

Variante 11B**Allgemeine Beschreibung der Variante (Innerörtliche Variante im Süden)**

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 und quert anschließend die Naab und die Bahnlinie südlich der Siedlung „Turnhallenweg“ bzw. des Sportplatzes des TV 1880 Nabburg, mittels eines Brückenbauwerkes. Im weiter Verlauf unter- bzw. überfährt die Trasse die Bahnlinie unterhalb des Bahnhofes und quert in etwa senkrecht das Gelände der BayWa AG. Anschließend führt die Linie über den Rankenweg zum Kreisverkehrsplatz West. Der Bahnübergang bleibt bestehen.

Verkehrliche Beschreibung

Sowohl die mengenmäßig dominanten Ziel- und Quellverkehre 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. 1399 m

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. Massive Erdbewegungen 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.

Eine rückwärtige Anbindung des Turnhallenweges und des Wohnmobilstellplatzes an die neue Trasse wären sowohl bei einer Bahnüberführung, als auch bei einer Straßenüberführung möglich.

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

Deutlich weniger Eingriffe ins bebaute Umfeld, jedoch erhebliche Eingriffe östlich der Naab in unbebaute Flächen (Privateigentum) erforderlich.

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 Verkehrsentlastung am Bahnübergang
- 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.