

Variante 8**Allgemeine Beschreibung der Variante**

Verlegung der St 2040 (Variante mit Querung der Naab zwischen Nordgauhalle und der Siedlung „Turnhallenweg“ mit anschließender Untertunnelung der Bahnlinie, des Bahnhofs- und des BayWa-Geländes am Bahnhof (Ziffer 4.5 Z4.5.5 der Unterlage 1), wurde im Anhörungsverfahren von einem Gewerbebetrieb vorgebracht.

Die Variante beginnt im Osten westlich der Kreuzung St 2156/St 2040, führt über den Naabweg (Ortsstraße) in Richtung Süd-Westen, quert die Naab mit einer Brücke südlich der Nordgauhalle, kreuzt den Fußballplatz, Verkehrsplatz und verläuft danach parallel zur Bahnlinie. Im Bereich des Bahnhofsgebäudes schwenkt die Trasse nach Westen ab und unterquert mittels eines längeren geschwungenen Tunnels die Bahnlinie, das BayWa-Gelände sowie die Bebauung am Bahnweg und am Poststeig. Der Tunnel endet auf der Grünfläche vor dem ehem. Gewerbebetrieb Kerres (Regensburgerstraße). Die Trasse kann - ähnlich der Planfeststellungsstrasse – am Kreisverkehr West angebunden werden.

Verkehrliche Beschreibung

Der Durchgangsverkehr wird künftig über die neue Trasse abgewickelt. Zur Abwicklung der mengenmäßig dominanten Ziel- und Quellverkehre und innerörtlichen (Binnen-)Verkehre entstehen durch den Wegfall des Bahnüberganges enorme Umwege, besonders für den Ortsteil Venedig bzw. den gesamten östlichen Ortsteil. Das Schulzentrum, das Krankenhaus und die Altstadt können künftig nur über die neue Trasse V8 und das bestehende Ortsstraßennetz westlich der Naab erreicht werden. Die Anbindung der

Ortsstraße (Turnhallenweg) an die St 2040 neu erfolgt in Höhe des bestehenden Sportplatzes.

Zur Abwicklung des nichtmotorisierten Verkehrs sind zwei Lösungen denkbar:

- a) Beibehaltung des bestehenden Bahnüberganges und der best. Naabbrücke.
- b) Aufwendige barrierefreie Ersatzlösung möglich (z.B. Rad- und Fußgängerunterführung an Stelle des bestehenden Bahnüberganges mit kurzer Rampe und Treppenanlage (evtl. Schiebehilfe) mit Aufzug, zur bestehenden Naabbrücke); (die best. Naabbrücke und die neue Unterführung, künftig Baulast Stadt Nabburg). Dies führt zu weiteren Eingriffen in den Retentionsraum der Naab der ausgeglichen werden muss.

Technische Beschreibung

Die Baulänge der Variante 8 beträgt 1,280 km. Die Trassierungselemente nach RAST 06 soweit eingehalten, jedoch die max. Längsneigung im Bereich der Anbindung an den Kreisverkehr West beträgt 12,9% und überschreitet damit sowohl die max. Längsneigung gemäß RAST 06 von 8 % als auch die max. Längsneigung im Tunnel (nach RABT: max. s= 5%) sehr deutlich. Eine uneingeschränkte Befahrbarkeit (Leistungsfähigkeit und Sicherheit) ist dadurch nicht gewährleistet. Der Tunnel ist grund- und hochwassersicher auszubilden.

Die Gradientenlage führt zu einem erheblichen Massenüberschuss und enormen Störungen der Grundwasserströme.

Ersatzmaßnahmen

Im Verlauf der neuen Staatsstraße ist eine weitere Naabbrücke unterhalb des bestehenden Bauwerkes erforderlich. Um den Ortsteil Venedig zu erreichen ist für den nicht motorisierten Verkehr (Fußgänger und Radfahrer) die Beibehaltung des bestehenden Bahnüberganges und die Naabbrücke oder eine aufwendige barrierefreie Ersatzlösung möglich (z.B. Rad- und Fußgängerunterführung an Stelle des bestehenden Bahnüberganges mit kurzer Rampe und Treppenanlage (evtl. Schiebehilfe) mit Aufzug, zur bestehenden Naabbrücke). Für eine reine barrierefreie Rampenlösung von der Fußgängerunterführung zur bestehenden Naabbrücke (Höhenunterschied ca. 5 m) wäre eine Rampenlänge von ca. 80 m (mit ca. 10 Podesten) erforderlich (vorhanden ca. 20 m) und scheidet aus Platzgründen aus. Die Fußgängerunterführung bzw. die Ersatzlösung muss auftriebssicher, grund- und hochwasserfrei ausgeführt werden.

Eingriffe ins Privateigentum, Flächenverbrauch, Eingriffe in Natur u Landschaft usw.

Im Bereich des Tunnels und des Troges sind massive Eingriffe in das bebaute Gebiet am Rankenweg (Grund- und hochwassersicherer Tunnel (ca. 370 m) und beidseitig anschließendem Trog, sowie ausreichender vertikaler Abstand zu den Kellerräumen der bestehenden Bebauung). Außerdem sind enorme Eingriffe im Bereich der Turnhallensiedlung und östlich der Naab in unbebaute Flächen (Privateigentum) erforderlich. Ferner kommt der Verlust des Verkehrsübungsplatzes und ein Teil des Sportgeländes TV Nabburg.

Aus naturschutzfachlicher Sicht ist diese Variante gegenüber der plangegegenständlichen Trasse geringfügig eingriffserheblicher. Die Belange des Naturschutzes wären aber nicht so gewichtig, als dass sie entscheidungserheblich werden würden.

Vorteile:

- Wegfall des Bahnüberganges für den motorisierten Verkehr
- Keine Stauungen im Bereich der Georgenstraße

- Erhebliche der Entlastung der Haupt-Ortsdurchfahrt vom Durchgangsverkehr
- Verbesserung der Lärm- und Luftschadstoffbelastung durch den Tunnel

Nachteile:

- Überschreitung der max. Längsneigung, sowohl im Tunnel, als auch im Bereich Kreisverkehrsanbindung
- Enorme Umwege für den örtlichen Ziel- und Quellverkehr sowie Binnenverkehr
- Erheblicher Massenüberschuss aufgrund der Gradientenlage
- Massive Eingriffe in das bebaute Gebiet am Rankenweg und der Turnhallensiedlung
- Eingriffe in unbebaute Flächen östlich der Naab
- Enorme Störungen der Grundwasserströme
- Aufwendige barrierefreie Ersatzlösung für den nichtmotorisierten Verkehr
- Größere Baulänge als die PF-Trasse
- Ausbau des Naabweges erforderlich
- Aufeinanderfolgende Einmündungen (St2040 neu in die St2040 alt und bestehende Einmündung St 2156/St2040 alt), dadurch Verschlechterung der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs
- Grund- und hochwassersicherer Tunnel (Sicherheitsausstattungen) mit anschließendem Trog
- Zerschneidung von Ortsstrukturen

Eine entsprechende Vereinbarung zwischen dem Staatl. Bauamt und der DB Netz AG wäre wohl erforderlich.

Es erfolgte keine Prüfung im Rahmen des Abschlusses der EKRK-Kreuzungs-Vereinbarung.