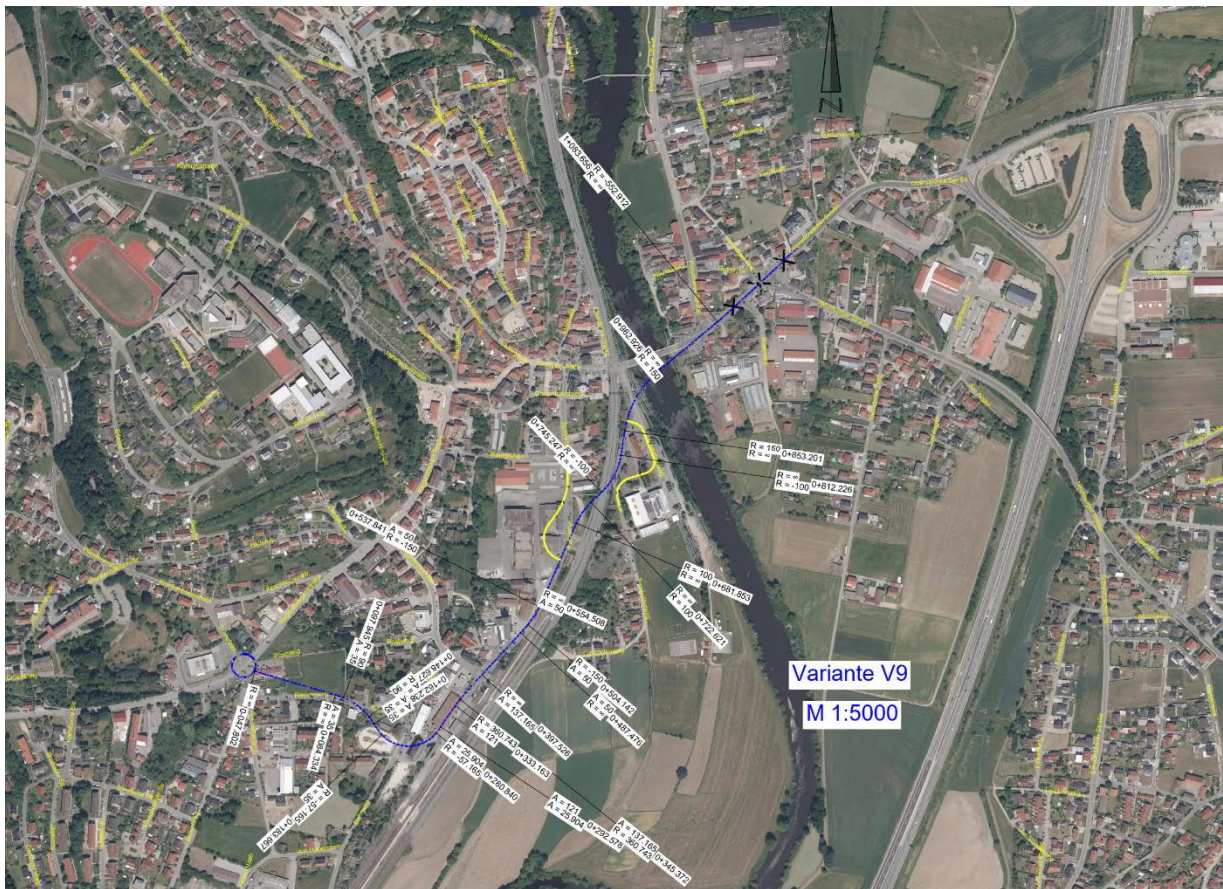


Variante 9



Allgemeine Beschreibung der Variante:

Modifizierung der Antragstrasse gemäß Skizze der (B-1 01 (C-09)) BayWa AG vom 19.04.2018 (Erörterungstermin)

Diese Variante wurde von der BayWa AG ins Verfahren eingebracht. Sie beinhaltet eine Modifikation der Variante V10 (Planfeststellungstrasse).

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. Nach Erreichen des Bahnhofs schwenkt die Trasse auf das BayWa-Gelände ab.

Im Bereich des BayWa-Geländes am Bahnhof soll anstelle der Überbauung der Werkstätten das Silo überbaut werden, indem die gewünschte Trasse Richtung Süden verlängert und anschließend durch einen kleinen Radius wieder mit der Variante V10 verknüpft wird. 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.

Verkehrliche Beschreibung

Der Durchgangsverkehr und der mengenmäßig dominante Ziel- und Quellverkehr sowie der innerörtliche (Binnen-) Verkehr kann über die neue Trasse abfließen.
Der nichtmotorisierte Verkehr kann über den Straßentrog bzw. die Fußgängerunterführung abgewickelt werden.

Technische Beschreibung

Unterschreitung der Mindesttrassierungselemente (Kurvenmindestradien $R \geq 80$ m, erforderlich, um die uneingeschränkte Befahrbarkeit (Leistungsfähigkeit und Sicherheit) zu gewährleisten). Die Zufahrt zur Panzerverladerampe ist aus Platzmangel technisch nicht mehr herstellbar.

Ersatzmaßnahmen

Darüber hinaus ergeben sich notwendige Anpassungen im nachgeordneten Wegenetz auf einer Länge von ca. 300 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.

Ergänzend zur Variante 10: Gebäudeabbruch der Fernsprechvermittlung Deutsche Telekom (1101/6) u. damit zusammenhängende fernmeldetechnische Forderungen. Neubetroffenheiten und zusätzliche Flächeninanspruchnahme.

Vorteile:

- Entfall des höhengleichen Bahnübergangs
- Kurzer Trog
- Keine lage- und höhenmäßige Änderung der Bahntrasse
- Verbesserung des Verkehrsablaufs

- Verkehrssichere Führung mit 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)
- Relativ wenig Eingriffe ins Privateigentum
- Kürzere Anpassungslänge des nachgeordneten Wegenetzes
- Anbindung der Altstadt auf kurzer Länge über die Austraße

Nachteile:

- Unterschreitung Mindestradius
- 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
- Entfall der Fernsprechvermittlung und zusammenhängende fernmeldetechnische Forderungen

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-Kreuzungsvereinbarung.