

3.4 Fachbereich Verkehr

3.4.1 Arbeitsprogramm und einzelne Arbeitsschritte

Analyse des bestehenden und geplanten Verkehrsangebotes

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wird eine Analyse des bestehenden und geplanten Verkehrsangebotes des Raumes und dessen überregionaler Einbindung hinsichtlich des klassifizierten Straßennetzes und des Schienennetzes durchgeführt. Dazu werden die folgenden relevanten Pläne gesichtet und ausgewertet:

- Landesentwicklungsprogramm Bayern 2003, Bayerische Staatsregierung
- Gesamtverkehrsplan Bayern 2002, Bayerisches StMWIVT
- Bedarfsplan für die Bundesschienenwege als Anlage des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (BSWAG), BMVBW, Stand: 15.09.2004.
- Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Anlage des Fünften Fernstraßenbauänderungsgesetzes (5.FstrAbÄndG), BMVBW, in Kraft seit 16.10.2004.
- 6. Ausbauplan für die Staatsstraßen 2001, Oberste Baubehörde im StMI, 01.01.2001
- Aktionsprogramm Straßenerschließung Flughafen München, Stand: 22.07.2003
- Regionalplan Region Regensburg (11), Stand: April 2003
- Regionalplan Region Donau-Wald (12), Stand: Mai 2004
- Regionalplan Region Landshut (13), Stand: Juli 2004
- Regionalplan Region Südostoberbayern (18), Stand: Juni 2004

Analyse und Darstellung der Erreichbarkeiten des Raumes

Als weiterer Schritt wird eine Analyse und Darstellung der Erreichbarkeiten des Raumes im Straßen- und Schienennetz für ausgewählte Bezugsziele durchgeführt. Aus einer solchen Analyse ergeben sich die Erreichbarkeiten des Raumes für relevante Ziele, die zum Beispiel als Impulsräume für den Gesamttraum fungieren können.

Analyse und Darstellung der Verkehrsnachfrage

Neben dem Verkehrsangebot wird auch die Verkehrsnachfrage sowohl im motorisierten Individualverkehr als auch im öffentlichen Personennahverkehr hinsichtlich Verkehrsmengen und Auslastungen, wichtiger Herkunfts- / Zielbeziehungen (qualitativ) als Grundlage zur Bewertung von Maßnahmenvorschläge analysiert und begutachtet.

Beurteilung des Untersuchungsraumes aus verkehrlicher Sicht

Durch eine Gegenüberstellung des Verkehrsangebots und der Verkehrsnachfrage wird das Straßennetz hinsichtlich seiner Verkehrsqualität beurteilt. Im öffentlichen Personennahverkehr wird das bestehende Verkehrsangebot anhand der Bedienungsqualität beurteilt. Aus der problemorientierten Bestandsanalyse werden Chancen und Defizite des Raumes aus der Verkehrssicht (Stärken- / Schwächen-Profil) abgeleitet.

Tabelle 3-12: Fachbereich Verkehr – Einzelne Arbeitsschritte

Arbeitsschritte	Datenquellen	Inhaltliche Aussage	Relevanz	Ergebnisdarstellung
Auswertung raumordnerischer Pläne	LEP 2003 Gesamtverkehrsplan Bayern 2002 Regionalplan Landshut (13) Regionalplan Regensburg (11) Regionalplan Donau-Wald (12) Regionalplan Südostoberbayern (18)	Darstellung der verkehrlichen Ziele und Maßnahmen; Darstellung der Planvorhaben	Ziele zum Verkehrsinfrastrukturausbau im Untersuchungsgebiet	Text; Tabellen; Abbildungen
Gegenüberstellung zum voraussichtlichen Ausbau	Auswertung Ausbaupläne <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bedarfsplan Straße ▪ Bedarfsplan Schiene ▪ Ausbauplan für Staatsstraßen 	Gegenüberstellung der fachlichen Pläne; Voraussichtliche Vorhaben vs. gewünschte Vorhaben	Gegenüberstellung der Maßnahmen, die mit den verkehrlichen Zielvorgaben LEP, Gesamtverkehrsplan und Regionalplänen korrespondieren bzw. nicht korrespondieren	Text; Tabellen; Diagramme; Abbildungen
Auswertung der Fragebogenaktion	Fragebogen	Beurteilung der vorhandenen Verkehrssituation im öffentlichen Verkehr sowie im motorisierten Individualverkehr, insbesondere hinsichtlich der Anbindung an den Flughafen München aus Sicht der Gebietskörperschaften	Ableitung von Maßnahmen, die aus Sicht der Befragten vordringlich zu realisieren sind Gegenüberstellung dieser Maßnahmen mit dem voraussichtlichen Verkehrsangebot	Text; Tabellen, Kartendarstellung
Aufbau eines Verkehrsmodells Berechnung der Erreichbarkeiten des Flughafens für den Untersuchungsraum Darstellung der Erreichbarkeiten im Untersuchungsraum (Isochronen-Darstellung)	Verkehrsmodell mit Straßen- und Schienennetz	Verkehrliche Lagegunst der einzelnen Teilräume des Untersuchungsraumes	Ableiten von Räumen mit verkehrlicher Lagegunst bzw. mit Defiziten hinsichtlich der verkehrlichen Erschließung Ableiten von Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation	Kartendarstellung
Fachgutachterliche Analyse und Beurteilung des Verkehrsangebots und der verkehrlichen Situation Ergebnis der Analysephase	s. o. Amtl. Verkehrszählung 2000 Pendlerstatistik	Teilräumliches Stärken- / Schwächen Profil für den Untersuchungsraum	Herausarbeitung von Räumen mit verkehrlichen Entwicklungsvoraussetzungen für eine flughafenbedingte Entwicklung Ableiten von Handlungsbedarf zur Überwindung der Defizite	Text; Tabellen; Diagramme, Kartenabbildungen

3.4.2 Analyseergebnisse

3.4.2.1 Vorhandenes Verkehrsangebot

Straßennetz

Autobahnen

Für den Untersuchungsraum sind vor allem folgende Autobahnen von Bedeutung:

- A 3 Nürnberg – Regensburg – Passau
- A 8 München – Salzburg
- A 9 / A 93 München – Regensburg
- A 92 / B 11 München – Deggendorf - Bayer. Eisenstein / Landesgrenze CR
- A 94 / B 12 München – Mühldorf a. Inn – Simbach a. Inn – Pocking – Passau

Über die A 92 besteht eine durchgehende Autobahnanbindung an das Wirtschaftszentrum München bzw. an den Flughafen München. Die A 92 bildet bei Deggendorf mit der A 3 ein Autobahnkreuz. Die A 3 übernimmt für den Raum eine wichtige überregionale Verbindungsfunktion entlang der Achse Nürnberg – Regensburg – Passau – Linz.

Die Autobahnen A 9 / A 93 stellen die Verbindung zwischen Regensburg und München sicher. Südlich des Untersuchungsraumes verläuft die A 8 München – Salzburg.

Die Autobahnverbindung (A 94) zwischen München und Passau weist noch erhebliche Lücken auf.

Bundesstraßen

Der Untersuchungsraum ist mit mehreren Bundesstraßen ausgestattet.

- B 8 Regensburg – Straubing – Plattling – Passau
- B 15 Regensburg – Landshut – Rosenheim
- B 16 / 16A Regensburg - Ingolstadt
- B 20 Furth i. Wald / Landesgrenze CR - Straubing – Landau a. d. Isar – Eggenfelden – Burghausen - Freilassing
- B 299 Neustadt a. d. Donau – Landshut – Altötting – Trostberg - Traunstein
- B 301 Abensberg – Mainburg – Freising
- B 304 München – Ebersberg – Wasserburg a. Inn - Traunreut
- B 388 München – Erding – Vilsbiburg – Pfarrkirchen – Pocking / Ruhstorf a. d. Rott
- B 588 Eggenfelden – Altötting

Die Bundesstraßen B 15, B 20 und B 301 stellen die Verbindung aus den Landkreisen Regensburg, Kelheim, Straubing-Bogen, sowie des nordöstlichen Landkreises Landshut an den Flughafen München her.

Die B 388 stellt sowohl die Verbindung zwischen den Landkreisen Passau, Rottal-Inn und Landshut, als auch zum Flughafen München sicher.

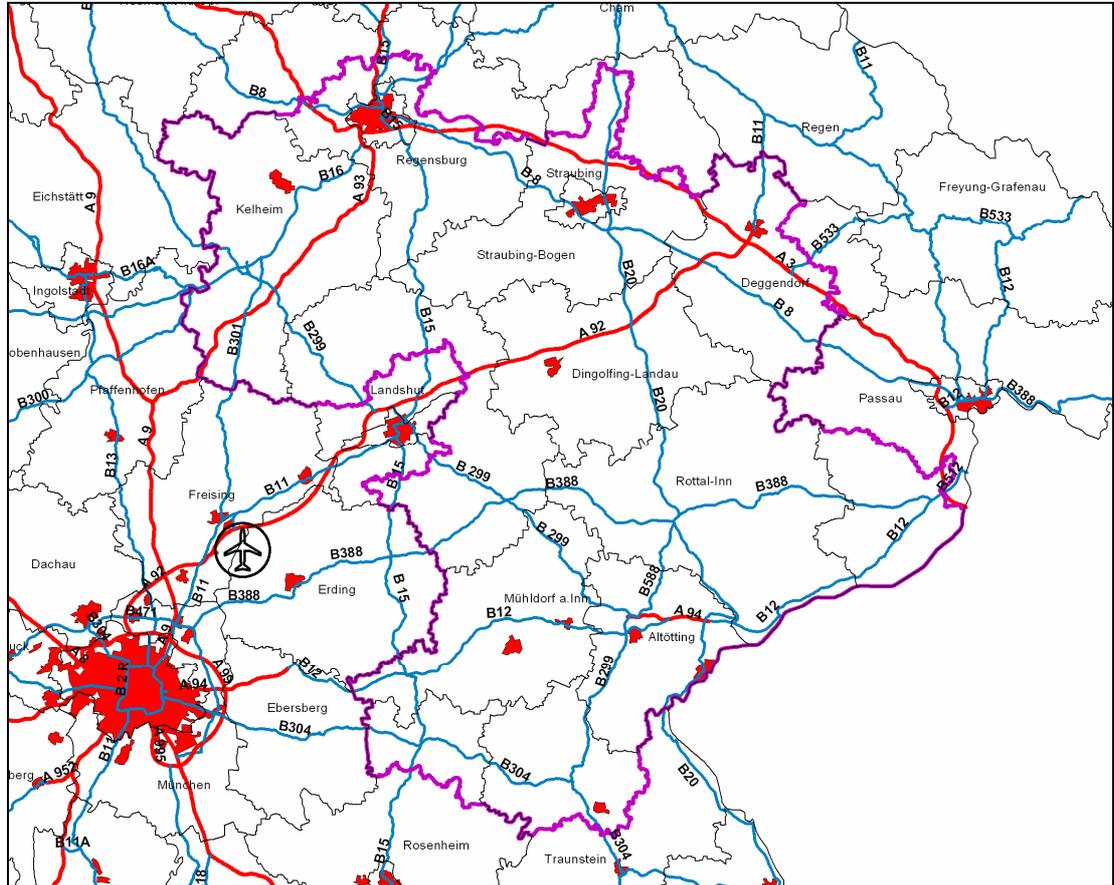


Abbildung 3-16: Vorhandenes Bundesfernstraßennetz

Die Bundesstraßen B 15, B 20 und B 299, B 301 haben eine wichtige Nord-Süd-Verbindungsfunktion für den Untersuchungsraum. Insbesondere die B 15 und B 20 sind dabei auch von überregionaler Bedeutung. Die B 8 ist vor allem in regionaler Hinsicht bedeutend. Die B 304 verbindet die Städte Traunreut, Wasserburg a. Inn und München miteinander.

Schienerpersonenverkehr

Überregional ist der Untersuchungsraum nur über die Schienenfernverkehrsachse

- Nürnberg – Regensburg – Passau (– Wien)

entlang des Donaukorridors erreichbar. Für den Schienenfernverkehr existieren in Regensburg, Plattling und Passau ICE / EC / IC Haltepunkte, in Straubing ein IC Haltepunkt.

Die Interregio-Verbindung (IR-Linie 25) Regensburg – Landshut – München – Oberstdorf wurde eingestellt.

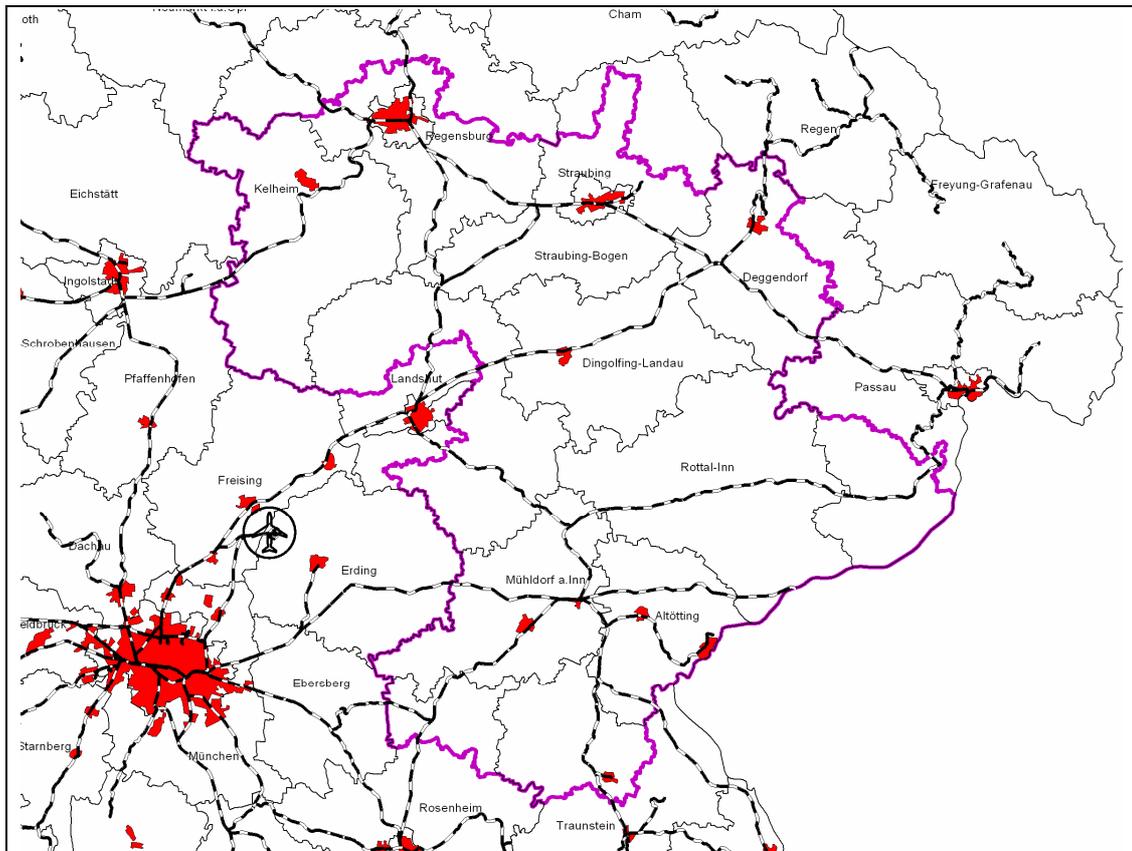


Abbildung 3-17: Vorhandenes Schienennetz

Das vorhandene Angebot im regionalen Schienenpersonenverkehr ist im Folgenden aufgeführt.

Verbindungen im Regionalverkehr (RE / SE / RB / S-Bahn)

- Ostbayern
 - München – Landshut – Regensburg
 - München – Landshut – Plattling – Passau
 - Flughafenanbindung: MVV-Bus Linie 635 Freising – Flughafen München
- Südostoberbayern
 - München – Mühldorf a. Inn
 - (München –) Mühldorf a. Inn – Simbach (Inn)
 - (München –) Mühldorf a. Inn – Burghausen
 - (München –) Mühldorf a. Inn – Traunstein
 - München – Rosenheim – Traunstein – Salzburg
 - München-Ost – Grafing Bf. – Wasserburg (Inn) Bf.
 - Flughafenanbindung: S-Bahn Linie 8 München-Ost – Flughafen München

- Verbindungen im Untersuchungsgebiet
 - Regensburg – Kelheim – Ingolstadt
 - Landshut – Neufahrn i. NB – Straubing-Bogen
 - Landshut – Mühldorf a. Inn – Salzburg
 - Mühldorf a. Inn – Passau (Rottalbahn)
 - Mühldorf a. Inn – Wasserburg (Inn) Bf. – Rosenheim



Abbildung 3-18: Werktägliches (Mo-Fr) Bedienungsangebot im Schienenpersonenverkehr, tagsüber je Richtung, Quelle: Bayerische Eisenbahngesellschaft

- | | | | |
|---|---|--|---|
|  | Strecken mit Fern- und Nahverkehr |  | Strecke mit S-Bahn-Verkehr (mindestens stündlich) |
|  | Strecken mit Nahverkehr |  | Strecke ohne Nahverkehr oder außerhalb Bayerns |
|  | Touristikverkehr
(Zahnrad-, Museums- bzw. Ausflugsbahn, z.T. nur an einzelnen Tagen) |  | Knotenbahnhof |
|  | Strecke wird Montag bis Freitag mindestens stündlich bedient
(einzelne Taktlücken möglich) |  | Bahnhof wird Montag bis Freitag mindestens stündlich bedient
(einzelne Taktlücken möglich) |
|  | Strecke wird nicht mindestens stündlich bedient |  | Bahnhof wird nicht mindestens jede Stunde bedient |

Abbildung 3-19: Legende zur Abbildung 3-18

3.4.2.2 Planungsvorhaben

LEP 2003

Im Kapitel B V Nachhaltige technische Infrastruktur des LEP wurde unter Ziffer 1.6 „Ziviler Luftverkehr“ folgendes Ziel formuliert: „Die Anbindung des Verkehrsflughafens München über eine bedarfsgerechte und funktionale Straßen- und Schienenerschließung für den Nah- und Fernverkehr soll sichergestellt werden.“

In der entsprechenden Begründung werden unter anderem insbesondere folgende Maßnahmen herausgehoben, im Bereich der Schiene:

- die Anbindung Ost- und Nordostbayerns durch Errichtung einer Spange vom Flughafen zur Strecke München – Regensburg
- den Ausbau der Strecke München – Mühldorf a. Inn – Freilassing als Voraussetzung für die Flughafenanbindung von Südosten und Errichtung einer Spange für den Schienenpersonennah- und -fernverkehr in Verbindung mit der Verlängerung der S 6 Erding durch den Ringschluss Erding

im Bereich der Straße:

- Ausbau der A 9 (AS Frankfurter Ring – AK Neufahrn)
- Bau der Flughafentangente Ost (FTO)

Unter Ziffer 1.3 Schienenverkehr wurde aufgeführt:

„Der Ausbau der Eisenbahnstrecke ... München – Mühldorf a. Inn – Freilassing (– Salzburg) ist umgehend zu verwirklichen.“

Des Weiteren wurden unter anderem folgende für den Fernverkehr bevorzugt aus- bzw. neu zu bauende Schienenstrecken aufgelistet:

- (Hof –) Marktredwitz – Regensburg – Landshut (– München)
- Nürnberg – Regensburg – Passau (– Wien)
- Rosenheim – Mühldorf a. Inn – Landshut

Im Bereich Straße wurden unter Ziffer 1.4 Straßenbau folgende Ziele formuliert: „Folgende Lücken im bestehenden Autobahnnetz sind wegen ihrer herausragenden Bedeutung zu schließen:

- ...
- A 94 München – Simbach a. Inn – Pocking auf der Trassenführung über Dorfen
- 6-streifiger Ausbau A 8 (Ost) Rosenheim – Felden (Chiemsee) – Landesgrenze

Von den geplanten zweibahnigen Bundesstraßen sind vor allem folgende Strecken rasch zu verwirklichen bzw. fertig zu stellen:

- B 15 neu Regensburg – Rosenheim, insbesondere im Abschnitt Regensburg – A 94 ...“

Gesamtverkehrsplan Bayern

Im Kapitel 6.1 des Gesamtverkehrsplans Bayern 2002 sind folgende Maßnahmen im Schienennetz, die den Untersuchungsraum betreffen, aufgelistet:

- Ausbau München – Mühldorf a. Inn – Freilassing

Ausbau München-Ost – Markt Schwaben: Viergleisiger Ausbau (inkl. S-Bahn); Markt Schwaben – Mühldorf a. Inn / Tüßling: zweigleisiger Ausbau; Mühldorf a. Inn – Freilassing: abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau je nach Bedarf; Elektrifizierung ab Markt Schwaben, Beseitigung von Bahnübergängen

- Ausbau Nürnberg – Passau (– Wien)

Fernbahnanbindung des Flughafens München an die ABS München – Mühldorf a. Inn – Freilassing

Neubau eingleisig, elektrisch, Einbindung des Schienenfernverkehrs in den Zu- und Ablaufverkehr des Flughafens

- (München – Landshut) – Regensburg – Marktredwitz

Neigeteknikausbau, Ertüchtigung für Neigetchnik, Elektrifizierung, Verbesserung der Anbindung Ostbayerns, Zulauf zum Flughafen München

- Freilassing – Salzburg

Ausbau 3. Gleis Einrichtung eines S-Bahn-Verkehrs Salzburg – Freilassing

- Rosenheim – Mühldorf a. Inn – Landshut

Ausbau Zweigleisig, Elektrifizierung, Einbindung des Chemiedreiecks in das Schienennetz, Umgehung Münchens im Italienverkehr

- Verbindung der Strecke München – Mühldorf a. Inn mit der Strecke München – Rosenheim; Truderinger Spange

Neubau Vereinfachte Anbindung des Containerbahnhofs München an die Strecke Ostbahnhof – Salzburg und Güterumfahrung München

Unter Ziffer 6.7.2.1 Internationaler Verkehrsflughafen München wird weiter ausgeführt: „Zur Vernetzung mit dem Schienenfernverkehr ist der Flughafen frühest möglich über die Walpertskirchener Spange in die Ausbaustrecke München – Mühldorf a. Inn – Freilassing einzubinden. Dabei soll gleichzeitig als weitere S-Bahn-Anbindung der Ringschluss Erding (S 6) zur Erschließung des südöstlichen Flughafenumlands hergestellt werden. Zur Erschließung des ostbayerischen Raums soll die Anbindung des Flughafens an den Schienenfernverkehr in Richtung Landshut – Regensburg – Hof verwirklicht werden.“

Im Bereich der Straße werden als besonders wichtige Straßenbauvorhaben aufgeführt:

- A 94 München – Simbach a. Inn – Pocking (– Linz)
- B 15 neu (zweibahnig) Regensburg – Landshut – Rosenheim

- A 8 Ost Ausbau zwischen Rosenheim und dem Grenzübergang bei Salzburg
- A 9 sechs- bzw. achtstreifiger Ausbau zwischen München-Schwabing und dem Autobahndreieck Holledau
- A 99 achtstreifiger Ausbau des Autobahnringes zwischen dem Autobahnkreuz München-Süd und dem Autobahnkreuz München-Nord

Regionalpläne

In der folgenden Tabelle sind die bedeutendsten Zielaussagen zu Straßen- und Schieneninfrastrukturmaßnahmen der Regionalpläne Regensburg, Donau-Wald, Landshut und Südostoberbayern zusammengefasst.

Tabelle 3-13: Zielaussagen zu Schieneninfrastrukturmaßnahmen in den Regionalplänen

Maßnahmen Schiene	Regionalplan
Ausbau der Hauptstrecke Nürnberg- Regensburg – Passau (– Wien)	Regensburg Landshut Donau-Wald
Direkte Schienenanbindung von der Bahnlinie Landshut - München an den Flughafen München Vorzugslösung Marzlinger Spange	Regensburg Landshut Donau-Wald
Ertüchtigung der Strecke (München –) Landshut – Regensburg (– Hof) für den Einsatz von Neigetechnik-Zügen	Regensburg Landshut
Ausbau (elektrifiziert, zweigleisig) der Strecke München – Mühldorf a. Inn – Freilassing – Salzburg	Südostoberbayern
Einführung der Strecke Mühldorf a. Inn – München als übergeordnete Verbindung auch über den Flughafen München	Südostoberbayern
Ausbau der Bahnstrecke Mühldorf a. Inn – Simbach a. Inn als Teil einer großräumigen Verbindung München – Linz – Wien durch Elektrifizierung und zweigleisigen Ausbau	Südostoberbayern Landshut
Ergänzende Elektrifizierung der Verbindung Tüßling – Burghausen für den Güterverkehr	Südostoberbayern
Ausbau der Strecke Landshut – Plattling	Donau-Wald Landshut
Modernisierung der Strecke Neumarkt-St.Veit – Passau (Rottalbahn)	Donau-Wald Landshut
Ausbau der Strecke Radldorf – Neufahrn i. NB	Donau-Wald
Ausbau der Strecke Landshut – Mühldorf a. Inn – Rosenheim (Elektrifizierung, zweigleisiger Ausbau)	Südostoberbayern Landshut

Tabelle 3-14: Zielaussagen zu Straßenbaumaßnahmen in den Regionalplänen

Maßnahmen Straße	Regionalplan
Weiterbau der A 94 München – Pocking	Südostoberbayern Landshut Donau-Wald
Bau der B 15 neu Regensburg – Landshut – Rosenheim	Regensburg Südostoberbayern Landshut Donau-Wald
Leistungsfähige Verbindung von der B 15 neu zur B 15 südlich Schierling	Regensburg
Großräumige Entlastung des Raumes Regensburg (A 93) bei Fertigstellung der B 15 neu bis zur A 8	Regensburg
B 20 Durchgehender zweibahniger Ausbau zwischen Freilassing und Furth i. Wald Zweibahniger Ausbau der B 20 nördlich der A 92, südlich davon 3-streifig Bau von Ortsumfahrungen im Zuge der B 20	Donau-Wald Landshut Südostoberbayern
Ausbau der A 8 (Ost) zwischen Rosenheim und dem Grenzübergang bei Salzburg	Südostoberbayern

3.4.2.3 Gegenüberstellung zum voraussichtlichen Ausbau

In der folgenden Tabelle sind die beabsichtigten Planungsvorhaben (s. Abschnitt 3.4.2.2) den Maßnahmen gegenübergestellt, die in den Bedarfsplänen für die Bundesfernstraßen und die Bundesschienenwege enthalten sind gegenübergestellt.

Eine analoge Gegenüberstellung hinsichtlich der Vorhaben im Staatsstraßennetz ist im Anhang (7.3.1) enthalten.

Bundesfernstraßen

Tabelle 3-15: Gegenüberstellung der Planungsvorhaben zu den im Bedarfsplan enthaltenen Maßnahmen

Vorhaben	Bedarfsplan
<p>LEP, Gesamtverkehrsplan Bayern, Regionalpläne Südostoberbayern, Landshut, Donau-Wald</p> <p>Weiterbau der A 94 München – Pocking</p>	<p>Vordringlicher Bedarf</p> <p>A 94 AS Forstinning – Heldenstein A 94 Heldenstein – Ampfing A 94 Ampfing – Erharting A 94 Erharting – Winhöring A 94 Malching – Tutting A 94 Tutting – Pocking (A 3)</p> <p>Weiterer Bedarf</p> <p>A 94 AS Markt – AS Simbach a. Inn / W A 94 Simbach / W a. Inn – Simbach / O a. Inn A 94 Simbach / O a. Inn – Prienbach / O A 94 Prienbach / O – Malching A 94 Malching – Tutting</p>
<p>LEP, Gesamtverkehrsplan Bayern, Regionalpläne Südostoberbayern, Landshut, Donau-Wald, Regensburg</p> <p>Bau der B 15 neu Regensburg – Landshut – Rosenheim</p> <p>RP Regensburg</p> <p>Leistungsfähige Verbindung von der B 15 neu zur B 15 südlich Schierling</p> <p>Großräumige Entlastung des Raums Regensburg (A 93) bei Fertigstellung der B 15 neu bis zur A 8</p>	<p>Vordringlicher Bedarf</p> <p>B 15n Saalhaupt (A 93) – Neufahrn i. NB B 15n Neufahrn i. NB – Ergoldsbach B 15n Ergoldsbach – Essenbach B 15n Geisenhausen – Velden B 388n Vilstalspange</p> <p>Weiterer Bedarf</p> <p>B 15n Essenbach – Geissenhausen B 15n Velden – Schwindegg B 15n Schwindegg (A 94) – Rechtmehring (B 15) B 15n Rechtmehring (B 15) – Pfaffing (B 304) B 15n Pfaffing (B 304) – Kolbermoor (A 8)</p>
<p>RP Donau-Wald</p> <p>B 11 dreispuriger durchgehender Ausbau zwischen Deggendorf und Patersdorf</p>	<p>Vordringlicher Bedarf</p> <p>B 11 Deggendorf – Grafing (abschnittsweise 2-streifiger Neubau)</p> <p>Weiterer Bedarf</p> <p>6-streifiger Ausbau A 3 AK Regensburg – AS Neutraubling A 3 AS Neutraubling – AS Rosenhof</p>

Vorhaben	Bedarfsplan
RP Donau-Wald B 8 OU Straßkirchen, OU Osterhofen OU Künzing	Weiterer Bedarf B 8 OU Straßkirchen, OU Osterhofen OU Künzing
RP Regensburg B 15 Ausbau und Verlegung im Abschnitt Hagelstadt-Eggmühl	Weiterer Bedarf B 15 Hagelstadt
RP Südostoberbayern A 8 Ost: 6-streifiger Ausbau zwischen Rosenheim und dem Grenzübergang bei Salzburg	Vordringlicher Bedarf A 8 Rosenheim – AS Bernau Weiterer Bedarf AS Bernau – Bundesgrenze D / A
RP Donau-Wald A 3 Bau eines AK A 3 / B 20 A 92 Neue AS im Raum Plattling-Nord / Michaelsbuch	
RP Landshut A 92 zusätzlicher Autobahnanschluss zw. Wörth a. d. Isar und Dingolfing	
RP Regensburg Neubau der Bundesstraße B 16 im Abschnitt Nittenau-Roding (Altenkreith)	Vordringlicher Bedarf B 16 Ausbau Nittenau – Roding (weitestgehend fertig gestellt)
RP Landshut Zweibahniger Ausbau der B 20 nördl. A 92, südlich 3-streifig RP Donau-Wald Durchgehend zweibahniger Ausbau Freilassing – Furth i. Wald RP Südostoberbayern B 20: Ortsumgehung von Burghausen mit Umfahrung von Pirach B 20: Ortsumgehung von Tittmoning	Vordringlicher Bedarf B 20 OU Malgersdorf Weiterer Bedarf B 20 OU Burghausen
RP Landshut B 299 OU Neuhausen B 299 OU Weihmichl B 299 Ausbau A 92 – St 2045 bei Landshut RP Südostoberbayern B 299: Ortsumgehung von Neumarkt-Sankt Veit B 299 / B 304: Ausbau der Bundesstraße zwischen der A 94 bei Neuötting bis Traunstein mit dem Neubau von Ortsumgehungen für Unterneukirchen, Garching a. d. Alz, Tacherting, Trostberg, Altenmarkt a. d. Alz und Traunstein sowie dem Bau höhenfreier Querungen mit der Bahn	Vordringlicher Bedarf B 299 OU Neumarkt / St. Veit B 299 westl. Unterneukirchen Weiterer Bedarf B 299 B 11 – A 92 bei Landshut B 299 A 92 – St 2045 bei Landshut B 299 OU Neuhausen B 299 OU Weihmichl B 299 OU Garching a. d. Alz B 299 OU Tacherting / Trostberg

Vorhaben	Bedarfsplan
RP Landshut B 301 OU Puttenhamen RP Regensburg Ausbau der B 301 im Abschnitt B 16 bei Abensberg- Regionsgrenze (– Mainburg –Freising)	Vordringlicher Bedarf B 301 N-OU Freising B 301 OU Au i. d. Hallertau (beide nicht im Untersuchungsgebiet) Weiterer Bedarf B 301 OU Puttenhamen
RP Südostoberbayern B 304: Ortsumgehung von Obing und der Ortsteile Adelstetten und Straß in Ainring B 304 Ortsumgehung von Forsting (Gde Pfaffing) B 299 / B 304: Ausbau der Bundesstraße zwischen der A 94 bei Neuötting bis Traunstein mit dem Neubau von Ortsumgehungen für Unterneukirchen, Garching a. d. Alz, Tacherting, Trostberg, Altenmarkt a. d. Alz und Traunstein sowie dem Bau höhenfreier Querungen mit der Bahn	Weiterer Bedarf B 304 OU Obing B 304 OU Forsting B 304 OU Traunstein (2. BA) B 304 OU Altenmarkt a. d. Alz (mit Aubertunnel)
RP Landshut B 388 OU Brombach B 388 Dreistreifiger Ausbau Eggenfelden-Pfarrkirchen	Weiterer Bedarf B 388 OU Brombach
RP Südostoberbayern B 588: Ortsumgehung von Reischach B 588: Verlegung zwischen Kager und Neuötting RP Landshut B 588 OU Mitterskirchen	Weiterer Bedarf B 588 OU Reischach

Fazit

Wie aus der Tabelle 3-15 ersichtlich, ist nur ein Teil der Planungsvorhaben im aktuellen Bedarfsplan enthalten. Der größere Teil davon lediglich im weiteren Bedarf, eine Realisierung dieser Maßnahmen ist somit erst ab 2015 zu erwarten.

Bezüglich der A 94 würde bei Umsetzung der im vordringlichen Bedarf enthaltenen Maßnahmen eine durchgehende Autobahnverbindung von München bis Markt geschaffen. Dies würde die Anbindung des Chemiedreiecks deutlich verbessern. Östlich Markt ist nur der Streckenabschnitt zwischen Malching und Pocking im vordringlichen Bedarf enthalten.

Bei der B 15 neu, gedacht als leistungsfähige Nord-Süd-Verbindung ist in näherer Zukunft nur mit der Fertigstellung des Abschnitts zwischen der A 93 und der A 92, und lediglich einem Teilabschnitt südlich davon zu rechnen. Eine durchgehende Verbindung bis zur A 8 wird erst jenseits 2015 gebaut werden.

Bundesschienenwege

Tabelle 3-16: Gegenüberstellung der Planungsvorhaben zu den im Bedarfsplan enthaltenen Maßnahmen

Vorhaben	BSWAG
LEP, Gesamtverkehrsplan Bayern, Regionalpläne Regensburg, Landshut, Donau-Wald Ausbau der Hauptstrecke Nürnberg – Regensburg – Passau (– Wien)	Internationale Projekte Schiene ABS Nürnberg – Regensburg – Passau – Grenze
LEP, Gesamtverkehrsplan Bayern, Regionalplan Südostoberbayern Ausbau der Strecke München – Mühldorf a. Inn – Freilassing – Salzburg RP Südostoberbayern Ergänzende Elektrifizierung der Verbindung Tüßling – Burghausen	Vordringlicher Bedarf ABS München – Mühldorf a. Inn – Freilassing (1. Baustufe), Maßnahmenumfang: viergleisiger Ausbau M-Ost – Markt Schwaben ABS München – Mühldorf a. Inn – Freilassing (2. Baustufe), Maßnahmenumfang: Doppelspurabschnitte im Vorgriff auf den zweigleisigen Ausbau (Thann-Matzbach – Schwindegg; Ampfing – Mühldorf a. Inn) Internationale Projekte Schiene ABS München – Mühldorf a. Inn – Freilassing – Grenze D / A einschl. Abzw. Tüßling – Burghausen (3. Baustufe), Maßnahmenumfang: durchgehender zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung Markt Schwaben – Mühldorf a. Inn – Freilassing, dreigleisiger Ausbau Freilassing – Salzburg, ergänzende Elektrifizierung der Strecke Tüßling – Burghausen
LEP, Gesamtverkehrsplan Bayern, Regionalpläne Regensburg, Landshut, Donau-Wald, Südostoberbayern Direkte Schienenanbindung an den Flughafen München mit der Vorzugslösung Marzlinger Spange	Vordringlicher Bedarf Ausbau von Knoten (2. Stufe) Weiterer Bedarf Ausbau von Knoten (3. Stufe) Finanzierung folgender Maßnahmen z. T. aus o. g. Vorhabentiteln: Erdinger Ringschluss mit Walpertskirchener Spange und Neufahrner Kurve Marzlinger Spange als zusätzliche Maßnahme zur Neufahrner Kurve nicht im BSWAG enthalten
RP Landshut, Donau-Wald Ausbau der Strecke Landshut – Plattling	Maßnahmen zur Beschleunigung und Kapazitätserhöhung (BSWAG §8(2))

Vorhaben	BSWAG
RP Südostoberbayern, Landshut Rosenheim – Mühldorf a. Inn – Landshut	Blockverdichtung Mühldorf a. Inn – Neumarkt-St. Veit (BSWAG §8(2))
RP Landshut, Donau-Wald Modernisierung der Strecke Neumarkt-St. Veit – Passau (Rottalbahn)	Mühldorf a. Inn – Passau (Kreuzungsbahnhof Massing, Maßnahmen an Bahnübergängen an der Strecke Pfarrkirchen – Fürstzell) (BSWAG §8(2))
RP Donau-Wald Ausbau der Strecke Radldorf – Neufahrn i. NB	Maßnahmen zur Beschleunigung und Kapazitätserhöhung (BSWAG §8(2))

Fazit

Bei den Vorhaben im Bereich der Schiene sind wie im Bereich Straße ebenfalls nicht alle Planungsvorhaben umfänglich im Bedarfsplan enthalten. Grundlegend für eine konkurrenzfähige Verbindung ist jedoch ein direkter Anschluss des vorhandenen Schienennetzes an den Flughafen. Hierfür bestehen umfangreiche Überlegungen, wie z. B. zum Erdinger Ringschluss, zur Walpertskirchener Spange, zur Neufahrner Gegenkurve oder zur Marzlinger Spange. Ebenso bedeutsam ist die Ertüchtigung der Schienenstrecke in Richtung höherer Kapazitäten und Geschwindigkeiten.

Der durchgehende 2-gleisige Ausbau der Mühldorfer Bahnstrecke wird auch bis 2015 nicht umfänglich erfolgen. Im vordringlichen Bedarf ist der 4-gleisige Ausbau zwischen M-Ost und Markt Schwaben, sowie die Herstellung von Doppelspurabschnitten.

3.4.2.4 Erreichbarkeit des Flughafens München

Straßennetz

Die westliche Grenze des Untersuchungsraumes liegt außerhalb des Einzugsbereiches des Flughafens München von etwa 30min-Fahrzeit (mit dem Pkw). Regensburg und Deggendorf liegen im Entfernungsbereich von etwa einer Stunde Fahrzeit. Die Städte und Gemeinden, die an der A 92 gelegen sind, haben dabei den deutlichsten Vorteil.

Aus den Landkreisen Regensburg und Kelheim lässt sich der Flughafen über die Autobahnen A 93 / A 9 / A 92 erreichen. Diese Route führt jedoch relativ umwegig zum Ziel. Des weiteren treten insbesondere morgens regelmäßig Verkehrsüberlastungen im Abschnitt AD Holledau – AK Neufahrn auf. Die von der Entfernung her kürzesten Verbindungen über die Bundesstraßen B 15 und B 301 sind dagegen aufgrund der vielen Ortsdurchfahrten langsamer. Bei Stau auf der A 9 kann alterna-

häufigen Überlastungen der A 9 im Abschnitt Holledau – AK Neufahrn, sowie auf die zahlreichen Ortsdurchfahrten im Zuge der B 301 hin.

Der südöstliche Raum verwies bei seiner Beurteilung vor allem auf die fehlende Autobahnverbindung A 94 hin, des weiteren auf die mangelnde Verkehrsqualität im Zuge der B 304, sowie auf die mangelhafte Erschließung des Flughafens im nachgeordneten Straßennetz von Osten her.

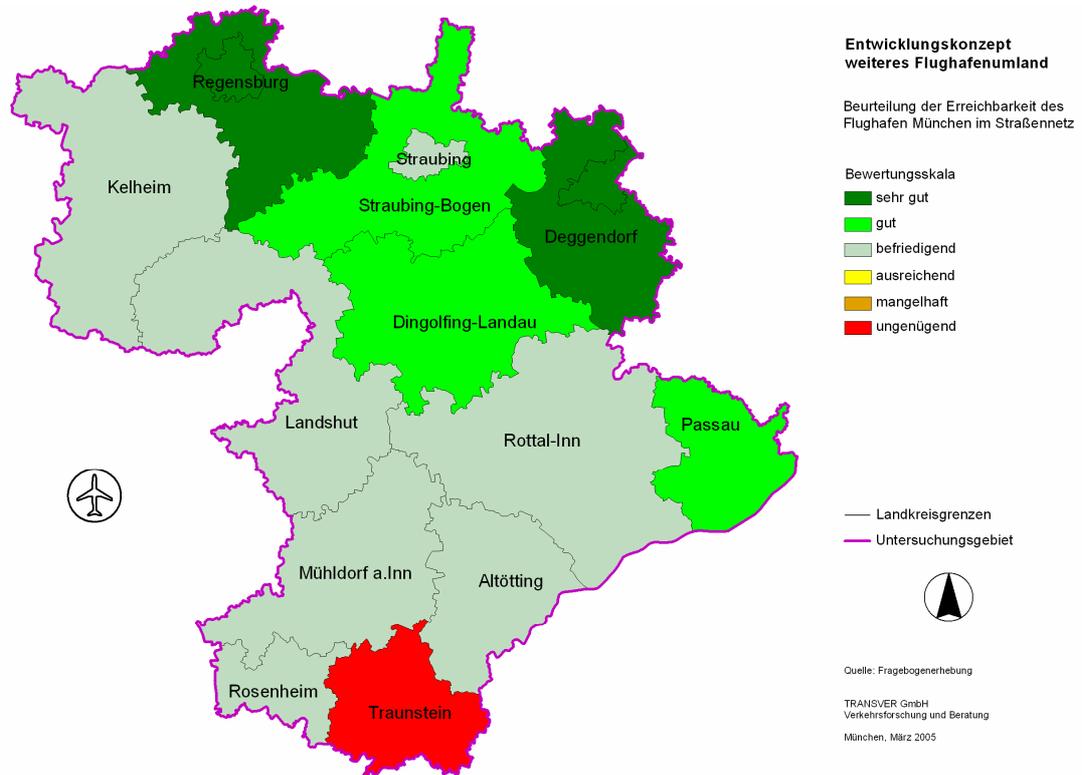


Abbildung 3-23: Beurteilung der Erreichbarkeit des Flughafens München im Straßennetz (im Rahmen der Fragebogenerhebung)

Die verkehrliche Anbindung im Schienennetz an den Flughafen München wurde im Rahmen der Fragebogenerhebung entsprechend der bestehenden Situation durchweg schlechter als die Erreichbarkeit im Straßennetz beurteilt (Abbildung 3-24). Dabei wird die Schienenanbindung von vielen Befragten mit „mangelhaft“ beurteilt. In erster Linie wurde die fehlende direkte Schienenanbindung sowohl aus dem ost- als auch aus dem südostbayerischen Raum aus bemängelt.

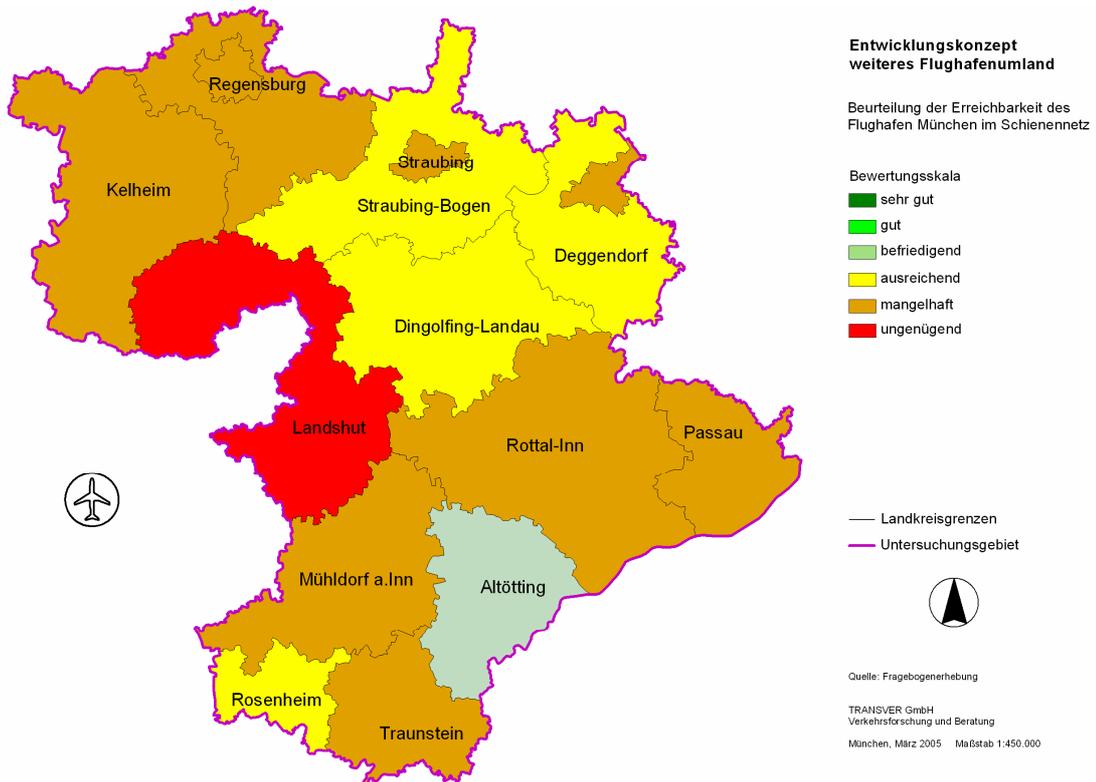


Abbildung 3-24: Beurteilung der Erreichbarkeit des Flughafens München im Schienennetz
(im Rahmen der Fragebogenerhebung)

3.4.2.5 Verkehrliche Situation

Verkehrsnachfrage und Verkehrsbeziehungen

Die Verkehrsnachfrage wird durch Ortsveränderungen zwischen Herkunfts- und Zielorten sowie durch die Verkehrsmittelwahl (Pkw, Bahn, Bus) bestimmt.

Bei der Untersuchung der Verkehrsnachfrage kommt dabei dem Pendlerverkehr besondere Bedeutung zu, da der Pendlerverkehr zu den maßgebenden verkehrlichen Spitzenzeiten in der Regel den größten Anteil am Gesamtverkehr ausmacht (werk-täglicher Berufsverkehr zu den Morgen- und Nachmittagsspitzenzeiten). Auf Grundlage der Pendlerstatistiken der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten lassen sich die Verkehrsbeziehungen abschätzen.

Für die wesentlichen Verflechtungsbeziehungen innerhalb des Untersuchungsraumes, sowie mit den angrenzenden Räumen sind die entsprechenden ausgewerteten amtlichen Daten in Abbildung 3-25 dargestellt.

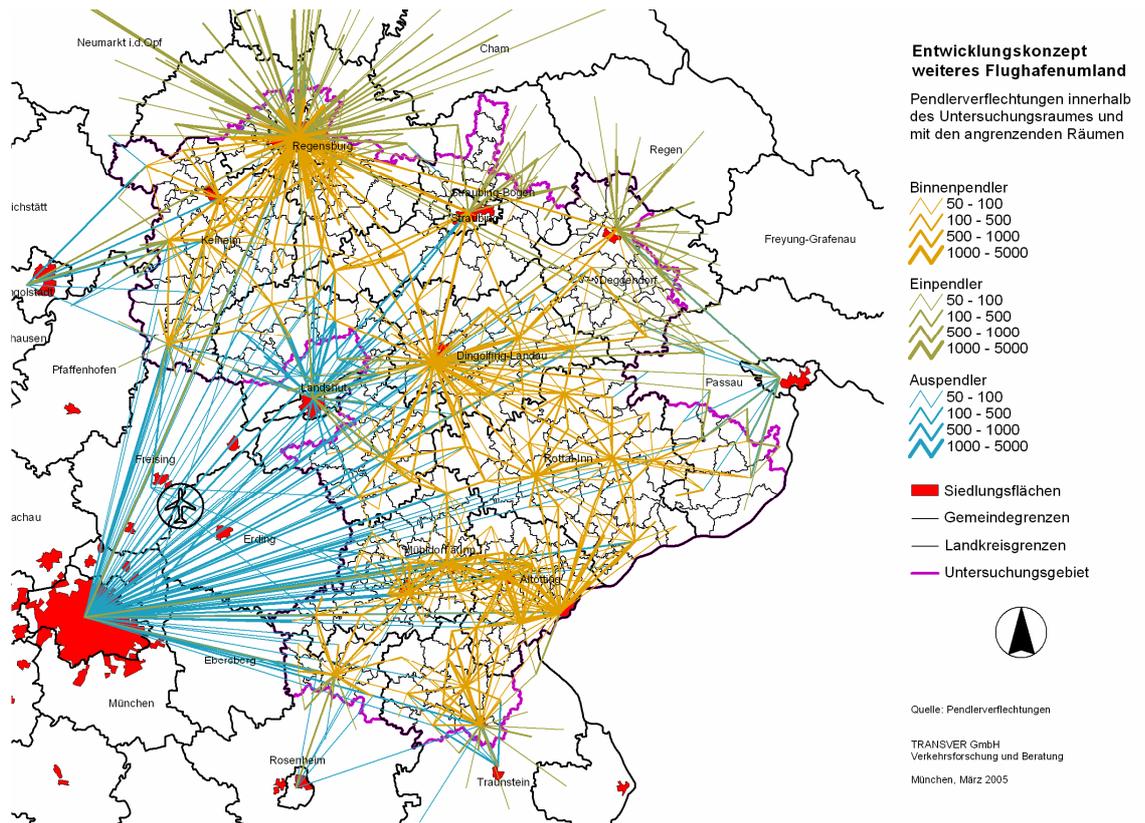


Abbildung 3-25: Pendlerverflechtungen innerhalb des Untersuchungsraumes und mit den angrenzenden Räumen
(Quelle: BfA)

Deutlich aus dieser Abbildung wird die herausragende Stellung der Stadt Regensburg als Arbeitsplatzstandort für die gesamte umgebende Region. Direkt angrenzend im Südosten der Stadt Regensburg weist die Gemeinde Neutraubling hohe Einpendlerzahlen in der Statistik auf.

Im niederbayerischen Teil des Untersuchungsraumes ist vor allem Dingolfing als Arbeitsplatzstandort von besonderer Bedeutung. Im südlichen Untersuchungsraum sind starke Verflechtungsbeziehungen zwischen Mühldorf a. Inn, Waldkraiburg, Alt- / Neuötting, Burghausen und Burgkirchen a. d. Alz erkennbar.

Die Städte Straubing, Deggendorf / Plattling, Neustadt a. d. Donau, Kelheim, Pfarrkirchen, Eggenfelden, Traunreut, Trostberg und Wasserburg a. Inn sind vor allem für ihre unmittelbare Umgebung wichtig.

Außerhalb des Untersuchungsraumes gelegen, sind Landshut und München wichtige Pendlerziele, des weiteren die Städte Ingolstadt, Rosenheim, Traunstein und Passau.

Der Flughafen München spielt als Arbeitsplatz für den Untersuchungsraum insgesamt nur eine untergeordnete Rolle. Die Pendlerziele sind in der Statistik der Stadt Freising zugeordnet. Für den westlichen Teil des Untersuchungsraumes (westlicher Landkreis Mühldorf a. Inn, Stadt und Landkreis Landshut und südlicher Landkreis Kelheim) hat er jedoch durchaus Bedeutung als Arbeitsplatzstandort.

Verkehrsbelastungen

Die Verkehrsbelastungen für das klassifizierte Straßennetz (Bundesfern-, Staats- und Kreisstraßennetz), die im Rahmen der amtlichen Zählungen im Jahr 2000 erhoben wurden, sind in Abbildung 3-26 dargestellt.

Die höchsten Verkehrsbelastungen treten, wie zu erwarten, auf den Bundesautobahnen auf. Insbesondere im Raum Regensburg ist eine hohe Verkehrsbelastung auf den Autobahnen A 3 und A 93 zu verzeichnen. Infolge der Überlagerung mit städtischem Ziel- / Quell- und Binnenverkehr treten hier zeitweise Überlastungserscheinungen auf.

Entlang der A 3 ist der Schwerverkehrsanteil mit etwa 20% - 25% außerordentlich hoch und verursacht Leistungsfähigkeitseinbußen. Der im Untersuchungsraum gelegene Abschnitt der A 92 ist mit etwa bis zu 30.000 Kfz / Tag belastet. Östlich der A 3 liegt die Belastung der A 92 / B 11 ebenfalls bei etwa 30.000 Kfz / Tag. Nördlich Deggendorf liegt die Belastung der B 11 bei nur mehr etwa 10.000 Kfz / Tag.

Die Bundesstraße B 12 ist mit etwa 15.000 Kfz / Tag und einem Schwerverkehrsanteil von etwa knapp 15% belastet. Die höchsten Belastungen wurden dabei in der Ortsdurchfahrt Mühldorf a. Inn mit etwa 30.000 Kfz / Tag gemessen. Östlich der St 2108 geht die Verkehrsbelastung auf etwa 10.000 Kfz / Tag zurück. Die St 2108 und auch die St 2107 sind südlich Alt- / Neuötting ebenfalls mit etwa 10.000 Kfz-Bewegungen pro Tag belastet. Die beiden Staatsstraßen stellen die Verbindung von der B 12 ins Chemiedreieck (Burghausen und Burghausen a. d. Alz) sicher.

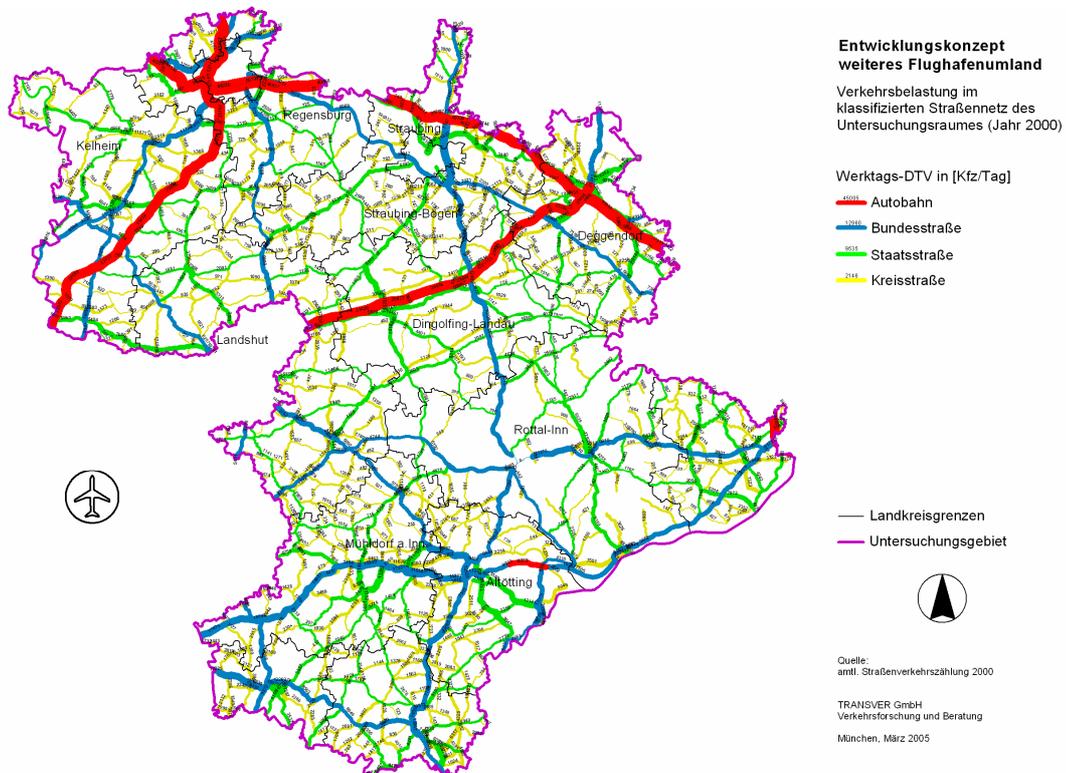


Abbildung 3-26: Verkehrsbelastungen im klassifizierten Straßennetz (Jahr 2000) des Untersuchungsraumes

Im Zulauf nach Regensburg sind die Bundesstraßen B 8, B 15 und B 16 mit etwa bis zu 15.000 Kfz / Tag belastet.

Ähnliche hohe Belastungen liegen auf der B 299 / B 304 im Bereich Altenmarkt a. d. Alz / Trostberg, auf der B 299 nördlich Alt- / Neuötting, auf der B 304 westlich Wasserburg a. Inn, sowie auf der B 388 zwischen Pfarrkirchen und Eggenfelden vor.

Die Bundesstraße B 20 ist nördlich der A 92 im Bereich Straubing mit etwa 20.000 Kfz / Tag belastet.

3.4.2.6 Beurteilung der Verkehrssituation

Die Verkehrsbelastung ist ein Kriterium zur Beschreibung der Verkehrssituation. Um dieses jedoch beurteilen zu können, ist die Verkehrsbelastung dem Verkehrsangebot gegenüberzustellen. In Abbildung 3-27 ist das Ergebnis dieses Untersuchungsschrittes in Form einer Auslastungskarte für das klassifizierte Straßennetz des Untersuchungsraumes dargestellt.

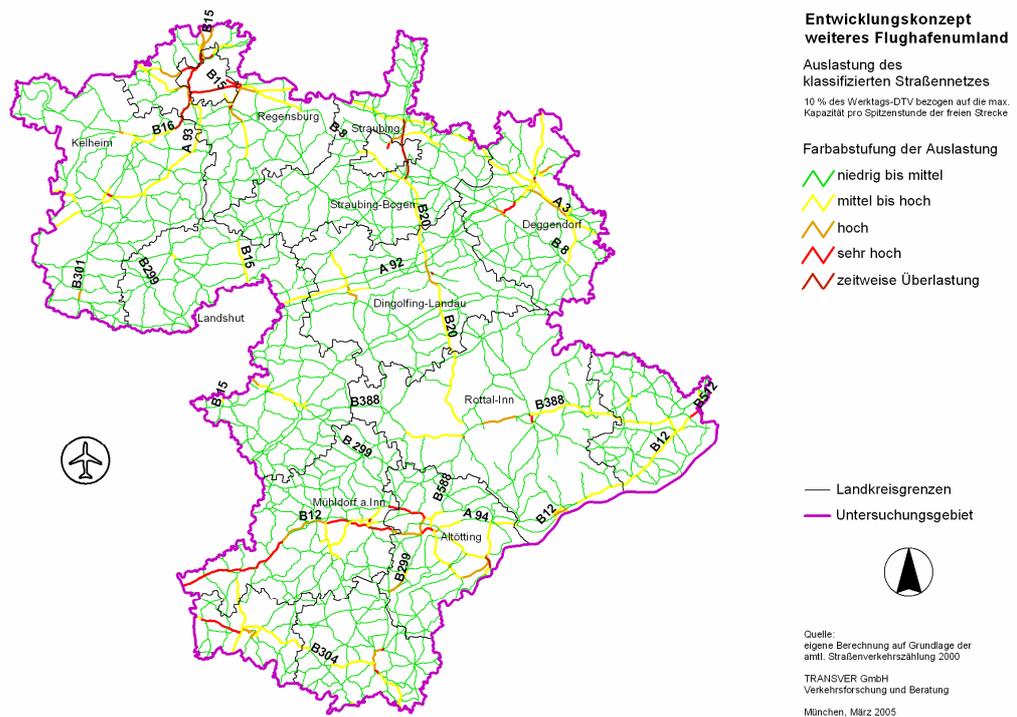


Abbildung 3-27: Auslastungen im Straßennetz des Untersuchungsraumes

Erkennbar sind die sehr hohen Auslastungen des Straßennetzes im Stadt- und Umlandbereich Regensburg, insbesondere auch der Autobahnen A 3 / A 93 (östlich und nördlich des AK Regensburg), sowie der zuführenden Bundesstraßen B 8, B 15 und B 16. Deutlich werden des weiteren die hohen bis sehr hohen Auslastungen entlang der B 12, insbesondere westlich Alt / -Neuötting, die sehr hohe Auslastung der B 299 nördlich davon, sowie die hohe Auslastung der B 304 westlich Wasserburg a. Inn und die sehr hohe Auslastung der B 20 im Bereich Straubing. Der Schwerver-

kehranteil entlang der B 20 in der Größenordnung von etwa 15 - 20%. führt zu Leistungsfähigkeitseinbußen für den Pkw-Verkehr.

Lokale Problembereiche bestehen vor allem in den Ortsdurchfahrten Mühldorf a. Inn (B 12), Burghausen (B 20), Altenmarkt a. d. Alz / Trostberg (B 299 / B 304), Garching a. d. Alz (B 299), Neumarkt / St. Veit (B 299 / St 2086), Plattling (B 8 / St 2114), sowie in den Städten Deggendorf (B 8 / St 2133 / St 2135 / DEG 2) und Straubing (St 2141 / St 2119).

Weitere lokale Engpässe stellen die zahlreichen weiteren Ortsdurchfahrten (OD) im Zuge der Bundesstraßen dar, so zum Beispiel die OD Mainburg im Zuge der B 301.

Ergebnis der Fragebogenerhebung

Neben der Auswertung der amtlichen Zählraten wurden die Landkreise und kreisfreien Städte im Rahmen der Bestandsanalyse in Form einer Fragebogenerhebung um ihre Meinung hinsichtlich der verkehrlichen Situation in ihrem Landkreis bzw. ihr Stadtgebiet abgefragt.

Hinsichtlich der bestehenden Verkehrssituation im Bereich Straße, ist das Ergebnis der Fragenbogenerhebung in Abbildung 3-28 dargestellt. Im Durchschnitt wurde die Situation mit etwa „befriedigend“ beurteilt.

Die Landkreise Mühldorf a. Inn und Traunstein beurteilen die gegenwärtige Verkehrssituation als äußerst unzufriedenstellend.

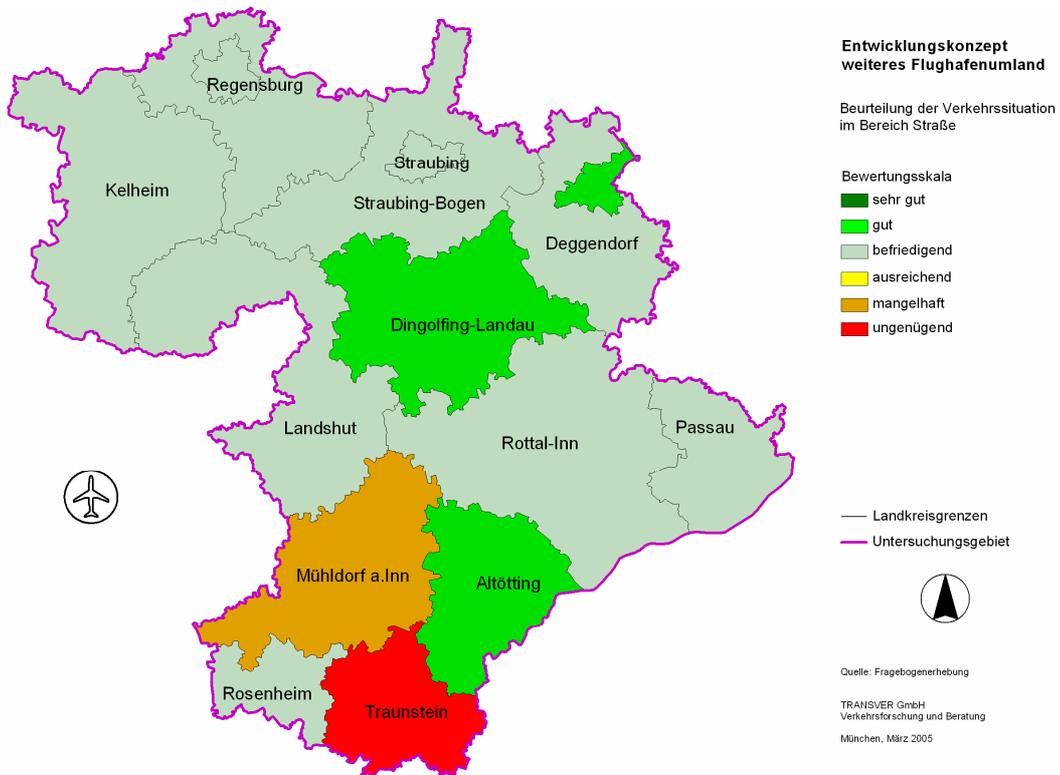


Abbildung 3-28: Beurteilung der Verkehrssituation im Bereich Straße (im Rahmen der Fragebogenerhebung)

Im Rahmen der Fragebogenerhebung wurden auch die Einschätzungen zur bestehenden Situation im Schienenpersonenverkehr / ÖPNV in ihrem Landkreis bzw. ihr Stadtgebiet abgefragt. Das ausgewertete Ergebnis ist in Abbildung 3-29 dargestellt. Die Beurteilung der Erreichbarkeit des Flughafens sind in Abschnitt 3.4.2.4 ausführlich dargestellt.

Bemängelt wurden – neben der unzureichenden Schienenanbindung des Flughafen München – vor allem die langen Reisezeiten zwischen München und Mühldorf a. Inn, sowie im weiteren Verlauf nach Freilassing, Traunstein und Burghausen. Des weiteren wurden die langsamen Reisegeschwindigkeiten auf den Streckenabschnitten Plattling – Landshut, Straubing – Landshut, sowie auf dem Abschnitt Mühldorf a. Inn – Passau (Rottalbahn) genannt.

Die Stadt Deggendorf beklagt neben den langsamen Reisegeschwindigkeiten im Schienenpersonennahverkehr das mangelnde Busangebot in den Abendstunden und an den Wochenenden.

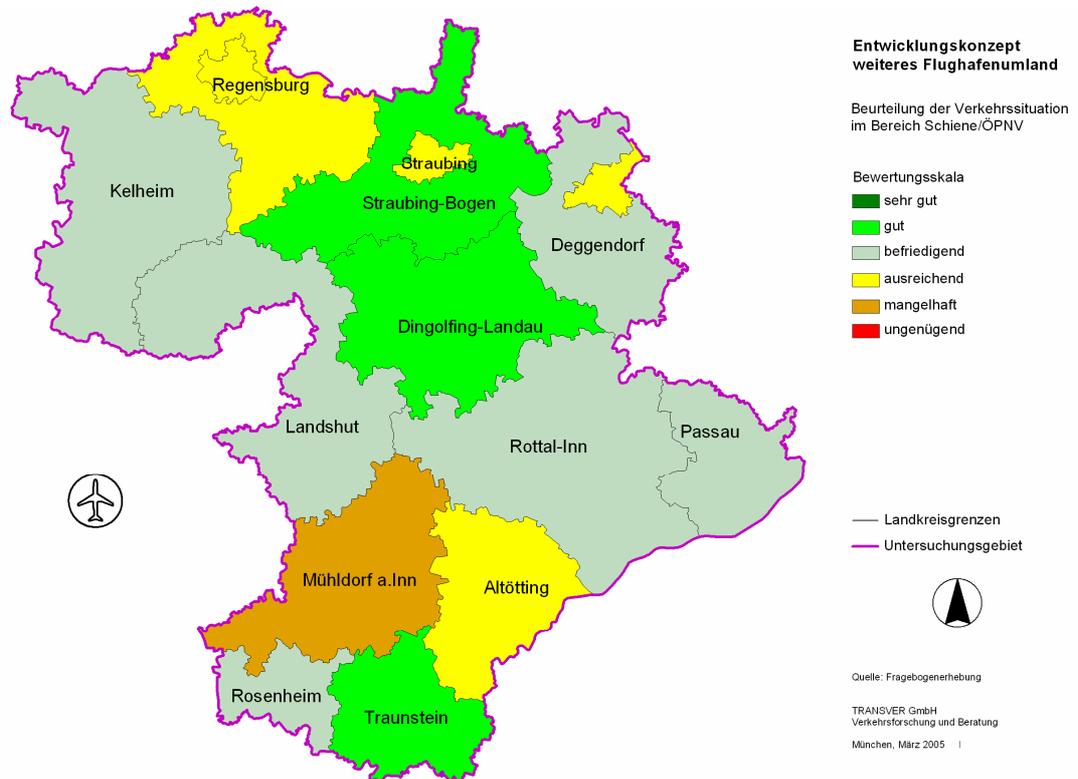


Abbildung 3-29: Beurteilung der Verkehrssituation im Bereich Schiene / ÖPNV (im Rahmen der Fragebogenerhebung)

In der folgenden Tabelle 3-17 sind die wesentlichen Mängel und Problembereiche im Straßen- und Schienennetz, die im Rahmen der Fragebogenaktion (Befragung der Landkreise und kreisfreien Städte) genannt wurden, zusammengefasst wiedergegeben.

Tabelle 3-17: Problembereiche

Straße	Genannt von
Mangelhafte Anbindung an München und den Flughafen München über die B 12, v. a. infolge des hohen Schwerverkehrsaufkommens	Landkreise Passau, Rottal-Inn, Mühldorf a. Inn, Traunstein
Überlastungen auf der A 3 und A 93 im Bereich Regensburg	Stadt und Landkreis Regensburg
Überlastete A 8 im Abschnitt Rosenheim – Landesgrenze	Landkreis Traunstein
Mangelhafte Verbindungsqualität entlang der B 15 (zahlreiche Ortsdurchfahrten, Lkw-Verkehr)	Landkreise Landshut, Mühldorf a. Inn, Straubing-Bogen
Hohe Belastung mit starkem Lkw-Aufkommen auf der B 20, insbesondere nördlich der A 92	Stadt Straubing, Landkreis Straubing-Bogen
Ortsdurchfahrt Plattling (B 8 / St 2114)	Landkreis Deggendorf, Stadt Deggendorf
Ortsdurchfahrten entlang der B 11 und B 533	Landkreis Deggendorf
Zahlreiche Ortsdurchfahrten im Zuge der B 299 B 301 B 304	Landkreise Landshut, Traunstein Kelheim Traunstein
Durchgangsverkehr entlang der St 2111 und St 2141	Stadt Straubing, Landkreis Straubing-Bogen
Sanierungsbedürftiges Staatsstraßennetz	Landkreise Dingolfing-Landau, Mühldorf a. Inn

Schiene	Genannt von
Fehlende direkte Schienenanbindung an den Flughafen München von Osten und Südosten her	Stadt und Landkreis Regensburg, Landkreise Straubing-Bogen, Passau, Mühldorf a. Inn
Langsame Reisegeschwindigkeiten auf der Bahnstrecke München – Mühldorf a. Inn – Freilassing – Salzburg	Landkreise Traunstein, Mühldorf a. Inn
Lange Reisezeiten auf der Strecke München – Landshut – Plattling – Deggendorf	Landkreis Deggendorf
Lange Reisezeiten zwischen München und Straubing	Stadt Straubing
Rottalbahn: langsame Reisegeschwindigkeiten	Landkreis Rottal-Inn
Fehlende Haltepunkte in Altheim, Mirskofen und Ergolding	Landkreis Landshut

3.4.3 Stärken- / Schwächen-Profil

Stärken	Schwächen
Straße	
<ul style="list-style-type: none"> - Autobahnverbindungen A 3 (Regensburg – Deggendorf – Passau), A 92 (München – Flughafen – Deggendorf) und A 93 stellen als wichtige „Verkehrsadern“ mit überregionaler Verbindungsfunktion die Außenanbindung des nordöstlichen Untersuchungsraumes sicher. - Gute Verkehrsanbindung an den Flughafen München insbesondere aus den Räumen Dingolfing-Landau und Deggendorf über die A 92 	<ul style="list-style-type: none"> - Überlastungserscheinungen (Staus, zähfließender Verkehr) auf den Autobahnen A 3 und A 93 im Großraum Regensburg, sowie auf der A 9 im Abschnitt AD Holledau – AK Neufahrn - Mangelhafte Verbindungsqualität entlang der A 94 / B 12 München – Mühldorf a. Inn – Passau - Mangelhafte Erreichbarkeit des Flughafens München, verbunden mit langen Reisezeiten, über die B 12 bzw. B 304 und im weiteren Verlauf über das nachgeordnete Straßennetz aus dem südöstlichen Untersuchungsraum - Bzw. stauanfällige Autobahnverbindung zum Flughafen über die A 8 / A 99 / A 9 - Hohe Schwerverkehrsanteile auf der A 3 (20%-25%) und den Bundesstraßen B 12 und B 20 (15%-20%) führen zu deutlichen Leistungseinbußen für den Pkw-Verkehr - Zahlreiche Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundesstraßen, insbesondere entlang der B 15, B 299, B 301 und B 304, stellen lokale Engpässe dar.
Schiene	
<ul style="list-style-type: none"> - Schienenfernverkehrsachse Nürnberg – Regensburg – Passau – Wien mit gutem Bedienungsangebot - Im Allgemeinen gute bis ausreichende Bedienungshäufigkeit im SPNV auf den vorhandenen Schienenverbindungen 	<ul style="list-style-type: none"> - Zum Teil veraltete Schieneninfrastruktur (eingleisige Streckenabschnitte, fehlende Elektrifizierung, hohe Kurvigkeit, Steigungsstrecken, unbeschränkte Bahnübergänge, lange Blockabstände, überholte Betriebseinrichtungen) - Geringe Reisegeschwindigkeiten entlang mehrerer Schienenverbindungen, insbesondere auf den Streckenabschnitten Plattling – Landshut, Straubing – Landshut, Freilassing- / Burghausen- / Traunstein – Mühldorf a. Inn – München, sowie auf der Strecke Passau – Mühldorf a. Inn (Rottalbahn)

Stärken	Schwächen
Schiene	
	<ul style="list-style-type: none"> - Sehr lange Anreisezeiten zum Flughafen München im SPNV / ÖPNV vom gesamten Untersuchungsraum aus, teils mit mehrmalig erforderlichem Umsteigen, insbesondere auch aus dem südöstlichen Untersuchungsraum - Erforderliches Umsteigen auf den Bus, um aus Richtung Ostbayern zum Flughafen zu gelangen
Kombinierter Verkehr	
<ul style="list-style-type: none"> - Güterverkehrszentrum (GVZ) Regensburg: im bundesweiten Ranking an zweiter Stelle nach Bremerhaven - Hafen Kelheim mit GVZ-Charakter für Raum Neustadt a. d. Donau / Mainburg bedeutsam 	