

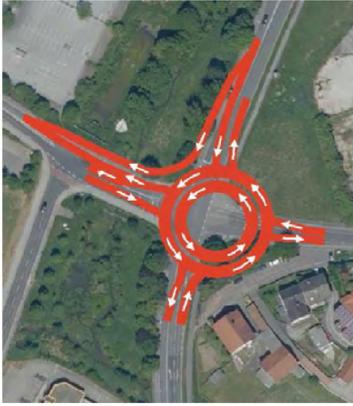
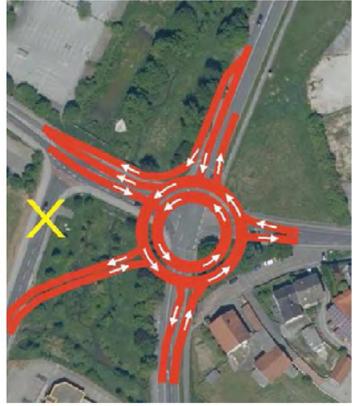
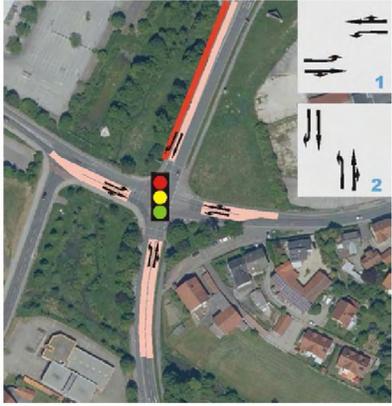
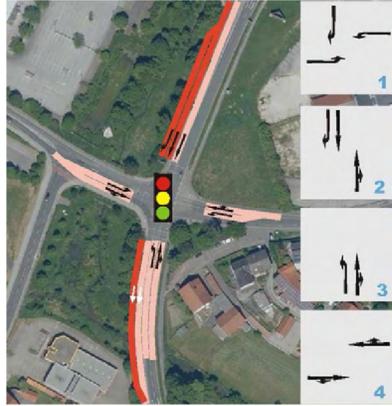
Lösung	Lösung 1b	Lösung 1d	Lösung 2d	Lösung 3a	Lösung 3c
Prinzipskizze					
Verkehrsqualität Kfz-Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> • ausreichend (QSV D) 	<ul style="list-style-type: none"> • befriedigend (QSV C) 	<ul style="list-style-type: none"> • befriedigend (QSV C) 	<ul style="list-style-type: none"> • ausreichend (QSV D) 	<ul style="list-style-type: none"> • befriedigend (QSV C)
Leistungsfähigkeitsreserve	<ul style="list-style-type: none"> • 2 % 	<ul style="list-style-type: none"> • 12 % 	<ul style="list-style-type: none"> • 7 % 	<ul style="list-style-type: none"> • 7 % 	<ul style="list-style-type: none"> • 13 %
bauezeitliche Verkehrsbeeinträchtigung	<ul style="list-style-type: none"> • erhebliche Beeinträchtigung, > 1 Jahr 	<ul style="list-style-type: none"> • erhebliche Beeinträchtigung, > 1 Jahr 	<ul style="list-style-type: none"> • erhebliche Beeinträchtigung > 1 Jahr 	<ul style="list-style-type: none"> • geringe Beeinträchtigung, wenige Monate 	<ul style="list-style-type: none"> • geringe Beeinträchtigung; einige Monate
Verkehrssicherheit Kfz-Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> • sehr gut durch Grundform Kreisverkehr mit einstreifigen Elementen 	<ul style="list-style-type: none"> • gut durch Grundform Kreisverkehr, zweistreifige Kreisfahrbahn ist etwas ungünstig 	<ul style="list-style-type: none"> • gut durch Grundform Kreisverkehr, zweistreifige Kreisfahrbahn ist etwas ungünstig 	<ul style="list-style-type: none"> • ungünstig aufgrund ungesicherter Linksabbieger an LSA 	<ul style="list-style-type: none"> • gut, aufgrund gesicherter Linksabbiegeströme
Fuß- und Radverkehrsbelange	<ul style="list-style-type: none"> • umwegige Führung mit zahlreichen Konfliktpunkten (Querung Bypässe) 	<ul style="list-style-type: none"> • sehr umwegige Führung, Querung Bypass nur für Fußgängerstrom mit geringer Stärke 	<ul style="list-style-type: none"> • sehr umwegige Führung, Querung Bypass nur für Fußgängerstrom mit geringer Stärke 	<ul style="list-style-type: none"> • direkte Führung wie im Bestand • ungünstige Sicherheit durch ungesicherte Linksabbieger 	<ul style="list-style-type: none"> • direkte Führung wie im Bestand • bessere Verkehrssicherheit durch gesicherte Linksabbieger
entwurfstechnische Aspekte	<ul style="list-style-type: none"> • schwierige Begreifbarkeit Linksabbieger Gerberstraße • Verbreiterung Bauwerk Fiederbach • komplizierte Wegweisung 	<ul style="list-style-type: none"> • schwierige Begreifbarkeit Linksabbieger Gerberstraße • Verbreiterung Bauwerk Fiederbach • komplizierte Wegweisung 	<ul style="list-style-type: none"> • Verbreiterung Bauwerk Fiederbach • zusätzliches Bauwerk Fiederbach (Zufahrt Gerberstraße) • komplizierte Wegweisung 	<ul style="list-style-type: none"> • weitgehend unproblematische Umsetzung 	<ul style="list-style-type: none"> • ggf. Verschiebung der kompletten Straßenachse Hockermühlstraße nach Osten erforderlich
Investitionskosten (Brutto)	<ul style="list-style-type: none"> • Größenordnung: 3 Mio. € 	<ul style="list-style-type: none"> • Größenordnung: 3 Mio. € 	<ul style="list-style-type: none"> • Größenordnung: 5 Mio. € 	<ul style="list-style-type: none"> • Größenordnung: 1 Mio. € 	<ul style="list-style-type: none"> • Größenordnung: 2 Mio. €
Umwelt und Stadtbild	<ul style="list-style-type: none"> • geringer Eingriff Fiederbachau (Nordwestquadrant) • größere Überdeckung Fiederbach durch breiteres Bauwerk • teilweise Überbauung Grünfläche Südostquadrant 	<ul style="list-style-type: none"> • geringer Eingriff Fiederbachau (Nordwestquadrant) • größere Überdeckung Fiederbach durch breiteres Bauwerk • komplette Überbauung Grünfläche Südostquadrant 	<ul style="list-style-type: none"> • geringer Eingriff Fiederbachau (Nordwestquadrant) • Durchschneidung der Aue von Fieder- und Ammerbach • komplette Überbauung Grünfläche Südostquadrant 	<ul style="list-style-type: none"> • geringer Eingriff Fiederbachau (Nordwestquadrant) 	<ul style="list-style-type: none"> • jeweils deutlicher Eingriff in Fiederbachau nördlich und südlich Fuggerstraße
Fazit	<ul style="list-style-type: none"> • zu geringe Leistungsfähigkeitsreserve, Planungshauptziel Verbesserung Verkehrqualität wird verfehlt <p>→ Ausschluss in Stufe 2</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Lösung mit der besten Verkehrsqualität und größten Leistungsfähigkeitsreserve <p>→ vertiefende Betrachtung in Stufe 3</p>	<ul style="list-style-type: none"> • trotz umweltfachlicher Nachteile wird für die Lösung eine vertiefte Betrachtung empfohlen, da die Verknüpfung mit der Gerberstraße deutlich begreifbar gestaltet wird. <p>→ vertiefende Betrachtung in Stufe 3</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Lösung mit noch ausreichender Verkehrsqualität und mäßiger Verkehrssicherheit, umweltfachliche Eingriffe und Investitionskosten sind gering <p>→ vertiefende Betrachtung in Stufe 3</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Lösung mit befriedigender Verkehrsqualität bei guter Verkehrssicherheit (gesicherte Linksabbiegeströme), moderate umweltfachliche Eingriffe + Investitionskosten <p>→ vertiefende Betrachtung in Stufe 3</p>

Tabelle 9: Grobbewertung Lösungsvarianten Fuggerstraße