zur Autobahn A 93 mit der Umgehung Mantel verbessert werden.
4.7	(Z)	Im überörtlichen Straßennetz ist eine ringförmige Straßenverbindung um den Truppenübungsplatz Grafenwöhr durchgehend leistungsfähig auszubauen.
4.8	(G)	Im Oberzentrum Weiden i.d.OPf. soll durch leistungsfähige Straßenverbindungen für den Durchgangsverkehr die Anbindung der Gewerbestandorte und die Entlastung von Wohngebieten gewährleistet werden.
4.9	(G)	Die Leistungsfähigkeit der Fernstraßenverbindungen im Landkreis Amberg-Weizbach sowie der Stadt Amberg sollen verbessert werden.
4.10	(Z)	Im nördlichen Randgebiet zum Truppenübungsplatz Hohenfels ist im überörtlichen Straßennetz die Straßenverbindung zum Oberzentrum Amberg, zu den Grundzentren Kastl und Schmidmühlen sowie die Anbindung des Grundzentrums Schmidmühlen an das Mittelzentrum Burglengenfeld/Maxhütte-Haidhof/Teublitz zu verbessern.
4.11	(Z)	Die Verkehrsverhältnisse im Bereich des Grundzentrums Vilseck sowie die Straßenverbindung vom Grundzentrum Vilseck über Großschönbrunn zum Grund-

		zentrum Hirschau/Schnaittenbach sind im überörtlichen Straßennetz zu verbessern.
4.12	(G)	Im Oberzentrum Amberg, dem Mittelzentrum Sulzbach-Rosenberg und den dortigen Umlandbereichen sollen die Straßenverbindungen für den Durchgangsverkehr leistungsfähig und umweltfreundlich gestaltet werden. Eine effiziente verkehrliche Anbindung der Industrie- und Gewerbegebiete in den Stadt- und Umlandbereichen soll sichergestellt werden.
4.13	(Z)	Die Verkehrsverhältnisse im Bereich des „Städtedreiecks Burglengenfeld/Maxhütte-Haidhof/Teublitz“ sind durch den Weiterbau einer Ortsumgehung zu verbessern.
4.14	(Z)	Die Straßenverbindung von den Mittelzentren Nabburg und Neunburg v. Wald zum Oberzentrum Amberg und zur B 85 ist im überörtlichen Straßennetz zu verbessern.
4.15	(Z)	Die Straßenverbindung vom Grundzentrum Schönsee über das Mittelzentrum Oberviechtach zum Mittelzentrum Schwandorf ist im überörtlichen Straßennetz zu verbessern.
4.16	(Z)	Die Straßenverbindung zwischen dem Mittelzentrum Oberviechtach und dem Mittelzentrum Neunburg v. Wald ist im überörtlichen Straßennetz zu verbessern.
4.17	(Z)	Die Straßenverbindungen vom Mittelzentrum Nittenau zum Mittelzentrum Schwandorf, zum Regionalzentrum Regensburg und zum Oberzentrum Cham (Region Regensburg) sind im überörtlichen Straßennetz zu verbessern.
4.18	(Z)	Die Straßenverbindung vom Oberzentrum Amberg über das Mittelzentrum Schwandorf und das Grundzentrum Bodenwöhr/Bruck i.d.OPf. zur Landesgrenze bei Furth i.Wald (Region Regensburg) ist im überörtlichen Straßennetz zu verbessern.
4.19	(G)	Die wesentlichen Straßenverbindungen zu den benachbarten oberfränkischen Landkreisen Bayreuth und Wunsiedel im Fichtelgebirge sollen im überörtlichen Straßennetz verbessert werden.
4.20	(Z)	Die Grenzübergänge zur Tschechischen Republik (insbesondere Neualbenreuth sowie Stadlern/Schwarzach) sind im überörtlichen Straßennetz auszubauen bzw. mit leistungsfähigen Verbindungen an das übrige Straßennetz der Region anzuschließen.
4.21	(G)	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.
	(G)	Unfallsschwerpunkte sowie höhengleiche Bahnübergänge sollen beseitigt werden.
4.22	(G)	Das regionale Autobahnnetz soll in seinem Bestand leistungsfähig erhalten und

		bedarfsgerecht durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen ergänzt werden.
4.23	(Z)	Das Angebot an Pendlerparkplätzen ist an geeigneten Standorten weiter auszubauen.
4.24	(G)	Vor allem an Bundes- und Staatsstraßen sollen soweit erforderlich straßenbegleitende Radwege vorgesehen werden.
5		Radverkehr
5.1	(G)	Zur Stärkung des Alltagsradverkehrs soll das Radwegenetz weiter ausgebaut werden. Schwerpunkte liegen dabei in den innerstädtischen Bereichen, sowie insbesondere im Umland der Oberzentren und der Mittelzentren. Darüber hinaus sollen zwischen nahegelegenen Orten mit starken Pendlerverflechtungen die Radwegeverbindungen ebenfalls verbessert werden.
5.2	(G)	In touristisch genutzten Gebieten der Region soll das Radwanderwegenetz erweitert und im Zustand verbessert werden. Vor allem im Fernradwanderwegenetz sollen Lücken geschlossen und Mängel im Ausbauzustand beseitigt werden. Die Radwanderwege sollen möglichst sinnvoll und zweckmäßig an Haltestellen von öffentlichen Verkehrsmitteln angeschlossen werden.
5.3	(G)	Beim Ausbau des Radwegenetzes soll darauf hingewirkt werden, dass vorhandene land- und forstwirtschaftliche Wege in Absprache mit den Eigentümern und Bewirtschaftern ausgebaut und genutzt werden.
5.4	(Z)	Die Transportmöglichkeiten für Fahrräder in öffentlichen Verkehrsmitteln sind in der Region zu verbessern.
6		Luftverkehr
6.1	(Z)	Für die luftverkehrsmäßige Anbindung der Region ist die Erhaltung des Verkehrslandeplatzes Weiden-Latsch sicherzustellen.
6.2	(Z)	Der Sonderlandeplatz Schmidgaden ist zu erhalten.
6.3	(Z)	Das Segelfluggelände Erbdorf-Schweißlohe, Landkreis Tirschenreuth, ist als Zentrum für den Segelflugsport zu sichern.

**Regionalplan
Region Oberpfalz-Nord (6)**

Begründung

zu

**Kapitel B IX
„Verkehr“**

Zu IX VERKEHR**Zu 1 Mobilitätsleitbild**

Zu 1.1 Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur gehört zu den wichtigsten Voraussetzungen im Hinblick auf die Attraktivität der Region als Wohn-, Arbeits-, Freizeit-, und Wirtschaftsstandort. Damit wird auch die Funktionsfähigkeit des zentralörtlichen Konzepts gewährleistet, denn eine sinnvolle Aufgabenverteilung zwischen den Zentralen Orten verschiedener Stufen ist nur möglich, wenn gute Verkehrsverbindungen und Erreichbarkeiten vorhanden sind.

Die Aufrechterhaltung der flächendeckenden Verkehrserschließung in allen Teilen der Region ist ein wesentliches regionalplanerisches Anliegen. Vor allem in den dünnbesiedelten ländlichen Teilräumen der Region, ist es im Interesse gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen erforderlich, ausreichende ÖPNV-Angebote für die Bevölkerung und eine gute Verkehrsanbindung für die dort ansässigen Unternehmen vorzuhalten. Es gilt die Erreichbarkeit von Arbeitsstätten, Ausbildungseinrichtungen, Versorgungsmöglichkeiten und Freizeiteinrichtungen für alle Alters- und Gesellschaftsgruppen durch ein zukunftsfähiges ÖPNV-System sicherzustellen.

Unter Berücksichtigung der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung muss verstärkt darauf geachtet werden, dass im Rahmen des öffentlichen Personennahverkehrs auch Mobilitätsangebote für ältere Menschen und weniger mobile Bevölkerungsgruppen (z.B. Jugendliche) entwickelt und vorgehalten werden.

Zu 1.2 Um die hohe Lebensqualität in der Region zu bewahren und langfristige nachteilige Umweltauswirkungen zu vermeiden ist beim Um-, Aus- und Neubau von Verkehrsinfrastruktur den Belangen des Umweltschutzes besonders Rechnung zu tragen. Bei der Planung der Verkehrsinfrastruktur sollen daher die Prinzipien der Trassenbündelung, eines flächensparenden Bauens mit geringen Zerschneidungswirkungen und der Renaturierung Anwendung finden.

Insbesondere soll bzw. sollen:

- möglichst wenig neue Flächen in Anspruch genommen,
- kapazitätssteigernde Maßnahmen einem Ausbau vorgezogen,
- Ausbaumaßnahmen gegenüber Neubaumaßnahmen bevorzugt,
- langfristig nicht mehr benötigte Verkehrsflächen zurückgebaut und renaturiert,
- Beeinträchtigungen von Bodenfunktionen soweit wie möglich vermieden,
- auf die sach- und umweltgerechte Verwertung der Bodenüberschussmassen ausgerichtete Bodenmanagementkonzepte frühzeitig in die Planung integriert,
- die Vermeidung von Verkehrslärm verstärkt berücksichtigt werden.

Zu 1.3 Um den Verkehrsanteil des sogenannten Umweltverbundes, also öffentlicher Personennahverkehr sowie Fuß- und Radverkehr zu steigern, werden verstärkt regions- und fachübergreifende Mobilitätskonzepte im Sinne eines multimodalen Verkehrs sowie eine deutlich bessere Verknüpfung der Verkehrsträger notwendig sein. Insbesondere beim Übergang (Bahnhöfe, Haltestellen, Park & Ride Systeme, Bike & Ride Anlagen) zwischen verschiedenen Verkehrsträgern bestehen noch deutliche Verbesserungspotenziale hinsichtlich Geschwindigkeit, Qualität, Komfort und Wirtschaftlichkeit des Transports.

Der Zusammenschluss von Verkehrssystemen darf sich jedoch nicht auf die Infrastruktur beschränken, vielmehr müssen die Schnittstellen durch „weiche Maßnahmen“ wie abgestimmte Betriebsweisen, informatorische Verknüpfung der Beteiligten oder gemeinsames Marketing ergänzt werden.

- Zu 1.4 Der Ausbau der Elektromobilität als klimafreundliche, innovative Technologie sollte durch geeignete Maßnahmen begleitet und weiter gefördert werden. Mögliche planerische Maßnahmen sind die Einrichtung von E-Tankstellen bzw. Ladestationen (auch für Elektrofahrräder) an geeigneten Standorten (z.B. öffentliche Einrichtungen, Einkaufszentren, Dienstleistungseinrichtungen, Parkhäuser, Bahnhöfe, Pendlerparkplätze) sowie deren frühzeitige Berücksichtigung in der Bauleitplanung. Neben öffentlich-rechtlichem Engagement kommt dabei der Kooperation mit der Wirtschaft und den Tourismusbetrieben besondere Bedeutung zu.
- Zu 1.5 Eine Ausweisung neuer Siedlungsgebiete ohne angemessenen ÖPNV-Anschluss führt zur unerwünschten Zunahme des motorisierten Individualverkehrs und stellt insbesondere nicht mobile Bevölkerungsgruppen vor große Probleme. Daher sollen Kommunen den Belangen des nicht motorisierten Verkehrs im Rahmen der Bauleitplanung – insbesondere durch Einrichtung ausreichender ÖPNV-Haltestellen – hohes Gewicht beimessen. Damit kann auch eine bessere Auslastung der ÖPNV-Systeme erreicht werden. Im ländlichen Raum ohne Verdichtungsansätze können auch flexible, bedarfsgerechte ÖPNV-Angebote (z.B. Anruf- oder Bürgerbusse) eine Alternative sein.

Zu 2 **Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)**

- Zu 2.1 Unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit ist die Förderung umweltverträglicher Verkehrsmittel und damit auch des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) eine wichtige Aufgabe der Verkehrsplanung. Um den Umstieg vom PKW auf den ÖPNV zu fördern, bedarf es einer intensiveren Abstimmung der Belange des Individualverkehrs mit dem ÖPNV und der Entwicklung attraktiver Angebote.
- Zu den wichtigsten Maßnahmen hierbei gehören flexible und bedarfsorientierte Angebote wie Anrufbusse, Bürgerbusse, eine einheitliche Preisgestaltung, Taktverkehre sowie die Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und ÖPNV-Angebot. Obwohl die Möglichkeiten der (öffentlichen) Personenbeförderung durch die Einführung ergänzender und flexibler bedarfsorientierter Angebote wie Baxi, Bürgerbusse, Disco-/Partybus oder Fifty-fifty-Taxi in den vergangenen Jahren kontinuierlich verbessert wurden, ist das Netz des ÖPNV in vielen Teilen der Region noch verbesserungsbedürftig. Noch immer sind Gemeinden und Grundzentren teilweise unzureichend an Mittel- und Oberzentren angebunden.
- Insbesondere im ländlichen Raum nimmt der Zwang zur Mobilität weiter zu, weil auch aufgrund der soziodemographischen Entwicklung Arbeitsplätze, Einzelhandel, medizinische und soziale Einrichtungen sich verstärkt auf Zentrale Orte höherer Stufe konzentrieren und die Versorgung in der Fläche abnimmt. Betroffenen davon sind vor allem ältere Menschen und andere in ihrer Mobilität eingeschränkte Bevölkerungsgruppen, so dass ein ausreichendes ÖPNV-Angebot als Bestandteil der Daseinsvorsorge in den kommenden Jahren weiter an Bedeutung gewinnen wird.

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

- Zu 2.2 Um den Übergang von Individualverkehrsmittel auf öffentliche Verkehrsmittel zu erleichtern, sollen „Park and Ride“ (P+R)-Anlagen sowie „Bike and Ride“ (B+R)-Anlagen in unmittelbarer Nähe der Bahnhöfe bzw. Haltestellen gesichert, erweitert oder neu angelegt werden und die Bahnhöfe insgesamt fahrradfreundlich gestaltet werden. An Bahnhöfen oder Haltepunkten werden immer überdachte Stellplatzanlagen, an größeren Bahnhöfen und Haltepunkten auch Fahrradboxen bis hin zu Fahrradparkhäusern, benötigt, auch im Hinblick auf den immer größeren Marktanteil von E-Bikes, die eine vandalismussichere Abstellmöglichkeit an den Schnittstellen zum ÖPNV benötigen. Darüber hinaus ist die Fahrradmitnahme in Zügen und Bussen durch dafür geeignete Fahrzeuge zu fördern, beispielsweise durch großzügige Abstellflächen für Fahrräder oder E-Bike Steckdosen. Derartige Maßnahmen können auch einen wertvollen Beitrag für die (rad-) touristische Erschließung der Region leisten (s. auch 5.3 Radverkehr).
- Zu 2.3 Die Gewährleistung einer flächendeckenden Erschließung durch den ÖPNV als Element der Daseinsvorsorge stellt vor allem in dünner besiedelten Räumen wegen des schwachen Verkehrsaufkommens eine besondere Herausforderung dar. Dies betrifft in der Region insbesondere die südwestlichen und nordwestlichen Teile des Landkreises Amberg- Sulzbach, die westlichen und östlichen Teile des Landkreises Neustadt a.d.Waldnaab, den nordwestlichsten und östlichen Teil des Landkreises Schwandorf sowie den Landkreis Tirschenreuth. Die zuständigen Nahverkehrsträger bemühen sich jedoch, die flächendeckende Grundversorgung mit Hilfe flexibler, bedarfsabhängiger ÖPNV-Mobilitätsangebote oder Bürgerbusse aufrecht zu erhalten.
- Analysen und Konzepte wie z.B. Nahverkehrspläne können helfen bestehende Angebotslücken aufzuzeigen und zu beseitigen. Die Landkreise und kreisfreien Städte sollten daher untereinander abgestimmte Nahverkehrspläne aufstellen und regelmäßig fortschreiben, denn sie dienen der Schaffung eines kundengerechten, integrierten und wirtschaftlich tragfähigen Verkehrsangebotes und der Koordinierung der Interessen von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen. Zudem wird dadurch die planerische Betrachtungsweise und die Bedeutung des Nahverkehrs als Element der Daseinsvorsorge gestärkt und rein kommerzielle Interessen treten in den Hintergrund.
- Auch die Erkenntnisse des Tirschenreuther Mobilitätskonzeptes Baxi können hier wertvolle Hinweise geben.
- Zukünftig wird es auch darauf ankommen, dass vorhandene Angebote besser genutzt werden und bedarfsgerecht fortentwickelt werden. Einer wirksamen Vermarktung bereits bestehender Angebote und der Erarbeitung geeigneter Informations- und Kommunikationswege für Bürger kommt daher eine große Bedeutung zu.
- Zu 2.4 Die Schwerpunktgebiete des Tourismus in der Region – Oberpfälzer Wald, Oberer Bayerischer Wald, Steinwald, Bayerischer Jura, Oberpfälzer Hügelland und Oberpfälzer Seenland – ziehen ihre Besucher insbesondere durch attraktive Landschaftsbilder und die zum Teil noch sehr ursprüngliche Natur an. Dement-

sprechend zählen Wandern und Radfahren zu den bevorzugten Urlaubs- und Freizeitaktivitäten in der Region Oberpfalz-Nord.

Um die Destinationen auch unabhängig vom PKW erlebbar zu machen, wurden in der Vergangenheit bereits verschiedene touristische Mobilitätsangebote entwickelt, jedoch nicht selten aufgrund mangelnder Nutzung und Unwirtschaftlichkeit eingestellt. Nichtsdestotrotz sind für die nachhaltige touristische Entwicklung der Region und zur Erschließung neuer Nutzerpotenzial die vorhandenen freizeit- und tourismusorientierten ÖPNV-Angebote, wie z. B. Radlerbusse zu sichern, bedarfsgerecht weiterzuentwickeln und professionell zu vermarkten (s. auch 5.3 Radverkehr). In manchen Fällen, z.B. in der Ferienregion Steinwald kann auch die neue Einrichtung oder Wiederherstellung von Buslinien sinnvoll für die touristische Weiterentwicklung sein.

Zu 2.5 Die Städte Tirschenreuth und Waldsassen sind nicht an den Schienenpersonenverkehr angebunden. Vor allem aufgrund des zentralörtlichen Status als Mittelzentrum, der Sitze der Kreisverwaltung, des Amtes für ländliche Entwicklung und des Lernstandortes der Ostbayerischen Technischen Hochschule (OTH) kommt der überregionalen Verbesserung der ÖPNV-Erreichbarkeit der Stadt Tirschenreuth mittels regelmäßig und in angemessener Taktfrequenz verkehrenden Buslinien eine zentrale Bedeutung zu.

Dies gilt auch für das (gemeinsame) Oberzentrum Waldsassen/Cheb (Eger). Zentralörtliche Einrichtungen, die dort bevorzugt angesiedelt werden sollen, können somit unabhängig vom Individualverkehr auch für immobile Bevölkerungsgruppen leichter erreicht werden. Damit Doppelzentren ihren gemeinsamen Versorgungsauftrag möglichst gut wahrnehmen können, spielt die enge Verflechtung der Teilorte untereinander eine große Rolle, wozu auch leistungsfähige ÖPNV-Verbindungen beitragen können.

Zu 2.6 Mit Amberg, Weiden i.d.OPf. und Schwandorf besitzt die Region derzeit drei Fernbushaltestellen, die regelmäßig bedient werden. Mit der Einstellung der „Bayerwald-Linie“ (Berlin-Freyung) Anfang 2016 mit Haltestellen in Fuchsmühl, Friedenfels, Erbdorf, Tannesberg und Oberviechtach entfiel die Möglichkeit einer attraktiven direkten Verbindung nach Berlin für Touristen und Pendler. Auch wenn keine großen Fahrgastzahlen zu erwarten sind, sollte wieder auf ein ähnliches Angebot mit Busverbindungen in Metropolen bzw. Großstädte hingewirkt werden und es potenziellen Nutzern näher gebracht werden. U.a. durch die neuen Standorte von Behörden, Ausbildungszentren und Lernorten der Hochschulen in der Region kann sich hier künftig wieder ein erhöhtes Fahrgastpotenzial ergeben. Diese Standorte bieten sich als potenzielle Haltepunkte an, genauso wie das Mittelzentrum Mitterteich aufgrund seiner Autobahnraststätte und seiner zentralen Lage an der Autobahn A 93. Bei der Standortwahl und der baulichen Gestaltung von Fernbushaltestellen ist auf stadt- bzw. ortsverträgliche Standorte zu achten. Zudem sollen damit auch keine Einschränkungen für den regionalen Busverkehr einhergehen.

Zu 2.7 Der ÖPNV-Nutzer erwartet ein transparentes, verlässliches und einfaches Mobilitätsangebot unabhängig von administrativen Grenzen. Voraussetzung dafür ist die enge Abstimmung der Angebote zwischen den Trägern des Nahverkehrs, um einen reibungslosen Reiseverlauf auch an Umsteigepunkten zwischen verschiedenen Verkehrsträgern zu gewährleisten (Anschlussicherung).

Diesen Erfordernissen wird etwa durch den einheitlichen Gemeinschaftstarif TON der vier Landkreise der Region bereits Rechnung getragen und sie spiegeln sich auch in den je nach Teilraum in unterschiedlichem Umfang vollzogenen bzw. geplanten Beitritten zu überregionalen Verkehrsnetzen wie dem euroregionalen Nahverkehrssystem EgroNet, dem Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) oder dem Regensburger Verkehrsverbund (RVV) wider.

Diese Nahverkehrsbeziehungen zu den benachbarten Regionen in der Tschechischen Republik, der Metropolregion Nürnberg sowie der Region Regensburg sind weiterzuentwickeln. Hierzu können auch räumliche Erweiterungen der Verkehrsverbünde, (z.B. Eingliederung der Schienenstrecke Amberg-Schwandorf in den VGN) beitragen.

Zu 3 **Schieneverkehr**

Zu 3.1 In der Region Oberpfalz-Nord verlaufen die Hauptstrecken (Regensburg) - Schwandorf - Weiden i.d.OPf. - (Hof), (Nürnberg) - Sulzbach-Rosenberg - Amberg - Schwandorf - (Cham), (Nürnberg) – Neukirchen b. SR – Weiden i.d.OPf. sowie (Bayreuth) - Weiden i.d.OPf., die allesamt nicht elektrifiziert sind und teilweise nur eingleisig ausgebaut sind. Bei den beiden erstgenannten Strecken besteht ein umfassender und dringender Verbesserungs- und Ausbaubedarf. Auch den beiden anderen Strecken kommt im Nahverkehr (insbesondere für den Schülerverkehr) und bei der Anbindung der Region an den Großraum Nürnberg und Oberfranken eine wichtige Bedeutung zu, weshalb auch diese Schienenverbindungen zu sichern und bedarfsgerecht weiterzuentwickeln sind, beispielsweise durch eine Erhöhung der Bedienungsfrequenz oder zusätzliche Halte an bestehenden Haltepunkten. Zudem soll eine Elektrifizierung angestrebt werden.

Bei nachgewiesenen (zunehmenden) Verkehrspotenzialen, wie etwa bei der Erweiterung von Siedlungs- oder Gewerbeflächen oder der Realisierung von Infrastrukturvorhaben mit hohem Verkehrsaufkommen im Einzugsbereich der Bahnstrecken sollten die Einrichtung bzw. Verlegung von Haltepunkten oder die Neu- bzw. Wiederinbetriebnahme von Schienenstrecken in Betracht gezogen werden. Beispielhaft kann hier die mögliche Neuerrichtung eines Bahnhaltepunktes an der Amberger Leopoldkaserne oder im westlichen Amberger Stadtgebiet sowie die Reaktivierung der Gleisstrecke von Maxhütte-Haidhof nach Burglengenfeld mit einem Anschluss an eine mögliche „Stadtbahn Regensburg“ genannt werden. Ein Gleisanschluss des Gewerbe- und Industriestandortes Hütten bei Grafenwöhr an das bestehende Schienenverkehrsnetz Parkstein-Hütten und die Reaktivierung des Industriegleisanschlusses der Quirsandverarbeitungsstätten in Freihungssand kann die Attraktivität dieser Standorte hinsichtlich der verkehrlichen Infrastruktur verbessern und damit zu einer Stärkung der wirtschaftlichen Entwicklung unter Nutzung relativ umweltfreundlicher Verkehrsträger beitragen.

Zu 3.2 Die Lage der Region und ihrer Teilräume erfordert leistungsfähige Schienenverkehrsverbindungen. Damit wird der gesamten Region eine moderne Infrastruktur gegeben, die nachhaltige Impulse für Wirtschaft und Bevölkerung generieren kann. Insbesondere zu den Wirtschafts- und Verdichtungsräumen um Nürnberg/Fürth/Erlangen im Westen, Regensburg und München im Süden sowie nach Norden zu den Wirtschaftsräumen in Thüringen, Sachsen und Berlin sind sie von hoher Bedeutung für den Aufbau und die Stabilisierung von sozioökonomi-

schen Verflechtungen. Gerade vor dem Hintergrund der weiter zunehmenden wirtschaftlichen West-Ost-Beziehungen gilt dies auch für eine überregionale Schienenverbindung nach Osten in die Tschechische Republik.

Zu 3.3 Mit dem Ausbau und der Elektrifizierung der Bahnstrecke (Regensburg) - Schwandorf - Weiden i.d.OPf. - (Hof - Berlin) kann eine leistungsfähige Schienenverkehrsverbindung in die Großräume Regensburg, München, Leipzig und Dresden sichergestellt werden. Damit geht auch eine Anbindung an weitere wichtige Verkehrsträger (Flughafen München, Donauhafen Regensburg) einher.

Der Streckenausbau-Standard und die Zugtypen sollen so gewählt werden, dass der Fokus auf dem Schienenpersonenfernverkehr liegt. So soll ein qualitativ hochwertiges Angebot mit attraktiven Reisegeschwindigkeiten und modernen Fahrzeugen geschaffen werden. Zwischen Hof und Weiden i.d.OPf. sowie zwischen Weiden i.d.OPf. und Regensburg soll jeweils eine Reisezeit von 45 Minuten erreicht werden. Zwischen Leipzig und Regensburg soll eine Reisezeit von 3 Stunden, zwischen Dresden und Regensburg eine Reisezeit von 3 Stunden 30 Minuten angestrebt werden. Die Schaffung einer Infrastruktur für mögliche höhere Zugzahlen bzw. unterschiedliche Zugarten (z.B. Blockabschnittsverdichtung, Gleiswechselbetrieb, mehr / längere Überholgleise, Anpassung von Bahnhöfen, Oberbauverbesserungen), ermöglicht auch auf lange Sicht einen attraktiven und kundenorientierten Zugbetrieb auf dieser Strecke.

Die Elektrifizierung der Bahnstrecke Regensburg-Hof ist auch im Bundesverkehrswegeplan 2030 im „vordringlichen Bedarf mit Engpassbeseitigung“ genannt. Die Umsetzung wirkungsvoller Lärmvorsorgemaßnahmen gem. § 1 Abs. 2 Ziffer 2 der 16. BImSchV und Erschütterungsschutzmaßnahmen ist dabei zu gewährleisten. Dafür ist es notwendig, dass die Elektrifizierungs- bzw. Ausbaumaßnahme von den zuständigen Stellen im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahrens als wesentliche Änderung bewertet wird. Bei der Planung und Umsetzung der o.g. Lärmvorsorge- und Erschütterungsschutzmaßnahmen sollen die Kommunen in der Region miteinbezogen werden, ohne dass für sie Kosten entstehen. Die (finanzielle) Verantwortung für den Ausbau und den Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes liegt gem. Art. 87e Abs. 4 GG beim Bund.

Zu 3.4 Das Oberzentrum Weiden i.d.OPf. und das Mittelzentrum Schwandorf sowie deren Umland besitzen als einwohnerstarke Städte der Region und Sitz zahlreicher zentraler Verwaltungen und Einrichtungen sowie überregional operierender Unternehmen ein großes Fahrgastpotenzial für den Schienenfernverkehr in der Region. Die Einbindung dieser Städte in den überregionalen Personenzugverkehr ist deshalb von zentraler Bedeutung. Bei der Schaffung der baulichen und technischen Voraussetzungen sollen Maßnahmen umgesetzt werden, die einen möglichst hohen Reisekomfort und kundenfreundliche Reisezeiten ermöglichen, ohne dass damit jedoch erhebliche negative Umweltauswirkungen einhergehen.

Zu 3.5 Zur Stärkung der sozioökonomischen Verflechtungen zwischen der Oberpfalz und Tschechien und der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN) ist eine leistungsfähige Schienenverbindung von hoher Bedeutung. Die aktuelle Relation ist insbesondere aufgrund der fehlenden Elektrifizierung weder für den Personen- noch für Güterverkehr konkurrenzfähig und bedarf eines dringenden Ausbaus.

Im Hinblick auf Fahrgastaufkommen und Wirtschaftlichkeit sowie mit Blick auf europäische Verkehrsflüsse ist die sog. Metropolenbahn als funktionaler Zusammenschluss der Bahnstrecken München-Regensburg-Schwandorf-Furth im Wald-Pilsen-Prag und Nürnberg-Amberg-Schwandorf-Pilsen-Prag mit Knotenpunkt am Bahnhof Schwandorf zu realisieren. Es soll ein durchgehend moderner Ausbaustandard (incl. wirksamen Lärmschutz), der Reisegeschwindigkeiten bis 160 km/h ermöglicht geschaffen werden. Hierfür sind eine durchgängige Elektrifizierung sowie der zweigleisige Ausbau auf dem Streckenabschnitt Amberg-Irrenlohe notwendig. Die Umsetzung dieser Maßnahmen kann dazu beitragen, den gesteigerten Leistungsaustausch mit den östlichen Nachbarstaaten aufzunehmen und Verkehrsströme verstärkt von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Zudem wird damit der Region ein verbesserter Zugang zu qualifizierten Fernverkehrsangeboten ermöglicht, wodurch auch Nahverkehrsangebote attraktiver gestaltet werden können.

Die Metropolenbahn ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 im potentiellen Bedarf eingestuft. Eine Höherstufung wurde in Aussicht gestellt, hat bislang aber keinen Eingang in den Bundesverkehrswegeplan gefunden. Hier gilt es zu erreichen, dass weitere Untersuchungen und Analysen durchgeführt werden und die Detailbewertung im Nachgang des Bundesverkehrswegeplans 2030 schnellstmöglich vorgenommen wird, um eine Höherstufung in den vordringlichen Bedarf zu erreichen. Zudem sollen die beiden Streckenabschnitte Nürnberg-Schwandorf und München-Schwandorf sowie die Weiterführung Richtung Tschechien und alle Ausbaumaßnahmen stets als einheitliches Projekt behandelt und beurteilt werden, um die Synergieeffekte bei Bau, Unterhalt und Betrieb effektiv nutzen zu können.

Zu 3.6 Durch den Ausbau der Bahnstrecke Nürnberg-Marktredwitz-Schirnding-Eger-Prag soll vor allem der nordöstliche Regionsteil bedarfsgerecht an das europäisch bedeutsame Schienennetz angebunden werden. Der Ausbau und das Elektrifizierungsvorhaben auch auf der Teilstrecke Nürnberg-Marktredwitz ist ein zentrales Ost-West-Verbindungsanliegen. Die bessere Anbindung des Landkreises Tirschenreuth und des deutsch-tschechischen Grenzlandes ist ein wichtiger Faktor für die Wettbewerbsfähigkeit und strukturelle Entwicklung der Region. Eine leistungsfähige, modernisierte Schienenverbindung mit einer lückenlosen Elektrifizierung kann hierzu beitragen.

Mit dem Ausbau dieser Schienenverbindung soll nicht nur eine bessere Ost-West-Verkehrsanbindung an die Großräume erreicht werden, sondern damit verbunden ist auch eine verbesserte Möglichkeit zur beabsichtigte Verlagerung des immer mehr zunehmenden Schwerlastverkehrs im Landkreis Tirschenreuth (B 299, Bereich Waldsassen-Eger) auf die Schiene. Einen nicht unerheblichen Beitrag trägt dazu der Bahnhof Wiesau als gewichtiger Umschlagplatz für den Containergüterverkehr bei. Daher soll ein Ausbau und eine Aufwertung dieses gerade für die heimische Wirtschaft notwendigen Bahnhofes als Bindeglied nicht nur für eine Nord-Süd- Achse, sondern insbesondere auch für eine Ost-West-Verbindung höchste Priorität haben.

Zu 3.7 Bahnhöfe entfalten auf das Stadt- bzw. Ortsbild häufig eine starke Wirkung. Ihrer Instandhaltung und Sanierung kommt daher eine große Bedeutung zu und stellt für den Eigentümer eine hohe städtebauliche Verantwortung dar. Im Falle von Veräußerungen oder Umnutzungen von Bahnhofsgebäuden, sollten Kommunen

sich um den Erwerb bemühen bzw. ein Mitspracherecht bei der Auswahl des Erwerbers bzw. Nutzungskonzepts erhalten. Dadurch ist es eher möglich, dass - ggf. mit Hilfe geeigneter Förderprogramme - Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen umgesetzt werden, die dazu beitragen, dass die Bahnhofsbauten und ihr Umfeld als attraktive Bereiche wahrgenommen werden und zu einer städtebaulichen Aufwertung führen.

Ein barrierefreier Ausbau der Bahnhöfe und Haltepunkte verhindert, dass für bestimmte Personengruppen Hindernisse bei der Nutzung des Schienenverkehrs bestehen. Dabei sind u. a. die besonderen Bedürfnisse von Menschen mit Behinderung (z. B. mit Geh-, Seh- oder Hörbehinderung), von Senioren, von Eltern mit Kinderwagen und von Radfahrern zu berücksichtigen. Dadurch wird u. a. der Zielsetzung der Inklusion von Menschen mit Behinderung (UN-Behinderten-Rechtskonvention) und dem demografischen Wandel Rechnung getragen. Für die Kommunen dürfen durch den Ausbau keine Kosten entstehen. Die Finanzierung des barrierefreien Ausbaus obliegt gem. Art. 87 e Abs. 4 GG dem Bund und wird durch Sonderförderprogramme des Freistaates Bayern (z.B. Bayernpaket 2019 – 2021) forciert. Auf eine verstärkte Aufnahme von in der Region gelegenen Umbauprojekten in die Förderprogramme ist hinzuwirken.

Im Hinblick auf die zeitliche Priorisierung sollten die Bahnhöfe, die als Verkehrsknotenpunkte fungieren und relativ hohe Fahrgastzahlen aufweisen (z.B. Schwandorf und Wiesau) vorrangig und unverzüglich umgebaut werden, da damit ein größerer Personenkreis frühzeitiger vom verbesserten Angebot profitieren kann.

Ergänzend zum barrierefreien Ausbau der Bahnhöfe und Haltepunkte ist es auch notwendig, barrierefreie Schienenfahrzeuge, die im Höhengniveau den umgebauten Bahnsteigen angepasst sind, einzusetzen. Insbesondere die „Pendolino“-Neigezüge der Baureihe VT 610, die auf der Strecke Nürnberg – Weiden i.d.Opf. eingesetzt werden, sollen daher möglichst schnell durch barrierefreie Züge ersetzt werden.

Zu 3.8 Der Kombinierte Ladungsverkehr (KLV) hat in der Nordoberpfalz noch erhebliche Wachstumspotenziale. Werden diese voll aktiviert, so kann er die vorhandene Straßeninfrastruktur vom LKW-Verkehr spürbar entlasten und hiesigen Unternehmen mit direkter Schienenverbindung zu den internationalen Hochseehäfen den Weltmarkt ungleich besser als bisher erschließen.

Daher ist es zu begrüßen, wenn ergänzend zum KLV-Terminal in Wiesau auf dem Gelände der Fa. Pilkington Deutschland AG in Weiherhammer ein weiterer KLV-Terminal entsteht. Beide Standorte bilden mit den jeweils vorhandenen bzw. zu entwickelnden transportlogistischen Gewerbegebieten in unmittelbarer Nachbarschaft funktionsfähige GVZ. Aufgrund ihrer jeweiligen Lage in der Region Oberpfalz-Nord konkurrieren sie nicht miteinander, sondern ergänzen sich ideal. Daher soll zwischen beiden GVZ-Standorten eine enge Kooperation entwickelt werden. Um das GVZ Weiherhammer systemrichtig nach Norden (Hochseehäfen) anzubinden, ist im Bahnhof Weiherhammer der Neubau der Ostkurve Richtung Weiden erforderlich. Aufgrund der komplexen Planung und der zu erwartenden Umweltauswirkungen und Raumnutzungskonflikte ist bei der Realisierung des GVZ Weiherhammer auf eine frühzeitige Abstimmung und Einbindung aller betroffenen Akteure (z.B. Bürger, Nachbarkommunen, Verbände, Deutsche Bahn AG) hinzuwirken.

Der bestehende KLV-Terminal in Wiesau hat sich in kurzer Zeit zu einem wichtigen Wirtschaftsbetrieb und Arbeitgeber entwickelt. Er trägt zur wirtschaftlichen Stärkung des nördlichen Teils der Region bei und spielt auch beim geplanten angrenzenden interkommunalen Industriegebiet eine wichtige Rolle.

Zu 4 **Straßenbau**

Zu 4.1 Die Staatsstraße St 2167 und die Bundesstraße 299 bilden für den östlichen Landkreis 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 den geplanten Ausbau der B 299 zwischen Pressath und Erbdorf im Bereich des Hessenreuther Waldes sowie den Bau einer Ortsumgehung von Hohenwald im Zuge der St 2167 kann diese Verbindung durchgehend leistungsfähig gestaltet werden. Die B 299 ist auch wichtiger Bestandteil des wirtschaftlichen Verflechtungsraumes mit der Tschechischen Republik im Bereich des gemeinsamen Oberzentrums Waldsassen/Cheb (Eger). Vor dem Hintergrund der weiter zu erwartenden positiven wirtschaftlichen Entwicklung im Grenzraum und den damit verbundenen steigenden Güterverkehren, gilt es die Realisierung der Verlegung der B 299 als Ortsumfahrung der Stadt Waldsassen zeitnah umzusetzen.

Zu 4.2 Im Tirschenreuther Raum zeigen insbesondere das Mittelzentrum Mitterteich und das gemeinsame Oberzentrum Waldsassen/Cheb (Eger) erhebliche wirtschaftliche Verflechtungen mit dem benachbarten oberfränkischen Wirtschaftsraum. 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 fertigzustellen.

Zu 4.3 Die Lage des Grundzentrums Bärnau unmittelbar an der Grenze zur Tschechischen Republik sowie die hinzugekommene Bedeutung als Grenzübergang erfordern in verstärktem Maße eine leistungsfähige Straßenverbindung einschließlich der Ortsumgehung 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 Staatsstraße 2172 kann die Verbindung zum Oberzentrum Weiden i.d.OPf. und im Weiteren zur Autobahn A 93 verbessert werden.

Zu 4.4 Durch die stetig steigenden Besucherzahlen des Sibyllenbades und damit in Zusammenhang stehender Einrichtungen ist ein erhöhtes Verkehrsaufkommen sowohl auf der St 2174 zwischen Tirschenreuth und Neualbenreuth als auch auf der St 2175 zwischen Waldsassen 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 4.5 In Bereichen des südlichen Landkreises Tirschenreuth und des östlichen Landkreises Neustadt a.d. Waldnaab haben die Verkehrsbelastungen in den letzten Jahren u.a. durch vermehrten Ziel- und Quellverkehr zu den holzverarbeitenden Betrieben stetig zugenommen. Der Ausbauzustand (Querschnitt, Linienführung, Engstellen) und der Erhaltungszustand der Straßen wird dem hohen Schwerverkehrsanteil dabei oft nicht gerecht. Für geeignete Ausbauabschnitte soll daher ein bedarfsgerechter Aus- und Umbau erfolgen und eine Aufnahme in den nächsten Ausbauplan für die Staatsstraßen angestrebt werden.
- zu 4.6 Durch den weiteren Ausbau der Straßenverbindung Kreisstraße NEW 21 vom Gemeindegebiet Grafenwöhr entlang des Haidenaabtales zur Anschlussstelle Lulhe der Autobahn A 93 wird für das Mittelzentrum Eschenbach i.d.OPf./ Grafenwöhr/Pressath, insbesondere jedoch für das industriell bedeutende Grundzentrum Weiherhammer, der Anschluss an die Autobahn Richtung Süden verbessert. Im Zuge des Ausbaus kann eine Reihe von vor allem für den Schwerlastverkehr hinderlichen Engpässen, wie beispielsweise die Ortdurchfahrt von Mantel, entschärft werden.
- Zu 4.7 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 des Truppenübungsplatzes eines weiteren Ausbaus, um eine durchgehende Leistungsfähigkeit zu gewährleisten und eine Minderung der Standortnachteile zu erreichen. Hierzu kann im Verlauf der B 299 eine Ortsumgehung von Tanzfleck (Markt Freihung) beitragen, die daher zeitnah bzw. vordringlich umgesetzt werden sollte.
- 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 eine Erhöhung der Verkehrssicherheit im Vordergrund.
- Zu 4.8 Das gestiegene Verkehrsaufkommen macht den (Aus-)bau von Straßenverbindungen im Stadtbereich von Weiden i.d. OPf. erforderlich. Damit können wichtige städtische Funktionsbereiche verkehrlich besser angebunden und gleichzeitig Wohn- und innerstädtische Bereiche von Verkehrsbelastungen entlastet werden. Eine Verkehrsuntersuchung zur Verlängerung der Südosttangente zeigt, dass diese voraussichtlich gut angenommen werden würde (ca. 8.300 KfZ pro Tag) und damit zu einer Entlastung der Wohngebiete im östlichen Bereich von Weiden i.d.OPf. vom Durchgangsverkehr beitragen kann.
- Allerdings würde eine solche Baumaßnahme voraussichtlich zu erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt und anderen Raumnutzungen führen. Im Vorfeld der Detailplanung sollen daher die Erforderlichkeit und mögliche Auswirkungen verschiedener Trassenvarianten ergebnisoffen untersucht werden und auch ein umfassendes Meinungsbild der Bevölkerung eingeholt werden. Entsprechende Planungs-, Prüf- und Abstimmungsverfahren (Flächennutzungsplanfortschreibung, Raumordnungsverfahren oder Rats- bzw. Bürgerentscheide) können hierbei hilfreich sein und entscheidungsrelevante Erkenntnisse liefern.

Für eine erfolgreiche Entwicklung des Gewerbegebietes „Weiden West IV“ (s. auch B IV 1.11) ist eine qualifizierte Straßenanbindung an das Bundesfernstraßennetz unerlässlich. Dies kann in Form eines leistungsgerechten Ausbaus des Knotenpunktes zu den weiteren Gewerbegebieten Weiden West I bis III erfolgen. Eine höhenfreie Gestaltung des Knotenpunktes wäre anzustreben.

Zu 4.9 Die Bundesstraße 14 von der A 93 bei Wernberg-Köblitz über das Mittelzentrum Sulzbach-Rosenberg zum 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 Raum Sulzbach-Rosenberg, den Raum Hirschau/Schnaittenbach, das Grundzentrum Vilseck und das Grundzentrum Hahnbach.

Um die Verkehrssituation in der Region Amberg-Sulzbach nachhaltig zu verbessern ist auch ein konsequenter Ausbau der B 85 und der B 299 notwendig. Sie sind für die an den Bundesstraßen gelegenen Gemeinden von hoher Bedeutung und bilden wichtige Hauptverkehrsschlagadern der Region, die auch häufig vom Schwerlastverkehr benutzt werden.

Bei der B 299 stellen daher insbesondere die Ortsdurchfahrten Tanzfleck, Seugast, Großschönbrunn und Ursensollen Engpässe und Gefahrenstellen dar, die es durch den Bau von Ortsumfahrungen zu beseitigen gilt. Im Bereich des nördlichen Landkreises Amberg-Sulzbach führen die dort ansässigen Quarzsandunternehmen zu verstärktem Schwerlastverkehrsaufkommen auf dieser Strecke. Im Ortsbereich Ursensollen kommt es durch die unmittelbare Lage der Mittelschule an der B 299 zu erheblichen Gefährdungspotenzialen. Auch für das geplante interkommunale Gewerbegebiet an der B 299 zwischen Amberg und Ursensollen ist eine leistungsfähige verkehrliche Anbindung von enormer Wichtigkeit. Derartige ortsspezifische Belange sind bei der Ausbaubedarfsbewertung auch von den Bundesbehörden mit in die Bewertung miteinzubeziehen.

Mit einem Verkehrsaufkommen von ca. 11.000 KfZ pro Tag liegt die B 85 bereits heute über dem bayerischen Durchschnitt für Bundesstraßen, weshalb verkehrliche Engpässe und Gefahrenstellen zu reduzieren sind und ein konsequenter Ausbau im gesamten Landkreisbereich zu erfolgen hat. Dies betrifft insbesondere die Bereiche Kümmersbruck, wo vor allem die zahlreichen unfallträchtigen Einmündungen zu beseitigen sind, sowie Auerbach i.d.OPf. Dort erfordert das geplante Gewerbegebiet einen guten Ausbaustandard der B 85.

Zu 4.10 Das Gebiet unmittelbar nördlich des Truppenübungsplatzes Hohenfels ist in seinen Nahversorgungsbeziehungen dem Lauterachtal folgend auf die Grundzentren Kastl und Schmidmühlen ausgerichtet. Der 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 für den Tourismus bedeutsamen Orts- und Landschaftsbilder im Lauterachtal erfordern eine besondere Rücksichtnahme.

Durch den Ausbau der St 2235 im Abschnitt Schmidmühlen-Burglengenfeld wird die Anbindung des Grundzentrums an das Mittelzentrum Burglengenfeld/Maxhütte-Haidhof/Teublitz verbessert.

Ortsumgehungen sind entlang der St 2165 herbeizuführen, um die Verkehrsbelastungen in den Ortsbereichen abzumildern, die u.a. aufgrund der regelmäßigen

umfangreichen Truppenbewegungen zwischen den Truppenübungsplätzen Grafenwöhr und Hohenfels entstehen.

- Zu 4.11 Die Staatsstraße 2123 stellt die direkte Verbindung zwischen den Grundzentren Hirschau/Schnaittenbach und Vilseck dar. Sie erfüllt für den Bereich um das Mittelzentrum Vilseck eine wichtige Zubringerfunktion zur B 14 und A 93. Die Streckenführung weist in Teilbereichen Verkehrshemmnisse auf (insbesondere ungenügender Ausbauzustand im Abschnitt Großschönbrunn-Hirschau). Mit dem Ausbau der St 2123 wird eine leistungsfähige und verkehrssichere Straßenverbindung zwischen Hirschau und Vilseck angestrebt, die zur Stärkung der sozio-ökonomischen Verflechtungen beiträgt. Zudem kann damit die Infrastruktur für den regional bedeutsamen Quarzsandabbau und weitere mittelständische Unternehmen verbessert werden. Um nachteilige Auswirkungen auf die Quarzsandgewinnung zu vermeiden, sollten bei konkreten Trassenplanungen die Rohstoffgewinnenden Unternehmen vor Ort frühzeitig in die Planungen einbezogen werden.
- Zu 4.12 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 leistungsfähige 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 und dient somit der Stärkung zentralörtlicher Funktionen. Die wesentlich berührten Straßen sind die Bundesstraßen B 85 und B 299. Angestrebt wird im Umfeld des Oberzentrums Amberg die Westumgehung Kümmersbruck (Umfahrung der Gemeindeteile Lengenfeld, Haselmühl und Kümmersbruck). Sie kann vor allem die Ortsdurchfahrt Haselmühl entlasten und die Anbindung des Oberzentrums Amberg an die BAB A 6 sowie an das Vilstal erleichtern. Im Stadtgebiet Sulzbach-Rosenberg sind vor allem entlang der B 14 verkehrverbessernde Maßnahmen (z.B. Linksabbiegespuren, Verbesserungen im Bereich der Storgkreuzung, Querungshilfe und Kreisverkehr) umzusetzen. Zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Industrie- und Gewerbestandorte im Raum Amberg/Sulzbach-Rosenberg ist eine gute verkehrliche Anbindung an das regionale und überregionale Straßennetz eine unabdingbare Voraussetzung. Beispielhaft sind hier die Verknüpfung der St 2120 mit der B 85 (Industriestandortbereich Rosenberg) und die Verknüpfung der St 2164 (Autobahnzubringer bei Hermannsdorf) mit der B 85 bei Siebeneichen sowie leistungsfähige Straßenanbindungen der (interkommunalen) Gewerbe- und Industriegebiete der Stadt Amberg und der Gemeinden Kümmersbruck und Ursensollen zu nennen.
- Zu 4.13 Mit der dynamischen wirtschaftlichen und siedlungsstrukturellen Entwicklung im Städtedreieck „Burglengenfeld/Maxhütte-Haidhof/Teublitz“ und dem Umfeld geht auch eine Verkehrszunahme einher. Um weitere Belastungen in den Ortskernen zu vermeiden und die Aufenthaltsqualität dort zu wahren ist eine gemeinsame, überörtliche Ortsumgehung erforderlich. Allerdings ist der dortige Regionsteil durch vielfältige Nutzungsinteressen auf engem Raum gekennzeichnet, die sich u.a. auch in regionalplanerischen Zielen und Grundsätzen zu „Natur

und Landschaft“ und „Bodenschätzen“ niederschlagen, die es zu beachten bzw. zu berücksichtigen gilt. Darum kommt es umso mehr drauf an, die betroffenen Belange gerecht untereinander abzuwägen und schlussendlich die Trasse zu realisieren, welche die wenigsten Raumnutzungskonflikte auslöst.

- Zu 4.14 Die St 2040 stellt eine wichtige Verbindung zwischen den Mittelzentren Neunburg vorm Wald und Nabburg und dem Oberzentrum Amberg dar. Darüber hinaus würden durch den Ausbau auch die Verkehrsbeziehungen aus dem Raum Oberviechtach/Schönsee nach Amberg verbessert werden. Die St 2040 erfüllt zudem eine Zubringerfunktion zur Autobahn für den südöstlichen Regionsbereich und verbindet die wichtigen Verkehrsachsen A 93 und B 85 miteinander. Die durchgehende Leistungsfähigkeit dieser Verbindung wird durch den höhen gleichen Bahnübergang im Mittelzentrum Nabburg eingeschränkt, weshalb dieser Engpass zügig durch die Realisierung der bereits seit längerem angedachten Planung beseitigt werden soll.
- Zu 4.15 Aufgrund seiner peripheren Lage in der Region und auch in Bayern ist der Raum Oberviechtach/Schönsee in besonderem Maße auf eine gute Straßenverbindung nach Westen, vor allem zum Mittelzentrum und Kreissitz Schwandorf und die Autobahn A 93 angewiesen. Die Verbindung vom Grundzentrum Schönsee über das Mittelzentrum Oberviechtach nach Schwandorf wird im Wesentlichen durch die Staatsstraße 2159 und die St 2156 hergestellt. Der Ausbauzustand der St 2159 ist ungenügend und soll insbesondere durch den geplanten Ausbau zwischen Gaisthal und Schönsee verbessert werden. Hinderliche Ortsdurchfahrten machen eine Verlegung bei Altendorf und Niedermurach erforderlich. Mit dem Bau der Ortsumgehung Unteraich und dem Ausbau bei Oberaich wird die Verbindung über die St 2156 verbessert.
- Zu 4.16 Die Staatsstraße 2398 dient der Stärkung der sozioökonomischen Verflechtung zwischen dem Mittelzentrum Oberviechtach und der dort ansässigen Klinik und dem Mittelzentrum Neunburg vorm Wald und soll bedarfsgerecht verbessert werden.
- Zu 4.17 Mit dem Ausbau der Staatsstraße 2145 soll die Verbindung vom Mittelzentrum Nittenau zum Mittelzentrum Schwandorf und zur Autobahn A 93 in Form einer neuen Autobahnanschlussstelle verbessert werden. Letztere trägt auch zu einer Verkehrsentlastung und verbesserten Autobahnanbindung der Stadt Schwandorf, einschließlich des Krankenhauses und der dortigen Wirtschaftsstandorte, bei.
Mit der geplanten Verlegung der St 2149 östlich Nittenau (Nordostspange) wird das Mittelzentrum Nittenau vom Durchgangsverkehr entlastet.
Durch einen mehrstreifigen Aus- bzw. Neubau der B 16 von Regensburg bis Roding wird im Zusammenhang mit dem beabsichtigten vierstreifigen Ausbau der B 85 in Richtung Cham (Region Regensburg) eine leistungsfähige Verkehrsverbindung in Richtung Tschechien hergestellt. Eine entsprechende Festlegung sollte auch im Regionalplan der Region Regensburg erfolgen.
- Zu 4.18 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 eine stark frequentierte West-Ost-

Verkehrsachse dar. Die B 85 ist zwar im Abschnitt Amberg-Schwandorf-Regionsgrenze relativ gut ausgebaut, ist aber in Teilbereichen in ihrer Leistungsfähigkeit noch erheblich eingeschränkt. Zur Erhöhung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit ist insbesondere ein mehrstreifiger Ausbau erforderlich. Dadurch und in Verbindung mit einem Ausbau der Bundesstraße 20 kann auch eine leistungsfähige großräumige Nordostumfahrung des verkehrlich stark belasteten Bereichs um das Autobahnkreuz Regensburg geschaffen werden.

- Zu 4.19 Die Staatsstraßen St 2120 (Kirchenthumbach – Creußen), St 2168 (Grafenwöhr – Kemnath), 2181 (Brand – Fichtelberg) und St 2665 (Kulmain – Tröstau) bilden für die westlichen Bereiche der Landkreise Neustadt a. d. Waldnaab und Tirschenreuth die kürzesten Straßenverbindungen zu den Oberzentren Bayreuth bzw. Marktredwitz/Wunsiedel sowie in das Fichtelgebirge als angrenzendes Naherholungsgebiet. Durch den Ausbau der Staatsstraßen sowie den Bau der Ortsumgehungen von Kirchenthumbach, Heinersreuth (St 2120) und Kulmain (St 2665) können diese Verbindungen durchgehend leistungsfähiger gestaltet werden.
- Zu 4.20 Die Grenzübergänge sind mit dem Beitritt der Tschechischen Republik zum Schengener Abkommen in der Regel ohne Kontrolle passierbar. Auf Grund der Berechtigung, die Grenze an jeder Stelle zu überqueren, ist es erforderlich, die Grenzübergänge Neualbenreuth sowie Stadlern/Schwarzach auszubauen. 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 bzw. Verlegungen
- Waldsassen/Kondrau im Zuge der Bundesstraße 299
 - Tirschenreuth im Zuge der Staatsstraße 2167
 - 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 4.21 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. 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 dazu, Unfallschwerpunkte zu beseitigen und die ortsansässige Bevölkerung von Verkehrsemissionen zu entlasten. Auch höhengleiche Bahnübergänge sind oft potentielle Gefahrenpunkte, die durch die erforderlichen Sicherungseinrichtungen auch Kapital und Personal binden. Außerdem entstehen an den höhengleichen Bahnübergängen Wartezeiten für die Straßenverkehrsteilnehmer, die in Abhängigkeit von der Zahl der Schrankenschließungen und der Verkehrsstärke auf der Straße erhebliche Größen annehmen können und sich sowohl ökologisch als auch ökonomisch nachteilig auswirken.

- Zu 4.22 Ungeachtet der inzwischen erfolgten Ausbaumaßnahmen des regionalen Autobahnnetzes ist es unerlässlich, die bestehenden Autobahnen der Region sorgfältig Instand zu halten und erforderliche Bau- und Reparaturmaßnahmen sowie qualitätssteigernde Vorhaben zügig umzusetzen. Dies dient zum einen der Aufwertung des Standortfaktors Verkehrsanbindung, der nach wie vor mitentscheidend ist für die Sicherung vorhandener und die Schaffung neuer Arbeitsplätze und zum anderen auch der Entlastung der Regionsbevölkerung vom Durchgangsverkehr. Zudem können damit auch die Verkehrsverhältnisse auf den Autobahnen verbessert werden und potenzielle Unfallgefahren sowie negative Umweltauswirkungen abgemildert werden.
- Zu 4.23 Aufgrund der seit Jahren steigenden Pendeldistanzen und zunehmenden Spritkosten schließen sich immer mehr Berufspendler in Fahrgemeinschaften zusammen. Neben individuellen Vorteilen wie der Kostensenkung haben solche Fahrgemeinschaften auch volkswirtschaftliche Vorzüge wie etwa die Entlastung des Straßennetzes und eine Verringerung des CO₂-Ausstoßes.
- Auch für die Region Oberpfalz-Nord bietet es sich an, durch die Schaffung von Pendlerparkplätzen an geeigneten Standorten das Verkehrsaufkommen zu senken und damit die Umwelt zu entlasten. Hierfür kommen insbesondere die Anschlussstellen an den Autobahnen A 6 und A 93, die mehrspurigen Bundesstraßen sowie gut an den öffentlichen Nahverkehr angebundene Standorte an den Hauptzufahrten der Oberzentren Amberg und Weiden i.d.OPf. in Frage. Bei der baulichen Realisierung von Pendlerparkplätzen sollte auf eine gute Einbindung in die Landschaft geachtet werden.
- Durch die Errichtung von wetter- und diebstahlsicheren Fahrradabstellmöglichkeiten und Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge kann die Nutzungsattraktivität der Pendlerparkplätze erhöht werden.
- Zu 4.24 Staats- und Bundesstraßen stellen häufig die kürzesten Verbindungen zwischen (zentralen) Orten mit engen Verkehrsverflechtungen dar. Daher besteht entlang dieser Relationen in der Regel auch ein erhöhter Bedarf an Radwegen. Durch straßenbegleitende Radwege kann die Radwegeinfrastruktur verbessert werden und damit ein Beitrag zur Erhöhung des Verkehrsanteils des Radverkehrs und zur Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger geleistet werden.
- Zu 5 **Radverkehr**
- Zu 5.1 Das Fahrrad ist als umweltfreundliches Verkehrsmittel für den Nahverkehr - im Wesentlichen des Verkehrs zum Arbeits- und Ausbildungsplatz sowie zum Einkaufen und Aufsuchen von Freizeiteinrichtungen – von großer Bedeutung. Mit der zunehmenden Marktdurchdringung von Elektrofahrrädern haben sich zudem sowohl die Nutzergruppen als auch die Fahrdistanzen erhöht, wobei in diesem Segment noch von erheblichen Potenzialen ausgegangen werden kann.
- Aufgrund seiner Vorteile (umweltfreundlich, platz- und kostensparend, unanfällig für Verkehrsstauungen, auf kurzen Strecken schneller als das Auto, gesundheitsfördernd) bietet es sich an, den Radverkehr vor allem in städtischen Bereichen und im Stadtumland als Alternative zum motorisierten Individualverkehr im Alltag weiter zu stärken.

Dem Nationalen Radverkehrsplan 2020 des Bundes zufolge, hatte das Fahrrad unter allen Hauptverkehrsmitteln im Zeitraum 2002 bis 2008 bezogen auf die Anzahl der zurückgelegten Wege die größten Zuwächse (+ 17 Prozent) zu verzeichnen – Tendenz steigend.

Dies gilt insbesondere für größere Städte, doch auch im Stadt-Umland-Bereich sowie angesichts der Vorteile der Elektrofahrräder ebenso im ländlichen Raum bestehen weitere Potenziale für das Fahrrad als Alternative zu PKW und ÖPNV.

Voraussetzung dafür ist ein eigenes und verkehrssicheres Infrastrukturnetz für den Radverkehr (straßenbegleitende Radwege, selbständige Radwege oder zumindest verkehrsarme, von Kraftfahrzeugen wenig benutzte Straßen), um die erhöhte Unfallgefährdung von Radfahrern herabzusetzen und die Attraktivität des Fahrradfahrens zu erhöhen.

Auch als Zubringer zum öffentlichen Personennahverkehr ist das Fahrrad geeignet, so dass mit der Vernetzung zweier Verkehrsmittel eine attraktive Flächenerschließung im Umweltverbund gewährleistet werden kann (s. auch 2.2 und 5.3).

Zu 5.2 Durch den Wunsch zur Erholung in der freien Natur hat das Fahrrad auch als Mittel zum Radwandern eine große Beliebtheit erlangt. Gerade die nördliche Oberpfalz ist mit ihrer Natur- und Kulturlandschaft außergewöhnlich attraktiv für den freizeitorientierten und touristisch lukrativen Radverkehr.

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 und qualitativ aufzuwerten. Wichtig sind neben einer Streckenführung abseits von stark befahrenen Straßen, damit die Wege auch Familien mit Kindern gefahrlos benutzen können, auch eine klar verständliche Wegweisung sowie der Anschluss an Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs, um zusätzlichen motorisierten Individualverkehr zu vermeiden.

Insbesondere folgende Projekte bzw. bauliche Maßnahmen sind für ein ausgewogenes Radwanderwegenetz in der Region noch erforderlich:

- Beseitigung von höhenfreien Kreuzungen mit stark befahrenen Kraftfahrzeugstraßen an zahlreichen Punkten der Radwegstrecken
- Weiterer Ausbau der notwendigen Infrastruktur im Zusammenhang der E-Bike-Regionen Oberpfälzer Wald und Bayerisch-Böhmisches-Bäderdreieck („E-Bikes schaffen Kurverbindungen“)
- grenzüberschreitender Radwegebau in Zusammenarbeit mit Tschechien
- durchgehende Radwegeverbindung von Wernberg-Köblitz über Schnaittenbach und Hirschau nach Amberg mit Verbesserung des Paneuropa-Radweges
- Fortführung des Radweges Etzenricht-Kohlberg in Richtung Amberg/Hirschau und Weiden i.d OPf.
- qualitative Weiterentwicklung des Fünf-Flüsse-Radwegs (z.B. Neubeschilderung, diverse Werbe- und Marketingaktionen, Ausarbeitung von Tagestouren, thematische Inszenierung der Etappen, seniorengerechte E-Bike-Angebote)
- Ergänzung des fehlenden Teilstücks des Radwegs Amberg-Schwarzenfeld im Bereich Fensterbach/Ebermannsdorf Ausbau des Radweges von Tirschenreuth zum Grenzübergang Mähring

- Lückenschluss und Ausbau des Fichtelnaabradwegs zum Waldnaabtalradweg zwischen Erbdorf und Windischeschenbach
- Anbindung der Radwege vom westlichen Landkreis Neustadt a.d. Waldnaab und des Landkreises Tirschenreuth an den Bockradweg
- Anbindung des Freizeitsees Dießfurt an Grafenwöhr und Schwarzenbach
- Durchgehende Radwegeverbindung von Grafenwöhr bis Kemnath
- Fortführung des Radwegenetzes von Hütten zum Bahnhof Parkstein-Hütten und nach Mantel
- Oberpfälzer-Wald-Runde im Landkreis Schwandorf
- Weiterführung des Radweges zwischen Schmidgaden und Nabburg
- Anschluss des Naabtal-Radwegs an den Bahnhof Nabburg
- Lückenschluss des Aschatal-Radwegs zwischen Kulz und Winklarn
- Lückenschluss im Verlauf des Regental-Radwanderweges zwischen Marienthal (Region Regensburg) und Stefling

Zu 5.3 Im Sinne eines sparsamen Umgangs mit der begrenzten Ressource „Boden“ soll bei allen Neubauplanungen vorab überprüft werden, ob nicht auch ein bedarfsgerechter Ausbau bestehender Infrastrukturen zur Erreichung des Planungsziels beitragen kann. Im Hinblick auf den Ausbau des Radwegenetzes können vorhandene land- und forstwirtschaftliche Wege radverkehrsfriendly ausgebaut und für den Radverkehr genutzt werden, anstatt neue Wege ausschließlich für den Radverkehr zu bauen, die vor allem im Winterhalbjahr ungenutzt bleiben. Es ist dabei sicherzustellen, dass die „Doppelnutzung“ in Absprache und im Einverständnis mit den Eigentümern und Bewirtschaftern erfolgt und Gefahrensituationen möglichst vermieden werden. Hierzu können einvernehmliche Nutzungsvereinbarungen sowie die vorige Klärung der Frage der Verkehrssicherungspflicht beitragen.

Zu 5.4 Um den Entwicklungen des Radverkehrs, welchem sowohl im Lebensalltag wie auch im Erholungs- und Tourismusbereich nicht zuletzt dank der Elektrofahrräder erhebliche Wachstumspotenziale prognostiziert werden, Rechnung zu tragen, sind die infrastrukturellen Rahmenbedingungen nicht nur bei den Wegen und der Beschilderung, sondern auch im Bereich des Transportes zu verbessern. Daher sollen die Mitnahmen von (Elektro-)Fahrrädern im Schienenverkehr und auf wichtigen, vor allem entlang überregionaler Radrouten verlaufenden, Buslinien optimiert werden. Bereits vorhandene Radlerbus-Linien sollen – auch grenzüberschreitend – weiter vernetzt werden, beispielsweise die Verbindung und zeitliche Abstimmung der Radlerbus-Linie Weiden (Neustadt/WN)-Eslarn mit Železná-Pilsen. In der Fläche ist der flexible Einsatz von Rufbussen mit Radtransport-Kapazität anzustreben, der zusätzlich von Fernwanderern genutzt werden könnte. Möglichkeiten einer kostenfreien Fahrradmitnahme können für potenzielle Nutzer die Attraktivität der Kopplung von ÖPNV und Radverkehr steigern, weshalb derartige Angebote vermehrt entstehen sollten.

Zu 6 Luftverkehr

- Zu 6.1 Trotz seiner kurzen Start- und Landebahn und den damit einhergehenden eingeschränkten Nutzungsmöglichkeiten kommt dem Verkehrslandeplatz Weiden-Latsch aus regionaler Sicht besondere Bedeutung zu. So dient er als Rettungshubschrauberstandort und Ausgangspunkt für Brand- und Überwachungsflüge der Luftrettungsstaffel Bayern. Zudem wird er auch von Geschäftsreisenden genutzt und hat eine hohe Bedeutung für den gemeinnützigen und freizeitorientierten Luftsport in der Region. Diese Funktionen gilt es durch hierfür notwendige Maßnahmen aufrecht zu erhalten. Von einem weiteren Ausbau für den gewerblichen Luftverkehr bis 5,7 Tonnen ist aufgrund der hohen Folgekosten, ungünstiger Standortvoraussetzungen im Flugplatzumfeld und der Beeinträchtigung umliegender Wohnbereiche jedoch abzusehen.
- Zu 6.2 Der Sonderlandeplatz Schmidgaden liegt zentral in der Region Oberpfalz-Nord und verfügt über eine ganzjährig nutzbare, geteerte Start- und Landebahn mit Zulassung für einmotorige Flugzeuge bis 2.000 kg. Zudem ist er als Standort der Luftrettungsstaffel Bayern von (über-)regionaler Bedeutung. Die Luftrettungsstaffel übernimmt u.a. Aufgaben der Waldbrandüberwachung, des Katastrophen-, Umwelt-, Landschafts- und Naturschutz, der Luftbildarchäologie, der Verkehrsüberwachung in besonderen Fällen und der Suche nach vermissten Personen. Vielfältige regionalbedeutsame Belange, die dem Wohl der Allgemeinheit dienen, werden damit unterstützt, weshalb dem Erhalt des Sonderlandeplatzes eine hohe Bedeutung zukommt.
- Zu 6.3 Das Segelfluggelände in der Schweißlohe nordöstlich der Stadt Erbdorf besitzt bereits jetzt aufgrund seines großen Einzugsbereiches überörtliche Bedeutung. Aufgrund der Platzanlage und der günstigen Umweltsituation ist das Gelände als Luftsportschwerpunkt für den Segelflug- und Motorsegelsport 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.

Region Oberpfalz-Nord (6)

Regionalplan der Region Oberpfalz-Nord (6)

27. Änderung

Kapitel B IX 1 „Verkehr“ (bisher: „Verkehr und Nachrichtenwesen“)

Zusammenfassende Erklärung

und

Zusammenstellung der Maßnahmen, die für eine Überwachung erheblicher Umweltauswirkungen bei der Verwirklichung des Kapitels B IX 1 „Verkehr“ des Regionalplanes Oberpfalz-Nord durchgeführt werden sollen

Gemäß Art. 18 Satz 2 Bayerisches Landesplanungsgesetz (BayLplG)

Zusammenfassende Erklärung

1. Einbeziehung von Umwelterwägungen

Zu der vorliegenden Regionalplanänderung wurde unter Einbeziehung der relevanten Umweltbehörden eine strategische Umweltprüfung (SUP) durchgeführt und ein Umweltbericht erarbeitet (gem. der Richtlinie 2001/42/EG2, zuletzt geändert durch Richtlinie 2014/52/EU vom 16.04.2014, i.V.m. § 14b des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG), i.V.m. Art. 15 BayLplG (GVBl. S. 254, BayRS 230-1-F), das zuletzt durch § 1 des Gesetzes vom 22.12.2015 (GVBl. S. 470) geändert worden ist).

Gegenstand der SUP war die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen der Regionalplanänderung auf Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern. Die SUP ist im Umweltbericht dokumentiert.

Umwelterwägungen wurden auch bereits bei den konzeptionellen Vorarbeiten für den Entwurf mit einbezogen. Dies wird zum einen dadurch bewirkt, dass sich das Konzept im Interesse der Eingriffsminimierung von vornherein auf den gebotenen Mindeststandard an verkehrswirksamen Maßnahmen beschränkt. Zum anderen stehen, wo immer möglich, der Gedanke „Ausbau vor Neubau“ und die Überlegung mit im Vordergrund, für den motorisierten Individualverkehr einen leistungsfähigen Schienenverkehr und ein attraktives Radwegenetz als Alternativen vorzuhalten („Schiene und Radweg vor Straße“).

Darüber hinaus fanden im Rahmen der Beteiligungsverfahren geäußerte Umweltbelange bei der Abwägung Eingang in die Regionalplanänderung.

2. Berücksichtigung des Umweltberichts, der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens und der geprüften Alternativen in der Abwägung

2.1 Umweltbericht

Im Rahmen der Erstellung des Umweltberichts wurden folgende SUP-Fachstellen beteiligt:

- AELF Regensburg, für den Bereich Landwirtschaft und für den Bereich Forsten,
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, Referat B II – Bodendenkmäler sowie
- Sachgebiete Städtebau, Technischer Umweltschutz, Naturschutz, Wasserwirtschaft, der Regierung der Oberpfalz.

Der Umweltbericht kommt bei den Bewertungen der geplanten regionalplanerischen Festlegungen zusammenfassend zu dem Ergebnis, dass auf der Maßstabsebene der Regionalplanung erhebliche negative Auswirkungen auf einzelne Schutzgüter nicht zu erwarten sind oder zumindest so weit minimiert werden können, dass Umweltbelange den geplanten Festlegungen nicht entgegenstehen. Entsprechend wurde die Änderung des Kapitels B IX 1 „Verkehr“ unter dem Gesichtspunkt der damit verbundenen Umweltauswirkungen als gerechtfertigt angesehen und weiterverfolgt. Die Ergebnisse des Umweltberichtes wurden in die Abwägung einbezogen.

2.2 Anhörungsverfahren

Bei insgesamt zwei Anhörungsverfahren (vom 06.12.2016 bis 28.02.2017 und vom 18.07.2017 bis 04.10.2017) bestand nach Maßgabe des Art. 16 BayLplG für die Verbandsmitglieder des Regionalen Planungsverbandes Oberpfalz-Nord, die Träger öffentlicher Belange, die sonstigen Fachstellen und die Öffentlichkeit die Möglichkeit, sich zum Fortschreibungsentwurf zu äußern. Die zugehörigen Unterlagen (Festlegungen, Begründung, Umweltbericht und Änderungsbegründung) waren über die Internet-Auftritte des Regionalen Planungsverbandes Oberpfalz-Nord und der Regierung der Oberpfalz öffentlich zugänglich; sie wurden zudem bei den Landkreisen und kreisfreien Städten sowie bei der Regierung der Oberpfalz in Papierform öffentlich ausgelegt.

Die von den Beteiligten in den Anhörungsverfahren vorgebrachten Hinweise, Anregungen und Bedenken wurden, soweit sie für die Ebene des Regionalplanes relevant waren, sachgerecht ausgewertet und abgewogen. Hierzu wurden – soweit erforderlich – auch Bewertungen der entsprechenden Fachstellen eingeholt.

2.3 Geprüfte Alternativen

Alternativen zum Gesamtkonzept waren im fortgeschriebenen Teilfachkapitel nicht zu prüfen.

Die geplanten Festlegungen der Änderung des Kapitels "Verkehr" enthalten keine räumlich und inhaltlich konkretisierten Einzelplanungen, sondern rahmensetzende konzeptionelle Aussagen. Die Ausarbeitung von Trassen- und Standortalternativen obliegt der Fachplanung in den anschließenden Planungsstufen. Die Prüfung konkret ausgearbeiteter Einzelprojekte (samt etwaiger Alternativen hierzu) wird Sache der fachgesetzlichen Vorhabenzulassungsverfahren und ggf. der Raumordnungsverfahren sein.

Maßnahmen zur Überwachung erheblicher Umweltauswirkungen

Mit den Festlegungen der Regionalplanänderung „Verkehr“ werden noch keine räumlich und inhaltlich konkretisierten Einzelplanungen bestimmt. Erst bei Vorliegen konkreter Einzelprojekte auf Ebene der nachfolgenden Planungsstufen kann zur gegebenen Zeit bestimmt werden, welche Ausprägung notwendige Vermeidungs-, Minimierungs- oder Kompensationsmaßnahmen zum Schutz der Umweltgüter annehmen müssen.

Der Regionale Planungsverband Oberpfalz-Nord wird in der Regel als Träger öffentlicher Belange an den künftigen Bauleitplan- bzw. Vorhabenzulassungsverfahren beteiligt. Daher ist es möglich, zu gegebener Zeit die Verträglichkeit von Verkehrsprojekten gemäß den regionalplanerischen umwelt- und freiraumbezogenen Sicherungsinstrumenten zu prüfen.