

<b>VARIANTENVERGLEICH - Zusammenfassung</b>			
<b>Variante</b>	<b>Variante 7</b>	<b>Variante 8.4</b>	<b>Variante 8.7</b>
<b>Wertungsmerkmal</b>			
<b>Städtebau</b>	<p><b>Vorteile:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- keine</li> </ul> <p><b>Nachteile:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Entfall prägender Vorgärten und Vorgartenstrukturen (10 bis 18 sowie 45 bis 53)</li> <li>- erhebliche Eingriffe in die Gebäudevorfläche Post und Vorplatzfläche Schauburg, geringste Gesamtgehwegbreite vor Café Rissmann,</li> <li>- Unterschreitung erforderlicher Breiten im Seitenraum zum Erhalt der Funktion als lebendiges Ortsteilzentrum</li> <li>- kein Erhalt der städtebaulich prägenden Struktur des Reitweges</li> <li>- Verlust prägender Großgehölze</li> </ul>	<p><b>Vorteile:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erhalt ortsbildprägender Vorgartenstrukturen (Nr. 10 bis 18 sowie Nr. 45 bis 53), Erhalt gem. §172 BauGB</li> <li>- teilweise Erhalt der städtebaulich prägenden Struktur des Reitweges</li> <li>- Erhalt von ausreichenden Gebäudevorflächen und Gehwegbreiten im Abschnitt zwischen Katharinenstraße und Paulstraße zum Erhalt der Funktion als lebendiges Ortsteilzentrum</li> <li>- teilweise Erhalt prägender Großgehölze im Abschnitt Albertplatz bis Katharinenstraße und nördlich Bischofsweg möglich</li> <li>- Erhalt einer ausreichend dimensionierten Vorplatzfläche Schauburg sowie Gebäudevorfläche Post</li> </ul> <p><b>Nachteile:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- keine</li> </ul>	<p><b>Vorteile:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erhalt/Schaffung von ausreichenden Gebäudevorflächen und Gehwegbreiten im Abschnitt zwischen Katharinenstraße und Paulstraße zum Erhalt der Funktion als lebendiges Ortsteilzentrums</li> <li>- Erhalt ortsbildprägender Vorgärten/Gebäudevorflächen im Abschnitt Nr. 45 bis 53</li> <li>- Erhalt einer ausreichend dimensionierten Vorplatzfläche Schauburg</li> </ul> <p><b>Nachteile:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verlust der ortsbildprägenden Vorgartenstrukturen auf der östlichen Straßenseite im Abschnitt zwischen Albertplatz bis Katharinenstraße (Nr. 10 bis 18)</li> <li>- Eingriffe in die Gebäudevorfläche Post</li> <li>- kein Erhalt der städtebaulich prägenden Struktur des Reitweges</li> <li>- Verlust von prägenden Großgehölzen im Abschnitt Albertplatz-Katharinenstraße und nördlich Bischofsweg</li> </ul>
<b>Denkmalschutz</b>	<p><b>Vorteile:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- keine</li> </ul> <p><b>Nachteile:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Variante mit den größten Eingriffen sowohl in den Umgebungsschutz wie auch in die Denkmalsubstanz</li> </ul>	<p><b>Vorteile:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- keine</li> </ul> <p><b>Nachteile:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Eingriffe auch in dieser Variante unvermeidbar, jedoch insgesamt noch am verträglichsten zu bewerten</li> </ul>	<p><b>Vorteile:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- keine</li> </ul> <p><b>Nachteile:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Eingriffe auch in dieser Variante unvermeidbar mit ungünstigerer Bewertung als Variante 8.4 aber deutlich besserer als Variante 7</li> </ul>
<b>Verkehr</b>	<p><b>Vorteile:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- gute Verkehrsqualität/Leistungsfähigkeit im Gesamtabschnitt und am KP Bischofsweg für ÖV und IV</li> <li>- klare Flächenzuordnung, geringe Interaktionen (Gesamtstrecke)</li> </ul> <p><b>Nachteile:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- unzureichende Gehwegbreite im mittleren Abschnitt (Ostseite)</li> <li>- deutliche Verringerung Gehweg in Höhe Schauburg und am Naturdenkmal (Ulme)</li> </ul>	<p><b>Vorteile:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- angemessene Gehwegbreite im Gesamtabschnitt</li> </ul> <p><b>Nachteile:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sehr viele Interaktionen zwischen mehreren Verkehrsarten im Gesamtabschnitt</li> <li>- hohe Störanfälligkeit und fehlende Flexibilität bei Änderungen (z. B. Havarien, Veränderung von Verkehrsströmen)</li> <li>- Verkehrsqualität/Leistungsfähigkeit abschnittsweise kritisch (Knotenpunkt Bischofsweg)</li> <li>- stark eingeschränkte Erschließungsfunktion, da keine Linksabbiegemöglichkeiten in die angrenzenden Stadtgebiete (Ausnahme: Tannenstraße von Süd)</li> <li>- größter Anteil verdrängter Kfz-Verkehr in die angrenzenden Stadtgebiete</li> <li>- Radverkehr nördlich Paulstraße hinter den Bäumen und im Mischverkehr mit Parkverkehr</li> <li>- bei Erhalt der östlichen Baumreihe nördlich der Paulstraße Entfall aller Stellplätze in diesem Bereich</li> <li>- Sicherheitsdefizite für Radfahrer und Fußgänger</li> </ul>	<p><b>Vorteile:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- angemessene Gehwegbreite im Gesamtabschnitt</li> <li>- gute Verkehrsqualität/Leistungsfähigkeit im Gesamtabschnitt und am KP Bischofsweg für ÖV und IV</li> <li>- klare Flächenzuordnung und geringe Interaktionen ausgenommen im mittleren Bereich (Louisenstraße-Bischofsweg)</li> <li>- durch verlegte Haltestelle an der Schauburg bessere Lage zum Aufkommenschwerpunkt und breite Seitenräume im Haltestellenbereich</li> <li>- sehr gute Umsteigebedingungen in stw. Richtung</li> </ul> <p><b>Nachteile:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Interaktionen zwischen mehreren Verkehrsarten im mittleren Abschnitt</li> <li>- zusätzliche Haltestelle für Strab-Einrückefahrten und Entfall einiger Stellplätze Bischofsweg West (Nordseite)</li> </ul>

<b>VARIANTENVERGLEICH - Zusammenfassung</b>			
Variante	Variante 7	Variante 8.4	Variante 8.7
Wertungsmerkmal			
<b>Umwelt</b>	<p><b>Vorteile:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- geringste Störungen im Verkehrsablauf infolge weitgehend separater Verkehrsräume auf gesamter Strecke, damit überwiegend gute bis sehr gute Bedingungen für den ÖPNV und Radfahrer (Stärkung Umweltverbund)</li> </ul> <p><b>Nachteile:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- hohe Flächenneuversiegelung, entspricht daher nicht dem Grundsatz der Eingriffsminimierung</li> <li>- Naturdenkmal Flatterulme: erhebliche/starke Eingriffe in Wurzelbereiche erforderlich, damit Sonderbauweisen und spezielle Maßnahmen in sehr hohem Maß notwendig</li> </ul>	<p><b>Vorteile:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- geringste Flächenneuversiegelung, entspricht daher dem Grundsatz der Eingriffsminimierung</li> <li>- teilweiser Erhalt der historisch gewachsenen Alleestruktur nördlich des Bischofsweges möglich</li> <li>- Naturdenkmal Flatterulme: geringe Eingriffe in die Wurzelbereiche notwendig, damit Sonderbauweisen in geringem Maß erforderlich</li> </ul> <p><b>Nachteile:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- schlechte Bedingungen für Bevorrechtigung des ÖPNV</li> <li>- Störungen im Verkehrsablauf infolge starker Überlagerung von Verkehrsräumen auf gesamter Strecke</li> </ul>	<p><b>Vorteile:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- im überwiegenden Streckenteil sehr geringe Störungen im Verkehrsablauf infolge weitgehend separater Verkehrsräume, nur im mittleren Bereich zwischen Katharinenstraße und Bischofsweg Einschränkungen durch Überlagerungen von Verkehrsräumen</li> </ul> <p><b>Nachteile:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- hohe Flächenneuversiegelung, entspricht daher nicht dem Grundsatz der Eingriffsminimierung</li> <li>- Naturdenkmal Flatterulme: Eingriffe in Wurzelbereiche unvermeidbar mit ungünstigerer Bewertung als Variante 8.4 aber deutlich besserer als Variante 7, Sonderbauweisen und spezielle Maßnahmen in hohem Maß erforderlich</li> </ul>
<b>Kosten / Förderfähigkeit</b>	<p><b>Vorteile:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Förderfähigkeit vsl. gegeben (Verbesserung Radverkehr, Leistungsfähigkeit/Qualität Verkehrsablauf)</li> </ul> <p><b>Nachteile:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Variante mit den höchsten Kosten</li> </ul>	<p><b>Vorteile:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Variante mit den geringsten Kosten</li> </ul> <p><b>Nachteile:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Förderfähigkeit kritisch (Verbesserung Radverkehr, aber kritische Leistungsfähigkeit/Qualität, geringe Zuverlässigkeit ÖPNV, hohe Störanfälligkeit bei Änderungen und Sicherheitsdefizite)</li> </ul>	<p><b>Vorteile:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Förderfähigkeit vsl. gegeben (Verbesserung Radverkehr, Leistungsfähigkeit/Qualität Verkehrsablauf, abschnittsweise besonderer Bahnkörper)</li> </ul> <p><b>Nachteile:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- keine</li> </ul>
<b>Genehmigungsfähigkeit</b>	- möglich	- kritisch, infolge Störungen im Verkehrsablauf und Sicherheitsdefiziten	- möglich