

Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 195 „Südlich der Kremser Straße“, Stadt Regensburg

Stand: 14. Oktober 2022

Auftraggeber:

LAGO A3 Vermögensverwaltung GmbH
Blumenstraße 16
93055 Regensburg

Bearbeitung:

Planungsgesellschaft Stadt-Land-Verkehr GmbH
Josephspitalstraße 7 – 80331 München
Tel 089 / 54 21 55-0 Fax 089 / 54 21 55-11
post@pslv.de - www.stadt-land-verkehr.de

Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 195 „Südlich der Kremser Straße“, Stadt Regensburg

Stand: 14. Oktober 2022

Inhalt	Seite
1. Aufgabenstellung	2
2. Verkehrliche Ausgangslage	2
2.1 Erschließung	2
2.2 Analyse 2014/ Bestandsfall 2015	3
3. Verkehrserzeugung Bebauungsplan Nr. 195 „Südlich der Kremser Straße“	5
4. Verkehrliche Auswirkungen der Planungen	7
4.1 Verkehrszunahmen an der Kremser Straße	7
4.2 Prognosen 2035 im umliegenden Straßennetz	8
4.3 Auswirkungen der Planungen am Knotenpunkt Siemensstraße/ Kremser Straße	10
4.4 Ausbauplanungen Kremser Straße	12
5. Zusammenfassung	13

Anlagen

1	Bebauungsplan-Entwurf Nr. 195 Südlich der Kremser Straße, VORABZUG vom 11.10.2022
2	Analyse 2014, Werktag (Prof. Kurzak, Plan 3 aus „Verkehrsuntersuchung Hafenspange 2020“)
3	Verkehrserzeugung Bebauungsplan Nr. 195 „Südlich der Kremser Straße“
4	Verkehrserzeugung Gewerbeentwicklung an der Kremser Straße (Stadt Regensburg)
5	Zusammenfassung Verkehrserzeugung Gesamtplanungen an der Kremser Straße
6	Prognose-Bezugsfall 2035, Werktag (Prof. Kurzak), Plan 4 aus „Verkehrsuntersuchung Hafenspange 2020“
7	Variante V1 Werktag 2035 (Prof. Kurzak), Plan 5 aus „Verkehrsuntersuchung Hafenspange 2020“

1. AUFGABENSTELLUNG

Der Bebauungsplan Nr. 195 „Südlich der Kremser Straße“ sieht vor, südlich der Kremser Straße im Regensburger Osten ein Gewerbegebiet mit insgesamt vier Hallen zu errichten. Die ersten zwei Hallen sind bereits umgesetzt und in Betrieb. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Nr.195 wird das Verkehrsaufkommen der vier Hallen prognostiziert und die Auswirkungen im anliegenden Straßennetz (Kremser Straße West und Ost Richtung Irl) und am Knotenpunkt Kremser Straße/ Siemensstraße im Prognosezeitraum bis 2035 überprüft und bewertet.

Als Grundlagen für diese Verkehrsuntersuchung werden die „Verkehrsuntersuchung Regensburg Hafenspange“, 2020 (Prof. Kurzak, München), die „Verkehrsstudie Logistikstandort Regensburg Siemensstraße“, 2020 (INROS LACKNER, Hannover) und diverse Verkehrsuntersuchungen bzw. Stellungnahmen zu diesem Bauvorhaben von unserm Büro aus den Jahren 2012, 2013, 2016 und 2020 herangezogen.

2. VERKEHRLICHE AUSGANGSLAGE

2.1 Erschließung

Das Bebauungsplangebiet liegt im Osten der Stadt Regensburg südlich der Kremser Straße und ist von hier über die Siemensstraße direkt an das städtische Hauptstraßennetz (B15 im Süden und Straubinger Straße im Norden) mit leistungsfähig ausgebauten Knotenpunkten angeschlossen.

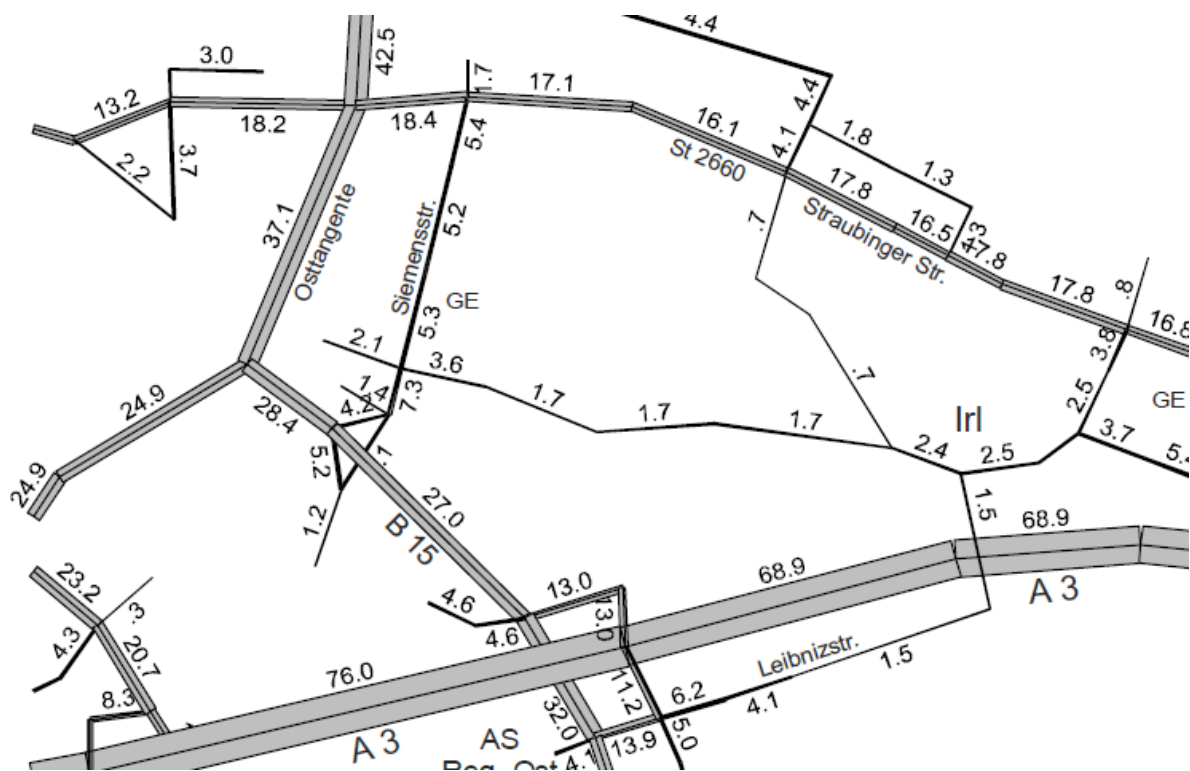


Abbildung 1: Lage des Planungsvorhabens im Verkehrsnetz (Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung 2022)

Der Bebauungsplan Nr. 195 „Südlich der Kremser Straße“ (Anlage 1) sieht vor, die Kremser Straße an der östlichen Grenze des Bebauungsplangebietes mit einer Wendeschleife für Lkw auszubauen, um Lkw-Verkehr Richtung Irl zu vermeiden. Die Durchfahrtsmöglichkeit für den Kfz-Verkehr Richtung Irl bleibt bestehen.

Die notwendigen Pkw-Stellplätze für die Beschäftigten und Besucher werden in zwei Parktaschen und einem überdachten Parkdeck direkt südlich der Kremser Straße angeordnet. Neben der bereits bestehenden Zufahrt zu den Hallen 1+2 und den beiden Zufahrten westlich und östlich zur Parktasche sind eine weitere Zufahrt zu den Parktaschen und eine gemeinsame Zufahrt zu den Hallen 3 und 4 und zum Parkdeck geplant.

Die Ergebnisse der Verkehrszählungen der Stadt Regensburg vom Knotenpunkt Siemensstraße/ Kremser Straße vom 25.09.2014, bei denen eine Gesamtbelastung der Kremser Straße direkt am Knoten von ca. 3.680 Kfz-Fahrten/24 Stunden mit einem Schwerverkehrsanteil von 870 SV-Fahrten/24 Stunden ermittelt wurden, bilden eine Datengrundlage für die Verkehrsuntersuchung. In der „Verkehrsuntersuchung Regensburg Hafenspange“, 2020, hat Prof. Kurzak die Ergebnisse der Verkehrszählungen von 2014 für den westlichen Abschnitt der Kremser Straße in seinem Verkehrsmodell als Analyse 2014 übernommen (Abbildung 2 bzw. Anlage 2).



- 3 -

Im östlichen Abschnitt der Kremser Straße Richtung Irl sind die im Verkehrsmodell von Prof. Kurzak für den Analysefall 2014 angesetzten Verkehrsbelastungen von ca. 1.700 Kfz/24 Stunden höher als die 2014 bzw. 2016 durch die Stadt Regensburg durch Radarmessungen ermittelten 800 Kfz/24 Stunden. Damit sind die Belastungen der Kremser Straße auf Höhe des Bauvorhabens im Modell höher als in den Zählungen von 2014/2016. Auf dem ehemaligen Parkplatz am südöstlichen Eck Siemensstraße/ Kremser Straße wurde 2015 ein Parkdeck mit ca. 415 Stellplätzen eröffnet. Diese Veränderung nahe des Knotens wurde in der Verkehrsuntersuchung von PSLV (2016) mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von ca. 150 Kfz-Fahrten/24 Stunden in der Kremser Straße in den Knotenströmen des Bezugsfalls „Bestand 2015“ berücksichtigt.

Die nachfolgenden Grafiken zeigen die angepassten Knotenströme für den Bestand 2015:

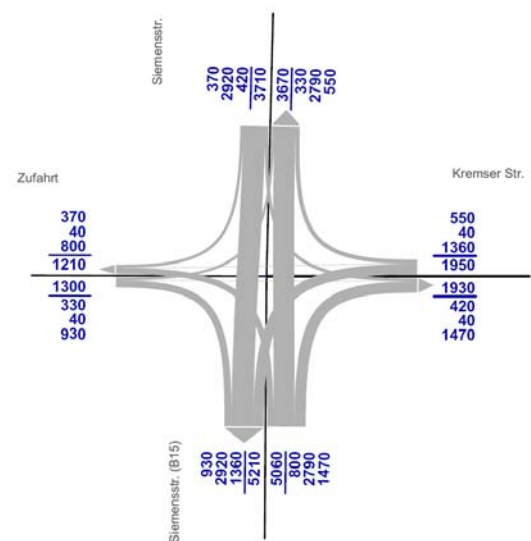


Abbildung 3: Knotenstrom Tagesverkehr 2015 (Kfz/24 h)

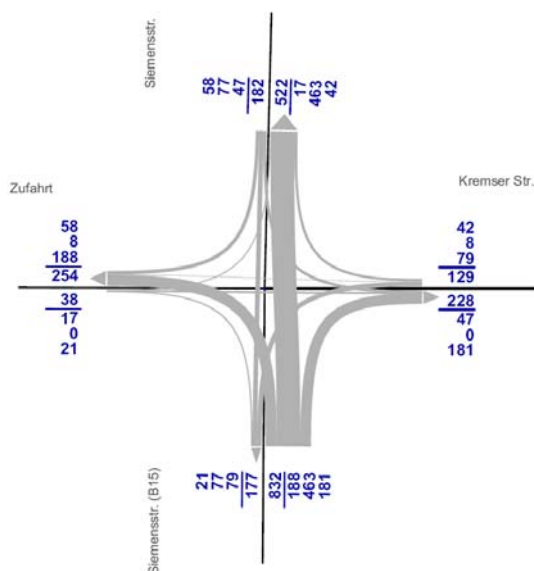


Abbildung 4: Knotenstrom Morgenspitze 2015 (Kfz/ h)

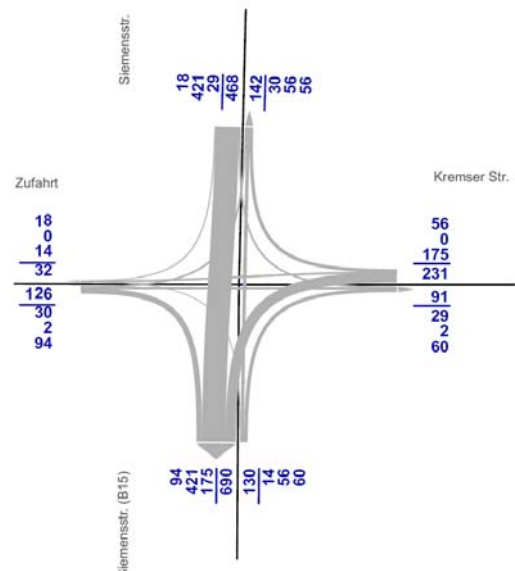


Abbildung 5: Knotenstrom Abendspitze 2015 (Kfz/ h)

Das Verkehrsaufkommen der Halle 1 ist in den Erhebungen und in dem Analysefall enthalten.

3. VERKEHRSERZEUGUNG BEBAUUNGSPLAN NR. 195 „SÜDLICH DER KREMSER STRASSE“



Abbildung 6: Ausschnitt aus Bebauungsplan Nr. 195 „Südlich der Kremser Straße“, Stadt Regensburg

Durch den Bebauungsplan besteht die Möglichkeit, vier Hallen mit rund 82.000 m² Bruttogeschossfläche umzusetzen, bei welchem zwei Hallen bereits errichtet sind.

Halle 1	20.140 m ² (bereits errichtet und in den Zählungen 2014 enthalten)
Halle 2	16.887 m ² (2017 errichtet, in den Zählungen 2014 nicht enthalten)
Halle 3	24.536 m ²
Halle 4	20.140 m ²

Es ist geplant, die notwendigen Pkw-Stellplätze für die Beschäftigten und Besucher in zwei Parktaschen und einem zweigeschossigen Parkdeck direkt südlich der Kremser Straße anzuordnen. Neben der bereits bestehenden Zufahrt zu den Hallen 1 und 2 und zwei Zufahrten zu den mittigen Parktaschen ist eine weitere Zufahrt zur Parktasche im Osten, eine gemeinsame zu den Hallen 3+4 und zum Parkdeck vorgesehen.

Das Verkehrsaufkommen für die Planungen wird aus den vorliegenden Projektdaten und Erfahrungswerten aus vergleichbaren Vorhaben abgeleitet. Dabei wird auch berücksichtigt, dass in dem Gewerbegebiet (GE) 24 Stunden am Tag und 6 Tage/ Woche produziert werden kann.

Für die Berechnungsfaktoren werden empirische Werte aus "Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen", Ausgabe 2006, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen,

Arbeitsgruppe Verkehrsplanung, aus Heft 42 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung „Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Teil 2: Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung“ von Dr.-Ing. Bosserhoff, Wiesbaden, 2000, und aus dem Programm Ver_Bau 2022 von Dr.-Ing. Bosserhoff sowie eigene Erfahrungswerte aus vergleichbaren Vorhaben herangezogen. Es wird vom Nutzeransatz ausgegangen, demzufolge eine Anzahl von Beschäftigten, Kunden bzw. Lieferanten/ Entsorgern eine bestimmte Verkehrsmenge erzeugt.

Die Prognosen der Verkehrserzeugung wurden mit dem Programm VER_BAU (Dr.-Ing Bosserhoff) erstellt bzw. diesem angelehnt (siehe Tabellen der Anlage 3) Für die Berechnungen der Verkehrserzeugung der Hallen werden u.a. folgende standortspezifische Faktoren angesetzt:

- 95% MIV-Anteil der Beschäftigten
- 100% MIV-Anteil Kunden/Vertreter/Besucher
- 90% Anwesenheit der Beschäftigten
- 2,5 Wege pro Beschäftigten

Für die bestehende Halle 1 wurden 111 Beschäftigte, 6 Kunden-Pkw und 72 Lkw ermittelt und daraus ein Verkehrsaufkommen von 372 Kfz-Fahrten/24 Stunden und einem Schwerverkehrsanteil von 144 SV-Fahrten/24 Stunden berechnet. Dieses Verkehrsaufkommen ist in den Zählungen 2014 bereits enthalten.

Folgende Flächenkennwerte der Halle 1 bilden die Berechnungsbasis für die anderen Hallen:

- 55,11 Beschäftigte pro ha Hallenfläche
- 2,98 Kunden pro ha Hallenfläche
- 35,75 Lkw pro ha Hallenfläche

Zusammengefasst erzeugen die vier Hallen an einem Werktag folgendes Verkehrsaufkommen:

Gebiet	Bebauungsplan Nr. 195			
	Beschäftigten-V. Kfz-Fahrten/24 h	Kunden-Verkehr Kfz-Fahrten/24 h	Güter-Verkehr Kfz-Fahrten/24 h	Gesamtverkehr Kfz-Fahrten/24 h
Halle 1 - Bestand vor 2014	216	12	144	372
Halle 2-Bestand seit 2017	183	10	120	313
Halle 3 - Planung	264	14	176	454
Halle 4 - Planung	216	12	144	372
Summe Hallen 2-4	663	36	440	1.139
<i>Bplan 195 gesamt</i>	879	48	584	1.511

Insgesamt wird für den Bebauungsplan (Hallen1-4) eine Gesamtverkehrserzeugung von 1.510 Kfz-Fahrten/24 Stunden mit einem Schwerverkehrsanteil von 580-590 SV-Fahrten/24 Stunden prognostiziert. Da die Halle 1 bereits vor 2014 gebaut wurde, beträgt das Mehrverkehrsaufkommen gegenüber dem Analysefall 2014, also einschließlich der 2017 gebauten Halle 2, ca. 1.140 Kfz-Fahrten/24 Stunden mit einem Schwerverkehrsanteil von 440 SV-Fahrten/24 Stunden. Davon könnten ca. 70Kfz-Fahrten/ 24 Stunden (nur Pkw oder Kleintransporter) Richtung Irl fahren (Anlage 3.2 bzw. 3.3).

4. VERKEHRLICHE AUSWIRKUNGEN DER PLANUNGEN

4.1 Verkehrszunahmen an der Kremser Straße

Im Prognosehorizont bis 2035 soll neben den Planungen gemäß Bebauungsplan Nr. 195, Stand 2022, auch die Entwicklung der städtischen Flächen nördlich und südlich der Kremser Straße umgesetzt werden (Anlage4.1).

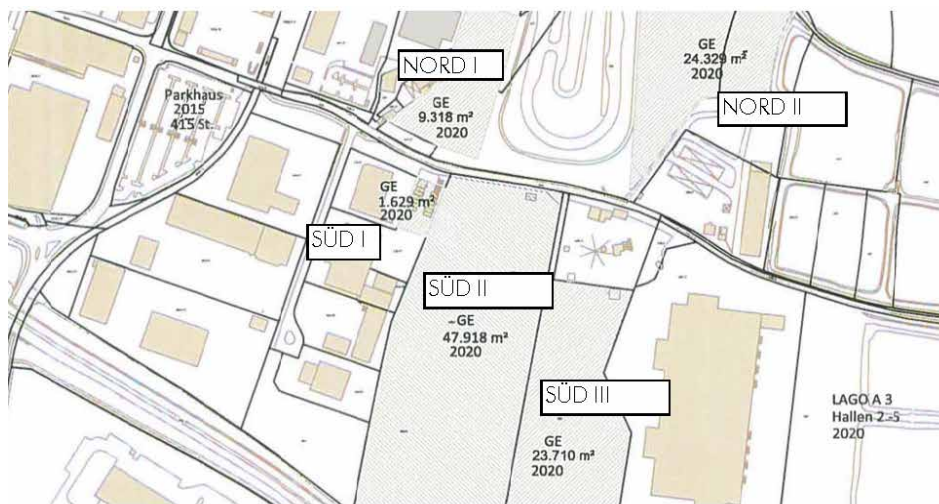


Abbildung 7: Ausschnitt aus Bebauungsplan 195 Schlammteiche, Entwicklungsflächen bis 2030, Stadtplanungsamt der Stadt Regensburg, Stand 11.11.2015; Entwicklungsflächen mit den gewählten Bezeichnungen im Verkehrsgutachten

Gemäß den städtischen Planungen von 2015 ist entlang der Kremser Straße zusätzlich (ohne Planungen gemäß aktuellem Bplan 195) die Entwicklung von 10,7 ha Gewerbeflächen geplant. Die Detailberechnungen zur Verkehrserzeugung dieser Flächen nach Bosserhoff sind in der Anlage 4.2-4.3 dargestellt und in der folgenden Tabelle zusammengefasst.

Gebiet	Beschäftigten-V. Kfz-Fahrten/24h	Kunden-Verkehr Kfz-Fahrten/24h	Güter-Verkehr Kfz-Fahrten/24h	Gesamtverkehr Kfz-Fahrten/24h
Nord I	144	42	8	194
Nord II	374	109	22	505
Süd I	11	12	28	51
Süd II	533	311	124	968
Süd III	264	154	64	482
Neuverkehr GE Stadt	1.326	628	246	2.200
minus Kompostwerk/ Recycling	10	50	60	120
Mehrverkehr GE Stadt	1.316	578	186	2.080

Der Mehrverkehr dieser Planungen beidseits der Kremser Straße beträgt gegenüber dem Analysefall 2014 ca. 2.080 Kfz-Fahrten/24 Stunden mit einem Schwerverkehrsanteil von ca. 190 SV-Fahrten/24 Stunden. Dieser Mehrverkehr aus den städtischen Planungen orientiert sich unter Berücksichtigung der

heutigen Straßenerschließung (ohne Hafenspange) hauptsächlich Richtung Siemensstraße. Richtung Irl betragen die Verkehrszunahmen durch die künftigen Beschäftigten bzw. Kunden im GE (städtische Planungen) maximal 190 Pkw-Fahrten/ 24 Stunden.

Zuzüglich dem Bebauungsplangebiet (ca. 1.140 Kfz-Fahrten/24 Stunden, 440 SV-Fahrten/24 Stunden) ergibt sich ein Mehrverkehr der Gesamtplanungen in der Kremser Straße von 3.220 Kfz-Fahrten/24 Stunden mit einem Schwerverkehrsanteil von ca. 630 SV-Fahrten/24 Stunden gegenüber den Analysen bzw. Zählungen 2014 (Anlage 5). Davon können sich bis zu 260 Pkw-Fahrten/ 24 Stunden Richtung Osten (Irl) orientieren.

4.2 Prognosen 2035 im umliegenden Straßennetz

Herr Professor Kurzak hat in seinem Verkehrsmodell Großraum Regensburg für die Gewerbegebietsentwicklungen an der Kremser Straße bis 2035 (Prognose-Bezugsfall 2035 - Anlagen 5) einen Neuverkehr von 3.480 Kfz-Fahrten/24 Stunden für die Erweiterung des Gewerbegebiets Siemensstraße nördlich/ südlich der Kremser Straße aufgenommen. Dieser Mehrverkehr beinhaltet die städtischen Planungen an der Kremser Straße (2.080 Kfz-Fahrten/24 Stunden), die Planungen gemäß Bplan 195 mit einem Mehrverkehr von 1.140 Kfz-Fahrten/24 Stunden und noch geringe Reserven (260 Kfz-Fahrten/24 Stunden) für zusätzliche Entwicklungen.

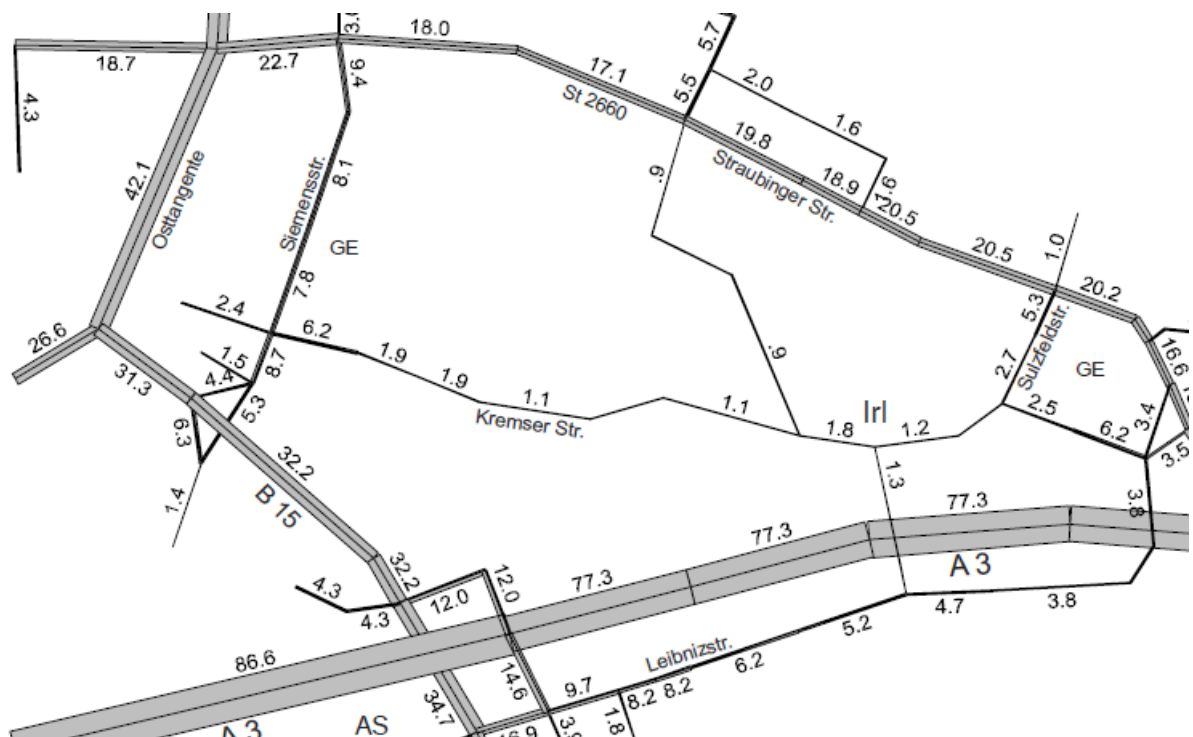
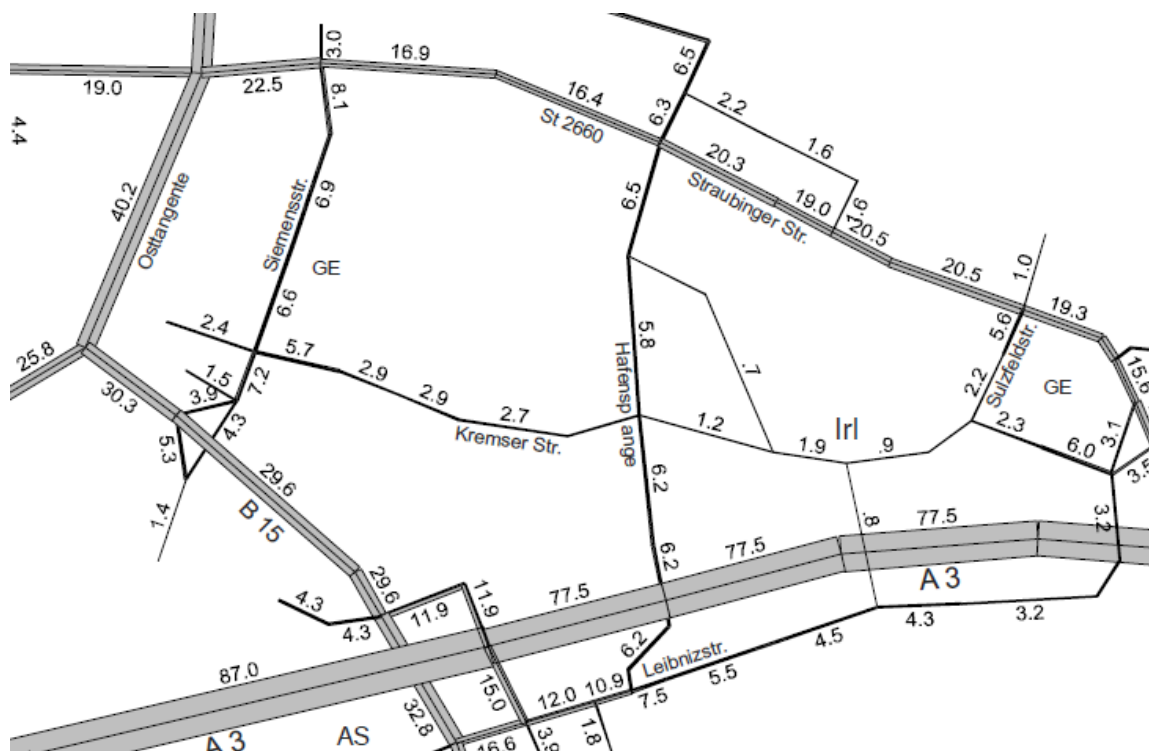


Abbildung 8: Ausschnitt aus Plan 4 (Prognose-Bezugsfall 2035, Werktag) der „Verkehrsuntersuchung Regensburg Hafenspange“, 2020, Prof. Kurzak, Prognosebelastungen Bezugsfall 2035 in 1.000 Kfz/24 Stunden

Der Bezugsfall 2035 von Prof. Kurzak (Abbildung 8) zeigt die Entwicklungen im Straßennetz Regensburg Ost mit 6-streifigen Ausbau der A3, mit zur St 2660 verlängerter Leibnizstraße, mit R30neu und mit Ostumfahrung Niedertraubling mit Stich zur Südumfahrung Neutraubling und Sallerner Regenbrü-

Der Mehrverkehr der Gesamtplanungen an der Kremser Straße ist auch im Netzmodell Variante 1 von Prof. Kurzak (Abbildung 9) enthalten, das die Auswirkungen für den Planfall1 mit Hafenspange entsprechend Flächennutzungsplan im Prognosezeitraum bis 2035 aufzeigt.



Das Verkehrsmodell für den Großraum Regensburg von Herrn Prof. Kurzak sieht für die Entwicklungen an der Kremser Straße nur wenige Verkehrszellen vor, daher entspricht die Verortung der Verkehrserzeugung nicht den detaillierten Planungen an der Kremser Straße und berücksichtigt die Lage des Bebauungsplangebiets am östlichen Rand der Kremser Straße nicht.

Trotzdem können die wichtigsten Verkehrsentwicklungen im Verlauf der Kremser Straße aus dem Prognose-Bezugsfall 2035 bzw. aus dem Planfall V1 (mit Hafenspange entsprechend Flächennutzungsplan) abgeleitet werden:

	Analyse 2014		Prognose-Bezugsfall 2035 (ohne Hafenspange)		Prognose 2035 Variante 1 mit Hafenspange	
	Gesamt Kfz/24 h	davon SV SV/24h	Gesamt Kfz/ h	davon SV SV/h	Gesamt Kfz/ h	davon SV SV/h
Siemensstraße Nord	5.300	880	7.800	(1.100)*	6.600	(900)*
Siemensstraße Süd	7.300	1.230	8.700	(1.500)*	7.200	(1.300)*
Kremser Straße West	3.600	930	6.200	(1.500)*	5.700	(1.350)*
Kremser Straße Ost (auf Höhe BV)	1.700**	50	1.100	50	2.700	450
Kremser Str. (Irl West) (westl. Landauer Str.)	1.700**	50	1.100	50	1.200	50
Kremser Straße (Irl West) (östl. Landauer Str.)	2.400	50	1.800	50	1.900	50

*) Prognosen SV/24 h für Prognosen 2035 aus Bestandsbelastungen und Prognosen GE/Bpl abgeleitet und auf 50 gerundet

**) Verkehrsbelastungen im Modell von Prof. Kurzak, Werte der Radarmessungen 2014/2016 niedriger

Der Bau der Hafenspange führt zu einem Rückgang der Verkehrsbelastungen (gegenüber dem Bezugsfall 2035) auf der westlichen Kremser Straße und Siemensstraße und zu Mehrbelastungen von ca. 1.600 Kfz-Fahrten/24 Stunden im östlichen Abschnitt der Kremser Straße (östlich des Bebauungsplan-gebiets bis zur Hafenspange). Auf der Kremser Straße in Richtung Irl östlich der Hafenspange bis zur Landauer Straße sind durch die Hafenspange keine und bzw. nur sehr geringe zusätzlichen Verkehrszunahmen (ca. +100 Kfz/ 24 Stunden westlich der Landauer Straße) zu erwarten.

4.3 Auswirkungen der Planungen am Knotenpunkt Siemensstraße/ Kremser Straße

In den Verkehrsuntersuchungen zur Hafenspange von Prof. Kurzak sind keine Knotenstrombelastungen für den Prognosebezugsfall 2035 und die Prognosen Variante 1 mit Hafenspange ausgewiesen.

Die nachfolgende Tabelle stellt die Querschnittsbelastungen im Gesamttagungsverkehr der Knotenäste in beiden Verkehrsuntersuchungen gegenüber:

	VU Prof Kurzak			VU PSLV 2016	
	Analyse 2014	Bezugsfall 2035	Prognose V1 2035	Bestand 2015	Prognose 2030
	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h
Siemensstraße N	5.300	7.700	6.600	7.400	8.100
Siemensstraße S	7.300	8.700	7.200	10.300	12.700
Kremser Str. W (östl. Siemensstr.)	3.600	6.200	5.700	3.900	6.800

Die prognostizierten Streckenbelastungen im Querschnitt am Knotenpunkt Siemensstraße/ Kremser Straße aus dem Großraummodell Regensburg Ost sind vor allem für die Siemensstraße nördlich und südlich der Kremser Straße viel geringer als die über pauschale Hochrechnungsfaktoren (der 8-Stunden-Zählung auf 24 Stunden) ermittelten Bestandsbelastungen und kleinräumigen Prognosen in der Verkehrsuntersuchung von PSLV 2016 zu diesem Knotenpunkt.

In dem westlichen Abschnitt der Kremser Straße (östlich der Siemensstraße) treten geringere Unterschiede im Bestand 2014/ 2015 und in den Prognosen 2030 (PSLV VU 2016) bzw. Prognosen 2035 ohne Hafenspange (Bezugsfall Kurzak VU 2020) zwischen beiden Verkehrsuntersuchungen auf.

In der Verkehrsuntersuchung von PSLV von 2016 wurden die Auswirkungen der Planungen der Stadt Regensburg und der LAGO A3-Planungen (jetzt Bplan 195) auf den Knotenpunkt Siemensstraße/ Kremser Straße im damaligen Prognosehorizont bis 2030 detailliert nach HBS 2001/2009 untersucht.

Geprüft wurde, ob der Mehrverkehr durch die Planungen innerhalb der bestehenden Freigabezeiten in der Morgenspitzenstunde (Programm „Zufahrtssituation mit Fußgängern“) und in der Abendspitzenstunde (Programm „Normalschichtende mit Fußgängern“) bei der bestehenden Umlaufzeit von 60 Sekunden leistungsfähig abgewickelt werden kann.

Die Bewertungsergebnisse für den damaligen Prognosefall 2030 (QSV B/C) lagen unter der Mindestforderung QSV D. Die Verkehrsuntersuchung 2016 kam zu dem positiven Ergebnis, dass die Lichtsignalanlage bei der bestehenden Umlaufzeit von 60 Sekunden noch ausreichende Reserven für das zusätzliche Verkehrsaufkommen aus den Planungen gemäß Bplan 195 und den geplanten Entwicklungen der Stadt beiderseits der Kremser Straße aufweist. Umbauten am Knotenpunkt oder Änderungen im Signalprogramm sind im Zusammenhang mit den Planungen an der Kremser Straße nicht erforderlich.

Da die in der Verkehrsuntersuchung zur Hafenspange von Herrn Prof. Kurzak (2020) für 2035 prognostizierten Gesamtbelastungen am Knotenpunkt auch im Bezugsfall 2035 (ohne Hafenspange) auf allen Knotenzufahrten geringer sind als die in der VU 2016 ermittelten Belastungen kann davon ausgegangen werden, dass der Knotenpunkt auch im Prognosefall 2035 (ohne Hafenspange) ausreichend leistungsfähig bleibt.

In der „Verkehrsstudie Logistikstandort Regensburg Siemensstraße“, 2020 des Büros INROS LACKNER, Hannover wurden die Auswirkungen eines Logistikzentrums am Standort Regensburg (im Nord-West-Quadrant des Knotenpunkts Siemensstraße/ Kremser Straße) auf Basis des Bezugsfall 2035 (ohne Hafenspange) von Prof. Kurzak detailliert untersucht.

Für den Bezugsfall 2035 von Prof. Kurzak (Nullfall 2035 ohne Logistikzentrum in der VU INROS LACKNER) wird nach HBS 2015 mit der QSV C morgens und QSV D abends eine ausreichende Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts nachgewiesen. Erst bei Berücksichtigung des Mehrverkehrs der Planungen des Logistikzentrums im Maximalfall „Weihnachtsverkehr“ (nicht Gegenstand dieser Verkehrsuntersuchung) käme der Knoten morgens (unter Berücksichtigung des Planfalls ohne Hafenspange) an seine Leistungsgrenzen (QSV E). Das Büro INROS LACKNER konnte aufzeigen, dass durch Optimierung der Signalprogramme auch für diesem Planfall eine ausreichende bzw. gute Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts Siemensstraße/ Kremser Straße erreicht werden kann.

Damit wurde auch vom Büro INROS LACKNER, Hannover nachgewiesen, dass die prognostizierten Verkehrsbelastungen für den Planfall 2035 (ohne Hafenspange) an der Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Siemensstraße/ Kremser Straße (ggf. mit Optimierungen der Signalprogramme für den Planfall mit dem Logistikzentrum) leistungsfähig abgewickelt werden können.

4.4 Ausbauplanungen Kremser Straße

Die Kremser Straße wird nach ihrer Charakterisierung, den typischen Randbedingungen und Anforderungen, wie z.B. gewerbliche Nutzungen auf meist groß parzellierten Grundstücken, häufige hoch belastete Zufahrten, autoaffine Strukturen mit geringen Querbezügen über die Straße nach RAST 06 (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, 2006) als „Gewerbestraße“ eingestuft.

Die prognostizierten Gesamtbelastungen der Kremser Straße bis 2035 von maximal 6.200 Kfz-Fahrten/24 Stunden im westlichen Abschnitt an der Siemensstraße im Bezugsfall 2035 (Prof. Kurzak) bzw. von 3.900 Kfz-Fahrten/24 Stunden im östlichen Abschnitt auf Höhe des Planungsgebiets im Planfall 2035 mit Hafenspange (V1, Prof. Kurzak) liegen im mittleren bzw. unteren Bereich der Bandbreite von ca. 4.000 – 18.000 Kfz-Fahrten/24 Stunden für Gewerbestraßen.

Schnitt C-C, Kremser Straße, M 1:250

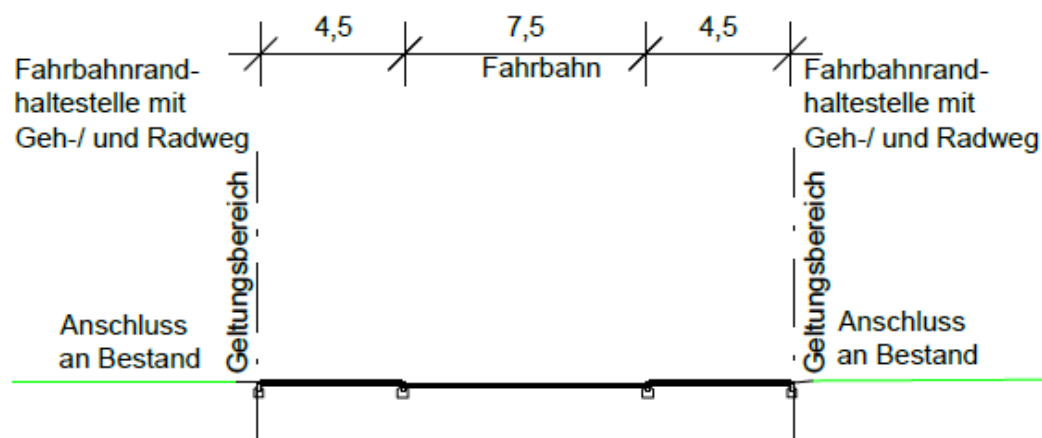


Abbildung 10: Querschnitt Kremser Straße C-C am Westrand des Bebauungsplangebiets, Ausschnitt aus Bebauungsplan Nr. 195 "Südlich der Kremser Straße", Stadt Regensburg

Der geplante Ausbau mit einem durchgängigen Fahrbahnquerschnitt von 7,5m und beidseitigen kombinierten Geh- und Radwegen mit einer Breite von mindestens 3,0m entspricht einer Straßenfunktion von „Industriestraßen“, die nach RAST 06 noch höhere Verkehrsbelastungen aufnehmen könnten.

Auf Höhe der Bus-Halterstellen am Fahrbahnrand wird der Seitensteifen um den Wartebereich für die Fahrgäste verbreitert.

5. ZUSAMMENFASSUNG

Im Bebauungsplan Nr. 195 sind vier Hallen geplant, von denen zwei Hallen bereits in Betrieb sind.

Als Datenbasis für die Verkehrsuntersuchung dienen die Verkehrszählungen von 2014/ 2015, die das Verkehrsaufkommen der Halle 1, die damals bereits in Betrieb war, enthalten. Deshalb beziehen sich die Prognosen des Mehrverkehrs der Planungen auf die Hallen 2-4, von denen die Halle 2 seit 2017 in Betrieb ist.

Insgesamt wird für die Planungen gemäß Bebauungsplan Nr. 195 ein zusätzliches Verkehrsaufkommen (gegenüber dem Analysefall 2014, also einschließlich der 2017 gebauten Halle 2) von ca. 1.140 Kfz-Fahrten/24 Stunden mit einem Schwerverkehrsanteil von 440 SV-Fahrten/24 Stunden ermittelt. Davon könnten ca. 70 Kfz-Fahrten/ 24 Stunden (nur Pkw oder Kleintransporter) Richtung Irl fahren. Die Annahme, dass kein Schwerlastverkehr durch Irl fährt, steht unter der Bedingung, dass dies verkehrsrechtlich durch z.B. Beschilderung oder Höhenbeschränkung, verhindert werden kann.

Mit der Verkehrsuntersuchung wird der Nachweis erbracht, dass der Mehrverkehr aus den Planungen gemäß Bebauungsplan Nr. 195 (Hallen 2 – 4) und der Entwicklungsplanungen der Stadt Regensburg mit zusätzlich 10,7 ha Gewerbeflächen sowohl im anliegenden Straßennetz (Kremser Straße West und Ost Richtung Irl) und am Knotenpunkt Kremser Straße/ Siemensstraße im Prognosezeitraum bis 2035 leistungsfähig abgewickelt werden kann.

Für die Gesamtplanungen an der Kremser Straße (Bplan 195 + Entwicklungsplanungen der Stadt Regensburg) in der Kremser Straße wird ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von 3.220 Kfz-Fahrten/ 24 Stunden mit einem Schwerverkehrsanteil von ca. 630 SV-Fahrten/24 Stunden gegenüber dem Bestandsverkehr 2014 ermittelt.

Diesen Mehrverkehr hat Herr Professor Kurzak in seinem Verkehrsmodell Großraum Regensburg für die Gewerbegebietsentwicklungen an der Kremser Straße in die Verkehrsuntersuchung zur Hafenspange übernommen. Im Bezugsfall 2035 zeigt Prof. Kurzak die Entwicklungen im Straßennetz Regensburg Ost mit 6-streifigen Ausbau der A3 und weiteren Netzergänzungen. Außerdem sind weitere Strukturentwicklungen im Raum Regensburg berücksichtigt. Durch diese Gesamtplanungen sinken die Verkehrsbelastungen in der Ortsdurchfahrt Irl von 2.400 Kfz-Fahrten/24 Stunden (Analyse 2014) auf 1.800 Kfz-Fahrten/24 Stunden und steigen die Verkehrsbelastungen im westlichen Abschnitt der Kremser Straße an der Siemensstraße von 3.600 Kfz-Fahrten/ 24 Stunden (2014) auf 6.200 Kfz-Fahrten/24 Stunden im Bezugsfall 2035. Diese Belastungen der westlichen Kremser Straße sind etwas geringer als die von PSLV in der Verkehrsuntersuchung zum GI Kremser Straße von 2016 für 2020 prognostizierten 6.800 Kfz-Fahrten/ 24 Stunden. Auch auf der Siemensstraße führen die von Herrn Prof. Kurzak berücksichtigten Netzergänzungen im Prognosezeitraum bis 2035 zu geringeren Verkehrsanstiegen als im kleinräumigen Netz von PSLV (2016) für 2020/ 2030 prognostiziert.

Der Mehrverkehr der Gesamtplanungen an der Kremser Straße ist auch im Netzmodell Variante 1 von Prof. Kurzak enthalten, das die Auswirkungen für den Planfall mit Hafenspange entsprechend Flächennutzungsplan im Prognosezeitraum bis 2035 aufzeigt. Der Bau der Hafenspange führt zu einem Rückgang der Verkehrsbelastungen (gegenüber dem Bezugsfall 2035) auf der westlichen Kremser Straße und Siemensstraße und zu Mehrbelastungen von ca. 1.600 Kfz-Fahrten/24 Stunden im Ab-

schnitt der Kremser Straße auf Höhe des Bebauungsplanes bis zur Hafenspange. Im weiteren Verlauf der Kremser Straße Richtung Irl sind im Saldo zwischen Bezugsfall 2035 und Planfall 1 (mit Hafenspange) nur ganz geringe Verkehrssteigerungen von ca. 100 Kfz-Fahrten/24 Stunden gegenüber dem Bezugsfall 2035 zu erwarten. Die Gesamtbelastungen der Kremser Straße in Irl (östlich der Landauer Straße) sind sowohl im Bezugsfall als auch im Planfall mit Hafenspange mit ca. 1.800 bzw. 1.900 Kfz-Fahrten/24 Stunden viel geringer als im Analysefall 2014 (2.700 Kfz-Fahrten/24 Stunden).

Für den Knotenpunkt Siemensstraße/ Kremser Straße kam die Verkehrsuntersuchung von PSLV 2016 unter Berücksichtigung höherer Prognosewerte als im Bezugsfall 2035 von Prof. Kurzak zu dem positiven Ergebnis, dass die Lichtsignalanlage noch ausreichende Reserven für das zusätzliche Verkehrsaufkommen aus den Planungen gemäß Bebauungsplan Nr. 195 und den geplanten Entwicklungen der Stadt beidseits der Kremser Straße aufweist. Umbauten am Knotenpunkt oder Änderungen im Signalprogramm sind im Zusammenhang mit den Planungen an der Kremser Straße nicht erforderlich.

Da die in der Verkehrsuntersuchung zur Hafenspange von Herrn Prof. Kurzak (2020) für 2035 prognostizierten Gesamtbelastungen am Knotenpunkt auf allen Knotenzufahrten geringer sind als die in der VU 2016 ermittelten Belastungen kann davon ausgegangen werden, dass der Knotenpunkt auch im Prognosefall 2035 (ohne Hafenspange) ausreichend leistungsfähig bleibt. Mit Bau der Hafenspange ändern sich die Verkehrsströme grundsätzlich. In der westlichen Kremser Straße und Siemensstraße nehmen die Verkehrsbelastungen gegenüber dem Bezugsfall 2035 ab, in der östlichen Kremser Straße Richtung Hafenspange steigen die Belastungen. Dadurch wird der Knotenpunkt Siemensstraße/ Kremser Straße langfristig entlastet.

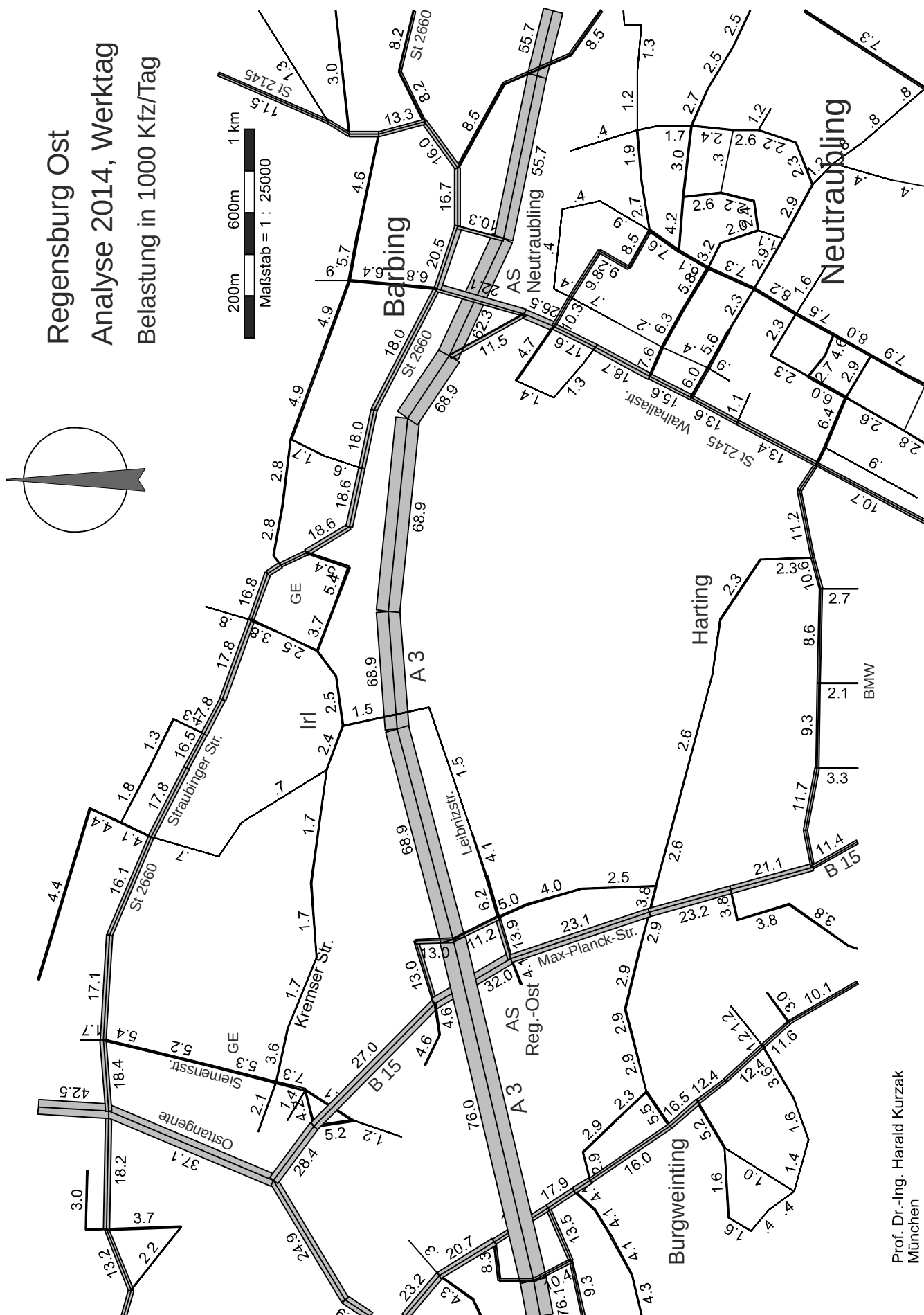
Das Bauvorhaben gemäß Bebauungsplan Nr. 195 „Südlich der Kremser Straße“ wird insgesamt als verkehrsverträglich eingestuft.

München, 14.10.2022


Gundula Kern

ANLAGEN

Regensburg Ost
Analyse 2014, Werktag
Belastung in 1000 Kfz/Tag



Prognosen Verkehrserzeugung Bebauungsplan Nr. 195 "Südlich Kremser Straße"

Berechnung über Halle 1 - Flächenansatz - Bestand 2014 - Betreiberangaben

Berechnungsmethodik gemäß Programm Ver_Bau Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung © Dr. Bosserhoff

	Hallen-Fläche (brutto) in m ²	Betreiberabgaben für Halle 1		
		Beschäftigte	Kunden/d	Lkw/d
Halle 1-Bestand 2014	20.140	111	6	72

(Verkehrszahlen LAGO A3-Halle 1 vom 11.12.2015)

71 Lieferungen

1 Müll, Büromaterial u.ä.

Flächenkennwerte je ha und d		
Beschäftigte/ha	Kunden (PKW)/ha	LKW/ ha
55,11	2,98	35,75

VORGABEN FÜR ALLE WEITEREN HALLEN

Beschäftigtenverkehr:

Gebiet	Hallen- Fläche (brutto) in m ²	Beschäftigte		Anwesenheit in %	Wege/ Beschäftigt em/d	Wege/ Werktag Max	MIV-Anteil in %	Pkw- Besetzung Pers./Pkw	Pkw-Fahrten/ Werktag Beschäftigte	
		je ha	je Tag							Pkw/d
Halle 1- Best. 2014	20.140	55,1	111	90%	2,5	250	95%	1,1		216
Halle 2*	16.887	55,1	94	90%	2,5	212	95%	1,1		183
Halle 3	24.536	55,1	136	90%	2,5	306	95%	1,1		264
Halle 4	20.140	55,1	111	90%	2,5	250	95%	1,1		216
Summe Mehrverkehr Hallen 2-4	61.563		341			1.384				663
Bplan Nr. 195 gesamt (vier Hallen)	81.703		452			1.634				879

*) Halle 2 wurde 2017 in Betrieb genommen (Verkehrsaufkommen in Zählungen 2014 nicht enthalten)

Kundenverkehr:

Gebiet	Hallen- Fläche (brutto) in m ²	Kunden/Vertreter		Wege/ Kunde/d	MIV-Anteil in %	Pkw- Besetzung Pers./Pkw	Pkw-Fahrten/ Werktag Kunden/Vertreter	
		je ha	je Tag					Pkw/d
Halle 1- Best. 2014	20.140	3,0	6	2,0	100%	1,0		12
Halle 2*	16.887	3,0	5	2,0	100%	1,0		10
Halle 3	24.536	3,0	7	2,0	100%	1,0		14
Halle 4	20.140	3,0	6	2,0	100%	1,0		12
Summe Mehrverkehr Hallen 2-4			18					36
Bplan Nr. 195 gesamt (vier Hallen)			24					48

Güter- und Gesamtverkehr ohne Berücksichtigung von Konkurrenz-/Verbund-/Mitnahmeeffekten

wenige oder keine verkehrsmindernde Konkurrenz-/Verbund-/Mitnahmeeffekte zu erwarten

Gebiet	Hallen- Fläche in m ²	Güterverkehr LKW		Wege/d	Lkw- Anteil in %	Lkw-Fahrten/ Tag	
		je ha	je Tag				
Halle 1- Best. 2014	20.140	35,7	72	2,0	100%	144	372
Halle 2*	16.887	35,7	60	2,0	100%	120	313
Halle 3	24.536	35,7	88	2,0	100%	176	454
Halle 4	20.140	35,7	72	2,0	100%	144	372
Summe Mehrverkehr Hallen 2-4			220			440	1.139
Bplan Nr. 195 gesamt (vier Hallen)			292			584	1.511

Prognosen Verkehrserzeugung Bebauungsplan Nr. 195 "Südlich Kremser Straße"

Berechnung über Halle 1 - Flächenansatz - Bestand 2014 - Betreiberangaben

Berechnungsmethodik gemäß Programm Ver_Bau Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung © Dr. Bosserhoff

Tagesbelastungen im Gesamtverkehr: Gebietsbezogener Verkehr [Wege/Fahrten mit allen Verkehrsmitteln]

Quell-/Zielverkehr und Binnenverkehr (d.h. Fahrten mit Quelle und/oder Ziel im Plangebiet)

Gebiet	Hallen- Fläche in m ²	Bebauungsplan Nr. 195 Südlich der Kremser Straße								
		Beschäftigten-Verkehr Pkw-Fahrten/Tag		Kunden-Verkehr Kfz-Fahrten/Tag		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten/ Tag		Gesamtverkehr Kfz-Fahrten/Tag		
Halle 1- Best. 2014	20.140		216		12		144		372	in Zahlungen enthalten
Halle 2*	16.887		183		10		120		313	
Halle 3	24.536		264		14		176		454	
Halle 4	20.140		216		12		144		372	
Summe Mehrverkehr Hallen 2-4			663		36		440		1.139	
Bplan Nr. 195 gesamt (vier Hallen)			879		48		584		1.511	

PSLV-ERGÄNZUNG zu Bosserhoffberechnungen

Tagesbelastungen im Kfz-Verkehr: Quell-/Zielverkehr [Fahrten mit Pkw/Lkw/Kfz]: Kfz/24h*Gesamtquerschnitt

ANTEIL mit Fahrtrichtung Kremser Straße West/Siemensstraße

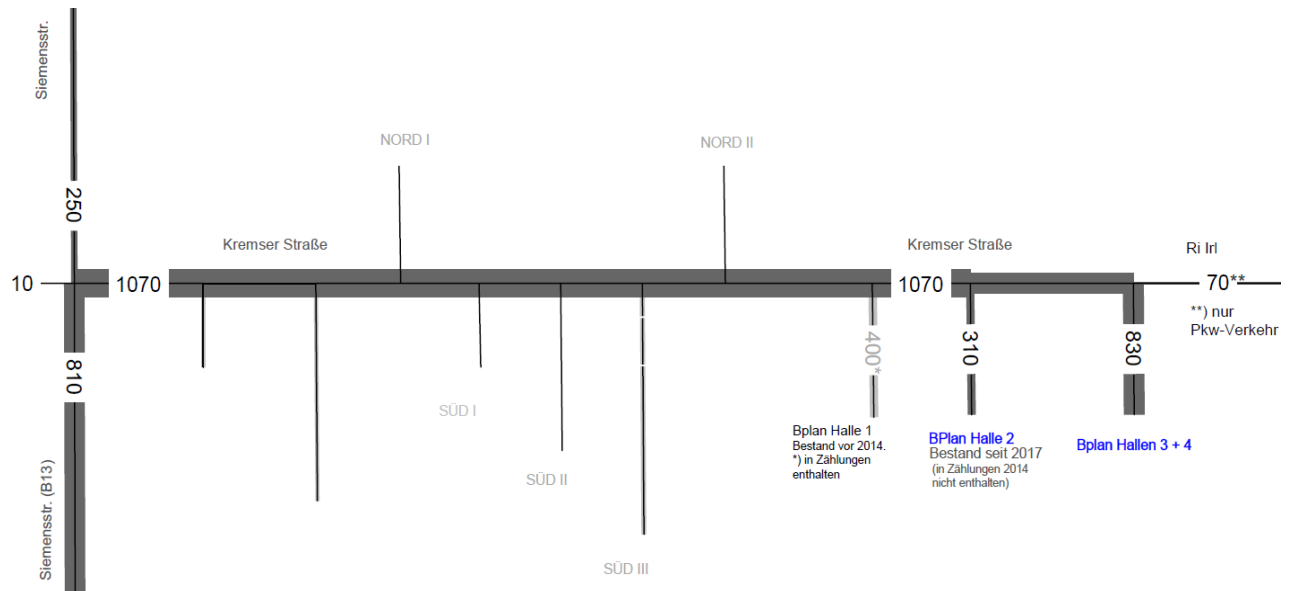
Anlage zum Flächennutzungsplan Nr. 195 Südlich der Kremser Straße									
Gebiet		Bebauungsplan Nr. 195 Südlich der Kremser Straße							
	Hallen- Fläche	Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten/ Tag		Kunden-Verkehr Kfz-Fahrten/ Tag		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten/ Tag		Gesamtverkehr Kfz-Fahrten/ Tag	
	in m ²	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl		
Halle 1- Best. 2014	20.140	90%	194	90%	11	100%	144		349
Halle 2*	16.887	90%	165	90%	9	100%	120		294
Halle 3	24.536	90%	238	90%	13	100%	176		427
Halle 4	20.140	90%	194	90%	11	100%	144		349
Summe Mehrverkehr Hallen 2-4			597		32		440		1.069
Bplan Nr. 195 gesamt (vier Hallen)			791		43		584		1.418

ANTEIL mit Fahrtrichtung Kremser Straße Ost (Irl)

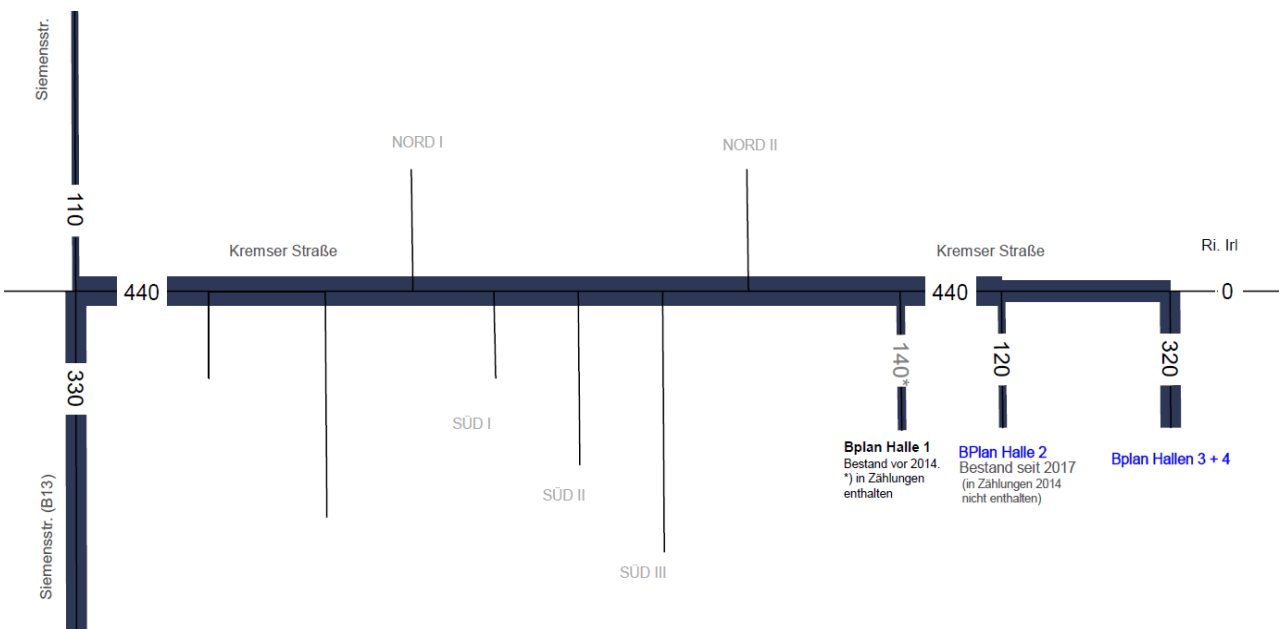
Bebauungsplan Nr. 195 Südlich der Kremser Straße									
Gebiet	Hallen- Fläche in m ²	Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten/ Tag		Kunden-Verkehr Kfz-Fahrten/ Tag		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten/ Tag		Gesamtverkehr Kfz-Fahrten/ Tag	
		Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl	Anteil	Anzahl		
Halle 1- Best. 2014	20.140	10%	22	10%	1	0%	0		23
Halle 2*	16.887	10%	18	10%	1	0%	0		19
Halle 3	24.536	10%	26	10%	1	0%	0		27
Halle 4	20.140	10%	22	10%	1	0%	0		23
Summe Mehrverkehr Hallen 2-4			66		5				70
Bplan Nr. 195 gesamt (vier Hallen)			88		6				93

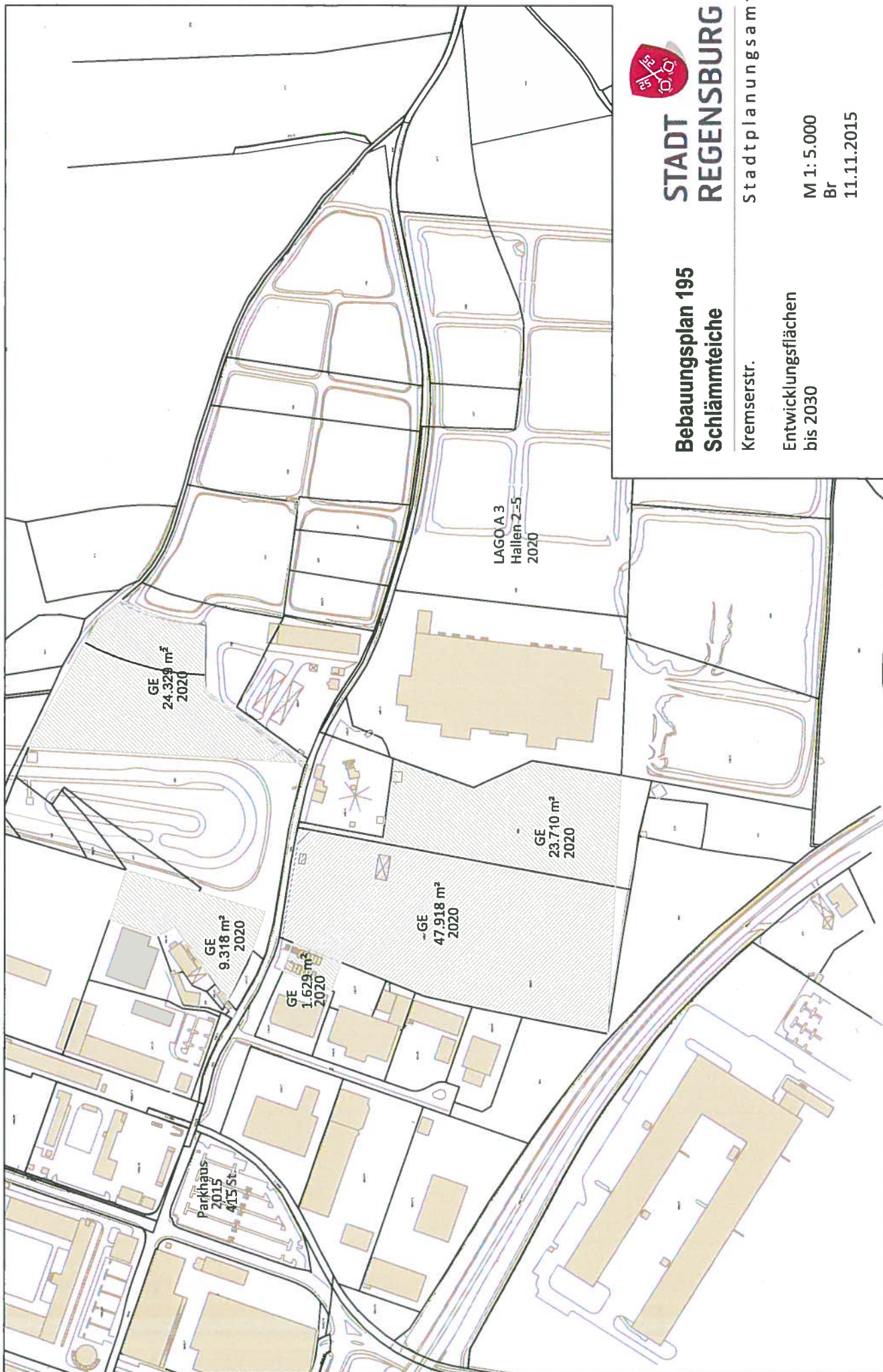
Verteilung des Mehrverkehrs des Bebauungsplanes Nr. 195 gegenüber Analyse 2014

Kfz-Gesamttagungsverkehr in Kfz-Fahrten/ 24 Stunden (Pkw + Schwerverkehr)



Schwerverkehrsanteil (Gesamttagungsverkehr) in SV-Fahrten/ 24 Stunden





**STADT
REGENSBURG**

Stadtplanungsamt

**Bebauungsplan 195
Schlammteiche**

Kremserstr.

Entwicklungsflächen
bis 2030

M 1: 5.000
Br
11.11.2015

Programm Ver_Bau Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung © Dr. Bosserhoff

Planungen GE gemäß Übersicht Stadtbauamt Regensburg (11.11.2015)

Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI): Abschätzung der Schlüsselgröße (Beschäftigte)

Abschätzung der Beschäftigtenanzahl über die Brutto-Baulandfläche und Beschäftigtendichte

Gebiet	Nutzung	Fläche (brutto)	Beschäftigten- dichte	Beschäftigte
		in ha	B/ha	
Nord I	GE	0,93	90,0	84
Nord II	GE	2,43	90,0	219
Süd I	GE/Großh.	0,16	35,0 *)	6
Süd II	GE	4,79	65,0	311
Süd III	GE	2,37	65,0	154
Summe		10,7		778

30,0 im Bestand - erhöht

Beschäftigtenverkehr:

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte	Anwe- senheit in %	Wege/ Beschäftigt em/d	Wege/ Werktag	MIV-Anteil in %	Pkw- Besetzung Pers./Pkw	Pkw-Fahrten/ Werktag
Nord I	GE	84	90	2,2	166	95	1,1	144
Nord II	GE	219	90	2,2	434	95	1,1	374
Süd I	GE/Großh.	6	90	2,5	13	95	1,1	11
Süd II	GE	311	90	2,2	617	95	1,1	533
Süd III	GE	154	90	2,2	305	95	1,1	264
Summe		774			1.534			1.326

Kundenverkehr:

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte	Wege/ Beschäftigtem/d Wege/B/d	Wege/ Werktag	MIV-Anteil in %	Pkw- Besetzung Pers./Pkw	Pkw-Fahrten/ Werktag
Nord I	GE	84	0,5	42	100	1,0	42
Nord II	GE	219	0,5	109	100	1,0	109
Süd I	GE/Großh.	6	2,5	14	100	1,2	12
Süd II	GE	311	1,0	311	100	1,0	311
Süd III	GE	154	1,0	154	100	1,0	154
Summe		774		631			628

Güter- und Gesamtverkehr ohne Berücksichtigung von Konkurrenz-/Verbund-/Mitnahmeeffekten

wenige oder keine verkehrsmindernde Konkurrenz-/Verbund-/Mitnahmeeffekte zu erwarten

Gebiet	Nutzung	Beschäftigte	Lkw-Fahrten/ Beschäftigtem/d Lkw-F/B/d	Lkw- Anteil in %	Lkw-Fahrten/ Werktag
Nord I	GE	84	0,10	100	8
Nord II	GE	220	0,10	100	22
Süd I	GE/Großh.	10	2,80	100	28
Süd II	GE	310	0,40	100	124
Süd III	GE	160	0,40	100	64
Summe		785			246

SUMME GE Planung Kfz-Fahrten/ Werktag	
Nord I	194
Nord II	505
Süd I	51
Süd II	968
Süd III	482
Summe	2.200

Programm Ver_Bau Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bau leitplanung © Dr. Bosserhoff

Planungen GE gemäß Übersicht Stadtbauamt Regensburg (11.11.2015)

Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI): Abschätzung der Schlüsselgröße (Beschäftigte)

Tagesbelastungen im Gesamtverkehr: Gebietsbezogener Verkehr [Wege/Fahrten mit allen Verkehrsmitteln]

Quell-/Zielverkehr und Binnenverkehr (d.h. Fahrten mit Quelle und/oder Ziel im Plangebiet)

Gebiet	Nutzung	Beschäftigten-Verkehr Fahrten/d		Kunden-Verkehr Fahrten/d		Güter-Verkehr Fahrten/d		Gesamtverkehr Fahrten/d	
Nord I	GE		144		42		8		194
Nord II	GE		374		109		22		505
Süd I	GE/Großh.		11		12		28		51
Süd II	GE		533		311		124		968
Süd III	GE		264		154		64		482
Summe	Planungen		1.326		628		246		2.200
minus									
Kompostanlage/Recycling			10		50		60		120
Mehrverkehr städtische Planungen			1.316		578		186		2.080

in Analyse 2014 enthalten

PSLV-ERGÄNZUNG

Tagesbelastungen im Kfz-Verkehr: Quell-/Zielverkehr [Fahrten mit Pkw/Lkw/Kfz]: Kfz/24h*Gesamtquerschnitt

ANTEIL mit Fahrtrichtung Kremser Straße West/Siemensstraße

Gebiet	Nutzung	Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Gesamtverkehr Kfz-Fahrten	
		Anteil	Fahrten/d	Anteil	Fahrten/d	Anteil	Fahrten/d		Fahrten/d
Nord I	GE	90%	130	90%	38	100%	8		175
Nord II	GE	90%	337	90%	98	100%	22		457
Süd I	GE/Großh.	90%	10	90%	11	100%	28		49
Süd II	GE	90%	480	90%	280	100%	124		884
Süd III	GE	90%	238	90%	139	100%	64		440
Summe	Planungen		1.193		565		246		2.005
minus									
Kompostanlage/Recycling		90%	9	90%	45	100%	60		116
Mehrverkehr städt. Planungen Kremser Straße West			1.184		520		186		1.889

in Analyse 2014 enthalten

ANTEIL mit Fahrtrichtung Kremser Straße Ost (Irl)

Gebiet	Nutzung	Beschäftigten-V. Pkw-Fahrten		Kunden-Verkehr Pkw-Fahrten		Güter-Verkehr Lkw-Fahrten		Gesamtverkehr Kfz-Fahrten	
		Anteil	Fahrten/d	Anteil	Fahrten/d	Anteil	Fahrten/d		Fahrten/d
Nord I	GE	10%	14	10%	4	0%	0		19
Nord II	GE	10%	37	10%	11	0%	0		48
Süd I	GE/Großh.	10%	1	10%	1	0%	0		2
Süd II	GE	10%	53	10%	31	0%	0		84
Süd III	GE	10%	26	10%	15	0%	0		42
Summe	Planungen		133		63		0		195
minus									
Kompostanlage/Recycling		10%	1	10%	5	0%	0		6
Mehrverkehr städt. Planungen Kremser Straße Ost (Irl)			132		58		0		189

in Analyse 2014 enthalten

Zusammenfassung Mehrverkehr gegenüber Analyse 2014 Gesamt-Planungen (städtische Planungen + Bebauungsplan Nr. 195)

Tagesbelastungen im Gesamtverkehr: Gebietsbezogener Verkehr [Wege/Fahrten mit Kfz]
Quell-/Zielverkehr und Binnenverkehr (d.h. Fahrten mit Quelle und/oder Ziel im Plangebiet)

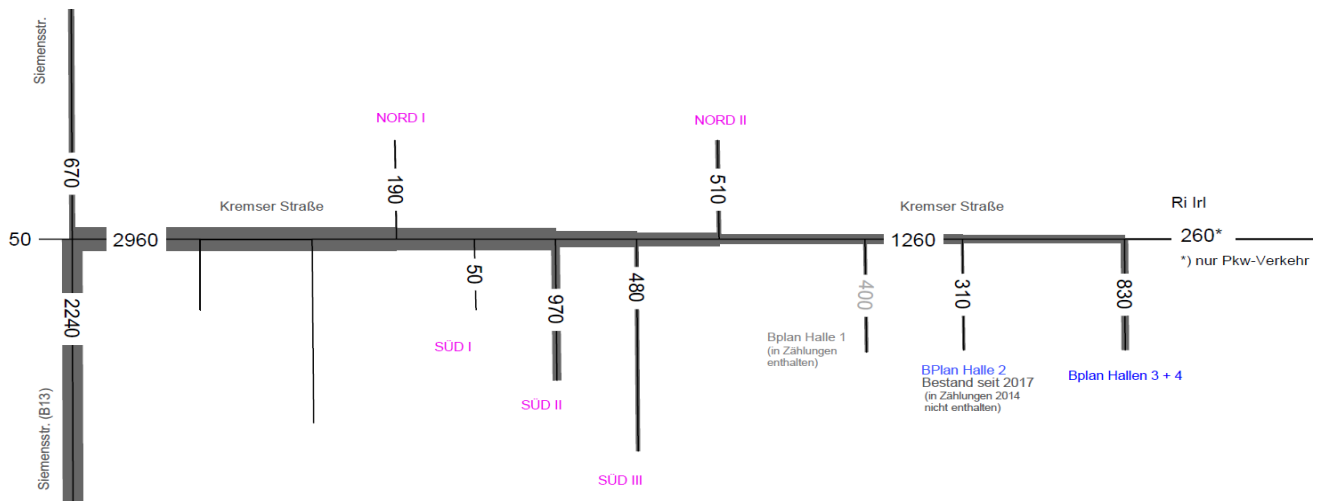
Verkehrsprognosen 2035	Beschäftigten-Verkehr KFZ-Fahrten/d	Kunden-Verkehr Kfz-Fahrten/d	Güter-Verkehr SV-Fahrten/d	Gesamtverkehr Kfz-Fahrte/Tag
Mehrverkehr Bplan 195 (Hallen 2-4)	660	40	440	1.140
Regensburg	1.310	580	190	2.080
Summe Mehrverkehr Planungen	1.970	620	630	3.220

Verteilung des Mehrverkehrs der Gesamt-Planungen in der Kremser Straße							
davon QV/ZV über Kremser Straße West	90 %	1.770	90 %	560	100 %	630	2.960
QV/ZV über Kremser Straße Ost (Irl)	10 %	200	10 %	60	0 %		260

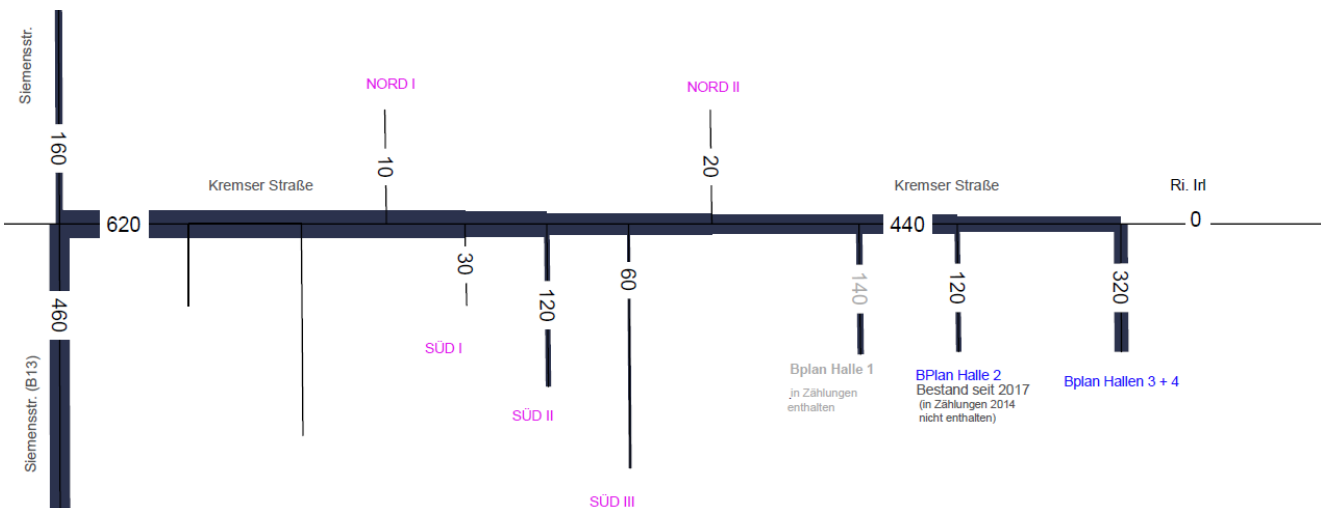
Verteilung des Mehrverkehrs der Gesamt-Planungen (städtische Planungen + Bebauungsplan 195)

Kfz-Gesamttagungsverkehr in Kfz-Fahrten/ 24 Stunden

(Pkw + Schwerverkehr)



Schwerverkehrsanteil (Gesamttagungsverkehr) in SV-Fahrten/ 24 Stunden



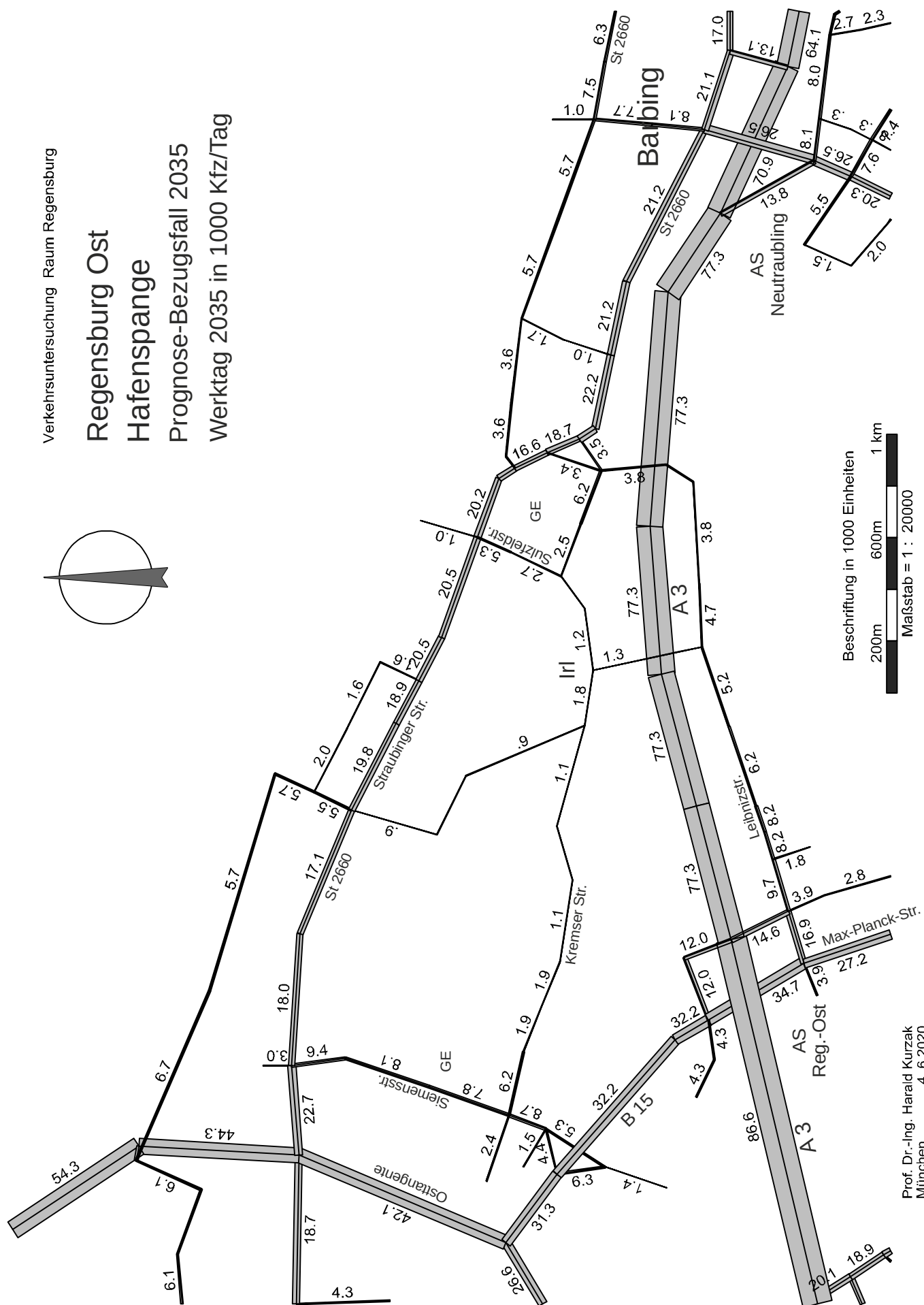
Regensburg Ost Hafenspange

Prognose-Bezugsfall 2035

Werktag 2035 in 1000 Kfz/Tag

Plan

4



Beschriftung in 1000 Einheiten

200m 600m 1 km

Maßstab = 1 : 20000

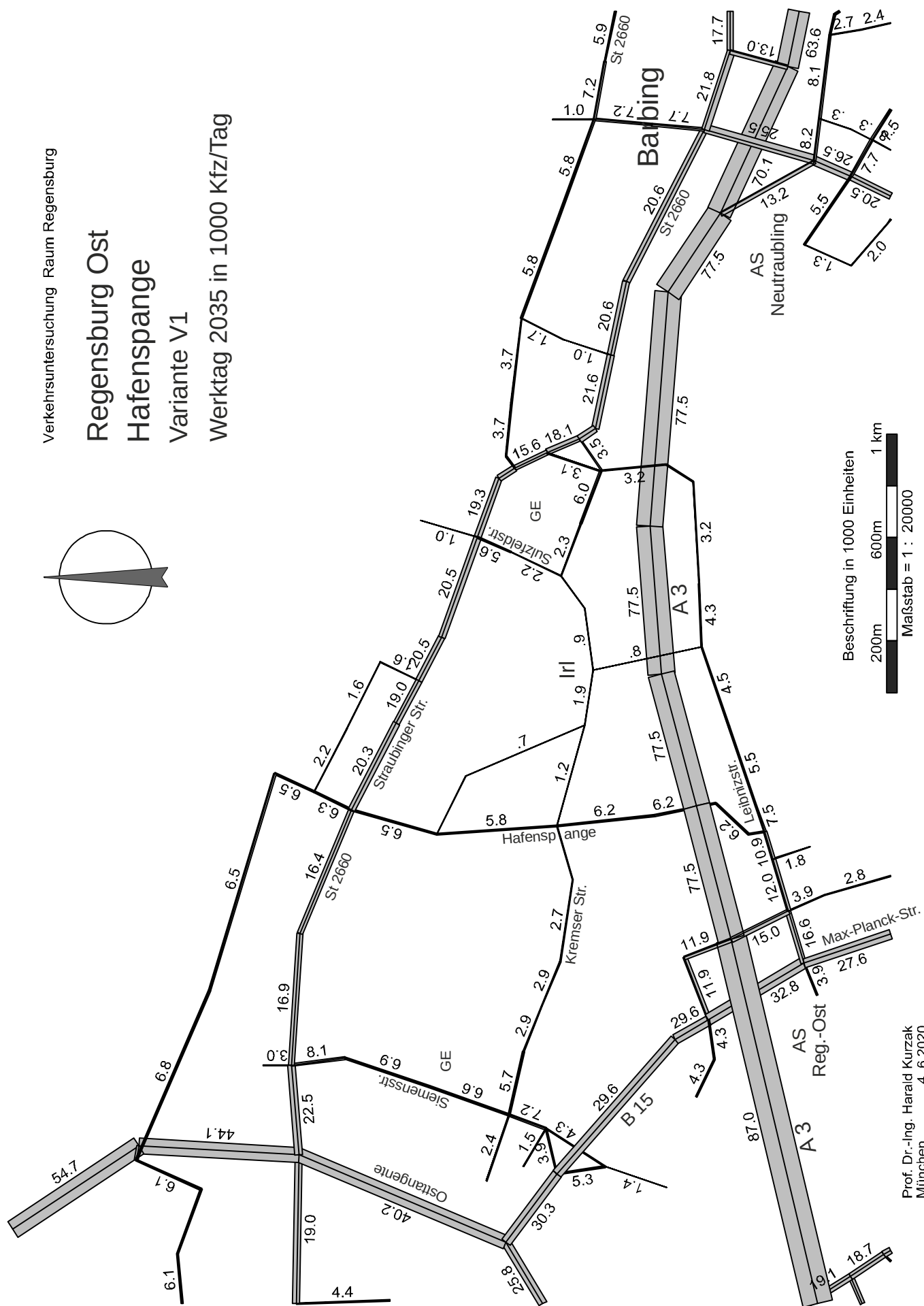
Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak
München 4. 6.2020

Anlage 6

Regensburg Ost Hafenspange Variante V1

Werktag 2035 in 1000 Kfz/Tag

Plan 5



nachrichtlich in VU zum Bebauungsplan Nr. 195
„Südlich der Kremser Straße“ übernommen