

## **Zu B V Technische Infrastruktur**

### **Zu 1 Verkehr**

#### **Zu 1.1 Verkehrsleitbild**

Zu 1.1.1 Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur gehört zu den wichtigsten Mitteln, um regionalplanerische Ziele zu verwirklichen. Gute Verkehrswege und eine entsprechende Verkehrsbedienung sind Voraussetzungen für die Funktionsfähigkeit des zentralörtlichen Konzepts. Eine sinnvolle Aufgabenverteilung zwischen den zentralen Orten verschiedener Stufen ist nur möglich, wenn gute Verkehrsverbindungen vorhanden sind.

Die Aufrechterhaltung der flächendeckenden Verkehrserschließung in allen Teilen der Region ist ein wesentliches regionalplanerisches Anliegen. Vor allem in den peripheren ländlichen Teilräumen der Region, wie im Frankenwald, im Fränkischen Jura und im Steigerwald, ist es im Interesse gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen erforderlich, ausreichende ÖPNV-Angebote für die Bevölkerung und eine gute Verkehrsanbindung für die dort ansässigen Unternehmen vorzuhalten.

Unter Berücksichtigung der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung muss dabei gerade im ländlichen Raum verstärkt darauf geachtet werden, dass im Rahmen des öffentlichen Personennahverkehrs mehr Angebote für ältere Menschen und weniger mobile Bevölkerungsgruppen entwickelt und vorgehalten werden, um tägliche und wichtige Erledigungen, wie Arztbesuche, Behörden-gänge usw. auch ohne PKW erledigen zu können.

Da sich im Rahmen der wirtschaftlichen Globalisierung und der stetig steigenden Mobilität auch in großräumigen Relationen Regionen einander immer mehr annähern, muss neben der flächendeckenden Verkehrserschließung heute im besonderen Maße auf die Schnittstellen regionaler Verkehrssysteme zu überregionalen Strukturen geachtet werden. Aufgrund der vollständigen Zugehörigkeit der Region Oberfranken-West zur Europäischen Metropolregion Nürnberg ist insbesondere die Verbesserung der Verkehrsbeziehungen vom äußeren Netz bis in den Kern der Metropolregion von Bedeutung.

Zu 1.1.2 Unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit ist die Förderung der umweltverträglichen Verkehrsmittel und damit auch des ÖPNV eine wichtige Aufgabe der Verkehrsplanung. In den überwiegend ländlich geprägten Regionen wie Oberfranken-West gehören flexible Angebote wie Bürgerbus oder Anruf-Sammeltaxis, eine entsprechende Preisgestaltung, Taktverkehre oder Park&Ride-Plätze in den Zentren zu den wichtigsten Maßnahmen, um mehr Verkehrsteilnehmer zum Umstieg vom PKW auf Bus und Bahn zu bewegen.

Zu 1.1.3 Die Ausweisung neuer Siedlungsgebiete ohne angemessenen ÖPNV-Anschluss führt zur unerwünschten Zunahme des motorisierten Individualverkehrs. Dieser Entwicklung kann durch eine abgestimmte Bauleitplanung und durch eine entsprechende Planung der Haltestellen des ÖPNV entgegengewirkt werden. Insbesondere in den Verdichtungsräumen und in den Stadt- und Umlandbereichen in der Region sollen Wohnbaugebiete nach Möglichkeit nur dort ausgewiesen werden, wo ein qualifizierter Anschluss an den ÖPNV sichergestellt werden kann.

Zu 1.1.4 Die überregionale Verkehrsanbindung ist für die Region Oberfranken-West mit ihrer großteils exportorientierten Industriestruktur von besonderer Bedeutung. Nach der Wiedervereinigung wurden die Verbindungen zu Thüringen und in die neuen Bundesländer zum Großteil wiederhergestellt. Eine verkehrstechnische Aufwertung in Nord-Süd-Richtung erfahren die nördlichen Bereiche der Region insbesondere durch die Fertigstellung der A 73 Erfurt-Bamberg und der ICE-Strecke Nürnberg-Erfurt-Halle/Leipzig-

Berlin (Verkehrsprojekte Deutsche Einheit). Die möglichst zeitnahe Fertigstellung der ICE-Strecke und die Verknüpfung des Eisenbahnnetzes zwischen Oberfranken und Thüringen ist dabei erforderlich.

Als Teil der Metropolregion Nürnberg bzw. deren Netzwerk sind für den Wirtschaftsstandort Oberfranken-West auch die Verkehrswege in die süd- und westdeutschen Ballungsräume, in Richtung Tschechische Republik und Polen sowie nach Südosteuropa von besonderer Bedeutung. Im Norden der Region erfolgt der Ausbau der überregionalen Verkehrsverbindungen infolge der deutschen Wiedervereinigung bisher hauptsächlich in Nord-Süd-Richtung, während die Anbindung in Richtung Osten (Tschechische Republik) kaum Verbesserungen erfahren hat. Für die Wirtschaftsstandorte hier ist die Verbesserung der Straßen- und vor allem der Schienenverbindungen in der Ost-West-Richtung deshalb von besonderer Bedeutung.

**Zu 1.1.5** Das Güterverkehrsaufkommen hat in den letzten Jahren stetig zugenommen. Allein in Bayern wurde, laut Gesamtverkehrsplan Bayern 2002, im Jahr 1999 ein Transportaufkommen von 742 Mio. t erbracht. Rund 70% davon werden über die Straße abgewickelt. Ein weiteres Ansteigen um 62% bis 2015 ist prognostiziert. Dabei ist zu beachten, dass die stärksten Zunahmen in Bayern (ca. 80% – 90%) im Güter-Transitverkehr mit dem Ausland erwartet werden.

Um den damit verbundenen Umweltschäden, wie der Zunahme der Treibhausgase oder den Lärmbelastungen für die Bevölkerung, aber auch den zunehmenden Instandhaltungskosten im Straßenbau entgegenzuwirken, muss so viel Güterverkehr wie möglich auf umweltfreundlichere Verkehrsträger wie Schiene und Wasserstraße verlagert werden. In der Region Oberfranken-West sind mit dem "bayernhafen Bamberg", dem bestehenden Schienennetz und der geplanten ICE-Trasse Nürnberg-Erfurt-Halle/Leipzig-Berlin, die als Bestandteil der zukünftigen europäischen Schienenmagistrale Berlin-München-Verona-Bologna-Palermo eine wesentliche Rolle in der Bewältigung des europaweiten Güterverkehrsaufkommens übernehmen soll, gute Voraussetzungen für eine weitere Verlagerung gegeben.

## **Zu 1.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)**

**Zu 1.2.1** Obwohl das ÖPNV-Angebot durch die Einführung ergänzender und flexibler Angebote wie Bürgerbus, Discobus, Anrufsammeltaxi, Frankenwald mobil (Landkreise Kronach, Coburg, Lichtenfels sowie Hof und Kulmbach (Region Oberfranken-Ost)) oder Fifty-Fifty-Bus (Landkreis Lichtenfels) ständig verbessert wird, ist das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs in vielen Teilen der Region noch verbesserungsbedürftig. Immer noch sind Gemeinden und zentrale Orte der unteren Stufen unzureichend erschlossen und unzureichend an die Mittel- und Oberzentren angebunden.

In diesem Zusammenhang ist zu berücksichtigen, dass insbesondere im ländlichen Raum der Zwang zur Mobilität weiter zunimmt, weil Arbeitsplätze, Einzelhandel, medizinische und soziale Einrichtungen sich mehr und mehr auf zentrale Orte höherer Stufe konzentrieren und die Versorgung in der Fläche abnimmt. Ein ausreichendes ÖPNV-Angebot wird deshalb in den kommenden Jahren an Bedeutung gewinnen. Der ÖPNV kann sich jedoch nur dann zu einer wirklichen Alternative zum PKW entwickeln, wenn die Reisezeiten möglichst kurzgehalten werden. Deshalb sollte im Regionalbahnverkehr mindestens der Stundentakt und bei den RegionalExpress-Zügen (RE) mindestens ein 2-Stunden-Takt angeboten werden. Auch ein Ausbau der vorhandenen Infrastruktur ist deshalb erforderlich. Dazu gehören der Ausbau von RE-Halten und S-Bahn-Stationen zu

Verknüpfungspunkten mit dem lokalen Busverkehr oder die Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge.

Wichtig für die Akzeptanz und die Attraktivität des ÖPNV ist neben dem Angebot innerhalb der Nahverkehrsräume, d.h. in der Regel innerhalb der Landkreise und kreisfreien Städte, auch eine Abstimmung der ÖPNV-Angebote und Tarife mit den Nachbarregionen und – landkreisen in Bayern und Thüringen.

In den Oberzentren, Verdichtungsräumen und Stadt-Umlandbereichen der Region bestehen die Voraussetzungen, um den ÖPNV als alternatives Verkehrsmittel zum motorisierten Individualverkehr weiter zu entwickeln. Ein Beispiel hierfür sind die Überlegungen zur Stadt-Umland-Bahn Erlangen, deren Netz sich in den Landkreis Forchheim hinein erstreckt und hier das Kleinzentrum Neunkirchen a. Brand und die Gemeinden Dormitz und Kleinsendelbach umfasst.

Darüber hinaus ist es von großer Bedeutung, dass die Anbindungen innerhalb und zum Kern der Metropolregion Nürnberg ständig verbessert werden, damit auch die ländlichen Regionsteile und die Räume im äußeren Netz der Metropolregion besser an den zu erwartenden positiven Entwicklungen partizipieren können.

Zu 1.2.2 Das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs ist immer noch in großen Teilen der Region verbesserungsbedürftig. Viele Siedlungen, insbesondere im peripheren ländlichen Raum, wie beispielsweise auf den Hochflächen der Fränkischen Schweiz oder im Frankenwald, werden nach wie vor nur in Tagesrandlagen oder nur unregelmäßig angefahren. Die Vorteile einer Konzentration der Versorgungseinrichtungen und Arbeitsstätten in den zentralen Orten können aber nur dann ausgeschöpft werden, wenn die Verkehrsbedienungen auf den Versorgungs- und Siedlungskern des zentralen Ortes ausgerichtet sind, damit dieser für die gesamte Bevölkerung seines Verflechtungsbereiches leicht erreichbar ist.

Auf Grund der demographischen Entwicklung müssen insbesondere die Unter- und möglichen Mittelzentren in strukturschwachen Gebieten stärker und gezielt durch die Gestaltung des ÖPNV-Angebotes in ihrer Entwicklung unterstützt werden, damit sie auch künftig ihre zentralörtlichen Funktionen erfüllen können.

Lücken im Netz des ÖPNV bestehen insbesondere in den im Ziel genannten Nahbereichen. Im Nahbereich Ebermannstadt sind noch Ortsteile des Marktes Wiesental ohne geregelten Nahverkehrsanschluss. Im Nahbereich Scheßlitz besteht keine ausreichende Verbindung zwischen der Gemeinde Königfeld und dem Unterzentrum Scheßlitz. Im nördlichen Landkreis Kronach ist der ÖPNV auf die Kreisstadt Kronach ausgerichtet. Das bedeutet, dass sich keine Ausrichtung des Liniennetzes auf das mögliche Mittelzentrum Ludwigsstadt erkennen lässt und auch direkte Verbindungen von einzelnen Ortsteilen nach Ludwigsstadt fehlen.

Zu 1.2.3 Auf den genannten Schienenrelationen sind mit dem Bayerntakt die Mittel- und Oberzentren der Region miteinander verbunden. Dieses Netz bildet die Basis für den regionalen ÖPNV. Damit diese Verbindungen für die ÖPNV-Nutzer optimal zur Verfügung stehen, ist es zweckmäßig, das ÖPNV-Angebot in den Nahverkehrsräumen auf diese Taktzeiten so weit wie möglich abzustimmen. Die Einrichtung Landkreisgrenzen übergreifender Busverkehre im Taktverkehr als Verbindungen zwischen Schienenstrecken sollte geprüft werden, um vorhandene Netzlücken zu schließen (z.B. Coburg – Itzgrund - Ebern, Bad Staffelstein - Itzgrund - Ebern, Lichtenfels-Untersiema-Seeßlach, Ebensfeld – Scheßlitz -Bamberg oder Burgkunstadt - Weismain-Hollfeld).

Günstige Voraussetzungen für einen verdichteten Schienen-Taktverkehr bietet die Relation Coburg-Neustadt b. Coburg (-Sonneberg (Thüringen)), an der auf einer Strecke von etwa 20 km rund 100.000 Menschen wohnen. Um die verkehrliche Anbindung der Anwohner zu gewährleisten, sollte auch die Schaffung weiterer Haltestellen an der Strecke, z.B. zwischen Neustadt b. Coburg und dem Stadtteil Haarbrücken oder in Oeslau-West (Stadt Rödentel) geprüft werden.

Mit der Weiterführung dieser Verbindung zum Unterzentrum Bad Rodach und zum Bahnknoten Lichtenfels ist der Anschluss des Landkreises Coburg an die Nord-Süd-Verbindung (Saalfeld (Thüringen)-) Bamberg–Nürnberg und an die Ost-West-Verbindung (Bayreuth / Hof (Region Oberfranken-Ost) -) Bamberg–Würzburg gegeben. Darüber hinaus erfüllen diese Strecken zukünftig eine wichtige Zubringerfunktion zur ICE-Strecke Nürnberg-Erfurt-Berlin, mit den geforderten ICE-Systemhalten Bamberg und Coburg.

Der Landkreis Forchheim strebt im Zuge des Ausbaus der S-Bahn Nürnberg-Erlangen-Forchheim-Bamberg die Herstellung einer S-Bahn-Haltestelle Forchheim-Nord an. Damit könnte eine nachhaltige Stärkung dieses Gebietes als Wohn- und Schulstandort erreicht werden.

Entsprechende park&ride-Möglichkeiten tragen zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV und zu einer höheren Auslastung des Schienenregionalverkehrs bei.

**Zu 1.2.4** Vor allem die Stadt-Umland-Verkehrsbeziehungen können durch die Einrichtung von Tarifgemeinschaften und regionalen Verkehrsverbänden sowie zentralen Umsteigemöglichkeiten an den Schnittstellen zwischen dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und dem allgemeinen ÖPNV verbessert werden.

Ein wesentlicher Schritt dahin soll der von Stadt und Landkreis Bamberg 2010 vollzogene und von Stadt und Landkreis Coburg sowie den Landkreisen Kronach und Lichtenfels angestrebte Beitritt zum Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) sein. Damit könnte frühestens 2012 die gesamte Region Oberfranken-West Teil des Verkehrsverbundes sein. Dies hätte nicht nur eine größere Transparenz der Tarifstrukturen und insgesamt mehr Benutzerfreundlichkeit zur Folge. Auch der Freizeitverkehr z.B. in Richtung Bamberg, Coburg, Kronach oder ins Obere Maintal könnte sich vorteilhaft entwickeln.

Eine bessere Gestaltung (z.B. Barrierefreiheit) der Bahnhöfe und ihres Umfeldes vereinfacht Umsteigevorgänge, erleichtert die Einrichtung von Verbundsystemen und trägt so zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Oberzentren bei. In Coburg laufen bereits die Maßnahmen zur Neugestaltung des Bahnhofplatzes und zum Bau des ZOB. Im Oberzentrum Bamberg sind vorbereitende Untersuchungen geplant, um ein Konzept für das Bahnhofsvorfeld zu entwickeln und den Stadt- und Regionalbusverkehr in diesem Bereich neu zu gestalten.

### **Zu 1.3 Schiene**

**Zu 1.3.1** In der Region sind neben den Hauptstrecken Nürnberg-Berlin, Würzburg-Bamberg-Hof und Lichtenfels-Coburg–Sonneberg (Thüringen) nur noch die Nebenstrecken Coburg-Bad Rodach, Breitengüßbach-Ebern, Forchheim-Ebermannstadt und Nürnberg Nordost-Gräfenberg in Betrieb. Die Wiederbelebung des Schienenpersonenverkehrs auf der sog. "Gräfenbergbahn" hat gezeigt, dass der SPNV bei einer entsprechenden Angebotsgestaltung einen wichtigen Baustein des ÖPNV bilden kann.

Im Güterverkehr auf der Schiene zeichnet sich eine gewisse Trendwende ab. Laut Gesamtverkehrsplan Bayern 2002 ist zwischen 1999 und 2015 eine Zunahme des Güterverkehrs auf der Schiene um 44,8 % prognostiziert.

Auf regionaler Ebene sollten deshalb alle noch vorhandenen Schienenstrecken und gegebenenfalls Trassen erhalten bleiben, um bei einer verstärkten Nachfrage im Güter- und Personenverkehr die infrastrukturellen Voraussetzungen für eine Verbesserung des Schienenverkehrs zu besitzen.

In diesem Zusammenhang gibt es Überlegungen zu einem Lückenschluss der ehemaligen Werrabahn. Der Lückenschluss würde Südthüringen im Schienenpersonennahverkehr deutlich besser mit Nordwestoberfranken verknüpfen und könnte auch einen Beitrag zur besseren Auslastung des ICE-Haltes in Coburg leisten.

Zu 1.3.2 Die Bahnstrecke Würzburg-Bamberg-Lichtenfels-Hof verbindet die Regionen Oberfranken-West und Oberfranken-Ost und das Oberzentrum Bamberg mit den Oberzentren Hof und Bayreuth (Bezirkshauptstadt). Ab Bamberg in Richtung Westen bindet sie die Region an den ICE-Knoten Würzburg und an das Rhein-Main-Gebiet mit dem Flughafen Frankfurt/Main an. Auch als Güterverkehrsstrecke wird insbesondere die Strecke ab Bamberg Richtung Westen stark befahren. In Richtung Osten führt sie über das Oberzentrum Hof (Region Oberfranken-Ost) weiter Richtung Zwickau-Chemnitz-Dresden.

Sie besitzt damit eine wesentliche Bedeutung für die Region Oberfranken-West. Der Abschnitt zwischen Hochstadt-Marktzeuln und Hof (- Landesgrenze Bayern / Sachsen) ist nicht elektrifiziert und muss in seiner Leistungsfähigkeit noch verbessert werden.

Damit die Region von der künftigen ICE-Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg-Erfurt-Halle/Leipzig-Berlin profitieren kann, muss sie entsprechend an das ICE-Angebot angebunden sein. ICE-Systemhalte in Bamberg und in Coburg sind hierfür unabdingbare Voraussetzungen.

Auch nach Fertigstellung der ICE-Neubaustrecke muss im Interesse der Erschließung des Nordens der Region auf der Relation Nürnberg-Bamberg-Lichtenfels-Saalfeld-Jena-Leipzig ein leistungsfähiges Fernverkehrsangebot vorgehalten werden.

Zu 1.3.3 Mit dem "bayernhafen Bamberg" und den beiden Containerterminals in Hof (Region Oberfranken-Ost) und Sonneberg (Thüringen) sowie dem Güterverkehrszentrum Nürnberg, dem größten in Süddeutschland, sind auch für die Region gute Voraussetzungen gegeben, die Vorteile des kombinierten Ladeverkehrs zu nutzen. Durch die LKW-Maut und aufgrund steigender Energiepreise und sonstiger Kosten bietet die Schiene auf längeren Strecken gegenüber dem LKW schon heute oft klare Kostenvorteile. Dabei kann die Nutzung von Schienennebenstrecken durch den Güterverkehr das Kosten-Nutzen-Verhältnis zugunsten der Schiene weiter verbessern. Unter Berücksichtigung der Erschließung von Gewerbegebieten sollte deshalb verstärkt darauf geachtet werden, auch stillgelegte Nebenstrecken für eine mögliche Reaktivierung freizuhalten. Bei jedem Rückbauantrag wird den betroffenen Kommunen und Landkreisen sowie dem Regionalen Planungsverband Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben, um gemäß § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) alle vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

Aufgrund der stark exportorientierten Wirtschaftsstruktur der Region sollten weitere Umschlagstandorte für den kombinierten Ladeverkehr in der Region gesucht und entwickelt werden. Mit der verstärkten Verwendung des Rohstoffes Holz steigt in den waldreichen Gebieten der Region, vor allem im Frankenwald, im Steigerwald und in Teilen der Fränkischen Schweiz die Nachfrage nach Verlademöglichkeiten für Holzlieferungen.

Hier sind ausreichend groß dimensionierte Verladebahnhöfe an geeigneten Standorten erforderlich.

- Zu 1.3.4 Voraussetzung für die bessere Akzeptanz des SPNV sind eine entsprechende Angebotsgestaltung, benutzerfreundliche, saubere und weitgehend barrierefreie Bahnhöfe bzw. Haltepunkte, attraktive Umsteige- und Anschlusszeiten und wenn möglich Verbindungen im Stundentakt. Die Reaktivierung der Gräfenbergbahn zwischen Nürnberg Nordost und Gräfenberg, die Einrichtung einer neuen Bushaltestelle im Zentrum von Gräfenberg und die direkte Anbindung mit dem ÖPNV-Busliniennetz des Landkreises Forchheim haben gezeigt, dass der SPNV durch die Einrichtung des Taktverkehrs und die Aufwertung der Infrastruktur durchaus an Attraktivität gewinnt und eine Alternative zum PKW darstellen kann.

Bei der Erweiterung von Siedlungsflächen oder der Realisierung von Infrastrukturvorhaben (z.B. "Freizeitland Pfister", Gemeinde Oberhaid, Landkreis Bamberg) im Einzugsbereich der Bahnstrecken, sollte auch die Einrichtung, Wiederinbetriebnahme oder Verlegung von Haltestellen in Betracht gezogen werden, um Fahrgastpotenziale besser abzuschöpfen.

Eine weitere Verbesserung des schienengebundenen ÖPNV in der Region soll durch die Inbetriebnahme des "Dieselnetzes Oberfranken" durch die BeNEX GmbH ab Juni 2011 erreicht werden. Es umfasst in der Region die Strecken Lichtenfels (-Kulmbach – Bayreuth), Forchheim – Ebermannstadt, Bamberg – Ebern und Bad Rodach – Coburg – Lichtenfels. Durch den Einsatz fabrikneuer Fahrzeuge, einen durchgängigen Stundentakt auf fast allen Strecken und eine Verdichtung der Fahrten auch an den Wochenenden soll eine deutliche Qualitätssteigerung des ÖPNV-Angebotes erreicht werden.

## **Zu 1.4 Straßenbau**

- Zu 1.4.1 Beim Ausbau des Straßennetzes kommt sowohl der überregionalen als auch der flächenhaften Erschließung der Region besondere Bedeutung zu. Er ist für die Region mit ihrer überwiegend exportorientierten Wirtschaftsstruktur ein wesentlicher Standortfaktor. Während der Mittelbereich Coburg mit Fertigstellung der A 73 Bamberg-Erfurt eine erhebliche Aufwertung seiner verkehrlichen Erschließung erfährt, ist insbesondere der nördliche Mittelbereich Kronach und die dort schwerpunktmäßig ansässige Glas-, Keramik- und Porzellanindustrie noch unzureichend an das Fernstraßen- bzw. Autobahnnetz angebunden. Die Anbindung des Mittelbereiches Kronach an das Bundesfernstraßennetz und die Verbindung der Region nach Thüringen soll durch einen Ausbau der B 85 verbessert werden. Der Ausbau des Abschnittes Stockheim-Gundelsdorf ist im Bundesverkehrswegeplan 2003 im weiteren Bedarf enthalten.

Die Straßenverbindung vom Oberzentrum Coburg zum Mittelzentrum Kronach und weiter bis zum Oberzentrum Hof (Oberfranken-Ost) verläuft über die Bundesstraßen B 303 und B 173. Sie hat erhebliche Bedeutung für die Erschließung des Nordens der Region. Durch die Verlegung des Trassenverlaufs zwischen Sonnefeld und der B 173 südlich von Kronach wurde die Verbindung westlich des Mittelzentrums Kronach bereits deutlich verbessert. Auch zwischen dem Mittelzentrum Kronach und der östlichen Regionsgrenze wurde mit dem Bau der Ortsumgehung Wallenfels eine wichtige Verbesserung erzielt. Durch den Bau der Ortsumgehungen Unterrodach und Zeyern (Gemeinde Marktrodach) können weitere wichtige Verbesserungen im Straßennetz erreicht werden.

Die Straßenverbindung vom Oberzentrum Coburg zum möglichen Mittelzentrum Burgkunstadt / Altenkunstadt und in die Region Oberfranken-Ost zum möglichen Oberzentrum Kulmbach und zum Oberzentrum Bayreuth verläuft über die B 303, die

Staatstraße 2191 bzw. die Kreisstraßen CO 11 / LIF 9, LIF 2 und die B 289. Sie ist gekennzeichnet durch zahlreiche Ortsdurchfahrten und einen teilweise unübersichtlichen Straßenverlauf. Auch hier können durch den Bau von Ortsumgehungen bzw. Trassenänderungen Verkehrsverbesserungen erzielt und das Oberzentrum Coburg besser an die Bezirkshauptstadt Bayreuth angebunden werden.

Die Bundesstraße 303 vom Oberzentrum Coburg zum Oberzentrum Schweinfurt (Region Main-Rhön) ist in einigen Abschnitten noch gekennzeichnet durch Ortsdurchfahrten und verkehrstechnische Engpässe bzw. unübersichtliche Straßenverläufe. Durch geeignete Ausbaumaßnahmen und gegebenenfalls Ortsumgehungen könnte die Leistungsfähigkeit dieser Verbindung weiter verbessert werden.

Durch den zweibahnigen Ausbau der B 173 von Lichtenfels über Zettlitz nach Kronach und den Bau von Ortsumgehungen wird die Entwicklung des Mittelbereiches Kronach nachhaltig gestärkt.

Die schnellste Verbindung vom Verdichtungsraum Bamberg zum Oberzentrum Würzburg und weiter in den Frankfurter Raum führt über die Bundesstraße 505. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und als Verbindung zwischen den Bundesautobahnen A 3 und A 73 sollte zumindest ein dreistreifiger Ausbau erfolgen. Im Bundesverkehrswegeplan 2003 ist der Ausbau von zwei auf vier Fahrstreifen im weiteren Bedarf aufgeführt.

Der bedarfsgerechte Ausbau der A 73 Bamberg-Nürnberg ist vor allem im südlich des Mittelzentrums Forchheim mit über 60.000 Fahrzeugen täglich sehr stark belasteten Streckenabschnitt dringend erforderlich, um den Verkehrsfluss auf dieser zentralen Nord-Süd-Achse zu verbessern.

Zu 1.4.2 Ortsumgehungen sind zur Entlastung von Verkehrsimmissionen, zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Erleichterung des Verkehrsflusses erforderlich. Die im Ziel genannten Ortsumgehungen entlang der Bundesstraßen B 85, B 173, B 279, B 289 und B 470 weisen unterschiedlich konkrete Planungsstände auf, sind aber noch nicht fachlich so hinreichend gesichert, dass eine Realisierung der Projekte sichergestellt wäre. Sie tragen zur Stärkung der genannten zentralen Orte bei.

Die Ortsumgehung des Kleinzentrums Baunach und der Gemeinde Reckendorf im Zuge der B 279 ist im Bundesverkehrswegeplan 2003 im vordringlichen Bedarf als Vorhaben mit einem besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrag enthalten. Zur Verbesserung der verkehrlichen Situation soll darüber hinaus ein möglichst rascher Restausbau der B 279 zwischen den noch zu sanierenden Brücken über den Main und der Stadt Baunach beitragen.

Die Ortsumgehung Forchheim-Ost im Zuge der B 470 ist im Bundesverkehrswegeplan im weiteren Bedarf als neues Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag aufgeführt, da in diesem Raum die Natura 2000-Gebiete "Wiesenttal mit Nebentälern" (FFH) und "Regnitz- und unteres Wiesenttal" (SPA) ausgewiesen sind. Die weiteren Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung der an der B 470 liegenden Gemeinden in der Fränkischen Schweiz sind zu untersuchen.

Zu 1.4.3 Die Region Oberfranken-West ist durch die Bundesautobahnen A 70 Bayreuth / Kulmbach-Bamberg-Schweinfurt und die A 73 Nürnberg-Bamberg in Ost-West und in Nord-Süd-Richtung erschlossen. Mit der Weiterführung der A 73 bis Erfurt wird auch der nördliche Teil der Region zukünftig deutlich besser an das Bundesfernstraßennetz angeschlossen. Um von dieser gestiegenen Verkehrsgunst auch in der Fläche profitieren zu können und zur besseren Erreichbarkeit der Mittel- und Oberzentren müssen das Netz der Kreis- und

Staatsstraßen und insbesondere die im Ziel genannten Verbindungen ausgebaut und modernisiert werden.

Zur Erschließung des ländlichen Raums ist in der gesamten Region über die im Ausbauplan für die Staatsstraßen aufgeführten Maßnahmen hinaus eine Verbesserung der Straßenverhältnisse erforderlich. Häufig können dabei auch kleinere Ausbau- oder Sanierungsmaßnahmen erheblich zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen. Gerade in den Naturparken und landschaftlich wertvollen Teilräumen der Region, wie beispielsweise entlang der St 2260 im Talraum der Reichen Ebrach, ist dabei ein schonender, möglichst bestandsorientierter Ausbau unter Berücksichtigung der Belange von Natur und Landschaft erforderlich.

Die im Ziel aufgeführten Maßnahmen sind überwiegend im 6. Ausbauplan für die Staatsstraßen enthalten. Sofern dies nicht der Fall ist, gibt es hinreichend konkrete Vorplanungen bzw. einen Bedarf, der die Aufnahme in den Regionalplan rechtfertigt.

Ergänzende Hinweise zu einzelnen Maßnahmen:

- Mittelbereich Bamberg:

Eine bessere Anbindung der Nahbereiche Ebrach, Burgebrach und Frensdorf an die Entwicklungsachse Bamberg-Nürnberg (A 73) ist aus regionalplanerischer Sicht grundsätzlich zu befürworten. Die Realisierung einer Kreisstraße zur Querung des Regnitztals (Ost-West-Verbindung Regnitztal) ist abhängig davon, ob die Konflikte mit den Belangen des Naturschutzes und der Wasserwirtschaft gelöst werden können. Die im Ziel genannte Verbesserung der Verbindung St 2260 in Altendorf steht nicht im Zusammenhang mit diesen Überlegungen oder der Entlastung der Ortsdurchfahrt Hirschaid.

Die Westumgehung Bamberg soll die B 22 bei Stegaurach mit der B 26 bei Bischberg / Bamberg verbinden und das Oberzentrum Bamberg westlich umgehen. Da es sich hierbei um eine neue Straßenverbindung handelt, die mit erheblichen Eingriffen in landschaftliche Vorbehaltsgebiete, in große zusammenhängende Waldflächen und, je nach Trassenwahl auch in sonstige naturschutzfachlich hochwertige Flächen verbunden ist, muss zunächst unter verkehrlichen, wirtschaftlichen und ökologischen Aspekten geprüft werden, ob eine Realisierung möglich ist. Dies gilt in ähnlicher Weise auch für die Westumgehung Hallstadt, in deren Trassenverlauf die Querung des Maintals sowie naturschutzfachlich hochwertiger und geschützter Bereiche notwendig ist.

- Mittelbereich Lichtenfels:

Es ist davon auszugehen, dass der Bau der OU Weismain im Zuge der St 2191 zu einer Verkehrszunahme im naturschutzfachlich und landschaftlich wertvollen Kleinziegenfelder Tal führt. Deshalb müssen entsprechende Planungen und ihre Realisierung im unmittelbaren zeitlichen Zusammenhang mit einer "Umleitung" des Zubringerverkehrs über die Albhochfläche zur A 70 erfolgen (Aufstieg nach Wohnsig, Ortsumgehungen Modschiedel und Wunkendorf).

In den Nahbereichen des Unterzentrums Michelau i. OFr. und des Kleinzentrums Marktzeuln beeinträchtigt der starke Durchgangsverkehr die Entwicklung der Orte und die Verkehrssicherheit. Enge Ortsdurchfahrten behindern den Verkehrsfluss und die Verbindung zwischen den Mittelbereichen Lichtenfels und Coburg. Im Zuge der Verkehrsplanungen im nördlichen Mittelbereich Lichtenfels soll deshalb auf eine Entlastung der Ortsdurchfahrten und der Bewohner hingewirkt werden.



## Zu 1.5 Radwegebau

Zu 1.5.1 Das Fahrrad gewinnt sowohl als individuelles Nahverkehrsmittel als auch für die Freizeitgestaltung immer mehr an Bedeutung. Um dieses Potenzial in der Region nutzen zu können, ist es wichtig, das Radwegenetz entsprechend auszubauen und die Radwege über die Region hinaus miteinander zu verknüpfen. Wegen ihrer Erschließungsfunktion teilweise bisher unberührter Bereiche auch für andere Nutzergruppen (z.B. Spaziergänger, Hundebesitzer, Skater) sind auch die Umweltbelange entsprechend zu berücksichtigen. Die Region Oberfranken-West ist zwar zum großen Teil hügelig, bietet aber insbesondere in den Talräumen gute Ansätze für den Radtourismus. Überregional bekannte Beispiele hierfür sind der Main-Radweg, der als Qualitätsradweg ausgezeichnet wurde und der RegnitzRadweg.

Im Gegensatz zum touristischen Radverkehr stellt der meist stattfindende Alltagsradverkehr andere Anforderungen an den Radwegeverlauf. Er orientiert sich an den Versorgungszentren und nicht an den touristischen Sehenswürdigkeiten. Vor allem auf den kurzen Strecken innerhalb der Städte und Gemeinden kann er deutlich zur Verkehrsverlagerung weg vom motorisierten Individualverkehr beitragen. Gerade auf solchen Wegen in den Mittel- und Oberzentren erschweren häufig Topographie und die Straßenführung in den historischen Stadtkernen die Nutzung des Rades. Im Rahmen des kommunalen Straßenbaus und der Stadtgestaltung sollten deshalb die Belange des Radfahrens besonders berücksichtigt werden.

Zu 1.5.2 Fahrrad und ÖPNV ergänzen sich insbesondere bei der Überwindung längerer Distanzen. In der Region bietet sich deshalb vor allem an den Bahnhöfen der Mittel- und Oberzentren die Verknüpfung Fahrrad / ÖPNV an. Ausreichende und sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder steigern sowohl die Attraktivität des Fahrrades als auch von Bus und Bahn.

Zu 1.5.3 Das erste regions- bzw. -bezirksweite Radwegenetz wurde 1986 von der Regierung von Oberfranken der Öffentlichkeit vorgestellt. Ziel war die Ermittlung eines oberfränkischen flächendeckenden, verkehrssicheren Radwegenetzes, eine einheitliche Beschilderung und die Erstellung entsprechender Radwegekarten. Neue Radwege wurden für dieses Konzept nicht angelegt. Dieses Radwegenetz bildet in der Region die Grundlage für das "Bayernnetz für Radler", das 1997 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde sowie für die Ausweisung des deutschlandweiten Radfernwegenetzes, der sog. D-Routen, und wird seitdem immer weiter verbessert.

Neben dem Bayernnetz für Radler, das die wichtigsten touristischen Höhepunkte der Region erschließt, wurden in Oberfranken vom "Forum Zukunft Oberfranken" zusammen mit den Landkreisen und Kommunen und dem ADFC unter dem Begriff "Aktivregion Oberfranken" eine Vielzahl von Radtouren, in der Regel Rundstrecken, entwickelt. Damit besitzt die Region Oberfranken-West mit ihren kulturhistorischen Sehenswürdigkeiten und ihrer landschaftlichen Vielfalt sehr gute Voraussetzungen, um touristisch und wirtschaftlich vom Trend des Freizeitradfahrens zu profitieren. Voraussetzung sind jedoch weitere Verbesserungen an der Streckenführung und an der Qualität des Radwegenetzes sowie der Aufbau entsprechender Infrastruktureinrichtungen im Bereich Gastronomie / Übernachtungsmöglichkeiten und Fahrradservice.

Zur weiteren notwendigen Qualitätssteigerung dieses Netzes und vor dem Hintergrund staatlicher und EU-weiter Förderprogramme sollten in einem regions- bzw. bezirksweiten Gesamtkonzept die notwendigen Bau- und Verbesserungsmaßnahmen untersucht und festgelegt werden.

## **Zu 1.6 Ziviler Luftverkehr**

Zu 1.6.1 Der Verkehrslandeplatz Coburg-Brandensteinebene ist mit seinem hohen Anteil an Geschäftsreise- bzw. Werkverkehr ein Schwerpunkt für die Allgemeine Luftfahrt in der Region Oberfranken-West. Da der jetzige Standort aufgrund seiner kurzen Landebahn von nur 860 m in seinem Bestand als gefährdet eingestuft wird, wurde zunächst die Erweiterung oder ein Neubau an einem anderen Standort im Landkreis Coburg angestrebt.

Im Auftrag der zu diesem Zweck gegründeten Arbeitsgemeinschaft (ARGE) Verkehrslandeplatz Region Coburg wurde eine Standortsuche für den Coburger Raum durchgeführt. Das beantragte Raumordnungsverfahren (ROV) für vier Standorte wurde im August 2007 für alle vier Standorte positiv abgeschlossen.

Da der Sonderlandeplatz Breitenau in Bamberg von den US-Streitkräften betrieben und somit zunächst auch nur für die Dauer ihrer Stationierung in Bamberg gesichert ist, gab es zusätzliche Überlegungen, die Suche nach einem gemeinsamen neuen Verkehrslandeplatz im Sinne einer regionalen Zusammenarbeit zu bündeln und auf die Achse Bamberg-Coburg auszuweiten.

Der Regionale Planungsverband Oberfranken-West hat deshalb in einem Gutachten weitere grundsätzlich geeignete Standorte ermitteln lassen. Eine Vertiefung der Ergebnisse und die Beantragung eines ROV ist jedoch nicht erfolgt.

Aus regionalplanerischer Sicht sollte in der Region mindestens ein Verkehrslandeplatz für den Instrumentenflugbetrieb vorgehalten werden.

Zu 1.6.2 Der Verkehrslandeplatz "Burg Feuerstein", ca. 4 km nordwestlich des möglichen Mittelzentrums Ebermannstadt, besitzt überregionale Bedeutung für den Flugsport. Seit Jahren findet hier ein intensiver Schulflugbetrieb für Segelflieger, Motorsegler und Motorflieger statt. Der Landeplatz ist Landesleistungszentrum für den Flugsport.

## **Zu 1.7 Binnenschifffahrt**

Zu 1.7.1 Der "bayernhafen Bamberg" ist zusammen mit den Standorten Aschaffenburg, Nürnberg, Roth, Regensburg und Passau am 01.06.2005 als GmbH gegründet und privatwirtschaftlich organisiert worden. Mit rund 75 angesiedelten Unternehmen und ca. 4000 mittelbar und unmittelbar Beschäftigten in den Bereichen Logistik, Recycling, IT, Bau und Dienstleistung zählt der "bayernhafen Bamberg" zu den größten Arbeitgebern in der Region. Auf 960.000 m<sup>2</sup> stehen unter anderem sechs leistungsfähige Krananlagen mit bis zu 45 t Tragkraft, 1.900 m Kaimauer und ein zehngleisiger Hafenbahnhof zur Verfügung, die den Güterumschlag zwischen Schiff, Bahn und LKW gewährleisten. Der kombinierte Ladeverkehr mit Wechselbrücken und Containern soll weiter ausgebaut werden.

Auch als Anlegehafen für Flusskreuzfahrten gewinnen der Hafen und die UNESCO-Weltkulturerbestadt Bamberg an Bedeutung. Bereits in der ersten Saison 2006 legten 327 Kreuzfahrtschiffe mit einer Gesamtkapazität von 46.500 Passagieren im Bamberger Hafen an und übertrafen die Erwartungen deutlich.

## Zusammenfassende Erklärung

über die Einbeziehung von Umwelterwägungen in die Teilfortschreibung des Regionalplans Oberfranken-West B V 1 (neu) "Verkehr", Wegfall der Regionalplankapitel A III "Bevölkerung und Arbeitsplätze", A IV "Entwicklungsachsen" und A VI "Regionalplanerische Funktionen der Gemeinden" sowie der Regionalplanziele B I 2.1.1 (rote Pfeile), B IX 8 "Nachrichtenwesen", B XII 1 "Abfallwirtschaft" und B XII 2 "Luftreinhaltung" (17. Änderung des Regionalplans Oberfranken-West)

### 1. Rechtliche Grundlagen

Rechtliche Grundlagen für die Durchführung einer Umweltprüfung im Rahmen der vorliegenden Teilfortschreibung des Regionalplans sind:

- Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (ABl. EG Nr. L 197 S. 30)
- § 14 UVPG
- §§ 9 bis 11 GeROG
- Art. 12 bis 15 BayLplG

Gemäß Art. 12 Abs. 1 BayLplG ist bei Regionalplanfortschreibungen als gesonderter Bestandteil des Begründungstextes "ein Umweltbericht zu erstellen".

Bei Bekanntmachung der Regionalplanfortschreibung muss die Begründung gemäß Art. 15 Satz 3 Ziff. 1 BayLplG eine zusammenfassende Erklärung erhalten. Die zusammenfassende Erklärung tritt an die Stelle des Umweltberichts.

### 2. Durchführung der Umweltprüfung

Die siebzehnte Änderung des Regionalplans umfasst die Fortschreibung und Aktualisierung des bisherigen Kapitels B IX "Verkehr und Nachrichtenwesen" unter der neuen Bezeichnung B V 1 "Verkehr" und den Wegfall der Regionalplankapitel A III "Bevölkerung und Arbeitsplätze", A IV "Entwicklungsachsen" und A VI "Regionalplanerische Funktionen der Gemeinden" sowie der Regionalplanziele B I 2.1.1 (rote Pfeile), B IX 8 "Nachrichtenwesen", B XII "Abfallwirtschaft" und B XII 2 "Luftreinhaltung".

Für die Fortschreibung des Kapitels B V 1 "Verkehr" wurde eine Umweltprüfung im Sinne der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (ABl. EG Nr. L 197 S. 30) durchgeführt. In dem dabei gemäß den Kriterien des Anhangs I der Richtlinie 2001/42/EG erstellten Umweltbericht wurden die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen, die die Umsetzung des Regionalplans auf die Umwelt hat, sowie anderweitige Planungsmöglichkeiten unter Berücksichtigung der wesentlichen Zwecke der Siebzehnten Änderung ermittelt, beschrieben und bewertet.

Da der Wegfall der Regionalplankapitel A III "Bevölkerung und Arbeitsplätze", A IV "Entwicklungsachsen" und A VI "Regionalplanerische Funktionen der Gemeinden" sowie der Regionalplanziele B I 2.1.1 (rote Pfeile), B IX 8 "Nachrichtenwesen", B XII "Abfallwirtschaft" und B XII 2 "Luftreinhaltung" aufgrund höherrangiger bzw. fachlicher

Normen erfolgt, erübrigte sich die Erstellung eines Umweltberichts für diesen Teil der Regionalplanänderung.

## **2.1 Durchführung des Umweltberichts**

Zur Fortschreibung des Kapitels B V 1 "Verkehr" wurde unter Einbeziehung der relevanten Fachbehörden bzw. Fachstellen (Amt für Landwirtschaft und Forsten Tirschenreuth, Amt für Landwirtschaft und Forsten Bayreuth, Landesanstalt für Landwirtschaft – Institut für Agrarökologie, Ökologischen Landbau und Bodenschutz, Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, Dienststelle Bamberg und Sachgebiete 34 "Städtebau", 50 "Technischer Umweltschutz", 51 "Naturschutz" und 52 "Wasserwirtschaft" bei der Regierung von Oberfranken) ein Umweltbericht erarbeitet.

Dieser enthält neben einer Kurzdarstellung von Inhalt und Zielsetzung der Regionalplanänderung sowie der Beziehung zu anderen relevanten Planungen und Programmen auch Aussagen zu

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

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

## **2.2 Alternativenprüfung**

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

Eine weitere räumliche Konkretisierung der Ziele und Grundsätze in Form einer Ausweisung von Vorrang- bzw. Vorbehaltsgebieten ist auf Grund der Vorgaben des Bayerischen Landesplanungsgesetzes (BayLplG) in Verbindung mit dem Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) innerhalb der Regionalpläne für das Kapitel "Verkehr" nicht möglich.

## **2.3 Beteiligungsverfahren bzw. Öffentlichkeitsbeteiligung**

Der Umweltbericht war Bestandteil des gem. Art. 13 Abs. 1 BayLplG durchgeführten Beteiligungsverfahrens, das mit Schreiben vom 20.12.2007 eingeleitet wurde. Die beteiligten Stellen wurden darin gebeten, bis zum 14.03.2008 zum Entwurf der Siebzehnten Änderung Stellung zu nehmen. Parallel wurde der Entwurf im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß Art. 13 Abs. 2 BayLplG vom 23.01.2008 bis 14.03.2008 öffentlich ausgelegt sowie im Internet zur Verfügung gestellt. Die Modalitäten der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden im Oberfränkischen Amtsblatt Nr. 1 vom 23.01.2008 bekannt gegeben.

Aufgrund einer Vielzahl von Änderungsvorschlägen und Einwendungen wurde ein ergänzendes Anhörungsverfahren durchgeführt. Dieses wurde mit Schreiben vom 13.11.2009 eingeleitet. Die Anhörungsfrist dauerte bis zum 22.01.2010. Parallel hierzu wurde der Entwurf im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß Art. 13 Abs. 2 BayLplG vom 25.11.2009 bis 22.01.2010 öffentlich ausgelegt sowie im Internet zur Verfügung gestellt. Die Modalitäten der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden im Oberfränkischen Amtsblatt Nr. 12 vom 24.11.2009 bekannt gegeben.

Der Planungsausschuss des Regionalen Planungsverbandes Oberfranken-West hat sich in seinen Sitzungen am 01.10.2009 und am 04.05.2010 mit den eingegangenen Stellungnahmen auseinandergesetzt.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine schutzgutrelevanten Stellungnahmen abgegeben.

Im Rahmen der durchgeführten Beteiligungsverfahren wurden Stellungnahmen mit Bezug zu nachfolgenden Schutzgütern abgegeben:

Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt und Landschaft:

Von naturschutzfachlicher Seite wurde darauf hingewiesen, dass die Natura 2000-Verträglichkeit verbindlich erst beim Vorliegen von konkreten Trassen beurteilt werden kann. Es sei damit zu rechnen, dass die unter B V 1.4 genannten Straßenbauvorhaben nicht oder nur mit ganz erheblichen Modifikationen und zusätzlichen Leistungen realisierbar sind.

Im Einzelnen wurde von naturschutzfachlicher Seite insbesondere bei Maßnahmen im Zuge der Bundesstraßen B 470 (OU Forchheim-Ost), B 279 (OU Baunach und Reckendorf) B 289 (OU Burgkunstadt, Ortsteil Mainroth) und B 85 (OU Pressig/Stockheim, Gundelsdorf) sowie der Staatsstraßen 2262 (Unterzentrum Schlüsselfeld- Unterzentrum Burgebrach), St 2205 (Unterzentrum Bad Rodach – Oberzentrum Coburg), Kreisstraße LIF 13 (Unterzentrum Michelau i. Ofr. und Nahbereich Marktzeuln) und St 2191 (Kleinzentrum Weismain – Anbindung A 70) auf Konflikte mit den genannten Schutzgütern hingewiesen.

Soweit hinreichend konkrete Trassenüberlegungen zu den in den Zielen genannten Straßenbauvorhaben bestehen, wurde im Umweltbericht und wird auch in den Begründungen zu B V 1.4.2 (B 279 OU Baunach und Reckendorf, B 470 OU Forchheim-Ost) und 1.4.3 (Ost-West-Verbindung Regnitztal, St 2191 OU Weismain) auf mögliche Konflikte zu bestehenden naturschutzfachlich wertvollen Bereichen bzw. FFH-Gebieten hingewiesen. Die Aufnahme von Einzelmaßnahmen in den Regionalplan nimmt jedoch die erforderliche Einzelfallprüfung im Zuge der nachfolgenden Genehmigungsverfahren (z.B. Raumordnungsverfahren, Planfeststellung) nicht vorweg. Die genannten Vorhaben, die in der Regel auch im Ausbauplan für die Bundesfernstraßen bzw. im Ausbauplan für die Staatsstraßen aufgeführt sind, bleiben deshalb im Regionalplan.

Die generelle Ablehnung von Vorhaben in Natura 2000-Gebieten, in BayernNetzNatur-Projekten und im Grünen Band, wie sie von einigen Naturschutzverbänden vorgebracht wurde, konnte im regionalplanerischen Zusammenhang nicht berücksichtigt werden.

Klima, Luft, Boden, Wasser:

Hinsichtlich der klima- und energiepolitischen Ziele in der EU und in Deutschland wurden in einer Stellungnahme die Aussagen zum Verkehrsleitbild, insbesondere zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, begrüßt. Kritisiert wurde jedoch die Aufnahme einer Vielzahl von Einzelmaßnahmen, da diese vor allem eine Zunahme des Individualverkehrs fördern würden. Diesen grundlegenden Einwendungen wurde im Rahmen der Abwägung dadurch Rechnung getragen, dass die Ziele und Grundsätze zum öffentlichen Personennahverkehr und zum Schienenverkehr ergänzt und erweitert wurden. Im Übrigen nimmt die Aufnahme von Einzelmaßnahmen in den Regionalplan die erforderliche Einzelfallprüfung im Zuge der nachfolgenden Genehmigungsverfahren (z.B. Raumordnungsverfahren, Planfeststellung) nicht vorweg.

Der Hinweis einer beteiligten Stelle, dass der Flächenverbrauch dadurch reduziert werden soll, dass möglichst viele Radwege mit landwirtschaftlichen Wegen kombiniert werden, ist im Regionalplan in Kapitel B III (Land- und Forstwirtschaft) enthalten.

Mensch:

In mehreren Stellungnahmen wurde gefordert, das Lärmsanierungsprogramm des Bundes an Schienenwegen zügiger umzusetzen, damit die Anwohner schnellstmöglich vor den Auswirkungen des zunehmenden Schienengüterverkehrs geschützt werden bzw. Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen. Die Umsetzung von Programmen des Bundes ist jedoch nicht Gegenstand des Regionalplans. Im Übrigen werden Fragen des Lärmschutzes in Kapitel B V 3 (Technischer Umweltschutz) behandelt.

Kulturgüter und sonstige Sachgüter:

Im Zusammenhang mit dem Ausbau des Straßennetzes wurde von verschiedenen Trägern öffentlicher Belange auf den Bestandsschutz von Anlagen oder Einrichtungen hingewiesen (Gasversorgungsnetz, Telekommunikation).

Von Seiten der Denkmalpflege wurde auf die im Geltungsbereich des Regionalplans liegenden zahlreichen Bodendenkmäler und die aktuelle Kartierung im Internet hingewiesen.

## **2.4 Ergebnisse**

Die auf der Basis des Umweltberichts durchgeführte Umweltprüfung ergab, dass aufgrund der vorliegenden Siebzehnten Änderung des Regionalplans, Kapitel B V 1 "Verkehr", erhebliche negative Umweltauswirkungen auf eines der Schutzgüter (Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, Mensch, Boden, Wasser, Klima/Luft, Landschaft, Sachwerte/kulturelles Erbe) nicht zu erwarten sind.

### **3. Überwachungsmaßnahmen**

Konkrete Überwachungsmaßnahmen hinsichtlich potenzieller erheblicher Umweltauswirkungen sind derzeit nicht vorgesehen und in Bezug auf das Planungsstadium nicht möglich. Die Landesplanungsbehörden und die Regionalen Planungsverbände wirken jedoch gemäß Art. 25 Abs. 1 BayLplG darauf hin, dass die Ziele der Raumordnung beachtet sowie die Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung berücksichtigt werden. Darüber hinaus ist gewährleistet, dass die raumbedeutsamen Tatbestände und Entwicklungen gemäß Art. 27 BayLplG von den Landesplanungsbehörden fortlaufend erfasst, verwertet und überwacht werden.