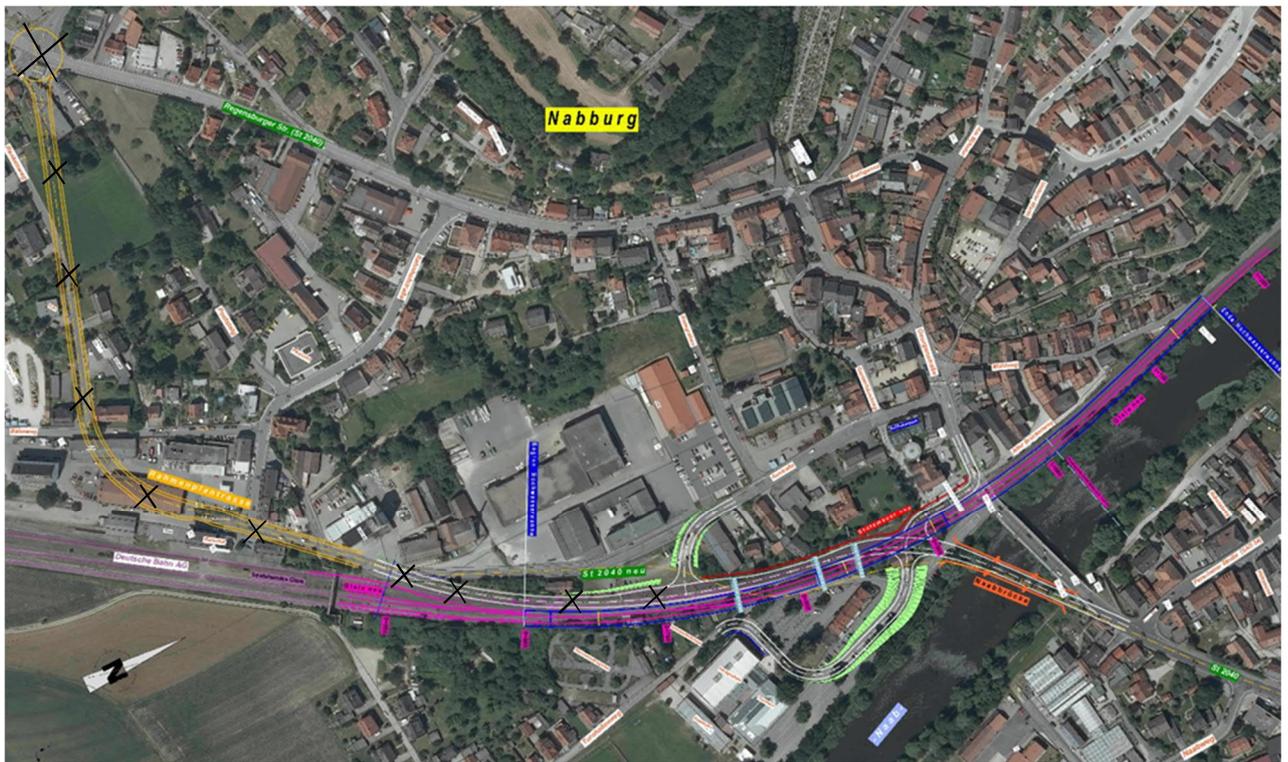


Variante 7 (V+R kurz)



Allgemeine Beschreibung der Variante:

Verlegung und Anhebung der Verlegungstrasse mit gleichzeitiger Tieferlegung und Verschiebung der Bahnlinie - kurze Variante (Erörterungstermin, keine Berücksichtigung in der Unterlage 1)

Die Variante beginnt direkt an der neuen Einmündung der Austraße, verläuft danach bis zum Parkplatz der Nordgauhalle auf dem südlichen Gleis der Bahnlinie Regensburg – Hof und kreuzt diese durch eine Überführung der Staatsstraße. Gleichzeitig wird die Bahnlinie abgesenkt und um eine Gleisbreite nach Osten verschoben. Im Anschluss daran quert die Trasse die Naab, mittels eines neuen Brückenbauwerks. Die Trasse schleift nach der Naabquerung in die bestehende Oberviechtacher Straße ein. Durch die Überführung der Straße über die Bahnlinie, muss das nachgeordnete Straßennetze angehoben werden. Die Anbindung der Georgenstraße und des Turnhallenweges an die Verlegungstrasse erfolgt höhengleich. Der Endpunkt fällt mit der Planfeststellungstrasse zusammen (in der Planskizze ist nur abweichende Verlauf der Variante 7 dargestellt). Am Variantenbeginn schließt die Trasse an die neue Anbindung der Austraße an die Verlegungstrasse an. Diese Variante kann als erster Bauabschnitt der Variante 6 angesehen werden. Die Verlängerung, wie in der Variante V6 über das BayWa-Gelände am Bahnhof und über den Rankenweg kann zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen, wenn dies erforderlich ist bzw. von den Bürgern gewünscht wird.

Verkehrliche Beschreibung

Der Durchgangsverkehr kann über die neue Trasse abfließen. Der mengenmäßig dominante Ziel- und Quellverkehr sowie der innerörtliche (Binnen-) Verkehr kann über das bestehende Ortsstraßennetz bzw. über die neue Trasse abgewickelt werden. Allerdings wird der Verkehr zurück in die Austraße geführt. Dieser verteilt sich anschließend selbstständig (unkontrolliert) in das nachgeordnete, vorhandene städtische Netz.

Technische Beschreibung

Die Gesamtbaulänge der St 2040 (Verlegung mit Kombination V10) beträgt 1050 m (Verlegung ca. 560 m). Da die Variante durch ausgeprägte Hochwasser- und Grundwasserproblematik behaftet ist, ist ein grund- und hochwasserfreier sowie auftriebssicherer Bahntrog mit einer Länge von rd. 560 m notwendig. Aufgrund der Gleisverlegung ist während der Bauzeit ein Behelfsgleis westlich des derzeitigen Bahnkörpers erforderlich. Demzufolge ist für die gesamte Bauzeit eine aufwendige Behelfsverkehrsführung notwendig. Zudem wird ein temporärer Bahnübergang und ein Ersatz für das Nabburger Stellwerk (einschl. Signalanlagen) benötigt. Das Lichtraumprofil des Behelfsgleises endet unmittelbar an den Gebäuden. Hinzu kommt die eingeschränkte Erreichbarkeit der Ortsteile Ledermühle und Haindorf für die dort angesiedelten Betriebe. Infolge der langen Bauzeit führt der Eingleisbetrieb zu bauzeitlichen Betriebserschwernissen und massiven Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufs auf der St 2040 und der Schiene. Die reduzierte Betriebsgeschwindigkeit auf dem Behelfsgleis hat während der Bauzeit deutlich längere Schließzeiten zur Folge. Die im Zuge der Bahnverlegung erforderlichen Aufschüttungen bzw. Abgrabungen greifen auf einer Länge von ca. 100 m in den Hochwasserabfluss der Naab ein, die zudem Auswirkungen auf den Stadtteil Venedig hat. Wegen der großen Längsneigung kann die Georgenstraße nicht barrierefrei an die Verlegungstrasse angebunden werden. Die Vorkopfbaustelle (Bahntrasse) und der klüftige, felsige Baugrund erschweren die Bautätigkeiten enorm.

Ersatzmaßnahmen

Der Ausbau der Austraße ist erforderlich. Darüber hinaus ergeben sich notwendige Anpassungen im nachgeordneten Wegenetz auf einer Länge von ca. 310 m.

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

Die Maßnahme führt zu Eingriffen in das bebaute Umfeld, in die unmittelbare und mittelbare Erschließung sowie in die wirtschaftliche Existenz von eingerichteten Betrieben. Erforderliche Eingriffe ins Privateigentum könne nur durch hohe Stützmauern reduziert werden. Während des Baus sind aufgrund des vergrößerten Baufeldes massive Eingriffe in den Uferbewuchs bzw. die Naab (Landschaftsschutzgebiet, Biotope) erforderlich, der teilweise wiederhergestellt werden bzw. ausgeglichen werden muss. Umfangreiche Eingriffe ins Überschwemmungsgebiet und in den Hochwasserabflussquerschnitt der Naab führen zu umfangreichen Retentionsraumverlusten mit nachteiligen Auswirkungen für den Stadtteil Venedig

Temporäre Auswirkungen:

Durch das Behelfsgleis wären u. A. auch die Gewerbebetriebe im Bereich Ledermühle (Mühlenbetrieb und Sägewerk) aufgrund der Enge und Steilheit des Schießstättenweges bauzeitlich durch größere Fahrzeuge nicht mehr oder nur noch durch massivste Einschränkungen möglich.

Vorteile:

- Entfall des höhengleichen Bahnübergangs
- Verbesserung des Verkehrsablaufs
- Direkte Anbindung der Georgenstraße
- Künftig Verbesserung der Hochwassersituation (neue Naabbrücke hat nur 2 Pfeiler)

Nachteile:

- Rückläufige Verkehrsführung über die Austraße zur Georgenstraße
- Ausbau der Austraße erforderlich → Eingriffe ins Privateigentum mit Neubetroffenheiten
- Verkehrssichere und barrierefreie Anbindung der Turnhallensiedlung erforderlich (z. B. Beampelung oder Ersatzlösung)
- Höhere Verkehrsbelastung in der Austraße, infolge der rückläufigen Verkehrsführung (Aufnahme des gesamten Verkehrs von über 16.000 Kfz/24h)
- Eingriffen in das bebaute Umfeld, in die unmittelbare und mittelbare Erschließung
- Umfangreiche Eingriffe ins Überschwemmungsgebiet und in den Hochwasserabflussquerschnitt mit nachteiligen Auswirkungen auf den Stadtteil Venedig
- Ausgeprägte Hochwasser- und Grundwasserproblematik
- Grund- und hochwasserfreier und auftriebssicherer Trog erforderlich für Verkehrs und Betriebssicherheit
- Nach Aussage WWA Weiden wird der des Grundwasserstroms vom Altstadtberg bis zur Naab abgesperrt
- Einbau von mehreren Grundwasserdükern im Bereich des Bahntroges
- Aufschüttungen bzw. Abgrabungen greifen auf einer Länge von ca. 100 m in den Hochwasserabfluss der Naab ein mit Auswirkungen auf Stadtteil Venedig
- Hochwasserfreiheit der bestehenden Bahnlinie wird durch die Gleisabsenkung aufgegeben
- Größere Eingriffe in den Retentionsraum der Naab → durch längeren Trog

- Maßnahmenursächlich umfangreicher Retentionsraumverlust
- Behelfsgleis erforderlich; liegt sehr nahe an der Bebauung
- Bauzeitlicher Behelfs BÜ mit gleicher sicherheitstechnischer Ausstattung wie ein regulärer BÜ
- Eingleisbetrieb mit erheblichen bauzeitlichen Betriebserschwernisse für den Schienenverkehr
- Lichtraumprofil des Behelfsgleises endet unmittelbar am Gebäude
- Ersatz des Nabburger Stellwerkes (einschl. Signalanlagen)
- Aufwendige Behelfsverkehrsführung
- Deutlich längere Schließzeiten während der Bauzeit, da auf dem Behelfsgleis wesentlich langsamer gefahren werden kann dadurch weitere erhebliche Beeinträchtigungen im Verkehrsablauf
- Eingeschränkte Erreichbarkeit der Ortsteile Ledermühle und Haindorf für die dort angesiedelten Betriebe
- Probleme mit der Baustellenerschließung (Vorkopfbaustelle)
- Aufgrund der langen Bauzeit massivste Beeinträchtigungen des Verkehrs auf den St 2040 und auf der Schiene
- Erhebliche Eingriffe ins Privateigentum wegen der hohen Stützmauern
- Größere Auswirkungen in Bezug auf Baulärm und Erschütterungen aufgrund der längeren Bauzeit (Bahntrog) und daraus resultierenden langen Sperrpausen
- Eingriffe ins Landschaftsschutzgebiet
- Während des Baus sind aufgrund des vergrößerten Baufeldes massive Eingriffe in den Uferbewuchs bzw. die Naab erforderlich
- Barrierefreie Führung im Bereich Anbindung Georgenstraße (große Längsneigung) an die Verlegungstrasse nicht gewährleistet
- Überbauung Fahrradabstellplatz am Bahnhof
- Verlegung der Panzerverladerampe
- Klüftiger felsiger Baugrund
- erhebliche Eingriffe (große Baulänge – Gleisverschiebung und Tieferlegung)
- Verlust von Parkplätzen im Bereich der Raiffeisenbank
- Rechtliche Zuständigkeit liegt bei der DB AG, es handelt sich hier um ein straßenrechtliches PF-Verfahren
- Verlust Verkehrsübungsplatz und Kleingartenanlage
- alle Änderungen an der Bahnlinie erfordern die Zustimmung des Baulastträgers Bahn

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

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