

---

## 7 Empfehlungen

---

### 7.1 Fazit der Verkehrsuntersuchung

Aufgabenstellung der Verkehrsuntersuchung Großraum Regensburg war, Lösungsvorschläge zur Verbesserung der Verkehrssituation im Raum Regensburg zu erarbeiten, diese zu analysieren und zu bewerten. Dazu wurden insbesondere auch großräumige Lösungsansätze, wie **Autobahnumfahrungen von Regensburg im Zuge der A 93** hinsichtlich ihrer Entlastungswirkungen untersucht.

Die Verkehrsuntersuchung hat ergeben, dass eine Nordwest- bzw. Westumfahrung von Regensburg, abgesehen von problematischen Eingriffen in Natur und Landschaft, wegen zum Teil erheblicher Umwegigkeit nur eine sehr begrenzte Entlastung für die verkehrlich kritischen Abschnitte der A 93 in Regensburg bewirkt. Die (langfristige) Planung einer Nordwest- oder Westumfahrung von Regensburg im Zuge der A 93 ist daher aus gutachterlicher Sicht nicht weiter zu verfolgen.

Eine Nordost- bzw. Ostumfahrung von Regensburg wäre zwar verkehrlich sehr attraktiv, würde aber zum Teil längere Tunnelstrecken erforderlich machen. Aufgrund der enormen Raumwiderstände und der fehlenden Wirtschaftlichkeit (Nutzen-Kosten-Verhältnis: ca. 0,2) ist diese Maßnahme aus heutiger Sicht nicht realisierbar.

Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der A 93 gibt es vier Problembereiche:

- Anschlussstelle Regensburg-Nord
- Donaubrücke Pfaffenstein
- Autobahnkreuz Regensburg
- Streckenabschnitt AS Regensburg-Süd – AK Regensburg (FR Weiden)

Ein durchgehender sechsstreifiger Ausbau der A 93 ist zur Lösung dieser Probleme nicht zielführend.

Aus gutachterlicher Sicht wird empfohlen, die Bemühungen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Raum Regensburg auf folgende Maßnahmen zu konzentrieren. Die Maßnahmen sind unter Berücksichtigung der zeitlichen Abfolge ihrer Realisierung chronologisch geordnet aufgeführt.

### 7.2 Kurzfristige Maßnahmen

#### 7.2.1 Maßnahmen im IV

- Bau der **Sallerner Regenbrücke**

Durch den Bau der Sallerner Regenbrücke kann eine wichtige Alternativroute für den aus Norden von Regensburg kommenden Verkehr mit Ziel in den östlichen Stadtgebieten geschaffen werden. Das Vorhaben trägt zur Entlastung der AS R-Nord (Fahrtrichtung Holledau) vom derzeit extrem hohen Rampenzufluss insbeson-

dere zur morgendlichen Hauptverkehrszeit bei. Die hohen Rampenzuflüsse verursachen zeitweise instabile Verkehrszustände vor dem Pfaffensteiner Tunnel. Die Maßnahme Sallerner Regenbrücke kann maßgeblich zur Verbesserung der Situation auf der A 93 im Bereich nördlich Pfaffenstein beitragen.

Des Weiteren wird durch diese Maßnahme der Verkehr auf der Nordgaustraße gebündelt, und somit das städtische Straßennetz - insbesondere die Amberger Straße - teilweise deutlich entlastet. Für den nordwestlichen Landkreis Regensburg verbessert sich die Anbindung an die Stadt Regensburg, insbesondere hinsichtlich des Verkehrs, der von den Kreisstraßen R 15 und R 18 kommend in den Stadtkern gelangen will.

- **Zuflussregelungsanlagen**

- AS R-Nord (FR Holledau)

- AS R-Pfaffenstein (FR Holledau)

- AS R-West (FR Weiden) i. V. mit der AS R-Prüfening (FR Weiden)

Die Zuflussregelungsmaßnahmen an der AS R-Pfaffenstein und AS R-West sind dabei eng mit möglichen baulichen Maßnahmen im Bereich der Pfaffensteiner Brücke abzustimmen.

Die Zuflussregelungsanlagen können zum einen dazu eingesetzt werden, den gepulsten Rampenzufluss an den Anschlussstellen R-West und R-Pfaffenstein zu entzerren und somit die Verflechtungsvorgänge auf der Autobahn zu stabilisieren, zum anderen können die Rampenzuflüsse so dosiert werden, dass der Verkehr auf der Autobahn fließend gehalten werden kann.

Die Zuflussregelungsanlagen können sehr kurzfristig eingebaut werden. Sie reichen jedoch nicht aus, die bestehenden und künftig zunehmenden Verkehrsprobleme infolge der Konzentration städtischer und regionaler Verkehre auf der A 93 insbesondere im Bereich Pfaffensteiner Brücke zu lösen. Dazu sind bauliche Maßnahmen, wie die Sallerner Regenbrücke und Verbesserungen für den Donau überschreitenden Verkehr erforderlich. In diesem Gesamtkonzept können die Zuflussregelungsanlagen auch mittel- bis längerfristig dazu eingesetzt werden, den Zufluss vor dem Pfaffensteiner Tunnel bzw. der Pfaffensteiner Brücke so zu regeln, dass der Verkehr auf der Autobahn leistungsfähig abgewickelt werden kann.

Ohne Erweiterung des städtischen Straßennetzes muss nach Inbetriebnahme einer Zuflussregelungsanlage an der AS Regensburg-Nord im morgendlichen Berufsverkehr mit Verkehrsumlagerungen hin zur Lappersdorfer Straße gerechnet werden, da für die Verkehrsteilnehmer aus dem nordwestlichen Landkreis keine geeignetere Alternativroute zur Verfügung steht. Daher ist auf eine rasche Realisierung der Sallerner Regenbrücke hinzuwirken.

Verkehrsteilnehmer aus Richtung Nordosten von der B 15 bzw. B 16 kommend, sollten bei Staugefahr auf der A 93 vor dem Pfaffensteiner Tunnel bereits am Knotenpunkt B 15/ B 16 auf diese Verkehrssituation hingewiesen werden. Somit stünde für jene Verkehrsteilnehmer bereits heute eine Alternativroute über die Amberger Stra-

ße zur Verfügung. Diese Maßnahme zur Verkehrsinformation wäre systemtechnisch mit der Zuflussregelungsanlage an der AS R-Nord zu koppeln, so dass die Verkehrsteilnehmer - unter Nutzung der für den Betrieb der Zuflussregelungsanlage zu installierenden Verkehrserfassungssysteme – aufgrund aktueller Verkehrslageinformation ihre Fahrtroute wählen können. Diese Maßnahme könnte zusammen mit der Installation der Zuflussregelungsanlage an der AS R-Nord kurzfristig umgesetzt werden.

- Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf der A 93

Auf der A 93 werden in Fahrtrichtung Regensburg zwischen der AS Regensburg und dem Tunnel Pfaffenstein an fünf Standorten Anzeigequerschnitte installiert. Diese dienen zur Geschwindigkeitsbeeinflussung bzw. zur Warnung vor Unfällen und Staus. In Fahrtrichtung Weiden sind mehrere dieser Anzeigequerschnitte vor dem AK Regensburg vorgesehen.

- Durchgehender Verflechtungsstreifen auf der A 93 (Fahrtrichtung Weiden) im Abschnitt AS Regensburg-Süd – AK Regensburg

Auf diesem Streckenabschnitt der A 93 müssen aufgrund der hohen Zuflüsse an der AS Regensburg-Süd sowie der starken Über-Eck-Verkehre am AK Regensburg in Fahrtrichtung Osten zahlreiche Verflechtungsvorgänge abgewickelt werden. Um diese Vorgänge zu erleichtern, wird im Abschnitt zwischen der AS Regensburg-Süd und dem AK Regensburg kurzfristig ein durchgehender Verflechtungsstreifen angelegt.

- Streckenbeeinflussungsanlage auf der A 3 im Abschnitt AS Sinzing – AS Rosenhof (unter Berücksichtigung des 6-streifigen Ausbaus)

Kurzfristig kann die beantragte Streckenbeeinflussungsanlage entlang der A 3 die derzeit statische Geschwindigkeitsbeschränkung ersetzen. Damit kann insbesondere zu den Spitzenverkehrszeiten eine Harmonisierung des Verkehrsflusses und eine damit verbundene Kapazitätserhöhung erreicht werden.

Anhand der Verkehrsprognosen ist jedoch zu erwarten, dass die dadurch erzielbaren Verbesserungen infolge der weiter steigenden Verkehrsbelastungen wieder aufgezehrt werden, so dass unter Berücksichtigung des mittel- bis längerfristigen Zeithorizonts diese Streckenbeeinflussungsanlage bereits für einen künftigen sechsstreifigen Querschnitt zu dimensionieren ist.

## 7.2.2 Maßnahmen im ÖV

- Sicherung der bestehenden Direktverbindungen im Busverkehr über die **Steinerne Brücke** durch eine entsprechende **Ersatztrasse**

Die Steinerne Brücke übernimmt derzeit neben der Nibelungenbrücke eine überaus wichtige Verbindungsfunktion für den ÖPNV. Derzeit verkehren täglich etwa 300 Busse über die Steinerne Brücke. Die bestehenden Busverbindungen in die Altstadt über die für den Kfz-Verkehr gesperrte Steinerne Brücke bieten eine konkurrenzfähige Alternative zum Pkw. Der Wegfall dieser Donau-Querung im ÖPNV würde eine deutliche Verschlechterung der derzeitigen Angebotsqualität im Busverkehr bewirken. Die Alternativroute über die Nibelungenbrücke in die Altstadt wäre für viele Fahrgäste deutlich umwegiger und somit auch zeitaufwändiger. Neben dem Attraktivitätsverlust mit der Folge sinkender Fahrgastzahlen entstünden aufgrund der Umwegfahrten zusätzliche Betriebskilometer mit entsprechenden Betriebskosten für den ÖPNV. Daher ist für die Steinerne Brücke eine günstige Ersatztrasse für den ÖPNV zu finden, so dass auch künftig eine direkte Donau-Querung in die Altstadt im Sinne eines attraktiven ÖPNV angeboten werden kann.

- Verlegung des Bahn-Haltespunktes **Sinzing** in die Ortsmitte

Der bestehende Haltepunkt Sinzing liegt ungünstig außerhalb des Siedlungsbereichs mit entsprechend niedrigen Ein- und Aussteigerzahlen. Durch die Verlegung des Haltespunktes in die Ortsmitte wird ein attraktiver Haltepunkt geschaffen, der fußläufig gut erreichbar ist. Nach Verlegung des Haltespunktes in die Ortsmitte ist mit einer Erhöhung der Fahrgastzahlen in Sinzing zu rechnen.

- Neubau des Bahn-Haltespunktes **Burgweinting**

Der Stadtteil Burgweinting wird in den kommenden Jahren weiter stark wachsen. Der Haltepunkt Burgweinting leistet daher einen wichtigen Beitrag zur Erschließung dieses Stadtteils im ÖPNV, um den infolge der weiteren Siedlungsentwicklung entstehenden Neuverkehr zu einem möglichst hohen Anteil im ÖPNV abwickeln zu können. Darüber hinaus kommt dem Haltepunkt für den Zielverkehr in die südöstlichen Stadtteile von Regensburg eine Bedeutung zu. Die derzeitige Verbindung im ÖV in diese Stadtteile erfolgt ab dem Hauptbahnhof rückläufig mit dem Bus.

- Ausbau des P+R- und B+R-Angebotes

Insbesondere an Haltepunkten des Schienennetzes, die außerhalb des fußläufigen Einzugsbereichs liegen, dient der Ausbau von Pkw- und Fahrradabstellplätzen dazu, die Zugangshemmnisse beim Umsteigen auf den Öffentlichen Verkehr zu minimieren.

## 7.3 Mittel- bis längerfristige Maßnahmen

### 7.3.1 Maßnahmen im IV

- **6-streifiger Ausbau der A 3** im Abschnitt AK Regensburg – AS Rosenhof

Mit drei durchgehenden Fahrstreifen im Abschnitt zwischen dem AK Regensburg und der AS Rosenhof könnte auch unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrszunahmen eine dauerhaft zufriedenstellende Verkehrsqualität der durchgehenden Strecke wieder hergestellt werden. In den Planfallberechnungen wurde der 6-streifige Ausbau der A 3 als bereits realisiert zugrundegelegt.

Da im Bereich der A 3 ein sechsstreifiger Ausbau grundsätzlich möglich ist, sollte diese Maßnahme aus Gründen der damit verbundenen dauerhaften verkehrlichen Wirksamkeit schrittweise zügig umgesetzt werden.

- **Brücke westlich Pfaffenstein bzw. Parallelbrücken im Bereich Pfaffensteiner Brücke**

Neben den drei bestehenden Donaubrücken ist auch bei Realisierung der Sallerner Brücke eine Verbesserung für den donauquerenden Quell-/Ziel- und Binnenverkehr der Stadt Regensburg erforderlich. Die Überlagerung dieser Verkehre mit dem Fernverkehr auf der Pfaffensteiner Brücke führt inzwischen regelmäßig zu Überlastungen und Staus auf der A 93. Notwendig wäre eine Brücke westlich Pfaffenstein zwischen der B 8 und Regensburg zur Entlastung der bestehenden Pfaffensteiner Brücke. Diese wird aus städtebaulicher Sicht von seiten der Stadt Regensburg für nicht umsetzbar erachtet.

Alternativ wären auch Parallelbrücken zur bestehenden Pfaffensteiner Brücke denkbar, die den Donau querenden Verkehr zwischen der B 8 (Frankenstraße) und der Cl.-Ferrand-Allee aufnehmen. Diese Parallelbrücken hätten aufgrund der Stadtnähe den Vorteil, dass die bestehende Pfaffensteiner Brücke (A 93) mehr vom städtischen Verkehr entlastet wird als im Falle einer weiter westlich gelegenen Brückenverbindung.

Die Erweiterung der bestehenden Pfaffensteiner Brücke auf vier Fahrstreifen je Fahrtrichtung ist hinsichtlich des verkehrlichen Nutzens mit den Parallelbrücken gleichzusetzen, aus Kostengründen jedoch deutlich ungünstiger zu bewerten, da beim vierstreifigen Ausbau ein komplett neuer Überbau für alle Fahrstreifen erforderlich würde.

- **Ertüchtigung des Autobahnkreuzes Regensburg** (z.B. durch den Bau einer halbdirekten Verbindungsrampe von der A 93 Nord zur A 3 Ost bzw. durch die Anlage von baulich von der Hauptfahrbahn getrennten Verteilerfahrbahnen im Zuge der A 93)

Neben der Pfaffensteiner Brücke stellt das AK Regensburg einen lokalen Engpass dar. Durch die Überlagerung der starken Über-Eck-Ströme kommt der Verkehr insbesondere auf der A 3 in Fahrtrichtung Passau zeitweise zum Erliegen.

Mittels einer halbdirekten Verbindungsrampe von der A 93 Nord zur A 3 Ost könnte eine Verbesserung in den Verflechtungsbereichen am Autobahnkreuz und damit eine deutliche Leistungssteigerung erreicht werden.

Ob alternativ zum Bau dieser halbdirekten Verbindungsrampe im Autobahnkreuz Parallelfahrbahnen im Zuge der A 93 zur Verbesserung der Verkehrssituation in den Verflechtungsbereichen möglich sind, ist wegen des geringen Abstands zum Anschluss Kumpfmühl noch zu prüfen.

- 6-streifiger Ausbau der A 93 im **Abschnitt AS Regensburg-Süd – AK Regensburg**

Aufgrund des starken Zuflusses an der AS R-Süd in Verbindung mit dem künftig zunehmenden Verkehr infolge der B 15neu ist zur Vermeidung von Staus ein 6-streifiger Ausbau der A 93 in diesem Bereich vorzusehen.

- Bau der **Sinzinger Donaubrücke**

Die Sinzinger Brücke bewirkt ebenfalls eine Entlastung am AK Regensburg insbesondere im Verflechtungsbereich der A 3 in Fahrtrichtung Passau, da vor allem der Verkehr aus dem westlichen Landkreis und dem angrenzenden Landkreis Kelheim nicht mehr gezwungen wäre, über die Autobahn nach Regensburg zu fahren. Zusätzlich würde der Zielverkehr nach Regensburg West eine direkte Verbindung erhalten.

Eine Donaubrücke bei Sinzing hat jedoch keine entlastende Wirkung hinsichtlich des neuralgischen Punktes Pfaffensteiner Brücke im Zuge der A 93. Umbaumaßnahmen in den Verflechtungsbereichen der A 93 im Bereich des Autobahnkreuzes wären trotzdem erforderlich.

Diese Maßnahme steht in unmittelbarer Konkurrenz zum ÖPNV. Durch diese neue Straßenverbindung würden Maßnahmen im ÖPNV - insbesondere die Verlegung des Haltepunktes Sinzing in die Ortsmitte - hinsichtlich der erzielbaren Verkehrsverlagerungseffekte geschwächt.

- **Städtische Osttangente** bis zur B 16

Die städtische Osttangente ist eine zweistreifige und teilweise kreuzungsfrei geführte Straße. Die Osttangente dient als städtische Verteilerschiene, auf der auch die Verkehre zwischen der B 16 (aus/ in Richtung Cham) und den vor allem im Südosten der Stadt gelegenen Gewerbegebieten leistungsfähig abgewickelt werden können. Des Weiteren hat sie Entlastungswirkung für die Konradsiedlung. Derzeit muss insbesondere auch die Grünthaler Straße die Funktion der Osttangente übernehmen, entsprechend hoch ist die Verkehrsbelastung.

- **Weiterführung der Osttangente bis zur B 15 (nördlich Zeitlarn)**

Eine Weiterführung der Osttangente bis zur B 15 hat in der Gesamtbetrachtung im Hinblick auf die Entlastung der A 93 eine begrenzte verkehrliche Wirkung. Langfristig sollte diese Option offen gehalten werden, um die Erreichbarkeit der Gewerbegebiete im Südosten der Stadt Regensburg sicherzustellen. Bei Weiterführung der Osttangente bis zur B 15 hätte die Gemeinde Zeitlarn einen erheblichen Nutzen hinsichtlich Entlastung der bestehenden Ortsdurchfahrt im Zuge der B 15. Daher ist nur eine Linienführung nördlich Zeitlarn weiter verfolgenswert. Über die B 15 und die AS Regenstauf besteht die Verbindung zur A 93.

- **Vierstreifiger Ausbau der B 20 und B 85**

Durch den vierstreifigen Ausbau der beiden außerhalb des Untersuchungsraumes gelegenen Bundesstraßen B 20 und B 85 würde vor allem die Anbindung des Raumes Cham an das großräumige Straßennetz verbessert werden. Als Nebeneffekt würde der Raum Regensburg in gewissem Umfang von großräumigem Verkehr zwischen der A 93 Nord und der A 3 Ost entlastet werden. Allerdings ist im aktuellen Bedarfsplan nur ein teilweiser Ausbau vorgesehen.

- **Ertüchtigung des Straßennetzes im südlichen Landkreis Regensburg**

Eine Ertüchtigung des Straßennetzes im südlichen Landkreis Regensburg – insbesondere der Ausbau der St 2329 mit diversen Ortsumfahrungen und eine kleinräumige Lösung im Bereich Obertraubling – ist erforderlich, um die Verkehrsprobleme im Süden des Großraums Regensburg zu lösen. Die Maßnahmen haben lokal eine hohe Bedeutung zur Abwicklung des vor allem regionalen Verkehrs.

### 7.3.2 Maßnahmen im ÖV

- **Errichtung des Bahn-Haltepunktes Walhallastraße**

Derzeit befindet sich zwischen Regenstauf und Regensburg-Hauptbahnhof kein weiterer Bahn-Haltepunkt. Die Verbindung im ÖV in die nördlich der Donau gelegenen Stadtteile von Regensburg erfolgt ab dem Hauptbahnhof rückläufig mit dem Bus. Diese Verbindung ist keine Alternative zum Pkw. Mit Errichtung des Haltepunktes Walhallastraße können vor allem Fahrgäste aus Richtung Schwandorf die nördlich der Donau gelegenen Ziele direkter und wesentlich schneller als bisher erreichen.

- **Taktverdichtung auf den nach Regensburg zulaufenden Bahnstrecken**

Mittels der Taktverdichtung im Schienenverkehr wird das Verkehrsangebot im ÖV deutlich attraktiver, um so vor allem auch die Pendleranteile im ÖV zu erhöhen. Die Haltepunkte entlang der Schienenverbindungen sollen alle 30 bzw. 60 Minuten bedient werden. Dazu werden im Rahmen des Projekts „R4-Stern“ drei Millionen Zugkilometer im Nahverkehr für die Verbindungen von Straubing, Neufarn (NB), Neu-



stadt a.d. Donau und Neumarkt neu ausgeschrieben. Auf der Strecke Regensburg – Weiden – Hof wird der RE-Verkehr neu ausgeschrieben.

- Verbesserung des **ÖV-Angebotes** im Korridor Burgweinting (DB-Anschluss) – Landshuter Straße – Regensburg-Hbf – D.-Martin-Luther-Str. – Donau-Einkaufszentrum – Konradsiedlung – Wutzlhofen (DB-Verknüpfungspunkt)

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wurde für den ÖV ein „hoch leistungsfähiges, schienengebundenes Verkehrsmittel“ für die Planfalluntersuchungen zugrundegelegt. Die Ergebnisse haben gezeigt, dass allein durch umfangreiche Maßnahmen im ÖV die Verkehrsengpässe an den neuralgischen Punkten im Straßennetz nicht aufgelöst werden können. Die Maßnahmen im ÖV können daher die beschriebenen Maßnahmen im IV nicht ersetzen.

Ergebnis der Verkehrsuntersuchung ist aber auch, dass insbesondere im Osten der Stadt Verlagerungspotential vom IV zum ÖV besteht. Hier erscheint eine Verbindung entlang der Landshuter Straße zwischen dem künftigen Haltepunkt in Burgweinting und dem Hauptbahnhof sinnvoll. Der Haltepunkt Burgweinting bietet sich insbesondere für das südöstliche Umland als Umsteigepunkt an, um direkter in den Südosten der Stadt zu gelangen als derzeit über den Hauptbahnhof.

Die Verbindung sollte ab Hauptbahnhof über die D.-Martin-Luther-Str. geführt werden, um die stark nachgefragten Verkehrsbeziehungen in die Altstadt zu bedienen, von dort zum Donau-Einkaufszentrum und im weiteren Verlauf zur Isarstraße. Zur Erschließung der Konradsiedlung erscheint ein Linienvverlauf entlang der Sandgasse sinnvoll. Ein Umsteigepunkt zum Schienennetz in Wutzlhofen könnte zweckmäßig sein, um auch die Stadt-Umland-Verkehre aus bzw. in Richtung Schwandorf direkter zum Ziel führen zu können, wobei die Auswirkungen auf den geplanten Haltepunkt Walhallastraße zu berücksichtigen sind.

In Bezug auf noch konkret zu klärende Fragestellungen wird an dieser Stelle auf den anstehenden Nahverkehrsplan verwiesen. Der Nahverkehrsplan wird weitere detaillierte Aussagen zur Ausgestaltung des zukünftigen öffentlichen Personennahverkehrs - insbesondere auch mit Blick auf den schienengebundenen Verkehr - treffen.

- **Elektrifizierung** der Strecke Hof – Weiden - Regensburg

Seit Einstellung der IR-Linie 25 hat sich die Anzahl der umsteigefreien Verbindungen zwischen Hof – Regensburg – München deutlich verringert. In Richtung Hof verkehren zwei RE-Züge und in Richtung München verkehren drei RE-Züge, die eine Direktverbindung ermöglichen. Der Ersatzverkehr für den IR 25 wird im Wettbewerb vergeben und soll ab 2007 angeboten werden.

Eine überregionale Direktverbindung München – Regensburg – Hof könnte mit einer Elektrifizierung des Abschnitts zwischen Regensburg - Hof und darüber hinaus Reichenbach (Vogtland) deutlich an Attraktivität gewinnen. Der Nachweis des verkehrli-



chen Effekts dieser überregional bedeutsamen Maßnahme war nicht Untersuchungsgegenstand und wäre daher noch zu führen.

- Verbesserungen im überregionalen Schienenverkehr

Neben dem Ausbau der Strecke Hof - Regensburg – München ist vor allem die direkte Schienenanbindung an den Flughafen München für den ostbayerischen Raum von besonderem Interesse. Um den Schienenverkehr attraktiver und gegenüber dem Individualverkehr konkurrenzfähiger zu gestalten, sind diese Maßnahmen, die über den Untersuchungsraum hinauswirken, erforderlich, um insgesamt den Anteil im Öffentlichen Verkehr zu erhöhen.

Unter diesem Aspekt ist auch der Ausbau der Strecke Regensburg – Prag zu nennen. Derzeit verkehren zwischen den beiden Städten lediglich zwei RE-Zugpaare, die eine Direktverbindung ermöglichen. Die Fahrzeit beträgt selbst auf dieser umsteigefreien Verbindung 4 ½ Stunden.