

**Auswertung des Beteiligungsverfahrens zur Elften Änderung des Regionalplans Industrieregion Mittelfranken
Entwurf vom 11.11.2003**

TOP 6

Ziel/ Begründung	Stellungnahme der Beteiligten	Beschlussempfehlung des Regionsbeauftragten
Hinweise	<p>Keine Einwände/Einwendungen werden vorgebracht von</p> <ul style="list-style-type: none"> • den Gemeinden Adelsdorf, Hartenstein, Obermichelbach, Rednitzhembach, Röttenbach, Rückersdorf, Schwaig b. Nürnberg, Simmelsdorf, Spardorf, Tuchenbach, Uttenreuth, Veitsbronn • den Märkten Ammerndorf, Feucht, Roßtal, Schnaittach, Wilhermsdorf, • den Städten Altdorf b. Nürnberg, Langenzenn, Stein, Zirndorf, • dem Landratsamt Fürth, • den sonstigen öffentlichen Stellen <ul style="list-style-type: none"> - Autobahndirektion Nordbayern - Bayerische Landesanstalt für Landwirtschaft - Institut für Agrarökologie, Ökologischen Landbau und Bodenschutz - Bayerischer Industrieverband Steine und Erden e.V. - Deutsche Telekom AG, T-Com - Schutzgemeinschaft Deutscher Wald - Bayerische Staatsforstverwaltung, Forstdirektion Oberfranken-Mittelfranken - Abwasserverband Baiersdorfer Raum - Bayerisches Geologisches Landesamt - Bayerischer Bauernverband - DB Energie GmbH - Regionaler Planungsverband Oberfranken-West - Regionaler Planungsverband Oberfranken-Ost - Regionaler Planungsverband Regensburg - Fischereiverband Mittelfranken e.V. - Tourismusverband Franken e.V. - Zweckverband Brombachsee 	(1) Die zustimmenden Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Ziel/ Begründung	Stellungnahme der Beteiligten	Beschlussempfehlung des Regionsbeauftragten
<p>Allgemeines</p>	<p>• Bayerisches Landesamt für Umweltschutz Es stellt sich die Frage, ob ein weiterer Ausbau von Straßen- und Schienenwegen sowie des Flughafens, wie in den Zielen formuliert, auf Grund der jetzt schon zum Teil sehr großen Lärmbelastungen unter Wahrung der Umweltbelange möglich sein wird. Außerdem sollte geprüft werden, ob der Ausbau der Fernverkehrsstrecke Nürnberg-(Ebensfeld)-Erfurt und der Bau der B 2 zwischen Hafen Nürnberg und der A 6 noch als Ziel bzw. mögliche Verbesserung des Straßennetzes aufgeführt werden sollten. Beide Projekte sind nach unserer Kenntnis nicht realisierbar. Zu naturschutzfachlichen Fragen bitten wir ggf. die Stellungnahme der höheren Naturschutzbehörde zu berücksichtigen.</p> <p>• N-Ergie AG Zur Berücksichtigung versorgungs- und netztechnischer Belange bitten wir zu veranlassen, dass wir bei evtl. Änderungen an Straßen-, Radweg- und Schienenführungen usw. (Neubauvorhaben, Erweiterungs- und Umbaumaßnahmen) bereits im Planungsstadium, unter Vorlage verbindlicher Planunterlagen (Lage-, Bauwerks-, Höhen-, Querschnitts- und Detailpläne) in die jeweiligen Verfahren eingeschaltet werden und uns diese zur Stellungnahme vorgelegt werden.</p> <p>• Wehrbereichsverwaltung Süd 1. Luftverkehrsrechtliche Belange Im Plangebiet liegt der Heeresflugplatz Roth mit einem Bauschutzbereich nach § 12 Luftverkehrsgesetz (LuftVG). Unterlagen über den Bauschutzbereich liegen bei der Stadt Roth auf. 2. Militärstraßenbelange Im Plangebiet befinden sich zahlreiche Straßenabschnitte, die zum Militärstraßen-Grundnetz gehören (u.a. B2, B 13, B 14, St 2220, St 2239). Bei den weiterführenden Planungen in diesem Bereich, bitte ich das Allgemeine Rundschreiben Nr. 22/1996 des BMVBW „Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerlastfahrzeuge“ (RABS) zu beachten und mich am weiteren Verfahren zu beteiligen.</p>	<p>(2a) Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Vgl auch Beschlussempfehlungen (20e) und (59a)</p> <p>(2b) Die Hinweise wird zur Kenntnis genommen. Es ist nichts zu veranlassen.</p> <p>(2c) Die Hinweise wird zur Kenntnis genommen. Es ist nichts zu veranlassen</p>

3. Schutzbereichmäßige Belange

Im Plangebiet befinden sich zahlreiche Richtfunkstrecken der Bundeswehr und der US-Streitkräfte.

Der Einrichtung neuer Funkstellen stimme ich nur vorbehaltlich einer mit positiven Ergebnis abgeschlossenen Standortkoordinierung zwischen der Regulierungsbehörde für Telekom, Post und dem Bundesamt für Informationsmanagement und Informationstechnik der Bundeswehr (IT-Amt Bw) zu - diese wird von der Regulierungsbehörde herbeigeführt.

Ziel/ Begründung	Stellungnahme der Beteiligten	Beschlussempfehlung des Regionsbeauftragten
<p>Ziel 1.1</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Stadt Greding Ziffer 1.1 wird grundsätzlich befürwortet. • Bund Naturschutz in Bayern e.V. Es ist unabdingbar, dass ein integriertes Gesamtverkehrssystem entwickelt wird. Dies sollte allerdings nicht dazu dienen, die stadtfürneren dörflichen Gebiete mit noch mehr Straßen zu erschließen. Es wäre kontraproduktiv in Bezug auf die anhaltende Stadtflucht und den ländlichen Flächenverbrauch. Der BN fordert, folgenden Passus noch zu ergänzen: „Vorrang müssen deshalb folgende Maßnahmen haben: 1.) Vermeidung unnötigen Verkehrs durch Orientierung der Siedlungsentwicklung auf Zentren mit gemischten Strukturen 2.) Maximale Verlagerung von Personen- und Güterbewegungen auf den Umweltverbund 3.) Verkehrslenkende und -leitende Maßnahmen, die zu einer optimalen Ausnutzung der vorhandenen Verkehrswege führt 4.) Umfassender Schutz der Bevölkerung vor dem Verkehrslärm, auch an bestehenden Strecken • Industrie- und Handelskammer Nürnberg für Mittelfranken Vermisst wird im Verkehrsleitbild eine Äußerung zum kombinierten Ladungsverkehr, der im Vergleich zu anderen Regionen bereits heute einen hohen Stellenwert besitzt. Durch die Schaffung des bi- bzw. trimodalen KV-Terminals am GVZ Hafen Nürnberg zeichnen sich zudem deutliche Steigerungsraten ab. Sinnvoll wäre es, den Bereich Kombiniertes Ladungsverkehr bei den Zielen als eigene Rubrik unterzubringen. Bisher ist dieser „Verkehrsträger“ nur unter der Binnenschifffahrt (Kapitel 1.7) genannt. Dies greift in Anbetracht des hohen Potenzials für Straße-Schiene-Transporte im Bereich Nürnberg zu kurz. 	<p>(3a) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ist nichts zu veranlassen</p> <p>(3b) Die Begründung zu 1.1 wird ergänzt durch einen Hinweis auf das Gemeinschaftsprojekt DIVAN zwischen Bayerischer Straßenbauverwaltung und Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg <u>Hinweis:</u> Mit dem Projekt 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 Gesamtverkehrsystems sein.</p> <p>(3c) Das Verkehrsleitbild wird durch ein eigenes Ziel zum kombinierten Ladungsverkehr ergänzt.</p>

Ziel/ Begründung	Stellungnahme der Beteiligten	Beschlussempfehlung des Regionsbeauftragten
<p>1.1.2</p>	<p>• Bund Naturschutz in Bayern e.V. Es ist an der Zeit, verstärkt darauf hinzuarbeiten, den motorisierten Individualverkehr zugunsten des öffentlichen Verkehrs zurückzudrängen. Die Städte als Ziele und Quellen des Berufsverkehrs sind jetzt schon an den Grenzen der Belastbarkeit und würden in naher Zukunft mit weiter anschwellenden Verkehrsströmen überfordert. Dies gilt auch für den Wirtschaftsverkehr per LKW: Es kann kein Ziel nachhaltig orientierter Politik und Planung sein, den LKW-Transport noch zu stärken. Die Güter müssen zukünftig verstärkt per Bahn und Schiff transportiert werden.</p> <p>Der BN fordert, den Passus „für den Wirtschaftsverkehr und“ zu streichen oder zu ändern in „für den schienen- und wasserstraßengebundenen Wirtschaftsverkehr und“.</p>	<p>(4) Die Forderung des Bundes Naturschutz wird abgelehnt. <u>Begründung:</u> Bei dem Ziel geht es insbesondere um die Erreichbarkeit der zentralen Orte. Beide Forderungen des Bundes Naturschutz machen keinen Sinn. Zum einen ist die Arbeitszentralität ein wichtiges Kriterium für die Definition der zentralen Orte. Die Verbesserung der Erreichbarkeit der zentralen Orte für den Wirtschaftsverkehr ist deshalb unabdingbar für die Stärkung der zentralen Orte. Zum anderen hat nicht jeder zentrale Ort in der Region einen Bahn- oder Wasserstraßenanschluss.</p>

Ziel/ Begründung	Stellungnahme der Beteiligten	Beschlussempfehlung des Regionsbeauftragten
<p>1.1.3</p>	<ul style="list-style-type: none"> <p>• Stadt Nürnberg Vorschlag Textergänzung: "Bei der weiteren Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur sollen die Belange des öffentlichen Personennahverkehrs und des Individualverkehrs aufeinander abgestimmt werden. Im großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen sollen der öffentliche Personennahverkehr <i>und der nicht motorisierte Individualverkehr</i> als Alternative zum motorisierten Individualverkehr vorrangig ausgebaut und gefördert werden."</p> <p>• Gemeinde Henfenfeld Die Gemeinde Henfenfeld begrüßt das Verkehrsleitbild, insbesondere Punkt 1.1.3, in dem beschrieben wird, dass der ÖPNV vorrangig vor dem Individualverkehr ausgebaut werden soll. Zum ÖPNV sollte die Weiterentwicklung des S-Bahn-Netzes von Lauf nach Hartmannshof baldmöglichst realisiert werden.</p> <p>• Bund Naturschutz in Bayern e.V. Es ist von äußerster Wichtigkeit, den öffentlichen Nahverkehr gezielt zu fördern. Die Absicht wirkt aber wenig glaubhaft, wenn gleichzeitig alle regionalen politischen Ebenen die sinnvolle Wiederbelebung von älteren Bahnlinien (wie Bibertbahn) oder die Stadt-Umland-Bahn rigoros abgelehnt werden. Die alten Konzepte, das Umland in undiskutablen Zyklen mit Bussen anzufahren, hat wenig Erfolg. Mit solch halbherzigen Angeboten werden sich nur wenige Autofahrer zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr verleiten lassen. Zum Umweltverbund zählt auch der Radverkehr. Er ist entsprechend zu ergänzen. Der BN fordert, im zweiten Satz nach dem Wort „Personennahverkehr“ die Worte „sowie der Radverkehr“ einzufügen.</p> <p>• Straßenbauamt Nürnberg Das Ziel B V 1.1.3, wonach im großen Verdichtungsraum der ÖPNV als Alternative zum MIV vorrangig ausgebaut und gefördert werden soll, führt im Einzelfall zu erheblichen Problemen bei der Planrechtfertigung für</p> 	<p>(5a) Der Vorschlag wird übernommen. Die Begründung zu 1.1.3 wird entsprechend ergänzt. <u>Begründung:</u> Auch der Ausbau des nicht motorisierten Individualverkehrs dient der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im großen Verdichtungsraum, entsprechend LEP B V 1.1.6.</p> <p>(5b) Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Es ist nichts zu veranlassen.</p> <p>(5c) Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Es ist nichts zu veranlassen; vgl. auch (5a)</p> <p>(5d) Die Auffassung des Straßenbauamtes wird nicht geteilt. Der Hinweis auf den Gesamtverkehrsplan Bayern wird in die Begründung zu 1.1.3 aufgenommen. <u>Begründung:</u> Die Formulierung des Zieles 1.1.3 deckt sich mit LEP</p>

<p>1.1.3, 1.1.4</p>	<p>Straßenbaumaßnahmen. Um die Verkehrszuwächse des Personenverkehrs, aber vor allem auch des Güterverkehrs bewältigen zu können, ist sowohl ein Ausbau des ÖPNV als auch des Straßennetzes erforderlich. Ein Vorrang für den ÖPNV entspricht u.E. nicht den Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer.</p> <p>Bei Festlegung eines uneingeschränkten Vorranges des ÖPNV wären u.U. folgende Projekte nicht mit den Zielen des Regionalplanes vereinbar: Die Ortsumgehung Uttenreuth, Buckenhof und Weiher, der Ausbau Neuses - Kleinschwarzenlohe, die Ortsumgehung Stein, der Hüttendorfer Damm, die südliche Entlastungsstraße Veitsbronn, der Ausbau des Frankenschnellweges, etc.</p> <p>Wir bitten deshalb den Vorrang entweder auf die Innenstädte zu beschränken oder statt dem Vorrang einen nachfragegerechten Ausbau des ÖPNV als Ziel zu formulieren.</p> <p>Folgende Ziele des Gesamtverkehrsplan Bayern 2002 (Ziffer 4.4.1) halten wir darüber hinaus als Leitbilder für geeigneter als den vorrangigen Ausbau:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bereitstellung eines dichten und vertakteten ÖPNV-Angebots - Qualitätssteigerung - Schaffung eines integrierten ÖPNV-Angebotes sowie die Verknüpfung des ÖPNV mit dem Individualverkehr - Verbesserung der Information und des Tarifsystems <p>• Industrie- und Handelskammer Nürnberg für Mittelfranken</p> <p>Bei den Zielen fällt unter Punkt 1.1 Verkehrsleitbild die sehr prominente Herausstellung des öffentlichen Nahverkehrs (Punkte 1.1.3 und 1.1.4) auf. Wenn auch eine nachhaltige Unterstützung des ÖPNV im Ballungsgebiet durchaus angebracht ist, sollte insbesondere im ländlichen Raum bereits im Verkehrsleitbild auch auf die Notwendigkeit von straßenverkehrlichen Verbesserungen hingewiesen werden.</p>	<p>B V 1.2.1. Die Planrechtfertigung für den Straßenbau ergibt sich aus dem Bundesverkehrswegeplan, dem Gesamtverkehrsplan Bayern usw., die der Regionalplan nicht außer Kraft setzen kann. Dennoch lässt sich gerade für die besonders betroffenen Verdichtungsräume eine Priorität für den ÖPNV rechtfertigen. Der Verweis auf den Gesamtverkehrsplan dient der Erläuterung.</p> <p>(5e) Ziel 1.1.3 wird in Anlehnung an LEP B V 1.1.7 durch folgenden Zielsatz ergänzt: Im ländlichen Raum der Region soll die Verkehrserschließung gefördert und ein angemessener Verkehrsanschluss aller Gemeinden vorrangig gewährleistet werden.“</p> <p><u>Begründung:</u> Ein entsprechendes Ziel für den ländlichen Raum hat bisher gefehlt.</p>
---------------------	--	---

Ziel/ Begründung	Stellungnahme der Beteiligten	Beschlussempfehlung des Regionsbeauftragten
1.1.4	<p>• Stadt Nürnberg Vorschlag Textergänzung: "Auf eine Erhöhung des Anteils des öffentlichen Personennahverkehrs <i>und des nicht motorisierten Individualverkehrs</i> gegenüber dem motorisierten Individualverkehr gemessen am Gesamtverkehrsaufwand soll insbesondere im Stadt- und Umlandbereich im großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen hingewirkt werden."</p> <p>• Bund Naturschutz in Bayern e.V. Die Erhöhung des Anteils des öffentlichen Nahverkehrs ist seit Jahren eine zentrale Forderung des BN. Allerdings ist die Einschränkung „insbesondere im Stadt- und Umlandbereich ...“ nicht nachvollziehbar. Schließlich sind es bereits heute v.a. EinpendlerInnen, z.T. aus weiter Entfernung, die den MIV zum Zusammenbrechen bringen. Der ÖPNV-Anteil muss im gesamten Planungsgebiet erhöht werden.</p> <p>Der BN fordert, den Passus „insbesondere im Stadt- und Umlandbereich im großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen“ zu streichen.</p>	<p>(6a) Der Vorschlag wird übernommen. Die Begründung zu 1.1.4 wird entsprechend ergänzt. <u>Begründung:</u> Auch der Ausbau des nicht motorisierten Individualverkehrs dient der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im großen Verdichtungsraum, entsprechend LEP B V 1.1.6.</p> <p>(6b) Der Forderung wird nicht entsprochen. <u>Begründung:</u> Nicht die Zielformulierung, sondern die Forderung des BN ist nicht nachvollziehbar. Die besondere Verkehrssituation im Stadt- und Umlandbereich rechtfertigt ja gerade die vielen Projekte zum Ausbau des ÖPNV (U-Bahn, S-Bahn, StUB).</p>
1.1.5	<p>• Bund Naturschutz in Bayern e.V. Die Luftverkehrsanbindung der Region soll nicht verbessert werden. Stattdessen soll die Anbindung der Region an den Schienenverkehr verbessert, es sollen leistungsfähige Zuggarnituren (Neigetechnik) eingesetzt werden. Die Fahrpläne sollen optimiert werden (siehe 1.3.2). Der BN fordert, den Punkt B V Ziele 1.1.5 ersatzlos zu streichen.</p>	<p>(7) Die Forderung des Bundes Naturschutz wird abgelehnt. <u>Begründung:</u> Wesentliche Argumente für die Rechtfertigung der Forderung nach Anerkennung der Region Nürnberg als Metropolregion stützen sich auf die Verkehrsfunktion der Region (Verkehrsdrehscheibe, Gateway-Funktion). Daher ist es unerlässlich, auch die Luftverkehrsanbindung weiter zu verbessern.</p>
1.1.6	<p>• Bund Naturschutz in Bayern e.V. Die Nutzung des RMD-Kanals sollte verstärkt werden, um Straßen zu entlasten.</p>	<p>(8) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ist nichts zu veranlassen.</p>

Ziel/ Begründung	Stellungnahme der Beteiligten	Beschlussempfehlung des Regionsbeauftragten
1.1.7	<p>• Stadt Hersbruck Die Stadt Hersbruck möchte zunächst darauf hinweisen, dass nicht nur das Fränkische Seenland innerhalb der Industrieregion Mittelfranken für Fremdenverkehr und Tourismus attraktiv ist. Bereits bei der zehnten Änderung des Regionalplanes hat die Stadt Hersbruck angemerkt, dass sich in Hersbruck und Umgebung durch die sich im Bau befindliche Frankenalbtherme sowie dem Projekt „Gesundheitsregion Hersbrucker Land“, interessante Entwicklungschancen im Bereich Fremdenverkehr und Tourismus ergeben. Während des Stadtgebiet von Hersbruck hierfür relativ gut durch den öffentlichen Personen- und Nahverkehr erschlossen ist, muss das Angebot bzgl. der Versorgung der Umlandbereiche sicherlich noch verbessert werden. Die Stadt Hersbruck bittet dies beim Verkehrsleitbild zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang sollte auch darauf hingewiesen werden, dass der Wirtschaftsverkehr zukünftig verstärkt der Schiene Vorrang einräumen sollte. Durch die Reduzierung des Schwerlastverkehrs wird einerseits ökologischen Gesichtspunkten Rechnung getragen, und andererseits könnte eine Entlastung der bisher bereits überlasteten Straßenteilstücke erreicht werden.</p> <p>• Gemeinde Georgensgmünd Die Gemeinde Georgensgmünd stimmt den vorgesehenen Änderungen bzw. Fortschreibungen des Regionalplans zu. Insbesondere ist es für uns von Bedeutung, dass die Änderung im Bereich 1.1.7 Erschließung des Fränkischen Seenlandes durch den öffentlichen Personennahverkehr fortgeschrieben wird. Dabei sollte insbesondere auf den Ausbau und der Verbesserung über die Schienenverkehrsmittel hingewirkt werden.</p> <p>• Bund Naturschutz in Bayern e.V. Die Erschließung der Freizeitregion „Fränkisches Seenland“ durch den öffentlichen Nahverkehr sollte selbstverständlich verbessert werden.</p>	<p>(9a) Ziel 1.1.7 wird wie folgt geändert: „Die Erschließung der Tourismusgebiete der Region insbesondere durch den öffentlichen Personennahverkehr, vor allem das Fränkische Seenland und die Fränkische Schweiz, soll verbessert werden.“ Die Begründung zu 1.1.7 wird entsprechend ergänzt. <u>Gründe:</u> Der Hinweis der Stadt Hersbruck ist berechtigt. Laut LEP 1.3.1, 1.3.2 und Karte Tourismusgebiete hat die Region Anteil an den Tourismusgebieten Steigerwald, Fränkische Schweiz, Altmühltal und Fränkisches Seenland. Davon sind die Gebiete Fränkische Schweiz und Fränkisches Seenland, auch was die Flächenanteile anbelangt, die bedeutendsten. Sie haben darüber hinaus erhebliche Bedeutung für die Naherholung.</p> <p>(9b) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ist nichts zu veranlassen.</p> <p>(9c) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ist nichts zu veranlassen.</p>

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

Die Notwendigkeit straßenverkehrlicher Verbesserungen gilt insbesondere für den Punkt 1.1.7 (Erschließung des Neuen Fränkischen Seenlandes). Neben einem leistungsfähigen Ausbau der B 2 ab Roth in Richtung Donauwörth ist hier die neue Bundesstraße B 131 von der A 9 bis nach Gunzenhausen zu nennen.

(9c) Vgl. auch **(9a)** und **(26)**; die Begründung zu 1.1.7 wird ergänzt durch Hinweise auf die entsprechenden Straßenerschließungen.

Ziel/ Begründung	Stellungnahme der Beteiligten	Beschlussempfehlung des Regionsbeauftragten
1.1.8	<p>• Bund Naturschutz in Bayern e.V. Es ist das Manko der Regionalplanung, dass sie immer wieder Soll-Vorschriften formuliert, die dann bei den regelmäßigen Sitzungen des Planungsausschusses unbeachtet bleiben. Immerhin gab und gibt es in der geltenden Fassung des Regionalplans bereits einen - fast gleich lautenden - Passus. Dies hat die Zersiedelung in weiten Bereichen nicht verhindert. Wenn schon neue Siedlungsgebiete erschlossen werden müssen, ist die entsprechende schienengebundene Infrastruktur natürlich zu berücksichtigen. Dies gilt aber auch für andere Kriterien wie Bannwald, Landschaftsbild etc.. Das betrifft den öffentlichen Nahverkehr genauso wie die Nahversorgung durch Läden, Ärzte, Kindergärten, Schulen, usw.. Der BN fordert, den Passus wie folgt zu formulieren: „Für die Ausweisung neuer Siedlungsgebiete ist ein Bedarfsnachweis verbindlich vorzulegen. Neue Siedlungsgebiete sind nach Ausschöpfung aller Nachverdichtungsmöglichkeiten im Bestand ausschließlich im unmittelbaren Einzugsbereich schienengebundener Verkehrsmittel möglich und in dichter Bauweise zu errichten. Radwegeverbindungen sind einzurichten.“</p>	<p>(10) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ist nichts zu veranlassen.</p>

Ziel/ Begründung	Stellungnahme der Beteiligten	Beschlussempfehlung des Regionsbeauftragten
1.2	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Leinburg Der öffentliche Personennahverkehr ist für das Gemeindegebiet Leinburg bedarfsgerecht auszubauen. • Stadt Oberasbach Die Stadt Oberasbach wünscht, dass die Wiederinbetriebnahme der Biberttrasse von Nürnberg nach Zirndorf/Leichendorf in den Regionalplan aufgenommen wird. Die Trasse verläuft parallel zur stark befahrenen Rothenburger Straße durch die Siedlungsgebiete der Städte Zirndorf und Oberasbach (Entlastung der Ortsdurchfahrt Oberasbach). • Bund Naturschutz in Bayern e.V. Für den BN ist die Erhöhung der Kapazitäten weit wichtiger als Modernisierungen. Eine zu starke Fokussierung auf die Modernisierung bringt Preiserhöhungen, ohne das Angebot zu verbessern. Das würde sich negativ auf die Fahrgastzahlen auswirken. Durch die Reaktivierung der Bibertbahn und einen großzügigen Park&Ride Platz am Endpunkt Leichendorf kann eine Entlastung der parallel verlaufenden Rothenburger Straße in Oberasbach/OT Altenberg erfolgen. Die Rothenburger Straße ist bereits heute sehr stark belastet, durch die von der Stadt Zirndorf beschlossenen Baumaßnahmen (Westspange, Baugebiet Pinderpark) ist eine weitere Zunahme des Verkehrs zu erwarten. Zum Schutz der AnwohnerInnen und auch hinsichtlich der von der Europäischen Union geforderten Luftreinhalteplänen für Ballungsräume muss eine Senkung des KFZ-Verkehrs erreicht werden. Der BN fordert die Aufnahme (stillgelegter) Bahntrassen wie die der Bibertbahn in den Regionalplan als zukünftige Achse des ÖPNV. Der BN fordert die Aufnahme folgenden Passus: „Eine Reaktivierung der ehemaligen „Bibertbahn“ zwischen Zirndorf-Leichendorf und Nürnberg soll kurz- bis mittelfristig erfolgen um eine zusätzliche attraktive Schienenanbindung der Siedlungsschwerpunkte Zirndorf und Oberasbach an Nürnberg zu schaffen.“ 	<p>(11a) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ist nichts zu veranlassen. Dieses „örtliche“ Problem muss auf Landkreisebene gelöst werden. Es wird z.Zt. ein Nahverkehrsplan für den Landkreis Nürnberger Land erstellt.</p> <p>(11b) Der Forderung wird nicht zugestimmt. Die Reaktivierung der Biberttalbahn wird derzeit auch vom Landkreis Fürth nicht favorisiert.</p> <p>(11c) vgl. (11b)</p>

• **Gemeinde Puschendorf**

Die Gemeinde Puschendorf liegt im Nordwesten des Landkreises Fürth und hat in den Städtebereich Nürnberg-Fürth eine relativ gute Anbindung über die Bahnlinie Würzburg-Nürnberg. In dieser Nordweststrecke grenzt Puschendorf jedoch an die Landkreise Neustadt/Aisch-Bad Windsheim und Erlangen-Höchstadt. Während Neustadt/Aisch ebenfalls über die Bahnlinie Nürnberg-Würzburg erreicht werden kann, existieren in den Landkreis Erlangen-Höchstadt, speziell in die 7 km entfernte Stadt Herzogenaurach keinerlei öffentliche Linien. Aus der Sicht von Puschendorf und seiner Nachbargemeinden Tuchenbach und Obermichelbach, m. E. auch Veitsbronn ist eine solche Verbindung schon seit Jahren dringend erforderlich. Herzogenaurach dient, obwohl in einem anderen Landkreis liegend, seit langem unseren Bürgerinnen und Bürgern als Schulstandort, Einkaufsstadt, Arbeitsplatzanbieter, Freizeitanbieter, als Stadt mit einem sehr guten Ärzteangebot und vielem mehr. Auch für die Bewohner von Herzogenaurach und Umgebung wäre eine öffentliche Linie speziell zum Bahnanschluss nach Siegelsdorf oder Puschendorf, eine schnelle Verbindungsmöglichkeit in die Stadt Nürnberg oder in den gesamten nordfränkischen Bereich.

In der heutigen Zeit ist es dem Bürger nicht mehr vermittelbar, dass eine Landkreisgrenze ein Hinderungsgrund für den ÖPNV sein sollte. Nachdem alle beteiligten Städte, Gemeinden und Landkreise Interesse bekundet haben und bereits Arbeitsgruppen zur Realisierung eingerichtet wurden, wäre es angebracht, dass diese Planungen und Absichten im Regionalplan der Industrieregion Mittelfranken ihre Aufnahme finden. Schließlich sind davon 50.000 - 60.000 Bürgerinnen und Bürger betroffen. Außerdem kann eine Unterstützung auf Mittelfrankenebene durchaus hilfreich sein.

• **DB Netz AG**

Die Belange der Deutschen Bahn werden im Teilkapitel B V 1 Verkehr von den Abschnitten 1.2 ÖPNV und 1.3 Schienenverkehr berührt. Gegen die darin genannten Ziele bestehen keine Einwände. Verpflichtungen gegenüber der Deutschen Bahn können hieraus aber nicht abgeleitet werden.

(11d) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ist nichts zu veranlassen. Dieses Problem muss auf Landkreisebene gelöst werden. Es wird z.Zt. ein Nahverkehrsplan für den Landkreis Erlangen-Höchstadt erstellt.

(11e) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ist nichts zu veranlassen.

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

Aus Umweltschutzgründen ist der Ausbau des ÖPNV-Systems wünschenswert und zu begrüßen. Dadurch kommt es gleichermaßen zu einer Entlastung der entsprechenden Gebiete durch den motorisierten Individualverkehr und die dadurch verursachten Emissionen. So lange wie die Vorhaben entlang schon bestehender Strecken oder, im Falle der Regionalbahnhöfe in Kinding und Allersberg, an zumindest schon teilweise realisierten Trassenführungen umgesetzt werden, ist von Seiten des Natur- und Artenschutzes kein Einwand vorzubringen. Durch die geplanten Streckenführungen werden etwaige Schutzgebiete nicht (neuerlich) tangiert. Gerade die Nebenstrecken, die wichtige Verbindungsmöglichkeiten zwischen den Kreisstädten und den Außenregionen der Landkreise bieten, sollten langfristig erhalten bleiben und regelmäßig frequentieren. Dadurch können zunehmend weniger mobile Personenkreise als auch Berufspendler davon profitieren. - Stellvertretend möchten wir in diesem Zusammenhang auf die Streckenverbindung Roth - Hilpoltstein hinweisen und den Erhalt weiterer, vergleichbarer Nebenstrecken in der Industrieregion im Regionalplan verankert wissen.

(11f) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ist nichts zu veranlassen.

Ziel/ Begründung	Stellungnahme der Beteiligten	Beschlussempfehlung des Regionsbeauftragten
<p>1.2.1, zu 1.2.1, zu 1.2.3</p> <p>1.2.1</p>	<p>• Stadt Nürnberg Es wird vorgeschlagen, im Regionalplan für Stadtgrenzen überschreitende Straßenbahnlinien einheitlich den Begriff Stadtbahn (anstatt Stadtumlandbahn) zu verwenden.</p> <p>• Stadt Nürnberg Das Anliegen im Norden des Stadt- und Umlandbereiches zwischen Nürnberg und Erlangen eine Stadtbahn zu realisieren ist aus der Sicht der Stadt Nürnberg von gleicher Bedeutung wie die Zielsetzung, im südwestlichen Stadt- und Umlandbereich die ÖPNV-Erschließung in den Landkreis Fürth zu verbessern. Dementsprechend wird folgende Textergänzung vorgeschlagen: "Hierfür sollen neben dem Weiterbau des U-Bahnnetzes - <i>unter Berücksichtigung der Stadtumlandbeziehung mit dem Landkreis Fürth</i> - und dem Ausbau eines verbesserten Straßenbahnnetzes - einschließlich einer Stadtumlandbahn <i>Stadtbahn</i> im Norden des Stadt- und Umlandbereiches im großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen - das S-Bahn-Grundnetz mit der S-Bahn nach Erlangen und Forchheim (R 4) fertig gestellt werden."</p> <p>• Gemeinde Bubenreuth Grundsätzlich begrüßt die Gemeinde die vorgeschlagenen Verbesserungen beim ÖPNV und beim Schienenverkehr, möchte jedoch sicher gestellt haben, dass unbedingt Schallschutzmaßnahmen mit vorgesehen werden, die so gestaltet sein müssen, dass sie den bestmöglichen Wirkungsgrad aufweisen, da die Lärmbelastigung im Regnitztal schon jetzt das erträgliche Maß überschreitet. Außerdem wird eine Verlängerung der S-Bahnlinie über Forchheim hinaus nach Bamberg als äußerst notwendig angesehen.</p> <p>• Gemeinde Buckenhof (+Begründung) Der Ausbau eines verbesserten Straßenbahnnetzes einschließlich einer Stadt-Umland-Bahn im Norden des Stadt- und Umlandbereiches im großen</p>	<p>(12a) Der Begriff Stadtumlandbahn (StUB) sollte beibehalten werden. Er hat sich zum einen zwischenzeitlich etabliert. Zum anderen soll diese Bahn Städte und Umlandgemeinden im Stadt- und Umlandbereich des großen Verdichtungsraumes verbinden, so dass der Begriff Stadtumlandbahn sinnvoller erscheint.</p> <p>(12b) Die „Stadtumlandbeziehung mit dem Landkreis Fürth“ wird übernommen. Der Begriff Stadtumlandbahn wird beibehalten (vgl. 12a).</p> <p>(12c) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ist nichts zu veranlassen. Die Schallschutzproblematik wird generell im Kapitel Technischer Umweltschutz des Regionalplans (bisher B XII) angesprochen. Die konkreten Probleme müssen im Rahmen der Planungsverfahren gelöst werden. Die Verlängerung der S-Bahn bis Bamberg liegt außerhalb der Region 7.</p> <p>(12d) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ist nichts zu veranlassen.</p>

Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen wird ausdrücklich begrüßt. Auch die Realisierung des S-Bahnnetzes nach Erlangen und Forchheim wird unterstützt, da auch Pendlerverkehr vom Raum Forchheim in den Raum Nürnberg den Siedlungsraum im Schwabachtal belasten.

• **Stadt Höchststadt a.d.Aisch**

Der Bereich des nordwestlichen Landkreises Erlangen-Höchststadt inklusiv unserer Stadt wird genau so wenig benannt wie bei der eingangs aufgeführten Bahnplanung. Verkehrsprognosen und das Wachstum unserer Stadt sowie das zunehmende Pendlerwesen lassen für die nächsten Jahre ein unvermindertes Wachstum des Personenverkehrsaufkommen voraussehen. Das steigende Verkehrsaufkommen auch von Höchststadt a.d.Aisch Richtung des großen Verdichtungsraumes Nürnberg-Fürth-Erlangen sollte nach Meinung der Verwaltung nicht zuletzt weiterhin auf einen Ausbau eines Bahnsystems von Erlangen über Röttenbach - Hemhofen - Adelsdorf nach Höchststadt im Auge behalten. Im Umfeld von München sind solche Nahbereiche seit Jahren mit Bahnverbindungen angeschlossen. Es ist deshalb aus Sicht der Stadt Höchststadt nicht zu erkennen, weshalb die Zukunftsplanungen des Regionalplanes einen solchen Hinweis nicht zumindest enthalten.

• **Gemeinde Marloffstein**

Das S-Bahn-Konzept Nürnberg-Forchheim mit den Zuführungen des östlichen und westlichen Ortsverkehrs zu Park-and-Ride-Stationen wird von der Gemeinde Marloffstein ausdrücklich unterstützt.

• **Gemeinde Ottensoos**

Die Verlängerung der S-Bahn nach Hartmannshof ist baldmöglichst zu verwirklichen.

• **Gemeinde Schwarzenbruck**

Die in dem Entwurf aufgeführten Projekte lesen sich leider mehr als eine weihnachtliche Wunschliste als ein in den nächsten Jahren realisierbares Konzept. Für die Gemeinde Schwarzenbruck ist es ein Widerspruch, wenn in dem Dokument einerseits der öffentliche Nahverkehr als ein Schwerpunkt

(12e) Ziel 1.2.1 wird nicht geändert.

Begründung: Die Stadtumlandbahn im Norden des Stadt- und Umlandbereiches des großen Verdichtungsraumes ist im Ziel enthalten. Ob diese Bahn aufgrund der nach wie vor ungeklärten Finanzierung noch über den Stadt- und Umlandbereich hinaus bis Höchststadt geführt werden kann ist äußerst fraglich.

(12f) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ist nichts zu veranlassen.

(12g) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ist nichts zu veranlassen. Die Verlängerung bis Hartmannshof ist im Ziel enthalten.

(12h) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ist nichts zu veranlassen. Der S-Bahn Ausbau bis Neumarkt wird weiterverfolgt. Die örtlichen Probleme im Bereich Schwarzenbruck müssen im Rahmen der Nahverkehrsplanung des Landkreises Nürnberger Land gelöst werden.

genannt wird, jedoch gleichzeitig in unserer Gemeinde aus Kostengründen Busverbindungen entfallen. Auch wird seit über 10 Jahren ein S-Bahn-Ausbau nach Neumarkt diskutiert, ohne dass konkrete Fortschritte erreicht werden. Statt dessen werden, wie auch aus dem jetzigen Regionalplanentwurf ersichtlich ist, immer neue Straßenprojekte gefunden, die wichtiger sind.

Die Gemeinde Schwarzenbruck benötigt zur Entlastung ihrer Ortsdurchfahrten einen leistungsfähigen öffentlichen Nahverkehr mit S-Bahn und Zubringerbussen. Aus Sicht der Gemeinde Schwarzenbruck sollte sich der Entwurf des Regionalplans mehr auf das in den nächsten Jahren finanzierbare konzentrieren und dabei die Belange der Landkreisgemeinden im Süden Nürnbergs stärker berücksichtigen.

• **Stadt Velden**

Als Ziele sind die Verlängerung der S-Bahn-Strecke nach Hartmannshof, sowie der Ausbau und Betrieb des Nahverkehrsnetzes auf der rechten Pegnitzstrecke angedacht.

Die Stadt Velden begrüßt die Erweiterung des öffentlichen Nahverkehrs auf den beiden Schienenstrecken links und rechts der Pegnitz, um damit eine mögliche Verlagerung des Pendlerverkehrs von der Straße auf die Schiene zu erzielen.

Der öffentliche Personennahverkehr soll bis zum Markt Neuhaus geführt werden, um so das obere Pegnitztal für Pendler attraktiver zu machen.

• **Bund Naturschutz in Bayern e.V.**

Das Stadtumlandbahn-Konzept sollte ein größeres Gewicht bekommen, damit die Berufsverkehrssituation besser kanalisiert wird.

Das U-Bahn-Netz soll nicht erweitert werden. Eine Weiterführung wäre den heutigen Randbedingungen (Steuernachlass für Großunternehmen durch die Bundesregierung von über 90 %, Verlagerung personalintensiver Produktion ins Ausland) eine nicht mehr hinnehmbare Belastung für die noch Steuern zahlenden BürgerInnen.

Priorität sollen die im Entwurf genannten S-Bahn-Strecken, das Stadt-Umland-Bahn (StUB)-Grundnetz in Erlangen und dem Landkreis Erlangen-Höchstadt sowie eine attraktive Verknüpfung von U-Bahn, Straßenbahn und StUB haben.

(12i) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ist nichts zu veranlassen.

Die ÖPNV Problematik im oberen Pegnitztal muss im Rahmen der Nahverkehrsplanung des Landkreises Nürnberger Land gelöst werden.

(12k) Die Zielformulierung bleibt. Sie enthält alle regionalen Notwendigkeiten zum Ausbau des regionalen Schnellbahnsystems

Ziel/ Begründung	Stellungnahme der Beteiligten	Beschlussempfehlung des Regionsbeauftragten
<p>1.2.2</p>	<ul style="list-style-type: none"> <p>• Stadt Fürth Aus Sicht der Stadt Fürth sind folgende textliche Ergänzungen notwendig: „...den Bahnstrecken Nürnberg-(Neustadt a.d.Aisch, R 8), <u>Fürth - Cadolzburg</u> und der rechten Pegnitzstrecke...“</p> <p>• Gemeinde Aurachtal (in Verbindung mit 1.2.3) Die unter Nr. 1.2.2 formulierte Zielsetzung der Einrichtung einer S-Bahnverbindung zwischen Fürth und Neustadt a.d.Aisch wird seitens der Gemeinde Aurachtal in der Hoffnung begrüßt, dem Einzugsgebiet zugerechnet zu werden. Nachdem Letzteres wohl bis nach Herzogenaurach reichen dürfte und sich zwischen Aurachtal und Siegelsdorf eine geringere Fahrzeit im Vergleich zu Erlangen ergeben würde, könnte eine Linienführung des Buszubringers entsprechend Nr. 1.2.3 über die beiden größten Aurachtaler Ortsteile Falkendorf und Münchaurach aufgrund der erheblich kürzeren Verbindung nach Nürnberg und Fürth eine deutliche Erhöhung der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Gemeinde Aurachtal mit sich bringen. Gleichzeitig könnten auf diese Weise die in den letzten Jahren neu erschlossenen Wohngebiete im Süden des Ortsteils Münchaurach verbesserte Zugangsmöglichkeiten im Vergleich zu der momentanen Haltestellenentfernung von durchschnittlich nahezu einem Kilometer erhalten.</p> <p>• Gemeinde Neunkirchen a. Sand Auf der Bahnstrecke Schnaittach - Neunkirchen a. Sand müssen künftig Schülerzüge mit einem ausreichenden Sitzplatzangebot für Schüler angeboten werden. Gegenwärtig ist das Angebot nicht ausreichend und führt immer wieder zu Problemen. Auch muss die Zuverlässigkeit des Zugbetriebes wesentlich verbessert werden. Im Bereich des Bahnhofes Neunkirchen a. Sand ist die Schaffung einer P+R-Anlage notwendig. Ohne umfangreiche Fördermittel ist eine Umsetzung eines Konzeptes durch die Gemeinde nicht möglich.</p> 	<p>(13a) Die geforderte Ergänzung wird in Ziel 1.2.2 übernommen. <u>Begründung:</u> Die Ergänzung ist trotz vieler Detailprobleme sinnvoll. Auch der VGN befürwortet die Ergänzung.</p> <p>(13b) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ist nichts zu veranlassen. Die Problematik muss im Rahmen der Nahverkehrsplanung des Landkreises Erlangen-Höchstadt gelöst werden.</p> <p>(13c) Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Es ist nichts zu veranlassen. Es handelt sich um Detailprobleme, die den Rahmen des Regionalplans sprengen würden.</p>

Entsprechend des von der DB Station&Service AG herausgegebenen
Bahnhofsentwicklungskonzeptes ist eine Aufwertung des Neunkirchener
Bahnhofes und der Haltestationen erforderlich.

Ziel/ Begründung	Stellungnahme der Beteiligten	Beschlussempfehlung des Regionsbeauftragten
1.2.3	<ul style="list-style-type: none"> • Stadt Baiersdorf Bei Punkt 1.2.3 „ÖPNV“ sollte im Text „Baiersdorf“ ergänzt werden. • Gemeinde Buckenhof (+Begründung) Das ergänzende Buszubringernetz zur S-Bahn wird nachdrücklich begrüßt. Nur der Aufbau eines flächendeckenden funktionierenden Zubringersystems zur S-Bahn und hierbei insbesondere der Bau einer Stadt-Umland-Bahn im Norden des Stadt- und Umlandbereiches im Verdichtungsraum Nürnberg/(Fürth)/Erlangen kann die volle Funktionsfähigkeit des Gesamtsystems gewährleisten. • Gemeinde Engelthal Es wird insbesondere der gewünschten Anbindung durch Busse an die S-Bahn zugestimmt. Es soll jedoch die Verbindung nach Hersbruck rechts, zum Pendolino aufrechterhalten werden. • Markt Heroldsberg In Ziffer 1.2.3 ist formuliert: „Das ergänzende Buszubringernetz als integrierter Bestandteil des Gesamtverkehrssystems soll insbesondere in den Mittelbereichen Roth, Schwabach, Lauf a.d. Pegnitz und Hersbruck auf die Schienentaktzeiten ausgerichtet werden.“ Im Zuge des Ausbaus der Gräfenbergbahn wurde von Vertretern der Bahn AG stets zugesichert, dass die OVF-Buslinie 212 als Verbindung nach und von Nürnberg parallel zur Gräfenbergbahn erhalten bleibt. Nach Wiedereinbetriebnahme der Gräfenbergbahn wurde diese Buslinie jedoch entgegen der Zusicherungen im Vorfeld sukzessive ausgedünnt und letztendlich faktisch mittlerweile eingestellt. In Unterschriftenaktionen haben sich weit über 1.000 Betroffene für eine Wiederaufnahme der Taktfrequenz der Buslinie 212 wie vor dem Ausbau der Gräfenbergbahn die wesentlich bessere Anbindung nach Nürnberg, da die Haltestellen sowohl bei der Abfahrt als auch bei der Ankunft näher am Ausgangspunkt bzw. Zielort liegen. Der Bahnhof in Heroldsberg ist für viele potentielle Fahrgäste zu weit von der Wohnung entfernt, so dass dann 	<p>(14a) Die Forderung kann nicht erfüllt werden. Baiersdorf ist kein Mittelzentrum</p> <p>(14b) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ist nichts zu veranlassen.</p> <p>(14c) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ist nichts zu veranlassen. Das Problem muss im Rahmen der Nahverkehrsplanung des Landkreises Nürnberger Land gelöst werden.</p> <p>(14d) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ist nichts zu veranlassen. Das Problem muss im Rahmen der Nahverkehrsplanung des Landkreises Erlangen-Höchstadt gelöst werden.</p>

alternativ gleich auf den Individualverkehr übergegangen wird.
Der Markt Heroldsberg fordert daher die Wiederaufnahme des Betriebes der früheren Buslinie 212 in einer für die Bürgerinnen und Bürger erforderlichen und annehmbaren Taktfrequenz.
Im September 2002 hat der Markt Heroldsberg einen Ortsbus als Zubringer von und zum Bahnhof eingerichtet. Dieser Verkehr wird von der OVF GmbH unter der früheren Linie 212 betrieben. Der Markt erhält hierfür keinerlei Zuschüsse und hat ein enormes jährliches Defizit zu tragen. Es kann nicht Aufgabe einer Gemeinde der Größenordnung des Marktes Heroldsberg sein, für die Buszubringung von und zum Bahnhof Heroldsberg Sorge zu tragen, nur weil eine Buslinie, die übrigens wirtschaftlich betrieben werden konnte, eingestellt wurde.
Der Markt Heroldsberg fordert daher, den Markt Heroldsberg in die Formulierung in Ziffer 1.2.3: „Das ergänzende Buszubringernetz als integrierter Bestandteil des Gesamtverkehrssystems soll insbesondere in den Mittelbereichen Roth, Schwabach, Lauf a.d.Pegnitz und Hersbruck auf die Schienentaktzeiten ausgerichtet werden.“ mit aufzunehmen. Der Landkreis wird aufgefordert, diese Zubringerfunktionen in Heroldsberg im Rahmen seiner diesbezüglichen staatlichen Aufgabe auf eigene Kosten sicherzustellen und zu verbessern.

• **Gemeinde Offenhausen**

Es wird die Anbindung durch Busse an die S-Bahn ausdrücklich begrüßt.

• **Stadt Spalt**

Die Firma Deutsche Bahn AG ist aufzufordern zu Schulbeginn nach den Sommerferien zusammen mit dem Verkehrsträger Bus neue Fahrplanregelungen für den ÖPNV auszuarbeiten, die darauf gerichtet sind, die Vertaktung beider Verkehrsträger besser zu gewährleisten. Grund hierfür ist die Tatsache, dass im ländlichen Raum der ÖPNV nur mit dem Schulbusverkehr rentabel zu betreiben ist.

(14e) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ist nichts zu veranlassen.

(14f) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ist nichts zu veranlassen. Es handelt sich um ein organisatorisches Problem, nicht um ein Ziel des Regionalplans.

Ziel/ Begründung	Stellungnahme der Beteiligten	Beschlussempfehlung des Regionsbeauftragten
1.2.4	<p>• Stadt Greding Mit Inbetriebnahme der Neubaustrecke Nürnberg-Ingolstadt soll der ÖPNV über die Regionalbahnhöfe Kinding und allersberg verbessert werden. Um dies zu gewährleisten ist aber eine ordnungsgemäße Verknüpfung mit dem regionalen Busverkehr erforderlich.</p>	<p>(15) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ist nichts zu veranlassen; ist im Ziel enthalten.</p>
1.2.5	<p>• Stadt Hilpoltstein Beim ÖPNV soll der Erhalt der Nebenbahn Roth-Hilpoltstein (Gredlbahn) als Ziel aufgeführt und eine optimale Vertaktung mit dem Anschluss Richtung Nürnberg sowie eine bessere Anbindung der Buslinien angestrebt werden.</p>	<p>(16) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ist nichts zu veranlassen; ist generell im Ziel enthalten.</p>
1.2.6, (1.2.7)	<p>• Stadt Hersbruck Der Anlage von bedarfsgerechten Haltepunkten sollte nach Auffassung der Stadt Hersbruck der Vorrang vor dem Bau von weiteren P+R-Anlagen eingeräumt werden. Insbesondere im S-Bahn Bereich sollten zusätzliche Haltestellen im Bereich von Siedlungsschwerpunkten errichtet werden. So liegen im Stadtgebiet Hersbruck die größten Erweiterungspotenziale für Wohnbauflächen im Einzugsbereich der beiden Bahnlinien rechts und links der Pegnitz. Insbesondere für die Hersbrucker Auspendler wären zusätzliche Haltepunkte im Stadtgebiet von Hersbruck ein großer Anreiz zur Verringerung des Individualverkehrs. Darüber hinaus könnte dadurch die Zahl und der Umfang weiterer P+R-Anlagen zugunsten weniger flächen- und kostenintensiver B+R-Anlagen gesenkt werden. Gleichfalls wäre die Anlage eines Haltepunktes in der Nähe der sich im Bau befindlichen Frankenalbtherme wünschenswert, was letztlich Ausfluss einer angemessenen Erschließung von Fremdenverkehrs- und Tourismusgebieten wäre.</p>	<p>(17) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ist nichts zu veranlassen. Es handelt sich hier um ein Detailproblem, das der Regionalplan nicht lösen kann. Im Rahmen des standardisierten Bewertungsverfahrens werden die bedarfsgerechten Haltepunkte ermittelt. Die an den Haltepunkten errichteten P+R-Anlagen gehören zur Grundausstattung.</p>

Ziel/ Begründung	Stellungnahme der Beteiligten	Beschlussempfehlung des Regionsbeauftragten
1.2.7	<p>• Stadt Nürnberg Vorschlag Textergänzung: "Der Bau und Betrieb von P+R- und <i>überdachten</i> B+R-Anlagen, als Voraussetzung für eine kombinierte Benutzung von individuellen und öffentlichen Verkehrsmitteln, soll weiterentwickelt werden <i>ist an allen Haltestellen des schienengebundenen öffentlichen Personenverkehrs vorzusehen.</i>"</p> <p>• Bund Naturschutz in Bayern e.V. Die konsequente Weiterentwicklung der P+R-Parkplätze ist dringend erforderlich, damit Pendler, die von stadtfernen Orten kommen, nicht mit dem Auto in die Städte fahren müssen.</p>	<p>(18a) „Überdacht“ wird nicht aufgenommen; bauliches Detailproblem! Der zweite Teil der vorgeschlagenen Textergänzung wird übernommen.</p> <p>(18b) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ist nichts zu veranlassen</p>

Ziel/ Begründung	Stellungnahme der Beteiligten	Beschlussempfehlung des Regionsbeauftragten
1.3	<p>• DB Netz AG Die Belange der Deutschen Bahn werden im Teilkapitel B V 1 Verkehr von den Abschnitten 1.2 ÖPNV und 1.3 Schienenverkehr berührt. Gegen die darin genannten Ziele bestehen keine Einwände. Verpflichtungen gegenüber der Deutschen Bahn können hieraus aber nicht abgeleitet werden.</p> <p>• Industrie- und Handelskammer Nürnberg für Mittelfranken Generell fehlt im Abschnitt Schienenverkehr bei den Ausführungen die Berücksichtigung des Schienengüterverkehrs. Es sollte darauf hingewiesen werden, dass ein weiterer Rückbau von Schieneninfrastruktur und Gleisanschlüssen weitest möglich vermieden wird. Finanzielle Anreize wie das geplante Gleisanschlussförderprogramm des Bundesverkehrsministeriums sollten für die Revitalisierung bzw. Neuschaffung von Gleisanschlüssen gezielt genutzt werden. Des weiteren sollte darauf geachtet werden, dass bei der Umnutzung der bestehenden Bahnflächen insbesondere im Bereich der Nürnberger Südstadt bestehende Gleisanschlüsse von Unternehmen soweit möglich erhalten bleiben.</p>	<p>(19a) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ist nichts zu veranlassen.</p> <p>(19b) Es wird folgendes Ziel 1.3.3 neu aufgenommen: „Auf die Erhaltung der Schieneninfrastruktur für den Güterverkehr soll hingewirkt werden.“ Die übrigen Ausführungen der IHK gehen in die Begründung zu 1.3.3 ein.</p>

Ziel/ Begründung	Stellungnahme der Beteiligten	Beschlussempfehlung des Regionsbeauftragten
<p>1.3.2</p>	<ul style="list-style-type: none"> <p>• Stadt Fürth Aus Sicht der Stadt Fürth sind folgende textliche Ergänzungen notwendig: - das gemeinsame Oberzentrum Nürnberg/Fürth/Erlangen mittels des <u>Hauptbahnhofes und der regional bedeutsamen Bahnhöfe Erlangen (Strecke Richtung Leipzig-Berlin) und Fürth Hbf (Strecke Würzburg-Frankfurt bzw. Hannover) möglichst umsteigefrei.....</u> - <u>Erlangen und Fürth mindestens im 2 Std. Takt bedient werden</u> </p> <p>• Stadt Baiersdorf Bei Punkt 1.3 „Schienenverkehr“ sollte auf die bandartige Siedlungsstruktur der Stadt Baiersdorf und die im Zuge des ICE-Trassenausbaus zusätzliche Trennwirkung durch weitere Lärmschutzmaßnahmen entlang der ICE-Trasse hingewiesen werden. Auf eine städtebaulich qualifizierte Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen ist hierbei hinzuwirken.</p> <p>• Gemeinde Bubenreuth Grundsätzlich begrüßt die Gemeinde die vorgeschlagenen Verbesserungen beim ÖPNV und beim Schienenverkehr, möchte jedoch sicher gestellt haben, dass unbedingt Schallschutzmaßnahmen mit vorgesehen werden, die so gestaltet sein müssen, dass sie den bestmöglichen Wirkungsgrad aufweisen, da die Lärmbelastung im Regnitztal schon jetzt das erträgliche Maß überschreitet. Außerdem wird eine Verlängerung der S-Bahnlinie über Forchheim hinaus nach Bamberg als äußerst notwendig angesehen.</p> <p>• Stadt Velden In den Zielen des Planungsverbandes Industrieregion Mittelfranken ist der Ausbau und die Elektrifizierung der rechten Pegnitzstrecke Nürnberg Richtung Marktredwitz zur Verbesserung der Verkehrsverbindungen in Richtung Osten angedacht. Dieser Ausbau sollte vorangetrieben werden. Der Stadtrat stimmt diesem angedachten Ziel des Ausbaues und der Elektrifizierung der rechten Pegnitzstrecke zu.</p> 	<p>(20a) Der erste Teil der vorgeschlagenen Textergänzung wird übernommen. Die Bedienung im 2 Stunden Takt wird nicht übernommen. Organisatorische Details können im Regionalplan nicht gelöst werden.</p> <p>(20b) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ist nichts zu veranlassen. Die Schallschutzproblematik wird generell im Kapitel Technischer Umweltschutz des Regionalplans (bisher B XII) angesprochen. Die konkreten Probleme müssen im Rahmen der Planungsverfahren gelöst werden.</p> <p>(20c) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ist nichts zu veranlassen. Die Schallschutzproblematik wird generell im Kapitel Technischer Umweltschutz des Regionalplans (bisher B XII) angesprochen. Die konkreten Probleme müssen im Rahmen der Planungsverfahren gelöst werden.</p> <p>(20d) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ist nichts zu veranlassen.</p>

• **Bund Naturschutz in Bayern e.V.**

Die Fernverkehrsstrecke Nürnberg-Ebensfeld-Erfurt ist ein fossiles Projekt. Es würde unwiederbringliche Biotope und Landschaften zerstören und durch seine immensen Kosten den so dringend nötigen Ausbau der Bahn zu einem attraktiven Verkehrsmittel für die Gesamtbevölkerung verhindern. Die Planung ist ersatzlos fallen zu lassen. Bereits gebaute Teilstrecken sind zu Interregio-Strecken abzustufen und durch attraktive Zwischenhalte zu ergänzen.

Zur Beschleunigung des Schienenverkehrs nach Nordostdeutschland ist die vorhandene Strecke durch den Thüringer Wald so auszubauen, dass mit Einsatz der Neigetechnik Durchschnittsgeschwindigkeiten deutlich über 100 km/h erreicht werden (unter Einrechnung der Haltezeiten). Dies ist mit vergleichsweise sehr geringem Aufwand möglich. Details sind im Gutachten von Viereggen & Rössler GmbH genannt (2002).

Die Fahrplanerstellung ist auf leistungsfähige Computerprogramme aufzubauen, so dass durchgängig (vom ICE bis zum Bus) attraktive Umsteigemöglichkeiten resultieren.

Der BN fordert, den Passus „der Ausbau der Fernverkehrsstrecke Nürnberg-(Ebensfeld, R 4)-Erfurt ... abgestimmt werden“ ersatzlos zu streichen. Stattdessen ist folgender Passus aufzunehmen: „Zur Beschleunigung des Schienenverkehrs nach Nordostdeutschland ist die vorhandene Strecke durch den Thüringer Wald so auszubauen, dass mit Einsatz der Neigetechnik Durchschnittsgeschwindigkeiten deutlich über 100 km/h erreicht werden (unter Einrechnung der Haltezeiten).“

(20e) Die Forderung des Bundes Naturschutz wird abgelehnt.
Begründung: Bei der ICE-Strecke Nürnberg-Erfurt handelt es sich nicht nur um ein Verkehrsprojekt Deutsche Einheit, sie ist auch im Bundesverkehrswegeplan enthalten.

Ziel/ Begründung	Stellungnahme der Beteiligten	Beschlussempfehlung des Regionsbeauftragten
1.4	<p>• Bund Naturschutz in Bayern e.V. In diesem Abschnitt feiern Straßenbau-Orgien in erschreckender Weise eine Wieder-Auferstehung. Im Gegensatz zur Sorglosigkeit früherer Jahrzehnte kann heute aber nicht mehr lustig ins Blaue hinein geplant werden. Es ist nämlich absehbar, dass die Mittel zum Bau häufig gar nicht mehr aufgebracht werden können. Privatfinanzierung auf Mautbasis ist bei kürzeren Strecken selbst dann nicht möglich, wenn die telemetrische Datenerfassung irgendwann einmal zuverlässig funktionieren sollte. Der finanzielle Aufwand wäre nämlich immens, so dass die hohe zu fordernde Maut die Kraftfahrer wieder auf die Altstrecken verdrängen würde. Wie ein immer längeres und dichteres Straßennetz unter den Randbedingungen der „Rückführung der Staatsquote“ langfristig erhalten und gepflegt werden könnte, ist völlig schleierhaft. Es ist zu erwarten, dass die Reparaturanstrengungen mit den Schäden nicht mehr Schritt halten können und allein aus diesem Grund drastische Geschwindigkeitsbeschränkungen erforderlich werden. Diese würden dann den intendierten Beschleunigungseffekt wieder aufheben. Es fehlt völlig ein Abschnitt über Schwerpunktprojekte und Prioritäten der Lärmsanierung an bestehenden Verkehrswegen. Dies ist ein Skandal, angesichts der nachgewiesenen Gesundheitsschäden, welche durch den Verkehrslärm verursacht werden. Der BN fordert, einen Punkt einzuführen, der die Lärmsanierung behandelt. Auch das Problem der Luftbelastung scheint bei der Verkehrsplanung kaum erwähnenswert zu sein. Tatsache ist aber, dass jeder motorisierte Verkehr eine Luft- und Klimabelastung darstellt, jedoch in erheblich unterschiedlichem Maße (sehr groß beim Luftverkehr, sehr gering bei Elektroantrieb). Verbrennungsmotoren und -triebwerke erhöhen die Schadstoffkonzentration in der Luft, bei starkem Verkehr und schlechten Abzugsbedingungen in gesundheitsschädlichem Maße, bis hin zur Erhöhung des Krebsrisikos. Hierauf muss bei jedem Projekt im Regionalplan eingegangen werden. Der BN fordert, einen eigenen Punkt zur Luftreinhaltung einzuführen.</p>	<p>(21) Die Auffassung des Bundes Naturschutz wird nicht geteilt. Die im Kapitel Straßenbau aufgeführten Ziele sind durch den Bundesverkehrswegeplan oder den Staatsstraßenausbauplan abgesichert. Die Lärmproblematik ist Teil des Kapitels Technischer Umweltschutz (bisher Kapitel B XII).</p>

Ziel/ Begründung	Stellungnahme der Beteiligten	Beschlussempfehlung des Regionsbeauftragten
1.4.1	<p>• Stadt Nürnberg Vorschlag Textergänzung: "Das Grundkonzept für den <i>motorisierten</i> Individualverkehr soll so ausgebildet werden, dass insbesondere im gemeinsamen Oberzentrum Nürnberg/Fürth/Erlangen der Verkehr flüssiger gestaltet und in den Landkreisen eine ausreichende Flächenerschließung herbeigeführt wird."</p> <p>• Bund Naturschutz in Bayern e.V. Der Ansatz, dass in den Landkreisen durch Straßenbau eine ausreichende Flächenerschließung herbeigeführt wird ist obsolet, denn alle Orte sind bereits ausreichend an die Ballungszentren angeschlossen. Eine noch bessere Anbindung wirkt der Entwicklung des Schienenverkehrs entgegen. Die geplante „flüssigere Gestaltung“ des Individualverkehrs würde den ÖPNV im Vergleich zum MIV schlechter stellen.</p> <p>Der BN fordert, den Punkt 1.4.1 ersatzlos zu streichen.</p>	<p>(22a) Der Textergänzung wird zugestimmt; dient der Klarstellung.</p> <p>(22b) Die Forderung wird abgelehnt; ergibt sich aus der Begründung der geplanten Maßnahmen z.B. zum Ausbau der Staatsstraßen.</p>
1.4.2	<p>• Bund Naturschutz in Bayern e.V. Auch für den großräumigen überregionalen Verkehr gibt es bereits ein dichtes Netz, welches völlig ausreichend ist. Auch hier gilt: Wenn mehr Waren- und Personenverkehr auf die Schiene soll, darf das Straßennetz nicht noch weiter ausgebaut werden. Die im Straßenbau eingesparten Gelder sollten verstärkt in Schienenprojekte gesteckt werden. Außerdem ist die öffentliche Hand jetzt schon hoffnungslos überfordert, die bestehenden Straßen in einem guten Zustand zu halten.</p>	<p>(23) Die Auffassung des Bundes Naturschutz wird nicht geteilt.</p>

Ziel/ Begründung	Stellungnahme der Beteiligten	Beschlussempfehlung des Regionsbeauftragten
1.4.2.1	<ul style="list-style-type: none"> • Bund Naturschutz in Bayern e.V. Der BN fordert, den Punkt 1.4.2.1 ersatzlos zu streichen. Einzelne Projekte zur Entlastung von Ortsdurchfahrten, bei denen der Bedarf nachgewiesen werden kann und Alternativen (auch ÖPNV, Bahn, etc.) nicht möglich sind, müssen im Regionalplan nicht einzeln aufgeführt werden. 	<p>(24) Die Auffassung des Bundes Naturschutz wird nicht geteilt. Im Ziel geht es nicht um einzelne Ortsdurchfahrten, sondern um die Anbindung an den großräumigen und überörtlichen Verkehr. Die einzelnen Maßnahmen sind lediglich in der Begründung aufgeführt.</p>
1.4.2.2	<ul style="list-style-type: none"> • Stadt Spalt Der Ausbau der Bundesstraße 2 zwischen Schwabach und Weißenburg ist dringend voranzutreiben. Ein durchgehend vierspuriger Ausbau soll auch das Ziel einer besseren Seenlanderschließung sein, wobei Ortsumgehungen, beispielsweise die von Röttenbach, nicht vernachlässigt werden dürfen. • Bund Naturschutz in Bayern e.V. Eine Straßenverbindung zwischen Nürnberg und Augsburg muss die vorhandenen, gut ausgebauten Verkehrswege A 9 und B 300 einbeziehen. Nur dort sind Ausbaumaßnahmen noch zulässig. Eine parallele zweite Schnellverbindung wird abgelehnt. <p>Der BN fordert, den Punkt 1.4.2.2 ersatzlos zu streichen.</p>	<p>(25) Der Hinweis der Stadt Spalt wird zur Kenntnis genommen. Die Forderung des Bundes Naturschutz wird abgelehnt. In der Begründung zu 1.4.2.2 wird erläutert, dass diese Verbindung auch eine wesentliche Erschließungsfunktion für den südlichen Teil der Region und das Fränkische Seenland sowie eine bedeutende Verbindungsfunktion mit der südlichen Region Westmittelfranken (Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen) erfüllt. <u>Hinweis:</u> Die Ortsumgehungen der B 2 im Landkreis Roth sind im Bundesverkehrswegeplan enthalten.</p>

Ziel/ Begründung	Stellungnahme der Beteiligten	Beschlussempfehlung des Regionsbeauftragten
<p>1.4.2.3</p>	<p>• Landratsamt Roth In der modifizierten Fassung dieses Ziels wird - anders als in der bbisherigen Zielformulierung B IX 3.2.3 - allgemein und nicht mehr spezifisch für den Erholungsverkehr „...ein funktionsgerechter Ausbau...“ angestrebt und die Anschlussstelle Greding nicht mehr ausdrücklich erwähnt. Aus der Begründung wird deutlich, dass die Gründe für diese Modifizierung hauptsächlich darin liegen, eine großräumige Fernstraßenverbindung für den Wirtschaftsraum Weißenburg/Gunzenhausen mit einem direkten Anschluss an die Bundesautobahn A 9 mit einer neuen Anschlussstelle nördlich von Greding zu ermöglichen. Am 28.03.2001 hat sich der Kreisausschuss jedoch gegen die Aufnahme einer derartigen Straßenverbindung (B 131 neu) in den Bedarfsplan für die Bundesstraßen ausgesprochen und beschlossen: „Eine verbesserte West-Ost-Straßenverbindung im südlichen Mittelfranken durch eine direkte Bundesstraßenverbindung mit einer neuen Anschlussstelle nördlich Greding für den Wirtschaftsraum Weißenburg/Gunzenhausen und das Erholungsgebiet „Fränkisches Seenland“ (B 131 neu) wird nicht für erforderlich gehalten.“ Aufgrund dieses Beschlusses lehnen wir die modifizierte Zielformulierung und seine Begründung ab und beantragen, das bisherige Ziel B IX 3.2.3 unverändert in das Teilkapitel B V 1 des Fortschreibungsentwurfs zu übernehmen.</p> <p>• Stadt Greding Zum Grundkonzept für den Straßenbau ist ausgeführt, dass eine funktionsgerechte Straßenverbindung zwischen der BAB A 9 und dem Fränkischen Seenland bis in den Raum Weißenburg/Gunzenhausen angestrebt werden soll. In der Begründung wird ausgeführt, dass für das Erholungsgebiet und den dortigen Wirtschaftsraum eine direkte Anbindung an die Autobahn auf kurzem Wege erforderlich ist. Danach ist eine Verbesserte West-Ost-Straßenerschließung im südlichen Mittelfranken mit einer direkten Bundesstraßenverbindung des genannten Raums an die A 9</p>	<p>(26a) Ziel 1.4.2.3 wird beibehalten. <u>Begründung:</u> Die B 131 neu ist im Bundesverkehrswegeplan enthalten. Details der Trassenführung bzw. Anbindung an die A 9 müssen im Rahmen der Planungsverfahren gelöst werden.</p> <p>(26b) vgl. (26a)</p>

mit einer neuen Anschlussstelle inördlich von Greding anzustreben. Aufgrund der örtliche Situation könnte dies nur bedeuten, dass im Bereich des Gemeindeteils Großhöbing eine zusätzliche Autobahnausfahrt geschaffen wird. Die Stadt Greding lehnt diese Maßnahme wegen der Betroffenheit des dortigen Raumes entschieden ab. Der Bereich ist durch die Bundesautobahn bereits jetzt erhebliche Beeinträchtigungen ausgesetzt. Gravierende Belastungen hat der Neubau der ICE-Strecke zur Folge. Mit Inbetriebnahme entstehen weitere Lärmbelastungen. eine neue Anschlussstelle an die A 9 hätte zusätzliche gravierende Eingriffe zur Folge. Der Stadtrat lehnt deshalb die Aufnahme diese Maßnahme in den Regionalplan einstimmig ab.

• **Stadt Heideck**

Unter Ziffer 1.4.2.3 (betreffend die Verbindung zwischen der A 9 und dem Fränkischen Seenland) soll folgender Satz angefügt werden:
„Wegen der erheblichen Auswirkungen der Maßnahme sollen bereits in der Planungsphase die betroffenen Grundstückseigentümer und die Bevölkerung weitestgehend beteiligt werden.“

• **Bund Naturschutz in Bayern e.V. (+ Begründung)**

Der Wirtschaftsraum Weißenburg-Gunzenhausen ist mit einer überregionalen Fernbahntrasse und mehreren Bundesstraßen an das überregionale Netz angeschlossen. Ein weiterer Anschluss an die A 9 ist daher nicht notwendig. Eine Anbindung des Fränkischen Seenlandes an die A 9 ist nach vorliegenden Besucherströmen nicht notwendig und eine reine Kopfgeburt der Planer. Bei Verkehrszählungen wurden zwischen 2000 und 3000 Fahrzeuge pro Tag ermittelt. Dafür sind die vorhandenen Straßen bestens gerüstet. Ein Bedarf besteht objektiv nicht. Ein Ausbau der Verbindung mit neuer Autobahnausfahrt würde erheblichen Verkehr in diese bis jetzt unbelastete Region ziehen. Massive Beeinträchtigungen und Belastungen der Bewohner wären die Folgen.
Der BN fordert, den Punkt 1.4.2.3 ersatzlos zu streichen.

• **Zweckverband Brombachsee**

Es besteht mit den den Brombachsee berührenden Aussagen bei der Teilfortschreibung „Verkehr und Nachrichtenwesen“ Einverständnis. Insbesondere bezüglich des notwendigen Ausbaus einer

(26c) Die geforderte Textergänzung wird nicht eingefügt. Das ist die Aufgabe der Planungsverfahren; kein Ziel des Regionalplans.

(26d) vgl. **(26a)**

(26e) Die Zustimmung wird zur Kenntnis genommen.

Straßenverbindung zwischen der A 9 und dem Seenland sowie bezüglich des Ausbaus der B 2 sind die Interessen des Zweckverbandes berücksichtigt.

• **Höhere Naturschutzbehörde**

Hier ist eine sorgfältige Planung erforderlich, da die geplante Maßnahme vornehmlich im Abschnitt Thalmässing und A 9 sehr sensible Landschaftsräume tangiert.

(26f) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Ziel/ Begründung	Stellungnahme der Beteiligten	Beschlussempfehlung des Regionsbeauftragten
<p>1.4.2.4</p>	<p>• Bund Naturschutz in Bayern e.V. (+ Begründung) Bayern ist mit Autobahnen ausreichend erschlossen. Dies gilt im Besonderen für den Großraum.</p> <p>Der BN fordert, den Punkt 1.4.2.4 ersatzlos zu streichen.</p> <p>• Industrie- und Handelskammer Nürnberg für Mittelfranken Unter Punkt Ziele 1.4.2.4 regen wir an, bereits eine Auflistung der wichtigsten Ausbaumaßnahmen und Lückenschlüsse an den bestehenden Bundesautobahnen zu machen. Hierzu zählen aus Sicht der IHK die Ertüchtigung der A 3 (Nürnberg - Richtung Aschaffenburg), der A 6 (Nürnberg - Richtung Heilbronn) und der A 73 (Kreuz Erlangen - Forchheim und Nürnberg Hafen bis zur A 6). Hinzu kommt der im Zuge der EU-Osterweiterung äußerst dringliche und bisher nicht finanzierte Lückenschluss der A 6 zwischen Amberg und Pfeimnd.</p>	<p>(27a) Die Forderung wird abgelehnt. <u>Begründung:</u> Es geht im Ziel nicht um die Erschließung Bayerns mit Autobahnen, sondern um die Entlastung des großen Verdichtungsraumes Nürnberg/Fürth/Erlangen. Darüber hinaus sind die in der Begründung zu 1.4.2.4 genannten Maßnahmen im Bundesverkehrswegeplan enthalten.</p> <p>(27b) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ist nichts zu veranlassen. Die Maßnahmen sind in der Begründung zu 1.4.2.4 genannt.</p>

Ziel/ Begründung	Stellungnahme der Beteiligten	Beschlussempfehlung des Regionsbeauftragten
1.4.2.5	<p>• Bund Naturschutz in Bayern e.V. Vgl.: 1.1.5: Entsprechend der Notwendigkeit, den Flughafen Nürnberg nicht zu erweitern, sollen auch aufwändige Erschließungsmaßnahmen unterbleiben. Eine gut ausgebaute Zufahrtsstraße von der B 4 her genügt allen Anforderungen. In vielen Passagen des Regionalplans wird immer wieder die Notwendigkeit eines solchen Projekts genannt, allerdings keine Verkehrszählungen oder sonstige statistische Werte zur Rechtfertigung dieses Verkehrsprojektes aufgeführt. Der Bund Naturschutz sieht für eine zusätzliche Flughafenanbindung keinen Bedarf, allzumal der Flughafen Nürnberg als der am besten erschlossene Regionalflughafen in Deutschland gilt. So belegen die Querschnittszählungen der Stadt Nürnberg im Bereich der Flughafenstraße - der im Übrigen immer staufrei ist - ein stagnierendes Verkehrsaufkommen. Image-Untersuchungen des Flughafens, in denen eine Autobahndirektanbindung als notwendig erachtet wird, hält der BN für keine solide Argumentationsgrundlage. Bei den im Raum stehenden Varianten trägt der Bund Naturschutz folgende Bedenken:</p> <p>- Ostanbindung Die Ostanbindung hat einen massiven Eingriff in Bannwald und ökologisch wertvolle Flächen für Grundwasser, Flora und Fauna zur Folge. Die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) der Stadt Nürnberg aus dem Jahr 1998 hält eine weitere Planung dieser Trasse aus ökologischen Gründen für nicht vertretbar. Als Naturschutzverband teilt der BN diese Auffassung.</p> <p>- Nordanbindung Die von Staatsminister Günther Beckstein immer wieder in die Diskussion gebrachte Variante hätte einen massiven Eingriff in den Reichswald zur Folge. Dieser ist im Planungsbereich als Bannwald und Vogelschutzgebiet geschützt. Außerdem ist er als FFH-Gebiet vorgeschlagen. Das Kosten/Nutzen-Verhältnis bei dieser Variante ist äußerst miserabel. Die Beurteilung im Bundesverkehrswegeplan spricht hier deutliche Worte. Nicht zu vernachlässigen ist der Druck bei einer bestehenden Nordanbindung auf</p>	<p>(28) Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Das Ziel bleibt unverändert bestehen. <u>Begründung:</u> Beim Flughafen Nürnberg handelt es sich um einen internationalen Verkehrsflughafen. Die Flughafenanbindung ist im Bundesverkehrswegeplan enthalten. Details müssen im Rahmen der Planungsverfahren gelöst werden. Zu diesem Zweck werden umfangreiche Verkehrsgutachten erstellt.</p>

dem Ausbau der Rollnerstraße. Diese direkte Nord-Süd-Verbindung in die Innenstadt hält der BN für verkehrspolitisch verheerend.

- Westanbindung

Ein 4-spuriger Ausbau der Marienbergstraße würde zugegeben die geringsten ökologischen Auswirkungen mit sich bringen. In Kombination mit einem Ausbau der Bamberger Straße hält der BN allerdings diese für den MIV sehr attraktive West-Ost-Verbindung durch Ziegelstein für unzumutbar. Bei dieser Variante ebenso wie bei einer Westspange im Bereich von Buch gäbe es keine Möglichkeit, den zusätzlichen Verkehr auf der B 4 abzuwickeln.

Einer zusätzlichen Erschließung des Flughafens durch den ÖPNV steht der BN positiv gegenüber. Hier könnten z.B. Möglichkeiten im Zuge der Stadtbahn nach Erlangen näher untersucht werden.

Der BN fordert deshalb, den Punkt 1.4.2.5 ersatzlos zu streichen.

• **Höhere Naturschutzbehörde**

Hier ist eine sorgfältige Planung erforderlich, da derzeit Alternativen mit erheblichen Auswirkungen auf Natur und Landschaft zur Diskussion stehen.

Ziel/ Begründung	Stellungnahme der Beteiligten	Beschlussempfehlung des Regionsbeauftragten
1.4.3	<p>• Bund Naturschutz in Bayern e.V. Die Anmerkungen zu den beiden vorangegangenen Punkten gelten auch für Straßen des regionalen und überörtlichen Verkehr. Der BN lehnt die angegebenen Straßenbauprojekte ab, weil das mittelfränkische Gebiet in Bezug auf Straßen bereits ausreichend erschlossen ist.</p>	<p>(29) Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen. Im einzelnen vgl. nachfolgende Beschlussvorschläge.</p>
1.4.3.1	<p>• Gemeinde Adelsdorf Folgende Ergänzungen und Anregungen schlagen wir vor:sowie der Nahbereiche Höchststadt, Herzogenaurach, <u>Adelsdorf</u>, Hemhofen.....</p> <p>• Stadt Baiersdorf Punkt 1.4.3.1 ist wie folgt zu ergänzen: 1.4.3.1 Straßenbaumaßnahmen für den regionalen und überörtlichen Verkehr sollen vorrangig unter Berücksichtigung folgender Gesichtspunkte durchgeführt werden: - Schaffung einer überörtlichen Entlastungsstraße durch Verlängerung der Industriestraße in Richtung Norden sowie deren Anbindung an die bestehende Autobahnanschlussstelle Baiersdorf Nord.</p> <p>• Stadt Hersbruck Bei der Erschließung des Nahbereiches Hersbruck und des Pegnitztales, sollte auch das Sittenbachtal sowie die dortige Anbindung an die A 9 bei Hormersdorf erwähnt werden. Insbesondere durch einen Ausbau der Staatsstraße 2404 zwischen Altensittenbach und Hormersdorf könnte eine bessere Umlenkung des Verkehrsstromes zur A 9 erreicht werden. Hiermit wäre auch eine Entlastung der Hauptverkehrsader zwischen Lauf a.d.Pegnitz und Hersbruck denkbar. Grundsätzlich sollte sich der Ausbau der Staatsstraße 2404 nicht auf den Raum zwischen Altdorf und den Bereich Hersbruck beschränken.</p>	<p>(30a) Das Ziel wird um „Adelsdorf“ ergänzt; fehlte bisher in der Aufzählung.</p> <p>(30b) Die vorgeschlagene Ergänzung wird nicht berücksichtigt. <u>Begründung:</u> Es handelt sich um ein rein örtliches Problem, das im Rahmen einer kommunalen Maßnahme gelöst werden kann.</p> <p>(30c) Der Antrag wird nicht berücksichtigt. <u>Begründung:</u> Der Ausbau der St 2404 ist nicht im Staatsstraßen- ausbauplan enthalten. Darüber hinaus hält die Straßenbau- verwaltung solche Entlastung der B 14 nicht für sinnvoll.</p>

Ziel/ Begründung	Stellungnahme der Beteiligten	Beschlussempfehlung des Regionsbeauftragten
<p>1.4.3.2</p>	<ul style="list-style-type: none"> <p>• Landratsamt Roth Die Gemeinde Kammerstein hat sich in ihrer Stellungnahme vom 27.02.2004 dagegen ausgesprochen, dieses Ziel (bisher B IX 3.3.2) weiter aufrecht zu erhalten. Wir können den Standpunkt und die dafür angeführten Gründe nachvollziehen und unterstützen insofern die Bitte der Gemeinde.</p> <p>• Gemeinde Kammerstein Der Gemeinderat stimmt der 11. Änderung des Regionalplanes Industrieregion Mittelfranken mit Ausnahme der geplanten Nord-Süd-Verbindung in der Städtachse Erlangen-Fürth-Nürnberg-Schwabach zu (Ziel 1.4.3.2). Die Realisierung der geplanten Trasse würde zu einer weiteren Verkehrsbelastung der Gemeinde Kammerstein führen, die bereits durch stark frequentierte überregionale Straßen (BAB A 6, Bundesstraße B 466, Kreisstraße RH 4, 5 und 19) sehr hoch ist.</p> <p>• Stadt Baiersdorf Dieser Punkt wird von der Stadt Baiersdorf auf Grund des Regnitztals inhaltlich voll abgelehnt.</p> <p>• Gemeinde Rohr Das Gemeindegebiet soll nicht durch weitere, neue Straßentrassenführungen tangiert werden.</p> <p>• Bund Naturschutz in Bayern e.V. Ein Bedarf für eine solche landschaftszerstörende Neutrassierung ist nicht zu sehen. Alle diese Orte sind bereits mehrfach mit leistungsfähigen Straßen angebunden. Eine Planung diesen Ausmaßes ist pure Verschwendung öffentlicher Gelder und Belastung der Anwohner. Sie würde außerdem einen immensen Eingriff in die Landschaft bewirken und jetzt noch relativ ruhige Gebiete mit kaum absehbarem überregionalen Fernverkehr belasten. In der Zukunft wird der Bedarf dafür zurückgehen, wenn die S-Bahn nach Erlangen fährt. Dann sind aber großzügige P+R-Parkplätze in Fürth-</p> 	<p>(31) Das Ziel wird wie folgt geändert: „Die Notwendigkeit einer leistungsfähigen Nord-Süd-Verbindung im Westen der Städtachse Erlangen-Fürth-Nürnberg-Schwabach soll geprüft werden.“ <u>Begründung:</u> Das Ziel entspricht LEP B V 1.1.5 wonach in den großen Verdichtungsräumen sowie deren Stadt- und Umlandbereichen auch die tangentialen Verkehrsbeziehungen berücksichtigt werden sollen. Diese Verkehrsachse war bereits Ziel des GVGN. Derzeit werden mit dem Projekt DIVAN die Datengrundlagen für eine Überprüfung und Fortschreibung des GVGN geschaffen.</p>

Unterfarnbach erforderlich.

• **Hans Amm (Ortsobmann des BBV)**

Die vorliegende 11. Änderung des Regionalplans hat vor allem bei Straßenneubauten wie er in Punkt 1.4.3.2 einen enormen Verbrauch von landwirtschaftlichen Flächen zur Folge. Außerdem würde eine sehr große versiegelte Fläche entstehen, die das Hochwasserrisiko für Burgfarnbach erhöhen würde. Wir sehen außerdem eine enorme Landschaftszerschneidung und -zerstörung im Farnbachtal, die für uns unakzeptabel ist. Wir würden es als sinnvoller und weniger landschaftszerstörend empfinden, wenn bestehende Straßen besser ausgebaut würden. Wir Landwirte müssten dann wieder Grundstücke zur Verfügung stellen für den Straßenbau und eventuelle Ausgleichsmaßnahmen. Diese Flächen würden dann bei der Erzeugung regionaler Lebensmittel fehlen.

Ziel/ Begründung	Stellungnahme der Beteiligten	Beschlussempfehlung des Regionsbeauftragten
<p>1.4.4</p>	<ul style="list-style-type: none"> <p>• Stadt Baiersdorf Vorgeschlagen wird die Formulierung wie folgt: Die historischen Stadtkerne, insbesondere von Erlangen, Nürnberg, Fürth und Schwabach sowie von Stein, Zirndorf, Roßtal, Höchststadt a.d. Aisch sowie Baiersdorf sollen vom Durchgangsverkehr entlastet werden.</p> <p>• Stadt Spalt Die Entlastung vom Durchgangsverkehr ist für die Altstadt von Spalt existentiell wichtig. Diese Forderung ist in Ziffer 1.4.4 deutlich zu berücksichtigen. Die Stadt Spalt ist in den aufgeführten Katalog von Städten, Märkten und Gemeinden mit aufzunehmen. Diese Forderung ergeht aus Sorge um die Bausubstanz und um die Verkehrssicherheit entlang der Staatsstraße 2223 innerhalb der Altstadt im Zuge der Hauptstraße. Ist der Bau von Umgehungs- und Entlastungsstraßen nicht möglich, so ist innerhalb dieser Stadtkerne im Interesse von mehr Sicherheit für den Fußgänger- und Radverkehr (vergl. Ziffer 1.1.2 das Verkehrsleitbildes), jedoch auch zur Erhaltung der alten Bausubstanz auch auf übergeordneten Straßen (also z.B. Staatsstraßen) eine Geschwindigkeitsreduzierung möglich zu machen bzw. durchzuführen. Der gegenüber dem Leiter des Straßenbauamtes Nürnberg - Herrn Leitenden Baudirektor Max Sirch - wiederholt geäußerte Wunsch zur deutlichen Geschwindigkeitsreduzierung auf der Staatsstraße 2223 durch Spalt wird hiermit nachträglich erneuert.</p> <p>• Bund Naturschutz in Bayern e.V. Höchststadt/Aisch soll vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Einen solchen Entlastungseffekt soll u.a. die geplante ERH 36 durchs Aischtal bringen. Diese liegt im SPA-Gebiet - wegen der bereits erfolgten Zerstörungen im Aischtal im Hinblick auf Storch und insbesondere Wiesenbrüter nicht möglich.</p> 	<p>(32a) „Baiersdorf“ wird aufgenommen.</p> <p>(32b) „Spalt“ wird aufgenommen.</p> <p>(32c) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ist nichts zu veranlassen, da im Ziel keine konkrete Maßnahme angesprochen wurde.</p>

Ziel/ Begründung	Stellungnahme der Beteiligten	Beschlussempfehlung des Regionsbeauftragten
1.5		<p>(33)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Ziele unter 1.5 Radverkehr werden wie folgt geändert: <p>1.5.1 Das überregionale Radwegenetz soll im Rahmen des „Bayernnetz für Radler“ fortgeschrieben und mit den angrenzenden Regionen abgestimmt werden. Es soll darauf hingewirkt werden, neben einzelnen Lückenschließungen und Entschärfungen von Gefahrenstellen, insbesondere die Qualität der Radwege zu verbessern.</p> <p>1.5.2.1 Das überörtliche und örtliche Radwegenetz soll ergänzt und gepflegt werden, um einen reibungslosen Übergang vom überregionalen Netz in die regionalen Radwegenetze zu gewährleisten.</p> <p>1.5.2.2 Das regionale Grundkonzept für den Radverkehr soll so ausgebildet werden, dass eine Verbindung der Orte miteinander und ein lückenloser Netzcharakter der Radwege entsteht.</p> <p>1.5.3 Auf die Verbesserung einer auf den Radfahrer abgestimmten Infrastruktur soll hingewirkt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die von der Stadt Nürnberg vorgeschlagenen neuen Ziele 1.5.4 und 1.5.5 werden in die neue Begründung zu 1.5.5.2 eingearbeitet. • Auf eine detaillierte Aufzählung einzelner Radwege wird verzichtet. • Die Begründung zu den Zielen unter 1.5 wird überarbeitet. <p><u>Gründe:</u> Die Hierarchie und die Funktion der Radwegenetze von überregional bis örtlich Bedeutung wird deutlicher</p>

	<p> • Stadt Nürnberg Mit dem Projekt "Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012" strebt das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen eine Bündelung und Intensivierung der Anstrengungen zur Förderung des Radverkehrs an. Ziel des Radverkehrsplans ist es, das Fahrrad in allen Lebensbereichen als Verkehrsmittel zu verankern und den Anteil der mit dem Rad zurückgelegten Wege am Gesamtverkehr deutlich zu erhöhen. </p> <p> Die angestrebte Erhöhung des Radverkehrs am Gesamtverkehr dient nicht nur der Sicherung der Gesamtmobilität, sie kann auch einen Beitrag zur verbesserten Luftqualität leisten. Auf der Grundlage von Vorgaben der EU erstellt die Regierung von Mittelfranken im Auftrag des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz derzeit einen Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen. Wesentliche Belastungsfaktoren der lufthygienischen Situation im Ballungsraum gehen vom motorisierten Individualverkehr aus. </p> <p> Vor diesem Hintergrund erscheint es aus Sicht der Stadt Nürnberg geboten, die Belange des Radverkehrs einschließlich der in diesem Zusammenhang notwendigen bzw. sinnvollen Infrastruktur im Regionalplan noch umfassender und präziser zu berücksichtigen als dies in der vorgelegten Entwurfsfassung bislang der Fall ist. </p> <p> • Landratsamt Nürnberger Land Für den Landkreis Nürnberger Land sind folgende weitere überregionale Trassen von Bedeutung: 1. Nürnberg (Altenfurt) - Feucht - Penzenhofen - Altdorf - Fortführung in Richtung Oberpfalz (Ziele Neumarkt / Lauterhofen) In dieser überregionalen Verbindung fehlt vor allem der Lückenschluss </p>	<p> herausgearbeitet. Die bisherigen Ziele und Begründungen waren stärker auf die Funktion des Radwegenetzes für Tourismus und Freizeit ausgerichtet. Die Funktion des Radwegenetzes für den allgemeinen Verkehr muss ebenfalls noch deutlicher herausgestellt werden. Damit werden eine Reihe von Einwendungen der Kommunen bzw. sonstigen Planungsträger abgedeckt. Eine detaillierte Auflistung einzelner auszubauender Radwege würde den Rahmen des Regionaöplans sprengen. </p>
--	---	--

Nürnberg / Feucht und Feucht / Penzenhofen

2. Nord-Süd-Verbindung

Der Landkreis Nürnberger Land hat im Radwegenetz keine geeignete Nord-Süd-Verbindung. Es fehlt der Lückenschluss zwischen Lauf / Altdorf. Dieser würde überregional nach Norden über Schnaittach an der B 2 bei Gräfenberg anschließen und sich im Süden bei Altdorf mit dem Radwegenetz der Oberpfalz vernetzen.

Ebenfalls in Nord-Süd-Richtung fehlt die Verbindung von Hersbruck nach Altdorf. Zur Zeit besteht dort nur ein behelfsmäßiger Lückenschluss über Engelthal und Offenhausen. Anzustreben wäre eine Verbindung entlang der Staatsstraße 2240.

• **Markt Allersberg**

Im Ziel 1.1.2 heißt es, dass die Verkehrssicherheit insbesondere für den Fußgänger- und Radverkehr erhöht werden soll. Der Markt vermisst in 1.5 zum Radverkehr, dass auf den Ausbau von Staatsstraßen begleitenden Radwegen verstärkt Wert gelegt werden muss, um der im Verkehrsleitbild angesprochenen Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer auch Rechnung zu tragen. Sowohl im Ziel als auch in der Begründung zu 1.5 sollte deshalb generell angesprochen werden, dass zumindest entlang von stark befahrenen Staatsstraßen begleitende Radwege anzustreben sind. Dies gilt nach Auffassung des Marktes insbesondere und speziell auch für die Staatsstraßen 2225 (auf dem Streckenabschnitt nördlich von Allersberg bis Sperberslohe als Lückenschluss, wie bereits in angesprochen) und für die Staatsstraße 2237 auf dem Streckenabschnitt Allersberg-Roth und Allersberg-(Freystadt).

• **Gemeinde Bubenreuth**

Beim Radverkehr wird der Ausbau des längst zugesagten Radweges an der St 2244 zwischen Erlangen und Bubenreuth-Nord angemahnt. er bietet vor allem Berufstätigen und Schülern die Möglichkeit, per Fahrrad von Bubenreuth zu Arbeitsplatz bzw. Schule in Erlangen zu gelangen.

• **Gemeinde Leinburg**

Entlang der Staatsstraße 2240 (Lauf - Altdorf), sowie 2404 Altdorf - Gersberg sind Radwege dringend erforderlich.

• **Stadt Hersbruck**

Dem Ausbau des bestehenden Radwegenetzes kommt im Bereich der zukünftigen Gesundheitsregion Hersbruck und Umgebung besondere Bedeutung zu.

Im Zusammenhang mit den zu 1.4 angesprochenen Straßenbaumaßnahmen sollte unbedingt auch auf den Ausbau straßenbegleitender, gut befahrbarer Radwege geachtet werden. Vorrangig wäre auch hier eine landschaftsverträgliche Erschließung des Pegnitztales sowie der Lückenschluss zwischen der Stadt Hersbruck (Ortsteil Kühnhofen) und der Gemeinde Kirchensittenbach.

• **Stadt Hilpoltstein**

Bei Radverkehr soll eine enge Kooperation der Baulastträger -vor allem im Hinblick auf LEADER plus- angestrebt werden.

• **Markt Neuhaus a.d. Pegnitz**

Zu Punkt 1.5 „Radverkehr“ wird beantragt, den Lückenschluss Velden-Neuhaus und eine überregionale Verbindung über Neuhaus a.d. Pegnitz in die Oberpfalz und nach Oberfranken als Planungsziel mit aufzunehmen.

• **Gemeinde Reichenschwand**

Die Verbesserung des Radwegenetzes und insbesondere bei noch länger ausstehenden Lösungen der B 14 im Bereich Reichenschwand ist zeitlich zu forcieren.

• **Bayerischer Waldbesitzer Verband e.V.**

Aus den genannten Zielen des Regionalplans im Bereich des Radverkehrs, resultieren zahlreiche Belastungen für die Waldbesitzer wie z.B. erhöhte Unterhaltskosten des Wegenetzes, Aufwendungen für die Beseitigung von Unrat und Abfall sowie erhöhte Kosten für die Waldpflege. Schädigungen an Bestand und Boden kommen an den Punkten hinzu, an denen Radfahrer die ausgewiesenen Wege verlassen. Dies führt wiederum zu erhöhten Kosten bei der Waldbewirtschaftung.

Die Radfahrer sollten, dort wo realisierbar, mit Hilfe einer entsprechenden Besucherlenkung gezielt durch Waldflächen des Staatswaldes gelenkt werden. An Stellen wo dies nicht möglich ist müssen die Kosten für die Verkehrssicherungspflicht durch den Regionalen Planungsverband

übernommen werden, denn die Kosten für die Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht stellen für private Waldbesitzerfamilien den ohnehin geringen Erlös aus der Forstwirtschaft noch weiter reduzieren. Im Falle von Konflikten soll gezielt der Dialog mit den betroffenen Waldbesitzern gesucht werden um hier zu gemeinsamen Lösungen zu kommen. Möglichkeiten wären hier der Abschluss von Pflege- und Unterhaltsverträgen für die entsprechenden Wegeabschnitte.

• **Bund Naturschutz in Bayern e.V.**

Im Grundsatz gut. Es muss allerdings, insbesondere bei kombinierten Rad-Fußwegen besser auf die Bedürfnisse von Rollstuhlfahrern, Sonderfahräder für den Transport von Behinderten (Rollfietse u.ä.) und Radlern mit Kinderanhängern eingegangen werden. Gerade bei Straßenquerungen sind die Absenkungen oft unzureichend und unfallgefährdend. Es gibt dort oft beängstigende Schräglagen zu überwinden, welche die Sicherheit beeinträchtigen.

Der BN fordert, den ersten Absatz zu streichen (Selbstlob) und durch folgende Formulierung zu ersetzen:

„Das überregionale Radwegenetz ist weiter zu verbessern. Die Strecken verlaufen teilweise auf öffentlichen Autostraßen (gemischt mit Autoverkehr) oder entlang stark befahrener, lärmender, mit Abgasen belasteter Hauptstraßen. Anzustreben ist eine vollständige Führung auf autofreien Wegen abseits der Hauptstraßen, neue Radwegtrassen sind deshalb anzulegen.“

• **Fränkischer Albverein e.V.**

Bei den Radwanderwegen merken wir noch an, dass diese nicht weiter auf unser bestehendes (Fuß-) Wanderwegenetz gelegt werden sollen, weil dies zu Unzuträglichkeiten zwischen Wanderern und Radfahrern führt.

Ziel/ Begründung	Stellungnahme der Beteiligten	Beschlussempfehlung des Regionsbeauftragten
1.5.1	<ul style="list-style-type: none"> • Stadt Nürnberg Vorschlag Textänderung (neuer 1. Satz und Änderung der bisherigen Sätze 1 und 2): <i>"Das Grundkonzept für den Radverkehr soll so ausgebildet werden, dass eine Verbindung der Orte miteinander und ein lückenloser Netzcharakter der Radwege entsteht. Das bereits weitgehend flächendeckende Radwegenetz der Region soll im Rahmen des „Bayernnetzes für Radler“ fortgeschrieben und mit den angrenzenden Regionen weiter abgestimmt werden. Es soll darauf hingewirkt werden, neben einzelnen Lückenschließungen und Entschärfungen von Gefahrenstellen, insbesondere die Qualität der Radwege zu verbessern."</i> • Gemeinde Seukendorf Einer Überprüfung sollte auch ein Lückenschluss des Radwegenetzes zwischen der Stadt Fürth und dem Landkreis Fürth entlang der alten B 8, im Rahmen der Radwegeplanung „Bayernnetz für Radler“ unterzogen werden. • Naturpark Steigerwald Wir bitten Sie, unter Punkt 1.5.1 den Aurachtalweg von Erlangen bis Bad Windsheim noch ergänzend aufzunehmen. Der Radweg erfüllt alle erforderlichen Kriterien nach dem „Bayernnetz“, vor allem jetzt nach dem Endausbau der Aurachtalstraße zwischen Emskirchen und Münchaurach. 	(34) vgl. (33)

Ziel/ Begründung	Stellungnahme der Beteiligten	Beschlussempfehlung des Regionsbeauftragten
1.5.2	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Adelsdorf Folgende Ergänzungen und Anregungen schlagen wir vor: Ziffer 1.5.2 zusätzlich: Insbesondere soll eine einheitliche, überregionale Bezeichnung/nummerierung und Ausschilderung der wichtigen Radwege (ähnlich den Straßenbezeichnungen B XXX, St XXX, usw.) vorgenommen werden. • Gemeinde Rohr Überregionale Radwege -Staatsstraßen-begleitende - sollen in die bestehende Planung aufgenommen werden. Auf den entsprechenden Antrag der Gemeinde Rohr, der dem Straßenbauamt Nürnberg in dieser Form bereits seit Jahren vorliegt, wird noch einmal ausdrücklich verwiesen. 	(35) vgl. (33)

Ziel/ Begründung	Stellungnahme der Beteiligten	Beschlussempfehlung des Regionsbeauftragten
<p>1.5.3</p>	<ul style="list-style-type: none"> <p>• Stadt Nürnberg Vorschlag Textergänzung: "Auf die Verbesserung einer auf den Radfahrer abgestimmten Infrastruktur (<i>insbesondere Abstellanlagen, Wegweisung, Versorgungsinfrastruktur</i>) soll hingewirkt werden."</p> <p>• Stadt Höchstadt a.d.Aisch Die Radwege in der Region haben wie unter Pkt. 1.5.3 richtig aufgeführt, unterschiedliche Aufgaben, und zwar einmal die Aufgabe den Berufstätigen und Schülern die Möglichkeit zu bieten per Fahrrad von Randbereichen zum Arbeitsplatz, zur Schule oder in das Zentrum zu gelangen und auf der anderen Seite, Radwanderern die Verbindung durch die ganze Region zu erleichtern. Gerade im Bereich der Stadt Höchstadt a.d.Aisch ist das Radwegenetz in Nord-Süd-Richtung extrem verbesserungswürdig. So ist die Anbindung des Ortsteils Nackendorf entlang der Staatsstraße 2763 bis heute nicht erfolgt und u.e. vorrangig. Das gilt auch für die Fortsetzung des Radwegenetzes entlang der Staatsstraße 2263 von Höchstadt bis Weisendorf. Dieser Bereich wurde bisher nicht mit einem Radwegenetz ausgestattet. In Fortsetzung zwischen Weisendorf und Herzogenaurach ist es zumindest in Teilbereichen anders.</p> <p>• Stadt Velden Es soll auf die Verbesserung einer auf den Radfahrer abgestimmten Infrastruktur hingewiesen werden. Die Radwege sollen ergänzt und gepflegt werden, um einen reibungslosen Übergang zu gewährleisten. Die Stadt Velden bemerkt, dass im Bereich der Stadt Velden der überregionale Radweg „Pegnitztal“ auf der Staatsstraße 2162 geführt wird, da ein getrennter Radweg aufgrund der schwierigen topografischen Lage nur mit einem enormen Kostenaufwand errichtet werden kann. Gerade diese topografische Lage in diesem engen Abschnitt des Pegnitztals wäre allerdings für die Errichtung eines getrennten Radweges</p> 	<p>(36) vgl. (33) Die vorgeschlagene Textergänzung wird in die Begründung zu 1.5.3 eingearbeitet.</p>

	<p>entlang der Pegnitz mit mehreren Holzstegen, oder ähnlichem, äußerst reizvoll. Der Stadtrat verkennt nicht die Situation, dass die Errichtung eines Radweges zwischen Günterstal und Velden sehr schwierig ist. Dieser Radweg müsste mittels Stegen an der Pegnitz bis zu den Mühlen geführt werden. Nach Velden könnte der Radweg entlang der Staatsstraße geführt werden, die hier ohne Probleme verbreitert werden könnte. Probleme gibt es aber im Bereich der Eisenbahnbrücke Neuensorg auf der rechten Pegnitzseite. Hier müsste der Radweg vor der Eisenbahnbrücke auf einen bestehenden Feldweg, der Richtung Rothenbruck führt, ausgeleitet werden. Die andere Alternative wäre ein Radweg entlang der Pegnitz auf dem Privatgelände der Firma Prüschenk.</p>	
<p>1.5.4 (neu)</p>	<p>• Stadt Nürnberg Vorschlag Zielergänzung: <i>"Selbstständige Radverkehrsanlagen für den überörtlichen Radverkehr sind entlang von Bundes-, Staats- und Kreisstraßen vorzusehen:</i></p> <p><i>Im Mittelbereich Nürnberg, Landkreise Nürnberger Land und Erlangen-Höchstadt</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Verbindung Nürnberg / Fischbach - Ungelstetten (KR LAU 13)</i> - <i>Verbindung Nürnberg / Langwasser - Röthenbach b. St. Wolfgang (St 2225)</i> - <i>Verbindung Nürnberg-Nord - Heroldsberg (B 2)"</i> 	<p>(37) vgl. (33)</p>
<p>1.5.5 (neu)</p>	<p>• Stadt Nürnberg Vorschlag Zielergänzung: <i>"Wege entlang des Main-Donau-Kanals und sonstiger geeigneter Wasserstraßen und Fließgewässer sollen für den Radverkehr weiterentwickelt und unterhalten werden.</i></p> <p><i>Im Mittelbereich Schwabach, Nürnberg, Stein, Fürth</i> <i>Es ist ein durchgängiger Rad-/Gehweg entlang der Rednitz von Schwabach über Nürnberg und Stein nach Fürth herzustellen.</i></p> <p><i>Im Mittelbereich Nürnberg</i> <i>Der Betriebsweg entlang des Main-Donau-Kanals ist radverkehrstauglich herzustellen."</i></p>	<p>(38) vgl. (33)</p>

Ziel/ Begründung	Stellungnahme der Beteiligten	Beschlussempfehlung des Regionsbeauftragten
<p>1.6.1</p>	<p>• Bund Naturschutz in Bayern e.V. Der Flughafen Nürnberg ist ein internationaler Flughafen, der eine sinnvolle Anbindung an das internationale Flugstreckennetz hat. Er ist modern ausgebaut und bietet jetzt schon alle Möglichkeiten. Die Größe sollte auf die Einwohnerzahl der Region abgestimmt bleiben um noch weiträumigeren Anreiseverkehr zu vermeiden. Es besteht kein wirklicher Bedarf an einem weiteren Ausbau. Die im Regionalplan enthaltenen Forderungen zu einem Ausbau des Flughafens und einer zusätzlichen Erschließung für den MIV lehnt der BN ab. Eine weitere Steigerung des Flugaufkommens hält der BN auch auf Grund des steigenden Fluglärms für bedenklich. Ferner würde bei einer zusätzlichen Flächenausdehnung - die bei einem weiteren Ausbau des Flughafens notwendig wäre - massiv in wertvolle ökologische und landwirtschaftliche Flächen eingegriffen werden. Der prognostizierte Zuwachs an Fluggästen für 2010 stellt für den BN keinen ausreichenden Grund dar, die genannten Projekte in den nächsten Jahren anzugehen. Im Regionalplan und im Masterplan des Flughafens wird völlig außer Acht gelassen, dass ein Großteil der Entwicklung z.Zt. von einer Fluglinie - nämlich der Air Berlin - abhängig ist. Diese unterhält in Nürnberg ein Drehkreuz und sorgt für ein hohes Flugaufkommen; ohne die Air Berlin würde sich die Situation des Flughafens Nürnberg völlig anders darstellen. Auf Grund der instabilen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in der durch den Terrorismus krisengeschüttelten Tourismusbranche hält der BN die aufgestellten Forderungen für riskant und leichtgläubig.</p> <p>• Luftamt Nordbayern Zu Nr. 1.6.1 wird darauf hingewiesen, dass die zuständige Planungs- und Genehmigungsbehörde für den Verkehrsflughafen Nürnberg das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie ist.</p>	<p>(39a) Die Auffassung des Bundes Naturschutz wird nicht geteilt. <u>Begründung:</u> Gemäß LEP B V 1.6.4 soll der Verkehrsflughafen Nürnberg die nationale und kontinentale Luftverkehrsanbindung Nordbayerns langfristig sicherstellen. Dazu sind auch weitere Ausbau- und Erschließungsmaßnahmen erforderlich.</p> <p>(39b) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ist nichts zu veranlassen</p>

Ziel/ Begründung	Stellungnahme der Beteiligten	Beschlussempfehlung des Regionsbeauftragten
<p>1.6.1.1</p>	<ul style="list-style-type: none"> <p>• Stadt Nürnberg Im Interesse einer Zielpräzisierung sollte die Anbindung des Verkehrsflughafens Nürnberg nicht nur an die "wichtigsten", sondern an die "wichtigen" europäischen Drehkreuze ausgebaut werden. In analoger Weise sollte der Ausbau der touristischen Angebote die "wichtigen" und nicht die "wichtigsten" Mittelstrecken-Urlaubsziele betreffen.</p> <p>• Markt Heroldsberg Zum Ausbau des Flughafens, Ziffer 1.6.1.1, fordert der Markt Heroldsberg, - ist darauf zu achten, dass damit keine weiteren Lärmeinwirkungen auf Siedlungsgebiete von Heroldsberg verbunden sind und - der Ausbau lärmträchtiger Bereiche auch nicht in Richtung Heroldsberg erfolgt.</p> <p>• Stadt Röthenbach a.d.Pegnitz Die Stadt Röthenbach a.d.Pegnitz äußert hiermit wie in der Stellungnahme zur Gesamtfortschreibung des Landesentwicklungsprogrammes Bedenken gegen den weiteren Ausbau des Verkehrsflughafens Nürnberg. Das Stadtgebiet Röthenbach a.d.Pegnitz ist stark von Fluglärm geplagt. Auch außerhalb der Lärmschutzzonen ist die Wohnbevölkerung Belastungen ausgesetzt. Daneben besteht auch eine latente Katastrophengefahr, so dass die Stadt Röthenbach a.d.Pegnitz eindringlich fordert, die Flugbewegungen über dem bewohnten Gebiet erheblich einzuschränken.</p> <p>• Bund Naturschutz in Bayern e.V. Die Bedienung innerdeutscher Flughäfen als Endziel ist unsinnig, weil die nur teilweise erzielbaren Zeitgewinne die Nachteile des Flugverkehrs (Lärmbelastung, Energieverbrauch, Klimaschädlichkeit) nicht aufwiegen. Der BN fordert, den Passus „zu den wichtigsten deutschen und“ und den Passus „weiter ausgebaut werden“ zu streichen und letzteren zu ersetzen durch „gewährleistet werden“. Der Flughafen Nürnberg ist in der Mitte des mittelfränkischen Ballungsraumes gelegen. Er stellt eine Gesundheitsgefährdung für ca. eine Mio. Menschen dar und belastet die</p> 	<p>(40a) Die Einwände der Stadt Nürnberg werden berücksichtigt.</p> <p>(40b) Auf die Lärmproblematik wird in der Begründung zu 1.6.1.1 hingewiesen. <u>Hinweis:</u> Der Bereich „Lärm“ ist Teil des bisherigen Kapitels B XII Technischer Umweltschutz.</p> <p>(40c) Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die Zielformulierung bleibt, da sie in Einklang mit LEP B V 1.6.4 steht.</p> <p>(40d) Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die Zielformulierung bleibt, da sie in Einklang mit LEP B V 1.6.4 steht. Die Präzisierung von Nachtverbotsregelungen ist nicht Gegenstand des Regionplans</p>

	<p>Umwelt in den Wohn- und Erholungsgebieten. Es ist deshalb unerlässlich, umgehend ein striktes Nachtflugverbot, mindestens von 23 bis 6 Uhr, zu erlassen, wie es in vergleichbaren Ballungsräumen längst existiert. Der BN fordert das Ziel eines strikten Nachtflugverbotes in den Regionalplan aufzunehmen. Als Formulierung wird vorgeschlagen: „1.6.1.3 Für den Verkehrsflughafen Nürnberg wird ein striktes Nachtflugverbot, mindestens von 23 bis 6 Uhr angestrebt“.</p>	
<p>1.6.1.2</p>	<p>Stadt Nürnberg Der Verkehrsflughafen Nürnberg soll nicht nur regional, sondern auch überregional gut erreichbar sein. Folgende Textänderung wird vorgeschlagen: "Der Verkehrsflughafen Nürnberg soll aus allen Teilen der Region <i>sowie überregional</i> sowohl durch den ÖPNV <i>schienengebunden</i> als auch <i>durch</i> den Individualverkehr gut erreichbar sein."</p> <p>• Bund Naturschutz in Bayern e.V. Der Flughafen Nürnberg ist mit der U-Bahn-Anbindung für den ÖPNV ausreichend erschlossen, ggf. kommt noch die StUB hinzu. Die straßenseitige Erschließung ist ebenfalls ausreichend, ggf. kann die Flughafenstraße und die Marienbergstraße Richtung Westen zur B 4 ergänzt werden. Dies muss aber nicht im Regionalplan stehen.</p> <p>Der BN fordert, den Punkt 1.6.1.2 ersatzlos zu streichen.</p>	<p>(41a) Der Zieltext wird aufgrund der Bedeutung des Flughafens für Nordbayern durch „sowie überregional“ ergänzt. Die Einschränkung der ÖPNV -Anbindung auf den "schienengebundenen" ÖPNV wird dagegen nicht für sinnvoll gehalten.</p> <p>(41b) Der Zieltext bleibt. Er steht in Einklang mit LEP B V 1.6.4.</p>

Ziel/ Begründung	Stellungnahme der Beteiligten	Beschlussempfehlung des Regionsbeauftragten
<p>1.6.2</p>	<p>• Stadt Erlangen Der Ausbau des Verkehrslandeplatzes Herzogenaurach zu einem Schwerpunktflugplatz für die Allgemeine Luftfahrt mit einer Verlängerung der Start- und Landebahn von derzeit 600 m auf mindestens 1.200 m (vgl. LEP Begr. zu 1.6.7) und einer Erhöhung des Flugbetriebes wird ohne den Nachweis der Einhaltung der einschlägigen Lärmschutzgrenzwerte und die Darstellung der Lärmschutzzonen abgelehnt.</p> <p>• Stadt Herzogenaurach Das Mittelzentrum Herzogenaurach liegt im Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen. Es nimmt auf Grund seiner Lage, seiner hohen Arbeitsplatzzentralität und seiner noch vorhandenen Flächenpotenziale für Siedlungsentwicklung (siehe Regionalplan - Teil Begründung, Zentrale Orte AV) eine hohe Wohnfunktion ein. Die Stadt Herzogenaurach hat nach jahrelanger Auseinandersetzung mit der Flugplatz GmbH eine Vereinbarung über den Verbleib des Verkehrslandeplatzes unter Einhaltung bestimmter Bedingungen und Auflagen geschlossen. Eine Verlängerung der Start- und Landebahn gemäß den europäischen Anforderungen ist nicht Bestandteil dieser Vereinbarung. Es gab und gibt wegen der Lage des Verkehrslandeplatzes und vor allem von den daraus resultierenden Flugbewegungen erhebliche Probleme mit den davon betroffenen Bürgern. Eine Beibehaltung und Instandhaltung des Verkehrslandeplatzes in den jetzigen Ausmaßen und dem jetzigen Betrieb auf Basis der geschlossenen Vereinbarung wird dieser Situation gerecht. Eine Verschärfung und Veränderung ist der betroffenen Bevölkerung nicht zumutbar und kann daher nicht hingenommen werden. Der Formulierung, dass der Verkehrslandeplatz Herzogenaurach als Schwerpunktflugplatz für die Allgemeine Luftfahrt bedarfsgerecht ausgebaut werden soll, wird daher nicht zugestimmt. Der Stadtrat hat mit Beschluss vom 24.01.2001 eine Verlängerung der Start- und Landebahn abgelehnt. Die Stadt Herzogenaurach beantragt die in Ziffer 1.6.2 genannte Formulierung folgendermaßen zu ändern:</p>	<p>(42) Die Zielformulierung 1.6.2 bleibt. Sie steht in Einklang mit LEP B V 1.6.7. Details müssen im Rahmen von eventuell notwendigen Planungsverfahren gelöst werden.</p>

„Für die Region und den großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen soll der Verkehrslandeplatz Herzogenaurach im genehmigten Umfang auf Basis der geschlossenen Vereinbarung erhalten und eine Erhöhung des Flugbetriebes ausgeschlossen werden. Die Einführung und Einhaltung von Lärmschutzgrenzwerten und Lärmschutzzonen für den Verkehrslandeplatz Herzogenaurach wird gefordert.“

• **Bund Naturschutz in Bayern e.V.**

Der Flugplatz Herzogenaurach ist vergleichbar ungünstig gelegen wie der Flughafen Nürnberg. Er belastet die Bevölkerung in Herzogenaurach und im großen Entwicklungsgebiet Erlangen-Büchenbach. Die Entfernung zum Flughafen Nürnberg beträgt 15 Kilometer. Es ist deshalb völlig überflüssig, Passagierflugverkehr in Herzogenaurach abzuwickeln. Der Flugplatz soll auf seine ursprüngliche Funktion beschränkt bleiben. Der sogenannte „Sport“-Flugverkehr belastet die Wohnbevölkerung in Erlangen bereits jetzt erheblich, an den Wochenenden unzumutbar stark.

Der BN fordert, den Passus „als Schwerpunktflugplatz für die Allgemeine Luftfahrt“ und den Passus „und bedarfsgerecht ausgebaut“ zu streichen.

• **Luftamt Nordbayern**

Der Entwurfstext in Nr. 1.6.2 und 1.6.3 entspricht sowohl bei den Zielen als auch bei der Begründung den Vorgaben des Luftamtes Nordbayern. Deshalb sind Bedenken oder weitere Anmerkungen nicht veranlasst.

Ziel/ Begründung	Stellungnahme der Beteiligten	Beschlussempfehlung des Regionsbeauftragten
<p>1.6.3</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Büchenbach Die Interessen der Anwohner des Flugplatzes Gauchsdorfs müssen gewahrt werden. • Bund Naturschutz in Bayern e.V. Es ist nicht zeitgemäß, in das autofreie Erholungsgebiet im Umfeld der Großstadt Motorlärm „von oben“ eindröhnen zu lassen. Der BN fordert, die Worte „Motor- und“ zu streichen. • Luftamt Nordbayern Der Entwurfstext in Nr. 1.6.2 und 1.6.3 entspricht sowohl bei den Zielen als auch bei der Begründung den Vorgaben des Luftamtes Nordbayern. Deshalb sind Bedenken oder weitere Anmerkungen nicht veranlasst. 	<p>(43) Ziel 1.6.3 bleibt unverändert. Es ist bereits im gültigen Regionalplan enthalten. Es sind keine Gesichtspunkte bekannt geworden, die eine Änderung erforderlich machen.</p>

Ziel/ Begründung	Stellungnahme der Beteiligten	Beschlussempfehlung des Regionsbeauftragten
<p>1.7.2</p>	<p>• Bund Naturschutz in Bayern e.V. Kein anderes Gewerbegebiet in Deutschland ist besser an das Autobahnnetz angeschlossen! Der Hafen hat drei direkte Anschlüsse: Anschluss Wiener Straße/Vorjurastraße (Frankenschnellweg), Anschluss Eibach (Frankenschnellweg) über Kreuz Hafen (A 73), Anschlussstelle Hafen-Ost (A 73). Der von der Straßenbauverwaltung geforderte vierte Anschluss im Südosten grenzt nicht an das Hafengebiet und ist nur über den zweispurigen Marthweg nach Durchschneiden von Naherholungsgebiet, Bannwald und Landschaftsschutzgebiet erreichbar. Ein Ausbau für den LKW-Verkehr des Hafens würde Bannwald, Landschaftsschutzgebiet und sogar ausgewiesenes Naturschutzgebiet vernichten. Außerdem treten die Folgen ein, wie sie unter 1.4.3.1 bereits geschildert sind! Der Hafenverkehr darf nicht durch Schutzgebiete geführt werden.</p> <p>• Hafen Nürnberg-Roth GmbH Wir sind mit den vorgeschlagenen Änderungen des Regionalplanes einverstanden.</p>	<p>(44a) Ziel 1.7.2 bleibt. <u>Begründung:</u> Es heißt lediglich, das GVZ soll „funktionsgerecht in das Verkehrsnetz eingebunden werden“. Details der Anbindung werden über das Ziel nicht geregelt. Hinweis in der Begründung zu 1.7.2, vgl. (74b)</p> <p>(44a) Die Zustimmung wird zur Kenntnis genommen. Es ist nichts zu veranlassen.</p>