
5 Maßnahmen im IV und ÖV

5.1 Bauliche Maßnahmen (Netzergänzungen) im Straßennetz

5.1.1 Lösungsansätze

Über die in Abschnitt 4.1.1 aufgeführten Maßnahmen hinaus, befinden sich weitere Maßnahmen in der Diskussion. Seitens des Landkreises liegt eine Planung für den Neubau einer Donaubrücke bei Sinzing vor. Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Regensburg enthält keinen Hinweis auf die Notwendigkeit einer Donaubrücke für den motorisierten Individualverkehr an dieser Stelle. Die Stadt Regensburg hält jedoch die Trasse frei.

Des Weiteren befinden sich folgende Maßnahmen in der Diskussion:

- Verlängerung der Osttangente über die B 16 hinaus zur B 15 bzw. A 93
- Ortsumgehung Obertraubling

Zur Ertüchtigung des Straßennetzes werden auch großräumige Lösungsansätze zur Entlastung des Regensburger Raumes und insbesondere der A 93 diskutiert.

Neben einer großräumigen Westumfahrung von Regensburg zur Entlastung der A 93 im städtischen Bereich vom großräumigen Durchgangsverkehr, befinden sich auch Lösungsansätze im Osten der Stadt in der Diskussion (s. Abbildung 5-2).

Die Westumfahrung würde nördlich bzw. südlich Regendorf von der A 93 in Form eines Autobahndreiecks abzweigen und etwa in südwestlicher Richtung verlaufend im Bereich zwischen den AS Nittendorf und Sinzing ein Autobahndreieck mit der A 93 bilden. Von dort wird der Verkehr über die A 3 Richtung Osten geleitet. Der Verkehr in Fahrtrichtung Holledau (A 93) wird im weiteren Verlauf entweder über das AK Regensburg geführt oder bereits vor dem AK Regensburg südwestlich am Autobahnkreuz vorbeigeleitet und anschließend wieder auf die A 93 eingeführt.

Die großräumige Ostumfahrung könnte neben den großräumigen Über-Eck-Verkehren zwischen der A 93 Nord und der A 3 Ost auch regionale Verkehre, die die im Südosten bzw. südöstlich der Stadt Regensburg gelegenen Gewerbebetriebe zum Ziel haben, aufnehmen. Um neben einer Umfahrung im Nord-Ost-Quadranten eine durchgehende Umfahrung in Nord-Süd-Richtung zu realisieren, würde die Ostumfahrung, die mit der A 3 in etwa in Höhe der AS R-Rosenhof verknüpft würde, in südwestlicher Richtung bis zur B 15 und im weiteren Verlauf zur A 93 etwa in Höhe der AS Bad Abbach geführt.

Die verkehrlichen Wirkungen dieser Maßnahmen sind in Abschnitt 6.4 dargestellt.

In Abbildung 5-1 sind die bestehenden Schutzgebiete des Untersuchungsraumes dargestellt. Gut erkennbar sind die im Nordosten des Untersuchungsraumes gelegenen großflächigen Landschaftsschutzgebiete (grüne Schraffur). Dieses Gebiet

müsste bei Realisierung einer Ostumfahrung in geeigneter Weise durchquert werden.

Bei Realisierung einer Westumfahrung wären ebenfalls einige Landschaftsschutzgebiete zu queren. Vor allem die zahlreichen Wasserschutzgebiete (blau), sowie die FFH-Gebiete (orange) im Bereich des Naabtals sind hinsichtlich der Realisierung einer Westumfahrung äußerst problematisch.

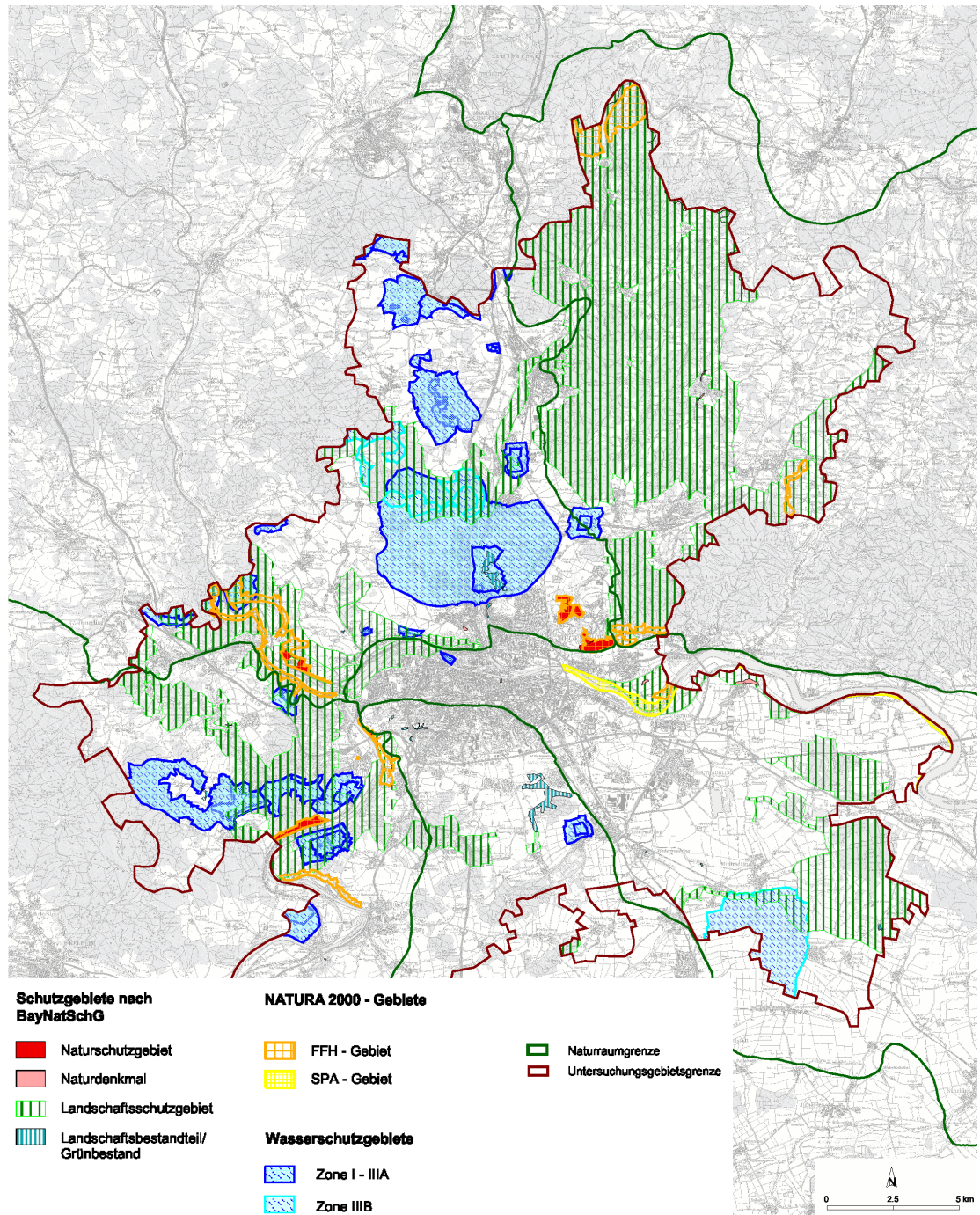


Abbildung 5-1: Schutzgebiete im Untersuchungsraum (Quelle: Teilraumgutachten Stadt und Umland Regensburg)

In der folgenden Abbildung 5-2 sind die bestehenden Raumwiderstände überlagert mit den Trassenkorridoren in einer Karte dargestellt. Das oben beschriebene Konfliktpotenzial ist deutlich erkennbar.

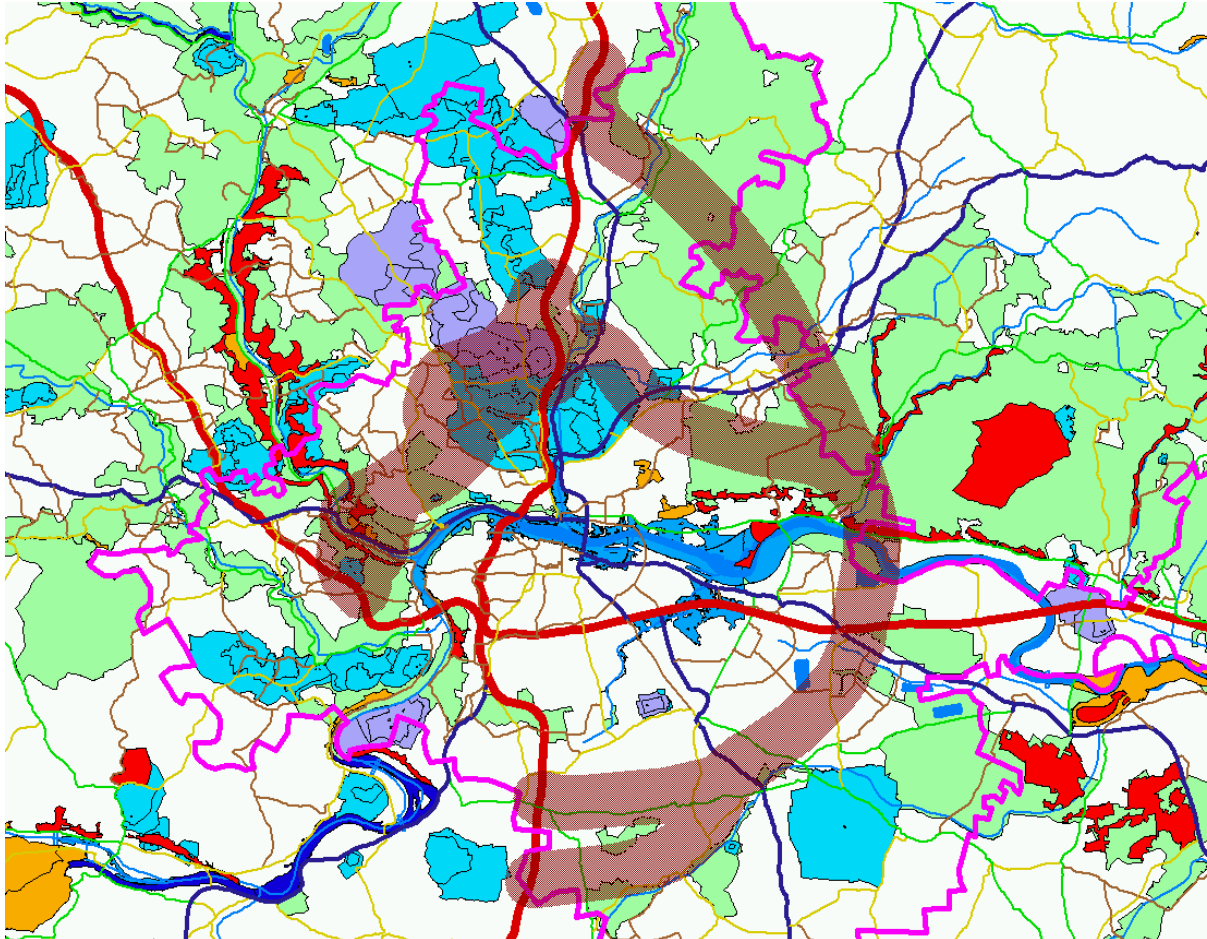


Abbildung 5-2: Korridore für eine großräumige Westumfahrung (Nord-West-Quadrant) und Ostumfahrung Regensburgs - Raumwiderstände

- Naturschutzgebiet
- FFH-Gebiet
- Gewässer
- Wasserschutzgebiet geplant
- Wasserschutzgebiet festgesetzt
- Überschwemmungsgebiet geplant
- Überschwemmungsgebiet festgesetzt
- Landschaftsschutzgebiet

Während die Realisierung des Südostquadranten einer Ostumfahrung aus naturschutzfachlicher Sicht eher unkritisch zu beurteilen ist, wären im Nordosten massive Durchschneidungen, insbesondere bei der nördlicheren Variante erforderlich. Aber auch beim Korridor, der südlich Regenstau in die A 93 mündet, wären massive Eingriffe in aus naturschutzfachlicher Sicht schutzwürdige Bereiche erforderlich.

5.1.2 Maßnahmen - Planfälle

Für die Untersuchung wurden folgende Maßnahmen bzw. Maßnahmenkombinationen definiert

5.1.2.1 Großräumige Umfahrungen

Westumfahrung

A 1. Westumfahrung

von der A 93 südlich Regenstauf über die A 3 westlich Sinzing zur A 93 in Höhe Anbindung B 15neu

A 2. Nordwestumfahrung

von der A 93 südlich Regenstauf zur A 3 westlich Sinzing

Ostumfahrung

A 3. Nordostumfahrung

von der A 93 südlich Regenstauf zur A 3 westlich Rosenhof

A 4. Ostumfahrung

von der A 93 südlich Regenstauf über die A 3 westlich Rosenhof zur A 93 nördlich B 15neu

A 5. großräumige Nordostumfahrung über B 85 – B 20 (4-streifig höhenfrei ausgebaut)

vierstreifiger Ausbau B 20 "A 3 - Cham" und B 85 "Cham - Schwandorf"

Die Korridore für die großräumigen Umfahrungen sind in Abbildung 5-2 dargestellt.

5.1.2.2 Maßnahmen Stadtgebiet Regensburg

P 1. Neubau der Sallerner Regenbrücke

zur besseren Verteilung des von Norden auf die Stadt zufließenden Verkehrs

P 2. Neubau einer Donaubrücke westlich Pfaffenstein

zur Entlastung der Pfaffensteiner Autobahnbrücke von Stadt-Umland-Verkehren aus dem Nordwesten. Aus städtebaulicher Sicht wird diese Maßnahme wegen der Eingriffe und den damit verbundenen Auswirkungen auf den vorhandenen Naherholungsraum (Westpark) von seiten der Stadt Regensburg für nicht

umsetzbar erachtet. Der Bereich entlang der Donau westlich Pfaffenstein ist Landschaftsschutzgebiet (s. Abbildung 5-1)

P 3. Neubau einer Donaubrücke bei Sinzing

zur besseren Anbindung des westlichen Landkreises und des angrenzenden Landkreises Kelheim an das Stadtgebiet Regensburg und Entlastung des Autobahnkreuzes Regensburg

P 4. Ostumgehung von der Schwabelweiser Brücke bis zur B 16 in Haslbach (Osttangente)

zur Entlastung der Konradssiedlung

P 5. Verlängerung der Osttangente bis zur B 15 südlich Zeitlarn

P 6. Verlängerung der Osttangente bis zur B 15 (und damit zur A 93) nördlich Zeitlarn

P 7. Kombination Sallerner Regenbrücke und städtische Osttangente

P 8. Parallelbrücken im Bereich Pfaffensteiner Brücke

zur Entlastung der Pfaffensteiner Autobahnbrücke vom städtischem, die Donau überschreitendem Verkehr

5.1.2.3 Maßnahmen südlicher Landkreis Regensburg

1 Ortsumgehung Obertraubling

2 St2329 Ausbau westlich Köfering

3 St2329 OU Gebelkofen

4 St2329 OU Wolkering (mit Untervarianten Nord und Süd)

5 St2329 OU Scheuer

6 Westumfahrung Gärtnersiedlung in Neutraubling

Die definierten Maßnahmen bzw. Planfälle sind in Abbildung 5-3 dargestellt und werden hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirkung untersucht. Die Ergebnisse sind in Abschnitt 6.4 beschrieben.

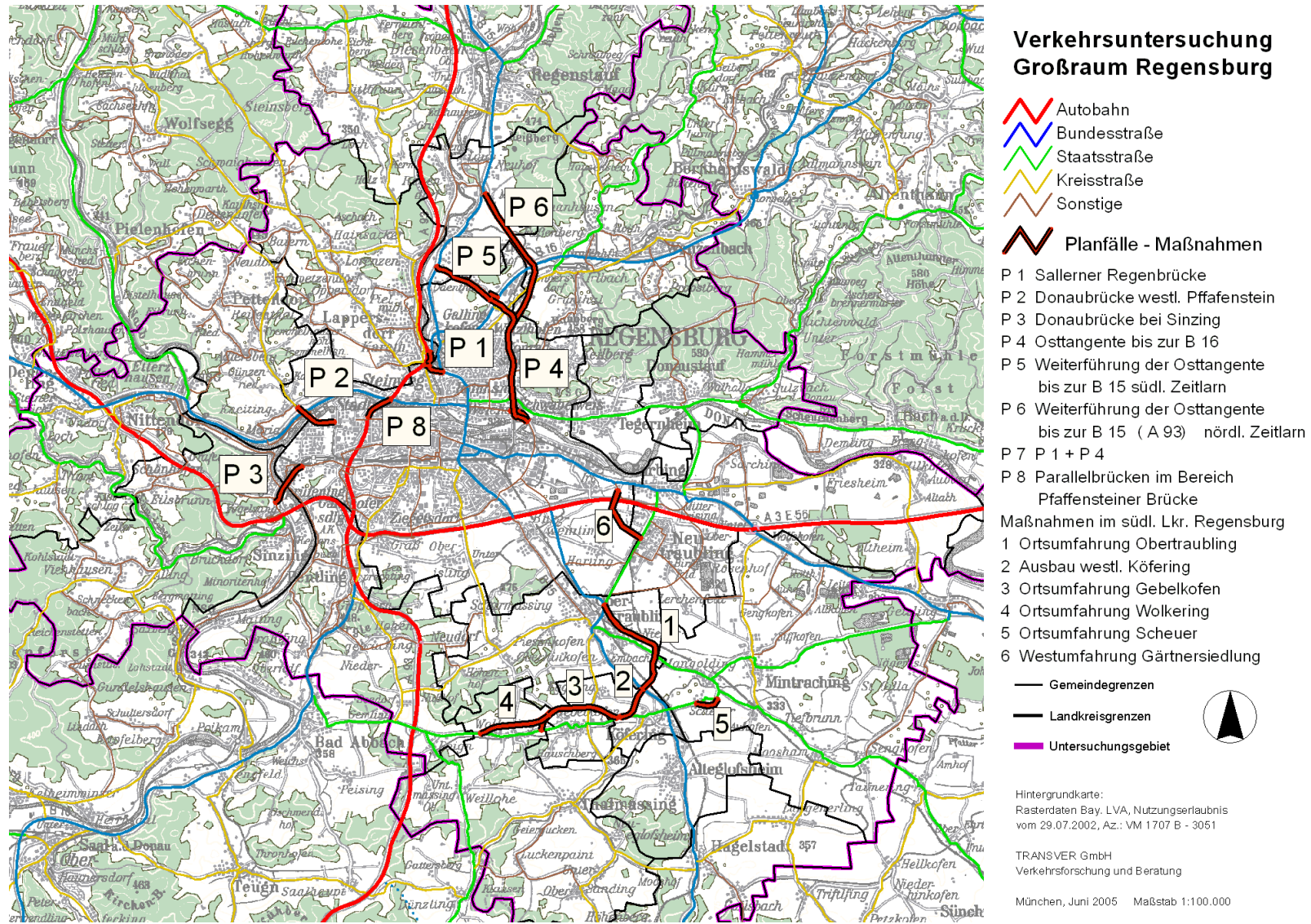


Abbildung 5-3: Maßnahmen – Planfälle im Überblick

5.2 Kurzfristige Maßnahmen im Autobahnnetz

5.2.1 Einsatzmöglichkeiten der Zuflussregelung im Autobahnnetz

Die Defizitanalyse (s. Abschnitt 3.2.4) hat ergeben, dass die Zuflussverkehrsstärken an den Anschlussstellen entlang der A 3 nicht die hohen, kritischen Verkehrsbelastungen aufweisen. Wesentliche Verbesserungen im Verkehrsablauf durch den Einsatz von Zuflussregelungsmaßnahmen sind daher für diesen Bereich nicht zu erwarten. Für die A 3 bietet sich aufgrund des starken Verkehrsaufkommens auf der Hauptfahrbahn mit hohen Lkw-Anteilen der sechsstreifige Ausbau an. Zur Verbesserung des Verkehrsablaufs sollte kurz- bis mittelfristig der Einsatz einer SBA, die bereits für einen sechsstreifigen Ausbau zu dimensionieren ist, erwogen werden.

Für die A 93 haben die Untersuchungen ergeben, dass mit Zuflussregelungsmaßnahmen der derzeitige bzw. künftige Verkehrssituation unter Berücksichtigung der zu erwartenden Belastungssteigerungen entschärft werden können. Folgende prinzipiellen Aspekte verdeutlichen, warum eine Zuflussregelung auf der A 93 helfen kann, die Verkehrssituation zu verbessern:

- Vierstreifige Stadtautobahn mit
- dichter Anschlussstellenfolge,
- hohen Belastungen auf der Hauptfahrbahn (tageszeitlich, wöchentlich wiederkehrend) und
- extrem hohen Einfahrtsverkehrsstärken an einzelnen Anschlussstellen

5.2.1.1 Wirkungsweise der Zuflussregelung

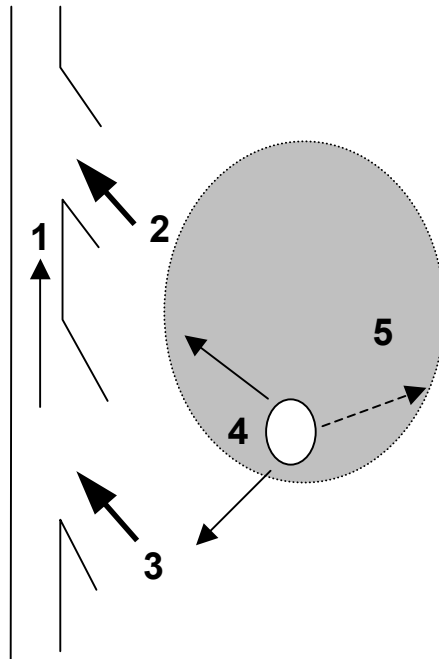
Der Verkehrsfluss auf hochbelasteten Schnellstraßen ist sehr empfindlich gegenüber Störungen, wie sie zum Beispiel durch Einfädelungsvorgänge hervorgerufen werden können. Zuflussregelungsanlagen können diese Störungen verringern, indem sie Fahrzeugpuls, die sich z.B. in städtischen Straßennetzen aufgrund von Lichtsignalanlagen bilden, zerstückeln (*Pulkzerstückelung*) und ggf. den Zufluss auf die Schnellstraße begrenzen (*Zuflussdosierung*). Gleichzeitig muss gewährleistet werden, dass sich der Rückstau auf der zuflussgeregelten Rampe nicht in das nachgeordnete Straßennetz ausbreitet.

Maßnahmen zur Zuflussregelung (Ramp-Metering) können somit zur Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses und der Erhöhung der Verkehrssicherheit auf hochbelasteten Schnellstraße beitragen.

Bei der Betrachtung sind folgende Auswirkungen zu unterscheiden:

1. Verkehrsqualität (Durchlass und Geschwindigkeit) auf der Hauptfahrbahn
2. Verkehrsqualität (Durchlass und Stau) auf der Zufahrt stromabwärts
3. Verkehrsqualität (Durchlass und Stau) auf der Zufahrt stromaufwärts

4. Verteilung der Verkehre auf die Zufahrten
5. Verlagerung der Verkehre im nachgeordneten Netz



Bei den Belastungsfällen können jeweils Fälle mit und ohne Zuflussdosierung unterschieden werden. Dabei wird von folgender Annahme ausgegangen:

- Die Hauptfahrbahn hat eine hohe Belastung, bei der bei ungehindertem Zufluss von Zufahrt 2 (stromab) mit hoher Wahrscheinlichkeit ein Stau entsteht.

5.2.1.2 Situation ohne Zuflussdosierung

Es tritt folgender Fall auf:

- Starker Verkehrszufluss in Zufahrt 2 führt zu Stau, der im Folgenden auch die Zufahrt selbst blockiert: Die Verkehrsqualität auf der Hauptfahrbahn (1), und somit auch für die zufließenden Verkehrsströme in den Zufahrten 2 und 3 ist beeinträchtigt.
- Demzufolge müsste der (regelmäßig auftretende) Stau bereits heute zu Verlagerungen im nachgeordneten Netz (Umlagerungen) führen.

5.2.1.3 Situation mit Zuflussdosierung

Es können v.a. zwei Fälle auftreten:

- Die Zuflussdosierung ermöglicht eine Win-Win-Situation: Die Zuflussmenge in Zufahrt 2 wird so geregelt, dass eine Staubildung sowohl auf der Hauptfahrbahn als auch in der Zufahrt 2 vermieden werden kann. Die Verkehrsqualität auf der Hauptfahrbahn (1), und somit auch für die zufließenden Verkehrsströme in den Zufahrten 2 und 3 wird verbessert.
- Die Zuflussdosierung ermöglicht folgende Situation: Die Zuflussmenge in Zufahrt 2 wird so geregelt, dass eine Staubildung auf der Hauptfahrbahn vermieden werden kann. Die Verkehrsqualität auf der Hauptfahrbahn (1), und somit auch für die zufließenden Verkehrsströme in den Zufahrten 2 und 3 wird verbessert. Hohe zufließende Verkehrsmengen in Zufahrt 2 führen jedoch zur Rückstaubildung auf der Rampe. In diesem Fall würde der (regelmäßig auftretende) Stau zu Verlagerungen im nachgeordneten Netz (Umlagerungen) führen (s. Abschnitt 6.1.5).

5.2.1.4 Verkehrssicherheit

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit durch eine Zuflussregelung ist ein wesentlicher Aspekt neben der Effizienzsteigerung des Verkehrsablaufs. Es ist davon auszugehen, dass bei durchgängig fließendem Verkehr auf der Hauptfahrbahn und durch die Pulkzerstückelung des Einfahrtsstromes weniger Auffahrunfälle oder Unfälle bei der Einfädelung (gegenseitiges Streifen) entstehen. Studien aus den USA belegen einen Rückgang der Unfallrate während der Zuflussregelungs-Stunden um 15-25 %.

5.2.1.5 Akzeptanz

Die Akzeptanz von Zuflussregelungsanlagen wird hauptsächlich nur von den Fahrern beurteilt, die vor den Lichtzeichengebern auf ihre Grünphase warten. Die Fahrer auf der Hauptfahrbahn, die am meisten durch die Zuflussregelung profitieren, fühlen sich nicht betroffen, profitieren vielmehr davon. Die Länge der Rotphase bildet ein Kriterium, das die Akzeptanz durch den Fahrer widerspiegelt. Je kürzer die Rotphase ist, umso geringer werden die Restriktionen gegenüber dem Fahrer wahrgenommen.

Studien aus den USA zeigen, dass nach einem testweisen Abschalten aller Zuflussregelungsanlagen auf den Motorways in Minnesota (ca. 400 Anlagen) der Großteil der Befragten eine verschlechterte Verkehrslage bemerkt hat und dass 80 % für den Einsatz von Zuflussregelung ist.

5.2.1.6 Standorte

Aus der Defizitanalyse (s. Abschnitt 3.1) wurden insbesondere die Standorte an den Anschlussstellen

- R-Nord (FR Holledau) und
- R-Pfaffenstein (FR Holledau) sowie die
- AS R-West (FR Weiden)

als aus verkehrlicher Sicht potenziell geeignete Standorte für eine Zuflussreglung identifiziert. Eine Abschätzung der Wirkungen und eine Bewertung hinsichtlich des Einsatzes dieser Anlagen erfolgt in Abschnitt 6.1.

5.3 Maßnahmen im ÖV

5.3.1 Potenzialanalyse

5.3.1.1 Auswertung der Pendlerdaten

Im Rahmen der Potenzialanalyse war zu klären, wo Verlagerungspotenziale vom IV zum ÖV vorhanden sind, die möglicherweise Maßnahmen im IV ersetzen können.

Um die räumliche Ausprägung der Verkehrsbeziehungen (Herkunfts-/ Zielbeziehungen) zu untersuchen, wurden die Pendlerdaten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (Quelle: Bundesanstalt für Arbeit, Stand 30.06.2002) im Großraum Regensburg ausgewertet. Diese Daten wurden auch für die Raumabgrenzung des Nahverkehrsplans zugrundegelegt. Die ausgewerteten Daten sind in Abbildung 5-4 und Abbildung 5-5 dargestellt.

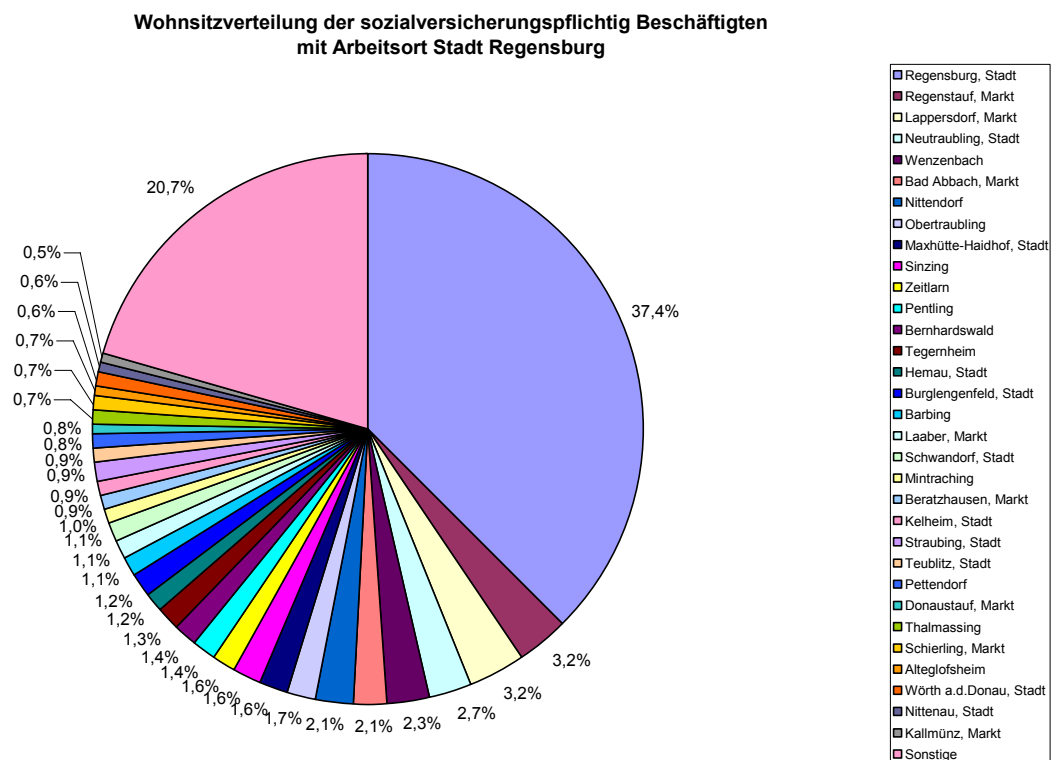


Abbildung 5-4: Wohnsitzverteilung der in der Stadt Regensburg sozialversicherungspflichtig Beschäftigten

Etwa gut ein Drittel (37 %) der in der Stadt Regensburg Beschäftigten ist gleichzeitig auch in der Stadt Regensburg wohnhaft. Diese sind bezogen auf das Stadtgebiet Regensburg Binnenpendler.

Die Umlandgemeinden im näheren Umkreis der Stadt Regensburg stellen jeweils einen Einpendleranteil von etwa 2 % bis 3 %. Mit zunehmender Entfernung nimmt der Einpendleranteil ab. Die Wohnstandortverteilung der in Regensburg Beschäftigten verteilt sich dispers vor allem im näheren Umkreis der Stadt Regensburg. Eine Bündelung dieser Pendlerströme im öffentlichen Verkehr ist daher äußerst schwierig. Dies um so mehr, da sich die Wohnstandorte nicht nur auf viele verschiedene Gemeinden verteilen, sondern auch jeweils innerhalb der Gemeindegebiete gestreut sind. Die Arbeitsplätze im Stadtgebiet Regensburg liegen schwerpunktmäßig vor allem in der Innenstadt und im Stadtosten.

Von allen in der Stadt Regensburg wohnhaften sozialversicherungspflichtig Beschäftigten haben 82 % ihren Arbeitsplatz in der Stadt Regensburg (Abbildung 5-5). Bezogen auf das Stadtgebiet Regensburg sind dies Binnenpendlerbeziehungen.

Neutraubling hat als einzige Umlandlandgemeinde eine bedeutendere Rolle als Arbeitsplatzstandort. Immerhin 4 % der in Regensburg wohnhaften Beschäftigten arbeiten in Neutraubling.

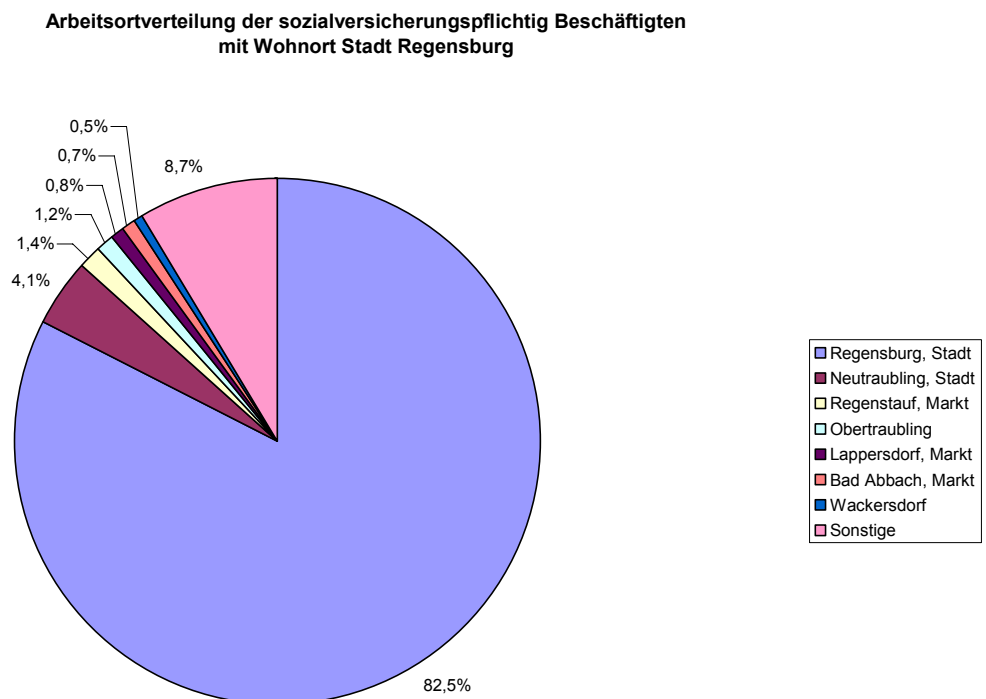


Abbildung 5-5: Arbeitsortverteilung der in der Stadt Regensburg wohnhaften sozialversicherungspflichtig Beschäftigten

Zusammenfassend sind die oben ausgeführten Aussagen in Abbildung 5-6 visualisiert. Ein Großteil der berufsbedingten Wege bzw. Fahrten wird innerhalb der Stadt Regensburg durchgeführt. Ansonsten ist eine flächige Streuung des Pendleraufkommens über das gesamte Untersuchungsgebiet und darüber hinaus erkennbar.

Die Gemeinden mit den höchsten Pendleraufkommen liegen im näheren Umkreis der Stadt Regensburg.

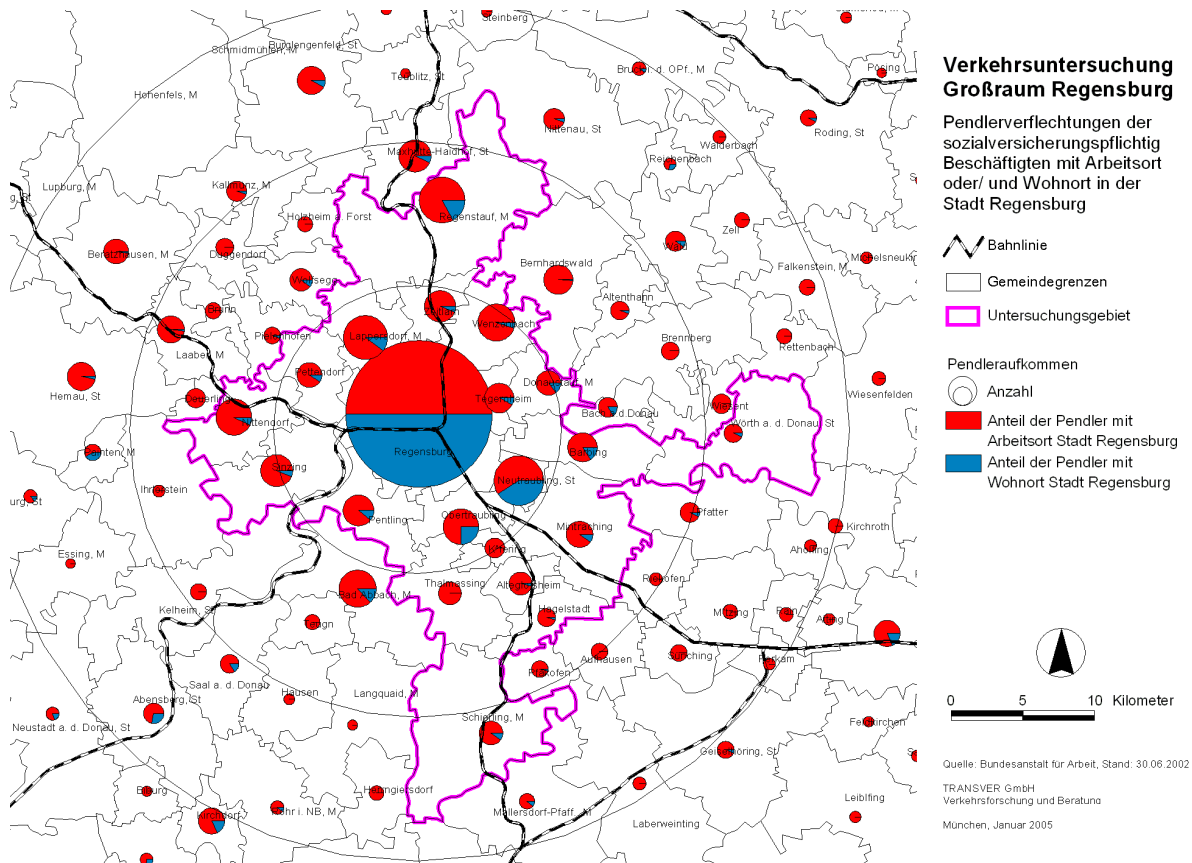


Abbildung 5-6: Pendlerverflechtungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Arbeitsort oder/ und Wohnort Regensburg

5.3.1.2 Auswertung der Gesamtfahrtenmatrix

Neben den Pendlerverflechtungsbeziehungen wurde im Rahmen der Potenzialanalyse auch die Gesamtfahrtenmatrix hinsichtlich des Quell-, Ziel- und Binnenverkehrs bezogen auf das Stadtgebiet Regensburg ausgewertet (Abbildung 5-7).

Aus der Darstellung der Gesamtverkehrsbeziehungen wird deutlich, dass sich der engere Einzugsbereich (räumliche Umgriff) der Stadt Regensburg auf einen Umkreis von 10 km - 15 km um die Stadtmitte herum konzentriert.

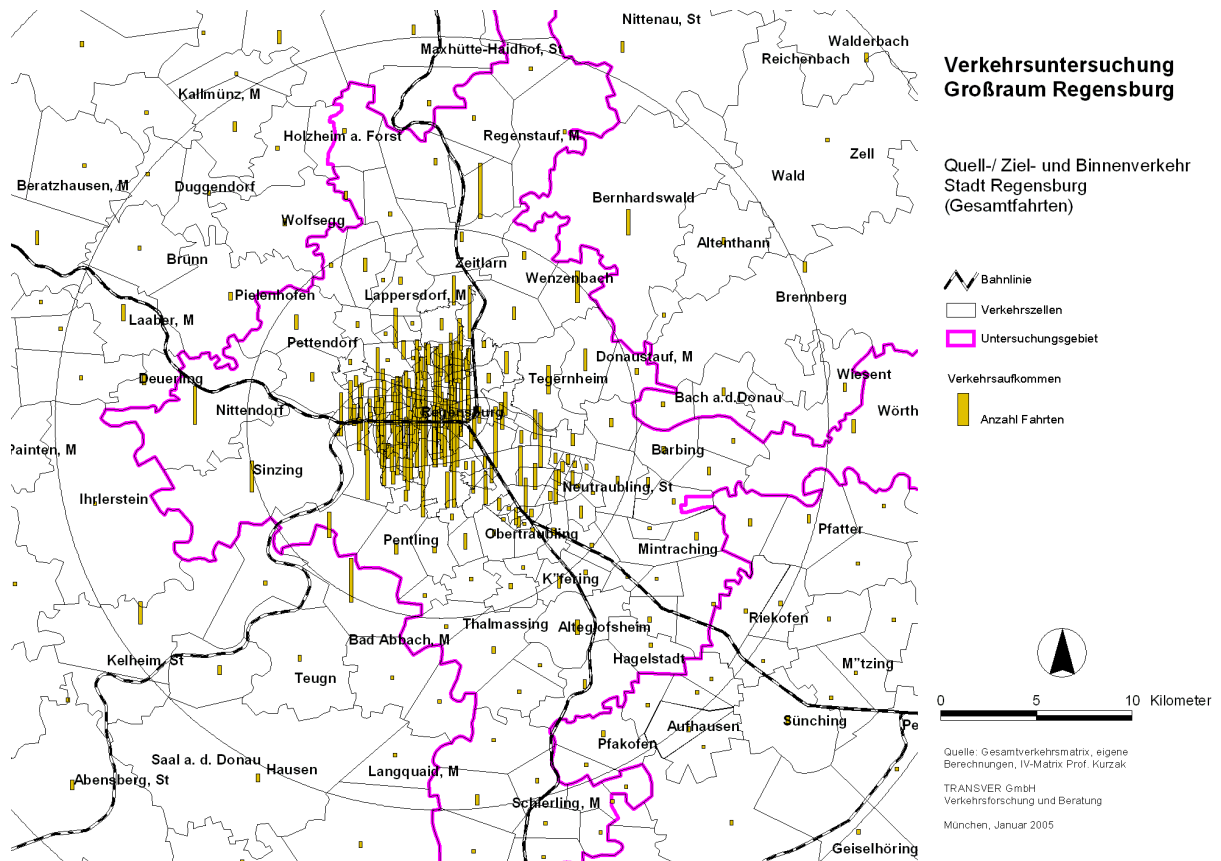


Abbildung 5-7: Quell-/ Ziel- und Binnenverkehr Stadt Regensburg (Gesamtfahrten)

5.3.2 Lösungskonzepte

5.3.2.1 Räumlicher Umgriff

Aus der Potenzialanalyse hat sich ergeben, dass der unmittelbare Einzugsbereich der Stadt Regensburg mit relevantem absolutem Verlagerungspotenzial vom IV zum ÖV im Umkreis von etwa 10 km bis etwa 15 km um die Stadtmitte herum gelegen ist. Enthalten in diesem Einzugsbereich sind folgende Städte und Gemeinden, die bereits zum Teil über bestehende Haltepunkte ans Schienennetz angebunden sind:

- Stadt Regensburg (Hauptbahnhof, Haltepunkt Prüfening)
- Regenstauf (Haltepunkt)
- Lappersdorf
- Neutraubling
- Obertraubling (Haltepunkt)
- Wenzelbach/ Bernhardswald
- Bad Abbach
- Sinzing (Verlegung des Haltepunkts in die Ortsmitte geplant)
- Nittendorf (Haltepunkte Undorf und Etterzhausen)

Aufgrund der zum Großteil vorhandenen Haltepunkte im Schienennetz erscheint es zielführend, vor allem auch das Schienenangebot zu verbessern.

5.3.2.2 Maßnahmen

Die Lösungskonzepte bauen daher auf dem für den Planungs-Nullfall (s. Abschnitt 4.1.2) zugrundegelegten verbesserten Angebot im Schienenpersonenverkehr, sowie auf dem in Abbildung 5-8 dargestellten Entwurf für ein Regio-Stadtbahnssystem (Quelle: Stadt Regensburg) auf.

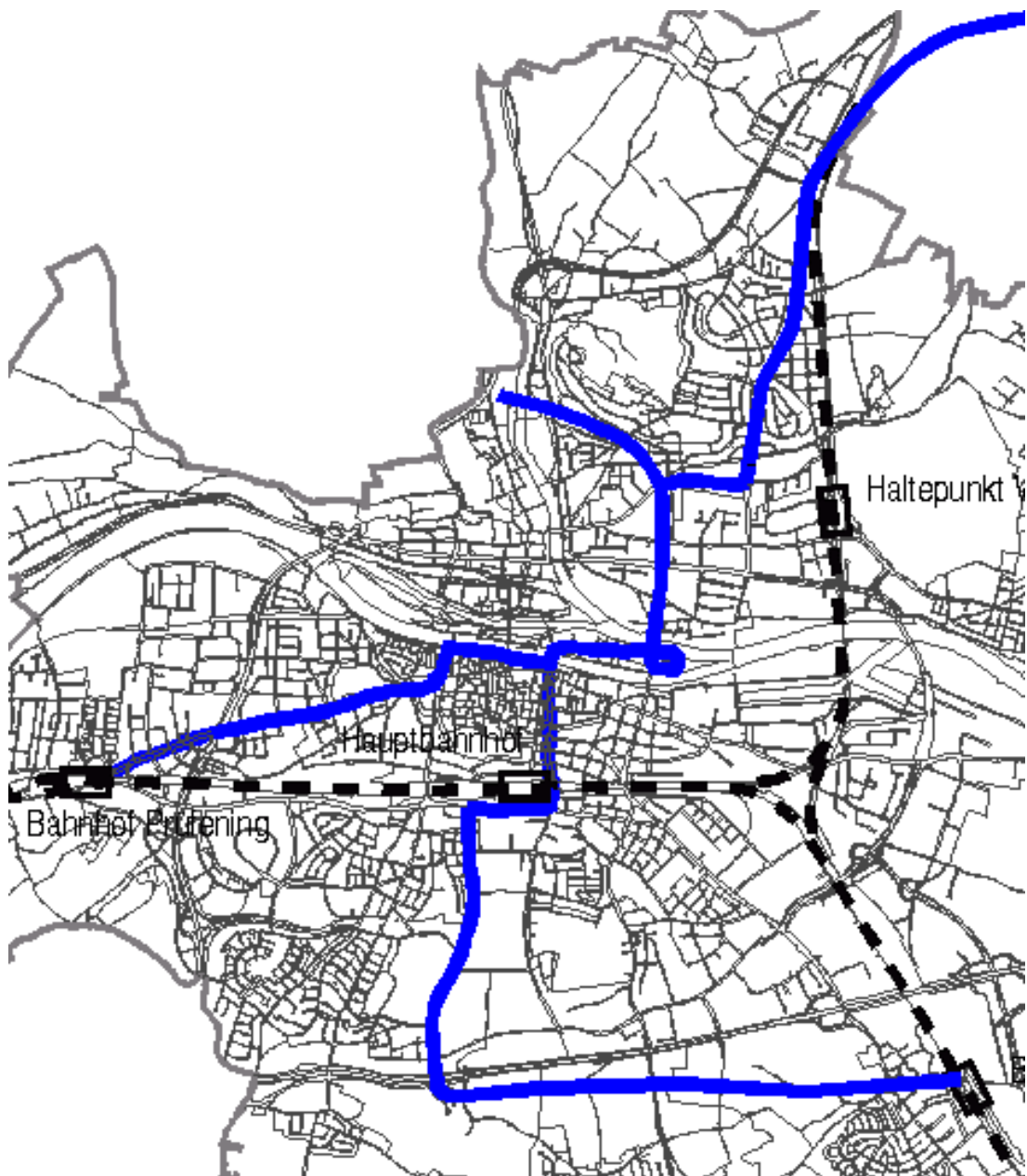


Abbildung 5-8: Entwurf für ein Regio-Stadtbahnssystem (Quelle: Stadt Regensburg)

Bei Realisierung eines Regio-Stadtbahnsystem wären Verknüpfungspunkte im Nordosten der Stadt (Wutzlhofen) und im Südosten (am Haltepunkt Burgweinting) vorzusehen.

Die für ein Regio-Stadtbahnsystem generell in Frage kommenden Streckenabschnitte sind in der folgenden Abbildung 5-9 dargestellt.

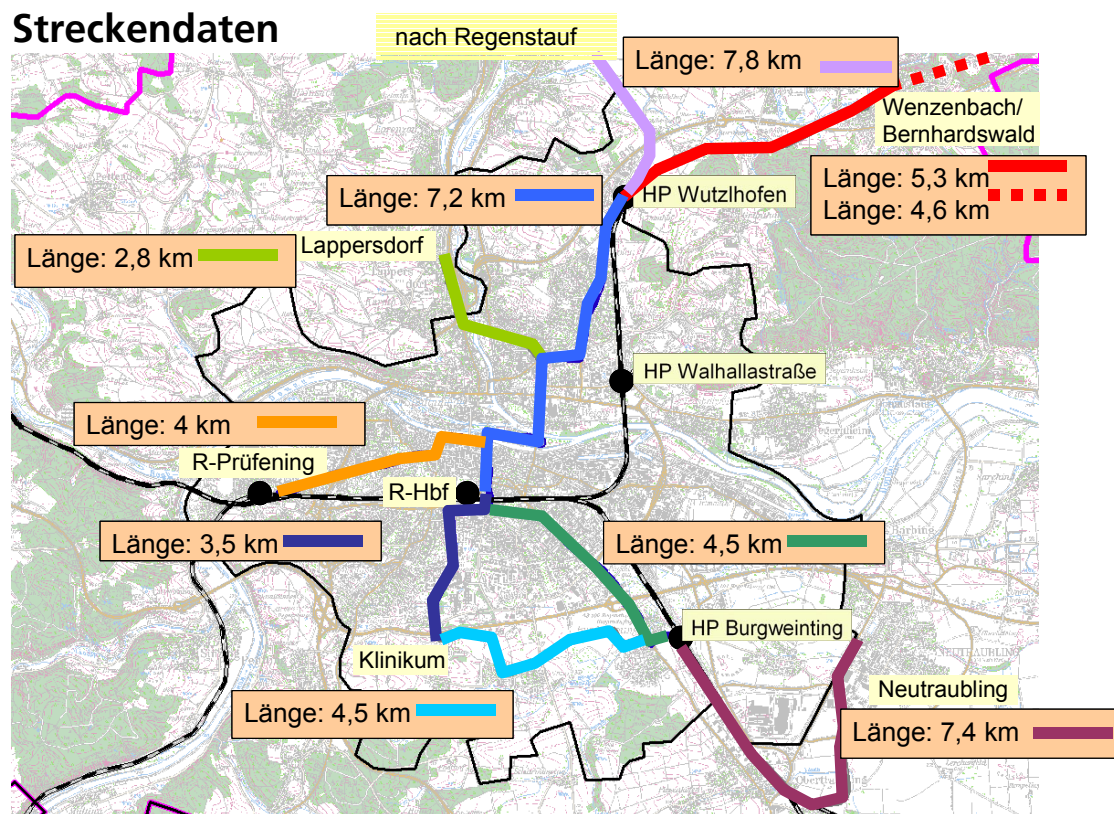


Abbildung 5-9: Relevante Streckenabschnitte für ein Regio-Stadtbahnsystem

5.3.2.3 Konzept-Varianten (Variante A und B)

Variante A

Variante A baut auf der für den Plan-Nullfall zugrundegelegten Angebotsverbesserung im Schienenpersonenverkehr auf, da bereits mehrere der potenziellen Gemeinden über einen Bahnanschluss (Stadt Regensburg, Regenstau, Obertraubling, Sinzing, Nittendorf) verfügen.

Das DB-Schienenangebot wird um ein attraktives schienengebundenes Nahverkehrsmittel in einem ersten Schritt in der Stadt Regensburg ergänzt, welches ggf. in die Nachbargemeinden Lappersdorf, Neutraubling, Wenzelbach/ Bernhardswald erweitert werden kann. Als Verknüpfungspunkte sind der Regensburger Hauptbahnhof, sowie die Haltepunkte Prüfening, Burgweinting und Wutzlhofen vorgesehen (s. Abbildung 5-10).

Variante A

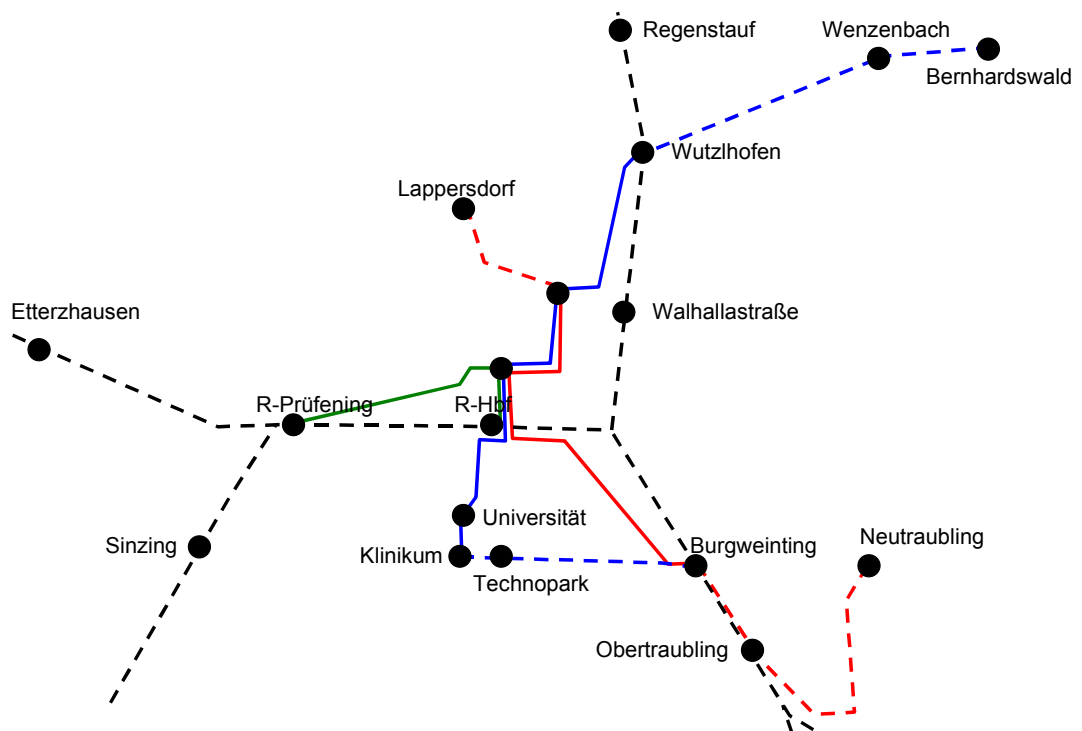


Abbildung 5-10: Konzept-Variante A

Variante B

Variante B baut ebenfalls auf der für den Plan-Nullfall zugrundegelegten Angebotsverbesserung im Schienenpersonenverkehr auf.

Das DB-Schienerangebot wird mittels einer Durchmesserlinie um direkte umsteigefreie Schienenverbindungen in die Stadtmitte ergänzt:

- Regensburg – Konradssiedlung – Stadtmitte – Hbf – Landshuter Straße – Burgweinting – Obertraubling – Neutraubling

Als Verknüpfungspunkte sind der Hauptbahnhof in Regensburg, sowie die Haltepunkte in Wutzlhofen und Burgweinting vorgesehen.

Des Weiteren sind folgende ergänzende Schienenverbindungen vorgesehen:

- (Lappersdorf –) DEZ – Stadtmitte – Regensburg-Hbf – Universität – Klinikum (– Technologiepark – Burgweinting)
- Regensburg-Prüfening – Stadtmitte – Regensburg-Hbf

Variante B

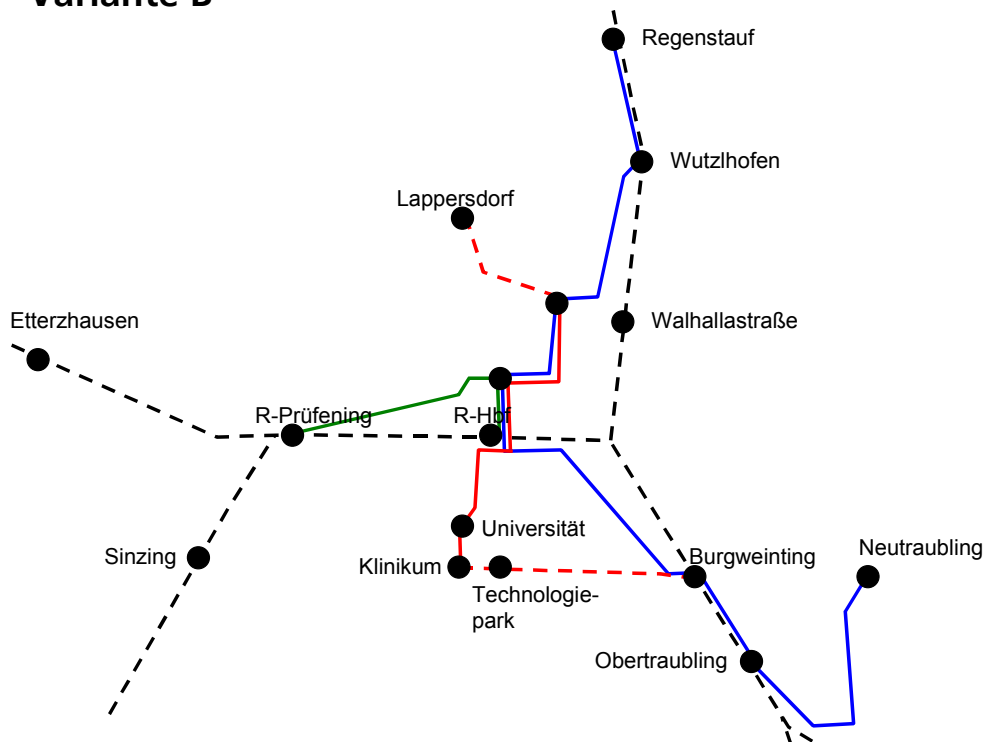


Abbildung 5-11: Konzept-Variante B

5.3.2.4 Beurteilung - Vorauswahl

Die Umlegung der Gesamtverkehrsnachfrage (Quell-/Ziel- und Binnenverkehr Stadt Regensburg) auf das Verkehrsnetz ergäbe bei freier Routenwahl die in Abbildung 5-12 dargestellten Streckenbelastungen. Neben den Schienenstrecken, wären vor allem die beiden Donauquerungen Steinernen Brücke und Nibelungenbrücke am stärksten belastet, wobei die Belastungen an beiden Übergängen auf ähnlich hohem Niveau lägen. Des Weiteren ist ein starkes Fahrgastaufkommen entlang der Landshuter Straße ablesbar.

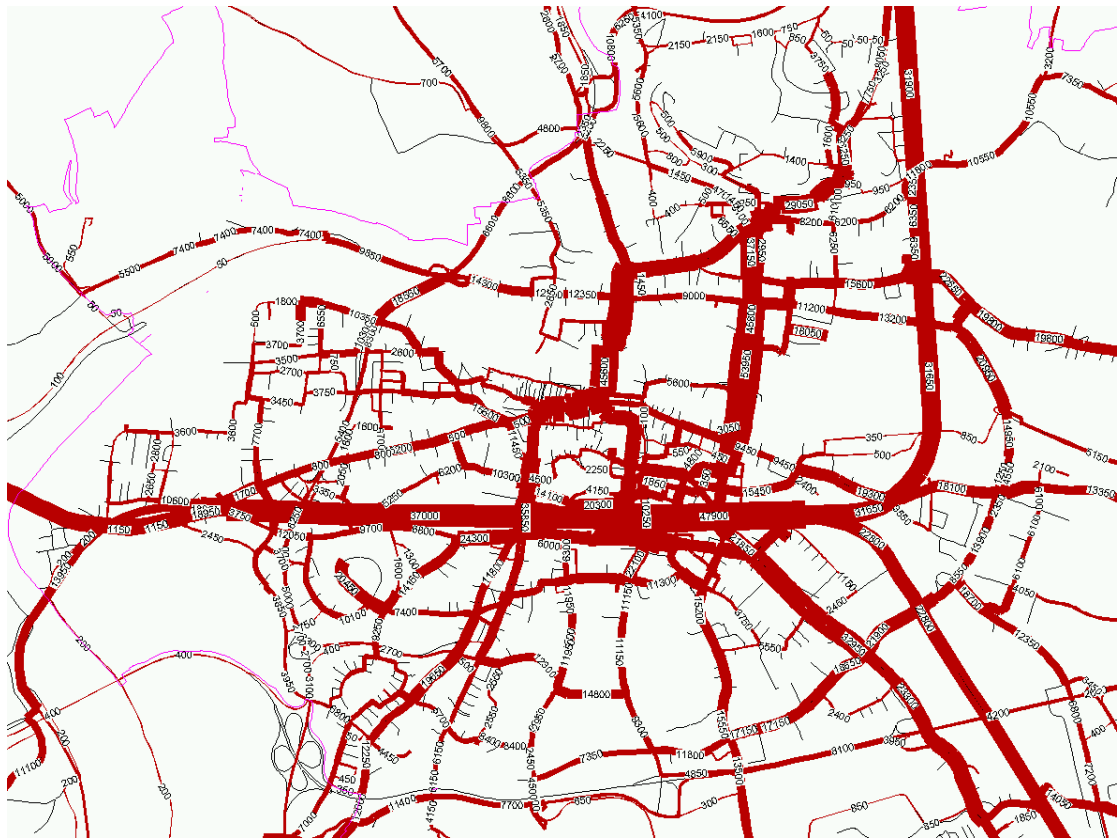


Abbildung 5-12: Umlegung der Gesamtverkehrsnachfragematrix aufs Verkehrsnetz

Vergleicht man das Umlegungsergebnis in Verbindung mit dem in Abbildung 5-8 dargestellten Entwurf für ein Regio-Stadtbahnsystem (Quelle: Stadt Regensburg) lässt sich folgendes feststellen:

- Im Nordosten der Stadt ist eine relativ hohe Nachfrage aus den Stadtteilen Wutzlhofen und Konradssiedlung erkennbar. Eine Stärkung dieser Verbindung in Richtung Stadtmitte ist daher generell sinnvoll.
- Verkehre aus Richtung Lappersdorf fragen vor allem die Verbindung über die Steinerne Brücke nach. Die Verbindung über die Sallerner Brücke wäre vergleichsweise gering belastet. Dies gilt auch hinsichtlich einer Verlängerung in den Stadtteil Sallern.
- Im Stadtsüden ist eine verteilte Nachfragebelastung erkennbar. Eine eindeutige Aussage zum Trassenverlauf lässt sich daraus nicht ableiten. Eine Verbindung zwischen Burgweinting und Regensburg (Mitte) entlang der Landshuter Straße lässt jedoch auf Fahrgastpotenzial schließen.
- Die Nachfrage für eine Querverbindung zwischen Klinikum und Burgweinting lässt sich aus den Untersuchungsergebnissen nicht ableiten.

Eine mögliche Regio-Stadtbahnverbindung von Lappersdorf über die Sallerner und Nibelungenbrücke in die Stadtmitte ist im Vergleich zur bestehenden Busverbindung

etwa 2 km bzw. 55 % länger und daher aus verkehrlicher Sicht ungünstig zu beurteilen (s. auch Abschnitt 5.3.1.2 und Abbildung 5-12).

Um so mehr ist im Sinne eines attraktiven ÖPNV sicherzustellen, dass die Busverbindungen aus Richtung Lappersdorf auch in Zukunft dauerhaft über die Steinernen Brücke bzw. eine adäquate Ersatztrasse direkt und ohne Umwege ins Stadtzentrum geführt werden.

Unter Berücksichtigung einer komplett neu zu schaffenden Schieneninfrastruktur im Abschnitt Wutzlhofen - Wenzelbach/ Bernhardswald liegt auf diesem Streckenabschnitt ein zu geringes Fahrgastpotenzial vor. Diese mögliche Verlängerung ist daher ebenfalls nicht weiter verfolgenswert.

Mögliche Erweiterungen nach Regenstauf und Neutraubling erscheinen im Hinblick auf die bestehenden Gleisanlagen im Rahmen der Verkehrsuntersuchung generell weiter verfolgenswert und sind daher weiterhin zu überprüfen.

5.3.2.5 Konzept-Variante C

Variante C sieht im Endzustand zwei Linien in Ergänzung zum verbesserten Schienenangebot im Plan-Nullfall vor. Diese Linien können in Teilabschnitten realisiert und unter Verkehr genommen werden. Im Stadtgebiet ist tagsüber eine Bedienung im 10min-Takt, abends im 20min-Takt vorgesehen. Auf den Außenästen ist eine Bedienung im 20min-Takt vorgesehen.

Variante C

- Linie 1
- Linie 2

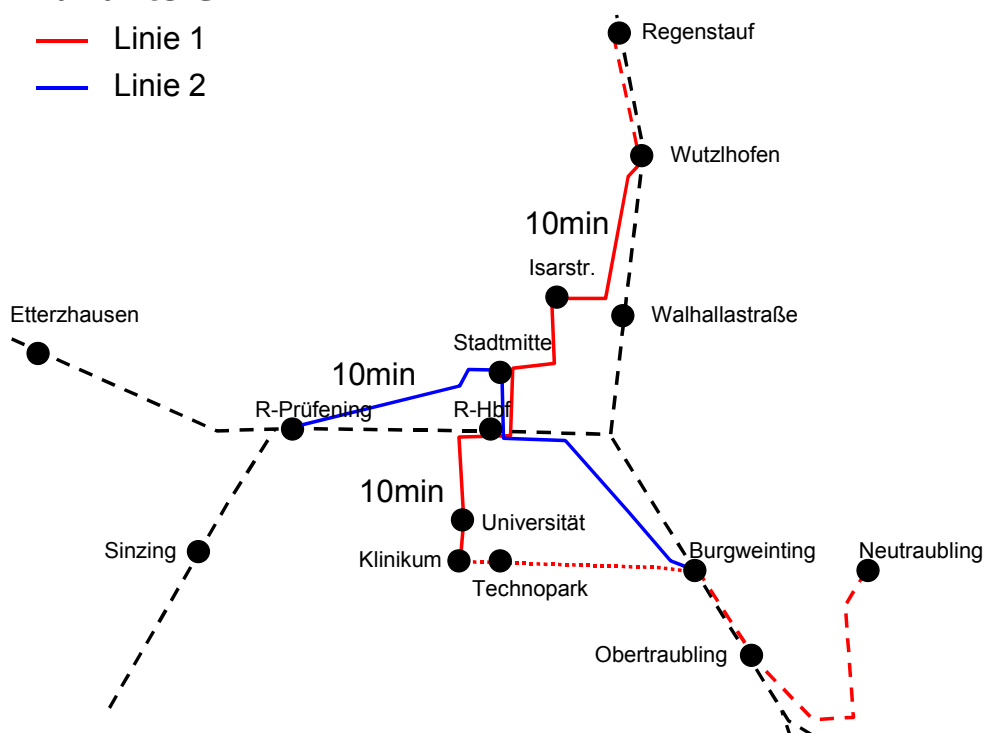


Abbildung 5-13: Konzept-Variante C

5.3.3 Planfälle

Auf Grundlage der Defizitanalyse (s. Abschnitt 3.3) und Potenzialanalyse (s. Abschnitt 5.3.1), sowie in Absprache mit der Auftraggebergruppe wurde festgelegt, folgende Planfälle aufbauend auf dem Plan-Nullfall (s. Abschnitt 4.1.2) zu untersuchen.

- Planfall 1
 - Zusätzlicher Haltepunkt Regensburg-Ostbahnhof
- Planfall 2
 - Haltepunkt Wutzlhofen
 - Linie 1 Wutzlhofen – Albertstr. (Bustreff)

- Planfall 3

wie Planfall 2, jedoch mit einer verlängerten Linie 1 bis zum Klinikum

- Planfall 4

wie Planfall 3, jedoch mit einer zusätzlichen Linie 2 von Prüfening bis Albertstr. (Bustreff)

- Planfall 5

wie Planfall 4, jedoch mit einer verlängerten Linie 2 bis Burgweinting über Landshuter Str.

- Planfall 6 (Maximalszenario)

Überlagerung von Planfall 1 und Planfall 5, jedoch mit Verlängerung der Linie 1 nach Regenstauf und Neutraubling