

**Variante 11A****Allgemeine Beschreibung der Variante**

Innerörtliche Verlegungen im Süden des Bahnüberganges mit Beibehaltung des bestehenden Bahnüberganges (Ziffer 4.5.1 der Unterlage 1).

Die Variante beginnt westlich der Kreuzung St2156/St2040, führt über den Naabweg, quert die Naab, mittels eines Brückenbauwerkes und verläuft anschließend zwischen Nordgauhalle und der Siedlung „Turnhallenweg“ (über das dort befindliche Sportplatzgelände (TV1880 Nabburg)). Vom Verkehrsplatz aus unter- bzw. überfährt sie die Bahnlinie und stößt südlich des Kottek-Gebäudes auf die Austrasse. Die weitere Führung Richtung BayWa und Rankenweg entspricht in etwa der Planfeststellungstrasse (V10).

**Verkehrliche Beschreibung**

Sowohl die mengenmäßig dominanten Ziel- und Quellverehre und innerörtlichen (Binnen-) Verkehre, als auch der nichtmotorisierte Verkehr wird wie bisher über den bestehenden Bahnübergang abgewickelt. Der Durchgangsverkehr kann sowohl über den bestehende BÜ, als auch über die neue Trasse abgewickelt werden. Die verkehrliche Belastung des Neubauabschnittes würde gering ausfallen.

## **Technische Beschreibung**

Die Baulänge dieser Variante beträgt ca. 1334 m. Um die uneingeschränkte Befahrbarkeit (Leistungsfähigkeit und Sicherheit bzw. Begegnungsfalles Lkw/Lkw) zu gewährleisten, ist außerhalb von Knotenpunkten ein Mindestradius von 80m erforderlich. Bei vorliegender Variante wird dieser Mindestwert von 52 m deutlich unterschritten. Das führt zu Defiziten in Bezug auf die Haltesichtweite und die Verkehrssicherheit. Zur Querung der Bahn ist ein grund- und hochwasser- sowie auftriebssicherer Trog mit Bahnüberführung erforderlich. Bei einer Überführung der Staatsstraße 2040 neu wären Dammhöhen von ca. 7-8 m auf eine Länge von ca. 200 m erforderlich.

## **Ersatzmaßnahmen**

Aufgrund der Linienführung dieser innerörtlichen Varianten (Beginn an der Einmündung Naabweg in die St2040 und Ausbau der bisherigen Ortsstraße „Naabweg“) wäre zusätzlich zur bestehenden Naabbrücke eine weitere Naabbrücke unterstrom des bestehenden Bauwerkes zu errichten.

Die direkte Anbindung des Turnhallenweges und des Wohnmobilstellplatzes an die neue Trasse gestalten sich sowohl bei der Bahnüberführung, als auch bei der Straßenüberführung aufgrund der Höhenunterschiede sehr schwierig und ist nur durch aufwendigen Rampenlösungen möglich.

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

Diese Variante führt zu massiven Eingriffen in das bebaute Umfeld im Bereich der Austraße (Gebäudeablösungen), im Bereich des Sportgelände TV Nabburg, des Verkehrsübungsplatzes, des Sportgeländes TV Nabburg und östlich der Naab in unbebaute Flächen (Privateigentum).

Aus naturschutzfachlicher Sicht ist diese Variante gegenüber der plangegegenständlichen Trasse geringfügig eingriffserheblicher. Die Belange des Naturschutzes wären aber nicht so gewichtig, als dass sie entscheidungserheblich werden würden.

### Vorteile:

- Aufteilung und Verteilung der Verkehre

### Nachteile:

- Geringe verkehrliche Belastung der neuen Trasse (überwiegend Durchgangsverkehr). Keine nennenswerte verkehrswirksame Verbesserung der BÜ Situation.
- Höhengleicher Bahnübergang bleibt bestehen mit einer nicht nennenswerten/spürbaren Verkehrsentslastung am Bahnübergang
- Unterschreitung des Mindestradius → Einschränkung der Befahrbarkeit
- Eingriffe in unbebaute Flächen östlich der Naab
- Größere Baulänge
- Ausbau des Naabweges erforderlich
- Bei einer Überführung Dammhöhen zwischen 7 m und 8 m, städtebaulich inakzeptabel
- ein grund- und hochwasser- sowie auftriebssicherer Trog erforderlich
- zusätzlich zur bestehenden Naabbrücke eine weitere Naabbrücke unterstrom des bestehenden Bauwerkes erforderlich → dadurch Eingriffe in den Retentionsraum

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.