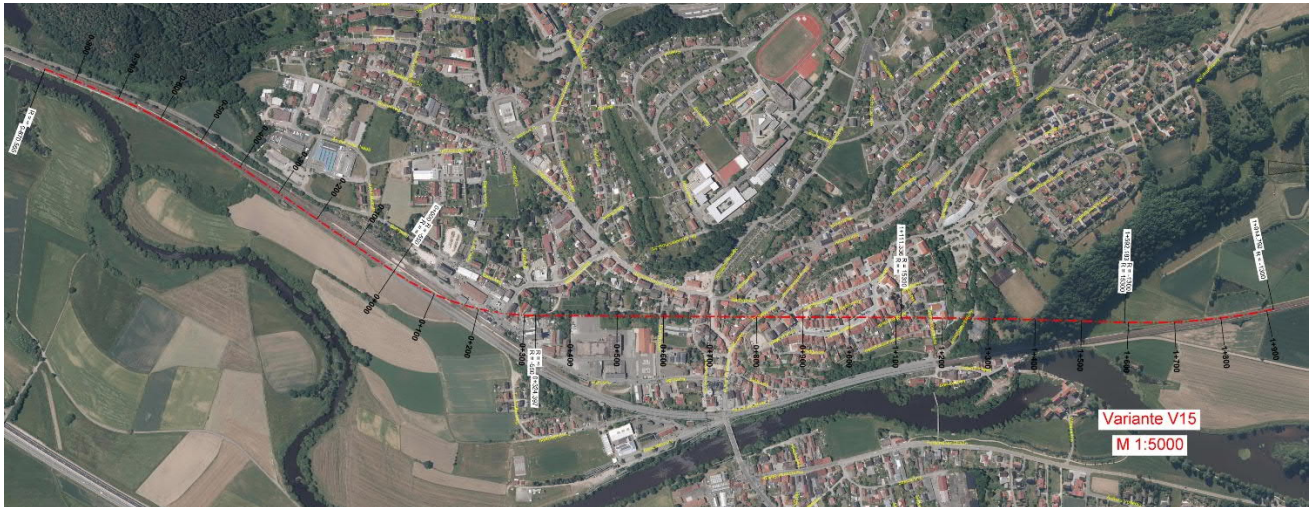


## **Variante 15**



### **Allgemeine Beschreibung der Variante:**

Verlegung der Bahnlinie in einen Eisenbahntunnel unter den Stadtberg (4.5.6 des Erläuterungsberichtes)

Die Trasse beginnt ca. 800 m vor dem bestehenden Bahnhofsgebäude und verläuft zunächst auf einer Länge von ca. 1.100 m in einem hoch- und grundwasserdichten Trog. Ab dem bestehenden Bahnhof schwenkt die Trasse nach Westen ab und verläuft in einem Abstand von ca. 200 m zur bestehenden Bahnlinie. In Höhe der Nordgauhalle beginnt der Eisenbahntunnel mit einer Länge von ca. 1.000 m. Anschließend folgt ein hochwasserdichter Trog (Länge ca. 180 m) bis die Trasse im Abstand von etwa 500 m zum Schützenheim wieder auf die bestehende Bahnlinie trifft.

### **Verkehrliche Beschreibung**

Sowohl die mengenmäßig dominanten Ziel- und Quellverkehre und innerörtlichen (Binnen-) Verkehre und der nichtmotorisierte Verkehr, als der Durchgangsverkehr wird wie bisher über die bestehende St 2040 abgewickelt. Da der Bahnübergang aufgelöst wird kommt es zu keinerlei Rückstauen.

### **Technische Beschreibung**

Die gesamte Baulänge beträgt ca. 2.500 m aufgrund der geringen Längsneigung der Bahntrasse. Schwierigen Baubedingungen (bergmännische Bauweise, Bau im Grundwasser). Ein grund- und hochwassersicherer Tunnel und anschließender Trog erforderlich.

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

Zerschneidung von Teilen der Südstadt (Kanalumbauten, Straßen und Wegeanpassungen).

### **Vorteile:**

- Beseitigung des Bahnübergangs
- Verbesserung der Verkehrssicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs
- Verbesserung der Lärmsituation (Bahntunnel)

### Nachteile:

- Grund- und hochwassersicherer Tunnel und anschließender Trog erforderlich
- massiven Störung der Grundwasserströme
- zu erwartenden Setzungen der Bebauung aufgrund der enormen Eingriffe
- große Baulänge wegen der geringen Längsneigung der Bahntrasse
- Verlegung bzw. Tieferlegung des Haltepunktes DB Nabburg erforderlich
- enorme „Infrastrukturellen Kompensationsmaßnahmen“ zur Minimierung der Zerschneidung von Teilen der Südstadt (Kanalumbauten, Straßen und Wegeanpassungen).

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

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