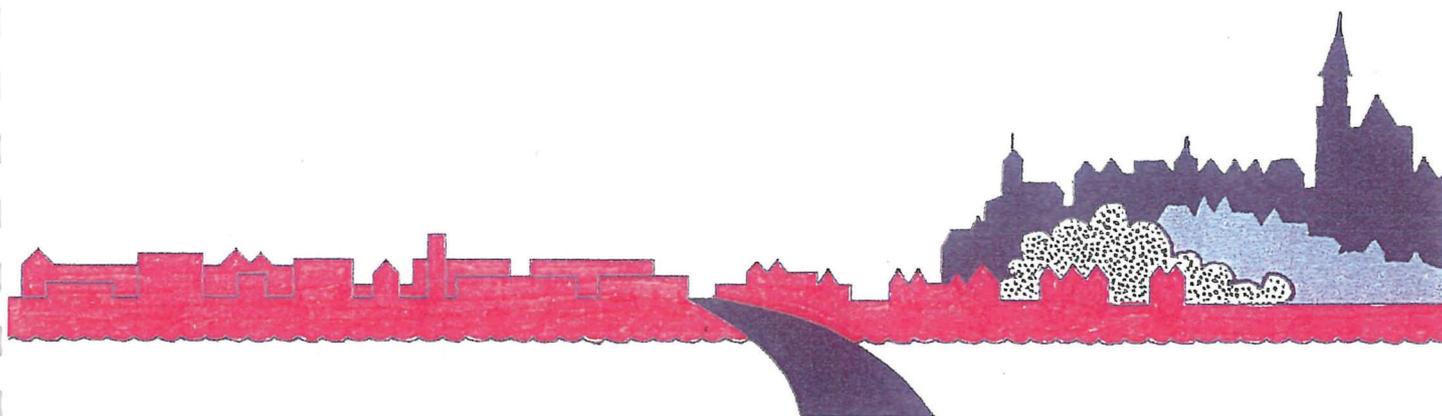


Verwaltungsgemeinschaft  
NABBURG  
Eing.: 01. MAI 2001  
Ref.: .....

## Stadt Nabburg



# Städtebauliche Rahmenplanung "Südstadt"

Zusammengefasster Bericht

20.04.2001

---

Stadt Nabburg

Städtebauliche Rahmenplanung  
"Südstadt"





	Inhalt	Seite
1	Problemstellung	5
1.1	Anlass und Aufgabenstellung	5
1.2	Vorgaben und Planungsgrundlagen	7
2	Die Qualitäten und Mängel im städtebaulichen Zusammenhang	10
2.1	Bebauung und Freiflächen	10
2.2	Verkehr	13
3	Vorbereitende Gutachten zur städtebaulichen Rahmenplanung	15
3.1	Verkehrsuntersuchung	15
3.2	Schalltechnische Untersuchung	16
3.3	Untersuchung der Alternative W2	16
4	Zusammenfassung und Wertung	17
5	Die Ziele und Aufgaben der Neuordnung	18
5.1	Bebauung und Grünordnung	18
5.2	Verkehr	19
6	Die städtebauliche Rahmenplanung	22
6.1	Aufgabe	22
6.2	Darstellung der einzelnen Bereiche	23
7	Die weiteren Schritte	30
	Impressum	35



*Bahnübergang in Richtung  
Stadtmitte*



*Blick auf das Planungsgebiet  
mit Oberstadt und angrenzenden Stadtteilen  
von Südwesten*

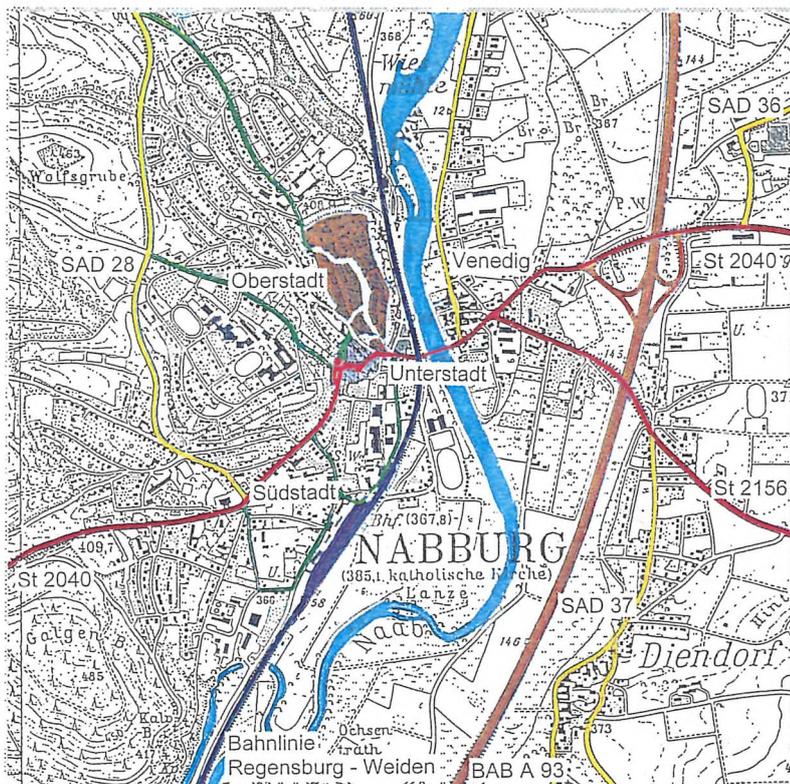
# 1 Problemstellung

## 1.1 Anlass und Aufgabe

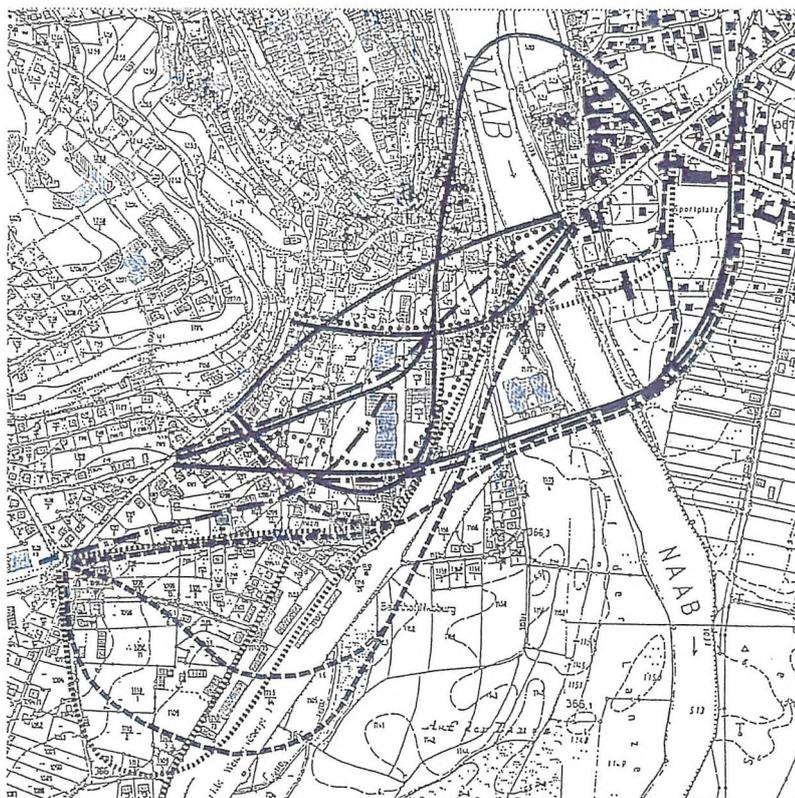
Seit mehreren Jahrzehnten versucht die Stadt Nabburg, die Verkehrsprobleme im Zuge der Staatsstraße 2040 zu lösen.

Die heute mit bis zu 15.000 Kraftfahrzeugen pro Tag belastete Staatsstraße führt besonders im Kreuzungsbereich mit der Bahnlinie Regensburg-Hof und der Naab zu erheblichen Störungen im Verkehrsablauf. Abgesehen davon verhindert sie in der Georgenstraße und der Regensburger Straße die Entwicklung eines attraktiven Geschäftsbereichs.

Verkehrszunahme, rascher struktureller Wandel und fehlende städtebauliche Zielvorstellungen haben dazu geführt, dass der gesamte Bereich zwischen der historischen Oberstadt, dem Galgenberg und



Topografische Situation und überörtliche Verkehrsbeziehungen



Ein Teil der in 20 Jahren vorgeschlagenen und untersuchten Alternativen zur Lösung der Verkehrsprobleme.

der Naab heute erhebliche städtebauliche Missstände aufweist. Diese müssen mit einem langfristig angelegten Neuordnungskonzept behoben werden.

Damit ist die Sanierung und Entwicklung dieses Gebietes zu einem wichtigen städtebaulichen Zukunftsprojekt der Stadt geworden.

Um der Lösung des Problems näher zu kommen, gab die Stadt Nabburg 1997 ein Gutachten zur städtebaulichen und verkehrlichen Neuordnung im Zuge der Staatsstraße 2040 in Auftrag. Dieses wurde mit Planungszuschüssen des Freistaates gefördert.

Die damit beauftragte, interdisziplinär zusammengesetzte Planungsgruppe zeigte in Zusammenarbeit mit den Fachstellen Lösungsmöglichkeiten nach städtebaulichen, landschaftlichen und technischen Gesichtspunkten auf und prüfte diese auf ihre Umweltverträglichkeit, Wirtschaftlichkeit und Durchführbarkeit.

Außerdem wurde in einem gesonderten, vom Straßenbauamt Sulzbach-Rosenberg in Auftrag gegebenen Gutachten untersucht, ob eine weiträumige Umfahrung der Stadt zur Lösung der Verkehrsprobleme beitragen könnte.

Ergebnis der Untersuchungen war ein Lösungsvorschlag, der eine altstadtnahe Querung mit Anschluss an das überörtliche und örtliche Verkehrsnetz vorsah. Er hielt den städtebaulichen, landschaftlichen und verkehrlichen Kriterien stand und erschien auch wirtschaftlich vertretbar.

Diesen Vorschlag weiter zu untersuchen und zu verfeinern sowie die städtebauliche, landschaftliche und umweltverträgliche Einbindung und Weiterentwicklung der tangierten Stadtgebiete zu erreichen, ist Aufgabe dieser städtebaulichen Rahmenplanung.

## 1.2 Vorgaben und Planungsgrundlagen

Das Gutachten zur städtebaulichen und verkehrlichen Neuordnung im Zuge der Staatsstraße 2040 von 1998 ist Grundlage für die städtebauliche Rahmenplanung. Es wird hier zusammengefasst dargestellt.

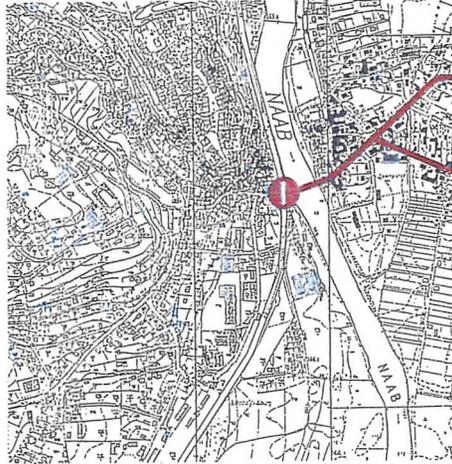
Die Vielzahl von möglichen Alternativen und Varianten, die im Laufe der Jahre entwickelt worden waren, ließ es ratsam erscheinen, schon im Vorfeld aller weiteren Überlegungen Kriterien festzulegen, an denen die Trassenvorschläge gemessen werden konnten. Auch sollten städtebauliche, landschaftliche und umweltbezogene Planungsüberlegungen stärkere Berücksichtigung finden.

In einer Reihe von Abstimmungsgesprächen zwischen der Stadt, dem Straßenbauamt, der Deutschen Bahn AG und der Planungsgruppe wurden die Rahmenbedingungen für die Auswahl dieser grundsätzlichen Planungskriterien diskutiert und festgelegt. Drei Kriterien standen im Vordergrund:

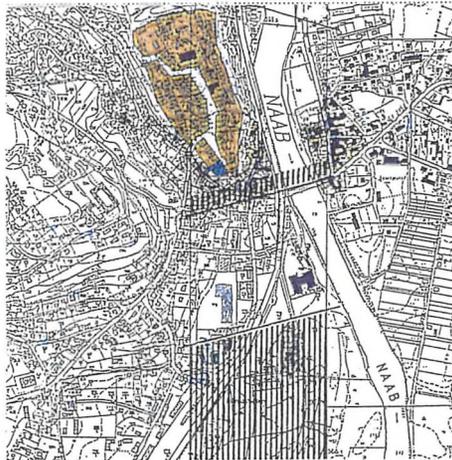
1. Schließung des Bahnübergangs für den motorisierten Verkehr und gleichzeitig Maßnahmen, die eine Querung für Fußgänger und Radfahrer erlauben,
2. Festlegung eines ca. 300 m breiten Korridors südlich der Georgenstraße, in dem wegen der Altstadtnähe eine Querung der Bahn erfolgen soll und
3. Bündelung des überörtlichen und örtlichen Verkehrs an zwei Knotenpunkten, und zwar westlich im Bereich der Regensburger Straße / Diepoldstraße und östlich im Stadtteil Venedig.

Dem Planungskriterium 1 wurde dabei besondere Priorität zugemessen, weil es auf folgende zentrale Punkte abzielte:

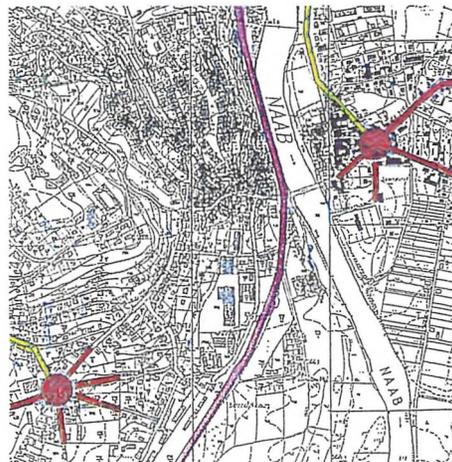
- o Beseitigung erheblicher Sicherheitsrisiken auf dem höhengleichen und stark frequentierten Bahnübergang,
- o Abbau der Verkehrsbehinderungen durch den Bahnübergang und Verbesserung des Verkehrsflusses,
- o Vollzug des Gesetzesauftrags durch die (staatlichen) Maßnahmeträger und Drittelung der Baukosten für die durch die Beseitigung des Bahnübergangs



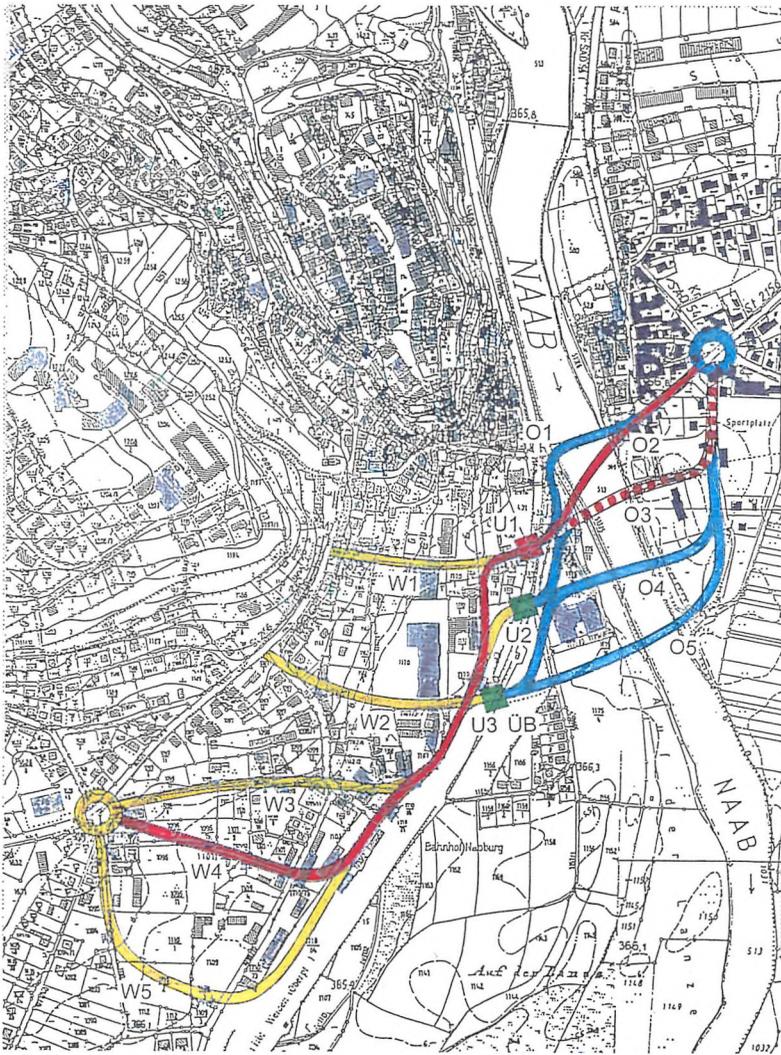
Kriterium 1  
derzeitige Bahnquerung  
schließen



Kriterium 2  
Zentrumsnähe wichtig

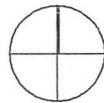


Kriterium 3  
zwei Verknüpfungspunkte  
schaffen



Übersicht über die alternativen Streckenführungen aus Gutachten von 1998

- - - vorgeschlagene Trasse
- vom Stadtrat zur Weiterbearbeitung beauftragte Trasse



Originalmaßstab 1 : 5000



entstehenden Aufwendungen zwischen Freistaat, Bahn AG und Stadt nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz,

- o entschiedene Verkehrsentslastung in der Unterstadt als Voraussetzung für die Entwicklung eines attraktiven Geschäftsbereichs auf der einen und für die Minderung der Umweltbelastungen auf der anderen Seite.

Auch das Planungskriterium 2 spielte bei den anstehenden Überlegungen eine wichtige Rolle, weil damit weiterhin die leichte Erreichbarkeit der Ober- und Unterstadt für den Kraftfahrer sichergestellt werden konnte.

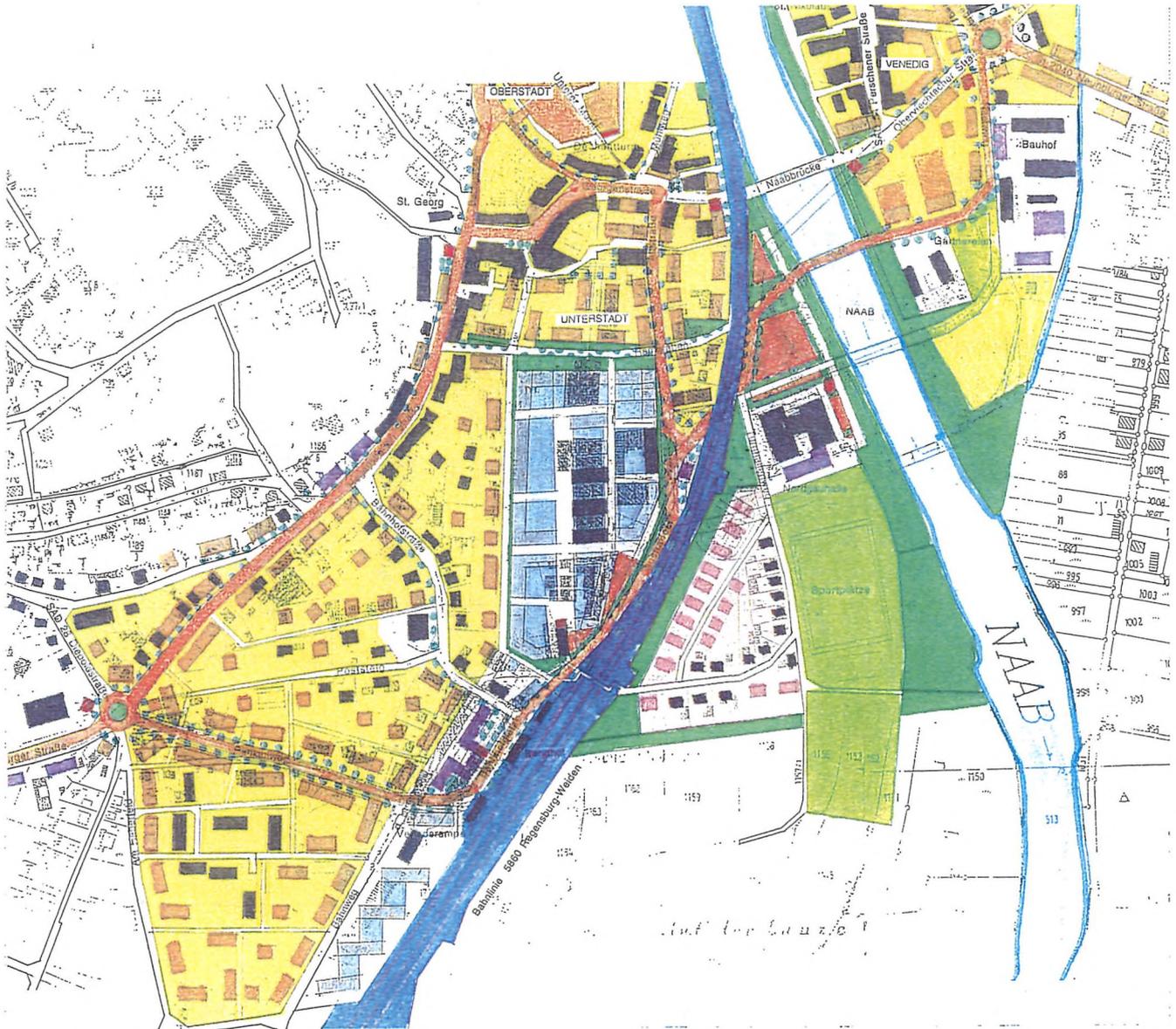
Auf der Grundlage dieser Kriterien und nach Abklärung der Tatsache, dass großräumigere Umgehungen aus landschaftlichen, verkehrlichen und wirtschaftlichen Gründen keine Lösung bieten, war es möglich,

- o westlich der Bahn fünf Alternativen (W)
  - o östlich der Bahn vier Alternativen (O) sowie
  - o im Bereich der Querung
    - zwei Alternativen in Form einer Unterquerung (U) und
    - eine Alternative in Form einer Überführung (ÜB)
- anzubieten.

Auf der Grundlage eines umfangreichen Bewertungskataloges wurden diese Alternativen geprüft und die Empfehlung ausgesprochen, die Trassenalternative W4 (Rankenweg / Bahnhof / Austraße), die Unterführung U2 (unmittelbar nördlich der Nordgauhalle) und die Trasse O3 (Naabübergang rund 80 m südlich des jetzigen Überganges) weiter zu verfolgen.

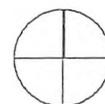
In einem ersten groben Strukturkonzept wurde die neue Straße städtebaulich und landschaftlich in das bestehende Gefüge eingebunden, und die angrenzenden, von der Planung tangierten Stadtbereiche wurden neu geordnet.

Der Stadtrat setzte sich mit dem Gutachten mehrfach und sehr engagiert auseinander. In einer gut besuchten Bürgerversammlung wurden die Ergebnisse kontrovers diskutiert, und auch die Presse nahm sich ausführlich dieses wichtigen Stadtthemas an.

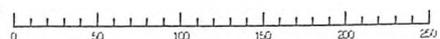


Strukturkonzept aus Gutachten 1998

- Wohngebiet
- Mischgebiet
- Gewerbe
- Gemeinbedarf
- Hauptverkehrszüge, Parken, mit Grüncharakter
- Bahn
- Sport
- Gartenbau
- Gebäudebestand
- Möglichkeiten zur Umstrukturierung
- Markante Gebäude mit Fernwirkung
- Grünausstattung verbessern



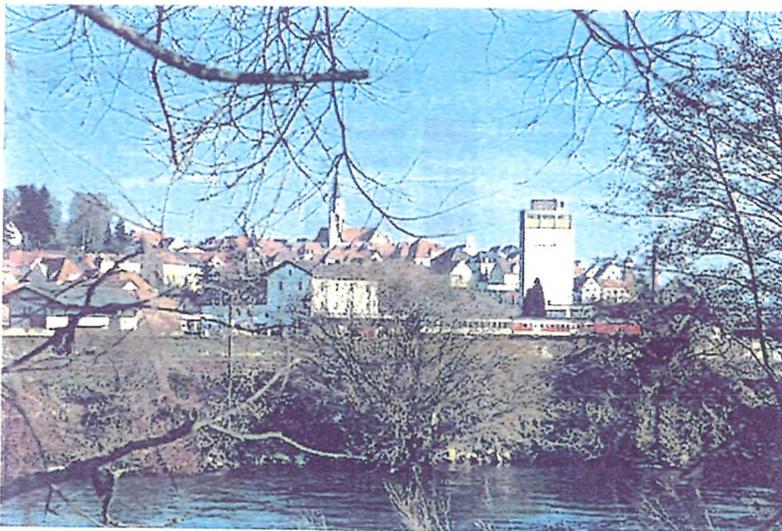
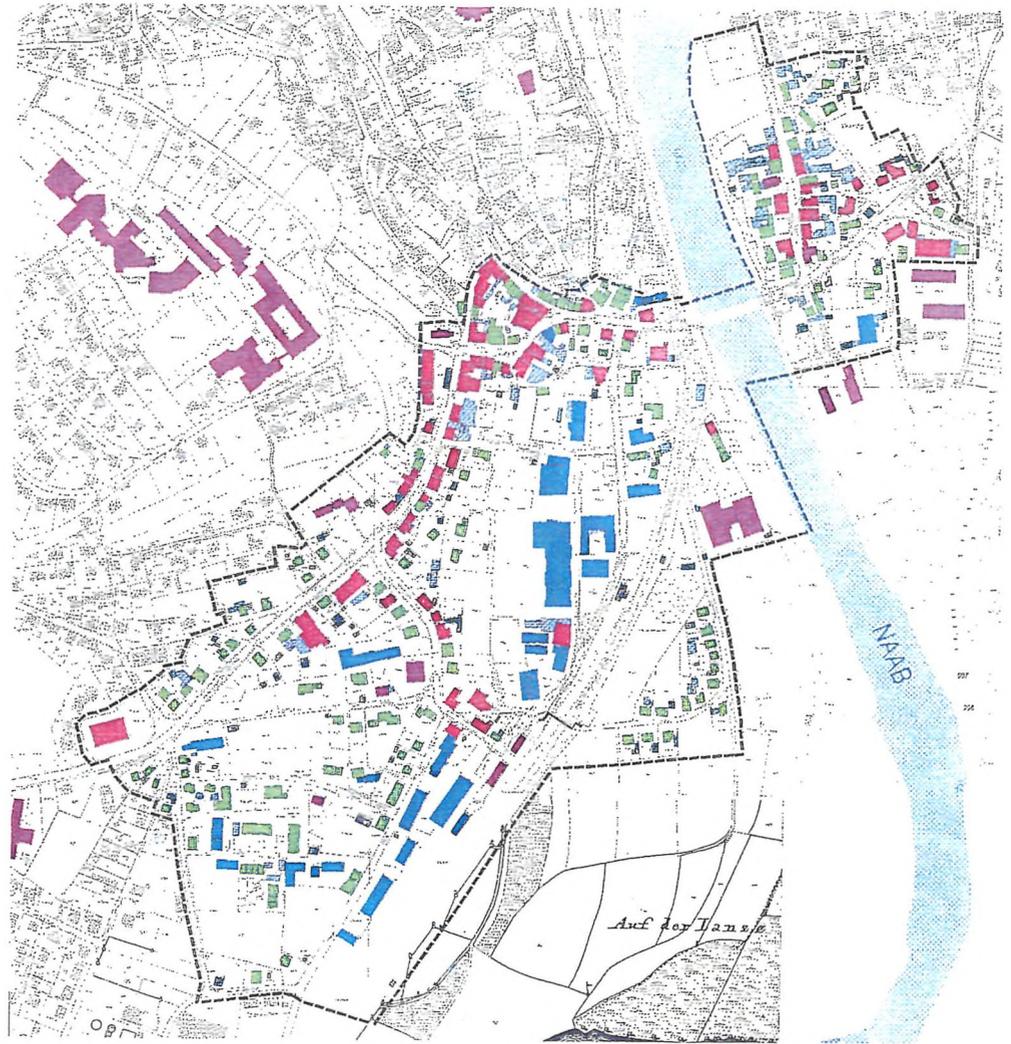
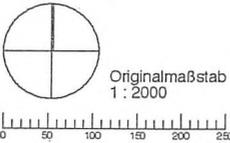
Originalmaßstab 1 : 2500



In der Sitzung vom 20. September 1998 gab der Stadtrat die vorliegende städtebauliche Rahmenplanung unter Zugrundelegung der Trassenalternativen W2-U2-O2 in Auftrag. Auch diese Untersuchung wird mit Zuschüssen des Landes für städtebauliche Planungen und Forschungen gefördert.

Gebäudebestand und Nutzungen; Untersuchungs- und Planungsgebiet

-  öffentliche Dienstleistungen/ Gemeinbedarf
-  Einzelhandel/Ladenhandwerk/ private Dienstleistungen (ohne und mit Wohnen)
-  Gewerbe
-  Wohnen
-  Nebengebäude und sonstige Gebäude



Blick über die Naab auf Bahnhof und Gewerbegebiet im Hintergrund die Oberstadt

## 2 Qualitäten und Mängel im städtebaulichen Zusammenhang

### 2.1 Freiflächen und Bebauung

Das Untersuchungs- und Planungsgebiet der städtebaulichen Rahmenplanung wurde entsprechend der Aussagen des Gutachtens von 1998 abgegrenzt. Es umfasst eine Fläche von 44 ha und ist gekennzeichnet durch sehr unterschiedliche Gebietskategorien.

Da sind einerseits die Unterstadt und die Venedig als zwei historische Stadtbereiche, die in der Urkarte von 1834 neben der dominanten Oberstadt als dicht bebaute Stadtzellen erscheinen. Beide sind im Laufe der Zeit durch erhebliche Eingriffe in die Bausubstanz, besonders im Zuge von Ver-



links oben: Gewerbegebiet entlang der Bahn  
rechts oben: Siedlung am Turnhallenweg  
links unten: Georgenstraße in der Unterstadt  
rechts unten: Perschener Straße in der Venedig

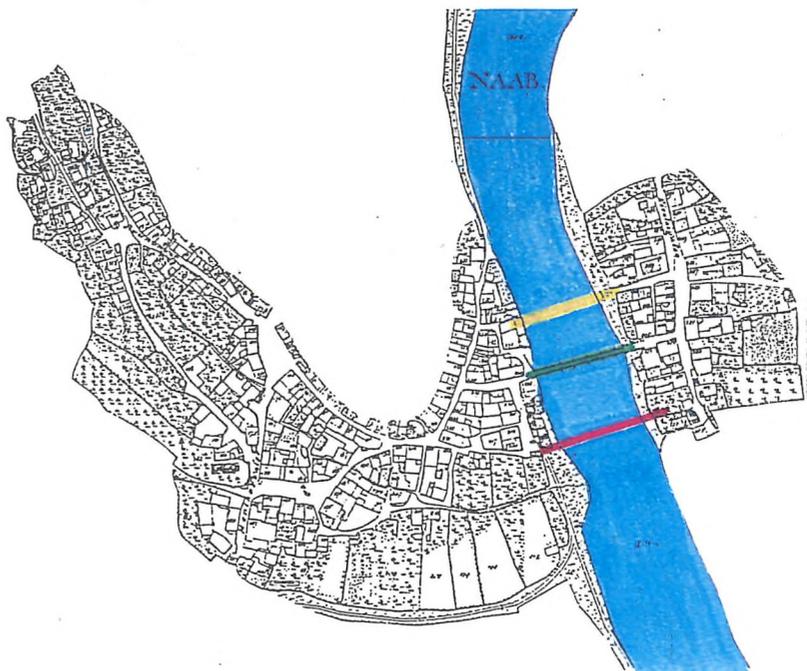
kehrmaßnahmen, und durch übergangslosen Weiterbau in ihrem Erscheinungsbild stark verändert worden.

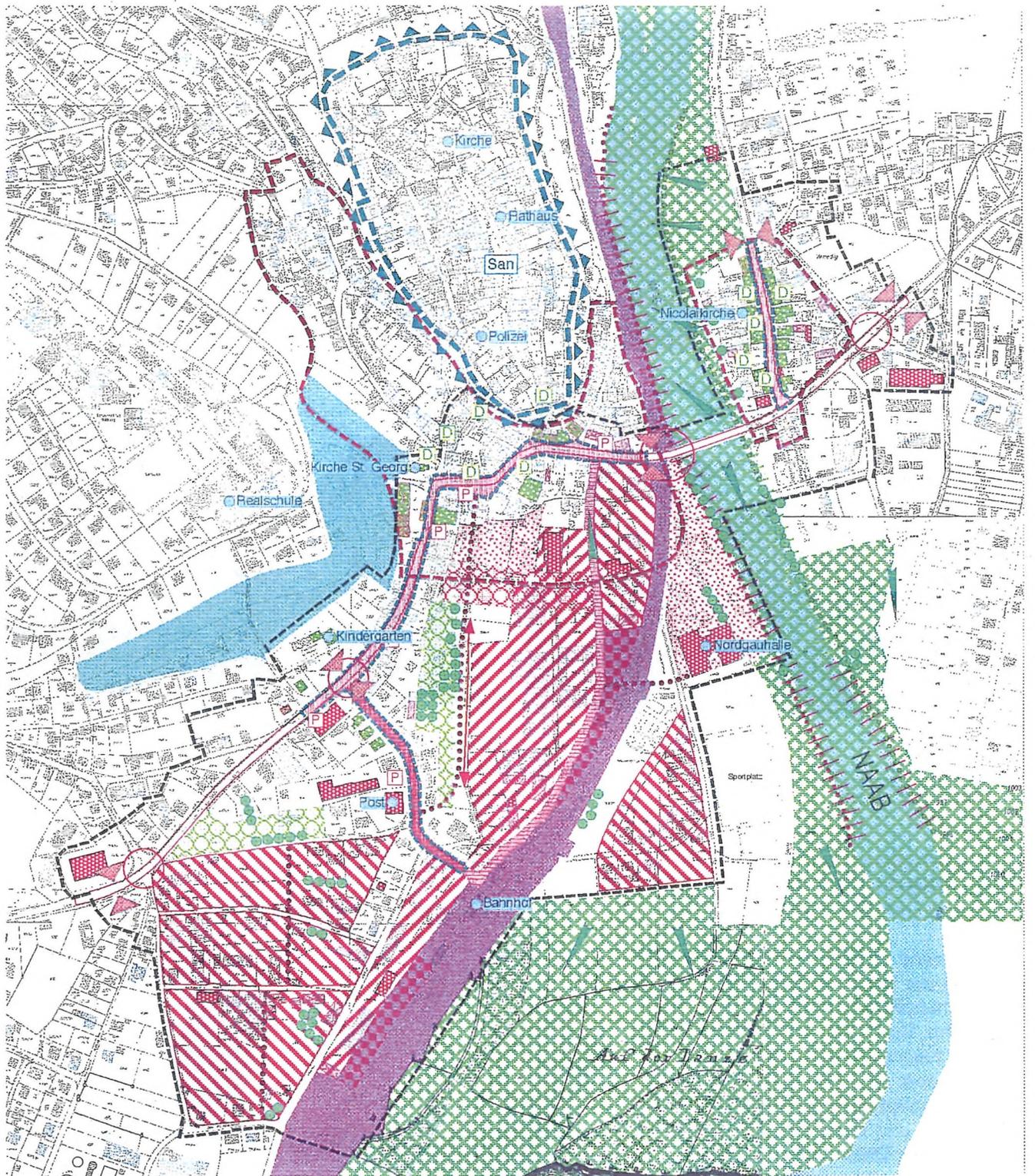
Angrenzend an die Unterstadt haben sich entlang der Regensburger Straße und in der Bahnhofstraße nach dem Bau der Eisenbahn Geschäfte und Handwerksbetriebe niedergelassen, die in teils geschlossener und teils offener Bauweise mit Wohngebäuden durchmischt sind. Sie ergänzen und erweitern das Geschäftszentrum der Unterstadt.

Entlang der Bahn hat sich ein breiter Gürtel mit Mischnutzungen und reinem Gewerbe entwickelt. Der früher gegebene Standortvorteil durch den Gleisanschluss spielt heute keine Rolle mehr bzw. verliert an Bedeutung. Die Flächen sind fast vollständig versiegelt.

Die Bahnlinie Regensburg-Weiden wird täglich von 74 Zügen befahren (2001), ist zweiseitig ausgebaut und nicht elektrifiziert.

Ausschnitt aus der Urkarte von 1834 mit Naabübergängen





ziert. Im Bereich des Bahnhofs liegen größere zusammenhängende Flächen brach oder sind untergenutzt.

Im südlichen Planungsgebiet zwischen Poststeig, Bahnweg und Am Haberstroh wurden die ehemals landwirtschaftlich genutzten Flächen mit Einfamilienhäusern und Geschosswohnungen bebaut, allerdings ohne erkennbares städtebauliches Konzept.

Zwischen Bahn und Naab wurde in den 60er Jahren die Nordgauhalle als große Mehrzweckhalle gebaut, mit angrenzend weit in die Aue reichenden Freisportanlagen. Südwestlich davon hat sich eine Splittersiedlung mit Einfamilienhäusern entwickelt.

Die Naab selbst liegt als über 50 Meter breiter, eindrucksvoller Flusslauf zwischen der hoch aufragenden Oberstadt und den im Laufe der weiteren Entwicklung entstandenen Stadtgebieten. Besonders nördlich und südlich der Stadt erweitert sich die Aue zu einer reizvollen Flusslandschaft mit Inseln, Altarmen und unverstellten weiten Ausblicken.

## 2.2

### Verkehr

Der erste Übergang über die Naab war eine Furt auf Höhe der Nikolaikirche in der Venedig. Im Laufe der Geschichte wurde er, um dem wachsenden Verkehrsaufkommen zu begegnen, in zwei Schritten immer weiter nach Süden verlegt.

Der zuletzt geschaffene Übergang stellt zusammen mit dem höhengleichen Bahnübergang heute das Nadelöhr im Verkehrsgeschehen von Nabburg dar.

Die Verkehrsbehinderungen in der Georgenstraße und der Regensburger Straße sind erheblich. Beeinträchtigungen durch Lärm und Abgase haben ein unzumutbares Maß erreicht.

Es fehlen Parkplätze und ausreichende Flächen für Auslagen, Sitzmöglichkeiten und für bequemes, ungestörtes Gehen. So verhindert der Kraftfahrzeugverkehr, dass eine angenehme Einkaufsatmosphäre entstehen kann, die gegenüber an-

■ Potenziale / Qualitäten / Stärken  
■ Konflikte / Mängel / Schwächen

bebaute Flächen, Freiflächen

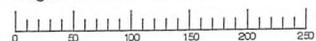
- wichtige öffentliche Einrichtungen
- historischer Bereich Aufwertung durch Sanierung
- hochwertige städtebauliche Anlage mit Fernwirkung
- historischer Bereich ohne Aufwertung
- Denkmalschutz
- ortsbildprägende Gebäude als Einzelgebäude und im Ensemble
- städtebaulich ungeordnete Entwicklung
- Gewerbe mit Lagerflächen ungeordnete Umstrukturierung
- gebietsfremde Bebauung
- starke bauliche Mängel
- Leerstand / untergenutzt
- Konzentration privater Einrichtungen
- fehlende bauliche Zäsur

nicht bebaute Flächen, Verkehrsflächen

- Konfliktpunkte
- (überörtliche) Verkehrsstraße mit Trennwirkung und Lärm- und Abgasemissionen
- straßenbauliche Mängel
- Mängel in der Straßenraumgestaltung
- Mängel an Stellplätzen
- fehlende Erschließung
- fehlende Fuß- und Radwegverbindungen
- vorhandene Fuß- und Radwegverbindungen
- Bahngelände als Barriere
- Landschaftsraum Flußaue
- Naabufer nicht zugänglich
- Naabufer zugänglich
- wertvoller Baumbestand
- zusammenhängende Grünflächen
- fehlendes Trenngrün
- Brachflächen
- Neuordnung erforderlich
- wichtige Blickbeziehungen
- Grenze des Untersuchungs- und Planungsgebiets



Originalmaßstab 1 : 2000





Einkaufsstraße Regensburger Straße

deren Einkaufsstandorten langfristig konkurrenzfähig bleibt.

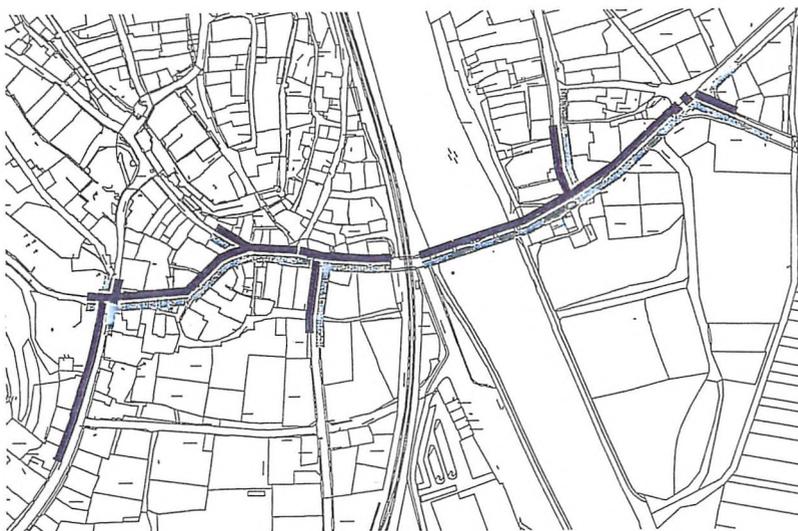
Es dominiert das Auto und der Asphalt, Aufenthaltsqualität und Attraktivität fehlen.

Ein weiterer Konfliktpunkt ist der Kreuzungsbereich von Oberviechtacher und Neunburger Straße in der Venedig und, etwas weniger kritisch, der Kreuzungsbereich von Regensburger Straße, Diepoldstraße und Rankenweg.

Ansonsten fehlen im Planungsgebiet einzelne Erschließungsstraßen, die eine sinnvolle bauliche Entwicklung ermöglichen. Außerdem ist das Fuß- und Radwegenetz unzureichend und lückenhaft.

Der Bahnhofsvorbereich ist ungestaltet, und die Verkehrsfunktionen müssen geordnet werden.

Bahnhofstraße und Austraße weisen konstruktiv-bauliche Mängel auf, die behoben werden müssen.



 Vormittagsspitze  
 Nachmittagsspitze

Staulängenermittlung Stand 1999

### 3 Vorbereitende Gutachten zur städtebaulichen Rahmen- planung

#### 3.1 Verkehrsuntersuchung

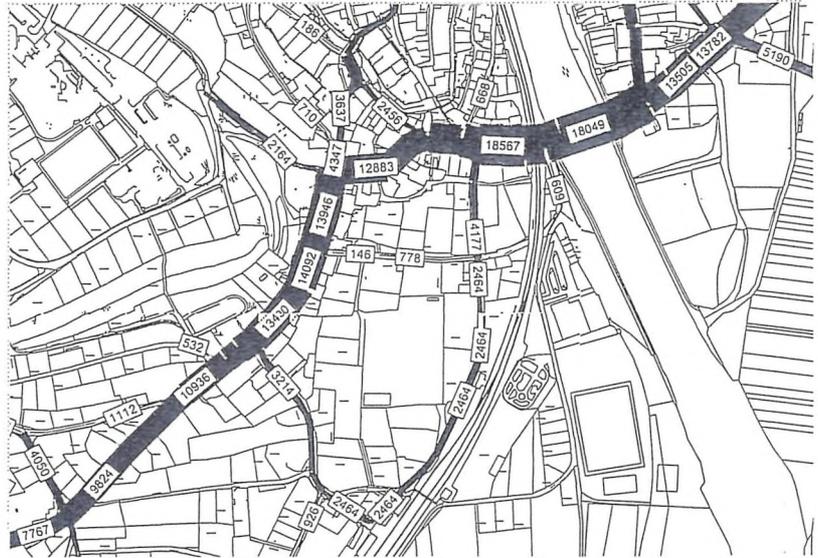
Aufgabe der Verkehrsuntersuchung von 1999 war es, das aktuelle Verkehrsaufkommen im Umgriff des Rahmenplanes zu ermitteln und in einer Trendprognose die zukünftige Verkehrsentwicklung abzuschätzen. In einem zweiten Schritt sollten der zukünftig zu erwartende Verkehr auf das geplante neue Verkehrsnetz umgelegt und die Auswirkungen dargestellt werden.

Zwischen 1990 und heute hat der Verkehr jährlich um fast 2% zugenommen. Heute passieren zwischen 11.000 und über 16.000 Kraftfahrzeuge pro Tag den engeren Geschäfts- und Wohnbereich in der Georgenstraße und der Regensburger Straße. In der Nachmittagsspitze ist mit einem Verkehrsaufkommen von fast 1000 Kfz/h zu rechnen. Das führt schon heute dazu, dass einzelne Knotenpunkte den Verkehr nicht mehr bewältigen und bei geschlossener Bahnschranke der Verkehr regelmäßig zum Erliegen kommt.

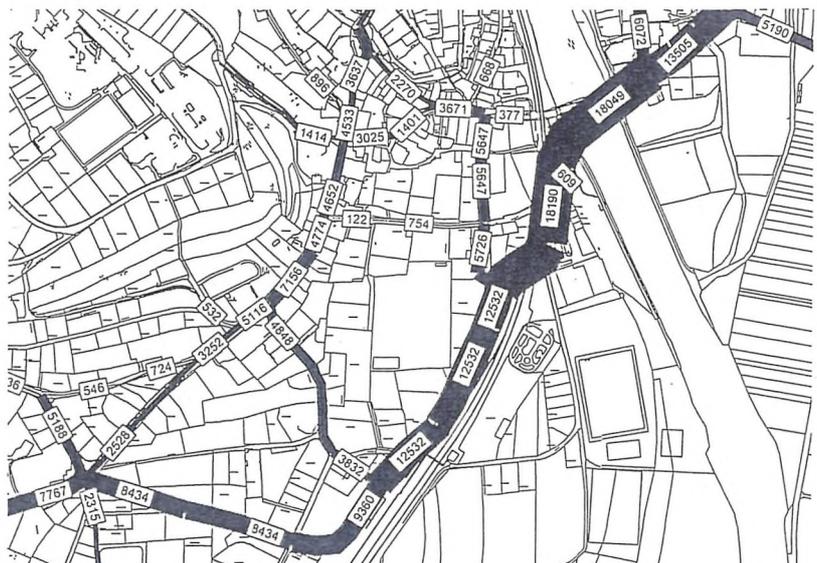
Der Ziel- und Quellverkehr ist mit einem Anteil von etwas mehr als 50%, der Durchgangsverkehr lediglich mit fast 18% vertreten.

Bei unverändertem Verkehrsnetz ist für das Jahr 2015 mit einem Verkehrsaufkommen zwischen 13.500 und 18.500 Kraftfahrzeugen zu rechnen. Damit werden die Probleme und Konflikte weiter verschärft.

Wird der zu erwartende Verkehr auf das geplante neue Netz mit der Alternative W4-U2-O2 umgelegt, nimmt die Verkehrsbelastung entlang der Georgenstraße und der Regensburger Straße entscheidend ab, ohne dass dieser Straßenzug seine Verkehrsbedeutung verliert. In der Bahnhofstraße nimmt der Verkehr zu und entspricht damit in etwa dem Verkehrsaufkommen in den übrigen Geschäftsstraßen. Das Verkehrsaufkommen zur Oberstadt bleibt gleich. Dies kann als



Verkehrsaufkommen nach Prognose 2015  
für bestehendes Netz



Verkehrsaufkommen nach Prognose 2015  
für geplantes Verkehrsnetz nach Alternative W4-U2-O2

wichtiger Hinweis darauf gelten, dass die Oberstadt durch die neue Verkehrsführung nicht ins Hintertreffen geraten wird.

### 3.2 Schalltechnische Untersuchung

Bereits bei Auswahl der Trasse W4-U2-O2 im Rahmen des Gutachtens von 1997 waren Gesichtspunkte des Schallschutzes grundsätzlich berücksichtigt worden. Nun sollte im Rahmen der Aufstellung des städtebaulichen Rahmenplanes näher untersucht werden, wie sich die Straßen-trasse in Bezug auf den Schallschutz im Einzelnen auf die angrenzenden Nutzungen auswirken würde.

Das Ergebnis der Untersuchung zeigt, dass im gesamten Abschnitt der Austraße und entlang des Bahnhofs keine Schallschutzmaßnahmen zu treffen sind.

Bei mehr als 1000 m Neubaulänge sind im Abschnitt zwischen Bahnweg und Regensburger Straße lediglich fünf, nördlich der Nordgauhalle und bei der Einmündung der Perschener Straße jeweils vier Anwesen betroffen.

Hier ist in jedem Einzelfall zu prüfen ob Lärmschutzmaßnahmen, Entschädigung oder Erwerb und Abbruch Abhilfe schaffen können.

Außerdem sind durch entsprechende Baukörperstellung und Nutzungen im Zuge der städtebaulichen Rahmenplanung bzw. der zukünftigen Bauleitplanung Gesichtspunkte des Schallschutzes zu optimieren.

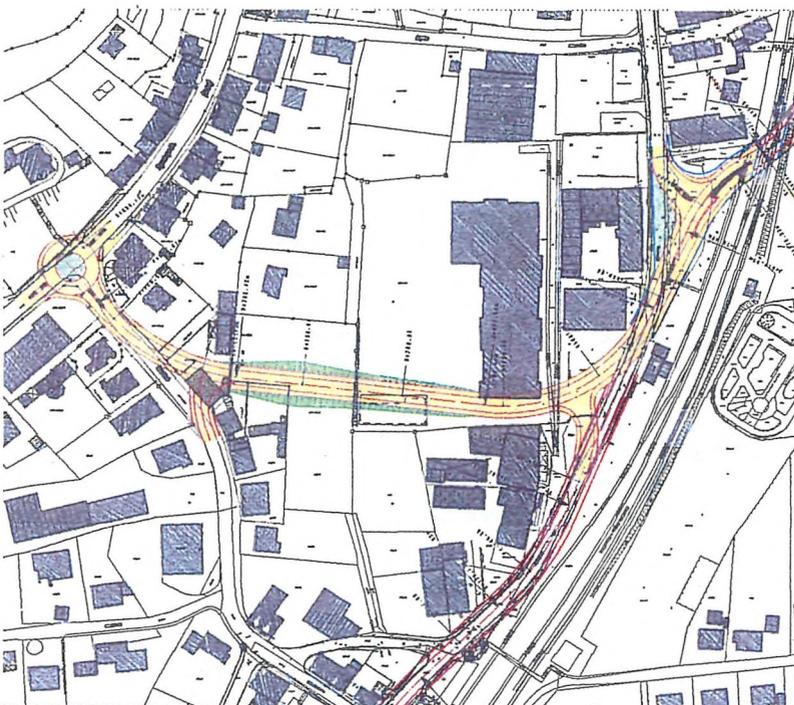
### 3.3 Untersuchung der Alternative W2

Auf Antrag des Stadtrats wurde während der Aufstellung des städtebaulichen Rahmenplanes die Alternative W2 des Gutachtens von 1997 genauer untersucht. Damit sollte geklärt werden, ob diese Trasse Vorteile im Vergleich zur Alternative W4 aufzuweisen hätte.

An die Genauigkeit der Planung und die Bewertung der Trasse wurden gleiche



Knoten als abknickende Vorfahrt



Untersuchung der Alternative W2 zwischen Austraße und Regensburger Straße  
Knoten als kleiner Kreisverkehr (28 m)

Maßstäbe angelegt wie bei der Untersuchung von Alternative W4.

Auf die wesentlichen Punkte zusammengefasst zeigte die Untersuchung folgende Ergebnisse:

- o Auf Grund der Geländeverhältnisse weist die Trasse in einem längeren Abschnitt eine Steigung von rund 9% auf, und es müssen bis zu vier Meter aufgeschüttet werden.
- o Mitten im Geschäftsbereich mit Wohnfunktion und Kindergarten entsteht ein hochbelasteter Verkehrsknoten, der beampelt werden muß. Eine Lösung in Form eines Kreisverkehrs scheidet aus Platzgründen aus.
- o Bahnhofstraße und Trasse W2 haben einen ähnlichen Verlauf. Ein Ausbau der Bahnhofstraße könnte eine neue Trasse überflüssig machen.
- o Die Anbindung der Austraße an die neue Trasse ist nur durch Ausbildung zweier kurz aufeinander folgender Knotenpunkte mit entsprechenden Linksabbiegerspuren möglich.
- o Die Umweltbelastung in der Regensburger Straße zwischen Bahnhofstraße und Diepoldstraße bleibt bzw. nimmt weiter zu. Die neue Trasse selbst verursacht rückliegend in den Gebäudezeilen entlang der Bahnhofstraße und der inneren Regensburger Straße erhebliche Belastungen durch Lärm und Abgase, die durch Anfahrvorgänge an der Steigung noch verstärkt werden.
- o Die städtebaulichen Entwicklungsbereiche im Umfeld des Bahnhofes werden von der Trasse W2 nicht ausreichend erschlossen.
- o Die Kosten der Trasse W2 sind wegen der kürzeren Ausbaulänge gegenüber der Trasse W4 geringer anzusetzen.

Vergleicht man die Vor- und Nachteile der beiden Trassen, überwiegen nach Auffassung der beauftragten Planer bei Alternative W2 die Nachteile. Die schwierigen Vorgaben für die Planung bei Alternative W4 und die notwendigen Eingriffe im Abschnitt des Rankenwegs werden durch entsprechende Vorteile bei Alternative W2 nicht annähernd aufgewogen.



*rückwärtige Gebäudeansicht der Bahnhofstraße vom Trassenverlauf der W2 aus gesehen*

## 4 Zusammenfassung und Wertung

Die Analyse der städtebaulichen, landschaftlichen und verkehrlichen Verhältnisse im untersuchten Gebiet zeigt eine Vielzahl von teilweise erheblichen Mängeln und Konflikten auf. Auch machen die Untersuchungen deutlich, dass sich die Situation weiter verschärfen wird und dass besonders die Lösung der verkehrlichen Probleme keinen weiteren Aufschub duldet.

Der Straßenzug Georgenstraße/Regensburger Straße wird den zu erwartenden Verkehr zukünftig nicht mehr bewältigen können, und das unabhängig von den Schwierigkeiten, die sich durch den höhen-gleichen Bahnübergang zusätzlich ergeben.

Daher erübrigt sich auch der Einwand, es bestehe kein Handlungsbedarf, da nicht auszuschließen sei, dass die Bahnstrecke Regensburg-Hof stillgelegt werden bzw. an Bedeutung verlieren könnte.

## 5 Die Ziele und Aufgaben der Neuordnung

Übergeordnetes Ziel der Neuordnung ist es, die notwendigen und einschneidenden Veränderungen im Verkehrsnetz als Chance für eine umfassende städtebauliche Neuorientierung zu sehen und zu nutzen.

Dabei geht es um die Innenentwicklung eines großen, zentral gelegenen Areals und um die gezielt verfolgte Absicht, einen großen Teil der Entwicklungsimpulse der Stadt zukünftig auf dieses Gebiet zu lenken.

Unangefochten bleibt dabei die herausragende Stellung und Bedeutung der Oberstadt. Sie gilt es weiterhin als Schwerpunkt der Repräsentation, der Kultur, des Tourismus und der Dienstleistung zu sichern und auszubauen.

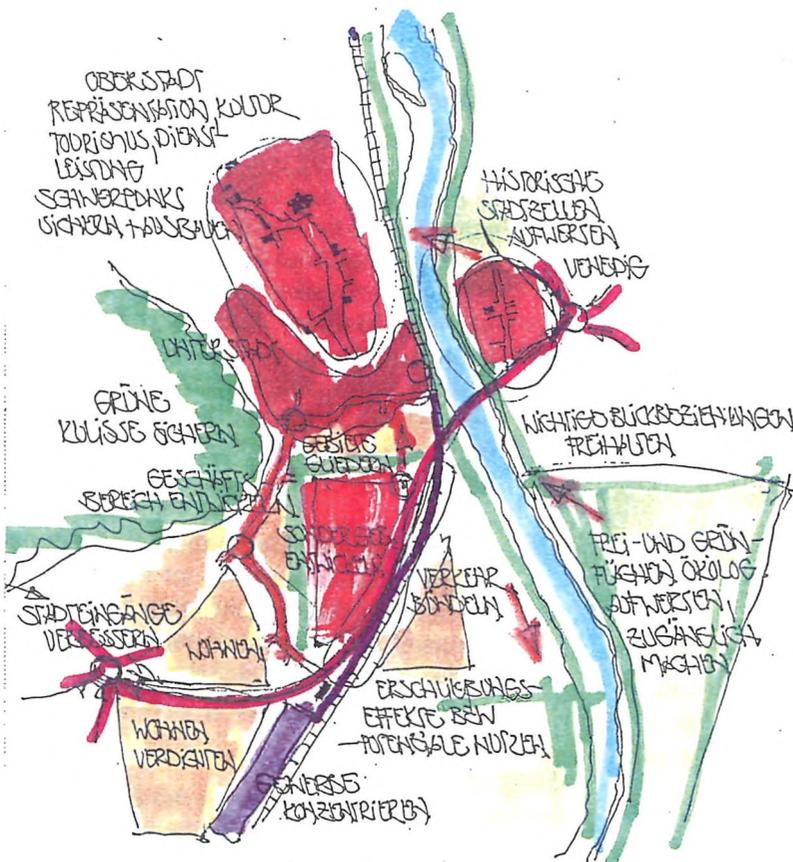
Grundsätzlich verfolgt die städtebauliche Neuordnung folgende Ziele:

- o Konkretisieren und Darstellen der durch die Verkehrsumlegung bedingten Auswirkungen auf die verschiedenen Stadtzellen,
- o Ausloten und Aufzeigen von Entwicklungsmöglichkeiten und -chancen,
- o Entwickeln von tragfähigen städtebaulichen und grünordnerischen Strukturen sowie einer verträglichen funktionalen Gliederung,
- o Klären der Funktion und Struktur des gesamten Verkehrsnetzes und insbesondere der neuen Verkehrsstrasse,
- o Aufzeigen von Standortqualitäten und Potenzialen, andererseits auch von Problembereichen in den verschiedenen Gebieten.

### 5.1 Bebauung und Grünordnung

Im Planungsgebiet werden zur Bebauung und Grünordnung im Einzelnen folgende Ziele angestrebt:

- die historischen Stadtteile Unterstadt und Venedig aufzuwerten und die Siedlungsgeschichte spürbar zu machen,
- Blickbeziehungen besonders auf Oberstadt und Landschaft freizuhalten und



Konzept zur Neuordnung

- zur Identifikation im gesamten Gebiet zu nutzen und zu verstärken,
- bestehende städtebauliche Strukturen aufzunehmen, zu ergänzen und zu stärken einerseits und klare, tragfähige und raumwirksame Baustrukturen neu zu entwickeln andererseits,
  - die Stadteingänge durch bauliche und grünodnerische Maßnahmen zu akzentuieren und städtebaulich markante Punkte zu schaffen,
  - die unterschiedlichen Stadtzellen und Gebietskategorien durch ausreichend bemessene Freiräume zu gliedern und die Freiflächen miteinander zu vernetzen,
  - ein differenziertes Konzept zur Durchgrünung zu verfolgen mit Baumalleen, Baumrastern und Einzelbäumen,
  - in der Georgenstraße, Regensburger Straße und Bahnhofstraße einen attraktiven Geschäftsbereich einzurichten und die Umweltbedingungen zu verbessern,
  - Plätze als Kristallisationspunkte für das öffentliche Leben wiederherzustellen und neue zu schaffen wie z.B. in der Unterstadt, in der Venedig, am Bahnhof und im Bereich der neuen Stadtzufahrt,
  - Brachflächen und untergenutzte Bereiche zu erschließen, zu ordnen und entsprechend ihrer Eignung im städtebaulichen Zusammenhang zu entwickeln,
  - landschaftliche Vorgaben zu nutzen, Fluss und Grünflächen zugänglich zu machen und ökologisch aufzuwerten.

## 5.2 Verkehr

Auf dem Sektor des Verkehrs werden im Einzelnen folgende Ziele angestrebt:

- die neue Hauptverkehrsstraße so auszubilden, dass sie sowohl die Funktionen einer Staatsstraße als auch die einer Stadtstraße gleichermaßen erfüllt,
- die Funktionen der einzelnen Straßen bzw. Straßenabschnitte im gesamten Straßennetz neu zu definieren,
- das Straßennetz an die gewünschten Flächennutzungen anzupassen und, wo erforderlich, zu ergänzen, Straßen bzw. Straßenräume entsprechend auszubauen bzw. zu gestalten,
- verkehrsberuhigte Bereiche in den dicht bebauten und geschäftlich genutzten Straßen und Plätzen einzurichten,
- Stellplätze in den Sammelstraßen bzw. in oder am Rand von verkehrsberuhigten Bereichen nachzuweisen,
- ein Fuß- und Radwegenetz zu knüpfen sowohl für zügige, zielorientierte Verbindungen als auch für Strecken mit Spazierwegqualität,
- Konflikte zwischen Fuß- bzw. Radwegen und dem Fahrverkehr zu mindern.

# Die städtebauliche Rahmenplanung

- | Bestand | Planung |  |
|---------|---------|--|
|         |         | Historische Bereiche   |
|         |         | sonstige Siedlungsgebiete                                      |
|         |         | Sondernutzungen  |
|         |         | Gewerbe  |
|         |         | wichtige Einrichtungen und / oder städtebauliche Dominanten    |
|         |         | Baubestand Hauptgebäude  |
|         |         | Baubestand Nebengebäude  |
|         |         | Durch Straßenbau bedingte Gebäudeabbrüche                      |
|         |         | evtl. Abbrüche im Zuge von Umstrukturierungsmaßnahmen          |
|         |         | Neubauten, -Neubaustrukturen                                   |
|         |         | neue markante Gebäude mit besonderer städtebaulicher Bedeutung |
|         |         | Hauptverkehrsstraßen   |
|         |         | Sammelstraßen - Erschließungsfunktion                          |
|         |         | Anliegerwege   |
|         |         | Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich                            |
|         |         | Geh- und Radwegverbindungen                                    |
|         |         | Stellplätze  |
|         |         | geplante Tiefgarage  |
|         |         | Bahnanlagen  |
|         |         | Grünverbindungen / -Zäsuren                                    |
|         |         | wichtige Baumstrukturen  |
|         |         | wichtige Gehölzstrukturen                                      |
|         |         | Gewässer   |
|         |         | Wichtige Blickbeziehungen                                      |

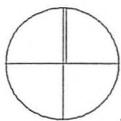


Stadt Nabburg

Gefördert mit Planungszuschüssen des Freistaates Bayern

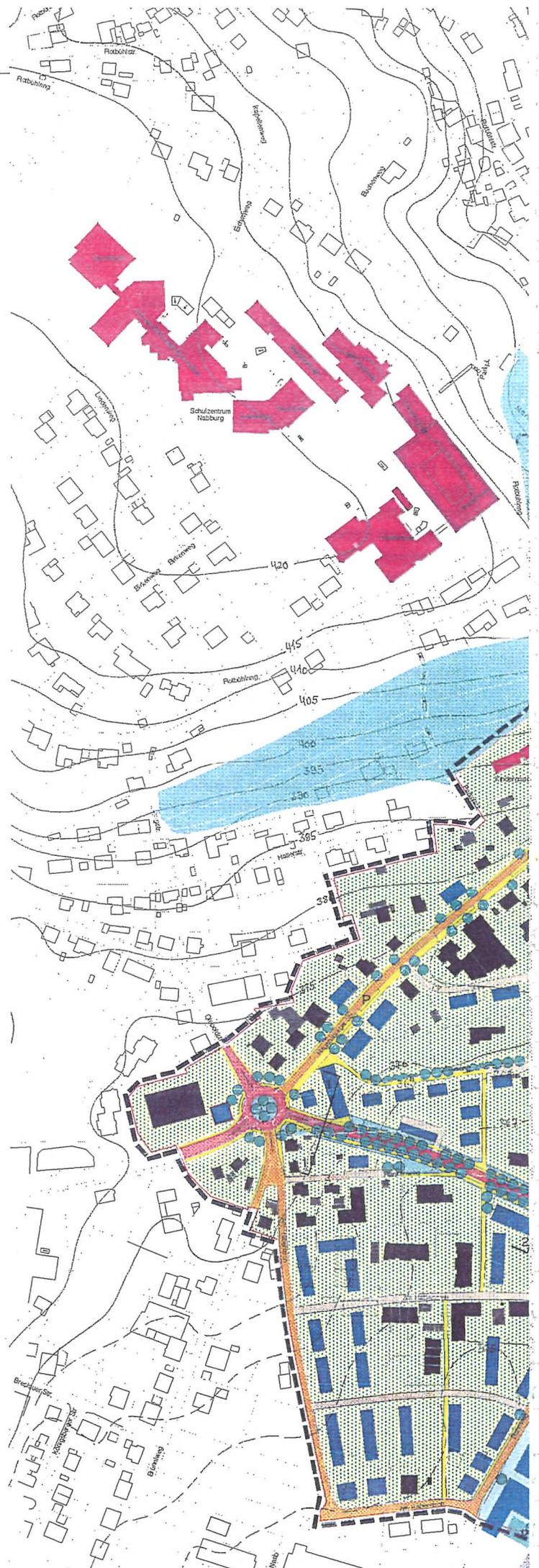
## Städtebauliche Rahmenplanung "Südstadt"

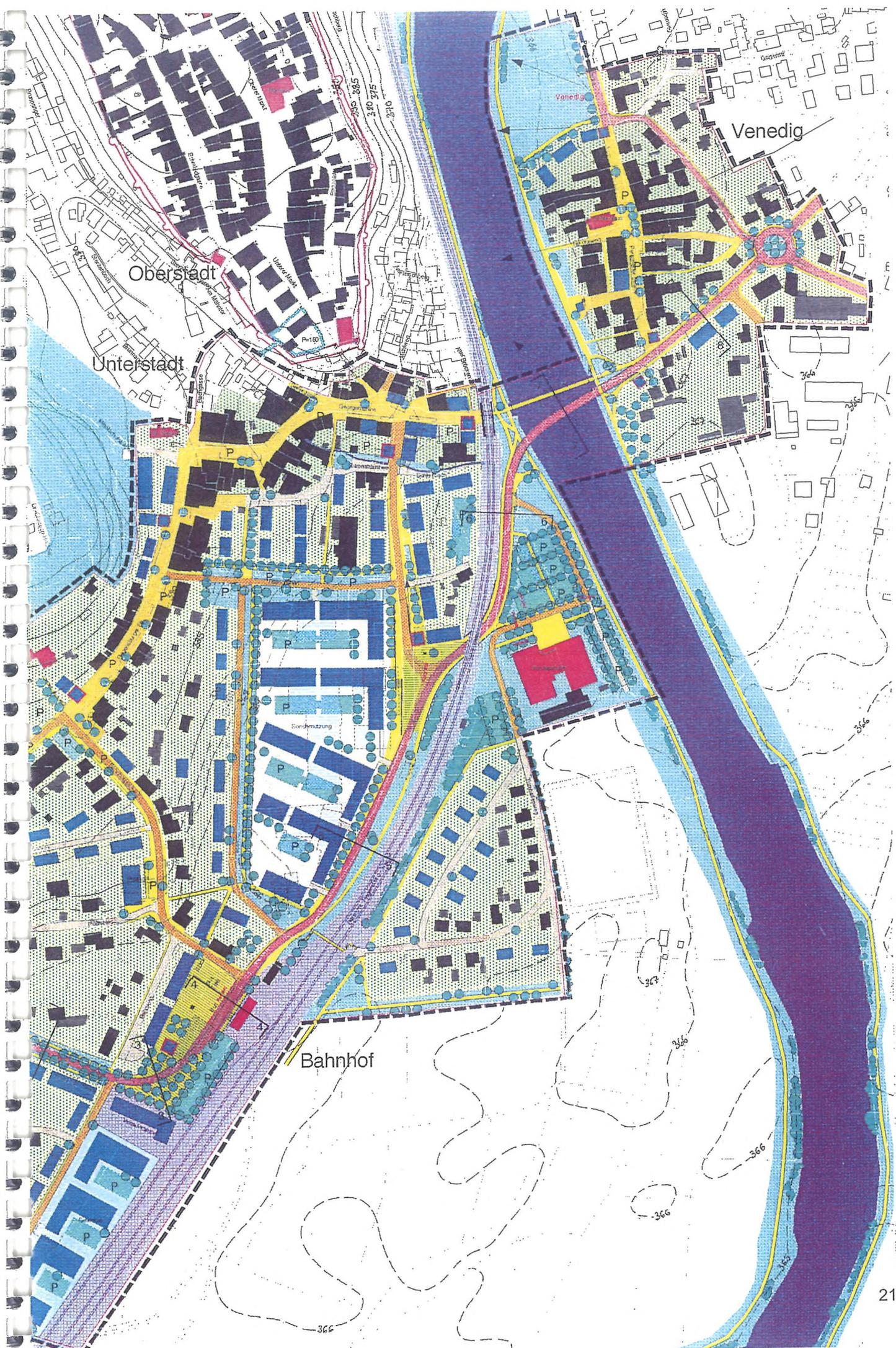
Entwurf



Entwurfsmaßstab M 1:2000

Datum: 20.04.2001





Oberstadt

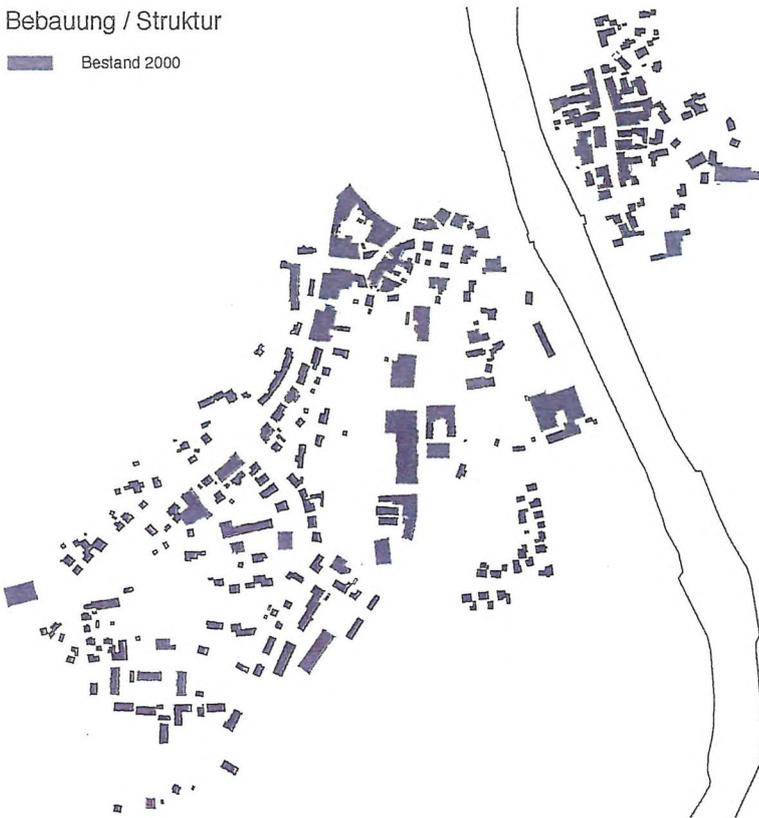
Unterstadt

Venedig

Bahnhof

Bebauung / Struktur

Bestand 2000



Bebauung / Struktur

Planung



## 6 Die städtebauliche Rahmenplanung

### 6.1 Aufgabe

Die städtebauliche Rahmenplanung baut auf den Zielen zur Neuordnung auf. Ihre Aufgabe besteht darin, Lösungen und Wege aufzuzeigen, die geeignet erscheinen, die festgestellten Mängel und Missstände zu beheben, das konzipierte Verkehrsnetz städtebaulich zu integrieren, sich bietende Potenziale zu nutzen und absehbare Entwicklungen und Erfordernisse zu berücksichtigen.

Die städtebauliche Rahmenplanung ist zwischen gutachterlichem Verfahren und der verbindlichen Bauleitplanung angesiedelt. Sie zielt in grundsätzlichen Aussagen und Absichten auf Verbindlichkeit, ist jedoch in einzelnen Zielen und Vorschlägen flexibel und offen für neue Einsichten. Rechtliche Festsetzungen werden nicht getroffen.

Die planlichen Darstellungen können nur generalisierend und nicht parzellengenau gelesen werden und sind entsprechend zu interpretieren. Dies gilt insbesondere für die dargestellten Neubaustrukturen und Gebäudeabbrüche.

Die städtebauliche Rahmenplanung dient als "informelle" Planung dazu, durch eine entsprechende Darstellung die Planungsabsichten transparent und nachvollziehbar zu machen. Damit ist der Rahmenplan auch ein wichtiges Hilfsmittel für

- o die weiteren Erörterungen und Entscheidungen des Stadtrates
- o die weitere Abstimmung mit den Maßnahmeträgern sowie die weitere Mitwirkung der beteiligten Träger öffentlicher Belange und
- o die weitere und frühzeitige Beteiligung der Bürger und der Betroffenen.

## 6.2 Darstellung der einzelnen Bereiche

Im Folgenden sind die Aussagen des städtebaulichen Rahmenplanes für einzelne Bereiche zusammengefasst:

### Kreisverkehr Venedig und Regensburger Straße

Die neue Hauptverkehrsstraße beginnt und endet an je einem Kreisverkehr. An diesen Knoten werden die örtlichen und überörtlichen Straßen zusammengeführt und gebündelt. Um die Ortsmitte der historischen Venedig vom Verkehr zu entlasten und aufzuwerten soll auch die Kreisstraße SAD 54 an den Kreisverkehr angebunden werden.

Die neuen Verkehrsanlagen werden durch entsprechende Gebäudestellung und Bepflanzung in die Umgebung eingebunden und markieren jeweils den Eingang zur Stadt.

### Naabübergang und Bahnquerung

Die Fußgänger und Radfahrer werden kreuzungsfrei unter der Bahn hindurch direkt in die Unterstadt in den Geschäftsbereich geführt. Der Steg ist Teil des Fußgänger- und Radfahernetzes entlang der Naab sowie der neuen Hauptverkehrsstraße und ist damit entsprechend verknüpft.

Der Kraftfahrzeugverkehr wird auf einer eigenen Brücke geführt, die bestehende Brücke muss abgebrochen werden.

### Knoten Austraße / Hauptverkehrs- straße und neue Stadtzufahrt

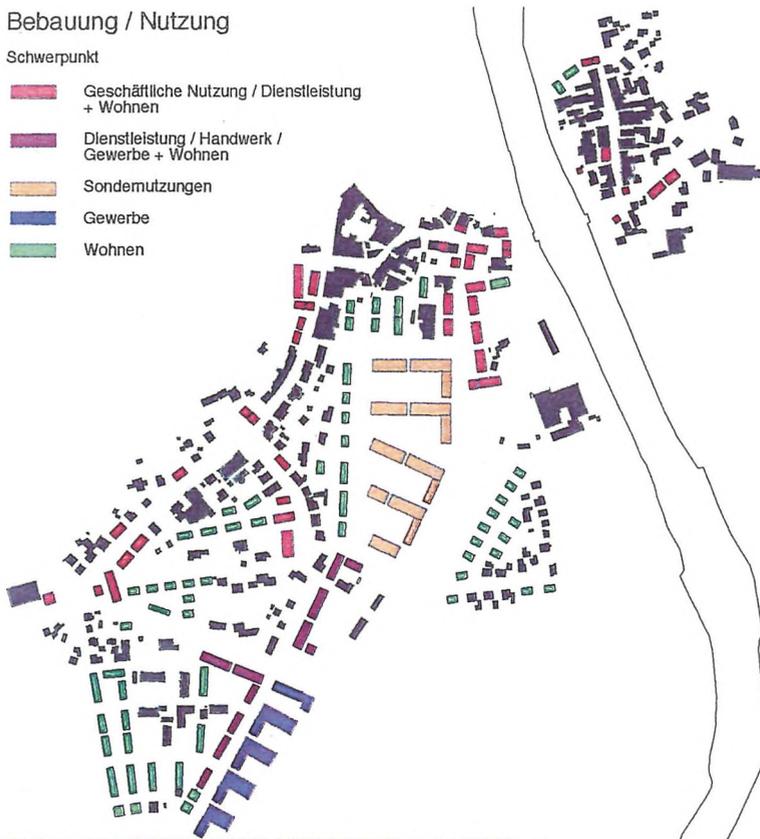
Der Knoten Austraße mit der neuen Hauptverkehrsstraße wird als zukünftiger Zugang des motorisierten Verkehrs zur Unter- und Oberstadt besonders hervorgehoben und als Platz ausgebildet. Als schiefe Ebene angelegt und durch eine offene Unterquerung der Bahn in Form einer Brücke unterstützt, wirkt die Unterführung nicht wie ein Tunnel.

Ein markantes Gebäude nutzt die

#### Bebauung / Nutzung

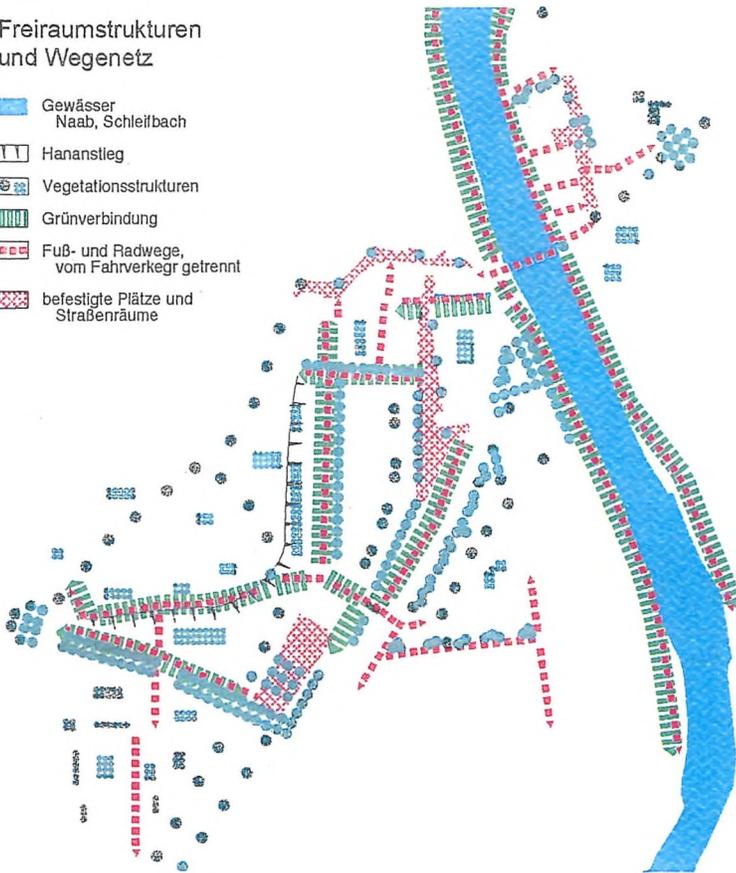
##### Schwerpunkt

- Geschäftliche Nutzung / Dienstleistung + Wohnen
- Dienstleistung / Handwerk / Gewerbe + Wohnen
- Sondernutzungen
- Gewerbe
- Wohnen



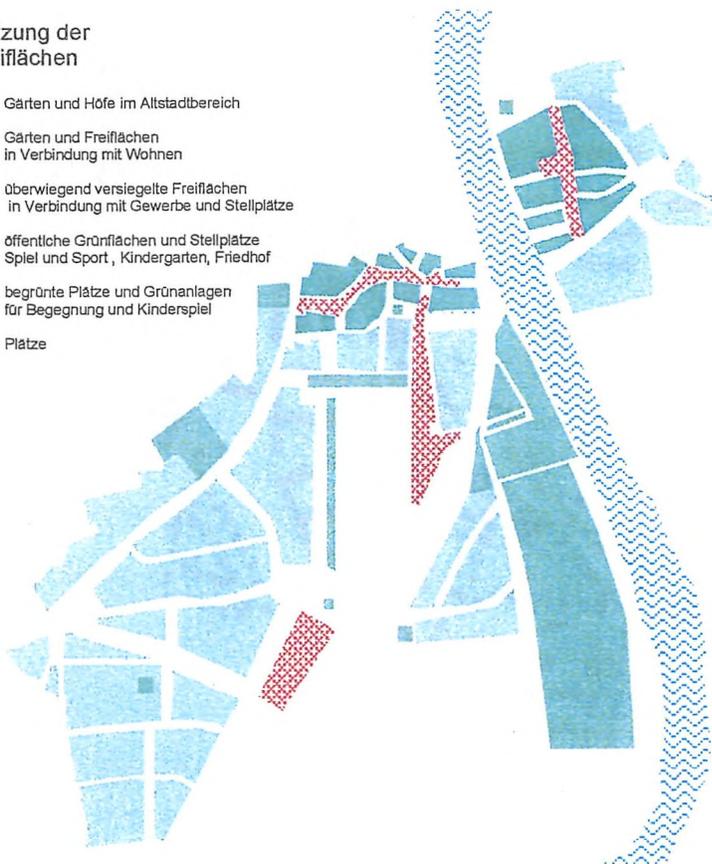
Freiraumstrukturen und Wegenetz

-  Gewässer  
Naab, Schleifbach
-  Hananstieg
-  Vegetationsstrukturen
-  Grünverbindung
-  Fuß- und Radwege,  
vom Fahrverkehr getrennt
-  befestigte Plätze und  
Straßenräume



Nutzung der Freiflächen

-  Gärten und Höfe im Altstadtbereich
-  Gärten und Freiflächen  
in Verbindung mit Wohnen
-  überwiegend versiegelte Freiflächen  
in Verbindung mit Gewerbe und Stellplätze
-  öffentliche Grünflächen und Stellplätze  
Spiel und Sport, Kindergarten, Friedhof
-  begrünte Plätze und Grünanlagen  
für Begegnung und Kinderspiel
-  Plätze



Höhendifferenz zwischen Gelände und Platzfläche, ansonsten fangen Mauern oder Böschungen die unterschiedlichen Höhen auf.

Als Zugang zur Stadt erhält die Austraße bis zur Georgenstraße durch entsprechende Randbebauung und alleeartige Bepflanzung ein völlig neues Gesicht. Sie gibt den Blick frei auf Dechanturm mit Stadtmauer und Altstadt-silhouette.

Die erforderlichen Ausfädelungs- und Linksabbiegespuren sind in der Verkehrsplanung nachgewiesen. Der Knoten muss beampelt werden.

Austraße

Entlang der Austraße wird die neue Hauptverkehrsstraße im wesentlichen auf der jetzigen Trasse parallel zur Bahn geführt.

Durch Erwerb von ungenutzten Bahnflächen können die Fußgänger und Radfahrer großzügig geführt und die Trasse grünordnerisch eingebunden werden. Westlich der Straße ist eine straßenbegleitende Bebauung und Bepflanzung vorgesehen. Mit diesen Maßnahmen lässt sich dieser Bereich städtebaulich aufwerten.

Bahnhofsplatz

Die neue Hauptverkehrsstraße erschließt den Bereich um den Bahnhof optimal. Busverkehr und Taxi, das Auto, der Radfahrer und Fußgänger finden auf dem großzügig konzipierten Bahnhofsplatz den nötigen Bewegungsraum. Pendlern werden ausreichend Stellplätze geboten.

Die platzbildenden Gebäude eignen sich für Büronutzung, private Dienstleistungen und die bereits bestehende Gaststätte, die durch entsprechende Freiflächen aufgewertet werden könnte.

Rankenweg

Im Abschnitt zwischen Bahnweg und Regensburger Straße soll die neue Hauptverkehrsstraße mit beidseitigen

Rad- und Fußwegen ausgebildet werden, die von der Straße und den Grundstücken durch Grünstreifen getrennt sind und von Baumalleen und Hecken begleitet werden. Das gesamte Profil sollte 20 m Breite nicht unterschreiten. So entsteht ein markanter, städtebaulich und grünordnerisch eingebundener Straßenabschnitt, der sich eigenständig von der umgebenden, heterogenen Bebauung abhebt.

**Unterstadt**

Die deutliche Reduzierung des Verkehrs eröffnet in der historischen Unterstadt die einmalige Chance, durch langfristig angelegte Sanierungsmaßnahmen einen attraktiven Geschäftsbereich zu entwickeln, die Wohnverhältnisse zu verbessern und den eigenständigen Charakter dieses Bereichs weiterzuentwickeln.

Dabei werden die Sanierung von ortsbildprägender Bausubstanz, Gebäudeabbruch, bauliche Ergänzungen und Verdichtung ebenso wichtige Maßnahmen sein wie die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs oder die Schaffung von Stellplätzen auch in größeren Einheiten.

Eine deutliche Zäsur entlang des historischen Ramgrabens als grüner Freihaltebereich gliedert die verschiedenen Stadtzellen. Eine besondere Bedeutung als Gestaltungselement könnte der Schleifbach bekommen.

**Bahnhofstraße / Regensburger Straße**

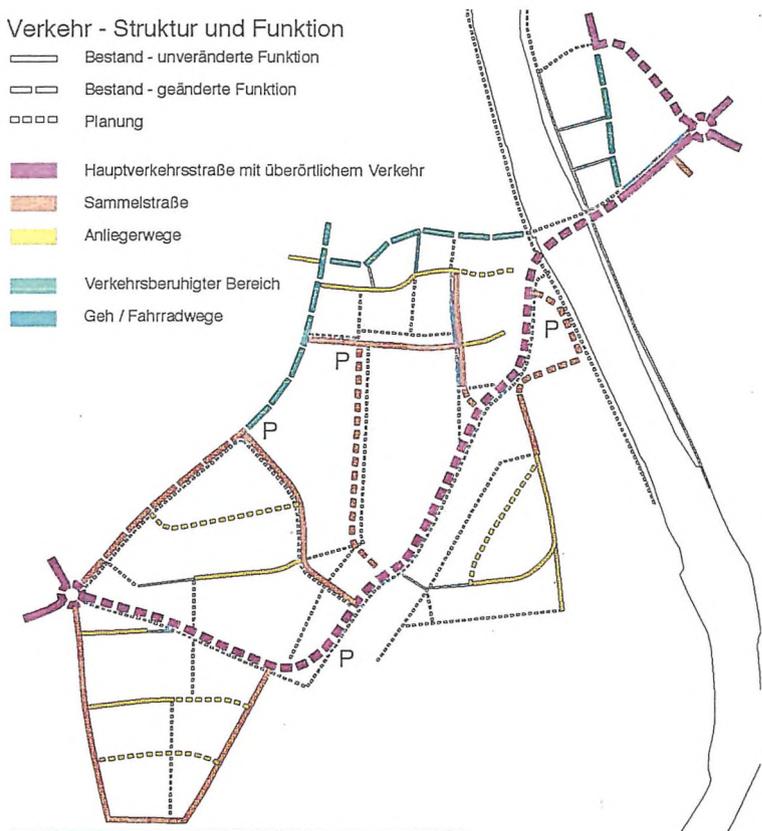
Der Geschäftsbereich in der Unterstadt findet seine Fortsetzung im Verlauf der Regensburger Straße und in der Bahnhofstraße. Auch hier kann durch Straßenraumgestaltung und die Bereitstellung ausreichender Stellplätze sowie durch Verbesserung und Erweiterung im geschäftlichen Angebot die Attraktivität als Einkaufsstandort verbessert werden.

**Venedig**

Ohne Durchgangsverkehr in der Mitte der Venedig kann an die historische Qualität angeknüpft werden, und ein

**Verkehr - Struktur und Funktion**

- Bestand - unveränderte Funktion
- - - Bestand - geänderte Funktion
- □ □ □ Planung
- Hauptverkehrsstraße mit überörtlichem Verkehr
- Sammelstraße
- Anliegerwege
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Geh / Fahrradwege



Verkehrstechnik

Grundlagen und Entwurfsэлеmente

nach EAHV 93 (Empfehlung für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen)

Straßenкategorie:

C II (Bild 1)  
Regionale Straßenverbindung  
innerhalb bebauter Gebiete  
Verbindung, angebaut

Entwurfsgeschwindigkeit:

$V_e = 50 \text{ km/h}$

Trassierungselemente

Längsneigung:

min. 0,50%, max. 7,0%

Wannenhalbmesser:

min. 500 m

Kuppenhalbmesser:

min. 900 m

Kurvenradius:

min. 80 m

Klotoidenparameter:

min. 30 m

Querschnitt:

Fahrfstreifenbreite > 3,25 m

zweistreifig

Geh- und Radweg:

2x 2,50 m

Ingenieurbauwerke

Länge:

85,00 m

Brücke:

Konstruktionshöhe:

1,40 m

Unterführung:

Länge:

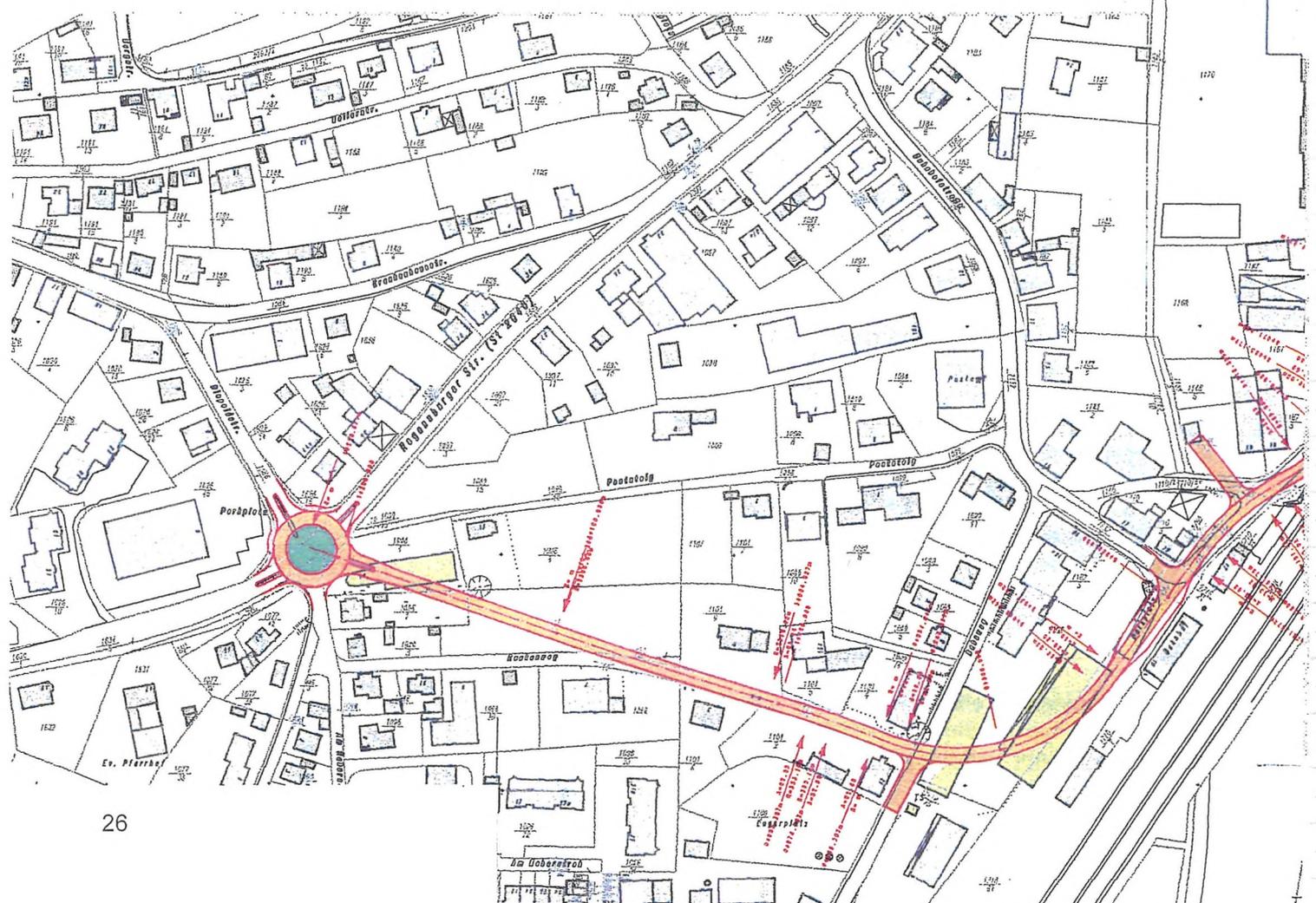
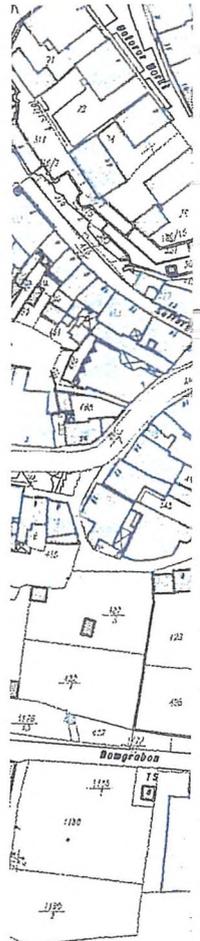
24,00 m

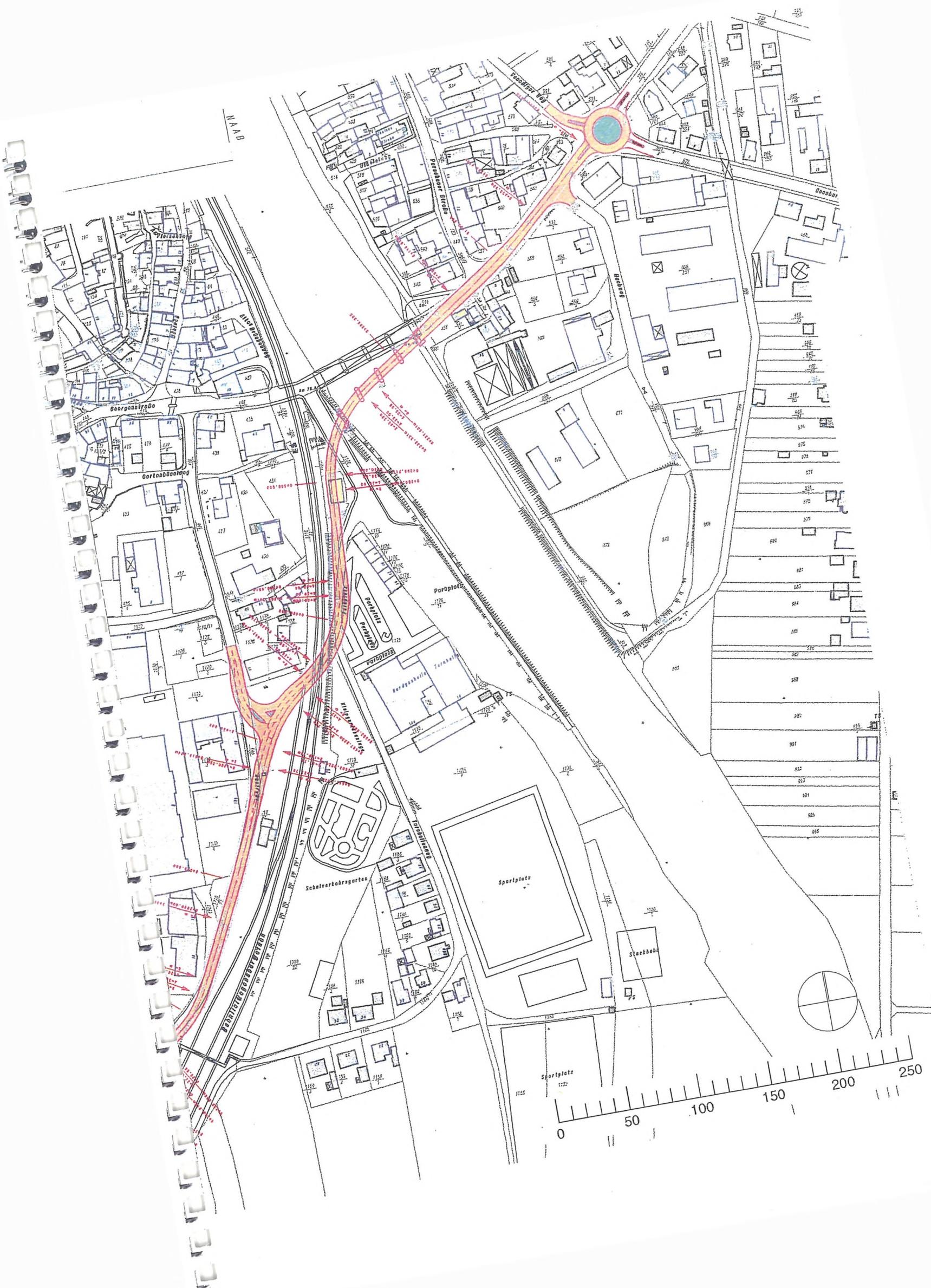
Lichte Höhe:

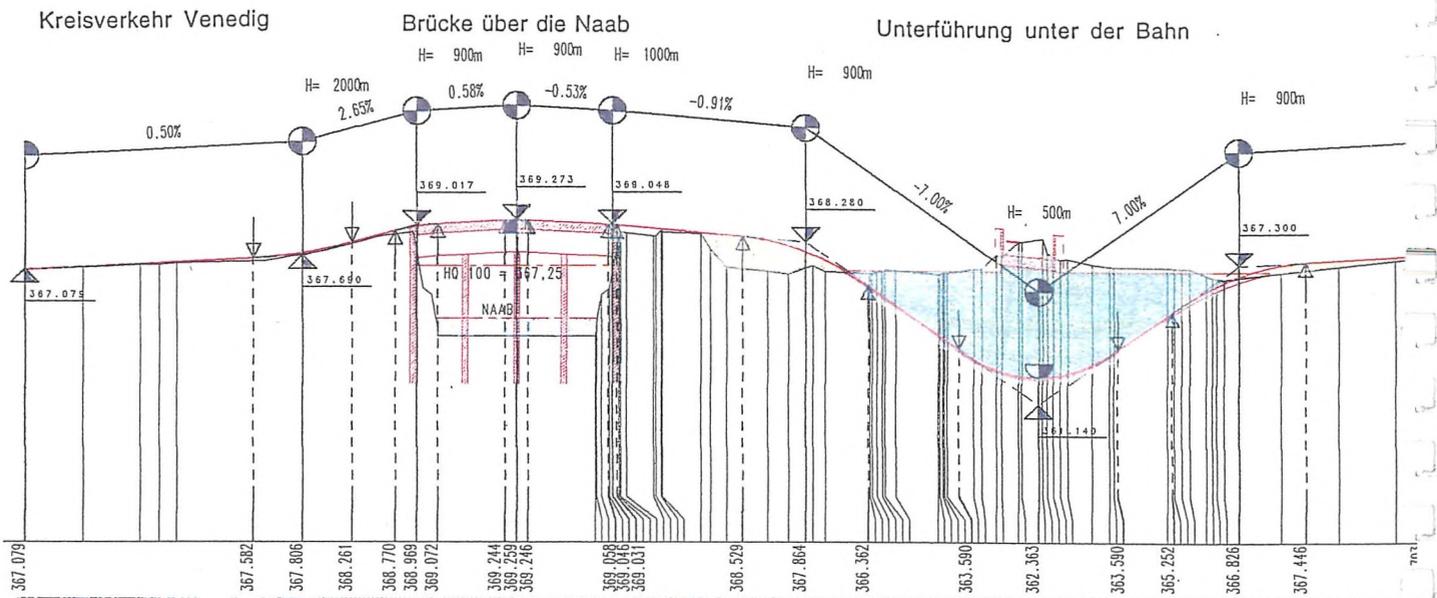
min. 4,65 m

Bauwerkslänge:

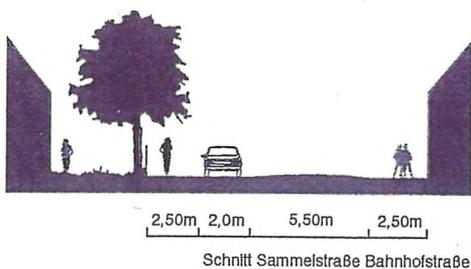
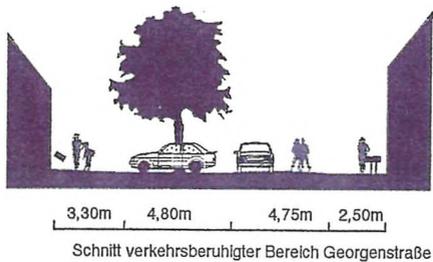
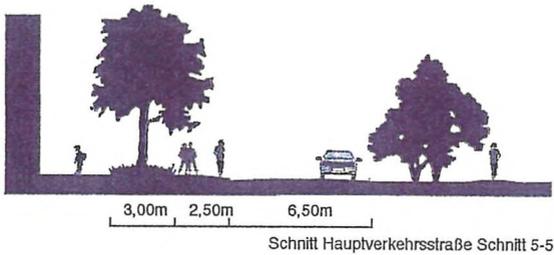
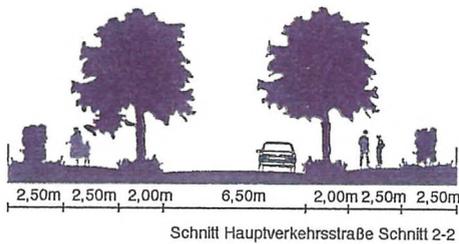
186,00 m







Schnitte



hochwertiger Bereich für individuelles Wohnen, Handwerk und Einrichtungen der täglichen Versorgung kann entstehen. Gewerbliche Einrichtungen wie z.B. Tankstellen stören auch am Rande eines solchen Bereichs.

Der eindrucksvolle Blick auf die Oberstadt und die reizvolle Lage am Wasser, die durch entsprechende Gestaltungsmaßnahmen weiter unterstrichen werden kann, tragen zur besonderen Attraktivität dieses Stadtteils bei.

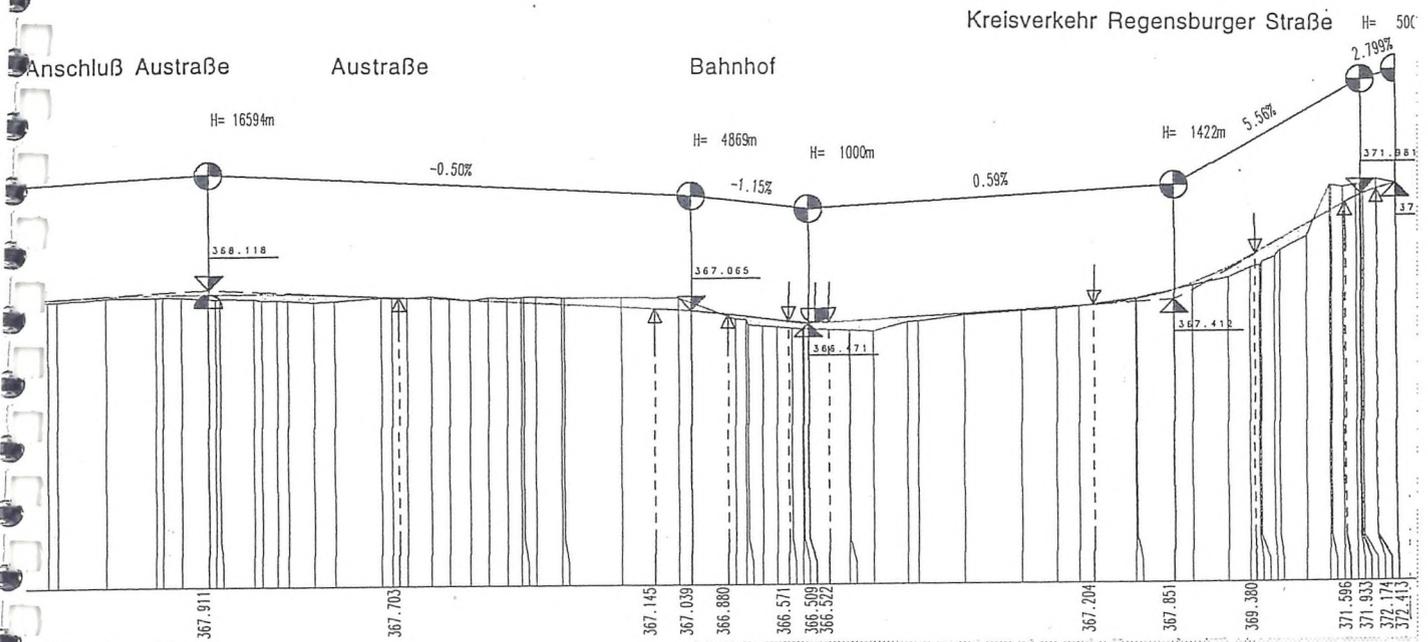
**Sondergebiet**

Die Erschließungseffekte der neuen Hauptverkehrsstraße schaffen neue Standortqualitäten. Diese können genutzt werden durch langfristig angestrebte Umstrukturierung hin zu höherwertigen und standortadäquaten Nutzungen wie z.B. großflächigen Einzelhandelsprojekten.

Der heute gewerblich genutzte Bereich entlang der Austraße ist für eine Sondernutzung besonders geeignet. Eine neue Sammelstraße zwischen Ramgraben und Austraße unterstützt eine solche Absicht.

**Am Haberstroh / Bahnweg**

Im gesamten Planungsgebiet sind zum Teil erhebliche Flächenreserven festzu-



Längsschnitt mit Höhenentwicklung 10: 1

stellen. Durch Bodenordnung, Abbruch leerstehender, untergenutzter oder gebietsfremder Bausubstanz und durch entsprechende Erschließungsmaßnahmen können diese Flächen aktiviert werden.

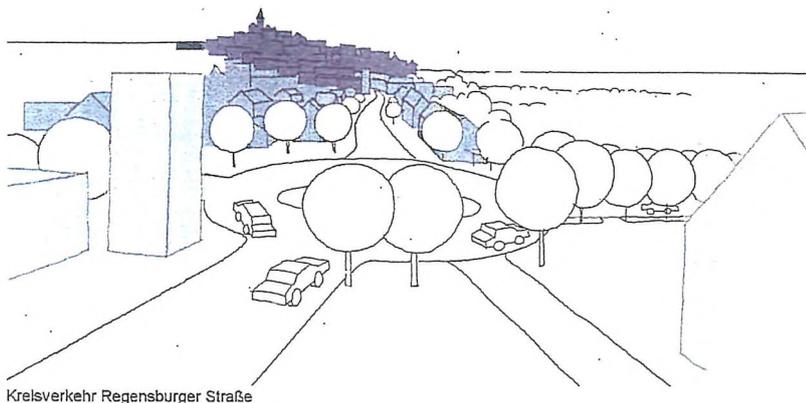
Ein solches größeres Entwicklungsgebiet ist die Fläche zwischen neuer Hauptverkehrsstraße, der Straße Am Haberstroh und dem Bahnweg. Diese Fläche ist besonders für eine verdichtete Wohnbebauung geeignet.

**Bahnflächen**

Südlich des Bahnhofs bietet sich die Möglichkeit, brachliegende bzw. untergenutzte Flächen der Bahn in ausgezeichneter verkehrlicher Lage zu mobilisieren. Sie können als Ersatz für verloren gegangene gewerbliche Flächen dienen.

**Nordgauhalle**

Die neue Hauptverkehrsstraße erfordert im Umfeld der Nordgauhalle eine grundsätzliche Neuordnung und -gestaltung. Erschließung und Parken sowie die landschaftliche Einbindung direkt an der Naab sind zu lösen. Besonders ein ausreichend bemessenes Parkplatzangebot am Eingang zur Stadt ist zu schaffen.



Auch ist zu prüfen, ob die von den Auswirkungen der Trasse betroffenen Gebäude langfristig aufgegeben werden können oder welche anderen Maßnahmen geeignet sind, den Nutzungskonflikt zu beheben.

### Siedlung am Turnhallenweg

Die Einfamilienhäuser am Turnhallenweg werden zusammen mit der Nordgauhalle, den Sportanlagen und der landwirtschaftlichen Flur über eine neue Straße erschlossen.

Bauliche Ergänzungen und eine Arrondierung bei entsprechendem Lärmschutz zur Bahn werden vorgeschlagen.

Das Baugebiet ist zur Landschaft hin einzugrünen und in keinem Fall über die bestehenden Grenzen hinaus auszudehnen.

## 7 Die weiteren Schritte

Der städtebauliche Rahmenplan weist ein erhebliches Potenzial an Flächenreserven für die unterschiedlichsten Nutzungen auf. Die Reserven sind so groß, dass sich die zukünftige Entwicklung von Nabburg mit einem Schwerpunkt auf diesen innerstädtischen Bereich konzentrieren sollte.

Dazu sind Schritt für Schritt die planungsrechtlichen Voraussetzungen zu schaffen.

Zum weiteren Vorgehen wird im Einzelnen empfohlen:

### Flächennutzungsplanung

Fortschreibung des Flächennutzungsplanes auf der Grundlage der Ergebnisse der städtebaulichen Rahmenplanung

		Flächen in qm	
Schwerpunkt	Geschäftliche Nutzung Dienstleistung	Wohnen	15700   10200
	Dienstleistung / Handwerk Gewerbe	Wohnen	5500   3700
	Sondernutzungen		12900
	Gewerbe		8100
	Wohnen		30100
Summen			42200   44000
Gesamt			86200

Flächenbilanz in Bruttogeschoßfläche

## Bebauungsplanung

Aufstellung von Bebauungsplänen für

### Rankenweg / Bahnhof

Sicherung der Trasse für die neue Hauptverkehrsstraße, Kreisverkehr, Bahnhofplatz, Bebauung und Abbruch

Die Aufstellung dieses Bebauungsplanes ist vordringlich.

### Austraße

neue Stadtfahrt und neuer Stadtzugang, Bebauung, Abbruch, Parkplätze, Schleifbach

### Am Haberstroh / Bahnweg

Erschließung, Umnutzung, (verdichtetes) Wohnen

### Siedlung am Turnhallenweg

Anpassungsgebiet, Lärmschutz, Ortsabrundung

### Sondergebiet

umfassende Umstrukturierung und Erschließung

## Sanierungsplanung

Anwendung des besonderen Städtebaurechts

### Unterstadt / Geschäftsbereich

Sanierung von Gebäuden, Neubau, Abbruch, Verkehrsberuhigung, Parkplätze

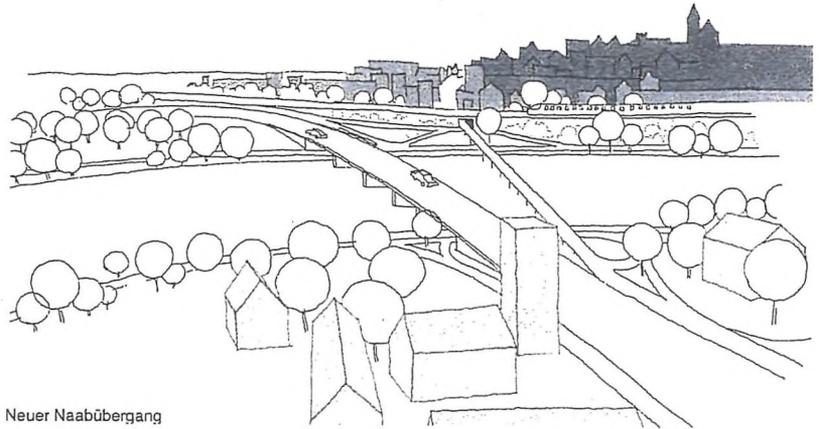
### Venedig

Verlagerung des Durchgangsverkehrs, flächenhafte Verkehrsberuhigung, Sanierung von Gebäuden, Neubau, Abbruch, Freiflächen an der Naab

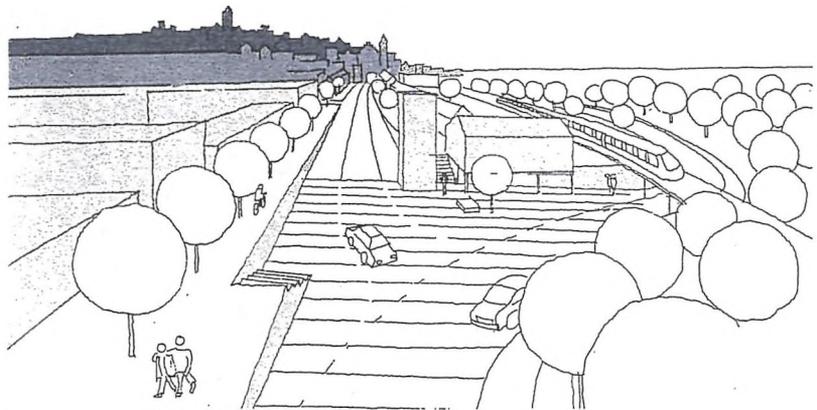
## Vorhaben- und Erschließungsplanung

### Bahnflächen

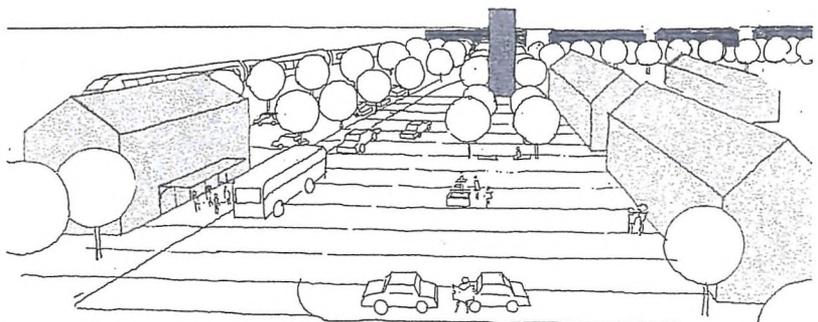
Konversion, Entwickeln eines Gewerbegebietes



Neuer Naabübergang



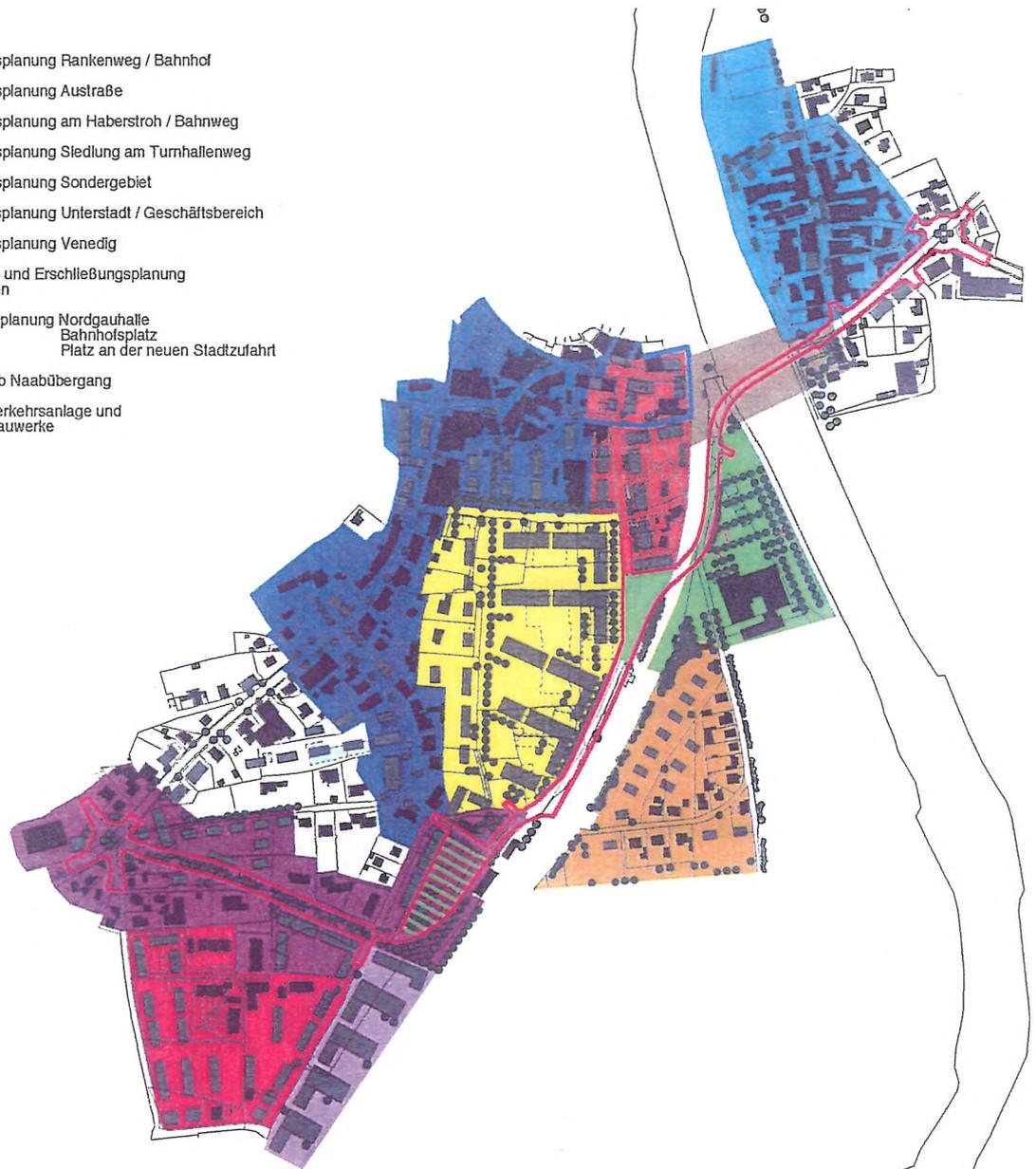
Platz an der neuen Stadtfahrt



Bahnhofplatz

Weitere Planungen

- 5,70 ha  Bebauungsplanung Rankenweg / Bahnhof
- 1,90 ha  Bebauungsplanung Austraße
- 3,10 ha  Bebauungsplanung am Haberstroh / Bahnweg
- 3,00 ha  Bebauungsplanung Siedlung am Turnhallenweg
- 5,10 ha  Bebauungsplanung Sondergebiet
- 7,70 ha  Sanierungsplanung Unterstadt / Geschäftsbereich
- 3,70 ha  Sanierungsplanung Venedig
- 1,40 ha  Vorhaben - und Erschließungsplanung Bahnlflächen
- Freiflächenplanung Nordgauhalle  
Bahnhofsplatz  
Platz an der neuen Stadtzufahrt
- Wettbewerb Naabübergang
- Planung Verkehrsanlage und  
Ingenieurbauwerke



Parallel dazu sind im Zusammenhang mit der neuen Hauptverkehrsstraße folgende Vorbereitungen zu treffen und weitere Planungen zu veranlassen:

**Wettbewerb**

**Naabübergang**

Entwickeln von Ideen und Gestaltungsvorschlägen als Grundlage für die Ingenieurplanung.

**Verkehrsanlage und Ingenieurbauwerke**

Weiterbearbeitung der vorliegenden Vorentwurfsplanung, weitere städtebauliche Beratung und Planung

## Freiflächenplanungen

### Nordgauhalle

Erschließung, Gestaltung des Umfeldes der Halle, Integrieren der Hauptverkehrsstraße, Fußwege, großflächige Stellplatzanlagen

### Bahnhofsplatz

Integrieren der Hauptverkehrsstraße, Oberflächengestaltung, Parkplätze, Begrünung

### Platz an der neuen Stadtzufahrt

Höhenentwicklung, angrenzende Bebauung, Mauern und Treppen, integrieren der Hauptverkehrsstraße, Oberflächengestaltung, Begrünung.

Der Umfang und die Komplexität der Planungsaufgaben, die Vorbereitung der Maßnahmen bezüglich Bodenordnung, Entschädigungen und sonstigen privatrechtlichen Vereinbarungen, die Realisierung sowie alle Fragen der Finanzierung lassen es ratsam erscheinen, einen Entwicklungsträger bzw. Projektentwickler einzuschalten.

Als Partner aller an der Realisierung der Entwicklungsziele Beteiligten, ist der Träger treuhänderisch für die Organisation, Koordination und Abwicklung der Gesamtmaßnahme verantwortlich.



in Auftrag gegeben von Stadt Nabburg  
1. Bürgermeister Fischer  
Rathaus  
92507 Nabburg  
Tel 09433/180

gefördert mit Zuschüssen des Landes für städtebauliche Planungen  
und Forschungen

bearbeitet von Städtebauliche Planung und Koordination  
SBS Planungsgemeinschaft  
Sidonie Bilger-Wölpert  
Hartmut Schließer  
mit Martin Popp  
München / Ulm

Verkehrsplanung und -technik  
Ingenieurbüro Weiß und Partner  
Fred Weiß  
Neunburg vorm Wald

Grünordnung  
Büro für Landschaftsarchitektur  
Barbara Baumann  
Freising

ergänzende Untersuchungen Verkehrsuntersuchung  
Dipl.Geogr. Horst Pressler  
Traitsching

Schalltechnische Untersuchung  
Dipl.Geogr. Horst Pressler  
Traitsching

Untersuchung Alternative W2  
Pressler / SBS Planungsgemeinschaft / Weiß

Gutachten 1998 SBS Planungsgemeinschaft / Weiß

