

Variante 16



Allgemeine Beschreibung der Variante

Tieferlegung der Bahn und Beibehaltung der Staatsstraße in Lage und Höhe (Ziffer 4.5.4 der Unterlage 1)

Die Bahnlinie wird unter Beibehaltung der bestehenden Trasse tiefergelegt und die Staatsstraße wird lage- und höhenmäßig nicht verändert. Eine Absenkung der Bahnlinie hätte zur Folge, dass sich die Gleisoberkante um rund acht Meter und die Trogsohle um rund zehn Meter nach unten verschiebt. Nachdem eine Bahntrasse eine deutlich geringere maximale Längsneigung erlaubt (1,25 %) und im Anschluss an den Bestand Ausrundungen notwendig sind, ergibt sich eine Gesamtlänge des Troges von rund 1,3 km bei geringerer Längsneigung, deutlich länger*). Dieser muss auf ganzer Länge wasserdicht ausgebildet werden, da sich die Hochwassersicherheit der Bahnlinie nicht verschlechtern darf. Eine Verlegung bzw. Tieferlegung des Bahnhofs ist ebenfalls erforderlich.

(*siehe Mail DB_AG2021-05-18_143233_XBAhn_2021-04-08_161821_XBahn_Nabburg_RilAuszüge_Besprechung_EBA_B.pdf)

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. Die Bahntrasse wird tiefergelegt und dadurch entstehen keinerlei Rückstauungen auf der Staatsstraße.

Technische Beschreibung

Die gesamte Baulänge beträgt ca. 1300 m. Die Bahntrasse wird tiefergelegt und die Staatsstraße bleibt bestehen bzw. über die Bahnlinie geführt.

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

Es sind längs der Bahnlinie baubedingte und auch dauerhafte Eingriffe ins Landschaftsschutzgebiet und vorhandene Biotopstrukturen der Naab zum Bau des Troges erforderlich.

Vorteile:

- Beseitigung des Bahnübergangs
- Verbesserung der Verkehrssicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs
- Geringe Verbesserung der Lärmsituation

Nachteile:

- Grund-, hochwassersicherer und auftriebssicherer Trog erforderlich
- massiven Störung der Grundwasserströme
- Bau unter Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes (lange Bauzeit)
- große Baulänge wegen der geringen Längsneigung der Bahntrasse
- Verlegung bzw. Tieferlegung des Haltepunktes DB Nabburg erforderlich
- Deutlich höhere Eingriffslänge
- Felsabtrag

Bereits im Rahmen eines Gutachtens (1998) zur städtebaulichen und verkehrlichen Neuordnung im Zuge der St 2040neu wurde eine überschlägige Kosten-ermittlung durch die Planungsabteilung der Deutschen Bahn AG erstellt, die zu Größenordnungen führt, die eine Weiterverfolgung einer solchen Variante für nicht sinnvoll erscheinen lässt.

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.