
Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	3
Verzeichnisse	5
Abbildungsverzeichnis	5
Tabellenverzeichnis	10
Planverzeichnis.....	12
Anlagenverzeichnis.....	14
1 Kontext und Aufgabenstellung	15
1.1 Methodik und Vorgehensweise	16
2 Erfassen des Ist-Zustandes	19
2.1 Grundlagen und Verkehrsentwicklung seit 1990.....	19
2.2 Analyse der Verkehrssituation im Autobahnnetz A 3/ A 93.....	21
2.2.1 Analyse der Dauerzählstellendaten	21
2.2.2 Verkehrsqualität auf der Hauptfahrbahn ermittelt mit dem Verkehrsflussmodell LOTRAN.....	32
2.3 Aktualisierung des Straßennetzmodells	32
2.4 Erstellung eines integrierten Verkehrsmodells (VISUM)	33
2.5 Datengrundlagen.....	34
2.6 Datenaustausch zwischen den beiden Modellen	34
2.6.1 Derzeitiges Angebot im Straßennetz und öffentlichen Verkehr	36
2.6.2 Derzeitige Verkehrsnachfrage im Untersuchungsgebiet	37
2.6.3 Schienenpersonenverkehr	43
2.6.4 P+R- und Fahrradabstellanlagen	44
2.6.5 Verkehrsmengen.....	46
2.7 Berechnung der ÖV-Belastungen.....	47
3 Defizitanalyse	48
3.1 Defizitanalyse Straßennetz	48
3.2 Defizite im Hinblick auf betriebliche Lösungsansätze im Autobahnbereich A 3/ A 93	50
3.2.1 Verkehrsqualität an den Anschlussstellen nach HBS.....	50
3.2.2 Verkehrsqualität auf der Hauptfahrbahn ermittelt mit dem Verkehrsflussmodell LOTRAN.....	57
3.2.3 Verkehrsbegutachtung vor Ort / Videoerfassung.....	64
3.2.4 Beurteilung und Folgerungen.....	75
3.3 Defizitanalyse ÖV.....	79
3.3.1 Vergleichende Erreichbarkeitsanalyse ÖV/ IV.....	79
3.3.2 Vergleich der Verkehrsnachfrage mit dem Bedienungsangebot	84
3.3.3 Folgerungen	87
4 Prognose	89
4.1 Verkehrsangebot.....	89
4.1.1 Planungsvorhaben im Straßennetz	89
4.1.2 Verkehrsangebot im Prognosebezugsfall	90
4.2 Verkehrsnachfrage.....	93

4.2.1	Änderung der Verkehrsnachfrage aufgrund der Siedlungsentwicklung im Raum Regensburg.....	93
4.2.2	Verkehrsmengen.....	95
5	Maßnahmen im IV und ÖV	97
5.1	Bauliche Maßnahmen (Netzergänzungen) im Straßennetz	97
5.1.1	Lösungsansätze	97
5.1.2	Maßnahmen - Planfälle.....	100
5.2	Kurzfristige Maßnahmen im Autobahnnetz.....	103
5.2.1	Einsatzmöglichkeiten der Zuflussregelung im Autobahnnetz	103
5.3	Maßnahmen im ÖV	107
5.3.1	Potenzialanalyse	107
5.3.2	Lösungskonzepte	110
5.3.3	Planfälle	117
6	Wirkungsanalyse und Bewertung	118
6.1	Simulation der Zuflussregelung auf der A 93.....	118
6.1.1	Simulationsergebnisse.....	118
6.1.2	Kenngrößen	122
6.1.3	Folgerungen.....	129
6.1.4	Einsatz von Zuflussregelungsanlagen an der A 93	131
6.1.5	Auswirkungen der Zuflussregelung aufs nachgeordnete Straßennetz.....	131
6.1.6	Zuflussregelung als Baustein in einen Gesamtpaket	133
6.2	Streckenbeeinflussungsanlage entlang der A 3.....	134
6.3	Bauliche Maßnahmen im Bereich des AK Regensburg	134
6.4	Wirkungen der Netzergänzungen im Straßennetz	135
6.4.1	Autobahnumfahrungen	135
6.4.2	Ergebnis Autobahnumfahrung von Regensburg.....	138
6.4.3	Maßnahmen zur Verbesserung der Situation	139
6.4.4	Zusammenfassung und Bewertung	144
6.5	Wirkungen der Maßnahmen im ÖV	146
6.5.1	Ergebnisse der Planfallberechnungen.....	146
6.5.2	Auswirkungen hinsichtlich der Entlastungen im Straßennetz.....	147
6.5.3	Fazit und Bewertung	150
6.5.4	Folgerungen und Aufgaben für den Nahverkehrsplan.....	151
7	Empfehlungen	152
7.1	Fazit der Verkehrsuntersuchung	152
7.2	Kurzfristige Maßnahmen	152
7.2.1	Maßnahmen im IV.....	152
7.2.2	Maßnahmen im ÖV.....	155
7.3	Mittel- bis längerfristige Maßnahmen.....	156
7.3.1	Maßnahmen im IV.....	156
7.3.2	Maßnahmen im ÖV.....	158
8	Pläne	161
9	Anlagen.....	201

Verzeichnisse

Abbildungsverzeichnis

- Abbildung 2-1: Morgendliche und abendliche Spitzenstundenbelastungen an den Dauerzählstellen der A 3 in Fahrtrichtung Nürnberg; Durchschnittliche Spitzenstundenwerte sind in blau (für morgens) bzw. in grün (für abends), die maximalen Spitzenwerte sind in violett (für morgens) bzw. orange (für abends) dargestellt 22
- Abbildung 2-2: Abendliche Spitzenstundenbelastungen auf der A 3 Fahrtrichtung Nürnberg östlich des AK Regensburg 23
- Abbildung 2-3: Morgendliche und abendliche Spitzenstundenbelastungen an den Dauerzählstellen der A 3 in Fahrtrichtung Passau; Durchschnittliche Spitzenstundenwerte sind in blau (für morgens) bzw. in grün (für abends), die maximalen Spitzenwerte sind in violett (für morgens) bzw. orange (für abends) dargestellt 24
- Abbildung 2-4: Morgendliche Spitzenstundenbelastungen auf der A 3 Fahrtrichtung Passau östlich des AK Regensburg 25
- Abbildung 2-5: Abendliche Spitzenstundenbelastungen auf der A 3 Fahrtrichtung Passau westlich der AS R-Ost..... 26
- Abbildung 2-6: Morgendliche und abendliche Spitzenstundenbelastungen an den Dauerzählstellen der A 93 in Fahrtrichtung Holledau; Durchschnittliche Spitzenstundenwerte sind in blau (für morgens) bzw. in grün (für abends), die maximalen Spitzenwerte sind in violett (für morgens) bzw. orange (für abends) dargestellt 27
- Abbildung 2-7: Morgendliche Spitzenstundenbelastungen auf der A 93 Fahrtrichtung Holledau nördlich der AS R-Pfaffenstein 28
- Abbildung 2-8: Morgendliche und abendliche Spitzenstundenbelastungen an den Dauerzählstellen der A 93 in Fahrtrichtung Weiden; Durchschnittliche Spitzenstundenwerte sind in blau (für morgens) bzw. in grün (für abends), die maximalen Spitzenwerte sind in violett (für morgens) bzw. orange (für abends) dargestellt 29

Abbildung 2-9: Morgendliche Spitzenstundenbelastungen auf der A 93 Fahrtrichtung Weiden nördlich des AK Regensburg	30
Abbildung 2-10: Abendliche Spitzenstundenbelastungen auf der A 93 Fahrtrichtung Weiden nördlich der AS R-Pfaffenstein.....	31
Abbildung 2-11: Nachmittägliche Spitzenstundenbelastungen (Freitag) auf der A 93 Fahrtrichtung Weiden nördlich der AS R-Pfaffenstein	31
Abbildung 2-12: Verkehrszelleneinteilung für die Verkehrsmodelle	35
Abbildung 2-13: Darstellung des im Netzmodell VISUM editierten Straßennetzes	36
Abbildung 2-14: Darstellung des im Netzmodell VISUM editierten Angebotes im öffentlichen Verkehr (Schienen- und Busverkehr mit Haltepunkten bzw. -stellen).....	37
Abbildung 2-15: Wesentliche Einpendlerbeziehungen in den Untersuchungsraum (violett umrandet) bzw. nach Regensburg (Datenquelle: Pendlerdaten der BfA)	38
Abbildung 2-16: Ein- und Auspendlerbeziehungen über die Untersuchungsraumgrenze hinaus (Datenquelle: Pendlerdaten der BfA).....	39
Abbildung 2-17: Wohnstandortverteilung der in Regensburg sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (Arbeitsort Regensburg) (Datenquelle: Pendlerdaten der BfA)	40
Abbildung 2-18: Pendlerverflechtungen innerhalb des Untersuchungsgebietes (Datenquelle: Pendlerdaten der BfA)	40
Abbildung 2-19: Wesentliche Pendlerbeziehungen innerhalb des Untersuchungsraumes (Datenquelle: Pendlerdaten der BfA)	41
Abbildung 2-20: Verkehrsmittelwahl (alle Wege, einschließlich Heimwege) der Regensburger Bevölkerung (Personen über 6 Jahre); Quelle: Haushaltsbefragung 1999, Stadt Regensburg	42
Abbildung 2-21: Verkehrsmittelwahl (alle Fahrten, einschließlich Heimfahrten) der Regensburger Bevölkerung (Personen über 6 Jahre); Quelle: Haushaltsbefragung 1999, Stadt Regensburg.....	43
Abbildung 2-22: Ein-/ Aussteiger im Schienenpersonenverkehr; Verkehrsmittelwahl beim Zu- und Abgang zum/ vom Bahnhof.....	45
Abbildung 2-23: Ergebnisse der Verkehrsumlegungsberechnungen im ÖV	47
Abbildung 3-1: Jahrespegel 2003 der A 93 im Tunnel Pfaffenstein, Jahresmittelwert: 64.338 Kfz/Tag	49

Abbildung 3-2: Verkehrsqualität an den Anschlussstellen im Autobahnnetz A 3/ A 93 zur Morgenspitze	56
Abbildung 3-3: Verkehrsqualität an den Anschlussstellen im Autobahnnetz A 3/ A 93 zur Abendspitze	57
Abbildung 3-4: Simulation des Verkehrsflusses (Normalwerktag) auf der A 3 Fahrtrichtung Nürnberg	58
Abbildung 3-5: Simulation des Verkehrsflusses (Normalwerktag) auf der A 3 Fahrtrichtung Passau	59
Abbildung 3-6: Simulation des Verkehrsflusses (Normalwerktag) auf der A 93 Fahrtrichtung Holledau.....	60
Abbildung 3-7: Simulation des Verkehrsflusses (Montag) auf der A 93 Fahrtrichtung Holledau	61
Abbildung 3-8: Simulation des Verkehrsflusses (Normalwerktag) auf der A 93 Fahrtrichtung Weiden.....	62
Abbildung 3-9: Simulation des Verkehrsflusses (Freitag) auf der A 93 Fahrtrichtung Weiden	63
Abbildung 3-10: Simulation des Verkehrsflusses (vor langem Wochenende, Freitag mit starkem Verkehrsaufkommen) auf der A 93 Fahrtrichtung Weiden	63
Abbildung 3-11: R-Nord, 30.9.2004, 7:00-9:00 Uhr; zeitliche Verteilung der Verkehrsstärken im Verflechtungsbereich	65
Abbildung 3-12: R-Nord, 30.9.2004, 7:00-9:00 Uhr; stochastische Verteilung der Einzelfahrzeuge auf der HF (dunkelblau) und der Einfahrtsrampe (magenta).....	66
Abbildung 3-13: R-Pfaffenstein, 30.9.2004, 7:00-9:00 Uhr; zeitliche Verteilung der Verkehrsstärken im Verflechtungsbereich (13 Minuten Datenausfall)	67
Abbildung 3-14: R-Pfaffenstein, 30.9.2004, 7:00-9:00 Uhr; stochastische Verteilung der Einzelfahrzeuge auf der HF (dunkelblau) und der Rampe (magenta).....	68
Abbildung 3-15: R-West, 30.9.2004, 15:30-16:30 Uhr; zeitliche Verteilung der Verkehrsstärken im Verflechtungsbereich.....	69
Abbildung 3-16: R-West, 30.9.2004, 15:30-16:30 Uhr; stochastische Verteilung der Einzelfahrzeuge auf der HF (dunkelblau) und der Einfahrtsrampe (magenta).....	69

Abbildung 3-17: R-Pfaffenstein, 30.9.2004, 15:30-16:30 Uhr; zeitliche Verteilung der Verkehrsstärken im Verflechtungsbereich.....	70
Abbildung 3-18: R-Pfaffenstein, 30.9.2004, 15:30-16:30 Uhr; stochastische Verteilung der Einzelfahrzeuge auf der HF (dunkelblau) und der Einfahrtsrampe (magenta).....	70
Abbildung 3-19: Verkehrsbeobachtung AS R-Nord (FR Holledau), 11.10.2004 (Montag), 7:38 Uhr; Einfädelbereich	71
Abbildung 3-20: Verkehrsbeobachtung AS R-West, FR Weiden, 30.9.2004, 16:18 Uhr; Einfädelungsbereich	72
Abbildung 3-21: Verkehrsbeobachtung AS R-Nord, 30.9.2004, 7:23 Uhr; rollende Warteschlange aus Richtung Lappersdorf vor dem Kreisel.....	73
Abbildung 3-22: Verkehrsbeobachtung AS R-Nord, 30.9.2004, 7:29 Uhr; rollende Warteschlange vor der Auffahrtsrampe in den Kreisel hinein.....	73
Abbildung 3-23: Verkehrsbeobachtung AS R-Pfaffenstein, 30.9.2004, 7:41 Uhr; rollende Warteschlange aus Richtung Westen vor der Rampe in FR Holledau.....	74
Abbildung 3-24: Verkehrsbeobachtung AS R-West, 30.9.2004, 16:42 Uhr; Zufließender Verkehr aus Richtung Westen von der Cl.-Ferrand-Allee.....	75
Abbildung 3-25: Durchschnittliche normalwerktägliche Spitzenstundenbelastungen auf der A 93 Fahrtrichtung Holledau	77
Abbildung 3-26: Durchschnittliche normalwerktägliche Spitzenstundenbelastungen auf der A 93 Fahrtrichtung Weiden	78
Abbildung 3-27: Erreichbarkeit des Regensburger Hauptbahnhofes im Schienennetz.....	79
Abbildung 3-28: Erreichbarkeit des Regensburger Hauptbahnhofs im Netz des öffentlichen Verkehrs	80
Abbildung 3-29: Erreichbarkeit des Regensburger Hauptbahnhofs im Netz des öffentlichen Verkehrs	81
Abbildung 3-30: Vergleichende Erreichbarkeit Regensburg Hauptbahnhof (ÖV/ IV)	82
Abbildung 3-31: Vergleichende Erreichbarkeit Donau-Einkaufs-Zentrum (ÖV/ IV)	82
Abbildung 3-32: Vergleichende Erreichbarkeit Gewerbegebiet-West (ÖV/ IV)	83
Abbildung 3-33: Vergleichende Erreichbarkeit BMW Neutraubling(ÖV/ IV).....	83
Abbildung 3-34: Ergebnis der „Wunschlinienumlegung“ im ÖV	86

Abbildung 3-35: Ergebnis der ÖV-Umlegung	87
Abbildung 4-1: Verkehrsangebot im Straßennetz für den Prognose-Bezugsfall	91
Abbildung 4-2: Verkehrsangebot im ÖV für den Prognose-Bezugsfall	93
Abbildung 4-3: Entwicklungsvorhaben im Bereich Klinikum / Universität.....	94
Abbildung 4-4: Baugebiete Burgweinting-Nordwest I und II.....	95
Abbildung 5-1: Schutzgebiete im Untersuchungsraum (Quelle: Teilraumgutachten Stadt und Umland Regensburg).....	98
Abbildung 5-2: Korridore für eine großräumige Westumfahrung (Nord-West-Quadrant) und Ostumfahrung Regensburgs - Raumwiderstände	99
Abbildung 5-3: Maßnahmen – Planfälle im Überblick.....	102
Abbildung 5-4: Wohnsitzverteilung der in der Stadt Regensburg sozialversicherungspflichtig Beschäftigten.....	107
Abbildung 5-5: Arbeitsortverteilung der in der Stadt Regensburg wohnhaften sozialversicherungspflichtig Beschäftigten	108
Abbildung 5-6: Pendlerverflechtungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Arbeitsort oder/ und Wohnort Regensburg.....	109
Abbildung 5-7: Quell-/ Ziel- und Binnenverkehr Stadt Regensburg (Gesamtfahrten).....	110
Abbildung 5-8: Entwurf für ein Regio-Stadtbahnsystem (Quelle: Stadt Regensburg)	111
Abbildung 5-9: Relevante Streckenabschnitte für ein Regio-Stadtbahnsystem	112
Abbildung 5-10: Konzept-Variante A.....	113
Abbildung 5-11: Konzept-Variante B.....	114
Abbildung 5-12: Umlegung der Gesamtverkehrsnachfragematrix aufs Verkehrsnetz.....	115
Abbildung 5-13: Konzept-Variante C.....	116
Abbildung 6-1: Ganglinie Einfahrt AS R-Nord, AS R-Pfaffenstein (FR Holledau); blau: ohne Zuflussregelung; magenta: mit Zuflussregelung (hier mit „RM“ abgekürzt).....	119
Abbildung 6-2: simulierter Verkehrszustand auf der A93 FR Holledau (Weg-Zeit-Diagramm); oben ohne Maßnahmen, unten mit Zuflussregelung.....	120
Abbildung 6-3: Ganglinie Einfahrt AS Prüfening, AS R-West (FR Weiden); blau: ohne Zuflussregelung; magenta: mit Zuflussregelung (hier mit „RM“ abgekürzt).....	121

Abbildung 6-4: simulierter Verkehrszustand auf der A93 FR Weiden (Weg-Zeit-Diagramm); oben ohne Maßnahmen, unten mit Zuflussregelung	122
Abbildung 6-5: Zeitlicher Verlauf der Aufstelllänge an der Rampe der AS R-Nord	123
Abbildung 6-6: Zeitlicher Verlauf der Aufstelllänge an der Rampe der AS Pfaffenstein..	124
Abbildung 6-7: Verkehrsstärke am Normalwerktag zwischen AS R-Nord und AS R-West ohne Zuflussregelung ; ab der Einfahrt Pfaffenstein löst sich der Stau auf (Capacity flow) 125	125
Abbildung 6-8: Geschwindigkeitsverlauf am Normalwerktag zwischen AS R-Nord und AS R-West ohne Zuflussregelung ; zw. Aus- und Einfahrt R-Nord gibt es erste kurzzeitig starke Einbrüche der Geschwindigkeit; das Geschwindigkeitsniveau sinkt ab der Einfahrt Pfaffenstein kontinuierlich bis zum Stauende	125
Abbildung 6-9: Verkehrsstärke am Normalwerktag zwischen AS R-Nord und AS R-West mit Zuflussregelung ; die Verkehrsspitzen bleiben knapp unter der Kapazitätsgrenze 126	126
Abbildung 6-10: Geschwindigkeitsverlauf am Normalwerktag zwischen AS R-Nord und AS R-West mit Zuflussregelung ; bei Pfaffenstein kommt es zu kurzzeitigen Geschwindigkeitseinbrüchen	126
Abbildung 6-11: Zeitlicher Verlauf der Aufstelllänge an den Rampen AS R-Prüfening, AS R-West mit und ohne Zuflussregelung (hier mit „RM“ abgekürzt).....	128
Abbildung 6-12: Verkehrliche Wirkungen der Autobahnumfahrungen	137
Abbildung 6-13: Entlastungen im Straßennetz infolge der Ausbaumaßnahmen ÖV (Planfall 6)	148
Abbildung 6-14: Prognosebelastung des Straßennetzes für den Prognosehorizont 2020 unter Berücksichtigung der Ausbaumaßnahmen im ÖV (Planfall 6).....	149

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1-1: Überblick über die Arbeiten in den einzelnen Planungsebenen	17
Tabelle 2-1: Verkehrsbelastung auf den Donaubrücken und Verkehrszusammensetzung ...	19
Tabelle 2-2: Lage der Dauerzählstellen im Autobahnnetz des Untersuchungsraumes	21
Tabelle 2-3: Datenaustausch zwischen den beiden Modellen	35

Tabelle 3-1: Beschreibung der Qualitätsstufen auf Autobahnen nach HBS.....	52
Tabelle 3-2: Verkehrsqualität an den Anschlussstellen der A 3 Fahrtrichtung Nürnberg	53
Tabelle 3-3: Verkehrsqualität an den Anschlussstellen der A 3 Fahrtrichtung Passau	54
Tabelle 3-4: Verkehrsqualität an den Anschlussstellen der A 93 Fahrtrichtung Holledau	54
Tabelle 3-5: Verkehrsqualität an den Anschlussstellen der A 93 Fahrtrichtung Weiden	55
Tabelle 3-6: Verkehrsstärken auf der A93.....	64
Tabelle 3-7: Pendleranteile im ÖPNV (Quelle: RVV).....	84
Tabelle 6-1: Berechnung der Reisezeitgewinne und der verminderten Gesamtstauzeit für die Verkehrsströme auf der Hauptfahrbahn beim Einsatz der Zuflussregelung für die A 93 FR Holledau.....	127
Tabelle 6-2: Berechnung der Reisezeitgewinne und der verminderten Gesamtstauzeit für die Verkehrsströme auf den Rampen beim Einsatz der Zuflussregelung für die A 93 FR Holledau	127
Tabelle 6-3: Personenfahrten im Öffentlichen Verkehr für die verschiedenen Planfälle.....	146

Planverzeichnis

Autobahnumfahrung Regensburg, Verkehrsbelastungen

- Plan A : Verkehrsbelastung Raum Regensburg, Analyse 2003/2004
- Plan A0 : Verkehrsbelastung Raum Regensburg, Prognose-Bezugsfall 2020
- Plan A1 : A 93 Westumfahrung Regensburg, Prognose 2020
- Plan A1a : Entlastungswirkung zum Prognose-Bezugsfall
- Plan A1b : Herkunft-Ziel-Spinne für A 93 Nord
- Plan A2 : A 93 Nord-West-Umfahrung Regensburg, Prognose 2020
- Plan A2a : Entlastungswirkung zum Prognose-Bezugsfall
- Plan A2b : Herkunft-Ziel-Spinne für A 93 Nord
- Plan A3 : A 93 Nord-Ost-Umfahrung Regensburg, Prognose 2020
- Plan A3a : Entlastungswirkung zum Prognose-Bezugsfall
- Plan A3b : Herkunft-Ziel-Spinne für A 93 Nord
- Plan A4 : A 93 Ostumfahrung Regensburg, Prognose 2020
- Plan A4a : Entlastungswirkung zum Prognose-Bezugsfall
- Plan A4b : Herkunft-Ziel-Spinne für A 93 Nord
- Plan A5 : Großräumige Ostumfahrung über B 85 und B 20 (4-spurig)
- Plan A5a : Entlastungswirkung zum Prognose-Bezugsfall

Maßnahmen Stadt-Umland-Verkehr, Verkehrsbelastungen

- Plan P : Verkehrsbelastung Stadt Regensburg, Analyse 2003/2004
- Plan P0 : Verkehrsbelastung Stadt Regensburg, Prognose-Bezugsfall 2020
- Plan P0b : Herkunft-Ziel-Spinne B 8 West

- Plan P1 : Sallerner Regenbrücke, Prognose 2020
- Plan P1a : Entlastungswirkung zum Prognose-Bezugsfall
- Plan P1b : Herkunft-Ziel-Spinne Sallerner Regenbrücke
- Plan P2 : Donaubrücke Kneiting, Prognose 2020
- Plan P2a : Entlastungswirkung zum Prognose-Bezugsfall
- Plan P2b : Herkunft-Ziel-Spinne Donaubrücke Kneiting
- Plan P3 : Donaubrücke Sinzing, Prognose 2020
- Plan P3a : Entlastungswirkung zum Prognose-Bezugsfall
- Plan P3b : Herkunft-Ziel-Spinne Donaubrücke Sinzing
- Plan P4 : städtische Osttangente bis B 16, Prognose 2020
- Plan P4a : Entlastungswirkung zum Prognose-Bezugsfall
- Plan P4b : Herkunft-Ziel-Spinne der Osttangente
- Plan P5 : städtische Osttangente bis B 15 südlich Zeitlarn, Prognose 2020
- Plan P5a : Entlastungswirkung zum Prognose-Bezugsfall
- Plan P6 : städtische Osttangente bis B 15 nördlich Zeitlarn, Prognose 2020
- Plan P6a : Entlastungswirkung zum Prognose-Bezugsfall
- Plan P7 : Sallerner Regenbrücke + städtische Osttangente bis B 16
- Plan P7a : Entlastungswirkung zum Prognose-Bezugsfall
- Plan P8 : Parallelbrücken zur A 93, Pfaffensteiner Donaubrücke
Knotenstrombelastungen in Kfz/24 Std.

Anlagenverzeichnis

- Anlage 1 : Verkehrsbelastung Regensburg, Zählungen 2003/2004
- Anlage 2 : Verkehrsentwicklung Regensburg seit 1990/1991
- Anlage 3 : Verkehrsuntersuchung Verlegung der St 2329 im Abschnitt Wolkering –
Gebelkofen – Köfering, B 15 Ostumfahrung Obertraubling und Westumfahrung
Gärtnersiedlung in Neutraubling, 2004