

Variante 5 (Fiktivtrasse 1,5a)



Allgemeine Beschreibung der Variante:

Beseitigung des schienengleichen Bahnüberganges mit Kreuzung der Bahnlinie auf Höhe der Stadthalle und Einschleifung in die Regensburger Straße (Fiktivtrassen 1.5a, Ziffer 4.3.1.3 der Unterlage 1)

Die Trassenführung beginnt in der Regensburgerstraße, auf Höhe der Bahnhofstraße und verläuft durch die anschließende Wohnbebauung und zwischen Nettomarkt und Kartoffelhalle (BayWa) hindurch. Anschließend unterfährt sie die Bahnlinie und den Turnhallenweg und schließt in etwa auf Höhe der Kreisstraße SAD 54 an die bestehende Staatsstraße 2040 an. Die Variante V5 hat eine ähnliche Trasse wie die Variante V4 mit dem Unterschied, dass durch eine längere Rampe die Längsneigung (Anstieg zur Regensburger Straße) reduziert wird. Aus verkehrstechnischer Sicht sind zur Anbindung der Austrasse, der Abkröpfung der Regensburger Straße und des Ramgrabens notwendigen Folgemaßnahmen erforderlich.

Verkehrliche Beschreibung

Der Durchgangsverkehr und der mengenmäßig dominante Ziel- und Quellverkehr sowie der innerörtliche (Binnen-) Verkehr kann über die neue Trasse abfließen.

Für den nichtmotorisierten Verkehr ist aufgrund der Längsneigungen eine Ersatzlösung erforderlich, die ebenso barrierefrei nutzbar sein muss.

Technische Beschreibung

Um die Längsneigungen zu reduzieren, wurde die Untervariante 1.5a untersucht. Diese zeichnet sich durch eine abweichende - geschwungene - Linienführung aus, um über eine so entstehende größere Entwicklungslänge die bestehenden Höhenunterschiede günstiger abwickeln zu können.

Wie die Untersuchungen zur Trasse 1.5a zeigen, werden die zulässigen trassierungstechnischen Maximalwerte für die Längsneigung (7 %) ebenfalls überschritten. Trotz der Verlängerung der Trasse gegenüber der Variante 1.5 sind Längsneigungen von über 7 % notwendig, um die topografisch bedingten Höhenunterschiede zu überwinden.

Dennoch beträgt die Baulänge im Zuge der St 2040 ca. 770 m.

Ersatzmaßnahmen

Die aus verkehrstechnischer Sicht notwendigen Folgemaßnahmen zur Anbindung der Austraße, die Abkröpfung der Regensburger Straße und des Ramgrabens, erfordern weitere Eingriffe in Privateigentum und in Betriebsflächen der BayWA.

Darüber hinaus ergeben sich notwendige Anpassungen im nachgeordneten Wegenetz auf einer Länge von nahezu 500 m. Die notwendigen Dammbauwerke würden eine Höhe von bis zu 5 m aufweisen.

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

4 Wohn- und Geschäftshäuser an der Regensburger Straße (Bau-km 0 + 045 bis Bau-km 0 + 100),

Teilbereich eines Supermarktes (Netto) sowie den zugehörigen Parkplatz (Bau-km 0 + 200 bis Bau-km 0 + 330)

1 gewerblich genutzte Halle (Bau-km 0 + 350)

die Wohnbebauung im Bereich nördlich der Stadthalle (mind. 3 Wohngebäude, Bau-km 0 + 480 bis Bau-km 0 + 520)

den zur Stadthalle gehörenden Parkplatz (Bau-km 0 + 420 bis Bau-km 0 + 480)

gewerblich genutzte Flächen der BayWa.

Insoweit wären insgesamt 3 Wohngebäude, 4 Wohn- und Geschäftshäuser (mit Nebengelassen), 1 Gewerbehalle und 1 Supermarkt einschließlich des zugehörigen Parkplatzes abzulösen und zu beseitigen. Inwieweit die 2 nicht unmittelbar zu überbauenden Wohngebäude nördlich der Stadthalle ebenfalls abgelöst werden müssen, bliebe vertieften Untersuchungen und entsprechenden Verhandlungen vorbehalten, kann jedoch im Rahmen dieser Untersuchung unterstellt werden. Eine weitere Trassenverschiebung zur Vermeidung der Eingriffe in die Gewerbehalle bei Bau-km 0 + 350 würde im Gegenzug Eingriffe in die Stadthalle (Bau-km 0 + 450) verursachen Neben der kostenerheblichen Ab- bzw. Umsiedelung der eingerichteten Betriebe, der Ablösung

der Gebäude wären auch die zum Supermarkt und zur Stadthalle gehörenden Parkplätze zu ersetzen. Inwieweit hierfür adäquater Ersatz bereitgestellt werden könnte, ist in diesem Untersuchungsstadium nicht zu beantworten. Im Fall des Supermarktes kann jedoch von einer notwendigen Betriebsverlagerung ausgegangen werden.

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

Aus städtebaulicher Sicht ist dies angesichts der unmittelbaren Nachbarschaft zu bestehenden Wohngebäuden (Bau-km 0 + 120) inakzeptabel.

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
- Verbesserung des Verkehrsablaufs

Nachteile:

- Ersatzlösung für den barrierefreien nichtmotorisierten Verkehr erforderlich
- Neubau einer Naabbrücke
- Ersatz für Parkplatz vor der Nordgauhalle
- Aufwendige Maßnahmen zur Anbindung der Austraße, des Abkröpfung der Regensburgerstraße und des Ramgrabens mit zusätzlichen Eingriffen ins Privateigentum
- Eingriffe ins Privateigentum
- Existenzverlust von einer größeren Anzahl von Betrieben
- Gebäudeablösungen von Wohn- und Geschäftshäusern bzw. Nebengebäuden
- Umsiedlung von Betrieben
- Neuordnung 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-Kreuzungs-Vereinbarung.