

Verkehrskonzept

aufgrund der Verkehrsuntersuchung im Großraum Regensburg vom Juni 2005

(aufgestellt von der Transver GmbH 80538 München, sowie Ing.-Büro Prof. Kurzak 80333 München)

Erläuterungsbericht

vom 14.07.2005 / 06.10.2005 / 01.03.2006

mit Übersichtslageplan M 1:25.000

1. Ausgangslage

Die enorme Verkehrszunahme des Nord- Südverkehrs auf der A 93 im Bereich des Stadtgebietes von Regensburg und die Rückwirkung auf das Straßennetz der Region und der Stadt muss zwangsläufig eine Entlastung durch Bypass-Wegstrecken aufzeigen, die den Verkehrsraum der Stadt und der Umlandgemeindendeutlich entlasten hilft und gleichzeitig eine Notumfahrung der A93-(Pfaffensteiner Tunnel) gewährleistet.

Täglicher Stau im Nord-Süd-Durchgangsverkehr bei Regensburg auf der A93 ist letztlich dadurch ausgelöst, dass von der Stadt der innerstädtische Quell- und Zielverkehr zwangsläufig der Autobahn zugeführt werden muss, weil diese an der Stelle alleine als Donauübergang zur Verfügung steht und sie die einzige Nord-Süd Hauptverkehrsachse im Stadtwesten darstellt.

Eine Entzerrung dieses innerstädtischen Verkehrskonfliktes muss im Großraum Regensburg erfolgen. Die Verkehrsraumuntersuchung beschreibt dieses Problem noch sachspezifischer.

2. Zielführende Planung

2.1 Schwerpunkt Nordosten

2.1.1 Ostumgehung Regensburg

Im Osten des Großraumes der Stadt (mit Neutraubling, Obertraubling) ist große Industrieansiedlung mit Gewerbe und der Hafen, deren Hauptschließung die A3 und die B8 sind. Dieser Verkehr führt erst in das Stadtgebiet bis im Westen die A93 erreicht ist, um von dort in Richtung Norden abgeleitet zu werden. Der „Pfaffensteiner Tunnel“ der A93 liegt dabei als neuralgischer „**Staubereich**“ im Trassenverlauf.

Die Ableitung und **Verbindung** des Gewerbeverkehrs über die **Osttangente bis zur B16** zum Bereich Haselbach-Gonnersdorf wäre eine logische Verbindungsstrasse für den Gewerbeverkehr, der den Stadtraum dann lediglich an der DB-Gleisstrecke nach Norden tangiert.

Die Entlastung der Wohngebiete im Norden der Stadt (Ambergerstraße-Nordgaustraße) sowie die Kreuzung DEZ- Nibelungenbrücke wäre dadurch erreicht. Die Ableitung des B16 Verkehrs außerhalb der Stadt (Entlastung Kreisel und A93) wäre im Osten möglich.

2.1.2 Weiterführung Ostumgehung bis Regenstauf

Die AS Regenstauf sollte direkt über die bestehende Kreisstraße (Regenstauf-Süd-Regenbrücke) beim Gewerbegebiet (Eckert-Schule) mit einer **Neubaustrecke** entlang der Hochspannungsstrasse östlich Zeitlarn vorbei an die B16 angebunden sein.

Mit einem **Straßenneubau als Bypass zur A93** in die Gewerbegebiete Haselbach, Regensburg-Ost-Hafen -Neutraubling wäre gegeben. Regenstauf könnte im Süden sein Gewerbegebiet erweitern und wäre auch mit dieser Straße für das bestehende Gewerbegebiet besser erschlossen. Zeitlarn wäre vom Durchgangsverkehr ebenso befreit wie die Stadtteile Regensburg-Gallingkofen-Sallern (Ambergerstraße- Nordgaustraße) bis zur Kreuzung Walhalla-Allee.

Die B16 bei Gonnersdorf wird mit der **Fortführungsstrasse** entlang der DB Strecke bis zur Walhalla-Allee an die Osttangente angebunden. Das wäre von Vorteil für den B16-Verkehr aus dem Osten, da im Gewerbebereich Wenzelbach/Haselbach, Gewerbebereich Donaustauer Straße, Industriegebiet Hafen, Gewerbegebiet (Güterver-

teilzentrum), BMW, Neutraubling-Obertraubling eine direkte Gewerbestraßenachse vorhanden wäre, die gleichzeitig eine **Ostumfahrung** des gesamten Stadtgebietes wäre.

2.1.3 Vorläufiger Bauumfang

Die Streckenführung Stadt-Osttangente bis Anschlussstelle Regenstauf ist gegebenenfalls vorläufig nur bis zur B16 (Haslbach) auszubauen.

Die Anbindung an die B16 bei Haslbach ermöglicht die Zuführung des Verkehrs von der A 93 über den Lappersdorfer Kreisel zur B 16 bis zu dieser Anbindestelle auf die verlängerte Osttangente. Es wäre die Umfahrung des Stadtgebietes Regensburg gewährleistet.

Die Fortführung bzw. Umfahrung der Orte Zeitlarn und Regenstauf ist bei dieser Alternative noch nicht möglich (siehe Planhinweis).

2.2 Schwerpunkt Nordwesten

2.2.1 Donaubrücke bei Kneiting

Der Zielverkehr von Westen über die B8 ist zwangsläufig an die A93 bzw. die Nibelungenbrücke im Osten der Stadt angewiesen, um die Stadt südlich der Donau erreichen zu können. Eine dauernde Verkehrslast der B8 von Winzer bis Kreuzung DEZ-Nibelungenbrücke durch vier Stadtteile (Winzer, Pfaffenstein, Steinweg, Weichs) ist zwangsläufig.

Im Westen der Stadt südlich der Donau bieten sich drei Haupteinmündungsachsen an, die den Westverkehr aufnehmen könnten, aber momentan mit leistungsfähigen Querschnitten ohne überörtliche Anbindung enden.

- a) die Clermont-Ferrand-Allee
- b) die Prüfeninger Straße
- c) die Kirchmeier Straße

Diese Straßen könnten den vom Westen nördlich der Donau ankommenden Verkehr ohne Probleme aufnehmen, wenn eine direkte Zuführung zu diesen Straßen über eine **Donaubrücke bei Kneiting** eingerichtet wird. Der Anschluss dieser an die B8 ist bereits gegeben.

Die Stadt hätte einen Zuweg über die Donau von Westen was auch dringlich ist. Die in der Verkehrsuntersuchung aufgeworfene Lösung eine Parallelbrücke zur A93 einzurichten ist aus drei Gründen **nicht machbar**:

1. Es ist kein Verkehrsraum im Norden an der B8 für eine Brückenrampe mit kreuzungsfreier Anbindung vorhanden.
2. Im Süden ist die städtische Bebauung als Wohngebiet geschlossen, was keine Straßendurchschneidung zulässt. Außerdem könnte die Hupterschließungsstraße nur an eine Wohnerschließungsstraße (Weinweg) angeschlossen werden, was wohl unsinnig wäre.
3. Die Straßenführung über die Donau muss im Gewerbebereich West (Siemens/Infineon) sein, weil sie dort an die drei vorgenannten bestehenden Hupterschließungsstraßen angebunden werden kann, ohne dort ein Wohngebiet direkt zu tangieren.

Die **Kneitinger-Donaubrücke** müsste mit Schallschutzwänden für die Abschirmung des Naherholungsbereiches „Schillerwiese“ ausgestattet werden. Dadurch muss der Zielverkehr zur Stadt im ganzen Stadtwesten nicht mehr auf der A93 verteilt werden.

Die Ortsteile Winzer, Pfaffenstein, Steinweg, Weichs sind dann von diesem Verkehr aus dem Westen entlastet. Ebenso die inneren Weststadteile, die durch den Hin- und Rückflussverkehr zur A93 nicht mehr belastet wären.

2.2.2 Bypassstrecke zwischen A 93 bei Regenstauf und A 3 Richtung Nürnberg

Der Verkehr kann über die Kreisstraße Reifenthal-Schwetendorf nach Hainsacker mit einer Straßenneubaustrecke **Schwetendorf-Hainsacker** zur AS Regenstauf geleitet werden. Ein Umfahren der Stadt in Richtung Norden aus dem Westen wäre außerhalb von Wohngebieten gegeben.

Diese Verbindung dient zusätzlich als Bypassmöglichkeit bei Stau auf dem Autobahnkreuz bzw. im Pfaffensteiner Tunnel. Eine direkte, überörtliche Straßenverbindung zwischen der AS Regenstauf und der B 8 bei Kneiting / AS Nittendorf ist geschaffen.

2.3 Schwerpunkt Südosten

2.3.1 Verbindung Bad Abbach – Obertraubling

Die blau gestrichelte / durchgekennzeichnete Trasse zeigt die geplante Staatsstraße Bad Abbach – Obertraubling mit einer Gesamtneubaulänge von ca. 10,8 km.

Die zur Realisierung dieser Trasse erforderlichen drei Brückenbauwerke sind gekennzeichnet.

Als sinnvolle Alternative werden zwei Alternativtrassen im Plan mit einer Gesamtneubaulänge von ca. 7,3 bzw. 7,9 km gezeigt, die folgende Verkehrsströme abwickeln können:

- Der Querverkehr BAB A 93 – Gewerbegebiet Neutraubling / BMW kann über die Alternativtrassen auf kürzestem Wege abgewickelt werden. Das Autobahnkreuz Regensburg und die BAB A 3 werden entlastet.
- Auch der jetzige Zielverkehr Regensburg – Landshut wird sich auf kürzestem Wege von der Bundesstraße B 15 auf die Alternativtrasse verlagern, wenn die neue Autobahn von Saalhaupt nach Landshut gebaut wird. Die Kreuzungsbereiche bei Obertraubling würden von diesem Verkehr nicht belastet werden.
- Auf diesem ersten Autobahnabschnitt wird der Verkehr von der B 15-alt bei Eggmühl / Schierling diese neue Trasse nach Regensburg nehmen. Die B 15-alt Hagelstadt – Eggmühl wird eine untergeordnete Rolle spielen. Die Kreuzungsbereiche bei Obertraubling würden von diesem Verkehr nicht belastet werden.

2.3.2 Vorteile der Alternativtrassen gegenüber der geplanten Trasse

Der Quell- und Zielverkehr würde am jetzigen Knoten Obertraubling – Neutraubling vorbeigelenkt. Dieser Knotenpunkt würde eine deutliche Entlastung erfahren. Die geplante Staatsstraßen-trasse (blau) würde die Verkehrssituation an diesem Knotenpunkt eher noch verschärfen.

Die Alternativstrecken sind deutlich kürzer (2,9 bzw. 3,5 km).

Vor allem können drei (!) aufwändige Brückenbauwerke über die Gleisanlagen bei Niedertraubling entfallen. Die Alternativtrassen benötigen kein (!) Brückenbauwerk. Das zur Überquerung der Gleise südlich von Burgweinting erforderliche Brückenbauwerk wird derzeit von der Stadt Regensburg gebaut das östlich an die Alternativtrassen anschließt.

Beide Alternativtrassen führen zur B 15-neu und können das BMW-Werk bei der Herbert-Quant-Allee (Weiterführung nach Neutraubling) direkt anschließen.

Weiterhin können die Alternativtrassen mit weit weniger Landverbrauch der Landwirtschaft hergestellt werden. Bei Bebauungsbereiche werden weitaus geringer tangiert.

2.3.3 Bewertung der Alternativtrassen untereinander

Beide Alternativtrassen haben deutliche Vorteile gegenüber der geplanten Trasse. Die zu favorisierende Alternativtrasse hätte als weiteren Vorteil gegenüber der gezeigten Variante, dass die Linienführung zur Hälfte über das Grundstück des Truppenübungsplatzes erfolgt. Weiterhin würde keine Bebauung berührt werden.

2.4 Schwerpunkt Südwesten

Der Verkehr aus dem Einzugsbereich Sinzing/Alling/Viehausen (Labertal) ist ausschließlich über die A3 an den Stadtbereich angebunden. Bei Streckenausfall (Unfall) der A3 ist das gesamte Gebiet ohne Streckenalternative. Dieser Verkehr ist im Autobahnbereich A3-A93 zwangsläufig auf diesem in den überörtlichen Durchgangsverkehr eingebunden.

Die **Sinzinger Eisenbahnbrücke über die Donau** hat in der Pfeilerausgestaltung eine Breite, die vor 100 Jahren für eine zweigleisige Streckenführung vorgesehen war. Seitdem ist die vorhandene Pfeilerüberbreite ungenutzt.

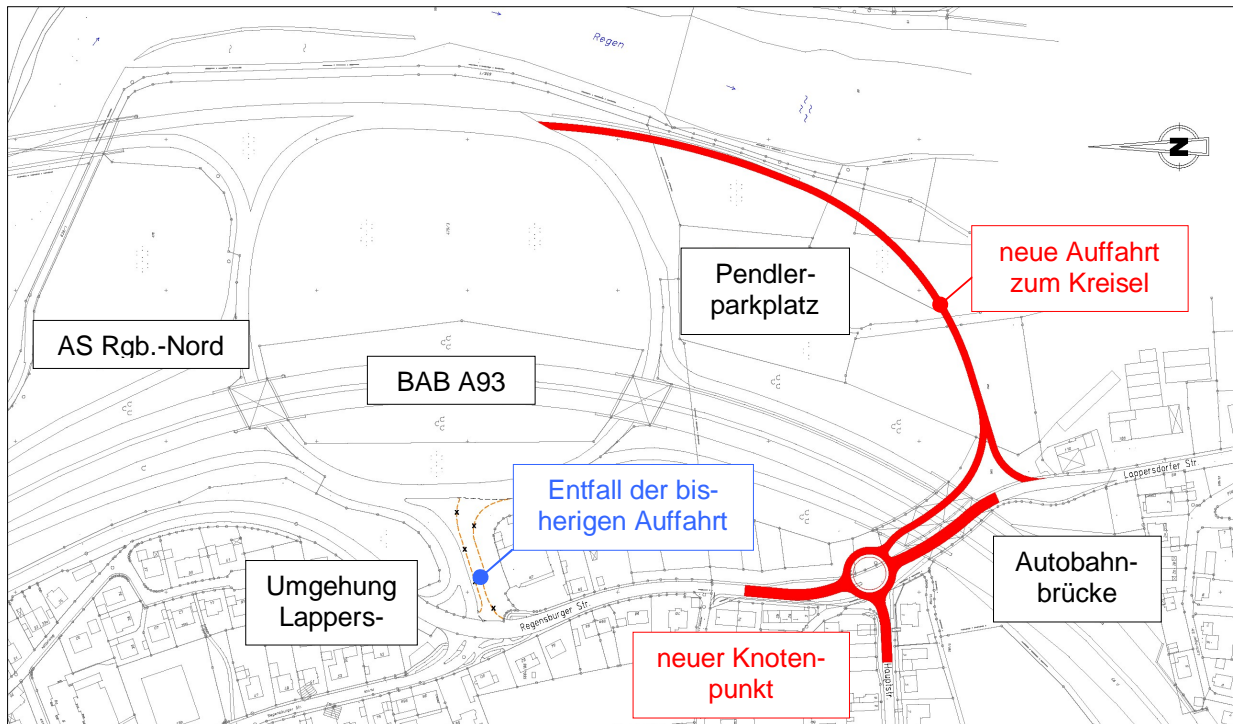
Technisch nicht aufwändig wäre, die freie Pfeilerbreite mit einem **Brückentrog** für eine Straßenführung zu belegen, um für den Individualverkehr an dieser Stelle einen sinnvollen und überfälligen Donauübergang zu schaffen.

Die **Straßenanbindung** beim „Schloss Prüfening“ an die Kirchmeierstraße (Haupterschließungsachse Innenstadt-Süd) und an die Staatsstraße bei Sinzing ist ohne Wohnbereichsberührung möglich.

2.5 Ergänzende Bewertungen

2.5.1 Umbau Lappersdorfer Kreisel

Die Verkehrsanbindungen des bestehenden Kreisels sollten wie folgt modifiziert werden:



Der von der Umgehungsstraße (Kreisstraße R 18) Lappersdorf kommende Verkehr wird derzeit als Linksabbieger mit einer Ampelanlage in Richtung Kreisel geführt. Die Auffahrt auf den Kreisel ist nur sehr kurz. Aus diesen Gründen ergibt sich zu Stoßzeiten ein Rückstau des Verkehrs auf die Umgehungsstraße. Zusätzlich muss derzeit der aus Richtung Kareth (von der Hauptstraße) und aus Regensburg kommende Verkehr über dieses Nadelöhr geführt werden.

Ein Rückbau der Kreiselauffahrt und eine Verkehrsneuordnung könnten zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Kreisels beitragen.

Direkt nördlich der bestehenden Autobahnüberführung (bei Kareth) ist ein Kreisverkehr anzuordnen. Der aus dem Norden kommende Verkehr fährt nun ohne Ampelschaltung/Linksabbiegeverkehr über den Kreisverkehr auf die neue Kreiselauffahrt, die im bisher ungenutzten östlichen Feld der Autobahnüberführung angeordnet wird und über derzeit unbebaute Fläche dem Kreisel zugeführt wird. Die Kreiselauffahrt mündet im Südosten in den Kreisel ein.

Der aus Kareth kommende Verkehr (Hauptstraße) fährt nun ohne Ampelschaltung direkt über den Kreisverkehr zur neuen Kreiselauffahrt.

Der aus Regensburg kommende Verkehr kann bereits südlich der Autobahnüberführung als Rechtsabbieger ohne Ampelschaltung der neuen Kreiselauffahrt zugeführt werden.

Die bestehende Kreiselauffahrt funktioniert und wird belassen. Sämtliche Verkehrsströme zwischen Lappersdorf, Kareth und Regensburg bleiben von dieser Regelung unbeeinträchtigt. Vorteilhaft würde die Verkehrsanbindung von Kareth an die Regensburger bzw. Lappersdorfer Straße entwickeln. Die hier bestehende Ampelanlage kann ersatzlos entfallen.

2.5.2 Bewertung dreispuriger Ausbau der A3

Die B8 ist an die A3 und an die Osttangente jetzt schon angebunden. Für die B15 gilt das Gleiche. Lediglich der Ort Obertraubling braucht für sich eine Südumgehung von Burgweinting nach Köfering.

Die B 16 von Süden ist über die Autobahnparallele (UNI-Klinikum) mit der jetzt realisierten Franz-Josef-Strauß-Allee bis Burgweinting ausreichend mit dem innerstädtischen Verkehrsnetz und an zwei Autobahnanschlüsse (A93, A3) sowie mit der B15 am Rande der Stadt verbunden. Eine weitere Entlastung des Stadtgebietes von Süden her ist derzeit nicht notwendig.

Der **geplante dreispurige Ausbau der A3** zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der AS Neutraubling könnte gegebenenfalls **zurückgestellt werden**.

2.6 Zusammenfassung

Der **Nord-Süd** Verkehr durch das Stadtgebiet über die A93 mit dem innerstädtischen Quell- und Zielverkehr ist mit diesem Verkehrskonzept entzerrt.

Der **West-Ost** Verkehr kann innerhalb des Stadtgebietes ohne Autobahnbeaufschlagung erfolgen.

Die Autobahnen A3, A93 selbst wären für den überörtlichen Durchgangsverkehr frei und mit dem innerstädtischen Verkehr - insbesondere den Gewerbeverkehr aus dem Stadtosten weniger belastet.

2.7 Bewertung „Sallener Regenbrücke“

Die in der Verkehrsuntersuchung dringlich notwendig erachtete „**Sallener Regenbrücke**“, die mitten im Stadtverkehrsnetz zu liegen käme, **könnte ersatzlos entfallen**, weil sie nur der Zu- und Ableitung des Autobahnverkehrs dienlich wäre, und insbesondere auch einen Problemfall zusätzlich am Brennpunkt „Pfaffensteiner-Tunnel“ auflasten würde.

Der Bau der „Sallener Regenbrücke“ hätte zur Folge, dass eine Entlastungsstrecke der Autobahn A93 direkt **in** das Stadtgebiet Regensburg geschaffen würde, denn der überörtliche Verkehr würde die kurze Strecke zum Stadtosten (Gewerbegebiet) bzw. zur A3 ausnützen.

Eine weitere Verdichtung des Verkehrs am jetzt bereits überlasteten Kreisel und in der Nordgaustraße als Zuführungsstraße wären dabei die Folgen. **Das Stadtgebiet würde vom überörtlichen Verkehr zusätzlich belastet!**

3. Finanzierung der überregionalen Verkehrseinrichtungen

Für diese weitläufigen über die Gemeindegrenzen reichenden Verkehrseinrichtungen stellt sich bei dem Gesamtplan die Frage, ob die Art der Rahmenbedingungen der **GVFG-Förderung** hier Ziel führend und folgerichtig angewandt werden können.

Diese Frage muss verneint werden, da die Herstellung der im jeweiligen Gemeindegebiet verlaufenden Straßenabschnitte bzw. zu errichtenden Bauwerke ein weitgreifendes Ziel haben und nicht über eine Anteilsfinanzierung im politischen Gemeindebereich von der jeweils vom Bau betroffenen Gemeinde getragen werden kann.

Außerdem wäre ein solcher Finanzierungsweg nicht als gerechtfertigte Lösung im Sinne der Regionalverkehrslösung zu sehen.

4. Vorschlag

Die Gesamtkosten aller hier zusammenhängenden Verkehrsmaßnahmen werden dargestellt. Die Gemeinden und die Stadt bilden einen Verkehrszweckverband mit einer Finanzierungsgesellschaft. **Eine Schlüsselzahl des Beteiligungsanteils** errechnet sich aus der Kfz-Zulassungszahl(oder des Gewichtanteils aus dieser). Insofern ist gewährleistet, dass die gerechte Verteilung der Finanzlasten am Eigenanteil gegeben ist.

Der Freistaat Bayern finanziert über den Fördersatz der Richtlinie hinaus das „**Pilotprojekt Regionalverkehrsfinanzierung Großraum Regensburg**“ im **Höchstmaß** der politisch vertretbaren Gegebenheit. (GFVG und FAG). Europäische Mittel (ERFE bzw. EIF) können einbezogen werden.

Die Gemeindeanteile werden über den „Schlüssel“ ermittelt. Eine Finanzierung der Gemeindeanteile könnte über ein PPP- Modell erfolgen, das eine langfristige Refinanzierung des Eigenanteils gewährleistet, zumal die Gemeinden mit der derzeitigen Haushaltssituation für eine solche zusätzliche Aufgabe nicht gerüstet sind.

Eine mögliche Finanzierungsquelle könnte mit der Mautpflicht auf Bundesstraßen oder Entlastungsstraßen erfolgen, wenn die Osttangente als Ersatz der Bundesstraße B 15 in der Stadt Regensburg bewertet werden würde.

Später könnte eine Umstufung der B 15-alt in B 15-neu (Osttangente) erfolgen.

Für die Realisierung des Projektes sind die Gemeinden einzubeziehen, die hauptsächlich von diesen Verkehrsstrukturen tangiert sind:

Stadt Regensburg
Gemeinde Obertraubling
Stadt Neuraubling
Gemeinde Barbing
Gemeinde Tegernheim
Gemeinde Donaustauf
Gemeinde Wenzelbach
Gemeinde Bernhardswald
Gemeinde Zeitlarn
Markt Regenstauf
Markt Lappersdorf
Gemeinde Pettendorf
Gemeinde Wolfsegg
Gemeinde Sinzing
Markt Nittendorf
Gemeinde Pentling
Markt Bad Abbach
Landkreis Regensburg

Aufgestellt:

Regenstauf, den 14.07.2005 / 06.10.2005 / 01.03.2006



derori Entwicklungs-GmbH
Projektentwicklung Ingenieurbau

Bahnhofstraße 22

Telefon: +49 (0) 94 02 / 9 89 03-0

Telefax: +49 (0) 94 02 / 9 89 03-9

E-Mail: info@derori.de

Verteiler: siehe Gemeindeübersicht