

---

# Inhaltsverzeichnis

---

<b>Inhaltsverzeichnis</b> .....	<b>3</b>
<b>Verzeichnisse</b> .....	<b>5</b>
Abbildungsverzeichnis .....	5
Tabellenverzeichnis .....	10
Planverzeichnis.....	12
Anlagenverzeichnis.....	14
<b>1 Kontext und Aufgabenstellung</b> .....	<b>15</b>
1.1 Methodik und Vorgehensweise .....	16
<b>2 Erfassen des Ist-Zustandes</b> .....	<b>19</b>
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
<b>3 Defizitanalyse</b> .....	<b>48</b>
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
<b>4 Prognose</b> .....	<b>89</b>
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
<b>5</b>	<b>Maßnahmen im IV und ÖV .....</b>	<b>97</b>
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
<b>6</b>	<b>Wirkungsanalyse und Bewertung .....</b>	<b>118</b>
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
<b>7</b>	<b>Empfehlungen .....</b>	<b>152</b>
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
<b>8</b>	<b>Pläne .....</b>	<b>161</b>
<b>9</b>	<b>Anlagen.....</b>	<b>201</b>

---

## 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 <b>ohne Zuflussregelung</b> ; 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 <b>ohne Zuflussregelung</b> ; 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 <b>mit Zuflussregelung</b> ; die Verkehrsspitzen bleiben knapp unter der Kapazitätsgrenze 126	126
Abbildung 6-10: Geschwindigkeitsverlauf am Normalwerktag zwischen AS R-Nord und AS R-West <b>mit Zuflussregelung</b> ; 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