

Zusammenfassung Vor- und Nachteile der Varianten 7, 8.4 und 8.7

Variante	Variante 7	Variante 8.4	Variante 8.7
Wertungsmerkmal			
Städtebau	<p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - keine <p>Nachteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Entfall prägender Vorgärten und Vorgartenstrukturen (Nr. 10 bis 18 sowie 45 bis 53) - erhebliche Eingriffe in die Gebäudevorfläche Post und Vorplatzfläche Schauburg, geringste Gesamtgehwegbreite vor Café Rissmann, - Unterschreitung erforderlicher Breiten im Seitenraum zum Erhalt der Funktion als lebendiges Ortsteilzentrum - kein Erhalt der städtebaulich prägenden Struktur des Reitweges - Verlust prägender Großgehölze 	<p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erhalt ortsbildprägender Vorgartenstrukturen (Nr. 10 bis 18 sowie Nr. 45 bis 53), Erhalt gem. §172 BauGB - teilweise Erhalt der städtebaulich prägenden Struktur des Reitweges - Erhalt von ausreichenden Gebäudevorflächen und Gehwegbreiten im Abschnitt zwischen Katharinenstraße und Paulstraße zum Erhalt der Funktion als lebendiges Ortsteilzentrum - teilweise Erhalt prägender Großgehölze im Abschnitt Albertplatz bis Katharinenstraße und nördlich Bischofsweg möglich - Erhalt einer ausreichend dimensionierten Vorplatzfläche Schauburg sowie Gebäudevorfläche Post <p>Nachteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - keine 	<p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erhalt/Schaffung von ausreichenden Gebäudevorflächen und Gehwegbreiten im Abschnitt zwischen Katharinenstraße und Paulstraße zum Erhalt der Funktion als lebendiges Ortsteilzentrums - Erhalt ortsbildprägender Vorgärten/Gebäudevorflächen im Abschnitt Nr. 45 bis 53 - Erhalt einer ausreichend dimensionierten Vorplatzfläche Schauburg <p>Nachteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verlust der ortsbildprägenden Vorgartenstrukturen auf der östlichen Straßenseite im Abschnitt zwischen Albertplatz bis Katharinenstraße (Nr. 10 bis 18) - Eingriffe in die Gebäudevorfläche Post - kein Erhalt der städtebaulich prägenden Struktur des Reitweges - Verlust von prägenden Großgehölzen im Abschnitt Albertplatz-Katharinenstraße und nördlich des Bischofsweges
Denkmalschutz	<p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - keine <p>Nachteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Variante mit den größten Eingriffen sowohl in den Umgebungsschutz wie auch in die Denkmalsubstanz 	<p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - keine <p>Nachteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eingriffe auch in dieser Variante unvermeidbar, jedoch insgesamt noch am verträglichsten zu bewerten 	<p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - keine <p>Nachteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eingriffe auch in dieser Variante unvermeidbar mit ungünstigerer Bewertung als Variante 8.4 aber deutlich besserer als Variante 7

Verkehr	<p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - gute Verkehrsqualität/Leistungsfähigkeit im Gesamtabschnitt und am Knotenpunkt Bischofsweg für ÖPNV und MIV - klare Flächenzuordnung, geringe Interaktionen (Gesamtstrecke) <p>Nachteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - unzureichende Gehwegbreite im mittleren Abschnitt (Ostseite) - deutliche Verringerung der Gehwegbreite in Höhe Schauburg und am Naturdenkmal (Ulme) 	<p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - angemessene Gehwegbreite im Gesamtabschnitt <p>Nachteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sehr viele Interaktionen zwischen mehreren Verkehrsarten im Gesamtabschnitt - hohe Störanfälligkeit und fehlende Flexibilität bei Änderungen (z. B. Havarien, Veränderung von Verkehrsströmen) - Verkehrsqualität/Leistungsfähigkeit abschnittsweise kritisch (Knotenpunkt Bischofsweg) - stark eingeschränkte Erschließungsfunktion, da keine Linksabbiegemöglichkeiten in die angrenzenden Stadtgebiete (Ausnahme: in westliche Tannenstraße) - größter Anteil verdrängter Kfz-Verkehr in die angrenzenden Stadtgebiete - Radverkehr nördlich der Paulstraße hinter den Bäumen und im Mischverkehr mit Parkverkehr - bei Erhalt der östlichen Baumreihe nördlich der Paulstraße Entfall aller Stellplätze in diesem Bereich - Sicherheitsdefizite für Radfahrer und Fußgänger 	<p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - angemessene Gehwegbreite im Gesamtabschnitt - gute Verkehrsqualität/Leistungsfähigkeit im Gesamtabschnitt und am Knotenpunkt Bischofsweg für ÖPNV und MIV - klare Flächenzuordnung und geringe Interaktionen ausgenommen im mittleren Bereich (Louisenstraße bis Bischofsweg) - durch verlegte Haltestelle an der Schauburg bessere Lage zum Aufkommensschwerpunkt und breite Seitenräume im Haltestellenbereich - sehr gute Umsteigebedingungen in stadtwärtiger Richtung <p>Nachteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Interaktionen zwischen mehreren Verkehrsarten im mittleren Abschnitt - zusätzliche Haltestelle für Strab-Einrückefahrten und Entfall einiger Stellplätze im westlichen Bischofsweg (Nordseite)
Umwelt	<p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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) <p>Nachteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - hohe Flächenneuersiegelung, entspricht daher nicht dem Grundsatz der Eingriffsminimierung - Naturdenkmal Flatterulme: erhebliche/starke Eingriffe in Wurzelbereiche erforderlich, damit Sonderbauweisen und spezielle Maßnahmen in sehr hohem Maß notwendig 	<p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - geringste Flächenneuersiegelung, entspricht daher dem Grundsatz der Eingriffsminimierung - teilweiser Erhalt der historisch gewachsenen Alleestruktur nördlich des Bischofsweges möglich - Naturdenkmal Flatterulme: geringe Eingriffe in die Wurzelbereiche notwendig, damit Sonderbauweisen in geringem Maß erforderlich <p>Nachteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - schlechte Bedingungen für Bevorrechtigung des ÖPNV - Störungen im Verkehrsablauf infolge starker Überlagerung von Verkehrsräumen auf gesamter Strecke 	<p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 <p>Nachteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - hohe Flächenneuersiegelung, entspricht daher nicht dem Grundsatz der Eingriffsminimierung - Naturdenkmal Flatterulme: Eingriffe in Wurzelbereiche unvermeidbar mit ungünstigerer Bewertung als Variante 8.4 aber deutlich besser als Variante 7, Sonderbauweisen und spezielle Maßnahmen in hohem Maß erforderlich
Kosten / Förderfähigkeit	<p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Förderfähigkeit vsl. gegeben (Verbesserung Radverkehr und Leistungsfähigkeit/Qualität im Verkehrsablauf) <p>Nachteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Variante mit den höchsten Kosten 	<p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Variante mit den geringsten Kosten <p>Nachteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Förderfähigkeit kritisch (Verbesserung Radverkehr, aber kritische Leistungsfähigkeit/Qualität, geringe Zuverlässigkeit ÖPNV, hohe Störanfälligkeit bei Änderungen und Sicherheitsdefizite) 	<p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Förderfähigkeit vsl. gegeben (Verbesserung Radverkehr und Leistungsfähigkeit/Qualität im Verkehrsablauf, abschnittsweise besonderer Bahnkörper) <p>Nachteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - keine
Genehmigungsfähigkeit	- möglich	- kritisch, infolge von Störungen im Verkehrsablauf und Sicherheitsdefiziten	- möglich