

zu 4 Verkehr

(Stand 01.08.2005)

zu 4.1 Verkehrsleitbild

zu 4.1.1 Die Region Nürnberg (7) ist Bestandteil des regionalen Nahverkehrsraums Verkehrsverbund Großraum Nürnberg, der flächenmäßig weit über die Regionsgrenzen hinausreicht und einen Raum mit einer Fläche von 11.534 km² und 2,13 Mio. Einwohnern umfasst. In diesem Verkehrsverbund sind neben den kreisfreien Städten und Landkreisen Mittelfrankens auch der Landkreis Forchheim (Oberfranken), die Landkreise Neumarkt i.d.Opf. und Amberg-Weizsach sowie die Stadt Amberg (Oberpfalz) zusammengeschlossen, ebenso eine Reihe von Verkehrsunternehmen (u.a. VAG Nürnberg und DB Regio); beteiligt ist auch der Freistaat Bayern. Dadurch ergibt sich in hohem Maße die Notwendigkeit der Kooperation und Koordination mit den angrenzenden Regionen.

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

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

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

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

Daher gilt es das Gesamtverkehrssystem in Kooperation und Koordination mit den Nachbarregionen weiterzuentwickeln. Mit dem Gemeinschaftsprojekt DI-VAN zwischen Bayerischer Straßenbauverwaltung und dem Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg wird derzeit eine Datenbasis zur Erstellung von Gesamtverkehrsprognosen konzipiert. Ziel ist ein Verkehrsmodell im MIV und ÖPNV, das in verschiedenen Planungstiefen nutzbar ist. DIVAN soll Grundlage für Nahverkehrspläne, Verkehrsentwicklungspläne, Bewertung von Verkehrsprojekten, Dimensionierung von Einzelmaßnahmen und für die Weiterentwicklung eines integrierten Gesamtverkehrssystems sein.

zu 4.1.2 In den letzten Jahren sind die Anforderungen an die Mobilität und die Kommunikation stark gewachsen. Der persönliche Aktionsradius und die wirtschaftlichen Vorteile, die bessere Verkehrsmöglichkeiten bieten, sollen auch künftig gewährleistet werden. Die Konkurrenzfähigkeit der regionalen Wirtschaft steht unter anderem in engem Zusammenhang mit dem weiteren Ausbau der Infrastruktur. Damit dies sichergestellt werden kann, ist eine angemessene Kapazität und Qualität der Verkehrssysteme Voraussetzung.

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

Es ist erforderlich, dass der weitere Ausbau der Verkehrsinfrastruktur neben dem Aspekt der Erreichbarkeit auch den Anforderungen unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen gerecht wird. So gilt es insbesondere die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer zu gewährleisten. Die Schaffung einer Fußgänger- und radverkehrsfreundlichen Infrastruktur (Stadt der kurzen Wege) trägt auch dazu bei, die Kaufkraft im Ort zu binden und nicht in peripheren Einkaufszentren auf der grünen Wiese abfließen zu lassen.

Darüber hinaus sind Menschen mit eingeschränkter Mobilität in besonderem Maße auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen. Es ist erforderlich bei Ausstattung der Fahrzeuge sowie bei der Gestaltung der Haltestellen, auf die Belange dieser Menschen Rücksicht zu nehmen.

zu 4.1.3 Die Rolle des öffentlichen Personennahverkehrs als wesentlichem Bestandteil eines integrierten Personennahverkehrssystems ist unbestritten und auch als fachliches Ziel im Landesentwicklungsprogramm Bayern (vgl. LEP B V 1.2) verankert. Während in der Vergangenheit eine gewisse Konkurrenzsituation zwischen öffentlichem Nahverkehr und Individualverkehr gesehen wurde, tritt in letzter Zeit verstärkt die Einsicht von der Notwendigkeit einer sinnvollen Aufgabenteilung bzw. eines sinnvollen Zusammenwirkens in den Vordergrund.

Verkehrsprognosen sagen für die nächsten Jahre ein unvermindertes Wachstum des Personenverkehrsaufkommens voraus. Um das steigende Gesamtverkehrsaufkommen bewältigen zu können, ist im großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen (vgl. Karte 1 „Raumstruktur“) der vorrangige Ausbau des ÖPNV und des nicht motorisierte Individualverkehrs (vgl. auch Gesamtverkehrsplan Bayern 2002) zu einer Alternative zum MIV unerlässlich. Eine bedeutsame Maßnahme ist z.B. die geplante Einführung der automatischen U-Bahn, da dieses System eine deutlich höhere Bedienungsfrequenz bei vergleichsweise geringen Kosten ermöglicht.

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

Im ländlichen Raum der Region (vgl. Karte 1 „Raumstruktur“) gilt es, das Verkehrssystem

weiter zu verbessern, um die Standortqualität zu stärken.

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

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

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

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

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

zu
4.1.6 Die Entwicklung im Bereich des Güterverkehrs in den vergangenen Jahren hat einen weiteren Rückgang der Massenverkehre auf der Schiene und eine Steigerung im kombinierten Verkehr bestätigt. Diesen Trend gilt es durch die Schaffung weiterer Infrastruktureinrichtungen im kombinierten Verkehr zu nutzen. Das Güterverkehrszentrum (GVZ) Hafen Nürnberg bietet hier optimale Voraussetzungen. Die trimodale Containerumschlagsanlage soll Anfang 2006 auf einer Fläche von 85.000 m² seinen Betrieb aufnehmen.

Beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur muss auch der als umweltfreundlich geltende Verkehrsträger Wasserstraße MD-Kanal gestärkt werden, um in Zukunft mehr Verkehrsanteile übernehmen zu können. Auch hierfür schafft das GVZ günstige Voraussetzungen.

zu
4.1.7 Gemäß LEP B II 1.3.1, 1.3.2 und Karte Tourismusgebiete hat die Region Anteil an den Tourismusgebieten Steigerwald, Fränkische Schweiz, Altmühltal und Fränkisches Seenland. Für die Region am bedeutsamsten sind dabei die Fränkische Schweiz und das Fränkische Seenland. Sie sind darüber hinaus von herausragender Bedeutung für die Naherholung. Das Fränkische Seenland, mit Brombachsee und Rothsee, wurde als Erholungsschwerpunkt ausgewiesen (vgl. B VII 2.3 und Karte 3 „Landschaft und Erholung“). Die

steigende Nachfrage nach den Einrichtungen für Übernachtungsgäste und Tagesausflügler macht es notwendig, neben dem funktionsgerechten Ausbau der Straßenerschließungen (vgl. RP (7) 4.4.2.2 und 4.4.2.3) insbesondere die Erreichbarkeit durch den öffentlichen Verkehr weiter auszubauen.

zu
4.1.8 Gemäß Landesentwicklungsprogramm Bayern soll sich die Entwicklung des Siedlungswesens in den Verdichtungsräumen, ausgehend von den Kernstädten, entlang den Entwicklungsachsen und leistungsfähigen Verkehrswegen, insbesondere den schienenengebundenen Trassen des Personennahverkehrs, vollziehen (vgl. LEP B V 1.2). Da die Stadt-Umlandwanderung in der Region bereits weit über die Grenzen des großen Verdichtungsraumes Nürnberg/Fürth/ Erlangen hinausreicht und auch der den großen Verdichtungsraum umgebende ländliche Raum Teil des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg ist, wird in der Region das landesplanerische Ziel LEP B V 1.2 auf die gesamte Region ausgedehnt.

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

zu 4.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

zu 4.2.1 Die Weiterentwicklung des S-Bahn-, U-Bahn- und Straßenbahnnetzes sowie eine zeitnahe Realisierung der Stadtumlandbahn im Norden des Stadt- und Umlandbereiches (vgl. Karte 1 „Raumstruktur“) stellt eine wichtige Voraussetzung für eine angemessene Verkehrsbedienung im großen Verdichtungsraum Nürnberg/Erlangen/ Fürth dar. Als nächste Maßnahmen, die bereits untersucht und deren Planung sich bereits in einem fortgeschrittenen Stadium befindet, gilt es demnach zu verwirklichen:

- S-Bahn Nürnberg-Erlangen-(Forchheim, R 4)-(Bamberg, R 4)
- S-Bahn Nürnberg-(Ansbach, R 8)
- S-Bahn-Verlängerung von Lauf a. d. Pegnitz nach Hartmannshof - Gemeinde Pommelsbrunn
- S-Bahn Nürnberg-(Neumarkt i. d. Opf., R 11) mit neuem Haltepunkt Feucht-Ost.

zu 4.2.2 Darüber hinaus ist es erforderlich, die Sektoren

- **West:** Fürth-Siegelsdorf - Gemeinde Veitsbronn-(Neustadt a.d.Aisch/Markt Erlbach, R 8) datenmäßig zu aktualisieren und zu prüfen, ob eine S-Bahn oder ein S-Bahn ähnlicher Verkehr eingerichtet werden kann.
- **Nord-Ost:** (rechter Pegnitzkorridor) Nürnberg-Neunkirchen a. Sand-Neuhaus a. d. Pegnitz und Simmelsdorf-Hüttenbach - Gemeinde Simmelsdorf erstmalig als Nahverkehrsraum zu untersuchen und ebenfalls zu überprüfen, ob eine S-Bahn oder ein S-Bahn ähnlicher Verkehr eingerichtet werden kann.

zu 4.2.3 Das bestehende und geplante S-Bahn-Netz kann nur durch ein ergänzendes Buszubringernetz voll flächendeckend wirksam werden. Dementsprechend ist es erforderlich, abgestimmt mit der Weiterentwicklung des S-Bahn-Netzes auch das Buszubringernetz anzupassen und auf die Schienentaktzeiten auszurichten. Mittel- bis langfristig soll im Norden des Stadt- und Umlandbereiches im großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen (vgl. Karte 1 „Raumstruktur“) die Stadtumlandbahn diese Funktion übernehmen.

zu 4.2.4 Mit Inbetriebnahme der Neubaustrecke Nürnberg-(Ingolstadt, R 10) kann auch der öffentliche Personennahverkehr über die Regionalbahnhöfe (Kinding, R 10) und Allersberg verbessert werden. Erforderlich ist dazu eine Verknüpfung mit dem regionalen Busverkehr.

zu 4.2.5 Die Nahverkehrsstrecken, die nicht zu dem künftigen S-Bahn-Netz gehören, damit aber verknüpft sind, haben weiterhin Bedeutung für das Gesamtnetz und müssen zukunftsfähig gemacht werden. Terrassensanierungen müssen in den nächsten Jahren verstärkt angegangen werden.

zu 4.2.6 Bei den bestehenden Schienenverkehrsstrecken wird es zukünftig erforderlich werden, den Bedarf von neuen Haltepunkten bzw. Reaktivierungen von ehemaligen Haltepunkten entsprechend der Siedlungsstruktur und Siedlungsentwicklung zu prüfen und zu bewerten.

zu 4.2.7 Es ist erforderlich, dass der Ausbau von neuen P+R-Anlagen bzw. die Erweiterung von bestehenden Anlagen weiter unterstützt wird. Insbesondere bei der Verwirklichung der S-Bahn-Projekte nach (Ansbach, R 8), (Neumarkt i. d. Opf., R 11), Erlangen/(Forchheim, R 4) und Verlängerung Lauf links Pegnitz nach Hartmannshof, Gemeinde Pommelsbrunn und des Regionalbahnhofes Allersberg haben die zu schaffenden P+R-Anlagen erhöhte Bedeutung. Gleiches gilt für B+R-Anlagen. Die Bereitstellung entsprechend gestalteter Umsteigeanlagen ist als wichtige Maßnahme zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV zu

sehen, da sie eine kombinierte Benutzung von individuellen und öffentlichen Verkehrsmitteln erleichtert.

zu Das Güterverkehrszentrum (GVZ) Hafen Nürnberg ist der derzeit größte Güterumschlagsplatz in Süddeutschland. Die Lage des Hafens und des Hafenindustriegebietes am südlichen Stadtrand von Nürnberg sowie die große Entfernung zu den Haltepunkten des öffentlichen Nahverkehrs erfordern im Augenblick noch, dass viele Beschäftigte mit dem Pkw anfahren. In deren Interesse, aber auch im Interesse der Verringerung des Individualverkehrs ist es notwendig die Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu verbessern.

zu 4.3 Schienenverkehr

zu 4.3.1 Die Verkehrsbeziehungen zu den Verdichtungsräumen in Deutschland und in die benachbarten Staaten - insbesondere durch die Erweiterung der Europäischen Gemeinschaft – werden nach allen Prognosen wachsen. Unter ökologischen und gesamtwirtschaftlichen Gesichtspunkten gilt es, den Schienenfernverkehr stärker zu beteiligen. Um die bis 2015 prognostizierte Steigerung der Verkehrsleistung der Bahn im Fernverkehr um 40 % zu erreichen (GVP Bayern 2002), ist eine Verbesserung und ein Ausbau der Schieneninfrastruktur sowie die Einrichtung attraktiver Schienenfernverkehrsangebote erforderlich.

zu 4.3.2 Die Wirtschaft der Region benötigt zur Wahrung ihrer Wettbewerbsfähigkeit eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur, mit der Verkehrsverbindungen gesichert und beschleunigt werden und damit eine Alternative zum Autoverkehr geboten werden kann. Dazu sind aus der Sicht der Region die im Ziel genannten Projekte notwendig:

- Die Neubau-/Ausbaustrecke Nürnberg-Erfurt ist der Kern des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 8. Im Abschnitt Nürnberg-Fürth sind zwei Hauptstrecken gebündelt, deren Leistungsfähigkeit bereits heute an die Grenzen stößt. Ohne den vorgesehenen viergleisigen Ausbau würden bei Inbetriebnahme der Ausbau-/Neubaustrecke (München, R 14)-(Ingolstadt, R 10)-Nürnberg und einem verbesserten Schienenfernverkehrsangebot Infrastrukturengpässe auftreten. Zur Vermeidung negativer Netzwirkungen über die Grenzen der Region hinaus, ist es erforderlich, dass eine Realisierung des viergleisigen Ausbaus bis Ende 2006 erfolgt.
- Eine wettbewerbsfähige Schienenfernverkehrsverbindung der Region nach Berlin - als Bestandteil der künftigen europäischen Schienenmagistrale von Skandinavien nach Oberitalien - setzt eine moderne Infrastruktur voraus, die attraktivere Reisezeiten als heute ermöglicht. Dies ist auch zur Wahrung der Chancen der Wirtschaft in der Region erforderlich. Gesamtwirtschaftlich ist eine gemeinsame Planung und Umsetzung des Fernverkehrsprojektes und der Bau der S-Bahn nach (Forchheim, R 4) sinnvoll und effektiv.
- Eine attraktive Fernverkehrsverbindung zwischen und zu den Verdichtungsräumen (Augsburg, R 9) und Nürnberg ist durch direkte Anbindung auch nach Fertigstellung der ABS/NBS (München, R 14)-(Ingolstadt, R 10)-Nürnberg aufgrund der Potenziale geboten.
- Der Ausbau der Strecke Nürnberg-(Passau, R 12) dient der Verbesserung der mit Österreich vereinbarten länderübergreifenden Verkehrsverhältnisse im Schienenfernverkehr.
- Durch die östliche Erweiterung der Europäischen Gemeinschaft wird die Region einen noch stärker werdenden Transitverkehr zu bewältigen haben.

Deshalb ist eine leistungsfähige überregionale Schieneninfrastruktur insbesondere auch nach „Osten“ dringend notwendig.

zu 4.3.3 Um die günstige Verkehrslage der Region nicht zu gefährden, ist es auch erforderlich, die Schieneninfrastruktur möglichst zu erhalten. Dies gilt insbesondere für Gleisanschlüsse von Unternehmen. Auch bei der Umnutzung von bestehenden Bahnflächen gilt es, bestehende Gleisanschlüsse von Unternehmen soweit möglich zu erhalten.

zu 4.4 Straßenbau**zu Allgemeines**

4.4.1 Die wichtigsten raumbedeutsamen Planungen für die Region werden in RP(7) 4.4.2 und 4.4.3 genannt. Die hier angeführten Straßenbauziele werden zum überwiegenden Teil durch die Ausbauprogramme der staatlichen Straßenbauverwaltung abgedeckt. Neben der Beachtung der rein technischen Notwendigkeiten einer zügigen Verkehrsführung usw. ist es erforderlich, auch Gesichtspunkte der Umweltbeeinträchtigung und der Landschaftsbelastung ausreichend zu berücksichtigen. Sowohl die Stadtlandschaft als auch die freie Landschaft gilt es durch Straßenbaumaßnahmen umweltschonend zu behandeln.

zu Straßen für den großräumigen und überregionalen Verkehr**4.4.2**

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

zu 4.4.2.1 Wegen der erhöhten Verkehrsbelastungen, vor allem auf den Hauptverkehrsadern der Mittelbereiche Lauf a. d. Pegnitz, Hersbruck, Erlangen, Nürnberg sowie Schwabach und Roth werden Verbesserungen am bestehenden überregionalen Straßenverkehrsnetz erforderlich. Diese können erreicht werden durch

- den sechsstreifigen Ausbau der A 6 zwischen dem Autobahnkreuz Nürnberg-Ost und Schwabach-West
- dem sechs- bis achtstreifigen Ausbau der A 73 von der Anschlussstelle Hafen bis zum Autobahnkreuz Nürnberg-Süd
- den Ausbau der B 14 zwischen der A 9 und Reichenschwand sowie die Weiterführung als zweistreifige Ortsumgehung von Reichenschwand nach Maßgabe des für die Verlegung der B 14 durchgeführten Raumordnungsverfahrens
- den vier- oder dreistreifigen Ausbau der B 2 zwischen der A 3 ab dem Autobahnkreuz Fürth/Erlangen Richtung Würzburg und Eschenau - Markt Eckental sowie die Ortsumgehungen von Eschenau und Forth - Markt Eckental
- Ortsumgehung von Gremsdorf im Zuge der B 470.
- Ortsumgehung von Höchststadt a. d. Aisch im Zuge der B 505
- den vierstreifigen Ausbau der B 2 zwischen Roth und Mauk - Gemeinde Georgensgmünd einschließlich Ortsumgehungen von Untersteinbach - Stadt Roth und Wernsbach – Gemeinde Georgensgmünd, daran anschließend der dreistreifige Ausbau mit der Ortsumgehung von Röttenbach.

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

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

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

Die A 73 im Bereich Erlangen ist insbesondere in den morgendlichen und nachmittäglichen

chen Spitzenstunden überlastet. Abhilfe kann durch einen sechsstreifigen Ausbau zwischen der A 3 und (Forchheim, R 4) geschaffen werden.

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

Zur Verbesserung des Straßennetzes zwischen den beiden mittelfränkischen Regionen sind folgende Einzelmaßnahmen geplant - damit kann auch eine bessere Erschließung des südlichen Teils der Region und des Fränkischen Seenlandes erreicht werden:

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

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

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

zu
4.4.2.2 Die B 2 ist als wichtige Verbindung zwischen den großen Verdichtungsräumen Nürnberg/Fürth/Erlangen und (Augsburg, R 9) von herausragender Bedeutung. Die fehlende Leistungsfähigkeit mit der unzureichenden Überholmöglichkeit der bestehenden Straße ist mit der Funktion dieser Verkehrsachse nicht vereinbar. Eine deutliche Verbesserung soll durch die unter in RP(7) 4.4.2.1 beschriebene Ausbaumaßnahme erreicht werden.

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

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

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

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

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

zu
4.4.3 **Straßen für den regionalen und überörtlichen Verkehr**

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

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

Den nachfolgend in der Begründung zu RP(7) 4.4.3.1 aufgeführten einzelnen Maßnahmen an Staatsstraßen wurde der Ausbauplan für Staatsstraßen 2001 zugrunde gelegt.

zu
4.4.3.1

▪ **Mittelbereiche Erlangen und Herzogenaurach**

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

Dies betrifft vor allem die Staatsstraße 2240 im Osten der Stadt Erlangen, die den nördli-

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

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

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

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

▪ **Mittelbereich Fürth**

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

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

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

▪ **Mittelbereich Hersbruck**

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

Die St 2162 verbindet das Mittelzentrum Hersbruck mit dem Raum (Pegnitz, R 5) und erschließt das Pegnitztal. Sie hat besondere Bedeutung für den Ausflugsverkehr aus dem Nürnberger Raum in die Fränkische und Hersbrucker Schweiz. Es ist daher notwendig, sie bevorzugt auszubauen, wobei es darauf ankommt, die natürlichen Gegebenheiten der

Landschaft besonders zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, ob die Ortsdurchfahrt Hohenstadt - Gemeinde Pommelsbrunn durch eine Ortsumgehung vom Durchgangsverkehr entlastet werden kann.

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

▪ **Mittelbereich Lauf a. d. Pegnitz**

Im Mittelbereich Lauf a. d. Pegnitz kann eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse durch den Ausbau der St 2236 und der St 2240 erfolgen.

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

Durch die Verlegung bei Germersberg - Markt Schnaittach und Kirchröttenbach – Markt Schnaittach und langfristig auch bei Großbellhofen - Markt Schnaittach sollen die Beeinträchtigungen durch die für den Verkehr jetzt noch sehr hinderlichen Ortsdurchfahrten beseitigt werden.

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

▪ **Mittelbereich Nürnberg**

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

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

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

▪ **Mittelbereiche Roth und Schwabach**

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

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

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

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

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

Die St 2225 verbindet das Kleinzentrum Thalmässing mit dem möglichen Mittelzentrum Hilpoltstein sowie das Unterzentrum Allersberg und Röthenbach b. St. Wolfgang - Markt Wendelstein mit Nürnberg. Zusammen mit den St 2227, 2391 und 2238 erfüllt sie als parallele Straßenverbindung zur A9 Zubringerfunktionen zu den Anschlussstellen Greding, Allersberg, Hilpoltstein und Nürnberg-Feucht und dient als Umleitungsstrecke für den Autobahnverkehr.

Südlich Allersberg erschließt sie den Rothsee. Im Einzelnen sind für die St 2225 der Ausbau nördlich von Allersberg und zwischen Unterrödel - Stadt Hilpoltstein und Hilpoltstein von Bedeutung.

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

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

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

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

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

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

Gemäß LEP B V 1.1.5 sollen in den großen Verdichtungsräumen sowie deren Stadt- und Umlandbereichen auch die tangentialen Verkehrsbeziehungen berücksichtigt werden. Derzeit werden mit dem Projekt DIVAN die Datengrundlagen für eine Überprüfung und Fortschreibung des GVGN geschaffen.

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

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

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

zu 4.5 Radverkehr

zu 4.5.1 Das innerhalb der Region verlaufende überregionale Radwegenetz ist weitgehend in einem guten Zustand. Die Strecken verlaufen zum großen Teil auf speziell angelegten Radwegen, auf Flurbereinigungs- und Waldwegen, seltener auf wenig befahrenen Gemeindeverbindungsstraßen. Im Allgemeinen können sie als übersichtlich und ausreichend ausgeschildert bezeichnet werden.

Überregionale Radwege innerhalb der Region sind:

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

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

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

Die Qualität der Radwege gilt es weiter zu erhöhen. In einzelnen Bereichen ist eine Sanierung erforderlich.

zu 4.5.2.1 Die vielfältigen Radwegenetze auf überörtlicher und örtlicher Ebene gilt es verstärkt in das bestehende Netz an überregionalen Wegen zu integrieren. Gerade auf dieser Ebene soll das bestehende Netz erhalten, ergänzt und schrittweise qualitativ verbessert werden. Insbesondere bezüglich der einheitlichen Beschilderung und Außendarstellung der Wege besteht zusätzlich noch Nachholbedarf.

zu 4.5.2.2 Das Fahrrad hat als Nahverkehrsmittel stark an Bedeutung gewonnen. Derzeit werden ca. 8% der Wege zur Arbeitsstelle und über 20% der Wege zur Schule mit dem Fahrrad zurückgelegt. Diese Werte lassen sich noch erheblich steigern. Voraussetzung dafür ist, die Benutzung des Fahrrades attraktiver und sicherer zu machen, durch die Verbesserung der Infrastruktur (vgl. RP(7) 4.5.3) und die Schaffung eines optimierten Radwegenetzes. Wegen der Verkehrsbelastungen und Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs sind Bundes-, Staats- und Kreisstraßen für den Radverkehr i. d. R. nicht geeignet. Um die Sicherheit und Attraktivität des Radfahrens zu erhöhen, sind selbstständige Radverkehrsanlagen für den überörtlichen Radverkehr notwendig. Darüber hinaus sollten die Wege entlang des Main-Donau-Kanals und sonstiger geeigneter Wasserstraßen und Fließgewässer

für den Radverkehr weiterentwickelt und unterhalten werden.

zu
4.5.3 Im Allgemeinen kann man in der Region zwei unterschiedliche Aufgaben der Radwege herausstellen. Zum einen sollen sie - speziell im großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen - den Berufstätigen und Schülern die Möglichkeit bieten, per Fahrrad von den Randbereichen zu Arbeitsplatz bzw. Schule im Zentrum zu gelangen. Auf der anderen Seite besitzen sie die Aufgabe, den Radwanderer aus den Städten heraus in die freie Natur zu führen (Erholungsfunktion). Entsprechend ihrer Funktion unterscheiden sich die Anforderungen an die Radwege. Bei städtischen Radwegen stehen vorrangig Ausbau und Sicherheit im Vordergrund. Unter der Zielsetzung eines stadtverträglichen Verkehrs soll es den Radverkehrsteilnehmern darüber hinaus ermöglicht werden, sich innerhalb des Stadtgebietes in, entlang und zwischen Grünzügen sicher und weitgehend abgasfrei bewegen zu können. Bei hauptsächlich für die Freizeitnutzung konzipierten Wegen kommt der Anspruch hinzu, dass wenn möglich abseits von stark befahrenen Straßen ausgebaut wird, um Lärm und Abgasen zu entgehen.

In erster Linie gilt es in diesem Zusammenhang darauf hinzuwirken, dass jene Gebiete der Region, die eine besondere Bedeutung für die Erholung besitzen, weitestgehend gefahrlos und frei von Verkehrsemissionen aus den Kernbereichen der Region erreichbar sind sowie das bestehende Radwegenetz innerhalb dieser Gebiete gepflegt und gegebenenfalls weiter ausgebaut wird.

zu 4.6 Ziviler Luftverkehr**zu 4.6.1 Verkehrsflughafen Nürnberg**

zu 4.6.1.1 Das Passagieraufkommen am Verkehrsflughafen Nürnberg ist in den letzten Jahren insbesondere durch das überproportionale Wachstum des Touristikverkehrs geprägt worden und hat damit eine überregionale Bedeutung erreicht. Das bereits umfassend entwickelte touristische Angebot gilt es bedarfsgerecht weiter zu entwickeln, um die Drehkreuzfunktion zu stärken.

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

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

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

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

zu 4.6.1.2 Durch die Inbetriebnahme einer direkten U-Bahn-Verbindung zum Hauptbahnhof Nürnberg wird der Flughafen optimal mit der Region verknüpft. Darüber hinaus sollten die Planungen für eine Verknüpfungsmöglichkeit Richtung Norden mittels einer Stadtbahnverbindung in Richtung Erlangen weiterverfolgt werden.

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

zu 4.6.2 Nach den Vorgaben im Landesentwicklungsprogramm Bayern (vgl. LEP B V 1.6.7) soll i. d. R. jede Region abgesehen von internationalen Verkehrsflughäfen über mindestens einen Luftverkehrsanschluss verfügen. Diese Funktion übernimmt derzeit der Verkehrslandeplatz Herzogenaurach. Standortuntersuchungen für eine Verlegung haben bisher noch zu keinem Ergebnis geführt.

zu 4.6.3 Der Sonderlandeplatz Schwabach-Heidenberg ist gut ausgebaut. Ferner sind auch die geländemäßigen Voraussetzungen für die spätere Anlegung eines befestigten Rückrollweges sowie für die Verlängerung der Start-/Landebahn nach Osten gegeben. Eine darü-

ber hinausgehende Erweiterung des Flugplatzes kommt nicht in Betracht.

zu 4.7 Binnenschifffahrt

zu 4.7.1 Die Vorteile einer Wasserstraße werden nur dann voll raumwirksam, wenn ausreichend Umschlagplätze zur Verfügung stehen. Aufgrund der stagnierenden Schiffsumschlagmengen ist ein Ausbau der Häfen in Erlangen und Fürth derzeit zwar nicht erforderlich, eine entsprechende Option gilt es jedoch für die Zukunft offenzuhalten.

zu 4.7.2 Das Güterverkehrszentrum (GVZ) Hafen Nürnberg ist hinsichtlich seiner Kaianlagen nach dem derzeitigen Stand der Technik für einen Umschlag am Ufer von bis zu ca. 2 Mio. t pro Jahr ausgebaut. Das GVZ Hafen Nürnberg ist das derzeit größte Güterverkehrszentrum in Süddeutschland. Dies gilt sowohl für den Umschlag von Massengütern als auch für den Umschlag von Stückgütern aller Art im Bereich von Schiene und Straße. Eine Reihe von Spediteuren unterhalten Stückgutlinienverkehre per Lkw und Bahn in das gesamte Bundesgebiet mit Sammel- und Ladestationen im Hafen. Durch den Bau von Container-Umschlaganlagen (Wasser, Schiene, Straße) im Hafen kann mittelfristig die bestehende Container-Umschlagsanlage in Nürnberg-Gostenhof entfallen. Neben der Komplettierung des Güterverkehrszentrums liegen die Vorteile damit auch in der Entlastung der Nürnberger Innenstadt vom Schwerverkehr.

Die Notwendigkeit zu einer Erweiterung der Hafenanlagen wird dann eintreten, wenn entweder am Ufer keine Ansiedlungsflächen mehr zur Verfügung stehen oder das zu bewältigende Verkehrsaufkommen die derzeit installierte Umschlagskapazität überschreitet. Im Zuge dessen und im Zusammenhang mit dem Bau eines trimodalen Umschlagsbahnhofs im kombinierten Ladungsverkehr wird voraussichtlich Mitte 2004 mit dem Teilausbau des 3. Hafenbeckens (Stichbecken) begonnen. Hinsichtlich der Güterverteilung in die Fläche bzw. der Gütersammlung aus der Fläche hat sich der Hafen zu einem bedeutenden Bindeglied zwischen den Verkehrsträgern Schiene und Straße entwickelt. Er benötigt daher zur Erhaltung und weiteren Förderung dieser Funktion eine optimale Infrastruktur in Hinsicht auf Schiene und Straße ebenso wie ein leistungsfähiges überörtliches Straßen- und Schienennetz. Aufgrund der künftigen Neuansiedlungen und der Verkehrsentwicklung muss die Hafenstraßeninfrastruktur ausgebaut werden und auf die unmittelbar angrenzenden Anschlüsse von Autobahn/Schnellstraße ausgerichtet werden.

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

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

zu 4.7.3 Durch den Bau des MD-Kanals sind neue reizvolle Gegenden für die Fahrgastschifffahrt erschlossen worden. Mit dem Aufstieg zur Scheitelhaltung ergibt sich die Möglichkeit zur Weiterfahrt in das Sulztal und Altmühltal mit Anschluss an die Donau. An Schifffahrten auf

dem MD-Kanal und Hafentrundfahrten besteht steigendes Interesse. Durch weitere Anlegestellen können die Fahrten attraktiver und der Betrieb rationeller gemacht werden (Vermeidung doppelter Wege). Sie können auch Ansatzpunkte weiterer Erholungseinrichtungen sein. Diese Art der kurzfristigen Naherholung bzw. Freizeitgestaltung mit Ausflugsschiffen wird durch die Modernisierung, Verbesserung und Attraktivierung des Angebotspektrums der Personenschiffahrtsunternehmen stark ausgebaut und wird in Zukunft weiter durch neue Linienverkehre stetig zunehmen. Hinzu kommt der Zweig der internationalen (zum Teil mehrwöchigen) Flusskreuzfahrten mit hochkomfortablen Reiseschiffen, der durch die Integration südosteuropäischer Staaten des Donauraumes immer mehr an Bedeutung gewinnt und eine Alternative zu herkömmlichen Städtereisen - auch mit Nürnberg als wichtigem Zentrum - darstellt.

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