

## 4 Prognose

### 4.1 Verkehrsangebot

#### 4.1.1 Planungsvorhaben im Straßennetz

Im folgenden sind Planungsvorhaben im Straßennetz aufgelistet, die in den Ausbauplänen enthalten sind, des weiteren Maßnahmen des VEP Stadt Regensburg, sowie in der Diskussion befindliche Maßnahmen.

##### 4.1.1.1 Bundesfernstraßen

<b>Weiterer Bedarf (nach 2015)</b>	
Neue Vorhaben mit Planungsrecht	
A 3	6-streifiger Ausbau AK Regensburg – AS Neutraubling
Neue Vorhaben	
A 3	6-streifiger Ausbau AS Neutraubling – AS Rosenhof

Quelle: Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, 2004

##### 4.1.1.2 Staatsstraßen

<b>1. Dringlichkeit (2001 – 2010)</b>	
St2125	Ausbau östlich Sulzbach
St2125	Ausbau in und bei Kruckenberg
St2145	Ausbau in und südlich Lichtenwald
St2146	Donaubrücke Wörth - Pfatter
<b>1. Dringlichkeit (Reserve) (2011 – 2015)</b>	
St2149	Ausbau westlich Regenstauf
St2329	OU Mangolding mit BÜ-Beseitigung
St2329	Ausbau westlich Köfering
St2329	OU Gebelkofen

St2329	OU Wolkering
<b>2. Dringlichkeit (nach 2015)</b>	
St2111	Ausbau Sünching - Landkreisgrenze
St2111	Ausbau Ortsdurchfahrt Taimering
St2111	Ausbau Ortsdurchfahrt Sengkofen
St2144	Ausbau westlich Schierling (B 15neu)
St2329	OU Scheuer

Quelle: 6. Ausbauplan für die Staatsstraßen, 2001

#### 4.1.1.3 Sonstiges Straßennetz im Stadtgebiet und Landkreis Regensburg

Im VEP der Stadt Regensburg sind sowohl Maßnahmen im ÖPNV als auch im Straßennetz enthalten, um die Verkehrsqualität im Stadtgebiet zu verbessern. Im Bereich des Straßennetzes wurden bereits mehrere Maßnahmen realisiert. Als weitere wichtige Straßenergänzungen wurden herausgestellt:

- Neubau der Sallerner Regenbrücke
- Ostumgehung von der Schwabelweiser Brücke bis zur B 16 in Haslbach
- Autobahnparallele A 3 vom Klinikum bis Burgweinting
- Querverbindung von der Obertraublinger Straße bis zur B 15

#### 4.1.2 Verkehrsangebot im Prognosebezugsfall

##### 4.1.2.1 Straßennetz

Folgende Maßnahmen werden für den Prognosebezugsfall (Prognosehorizont 2020) als realisiert zugrundegelegt:

- B 15neu im Abschnitt A 93 – A 94
- 6-streifiger Ausbau der A 3 im Abschnitt AK Regensburg – AS Rosenhof
- Autobahnparallele A 3 vom Klinikum bis Burgweinting
- Querverbindung von der Obertraublinger Straße bis zur B 15 (Burgweinting)
- Neubau der Osthafenspanne zwischen A 3 (AS R-Ost) und der B 8

Der **Prognose-Bezugsfall** mit Prognosehorizont 2020 berücksichtigt bereits die B 15neu. Deshalb weist die A 93 südlich Regensburg (südlich Pentling) einen überproportionalen Verkehrszuwachs um 24 % von 46.000 auf 57.000 Kfz/Tag auf. Andererseits geht die Belastung der B 15 südlich Obertraubling von heute 14.000 Kfz/Tag trotz der Strukturentwicklungen geringfügig auf 13.000 Kfz/Tag zurück.

Im Stadtgebiet Regensburg berücksichtigt der Prognose-Bezugsfall die Autobahnparallelstraße bei Burgweinting (mit Baugebiet Burgweinting) und die Osthafenspanne (ohne zusätzliche gewerbliche Nutzungen auf den erschlossenen Flächen).

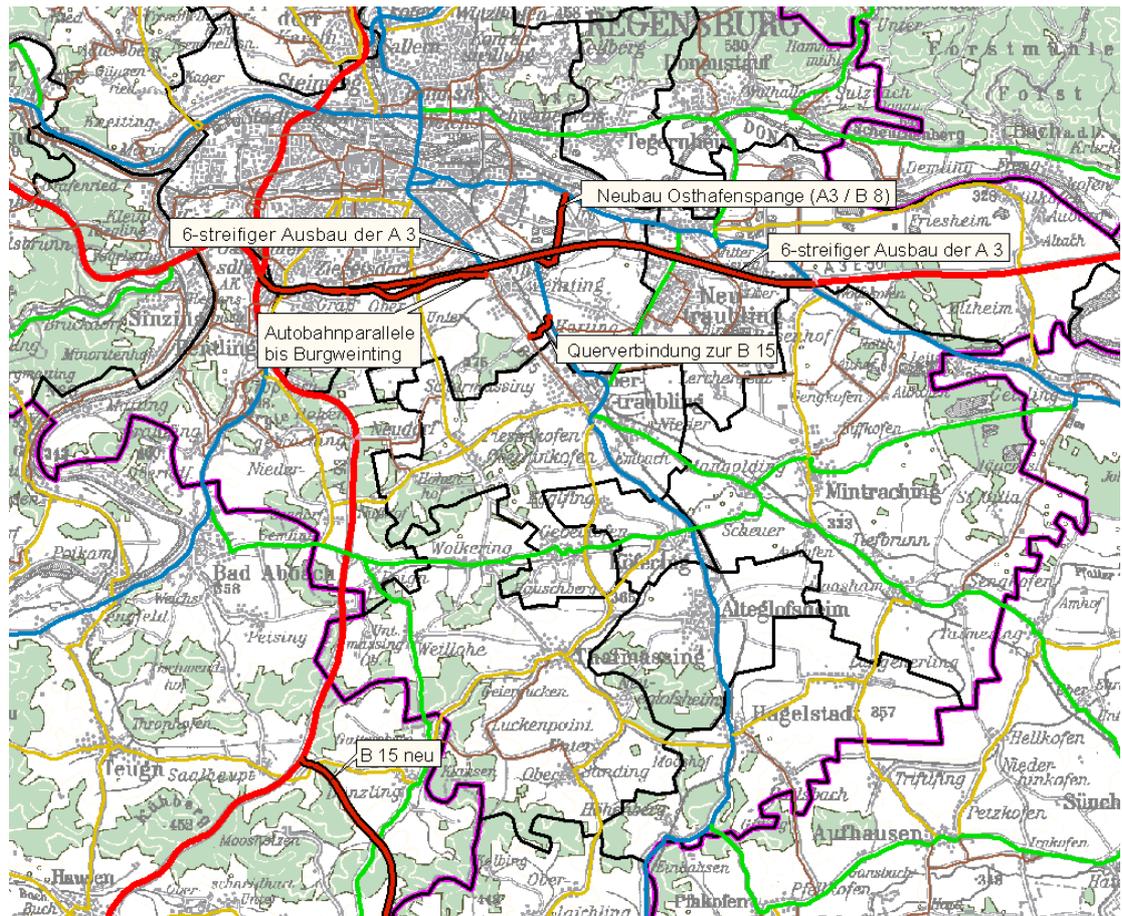


Abbildung 4-1: Verkehrsangebot im Straßennetz für den Prognose-Bezugsfall

Der Prognose-Bezugsfall ist der Vergleichsfall, der zur Ermittlung der verkehrlichen Wirksamkeiten der zu untersuchenden Maßnahmen herangezogen wird. Das Ergebnis der Umlegung Prognose-Bezugsfall ist für den Raum Regensburg in Plan A0 und für das Stadtgebiet Regensburg in Plan P0 dargestellt.

#### 4.1.2.2 Öffentlichen Verkehr

Folgende Maßnahmen werden im Bereich des Öffentlichen Verkehrs für den Prognosebezugsfall (Prognosehorizont 2020) in Abstimmung mit der BEG und dem RVV als realisiert zugrundegelegt:

- Verlegung des Haltepunktes Sinzing in die Ortsmitte (bis voraussichtlich Ende 2005)
- Wiederinbetriebnahme des Haltepunktes Burgweinting
- Einrichtung Haltepunkt Walhallastraße (bis 2010)
- Abschluss der Ausbaumaßnahmen im Bereich P+R und B+R im Verbundgebiet (bis Ende 2005) (s. Abschnitt 2.6.4)

Der Haltepunkt Diesenbach in der Gde. Regenstauf wird nach Auskunft der BEG wegen des zu geringen Fahrgastpotenzials voraussichtlich nicht realisiert.

- Auf den nach Regensburg zulaufenden Bahnstrecken ist von einer Angebotsverbesserung auszugehen. Die Haltepunkte entlang dieser Schienenverbindungen sollen häufiger als derzeit bedient werden. Dazu werden im Rahmen des Projekts „R4-Stern“ drei Millionen Zugkilometer im Nahverkehr auf den Relationen von Straubing, Neufarn (NB), Neustadt a.d. Donau und Neumarkt neu ausgeschrieben. Auf der Strecke Regensburg – Weiden – Hof wird der Regionalverkehr ebenfalls neu ausgeschrieben.

Für den Prognose-Bezugsfall wird in Absprache mit der BEG folgendes Angebot im Schienenverkehr zugrundegelegt.

- Neumarkt - Regensburg (HVZ: 30min-Takt, NVZ/SVZ: 60min-Takt)
- Straubing - Regensburg (HVZ: 30min-Takt, NVZ/SVZ: 60min-Takt)
- Neustadt a.d. Donau - Regensburg (HVZ: 30min-Takt, NVZ/SVZ: 60min-Takt)
- Neufahrn - Regensburg (HVZ: 30min-Takt NVZ/SVZ: 60min-Takt)
- Schwandorf - Regensburg (HVZ: 30min-Takt, NVZ/SVZ: 60min-Takt)

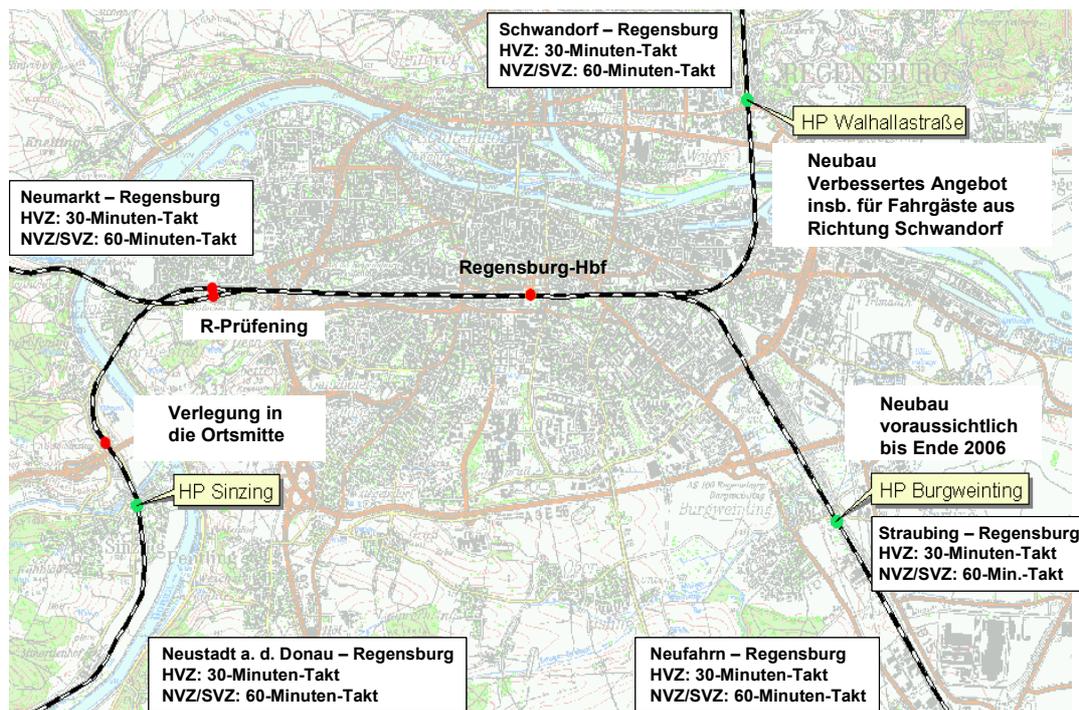


Abbildung 4-2: Verkehrsangebot im ÖV für den Prognose-Bezugsfall

## 4.2 Verkehrsnachfrage

### 4.2.1 Änderung der Verkehrsnachfrage aufgrund der Siedlungsentwicklung im Raum Regensburg

Zur Abschätzung des Neuverkehrs wurden die Wohn- und Gewerbeflächenreserven im Nahbereich Regensburg aufgenommen. Hierbei erfolgte eine enge Abstimmung mit dem parallel zur Verkehrsuntersuchung durchgeführten „Teilraumgutachten Stadt-Umland Regensburg“.

Für den Prognosehorizont wird für das Stadt-Umland Regensburg ein Einwohnerzuwachs von etwa 14.000 Einwohnern, davon etwa 4.000 in der Stadt Regensburg zugrundegelegt (Quelle: Teilraumgutachten Stadt-Umland Regensburg).

In der Stadt Regensburg sind vor allem im Süden weitere Entwicklungen geplant. Östlich des Klinikums soll dort ab 2007 ein Technologiepark (s. Abbildung 4-3) in der Größenordnung von 13 ha mit etwa 1.300 bis 1.950 Arbeitsplätzen entstehen.

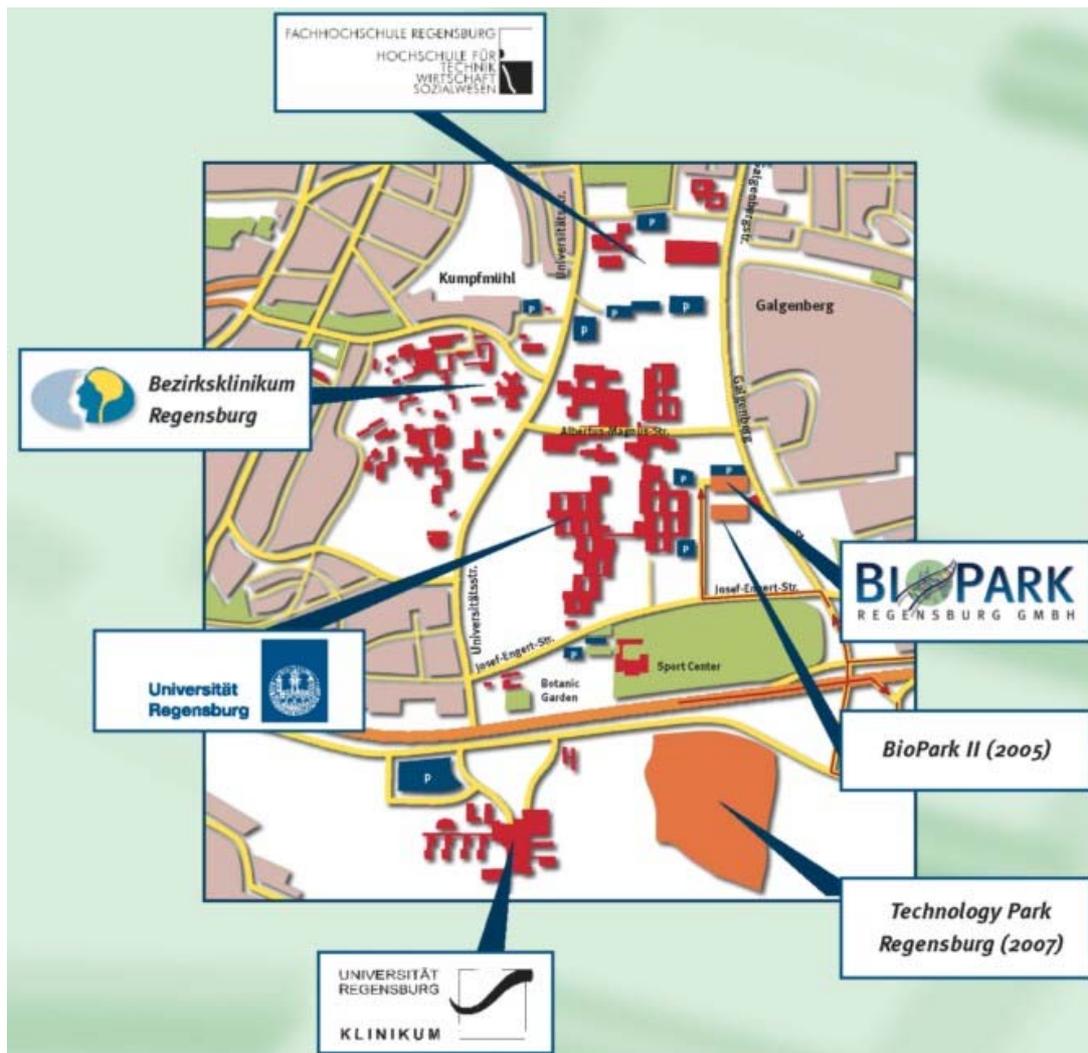


Abbildung 4-3: Entwicklungsvorhaben im Bereich Klinikum / Universität

In Burgweinting sind die beiden Wohnbaugebiete „Burgweinting Nordwest I“ (B-Plan rechtskräftig) und „Burgweinting Nordwest II“ (B-Plan in Bearbeitung) mit insgesamt etwa 1.140 Wohneinheiten bzw. 2.850 Einwohnern vorgesehen (s. Abbildung 4-4).



#### 4.2.2.2 Ziel-/ Quellverkehr Stadt Regensburg (Kordon)

Im Ziel-/Quellverkehr der Stadt Regensburg werden pro Tag voraussichtlich etwa folgende Anzahl an Fahrten durchgeführt.

MIV            etwa 244.000 Pers.-Fahrten/Tag bzw. 222.000 Kfz-Fahrten/ Tag

Dies entspricht einem Zuwachs von etwa + 11 % gegenüber dem Analysejahr.

ÖV            etwa 36.500 Pers.-Fahrten/Tag

Dies entspricht einem Zuwachs von etwa + 12 % gegenüber dem Analysejahr. Bezüglich des Schienenverkehrs ergibt sich ein Zuwachs von etwa 20 %.

Der ÖV-Anteil liegt trotz der relativ hohen Zuwächse im Schienenverkehr weiterhin bei etwa nur 13 % aller Fahrten aufgrund der weiteren Zunahmen im motorisierten Individualverkehr.