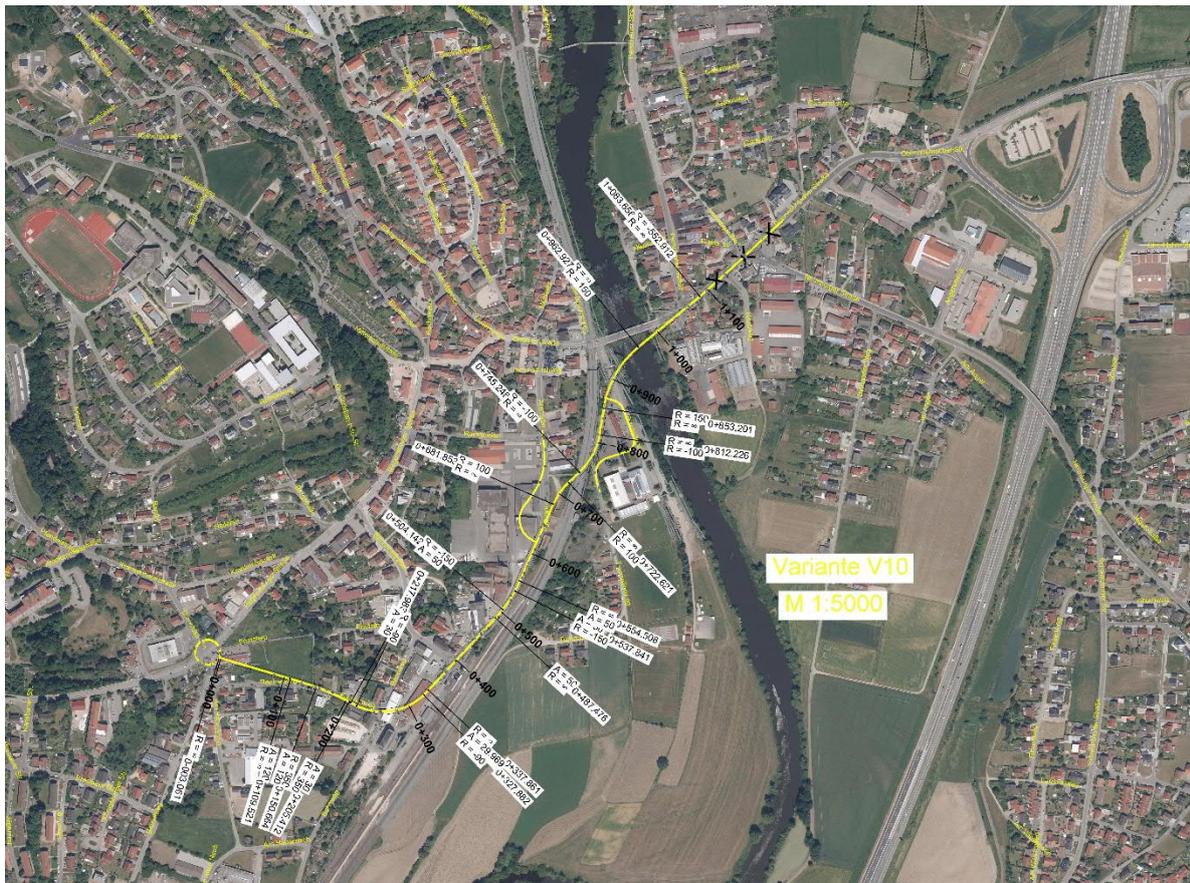


## Variante 10



### 1. Allgemeine Beschreibung der Variante:

Absenkung der Staatsstraße und Unterführung der Bahnlinie auf Höhe des Turnhallenweges bzw. nördlich der Nordgauhalle (Antrags- bzw. Planfeststellungsstrasse)

Der Anfangspunkt der Variante ist die Oberviechtacherstraße in Höhe der Einmündung der SAD 54 (Perschener Straße) und Endpunkt ist der Kreisverkehrsplatz in der Regensburger Straße (St 2040) bei der ehemaligen Tankstelle Kerres bzw. Einmündung der Kreisstr. SAD 28 und des Rankenweges. Die Trasse schwenkt kurz vor der Naab nach Südwesten ab und quert mittels einer Brücke schräg die Naab, kreuzt den Turnhallenweg und tangiert die dortige Bebauung, führt nun parallel zur Bahnlinie und taucht in das Gelände ein, um schräg die Bahnlinie zu unterqueren. Auf Höhe des Kottek-Gebäudes wird das jetzige Geländeniveau wieder erreicht und die Straße entlang der Bahn (auf der bestehenden Austrasse) geführt. Vor Erreichen des Bahnhofs schwenkt die Trasse auf das BayWa-Gelände ab. Auf dem BayWa-Gelände werden die Baustofflagerhalle und die Werkstätte (für Landwirtschaftsmaschinen) überbaut. Nun führt die Trasse in den Rankenweg bis hinauf zum westlichen Kreisverkehr in der Regensburger Straße bzw. zur best. St 2040. Zu bemerken ist noch: Die Bahnlinie wird in der Lage und Höhe nicht verändert. Die Straße wird unter der Bahnlinie hindurchgeführt.

Im Rahmen der vorangegangenen städtebaulichen Gutachten und Untersuchungen wurde durch die Stadt Nabburg die sog. „Rahmenplantrasse“ erarbeitet. Diese beginnt im Kreuzungsbereich Regensburger Straße / Diepoldstraße / Brünweg / Am Haberstroh, verläuft über den Rankenweg und die Austrasse, um die Bahnlinie „Regensburg - Weiden“

auf Höhe der Stadthalle zu unterqueren und östlich der Naab wieder in die bestehende St 2040 eingeführt zu werden.

### **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.

Der nichtmotorisierte Verkehr kann über den Straßentrog mit beidseitigen Geh- und Radwegen bzw. die Fußgängerunterführung abgewickelt werden.

### **Technische Beschreibung**

Für die Verknüpfung der Regensburger Straße / Diepoldstraße / Brünnlweg / Am Haberstroh ist ein Kreisverkehrsplatz notwendig. Die kreuzungsbedingte Baulänge im Zuge der St 2040 beträgt 1.100 m. Die max. Längsneigung beträgt 7%. Als Ergänzung zur „Planfeststellungsstrasse“ sind bislang fehlende Radwegverbindungen und eine Verknüpfung mit dem Naabtal-Radweg vorgesehen. Dazu werden gemeinsame Geh- und Radwege entlang der St 2040 neu angeordnet. Die ergänzende Geh- und Radwegeverbindung beginnt beidseits der St 2040 auf Höhe der Einmündung der Kreisstraße SAD 54 (Perschener Straße).

### **Ersatzmaßnahmen**

Darüber hinaus ergeben sich notwendige Anpassungen im nachgeordneten Wegenetz auf einer Länge von ca. 150 m.

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

Auswirkungen auf das bebaute Umfeld und das nachgeordnete Straßennetz:

Die Trassenführung führt zwangsläufig unmittelbar über

- 1 Autohaus mit Tankstelle (Fiat-Autohaus) an der Regensburger Straße (Baubeginn)
- 2 gewerblich genutzte Hallen der BayWa (Bau-km 0 + 260 bis Bau-km 0 + 350)
- 1 Gewerbekomplex (Eigentum der BayWa und Stadt Nabburg) Bau-km 0 + 600 bis Bau-km 0 + 700) über 1 Stadl (Bau-km 0 + 880)
- über Ladengeschäft östlich der Naab (Bau-km 1 + 030).

Insoweit wären insgesamt 5 gewerblich genutzte Gebäude / Gebäudekomplexe und 1 Stadl abzulösen und zu beseitigen.

Die aus verkehrstechnischer Sicht notwendigen Folgemaßnahmen zur Anbindung der Austraße bedingen Eingriffe in den der Stadt Nabburg gehörenden gewerblich genutzten Gebäudekomplex bei Bau-km 0 + 650.

Die Stadt Nabburg wünscht an dieser Stelle stattdessen die Einbindung der Austraße innerhalb der Trogstrecke, die jedoch im Vergleich zum insoweit möglichen Verzicht auf die Beseitigung des Gebäudekomplexes bei Bau-km 0 + 650 jedoch deutlich höhere Kosten verursachen würde.

Für die Betriebsverlagerung des FIAT-Autohauses mit Tankstelle hält die Stadt Nabburg an der St 2156 östlich der BAB A 93 ein Grundstück bereit.

### **Vorteile:**

- Entfall des höhengleichen Bahnübergangs

- Keine lage- und höhenmäßige Änderung der Bahntrasse
- Verbesserung des Verkehrsablaufs
- Verkehrssichere Führung und Querungsmöglichkeiten für Radfahrer und Fußgänger (Ampel Austraße, Bedarfsampeln am Bahnhof und an der SAD 54)
- Maßnahmen zum Hochwasserschutz integriert in die Planung (Retentionsraum Sterzenbach, Hochwassergefahrenfläche Austraße)
- Eingriffe werden städtebaulich verträglicher erachtet
- Hochgesetzter Geh- und Radweg im Trog zur Nutzung als Notweg für Rettungsfahrzeuge
- Trog befahrbar bis zu einer Hochwassersicherheit HQ 100
- Künftig Verbesserung der Hochwassersituation (neue Naabbrücke hat nur 2 Pfeiler – Bestand: 3 Pfeiler)
- Relativ wenig Eingriffe ins Privateigentum
- Kürzere Anpassungslänge des nachgeordneten Wegenetzes
- Anbindung der Altstadt auf kurzer Länge über die Austraße

Nachteile:

- Neubau einer Naabbrücke
- Eingriffen in das bebaute Umfeld, in die unmittelbare und mittelbare Erschließung sowie in die wirtschaftliche Existenz von eingerichteten Betrieben
- Teilüberbauung des Parkplatzes vor der Nordgauhalle
- Überbauung Fahrradabstellplatz am Bahnhof
- Verlegung der Panzerverladerampe

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

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