

Ziel/ Begründung	Stellungnahme der Beteiligten	Beschlussempfehlung des Regionsbeauftragten
zu 1.1.1	<p><b>Stadt Nürnberg</b>  Vorschlag Textänderung (2. Absatz):  "Dieser Zusammenschluss basiert auf dem Ende der 70er Jahre fertig gestellten „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 <i>und Straßenbahn</i> Rückgratfunktion für den öffentlichen Personennahverkehr zu. <del>Die übrigen Verkehrsträger Straßenbahn und Bus ergänzen mit ihren</del> <i>Der Verkehrsträger Bus ergänzt mit seinen</i> spezifischen Zubringer-, Verteiler- und Erschließungsaufgaben das Gesamtsystem des ÖPNV in der Region."</p> <p>Vorschlag Textänderung (4. Absatz):  Die Ringstraße in Nürnberg ist fertig gestellt. Da die anderen Städte der Planungsregion über keine ringstraßenähnlichen Konzepte verfügen, kann der Hinweis entfallen.</p>	(45) Die Vorschläge werden entsprechend berücksichtigt; dienen der Klarstellung.
zu 1.1.2	<p><b>Stadt Nürnberg</b>  Vorschlag Textergänzung (3. Absatz, im Anschluss an Satz 2)  <i>"Die Schaffung einer fußgänger- und radverkehrsfreundlichen Infrastruktur (Stadt der kurzen Wege) trägt dazu bei, die Kaufkraft im Ort zu binden und nicht in periphere Einkaufszentren auf der grünen Wiese abfließen zu lassen."</i>  Die bisherigen Sätze 3 und 4 können daran im Anschluss einen eigenständigen 4. Absatz bilden.</p>	(46) Die Vorschläge werden entsprechend berücksichtigt; sinnvolle Ergänzung.

Ziel/ Begründung	Stellungnahme der Beteiligten	Beschlussempfehlung des Regionsbeauftragten
<p>zu 1.1.3</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li> <p><b>• Stadt Nürnberg</b>  Vorschlag Textergänzung (4. Absatz) - i.V.m. Vorschlag zu Ziel B V 1.1.3  <i>"Aussagen zu den zu ergänzenden Radverkehrsanlagen im Verdichtungsraum sind in den Fortschreibungen der kommunalen Radwegenetzpläne enthalten."</i></p> </li> <li> <p><b>• Stadt Schwabach</b>  Zusätzlich zu den Ausbaumaßnahmen der Regional- und Nahverkehrsbahnen, dem S-Bahn-, U-Bahn- und Straßenbahnnetz sind noch weitere Verbesserungen des ÖV vorzuschlagen (Busbeschleunigungsmaßnahmen und Maßnahmen zur Beschleunigung der Bahn (Schienenübergänge, Trassierung, usw.)). Die Begründung zu den Punkten 1.1.3 und 1.1.4 sowie 1.2 und 1.3 ist entsprechend zu überarbeiten.</p> </li> <li> <p><b>• Industrie- und Handelskammer Nürnberg für Mittelfranken</b>  Zu 1.1.3 sollte ein Hinweis auf die Einführung der automatischen U-Bahn erfolgen, da dieses System in den Ballungsgebieten eine deutlich höhere Bedienfrequenz bei vergleichsweise geringen Kosten ermöglicht.</p> </li> <li> <p><b>• VGN</b>  Die Entwicklung einer Gesamtverkehrsdatenbasis bildet die Grundlage für Nachfrageprognosen bei denen Wechselwirkungen zwischen MIV und ÖPNV berücksichtigt werden können.</p> </li> </ul>	<p><b>(47a)</b> Der Vorschlag wird entsprechend berücksichtigt; dient der Erläuterung.</p> <p><b>(47b)</b> Die Vorschläge werden soweit möglich berücksichtigt; dienen der Erläuterung.</p> <p><b>(47c)</b> Der Vorschlag wird entsprechend berücksichtigt; sinnvolle Ergänzung.</p> <p><b>(47d)</b> In der Begründung wird das Projekt DIVAN erläutert, vgl. dazu auch <b>(3b)</b>; sinnvolle Ergänzung</p>

Ziel/ Begründung	Stellungnahme der Beteiligten	Beschlussempfehlung des Regionsbeauftragten
zu 1.1.4	<p>• <b>Stadt Nürnberg</b> Vorschlag Textergänzung (1. Satz) - i.V.m. mit Vorschlag zu Ziel B V 1.1.4 "..., die zu einer spürbaren Verringerung des Anteils des motorisierten Individualverkehrs und zu einer wesentlichen Erhöhung des öffentlichen Personennahverkehrs <i>und des nicht motorisierten Individualverkehrs</i> führen."</p> <p>• <b>Stadt Schwabach</b> Zusätzlich zu den Ausbaumaßnahmen der Regional- und Nahverkehrsbahnen, dem S-Bahn-, U-Bahn- und Straßenbahnnetz sind noch weitere Verbesserungen des ÖV vorzuschlagen (Busbeschleunigungsmaßnahmen und Maßnahmen zur Beschleunigung der Bahn (Schienenübergänge, Trassierung, usw.)). Die Begründung zu den Punkten 1.1.3 und 1.1.4 sowie 1.2 und 1.3 ist entsprechend zu überarbeiten.</p>	<p><b>(48a)</b> Der Vorschlag wird entsprechend berücksichtigt; sinnvolle Ergänzung.</p> <p><b>(48b)</b> vgl. <b>(47b)</b></p>

Ziel/ Begründung	Stellungnahme der Beteiligten	Beschlussempfehlung des Regionsbeauftragten
zu 1.1.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>VGN</b></li> </ul> <p>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.</p>	<p><b>(49)</b> Der Vorschlag wird hier nicht berücksichtigt; ist in der Begründung zu 1.6.1.2 enthalten.</p>
zu 1.1.6	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Stadt Nürnberg</b></li> </ul> <p>Der Zielsetzung, den Main-Donau-Kanal beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur so zu stärken, dass er zukünftig mehr Verkehrsanteile übernehmen kann, steht u.a. der im Abschnitt zwischen Straubing und Vilshofen noch nicht abgeschlossene Ausbau der Donau entgegen. Nur im Fall eines Ausbaus wäre die Donau und in der Folge auch der Main-Donau-Kanal durchgehend für Schiffe mit größerer Abladetiefe befahrbar. Die Stadt Nürnberg würde es begrüßen, wenn dabei eine möglichst umweltschonende Ausbauvariante realisiert werden könnte.</p>	<p><b>(50)</b> Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ist nichts zu veranlassen.</p>

Ziel/ Begründung	Stellungnahme der Beteiligten	Beschlussempfehlung des Regionsbeauftragten
zu 1.2	<p>• <b>Stadt Schwabach</b> Zusätzlich zu den Ausbaumaßnahmen der Regional- und Nahverkehrsbahnen, dem S-Bahn-, U-Bahn- und Straßenbahnnetz sind noch weitere Verbesserungen des ÖV vorzuschlagen (Busbeschleunigungsmaßnahmen und Maßnahmen zur Beschleunigung der Bahn (Schienenübergänge, Trassierung, usw.)). Die Begründung zu den Punkten 1.1.3 und 1.1.4 sowie 1.2 und 1.3 ist entsprechend zu überarbeiten.</p>	(51) vgl. (47b)
zu 1.2.1	<p>• <b>Stadt Nürnberg</b> Vorschlag Textänderung: "Die Weiterentwicklung des S-Bahn-, <del>und U-Bahn-Netzes</del> <i>U-Bahn- und Straßenbahnnetzes</i> sowie eine zeitnahe Realisierung der <del>Stadtumlandbahn</del> <i>Stadtumlandbahn</i> 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."</p>	(52) „U-Bahn- und Straßenbahnnetzes“ wird übernommen; dient der Klarstellung. Der Begriff „Stadtumlandbahn“ wird beibehalten; vgl. dazu (12a).
zu 1.2.2	<p>• <b>Stadt Fürth</b> Aus Sicht der Stadt Fürth sind folgende textliche Ergänzungen notwendig: Darüber hinaus ist es erforderlich, die Sektoren - West: Fürth - Siegersdorf (Gemeinde Veitsbronn) - (Neustadt a.d.Aisch/Markt Erlbach, R 8) <u>und Fürth - Cadolzburg (Zum Bereich West gehört auch die Strecke Fürth - Cadolzburg, für die bereits Untersuchungen vorliegen)</u> datenmäßig zu....</p>	(53) Der Vorschlag wird berücksichtigt; vgl. dazu (13a).

Ziel/ Begründung	Stellungnahme der Beteiligten	Beschlussempfehlung des Regionsbeauftragten
zu 1.2.6	<p>• <b>Stadt Nürnberg</b> Vorschlag Textergänzung: "Bei den bestehenden Schienenverkehrsstrecken wird es zukünftig erforderlich werden, den Bedarf von neuen Haltepunkten bzw. Reaktivierungen von ehemaligen Haltepunkten (z.B. Nürnberg-Buchenbühl) entsprechend der Siedlungsstruktur und Siedlungsentwicklung zu prüfen und zu bewerten.</p>	<p><b>(54)</b> Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt. Nach Auffassung des VGN sollte hier kein Haltepunkt konkret genannt werden.</p>
zu 1.2.7	<p>• <b>Stadt Nürnberg</b> Vorschlag Textänderung: "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) haben die zu schaffenden P+R-Anlagen erhöhte Bedeutung. Ähnliches Gleiches gilt für B+R-Anlagen.</p> <p>• <b>Stadt Schwabach</b> Redaktioneller Hinweis: Bitte prüfen, ob in der Begründung zu 1.2.7, Zeile 3, die Klammern richtig stehen.</p> <p>• <b>Markt Allersberg</b> Ziel 1.2.7 gibt vor, dass der Bau und Betrieb von P+R- und B+R-Anlagen weiter entwickelt werden soll. In der Begründung dazu sind auch verschiedene S-Bahnstationen aufgeführt. Der Markt vermisst, dass dies auch auf die Regionalbahnhöfe (Kinding) und Allersberg ausgedehnt wird. Bau und Betrieb von P+R- und B+R-Anlagen sollen die Bemühungen zum Umstieg auf den Schienennahverkehr vom motorisierten Individualverkehr her unterstützen. Die ist ebenso wie bei den S-Bahnstationen auch bei den Regionalbahnhöfen notwendig. Die derzeit bereits planfestgestellte Planung sieht zwar für Allersberg den Bau einer P+R- und B+R-Anlage vor, doch</p>	<p><b>(55a)</b> Der Vorschlag wird übernommen.</p> <p><b>(55b)</b> Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Klammern in der 3. Zeile stehen richtig. Sie sollen verdeutlichen, dass Orte außerhalb der Region 7 liegen. In der 4. Zeile werden deshalb die Klammern aufgelöst.</p> <p><b>(55c)</b> Der Regionalbahnhof Allersberg wird genannt; wichtiger Hinweis.</p>

	<p>kann sich für die Zukunft auch eine Erweiterung ergeben. Es wird deshalb beantragt, zumindest in der Begründung zu Ziffer 1.2.7 auch den Ausbau der P+R/B+R-Anlagen der Regionalbahnhöfe Allersberg (Kinding) zusätzlich aufzunehmen, weil ein Umstieg auf den Schienennahverkehr auf dieser Strecke nur erreicht werden kann, wenn leistungsfähige P+R-Anlagen angeboten werden, die gegebenenfalls auch entsprechend zu erweitern sind.</p>	
<p><b>zu 1.2.8</b></p>	<p>• <b>Stadt Nürnberg</b>  Das Güterverkehrszentrum Hafen Nürnberg GVZ liegt nicht wirklich peripher, sondern am südlichen Stadtrand von Nürnberg. Bis 2005 wird ein trimodales Terminal für den kombinierten Verkehr Straße / Schiene / Wasser geschaffen. Hierauf konzentrieren sich alle Anstrengungen. Eine Verbesserung der ÖPNV-Anbindung, wie in Ziel B V 1.2.8 zum Ausdruck gebracht, wird als optimierte Buserschließung im Rahmen des Nahverkehrsplans Nürnberg derzeit untersucht, stellt im Gesamtkontext aus der Sicht der Stadt Nürnberg aber ein eher untergeordnetes Ziel dar.</p>	<p><b>(56)</b> Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. „Peripher“ wird durch „am südlichen Stadtrand“ ersetzt. Die übrige Begründung bleibt unverändert. Auch wenn eine bessere ÖPNV-Anbindung „ein eher untergeordnetes Ziel“ ist.</p>
<p><b>zu 1.3</b></p>	<p>• <b>Stadt Schwabach</b>  Zusätzlich zu den Ausbaumaßnahmen der Regional- und Nahverkehrsbahnen, dem S-Bahn-, U-Bahn- und Straßenbahnnetz sind noch weitere Verbesserungen des ÖV vorzuschlagen (Busbeschleunigungsmaßnahmen und Maßnahmen zur Beschleunigung der Bahn (Schienenübergänge, Trassierung, usw.)). Die Begründung zu den Punkten 1.1.3 und 1.1.4 sowie 1.2 und 1.3 ist entsprechend zu überarbeiten.</p>	<p><b>(57a)</b> vgl. <b>(47b)</b></p>

Ziel/ Begründung	Stellungnahme der Beteiligten	Beschlussempfehlung des Regionsbeauftragten
zu 1.4	<p>• <b>Industrie- und Handelskammer Nürnberg für Mittelfranken</b>  Als neue Rubrik unter Kapitel 1.4 Straßenbau schlagen wir ein Unterkapitel „Intelligente Verkehrssysteme zur Netzbeeinflussung“ vor. Diese Systeme ermöglichen eine gezielte Steuerung besonders belasteter Autobahnabschnitte als auch innerstädtischer Straßen. Telematische Pilotprojekte wie FCD (Floating Car Data) und Orinoko können quasi als Fortentwicklung des bestehenden dynamischen Verkehrsleitsystems Messe/Stadion/Arena dienen und sollten unterstützt werden.</p>	<p><b>(58)</b> Der Vorschlag wird nicht übernommen.  <u>Begründung:</u> Auf den Autobahnen und Einfallstraßen nach Nürnberg (Messe, Stadion, Arena) ist bereits ein Verkehrsleitsystem installiert. Darüber hinausgehende Maßnahmen sind derzeit nicht erkennbar.</p>
zu 1.4.2.1	<p>• <b>Stadt Nürnberg</b>  Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 ist das Projekt des Neubaus der B 2 zwischen Hafen Nürnberg und A 6 bei Schwabach nicht mehr enthalten. Neu aufgenommen in den BVWP wurden als vordringlicher Bedarf der 6-streifige Ausbau der A 6 zwischen Autobahnkreuz Nürnberg-Ost und Schwabach sowie der 6- bis 8-streifige Ausbau der A 73 von der Anschlussstelle Hafen bis zum Autobahnkreuz Nürnberg-Süd. Auf der Grundlage des BVWP 2003 hat der Deutsche Bundestag am 01.07.2004 zwischenzeitlich das Fünfte Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes beschlossen.  Mit der Entscheidung zugunsten des Ausbaus von A 6 und A 73 einschließlich des Overflys im Bereich des Autobahnkreuzes Nürnberg-Süd wird das vorhandene Verkehrssystem so ertüchtigt, dass ein Neubau der B 2 aus verkehrlicher Sicht entbehrlich ist. Die Stadt Nürnberg hält es dementsprechend für erforderlich, dass die Neubaumaßnahme der B 2 im Zuge der Elften Änderung des Regionalplans als Ziel gestrichen wird.  Des Weiteren lehnt die Stadt Nürnberg eine Ortsumgehung von Stein im Zuge der B 14 mit Anbindung an die B 2 im Stadtgebiet von Nürnberg entschieden ab. Dies gilt sowohl für eine Verlegung als B 14 Süd in Richtung Reichelsdorf als auch für Überlegungen hinsichtlich einer Verlängerung der Hügelstraße als weitere Verkehrsverbindung zwischen</p>	<p><b>(59a)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Spiegelstrich: „Neubau der B 2...“ wird gestrichen; nicht mehr im Bundesverkehrswegeplan enthalten.</li> <li>• Der Spiegelstrich: „einer Ortsumgehung von Stein im Zuge der B 14...“ wird gestrichen; nicht im Bundesverkehrswegeplan enthalten.</li> <li>• Der 6. Absatz wird entsprechend dem Vorschlag der Stadt Nürnberg geändert; vordringlicher Bedarf im Bundesverkehrswegeplan.</li> </ul>

Nürnberg und Stein. Im Bundesverkehrswegeplan 2003 ist eine Ortsumgehung von Stein nicht enthalten.  
Die B 14 Süd kann nicht wesentlich zu der von der Stadt Stein angestrebten Entlastung ihrer Ortsdurchfahrt beitragen, da nur ein geringer Anteil des Verkehrs westlich von Stein Durchgangsverkehr ist. Es liegt nicht im Interesse der Stadt Nürnberg, Teile des aus dem Westen einströmenden Verkehrs auf bereits kritisch belastete zweispurige Straßen im Süden Nürnbergs zu verlagern, auf denen auch Linienbusverkehr abgewickelt werden muss.

Vorschlag Textänderung (6. Absatz):

"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~~ *Bau einer Direktverbindung (Overfly) A 73/A 6 am Autobahnkreuz Nürnberg-Süd für die Relation Nürnberg/Schwabach* möglich."

• **Stadt Erlangen**

Redaktionelle Änderung:

„...durch den sechsstreifigen Ausbau der A 3 ab dem FÜ/ER-BAB Kreuz erreicht werden.“

Begründung: Genaue Beschreibung der Ausbaustrecke gem. dem Entwurf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen.

• **Stadt Schwabach**

Gemäß Stadtratsbeschluss stimmt die Stadt Schwabach einer Trassierung zum Neubau der B 2 zwischen dem Hafen Nürnberg und der A 6 über Schwabacher Stadtgebiet nicht zu.

Im Bundesverkehrswegeplan, der noch im März dieses Jahres verabschiedet werden soll, ist die o.g. B 2-Trassierung nicht mehr enthalten. Sie ist daher aus dem Regionalplan, Teilfortschreibung, wieder herauszunehmen. Die Begründung ist in Punkt 1.4.2.1 und 1.4.2.2 entsprechend zu überarbeiten.

**Gemeinde Rohr**

Durch eine angedachte Umgehungsstraße zur B 14 der Stadt Stein darf das Gelände für den geplanten und teilweise schon im Bau befindlichen Golfplatz (9. Änderung des FNP der Gemeinde Rohr) nicht berührt werden.

**(59b)** Es wird nach A 3 folgender Text eingefügt: „ab dem Autobahnkreuz Fürth/Erlangen Richtung Würzburg“; redaktionelle Änderung.

**(59c)** vgl. **(59a)**

**(59d)** vgl. **(59a)**

Die Planungen sollen sich auf bestehende Trassen und deren weiteren Ausbau erstrecken.

• **Markt Wendelstein**

Es wurde einstimmig beschlossen, dass die Wichtigkeit des Ausbaus der B 2a zwischen dem Hafen Nürnberg und der A 6 in der Regionalplanung stärker hervorgehoben werden muss. Nur durch diese Maßnahme können die Ortsdurchfahrten von Wendelstein, Groß- und Kleinschwarzenlohe spürbar entlastet werden. Es muss daher darauf hingewirkt werden, dass der Ausbau der B 2a zwischen dem Hafen Nürnberg und der A 6 in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes aufgenommen wird.

• **Gemeinde Henfenfeld**

Zum Punkt Straßenbau hat die Gemeinde Henfenfeld Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Mittelfranken „B 14, Ortsumgehung Reichenschwand“ beim Bayer. Verwaltungsgerichtshof in München eingereicht.

Wir sind nach wie vor der Meinung, dass bei der Planung die Gesichtspunkte Umweltbeeinträchtigung, Landschaftsbelastung (siehe 1.4.1) sowie Hochwasserschutz (auch für die Gemeinden flussabwärts - auch Nürnberg) nicht berücksichtigt wurden.

• **Gemeinde Ottensoos**

Die geplanten Ausbauten der Bundesautobahnen sind zu verwirklichen um die Verkehrsströme über diese Hauptverkehrsadern abwickeln zu können. Dadurch ist eine Entlastung auch der Bundesstraßen einhergehend. Eine Entlastung der Hauptverkehrsader zwischen den Mittelbereichen Lauf a.d.Pegnitz und Hersbruck ist wünschenswert.

Der vierstreifige Ausbau der B 14 zwischen der A 9 und Reichenschwand sowie die Weiterführung als zweistreifige Ortsumgehung von Reichenschwand hat sich insbesondere an den Kapiteln B I Natur und Landschaft auszurichten. Die Ergebnisse des durchgeführten Raumordnungsverfahrens sind auf die Ziele des Regionalplans hin zu überprüfen und die Trassenführung nochmals zu überarbeiten. Da die Maßnahme B 14 im derzeitigen Entwurf des neuen Bundesverkehrswegeplans nur noch im weiteren Bedarf enthalten ist, sind weitere Planungsarbeiten an diesen Strecken derzeit nicht anzustrengen.

**(59e)** Dem Anliegen des Marktes Wendelstein kann nicht entsprochen werden. Die B 2a ist nicht mehr im Bundesverkehrswegeplan enthalten.

Vgl. auch **(59a)**.

**(59f)** Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ist derzeit nichts zu veranlassen. Die B 14 OU Reichenschwand ist im Bundesverkehrswegeplan als weiterer Bedarf enthalten.

**vgl. (59f)**

Eine Überprüfung hinsichtlich der Funktionserhaltung des Ortskerns ist bei der Ortsumgehung Reichenschwand durchzuführen.

• **Gemeinde Reichenschwand**

Der im Planfeststellungsverfahren sich befindliche Bauabschnitt der B 14 „Ortsumgehung Reichenschwand“ ist mit höchster Priorität weiter zu verfolgen.

• **Landratsamt Nürnberger Land**

Aus der Sicht der Verkehrssicherheit sind bauliche Maßnahmen an der Bundesstraße 14 im Abschnitt zwischen der Einmündung der Gemeindeverbindungsstraße Kläranlage Neunkirchen und der Einmündung der Staatsstraße 2236 nach Speikern dringend erforderlich. Die zuständige Unfallkommission schlägt dort evtl. einen Um- bzw. Ausbau vor.

• **Gemeinde Neunkirchen a. Sand**

Im Zuge des geplanten vierstreifigen Ausbaues der B 14 zwischen der A 9 und Reichenschwand ist eine kreuzungsfreie Anbindung des Baugebietes Bräunleinsberg zur St 2236 dringend erforderlich.

• **Stadt Baiersdorf**

Das Stadtgebiet von Baiersdorf wird in einer Nord-Süd-Achse durch die Autobahn A 73 Nürnberg-Bamberg sowie von der Bahntrasse Nürnberg-Bamberg durchschnitten. Damit entsteht eine bandartige Siedlungsstruktur, bei der die östlich gelegenen Ortsteile Hagenau, Igelsdorf und das Neubaugebiet „In der Hut“ vom eigentlichen Stadtzentrum getrennt werden. Wenige hundert Meter westlich des Siedlungsbereiches der Altstadt verläuft der Rhein-Main-Donau-Kanal parallel zum Regnitztal.

Aus diesem Grunde ist eine Verbesserung der Ost-West-Querung innerhalb des Stadtgebietes dringend erforderlich, insbesondere unter Zugrundelegung der Verkehrsströme aus Oberfranken.

Der sechsstreifige Ausbau der A 73 sollte nur auf den vorhandenen Fahrstreifen und flankiert durch ein Verkehrsleitsystem umgesetzt werden. Ein erweiterter Ausbau der A 73 würde sonst für Baiersdorf die Planung eines Gewerbegebietes entlang der A 73 zu stark einschränken. In diesem Zusammenhang wird auch ein verbesserter Lärmschutz für das Stadtgebiet gefordert.

**vgl. (59f)**

**(59g)** Beim Spiegelstrich: „den vierstreifigen Ausbau der B 14...“ wird „vierstreifig“ gestrichen. Die vom Landratsamt Nürnberger Land und von der Gemeinde Neunkirchen a. Sand geforderten Ergänzungen werden nicht berücksichtigt.

Begründung:

Bei den Anträgen handelt es sich um Detailmaßnahmen, die im Rahmen der Planungsverfahren berücksichtigt werden müssen.

**(59h)** Die Forderungen werden zur Kenntnis genommen. Es ist nichts zu veranlassen.

Begründung:

Der Ausbau der A 73 ist im Bundesverkehrswegeplan als weiterer Bedarf enthalten. Bei den Anträgen handelt es sich um Detailmaßnahmen, die im Rahmen der Planungsverfahren berücksichtigt werden müssen.

• **Gemeinde Bubenreuth**

Bei einem Ausbau der A 73 favorisiert die Gemeinde die Anbringung von Verflechtungsspuren zwischen Erlangen-Nord und Baiersdorf. Auch im Straßenverkehr wird beim Ausbau der A 73 gefordert, dass Schallschutzmaßnahmen mit dem höchsten Wirkungsgrad geschaffen werden. Alle Lärmschutzmaßnahmen müssen vor Baubeginn ausgeführt werden.

• **Gemeinde Georgensgmünd**

Ein wichtiger Aspekt im Bereich Straßenbau, Themenbereich 1.4, ist die weitere Verbesserung der straßenmäßigen Erschließung/Anbindung der Region an den großräumigen und überregionalen Verkehr (1.4.2.1). Der vierspurige Ausbau der B2 zwischen Roth und Mauk, einschließlich der Ortsumgehungen von Untersteinbach (Stadt Roth) und Wernsbach (Gemeinde Georgensgmünd), sollte unbedingt forciert werden. Im Zuge des 3-spurigen Ausbaues in Richtung Süden wird von uns angeregt, dass die Vorbereitungen und Planungen einen vierspurigen Ausbau langfristig zum Ziel haben sollten.

• **Markt Heroldsberg**

In Ziffer 1.4.2.1 ist bezüglich der erforderlichen Verbesserungen am bestehenden überregionalen Straßenverkehrsnetz formuliert: „Diese können erreicht werden durch ... den 4- oder 3-streifigen Ausbau der B 2 zwischen der A 3 und Eschenau (Markt Eckental) sowie die Ortsumgehungen von Eschenau und Forth (Markt Eckental)“  
Wie dem Straßenbauamt Nürnberg bekannt ist, fordert der Markt Heroldsberg seit langem deutliche Verbesserungen der bestehenden Anbindungen Heroldsberg Süd, Mitte und Nord. Mit den bisherigen Maßnahmen an den Anbindungen Süd und insbesondere Nord wurden lediglich geringfügige Verbesserungen erreicht, welche aber noch nicht ausreichend sind. Die Anbindung Heroldsberg Mitte ist ohnehin völlig inakzeptabel und wird daher auch nur eingeschränkt angenommen. Der Markt Heroldsberg stellt klar, dass er einen 4-spurigen Ausbau bis Eschenau mangels verkehrlichen Erfordernissen sowie aus Gründen des Immissionsschutzes, des Landschafts- und Naturschutzes, des Orts- und Landschaftsbildes, des Flächen- und Kapitalverbrauches ablehnt.

**(59i)** Die Forderungen werden zur Kenntnis genommen. Es ist nichts zu veranlassen.

Begründung:

Der Ausbau der A 73 ist im Bundesverkehrswegeplan als weiterer Bedarf enthalten. Bei den Anträgen handelt es sich um Detailmaßnahmen, die im Rahmen der Planungsverfahren berücksichtigt werden müssen.

**(59k)** Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die bisherige Formulierung bleibt.

Begründung:

Der Ausbau der B 2 soll bedarfsgerecht erfolgen. Der prognostizierte Verkehr rechtfertigt einen vierspurigen Ausbau nur im nördlichen Bereich..

**(59l)** Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die bisherige Formulierung bleibt.

Begründung:

Bei den Forderungen des Marktes Heroldsberg handelt es sich um Detailfragen, die im Rahmen der Planungsverfahren berücksichtigt werden müssen.

Ein Gesamtkonzept der geplanten Maßnahmen wird erstellt.

Allenfalls im Bereich von der A 3 bis vor die Anbindung Heroldsberg Süd wird ein 4-spuriger Ausbau akzeptiert.  
Ab Heroldsberg Süd bis Eckental ist der grundsätzlich 2-spurige Ausbau zu belassen. Die bestehenden Anbindungen Heroldsbergs sind dringend zu verbessern. Lediglich auf Teilstrecken wie in Steigungsbereichen wird einem 3-spurigen Ausbau zugestimmt.  
Ein Gesamtkonzept der gesamten geplanten Ausbaumaßnahmen einschließlich der Ortsumgehungen von Eschenau und Forth ist auszuarbeiten und vorzulegen.

• **Bund Naturschutz in Bayern e.V.**

Begründung für die Streichung einzelner Projekte (unvollständig):

- B 470 OU Gremsdorf:

Das Verkehrsaufkommen rechtfertigt eine Ortsumgehung nicht. Die Trasse läge mitten im EU-Vogelschutzgebiet.

- B 2a neu Hafen - A 6:

Durch den drohenden Ausbau des Autobahnkreuzes Nürnberg-Süd und der Verbreiterung der A 6 wird der Hafen über die A 73 optimal an die A 6 angeschlossen. Diese Verbindung ist auch das Rückgrat der Erschließung des Individualverkehrs für die Achse Nürnberg-Schwabach-Roth. Ein Neubau der B 2 ist daher nicht erforderlich und abzulehnen.

Jede der vom Straßenbauamt entwickelten Neubau-Varianten würde

- vom Straßenverkehr unberührte Landschaft durchschneiden, verlärmern und betonieren

- bisherige Ruhezone der Naherholung vernichten,
- Bannwald und Landschaftsschutzgebiet zerstören und
- die Bewohner in unzumutbarer Weise belasten.

Sogar der Hafendirektor (Herr Leipold) und der Leiter des Verkehrsplanungsamtes der Stadt Nürnberg (Herr Weißmann) sagten in der öffentlichen Versammlung 2003 in der Sportgaststätte Germersheimer Straße, dass sie keine B 2 neu wollen (egal in welcher Variante).

- B 2 Ausbau zwischen Roth und Mauk, OU Untersteinbach, OU Wernsbach, OU Röttenbach:

Ein autobahngleicher oder -ähnlicher Ausbau der B 2 zwischen Roth und Mauk wird abgelehnt. Ein Autobahnbau ist vom Bund hier nicht geplant.

**(59m)** Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.  
Detailfragen müssen im Rahmen der Planungsverfahren behandelt werden.

- B 470 OU Gremsdorf ist im Bundesverkehrswegeplan als weiterer Bedarf enthalten; wird nicht gestrichen.

- B 2a ist nicht mehr im Bundesverkehrswegeplan enthalten; wird gestrichen.

- Ausbau der B 2 bis einschließlich OU Wernsbach ist im Bundesverkehrswegeplan als vordringlicher Bedarf enthalten; wird nicht gestrichen.

Autobahnähnlicher Ausbau bis Augsburg ist nicht beabsichtigt.

Jetzt soll durch die Hintertür eine Autobahn in Richtung Augsburg gebaut werden.

- A 9 achtstreifiger Ausbau AK Nürnberg-Ost - AK Nürnberg:  
Ein achtstreifiger Ausbau der A 9 würde sich wegen der häufig schräg querenden Fahrzeuge weitgehend selbst ad absurdum führen. Verkehrslenkende Maßnahmen sind hier noch längst nicht ausgeschöpft. Es gibt viel mehr elektronische und optische Möglichkeiten als bisher genutzt werden (zum Beispiel farbige Laserprojektion).

- B 466 neu Verlegung bei Wassermungenau  
Die Stadt Avenberg hat vor kurzem die geplante Trasse für die Ortsumgehung Wassermungenau aus dem Flächennutzungsplan entfernt und die Flächen neu überplant. Auch in Wassermungenau ist die Notwendigkeit der Umgehung umstritten. Ein Bedarf ist auch nach den bekannten Verkehrszahlen nicht zu erkennen.

• **Fränkischer Albverein e.V.**

Bereits in unserer ausführlichen Stellungnahme vom 22.12.2003 zu den Regionalplanänderungen haben wir vorgeschlagen, erst die 8. Änderung (Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen) zu behandeln. Dies gilt auch für den nunmehr vorgelegten Vorschlag des Regionsbeauftragten bezüglich einer 11. Änderung.

Diesem Vorschlag stimmen wir zu bis auf die Ziele 1.4 (Straßenbau) und die Begründung hierzu. Hier werden sämtliche Gespenster wieder in die Geisterbahn gestellt, die längst erledigt sind, z.B. eine Umgehung von Stein im Zuge der Bundesstraße 14, oder die Verbindung nach Augsburg - durch das Rednitztal. Diese Beispiele zeigen hinlänglich, dass unsere grundsätzliche Forderung nach Planungspriorität für Natur und Landschaft zu Recht besteht.

Wenn sämtliche Vorschläge des Regionsbeauftragten Planungswirklichkeit würden, gäbe es in der Region keine einzige Tallandschaft mehr. Wir versagen es uns, auf die Einzelvorschläge einzugehen, so lange nicht nachvollziehbare Prioritäten gesetzt sind. Gibt es in Europa schon 8-streifige Autobahnen, wie sie auf Seite 6 vorgeschlagen werden?

- Ausbau der A 9 ist im Bundesverkehrswegeplan als weiterer Bedarf enthalten; wird nicht gestrichen.

- B 466 OU Wassermungenau ist im Bundesverkehrswegeplan als weiterer Bedarf enthalten; wird nicht gestrichen.

**(59n)** Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen; es ist nichts zu veranlassen.

• **Industrie- und Handelskammer Nürnberg für Mittelfranken**

Unter Punkt 1.4.2.1 sei darauf hingewiesen, dass der Ausbau der B 2 zwischen Roth und Donauwörth langfristig auf der gesamten Länge vierstreifig angelegt sein sollte.

• **Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V.**

Hinsichtlich der umfangreichen Darstellung zahlreicher, dringlicher Ausbaumaßnahmen wichtiger Verkehrsadern in der Industrieregion 7 als auch der Planung mehrerer Ortsumgehungsstraßen, möchten wir im Folgenden an einigen Beispielen exemplarisch darstellen, dass durch die geplanten Maßnahmen zahlreiche Naturschutzflächen akut betroffen wären. Durch den im Regionalplan ausgewiesenen Bau der Ortsumgehung Höchststadt a.d.Aisch wäre, je nach Trassenführung, das SPA „Aischgrund und Teile des Erlanger Höchstädter Teichgebietes“ direkt betroffen. Durch den im Regionalplan vorgeschlagenen Neubau der B 2 zwischen dem Hafen Nürnberg und der A 6 wären zum einen das Landschaftsschutzgebiet „Rednitztal Mitte“ und das als gleiche Fläche nachgemeldete FFH-Gebiet „Rednitztal in Nürnberg“ betroffen. Die Ortsumgehung von Stein im Rahmen des Ausbaus der B 14 bedingt bei der Umsetzung Eingriffe in die Landschaftsschutzgebiete „Rednitztal-Mitte“ und „Stein“ sowie die in der Nachmeldung ergänzte FFH-Fläche „Rednitztal in Nürnberg“. Durch die in der Änderung des Regionalplans aufgegriffene Planung des Straßenausbaus von A 3, A 6 und A 73 wären auch hier in der Summe zentrale Teilbereiche des SPA „Nürnberger Reichswald“, die als SPA- und FFH-Gebiet ausgewiesene Fläche „Teiche und Feuchthflächen im Aischgrund“, das LSG „Mündungsgebiet von Rednitz und Schwabach“, das SPA „Regnitztal zwischen Erlangen und Baiersdorf“, das nachgemeldete SPA „Regnitz- und Unteres Wiesenttal“ sowie die Wiesenbrüterfläche „Regnitztal von Oberndorf bis Hausen“ tangiert.

Wir sehen es als notwendig an, dass sowohl zunächst im Regionalplan schriftlich fixiert, als auch bei den konkreten Baumaßnahmen vor Ort darauf zu achten ist, dass die Schutzwürdigkeit dieser Gebiete nicht durch Bauvorhaben beeinträchtigt wird. Die Trassenführung von Ortsumgehungen und Neubaustrecken muss so geplant werden, dass Beeinträchtigungen sowie Flächenschwund und -versiegelung der Schutzgebiete vermieden werden. Wir bitten diesen Passus in die Ausführungen des Regionalplans entsprechend zu integrieren. In der jetzigen Vorlage wurden diese naturschutzfachlichen Aspekte in keinerlei Weise berücksichtigt. Die oben

**(59o)** Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die bisherige Formulierung bleibt.

Begründung: vgl. **(59k)**

**(59p)** Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen; es ist nichts zu veranlassen. Detailfragen müssen im Rahmen der Planungsverfahren gelöst werden.

aufgeführten Beispiele stellen nur einen Auszug dar, in jedem Fall muss konkret geprüft werden, welche Gebiete im Einzelnen betroffen wären. Wir halten es für erforderlich, im Zusammenhang mit den angedachten Bauvorhaben auf die Anforderungen der Planungen im Hinblick auf die Schutzstatuten verschiedener Gebiete ausdrücklich hinzuweisen. Dies ist gerade vor dem Hintergrund eines z.T. mangelhaften Informationsstandes auf kommunaler- bzw. landkreispolitischer Ebene von erheblicher Bedeutung.

• **Straßenbauamt Nürnberg**

Hinweis: in der Begründung zu Ziffer 1.4.2.1 ist unter vier Fundstellen der Neubau der B 2 zwischen Hafen Nürnberg und der BAB A6 angeführt. Diese Maßnahme ist im noch gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen aus dem Jahr 1992, im Entwurf für den nächsten Bedarfsplan jedoch nicht mehr enthalten. Endgültige Gewissheit wird erst nach Inkrafttreten des neuen Fernstraßenausbaugesetzes voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte vorliegen.

Es ist der Bau einer Ortsumgehung von Stein im Zuge der B 14 angeführt. Diese Maßnahme wurde von der bayerischen Straßenbauverwaltung bei der Fortschreibung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen zur Bewertung und Aufnahme vorgeschlagen. Der Bund hat die Maßnahme aber nicht in den Entwurf für den neuen Bedarfsplan aufgenommen. Endgültige Gewissheit wird erst nach Inkrafttreten des neuen Fernstraßenausbaugesetzes voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte vorliegen. Davon unabhängig sollte diese Maßnahme aufrechterhalten werden.

Es sollte der erste Aufzählungssatz „...den vierstreifigen Ausbau der B 14 zwischen der A 9 und Reichenschwand...“ auf „...den vier- oder dreistreifigen Ausbau der B 14 zwischen der A 9 und Reichenschwand...“ abgeändert werden.

• **Höhere Naturschutzbehörde**

Neubau der B 2 zwischen dem Hafen Nürnberg und der A 6  
Der äußerst problematische Abschnitt im Rednitztal mit der Längsdurchschneidung des FFH-Gebietes „Rednitztal in Nürnberg“ der vorläufigen Nachmeldekulisse ist abzulehnen. Andere Trassen wie z.B. „Kanaltasse“ werden aus hiesiger Sicht für möglich gehalten.  
Nachfolgende, mit erheblichen Eingriffen in besonders schützenswerte

**(59q)** Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen;  
vgl. dazu auch **59a** und **59g**

**(59r)** Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen

Landschaftsteile verbundene Straßentrassen sind als kritisch zu beurteilen:

- Ortsumgehung Stein
- Achtstreifiger Ausbau der A 9 zwischen AK Nürnberg-Ost und AK Nürnberg (verläuft im gesamten Bereich im Bannwald und SPA)
- A 73 zwischen AK Nürnberg-Süd und Nürnberg Hafen (liegt innerhalb des SPA Nürnberger Reichswald)

Ziel/ Begründung	Stellungnahme der Beteiligten	Beschlussempfehlung des Regionsbeauftragten
zu 1.4.2.2	<p>• <b>Stadt Schwabach</b> Im Bundesverkehrswegeplan, der noch im März diesen Jahres verabschiedet werden soll, ist die o.g. B 2-Trassierung nicht mehr enthalten. Sie ist daher aus dem Regionalplan, Teilfortschreibung, wieder herauszunehmen. Die Begründung ist in Punkt 1.4.2.1 und 1.4.2.2 entsprechend zu überarbeiten.</p>	<p><b>(60)</b> Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Ziel und Begründung 1.4.2.2 bleiben. <u>Begründung:</u> Hier ist der weitere Ausbau Richtung Weißenburg gemeint. In der Begründung wird zur Klarstellung darauf hingewiesen.</p>
zu 1.4.2.4	<p>• <b>Stadt Nürnberg</b> Es muss darauf hingewiesen werden, dass ein allein mit dem morgendlichen und nachmittäglichen Berufsverkehr begründeter Ausbau der A 73 (Nord) im Widerspruch zu den im Regionalplan an anderen Stellen formulierten Zielen zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs und zu der als dringend empfohlenen Maßnahme S-Bahn Nürnberg/Fürth/Erlangen/Forchheim steht.</p>	<p><b>(61)</b> Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Formulierung bleibt. Der Ausbau der A 73 ist im Bundesverkehrswegeplan enthalten.</p>
zu 1.4.2.5	<p>• <b>Stadt Nürnberg</b> In Satz 2 wird ausgeführt, dass der Verkehrsflughafen Nürnberg der Anbindung Nordbayerns an den nationalen und kontinentalen Luftverkehr dient. Es wird vorgeschlagen, den Begriff "kontinental" durch "international" zu ersetzen, da durch die Anbindung an die wichtigen europäischen Drehkreuze auch eine Anbindung an außerhalb des Kontinents gelegene Destinationen gegeben ist.</p> <p>Im 3. und 4. Satz des Begründungstextes wird ein direkter Anschluss des Verkehrsflughafens Nürnberg an die im Norden verlaufende Bundesautobahn A 3 als dringend erforderlich dargestellt. Es wird darauf hingewiesen, dass das Staatliche Straßenbauamt Nürnberg zur Verbesserung der landseitigen Erschließung des Flughafens derzeit eine vertiefte Untersuchung durchführen lässt, bei der neben einer direkten Anbindung an die im Bundesautobahn A 3 auch innerstädtische Lösungen zu bewerten sind. Das Ergebnis dieser Untersuchungen steht noch aus.</p>	<p><b>(62)</b> Im 2. Satz wird „kontinental“ durch „international“ ersetzt. Die übrige Formulierung bleibt. Auch wenn der genaue Trassenverlauf noch untersucht wird, handelt es sich in allen Fällen um eine Anbindung an die im Norden des Flughafens verlaufende A 3.</p>

Ziel/ Begründung	Stellungnahme der Beteiligten	Beschlussempfehlung des Regionsbeauftragten
<p>zu 1.4.3.1 Mittelbereiche Erlangen/Herzogenaurach</p>	<p>• <b>Stadt Erlangen</b> 2. Absatz: Wegen den bislang ungelösten Trassenproblemen der südlichen Umgehung von Buckenhof, Uttenreuth und Weiher (Gemeinde Uttenreuth) wird sich die Stadt nach Vorlage der Zusatzuntersuchungen durch das Straßenbauamt äußern. Begründung: Im Rahmen einer Zusatzuntersuchung durch das Straßenbauamt werden u.a. die Auswirkungen der südlichen Umgehung der genannten Orte auf die Verkehrsverteilung im Erlanger Stadtgebiet untersucht. Erst nach Vorlage des Untersuchungsergebnisses ist eine Erlanger Stellungnahme zu der o.g. Straßenbaumaßnahme möglich.</p> <p>5. Absatz: Die Beschreibung des Streckenabschnittes der St 2263 „südlich Hüttendorf unter Benützung der bereits vorhandenen Brücke unter dem MD-Kanal zu der bestehenden AS Eltersdorf“ (Talquerung Hüttendorf) ist ersatzlos zu streichen. Begründung: Eine zusätzliche Talquerung in diesem Bereich würde diesen jetzt noch ungestörten Landschafts- und Erholungsraum zerstören. Der Ausbau des besagten Streckenabschnittes würde insbesondere folgende negativen Auswirkungen haben:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• gravierende Beeinträchtigung der stadträumlichen Qualität und des Landschaftsbildes durch die Abriegelung des hier noch auf einer Strecke von 4 km durchgehenden Talzuges</li> <li>• Verlust von bedeutenden Flächen für den Arten- und Biotopschutz</li> <li>• hohe Lärmbelastigung der letzten noch ruhigen Auenbereiche, die den Wohngebieten im Stadtsüden in einer besonders günstigen Weise als Frei- und Erholungsraum zugeordnet sind</li> <li>• Gefährdung landwirtschaftlicher Betriebe durch die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen</li> <li>• keine Verkehrsentlastung für den OT Hüttendorf</li> <li>• erhebliche Zunahme der ohnehin schon unerträglich gewordenen Verkehrsauswirkungen (insbesondere Lärmimmissionen und Luftverunreinigungen) auf den OT Eltersdorf.</li> </ul>	<p><b>(63a)</b> Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Formulierung wird nicht geändert. <u>Begründung:</u> Der Ausbau der St 2240 ist im Staatsstraßenausbauplan in der 1. Dringlichkeit enthalten. Die Trasse ist bereits raumgeordnet. Bei der von der Stadt Erlangen angesprochenen Problematik handelt es sich um Detailfragen.</p> <p><b>(63b)</b> Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Formulierung wird nicht geändert. <u>Begründung:</u> Der Ausbau der St 2263 ist im Staatsstraßenausbauplan in der 2. Dringlichkeit enthalten.</p>

Ergänzung:

„Im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Erlangen sind südlich von Häusling zwei Varianten für eine Umgehungsstraße als langfristige Straßenplanung dargestellt. Der Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss der Stadt Erlangen fordert die Erschließung der „Herzo-Base“ über eine direkte Anbindung an die BAB A 3“  
Darüber hinaus ist eine Erschließung des Gebietes über die im Erlanger Flächennutzungsplan als Ortsumgehung Häusling dargestellte Straßenvariante planerisch zu berücksichtigen.

Begründung: Mit dem Ausbau der Herzo-Base ist eine Verkehrszunahme auf der ERH 3 zwischen den Ortsteilen Haundorf und Häusling zu erwarten.

• **Stadt Baiersdorf**

Die Verlagerung der St 2244, die durch den Altstadt kern von Baiersdorf führt, ist dringend anzustreben.

• **Gemeinde Buckenhof**

Zur Verbesserung der Anbindung für den Individualverkehr, zur Entlastung der Ortsdurchfahrten und zur Verbesserung der ÖPNV-Bedeutung auf der bestehenden St 2240 soll eine südliche Umgehung der Orte Buckenhof, Uttenreuth und Weiher auf Basis der positiven landesplanerischen Beurteilung erforderlich sein. Zur verbesserten Anbindung ist auszuführen, dass die hierfür erforderlichen Queranbindungen zur Staatsstraße 2240 neu („Südumgehung“) von den betroffenen Kommunen Buckenhof und Uttenreuth (mit Weiher) abgelehnt werden. Schon daher kann dieses landesplanerische Ziel nicht erreicht werden. Die Entlastung der Ortsdurchfahrten ist infolge der fehlenden Direktanbindungen, so auch die Auffassung von Inovaplan (Prof. Zumkeller) sehr stark eingeschränkt. Der Bau der Staatsstraße 2240 neu kann nur einen geringen Entlastungseffekt durch Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus dem Landkreis Forchheim (Raum Neunkirchen) und aus dem Bereich Eckental (geringe Pendlerzahl, hauptsächliche Ausrichtung nach Nürnberg) erzielen. Kontraproduktiv dabei ist noch, dass der Bau der Staatsstraße 2240 neu etwa 10 % aller Fahrgäste vom ÖPNV abzieht und somit dem Ziel einer Förderung des ÖPNV entgegensteht.

Der ÖPNV kann nur durch den Bau einer Stadt-Umland-Bahn maßgeblich verbessert werden. Die in der Gesamtverkehrsuntersuchung durch

**(63c)** Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die geforderte Ergänzung wird nicht berücksichtigt.

Begründung: Der Ausbau von Kreisstraßen wurde bisher als nicht überörtlich raumbedeutsam eingestuft und deshalb nicht im Regionalplan berücksichtigt. Nach Auffassung der Straßenbauverwaltung ist die Anbindung der Herzo-Base über die St 2244 gewährleistet. Die verkehrliche Notwendigkeit einer direkten Anbindung an die BAB A 3 ist nicht überprüft. Über die Zulassung einer zusätzlichen Anbindung müsste der Bund entscheiden.

**(63d)** Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Formulierung wird nicht geändert.

Begründung: Der Ausbau der St 2244 ist nicht im Staatsstraßenausbauplan enthalten.

**(63e)** Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Formulierung wird nicht geändert.

Begründung: Der Ausbau der St 2240 ist im Staatsstraßen-ausbauplan in der 1. Dringlichkeit enthalten. Die Trasse ist bereits raumgeordnet und ist deshalb im Regionalplan zu berücksichtigen.

Inovaplan dargestellten Effekte sind zu hinterfragen und werden von der Gemeinde Buckenhof nicht geteilt.  
Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Staatsstraße 2240 neu sind nach der landesplanerischen Beurteilung die nach einschlägigen EU-Richtlinien (hier: Vogelschutzrichtlinie) vorgeschriebenen Verfahren durchzuführen. Diese Maßgabe trifft vollständig zu und entspricht den Forderungen der Gemeinde Buckenhof. Mittlerweile liegen Erhebungen vor, die die notwendige Verträglichkeit der Staatsstraße 2240 neu (Südumgehung) mit der FFH- und der Vogelschutz-Richtlinie der EU völlig in Frage stellen. Die festgelegten Erhaltungsziele für den Sebalder Reichswald werden von der vorgelegten Planung der Variante I der Umgehungsstraße mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit erheblich beeinträchtigt.

Ob der geplante Eingriff in den Sebalder Reichswald als genehmigungsfähig beurteilt werden kann, ist fraglich. Das notwendige öffentliche Interesse für den Bau der Variante I müsste dann höher bewertet werden als das Schutzerfordernis des Sebalder Reichswaldes als maßgeblicher Bestandteil des Schutzsystems Natura 2000. Auch die Belange der Trinkwassergefährdung, die starke Beeinträchtigung der Naherholung und die Verlärmung sowie der Eingriff in den Bannwald stellt angesichts der hohen Anforderungen der bayerischen Waldgesetze eine hohe Genehmigungshürde dar. Inwieweit überhaupt ein öffentliches Interesse an der geplanten Umgehungsstraße besteht, ist aufgrund der vorliegenden Gesamtverkehrsuntersuchung zur St 2240 neu durch das Büro Inovaplan in Zweifel zu ziehen und bedarf weitergehender Untersuchungen zur Interdependenz zwischen St 2240 neu und dem geplanten Stadt-Umland-Bahn-Netz (StUB-Netz) in Ergänzung des regionalen Eisenbahn- und S-Bahnnetzes. Dies gilt auch für die noch notwendige Sensitivätsberechnung zur Verlagerbarkeit von Verkehren im Großraum Erlangen auf die ca. 5 km lange geplante Umgehungsstraße. Seitens der Gemeinde Buckenhof wird die verkehrliche Erfordernis für die Südumgehung nicht gesehen.

• **Stadt Höchstadt a.d.Aisch**

Unter Pkt. 1.4.3.1 wird für die Staatsstraße 2263 darauf hingewiesen, dass sie das mögliche Mittelzentrum Höchstadt mit dem Raum Nürnberg verbindet. Hier wird vorgesehen, dass der Ausbau dieser Staatsstraße im Bereich zwischen Weisendorf und Herzogenaarach sowie die Verlegung

**(63f)** Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Formulierung wird nicht geändert.  
Begründung: Die Ausdehnung des Ausbaus bis Höchstadt a.d..Aisch ist nicht im Staatsstraßenausbauplan enthalten.

von Niederndorf erforderlich ist. Wenn diese Straße als attraktive Verbindung zum Mittelzentrum Höchststadt angenommen werden soll, wäre auch auf eine Ausdehnung des Ausbaus zwischen Höchststadt und Weisendorf zu verweisen.

• **Gemeinde Marloffstein**

Die Ortsumgehungsstraße Marloffstein soll wieder im Regionalplan Aufnahme finden.

• **Markt Weisendorf**

Zu der vorgenannten Änderung des Regionalplanes erhebt der Markt Weisendorf keine Einwände. Allerdings sollten Ortsumgehungen der durch Weisendorf führenden Staatsstraßen berücksichtigt werden. In der derzeit laufenden Gesamtüberarbeitung des Flächennutzungsplanes ist nachrichtlich bereits eine mögliche Trasse enthalten.

• **Direktion für Ländliche Entwicklung**

Nach dem Absatz „Die St 2260 ..... erforderlich“ sollte ergänzt werden: „Zur Verknüpfung der Entwicklungsachse Hirschaid-Schlüsselfeld (Region Oberfranken West(4)) mit der Achse Mühlhausen - Höchststadt a.d. Aisch ist die Umfahrung Mühlhausen auszubauen.“

• **Bund Naturschutz in Bayern e.V.**

Die Anbindung ist völlig ausreichend, in jeder Richtung. Staus, welche in den Stoßzeiten relativ kurzzeitig auftreten, haben ihre Ursache in der Zentrumsfunktion von Erlangen. Zur Auflösung dieser Staus wäre es nötig, komplette Hauszeilen in Erlangen abzureißen und weitere vierspurige Magistralen quer durch das Stadtgebiet zu bauen. Dies wäre ein Horrorszenario, das wohl niemand ernsthaft anstrebt.

St. 2259: Keine Notwendigkeit vorstellbar. Das Verkehrsaufkommen ist nicht besonders groß.

Die Verbindungsstraßen zwischen Heroldsberg und Erlangen stehen in ausreichender Zahl und Größe zur Verfügung. Staustrecken liegen an der Zufahrt nach Erlangen. Selbst durch eine Südumgehung der Schwabachtalgemeinden ließen sich die Staus nicht vermeiden, nur

**(63g)** Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Formulierung wird nicht geändert.

Begründung: Der Ausbau der St 2242 ist nicht im Staatsstraßenausbauplan enthalten.

**(63h)** Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Formulierung wird nicht geändert.

Begründung: Der Ausbau der St 2259 und der St 2263 ist nur soweit im Begründungstext beschrieben im Staatsstraßenausbauplan enthalten.

**(63i)** Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Formulierung wird nicht geändert.

Begründung: Der Ausbau der St 2260 ist nur soweit im Begründungstext beschrieben im Staatsstraßenausbauplan enthalten.

**(63k)** Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Formulierungen werden nicht geändert.

Begründung:

- Zum Ausbau der St 2259 sind lt. Ausbauplan für die Staatsstraßen folgende Projekte vorgesehen:
  - Ausbau Hessdorf - Großenseebach, Dringlichkeit 1, DTV 5.700 Kfz/24h
  - OU Großenseebach, Dringlichkeit 1, DTV 5.700 Kfz/24h
  - Ausbau Großenseebach - Weisendorf, Dringlichkeit 1R, DTV 5.700 Kfz/24h
  - Ausbau nördlich Hemhofen, Dringlichkeit 2, DTV 10.500 Kfz/24h

- Alle zum Ausbau vorgesehenen Abschnitte sind überdurch-

<p><b>zu 1.4.3.1 Mittelbereich Fürth</b></p>	<p>verlagern (um wenige 100 m). Abhilfe kann nur eine weitgehende Verlagerung des Berufsverkehrs auf den Umweltverbund schaffen, insbesondere die Stadt-Umland-Bahn (StUB). Somit darf Straßenbau allein deshalb nicht stattfinden, um die Wirtschaftlichkeit der StUB nicht zu gefährden bzw. Straßenbau ruinen (bei erfolgreicher StUB) zu vermeiden. Die Südumfahrung der Schwabachtalgemeinden (St 2240) wird entschieden abgelehnt, aus den oben genannten verkehrswirtschaftlichen und aus den naturschutzfachlichen Gründen, siehe Raumordnungsverfahren.</p> <p>• <b>Gemeinde Seukendorf</b> Gegen die o. g. Änderung bestehen seitens der Gemeinde Seukendorf grundsätzlich keine Einwendungen. Es wird gebeten, die Möglichkeit einer Westumgehung der Gemeinde Seukendorf mit Anbindung an die Südwesttangente und evtl. einer späteren Ortsumgehung des Marktes Cadolzburg zu prüfen. Einer Verbindung im östlichen Seukendorfer Gebiet vom „Hüttendorfer Damm“ zur Südwesttangente wird nicht zugestimmt. Sollte die Maßnahme auf dem Stadtgebiet Fürth erfolgen, sind Lärmschutzmaßnahmen für den Ortsteil Hiltmannsdorf einzuplanen. Die Variante „Hafenspieß“ und Südumgehung Veitsbronn sollte ebenfalls mit überprüft werden.</p> <p>• <b>Bund Naturschutz in Bayern e.V.</b> Eine Umfahrung von Vach im Zuge der St 2263 auf die Anschlussstelle der A 73 wird strikt abgelehnt, weil eine weitere Querung des Regnitztals bei Hüttendorf ein nicht hinnehmbarer Eingriff in das LSG Regnitztal wäre. Wenn die Stadt Fürth die in ihr Territorium hereinströmenden Fahrzeuge um Vach herumlenken will, so muss sie hierfür eine Möglichkeit auf ihrem Territorium suchen oder den Umweltverbund ausbauen. Die Ortsumgehungen von Vincenzenbrunn und Ammerndorf erscheinen entbehrlich zu sein. Eine Ortsumgehung von Ammerndorf ist keinesfalls mit Erlangen in Verbindung zu bringen. Wer von Westen nach Ammerndorf kommt und nach Erlangen will, wird i.a. über Cadolzburg fahren, also in jedem Fall nach Ammerndorf hineinfahren. Die Stadt Oberasbach ist mit zwei vierspurig ausgebauten Straßen (Verbindungsstraße West von Oberasbach/Rothenburger Straße nach Fürth/Dambach sowie über Rothenburger-Schwabacher Straße nach Fürth/Innenstadt) gut an die Stadt Fürth angebunden. Eine zusätzliche</p>	<p>schnittlich belastet</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Bau der OU Buckenhof - Uttenreuth - Weiher ist im Ausbauplan für die Staatsstraßen in der 1. Dringlichkeitsstufe vorgesehen. Für das Projekt gibt es eine positive landesplanerische Beurteilung. Über die Zulässigkeit des Projektes, insbesondere auch wegen der Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes Nürnberger Reichswald ist in einem straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren zu entscheiden.</li> </ul> <p><b>(64a)</b> Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Formulierungen werden nicht geändert. <u>Begründung:</u> Die OU Cadolzburg im Zuge der St 2409 ist im Text enthalten (2. Dringlichkeit im Staatsstraßen ausbauplan). Der Ausbau von Kreisstraßen (hier FÜ 8) wurde bisher als nicht überörtlich raumbedeutsam eingestuft und deshalb nicht im Regionalplan berücksichtigt.</p> <p><b>(64b)</b> Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Formulierungen werden nicht geändert. <u>Begründung:</u> Die genannten Staatsstraßen sind überdurchschnittlich belastet.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Umfahrung von Vach ist als St 2263, Neubau Königsmühle - Hüttendorf im Ausbauplan für die Staatsstraßen in der 2. Dringlichkeitsstufe vorgesehen und wird von der Stadt Fürth als dringend notwendig angesehen. DTV in Vach rd. 12.000 Kfz/24h.</li> <li>- Die Umfahrungen von Ammerndorf und Vincenzenbrunn im Zuge der St 2245 sind im Ausbauplan für die Staatsstraßen in der 1. Dringlichkeitsstufe eingestellt. DTV rd. 8.000 Kfz/24h.</li> <li>- Zur Anbindung der Stadt Oberasbach sind im Entwurf des Regionalplanes keine Maßnahmen benannt.</li> </ul>
--	--	--

<p><b>zu 1.4.3.1 Mittelbereich Hersbruck</b></p>	<p>Straßenanbindung ist nicht erforderlich. Insbesondere würde ein weiterer Straßenbau in diesem Bereich klar im Widerspruch zu Punkt 1.4.1 stehen. Eine weiterführende Straßenanbindung Oberasbachs an die Stadt Fürth ist jedoch ohne einschneidende Umwelt- und Landschaftseinschnitte nicht zu verwirklichen. Dies würde insbesondere für eine Weiterführung der Verbindungsstraße West durch das Naturschutzgebiet Hainberg gelten.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Landratsamt Nürnberger Land</b> Die Staatsstraße 2404 ist in einigen Abschnitten (etwa zwischen Gersberg und Gersdorf) in einem für eine Staatsstraße unzureichenden Ausbauzustand (siehe auch unter Mittelbereich Nürnberg). Die Ortsdurchfahrt Sendelbach lässt einen Begegnungsfall LKW/LKW in Kurven nicht zu. Es sind dort darüber hinaus keine Gehwege vorhanden. Mit der Erhöhung der Brücken in Henfenfeld muss mit verstärktem LKW-Verkehr gerechnet werden. Ein Ausbau der Reststrecke ist daher vordringlich.</li> <li>• <b>Gemeinde Henfenfeld</b> Zu 1.4.3.1 Mittelbereich Hersbruck ist aus der Sicht der Gemeinde Henfenfeld vordringlich die Engstelle Bahnunterführung Henfenfeld der St 2404 zu beseitigen. Durch diese Engstelle wird der Verkehr zu den Betrieben in den Hammerbachtalgemeinden erheblich beeinträchtigt. Außerdem gibt es immer wieder Probleme für die Rettungsdienste - auch auf dem Weg zur Psychiatrischen Fachklinik, der Frankenalb-Klinik in Engelthal. Weiterhin sind die Fußgänger und Radfahrer erheblich gefährdet, wobei der Fünf-Flüsse-Radweg durch diese Engstelle geführt wird.</li> <li>• <b>Stadt Velden</b> Es ist die Erschließung des Nahbereichs Hersbruck im Norden sowie des Pegnitztales im Nahbereich Velden/Neuhaus mit verbesserter Anbindung an die A 9 geplant. Auch diese Planung stößt bei der Stadt Velden auf Zustimmung. Außerdem wird angemerkt, dass sich auf der Staatsstraße 2162 erheblicher Schwerverkehr abwickelt. Der Lückenschluss (das nicht ausgebaute Teilstück zwischen Roten Felsen und Lungsdorf), sowie der Ausbau zwischen Günterthal und Velden wäre dringend erforderlich.</li> </ul>	<p><b>(65a)</b> Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Formulierungen werden nicht geändert. <u>Begründung:</u> Der Ausbau der St 2404 ist soweit im Text ausgeführt im Staatsstraßenausbauplan enthalten (1. bzw. 2. Dringlichkeit). Der Ausbau der Reststrecke ist nicht im Ausbauplan enthalten. Der Ausbau der Reststrecke wird von der Straßenbauverwaltung nicht als vordringlich angesehen.</p> <p><b>(65b)</b> Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Beseitigung der genannten Engstelle ist im Text aufgeführt. Die Maßnahme ist im Staatsstraßenausbauplan in der 1. Dringlichkeit enthalten.</p> <p><b>(65c)</b> Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Formulierungen werden nicht geändert. <u>Begründung:</u> Die Forderungen des Stadt Velden sind mit dem Begründungstext abgedeckt. Der Ausbau der St 2162 ist im Staatsstraßenausbauplan enthalten.</p>
--	--	--

zu 1.4.3.1  
Mittelbereich  
Lauf

• **Bund Naturschutz in Bayern e.V.**

Die St 2162 ist bis auf kleinere Abschnitte zwischen Rupprechtstegen und Velden, deren naturschonendem Ausbau bereits zugestimmt wurde, eine bereits hervorragend ausgebaute Straße. Weitere Ausbaumaßnahmen sind nicht erforderlich. Eine OU Hohenstadt ist entschieden abzulehnen, da sie eine weitere Zerstörung des Natur- und Erholungsraumes Pegnitztal bedeuten und auch den Zielen des Regionalplanes (Landschaft und Erholung) zuwider laufen würde. Bis auf die Beseitigung der Engstelle an der Bahnüberführung Henfenfeld sind an der St 2404 ebenfalls keine weiteren Ausbaumaßnahmen nötig. Eine OU Sendelbach ist wegen des geringen Verkehrsaufkommens abzulehnen.

• **Gemeinde Neunkirchen a. Sand**

Die St 2236, als eine der schlechtesten Staatsstraßen in Mittelfranken, ist zwischen Speikern und Schnaittach auszubauen und vordringlich mit einem Radweg zu versehen.

Zwischen den Gemeindeteilen Speikern und Kersbach hat die Anlegung eines Rad- und Gehweges überörtliche Bedeutung.

Der Grundstücks- und Bauausschuss hat sich in seiner Sitzung am 24.09.2003 für den Bau einer Umgehungsstraße in Neunkirchen ausgesprochen. Diese vorgeschlagene Umgehungsstraße soll in den Regionalplan mit aufgenommen werden.

• **Bund Naturschutz in Bayern e.V.**

St 2404 s. Mittelbereich Hersbruck

Ein weiterer Ausbau der Ortsdurchfahrt Lauf sowie Ausbaumaßnahmen der St 2240 werden entschieden abgelehnt.

• **Straßenbauamt Nürnberg**

In der Begründung zu Ziffer 1.4.3.1, Mittelbereich Lauf a.d. Pegnitz, ist im

**(65d)** Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Formulierungen werden nicht geändert.

Begründung:

- Die Umfahrung von Hohenstadt im Zuge der St 2162 sind im Ausbauplan für die Staatsstraßen in der 2. Dringlichkeitsstufe eingestellt. DTV rd. 5.000 Kfz/24h.
- Die Umfahrung von Sendelbach im Zuge der St 2404 sind im Ausbauplan für die Staatsstraßen in der Dringlichkeitsstufe 1R eingestellt. DTV rd. 2.400 Kfz/24h. OD eng und unübersichtlich, fehlende Gehwege, Ausbau nicht möglich.

**(66a)** Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Formulierungen werden nicht geändert.

Begründung: Der Ausbau der St 2236 im Bereich Neunkirchen a.Sand ist im Staatsstraßenausbauplan nicht enthalten.

**(65d)** Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Formulierungen werden nicht geändert.

Begründung:

- Vom Ausbau der OD Lauf im Zuge der St 2240 ist der letzte Bauabschnitt, die Erneuerung der Bahnbrücke, in Bau und wird im Jahr 2005 abgeschlossen.
- Weitere Ausbaumaßnahmen an der St 2240 sind im Mittelbereich Lauf nicht vorgesehen und im Entwurf des Regionalplanes auch nicht enthalten.

**(65e)** Der Hinweis wird übernommen; redaktionelle Änderung.

<p><b>zu 1.4.3.1 Mittelbereich Nürnberg</b></p>	<p>ersten Absatz „St 2404“ in „St 2240“ zu ändern.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Stadt Nürnberg</b> Es wird darauf hingewiesen, dass bezüglich der Ausbaumaßnahme der St 2406 nördlich von Worzeldorf unterschiedliche Auffassungen zwischen der Stadt Nürnberg und dem Baulastträger (Straßenbauamt Nürnberg) bestehen. Die "großzügigen" Ausbaupläne des Straßenbauamtes wären mit erheblichen Eingriffen in Bannwald verbunden und werden von der Stadt Nürnberg abgelehnt. Die Stadt Nürnberg favorisiert eine weitgehend am Bestand orientierte Straßenplanung.</li> <li>• <b>Landratsamt Nürnberger Land</b> Der Ausbau der Staatsstraße 2404 im Abschnitt Gersdorf und Gersberg muss auch im Zusammenhang mit der Anhebung der Durchfahrts Höhe der Bahnunterführung in Henfenfeld gesehen werden. Unabhängig vom Erfordernis des Ausbaues der Fahrbahn der Staatsstraße 2239 zwischen Feucht und Penzenhofen fehlt dort seit Jahrzehnten in einem Teilbereich ein Radweg, der als wichtiger Lückenschluss der Verbindung von Altdorf und Feucht dringend erforderlich ist. Die Einmündung der Staatsstraße 2239 in die Bundesstraße 8 war bei der letzten Unfalluntersuchung ein Schwerpunkt. Zwischenzeitlich wurden zwar Maßnahmen getroffen; der für die Erfolgsüberwachung notwendige Beobachtungszeitraum ist jedoch noch nicht ausreichend. Mit Erschaffung der Westtangente Altdorf wird die bisher unbefriedigende Radfahrerquerung an der Anschlussstelle Altdorf/Burgthann gelöst.</li> <li>• <b>Markt Heroldsberg</b> In Ziffer 1.4.3.1 ist u.a. formuliert: „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.“ Der Markt Heroldsberg bittet, den zweiten Satz dahingehend zu präzisieren, dass diese Verlegung bei Heroldsberg zur Entlastung der Ortschaft Heroldsbergs vom Durchfahrtsverkehr erfolgen soll.</li> <li>• <b>Bund Naturschutz in Bayern e.V.</b> Ortsumgehung Kornburg (Stadt Nürnberg): Die Straße würde ein Kerngebiet des bayernweit größten Naturschutzprojekts SandAchse</li> </ul>	<p><b>(66a)</b> Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Formulierungen werden nicht geändert. <u>Begründung:</u> Der Ausbau der St 2406 ist im Staatsstraßen- ausbauplan (1. Dringlichkeit) enthalten. Nach Auskunft der Straßenbauverwaltung wird der Ausbau in Abstimmung mit der Stadt Nürnberg durchgeführt. Es liegen noch keine konkreten Pläne vor.</p> <p><b>(66b)</b> Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Formulierungen werden nicht geändert. <u>Begründung:</u> Sowohl der Ausbau der St 2404 als auch der Ausbau der St 2239 sind im Begründungstext enthalten. Weitere Details der Ausbauten sollten im Regionalplan nicht aufgeführt werden. Beide Ausbauten sind im Staatsstraßenausbauplan enthalten.</p> <p><b>(66c)</b> „.... zur Entlastung von Heroldsberg vom Durchgangsverkehr“ wird ergänzt; zusätzliche Erläuterung.</p> <p><b>(66d)</b> Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Formulierungen werden nicht geändert. <u>Begründung:</u></p>
---	--	---

<p>zu 1.4.3.1 Mittelbereiche Schwabach/ Roth</p>	<p>Franken durchschneiden und nach Art. 13d geschützte Biotopflächen zerstören. Außerdem würde sie ein Waldstück und Landschaftsschutzgebiet sowie die Feuchtwiesen am Oberlauf des Gaulnhofers Grabens vernichten. Die Bewohner von Kornburg würden aufgrund des siedlungsnahen Verlaufs erheblich mit Lärm und Abgasen belastet. Wanderwege würden unterbrochen und Naherholungsgebiete entwertet.</p> <p>Ausbau der St 2406 nördlich von Worzeldorf (Stadt Nürnberg): Selbst bei Spitzenbelastungen tritt auf der St 2406 kein Stau ein! Ein Ausbau ist weder notwendig noch verantwortbar. Die Folgen wären u.a.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Es würde Bannwald und Landschaftsschutzgebiet vernichtet</li> <li>- Die Straße - sie verläuft mitten durch das Naherholungsgebiet - würde breiter und schneller befahren. Eine breitere Straße mit schnellerem Verkehr könnte nur noch unter Lebensgefahr überquert werden. Eine Trennwirkung entsteht.</li> <li>- Der unentbehrliche Naherholungswald würde durch neue Flächenversiegelung der St 2406 kleiner; Straße und Lärm würden näher an den restlichen Wald heranrücken. Dies ist eine unzumutbare Verschlechterung für die Naherholung der Großstadtbevölkerung.</li> <li>- Die Luftqualität sinkt durch Abholzung der Sauerstoffproduzenten „Waldbäume“.</li> </ul> <p>• <b>Markt Allersberg</b> Im Vierten Absatz der Begründung zu Ziffer 1.4.3.1 auf Seite 10 ist in der zweiten Zeile vom „Kleinzentrum Allersberg“ die Rede. Es wird darauf hingewiesen, dass es sich bei Allersberg um ein Unterzentrum handelt. Die dadurch notwendige Korrektur wird erwartet. Hier ist auch ausgeführt, dass der Ausbau der St 2225 nördlich von Allersberg von Bedeutung ist. Hierzu wird beantragt, dass ergänzend auch der die Staatsstraße begleitende Radweg auf der Strecke zwischen Allersberg und Sperberslohe von Norden her verlängert werden muss, um die Naherholungsziele besser mit dem Radweg anzubinden.</p> <p>• <b>Gemeinde Büchenbach</b> Die Ortsumfahrung Aurau wird begrüßt; soll jedoch nur zur Verbesserung der Verkehrssituation dienen. Redaktioneller Fehler: Die Ortschaft Aurau liegt nicht im Gebiet der Stadt Roth sondern der Gemeinde Büchenbach</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Umfahrung von Kornburg im Zuge der St 2162 sind im Ausbauplan für die Staatsstraßen in der 2. Dringlichkeitsstufe eingestellt. DTV rd. 10.000 Kfz/24h.</li> <li>- Der Ausbau der St2406 nördlich von Worzeldorf ist im Ausbauplan für die Staatsstraßen in der 1. Dringlichkeitsstufe eingestellt. DTV rd. 15.000 Kfz/24h. Unstete Linienführung, Fahrbahnbreite nur 6,0m. Beschränkung auf 60 km/h.</li> <li>- Beide Staatsstraßen sind weit überdurchschnittlich belastet.</li> </ul> <p><b>(67a)</b> Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. „Kleinzentrum“ wird in „Unterzentrum“ geändert; redaktionelle Änderung. Bei den weiteren Ausführungen handelt es sich um Details, die im Regionalplan nicht aufgeführt werden sollten</p> <p><b>(67b)</b> Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Zuordnung von Aurau wird berichtigt; redaktionelle Änderung.</p>
--	---	---

• **Stadt Greding**

Zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur wird gefordert, die St 2227 zwischen Großhöbing und Greding auszubauen. Diese Straße befindet sich bereits in einem sehr schlechten Zustand. Die Maßnahme wäre deshalb vordringlich. In der Begründung zum Regionalplan ist nur der Abschnitt zwischen Hausen und Greding erwähnt. Aufgrund des Straßenzustandes ist ein Ausbau aber bereits ab Großhöbing dringend notwendig.

Zur Verbesserung der Verbindung der Unterzentren Greding und Berching ist nach der Begründung eine Ortsumgehung von Landerzhofen im Zuge der St 2336 von Bedeutung. Diese Maßnahme wird seit Jahren gefordert. Die Staat verweist darauf, dass die für die Ortsumgehung benötigte Grundstücksfläche bereits vor einigen Jahrzehnten abgetreten wurde. Das Vorhaben sollte in den nächsten Jahren eingeplant werden.

• **Gemeinde Georgensgmünd**

Die Zielvorgabe unter 1.4.3.1 mit den Straßenbaumaßnahmen für den regionalen und überörtlichen Verkehr, insbesondere der Spange und die Erschließung des Fränkischen Seenlandes durch den Neubau der Staatsstraße 2223 zur B2, ist zur Erschließung des Fränkischen Seenlandes sowie der Stadt Spalt und der Gemeinde Georgensgmünd von elementarer Bedeutung.

Die derzeitige Belastung durch den Pkw- und Schwerlastverkehr stellt eine extreme Belastung für die Bevölkerung von Georgensgmünd dar. Eine Entlastung sollte baldmöglichst erfolgen.

• **Stadt Heideck**

Unter Ziffer 1.4.3.1 soll eingefügt werden:

„Insbesondere soll die Verbindung von Heideck zur B 2 (Anbindung bei Roth-Untersteinbach) und zum Mittelzentrum Roth verbessert werden. Dabei ist auch die Schaffung eines straßenbegleitenden Radweges anzustreben.“

Unter Ziffer 1.4.3.1 (betreffend die Staatsstraße 2226) soll vor „Ortsumgehung von Heideck“ der Zusatz „möglichst großräumige“ eingefügt werden. Weiter soll dem Text angefügt werden: „Zwischen Heideck und Hilpoltstein ist die Ergänzung um einen Radweg erforderlich.“

**(67c)**

- St 2227: Im Text wird vor Hausen „nördlich“ eingefügt. Damit ist klargestellt, dass der gesamte noch nicht ausgebaute Bereich ausgebaut wird. Damit wird dem Anliegen der Stadt Greding Rechnung getragen.
- Die OU Landerzhofen ist im Text enthalten. Eine Änderung des Textes ist nicht erforderlich. Der Staatsstraßenausbauplan führt diesen Ausbau in der 2. Dringlichkeit.

**(67d)**

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Formulierungen im Begründungstext werden nicht geändert. Das Anliegen der Gemeinde Georgensgmünd ist im Text enthalten. Der Ausbau der 2223 ist im Staatsstraßenausbauplan in der 1. Dringlichkeit enthalten.

**(67e)**

Es wird lediglich vor „Ortsumgehung von Heideck“ eingefügt: „möglichst großräumige“ eingefügt; dient der Erläuterung.  
Begründung: Die Verbindung zur B 2 über die St 2226 ist im Begründungstext enthalten. Eine Änderung bzw. Ergänzung des Begründungstextes ist nicht erforderlich. Der Ausbau der St 2226 ist im Staatsstraßenausbauplan in der 2. Dringlichkeit enthalten. Bei der Anbindung zur B 2 bei Roth-Untersteinbach handelt es sich um eine Kreisstraße (RH 34). Der Ausbau von Kreisstraßen wurde bisher als nicht überörtlich raumbedeutsam eingestuft und deshalb nicht im Regionalplan berücksichtigt.

• **Stadt Spalt**

Der nördlichen Seenlanderschließung ist deutlich mehr Gewicht als bisher beizumessen. Der Bau der Entlastungsspanne von der sogenannten Spalter Kreuzung zur Bundesstraße 2 bei Mauk hat für die Stadt Spalt absolute Dringlichkeit.

• **Bund Naturschutz in Bayern e.V.**

Eine Notwendigkeit zu weiterem Straßenbau in den Mittelbereichen Roth und Schwabach besteht nicht; alle zentralen Orte sowie die Nahbereiche sind bereits miteinander verbunden.

Ein Ausbaubedarf der St 2220 von Abenberg in Richtung Roth ist nicht erkennbar; die vorliegenden Verkehrszahlen rechtfertigen dies nicht. Eine Ortsumfahrung Eckersmühlen wird abgelehnt. Durch das Wachstum von Eckersmühlen ist keine Umfahrung mehr möglich.

Ein Ausbau der St 2223 (OU Georgensgmünd) ist wirtschaftlich nicht vertretbar. Nach den vorliegenden Fahrzeugzahlen ist eine derartige Geldverschwendung nicht zu rechtfertigen. Eine Ortsumfahrung Wasserzell wird abgelehnt, da dies nur mit massiven Eingriffen in den Naturraum möglich wäre. Darüber hinaus beginnt wenige Meter hinter Wasserzell die Stadt Spalt, so dass diese Umfahrung ein Schildbürgerstreich wäre.

Ein Bedarf des Ausbaus der St 2225 bei Allersberg und bei Unterrödel ist nicht nachgewiesen und wird daher ebenso abgelehnt wie der Ausbau der St 2226 (Ortsumfahrung Heideck und bei Liebenstadt). Die vorliegenden Verkehrszahlen lassen einen Bedarf nicht erkennen.

Der geplante Ausbau der St 2227 zwischen Hilpoltstein und Greding ist in keiner Weise notwendig, da diese Städte bereits durch die A 9 verbunden sind.

Eine Notwendigkeit der Ortsdurchfahrten von Meckenhausen und Sindersdorf ist überhaupt nicht nachgewiesen, sondern reines Wunschdenken der Planer, genauso wie eine Ortsumfahrung von Landerzhofen (Stadt Greding).

**(67f)** Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ist nichts zu veranlassen. Das Anliegen der Stadt Spalt ist im Begründungstext berücksichtigt.

**(67g)** Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Formulierungen werden nicht geändert.

Begründung:

- Der Ausbau der St2220 von Abenberg über Aurau nach Rothaurach ist im Ausbauplan für die Staatsstraßen in der Dringlichkeitsstufe 1R eingestellt. DTV 3.000 bis 6.000 Kfz/24h. Die Umfahrung von Aurau ist in der 1. Dringlichkeitsstufe eingestellt.
- Die Umfahrung von Eckersmühlen im Zuge der St 2220 ist im Ausbauplan für die Staatsstraßen in der 1. Dringlichkeitsstufe eingestellt. DTV rd. 10.000 Kfz/24h.
- der Neubau der Spanne südlich von Georgensgmünd als Verlängerung der St 2223 zur Bundesstraße 2 ist im Ausbauplan für die Staatsstraßen in der 1. Dringlichkeitsstufe eingestellt. Sie dient der Entlastung der Ortsdurchfahrt von Georgensgmünd sowie der Verbesserung der Anbindung des Fränkischen Seenlands und der Stadt Spalt an das Fernstraßennetz. Prognoseverkehr 3.000 bis 5.000 Kfz/24h je nach Abschnitt.
- Die Umfahrung von Wasserzell im Zuge der St 2223 ist im Ausbauplan für die Staatsstraßen in der 2. Dringlichkeitsstufe eingestellt. DTV rd. 3.000 Kfz/24h.
- Der Ausbau der St 2225 von Unterrödel nach Hilpoltstein ist im Ausbauplan für die Staatsstraßen in der Dringlichkeitsstufe 1 eingestellt. DTV 7.000 Kfz/24h.
- Der Ausbau der St 2225 nördlich von Allersberg ist im Ausbauplan für die Staatsstraßen in der Dringlichkeitsstufe 1 eingestellt. DTV rd. 2.500 Kfz/24h. Der Ausbau ist als bestandserhaltende Maßnahme notwendig.
- Die Umfahrung von Heideck im Zuge der St 2226 ist im

		<p>Ausbauplan für die Staatsstraßen in der 1. Dringlichkeitsstufe eingestellt. DTV rd. 5.000 Kfz/24h. In einem Bürgerentscheid wurde eine ortsnahe Umgehung abgelehnt. Die Gemeinde fordert aber nach wie vor eine weiträumigere Umfahrung.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Der Ausbau der St2226 nördlich von Liebenstadt bis zur B2 ist im Ausbauplan für die Staatsstraßen in der Dringlichkeitsstufe 1 eingestellt. DTV rd. 3.000 Kfz/24h. Der Ausbau ist als bestandserhaltende Maßnahme notwendig.</li><li>- Der Ausbau der St 2227 zwischen Hausen (nicht Hilpoltstein) und Greding ist im Ausbauplan für die Staatsstraßen in der Dringlichkeitsstufe 1R eingestellt. DTV rd. 3.700 Kfz/24h. Der Ausbau ist als bestandserhaltende Maßnahme notwendig.</li><li>- Die Umfahrung von Meckenhausen und Sindorsdorf im Zuge der St 2238 ist im Ausbauplan für die Staatsstraßen in der Dringlichkeitsstufe 1R eingestellt. DTV rd. 3.000 Kfz/24h. Die Umfahrung wird von der Stadt Hilpoltstein und von den östlich gelegenen Kommunen im Landkreis Neumarkt gefordert.</li><li>- Die Umfahrung von Landerzhofen im Zuge der St 2336 ist im Ausbauplan für die Staatsstraßen in der Dringlichkeitsstufe 2 eingestellt. DTV rd. 1.000 Kfz/24h. Statt Ausbau der Ortsdurchfahrt Bau einer ortsnahen Umfahrung auf bereits abgemarkter Trasse.</li></ul>
--	--	---

Ziel/ Begründung	Stellungnahme der Beteiligten	Beschlussempfehlung des Regionsbeauftragten
zu 1.5.1	<p>• <b>Stadt Nürnberg</b> Es wird vorgeschlagen den 1. Absatz zu streichen, da die hier für das überregionale Radwegenetz vorgenommene Zustandsbeschreibung den Eindruck erweckt, dass weiterer Handlungsbedarf nicht bzw. nur sehr eingeschränkt besteht. Wie die für die nachfolgenden Absätze jeweils vorgeschlagenen Änderungen und Ergänzungen zeigen, ist dies nach Einschätzung der Stadt Nürnberg jedoch nicht der Fall.</p> <p>Vorschlag Textergänzung (Vor bisherigem 3. Absatz): <i>"Wesentlicher Faktor einer verstärkten Radnutzung ist eine verkehrssichere, attraktive und flächendeckende Radinfrastruktur."</i></p> <p>Vorschlag Textänderung (Bisheriger 3. Absatz): <i>"<del>Weitere</del> Lückenschließungen dieses des Radwegenetzes im Rahmen „Bayernnetzes für Radler“ (vorrangig im Westen der Städteachse Schwabach-Nürnberg-Fürth-Erlangen in Form einer Nord-Süd-Verbindung sowie eine überregionale Verbindung von Hersbruck über Happurg und Alfeld in die Oberpfalz hinein) sind jedoch notwendig, um das bestehende Netz sinnvoll zu ergänzen und abzurunden."</i></p> <p>Vorschlag Textänderung und -ergänzung (Bisheriger 4. Absatz): <i>"<del>Obgleich die</del> Die Qualität der Radwege zum großen Teil als gut bezeichnet werden kann, <del>bedürfen</del> ist zu erhöhen und bedarf in bestimmten Bereichen mittlerweile aber durchaus einer Sanierung. Übergeordnete Radwege des „Bayernnetzes für Radler“ sollen im Regelfall mit nicht wassergebundenen Decken versehen werden."</i></p> <p>• <b>Gemeinde Adelsdorf</b> Folgende Ergänzungen und Anregungen schlagen wir vor: Ergänzung um Radweg längs der B 470 (weitgehend identisch mit Aischtalradweg - erst ab Adelsdorf Abzweigung in Richtung Forchheim mit Lücke im Bereich Adelsdorf).</p>	(68) vgl. (33)

	<p>• <b>Bund Naturschutz in Bayern e.V.</b>  Der BN fordert, im Absatz „Weitere Lückenschließungen...“ im eingeklammerten Bereich einzufügen:  „... und die Rednitztalverbindung Fürth-Nürnberg-Roth-Weißenburg“.</p>	
zu 1.5.2	<p>• <b>Fränkischer Albverein e.V.</b>  Bei den Radwanderwegen merken wir noch an, dass diese nicht weiter auf unser bestehendes (Fuß-) Wanderwegenetz gelegt werden sollen, weil dies zu Unzutraglichkeiten zwischen Wanderern und Radfahrern führt.</p>	<b>(69)</b> vgl. <b>(33)</b>
zu 1.5.3	<p>• <b>Stadt Nürnberg</b>  Vorschlag Textänderung und -ergänzung (Neuer 2. Absatz nach 3. Satz, dabei Teilung 5. Satz):  "Entsprechend ihrer Funktion unterscheiden sich <del>auch dementsprechend</del> die Anforderungen an Radwege. <del>Stehen bei</del> Bei städtischen Radwegen <del>stehen</del> vorrangig Ausbau und Sicherheit im Vordergrund. <i>Unter der Zielsetzung eines stadtverträglichen Verkehrs soll es den Radverkehrsteilnehmern darüber hinaus ermöglicht werden, sich innerhalb des Stadtgebiets in, entlang und zwischen Grünzügen sicher und weitgehend abgasfrei bewegen zu können. ...</i>, <del>kommt bei</del> Bei hauptsächlich für die Freizeitnutzung konzipierten Wegen <i>kommt</i> der Anspruch hinzu, dass ... ausgebaut wird."</p> <p>Vorschlag Textänderung (Bisheriger 2. Absatz):  "Um die Attraktivität des Radfahrens und damit die Akzeptanz innerhalb der Bevölkerung zu erhöhen, gilt es die <i>sonstige</i> radrelevante Infrastruktur weiter zu verbessern. Dabei gilt es, <del>sowohl die Qualität der Radwege selbst zu erhöhen</del> <i>möglichst überdachte Abstellanlagen im Ortskern zu errichten und eine einheitliche, übersichtliche Beschilderung</i> wie auch die Schaffung der begleitenden Versorgungsinfrastruktur (z.B. Unterstellmöglichkeiten, Unterkunfts- und Einkehrmöglichkeiten, Reparaturlösungen) zu unterstützen."</p>	<b>(70)</b> vgl. <b>(33)</b>

Ziel/ Begründung	Stellungnahme der Beteiligten	Beschlussempfehlung des Regionsbeauftragten
zu 1.5.4 (neu)	<p>• <b>Stadt Nürnberg</b> Begründungsvorschlag: <i>"Wegen der Verkehrsbelastungen und Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs sind Bundes-, Staats- und Kreisstraßen für den Radverkehr in der Regel nicht geeignet. Um die Sicherheit und Attraktivität des Radfahrens zu erhöhen, sind hier selbstständige Radverkehrsanlagen für den überörtlichen Radverkehr nötig.</i></p> <p><i>Im Mittelbereich Nürnberg, Landkreise Nürnberger Land und Erlangen-Höchstadt:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Zur Schaffung einer radverkehrstauglichen Verbindung von Nürnberg / Fischbach nach Ungelstetten und Altdorf ist der Bau eines Radweges entlang der KR LAU 13 erforderlich.</i></li> <li>- <i>Die St 2225 stellt die kürzeste Verbindung zwischen Wendelstein bzw. Röthenbach b. St. Wolfgang und Nürnberg / Langwasser dar. Der Bau eines Radweges ist deshalb von besonderer Bedeutung.</i></li> <li>- <i>Eine verbesserte Verbindung zwischen Nürnberg-Nord und Heroldsberg ist durch den Bau eines Radweges entlang der B 2 zu erreichen."</i></li> </ul>	(71) vgl. (33)
zu 1.5.5 (neu)	<p>• <b>Stadt Nürnberg</b> Begründungsvorschlag: <i>"Das Wasserwirtschaftsamt und die Städte Schwabach, Nürnberg, Stein und Fürth erarbeiten derzeit ein Konzept für einen durchgängigen Geh-/Radweg im Rednitztal. Dieser geplante überregionale Geh-/Radweg ist auszubauen.</i></p> <p><i>Die Betriebswege entlang des Main-Donau-Kanals sind wegen ihrer überregionalen Bedeutung für den Radverkehr mit einer radverkehrstauglichen, nicht wassergebundenen Decke zu versehen."</i></p>	(72) vgl. (33)

Ziel/ Begründung	Stellungnahme der Beteiligten	Beschlussempfehlung des Regionsbeauftragten
zu 1.6.1.2	<p>• <b>Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH</b> Ergänzung: 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.</p>	<p><b>(73)</b> Der 1. Absatz der Begründung zu 1.6.1.2 wird entsprechend geändert; dient der Klarstellung.</p>

<p><b>zu 1.7.2</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Stadt Nürnberg</b> 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 von Schwerverkehr.</li>   <li>• <b>Bund Naturschutz in Bayern e.V.</b> Der BN fordert, in Absatz 3 den letzten Satz zu streichen und durch folgenden Satz zu ersetzen: „Aufgrund der künftigen Neuansiedlung und der Verkehrsentwicklung ist die Hafestraßeninfrastruktur auszubauen und auf die unmittelbar angrenzenden Anschlüsse von Autobahn/Schnellstraße auszurichten“.</li>   <li>• <b>Hafen Nürnberg-Roth GmbH</b> Einige Änderungswünsche zur Ziffer B V 1.7.2. Im ersten Satz „Das Güterverkehrszentrum ...“ sollte anstelle von ca. 4 Mio t eine Menge von ca. 2 Mio t genannt werden. Im Satz zwei „Das GVZ Hafen Nürnberg ...“ sollte die Passage „der derzeit größte Güterumschlagplatz“ durch „das derzeit größte Güterverkehrszentrum“ ersetzt werden. Im nächsten Absatz, Satz 6 der Ziffer 1.7.2 „Im Zuge dessen ...“ sollte der Satz wie folgt ergänzt werden: „Im Zuge dessen und im Zusammenhang mit dem Bau eines trimodalen Umschlagbahnhofes im kombinierten Ladungsverkehr wird voraussichtlich Mitte 2004 mit dem Teilausbau des 3. Hafenbeckens (Stichbecken) begonnen.“</li> </ul>	<p><b>(74a)</b> Der Hinweis wird in den Begründungstext aufgenommen; zusätzliche Erläuterung.</p> <p><b>(74b)</b> Der Vorschlag wird übernommen; erscheint sinnvoll.</p> <p><b>(74c)</b> Die geforderten Änderungen werden übernommen; sie dienen der Klarstellung und Aktualisierung.</p>
------------------------	--	--