

Kapitel B 5

Bestandsanalyse und Bewertung Fachbereich Verkehr

Lang + Burkhardt

5 Verkehr

5.1 Ziele des Fachbeitrags

Mit dem Beitritt der Tschechischen Republik zur EU am 1. Mai 2004 und der geplanten Fertigstellung der A 6 rückt die Region Nördliche Oberpfalz als Schnittpunkt Transeuropäischer Verkehrsachsen wieder in die Mitte Europas. Nach Jahrzehnten einer erzwungenen verkehrlichen Randlage durch politisch-wirtschaftliche Abschottung mit Drosselung des Verkehrsaustausches und teilweise Unterbrechung der Verkehrswege sowie einem Jahrzehnt stürmischer Verkehrsentwicklung durch die „Neuentdeckung“ bzw. Nutzung der Angebots- und Preisdifferenzen wird sich der Verkehrsaustausch der Region insbesondere mit den östlichen Nachbarregionen nach und nach „normalisieren“, d.h. weitgehend auf „Binnenlandverhältnisse“ einstellen. Die A 6 leistet hierzu einen wichtigen Beitrag, der allein jedoch nicht ausreicht, um die Region Oberpfalz-Nord verkehrlich im europäischen Verkehrsnetz zu integrieren. Angesichts veränderter Mobilitätsformen und -bedürfnisse genügt es auch nicht die „frühere“ Situation wiederherzustellen. Vielmehr ist es erforderlich, das gesamte Verkehrssystem der Region neu auszurichten, insbesondere auf die kapazitiv erweiterte West-Ost-Verbindung „Via Carolina“ (A 6), und auf Maßnahmen der Nachbarregionen abzustimmen. Hierbei sind alle Verkehrsträger zu berücksichtigen und ihre spezifischen Vorteile entsprechend dem aktuellen Stand der Technik nutzbar zu machen. Grundsätzlich jedoch besitzt der Verkehr dienende Funktion im Rahmen der wirtschaftlichen und sozialen Weiterentwicklung der europäischen Regionen.

- Trotz einer primär im europäischen Maßstab erfolgten Linienführung der A 6 ist die Sicherstellung einer guten Verkehrsanbindung aller zentralen Orte in der Region Oberpfalz-Nord an das überregionale Verkehrsnetz ein wesentliches Ziel. Dies gilt vor allem für die Oberzentren, aber auch für die Gemeinden im „Hinterland“.
- In Verbindung mit der A 6 sollen bei neuen Schwerpunkträumen für Siedlung/Gewerbe/Freizeit geeignete Verkehrsanbindungen aufgezeigt werden.
- Bei der Wiederverknüpfung der Verkehrswege beiderseits der Grenze stellt sich u.a. die Frage der zukünftig notwendigen Form und Dimensionierung.
- Zusammenfassend soll der notwendige Abstimmungs- und Ergänzungsbedarf sowohl infrastrukturell als auch organisatorisch dargelegt, in (interdisziplinäre) Projekte gefasst und mit Prioritäten versehen werden.

Eine vertiefte Betrachtung mit konzeptionellen Aussagen und detaillierten Maßnahmenvorschlägen erfolgt in erster Linie für die 23 durch ihre Lage unmittelbar an der A 6 direkt betroffenen Gemeinden (Mikroportal), da hier unmittelbare Veränderungen zu erwarten sind. Da Situationsanalyse, konzeptionelle Entwürfe und Maßnahmen auch aufgrund unterschiedlicher Funktionsräume nicht isoliert betrachtet werden können, ist deren Einordnung in eine Rahmenkonzeption auf Ebene der Ge-

samtregion (Makroportal) bzw. in den europäischen Kontext (Tschechische Republik) mit allgemeinerer Aussageschärfe erforderlich.

In Abstimmung mit den anderen Fachbereichen und den Akteuren des Raumes sollen unter besonderer Berücksichtigung des europäischen Einigungsprozesses geeignete Maßnahmen für ein in sich schlüssiges, wirtschaftlich tragfähiges, den Naturraum bewahrendes und konsensfähiges Gesamtverkehrskonzept unter Einchluss aller Verkehrsträger entwickelt werden.

5.2 Fachliche Planungsvorgaben

5.2.1 Transeuropäische Verkehrsnetze

Als Teil des transeuropäischen Straßennetzes durchquert die West-Ost-Achse Nürnberg – Prag (A 6) die gesamte Region, während die A 93 in Nord-Süd-Richtung nur südlich des Autobahnkreuzes Pfreimd zum transeuropäischen Straßennetz gehört (Regensburg – Prag). Im transeuropäischen Schienennetz hingegen ist die Nord-Süd-Achse (KBS 885/855) Teil einer transeuropäischen Verbindung (Regensburg – Hof – Leipzig), während die West-Ost-Verbindung (KBS 870/875) nur östlich von Schwandorf zum transeuropäischen Schienennetz gehört (Regensburg – Schwandorf – Furth im Wald – Prag). In der Region selbst existiert keine grenzüberschreitende Schienenstrecke.

Das Oberzentrum Weiden liegt abseits des transeuropäischen Straßennetzes und das Oberzentrum Amberg liegt abseits des transeuropäischen Schienennetzes.

Abb. II 5/1: Transeuropäische Verkehrsnetze



Straßen



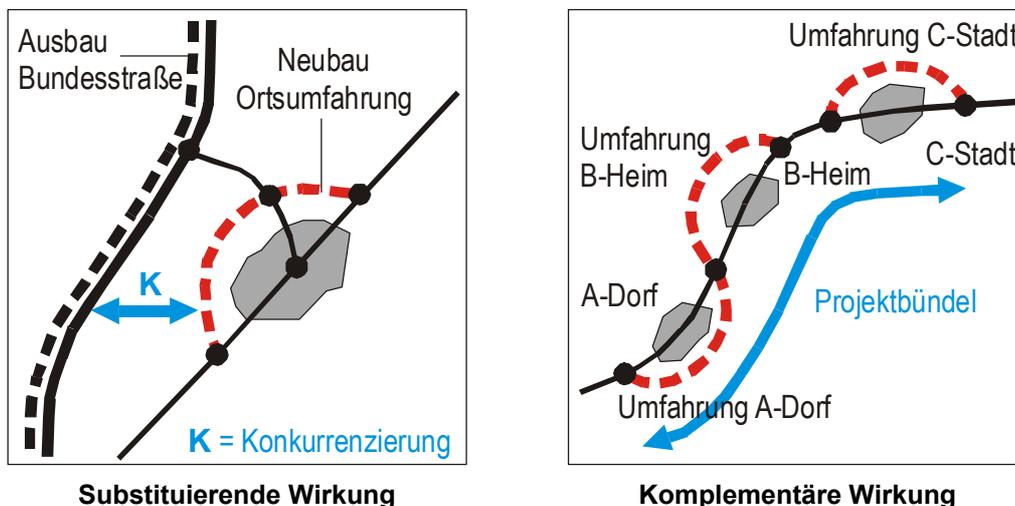
Eisenbahnen

5.2.2 Bundesverkehrswegeplan (2003)

Der neue Bundesverkehrswegeplan (Entwurf Juli 2003) ist Grundlage für das Fernstraßenausbaugesetz und das Bundesschienenwegeausbaugesetz. Er greift die europäische Verkehrskonzeption auf, entwickelt Maßnahmen und bewertet Projektvorschläge der Länder. Die Projektbewertung erfolgt im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Analyse (monetär) sowie einer Raumwirksamkeitsanalyse und einer Umweltrisikoeinschätzung (qualitativ). Hierbei spielen unter verkehrlichen Gesichtspunkten Verteilungs- und Entwicklungsziele (gemäß ROG) sowie Entlastungs- und Verlagerungsziele eine wesentliche Rolle. Letztere beinhalten die Entlastung verkehrlich hochbelasteter Räume und lokale Entlastungswirkungen.

Hierbei erfolgt eine Gegenüberstellung verkehrlicher Interdependenzen z.B. im Zusammenhang mit Umfahrungen. Diese werden u.a. danach bewertet, ob sie substituierende Wirkungen besitzen, d.h. in Konkurrenz zu einer bereits bestehenden leistungsfähigen Straße stehen und möglicherweise von dieser sogar Verkehr abziehen, oder ob sie komplementäre Wirkungen entfalten und sich im Rahmen weiterer geplanter Maßnahmen positiv auf die Entlastung bzw. Erreichbarkeit eines ganzen Korridors auswirken.

Abb. II 5/2: Verkehrszweiginterne Interdependenzen



Quelle: Bundesverkehrswegeplan, Bewertungsmethodik (BVWP)

Im aktuellen BVWP nimmt der Anteil der Ersatzinvestitionen und Erhaltungsmaßnahmen von 46 % auf 56 % der Gesamtinvestitionen zu. Um die bestehende Infrastruktur langfristig zu sichern, wird sich dieser Anteil zukünftig noch weiter erhöhen.

5.2.3 Landesentwicklungsprogramm

Im Folgenden sind ausgewählte allgemeine Ziele des Landesentwicklungsprogramms (Kapitel „Nachhaltige technische Infrastruktur“) dargestellt, die für den Untersuchungsraum bedeutsam sind:

- Die Oberzentren, möglichen Oberzentren und Mittelzentren sollen möglichst günstig in das überregionale Verkehrsnetz einbezogen werden (1.1.4).
- Die regionalen Verkehrsnetze und die regionale Verkehrsbedienung sollen auf die zentralen Orte ausgerichtet werden... (1.1.5).
- Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur soll ... den zu erwartenden wachsenden Verkehrsbeziehungen mit den mittel- und osteuropäischen Staaten insbesondere im Zuge der Osterweiterung der EU gerecht werden. Insbesondere sollen die Verbindungen ... zur Tschechischen Republik, ... ergänzt und verbessert werden (1.1.9).
- Zur Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität des überörtlichen Radverkehrs sollen straßenbegleitende Radwege geschaffen werden. Dabei sollen vorzugsweise
 - Lücken zwischen bestehenden Radwegen geschlossen,
 - Verbindungen von Ortsteilen zum Hauptort einer Gemeinde verbessert und
 - landschaftlich reizvolle Gebiete erschlossen werden (1.5.2).

Weitere Ziele mit konkretem Bezug auf einzelne Verkehrsträger und Projekte finden sich im Anhang (Anlage II 5/1).

5.2.4 Gesamtverkehrsplan Bayern (2002)

Aus dem Gesamtverkehrsplan Bayern sind u.a. folgende allgemeine Ziele für den Untersuchungsraum relevant:

- Für grenzüberschreitende Verkehrswege gilt
 - Einfügung in das Konzept der europäischen Verkehrswege
 - Große Magistralen (z.B. A 6) müssen dem Transitverkehr gerecht werden
 - Ausbau der Infrastruktur in den Grenzregionen, d.h. auch abseits der Hauptverkehrswege sollen leistungsfähige Übergänge und gute Verkehrsverbindungen über die Grenzen vorhanden sein.
- Straßenbau erfolgt nach den Grundsätzen
 - Ausbau vor Neubau
 - Verstetigung des Verkehrsflusses durch Beseitigung von Engpässen und Bau von Ortsumfahrungen
 - Umweltschutz bei der Straßenplanung z.B. durch Bündelung, Abrücken von der Bebauung, Tieflagen, Tunnel etc.
 - Erhöhung der Verkehrssicherheit durch den Bau von Radwegen längs der Bundes- und Staatsstraßen
- „Der ÖPNV muss ein Qualitätsprodukt sein“. Dies beinhaltet ein
 - dichtes und vertaktetes Angebot sowie ein
 - integriertes Angebot, d.h. die optimale Gestaltung der Schnittstellen sowie

- in Kur- und Fremdenverkehrsorten ein besonders gutes Angebot im ÖPNV.
- Schwerpunkte für die allgemeine Luftfahrt sind in ihrem Bestand zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen.
- Darüber hinaus sollen umweltfreundliche Verkehrsmittel Priorität erfahren und alternative Verkehrsmittel so gestärkt werden, dass sie „einen möglichst großen Anteil des Verkehrszuwachses aufnehmen“. Da der Anteil des Straßengüterverkehrs in Bayern besonders hoch ist, soll auch der regionale Schienengüterverkehr intensiviert werden.
- Eine Verkehrsvermeidung soll durch die Steuerung der raumstrukturellen Entwicklung erfolgen, z.B. durch Verdichtungen im Bereich der Haltestellen schienengebundener öffentlicher Verkehrsmittel und einer optimalen Zuordnung neuer Siedlungsgebiete zu den ÖPNV-Systemen. Die Situierung neuer Siedlungsgebiete erfolgte bisher zu „einseitig an den Anforderungen des Warentransports“.

5.2.5 Regionalplan Region Oberpfalz-Nord

Im allgemeinen Teil sowie in den anderen Fachteilen werden folgende für den gesamten Untersuchungsraum verkehrlich relevanten Ziele (Auswahl) formuliert:

- Unter der Bezeichnung „Wirtschaftsnahe Infrastruktur“ soll der besondere Zusammenhang von Verkehr und Gewerbllicher Wirtschaft in der Region unterstrichen werden. „Die Wettbewerbsfähigkeit entwicklungsfähiger Standorte für Industrie, Gewerbe und Fremdenverkehr soll erhöht werden durch
 - Verbesserung der Fernverkehrsverbindungen (Straße und Schiene), insbesondere zum großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen und zum Verdichtungsraum Regensburg
 - sowie im Verlauf der überregionalen Entwicklungsachsen zu den im Norden und Osten erreichbaren Nachbarländern
 - Verbesserung der Leistungsfähigkeit regionaler öffentlicher Verkehrsdienste, insbesondere im Einzugsbereich der Oberzentren Amberg und Weiden i.d. OPf. und des Mittelzentrums Schwandorf (Begr. IV, 1.8)
- Der Ausbau des ÖPNV in den Stadt-Umlandbereichen wird primär unter „ökonomischen Erfordernissen“ gesehen. Für den Stadt- und Umlandbereich Amberg/Sulzbach-Rosenberg und Weiden i.d. OPf. sollen insbesondere
 - „der öffentliche Personennahverkehr verstärkt ausgebaut und in seiner Leistungsfähigkeit und Attraktivität gesteigert werden,
 - auf eine Verringerung des motorisierten Individualverkehrs und der damit einhergehenden Belastungen hingewirkt und
 - ein dichtes Radwegenetz geschaffen werden“ (Ziel 2.1.1 bzw. 2.4.1).

Im Fachteil Verkehr- und Nachrichtenwesen (IX) werden als u.a. allgemeine Ziele formuliert:

- Bisher unterbrochene Verkehrsverbindungen... in Richtung ... Tschechische Republik sollen unter Berücksichtigung ökologischer Erfordernisse so rasch wie möglich wiederhergestellt oder ausgebaut werden. Dabei soll angestrebt werden, die Verkehrsströme sowohl im Personen- als auch insbesondere im Güterverkehr verstärkt auf die Schiene zu verlagern.
- Die sich aus der nunmehrigen Transitfunktion der Region ergebenden negativen verkehrlichen Auswirkungen sollen vermindert werden.
- Der öffentliche Personennahverkehr soll im Interesse ... der Attraktivitätssteigerung in den Tourismusgebieten... als eine möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr... ausgestaltet werden (Ziel IX, 2.1).
- Auf eine bessere Ausrichtung der Siedlungsentwicklung an die vorhandene ÖPNV-Infrastruktur soll hingewirkt werden (Ziel IX, 2.1).
- Zur Umfahrung von Engstellen und zur Verbesserung der innerörtlichen Verkehrs- und Umweltsituation sollen Ortsumgehungen geschaffen werden. Durch begleitende Maßnahmen an den bisherigen Ortsdurchfahrten sollen die Entlastungswirkungen gesichert werden. Unfallschwerpunkte sowie schienengleiche Bahnübergänge sollen beseitigt werden (Ziel IX, 3.22).
- Insbesondere die Grenzübergänge Neualbenreuth sowie Stadlern/Schwarzach sollen so schnell wie möglich ausgebaut und mit leistungsfähigen Verbindungen an das übrige Straßennetz der Region angeschlossen werden (Ziel IX, 3.23).

Weitere Ziele, z.T. mit Bezug auf konkrete Projekte, sind dem Anhang zu entnehmen (Anlage II 5/2).

5.2.6 Örtliche Planungen

In folgenden Gemeinden des Mikroportals liegen Verkehrsuntersuchungen bzw. verkehrliche Aussagen im Rahmen von Entwicklungskonzepten vor. Sie wurden von den Gemeinden oder Trägern öffentlicher Belange in Auftrag gegeben um verkehrliche Maßnahmen zu begründen. Sie sind jedoch nicht rechtsverbindlich.

Tab. II 5/1: Wichtige Verkehrsuntersuchungen im Mikroportal

Stadt/Gemeinde	Titel, Zielsetzung	Inhalt, Kernaussagen
Amberg/ Küm- mersbruck (1999)	Verkehrsuntersuchung mit Analyse Kfz-Verkehr (Zählungen und Befragungen) und Verkehrsverhalten der Amberger und Kümmerbrucker Bewohner (Haushaltsbefragung)	Hohe Kfz-Belastung und starker Ziel-/Quellverkehr in der Stadtmitte; starker Durchgangsverkehr in der Bayreuther Straße (B 299) mit hohen Anteilen des Fernverkehrs; Durchgangsverkehre B 85 (Schwandorfer Straße) kaum über Sulzbach-Rosenberg hinaus; Verkehre auf der B 85 (Nürnberger Straße) i.e.L. aus dem Mittelbereich Sulzbach-Rosenberg, kaum Fernverkehre darüber hinaus; Verkehr auf der Vilstalstraße zumeist aus dem Vilstal, zur Hälfte aus Kümmerbruck selbst; alle anderen Ausfallstraßen mit überwiegend lokaler Bedeutung

<p>Amberg/ Küm- mersbruck (1999)</p>	<p>Verkehrsuntersuchung mit Prognose Kfz-Verkehr und Untersuchung von 2 Varianten (mit unterschiedlichen Anbindungen) einer Umfahrung von Kümmersbruck (West und Ost) allein und in Kombination mit einer stadtnahen bzw. einer stadtfernen Süd- (bis zur B 299) und Westumfahrung (bis zur B 85) von Amberg</p>	<p>Westumfahrung Kümmersbruck im Zuge der St 2165 mit Anschluss Bayernwerkstraße entlastet die Ortsdurchfahrt am stärksten; Südumfahrung Amberg hat nur mäßige Entlastungswirkung für die Altstadt, ist jedoch für die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte durch die „Kappung“ der Spitzen entscheidend; Südumfahrung auf stadtnaher Trasse nördlich von Gailoh wirkungsvoller, jedoch nicht unproblematisch; direkte Anbindung des Gewerbegebiets West vorteilhaft; Verlängerung der Südumfahrung im Westen zur B 85 wenig effektiv, im Osten ist ein Anschluss zur B 85 mit Anbindung zum Gewerbegebiet (AM 30) anzustreben;</p>
<p>Amberg (2002)</p>	<p>Verkehrsuntersuchung, Nordwestumfahrung Amberg, Variantenvergleich, Verkehrsprognose; Untersuchung von 4 grundsätzlichen Varianten zur Entlastung der Bayreuter Straße; Leistungsnachweise der Knotenpunkte;</p>	<p>Weitgehende Verkehrsberuhigung der Ortsdurchfahrt Ammersricht (St 2238) durch Nordumfahrung von Ammersricht, jedoch zusätzliche Belastung auf der B 299 in Ammersricht; B 299-Parallele im Vilstal kaum durchsetzbar; Fortführung der Nordumfahrung Ammersricht über die Sulzbacher Straße direkt zur B 299 empfehlenswert, dabei Verzicht auf die Erzbergbrücke möglich; Weiterführung der Nordwestumfahrung zur B 85 wenig effektiv;</p>
<p>Amberg (2003)</p>	<p>Verkehrsuntersuchung Amberg, westliches Ringstraßensystem; auf der Datengrundlage von 1997 Vergleich von Planfällen mit einer weiter außen liegenden Ringstraße im Norden, Westen und Süden; Verkehrswirksamkeit und Leistungsfähigkeit unter der Voraussetzung der Realisierung von 4 zusätzlichen Gewerbegebieten (Atzricht, Gailoh, interkommunal mit Ursensollen Nord/Süd, insges. 90 ha mit 13500 Kfz-Fahrten)</p>	<p>Deutliche Belastungszunahme (Prognose 2020) durch geplante Gewerbegebiete auf der B 299 und im Stadtgebiet; Südtangente entlastet primär südliche Altstadt- und Mittleren Ring; Westtangente entlastet in erster Linie die B 299, fast keine Auswirkungen auf die Südtangente; Nordtangente nur als zügig trassierte Tunnellösung (Verlagerungen von der St 2040 auf die B 85) und mit Westtangente ausreichend wirksam; nur geringe Belastungszunahme auf der Nordumfahrung Ammersricht bei durchgängiger Nordtangente.</p>
<p>Ebermannsdorf (1996)</p>	<p>Standort- und Potenzialanalyse Anschlussstelle Amberg-Ost hinsichtlich Einsehbarkeit, Standortbeschaffenheit, Verkehrsfrequenz, Erschließbarkeit und Nutzungsmöglichkeit;</p>	<p>Trotz der relativ niedrigen Verkehrsfrequenzen Potenziale für einen „Autohof“ bestehend aus Gastronomie, Markthalle und Tankstelle, wobei das Angebot auch die Region ansprechen muss. Von einem Motel wird (zumindest anfangs) abgeraten. Zur besseren Einsehbarkeit wird eine bauliche Höhenentwicklung empfohlen.</p>

Kümmersbruck (2002)	Verkehrsprognose St 2165 Westumfahrung Kümmersbruck; Entlastungswirkung mit und ohne Südumfahrung Amberg;	Deutliche Entlastung von Problempunkten trotz nach wie vor hohem Anteil des Quell-/Zielverkehrs; Südspange mit neuer Vilsbrücke als Teil einer Südumfahrung von Amberg;
Moosbach (2003)	Trassenuntersuchung zu Umfahrungsmöglichkeiten von Moosbach in West-Ost-Richtung (St 2155/ NEW37)	(derzeit in Bearbeitung)
Nabburg (1999)	Verkehrsuntersuchung zum Rahmenplan Südstadt, städtebauliche und verkehrliche Neuordnung im Zuge der St 2040 mit dem Ziel der Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs, Verkehrsmodell mit Variantenvergleich	Empfehlung einer weiter nach Süden verschobenen Bahnquerung in Höhe der Nordgau-Halle mit Anbindung der Austraße (Innenstadtzufahrt), Weiterführung über den Bahnhof und eine neue Trasse zum Knotenpunkt St 2040/SAD 28
Pfreimd (2003)	Verkehrsuntersuchung, Verbesserung der innerörtlichen Verkehrssituation und Anbindung an die Autobahn	(derzeit in Bearbeitung)
Sulzbach-Rosenberg (1994)	Verkehrsuntersuchung Altstadtumfahrung Sulzbach; Diskussion alternativer Verkehrsführungen in der Altstadt bzw. Netzergänzungen als Folge der Verkehrsberuhigung der Altstadt; Zählungen und Kennzeichenerfassung;	Insbesondere nach dem Bau der A6 nur sehr begrenzte Verlagerungspotenziale auf eine mögliche Nordwestumfahrung; aufgrund des starken Ziel-/ Quellverkehrs Ausbau bestehender Straßenzüge mit kleinen Ergänzungen; Nordwestumfahrung für Ziel-/ Quellverkehre ohne Bedeutung;
Sulzbach-Rosenberg (2000)	Verkehrsuntersuchung B 14 Nordumgehung Sulzbach-Rosenberg; Zählungen und Befragungen; Analyse des Durchgangsverkehrs; Herkunft-Ziel-Verteilungen; Prognose und Verkehrsmodell für 2 Planungsfälle; Leistungsfähigkeit und Gestaltung der Anbindungsknoten	Starker Zielverkehr; Durchgangsverkehre überwiegend regionalen Ursprungs, jedoch hoher Lkw-Anteil; Entlastung in der Bayreuther Straße 15-35 %, je nach Abschnitt, im Bereich der Innenstadt nur in der Größenordnung des erwarteten Verkehrszuwachses; deutliche Verbesserung der Verkehrssituation durch Herausverlagerung des Güterdurchgangsverkehrs
Vohenstrauß (1991)	Verkehrsuntersuchung, Prognose und Verkehrsmodell für eine Westumfahrung im Zuge der St 2166 mit verschiedenen Varianten der Verknüpfung mit dem übrigen Straßennetz und der geplanten A 6	Projekt bereits realisiert

5.3 Derzeitige Verkehrssituation

5.3.1 Infrastruktur und Verkehrsangebot (Karte II 5/1)

Straßennetz

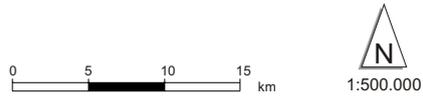
- Derzeit besteht im Verlauf der geplanten A 6 noch eine Lücke zwischen den Anschlussstellen Amberg-Ost und Lohma, die jedoch nach Auskunft des Bundesverkehrsministeriums „programmgemäß geschlossen werden soll, um die Zusagen gegenüber dem tschechischen Nachbarn zu erfüllen“. „Zeitgleich soll auf tschechischer Seite die dort noch bestehende Lücke (D 5, Südumfahrung Pilsen) geschlossen werden, so dass ab 2008 die europäische Fernstraße E 50 von Paris nach Prag komplett als Autobahn zur Verfügung steht“ (Pressemitteilung BMV 324/03 v. 1.9.2003).
- Durch die Lage der A 6 zur A 93 (Schnittpunkt im spitzen Winkel) werden die Übereckbeziehung A 6-West – A 93-Süd heute und zukünftig über die B 85 abgewickelt; für die untergeordnete Beziehung A 93-Nord – A 6-Ost könnten die B 22 und die St 2166 künftig eine noch stärkere Rolle spielen; die Hauptbeziehungen verlaufen in Nord-Süd- bzw. West-Ost-Richtung sowie in Nord-West- und Süd-Ost-Richtung. Für die Verbindung der Oberzentren Amberg und Weiden wird die St 2238 nach wie vor eine wichtige Rolle spielen.
- Die A 6 wird wie die A 93 durchgängig 4-streifig mit Standstreifen ausgebaut.
- Die A 93 verfügt im Raum Weiden über mehrere Anschlussstellen, die eine Bündelung der Verkehrsströme auf dem leistungsfähigen Netz begünstigen.
- Die Autobahnzubringer nach Amberg (B 299 Ursensollen – Amberg) und die für den Fernverkehr bedeutsame B 85 sind in Teilabschnitten (Amberg-Ost – Schwandorf) 3- bzw. 4-spurig ausgebaut. Auch die wichtigen Knotenpunkte A 93/B 85 bzw. B 85/B 299 wurden weitgehend höhenfrei gestaltet.
- Das übrige Bundesstraßennetz ist zügig trassiert und weitgehend ortsdurchfahrtfrei ausgebaut. Ziel der Straßenbauverwaltungen ist eine vorrangige Beseitigung der Ortsdurchfahrten auf den Straßen mit größerer Fernverkehrsbedeutung (z.B. B 22: Waldeck; B 299: Amberg, Waldsassen).
- Das klassifizierte Straßennetz verfügt im Allgemeinen über eine gute Ausbaugüte und keine kapazitiven Engpässe außerhalb der Kernbereiche der Oberzentren; Behinderungen durch einen hohen Schwerverkehrsanteil treten in erster Linie auf der B 14/B 299 und der B 85 auf.
- Der Ausbaustandard der Straßen entlang der Grenze zur Tschechischen Republik tritt deutlich hinter dem der übrigen Straßen zurück. Eine Ertüchtigung der West-Ost-Verbindungen ist eingeleitet und soll zügig umgesetzt werden. Dies betrifft in erster Linie Staatsstraßen, die als Autobahnzubringer konzipiert und weitgehend ortsdurchfahrtfrei trassiert werden sollen.

- Die Nordumfahrung Neustadt (mit Mühlbergtunnel) im Zuge der Staatsstraße 2172, die als Autobahnzubringer konzipiert ist, und der zugehörige neue Autobahnanschluss befinden sich bereits in Bau.



Legende

- A6 Autobahn
- - -●- - - Autobahn A6 geplant
- B466 Bundesstraße
- Staatsstraße
- Kreisstraße
- Sonstige wichtige Straße
- Schienenstrecke mit Personenverkehr 1-/2-gleisig
- ○ Bahnhof, Zughalt mind. stündlich / nicht mind. stündlich
- Schienenstrecke mit Güterverkehr (ohne Personenverk.)
- ✕ ✕ Flugplatz zivile / militärische Nutzung
- Grenzübergang für Kfz



TEILRAUMGUTACHTEN A6
 Regionalentwicklung im Zuge des Lückenschlusses der Autobahn A6 unter Einbeziehung der EU-Osterweiterung

Karte II 5/1
**Klassifiziertes Straßennetz
 und betriebenes Schienennetz**

Auftraggeber: Regionaler Planungsverband Oberpfalz-Nord

Arbeitsgemeinschaft
LARS consult
 Lang + Burkhardt planungsgroupe
 LARS consult
 Büro München
 Valpichlerstr. 49
 Tel. +49 (0)89 / 88 94 97-73
 Fax +49 (0)89 / 88 94 97-80
 Bearbeitung: BE
 Stand: Sept. 2003

GEO-PLAN
 Schymura
 mit Prof. Dr. P. Jurcak

Grenzübergänge

Das Straßennetz der Tschechischen Republik gliedert sich hierarchisch in folgende, mit Bayern vergleichbare Stufen:

- Dalnice (Autobahn)
- Silnice 1. tridy (Straße 1. Klasse), Fernstraße für den Kfz-Verkehr
- Silnice 2. tridy (Straße 2. Klasse), Regionale Verbindungsstraße
- Silnice 3. tridy (Straße 3. Klasse), Ortsverbindungsstraße („Grundzentren“)

Die Straßen jenseits der Grenze weisen z.T. andere Ebenen der Klassifizierung auf. Neben Aspekten der Baulast könnten hier unterschiedliche Bedeutungszuweisungen eine Rolle spielen:

Tab. II 5/2: Grenzübergänge in der Region Oberpfalz-Nord

Grenzübergang Verkehrsbedeutung; Straßenklassifizierung Bayern – Tschechische Republik	Zugelassene Nutzungsarten					Öffnungs- zeiten: tagsüber = Apr.-Sept., 6-22 Uhr; Okt.-März, 8-18 Uhr
	Pkw	Krad/ Mofa	Bus	Lkw	Fußg./ Radf.	
Waldsassen – Svaty Kriz (Heiligen- kreuz) Überregional für Personen- und re- gional bedeutend für Güterverkehr; Bundesstraße – Straße 2. Klasse	Ja	Ja	Ja	örtl.	Ja	durchgehend
Hatzenreuth – Stary Hroznatov (Alt- kinsberg) Örtlich bedeutend für Personen- verkehr; keine Klassifizierung – keine Klassifizierung	Nein	Nein	Nein	Nein	Ja	tagsüber
Neualbenreuth – Mytina (Altalben- reuth) Örtlich bedeutend für Personenver- kehr; Staatsstraße – Straße 3. Kl.	Nein	Nein	Nein	Nein	Ja	tagsüber
Mähring – Broumov (Promenhof) Regional bedeutend für Personen- und Güterverkehr; Staatsstraße – Straße 2. Klasse	Ja	Ja	Ja	örtl.	Ja	durchgehend
Griesbach – Zdar (Brand) Örtlich bedeutend für Personenver- kehr; keine Klassifizierung – keine Klassifizierung	Nein	Nein	Nein	Nein	Ja	tagsüber
Hermannsreuth - Branka (Galtenhof) Örtlich bedeutend für Personenver- kehr; Kreisstraße – keine Klassi- fizierung	Nein	Nein	Nein	Nein	Ja	tagsüber
Bärnau – Pavluv Studenec (Pau- lusbrunn) Regional bedeutend für Personen- verkehr; Staatsstraße – Straße 2. Kl.	örtl.	örtl./ Mofa	örtl.	Nein	Ja	durchgehend

Kreuzstein – Krizovy (Kamen) Örtlich bedeutend für Personenverkehr; keine Klassifizierung – keine Klassifizierung	Nein	Nein	Nein	Nein	Ja	tagsüber
Waldheim – Predni Zahaji (Vorderwaldheim) Örtlich bedeutend für Personenverkehr; keine Klassifizierung – keine Klassifizierung	Nein	Nein	Nein	Nein	Ja	tagsüber
Waidhaus – Rozvadov (Roßhaupt) Regional bedeutend für Personen- und Güterverkehr; Bundesstraße – Straße 2. Klasse	Ja	Ja	Ja	örtl.	Ja	durchgehend
Waidhaus Autobahn – Rozvadov (Roßhaupt) International bedeutend für Personen- und Güterverkehr; Autobahn A 6 – Autobahn D 5 (E 50)	Ja	Keine Mofa	Ja	Ja	Nein	durchgehend
Eslarn – Zelezna (Eisendorf) Regional bedeutend für Personenverkehr; Staatsstraße – Straße 2. Kl.	örtl.	örtl./ Mofa	Nein	Nein	Ja	durchgehend
Friedrichshäng – Ples (Plöß) Örtlich bedeutend für Personenverkehr; keine Klassifizierung – keine Klassifizierung	Nein	Nein	Nein	Nein	Ja	tagsüber
Stadlern – Rybnik (Waier) Örtlich bedeutend für Personenverkehr; Staatsstraße – keine Klassifizierung (Straße 3. Kl. ab Rybnik)	Nein	Nein	Nein	Nein	Ja	tagsüber

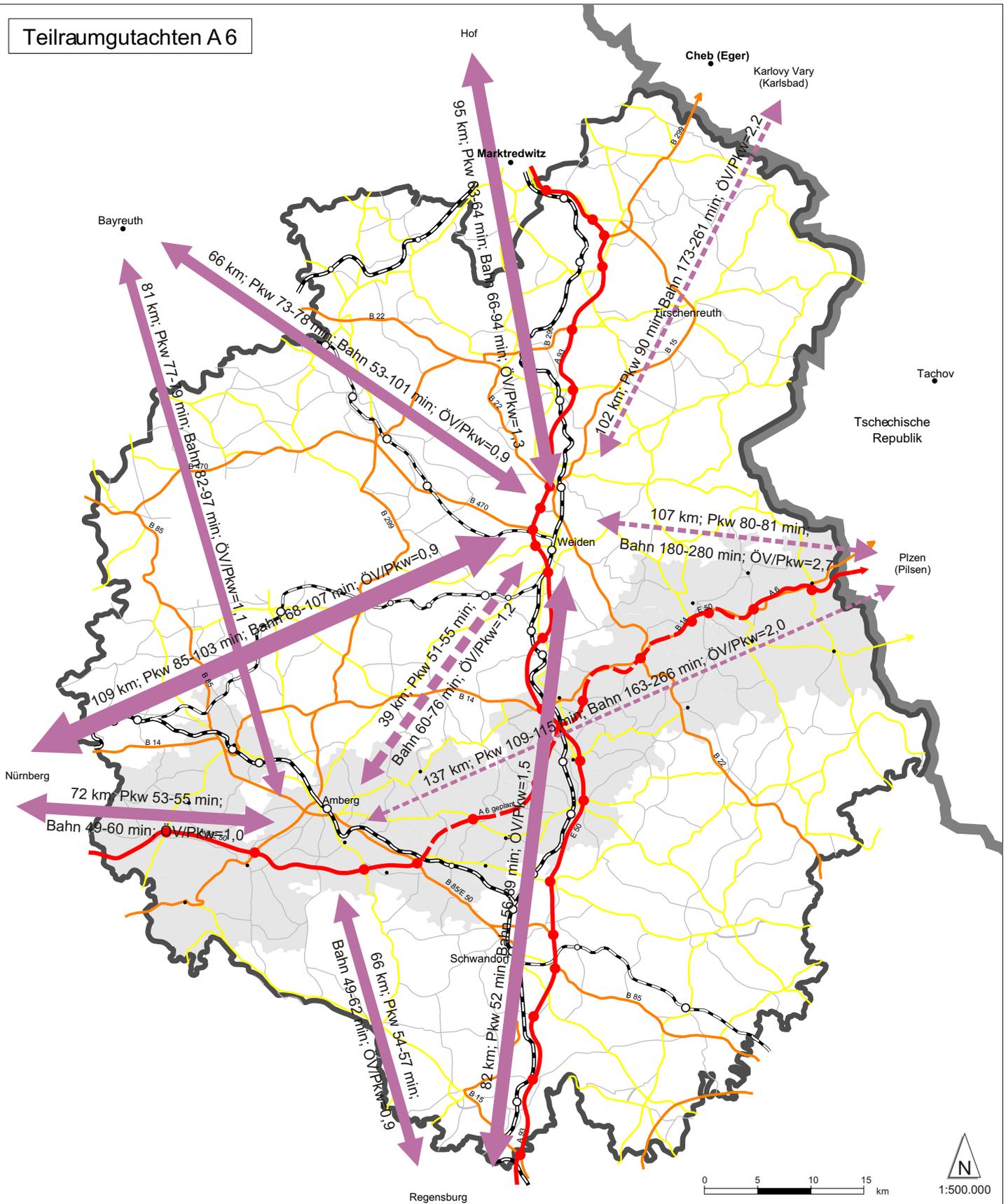
Ein Eisenbahngrenzübergang existiert in der Region Oberpfalz-Nord nicht. Benachbarte Übergänge mit Verbindungen in die Region sind Schirnding – Cheb (Eger) mit Personenfern- bzw. -regionalverkehr und Güterverkehr sowie Furth im Wald – Česka Kubice (Böhm. Kubitzen) mit regionalem Personenverkehr und Güterverkehr.

Regionales Schienennetz

- Die Schieneninfrastruktur und Bedienungsqualität der Bahnhöfe sind in Karte II 5/1 dargestellt. Das Schienennetz der Region wird derzeit nur im Regionalverkehr von der DB-Regio und der Vogtlandbahn (Regionalbahn Regensburg – Hof) betrieben. Ein überwiegend mindestens stündliches Angebot und zumeist abgestimmte Umsteigebeziehungen sowie der Einsatz moderner Fahrzeuge schaffen dennoch ein zufrieden stellendes Angebot.
- Da in der Vergangenheit eine Vielzahl von Schienenstrecken stillgelegt wurden, sind zahlreiche Mittel- und Unterzentren der Region (z.T. an überregionalen Entwicklungsachsen gelegen) ohne Schienenanschluss (z.B. Tirschenreuth, Waldsassen, Vohenstrauß, Hirschau/ Schnaittenbach).
- Die Lage der Bahnhöfe entspricht in vielen Gemeinden nicht mehr der Siedlungsentwicklung; z.B. verfügen die Oberzentren trotz ihrer flächigen Ausdehnung nur über je einen Bahnstandsstandort (Regionalverkehr).

- Die Verbindungen der beiden Oberzentren in die benachbarten Oberzentren weisen konkurrenzfähige Fahrzeiten auf. Die Verbindungen in die benachbarten tschechischen Bezirkszentren weisen jedoch nur wenige Fahrmöglichkeiten mit langen und stark unterschiedliche Fahrzeiten auf (Karte II 5/2).
- Mit dem Neigetechnikeinsatz auf den Strecken Nürnberg – Schwandorf – Furth im Wald und Nürnberg – Weiden konnten z.T. beträchtliche Fahrzeitgewinne erzielt werden. Die Strecke Regensburg – Hof wird derzeit für den Neigetechnikeinsatz ausgebaut.
- An den Schienenstrecken existieren noch eine Vielzahl von Bahnübergängen, die sowohl für den Schienen- als auch für den Straßenverkehr ein erhöhtes Risiko darstellen.

Teilraumgutachten A6



Legende

- A6 Autobahn
- - - Autobahn A6 geplant
- B466 Bundesstraße
- Staatsstraße
- Eisenbahn mit Bhf. (Personenverkehr)
- ↔ gute Verbindungsqualität
- ↔ mäßige Verbindungsqualität
- - - (Fahrzeitverhältnis ÖV/Pkw > 1,5 bzw. max. Reisegeschwindigkeit < 50 km/h)

Angaben im Text:
 Distanz in km; Fahrzeiten Pkw; Fahrzeiten ÖV (Bahn);
 Fahrzeitverhältnis ÖV/Pkw (Mittelwert)

Fahrzeitermittlung (störungsfreier Verkehrsablauf):
 Pkw: Berücksichtigung zweier alternativer Routen,
 Pkw mittlerer Geschwindigkeit
 (Datengrundlage Routenplaner MARCO POLO, 2003)
 ÖV: Nur sinnvolle Verbindungen (Montag-Freitag)
 ohne längeren Aufenthalt bzw. größere Umwege,
 ohne längere Fahrten bei gleicher Ankunfts- oder Abfahrtszeit
 (Datengrundlage HACON Fahrplanauskunft, Sommer 2003)

TEILRAUMGUTACHTEN A6

Regionalentwicklung im Zuge des Lückenschlusses der
 Autobahn A6 unter Einbeziehung der EU-Osterweiterung

Karte II 5/2

Verbindungsqualität Oberzentren

Auftraggeber: Regionaler Planungsverband Oberpfalz-Nord

Arbeitsgemeinschaft

LARS
 consult

Lang + Burkhardt planungsgruppe
 trias

LARS consult
 Büro München
 Valpichlerstr. 49
 Tel. +49 (0)89 / 88 94 97-73
 Fax +49 (0)89 / 88 94 97-80

Bearbeitung: BE
 Stand: Sept. 2003

Prof. Dr. Schmidt

GEO-PLAN
 Schulz
 mit Prof. Dr. P. Jurack

ÖPNV in den Landkreisen

- Im Landkreis Tirschenreuth existiert ein überwiegend am Schüler- und (z.T.) am Berufsverkehr ausgerichtetes Angebot. Die Verbindungen innerhalb des gemeinsamen Mittelzentrums Waldsassen/Cheb (Eger) entsprechen nicht vergleichbaren Standards.
- Im Landkreis Neustadt a.d. Waldnaab wurde der Nahverkehrsplan weitgehend umgesetzt. Wichtige Buslinien verkehren montags bis freitags im Stundentakt (z.B. Weiden – Vohenstrauß), z.T. mit zusätzlichen Fahrten in der Hauptverkehrszeit. Am Wochenende, insbesondere sonntags, ist das Fahrtenangebot jedoch stark ausgedünnt. Abend- und Nachtfahrten fehlen (lediglich Diskobus „SEPL“).
- Im Landkreis Schwandorf wird auf wichtigen Linien montags bis freitags überwiegend ein Stundentakt angeboten. Deutlich reduziert ist das Angebot samstags, während sonntags einige Linien nicht verkehren. Ebenso fehlen Abend- und Nachtfahrten. Die Städte Schwandorf und Nabburg bieten einen City-Bus, der jedoch nur bestimmte Zielgruppen anspricht und das Stadtgebiet z.T. ungünstig erschließt. Zusätzlich verkehrt ein Bürgerbus (ehrenamtlicher Betrieb).
- Im verdichteten Siedlungsraum des Landkreises Amberg-Sulzbach existieren montags bis freitags stündliche Verkehre, z.T. auch Abendverkehre, jedoch am Wochenende stark ausgedünnt. Die Hauptrelation Amberg – Sulzbach weist ein dichtes Fahrtenangebot auf (täglich). Speziell auf Tagestouristen zielt der „Birgland-Express“ (sonntags während der Sommermonate) von Sulzbach zum Poppberg.
- Die Stadtverkehre Amberg, Sulzbach-Rosenberg und Weiden besitzen ein dichteres Angebot, leiden jedoch unter Behinderungen durch den Individualverkehr .
- Als spezielles Angebot für Jugendliche bieten die Landkreise Tirschenreuth Neustadt a.d. Waldnaab und Schwandorf Discobusse (z.B. FreDi).

Flugplätze

Tab. II 5/3: Flugplätze

Flugplatz	Nittenau	Schmidgaden	Schwandorf	Weiden
Klassifizierung	Sonderlandeplatz	Sonderlandeplatz	Sonderlandeplatz	Verkehrslandeplatz
Betreiber	Privat	Aero-Club	Stadt Schwandorf	Stadt Weiden
Zugelassene Luftfahrzeuge (Gewicht)	2000 kg, Helikopter 3000 kg	2000 kg, Helikopter 2500 kg	2500 kg, Helikopter 5700 kg	2000 kg, Genehmigung erf. >2000 kg, Helikopter 5700 kg
Ausstattung	553 x 10 m, Asphalt	520 x 20 m, Asphalt/Gras	840 x 30 m, Gras	570 x 10,5 m, Beton

Verkehrs-anbindung	B 85/St 2150 über Bruck i.d. Opf., Gleisanschluss	Zukünftig Nähe A 6/St 2040 AS Trisching; Lage neben der A6 jedoch Zufahrt ü. Ortsdurchfahrten	Nähe A 93/B 85 AS Schwandorf-Nord, SAD 9; Gleisanschluss mögl.	Nähe A 93/B 470 AS Weiden-West; Gleisanschluss mögl.
Linienflüge	Nein	Nein	Nein	Nach Bedarf Berlin, Bonn, Prag, Karlsbad
Hinweise	Wohngebiete	Wohngebiete	Wohngebiete	Wohngebiete, Standortschießanlage
Sonstiges		Kein Gleisanschluss	Keine Tankmöglichkeit	Zoll (nicht gewerbl. Verkehr)

Darüber hinaus existieren die beiden Militärflugplätze Grafenwöhr und Vilseck (keine Daten vorhanden). Für den Flugplatz Grafenwöhr, der auch für größere Flugzeuge geeignet ist, wird eine zivile Mitbenutzung angestrebt (Regionalplan).

5.3.2 Verkehrsnachfrage und Verkehrsbelastungen

Straßennetz

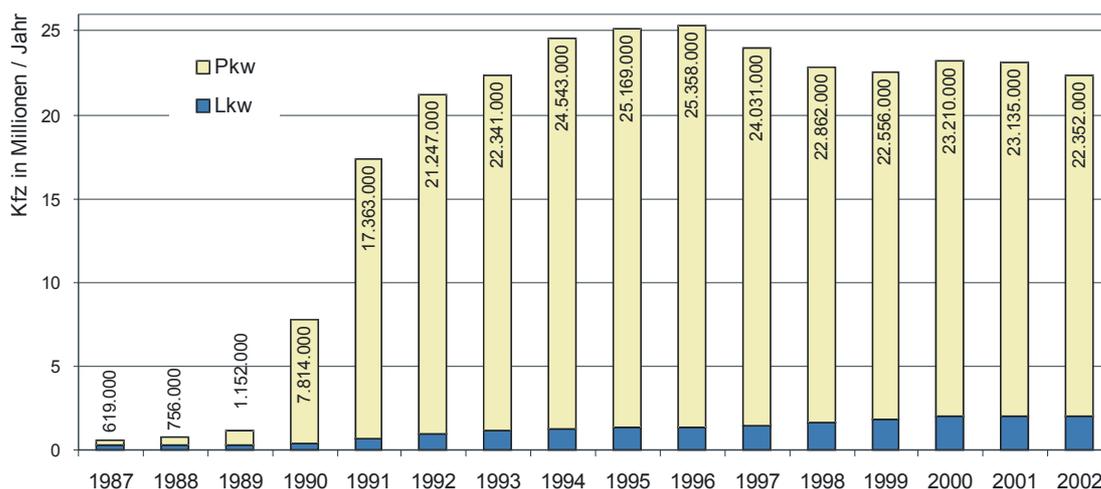
Obwohl die West-Ost-Route von Amberg-Ost nach Wernberg-Köblitz derzeit über die B 85 (Schwandorf-Nord) ausgeschildert ist, nimmt ein Großteil des Fernverkehrs (insbesondere Lkw) die streckenmäßig kürzere Route über Amberg – Hirschau – Schnaittenbach (B 299 – St 2238 – B 14) nach Wernberg-Köblitz. Besondere Engpässe sind hierbei die Bayreuther Straße in Amberg und die Ortsdurchfahrten Oberammersricht, Schnaittenbach und Wernberg-Köblitz. Die im Auftrag der Autobahndirektion Nordbayern (1995) erstellte Prognose geht davon aus, dass eine vollständige Verlagerung des Durchgangsverkehrs erst mit Fertigstellung des letzten Bauabschnitts der A 6 (Pfreimd – Amberg-Ost) zu erwarten ist und dann sowohl der weiträumige, als auch der regionale Durchgangsverkehr die A 6 benutzen wird. Dies war ein wesentlicher Grund für die Realisierung der sog. Wahllinie 1 (planfestgestellte Trasse). Bei der sog. „Versatzlösung“ (Ausbau der B 85 zwischen Amberg-Ost und Schwandorf-Nord) wäre im Hauptstrom in West-Ost-Richtung nicht die gewünschte Verlagerung des Verkehrs zu erwarten gewesen. Die „Sogwirkung“ einer durchgängigen A 6 entlastet einerseits die Straßen im Umfeld, zieht jedoch großräumig Verkehre auf sich (erwünschte Bündelungswirkung). Auf der St 2040 und der SAD 28 im Bereich Nabburg werden jedoch deutliche Verkehrszunahmen prognostiziert. Dort besteht ohnehin mit dem höhengleichen Bahnübergang an der Naabbrücke im Bereich der Stadtmitte ein verkehrliches „Nadelöhr“.

Der Schwerverkehrsanteil ist im Bundes- und Staatsstraßennetz der Region zumeist unterdurchschnittlich; lediglich auf den West-Ost-Verbindungen (B 470, B 299 – B 14 und B 85) erreicht er z.T. deutlich über 10 %.

Grenzübergänge

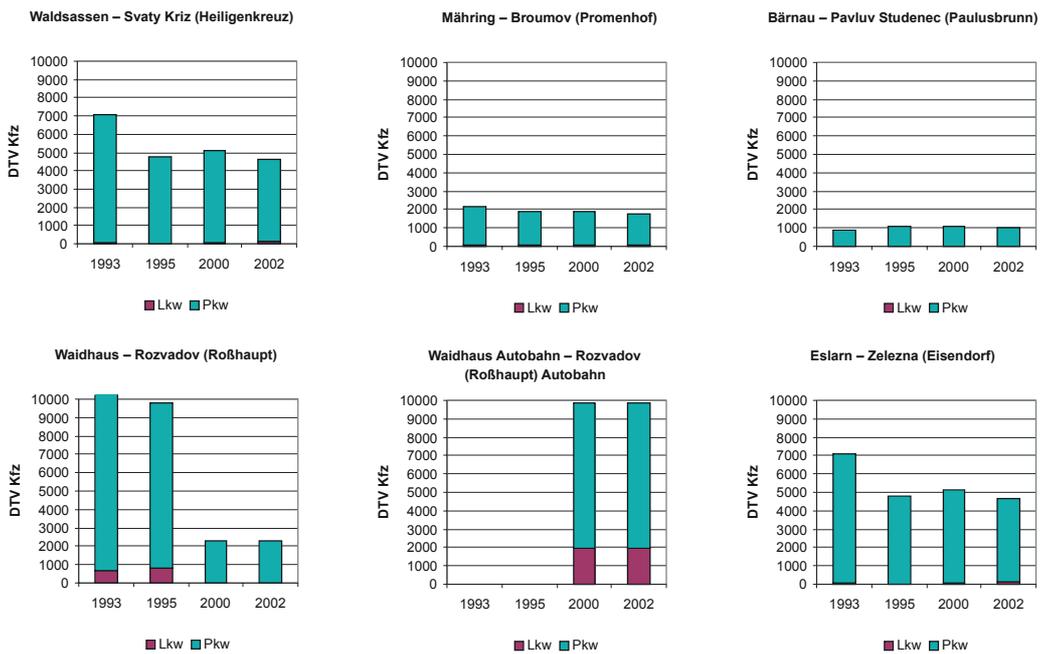
Die Entwicklung des grenzüberschreitenden Kfz-Verkehrs zwischen Bayern und der Tschechischen Republik ist nach einer starken Zunahme zu Beginn der 90er Jahre seit 1996 wieder leicht rückläufig. Während im Lkw-Verkehr noch deutliche Zuwächse vorhanden sind, geht der Pkw-Verkehr zurück. Dies dürfte vor allem am Rückgang des grenzinduzierten Pkw-Verkehrs liegen. Lediglich der Grenzübergang Eslarn weist Zunahmen auf. Parallelverkehre zur Autobahn, die z.T. auf Ausweichverkehre durch Rückstaus auf der Autobahn zurück zu führen sind, belasten die Ortsdurchfahrten von Moosbach und Eslarn. Andererseits wird in den Sommermonaten ein Teil der Verkehrsbelastung durch den Tourismusverkehr selbst verursacht, wobei auch der direkt „grenzinduzierte“ Verkehr (z.B. „Tanktourismus“) nicht unerheblich ist.

Abb. II 5/3: Entwicklung des grenzüberschreitenden Verkehrs Bayern – Tschech. Rep.



Im Handel Bayern – Tschechische Republik entfallen auf die Oberpfalz insgesamt 30 % der Importe und 20 % der Exporte. Es ergeben sich, auch aufgrund unterschiedlicher Produktstrukturen, auffällige Unterschiede der eingesetzten Verkehrsträger (Modal Split). So werden 98 % der Gesamttonnage im Schienengüterverkehr von Tschechien nach Bayern transportiert und nur 2 % von Bayern nach Tschechien (1998). Dies bedeutet hohe Leerwagenkapazitäten in West-Ost-Richtung. Im Straßengüterverkehr werden 75 % der Gesamttonnage von Tschechien nach Bayern transportiert und 25 % von Bayern nach Tschechien (1998). Häufig erfolgt vor der Grenze auch ein Umladen von der Bahn auf den Lkw, da der Empfänger in Bayern über keinen Gleisanschluss verfügt, oder die Logistikdienstleister nicht die notwendige Flexibilität und Rentabilität bieten können.

Abb. II 5/4: Verkehrsbelastung der Grenzübergänge in der Region



Regionaler Schienenverkehr - ÖPNV

Die Nachfrage im ÖPNV ist unmittelbar angebotsabhängig. Insbesondere die deutlichen Fahrzeitverkürzungen durch den Einsatz der Neigetechnik und die Modernisierung der Fahrzeugflotte haben die Konkurrenzfähigkeit der Bahn verbessert. Sie wird überwiegend von Fernpendlern nach Nürnberg und Regensburg genutzt. Der Busverkehr wird überwiegend durch Kunden ohne Verkehrsmittelalternative „Captive-Riders“ geprägt. Der ÖPNV-Anteil ist selbst für die Fahrten in die Stadtmitte der größeren Zentren unterdurchschnittlich (Amberg/Kümmersbruck: 5 %).

Flugverkehr

Die Nachfrage nach Flugleistungen in der Region ist derzeit gering, obwohl der politische Wunsch besteht, einen Flughafen mit regionaler Bedeutung in der Nördlichen Oberpfalz zu etablieren. Die internationalen Flughäfen Nürnberg und München, aber auch Prag, sind nicht allzu weit entfernt. Insbesondere für den Raum Amberg ist der Flughafen Nürnberg bereits heute gut erreichbar. Darüber hinaus soll der Verkehrsflughafen Hof weiter ausgebaut werden und könnte für den nördlichen Teil der Region zukünftig eine wichtigere Rolle spielen. Regionalflyplätze befinden sich außerdem in Plzeň (Pilsen), Karlovy Vary (Karlsbad) sowie ein kleiner Landeplatz in Cheb (Eger).

5.4 Planungsvorhaben

5.4.1 Planfestgestellte A 6

Die bisher noch nicht fertig gestellten Abschnitte der A 6 werden im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (2003) als „laufende und fest disponierte Vorhaben“ geführt.

Tab. II 5/4: Bauabschnitte der A 6

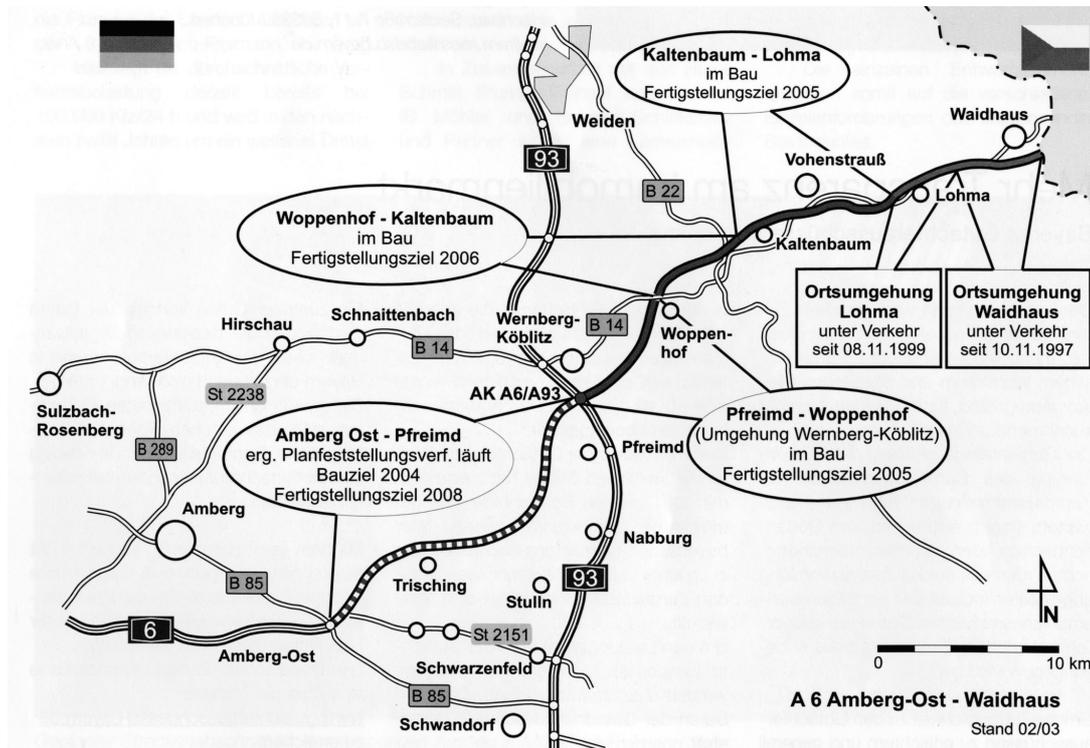
Abschnitt	Ausbauart	Länge in km	Kosten in Mio.€
AS Amberg Ost – AK Pfreimd	Neubau 4 Fahrstreifen	20,1	151,2
AK Pfreimd - Woppenhof	Neubau 4 Fahrstreifen	8,4	49,9
Woppenhof – Kaltenbaum	Ausbau von 2 auf 4 Fahrstreifen	6,2	30,8
Kaltenbaum – AS Lohma	Ausbau von 2 auf 4 Fahrstreifen	9,9	42,8

Tab. II 5/5: Neue Anschlussstellen (Vollanschlüsse) der A 6

Anschlussstelle (Bezeichnung ist Arbeitstitel)	Verknüpfung mit dem nachgeordneten Straßennetz
Trisching	A 6/St 2040
Nabburg-West	A 6/SAD 28
Wernberg-Nord	A 6/SAD 30/alte B 14
Wieselrieth	A 6/B 22
Vohenstrauß-West	A 6/St 2166/NEW 32/NEW 41
Vohenstrauß-Mitte	A 6/NEW 37/NEW 40/alte B 14

Unmittelbar vor der Grenzbrücke besteht derzeit eine Wendestelle (Aus- und Einfahrt auf deutscher Seite). Eine Tank- und Rastanlage ist (zwischen Raststätte Oberpfälzer Alb und Landesgrenze) nicht vorgesehen, jedoch 2 Park- und WC-Anlagen (PWC) in Straßholz (Schmidgaden) und Zengerhof (Pleystein). Ein Investor hat jedoch gegenüber dem Markt Waidhaus sein Interesse an einer privat betriebenen Tank- und Rastanlage im Gewerbegebiet Waidhaus bekundet.

Abb. II 5/5: Fertigstellung der A 6



60

bau intern 4/2003

Quelle: Bayerisches Staatsministerium des Inneren, Oberste Baubehörde 2003

5.4.2 Planungsvorhaben in unmittelbarem Zusammenhang mit der A 6

- Ausbau der NEW 41 in Vohenstrauß parallel zur A 6 sowie am Knotenpunkt mit der B 22 in Lerau (ggf. für Umleitungsaufgaben)
- Schrittweiser 4-spuriger Ausbau der B 85 zwischen Amberg-Ost und Schwandorf-Nord zur Abwicklung der Übereckverkehre A 6-West – A 93-Süd und weiter Richtung B 85/B 20
- Wechselseitig 3-spuriger Ausbau der Autobahnzubringer B 299 Amberg – Amberg-West und B 85 Amberg – Amberg-Ost
- 3-spuriger Ausbau der St 2166 im Steigungsbereich Theisseil (mögliche Übereckverkehre A 93-Nord – A 6-Ost)
- Darüber hinaus sollen die Umfahrung Kümmersbruck (Autobahnzubringer Amberg-Süd) zügig realisiert und weitere Staatsstraßen, die Zubringerfunktion zu den Autobahnen besitzen, möglichst ortsdurchfahrtfrei ausgebaut werden (z.B. St 2040 im Bereich Etsdorf).
- Der Markt Wernberg-Köblitz beabsichtigt einen stärker aufenthaltsorientierten Umbau seiner Ortsdurchfahrt nach Freigabe des derzeit im Bau befindlichen Abschnitts Pfreimd – Woppenhof

5.4.3 Weitere Planungsvorhaben

Bundesverkehrswegeplan

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) unterscheidet Projekte, deren Vorabprüfung ein Nutzen-Kosten-Verhältnis >1 ergeben hat in die Dringlichkeitsstufen:

- Vordringlicher Bedarf
 - Laufende und festdisponierte Vorhaben sowie Projekte mit Planfeststellungsbeschluss vor dem 31.12.1999 und
 - Neue Vorhaben, für die im Zuge der Projektbewertungen ein hohe gesamtwirtschaftliche Rentabilität nachgewiesen oder eine hohe raumordnerische Bedeutung beigemessen wurde.
- Weiterer Bedarf: Alle übrigen Vorhaben deren Realisierung bis 2015 nicht erfolgen kann. Es besteht kein öffentlicher Planungsauftrag.

„Alte“ Vorhaben können gegen neue ausgetauscht werden. Für den Vordringlichen Bedarf besteht uneingeschränkter Planungsauftrag. Zusätzlich werden in beiden Dringlichkeitsstufen noch Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag unterschieden.

Tab. II 5/6: Vordringlicher Bedarf

Abschnitt	Ausbauart	Länge in km	Kosten in Mio.€
B16 Nittenau - Roding	Neubau 2 Fahrstreifen	11,3	6,2
B299 Waldsassen - Hundsbach	Neubau 2 Fahrstreifen	8,0	16,4
Neu: B85 AS Schwandorf - Wackersdorf	Ausbau 2 auf 4 Fahrstreifen	2,7	5,3
Neu: B299 OU Pressath (2. BA)	Neubau 2 Fahrstreifen	3,5	4,9
Neu: B299 OU Tanzfleck	Neubau 2 Fahrstreifen	2,4	3,1
Neu: B299 OU Grafenwöhr	Neubau 2 Fahrstreifen	3,7	5,1
Neu – mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag B14 OU Sulzbach-Rosenberg	Neubau 2 Fahrstreifen	2,4	5,8

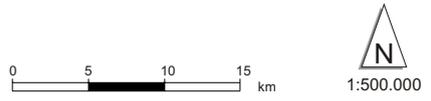
Tab. II 5/7: Weiterer Bedarf

Abschnitt	Ausbauart	Länge in km	Kosten in Mio.€
B85 Wackersdorf – westl. Neubäu	Ausbau 2 auf 4 Fahrstreifen	19,5	55,6
B299 Amberg – AS Amberg-West	Ausbau 2 auf 4 Fahrstreifen	6,7	9,3
B299 OU Ursensollen	Neubau 2 Fahrstreifen	2,2	3,1
B299 Verlegung bei Hessenreuth	Neubau 2 Fahrstreifen	5,0	8,2

Der BVWP enthält derzeit keine Maßnahmen im Schienennetz der Region.

Karte II 5/3: Planungsvorhaben im Straßen- und Schienennetz

Karte II 5/4: Anbindung der Zentralen Orte an die Autobahnen A 6 und A 93



Legende

- Autobahn
- - -●- - - Autobahn A6 geplant
- Bundesstraße
- Staatsstraße
- Kreisstraße
- Sonstige wichtige Straße
- Maßnahme projektiert/in Bau
- - - Maßnahme geplant
- · · · · Maßnahme diskutiert
- ↔ Neue Verbindung
- Ausbau bestehender Trasse
- Wichtiger punktueller Ausbau

TEILRAUMGUTACHTEN A6
 Regionalentwicklung im Zuge des Lückenschlusses der
 Autobahn A6 unter Einbeziehung der EU-Osterweiterung

Karte II 5/3
**Planungsvorhaben
 im Straßen- und Schienennetz**

Auftraggeber: Regionaler Planungsverband Oberpfalz-Nord

Arbeitsgemeinschaft

LARS
consult

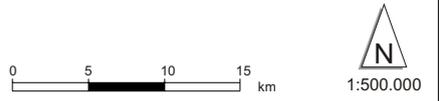
Lang + Burkhardt planungsgruppe trias

LARS consult
 Büro München
 Valpichlerstr. 49
 Tel. +49 (0)89 / 88 94 97-73
 Fax +49 (0)89 / 88 94 97-80

GEO-PLAN
 Bayreuth
 mit Prof. Dr. P. Jurcak

Bearbeitung: BE
 Stand: Sept. 2003

Prof. Dr. Schmidt



Legende

-  A6 Autobahn
-  Autobahn A6 geplant
-  B466 Bundesstraße
-  Staatsstraße
-  Kreisstraße
-  Sonstige wichtige Straße
-  Oberzentrum
-  Mittelzentrum
-  Mögliches Mittelzentrum
-  Unterzentrum
-  Kleinzentrum
- gute/mäßige Anbindungsqualität

TEILRAUMGUTACHTEN A6
Regionalentwicklung im Zuge des Lückenschlusses der
Autobahn A6 unter Einbeziehung der EU-Osterweiterung

Karte II 5/4
**Anbindung der Zentralen Orte
an die Autobahnen A 6 und A 93**
Auftraggeber: Regionaler Planungsverband Oberpfalz-Nord

Arbeitsgemeinschaft
LARS consult
Lang + Burkhardt  planungsgruppe
LARS consult
Büro München
Valpichlerstr. 49
Tel. +49 (0)89 / 88 94 97-73
Fax +49 (0)89 / 88 94 97-80
Bearbeitung: BE
Stand: Sept. 2003
 GEO-PLAN
Szyszczak
mit Prof. Dr. P. Jurcak

Staatsstraßenausbauplan

Neben den Vorhaben im unmittelbaren Zusammenhang mit der A 6 (Kap. B 5.4.2) konzentriert sich der Straßenausbau auf weitere Autobahnzubringer z.B. St 2151 bei Fuhrn und Sonnenried, St 2172 Nordumfahrung Neustadt. Darüber hinaus wird die Direktverbindung Amberg – Weiden (St 2238) bevorzugt ausgebaut (bei Kohlberg und Umfahrung Ammersricht). Die Karte II 5/3 sowie die Anlagen II 5/8, II 5/9 und II 5/10 zeigen eine Übersicht der Projekte des Staatsstraßenausbauplans in der Region Oberpfalz-Nord.

Der Grenzübergang Neualbenreuth – Mytina (Altalbenreuth) soll ausgebaut und für Pkw, Kräder und Busse freigegeben werden, um die Heilbäder beiderseits der Grenze besser zu verknüpfen. Neben einer wirtschaftlicher Belebung wird eine Erweiterung des Ausflugsangebots erwartet. Hierzu ist eine Umfahrung von Neualbenreuth vorgesehen.

Schiennetz und ÖPNV in den Landkreisen

- Im Zuge der Anbindung an die „Franken-Sachsen-Magistrale“ ist Bestandserneuerung der Schienenstrecke Regensburg – Hof und ein Ausbau für den Neigetechnikeinsatz (160 km/h) im Fernverkehr vorgesehen, z.T. mit Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge; der Nahverkehr soll in der bisherigen Qualität erhalten bleiben
- Reaktivierung des ehemaligen Haltepunkts „St. Felix“ als Stadtbahnhof von Neustadt und Neueinrichtung eines Bahnhofs in Altenstadt
- Erstellung eines Nahverkehrsplans im Landkreis Amberg-Sulzbach

5.4.4 Vorhaben in den Nachbarregionen (mit möglichen Auswirkungen)

- Umfahrung Waldershof im Zuge der St 2177 (1. BA 2,6 km; 7,5 Mio. €) mit Anschluss an die St 2121 (zur A 93, AS Pechbrunn mit südlicher Umfahrungsmöglichkeit von Marktredwitz); derzeit Raumordnungsverfahren mit mehreren Trassenvarianten (Staatsstraßenausbauplan, 1. Dringlichkeit)
- Weiterer Ausbau der B 85 in Richtung Grenze mit Umfahrungen (BVWP, Projekte zur EU-Osterweiterung) bzw. Erweiterungen von 2 auf 4 Fahrstreifen (BVWP, „Weiterer Bedarf“), im weiteren Verlauf auf tschechischer Seite (I-26) mit Umfahrungen u.a. von Domažlice (Taus) und Horsovsky Tyn (Bischofteinitz) Richtung Plzeň (Pilsen) sowie u.a. über II-200 als Zubringer zur Autobahn A 6/ D 5 (Gebietsplan Domažlice)
- Ausbau A 9 (Erweiterung von 4 auf 6 Fahrstreifen) im Bereich Bayreuth; direkte Anbindung der B 22 (Umfahrung Aichig) an die Anschlussstelle Bayreuth-Süd (Bundesverkehrswegeplan „Vordringlicher Bedarf“)
- Punktueller Ausbau der II-197 (Tillyschanz – Horsovsky Tyn) zwischen Grenzübergang Tillyschanz und Zelezna (Eisendorf) sowie der Ortsdurchfahrt Bela nad Radbuzou (Weißensulz)

- Ausbau der II-201 vom Grenzübergang Mähring – Broumov (Promenhof) und I-21 über Plana (Plan) zur A 6/D 5 AS Bor (Haid), (Gebietsplan Tachov)
- Ausbau der Eisenbahnstrecke Nürnberg – Marktredwitz – Cheb (Eger) für 160 km/h mit Neigetechnikeinsatz; spätere Elektrifizierung vorbehaltlich der Wirtschaftlichkeit (BVWP, „Vordringlicher Bedarf“), im weiteren Verlauf Ausbau der Eisenbahnstrecke Cheb (Eger) – Mariánské Lázně (Marienbad) - Plzeň (Pilsen) zweigleisig mit Kurvenbegradigungen auf 160 km/h (Gebietsplan Tachov)
- Ausbau der Eisenbahnstrecke Furth im Wald – Domažlice (Taus) – Plzeň (Pilsen) mit Kurvenbegradigungen für 160 km/h und Elektrifizierung (Gebietsplan Domažlice)
- Neubau einer Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsstrecke Regensburg – Cham (mit Abzweig nach Nittenau) im Rahmen einer Verbindung München – Regensburg – Prag (Stadtentwicklungsplan Regensburg); Machbarkeitsstudie für sog. „Donau-Moldau-Bahn“ derzeit in Bearbeitung;
- Freihaltung eines Korridors (weitgehend parallel zur Autobahn A 6/D 5) für den möglichen Neubau einer Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsstrecke von Pilsen (nach Nürnberg) über Waidhaus (Gebietsplan Tachov)

5.5 Zusammenfassung und Ausblick

- Beim grenzüberschreitenden Verkehr ist zukünftig ein Rückgang des grenzinduzierten Verkehrs, gleichzeitig eine Zunahme des Berufspendler- und Wirtschaftsverkehrs zu erwarten. Letzterer dürfte sich auf die leistungsfähigen Übergänge konzentrieren. Der Saldo von Zu- und Abnahme kann regional unterschiedlich ausfallen.
- Bei den Verkehrsverbindungen in die Tschechische Republik herrscht insgesamt noch Nachholbedarf, dies gilt besonders für den Öffentlichen Verkehr (vgl. Karte II 5/2).
- Die regionale Beschränkung einzelner Grenzübergänge ist zukünftig nicht mehr möglich.
- Wesentlich für die effektive Nutzbarkeit des übergeordneten Straßennetzes (Autobahnen) ist die Konzeption der Zubringer und Verknüpfungen, da die Erreichbarkeit des übergeordneten Straßennetzes für die zentralen Orte und deren Funktion als Wirtschaftsmotor von entscheidender Bedeutung ist (Karte II 5/4).
- Das derzeitige Fernstraßennetz der Region ist (auch nach Fertigstellung der A 6) noch relativ jung und z.T. noch im Aufbau. Langfristig werden die Investitionen jedoch vermehrt in den Erhalt des Straßennetzes fließen (müssen). Dies ist bereits heute bei der Formulierung von Ausbauwünschen zu berücksichtigen.
- Im Schienennetz bestehen derzeit noch Modernisierungsdefizite. Die Unterlassung der Modernisierung hat in den vergangenen Jahrzehnten zur Stilllegung sämtlicher Nebenbahnen (Stichstrecken) geführt. Die Trennung der Verbindung

Waldsassen – Eger war 1945 politisch motiviert. Die wenigen im Güterverkehr verbliebenen Stichbahnen existieren nur noch aufgrund einzelner Großkunden und hängen damit direkt von deren wirtschaftlichen Erfolgen (also auch von der branchenspezifischen Entwicklung) ab. Im Fahrzeugsektor wurden in den letzten Jahren spürbare Modernisierungen vorgenommen (komfortable Triebfahrzeuge, Neigetechnik), die noch weiter fortgeführt werden. Dies ist u.a. auch auf die heute mögliche Konkurrenz im Betrieb zurück zu führen.

- Schwer abzuschätzen sind die Auswirkungen der streckenbezogenen Lkw-Maut, die ab 2004 auf allen bestehenden Autobahnstrecken der Region eingeführt werden soll. Obwohl zu erwarten ist, dass die großen Spediteure mit ihren „Linienverkehren“ die automatische Einbuchung und damit die Autobahn nutzen (sofern sie den zeitlich kürzeren Weg darstellt), ist nicht auszuschließen, dass regionale Verkehre und Gelegenheitsverkehre, vorwiegend aus Osteuropa, aufgrund der aufwändigen manuellen Einbuchung (nur wenige Terminals in Autobahnnähe; feste Fahrtroute), vermehrt auf das mautfreie Straßennetz ausweichen. In wie Lkw-Verkehre auch künftig auf der derzeitigen B 299 – B 14-Route verbleiben oder z.B. in Schwandorf durch die Stadt fahren bleibt abzuwarten, da das System noch in den Anfängen steckt und eine Ausdehnung der Maut auf bestimmte Bundesstraßen ebenso denkbar ist, wie eine Befreiung auf einzelnen Autobahnabschnitten.
- Mit der Vereinfachung der Zollformalitäten nach dem EU-Beitritt der Tschechischen Republik (z.B. Wegfall der Lkw-Verwiegung) ist ein Abbau der Lkw-Rückstaus an der Grenze zu erwarten, so dass ein Ausweichen auf Parallelrouten weniger wahrscheinlich wird.
- Der zunehmende Güterverkehr von und nach Osteuropa wird auch von der Hoffnung begleitet, die Zuwächse auf die Bahn zu verlagern. Bisher sind in der Region noch keine zusätzlichen Angebote hierzu vorgesehen. Das Güterverkehrszentrum in Regensburg soll die Region mit abdecken. Mit einer Angleichung der Transportstrukturen in Osteuropa ist jedoch eine weitere Zunahme des Straßengüterverkehrs zu erwarten, wenn es nicht gelingt, konkurrenzfähige Angebote (in Deutschland), d.h. entsprechend den unternehmerischen Ansprüchen hinsichtlich Flexibilität und Rentabilität, auf der Schiene umzusetzen.
- Die A 6 wird künftig eine starke Bündelungswirkung für den Ost-West-Verkehr entwickeln (insbesondere nach Fertigstellung der Umfahrung Pilsen); darüber hinaus ist durch die direkte Verknüpfung der B 22 mit der A 9 in Bayreuth eine Bündelung der Verkehrsströme aus dem Einzugsbereich der A 70 zu erwarten.

Abbildungsverzeichnis

- Abb. II 5/1: Transeuropäische Verkehrsnetze
Abb. II 5/2: Verkehrszweiginterne Interdependenzen
Abb. II 5/3: Entwicklung des grenzüberschreitenden Verkehrs Bayern –
Tschechische Republik
Abb. II 5/4: Verkehrsbelastung der Grenzübergänge in der Region
Abb. II 5/5: Fertigstellung der A 6

Tabellenverzeichnis

- Tab. II 5/1: Wichtige Verkehrsuntersuchungen im Mikroportal
Tab. II 5/2: Grenzübergänge in der Region Oberpfalz-Nord
Tab. II 5/3: Flugplätze
Tab. II 5/4: Bauabschnitte der A 6
Tab. II 5/5: Neue Anschlussstellen (Vollanschlüsse) der A 6
Tab. II 5/6: Vordringlicher Bedarf
Tab. II 5/7: Weiterer Bedarf
Tab. II 5/8: Projekte der 1. Dringlichkeit (inkl. Überhang, UEB) (Anhang B 5)
Tab. II 5/9: Projekte der 1. Dringlichkeit Reserve (Anhang B 5)
Tab. II 5/10: Projekte der 2. Dringlichkeit (Anhang B 5)

Kartenverzeichnis

- Karte II 5/1: Klassifiziertes Straßennetz und betriebenes Schienennetz
Karte II 5/2: Verbindungsqualität Oberzentren
Karte II 5/3: Planungsvorhaben im Straßen- und Schienennetz
Karte II 5/4: Anbindung der Zentralen Orte an die Autobahnen A 6 und A 93

Quellenverzeichnis

- STADT AMBERG: Verkehrsuntersuchung Nordwestumfahrung Amberg Variantenvergleich, Gutachten von Prof. Dr.-Ing. H. Kurzak, München, 2002
- STADT AMBERG: Verkehrsuntersuchung Amberg westliches Ringstraßensystem, Gutachten von Prof. Dr.-Ing. H. Kurzak, München, 2003
- AUTOBAHNDIREKTION NORDBAYERN: BAB A 6 Nürnberg-Amberg-Waidhaus, Übersichtsplan 1:25000 und Lagepläne 1:2000 zur Planfeststellung Neubau Amberg-Ost – Pfreimd, Stand 22.11.2002
- AUTOBAHNDIREKTION NORDBAYERN: BAB A 9 Berlin - Nürnberg, Übersichtsplan 1:5000 und Lagepläne 1:2000 zur Planfeststellung Ausbau Bayreuth-Nord – TK Sophienberg, Stand 15.07.2003
- AUTOBAHNDIREKTION SÜDBAYERN: BAB A 6 Nürnberg-Amberg-Waidhaus, Übersichtsplan 1:25000 und Lagepläne 1:2000 zur Planfeststellung Neubau Pfreimd – Waidhaus (Grenze), Stand 22.11.2002
- AUTOBAHNDIREKTION SÜDBAYERN: Verkehrsuntersuchung A 6 Amberg-Waidhaus, Fortschreibung und Erweiterung, Gutachten von Prof. Dr.-Ing. H. Kurzak, München, 1995
- BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR LANDESENTWICKLUNG UND UMWELTFRAGEN (Hrsg.): Teilraumgutachten der Landesplanung Bayern Amberg – Sulzbach, Konzepte und Strategien zur Entwicklung eines Teilraumes, Gutachten von Dorsch Consult, München, 1995
- BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR UND TECHNOLOGIE (Hrsg.): Gesamtverkehrsplan Bayern 2002
- BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR UND TECHNOLOGIE: Grenzüberschreitender intermodaler Güterverkehr zwischen Bayern und Tschechien, Analyse und Maßnahmen, Gutachten von Univ.-Prof. Dr. Claus C. Berg, Institut für Logistik und Informationsmanagement, Universität der Bundeswehr München, Neubiberg, 1999
- BUNDESMINISTER FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN (Hrsg.): Bundesverkehrswegeplan 2003, Grundzüge der gesamtwirtschaftlichen Bewertungsmethodik, Berlin, 2003
- BUNDESMINISTER FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN (Hrsg.): Bundesverkehrswegeplan 2003, Grundlagen für die Zukunft der Mobilität in Deutschland, Entwurf, Berlin 1.7.2003
- GEMEINDE KÜMMERSBRUCK: Verkehrsprognose St 2165 Westumfahrung Kümmersbruck, Gutachten von Prof. Dr.-Ing. H. Kurzak, München, 2002
- STADT NABBURG, STRAßENBAUAMT SULZBACH-ROSENBERG: Verkehrsuntersuchung zum Rahmenplan „Südstadt“, Gutachten von Prof. Dr. J. Obst und Dipl.-Geogr. H. Pressler, Regensburg/ Traitsching, 1999

- OBERSTE BAUBEHÖRDE IM STAATSMINISTERIUM DES INNEREN (Hrsg.): 6. Ausbauplan für die Staatsstraßen 2001, Dringlichkeitslisten, stand 1.1.2001
- OBERSTE BAUBEHÖRDE IM STAATSMINISTERIUM DES INNEREN (Hrsg.): Situation und Planungen an den Grenzübergängen zwischen Bayern und der Tschechischen Republik, München, 2003
- OBERSTE BAUBEHÖRDE IM STAATSMINISTERIUM DES INNEREN (Hrsg.): Straßenbauamt Sulzbach-Rosenberg, Karte 1:100000, Stand 1.1.2003
- OBERSTE BAUBEHÖRDE IM STAATSMINISTERIUM DES INNEREN (Hrsg.): Straßenbauamt Weiden, Karte 1:100000, Stand 1.1.2003
- REGIERUNG DER OBERPFALZ (Hrsg.): standort- und Potenzialanalyse BAB 6 Anschlussstelle Amberg-Ost, Gutachten von Schmid & Partner, Düsseldorf, 1996
- STRAßENBAUAMT SULZBACH-ROSENBERG, LANDKREIS AMBERG-SULZBACH, STADT AMBERG, GEMEINDE KÜMMERSBRUCK: Verkehrsuntersuchung Stadt Amberg – Gemeinde Kümmersbruck, Teil 1: Analyse Kfz-Verkehr, Auswertung Haushaltsbefragungen, Verkehrsmittelwahl, Gutachten von Prof. Dr.-Ing. H. Kurzak, München, 1998
- STRAßENBAUAMT SULZBACH-ROSENBERG, LANDKREIS AMBERG-SULZBACH, STADT AMBERG, GEMEINDE KÜMMERSBRUCK: Verkehrsuntersuchung Stadt Amberg – Gemeinde Kümmersbruck, Teil 2: Prognose Kfz-Verkehr, Untersuchung von Trassenvarianten, Gutachten von Prof. Dr.-Ing. H. Kurzak, München, 1999
- STRAßENBAUAMT SULZBACH-ROSENBERG: Verkehrsuntersuchung B 14 Nordumgehung Sulzbach-Rosenberg, Gutachten von Prof. Dr.-Ing. H. Kurzak, München, 2000
- STRAßENBAUAMT WEIDEN, STADT VOHENSTRAUß: Verkehrsuntersuchung Vohenstrauß, Gutachten von Obermayer, Planen + Beraten, Institut für Verkehrsplanung, München, 1991
- STADT SULZBACH-ROSENBERG: Verkehrsuntersuchung Altstadtumfahrung Sulzbach, Gutachten von Dorsch-Consult, München, 1994

Anhang B 5