

Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak

apl. Professor an der Technischen Universität München
Beratender Ingenieur für Verkehrsplanung

Gabelsbergerstr. 53 80333 München Tel. (089) 284000 Fax (089) 288497
e-mail: Prof.Kurzak@t-online.de

Staatliches Bauamt Regensburg
Fachbereich Straßenbau
Bajuwarenstraße 2d
93053 Regensburg

Stadt Regensburg
Tiefbauamt
Planfeststellung
öffentlich ausgelegt
von: 03. März 2014
bis: 07. März 2014

6. November 2013

Verkehrsuntersuchung A 93 AS Regensburg-Nord mit Sallerner Regenbrücke

Verkehrsprognose 2025 und 2030

Die Verkehrsuntersuchungen AS Regensburg-Nord mit Sallerner Regenbrücke vom 20. Oktober 2006 und vom 22. Januar 2008 basieren auf den Verkehrsprognosen der „Verkehrsuntersuchung Kfz-Verkehr im Raum Regensburg“ vom 20. Februar 2005. Bis zum Prognosehorizont 2020 wurde im Verkehrsmodell ein Anstieg der Kfz-Fahrten im Raum Regensburg von 732.000 auf 810.000 Kfz-Fahrten/Tag ermittelt. Das ist im Mittel nur eine Zunahme um 11 %. Da jedoch im Stadtgebiet der Kfz-Binnenverkehr stagniert, ergeben sich im Stadt-Umland-Verkehr und im Fernverkehr stärkere Zuwächse. So steigt die werktägliche Belastung der A 93 nördlich der AS Regensburg-Nord um +21 % von 56.000 auf 67.000 Kfz/Tag an. Die DTV-Belastung 2010 (= Jahresmittelwert) betrug 50.831 Kfz/Tag, davon 5.396 Kfz Schwerverkehr.

Die Wirtschafts- und Finanzkrise seit 2008 konnte in den Prognosen nicht in ihrem realen Ausmaß Berücksichtigung finden. An vielen Stellen trat im Jahr 2009 eine Stagnation oder ein Rückgang der Verkehrsbelastungen ein. Für die Verkehrsprognose im Raum Regensburg wird angenommen, daß sich die Strukturen der Wirtschaft im Prognosezeitraum 2020 – 2025 nicht grundsätzlich ändern und sich die Konjunktur innerhalb von 5 Jahren erholt und somit den ursprünglichen Wachstumskurs fortsetzt. Das bedeutet, daß die Belastungswerte, die für das Jahr 2020 prognostiziert sind, nun im Jahr 2025 erreicht werden. Da ab 2025 die Gesamtmobilität der Bevölkerung aufgrund der Veränderung der Altersstruktur bis 2030 leicht zurückgehen wird, werden sich im Zeitraum 2025 – 2030 die Mobilitätszunahme aufgrund des

angestrebten Wirtschaftswachstums und die Mobilitätsabnahme aufgrund der Veränderung der Alterstruktur gegeneinander aufheben, so daß die für 2020 ermittelten Prognosebelastungen im Bereich Regensburg Nord auch noch 2030 gültig sein werden unter der Voraussetzung, daß bis 2030 im Norden von Regensburg noch keine zusätzliche Entlastungsstraße, z.B. Umfahrung Zeitlarn mit Anschluß an die Ostumfahrung Regensburg zur Verfügung steht.

Da auf der A 93 in Regensburg Nord der Pfaffensteiner Tunnel seit Jahren einen Engpaß darstellt und deshalb die Verkehrszunahme stark begrenzt (Zunahme von 64.182 Kfz/Tag im DTV 2008 auf jetzt 65.689 Kfz/Tag im DTV 2012), ist der prognostizierte Zuwachs auf der A 93 nördlich Regensburg direkt mit dem Ausbau der AS Regensburg-Nord und dem Bau der Sallerner Regenbrücke verknüpft.

München, 6. November 2013

(Prof. Dr.-Ing.  Kurzak)