

Zu B X Verkehr

Zu 1 Öffentlicher Personennahverkehr

Zu 1.1 Die Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist in weiten Teilen der ländlich strukturierten Region unbefriedigend. Damit der öffentliche Personennahverkehr eine annehmbare Alternative zum Individualverkehr sein kann, ist eine bedarfsgerechte Erweiterung des Angebots notwendig. Dies erfordert Verbesserungen nicht nur im Bereich der größeren Zentren der Region, sondern vor allem in den dünner besiedelten Teilräumen.

Grundlage für die Verbesserung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs sind die Nahverkehrspläne, die nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVG) von den Landkreisen und kreisfreien Städten für ihr Gebiet unter Mitwirkung von Verkehrsunternehmen zur Sicherung und Verbesserung des ÖPNV aufzustellen sind. Verbesserungen können insbesondere durch eine optimale Gestaltung der Schnittstellen zwischen dem allgemeinen ÖPNV und dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV), wie auch zum sonstigen Schienenverkehr und zum Individualverkehr erreicht werden. Dies betrifft vor allem die Fahrplanabstimmung und eine möglichst einheitliche Tarifgestaltung. Durch geeignete elektronische Zahlungssysteme wie z. B. der „Passau card“ kann der Zugang zum ÖPNV erleichtert werden.

Das Schwergewicht des öffentlichen Personennahverkehrs liegt in der Verbindung der zentralen Orte untereinander und der zentralen Orte mit ihren Verflechtungsbereichen. Die Verbindungen sollten möglichst regelmäßig mehrmals täglich erfolgen. Wünschenswert ist auch ein Taktverkehr zur besseren Erreichbarkeit der Erholungsgebiete im Bayer. Wald aus den Bevölkerungsschwerpunkten der Region. Das dichte Netz der Schüler- und Berufsverkehre soll der Allgemeinheit durch Umwandlung in allgemeine Linienverkehre zugänglich gemacht werden. Besonderer Wert ist auch darauf zu legen, dass die Bedienung im Schienenpersonennahverkehr, für den seit 1. Januar 1996 die Länder zuständig sind, aufrechterhalten wird, da sonst mit weiteren Abwanderungen der Fahrgäste zum Individualverkehr zu rechnen ist.

Zu 1.2 Durch die Grenzöffnung zur Tschechischen Republik hat der Individualverkehr an den Straßenübergängen Bayerisch Eisenstein / Zelezná Ruda und Philippsreut / Stražný erheblich zugenommen. Diese grenzüberschreitenden Verkehre kommen zu den jährlich fast 2 Millionen Besuchern des Nationalparks Bayer. Wald hinzu, die dort Ruhe, Erholung und Naturerlebnis suchen. Der damit verbundene erhebliche Pkw-Verkehr hat gebietsweise, insbesondere an den Grenzübergängen und im Bereich des Nationalparks und dessen

Vorfeld die Grenze der Belastbarkeit einiger ökologisch empfindlicher Bereiche erreicht. Um die Auswirkungen dieses Verkehrs auf Mensch und Natur in einem erträglichen Rahmen zu halten, ist es notwendig, die Leistungsfähigkeit und Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel zu stärken. Ansatzpunkte dafür liegen sowohl im organisatorischen Bereich (z. B. Bildung von Verkehrsgemeinschaften unter Einbeziehung aller Leistungsanbieter) als auch beim Einsatz von emissionsarmen Bussen und der Einrichtung von grenzüberschreitenden Nahverkehrslinien zwischen den zentralen Orten in der Region und in West- und Südböhmen. Der Einbeziehung des Schienenpersonenverkehrs zwischen Deggendorf und Pilsen kommt dabei große Bedeutung zu.

Um den mit der geplanten Nationalparkerweiterung zu erwartenden weiteren Verkehrszuwachs zu beherrschen, wurde 1997 ein Verkehrsgutachten erarbeitet und daraus von der Staatsregierung ein Rahmenkonzept zur verkehrlichen Erschließung der Nationalparkerweiterung entwickelt. Eine Arbeitsgruppe mit allen betroffenen Gebietskörperschaften einschließlich der Regierung von Niederbayern, zuständigen Fachstellen und einschlägigen Unternehmen insbesondere aus dem Bereich der Personenbeförderung ist seit dem Jahr 2000 bemüht, für eine schrittweise Umsetzung der Vorschläge zu sorgen.

Zu 1.3 Im Hinblick auf die große Anzahl von Ausbildungs- und Berufspendlern sind in den Oberzentren Passau und Straubing für die kommunalen und regionalen Nahverkehrsräume zur Gewährleistung reibungsloser Umsteigebeziehungen leistungsfähige Omnibusbahnhöfe als Schnittstellen zwischen Landkreis- und Stadtbuslinien bzw. zwischen Bahn und Bussen notwendig.

Zu 2 Schienenverkehr

Zu 2.1 Eine qualitativ gute Anbindung an das Schienenfernverkehrsnetz ist für die verkehrsfern gelegene Region ein wichtiger Standortfaktor. Die aufgeführten Maßnahmen sollen deshalb auch dazu beitragen, günstige Anschlüsse an den IC-Knotenpunkt Nürnberg sowie generell verbesserte Anschlüsse zum IC-Verkehr mit optimierten Fahrplänen zu ermöglichen. Die Planungen der Deutschen Bahn, die Zugkilometerleistungen bundesweit mittelfristig um mehr als 20 % zu reduzieren, lassen jedoch auch in der Region Streichungen von Zugfahrten befürchten. Vorrangiges Ziel muss es daher sein, den derzeitigen Bestand an Fernverkehrsverbindungen zu sichern und die vorhandenen Verbindungen zu beschleunigen. Zur Anpassung an die gestiegenen Anforderungen an den modernen Schienenverkehr werden folgende Ausbau- bzw. Modernisierungsmaßnahmen angestrebt:

- Ausbau der Hauptstrecke Nürnberg - Regensburg - Passau (- Wien)

Zur wesentlichen Beschleunigung und zur Steigerung der Leistungsfähigkeit dieser überregional bedeutsamen Fernverbindung wurde die Hauptstrecke Nürnberg - Passau (- Wien) als Länderübergreifendes Projekt (Donau-Magistrale) in den Bundesverkehrswegeplan 1992 aufgenommen. Sie bildet über das leistungsfähige ICE-Netz die wichtigste Bahnerschließung aller Teilräume der Region an die Wirtschafts- und Bevölkerungsschwerpunkte im nördlichen und westlichen Teil der Bundesrepublik Deutschland einschließlich der Bundeshauptstadt sowie in den EU-Raum in Südosteuropa. Ihr Ausbau sollte im Hinblick auf eine weitere positive Entwicklung der Region vordringlich verwirklicht werden. Diese Fernverbindung soll deshalb auch nach der für das Jahr 2006 geplanten Inbetriebnahme der ICE-Strecke Nürnberg - München erhalten bleiben.

- Beschleunigung der Strecke Landshut - Plattling

Diese für die Region strukturpolitisch wichtige Hauptverbindung mit dem Wirtschaftsraum München wurde elektrifiziert und damit beschleunigt. Eine weitere Verbesserung ihrer Leistungsfähigkeit durch zweigleisigen Ausbau wäre wünschenswert. Zur Beschleunigung der eingleisigen Strecke sind weitere Kreuzungsbahnhöfe notwendig. Daneben ist für diese Bahnverbindung ein direkter Anschluss an den Flughafen München erforderlich. Nach Wiedervereinigung und Grenzöffnung zur Tschechischen Republik kommt der Bahnstrecke München - Landshut - Deggendorf - Landesgrenze/CR wieder überregionale bzw. internationale Bedeutung zu.

- Modernisierung der Strecke Deggendorf / Plattling - Bayerisch Eisenstein (- Pilsen/CR)

Die Bahnlinie Deggendorf / Plattling - Bayerisch Eisenstein bindet den Mittleren Bayerischen Wald an die Hauptstrecken Nürnberg - Regensburg - Passau und München - Landshut - Plattling an. Sie ist insbesondere für den Tourismus dieses Raumes von Bedeutung. Ihre Modernisierung ist auch im Hinblick auf die angestrebte Wiederaufnahme einer durchgehenden internationalen Verbindung München - Deggendorf / Plattling - Pilsen - Prag erforderlich.

- Modernisierung der Strecke Neumarkt-St.Veit - Passau

Die Bahnstrecke Neumarkt-St.Veit - Passau stellt für den Süden der Region eine wichtige Verkehrsverbindung dar. Da neben der Wirtschaft des Raumes insbesondere die Thermalbäder Bad Füssing und Bad Griesbach i. Rottal auf eine unmittelbare und schnelle Schienenverbindung angewiesen sind, ist eine Modernisierung der Strecke von regionaler Bedeutung.

- Ausbau der Strecke Radldorf – Neufahrn i.NB (Region Landshut)

Die Schienenanbindung des Oberzentrums Straubing an den Großraum München ist noch unzureichend. Insbesondere zur besseren Nutzung der vom Verdichtungsraum München und vom Flughafen München ausgehenden Entwicklungsimpulse sind im Schienenverkehr weitere verkehrverbessernde Maßnahmen, vor allem zur Verkürzung der Fahrzeiten auf der Strecke Radldorf - Neufahrn i.NB erforderlich.

- Direkte Schienenanbindung der Region an den Flughafen München

Die Anbindung der Region mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bahn) an den Flughafen München ist insbesondere wegen der Umsteigenotwendigkeit auf Omnibusse am Bahnhof Freising nicht zufrieden stellend. Sie könnte mit einer direkten Schienenverbindung - abzweigend von der Bahnlinie Landshut - München erheblich verbessert werden. Als Lösung werden noch verschiedene Varianten diskutiert (Marzlinger-, Pullinger- und Neufahrner Spange).

Zu 2.2

Die bundesweiten Rationalisierungsmaßnahmen der Deutschen Bundesbahn in den zurückliegenden Jahrzehnten haben die Schienenverkehrsbedienung auch in der Region bereits einschneidend verschlechtert. Das Gebiet ist jedoch noch weiterhin von Absichten der Deutschen Bahn AG zur Stilllegung von Bahnstrecken betroffen.

Gefährdet sind vor allem die Nebenbahnstrecken Zwiesel - Grafenau, Zwiesel - Bodenmais, Passau - Freyung, Passau - Obernzell und Straubing - Bogen.

Zusätzliche Einschränkungen im Schienenverkehr bzw. die Stilllegung von Strecken würden die Verkehrsbedienung der Region und besonders des strukturschwachen Grenzlandes weiter verschlechtern. Negative Auswirkungen sind auch für den Tourismus zu befürchten, wenn die Fremdenverkehrsräume der Region nicht mehr mit der Bahn zu erreichen sind. Die Nachteile aus der peripheren Lage der Region lassen sich nur durch ein leistungsfähiges Verkehrssystem mildern, zu dem auch der Schienenverkehr gehört. Eine Verlagerung des Personenverkehrs auf die Straße würde auch eine Schwächung des öffentlichen Personennahverkehrs bedeuten, sofern sie durch den Einsatz von gleichwertigen Ersatzverkehren nicht ausgeglichen werden.

Durch die Öffnung der Grenze hat sich das Verkehrsaufkommen in der Region allgemein spürbar erhöht. Eine Überbelastung der von und zu Grenzübergängen führenden Straßenverbindungen, wie der Bundesstraße 11, zeichnet sich bereits ab. Um vor allem dem belastenden Straßen-Gütertransitverkehr durch die Region entgegen zu wirken, sollen Güterverkehrsströme zwischen den Großräumen München/Landshut und Pilsen/Prag gebündelt von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Dazu sollen zukunftsweisende att-

raktive Verkehrskonzepte mit entsprechenden Modernisierungs- und Ausbaumaßnahmen angestrebt werden. Hierzu können Maßnahmen zur Steigerung der Reisegeschwindigkeiten, Modernisierungen von Haltestellen sowie ausreichende Pkw-Stellplätze und Abstellplätze für Fahrräder gehören. Der Schienenverbindung Plattling - Bayerisch Eisenstein/ Tschechische Republik kommt dabei besondere Bedeutung zu.

Zu 3 Straßenbau

Zu 3.1 Überregionales Straßennetz

Die Region ist auf Grund ihrer Strukturschwäche auf leistungsfähige und schnelle Verkehrsverbindungen zu den großen Wirtschaftszentren und zu den ost-mitteleuropäischen Staaten angewiesen. Durch Maßnahmen des Straßenbaus können die Standortbedingungen der hier ansässigen Betriebe verbessert und gleichzeitig Anreize für die Ansiedlung neuer Betriebe geschaffen werden.

Bundesfernstraßen

Mit dem Bau der Autobahnen Regensburg - Passau und München - Deggendorf wurde der Anschluss an die im Westen und Norden der Bundesrepublik gelegenen Produktions- und Absatzzentren deutlich verbessert. Die Anbindung der Region an die Nachbarregionen und an das Wirtschaftszentrum München ist jedoch noch unbefriedigend, weshalb dem zügigen Weiterbau der Autobahn A 94 München - Pocking und dem Bau der B 15 neu Regensburg - Landshut - Rosenheim höchste Dringlichkeit zukommt. Auch ein zweibahniger Ausbau der B 20 von Freilassing bis Furth i. Wald (Europamagistrale) dient der Bewältigung des aufgrund der politischen Veränderungen weiter steigenden Verkehrsaufkommens und der wirksamen verkehrlichen Anbindung der Region an die wirtschaftlichen Zentren im östlichen und südlichen Europa.

Der Ausbauzustand der Bundesstraßen in der Region wurde in den vergangenen Jahren erheblich verbessert. Trotzdem sind zur Erzielung einheitlicher Standards bei Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit noch weitere Baumaßnahmen, insbesondere der Bau von Ortsumgehungen, erforderlich.

Die Maßnahmen des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen (Stand 15.11.1993) und des Entwurfs für die Fortschreibung (Stand März 2003) sind in der Tekturkarte Verkehr (Straßen) zu Karte 2 "Siedlung und Versorgung" zeichnerisch erläuternd dargestellt. Diese Maßnahmen entsprechen im Grundsatz den Vorstellungen der Region, wobei mit den Darstellungen keine konkreten Trassenführungen vorgegeben werden; den erforderlichen Verwal-

tungsverfahren wird nicht vorgegriffen. Auch wird bei Vorliegen von Trassenvarianten, für die es wie im Falle der Ortsumgehung von Ruhmannsfelden im Zuge der B 11 sogar bereits ein Raumordnungsverfahren mit positivem Ergebnis (für eine West- und eine Ostumgehung) gibt, nur jeweils eine Trasse dargestellt, um lediglich aufzuzeigen, dass hier eine Straßenbaumaßnahme geplant ist.

Neben den im derzeit gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthaltenen vordringlichen Maßnahmen sind insbesondere auf Grund der strukturellen Entwicklung (wie Erweiterung des Nationalparks Bayerischer Wald) noch folgende Maßnahmen notwendig:

- | | |
|----------|--|
| B 8 | Ortsumgehungen von Straßkirchen, Osterhofen und Künzing |
| B 11 | Ausbau zwischen Deggendorf und Bayerisch Eisenstein/Landesgrenze/CR (dreispuriger durchgehender Ausbau zwischen Deggendorf und Patersdorf und abschnittsweiser Ausbau zwischen Regen und Zwiesel) mit Verlegung bei Schweinhütt und Ortsumgehung Ludwigsthal |
| B 12 | Weitgehender dreispuriger Ausbau (Zusatzfahrstreifen) zwischen Passau und Philippsreut |
| B 20 | Durchgehender zweibahniger Ausbau |
| B 388 | Verlegung bei Oberzell und Ortsumgehungen von Untergriesbach und Wegscheid (Nordumgehung) |
| B 533 | Weiterer Ausbau (abschnittsweise dreispurig) zwischen Hengersberg und Freyung mit Ortsumgehungen |
| A 3/B 20 | Bau eines Autobahnkreuzes |
| A 92 | Anschlussstelle im Raum Plattling-Nord/Michaelsbuch |

Zu 3.2 Regionales Straßennetz

Das Straßennetz für den regionalen Verkehr weist trotz der in den vergangenen Jahren durchgeführten Straßenbaumaßnahmen noch Mängel auf, vor allem was Ausbauzustand, Linienführung und Fahrbahnbreite angeht. Die Verbesserung des Straßennetzes für den regionalen Verkehr, insbesondere im Zuge der regionalen Entwicklungsachsen und für die Verbindung der zentralen Orte stellt daher auch weiterhin eine wichtige Aufgabe dar. Die Ausrich-

tion dieses Netzes auf die Autobahnen lässt deren Vorteile für alle Teile der Region zum Tragen kommen.

Staatsstraßen

Den Staatsstraßen kommt in Ergänzung des Netzes der Bundesfernstraßen und für den Regionalverkehr in der Fläche eine wichtige Funktion zu. Ihr verkehrsgerechter Ausbau ist daher für eine günstige Entwicklung der Region von erheblicher Bedeutung.

In der Tekturkarte Verkehr (Straßen) zu Karte 2 "Siedlung und Versorgung" sind die im sechsten Ausbauplan Staatsstraßen (Stand 01.01.2001) enthaltenen Neubau- bzw. Verlegungsmaßnahmen von regionaler Bedeutung zeichnerisch erläuternd dargestellt, denen die Region grundsätzlich zustimmt. Die Darstellung zeigt geplante Maßnahmen auf, ohne jedoch den erforderlichen Verwaltungsverfahren vorzugreifen und ohne im Einzelfall konkrete Trassenführungen vorzugeben. Auch wird auf die Wiedergabe diskutierter Alternativen (wie z.B. im Zuge der St 2142 zwischen Geiselhöring und Straubing) verzichtet. Aus der Sicht der Region sind jedoch weitere Maßnahmen wie z. B. die Ortsumgehungen von Pocking (St 2117), Freyung (St 2132) und Windorf (St 2127) notwendig.

Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen

Ein engmaschiges und gut ausgebautes Netz von Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen ist angesichts der in weiten Bereichen der Region gegebenen Streusiedlungsstruktur besonders notwendig. Die Kreis- und auch die Gemeindeverbindungsstraßen der Region sind nach ihrer Aufgabe und Verkehrsbedeutung wesentlicher Bestandteil der Straßeninfrastruktur und können mit ihrer Erschließungsfunktion in der Fläche durch einen guten Ausbauzustand maßgeblich zur Schaffung möglichst gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen beitragen. Besondere Bedeutung kommt dabei dem Anschluss der Siedlungseinheiten ohne zentralörtliche Einstufung an die zentralen Orte zu. Bei ihrem Ausbau sollte auch die Notwendigkeit sinnvoller Linienführungen des öffentlichen Personennahverkehrs berücksichtigt werden. Von regionaler Bedeutung sind folgende Vorhaben, die in der Tekturkarte Verkehr (Straßen) zu Karte 2 "Siedlung und Versorgung" zeichnerisch erläuternd dargestellt sind:

- Fortführung des Autobahnzubringers Bayerischer Wald (PA 93) von Huthurm über Büchlberg (Ortsumgehung) in Richtung Hauzenberg
- Verlegung der Kreisstraßen PA 33 / FRG 33 im Bereich Eging a.See - Schlinding-Thannberg

- Ausbau der Kreisstraße FRG 27 zwischen Entschenreuth und Gumpenreit
- Bau einer Südumgehung von Jandelsbrunn als Kreisstraße FRG 57 im Zuge des Autobahnzubringers Bayerischer Wald
- Ausbau bzw. Verlegung der Kreisstraße REG 12 zwischen Hangenleithen (Gemeinde Kirchberg, Landkreis Regen) und der B 85 zur besseren Anbindung des Raumes Regen/Zwiesel über die Bundesstraße B 533 an die Autobahn A 3 bei Hengersberg.
- Im Zuge der überregionalen Entwicklungsachse München - Passau - Tschechien soll im Raum Passau eine leistungsfähige, umwelt-, stadt- und gemeindeverträgliche Verbindung zwischen A 94 / A 3 und B 12 gesucht werden.

Zu 4 Binnenschifffahrt

Zu 4.1 Die prognostizierte erhebliche Zunahme des Güterverkehrs wird auf der Straße auf Dauer nicht mehr verkehrs- und umweltgerecht zu bewältigen sein. Die umweltfreundliche Alternative, geeignete Massengüter in nennenswertem Umfang auf die Wasserwege, im Bereich der Region auf die Main-Donau-Wasserstraße, zu verlagern, erfordert einen leistungsfähigen, kalkulierbaren Verkehrsträger. Diese Voraussetzung ist bei der Donau trotz verschiedener Ausbaumaßnahmen noch nicht in ausreichendem Maße gewährleistet. Mit der Behebung dieses Engpasses insbesondere zwischen Straubing und Vilsbiburg können die Häfen der Region verstärkt Entwicklungsimpulse aufnehmen und an das Umland weiter vermitteln.

Zu 4.2 Von der durchgehenden Befahrbarkeit der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße mit dem "Europa-Schiff" sind wirksame Impulse für die wirtschaftliche Entwicklung der Region zu erwarten. Die Vorteile der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße auf Grund der preisgünstigen Frachtraten der Binnenschifffahrt können sich für die Region in vollem Maße jedoch nur auswirken, wenn leistungsfähige Hafenanlagen für den Güterumschlag zur Verfügung stehen, die eine gute landseitige Verkehrserschließung aufweisen und ausreichende Möglichkeiten der Industrie- und Gewerbeansiedlung bieten. Auch eine zielorientierte Zusammenarbeit der Donauhäfen kann deren Effektivität erhöhen. Im Übrigen kann ein erhöhtes Frachtaufkommen auf der Wasserstraße einen wirkungsvollen Beitrag zur dringend nötigen Entlastung der Transitautobahn A 3 leisten.

Der Hafen Deggendorf liegt im Schnittpunkt zweier Autobahnen und zweier Hauptbahnstrecken. Sein Einzugsbereich erstreckt sich vom Bayerischen

Wald bis nach Dingolfing, Landshut und München. Der Hafen Deggendorf wurde neu gestaltet und in seiner Leistungsfähigkeit wesentlich verbessert. Neben der Errichtung eines Freihafens wurde auch eine Ro-Ro-Anlage gebaut und der Umschlag auf Container ausgedehnt. Das Hafengelände ist noch erweiterungsfähig.

Mit Verwirklichung der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße und dem abschließenden Donauausbau dürfte sich das Einzugsgebiet und der Umschlag des Hafenstandortes Deggendorf noch weiter ausdehnen und die Errichtung eines neuen Hafens rechts der Donau erforderlich werden (vgl. B II 1.2, Vorbehaltsgebiet G 4 Deggendorf/ Stephansposching für gewerbliche Siedlungsentwicklung).

Der Hafenplatz Passau hat mit den Veränderungen in Osteuropa, mit der EU-Osterweiterung und mit dem liberalisierten Verkehrsgeschehen ein stärkeres Gewicht als überregionaler Versorgungshafen für das deutsch-österreichische Grenzgebiet erlangt. Das Wirtschaftspotential des weiten Hinterlandes bis hinein nach Südböhmen und die traditionellen Beziehungen zum bayerischen Chemie-Dreieck machen zusammen mit den seit 1983 laufenden internationalen Ro-Ro-Verkehren einen weiteren Ausbau des Frachthafens, mit Schwerpunkt in Passau-Schalding r. d. Donau, erforderlich. Zudem ist eine spürbare Erweiterung der Anlagekapazitäten für die Kabinenschifffahrt in Passau notwendig.

Im Hinblick auf die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße bietet sich in Vilshofen die Errichtung einer Umschlaganlage für das Industriegebiet Pleinting und den näheren Einzugsbereich an. Zur optimalen Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger ist dabei auch eine direkte Schienenanbindung wünschenswert.