

SBS

Planungsgemeinschaft

Ruffinstraße 16
80637 München
Telefon 089 16 12 97
Telefax 089 16 12 81

mit
Dipl. Ing. Ulrich Benz

a. weiss
partner INGENIEURBÜRO

Planung und Bauleitung
für Ingenieurbau

92431 Neunburg vorm Wald
Krankenhausstraße 1

20.01.1998

23.03.1998

Stadt Nabburg

Gutachten

zur städtebaulichen und verkehrlich

Neuordnung

im Zuge der
St 2040

DAS GUTACHTEN	4 - 9	4 2	ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK
GESCHICHTE UND WANDEL	4		
ANLASS DER UNTERSUCHUNG	6	43 - 47	ANLAGEN
ZIELE	8	4 3	TERMINE, QUELLEN
		4 4	ÜBERSCHLÄGIGE KOSTEN
SICHTUNG, WERTUNG UND PLANUNGSVORLAUF	10 - 27	4 4	Kostenübersicht
		4 5	Kostenteilung
BEDINGUNGEN UND VORGABEN	1 0	4 6	HÖHENABWICKLUNG ÜBERFÜHRUNG
Bestand der Gebäude und Nutzungen	1 0		
Planungen und Untersuchungen	1 2		
Bisherige Trassenvorschläge	1 6		
Zentrumsnaher Bahnhof	2 1		
RAHMENBEDINGUNGEN FÜR DIE EINGRENZUNG VON GRUNDSÄTZLICHEN LÖSUNGEN	2 2		
K1: Derzeitige Bahnquerung schließen	2 2		
K2: Zentrumsnähe wichtig	2 3		
K3: Zwei Verknüpfungspunkte schaffen	2 3		
Querungsalternativen	2 4		
AUSWAHL UND VERTIEFUNG VON GRUNDSÄTZLICHEN LÖSUNGEN	2 5		
1. Tieferlegung der Bahntrasse	2 5		
2. Unter- bzw. Überquerung der Bahn	2 6		
LÖSUNG	28 - 41		
STRECKENFÜHRUNG	2 8		
Westlich der Bahn	2 8		
Unterführung	2 9		
Östlich der Bahn	2 9		
Empfehlung	3 1		
VERKEHRSTECHNIK	3 2		
Verkehrstechnische Darstellung der St 2040	3 2		
Grundlagen und Entwurfselemente	3 4		
STÄDTEBAULICHE UND LANDSCHAFTLICHE EINBINDUNG	3 6		
Städtebauliche Umstrukturierungen	3 8		
Landschaftliche Einbindung	3 8		
Bauliche Schwerpunkte	3 9		



Oberstadt von Nordwesten
mit Bahn, Naab, Naabbrücke und Venedig

GESCHICHTE UND WANDEL

Nabburg mit seiner landschaftlich reizvollen Lage an der Naab und seiner eindrucksvollen Topographie zeigt noch heute die Bedeutung und das hohe Ansehen dieser alten Stadt.

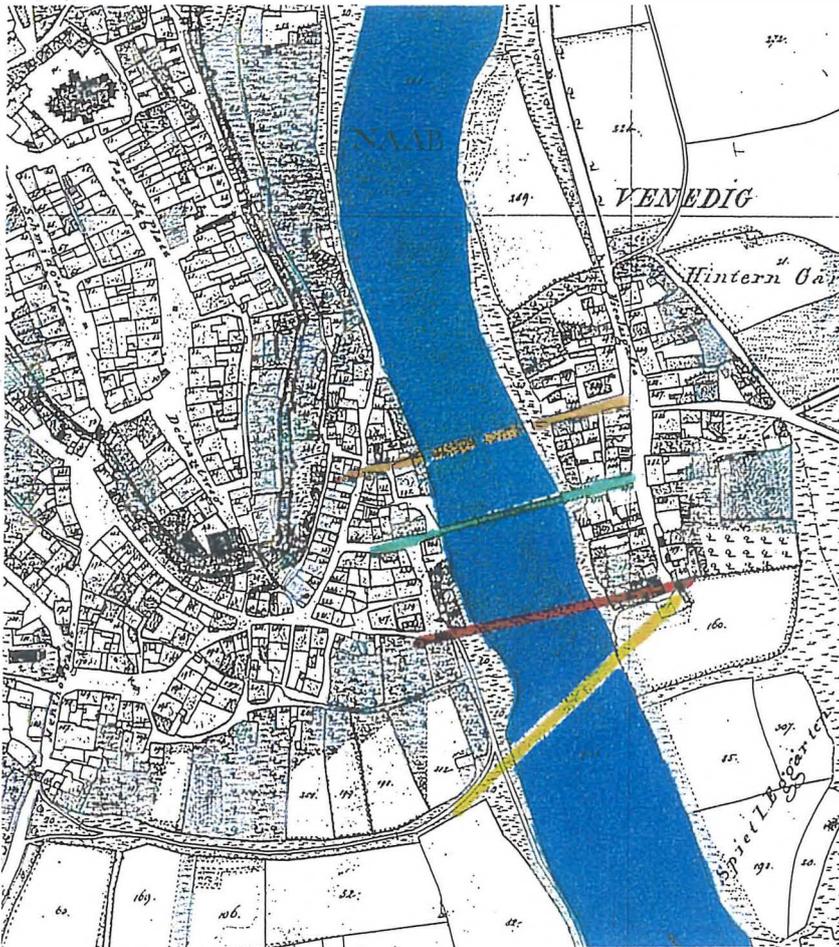
Die Stadtstruktur mit der beherrschenden Oberstadt auf einem steilen Felsporn, der im Tal vorgelagerten Unterstadt und der östlich der Naab gelegenen Venedig ist ein Beispiel früher Stadtbaukunst.

Mit dem Bau der Eisenbahn und später der zunehmenden Motorisierung hat sich das überkommene Gefüge der Stadt Nabburg jedoch grundlegend geändert:

Die Unterstadt hat zugunsten der Oberstadt an Bedeutung gewonnen, gleichzeitig aber auch durch Gebäudeabbrüche und durch zunehmende Flächenansprüche des Verkehrs an Prägnanz und Gestalt verloren. Zwischen Bahn und Regensburger Straße hat sich die Unterstadt flächig wei-

Unterstadt von Südwesten mit Bahnhof



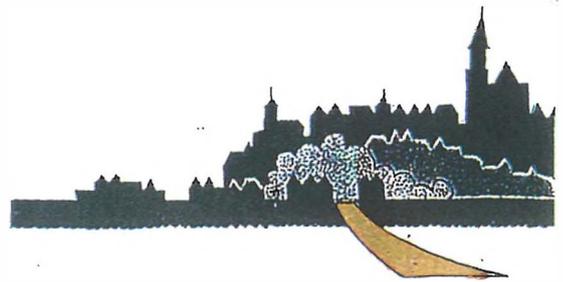


terentwickelt, jedoch im Nebeneinander von Verkehrsflächen, Gewerbe, Lagerflächen, Wohnbereichen und einzelnen Freiflächen keine eigenständige städtebauliche Struktur gefunden.

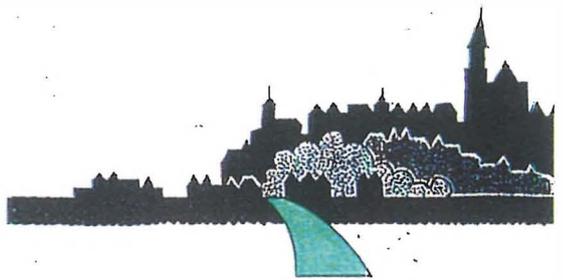
Die Oberstadt hat im Zuge der Gemeindegebietsreform einen Teil ihrer Funktionen und damit erheblich an Bedeutung verloren, ist aber auch durch den rapiden gesellschaftlichen Wandel und die Veränderungen im Verkehrsgeschehen in den Schatten der Entwicklung geraten.

Die daraus resultierenden städtebaulichen, sozialen und wirtschaftlichen Mängel und Mißstände waren so angewachsen, daß vor einem Jahrzehnt begonnen wurde, in der Oberstadt mit erheblichem Aufwand umfassende Sanierungsmaßnahmen mit Hilfe des Städtebauförderungsprogramms durchzuführen.

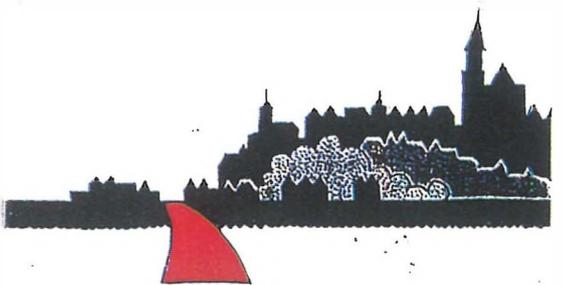
Urkataster von 1836



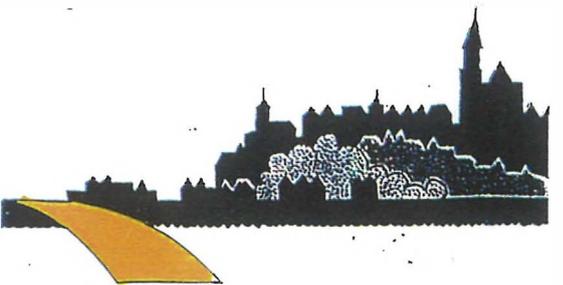
Seit der ersten Furt bei der Venediger Kirche St. Nikolaus wurde der Naabübergang im Lauf



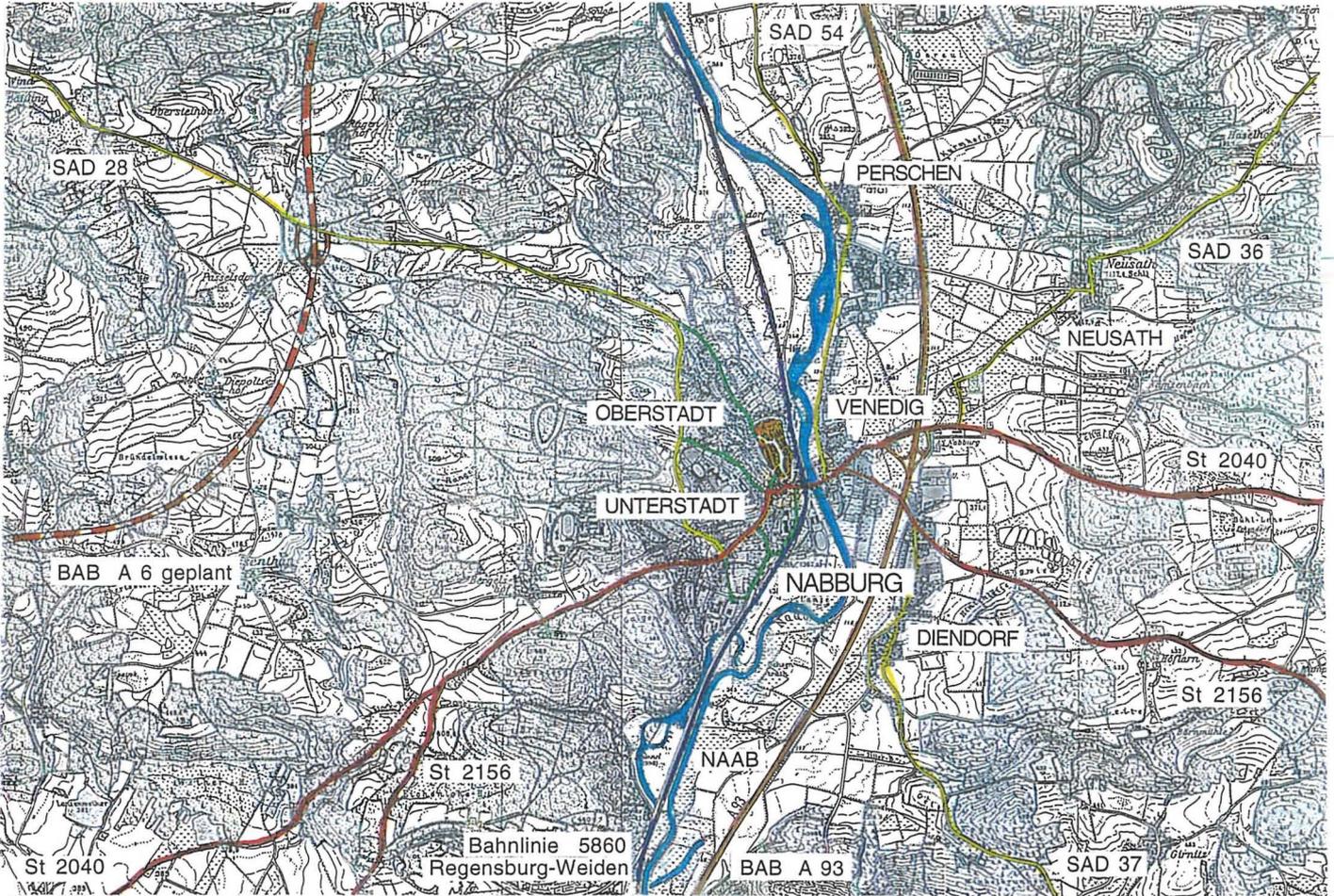
der Geschichte immer weiter nach Süden verlagert. Der Durchgangsverkehr wurde



dadurch flüssiger, die Oberstadt als Reiseziel geriet dagegen mehr und mehr ins Abseits.



Eine zukünftige Lösung muß die Oberstadt stärker in den Mittelpunkt rücken.



überörtliche Verkehrsbeziehungen heute
1: 50.000, genordet

ANLASS DER UNTERSUCHUNG

Die mit ca 15.000 Kraftfahrzeugen belastete Staatsstraße 2040 führt in der Unterstadt von Nabburg und insbesondere im Kreuzungsbereich mit der Bahnlinie Regensburg-Hof zu erheblichen Beeinträchtigungen und Störungen im Stadtgefüge und im Verkehrsablauf.

Seit mehr als 20 Jahren werden unterschiedliche Lösungsmöglichkeiten untersucht und diskutiert.

In ihrer Gesamtheit haben bei diesen Überlegungen jedoch weder die Situation der Stadtaufahrten und die städtebaulichen Belange in der Unterstadt, noch die Nähe zur wertvollen Oberstadt von Nabburg und die landschaftlichen Gegebenheiten entlang der Naab eine überzeugende Würdigung gefunden. Auch sind die Auswirkungen auf die von der Planung Betroffenen und auf funktionale und strukturelle Veränderungen besonders in Unterstadt und Oberstadt nicht ausreichend dargestellt worden.

Regensburger Straße mit Blick auf die Oberstadt und St. Georg



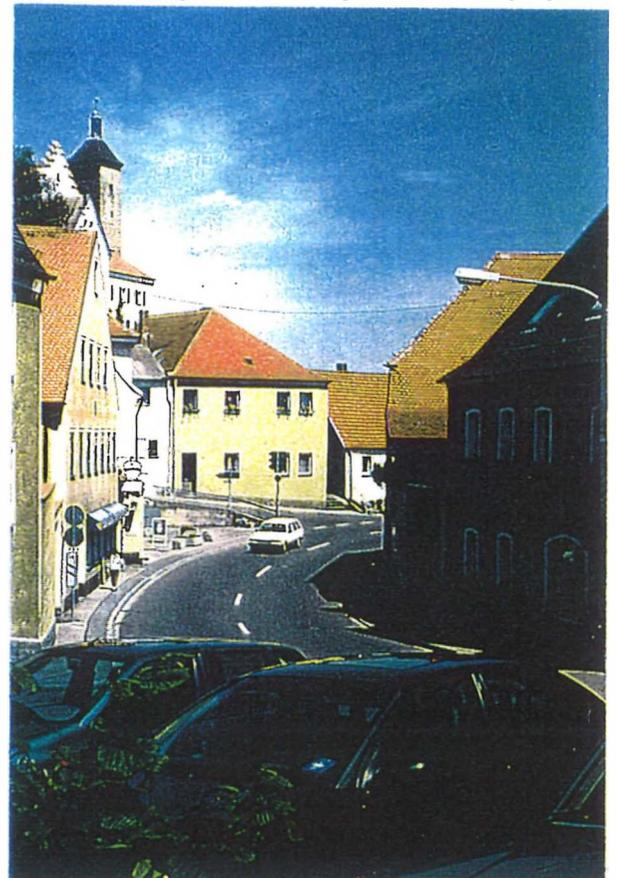


Verkehrsstau vor dem Bahnübergang

Georgenstraße: wenig Raum für Fußgänger

Aufgabe des Gutachtens ist es, in einer interdisziplinären Gesamtschau einerseits die vorliegenden Trassen-vorschläge auf ihre Verträglichkeit in städtebaulicher und landschaftlicher Hinsicht zu überprüfen, andererseits weitere Lösungsansätze in die Überlegungen einzubeziehen. Ziel ist es, eine sowohl verkehrstechnisch überzeugende als auch städtebaulich und landschaftlich verträgliche Lösung zu finden, bei der gleichzeitig die Kosten und der Nutzen in einem sinnvollen Verhältnis stehen.

Das Gutachten wurde von einer Arbeitsgruppe der Fachdisziplin Stadt- und Landschaftsplanung mit Architektur sowie Verkehrsplanung mit Ingenieurbau durchgeführt. Die Federführung lag beim Städtebau. Um alle relevanten Belange ausreichend zu berücksichtigen wurde die kontinuierliche Begleitung der Arbeit durch die Fachstellen und die Träger öffentlicher Belange angestrebt.





Bahnübergang mit Blick in die Georgenstraße



Austraße: Blick auf Dom und Dechanthaus

Der Obere Markt von Süden



ZIELE

Bei der Suche nach einer geeigneten Trasse und der verträglichen Führung des überörtlichen Verkehrs sind besonders im Auge zu behalten:

aus der Sicht des Verkehrs

- die Beseitigung der gravierenden Verkehrsbehinderungen und Gefahrenstellen für den motorisierten Verkehr wie für den Fußgänger und Radfahrer im Bereich des schienengleichen Bahnübergangs
- die Erschließungseffekte und die Erreichbarkeit besonders auch der Oberstadt
- die Leichtigkeit und Leistungsfähigkeit sowie die Reduzierung des Verkehrs und die Minimierung der Wegelängen
- die Bündelung des überörtlichen und auch des örtlichen Verkehrs an geeigneten Stellen und
- die Erfüllung aller Anforderungen für den bestimmungsgemäßen Ausbau als Staatsstraße

aus der Sicht des Städtebaus

- die Beachtung der Sichtbeziehungen und die Orientierung der Verkehrswege auf die Silhouette der Oberstadt
- die sensible Berücksichtigung der besonderen Standortbedingungen der Oberstadt
- die Verbesserung der städtebaulichen Verhältnisse und der Aufenthaltsqualität in den historisch gewachsenen Bereichen der Unterstadt und der Venedig
- die Schaffung einer Folge von prägnanten städtebaulichen "Brennpunkten" mit der Oberstadt als eindeutigem Zentrum
- die Minimierung verkehrlicher Eingriffe in gewachsene Gebietsstrukturen
- die sinnvolle Neuordnung und Strukturierung der Flächen zwischen Bahnanlagen und Regensburger Straße, besonders der veralteten und ungeordneten Gewerbeareale unter Einbeziehung freiwerdender Gleisflächen und
- die Aufwertung der Bahn im städtebaulichen Gefüge mit einem Haltepunkt, der heutigen Bedürfnis-

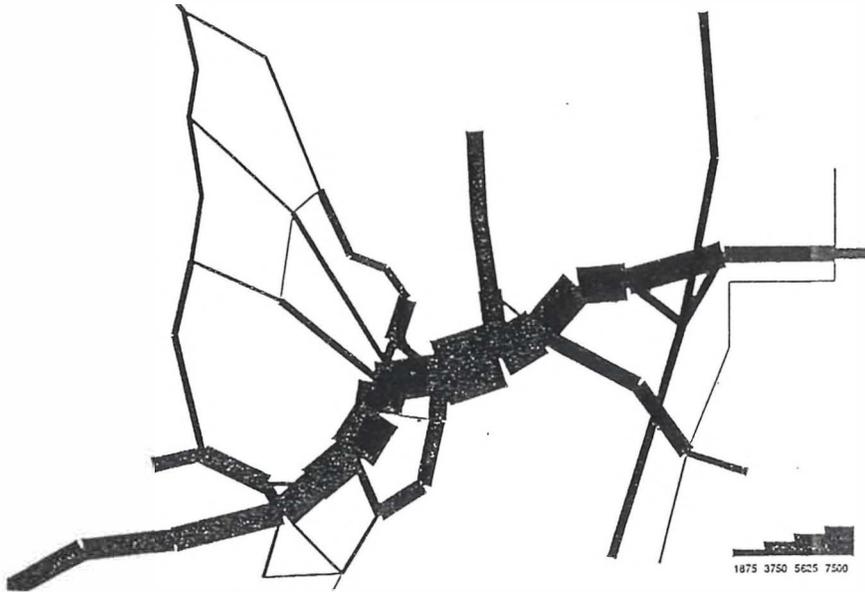


ungeordnete Gewerbeflächen in der Austraße



Blickbeziehung: Altstadt und Naabaue

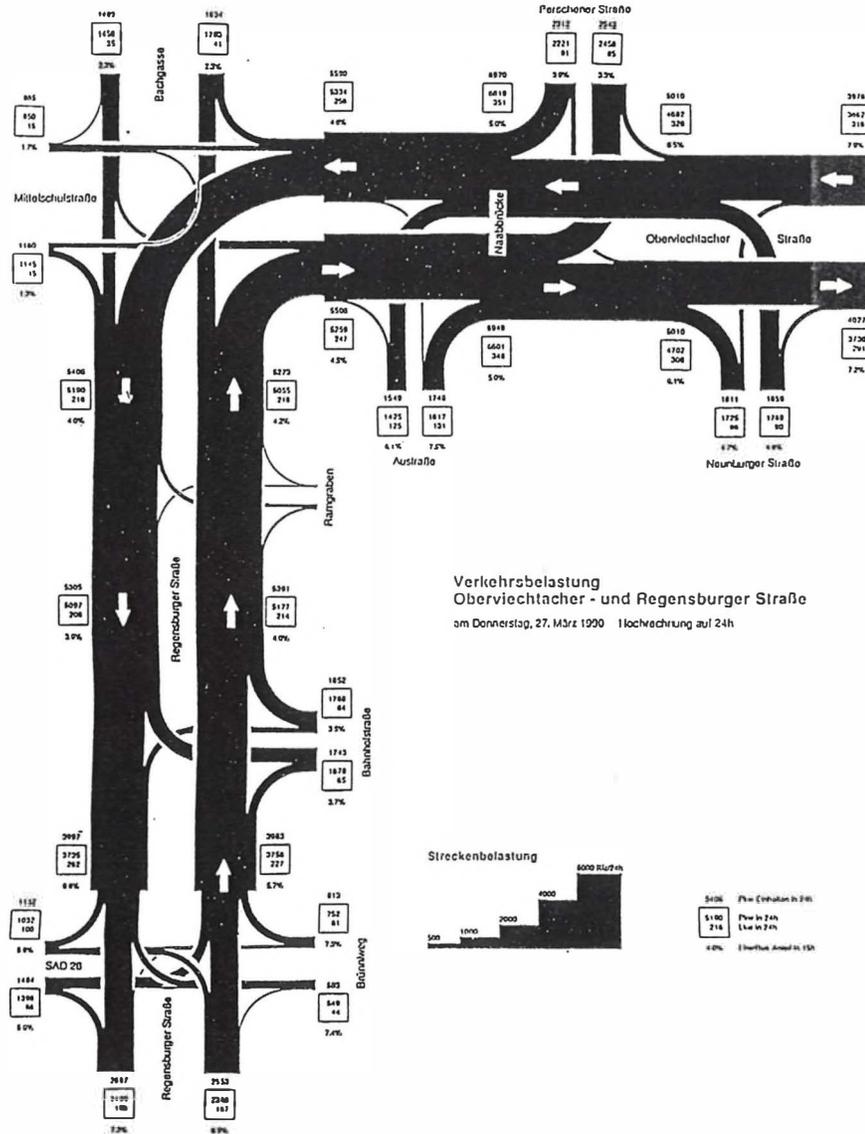




Prognosebelastung 2005 bei gegenwärtigem Straßennetz

Grafiken: J. Obst, H. Pressler, A. Schmidt

Verkehrsbelastung 1990 in Oberviechtacher und Regensburger Straße



BEDINGUNGEN UND VORGABEN

Planungen und Untersuchungen

Das vorliegende Gutachten stützt sich auf eine Reihe von Untersuchungen, laufenden Planungen und Aussagen der beteiligten Träger öffentlicher Belange:

Verkehrsgutachten Prof. Obst

Das 1990 erstellte Gutachten erhebt detailliert den Bestand, prognostiziert die Verkehrsentwicklung, erarbeitet Trassenvorschläge und bewertet sie entsprechend ihrer Leistungsfähigkeit. Da sich die Verkehrsverhältnisse zwischenzeitlich nicht wesentlich verändert haben, werden die Daten zusammengefaßt dargestellt:

- Verkehrsbelastung

Die Verkehrsströme auf den überörtlichen Straßen sind im Bereich der Unterstadt in beiden Hauptrichtungen im Tagesmittel annähernd gleich stark, mit deutlichen tageszeitlichen Richtungsschwerpunkten. Unter den Außenbeziehungen ist die Oberviechtacher Straße am stärksten befahren (Ø ca. 4000 Pkw- Einheiten/ 24h). Geringer belastet sind Regensburger Straße (2600), Perschener Straße (2400) und Neunburger Straße (1850).

- Verkehrsarten

Das durchschnittliche Mengenverhältnis der Verkehrsarten zeigt sich besonders deutlich an der Naabbrücke: Der Ziel- und Quellverkehr (63%) überwiegt. Zusammen mit dem Binnenverkehr (22%) lässt er den Durchgangsverkehr (15%) untergeordnet erscheinen.

- Prognose

Das Gesamtverkehrsaufkommen wird sich im üblichen Rahmen steigern, auch der geplante Anschluß an die A6 bedingt keine nennenswerte Zunahme. Für das Mengenverhältnis der Verkehrsarten wird keine Veränderung vorausgesehen.

Träger öffentlicher Belange

- Deutsche Bahn AG

Die Bahnstrecke passieren pro Tag 55 Züge (1990). Es ist beabsichtigt, die Zählung zu aktualisieren.

Der Haltepunkt für Regionalzüge in Nabburg bleibt in einem überschaubaren Zeitraum erhalten.

Die beiden durchgehenden Hauptgleise werden zusammen mit Gleis 1 (als Rangiergleis) weitergenutzt, alle anderen Gleise im Bahnhofsbereich können zurückgebaut werden. Dadurch entbehrlich werdende Flächen stehen für die städtebauliche Neuordnung zur Verfügung.

Aufgrund der Entscheidung der Wehrbereichsverwaltung, die Panzerverladung nicht zu verlagern, müssen die notwendigen Einrichtungen in Nabburg erhalten bleiben.

- Straßenbauamt Sulzbach-Rosenberg

Hauptziel ist eine technisch und wirtschaftlich vertretbare Lösung zur Beseitigung des Bahnüberganges und eine neue Trassenführung, die möglichst zügig und übersichtlich ist und wenige Richtungswechsel hat.

Die Trasse muß in allen Teilen den Vorgaben für einen staatsstraßenge-rechten Ausbau entsprechen, d.h., entsprechende Parameter in Linienführung und Gradienten aufweisen.

Wegen des geringen Anteils des Durchgangsverkehrs wird eine innerörtliche Streckenführung bevorzugt, die weitgehend anbaufrei zu halten ist. Die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte ist sicherzustellen.

- Wasserwirtschaftsamt Amberg

Der Wasserhaushalt, besonders die Hochwasserverhältnisse sind zu berücksichtigen. Baumaßnahmen dürfen den Hochwasserabfluß in der Flutmulde nicht beeinträchtigen. Rückhalteräume sind zu erhalten beziehungsweise zu ersetzen.



Bahnhof Nabburg



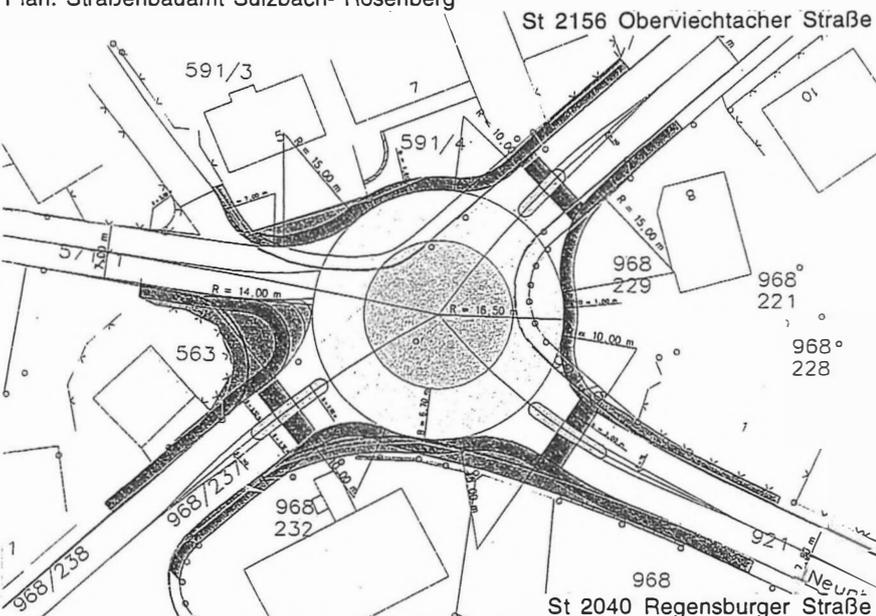
Flutmulde auf Venediger Seite





Bundesautobahn A 6: geplante Fortführung
1: 50.000
Plan: Autobahndirektion Nürnberg

Geplanter Kreisverkehr Venedig, 1: 1000
Plan: Straßenbauamt Sulzbach- Rosenberg



Verkehrsplanungen

- Fortführung der A6

Der Streckenabschnitt Amberg-Pfreimd der Bundesautobahn A6 Nürnberg–Pilsen befindet sich im Planfeststellungsverfahren.

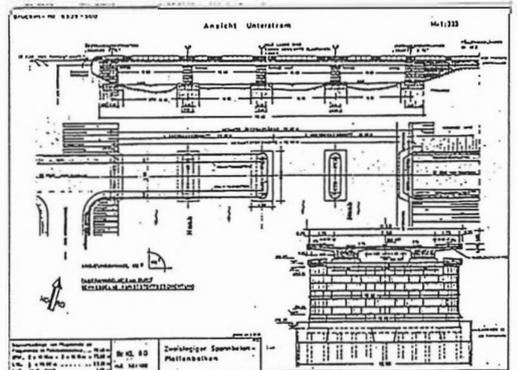
Lebiger, 14.11.13, 170

Durch den vorgesehenen Anschlußknoten in Höhe Passelsdorf können sich die Verkehrsbeziehungen mit dem Raum Amberg mit leichter Tendenz von der St 2040 auf die **SAD 28** verlagern. Eine Zunahme des Gesamtverkehrsaufkommens ist in Nabburg nur in geringem Umfang zu erwarten (Obst).

- Kreisverkehr Venedig

Am Zusammenfluß von Oberviechtacher und Neunburger Straße plant das Straßenbauamt den Bau eines Kreisverkehrs. Die Leistungsfähigkeit, Flüssigkeit und Leichtigkeit sowie die Sicherheit des Verkehrs für Fußgänger und Radfahrer können so verbessert werden.

Der Lösungsvorschlag des Gutachtens knüpft an diese Planung an.



Plan: Straßenbauamt Sulzbach- Rosenberg

Naabbrücke

Die bestehende Brücke ist in gutem baulichen Zustand, in den Jahren 1981 und '82 wurde das Tragwerk von Grund auf saniert.

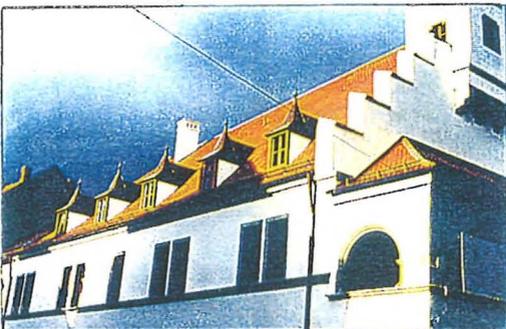
Ohne Verkehrsbelastung, wie beim Bau einer neuen Straßenbrücke möglich, können die Unterhaltskosten über lange Zeit gering gehalten werden.

Städtebau

- Sanierung der Oberstadt

Beginnend mit den Vorbereitenden Untersuchungen vom Januar 1988 wurden mit Hilfe des Städtebauförderungsprogramms in der Oberstadt zahlreiche Sanierungsmaßnahmen durchgeführt, die das Erscheinungsbild und die Lebensqualität entscheidend verbessert haben.

Die Sanierung verfolgt mit Nachdruck das Ziel, die wirtschaftlichen Grundlagen der Oberstadt im gesamtstädtischen Gefüge zu stärken. Bei Eingriffen in das Verkehrsgeschehen ist diesem Gesichtspunkt besondere Aufmerksamkeit zu schenken.



saniertes Rathaus

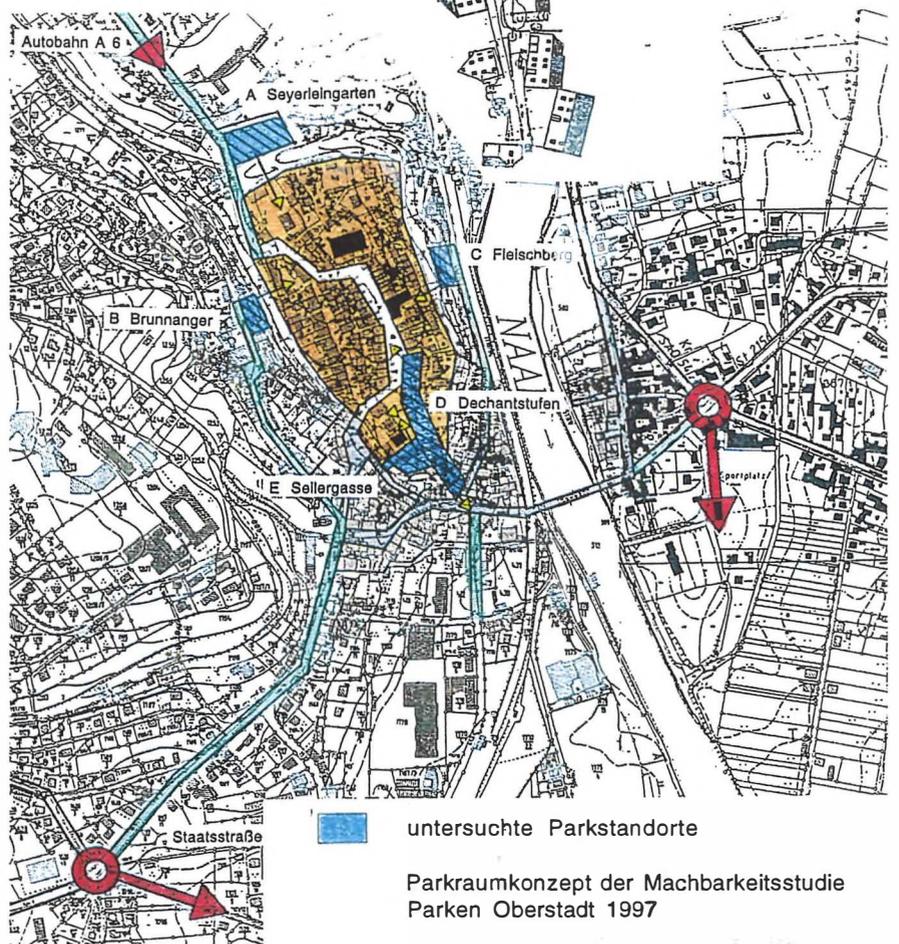
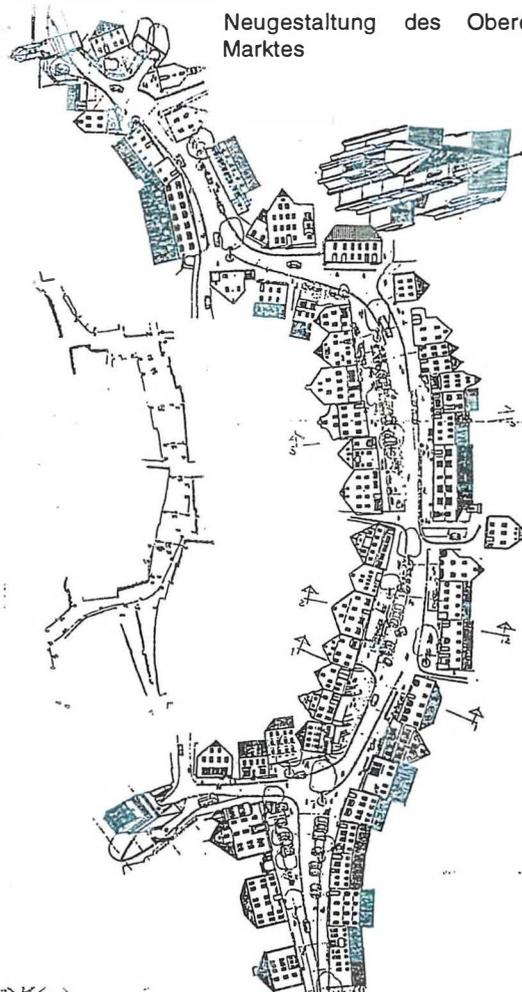
- Verkehrsberuhigung Oberstadt

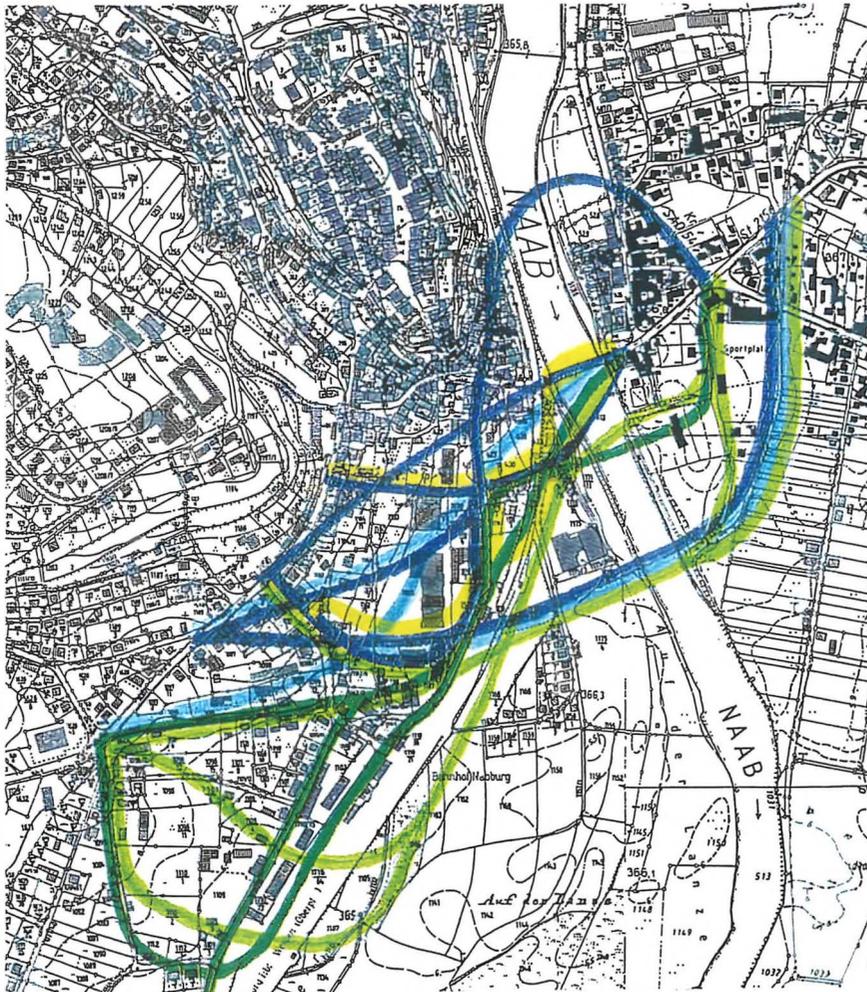
Im Zuge der Sanierung wird auch das Herzstück der Oberstadt, der Obere und Untere Markt neugestaltet und die Oberstadt insgesamt zu einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich entwickelt.

- Parkraumkonzept

Aufgrund der Verkehrsberuhigung entfallende Parkplätze machen zusammen mit der sanierungsbedingt zu erwartenden Steigerung des Stellplatzbedarfes die Anlage zentraler Garagen notwendig, deren Erreichbarkeit in die Trassenüberlegungen für die St 2040 einzubeziehen ist.

Neugestaltung des Oberen und Unteren Marktes





Bisherige Trassenvorschläge

Die große Zahl der Überlegungen für die Beseitigung des Bahnüberganges aus einem langen Planungszeitraum zeigt, wie schwierig die gestellte Aufgabe zu lösen ist.

Das nebenstehende Schaubild gibt einen Überblick über alle für das Stadtgebiet vorliegenden Trassenvorschläge von:

- Stadt Nabburg (1977)
- Straßenbauamt Sulzbach- Rosenberg (1977)
- Deutsche Bundesbahn (1979)
- Verkehrsgutachten Prof. Obst, Regensburg (1990)
- Trassengutachten Ingenieur Kormann, Nabburg (1995)

Übersicht der bisherigen Trassenvorschläge
1:10.000

- | | |
|--|---|
| Stadt Nabburg 1977 |  |
| Straßenbauamt Sulzbach- Rosenberg 1977 |  |
| Deutsche Bundesbahn 1979 |  |
| Gutachten Prof. Obst 1990 |  |
| Ingenieur Kormann 1995 |  |

Der anfänglich favorisierte Ersatz des Bahnüberganges durch eine Straßenbrücke über Naab und Bahn an gleicher oder nahegelegener Stelle wurde wegen der Auswirkungen auf das Stadtbild bald aufgegeben.



Werden alle vorliegenden Trassen-vorschläge gleichermaßen und gleichgewichtig an städtebaulichen, landschaftlichen und verkehrlichen Kriterien gemessen, sind die folgenden Lösungsansätze von besonderem Interesse für die weitere Bearbeitung des Gutachtens:

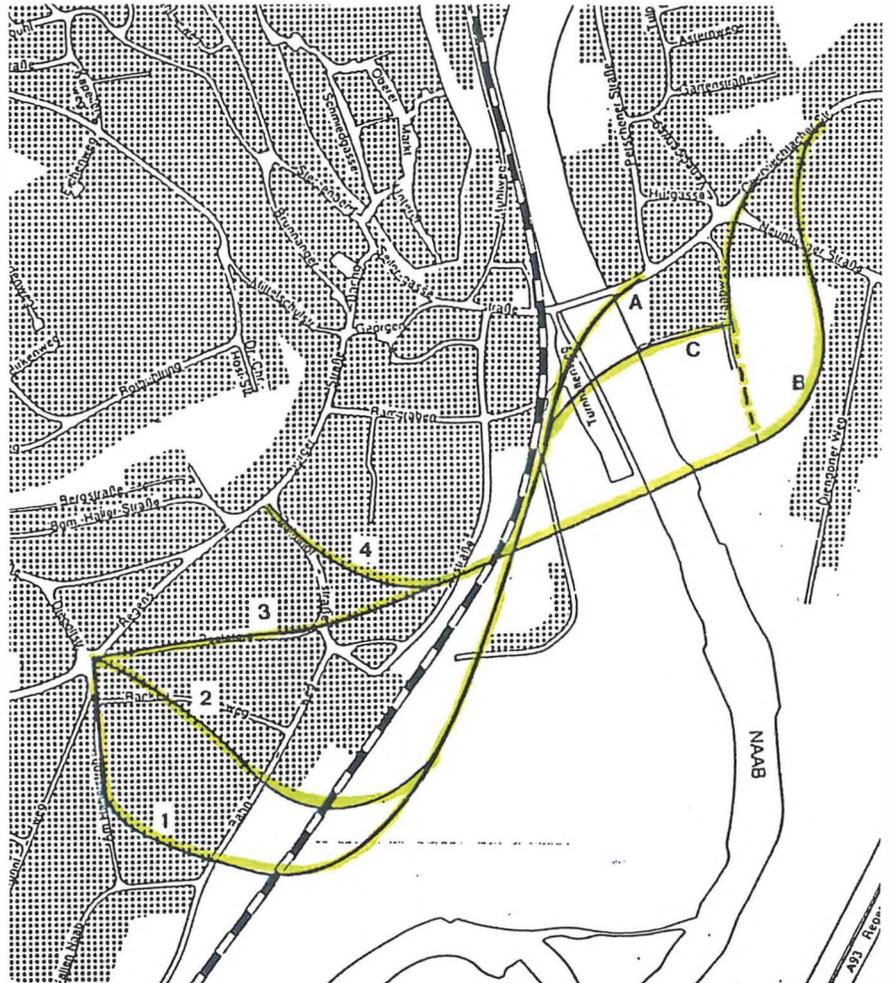
- Prof. Obst

Auf der Grundlage der Ergebnisse aus Bestandserhebung und Prognose werden zwei altstadtnahe und zwei altstadtferne Trassenvorschläge westlich der Bahn sowie drei Fortführungen östlich der Bahn entwickelt. Alle Varianten und deren Kombinationen sind bewertet und mit den möglichen Verkehrsentlastungen beschrieben.

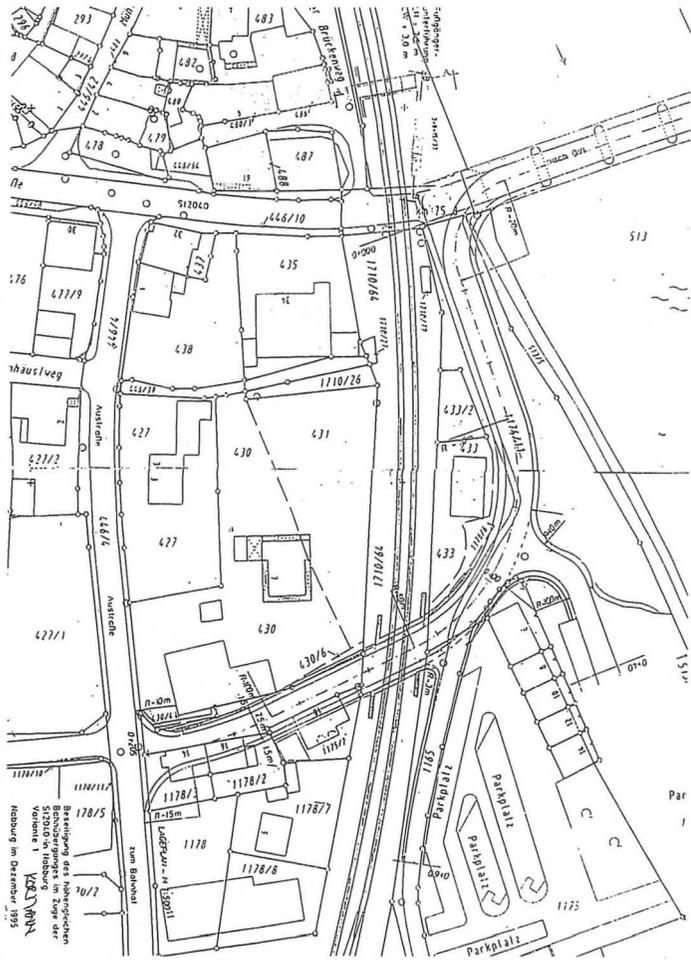
Eine aus Kostengründen bevorzugte Straßenüberführung kommt aus Rücksicht auf die Stadtsilhouette nur bei den südlichen Trassen 1 und 2 in Frage. Für die Trassen 3 und 4, deren Erschließungseffekt für den dominierenden Ziel-/ Quellverkehr wesentlich günstiger gesehen wird, ist eine Unterführung vorgesehen.

Für alle Streckenführungen wird vorausgesetzt, daß der bestehende Bahnübergang für die traditionell wichtige Verbindung Venedig- Unterstadt offengehalten werden soll. So sind relativ zentrumsferne Trassenlagen möglich, ohne die Zugänglichkeit und Zielfindung zur Kernstadt zu beeinträchtigen.

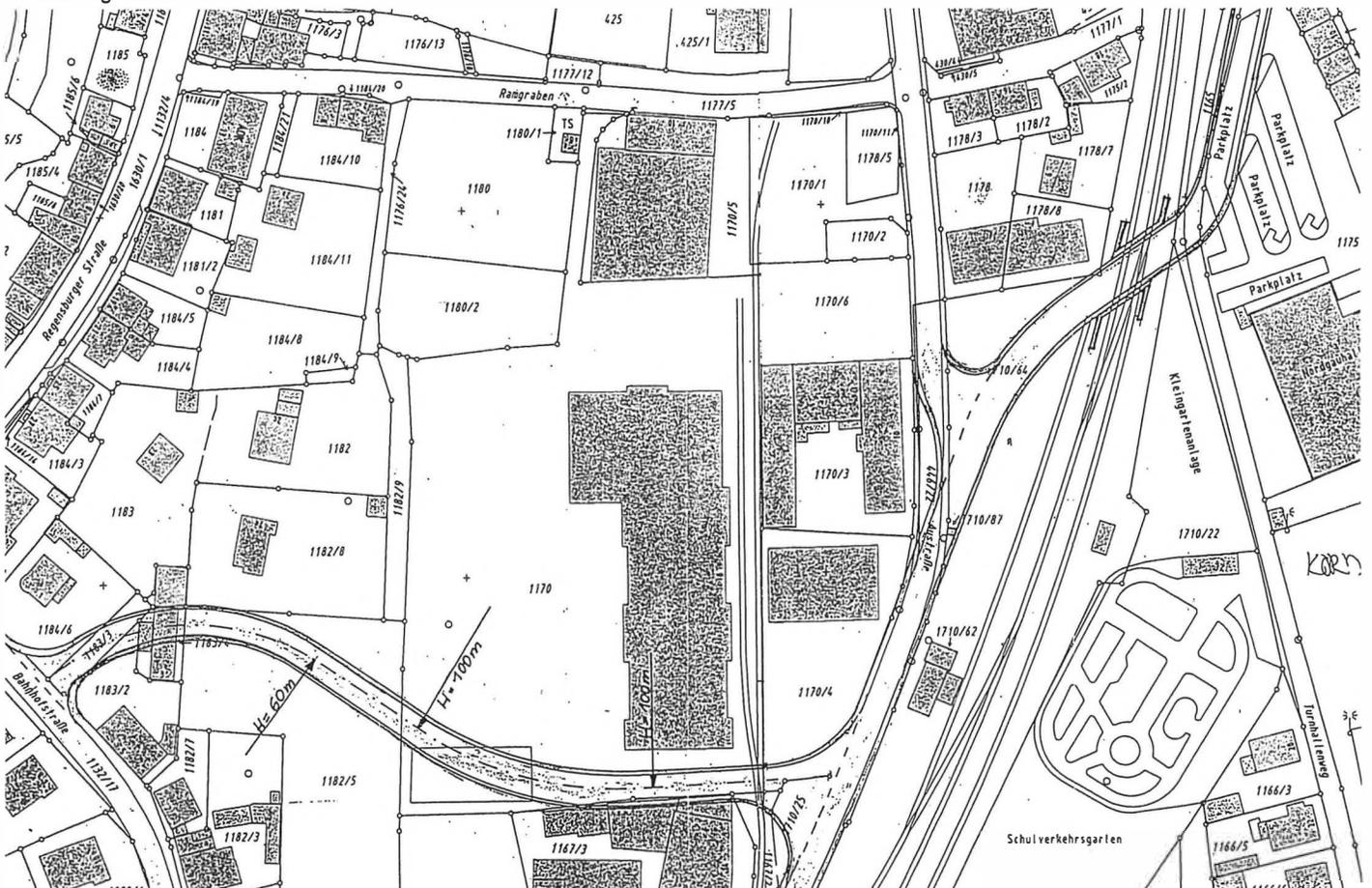
Die Kombination 1 A ist in den Flächennutzungsplan aufgenommen und als freizuhaltende Trasse dargestellt.



Trassenvorschläge Professor Obst 1: 10.000
 Grafik: J. Obst, H. Pressler, A. Schmidt



Trassenvorschläge Ingenieur Kormann 1: 2000
Pläne: Ing. Kormann



• Ingenieur Kormann

Die Stadt Nabburg hat 1995 eine Untersuchung in Auftrag gegeben mit der Vorgabe, eine kreuzungsfreie, altstadtnahe Bahnquerung unter Weiternutzung der bestehenden Brücke zu finden.

Zwei Unterführungslösungen wurden entwickelt, mit Anschlüssen an den Ramgraben bzw. an die Austraße. Sie unterscheiden sich in der Nähe zur Georgenstraße und in der Linienführung. Beide schließen auf kürzestem Wege an die Regensburger Straße an.

• Großräumige Umgehungen

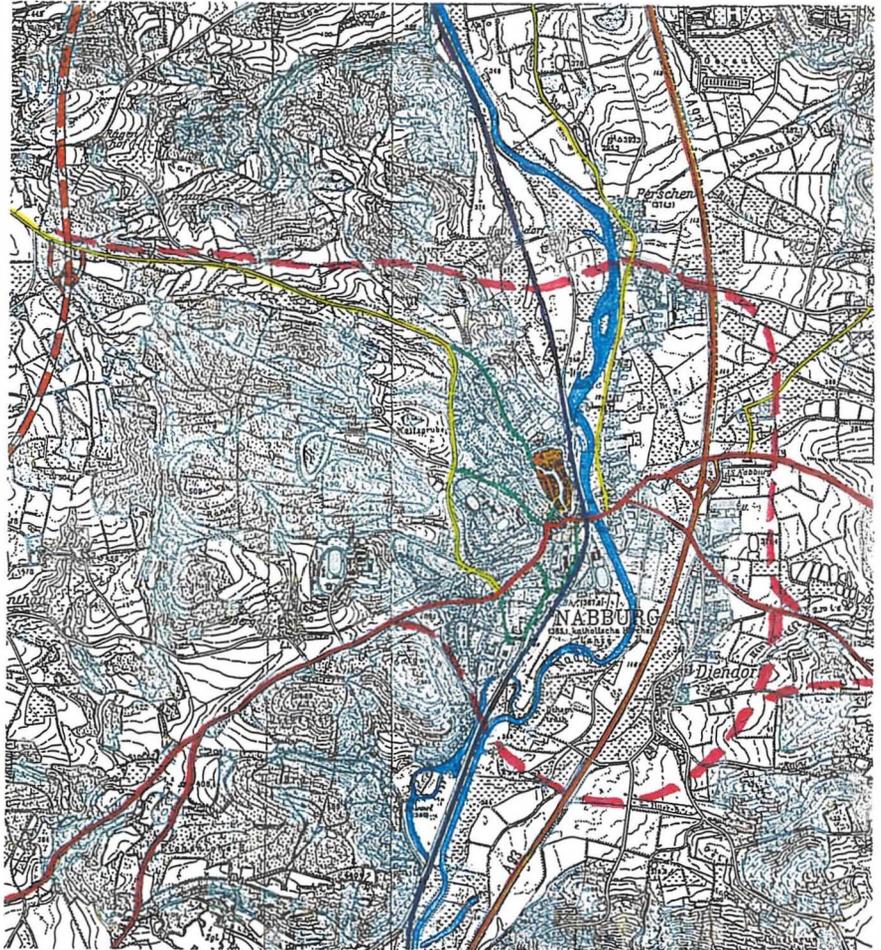
Im Vorfeld dieses Gutachtens hat das Ingenieurbüro Weiß+Partner im Auftrag des Straßenbauamtes Sulzbach- Rosenberg 1997 mehrere Trassenmöglichkeiten für eine weiträumige Umgehung der Staatsstraßen 2040 und 2156 untersucht:

- Nordumfahrung: ab Anschlußstelle A6 neu bis Ragenhof auf SAD 28, über lange Brücke bei Haindorf nach Perschen, dort auf Industriestraße
- Südumfahrung: kurz vor Bebauung Regensburger Straße Galgenberg nördlich umfahren, über hohe Brücke östlich Diendorf auf Siemensstraße
- Eine Variante der Südumfahrung (ab Einmündung St 2156 in St 2040, südlich des Galgenberges durch wertvolles Tal) wurde aus Naturschutzaspekten nicht weiter vertieft.

Keine der untersuchten Möglichkeiten ist in absehbarer Zeit und mit vertretbarem Aufwand an Kosten und Landschaftsverbrauch zu realisieren. Die Akzeptanz ist wegen der großen Umwegigkeit fraglich.

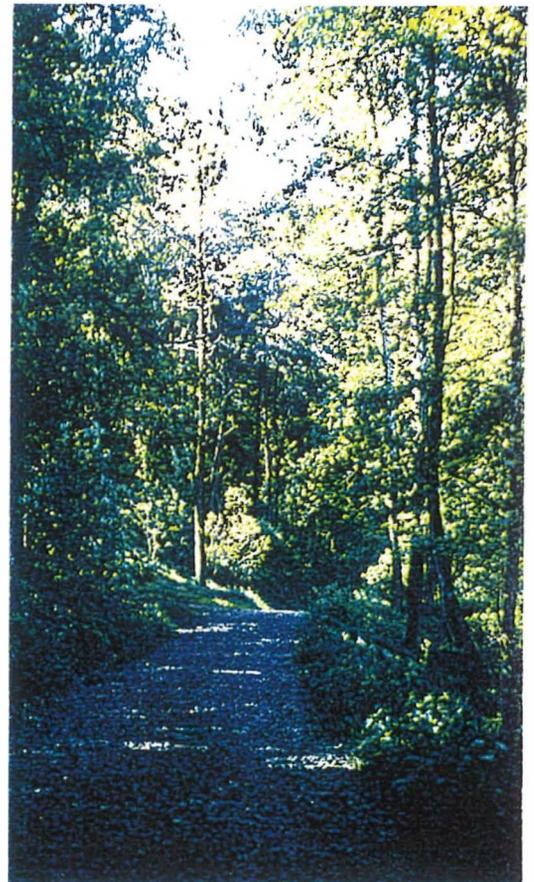
Der Entlastungseffekt für Nabburg wird gering eingeschätzt, da ein Großteil der Fahrten durch Ziel- und Quellverkehr und Binnenverkehr bedingt ist (Obst).

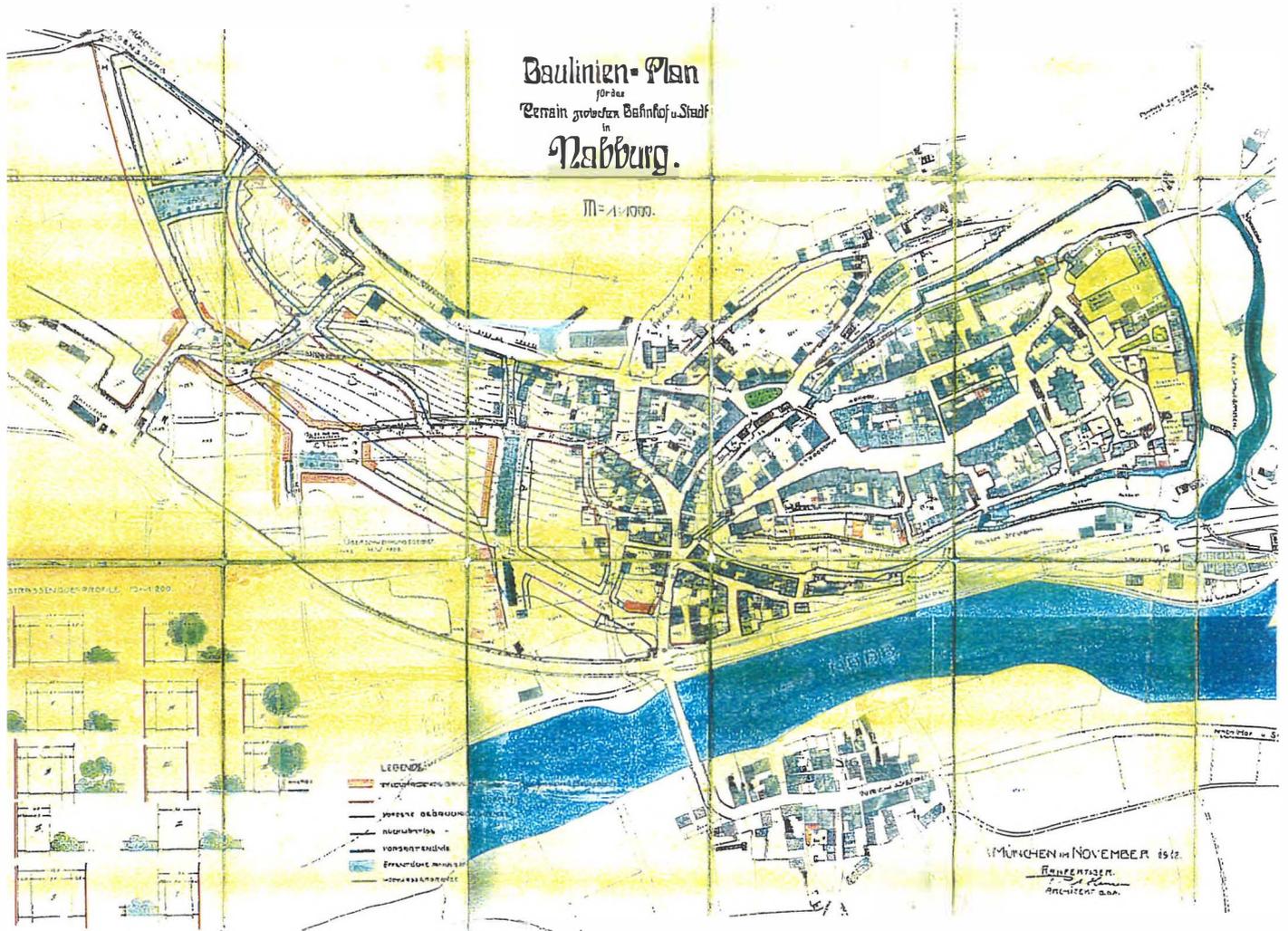
Für den innerstädtischen Verkehr wäre somit eine weitere Bahnquerung unumgänglich.



Untersuchte Umgehungstrassen 1: 50.000

Mischwald am Galgenberg





Baulinienplan Architekt Hansen, 1912

• Hansen- Plan

Bereits 1912 wurde ein Baulinienplan für das "Terrain zwischen Bahnhof und Stadt" erstellt. Der Münchner Architekt Hansen schlug zwischen historischer Unterstadt, der Regensburger Straße und dem Bahnhof eine städtebauliche Ordnung vor, die durch Zäsuren und eine Abfolge von Plätzen ihren besonderen Charakter erhalten sollte.

Teil dieser Entwicklungsplanung ist eine Entlastungsstrecke für die Gorgenstraße, die von der Naab in geschwungener Führung der Hangform folgt und im Bereich der heutigen Kreisstraße die Regensburger Straße erreicht - ein erster Lösungsvorschlag für das heute noch viel brennendere Problem.

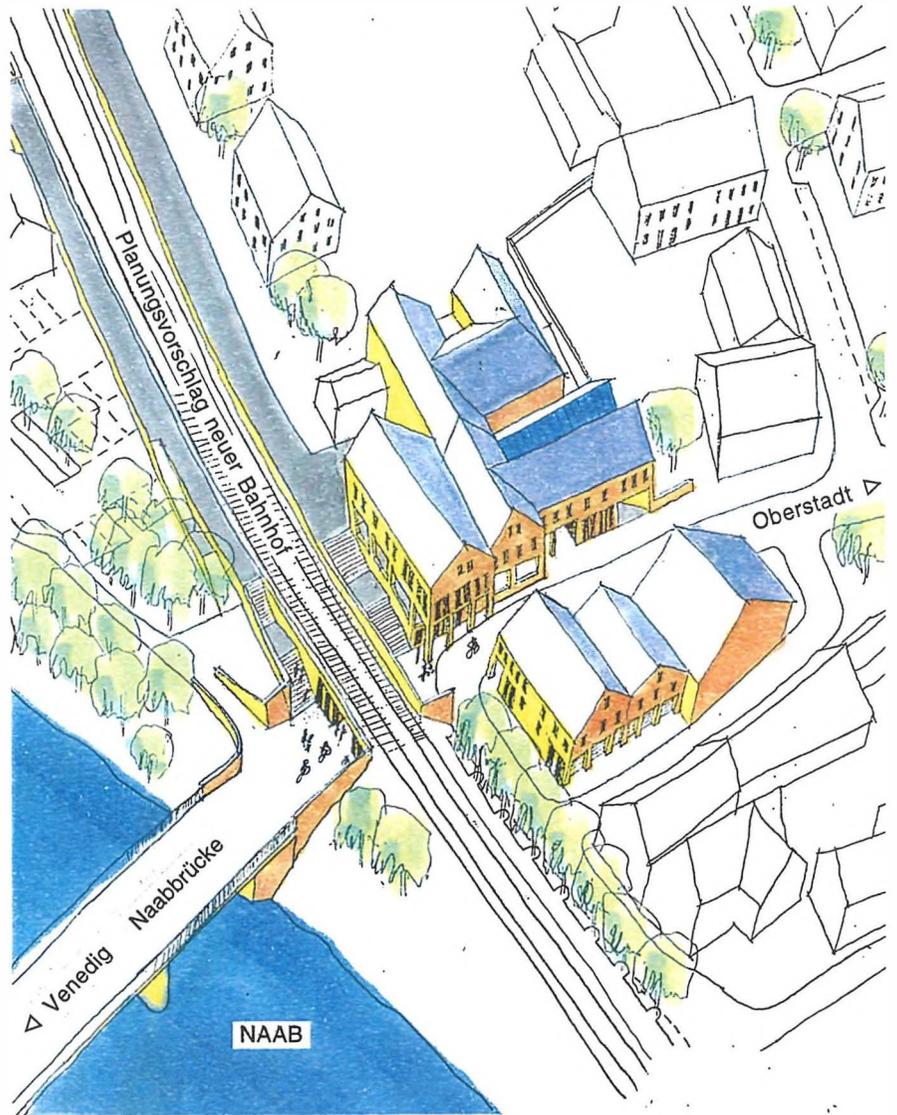
Zentrumsnaher Bahnhof

Die Deutsche Bahn AG beabsichtigt, den Bahnhof Nabburg zu einem Haltepunkt zurückzubauen und die Gleisanlagen auf zwei Gleise mit einem Rangiergleis zu reduzieren. Dadurch werden im Bahnhofsbereich Flächen frei, die zusammenhängend von großflächigem Gewerbe genutzt werden können.

Auch besteht grundsätzlich die Möglichkeit, den Haltepunkt zu verlagern und ihn näher in das Zentrum der Stadt zu rücken. Im Rahmen des Gutachtens wurde ein neuer Standort in unmittelbarer Nähe der jetzigen Naabbrücke untersucht. Die Attraktivität der Bahn würde für die Benutzer damit enorm gesteigert und gleichzeitig der Zugang zur Unterstadt baulich neu gefaßt.

Grundsätzlich steht die Deutsche Bahn AG einem solchen Vorschlag positiv gegenüber, sieht aber aus wirtschaftlichen Überlegungen derzeit keine Möglichkeit, ein solches Vorhaben zu realisieren.

Die grundlegende Neugestaltung des Stadtzuges in die Unterstadt sollte in jedem Planungsfall weiterverfolgt werden. Alle Überlegungen sollten einen neuen Haltepunkt der Bahn in diesem Bereich offenhalten.



Altstadtnahe Bahnhof, Schaubild 1:1000
Kombiniert mit Fuß- und Radwegunterführung
und baulich neugestalteter Stadteinfahrt

Gebäudeabbrüche zur Verbreiterung der
Staatsstraße haben eine unbefriedigende
Eingangssituation geschaffen.

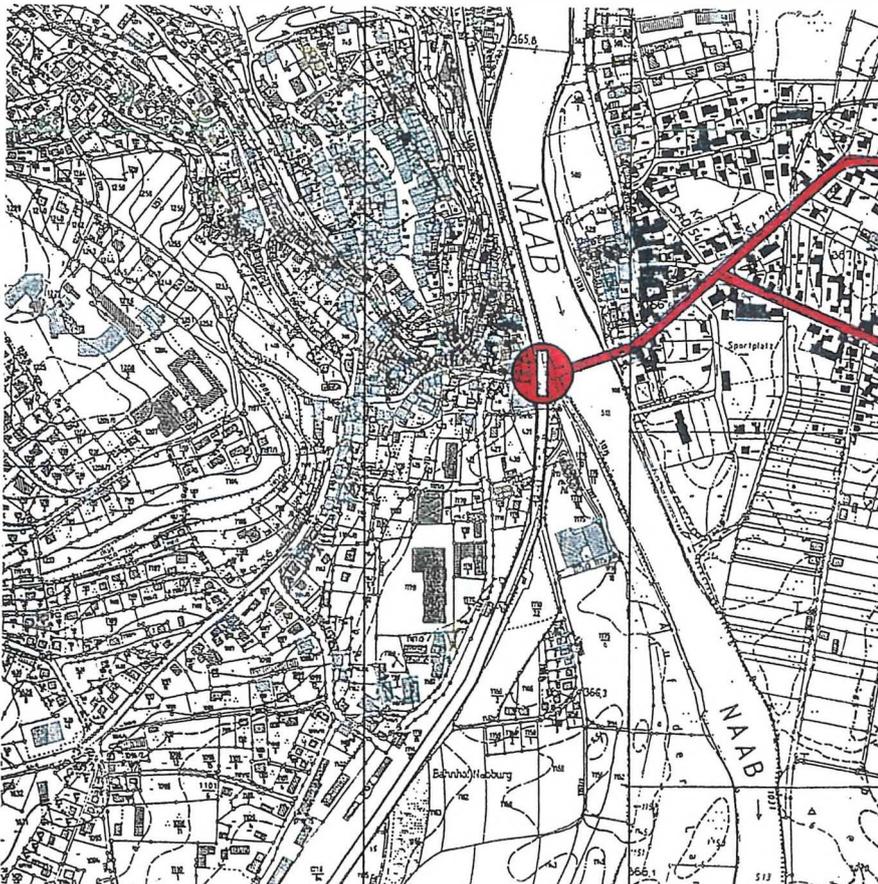


RAHMENBEDINGUNGEN FÜR DIE EINGRENZUNG VON GRUND-SÄTZLICHEN LÖSUNGEN

In mehreren gemeinsamen Besprechungen mit der Stadt, dem Straßenbauamt und der Deutschen Bahn AG wurden die Rahmenbedingungen festgelegt, nach denen die vorliegenden Trassen und weitere Lösungsvorschläge beurteilt werden sollen.

Die dabei angestellten Überlegungen lassen sich in drei Planungsansätzen zusammenfassen:

Schließen des Bahnüberganges



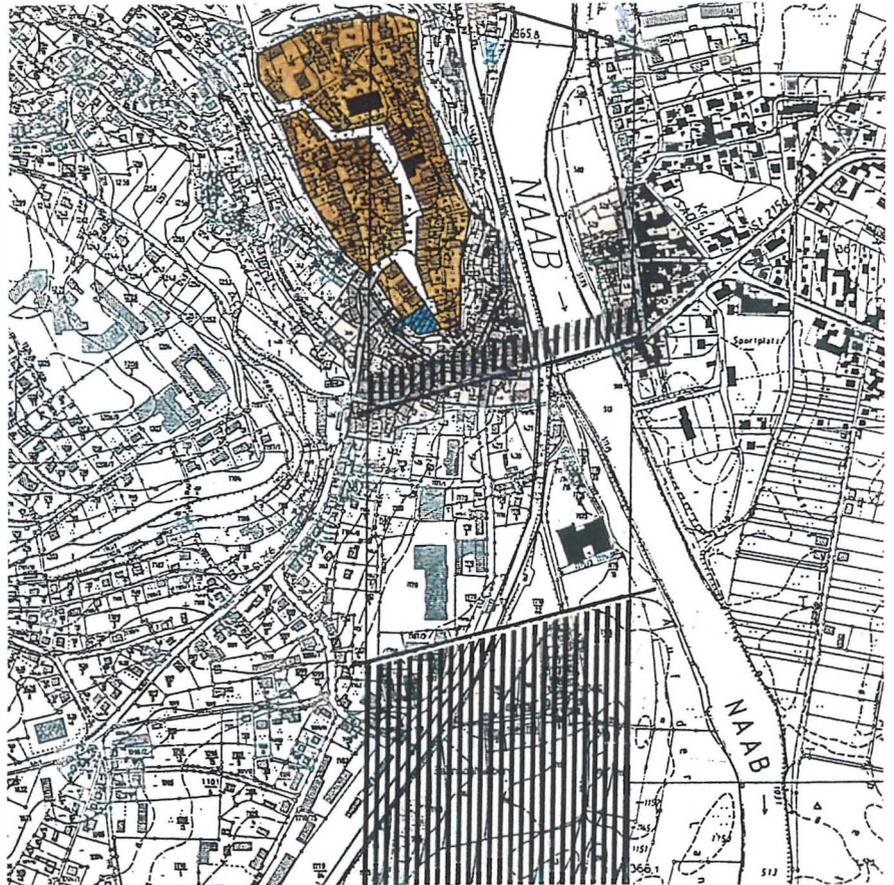
Kriterium 1: Derzeitige Bahnquerung schließen

Ziel ist es, die derzeitige Bahnquerung aufzulassen und den Durchgangsverkehr, den Ziel- und Quellverkehr sowie den Binnenverkehr gebündelt und mit der Bahn kreuzungsfrei queren zu lassen. Damit sind folgende Effekte erreichbar:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Zügigkeit von Straße und Bahn
- Verhinderung von auch zukünftig unvermeidlichen Staus am derzeitigen Übergang wegen rund 85% Ziel-/Quell- und Binnenverkehr und
- Reduzierung der Belastung durch Schall und Abgas in Georgenstraße und Regensburger Straße.

Kriterium 2: Zentrumsnähe wichtig

Die verkehrliche Lagequalität des (historischen) Zentrums von Naburg muß ebenso erhalten bleiben wie die günstige Verbindung Oberstadt- Venedig, die neue Querung muß somit auf kurzen Wegen an das Zentrum anknüpfen. Daher wurde - ausgehend vom derzeitigen Bahnübergang - ein rund 300 m breiter Korridor festgelegt, in dem die Querung mit der Bahn erfolgen sollte. Der südlichste Bereich für eine Querung liegt bei dieser Festlegung zwischen Nordgauhalle und dem Wohngebiet am Turnhallenweg. Eine weitere Querung wäre erst wieder rund 200 m weiter südlich möglich.

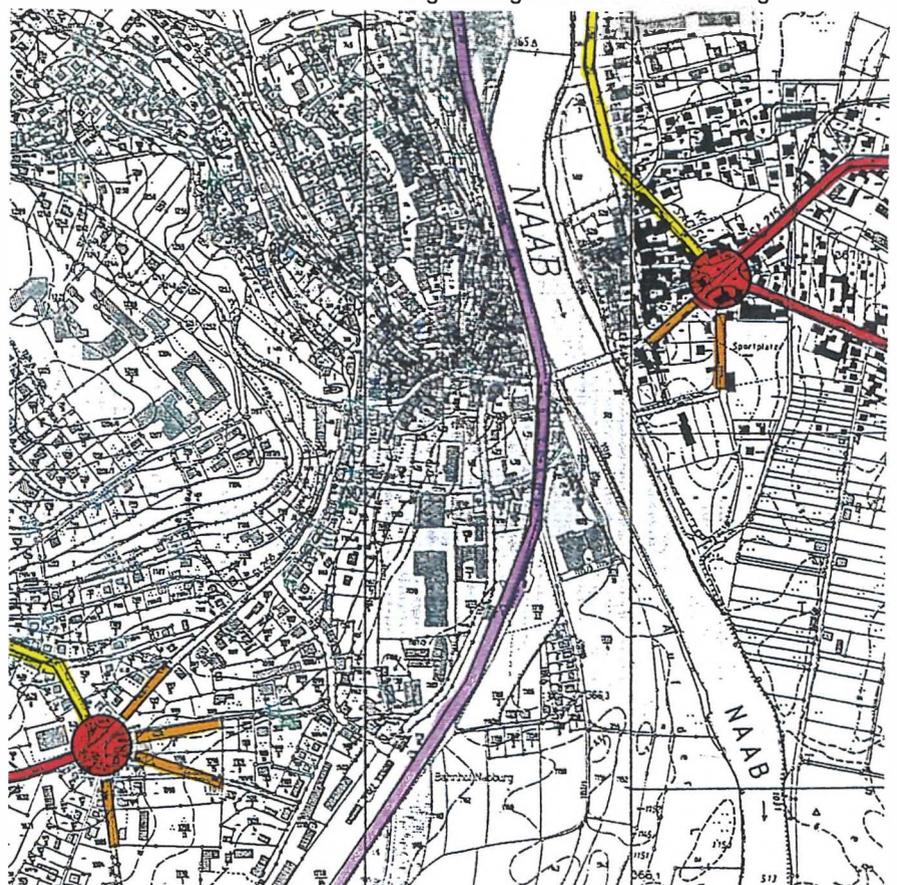


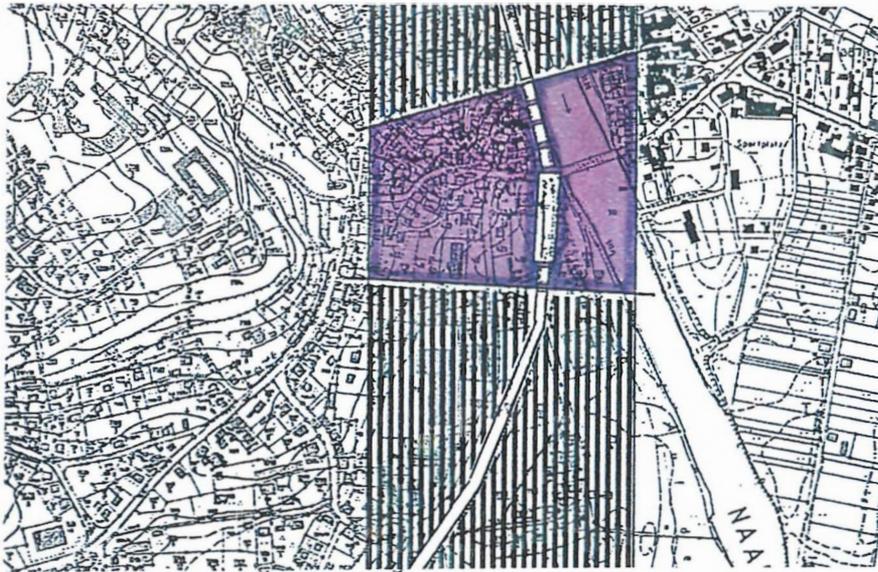
zentrumsnaher Anschluß

Verknüpfungspunkte:
Regensburger Straße und Venedig

Kriterium 3: Zwei Verknüpfungspunkte schaffen

Das Netz der überörtlichen Straßen bündelt sich in der Venedig und in der Regensburger Straße. Der neue Straßenzug sollte mit den überörtlichen und städtischen Straßen an diesen Punkten zusammengeführt werden.



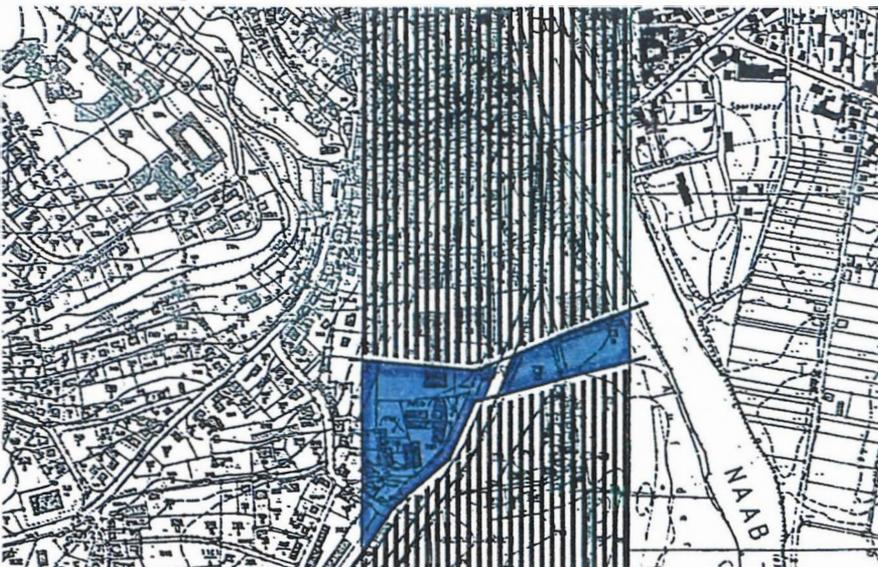


1. Korridor für ebenerdige Deckelung



2.1. Korridor für Unterführungslösungen

2.2. Korridor für Überführungslösungen



Querungsalternativen

Unter Beachtung der vorgenannten Rahmenbedingungen sind für eine kreuzungsfreie Querung der Bahn grundsätzlich drei Alternativen möglich:

1. Tieferlegung der Bahn
- 2.1. Querung in Form einer Unterführung und
- 2.2. Querung in Form einer Überführung

Eine Untertunnelung der Naab wurde angedacht, in den weiteren Überlegungen aber nicht weiter vertieft.

1. Tieferlegung der Bahn

Im Abgleich zwischen größtmöglichem Nutzen für die Bewohner und wirtschaftlich-technischen Möglichkeiten ergibt sich ein schmaler Bereich, in dem die Bahn in Tunnelanlage ebenerdig gedeckelt werden kann.

2.1. Unterführung

Innerhalb des Bereiches mit zentrumsnaher Anbindung ist eine Querung in Form einer Unterführung unter Beachtung der topographischen Gegebenheiten und der Entwurfs-elemente, besonders der Rampen, erst ab dem Ramgraben nach Süden möglich.

2.2. Überführung

Eine Querung in Form einer Überführung ist innerhalb des Bereiches mit zentrumsnaher Anbindung nur zwischen Nordgauhalle und dem angrenzenden Wohngebiet am Turnhallenweg denkbar. Erst hier ist die wegen der Hochlage von rund 8 m über Geländeneiveau erforderliche Länge der Rampen für Staatsstraße und Anschlüsse bei vertretbaren Eingriffen unterzubringen. Auch würde eine weiter nördlich gelegene Überführung das Stadtbild unzumutbar stören.

Eine technisch mögliche Überführungslösung ist im Anhang auf Seite 46 dargestellt.

AUSWAHL UND VERTIEFUNG VON GRUNDSÄTZLICHEN LÖSUNGEN

Mit den drei genannten grundsätzlichen Rahmenbedingungen und den Korridoren für Querungsalternativen läßt sich die Vielzahl von möglichen Lösungen stark eingrenzen.

Nachfolgend werden diese Lösungen vertieft und einer Wertung unterzogen.

1. Tieferlegung der Bahntrasse

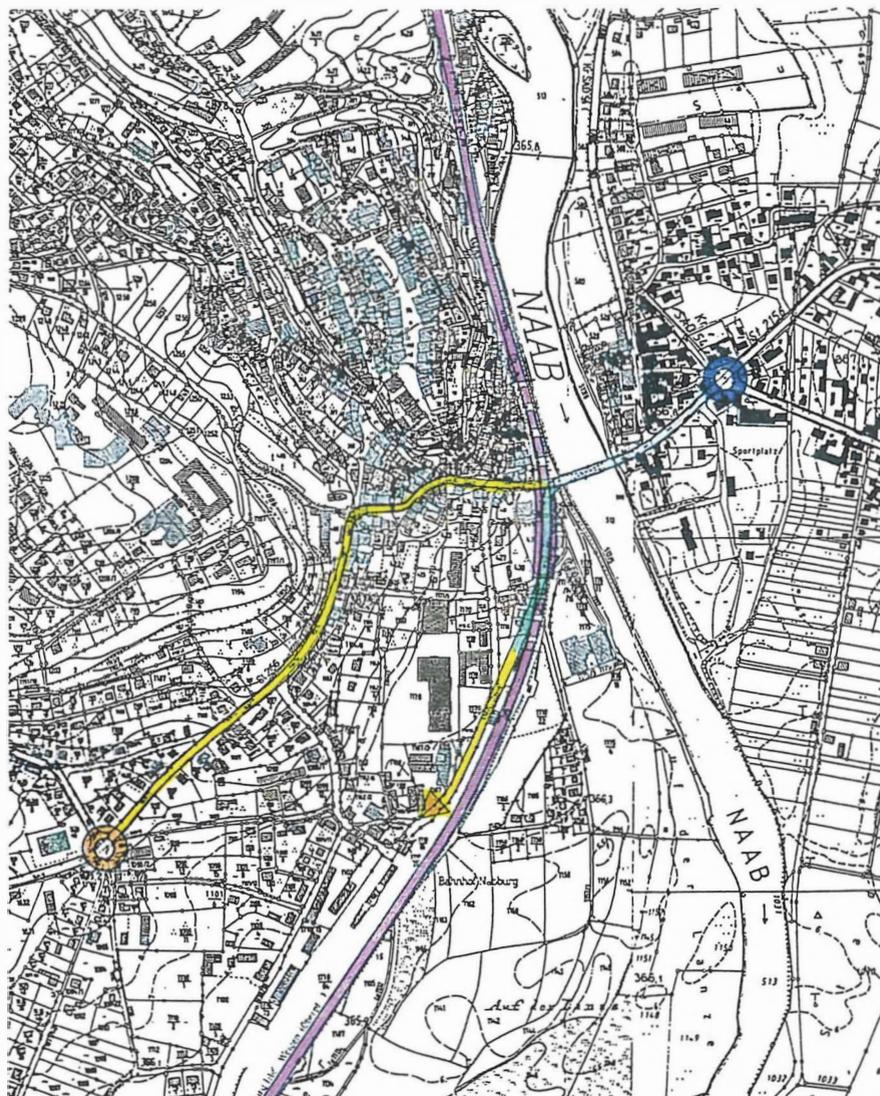
Die Tieferlegung der Bahn und damit die Möglichkeit, kreuzungsfrei queren zu können, ist auf den ersten Blick eine städtebaulich besonders attraktive Lösung. Im Kernbereich mit einem Deckel versehen, könnte die Bahn überquert und die Staatsstraße in Richtung Georgenstraße geführt oder auf der Tunneldecke verschwenkt nach Süden abgeleitet werden. Ein zentrumsnaher neuer Bahnhof könnte Teil einer solchen Lösung sein.

Neben der Lösung der Verkehrsprobleme eröffnet diese Alternative die Chance, den heute völlig versperrten Zugang zur Naab im Bereich der Oberstadt wieder möglich zu machen und führt darüber hinaus zu einer spürbaren Lärmentlastung.

Würde bei einer solchen Lösung der Verkehr weiterhin in der Georgenstraße/Regensburger Straße geführt werden, bliebe aber der Nachteil der starken Verkehrsbelastung dieses Geschäftsbereichs und eine Verkehrsberuhigung wäre nicht möglich.

Eine überschlägige Ermittlung der Kosten für diese Lösung durch die Planungsabteilung der Deutschen Bahn AG führt zu Größenordnungen (u.a. auch bedingt durch Grundwasser, Felsabtrag, Aufrechterhaltung der Bahnbetriebs), die eine Weiterverfolgung einer solchen Alternative nicht sinnvoll erscheinen lassen.

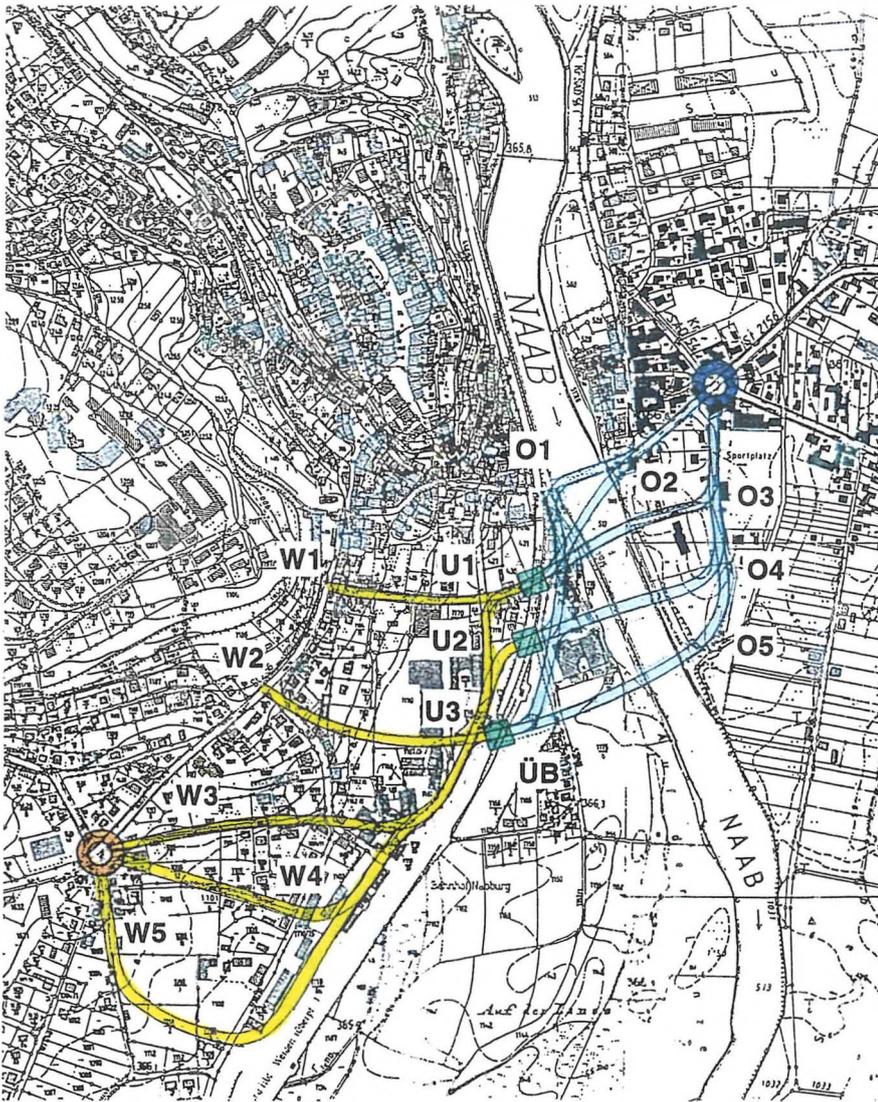
In diesem Zusammenhang wurde auch die weiträumige Verlegung der Bahn etwa parallel der Autobahn diskutiert und verworfen.



Tieferlegen der Bahntrasse 1:10.000

Bahnstrecke zwischen Bahnhof und Übergang





Übersicht ausgewählter Trassenelemente
1: 10.000

2. Unter- bzw Überquerung der Bahn

Zur Querung der Bahn bieten sich grundsätzlich drei Stellen an, die aufgrund der topographischen Verhältnisse für eine Unter- bzw eine Überquerung geeignet sind. Westlich der Bahn lassen sich bei Beachtung der grundsätzlichen Rahmenbedingungen aus der Fülle der möglichen Varianten fünf alternative Trassen auswählen, die die Varianten bündeln und die verschiedene und definierte Lösungsansätze repräsentieren. Östlich der Bahn sind ebenfalls fünf Alternativen denkbar.

Bewertung

Diese Alternativen werden auf städtebauliche, landschaftliche und verkehrliche Kriterien sowie auf Umweltverträglichkeit und auf Wirtschaftlichkeit hin überprüft und bewertet. Die Bewertungsskala reicht dabei von 2plus über 0 bis 2minus, wobei die Einstufung in die Kategorie 2minus als innerhalb dieses Kriteriums nicht oder nur bedingt geeignete Lösung gedeutet werden muß. Die Bewertung wurde vergleichend vorgenommen.

Innerhalb der verschiedenen Kriterien wurden Summen gebildet und diese wiederum zu einer Gesamtsumme aufaddiert. Dabei wurde auf eine Gewichtung der verschiedenen Kriterien aus methodischen Gründen bewußt verzichtet. Die Zahlen sind daher entsprechend zu interpretieren, weisen aber im Vergleich auf Signifikanzen hin. Betrachtet man mehrfach mit 2minus bewertete Trassenelemente als nicht oder bedingt für die Gesamtlösung geeignet, läßt sich die Auswahl von Trassen und Querungen weiter eingrenzen und die Wahl von brauchbaren Lösungen nachvollziehen:

• westlich der Bahn:

Die Vorteile der Alternative **W4** sind signifikant, die Alternativen **W1** und **W2** müssen ausgeschlossen werden.



←U1: Ramgraben von Austrasse bis Bahn



↙U2: ungenutzte Bahnflächen

↓U3, ÜB: südlich der Nordgauhalle



Alternativen

Städtebauliche Kriterien

Eingriffe in bestehendes Gefüge
Stärkung von funktionalen Zusammenhängen
Zentrumsnähe
Auswirkungen auf das Stadtbild
Chancen für die Stadtentwicklung
Summe

W1	W2	W3	W4	W5
-	-	-	0	0
-	-	0	+	0
++	+	0	0	-
0	0	0	0	0
-	0	0	+	0
- 1	- 1	- 1	+ 2	- 1

U1	U2	U3	ÜB
0	0	0	-
0	0	-	-
++	+	0	0
0	0	0	--
/	/	/	/
+ 2	+ 1	- 1	- 4

O1	O2	O3	O4	O5
+	0	-	-	-
-	-	0	0	0
+	+	0	0	-
+	-	0	0	-
-	-	+	+	0
- 1	- 2	± 0	± 0	- 3

Landschaftliche Kriterien

Landschaftsverbrauch
Auswirkungen auf das Landschaftsbild
Summe

/	/	/	/	/
/	/	/	/	/
/	/	/	/	/

/	/	/	/
0	0	0	-
± 0	± 0	± 0	- 2

+	+	0	-	-
+	+	0	-	-
+ 2	+ 2	± 0	- 2	- 3

Verkehrliche Kriterien

Eignung als Staatsstraße
Eignung als Stadtstraße
Anschluß an das bestehende Netz
Umwegigkeit
Summe

-	-	-	+	+	0
-	+	+	+	0	
-	-	-	-	+	-
+	0	0	0	-	
- 4	- 2	+ 1	+ 3	- 2	

-	+	+	-
-	+	+	0
-	-	-	-
++	0	-	-
- 2	+ 1	± 0	- 4

-	-	0	+	+	++
+	+	+	0	-	
-	-	0	-	0	
-	+	+	0	0	
- 3	+ 1	+ 3	± 0	+ 1	

Umweltverträglichkeit

Wasser/ Hochwasser
Lärm/Schadstoffe,Auswirkungen auf Bewohner
Summe

/	/	/	/	/
-	-	-	0	0
- 2	- 1	- 1	± 0	± 0

-	-	0	0	0
0	0	0	-	
- 2	± 0	± 0	- 1	

0	-	0	0	0
-	-	0	0	+
- 1	- 2	± 0	± 0	+ 1

Wirtschaftlichkeit

Flächenbedarf insgesamt
Grunderwerb, Realisierbarkeit
Kosten
Summe

+	0	-	0	-
-	-	-	0	-
++	0	-	-	-
+ 2	- 1	- 3	- 1	- 3

0	0	0	-
-	+	+	+
0	-	0	-
- 2	± 0	+ 1	- 1

+	+	0	0	-
+	0	-	-	-
++	0	-	-	-
+ 4	+ 1	- 2	- 2	- 4

Gesamtsumme

- 5	- 5	- 4	+ 4	- 6
-----	-----	-----	-----	-----

- 4	+ 2	± 0	- 12
-----	-----	-----	------

+ 1	± 0	+ 1	- 4	- 8
-----	-----	-----	-----	-----

Einzelkosten überschlägig in Mio. DM*

2,5	3,2	5,5	6,2	4,2
-----	-----	-----	-----	-----

8,5	9,5 ¹	8,5	9,1
-----	------------------	-----	-----

0,8	4,5	5,8	6,0	6,7
-----	-----	-----	-----	-----

* s. Anhang

¹ 9,5 Mio. DM bei O3 / 8,7 Mio. DM bei O4



nicht oder bedingt geeignet

++	+	0	-	-
----	---	---	---	---

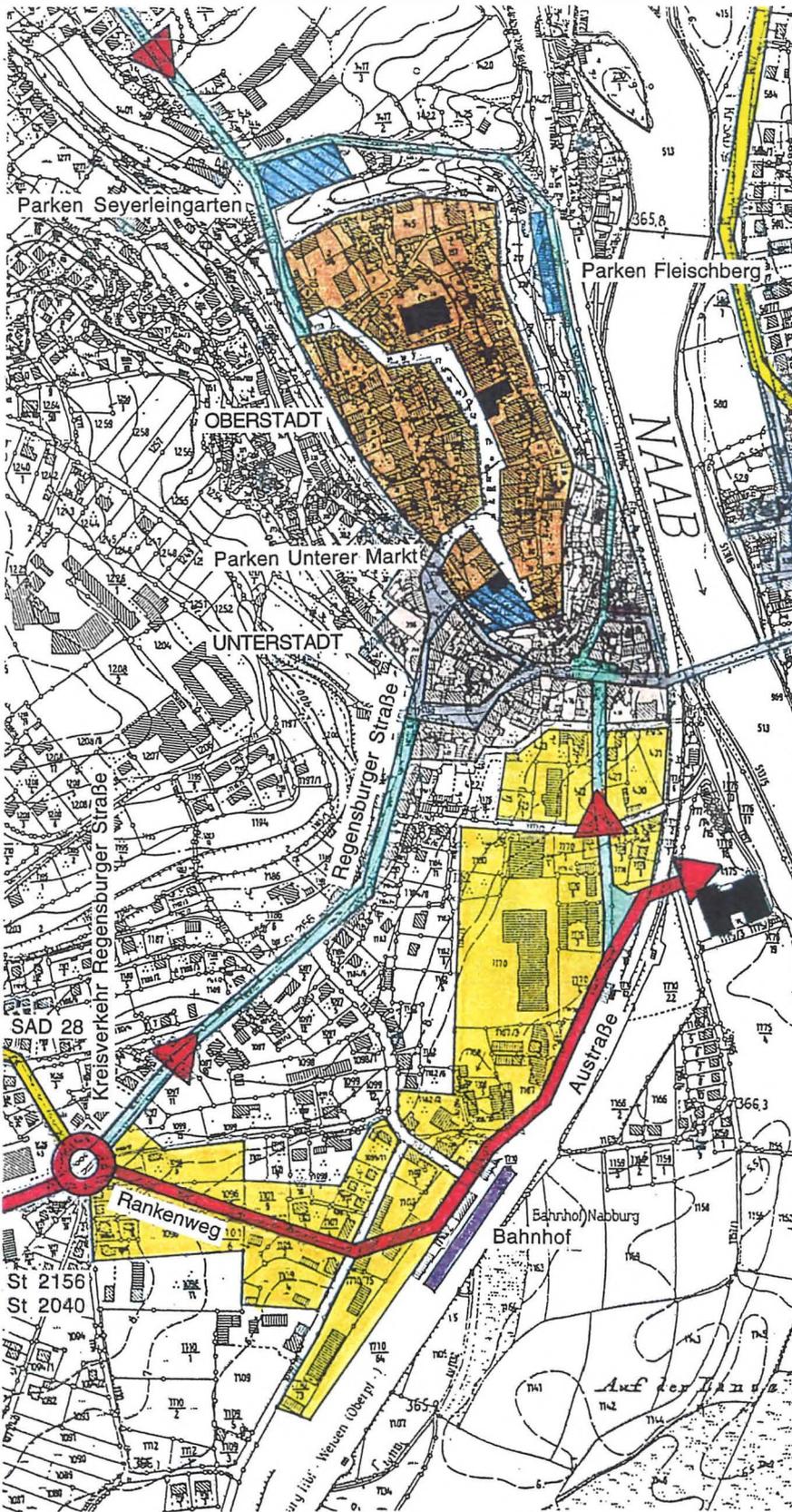
Bewertungsskala

Querung:

Die Alternativen **U2** und **U3** sind Lösungen, die der gestellten Aufgabe insgesamt gerecht werden, wegen der Nähe zum Zentrum sollte die Alternative **U2** Vorrang genießen. Eine Überquerung der Bahn sollte nicht mehr weiter verfolgt werden.

östlich der Bahn:

Die Alternativen **O2**, **O3** und **O4** sind grundsätzlich brauchbar. Die Alternative **O1** ist trotz hoher Punktezahl (besonders im Bereich Wirtschaftlichkeit) fragwürdig, da ihre Eignung als Staatsstraße nicht oder nur sehr bedingt gegeben ist (Trassierungselemente können nicht eingehalten werden). Die Alternative **O5** weist insgesamt Mängel auf.



Die Sichtung der Vielzahl von Trassenvarianten, darauf aufbauende Planungsüberlegungen, die Setzung von Rahmenbedingungen und Kriterien, die die Wahlmöglichkeiten reduzieren sowie die Wertung der in diesem Prozeß verbleibenden Alternativen führen zu einem Ergebnis, das in der Summe ein Optimum an Verträglichkeit, Wirtschaftlichkeit, Durchführbarkeit und Nachhaltigkeit erwarten läßt.

Eine solche Trasse setzt sich zusammen aus

- der Alternative **W4** westlich der Bahn
- der Alternative **U2** einer Unterquerung und
- wahlweise der Alternativen **O2**, **O3** oder **O4** östlich der Bahn.

STRECKENFÜHRUNG

Als Anfangs- bzw. Endpunkt der neuen Linienführung stehen die Kreuzungen von Regensburger Straße mit SAD 28 im Westen und von Oberviechtacher mit Neunburger Straße im Osten fest. An beiden Verknüpfungspunkten wird der Verkehr aller ankommenden Straßen jeweils in einem Kreisverkehr gebündelt.

westlich der Bahn

Zwischen Regensburger Straße und Bahn bietet folgende Streckenführung die meisten Vorteile:

Kreisverkehr an Regensburger Straße / SAD 28 - Rankenweg - Bahnhofplatz - Austraße bis knapp nördlich der Nordgauhalle.

Die Eingriffe in gewachsene Gebietsgefüge sind hier am geringsten, der Anschluß an den Kreisverkehr ist günstig und die neue Straße verläuft über weite Strecken parallel zur Bahn (Verkehr zu Verkehr). Im Bereich Bahnhof und Gewerbegebiet ergeben sich die besten Chancen für aufwertende Umstrukturierungen.

Erste Sondierungen im Bereich der privaten Grundstücke lassen erwarten, daß auch Realisierungschancen bestehen.

- Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Oberstadt (vorbereitet 1990)
- Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Unterstadt und Venedig (Konzept 1998)
- Entwicklungsbereich mit Neuordnung
- Landschaftliche Einbindung



Unterführung

Die Bahnunterführung wurde so altstadtnah gelegt, daß der bestehende Bahnübergang ohne Beeinträchtigung des Gesamtverkehrs aufgelassen werden kann. Die benötigten Flächen für einen Knotenpunkt stehen zur Verfügung. Der Anschlußpunkt der Zufahrt zur Kernstadt liegt für die Orientierung günstig in der Blickachse zu Dom und Dechantturm.

östlich der Bahn

Der Kreisverkehr auf Venediger Seite soll die Oberviechtacher und Neunburger Straße, die neue St 2040 und besonders auch die aus der Perschener Straße in den Venediger Weg umgelegte SAD 54 verknüpfen.

Im Abschnitt vom Kreisverkehr zur Bahn ergeben sich drei mögliche Fortführungen. Wesentliche Unterschiede der Alternativen ist die Lage des Querungsbauwerkes unter der Bahn:

Schräglage der Unterführung bei den Alternativen O2 und O3 und Parallele Lage der Unterführung zur Nordgauhalle bei Alternative O4.

Alternative O2

Neue verschwenkte Brücke neben dem Brückenkopf der bestehenden Brücke

Vorteile

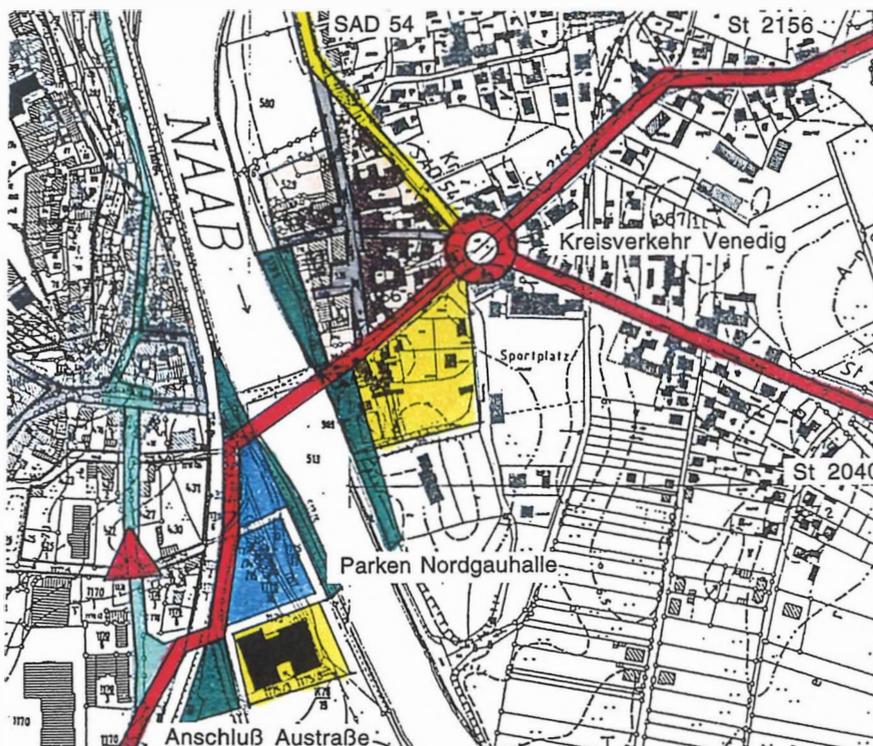
- kaum Grunderwerb, wenige Eingriffe

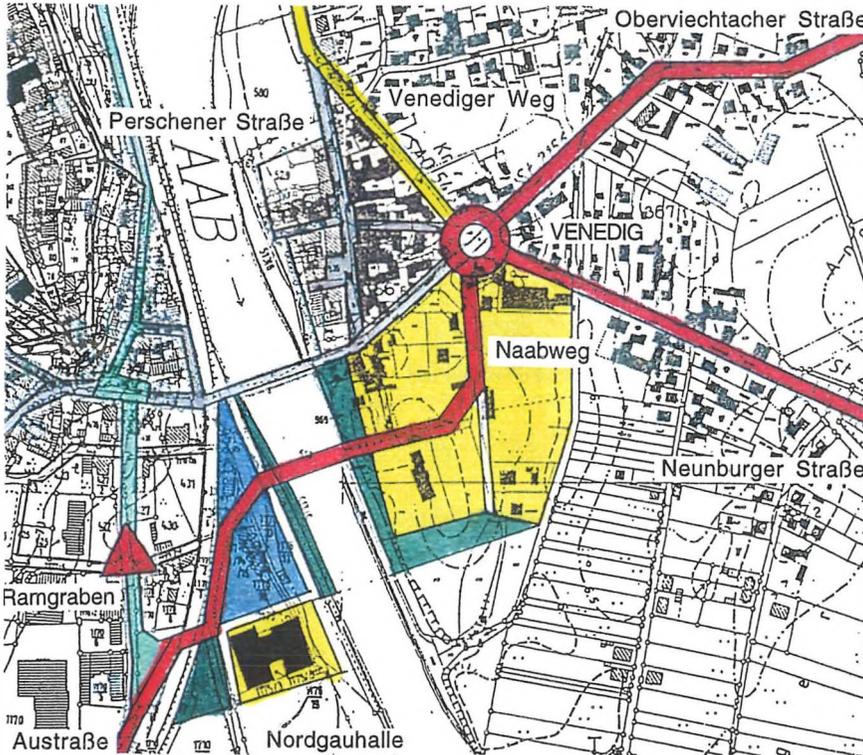
Nachteile

- bestehende Brücke muß abgebrochen werden
- keine Verkehrsentlastung für die Venedig
- häufiges Verschwenken der Fahrbahnrichtung



Anschlußpunkt: Blickbeziehung zur Oberstadt





Alternative O3

Neue Brücke in Höhe Ramgraben

Vorteile

- Vorfeld Nordgauhalle bleibt großzügig
- Zufahrt Venedig auf vorhandener Trasse zwischen unempfindlichen Nutzungen
- kurzer Anschluß an Kreisverkehr

Nachteile

- geringer Abstand zu bestehender Brücke
- Gebäudeablösungen
- häufiges Verschwenken der Fahrtrichtung (4-fach)

Alternative O4

Neue Brücke nördlich der Nordgauhalle

Vorteile

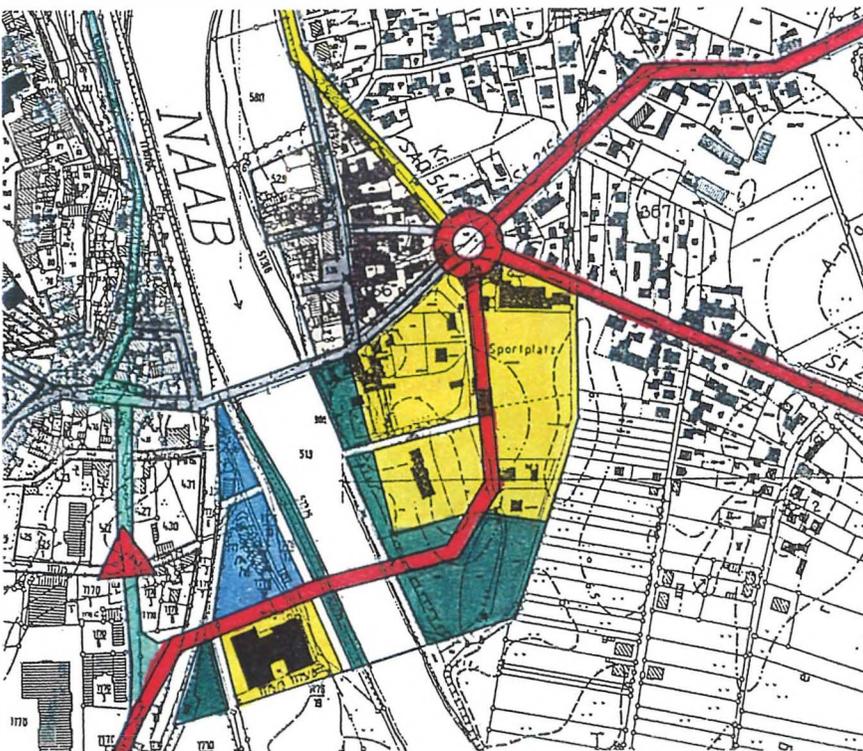
- Zufahrt Venedig in städtebaulich unempfindlicher Zone
- Verkehr aus sensiblem Bereich der Venedig ausgelagert
- übersichtliche Einfahrt in Unterführung
- wenige Richtungswechsel

Nachteile

- Vorfeld der Nordgauhalle gestört, Umgestaltung notwendig
- neue Emissionsschneise im Außenbereich

Im Planungsfall der Alternative O2 ist die Einbeziehung der bestehenden Brücke nur als Provisorium denkbar. Wegen ihrer Lage und der konstruktiven Voraussetzungen ist ein richtliniengemäßer Ausbau nicht möglich. Somit kann die Strecke nach Aussage des Straßenbauamtes Sulzbach-Rosenberg erst mit dem Bau einer neuen Straßenbrücke als Staatsstraße gelten.

Bei den Alternativen O3 und O4 wird die bestehende Naabbrücke vom Fahrverkehr frei und bietet mit rückgebauter Fahrbahn eine attraktive Verbindung für Fußgänger und Radfahrer zwischen Venedig und Unterstadt. Auch bietet sich die Brücke dafür an, dort z. B. Märkte, Feste usw abzuhalten.



Empfehlung

Aus Sicht des Gutachtens wird als Gesamtlösung der Straßenzug **W4-U2-O3** empfohlen.

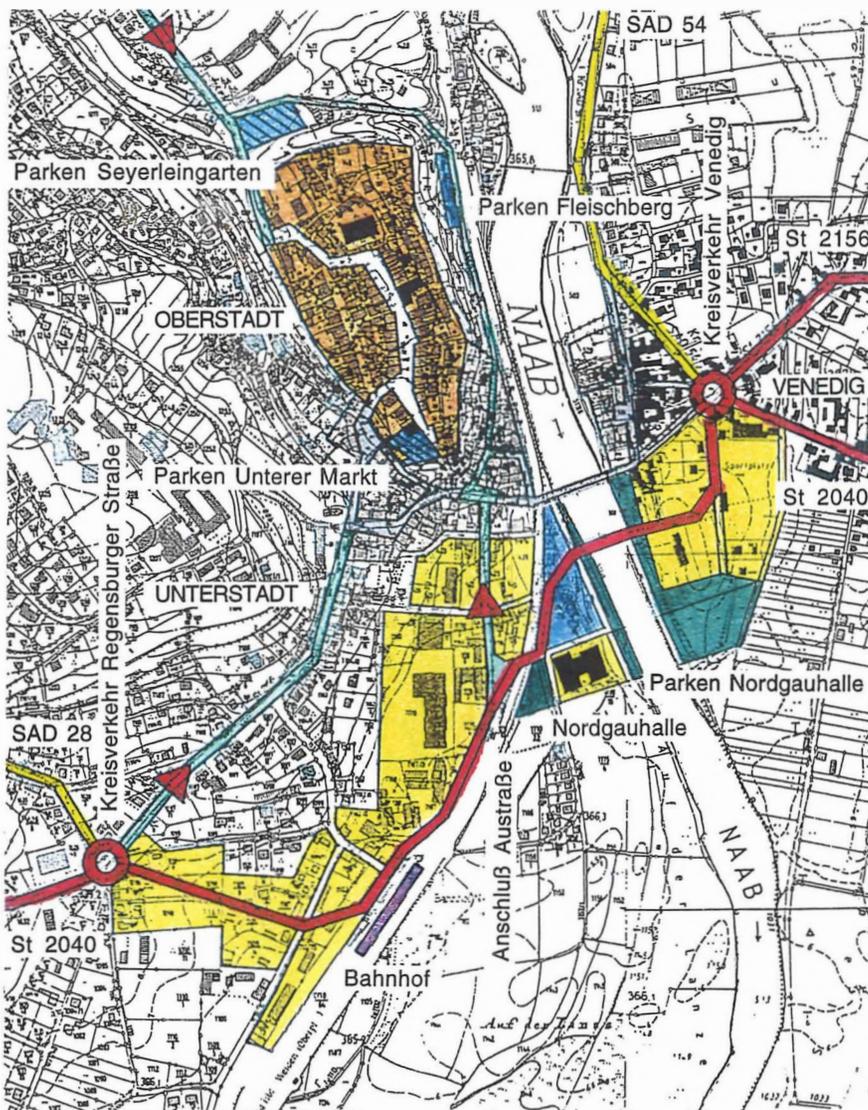
Eine solche Gesamtlösung scheint der gestellten Aufgabe insgesamt am nächsten zu kommen:

- Die Streckenführung enthält alle geforderten Trassierungselemente Die Verknüpfungspunkte sind übersichtlich und sicher.
- Erwartungen auf ein direktes Ein-fahren in die Unterstadt werden nicht geweckt. Das Stadtbild wird nicht beeinträchtigt.
- Der Bereich zwischen der Unterstadt/Oberstadt und der Venedig erfährt eine enorme Aufwertung. Die bestehende Brücke wird attraktive Verbindung für Fußgänger und Radfahrer und eignet sich für viele weitere Aktivitäten.
- Der historische Kern der Venedig wird vom Verkehr entlastet und kann als eigenständiger Stadtteil saniert und aufgewertet werden.
- Die Gesamttrasse sucht die Nähe zu bestehenden Verkehrswegen und zu unempfindlichen Nutzungen. Die Verkehrsbelastung verlagert sich, erhöht sich aber insgesamt nicht wesentlich.
- Die Trasse bietet insgesamt die Chance, bebaute und unbebaute Bereiche neu zu ordnen und städtebaulich zu entwickeln.
- Die Eingriffe in die Naabaue sind als gering einzustufen.

Während der Ausarbeitung des Gutachtens kam auf verschiedenen Ebenen eine Diskussion über die weitere Zukunft der Nordgauhalle in Gang.

Neue interessante Standorte für eine Halle könnten etwa in den Umstrukturierungsbereichen westlich der Bahn und südlich der historischen Unterstadt gefunden werden.

Solche Überlegungen beeinflussen auch die Bewertungen der Trassenführung im östlichen Bereich. Eine Verlegung der Halle würde eine Lösung nach **O4** mit Führung unmittelbar nördlich der Halle ausgesprochen attraktiv machen.

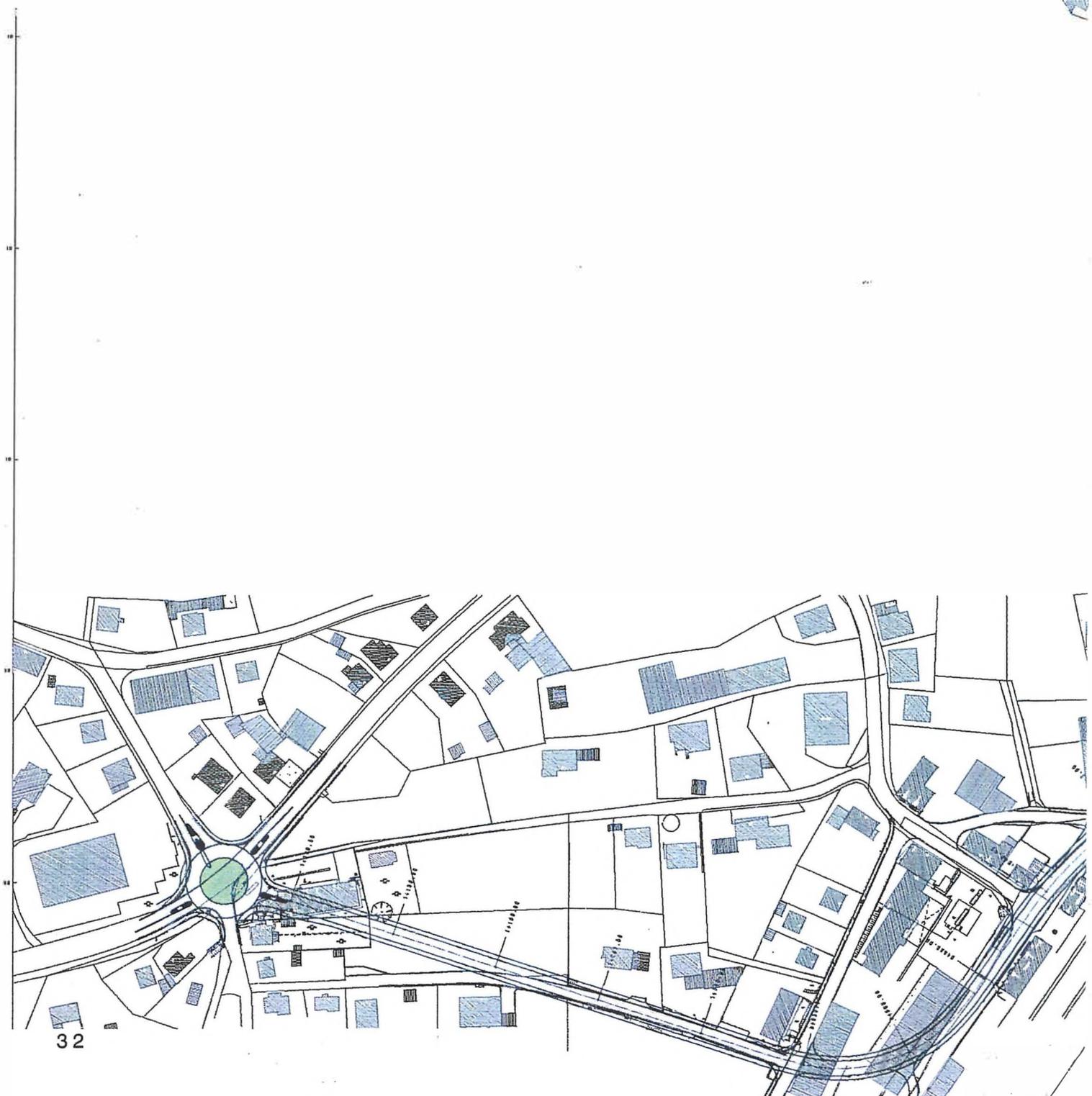


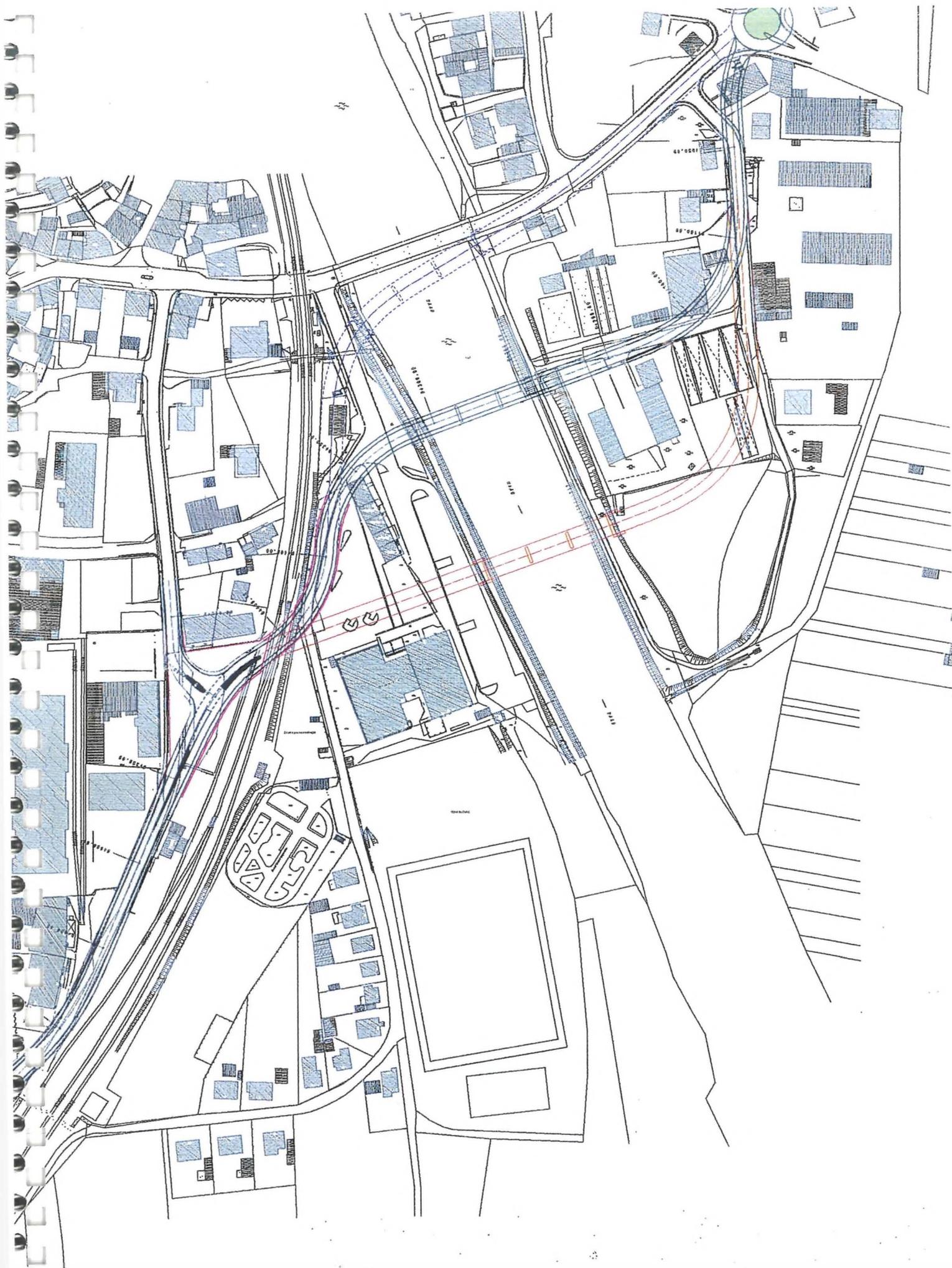
- Empfohlene Gesamtstrecke 1:10.000 Rankenweg-Austraße-Naabweg (**W4-U2-O3**)
- Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Oberstadt (vorbereitet 1990)
- Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Unterstadt und Venedig (Konzept 1998)
- Entwicklungsbereich mit Neuordnung
- Landschaftliche Einbindung

VERKEHRSTECHNIK

**Verkehrstechnische
Darstellung der St 2040
1:2500**

Die Verkehrsstraße nach ihren technischen und konstruktiven Voraussetzungen wird östlich der Bahn mit drei Alternativen dargestellt. Linieneinführung und Gradienten entsprechen in allen Planungsfällen den Vorgaben für eine Staatsstraße.





Kreisverkehr Venedig

Naabweg

Brücke über die Naab

LW= 70,00 m

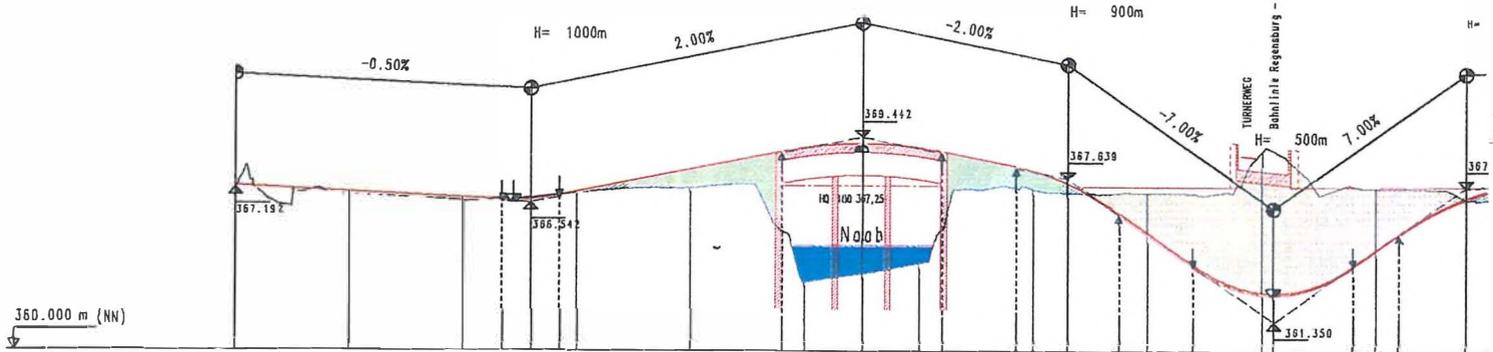
KH= 1,40 m

II= 1750m

Unterführung unter der Bahn

LW= 24,00 m

BWL= 186,00 m



VERKEHRSTECHNIK

Grundlagen und Entwurfsэлеmente

Straßenkategorie:

Entwurfsgeschwindigkeit:

Trassierungselemente:

Längsneigung:

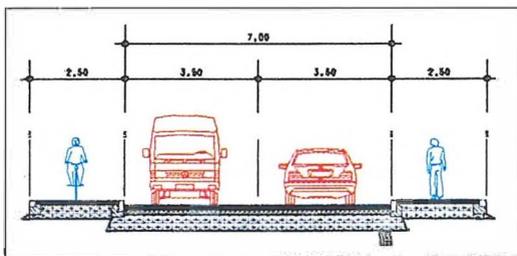
Wannenhalmmesser:

Kuppenhalmmesser:

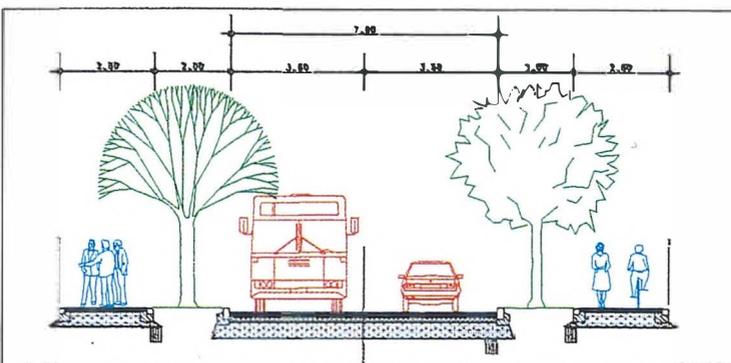
Kurvenradius:

Klotoidenparameter:

Querschnitt:



Regelquerschnitt 1:200
z.B. Austraße

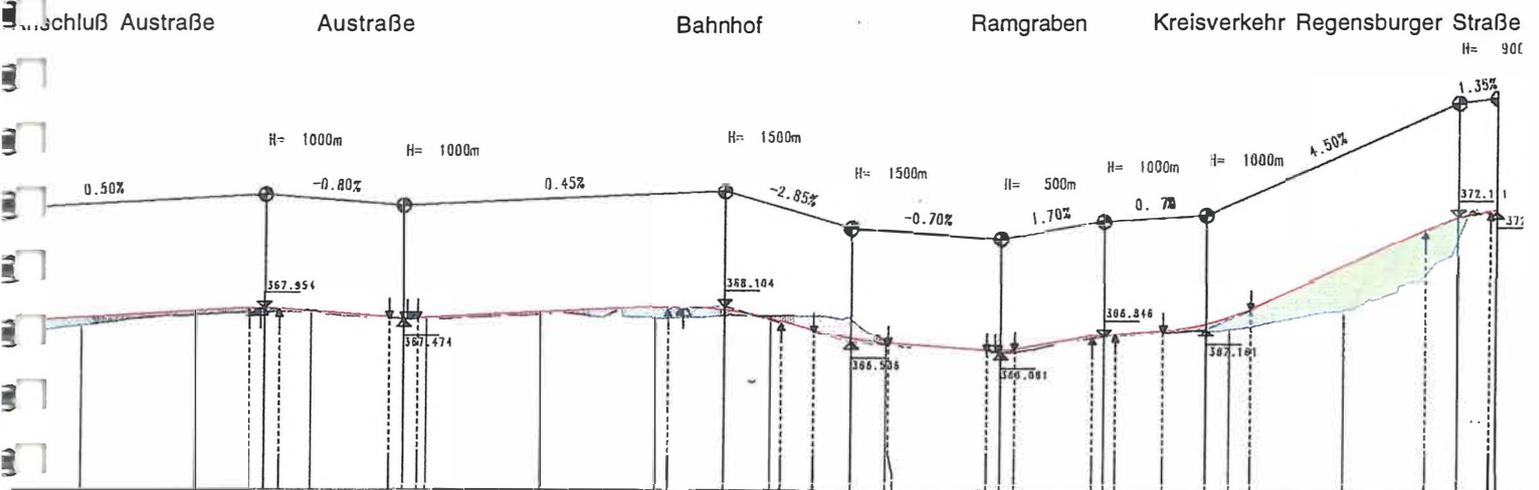


Regelquerschnitt 1:200
z.B. Rankenweg

Ingenieurbauwerke:

Brücke:

Unterführung:



Höhenabwicklung 1:3333/ 333

Anschluß Austrabe 1:1000

RAS- L 95, C III
(Hauptverkehrsstraße), angebaute
Straße innerhalb bebauter Gebiete
mit maßgebender Verkehrsfunktion

$V_e = 50 \text{ km/h}$

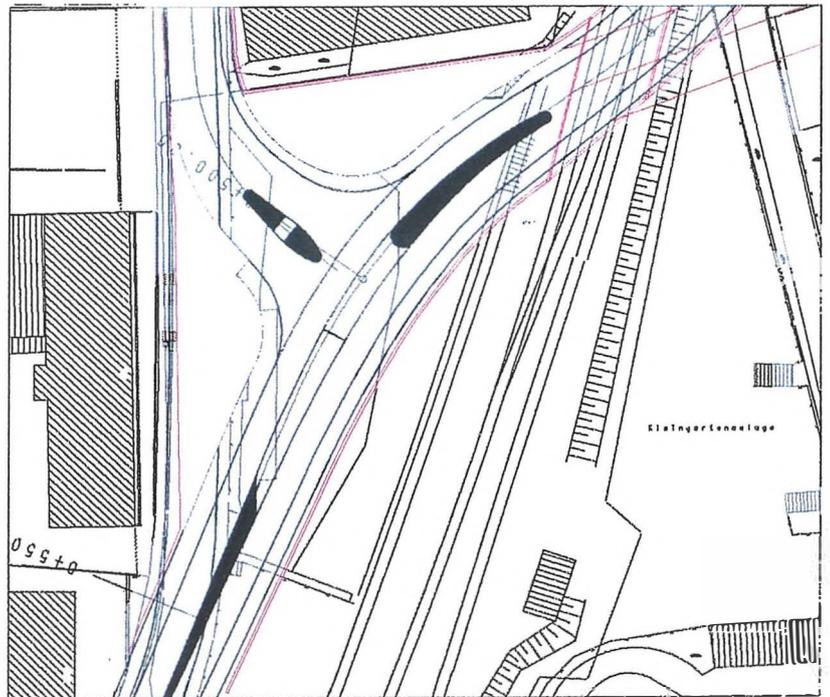
entsprechend EAHV 93
min. 0,45%; max. 7,0%
min. 500 m
min. 900 m
min. 70 m
min. 50 m

RAS-Q 96, c2pr
(Verkehrslast $\leq 1.700 \text{ Kfz/h}$)
Fahrbahn: 7,00 m
Geh- und Radweg: 2x 2,50 m

bzw.
Fahrbahn: 7,00 m
Geh- und Radweg: 2x 2,50 m
abgesetzt durch Grün: 2x 2,00 m

Länge: 70,00 m
Konstruktionshöhe: 1,40 m

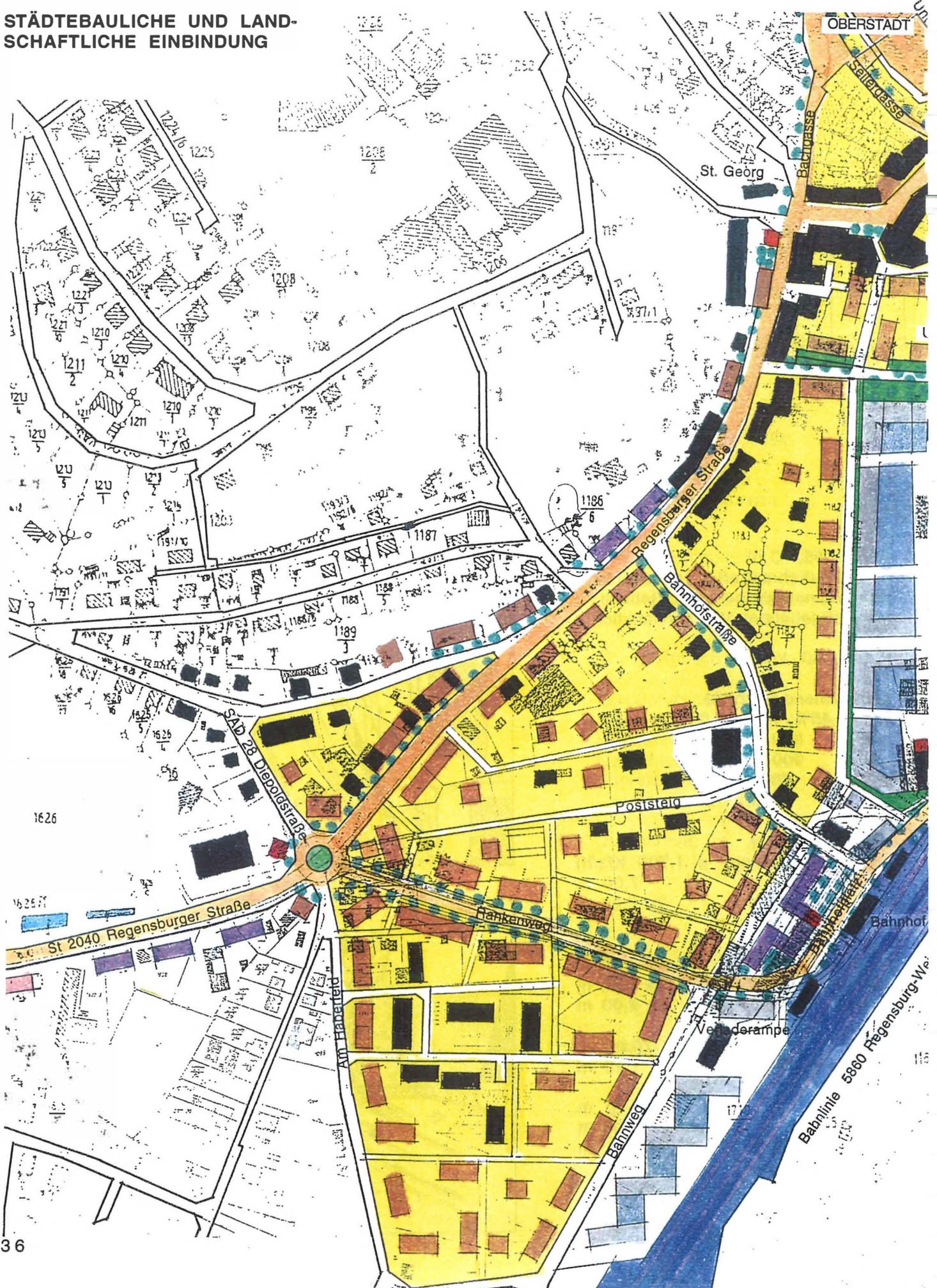
Länge: 24,00 m
Lichte Höhe: min. 4,65 m
Bauwerkslänge: 186,00 m

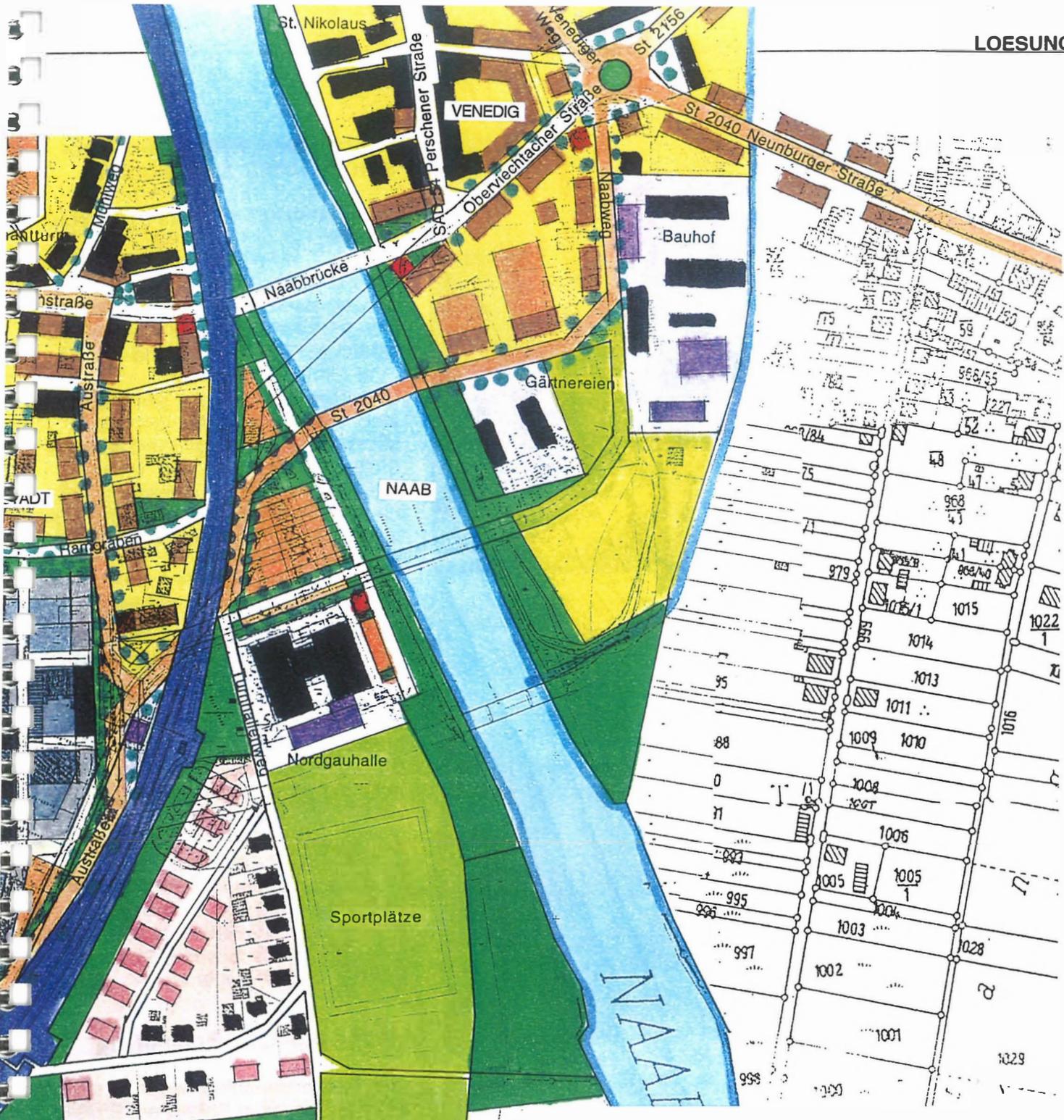


Kreisverkehr Regensburger Straße 1:1000



STÄDTEBAULICHE UND LANDSCHAFTLICHE EINBINDUNG





Strukturkonzept (M = 1:3333)

- Wohngebiet
- Mischgebiet
- Gewerbe
- Gemeinbedarf
- Hauptverkehrszüge, Parken, mit Grüncharakter
- Bahn
- Sport
- Gartenbau
- Gebäudebestand
- Möglichkeiten zur Umstrukturierung
- Markante Gebäude mit Fernwirkung
- Grünausstattung verbessern

Ant der ganze



STÄDTEBAULICHE UND LANDSCHAFTLICHE EINBINDUNG

Städtebauliche Umstrukturierungen

Die Suche nach einer neuen Trassenführung stand im Laufe des Gutachtens immer unter dem Vorzeichen der städtebaulichen Neuordnung.

Die vorgestellte Lösung gibt den Anstoß, städtebauliche Mängel und Mißstände zu beseitigen und so langfristige Sanierungen und Umstrukturierungen durchzuführen, die für die weitere Entwicklung der Gesamtstadt von außerordentlicher Bedeutung sind.

In der Unterstadt liegt der Schwerpunkt auf der Neufassung der Georgenstraße. In der Venedig ermöglichen die Verlagerung der St 2040 und der SAD 54 die Aufwertung des historischen Kerns. Zwischen Regensburger Straße und Bahn können Bahnhofsvorplatz und Gewerbegebiet durch vollständige Neufassung aufgewertet werden.

Im umseitigen Strukturkonzept als Vorstufe zu Bebauungsplänen werden Nutzungsverteilung, Baukanten zur Fassung der Straßenräume und der Grüncharakter einzelner Straßenabschnitte vorgeschlagen.



Landschaftliche Einbindung

Alle Trassenvarianten liegen in oder nahe an bebauten Bereichen. Emissionsschneisen verschiedener Verkehrsarten werden soweit möglich gebündelt.

Die Fläche südlich der Gärtnerei soll als ökologische Ausgleichsfläche gelten und ist daher von Bebauung freizuhalten. Weitere Ausgleichsflächen sind innerhalb der neuordnungsbereichen Gebiete vorzusehen.

Die Eingrünung der Uferböschungen ist zu verstärken, die naabgleitenden Wege sind auszubauen und fortzuführen. Die Parkplätze im Umfeld der Nordgauhalle bekommen ein dichtes Baumdach.



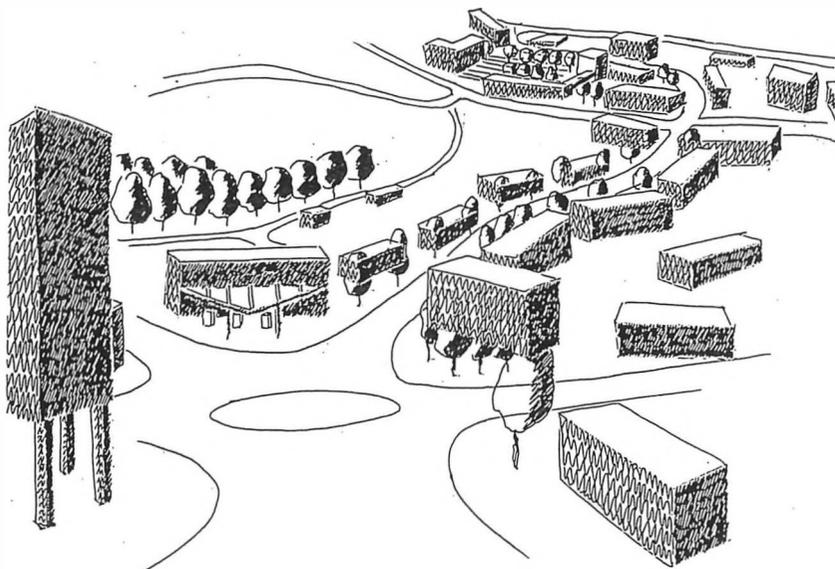
Bauliche Schwerpunkte

Die Richtungsabschnitte der neuen Straßenführung können in baulicher Fassung und Bepflanzung eigenständige Charaktere entwickeln.

An städtebaulichen Brennpunkten werden markante Gebäude vorgeschlagen, die durch ihre Fernwirkung die Orientierung erleichtern.

Kreisverkehr Regensburger Straße

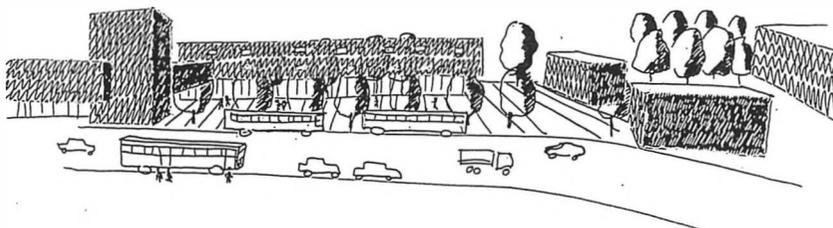
- Torsituation an Stadteinfahrt
- breite, baulich gefasste Allee
- St 2040, SAD 28 und Regensburger Straße gleichwertig an Kreisverkehr verbunden
- Tankstelle behält Lagevorteil



Kreisverkehr und Rankenweg von Südwesten

Bahnhofplatz

- Neufassung des Vorplatzes als attraktives Vorfeld
- Platzsituation mit Geschäften, Gemeinbedarf, Büros, Gastronomie
- Knotenpunkt des öffentlichen Nahverkehrs mit Busbahnhof, Kurz- und Langzeitparkplätzen, Taxi



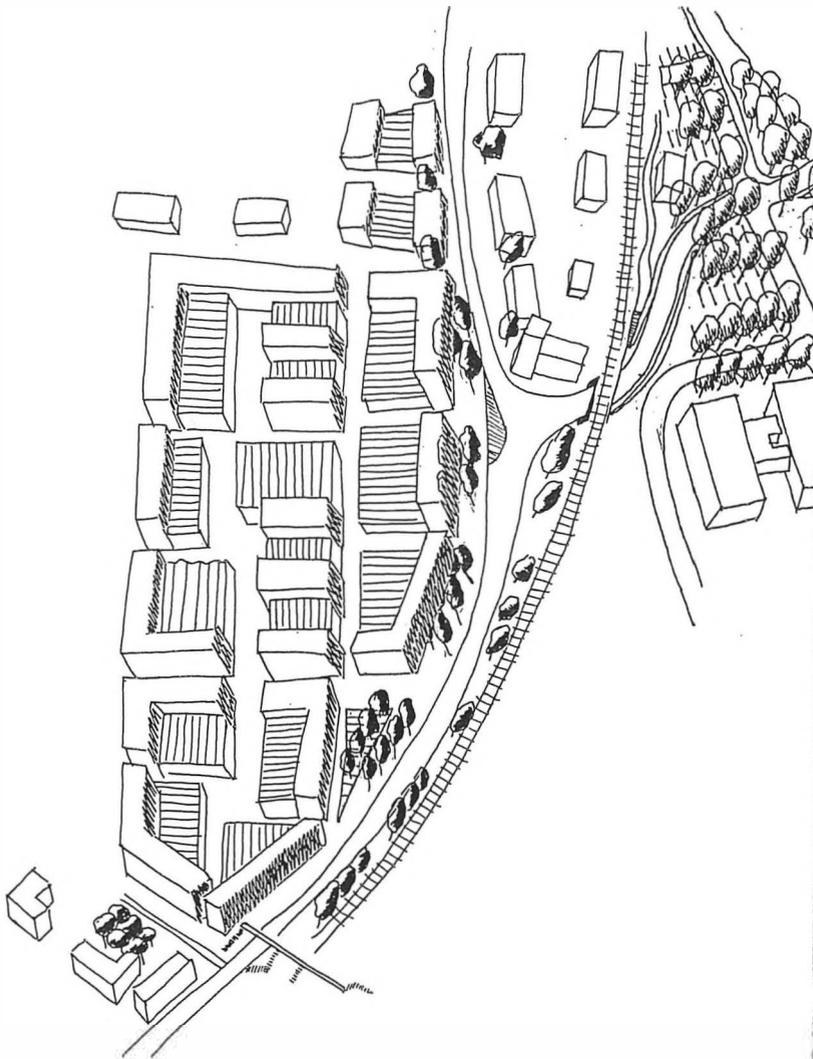
Bahnhofsvorplatz mit Busknotenpunkt

Unterführung Austrasse, Blick auf Dechanturm

Austrasse

- Blickachse zu Dom und Dechanturm
- Richtungswechsel an Unterführung als Gelenk akzentuiert
- markantes Gebäude nutzt den Höhensprung zwischen Gelände und Straßenniveau
- möglichst leichte Brückenkonstruktion, um Tunneleffekt zu vermeiden





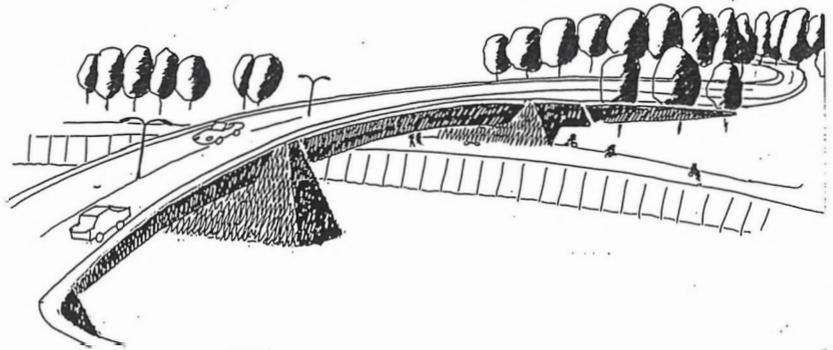
Gewerbegebiet

- Im Gewerbegebiet sind die Straßenräume von Austraße, Ramgraben und der neu anzulegenden Straße zwischen Ramgraben und Bahnhof durch höhere Gebäude zu fassen
- Im Innenbereich können niedrigere Hallen anschließen

Beispiel für Neuordnung im Gewerbegebiet

neue Brücke

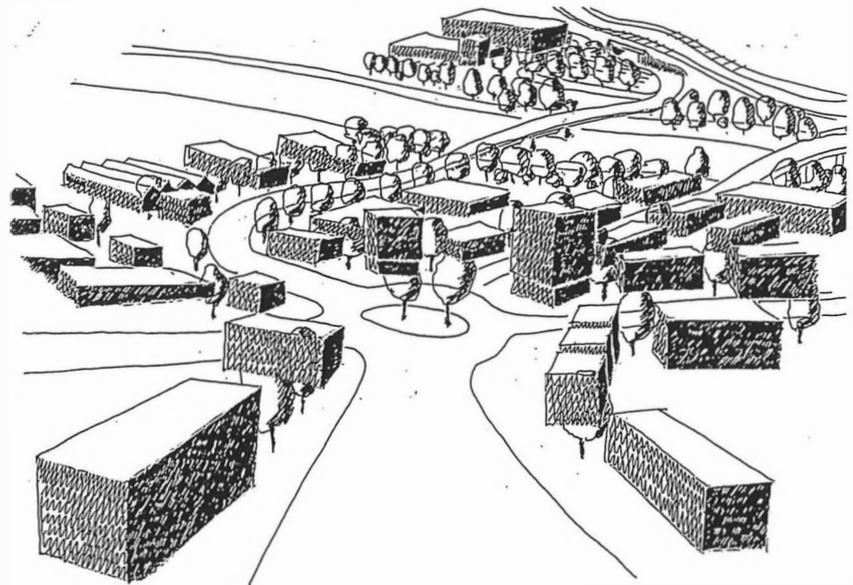
- leichte Konstruktion überspannt Naab und flußbegleitende Wanderwege
- auf Venediger Seite Einfahrt in markantes Baumtor



neue Brücke über die Naab

Kreisverkehr Venedig

- Verbindung aller Hauptrichtungen in einem Kreisverkehr
- Torsituation als Stadteinfahrt

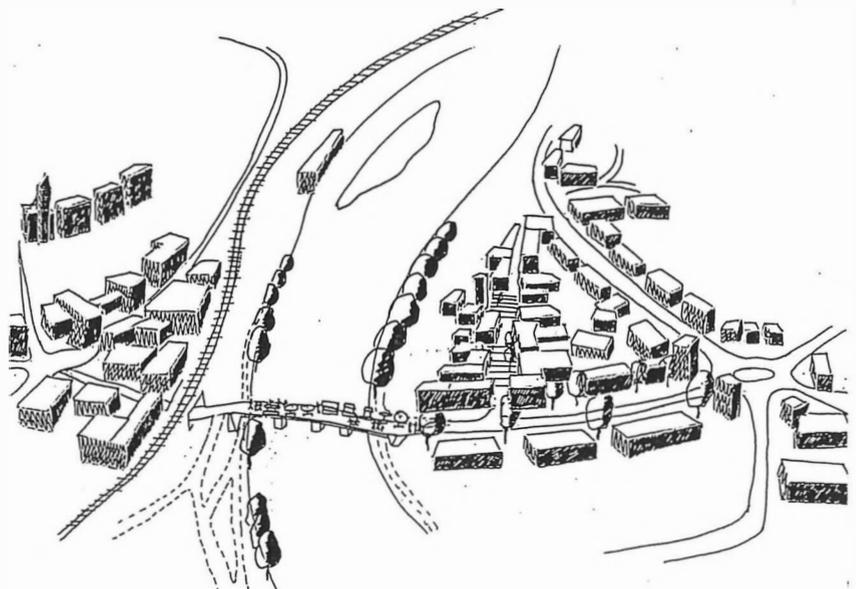


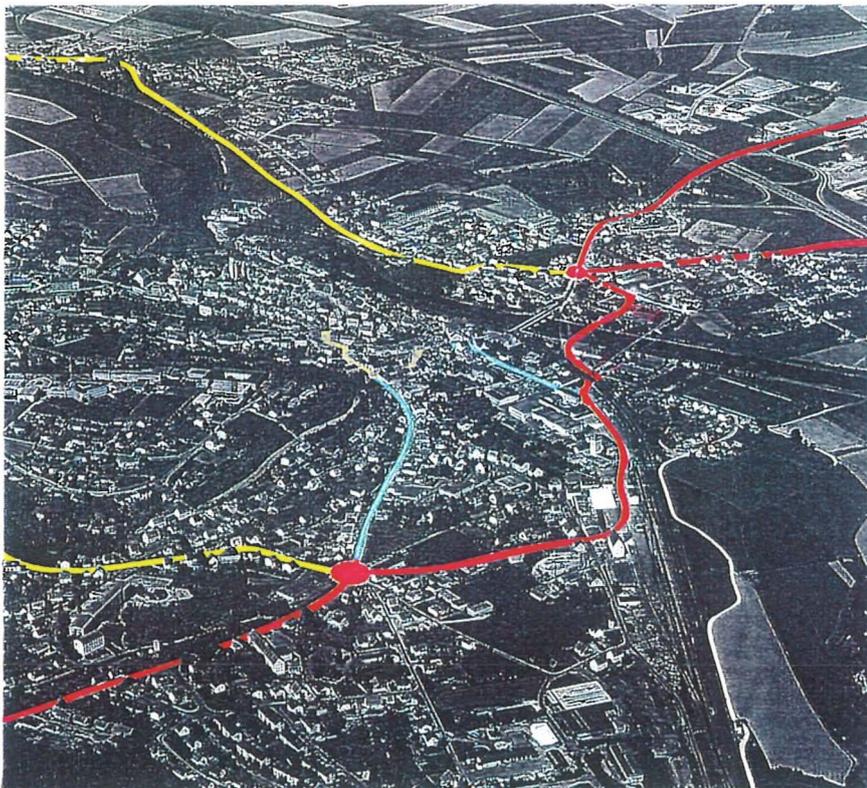
Kreisverkehr Venedig von Nordosten

Neuordnung Venedig mit Fuß-/ Radwegbrücke

Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Venedig

- durch Umliegung der SAD 54 aus der Pfreimder Straße in den Venediger Weg kann das historische Straßenkreuz der Venedig für Fußgänger und Geschäfte attraktiv gestaltet werden
- auf der ebenfalls verkehrsberuhigten alten Brücke können Festveranstaltungen, Straßenmärkte, Ausstellungen oder ein Brückencafé die Beziehung zur Naab vertiefen.





ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK

Mit dem vorliegenden Trassenentwurf ist der Stadt Nabburg eine Entscheidungshilfe für die Bürger und für alle politischen Gremien sowie eine Planungsgrundlage für die Fachstellen an die Hand gegeben, die städtebaulich, landschaftsplanerisch und verkehrstechnisch abgestimmt ist.

Einige Vorschläge wie die Verlegung der SAD 54 aus der Pfreimder Straße in den Venediger Weg mögen gegenwärtig unrealistisch scheinen, sind aber im Verbund mit den übrigen Maßnahmen zukunftsweisend.

Das Projekt kann nicht als rein verkehrliche Maßnahme begriffen werden, die städtebauliche Einbindung ist durch Bauleitplanungen fortlaufend zu sichern. Als Voraussetzung für die Realisierung der Verkehrsstraße bedarf es flächendeckender Teilbauungspläne für die umzustrukturierenden Gebiete. Das vorliegende Gutachten bietet die Grundlage, sie mittels übergeordneter Leitgedanken in Zusammenhang zu bringen.

Sobald die Einbindung geklärt ist, also bereits vor Beginn der langfristigen Gebietssanierung, kann und soll der Straßenzug realisiert werden, da er nur an wenigen Stellen in die Bebauung eingreift und als Pioniermaßnahme positiv auf einen allmählichen Wandel des Gebietes hinwirken wird.

Sollten unvorhergesehene Schwierigkeiten verhindern, daß die Trasse in voller Länge als Gesamtmaßnahme verwirklicht wird, bringt auch der Bau von Teilabschnitten sinnvolle Entlastungen.



TERMINE

QUELLEN

Erarbeitet und abgesichert wurde das Zwischenergebnis in engem Kontakt und ständigen Austausch mit der Stadt und den beteiligten Stellen. U.a. haben dabei folgende Termine stattgefunden:		Stadt Nab- burg	Entwicklung der Einwohnerzahlen in der Oberstadt Januar 1991 bis Juli 1996 Aufgliederung nach Straßen und Geschäftszielen für 1996
Grundlagenermittlung, Klären des Leistungsbildes mit Straßenbauamt und Stadt Nab- burg	27.03.96	Autobahn- direktion Nürnberg	Fortführung der A6 Nürnberg- Pilsen (Abbildung S. 14)
Präferenzen der Verkehrsplanung mit Straßenbauamt und Stadt Nab- burg	05.07.96	Straßenbau- amt Sulzbach- Rosenberg	Kreisverkehr Venedig Sanierung der Naabbrücke (Abbildungen S. 14)
Ziele und Chancen bezüglich der Bahnanlagen mit Deutscher Bahn AG und Stadt Nab- burg	07.10.96	Prof. Dr. Obst	Verkehrsgutachten für die Stadt Nabburg, 1990 (Abbildungen S. 12, 17)
Fördermöglichkeiten, übergeordnete Planungsziele mit Regierung der Oberpfalz	22.10.96	Architekt Hansen	Baulinienplan, November 1912 (Abbildung S. 20)
Weitere Entwicklung des Zwischenergebnisses mit Regierung der Oberpfalz, Straßenbauamt und Stadt Nabburg	28.10.96	Ing. Kormann	Trassenvorschläge, Dezember 1995 (Abbildungen S. 18)
Vorhaben der Bahn bezüglich Gleisanlagen und Grundstücken mit Deutscher Bahn AG und Stadt Nab- burg	17.04.97	Janka Beratende Ingenieure Vermessung	Vermessung des Planungsgebietes, Dezember 1996
Abstimmung der Staatsstraßentauglichkeit, Bemessung, Leistungsfähigkeit mit Straßenbauamt	15.10.97	SBS Planungs- gemeinschaft	Vorbereitende Untersuchungen zur Altstadtsanierung, Januar 1988
Klären wasser technischer Belange mit Wasserwirtschaftsamt	09.01.98		Konzept zur Verkehrsberuhigung der Oberstadt, September 1990, ergänzt Februar 1996
Vorstellung und Übergabe des Gutachtens mit Rat der Stadt Nab- burg	20.01.98	SBS und Bauer Beratende Ingenieure	Machbarkeitsstudie Parken Oberstadt, September 1997 (Abbildung S. 15)
Ergänzungen	23.03.98		

ÜBERSCHLÄGIGE KOSTEN

Die unter „Interpretation des Ergebnisses“ zusammengefaßt aufgeführten überschlägigen Kosten der alternativen Trassenelemente werden nach einzelnen Kostengruppen aufgeschlüsselt (Beträge in 1.000 DM):

W 1	W 2	W 3	W 4	W 5	Kostenübersicht
1.500	2.200	3.450 ^{*1}	3.950 ^{*2}	1.500 ^{*4}	Grunderwerb
-	-	-	650	-	Unterführung bis zum Bahnhof
-	-	-	850	-	Bahnhof bis Kreisverkehr
450 ^{*3}	450 ^{*3}	450 ^{*3}	450	450 ^{*3}	Kreisverkehr Regensburger Str.
-	-	1.300 ^{*5}	-	1.800 ^{*6}	Unterführung bis Kreisverkehr
400	400	-	-	-	Unterführung bis Regensburger Str.
120	120	250	280	325	Nebenkosten: Planung, Baubetreuung
30	30	60	60	75	Gebühren, Sonstiges
2.500	3.200	5.510	6.240	4.150	Gesamt

* 1 Autohändler bis Bahnhofstr., Poststeig, Tankstelle

* 4 7.500 m²

* 2 BayWa, Rankenweg, Tankstelle

* 5 580 m

* 3 Kreisverkehr nicht zwingend erforderlich

* 6 900 m

U 1	U 2 ^{*12}	U 2.1 ^{*13}	U 3	ÜB	
2.300 ^{*7}	800	500 ^{*9}	250 ^{*10}	250 ^{*10}	Grunderwerb
300	500	500	500	-	Straße Wannenberg
1.700	1.700	1.700	1.700	-	Bahnbrücke
2.500 ^{*8}	4.400	4.000	4.000	-	Grundwasserwanne
800	800	800	800	800	Gehwegunterführung alte Brücke
-	-	-	-	6.750 ^{*11}	Brücke Überführung
760	1.060	1.010	1.010	1.090	Nebenkosten: Planung, Baubetreuung
170	240	220	220	240	Gebühren, Sonstiges
8.530	9.500	8.730	8.480	9.130	Gesamt

* 7 Abbruch Gebäude, Scheune

* 11 3.500 m², L = 280 m

* 8 Keine Hochwasserfreiheit, HQ 100

* 12 Unterführung zu O 3

* 9 Bahngelände

* 13 Unterführung zu O 4

* 10 Verkehrsübungsplatz (GE + Verlegung)

	O 1	O 2	O 3	O 4	O 5
Grunderwerb	-	300 ^{*14}	2.000 ^{*15}	1.850 ^{*16}	2.200 ^{*17}
Kreisverkehr Venedig	400	400	400	400	400
Kreisverkehr bis Naabbrücke vor Nordgauhalle	-	400	550	650	850
Naabbrücke L = 70 m	-	2.800	2.300	2.300	2.300
Brückenbau hinter Nordgauhalle	300	-	-	-	-
Nebenkosten: Planung, Baubetreuung	100	520	470	510	550
Gebühren, Sonstiges	20	110	110	120	120
Gesamt	820	4.530	5.830	6.030	6.670

* 14 Blumengeschäft

* 15 China-Restaurant, Gärtnerei, Flußmeisterei

* 16 China-Restaurant, Gärtnerei, Anger, Nordgauhalle

* 17 China-Restaurant, Gärtnerei, Anger, Nordgauhalle

Kostenteilung

Die Höhenfreilegung der Kreuzung Bahn/ Staatsstraße 2040, also die Beseitigung des Bahnüberganges ergibt gemäß §§ 3, 13 EKrG die finanzielle Beteiligung der Deutschen Bahn AG, des Straßenbaulastträgers und des Bundes (Kostendrittellung). Für die Gehwege ist die Stadt Nabburg Straßenbaulastträger.

Die Straße ist im derzeitigen Kreuzungsbereich Staatsstraße. Wird der Bahnübergang aufgelassen, ist der Netzzusammenhang der Staatsstraße wiederherzustellen.

In welchem Umfang die Maßnahme als kreuzungsbedingt im Sinne des EKrG anzusehen ist, muß zwischen den Kreuzungsbeteiligten noch festgelegt werden.

Unter der Annahme, daß die Kosten zu gleichen Anteilen zwischen den genannten Trägern aufgeteilt werden und Fördermittel einen Großteil der auf die Stadt Nabburg entfallenden Kosten auffangen können, dürfte die Finanzierung seitens der Stadt machbar sein.



Übersicht ausgewählter Lösungselemente
1:10.000

HÖHENABWICKLUNG
 ÜBERFÜHRUNG
 1:2000

Die Überführung **ÜB** ist mit der
 Nabbrücke der Anschlußtrasse **O5**
 gezeigt.

BAUWERK NR.
 Brücke über die
 LW = 69,00 m
 KH = 1,40 m

