

Variante 13**Allgemeine Beschreibung der Variante:**

Ortsumgehungsvariante im Süden von Nabburg (großräumig) ((Ziffer 4.5.2 des Erläuterungsberichtes)

Eine weiträumige Umfahrung im Süden von Nabburg ist grundsätzlich denkbar. Die Trassenführung dieser Variante beginnt an der westlichen Einmündung der AS Nabburg der A 93/St 2156 und führt parallel zur Autobahn nach Süden zur St 2040 und von dort weiter parallel ca. 1 km zur Autobahn, um danach nach Westen abzuschwenken. Hier werden die Talauen der Naab, die Bahn, sowie der Altarm der Naab gequert, um nördlich der Kläranlage an den Südflanken des Klavierenberges den Anstieg zu nehmen und südlich des Friedhofs wieder in die St 2040 einzuschleifen. Zu dieser Trasse sind auch Untervarianten, die nicht beschrieben sind, möglich. Der Bahnübergang wird bleibt bestehen.

Verkehrliche Beschreibung

Großräumige Umgehungen wurden bereits zu Beginn der planerischen Überlegungen, mithin bereits vor über 10 Jahren, intensiv diskutiert und gegenständig im Rahmen einer Grobanalyse geprüft.

Diese Varianten weisen aufgrund des geringen Anteils überregionaler und regionaler Verkehre am Verkehrsaufkommen eine sehr geringe verkehrliche Wirksamkeit für Nabburg auf (je nach Planfall max. Verlagerungspotenzial auf eine Umgehung zwischen ca. 450 Kfz/24h und bis max. 2.380 Kfz/24h) und erfüllen insbesondere die planerischen Ziele hinsichtlich der Beseitigung des bestehenden Bahnüberganges nicht. Vielmehr müsste für die mengenmäßig dominanten, nicht verlagerbaren, innerörtlichen Verkehre der bestehende Bahnübergang erhalten bleiben.

Technische Beschreibung

Die Baulänge und die daraus resultierende Flächeninanspruchnahme dieser verkehrlich wenig wirkungsvollen- Südumgehung ist mit einer Trassenlänge von ca. 4859 m um ein Vielfaches länger gegenüber der gegenständlichen „Planfeststellungstrasse“. Das Planungsziel „Beseitigung des Bahnüberganges“ wird nicht erreicht. Diese Linienführung stellt eine Verlegung der Staatstraße 2040 dar und ist eine gänzlich andere Planung, die grundsätzlich dem gesetzlichen Auftrag (Abwicklung des Durchgangsverkehrs) entsprechen würde.

Die sehr schwierigen topografischen Verhältnisse südlich von Nabburg, die Vielzahl notwendiger Bauwerke (Naabbrücke, ggf. Flutbrücken, Bahnquerung, GVS-Kreuzungen usw.) sowie die Vielzahl vorhandener Zwangspunkte (naturschutzfachlich sehr hochwertige Bereiche, vorhandene Bebauung etc.) würden ungeachtet der o. g. naturschutzfachlichen Ausscheidungsgründe einen sehr hohen technischen und insoweit auch einen hohen finanziellen Aufwand für eine solche Umfahrung erfordern, ohne dass hiermit die mit der Planung verfolgten Ziele einer Bahnübergangsbeseitigung erfüllt werden könnten.

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

Trotz der geringen verkehrlichen Wirksamkeit greifen weiträumige Umfahrungen in massivem Umfang in sensible Bereiche von Natur und Landschaft ein. Der im Rahmen einer Grobanalyse durchgeführte Vergleich zur favorisierten, gegenständlichen „Planfeststellungstrasse“ zeigt ungleich umfangreichere und ungleich erheblichere Eingriffe in Natur und Landschaft auf.

Bei den Südumfahrungen werden die biotopkartierte Naab, die Naabaue, der Altarm der Naab und die Waldgebiete am steil ansteigenden Galgenberg erheblich beeinträchtigt. Auch hier sind die Eingriffe in das Landschaftsbild und die Erholungseignung der Landschaft (größtenteils Landschaftsschutzgebiet) schwerwiegend und nicht ausgleichbar. Eine Realisierbarkeit ist aus naturschutzrechtlicher Sicht (u. a. spezielle artenschutzrechtliche Prüfung - saP) im Vergleich zur plangegegenständlichen Lösung als äußerst unsicher einzustufen.

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.