Variante 4 (Fiktivtrasse 1,5)



Allgemeine Beschreibung der Variante:

Beseitigung des schienengleichen Bahnüberganges mit Kreuzung der Bahnlinie auf Höhe der Stadthalle und Einschleifung in die Regensburger Straße (Fiktivtrassen 1.5, Ziffer 4.3. 1.3 der Unterlage 1)

Die Trassenführung beginnt in der Regensburgerstraße, auf Höhe der Bahnhofstraße und verläuft durch die anschließende Wohnbebauung und zwischen Nettomarkt und Kartoffelhalle (BayWa) hindurch. Anschließend unterführt sie die Bahnlinie und den Turnhallenweg und schließt in etwa auf Höhe der Kreisstraße SAD 54 an die bestehende Staatsstraße 2040 an. Aus verkehrstechnischer Sicht sind zur Anbindung der Austraße, der Abkröpfung der Regensburger Straße und des Ramgrabens notwendigen Folgemaßnahmen erforderlich.

Verkehrliche Beschreibung

Der Durchgangsverkehr und der mengenmäßig dominante Ziel- und Quellverkehr sowie der innerörtliche (Binnen-) Verkehr kann über die neue Trasse abfließen. Für den nichtmotorisierten Verkehr ist aufgrund der Längsneigungen eine Ersatzlösung erforderlich, die ebenso barrierefrei nutzbar sein muss.

Technische Beschreibung

Wie die Untersuchungen zur Trasse 1.5 (gerade Linienführung zur Regensburger Straße) zeigen, lassen sich die trassierungstechnisch zulässigen Maximalwerte für die

Längsneigung nicht einhalten. Um die vorhandenen Höhenunterschiede zu überwinden wären Längsneigungen von bis zu 12 % notwendig. Dennoch müsste die Verknüpfung (Kreisverkehrsplatz - KVP) mit der Austraße in einem Bereich mit mind. 6 % Längsneigung erfolgen. Dies ist aus verkehrstechnischer Sicht nicht vertretbar. Der zulässige Maximalwert der Längsneigung wird damit nahezu um den Faktor 2 überschritten.

Weitere Ausführungen, siehe Variante 1.5a (Variante 5).

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

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