

Variante 12



Allgemeine Beschreibung der Variante:

Ortsumgehungsvariante im Norden von Nabburg (großräumig) (Ziffer 4.5.2 des Erläuterungsberichtes)

Eine weiträumige Umfahrung im Norden von Nabburg analog der Vorentwurfsvarianten 11.1 in Verbindung mit II. 3 ist grundsätzlich denkbar. Die Trassenführung der Nordumgehung beginnt an der St 2040 westlich des Kreuzungspunktes mit der BAB A93 und führt parallel zur Autobahn nach Norden zur westlichen Einmündung der AS Nabburg der A 93/St 2156, führt nach Norden durch ein Wasserschutzgebiet, schwenkt vor der Häuserzeile am „Am Säulnhafner“ nach Westen durch eine Baulücke, quert die „Äußere Venedig“ und Perschener Straße (SAD 54), die Naab und führt dann in einem großen Bogen mit Querung der Bahnlinie nördlich an der Josefikapelle vorbei zur SAD 28 und tangiert dabei ein Naturdenkmal. Von hier führt die Trasse Richtung Süd-Westen, quert den Ludergraben (bzw. d. Str. „Langer Weg“), führt dann westlich an der Bereitschaftspolizei sowie dem Ortsteil Bergelshof vorbei und wird wieder auf die St 2040 auf Höhe der Einmündung der St 2156 zurückgeführt.

Diese Strecke würde teilweise durch bebautes Gebiet verlaufen, welche im Bereich der Ortsstraßen „Äußere Venedig“ bzw. „Am Säulnhafner“ jeweils nur noch eine Baulücke von ca. 10 m bis 15 m Breite aufweisen. Zu dieser Trasse sind auch Untervarianten, die nicht beschrieben sind, möglich. Der Bahnübergang bleibt bestehen.

Verkehrliche Beschreibung

Großräumige Umgehungen wurden bereits zu Beginn der planerischen Überlegungen, mithin bereits vor über 10 Jahren, intensiv diskutiert und gegenständlich im Rahmen einer Grobanalyse geprüft.

Diese Varianten weisen aufgrund des geringen Anteils überregionaler und regionaler Verkehre am Verkehrsaufkommen eine sehr geringe verkehrliche Wirksamkeit für Nabburg auf (je nach Planfall max. Verlagerungspotenzial auf eine Umgehung zwischen ca. 450 Kfz/24h und bis max. 2.380 Kfz/24h) und erfüllen insbesondere die planerischen Ziele hinsichtlich der Beseitigung des bestehenden Bahnüberganges nicht. Vielmehr müsste für die mengenmäßig dominanten, nicht verlagerbaren, innerörtlichen Verkehre der bestehende Bahnübergang erhalten bleiben.

Technische Beschreibung

Die Baulänge und die daraus resultierende Flächeninanspruchnahme dieser Variante ist mit einer Trassenlänge von ca. 5731 m um ein Vielfaches länger gegenüber der gegenständlichen „Planfeststellungsstrasse“. Das Planungsziel „Beseitigung des Bahnüberganges“ wird nicht erreicht. Diese Linienführung stellt eine Verlegung der Staatstraße 2040 dar und ist eine gänzlich andere Planung, die grundsätzlich dem gesetzlichen Auftrag (Abwicklung des Durchgangsverkehrs) entsprechen würde.

Die sehr schwierigen topografischen Verhältnisse nördlich von Nabburg, die Vielzahl notwendiger Bauwerke (Naabbrücke, ggf. Flutbrücken, Bahnquerung, GVS-Kreuzungen, usw.) sowie die Vielzahl vorhandener Zwangspunkte (Wasserschutzgebiete im Norden, naturschutzfachlich sehr hochwertige Bereiche, vorhandene Bebauung etc.) würden ungeachtet der o. g. naturschutzfachlichen Ausscheidungsgründe einen sehr hohen technischen und insoweit auch einen hohen finanziellen Aufwand für eine solche Umfahrung erfordern, ohne dass hiermit die mit der Planung verfolgten Ziele einer Bahnübergangsbeseitigung erfüllt werden könnten.

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

Trotz der geringen verkehrlichen Wirksamkeit greifen weiträumige Umfahrungen in massivem Umfang in sensible Bereiche von Natur und Landschaft ein. Der im Rahmen einer Grobanalyse durchgeführte Vergleich zur favorisierten, gegenständlichen „Planfeststellungsstrasse“ zeigt ungleich umfangreichere und ungleich erheblichere Eingriffe in Natur und Landschaft auf.

So beeinträchtigen die Nordumfahrungen erheblich das biotische Funktionsgefüge der biotopkartierten Naab, der Naabaue und des biotopkartierten Heckengebietes am steilen Geländeeinhang nördlich von Nabburg. Das Landschaftsbild und die Erholungseignung der kulturhistorisch intakten Landschaft (größtenteils Landschaftsschutzgebiet innerhalb des Naturparks Oberpfälzer Wald) werden weiträumig und unausgleichbar gestört. Aus naturschutzrechtlicher Sicht (u. a. spezielle artenschutzrechtliche Prüfung - saP) scheinen die Naturschutzbelange so gewichtig, dass die Belange des Bauvorhabens im Range nachstehen.

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-Kreuzungs-Vereinbarung.