

zu 4 VERKEHR

zu 4.1 Verkehrsübergreifende Festlegungen

zu 4.1.1 Verkehrsleitbild

zu 4.1.1.1 Die Region Westmittelfranken ist Bestandteil der Metropolregion Nürnberg und des Nahverkehrsraums Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN), der einen Raum mit einer Fläche von 11.707 km² und rund 2,15 Mio. Einwohnern umfasst. In diesem Verkehrsverbund, an dem auch der Freistaat Bayern beteiligt ist, sind neben den kreisfreien Städten und Landkreisen Mittelfrankens auch der Landkreis Forchheim (Oberfranken), die Landkreise Neumarkt i.d.Opf. und Amberg-Weizsach sowie die Stadt Amberg (Oberpfalz) und der südliche Teil des Landkreises Bayreuth zusammengeschlossen. Der Verkehrsverbund wird von insgesamt rund 100 Verkehrsunternehmen betrieben.

Der überörtliche motorisierte Individualverkehr wird in der Region Westmittelfranken auf insgesamt rund 2.700 km Bundesautobahnen, Bundes-, Staats- und Kreisstraßen abgewickelt. Daneben besteht zur Erschließung des Raumes ein dichtes Gemeindestraßennetz. In Hinblick auf die Weiterentwicklung des Gesamtverkehrssystems und insbesondere mit der Zielsetzung einer stärkeren Zusammenarbeit innerhalb der Metropolregion Nürnberg, besteht die Notwendigkeit der Kooperation und Koordination mit den angrenzenden Regionen. Dazu dient auch das Gemeinschaftsprojekt DIVAN zwischen Bayerischer Straßenbauverwaltung und Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg, mit dem eine Datenbasis zur Erstellung von Gesamtverkehrsprognosen geschaffen wird. Ziel ist ein Verkehrsmodell im MIV und ÖPNV, das in verschiedenen Planungstiefen nutzbar ist. DIVAN soll Grundlage für Nahverkehrspläne, Verkehrsentwicklungspläne, Bewertung von Verkehrsprojekten, Dimensionierung von Einzelmaßnahmen und für die Weiterentwicklung eines integrierten Gesamtverkehrssystems sein.

zu 4.1.1.2 Im Zeitverlauf hat sich gezeigt, dass Erreichbarkeit und Mobilität in unserer Gesellschaft eine stetig wachsende Bedeutung besitzen. Nicht zuletzt die Konkurrenzfähigkeit der regionalen Wirtschaft steht in engem Zusammenhang mit dem weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Eine ausreichende Kapazität und hohe Qualität der Verkehrssysteme, bei der auch der Sicherheitsaspekt eine wichtige Rolle spielt, sind dabei die Grundvoraussetzung, um den gesteigerten Anforderungen langfristig gerecht werden zu können.

Aus regionaler Sicht ist eine verbesserte Verkehrserschließung der gesamten Region mit einem angemessenen Verkehrsanschluss aller Gemeinden ein zentrales Anliegen. In besonderem Maße ist dabei die Erreichbarkeit der zentralen Orte bedeutsam. Auf Grund ihrer überörtlichen Versorgungsaufgaben sind sie die Hauptanziehungspunkte aber auch Hauptquellen des Verkehrs. Zur Erfüllung ihrer Aufgaben ist daher eine adäquate Verkehrsinfrastruktur untereinander sowie innerhalb der zentralörtlichen Verflechtungsbereiche notwendig.

Es ist erforderlich, bei der Ausstattung der Verkehrsinfrastruktur wie auch dem Fahrzeugeinsatz im ÖPNV, auf die Belange in ihrer Mobilität eingeschränkter Personen, wie z.B. ältere oder behinderte Menschen aber auch Familien mit Kleinkindern, verstärkt Rücksicht zu nehmen.

zu 4.1.1.3 Zur Sicherstellung der Mobilität aller Bevölkerungsgruppen im ländlichen Raum ist auch in Zukunft weder eine ausschließliche Ausrichtung auf öffentliche Verkehrsmittel noch eine alleinige Orientierung in Richtung der Belange des Individualverkehrs zielführend. Während in der Vergangenheit eine gewisse Konkurrenzsituation zwischen öffentlichem Personennahverkehr und Individualverkehr gesehen wurde, tritt in letzter Zeit verstärkt die Einsicht von der Notwendigkeit einer sinnvollen Aufgabenteilung bzw. eines sinnvollen Zusammenwirkens in den Vordergrund. Auf Grund der im Vergleich zu anderen Teilen Bayerns geringen Bevölkerungsdichte Westmittelfrankens sind gerade hier besondere Anstrengungen nötig.

zu 4.1.1.4 Die Siedlungstätigkeit innerhalb der Region hat sich an vielen Stellen nicht genügend an den Möglichkeiten und Notwendigkeiten des öffentlichen Personennahverkehrs orientiert. Die Erschließung erfolgte häufig nahezu ausschließlich nach den Erfordernissen und Gesichtspunkten des Individualverkehrs. Dadurch sind an vielen Stellen Siedlungsstrukturen entstanden, die eine gute Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel aus verkehrlichen oder wirtschaftlichen Gründen erschweren. Durch eine Berücksichtigung der Belange des ÖPNV bei der Ausweisung von Siedlungsgebieten kann einerseits den Forderungen nach zusätzlichen Siedlungsflächen entsprochen werden sowie andererseits ein Beitrag zur besseren Auslastung der ÖPNV-Systeme und zur Reduzierung verkehrsbedingter Immissionen geleistet werden.

zu 4.1.1.5 Die steigende Nachfrage nach den Einrichtungen der Tourismus- und Naherholungsgebiete der Region sowie der Städte, die eine besondere Bedeutung für den Städtetourismus besitzen, macht es notwendig, deren Erreichbarkeit weiter zu verbessern. Dies gilt insbesondere auch für die Erreichbarkeit mittels des öffentlichen Verkehrs (vgl. LEP 4.1.3). Zusätzliche Verbindungen und Kapazitäten sowie kürzere Taktzeiten sind hier dringend erforderlich. Ein zusätzlicher Bedarf besteht hier in besonderem Maße für die Tourismusgebiete Fränkisches Seenland und Romantisches Franken sowie das Mittelzentrum Rothenburg o.d.Tauber.

zu 4.1.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

zu 4.1.2.1 Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsbedienung haben für die Entwicklung der Region und ihre Teilräume eine entscheidende Bedeutung. Gerade im ländlichen Raum, in dem viele höherwertige Versorgungseinrichtungen sowie ein großer Teil der Arbeitsplätze auf Grund der geringen Bevölkerungsdichte in der Regel nur in den zentralen Orten vorgehalten werden können, muss sowohl auf die Ausstattung des Verkehrsnetzes, als auch auf die Bedienung durch öffentliche Verkehrsmittel besonderer Wert gelegt werden. Die Rolle des öffentlichen Personennahverkehrs als wesentlicher Bestandteil eines integrierten Personennahverkehrssystems ist dabei unbestritten. Laut LEP soll im ländlichen Raum die Flächenbedienung durch den öffentlichen Personennahverkehr verbessert werden (vgl. LEP 4.1.3).

Die erforderlichen Verbesserungen des öffentlichen Personennahverkehrs gilt es im innerstädtischen Bereich, hier vor allem in den zentralen Orten, durch sachgerechte Planung und Durchführung zu verwirklichen bzw. zu vertiefen. Insbesondere für das Oberzentrum Ansbach ist eine Ausrichtung des Busverkehrs auf die S-Bahn-Maßnahmen sowie die Schaffung geeigneter Umsteigemöglichkeiten vom Individualverkehr auf den ÖPNV notwendig.

Die Verkehrsverhältnisse zwischen den zentralen Orten und ihren Verflechtungsbereichen, hier besonders die Mittelzentren mit ihren Mittelbereichen, bedürfen der Koordination und Verbesserung. Um die in den zentralen Orten vorhandenen Versorgungseinrichtungen und Arbeitsstätten den Bewohnern des Verflechtungsbereiches leicht erreichbar zu machen, ist es unbedingt notwendig, neben dem Individualverkehr für eine ausreichende Verkehrsbedienung durch öffentliche Verkehrsmittel, gegebenenfalls als bedarfsorientierter Verkehr, zu sorgen.

Die Verbesserung der Verkehrsanbindung an die benachbarten baden-württembergischen Regionen Heilbronn-Franken und Ost-Württemberg und die Regionen Würzburg (R 2), Augsburg (R 9), Ingolstadt (R 10) und insbesondere an die Region Nürnberg (R 7) kann verwirklicht werden, wenn u. a. den Verkehrsbenutzern (hier hauptsächlich Pendler) neben einem bedarfsgerechten Angebot an Verkehrsleistungen auch günstige Umsteigemöglichkeiten auf öffentliche Verkehrsmittel geboten werden. Der Verbundtarif sowie attraktive ÖPNV-Verbindungen in die Zentren der Nachbarregionen sind in diesem Zusammenhang insbesondere in den Randbereichen der Region weiterzuentwickeln.

Das Fränkische Seenland hat eine große Anziehungskraft als Tourismus- und Naherholungsgebiet. Um dieses Erholungsgebiet vor einer übermäßigen Belastung durch den motorisierten Individualverkehr zu schützen, ist es notwendig, im Einzugsbereich einen leistungsfähigen öffentlichen Personennahverkehr einzurichten. Dies gilt vorrangig für die Verbindung mit dem großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen (R 7).

zu 4.1.2.2 Das im Aufbau befindliche S-Bahn-Netz - ausgehend vom großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen (R 7) - wird eine bedeutende Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs in Westmittelfranken mit sich bringen.

Um eine Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen zu erzielen, erscheint es notwendig, beim weiteren Ausbau des S-Bahn-Netzes auch die Teilräume der Region unter Einbeziehung von Neustadt a. d. Aisch, Emskirchen und Markt Erlbach baldmöglichst an den Schienenschnellverkehr anzuschließen. Hierfür sind die Prüfverfahren für die Strecken Fürth (R 7) – Neustadt a. d. Aisch und Siegelsdorf (Gemeinde Veitsbronn, R 7) – Markt Erlbach voranzutreiben. Mittelfristiges Ziel muss es sein, über die genannten Verbindungen hinaus, weitere Bereiche der Region (z.B. Bad Windsheim, Dinkelsbühl, Feuchtwangen) an das S-Bahn-Netz anzubinden.

zu 4.1.2.3 Die Forderung nach einer Verbesserung des Bedienungsstandards auf den bestehenden Schienestrecken ist ein von Anfang an immer wieder vorgetragenes Anliegen der Region und wird auch in Zukunft ein Hauptaugenmerk darstellen.

Am 01.01.1996 wurde die Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf die Bundesländer delegiert (Regionalisierungsgesetz). Nach Ablauf des ersten Vertrages hat die DB Regio AG mit dem Freistaat Bayern einen neuen Verkehrsdurchführungsvertrag (VDV) über knapp 100 Mio. Zugkilometer abgeschlossen, dessen Laufzeit sich bis zum Ende des Jahres 2013 erstreckt. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) schreibt während dieses Zeitraums ca. 30 % des Leistungsvolumens aus. Regio Mittelfranken wird ab Dezember 2008 als Nahverkehrsunternehmen mit „Franklin“ u.a. in Westmittelfranken die Strecken Nürnberg-Markt Bibart, Neustadt a.d. Aisch-Steinach-Rothenburg o.d. Tauber sowie Siegelsdorf (R 7) - Markt Erlbach im Regionalbahnverkehr bis 2018 betreiben.

Es gilt, unter allen Umständen auf den noch bestehenden, nachfolgend aufgeführten Schienennahverkehrsstrecken in der Region den Verkehr weiterzuführen.

- Markt Erlbach - (Siegelsdorf, R 7)
Die Bahnstrecke ist Bestandteil des „Franklin-Netzes“ und unterliegt damit bis 2018 einem eigenständigen Verkehrsvertrag. Die Regionalbahn stellt ein ausgezeichnetes Verkehrsmittel für die Verbindung des Kleinzentrums Markt Erlbach zum großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen dar.
- Neustadt a.d. Aisch - Steinach bei Rothenburg o.d. Tauber
An der Bahnnebenstrecke liegen die zentralen Orte Neustadt a.d. Aisch, Bad Windsheim und Burgbernheim, die für die Bewohner ihrer Nahbereiche zentrale Einrichtungen zur Deckung des gehobenen Bedarfs bzw. des Grundbedarfs bereitzustellen haben. Die Bahnstrecke ist ein Teil der Bandinfrastruktur der regionalen Entwicklungsachse Reichelshofen (Gemeinde Steinsfeld) - Uehlfeld - (Höchststadt a.d. Aisch, R 7), von der weiterhin wichtige Entwicklungsimpulse für die Siedlungs- und Gewerbetätigkeit erwartet werden können. Mit dem bevorzugt zu entwickelnden Mittelzentrum Bad Windsheim als Kurort kommt der Bahnstrecke auch überregionale Bedeutung zu.
- Rothenburg o.d. Tauber - Steinach bei Rothenburg o.d. Tauber
Die Bahnstrecke stellt die Verbindung der Bahnhauptstrecke Würzburg (R 2) – Ansbach (Teil der überregionalen Entwicklungsachse Würzburg - Ansbach – Weißenburg i. Bay. - Ingolstadt) mit der überregionalen Entwicklungsachse Würzburg (R 2) - Rothenburg o.d. Tauber - (Nördlingen, R 9) her. Neben dem Personennahverkehr wird auch ein nicht unbedeutender Anteil des für das Mittelzentrum Rothenburg o.d. Tauber ganz wesentlichen Tourismus über die Schiene abgewickelt. Es erscheint deshalb notwendig, eine Integration in das überregionale Netz und den Großraum Nürnberg sicherzustellen. Die Bahnstrecke ist Bestandteil des „Franklin-Netzes“ und unterliegt damit bis 2018 einem eigenständigen Verkehrsvertrag.
- Wicklesgreuth (Gemeinde Petersaurach) - Windsbach
Die Strecke verbindet die regionale Entwicklungsachse Ansbach - Windsbach mit der überregionalen Entwicklungsachse Nürnberg - Ansbach - Landesgrenze Baden-Württemberg. An der Bahnstrecke liegen die zentralen Orte Neuendettelsau,

Petersaurach und Windsbach, die für ihre Aufgaben als zentrale Orte auf eine gut ausgebauten Verkehrsinfrastruktur angewiesen sind.

- Gunzenhausen - Pleinfeld („Seenland-Bahn“)
Die Strecke stellt die kürzeste Schienenverbindung zwischen Gunzenhausen und dem großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen (R 7) dar und ist die einzige Schienenverbindung, über die das Fränkische Seenland aus dem Raum Nürnberg (R 7) direkt erreicht werden kann, wobei eine umsteigefreie Verbindung Nürnberg - Pleinfeld - Gunzenhausen eine deutliche Verbesserung und einen weiteren Attraktivitätsgewinn der Verbindung darstellen würde. Auf Grund der stetig gewachsenen Bedeutung des Fränkischen Seenlands als Tourismus- und Naherholungsregion ist eine adäquate Anbindung an den Schienenverkehr dringend notwendig, um als Alternative zum Individualverkehr attraktiv zu sein.

Um langfristig die Leistungsfähigkeit und die Attraktivität des Schienenverkehrs in der Region zu sichern bzw. zu verbessern, ist es von erheblicher Bedeutung, die Infrastruktur für den Schienenverkehr, vorrangig das Schienennetz und die Bahnhöfe, zu modernisieren, zu sanieren bzw. auszubauen und den Betrieb mit angemessenen Fahrzeugen zu gewährleisten.

Eine Reihe wissenschaftlicher Untersuchungen haben ergeben, dass die Akzeptanz gegenüber öffentlichen Verkehrsmitteln bei einer Verkürzung des Taktes deutlich zunimmt. Insbesondere werktags gilt es daher, den Stundentakt auf allen Schienennahverkehrsstrecken anzustreben, um die Attraktivität der Verbindungen speziell für Pendler weiter zu steigern.

Untersuchungen zur Wirkung eines 1-Stunden-Taktes zwischen Ansbach und Dombühl ergaben, dass zusätzliche Fahrgastpotenziale vorhanden sind. Die Umsetzung erfordert eine entsprechende Anpassung der Busverkehre auf der Achse Rothenburg o.d.Tauber - Dombühl - Feuchtwangen - Dinkelsbühl.

zu 4.1.2.4 Das geplante S-Bahn-Netz sowie Verbesserungen im übrigen Schienenverkehr können nur durch ein ergänzendes Buszubringernetz flächendeckend wirksam werden. Somit ist es erforderlich, abgestimmt auf die Weiterentwicklung des Nahverkehrsnetzes auch das Buszubringernetz an wichtige Verknüpfungspunkte anzupassen. Dies gilt insbesondere für:

- den Stadtverkehr Ansbach sowie den Regionalverkehr Ansbach und Heilsbronn nach Realisierung der S-Bahn Nürnberg (R 7) – Ansbach,
- den Busverkehr nach Reaktivierung des Haltepunktes Lehrberg sowie
- die Nord-Süd-Busachse Rothenburg o.d.Tauber - Dombühl - Feuchtwangen - Dinkelsbühl.

zu 4.1.2.5 Die Attraktivität des Schienenverkehrs innerhalb der Region hängt in hohem Maße auch von der Netzdichte der Bahnhofhaltepunkte ab. Deshalb ist es für Westmittelfranken von erheblicher Bedeutung, die bestehenden Bahnhofhaltepunkte zu erhalten und langfristig zu sichern.

Untersuchungen zur potenziellen Verkehrsnachfrage für die Haltepunkte Burgbernheim-Wildbad und Lehrberg an der Schienenstrecke Ansbach - Würzburg (R 2) ergaben, dass für beide Haltepunkte ausreichend Fahrgastpotenziale vorhanden sind.

Im Fall der Reaktivierung des Haltepunktes Lehrberg soll eine Neuausrichtung der Busverkehre erfolgen. Der Haltepunkt Burgbernheim-Wildbad wird fußläufig und über Park+Ride erschlossen.

Für den Haltepunkt Neustadt a.d.Aisch - Mitte ergaben Bedarfsermittlungen, insbesondere auf Grund des Schülerverkehrs, der fußläufigen Anbindung an das Stadtzentrum sowie der neugeplanten Siedlungsflächen, ein ausreichendes Fahrgastpotenzial.

Die Möglichkeiten einer Reaktivierung der Bahnlinien Nördlingen-Dombühl sowie Nördlingen-Gunzenhausen sind in diesem Zusammenhang zu prüfen.

zu 4.1.2.6 Der weitere Ausbau von neuen Park+Ride-Anlagen bzw. Erweiterung der bestehenden ist insbesondere auf Grund der westmittelfränkischen Siedlungsstruktur von hoher Bedeutung. Um die Angebote des öffentlichen Nahverkehrs nutzen zu können, ist in vielen Fällen dennoch eine Anfahrt zum nächstgelegenen Haltepunkt mit dem Individualverkehr

notwendig. Die Bereitstellung entsprechender Umsteigemöglichkeiten von Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel dient als wichtige Maßnahme zur Steigerung der Attraktivität und Akzeptanz des öffentlichen Personennahverkehrs gerade in ländlichen Regionen. Gerade bei der Verwirklichung der S-Bahn Nürnberg (R 7) - Ansbach haben die zu schaffenden Park+Ride-Anlagen erhöhte Bedeutung.

zu 4.1.2.7 Vor allem in den Teilen der Region, die der Gebietskategorie „Ländlicher Teilraum, dessen Entwicklung in besonderem Maße gestärkt werden soll“ angehören, ist eine attraktive ÖPNV-Verbindung auf Grund der in der Regel äußerst geringen Bevölkerungsdichte und einer dispersen Siedlungsstruktur nur schwer möglich. Hier sind innovative und flexible Lösungen, wie z.B. durch Anrufsammel- oder Anruflinientaxis sowie Bürgerbuskonzepte, einzurichten und zu fördern. Fahrten fallen in diesen Fällen nur an, wenn eine konkrete Nachfrage gegeben ist. So können Leerfahrten, die sich unweigerlich auf die Kostenstruktur und dadurch auf die Durchführbarkeit von Buslinien auswirken, verhindert werden.

zu 4.2 Straßeninfrastruktur

zu 4.2.1 Straßen für den großräumigen und überregionalen Verkehr

Das Straßennetz für den großräumigen und überregionalen Verkehr wird durch die Bundesautobahnen und Bundesstraßen gebildet. Der Bundesfernstraßenbau richtet sich nach dem „Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“. Dort sind die Maßnahmen je nach Dringlichkeit im vordringlichen Bedarf und im weiteren Bedarf eingestuft.

zu 4.2.1.1 Das erhöhte Verkehrsaufkommen, gerade im Bereich des Schwerverkehrs, erfordert den bedarfsgerechten Ausbau der Bundesautobahnen. In der Region ist vor allem die europäische Transversale A 6 Nürnberg (R 7) - Heilbronn (Baden-Württemberg), die für die Region eine bedeutende großräumige Straßenverbindung in den großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen (R 7) und in den südwestdeutschen Raum darstellt, dringend sechsstreifig auszubauen.

Die Realisierbarkeit weiterer Autobahnanschlussstellen an der A 6, wie auch an der A 7, sollte in diesem Zusammenhang von den Fachstellen geprüft werden.

zu 4.2.1.2 Das erhöhte Verkehrsaufkommen auf den Bundesstraßen macht Verbesserungen am überregionalen Straßenverkehrsnetz notwendig. Über diese Hauptverkehrsadern erfolgt die Verbindung zu den angrenzenden Regionen.

Die Verbesserung im Bundesstraßennetz kann durch folgende Maßnahmen erreicht werden:

- Ortsumgehungen von Dettenheim (Stadt Weißenburg i.Bay.) und Dietfurt (Stadt Treuchtlingen) im Zuge der B 2. Weiterhin ist die B 2 zwischen der Regionsgrenze (R 7) und Treuchtlingen einschließlich der Ortsumgehung von Weißenburg i. Bay. dreistreifig auszubauen. Zwischen Treuchtlingen und der Regionsgrenze (R 9) sind im Bereich von Steigungsstrecken Zusatzfahrstreifen anzubauen, um den Verkehrsfluss zu verbessern. Mittelfristig erscheint ein 3-streifiger Ausbau auch in diesem Teilbereich angebracht.
- Ortsumgehungen von Neustadt a.d.Aisch und Markt Bibart im Zuge der B 8. Die Realisierbarkeit weiterer Ortsumgehungen (z.B. Oberlaimbach (Stadt Scheinfeld)) ist zu prüfen.
Zwischen Neustadt a.d.Aisch und der Regionsgrenze (R 7) sind zur Verbesserung der Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit bereichsweise Zusatzfahrstreifen anzubauen.
- Die B 13 durchquert die Region diagonal zwischen den Regionsgrenzen (R 2 und R 10) und besitzt eine Vielzahl von Ortsdurchfahrten. Es sind deshalb für Oberickelsheim, Gollhofen, Unterheßbach (Markt Lehrberg), Lehrberg, Merkendorf, Stadeln (Gemeinde Muhr am See), Schlungenhof (Stadt Gunzenhausen), Unterasbach (Stadt Gunzenhausen), Dornhausen (Gemeinde Theilenhofen), Theilenhofen, Stopfenheim (Stadt Ellingen) und Rothenstein (Große Kreisstadt Weißenburg i.Bay.) Ortsumgehungen vorzusehen.

Die Realisierbarkeit weiterer Ortsumgehungen (z.B. Stadt Uffenheim) ist zu prüfen. Weiterhin ist für die B 13 südlich von Ansbach bis zur A 6 eine zweite Fahrbahn erforderlich.

- Ortsumgehungen von Dinkelsbühl und Greiselbach (Gemeinde Wilburgstetten) im Zuge der B 25. Zwischen Feuchtwangen und Dinkelsbühl ist eine Verbindungsspanne zur A 7 herzustellen.
- Ortsumgehung von Brand (Gemeinde Haundorf) und Geislohe (Gemeinde Haundorf) im Zuge der B 466, die zwischen Schwabach und Gunzenhausen die Anbindung des Mittelzentrums Gunzenhausen an die A 6 Nürnberg (R 7) - Heilbronn (Baden-Württemberg) und Teile des Erholungsverkehrs aus dem Großraum Nürnberg (R 7) zum Fränkischen Seenland übernimmt. Südlich Gunzenhausen ist für Westheim eine Ortsumgehung vorzusehen.

Die Realisierbarkeit weiterer Ortsumgehungen (z.B. Markt Gnotzheim, Obererlbach (Gemeinde Haundorf)) ist zu prüfen.

- Verlegung der B 470 bei Oberndorf (Markt Ipsheim), Ipsheim und Dottenheim (Gemeinde Dietersheim) sowie Ortsumgehungen von Birkenfeld (Stadt Neustadt a.d.Aisch), Demantsfürth (Markt Uehlfeld) und Uehlfeld.

Die Realisierbarkeit weiterer Ortsumgehungen (z.B. Lenkersheim (Stadt Bad Windsheim), Steinach b.Rothenburg (Gemeinde Gallmersgarten) ist zu prüfen.

zu 4.2.1.3 Die Bundesstraße B 2 ist für Westmittelfranken als wichtige Verbindung zwischen dem großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen (R 7) und dem Verdichtungsraum Augsburg (R 9) von herausragender Bedeutung. Die fehlende Leistungsfähigkeit, gerade durch die unzureichende Überholmöglichkeit der bestehenden Straße, ist mit der bedeutenden Funktion dieser Verkehrsachse nicht vereinbar. Speziell für die Mittelbereiche Weißenburg i.Bay. und Gunzenhausen sind Ausbaumaßnahmen in dieser Verbindung von größter Wichtigkeit. Eine deutliche Verbesserung soll durch die unter Ziffer 1.4.1.2 beschriebenen Ausbaumaßnahmen erreicht werden.

Die Bundesstraße B 8 stellt eine wichtige Verbindung zwischen dem Verdichtungsraum Würzburg (R 2) und dem großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen (R 7) dar. Die fehlende Leistungsfähigkeit, gerade durch die unzureichende Überholmöglichkeit im zweistreifigen Bereich der bestehenden Straße, wird der bedeutenden Funktion dieser Verkehrsachse - insbesondere auch für den Mittelbereich Neustadt a.d.Aisch - nicht gerecht. Eine deutliche Verbesserung soll durch die unter Ziffer 1.4.1.2 beschriebenen Ausbaumaßnahmen erreicht werden.

zu 4.2.1.4 Im südlichen Mittelfranken ist das Bundesfernstraßennetz mehr oder weniger radial auf den Großraum Nürnberg ausgerichtet. Leistungsfähige Bundesfernstraßen gibt es mit der A 7 und A 9 sowie der B 2 derzeit nur in Nord-Süd-Richtung. Die bestehende B 13 führt durch mehrere Ortsdurchfahrten und kann so die Funktion einer großräumigen Fernstraßenverbindung nicht erfüllen. Darüber hinaus fehlt für den Wirtschaftsraum Weißenburg/Gunzenhausen und das Tourismusgebiet „Fränkisches Seenland“ eine direkte Anbindung an die A 9 Nürnberg (R 7) - München (R 14) auf kurzem Weg. Auf dem Abschnitt zwischen der B 2 und der A 9 gibt es zurzeit keine leistungsfähige Direktverbindung.

Eine verbesserte West-Ost-Straßenerschließung im südlichen Mittelfranken mit einer direkten Bundesstraßenverbindung des genannten Raums an die A 9 mit einer neuen Anschlussstelle nördlich Greding (R 7) ist daher erforderlich.

Dabei sollen vorrangig die bestehenden Staatsstraßen 2389, 2225 und 2227 einbezogen werden und durch Ortsumgehungen von Ellingen, Höttingen, Fiegenstall (Gemeinde Höttingen) ergänzt werden.

Zwischen Weißenburg und Gunzenhausen soll diese West-Ost-Straßenverbindung über die B 13 erfolgen. Dazu sind die in Ziffer 1.4.1.2 bereits beschriebenen Ortsumgehungen von Unterbach (Stadt Gunzenhausen), Dornhausen (Gemeinde Theilenhofen), Theilenhofen und Stopfenheim (Stadt Ellingen) erforderlich.

Diese West-Ost-Straßenachse soll weiterhin von Gunzenhausen nach Westen in den Raum Dinkelsbühl/Feuchtwangen verlängert werden und dort an die A 7 Würzburg - Ulm anbinden. Der Hesselbergraum leidet unter einer verkehrsgographischen Abseitslage, die nur über eine leistungsfähige Anbindung an überregionale Verkehrsachsen verbessert werden kann.

zu 4.2.2 Straßen für den regionalen und überörtlichen Verkehr

Straßen für den regionalen und überörtlichen Verkehr sind im wesentlichen Staats- und Kommunalstraßen. Der Staatsstraßenbau richtet sich nach dem „Ausbauplan für Staatsstraßen“. Entsprechend abgestimmte Konzepte sind für die Kreisstraßen die Investitionsprogramme der Landkreise (für jeweils 5 Jahre mit jährlicher Fortschreibung).

Gemäß Begründung zu LEP 4.2 sollen Zentralen Orte, die nicht an Bundesfernstraßen liegen, über Staatsstraße an das regionale Verkehrsnetz angebunden werden, um damit auch die Voraussetzungen für die weitere Entwicklung dieser Orte schaffen.

Die Staatsstraßen erfüllen die Funktion von Bindegliedern im Netz des weiträumigen Verkehrs und stellen das tragende Gerüst für den Regionalverkehr in der Fläche dar. Um dieser Rolle langfristig gerecht werden zu können, sind innerhalb der Region zahlreiche Instandsetzungsmaßnahmen dringend notwendig.

Der Schwerpunkt liegt beim „bestandsorientierten Ausbau“ auf der Substanzerhaltung und -verbesserung sowie auf der Beseitigung von Unfallschwerpunkten. Als Neubaustrecken kommen vor allem Ortsumgehungen in Frage, die zur Entlastung von Siedlungsgebieten beitragen. Die entlasteten Städte, Märkte und Gemeinden erhalten dadurch die Chance, die Eigenart und das Leben ihres Gemeinwesens in einem günstigen Umfeld eigenverantwortlich fortzuentwickeln.

Die Kreisstraßen und Gemeindestraßen sollen demgegenüber vorrangig Zubringerfunktionen zu den übergeordneten Straßen erfüllen. Sie bilden das Netz der Kommunalstraßen und dienen insbesondere der Erschließung des Raumes und der Verbindung zwischen Gemeinden (vgl. Begründung zu LEP 4.2).

Die Kreisstraßen tragen durch ihre Erschließungsfunktion in der Fläche maßgeblich zur Schaffung gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Landesteilen bei.

Die Gemeindestraßen werden wegen ihrer unterschiedlichen Funktion in Ortsstraßen und Gemeindeverbindungsstraßen unterteilt. In den größeren Gemeinden ergeben sich durch das Anwachsen des Individualverkehrs erhebliche Probleme.

Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Mittelbereichen der Region erscheinen aus regionalplanerischer Sicht folgende Maßnahmen des Aus- und Neubaus sowie erforderliche Verlegungen im Straßennetz des regionalen und überörtlichen Verkehrs notwendig:

Mittelbereich Neustadt a.d.Aisch

- Zur Verbesserung der Verbindung des Mittelzentrums Neustadt a.d.Aisch mit dem Oberzentrum Ansbach soll die St 2255 in den noch nicht ausgebauten Teilabschnitten bestandsorientiert ausgebaut werden.
- Die St 2261 schafft die Verbindung des Kleinzentrums Burghaslach über das Unterzentrum Scheinfeld weiter über die B 8 mit dem Mittelzentrum Neustadt a.d.Aisch. Der Ausbau im Abschnitt Scheinfeld - Markt Bibart ist notwendig.
- Eine weitere Verbindung zwischen dem Kleinzentrum Burghaslach und dem Mittelzentrum Neustadt a.d.Aisch findet über die St 2256 und St 2259 statt. Dort ist die St 2259 zwischen Münchsteinach und Mittelsteinach (Gemeinde Münchsteinach) auszubauen.
- Zur Verbesserung der Anbindung des Unterzentrums Scheinfeld an die Bundesautobahn A 3 und das Unterzentrum Schlüsselfeld (R 4) ist die St 2261 bestandsorientiert auszubauen.
- Die St 2421 verbindet das Unterzentrum Scheinfeld mit dem Unterzentrum Wiesentheid (R 2) und der Bundesautobahn A 3. Der Abschnitt zwischen Scheinfeld und Oberscheinfeld ist auszubauen.
- Die St 2252 bindet das Kleinzentrum Markt Erlbach an das Mittelzentrum Bad Windsheim an. In der Ortsdurchfahrt und westlich von Linden (Markt Markt Erlbach) ist die St 2252 auszubauen.
- Das Kleinzentrum Emskirchen wird über die St 2244 an den Bereich Herzogenaurach (R 7) angebunden. Zwischen Emskirchen und der B 8 sowie im Bereich Oberriederndorf (Markt Emskirchen) ist die St 2244 auszubauen.
- Darüber hinaus sind weitere Ausbaumaßnahmen an den Staatsstraßen St 2252 (insb. Linden (Markt Markt Erlbach) bis Markt Erlbach), St 2259 (insb. Gerhardshofen bis Regionsgrenze R 7) und St 2414 (insb. Dachsbach bis Emskirchen) notwendig.

Mittelbereich Bad Windsheim

- Im Mittelbereich Bad Windsheim sind Ausbaumaßnahmen an den Staatsstraßen St 2252, St 2253 (insb. Flachlanden bis Markt Bibart) und St 2256 (insb. Landesgrenze Baden-Württemberg über Uffenheim bis zur B 8) notwendig.

Mittelbereich Ansbach

- Der Nahbereich Bechhofen wird über die St 2222 an das mögliche Mittelzentrum Feuchtwangen und über die St 2220 an das Mittelzentrum Dinkelsbühl angeschlossen. Der notwendige Ausbau der St 2222 zwischen Feuchtwangen und Thürnhofen (Stadt Feuchtwangen) sowie zwischen Kaierberg (Markt Dentlein a. Forst) und Wieseth sowie westlich von Bechhofen wie auch der St 2220 von der Stadtgrenze Dinkelsbühl bis Matzmannsdorf (Gemeinde Langfurth), westlich von Königshofen (Markt Bechhofen) und von Bechhofen bis zur St 2221 wird zu einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse führen.
- Die St 2221 dient ferner der Anbindung des Unterzentrums Wassertrüdingen an das Oberzentrum Ansbach. Durch die Ortsumgehungen von Altentrüdingen (Stadt Wassertrüdingen), Unterschwaningen, Kleinried (Markt Bechhofen), Großenried (Markt Bechhofen) und Burgoberbach wird die Straßenverbindung deutlich verbessert.
- Die St 2410 verbindet die Kleinzentren Diethofen und Windsbach mit dem Unterzentrum Heilsbronn. Der Abschnitt nördlich von Reuth (Gemeinde Neuendettelsau) ist noch auszubauen.
- Zur besseren Anbindung des Kleinzentrums Petersaurach an das Oberzentrum Ansbach und den großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen (R 7) sind die höhengleichen Bahnübergänge der St 2412 und einer Gemeindeverbindungsstraße nach Gleizendorf (Gemeinde Petersaurach) an der Bahnlinie Nürnberg (R 7) – Ansbach durch eine gemeinsame höhenfreie Überführung zu ersetzen.
- Die St 2220 verbindet die Kleinzentren Wolframs-Eschenbach und Windsbach und bindet diese an das Mittelzentrum Roth (R 7) an. Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse ist die St 2220 zwischen Wolframs-Eschenbach und Windsbach auszubauen.
- Die St 2223 bindet das Kleinzentrum Windsbach an das Kleinzentrum Spalt (R 7) an. Zwischen Windsbach und Untereschenbach (Stadt Windsbach) ist die St 2223 auszubauen.
- Darüber hinaus sind folgende weitere Ausbaumaßnahmen an den Staatsstraßen St 2220 (insb. Burk bis Matzmannsdorf (Gemeinde Langfurth)), St 2245, St 2248 (insb. Wassertrüdingen bis Herrieden) und St 2410 (insb. Heilsbronn bis Regionsgrenze R 7) notwendig. Die Realisierbarkeit einer Ortsumgehung von Herrieden an der St 2248 und von Reuth (Gemeinde Neuendettelsau) an der St 2410 ist zu prüfen.

Mittelbereich Rothenburg o.d.Tauber

- Zwischen dem Mittelzentrum Rothenburg o.d.Tauber und den angrenzenden Teilräumen Baden-Württembergs bestehen historisch gewachsene sozioökonomische Verflechtungen. Es ist daher die St 2268 zwischen Tauberzell (Gemeinde Adelshofen) und der Landesgrenze auszubauen.
- Die St 2249 verbindet das Kleinzentrum Leutershausen mit dem Mittelzentrum Rothenburg o.d.Tauber. Der notwendige Ausbau westlich von Schönbronn (Gemeinde Buch am Wald) wird zu einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse beitragen.
- Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Bereich des Mittelzentrums Rothenburg o.d.Tauber ist zwischen der St 2419 und St 2250 eine Straßenverbindung herzustellen.
- Darüber hinaus sind weitere Ausbaumaßnahmen an den Staatsstraßen St 2246 (insb. Ziegelhütte (Stadt Schillingsfürst) bis Steinbächlein (Stadt Leutershausen)), St 2247 (insb. Diebach bis Bellershausen (Gemeinde Diebach) sowie ab St 2419 bis Landesgrenze Baden-Württemberg), St 2249 (insb. Leutershausen bis Rothenburg o.d.Tauber) und St 2419 (insb. zwischen den Bundesautobahnen A6 und A7) notwendig. Die Realisierbarkeit einer Ortsumgehung von Leutershausen ist zu prüfen.

Mittelbereich Dinkelsbühl

- Die St 2220 stellt die Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Dinkelsbühl und dem Mittelzentrum Ellwangen (Baden-Württemberg) her. Zwischen der Landesgrenze und Wolfertsbronn (Große Kreisstadt Dinkelsbühl) sowie westlich von Dinkelsbühl ist die St 2220 auszubauen.
- Das Kleinzentrum Ehingen wird über die St 2385 mit dem Kleinzentrum Wilburgstetten verbunden. Der Abschnitt zwischen der St 2218 und Ruffenhofen (Gemeinde Weiltingen) bedarf einer Verbesserung des Ausbauszustandes.
- Die St 1066 bindet das mögliche Mittelzentrum Feuchtwangen an die Bundesautobahn A 7 und das Mittelzentrum Crailsheim (Baden-Württemberg) an. Für Sommerau (Stadt Feuchtwangen) ist eine Ortsumgehung herzustellen.
- Die St 2222 verbindet das Kleinzentrum Schnelldorf mit dem grenznahen Bereich in Baden-Württemberg. Von der Bundesautobahn bis an die Landesgrenze bei Gailroth (Gemeinde Schnelldorf) ist die St 2222 auszubauen.
- Darüber hinaus sind weitere Ausbaumaßnahmen an den Staatsstraßen St 2222 (insb. Reichenbach (Stadt Feuchtwangen) bis Unterampfrach (Gemeinde Schnelldorf), St 2248 und St 2385 (insb. Weiltingen bis Landesgrenze Baden-Württemberg) notwendig. Die Realisierbarkeit einer Ortsumgehung von Wolfertsbronn (Große Kreisstadt Dinkelsbühl) an der St 2220 sowie von Vorderbreithenthann (Stadt Feuchtwangen) und Weinberg (Gemeinde Aurach) an der St 1066 ist zu prüfen.

Mittelbereich Gunzenhausen

- Zur besseren Anbindung des Unterzentrums Wassertrüdingen an das Mittelzentrum Gunzenhausen ist der Ausbau der St 2219 im Abschnitt Unterschwaningen – Cronheim (Stadt Gunzenhausen) notwendig.
- Die St 2218 verbindet das Unterzentrum Wassertrüdingen mit dem Kleinzentrum Heidenheim. Der Ausbauszustand ist zwischen Schobdach (Stadt Wassertrüdingen) und Geilsheim (Stadt Wassertrüdingen) und östlich von Ostheim (Gemeinde Westheim) zu verbessern.
- Darüber hinaus sind weitere Ausbaumaßnahmen an der Staatsstraße St 2218 (insb. Wassertrüdingen bis Treuchtlingen) notwendig.

Mittelbereich Weißenburg

- Die St 2230 verbindet den Nahbereich Markt Berolzheim mit dem möglichen Mittelzentrum Treuchtlingen und dieses mit dem Mittelzentrum Eichstätt (R 10). Wichtig sind in diesem Streckenzug noch Ortsumgehungen von Treuchtlingen und Zimmern (Stadt Pappenheim). Weiterhin ist die St 2387 östlich von Zimmern (Stadt Pappenheim) auszubauen. Die St 2230 stellt zusammen mit der St 2387 und den Kreisstraßen WUG 11 und 12 eine sehr wichtige Straßenverbindung für den Schwerverkehr - insbesondere von und zu den Steinbrüchen - zwischen der B 2 und der B 13 dar.
- Durch die St 2217 werden die Steinbruchgebiete bei Langenaltheim/Solnhofen und bei Möhren (Stadt Treuchtlingen) erschlossen. Zwischen Langenaltheim und der B 2 sowie zwischen Treuchtlingen und Möhren (Stadt Treuchtlingen) ist die St 2217 auszubauen.
- Darüber hinaus sind weitere Ausbaumaßnahmen an den Staatsstraßen St 2216 (insb. Windischhausen (Stadt Treuchtlingen) bis Regionsgrenze R 9) und St 2217 (insb. Solnhofen bis Langenaltheim) notwendig.

zu 4.3 Schieneninfrastruktur

- zu 4.3.1** Aus gesamtwirtschaftlichen Gründen und im Sinne der Schaffung gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Landesteilen (vgl. LEP 1.1.1), darf eine Einschränkung des Schienenverkehrs (Personen und Güter) - und hier insbesondere ein Rückzug aus der Fläche - nicht mit rein betriebswirtschaftlichen Interessen begründet werden. Die Sicherstellung eines leistungsfähigen Schienenfernverkehrs ist daher ein wesentliches Anliegen der Region. In diesem Zusammenhang gilt es entstehende Mehrwege auf Grund von Neuausrichtungen der Schienenverbindungen tariflich auszugleichen.

Vorrangig die Wirtschaft der Region benötigt zur Wahrung ihrer Wettbewerbsfähigkeit eine effektive Schienenverkehrsanbindung. Diese dient auch einer weiteren Entlastung des überregionalen Straßennetzes im Hinblick auf die enormen Steigerungsraten im Bereich des Schwerlastverkehrs.

Auch bezüglich der Belange von Pendlern sowie im touristischen Bereich ist eine attraktive und leistungsfähige Anbindung der Region an das Schienenfernverkehrsnetz von entscheidender Bedeutung.

zu 4.3.2 Als Eisenbahnknotenpunkte innerhalb der Region können derzeit Ansbach und Treuchtlingen bezeichnet werden. Auch wenn ein Großteil des Schienenfernverkehrs auf die Achse München (R 14) - Nürnberg (R 7) - Würzburg (R 2) ausgerichtet ist, gilt es die Anbindung Westmittelfrankens an den Fernverkehr insbesondere über die genannten Knotenpunkte zu sichern und weiter zu verbessern.

Dabei ist es für die Region von besonderer Bedeutung, die wichtige Verbindung in den großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen (R 7) sowie in den südwestdeutschen Raum über die Verbindung Nürnberg (R 7) - Stuttgart (Baden-Württemberg) sowie eine leistungsfähige Verbindung der beiden westmittelfränkischen Knotenpunkte Ansbach und Treuchtlingen untereinander weiter zu stärken.

Von erheblicher Bedeutung ist für die Region dabei die Sicherung und weitere Verbesserung der bestehenden IC- bzw. ICE-Verbindungen.

Ansbach ist derzeit über die IC-Linie Karlsruhe - Nürnberg (R 7) - (Dresden) im 2-Stunden-Takt sowohl über Stuttgart als auch über Nürnberg an das Schienenfernverkehrsnetz in West-Ost-Relation angebunden. Weiterhin besteht die Anbindung Ansbachs in Nord-Süd-Erstreckung durch die Verbindung Würzburg (R 2) - Ansbach - Treuchtlingen – München (R 14) sowie durch die touristische Linie Hamburg - Berchtesgaden (R 18) im IC-Standard.

Zur Anbindung von Treuchtlingen an die Landeshauptstadt München verkehrt Montag bis Freitag ein ICE Treuchtlingen - München (R 14) im morgendlichen Berufsverkehr. In der Relation München (R 14) - Nürnberg (R 7) hält jeweils ein Zug der ICE-Linie München - Nürnberg - Leipzig - Berlin - Hamburg am Morgen und am Nachmittag in Treuchtlingen und stellt damit den Anschluss Treuchtlingens an das Schienenverkehrsnetz her. Zusätzlich zu den bereits genannten Verbindungen hält außerdem noch ein Zug der ICE-Linie München - Nürnberg - Hamburg am Morgen auf der Fahrt nach München und am Abend auf der Fahrt nach Nürnberg in Treuchtlingen.

zu 4.4 Radverkehr

zu 4.4.1 Gerade die Entwicklungen im touristischen Bereich, aber auch im allgemeinen Freizeitverhalten, haben die Notwendigkeit von Radwegen weiter in den Vordergrund treten lassen. Für den überörtlichen Radverkehr entlang der Bundes- und Staatsstraßen soll ein an den Erfordernissen orientiertes Radwegenetz entlang dieser Straßen geschaffen werden. Der Aufbau dieses Netzes ist in der Region bereits weit fortgeschritten. Noch erforderliche Radwege sind in den Radwegeprogrammen Bundesstraßen und Staatsstraßen der Bayerischen Straßenbauverwaltung aufgeführt, die regelmäßig aktualisiert werden. Die weitere Verbesserung des Radwegenetzes an den Bundes- und Staatsstraßen ist für die Region von großer Wichtigkeit, um eine sichere und attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr insbesondere für Schüler oder Berufspendler darstellen zu können.

Für touristisch bedeutsame Fernradwege wurde in Zusammenarbeit zwischen der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern und dem Bayerischen Staatsministerium der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat ein bayernweites Netz „Bayernnetz für Radler“ etabliert. Dieses überregionale Netz soll nach LEP 4.4 weiterentwickelt werden. Innerhalb und durch die Region verlaufen folgende im „Bayernnetz für Radler“ aufgeführten Radwegrouuten:

- Aischtal-Radweg
- Radweg „Vom Main zur Aisch“
- Radweg „Vom Main zur Zenn“
- Zennalradweg
- Bibertalradweg

- Radweg Burgenstraße
- Markgrafenweg
- Radweg „Romantische Straße“
- Altmühltal-Radweg
- Limes-Radweg
- Fränkischer Seenlandweg
- Radwanderweg Pleinfeld-Weißenburg-Altmühltal
- Radwanderweg Gunzenhausen-Hahnenkamm-Ries

zu 4.4.2 Die zahlreichen regionalen Radwege innerhalb der Region gilt es verstärkt an das Netz der überregionalen Radwege anzubinden und sie entsprechend zu integrieren. Dabei ist ein Hauptaugenmerk auf eine weitere Steigerung der Qualität zu legen, die u. a. in Maßnahmen der Fahrbahnverbesserung, der Beschilderung sowie der Schaffung einer begleitenden Versorgungsinfrastruktur (z.B. Unterstell- und Rastmöglichkeiten, Unterkunftsinformationen u. Reparaturreinrichtungen) besteht.

Im Hinblick auf die bereits heute gegebene und nach wissenschaftlichen Untersuchungen weiter wachsende Bedeutung des Radtourismus, gilt es vor allem in den touristisch bedeutsamen Bereichen der Region weitere Anstrengungen in diese Zielrichtung zu unternehmen. In diesem Zusammenhang ist u. a. die Notwendigkeit einer verbesserten Radwegeverbindung zwischen der Romantischen Straße und dem Fränkischen Seenland gegeben.

zu 4.5 Ziviler Luftverkehr

zu 4.5.1 Verkehrslandeplätze

zu 4.5.1.1 Der Verkehrslandeplatz Rothenburg o.d.Tauber ist in den vergangenen Jahren bereits ausgebaut worden und verfügt derzeit über eine befestigte Start- und Landebahn von insgesamt 950 m Länge. Auf Grund der vorhandenen Luftverkehrsnachfrage im Rothenburger Raum, die bis nach Baden-Württemberg hineinreicht, wird ein weiterer bedarfsgerechter Ausbau für notwendig gehalten.

zu 4.5.1.2 Der Landeplatz Neustadt a.d.Aisch wurde bereits im Jahre 1979 als Verkehrslandeplatz genehmigt. Von dieser Genehmigung ist allerdings nur teilweise Gebrauch gemacht worden (Teilbefestigung der Start- und Landebahn). Entsprechend dem jeweiligen Bedarf sollte auf eine vollständige Umsetzung der bestehenden luftrechtlichen Genehmigung hingewirkt werden.

Der Sonderlandeplatz Gunzenhausen-Reuthberg ist vorrangig für den Werkverkehr der ansässigen Industriebetriebe von Bedeutung. Bei einer entsprechenden Zunahme der Luftverkehrsnachfrage, insbesondere in diesem Bereich, erscheint ein weiterer Ausbau sinnvoll und notwendig.

zu 4.5.2 Flugsport

Luftsportschwerpunkte für Motor- und Segelflug dienen ausschließlich dem Sportluftverkehr, vor allem der Aus- und Weiterbildung der Flugzeugführer sowie der Vorbereitung und Erbringung flugsportlicher Leistungen.

Der Sonderlandeplatz in Bad Windsheim ist auf Grund seiner günstigen Lage als regionaler Luftsportschwerpunkt für den Segelflugsport sehr gut geeignet. Größere Wohngebiete sind in der näheren Umgebung nicht vorhanden.

Für den Motorflugsport wird in der Region ebenfalls ein Schwerpunkt angestrebt. Als Standort kommt der Verkehrslandeplatz in Neustadt a.d.Aisch in Betracht, da hier bereits gute Ansätze vorhanden sind. Diese könnten bei steigendem Bedarf im Rahmen der luftrechtlichen Genehmigungen entsprechend ausgebaut werden.

Zum heutigen Stand verfügt die Region Westmittelfranken über drei Verkehrslandeplätze (Ansbach-Petersdorf, Rothenburg o.d.Tauber und Neustadt a.d.Aisch-Eichelberg) sowie vier Sonderlandeplätze (Dinkelsbühl-Sinbronn, Gunzenhausen-Reuthberg, Bad Windsheim und Treuchtlingen-Bubenheim), die sich in das gewünschte flächendeckende Netz

einfügen und somit auch dem Wirtschaftsleben Impulse durch dieses Verkehrsmittel ermöglichen.