

Vorbemerkung zu Variante 1 und 2

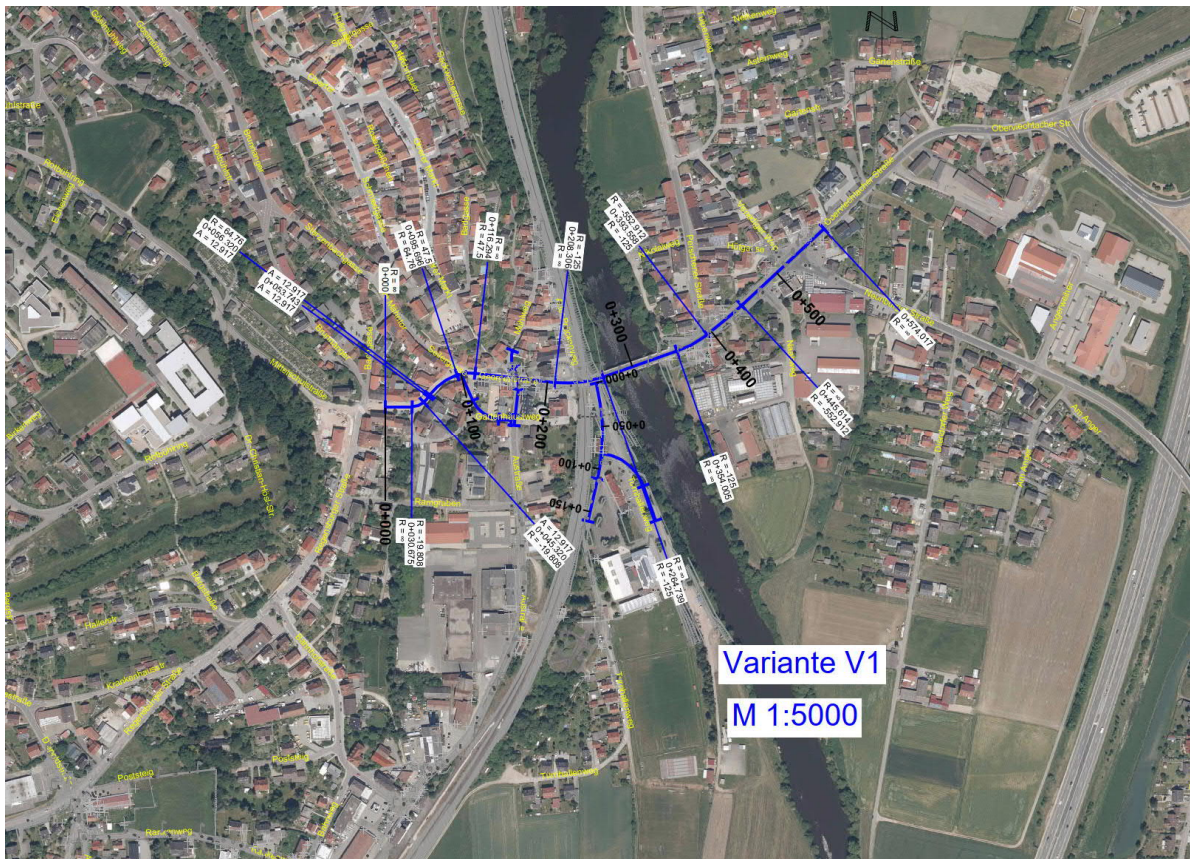
Eine höhenfreie Lösung im Bereich des bestehenden Bahnüberganges erweist sich als nicht realisierbar, da eine Überführung in unverhältnismäßiger Weise in die umliegende dichte Bebauung und das Erscheinungsbild des historischen Ensembles der Altstadt eingreifen würde. Gleiches gilt für eine Unterführung anstelle des bestehenden Bahnüberganges. Hinzu kommt, dass aufgrund der unmittelbaren Nähe der Naab eine Unterführung an dieser Stelle mit vertretbarem Aufwand technisch nicht möglich ist. Die Beseitigung des Bahnüberganges im Bereich der Bestandslage durch den Bau einer Straßenüberführung wurde ursprünglich als favorisierte Lösung in das 1979 von der seinerzeitigen Deutschen Bundesbahn beantragte Raumordnungsverfahren aufgenommen. Insgesamt 4 Linien wurden für eine Bahnübergangsbeseitigung in bestandsnaher Lage vorgeschlagen. Sie wurden jedoch wegen der enormen Auswirkungen auf das bebaute Umfeld (umfangreiche Gebäudeabbrüche, große Bauwerke, große Dammhöhen etc.) aufgegeben. Kurze Baulängen ließen sich nur durch Überschreitungen der technischen Mindestparameter (Längsneigungen von bis zu 9 %, engste Kuppenausrundungen) realisieren. Es wurde erkannt, dass damit den Mindestanforderungen des Straßenbaus / des Straßenverkehrs nicht Rechnung getragen werden kann.

Die Varianten einer Bahnübergangsbeseitigung an der vorhandenen Stelle werden aus Sicht des Baulastträgers der St 2040 - im Folgenden dargestellten - wegen erheblichen Auswirkungen auf das bebaute Umfeld für rechtlich nicht durchsetzbar erachtet.

Variante 0.a) (nachfolgend Variante 1 genannt) Beseitigung des Bahnüberganges in Bestandslage durch den Bau einer Straßenüberführung

Variante 0.b) (nachfolgend Variante 2 genannt) Beseitigung des BÜ in Bestandslage durch den Bau eines Straßentunnels.

Variante 1 (Variante 0a)



Allgemeine Beschreibung der Variante

Beseitigung des schienengleichen Bahnüberganges in bestehender Lage der Staatsstraße durch die Errichtung einer Straßenüberführung (DB bleibt unverändert) mit entsprechenden Anrampungen (Variante 0.a Ziffer. 4.3.1 der Unterlage 1)

Die Staatsstraße 2040 bleibt im Bereich der Georgenstraße wie bisher lagemäßig erhalten und wird lediglich durch eine Straßenüberführung über die bestehende Bahnlinie und die Naab geführt. Der bestehende höhengleiche Bahnübergang ist somit nicht mehr erforderlich, wobei technischen Sicherungen (Schranken, u. Lichtsignalanlagen) entfernt werden. Es sind keine sonstigen Änderungen (lage- u. höhenmäßig) an der Bahntrasse erforderlich. Sowohl der Schienen- als auch der Straßenverkehr kann künftig ohne Verkehrsstörungen und Stauungen abgewickelt werden.

Verkehrliche Beschreibung

Die Verkehrswirksamkeit dieser Variante ist für den motorisierten Verkehr vollständig gewährleistet. Allerdings sind für den nichtmotorisierten Verkehr, der zudem barrierefrei abgewickelt werden muss, Ersatzlösungen erforderlich.

Technische Beschreibung

Aufgrund der vorliegenden topographischen Verhältnisse ergeben sich selbst bei einer aus straßenbaulicher Sicht grenzwertigen Trassierung (Längsneigung bis zu 7 %, enge Kuppen- und Wannenhalmmesser) lange Anrampungen. Außerdem wäre danach die uneingeschränkte Befahrbarkeit (Leistungsfähigkeit und Sicherheit) nicht gewährleistet. Die erforderliche Ausbaulänge im Zuge der St 2040 beträgt mindestens 430 m.

Baubeihilfe:

Zur Aufrechterhaltung des Verkehrs während der Bauzeit ist die Errichtung einer Behelfsbrücke über die Naab und die Einrichtung eines Behelfsbahnüberganges sowie eine Behelfsverkehrsführung außerhalb des Baufeldes zwingend erforderlich. Diese bauzeitlichen Behelfe verursachen neben entsprechenden „verlorenen“ Kosten wiederum Eingriffe in Privateigentum.

Besondere verkehrstechnische Schwierigkeiten:

Aus bautechnischer Sicht gestaltet sich darüber hinaus der Bau der neuen Naabbrücke aufgrund der großen Längsneigung (max. 7 %) überaus schwierig. Auch gestaltet sich die dabei alternativlose Anbindung des Turnhallenweges im Bereich großer Längsneigungen aus Sicht der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs als sehr nachteilig.

Ersatzmaßnahmen

Infolge der Gradientenanhebung und der unmittelbaren Nachbarschaft der Naab zum bestehenden Bahnübergang erfordert eine solche Lösung stets den Neubau der Naabbrücke.

Zwischen der Bahnlinie und der Naab ist in Ermangelung alternativer Erschließungen der Turnhallenweg und damit die Turnhallensiedlung und die Stadthalle über eine mind. 165 m lange Rampe (teils Brücke, teils Erddamm) an das Überführungsbauwerk anzuschließen. Die Zufahrt zur Stadthalle und zum Sportgelände ist wiederum an die geänderte Höhenlage des Turnhallenweges anzuschließen. Die hierzu erforderliche Ausbaulänge beträgt ca. 100 m. Um unmittelbare Eingriffe in die Bebauung nördlich der Stadthalle vermeiden zu können, ist der Bau einer ca. 80 m langen Stützmauer entlang der Rampe des Turnhallenweges und der Zufahrt zur Stadthalle notwendig.

Auswirkungen auf das bebaute Umfeld und das nachgeordnete Straßennetz:

Im Bereich der anzuhebenden St 2040 ist die Erschließung der anliegenden Bebauung und insoweit deren bisherige Nutzung nicht mehr gewährleistet. Die Fahrbahnoberkante verläuft bis zu 8 m über der bestehenden Straßenlage. Damit lägen künftig einige Häuser quasi unter der angehobenen St 2040 und sind deshalb abzulösen und zu beseitigen.

Durch die Maßnahmen im Zuge der St 2040 (Georgenstraße – Hauptgeschäftsstraße) und durch die notwendigen Folgemaßnahmen sind allein in der Georgenstraße 10 Wohn- und/bzw. Geschäftshäuser unmittelbar betroffen.

Davon sind 3 Gebäude infolge unmittelbarer Überbauung zu beseitigen.

- Wohn- und Geschäftshaus, Bau-km 0 + 200 links: wird von Teilen der Trasse der St 2040 unmittelbar überbaut.
- Wohnhaus, Bau-km 0 + 100 rechts: Überbauung infolge der ersatzweisen Wiederherstellung der Anbindung der Austraße.
- Wohnhaus, Bau-km 0 + 160 links: Überbauung infolge der ersatzweisen Wiederherstellung der Anbindung des Mühlweges.

Infolge der deutlich veränderten Höhenlage und der unmittelbaren Nachbarschaft ist die gewohnte Nutzung der übrigen an der St 2040 betroffenen, vornehmlich gewerblich genutzten und mit den Geschäftsräumen zur Staatsstraße ausgerichteten, Anwesen nicht mehr zu gewährleisten. Diese Gebäude sowie die darin eingerichteten Betriebe müssen abgelöst werden.

- Wohn- und Geschäftshaus bei Bau-km 0 + 125 rechts (Arztpraxis)
- Wohn- und Geschäftshaus bei Bau-km 0 + 150 rechts (Schreibwarenladen)

- Wohn- und Geschäftshaus bei Bau-km 0 + 180 rechts (Optiker)
- Wohnhaus bei Bau-km 0 + 110 links.

Die ersatzweise rückwärtige Erschließung ist nicht oder nur mit einem vollständigen Umbau der Gebäude möglich. Eine gewerbliche oder zu Wohnzwecken bestimmte Nutzung scheidet künftig aus.

Die weiteren 3, entlang der St 2040 betroffenen, Wohn- und Geschäftshäuser (Bau-km 0 + 100 links, Bau-km 0 + 130 links, Bau-km 0 + 210 rechts) bleiben voraussichtlich erschlossen. Inwieweit ihre bisherige Nutzung erhalten bleiben kann, ist abschließend nicht zu beantworten. Gerade für den Komplex der Raiffeisenbank (Bau-km 0 + 210) würden sich erhebliche Auswirkungen auf dessen bisherige Erschließung und der Ausrichtung der Geschäftsräume ergeben, so dass eine Ablösung auch dieses Gebäudekomplexes wahrscheinlich wird.

Maßnahmenbedingt sind darüber hinaus umfangreiche Anpassungen der Anbindung des Mühlweges, der Austraße, des Gartenhäuslweges, der Seilerstraße, des Turnhallenweges, des Alten Brückenweges und der Kreisstraße SAD 54 erforderlich. Auch im Bereich dieser Straßen und Wege ergeben sich erhebliche Eingriffe in die Erschließung und Nutzung der anliegenden Grundstücke.

Die verkehrlich notwendigen und maßnahmenursächlichen Anpassungen des nachgeordneten Wegenetzes erfordern weitere 4 Gebäudeabbrüche. Zu beseitigen sind Teile eines als Restaurant genutzten Gebäudes an der Austraße, 2 Nebengebäude am Gartenhäuslweg sowie der Stadl am Turnhallenweg. Auf der Ostseite der Naab kann aufgrund der veränderten Höhenlage der St 2040 das Ladengebäude bei Bau-km 0 + 365 rechts nicht mehr genutzt und insoweit auch nicht mehr erhalten werden.

Eingriffe ins Privateigentum, Flächenverbrauch, Eingriffe in Natur u Landschaft usw. Maßnahmenursächlich wird damit die Beseitigung / Ablösung von ca.12 von Wohn- und Geschäftshäusern bzw. Nebengebäuden sowie der unmittelbare Eingriff in die Erschließung von weiteren Wohn- und Geschäftshäusern unvermeidbar.

Der Kreis der mittelbar Betroffenen ist weitaus größer und kann nicht abschließend eingegrenzt werden.

Zu beachten ist, dass der Existenzverlust einer größeren Anzahl von Betrieben zu einem öffentlichen Belang erstarkt, da der Eingriff die wirtschaftliche und städtebauliche Struktur Nabburgs nachhaltig verändert. Zweifelsohne ist vorliegend eine städtebauliche Neuordnung des betroffenen Stadtteils veranlasst.

Vorteile:

- Entfall des höhengleichen Bahnübergangs
- Störungsfreier Verkehrsablauf

Nachteile:

- Ersatzlösung für den barrierefreien nichtmotorisierten Verkehr erforderlich
- Einrichtung eines Behelfsbahnübergangs
- Neubau einer Naabbrücke
- Aufwendige Maßnahmen zur Anbindung des nachgeordneten Straßennetzes
- Besondere verkehrstechnische Schwierigkeiten (große Längsneigung)
- Grenzwertige Trassierung (enge Kuppen und Wannen)
- Behelfsverkehrsführung außerhalb des Baufeldes
- Behelfsbrücke über die Naab

- Eingriffe ins Privateigentum
- Existenzverlust von einer größeren Anzahl von Betrieben
- Rückwärtige, ersatzweise Erschließung nur durch Umbau von Gebäuden möglich
- Gebäudeablösungen von Wohn- und Geschäftshäusern bzw. Nebengebäuden
- Veränderung der städtebaulichen Struktur

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

Es erfolgte eine Prüfung im Rahmen des Abschlusses der EKRK-Kreuzungsvereinbarung.

Die Stadt Nabburg hat sich gegen eine Höhenfreimachung der Kreuzung mit der Bahn in Bestandslage ausgesprochen.