



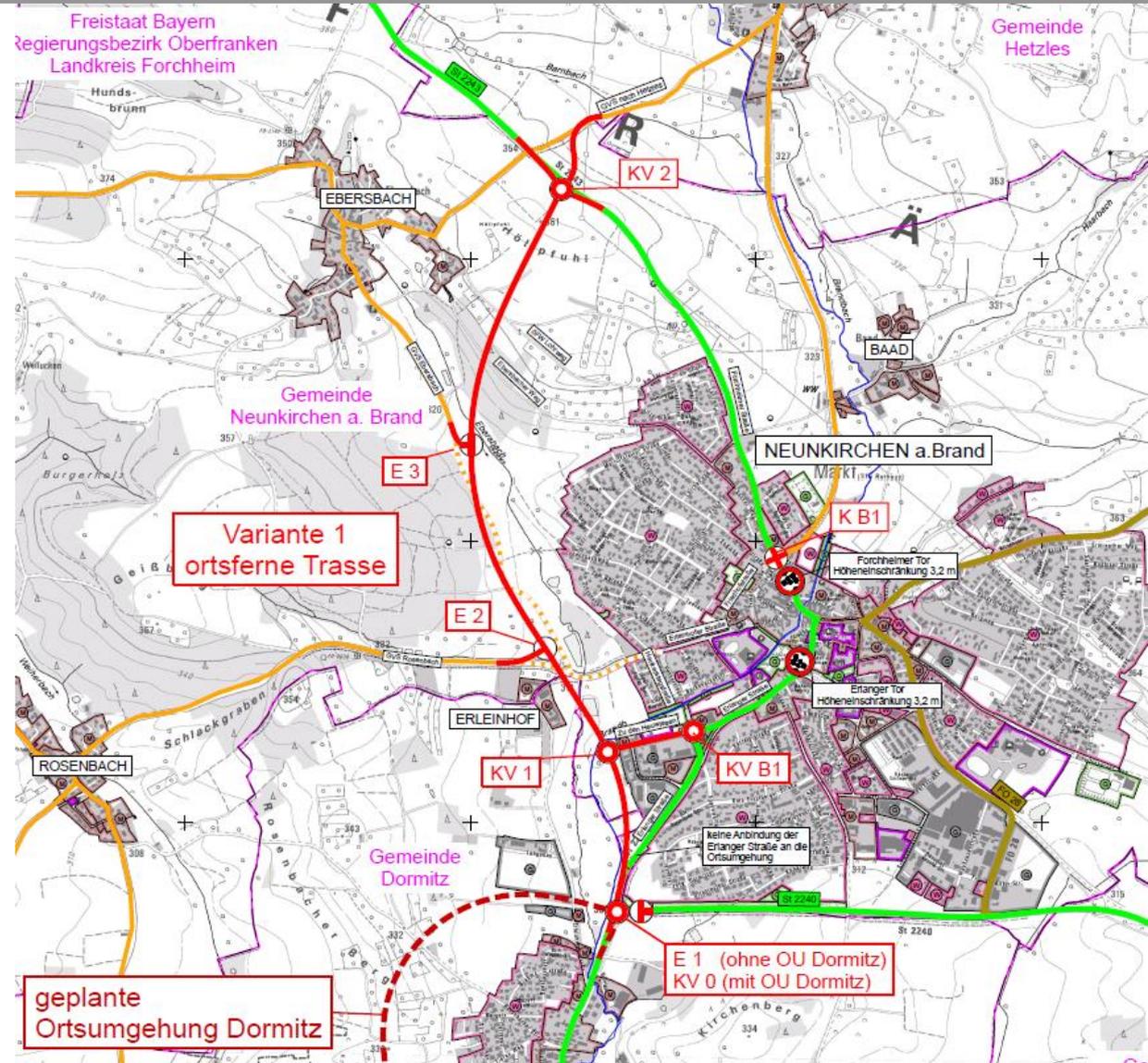
Vorstellung

Variantenvergleich



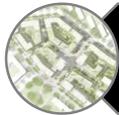
Variante 1

Außerortstrasse ortsfern





Beurteilungskriterien



Raumstrukturelle Wirkungen / Städtebau



Verkehrliche Beurteilung



Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung



Umweltverträglichkeit



Immissionen Lärm

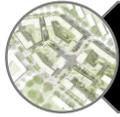


Wirtschaftlichkeit

Bewertungsmaßstab

Prioritäten im Vergleich der Varianten

- 1** geringster Eingriff bzw. beste Zielerreichung,
kleinste Beeinträchtigung
- 2** mittlerer Eingriff bzw. gute Zielerreichung;
kleine Beeinträchtigung
- 3** hoher Eingriff bzw. schlechte Zielerreichung;
große Beeinträchtigung
- 4** höchster Eingriff bzw. schlechteste
Zielerreichung; größte Beeinträchtigung



Raumstrukturelle Wirkungen / Städtebau

Konflikte zu Zielen der Raumordnung

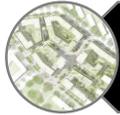
Eingriffe in bestehende Flächennutzungspläne und Bebauungspläne

Ortsentwicklung

Ortsbild

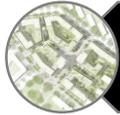
Eingriff in bestehende Bebauung

Vereinbarkeit mit dem ISEK



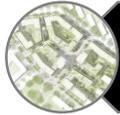
Raumstrukturelle Wirkungen / Städtebau

Beurteilungskriterium	Variante 1 Außerortstrasse ortsfern	Variante 2 Außerortstrasse ortsnah	Variante 3 Innerorts
Konflikte zu Zielen der Raumordnung	1 leistungsfähiger Verbindungsabschnitt der Staatsstraße 2243 zwischen Forchheim und der B 2, Nürnberg - Bayreuth	1 leistungsfähiger Verbindungsabschnitt der Staatsstraße 2243 zwischen Forchheim und der B 2, Nürnberg - Bayreuth	4 keine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Nahbereich von Neunkirchen am Brand im Sinne des Regionalplanes
Eingriffe in bestehende Flächennutzungspläne und Bebauungspläne	2 Im aktuellen Flächennutzungsplan besteht seit dem Jahr 2000 eine sogenannte Westumgehungstrasse (Wahllinie 9922). Die Variante 1 weicht im Nordteil von dieser Trasse ab, um eine Durchschneidung des Wasserschutzgebietes am Brunnen III zu vermeiden. Eingriffe in bestehende Bebauungspläne sind nicht vorhanden.	2 Im aktuellen Flächennutzungsplan besteht seit dem Jahr 2000 eine sogenannte Westumgehungstrasse (Wahllinie 9922). Die Variante 2 weicht im Nordteil von dieser Trasse ab, um eine Durchschneidung des Wasserschutzgebietes am Brunnen III zu vermeiden. Eingriffe in bestehende Bebauungspläne sind nicht vorhanden.	1 - keine -
Ortsentwicklung	1 Herausnahme des Durchgangsverkehrs führt zu idealer Entwicklungsmöglichkeit im zentralen Bereich von Neunkirchen	1 Herausnahme des Durchgangsverkehrs führt zu idealer Entwicklungsmöglichkeit im zentralen Bereich von Neunkirchen	4 Erhöhung des Durchgangsverkehrs führt zur Verschlechterung der Möglichkeiten zur Ortsentwicklung



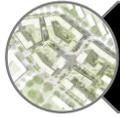
Raumstrukturelle Wirkungen / Städtebau

Beurteilungskriterium	Variante 1 Außerortstrasse ortsfern	Variante 2 Außerortstrasse ortsnah	Variante 3 Innerorts
Ortsbild	<p>2</p> <p>Annäherung zur Wohnbebauung an den nordwestlichen Ortsrand von Neunkirchen am Brand Achse - Wohnhaus "Am Tennenbachweg 43" 221 m Achse - Wohnhaus "Marloffsteiner Straße 24" 400 m Achse - Wohnhaus "Erleinhof 50" 77 m</p> <p>Annäherung an den südöstlichen Ortsrand von Ebersbach 192 m</p>	<p>3</p> <p>Annäherung zur Wohnbebauung an den nordwestlichen Ortsrand von Neunkirchen am Brand Achse - Wohnhaus "Am Tennenbachweg 43" 117 m Achse - Wohnhaus "Marloffsteiner Straße 24" 152 m Achse - Wohnhaus "Erleinhof 50" 70 m</p> <p>Annäherung an den südöstlichen Ortsrand von Ebersbach 620 m</p>	<p>4</p> <p>Verschlechterung des Ortsbildes durch Vergrößerung der Verkehrsfläche und Abriss von Denkmälern</p>
Eingriff in bestehende Bebauung	<p>1</p> <p>- keine -</p>	<p>1</p> <p>- keine -</p>	<p>4</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gebäudeabbruch Forchheimer Straße 7a (Baudenkmal, Griechisches Restaurant) - Rückbau Dachvorsprung Friedhofstraße 9 (Blumengeschäft) - Versetzen Friedhofsmauer (Baudenkmal) - Gebäudeteilabbruch Hirtengasse 7 (Nebengebäude zur Friedhofstraße)



Raumstrukturelle Wirkungen / Städtebau

Beurteilungskriterium	Variante 1 Außerortstrasse ortsfern	Variante 2 Außerortstrasse ortsnah	Variante 3 Innerorts
Vereinbarkeit mit dem ISEK der Gemeinde aus 2021 (Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept)			
Verbesserung der Situation für Fußgänger und Radfahrer	Entlastung der OD Neunkirchen am Brand – dadurch Verbesserung für Fußgänger und Radfahrer	Entlastung der OD Neunkirchen am Brand – dadurch Verbesserung für Fußgänger und Radfahrer	Verkehrszunahme schränkt die Verbesserungsmöglichkeiten ein.
Sichtbarmachung des historischen Erbes in der Aufwertung der öffentlichen Räume	Aufwertung des öffentlichen Raumes durch deutliche Verkehrsmengenreduzierung möglich	Aufwertung des öffentlichen Raumes durch deutliche Verkehrsmengenreduzierung möglich	Eine Aufwertung öffentlicher Räume wird durch eine hohe Verkehrsbelastung erschwert
Schaffung öffentlicher Räume mit hoher Aufenthaltsqualität	Aufwertung des öffentlichen Raumes durch deutliche Verkehrsmengenreduzierung möglich	Aufwertung des öffentlichen Raumes durch deutliche Verkehrsmengenreduzierung möglich	Die Schaffung von Räumen mit hoher Aufenthaltsqualität ist durch eine hohe Verkehrsbelastung sehr eingeschränkt möglich
Erhalt und Stärkung der Ortskerne als multifunktionale, zentrale Bereiche	Entlastung der OD Neunkirchen am Brand, dadurch Erhalt und Stärkung des Ortskernes	Entlastung der OD Neunkirchen am Brand, dadurch Erhalt und Stärkung des Ortskernes	Eine Stärkung des Ortskernes als zentraler Bereich ist durch eine hohe Verkehrsbelastung schwierig
Erhalt und Nutzung denkmalgeschützter und ortsbildprägender Gebäude	1 kein Eingriff in denkmalgeschützte Gebäude	1 kein Eingriff in denkmalgeschützte Gebäude	4 Der notwendige Abbruch eines denkmalgeschützten Gebäudes und eines Straßenausbaus am historischen Ortskern steht diesem Ziel entgegen
Behebung bestehender Defizite im fließenden Verkehr	Entlastung der OD Neunkirchen am Brand – dadurch Verbesserung im fließenden Verkehr	Entlastung der OD Neunkirchen am Brand – dadurch Verbesserung im fließenden Verkehr	Die prognostizierte Verkehrszunahme lässt eine Behebung der bestehenden Defizite im fließenden Verkehr nicht zu. Die notwendigen Verkehrsqualitäten am Knotenpunkt Forchheimer Tor werden nicht erreicht.
Forcierung klimafreundlicher Mobilitätskonzepte (bspw. Car-Sharing) und Umsetzung von Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV sowie von Fuß- und Radverkehr	Durch die Verlagerung des Durchgangsverkehres entstehen im Ort neue Möglichkeiten zur Umsetzung der Mobilitätswende. Durch neue, sichere und komfortable Wege zur den Haltestellen wird der ÖPNV attraktiver. Radfahrräder werden sicherer und damit fällt das Umsteigen auf diesen Verkehrsträger einfacher.	Durch die Verlagerung des Durchgangsverkehres entstehen im Ort neue Möglichkeiten zur Umsetzung der Mobilitätswende. Durch neue, sichere und komfortable Wege zur den Haltestellen wird der ÖPNV attraktiver. Radfahrräder werden sicherer und damit fällt das Umsteigen auf diesen Verkehrsträger einfacher.	Die Verkehrszunahme auf der Variante 3 schränkt die Verbesserungsmöglichkeiten ein.



Raumstrukturelle Wirkungen / Städtebau

	Variante 1 Außerortstrasse ortsfern	Variante 2 Außerortstrasse ortsnah	Variante 3 Innerorts
Teilergebnis	1,3	1,5	3,5



Verkehrliche Beurteilung

Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer

Verkehrsverhältnisse /Verkehrsqualität

Verkehrsentslastungswirkung

Reduzierung der Reisezeit des Hauptverkehrsstromes

Netzstrukturelle Wirkungen (Erreichbarkeiten)

Verknüpfungen mit nachgeordnetem Straßennetz

Fußgänger- und Radverkehr

ÖPNV



Verkehrliche Beurteilung

Beurteilungskriterium	Variante 1 Außerortstrasse ortsfern	Variante 2 Außerortstrasse ortsnah	Variante 3 Innerorts
Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer	<p>1</p> <p>verbesserte Linienführung und Trassierung führt zu bevorzugter Nutzung</p> <p>geringer Umwegfaktor für Durchgangsverkehr</p> <p>geringer Umwegfaktor für Quell- und Zielverkehr</p>	<p>1</p> <p>verbesserte Linienführung und Trassierung führt zu bevorzugter Nutzung</p> <p>geringer Umwegfaktor für Durchgangsverkehr</p> <p>geringer Umwegfaktor für Quell- und Zielverkehr</p>	<p>4</p> <p>Durch Ausbau der Innerortstrasse nimmt der Verkehr zu.</p> <p>Durchgangsverkehr wird größer, insbesondere des Schwerverkehrs durch Aufhebung des bisherigen Durchfahrtsbeschränkungen (Höhen- und gewichtsbeschränkung, Umleitungsstrecke U10 Igensdorf - Forth).</p> <p>keine Änderungen hinsichtlich Quell- und Zielverkehr</p>
Verkehrsverhältnisse / Verkehrsqualität	<p>1</p> <p>Durchgehende Verlagerung der Staatsstraße nach außerhalb der Ortslage, Ausgliederung des Ziel- und Quellverkehrs aus den Wohn- und Gewerbegebieten im Süden und West von Neunkirchen sowie aus dem Ortszentrum</p> <p>Ausreichende Verkehrsqualitäten an allen Knotenpunkten.</p>	<p>1</p> <p>Durchgehende Verlagerung der Staatsstraße nach außerhalb der Ortslage, Ausgliederung des Ziel- und Quellverkehrs aus den Wohn- und Gewerbegebieten im Süden und West von Neunkirchen sowie aus dem Ortszentrum</p> <p>Ausreichende Verkehrsqualitäten an allen Knotenpunkten.</p>	<p>4</p> <p>Keine Verlagerung des Durchgangsverkehres.</p> <p>Keine ausreichende Verkehrsqualität am Knotenpunkt "Forchheimer Tor" in Spitzenstunden.</p>



Verkehrliche Beurteilung

Beurteilungskriterium	Variante 1 Außerortstrasse ortsfern	Variante 2 Außerortstrasse ortsnah	Variante 3 Innerorts
Verkehrsentlastungswirkung der bestehenden Ortsdurchfahrt (Vergleich mit dem Prognose-Nullfall 3)	1	1	4
	<p>In den nachfolgenden ausgewählten beiden Straßenzügen ergibt sich eine deutliche Verkehrsentlastung im DTV_{WS}:</p> <p>Straßenzug Forchheimer Straße - Friedhofstraße - Erleinhofer Straße - Henkerstegstraße: min. - 70 % max. - 56 % mittel - 63 %</p> <p>Straßenzug Äußerer Markt - Gräfenberger Straße - Kleinsendelbacher Straße: min. - 30 % max. - 16 % mittel - 23 %</p> <p>Erlanger Straße zwischen Zu den Heuwiesen und dem Erlanger Tor: - 3 %</p> <p>Die Variante 1 entfaltet damit die gewünschte Verkehrsentlastung in der bestehenden Ortsdurchfahrt.</p>	<p>In den nachfolgenden ausgewählten beiden Straßenzügen ergibt sich eine deutliche Verkehrsentlastung im DTV_{WS}:</p> <p>Straßenzug Forchheimer Straße - Friedhofstraße - Erleinhofer Straße - Henkerstegstraße: min. - 75 % max. - 60 % mittel - 66 %</p> <p>Straßenzug Äußerer Markt - Gräfenberger Straße - Kleinsendelbacher Straße: min. - 27 % max. - 17 % mittel - 22 %</p> <p>Erlanger Straße zwischen Zu den Heuwiesen und dem Erlanger Tor: - 11 %</p> <p>Die Variante 2 entfaltet damit die gewünschte Verkehrsentlastung in der bestehenden Ortsdurchfahrt.</p>	<p>In den nachfolgenden ausgewählten beiden Straßenzügen ergibt sich folgende Verkehrsentlastungswirkung im DTV_{WS}:</p> <p>Straßenzug Forchheimer Straße - Friedhofstraße - Erleinhofer Straße - Henkerstegstraße: min. + 3 % max. + 25 % mittel + 16 %</p> <p>Straßenzug Äußerer Markt - Gräfenberger Straße - Kleinsendelbacher Straße: min. - 21 % max. - 5 % mittel - 13 %</p> <p>Erlanger Straße zwischen Zu den Heuwiesen und dem Erlanger Tor: - 5 %</p> <p>In der Variante 3 wird eine Verkehrsmengenerhöhung auf dem auszubauenden Straßenzug von bis zu 25 % prognostiziert.</p> <p>Eine Erhöhung des Verkehrs findet im im städtebaulich sensiblen Streckenabschnitt vor der Schule statt.</p> <p>Die Entlastung des Streckenzuges Gräfenberger Straße - Kleinsendelbacher Straße, entlang eines Gewerbegebietes, ist nicht zielführend für eine ausgewogene Verkehrslenkung in Neunkirchen.</p>



Verkehrliche Beurteilung

Beurteilungskriterium	Variante 1 Außerortstrasse ortsfern	Variante 2 Außerortstrasse ortsnah	Variante 3 Innerorts
Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Umgehung	<p>In den nachfolgenden ausgewählten beiden Straßenzügen ergibt sich für den Schwerverkehr eine deutliche Verkehrsentlastung:</p> <p>Straßenzug Forchheimer Straße - Friedhofstraße - Erleinhofer Straße - Henkerstegstraße: min. - 68 % max. - 42 % mittel - 54 %</p> <p>Straßenzug Äußerer Markt - Gräfenberger Straße - Kleinsendelbacher Straße: min. - 20 % max. + 8 % mittel - 4 %</p> <p>Erlanger Straße zwischen Zu den Heuwiesen und dem Erlanger Tor: - 11 %</p> <p>Die Variante 1 entfaltet damit die gewünschte Verkehrsentlastung für den Schwerverkehr.</p>	<p>In den nachfolgenden ausgewählten beiden Straßenzügen ergibt sich für den Schwerverkehr eine deutliche Verkehrsentlastung:</p> <p>Straßenzug Forchheimer Straße - Friedhofstraße - Erleinhofer Straße - Henkerstegstraße min. - 72 % max. - 22 % mittel - 51 %</p> <p>Straßenzug Äußerer Markt - Gräfenberger Straße - Kleinsendelbacher Straße min. - 20 % max. + 8 % mittel - 4 %</p> <p>Erlanger Straße zwischen Zu den Heuwiesen und dem Erlanger Tor: - 11 %</p> <p>Die Variante 2 entfaltet damit die gewünschte Verkehrsentlastung für den Schwerverkehr.</p>	<p>In den nachfolgenden ausgewählten beiden Straßenzügen ergibt sich folgende Verkehrsbelastung im Schwerverkehr::</p> <p>Straßenzug Forchheimer Straße - Friedhofstraße - Erleinhofer Straße - Henkerstegstraße min. + 27 % max. + 56 % mittel + 42 %</p> <p>Straßenzug Äußerer Markt - Gräfenberger Straße - Kleinsendelbacher Straße min. - 25 % max. 0 % mittel - 9 %</p> <p>Erlanger Straße zwischen Zu den Heuwiesen und dem Erlanger Tor: 0 %</p> <p>Durch den Ausbau findet eine deutliche Erhöhung der Verkehrsmengen statt. Das Ziel einer Verkehrsentlastung wird nicht erreicht.</p>
Reduzierung der Reisezeit des Hauptverkehrstromes	1 Reisegeschwindigkeit des Durchgangverkehrs hoch	1 Reisegeschwindigkeit des Durchgangverkehrs hoch	3 Reisegeschwindigkeit des Durchgangverkehrs gering



Verkehrliche Beurteilung

Beurteilungskriterium	Variante 1 Außerortstrasse ortsforn	Variante 2 Außerortstrasse ortsnah	Variante 3 Innerorts
Netzstrukturelle Wirkungen (Erreichbarkeiten)	<p>Die Straßennetzstruktur wird durch die Ausbaumaßnahme verbessert. Durch die Ortsumgehung kann der Durchgangsverkehr gebündelt werden und es erfolgt eine deutliche Entlastung auf dem innerörtlichen Straßennetz.</p> <p>Störungen im innerörtlichen Straßennetz (z.B. Unfall, Baustellen, Veranstaltungen usw.) sind mit einer Ortsumgehung einfacher und staufreier zu bewältigen.</p> <p style="text-align: center;">1</p>	<p>Die Straßennetzstruktur wird durch die Ausbaumaßnahme verbessert. Durch die Ortsumgehung kann der Durchgangsverkehr gebündelt werden und es erfolgt eine deutliche Entlastung auf dem innerörtlichen Straßennetz.</p> <p>Störungen im innerörtlichen Straßennetz (z.B. Unfall, Baustellen, Veranstaltungen usw.) sind mit einer Ortsumgehung einfacher und staufreier zu bewältigen.</p> <p style="text-align: center;">1</p>	<p>Durch den Ausbau des innerörtlichen Straßenzuges kann die derzeitige Beschränkung (Gewichtsbeschränkung 7,5 t) für den Schwerverkehr aufgehoben werden.</p> <p>Die bisherige Umleitungsstrecke über Igensdorf und Forth für den Schwerverkehr entfällt.</p> <p>Die klassifizierte Straße verläuft zukünftig in der Variante 3 über den auszubauenden Straßenabschnitt Friedhofstraße - Erleinhofer Straße - Henkerstegstraße.</p> <p>Damit erfüllt die Staatsstraße ihre vom Gesetzgeber angedachte Funktion für den überörtlichen Verkehr. Für die in der Ortsdurchfahrt angebaute Straße, mit ihrer regionalen Verbindungsfunktion, können sich Probleme durch die zwangsläufige Funktionsüberlagerung (Verbindung und Erschließung/ Aufenthalt) ergeben.</p> <p>Der Durchgangsverkehr im Zuge der St 2243 steht im Widerspruch zu einer angemessenen städtebaulichen Entwicklung bzw. Aufwertung der Ortslage.</p> <p>Die grundsätzlichen Erreichbarkeiten der Variante 3 sind übereinstimmend zur Bestandssituation.</p> <p>Bei Störungen im Straßennetz sind keine konfliktarmen Alternativrouten vorhanden.</p> <p style="text-align: center;">3</p>



Verkehrliche Beurteilung

Beurteilungskriterium	Variante 1 Außerortstrasse ortsfern	Variante 2 Außerortstrasse ortsnah	Variante 3 Innerorts
Verknüpfungen mit nachgeordneten Straßennetz	<p>2</p> <p>Aufgrund der Neutrassierung werden vorhandene Verkehrsbeziehungen im Planungsbereich der Variante 1 unterbrochen.</p> <p>Das innerörtliche Straßennetz wird an zwei Punkten mit der Variante 1 verknüpft.</p> <p>Im Süden erfolgt eine neue Anbindung an die Ortsstraße Zu den Heuwiesen mit der Anlage eines Kreisverkehrs.</p> <p>Im Norden wird die Neubautrasse mit der alten St 2243 ebenfalls mit einem Kreisverkehr verknüpft. Hier wird auch die GVS nach Hetzles mit angebunden, damit die heutige Kreuzungssituation entschärft und damit verkehrssicherer wird.</p> <p>Die GVS Neunkirchen - Rosenbach wird unterbrochen. Der westliche Streckenabschnitt der GVS wird einseitig an die Variante 1 mit einer vorfahrtsregelten Einmündung angeschlossen. Durch Nutzung der Ortsstraße Zu den Heuwiesen und einem Teilstück der neuen Ortsumfahrung wird die Verbindung nach Rosenbach damit wieder hergestellt.</p> <p>Die GVS zwischen Neunkirchen und Ebersbach wird ebenfalls durch die Variante 1 getrennt. Mit einer neuen vorfahrtsregelten Einmündung wird der verbleibende nördliche Streckenabschnitt mit der Variante 1 verknüpft. Verkehr von und nach Ebersbach nutzt dann zukünftig ebenfalls einen Teil der Ortsumgehung in Verbindung mit der Ortsstraße Zu den Heuwiesen. Die Planung verfolgt damit dem Anspruch des Grundsatzes der Bündelung von Verkehrswegen.</p>	<p>2</p> <p>Aufgrund der Neutrassierung werden vorhandene Verkehrsbeziehungen im Planungsbereich der Variante 2 unterbrochen.</p> <p>Das innerörtliche Straßennetz wird an zwei Punkten mit der Variante 2 verknüpft.</p> <p>Im Süden erfolgt eine neue Anbindung an die Ortsstraße Zu den Heuwiesen mit der Anlage eines Kreisverkehrs.</p> <p>Im Norden wird die Neubautrasse mit der alten St 2243 ebenfalls mit einem Kreisverkehr verknüpft.</p> <p>Die GVS Neunkirchen - Rosenbach wird unterbrochen. Der westliche Streckenabschnitt der GVS wird einseitig an die Variante 2 mit einem dritten Kreisverkehr angeschlossen. Durch Nutzung der Ortsstraße Zu den Heuwiesen und einem Teilstück der neuen Ortsumfahrung wird die Verbindung nach Rosenbach damit wieder hergestellt.</p> <p>Die GVS zwischen Neunkirchen und Ebersbach wird ebenfalls durch die Variante 2 getrennt. Das verbleibende nördliche Teilstück der GVS wird auf einer Länge von rd. 200 m an die neue Trasse der GVS Neunkirchen - Rosenbach untergeordnet angebunden. Damit kann ein separater Knoten an die neue Ortsumgehung der Variante 2 vermieden werden.</p> <p>Wie in Variante 1 nutzt der Verkehr von und nach Ebersbach zukünftig ebenfalls einen Teil der Ortsumgehung.</p>	<p>1</p> <p>Netzänderungen werden durch die Variante 3 nicht ausgelöst.</p>



Verkehrliche Beurteilung

Beurteilungskriterium	Variante 1 Außerortstrasse ortsforn	Variante 2 Außerortstrasse ortsnah	Variante 3 Innerorts
Fußgänger- und Radverkehr	<p>2</p> <p>Durch die Anordnung von höhenfreien Kreuzungen, in Verbindung mit der Neuanlage von öffentlichen Feld- und Waldwegen, wird das Netz für Fußgänger und Radfahrer verkehrssicher geschlossen. Es entstehen keine wesentlichen Verschlechterungen. Die entstehenden Umwege sind für die Nutzer zumutbar.</p> <p>Allerdings wird der Ebersbacher Weg, als wichtige Verbindung zwischen Neunkirchen und Ebersbach, in der Variante 1 unterbrochen. Eine höhenfreie Kreuzung kann aufgrund der Topographie mit dieser Variante nicht angeboten werden.</p>	<p>1</p> <p>Durch die Anordnung von höhenfreien Kreuzungen, in Verbindung mit der Neuanlage von öffentlichen Feld- und Waldwegen, wird das Netz für Fußgänger und Radfahrer verkehrssicher geschlossen. Es entstehen keine wesentlichen Verschlechterungen. Die entstehenden Umwege sind für die Nutzer zumutbar.</p> <p>Die Verbindung des Ebersbacher Weges wird in der Variante 2 durch Anlage einer höhenfreien Querung sichergestellt.</p>	<p>3</p> <p>Für den Fuß- und Radverkehr sind durchgehend regelkonforme, insbesondere sichere und möglichst attraktive, barrierefreie Netze mit der zugehörigen Anbindung an Infrastruktur- und Kultureinrichtungen, Wohnen und Gewerbe wünschenswert. Eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr ist in der Regel nur außerorts und auf selbstständig geführten Wegen sinnvoll.</p> <p><u>Radverkehr</u> Ein angemessener Qualitätsanspruch kann mit den geplanten Schutzstreifen, bedingt durch die Aneinanderreihung von Mindestelementen nicht erreicht werden.</p> <p><u>Fußgänger</u> Bedingt durch die unmittelbar am Verkehrsweg bestehende Bebauung kann in großen Teilen die gewünschte Mindestbreite von 2,50 m für Gehwege nicht zur Verfügung gestellt werden.</p>
ÖPNV	<p>1</p> <p>Durch die Verkehrsverlagerung aus der Ortsdurchfahrt ist mit einer Verbesserung des Verkehrsflusses zu rechnen. Damit wird die Verbindungssicherheit der vorhandenen Buslinien verbessert. Ein- und Ausstiege an den Bushaltestellen werden verkehrssicherer.</p>	<p>1</p> <p>Durch die Verkehrsverlagerung aus der Ortsdurchfahrt ist mit einer Verbesserung des Verkehrsflusses zu rechnen. Damit wird die Verbindungssicherheit der vorhandenen Buslinien verbessert. Ein- und Ausstiege an den Bushaltestellen werden verkehrssicherer.</p>	<p>2</p> <p>Durch die prognostizierte Zunahme des Individualverkehrs und vorallem des Schwerverkehrs wird eine negative Beeinträchtigung des Busverkehrs erwartet.</p>



Verkehrliche Beurteilung

	Variante 1 Außerortstrasse ortsfern	Variante 2 Außerortstrasse ortsnah	Variante 3 Innerorts
Teilergebnis	1,2	1,1	3,1



Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung

Länge der Baustrecke in km (neue St 2243)

Trassierung, Anordnung Knotenpunkte

Brückenbauwerke

Besondere Aspekte der Streckengestaltung

Sicherheitseffekte

Bauzeit und Baudurchführung, Verkehrsführung während der Bauzeit

Erdmengenbilanz

Baugrund

Unterhaltung



Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung

Beurteilungskriterium	Variante 1 Außerortstrasse ortsforn	Variante 2 Außerortstrasse ortsnah	Variante 3 Innerorts
Länge der Baustrecke in km (neue St 2243)	4 2,70 km	3 2,34 km	1 0,48 km
Trassierung Anordnung Knotenpunkte	2 Richtlinienkonforme Lageplantrasse. Das Verhältnis aufeinander folgender Radien liegt lt.Bild12 der RAL 2012 im guten Bereich. Keine Überschreitung der Grenzwerte der maximalen Längsneigung. 5 Knotenpunkte im Streckenzug: - 2 Kreisverkehre - 2 Einmündungen vorfahr geregelt - 1 Einmündung signalisiert	1 Richtlinienkonforme Lageplantrasse. Das Verhältnis aufeinander folgender Radien liegt lt.Bild12 der RAL 2012 im guten Bereich. Keine Überschreitung der Grenzwerte der maximalen Längsneigung. 4 Knotenpunkte im Streckenzug: - 3 Kreisverkehre - 1 Einmündung signalisiert	4 Problematische Verkehrsabwicklung durch vorhandene Eintreifigkeit im Forchheimer Tor am geplanten Knotenpunkt mit abknickender Vorfahrt. Keine ausreichende Verkehrsqualität an diesem Knotenpunkt. Die Einrichtung einer Lichtsignalanlage scheitert an den langen Räumwegen.
Brückenbauwerke	3 4 Bauwerke: - BW 0-1, Unterführung Brandbach - BW 0-2, Unterführung G+R Erleinhof und Ebersbach - BW 1-1, Unterführung Ebersbach - BW 2-1, Überführung öFW Lohrweg	4 5 Bauwerke: - BW 0-1, Unterführung Brandbach - BW 0-2, Unterführung G+R Erleinhof und Ebersbach - BW 1-1, Unterführung Ebersbach - BW 1-2, Unterführung G+R Ebersbacher Weg - BW 2-1, Überführung öFW Lohrweg	1 - keine -
Besondere Aspekte der Streckengestaltung	1 Die Variante 1 ist im Wesentlichen unter Berücksichtigung der Zwangspunkte nach technischen Gesichtspunkten geplant. Besondere Aspekte (z.B. Baukultur) werden nicht vorrangig berücksichtigt.	1 Die Variante 2 ist im Wesentlichen unter Berücksichtigung der Zwangspunkte nach technischen Gesichtspunkten geplant. Besondere Aspekte (z.B. Baukultur) werden nicht vorrangig berücksichtigt.	3 Aufgrund der bestehenden Bebauung sind nur Mindestmaße für die Querschnittsbildung möglich. Die gewünschte Qualität und hohe Sicherheit wird damit nur eingeschränkt erreicht.



Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung

Beurteilungskriterium	Variante 1 Außerortstrasse ortsforn		Variante 2 Außerortstrasse ortsnah		Variante 3 Innerorts	
Sicherheitseffekte	1	Entlastung der OD Neunkirchen am Brand – dadurch Verbesserung für Fußgänger und Radfahrer	1	Entlastung der OD Neunkirchen am Brand – dadurch Verbesserung für Fußgänger und Radfahrer	4	Verkehrszunahme des Verkehrs vor der Schule schränkt die Verkehrssicherheit ein.
Bauzeit und Baudurchführung Verkehrsführung während der Bauzeit	1	Neubau unabhängig zur bestehenden St 2243, lediglich in den Anschlussbereichen Beeinträchtigungen während der Bauzeit Bau unabhängig von der Realisierung der OU Dormitz	1	Neubau unabhängig zur bestehenden St 2243, lediglich in den Anschlussbereichen Beeinträchtigungen während der Bauzeit Bau unabhängig von der Realisierung der OU Dormitz	4	Starke Beeinträchtigungen während der Bauzeit
Erdmengenbilanz	3	Auftragsmengen: ca. 48.000 m ³ Abtragsmengen: ca. 103.000 m ³ Mengenüberschuss: ca. 55.000 m ³	3	Auftragsmengen: ca. 46.000 m ³ Abtragsmengen: ca. 99.000 m ³ Mengenüberschuss: ca. 53.000 m ³	1	nicht relevant
Baugrund	3	Der Untergrund der beiden Varianten ist geotechnisch und damit für bautechnische Belange sehr ähnlich. In der Trasse von Variante 2 stehen die Festgesteine höher als in Variante 1 an. Die lässt bei Variante 2 eine sicherere und wirtschaftlichere Herstellung des Einschnittes und der Brückengründungen erwarten.	2	Der Untergrund der beiden Varianten ist geotechnisch und damit für bautechnische Belange sehr ähnlich. In der Trasse von Variante 2 stehen die Festgesteine höher als in Variante 1 an. Die lässt bei Variante 2 eine sicherere und wirtschaftlichere Herstellung des Einschnittes und der Brückengründungen erwarten.	1	nicht relevant
Unterhaltung	3	keine Besonderheiten, Mehrlänge gegenüber Variante 2 und 3	2	keine Besonderheiten, Mehrlänge gegenüber Variante 3	1	keine Besonderheiten



Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung

	Variante 1 Außerortstrasse ortsfern	Variante 2 Außerortstrasse ortsnah	Variante 3 Innerorts
Teilergebnis	2,3	2,0	2,2



Umweltverträglichkeit

Naturschutz und Landschaftspflege

Landwirtschaft- und Forsten

Gewässerschutz

Großräumige Klimawirkungen (Globales Klima)



Umweltverträglichkeit

Beurteilungskriterium	Variante 1 Außerortstrasse ortsforn	Variante 2 Außerortstrasse ortsnah	Variante 3 Innerorts
Naturschutz und Landschaftspflege			
Eingriffe in gesetzlich geschützte Biotope	2 Flächenverbrauch von amtlich kartierten Biotopen mit min. 90% Flächenanteil gesetzlich geschützter Biotope (incl. Flächenverlust nicht mehr funktionstüchtiger Restflächen) 1.745 m ²	4 Flächenverbrauch von amtlich kartierten Biotopen mit min. 90% Flächenanteil gesetzlich geschützter Biotope (incl. Flächenverlust nicht mehr funktionstüchtiger Restflächen) 5.920 m ²	1 - keine -
Biotopwertigkeit	2 Grundlage BNT-Kartierung BaaderKonzept 2024 (Flächenverlust Biotope mit Wertigkeit hoch = über 11 Wertpunkte) 420 m ²	4 Grundlage BNT-Kartierung BaaderKonzept 2024 (Flächenverlust Biotope mit Wertigkeit hoch = über 11 Wertpunkte) 3.470 m ²	1 - keine -
Artenschutz	3 Erstellung auf Grundlage Variantenvergleich BaaderKonzept (Basis: aktuelle Kartierergebnisse); Betroffenheiten: div. Höhlenbrütende Vögel Feldlerche mehr (Prio B) Biber stärker Fledermäuse der Waldbereiche Laichgewässer Knoblauchkröte (Prio C) Wanderwege Laubfrosch/Erdkröte 1-2 Zauneidechsenhabitate (Prio C) Wiesenknopfameisenbläuling evtl. marginal	4 Erstellung auf Grundlage Variantenvergleich BaaderKonzept (Basis: aktuelle Kartierergebnisse); Betroffenheiten: Wendehals (Prio A) Feldlerche weniger (Prio B) Biber schwächer Fledermäuse der Siedlungsbereiche Laichgewässer Laubfrosch (Prio A) Wanderwege Laubfrosch/Erdkröte 2 Zauneidechsenhabitate (Prio C) Wiesenknopf-Ameisenbläuling mit hoher Wahrscheinlichkeit	1 - keine -



Umweltverträglichkeit

Beurteilungskriterium	Variante 1 Außerortstrasse ortsfern		Variante 2 Außerortstrasse ortsnah		Variante 3 Innerorts	
Schutzgut Klima/Luft (ohne Immissionsschutz)	2	Straßendämme in Kreuzungsbereichen mit Luftkorridoren flach und daher überströmbar -> Luftaustausch bleibt gewährleistet / in das Siedlungsgebiet einströmende Luftqualität marginal infolge Verkehrsbelastung gemindert; Luftqualität innerorts deutlich verbessert	2	Straßendämme in Kreuzungsbereichen mit Luftkorridoren flach und daher überströmbar -> Luftaustausch bleibt gewährleistet / in das Siedlungsgebiet einströmende Luftqualität marginal infolge Verkehrsbelastung gemindert; Luftqualität innerorts deutlich verbessert	3	Frischluftkorridore ohne Beeinträchtigung; Luftqualität innerorts infolge steigender Verkehrsbelastung verschlechtert
Eingriffe in Böden mit hoher Bodenpufferung	4	Überbauung von Böden mit hoher und sehr hoher Verweilzeit wasserlöslicher Stoffe: 46.100 m ²	2	Überbauung von Böden mit hoher und sehr hoher Verweilzeit wasserlöslicher Stoffe: 17.400 m ²	1	- keine -
Eingriffe in Bodenschutzwald	1	- keine -	1	- keine -	1	- keine -
Neu versiegelte Flächen	4	48.910 m ²	3	42.280 m ²	2	Versiegelung nimmt in geringem Umfang zu
Beeinträchtigung von Flächen mit hoher und/oder sehr hoher Landschaftsbildqualität	2	39.340 m ²	3	62.690 m ²	1	- keine -
Beeinträchtigungen Erholungswald	1	- keine -	1	- keine -	1	- keine -
Querung siedlungnaher Freiraum mit Erholungsfunktion	3	neue Querung und Verlängerung von außerörtlichen Erholungsräumen; Störung mittel wertiger Erholungsräume in meist weiterer Entfernung zur Ortslage Neunkirchen	4	neue Querung und Verlängerung von außerörtlichen Erholungsräumen; Störung mittel wertiger Erholungsräume in meist näherer Entfernung zur Ortslage Neunkirchen; Überbauung von intensiv genutzten Kleingärten in Ortsrandlage	1	- keine -



Umweltverträglichkeit

Beurteilungskriterium	Variante 1 Außerortstrasse ortsforn		Variante 2 Außerortstrasse ortsnah		Variante 3 Innerorts	
Landwirtschaft- und Forsten						
Eingriffe in Böden mit überdurchschnittlicher Ertragsfähigkeit	4	39.100 m ²	3	29.390 m ²	1	- keine -
Gesamtbetroffenheit Landwirtschaftliche Flächen	4	82.560 m ²	3	71.330 m ²	1	- keine -
Gesamtbetroffenheit forstwirtschaftlich genutzter Flächen	4	15.710 m ²	2	6.870 m ²	1	- keine -
Gewässerschutz						
Eingriffe in Überschwemmungsgebiet Ebersbach (Länge)	3	L = ca. 290 m (Bau-km 0+145 bis 0+435) L = ca. 135 m (Bau-km 0+630 bis 0+765)	3	L = ca. 290 m (Bau-km 0+145 bis 0+435) L = ca. 135 m (Bau-km 0+630 bis 0+765)	1	- keine -
Eingriffe in Gewässer	2	Kreuzung Brandbach mit Errichtung eines Unterführungsbauwerkes (BW 0-1) Kreuzung Ebersbach mit Verlegung auf einer Länge von ca. 150 m mit Errichtung eines Unterführungsbauwerkes (BW 0-2) Kreuzung Ebersbach mit Errichtung eines Rahmendurchlasses (BW 1-1)	2	Kreuzung Brandbach mit Errichtung eines Unterführungsbauwerkes (BW 0-1) Kreuzung Ebersbach mit Verlegung auf einer Länge von ca. 150 m mit Errichtung eines Unterführungsbauwerkes (BW 0-2) Kreuzung Ebersbach mit Errichtung eines Rahmendurchlasses (BW 1-1)	1	- keine -
Beeinträchtigungen des Grundwassers	4	Überbauung Wasserschutzgebiet: <u>Brunnen V</u> Zone I: - Zone II: - Zone III: 380 m Damm <u>Brunnen III</u> Zone I: - Zone II: - Zone III: 400 m Damm / Einschnitt Längste Durchsneidung der Wasserschutzgebiete auf einer Länge von 780 m.	2	Überbauung Wasserschutzgebiet: <u>Brunnen V</u> Zone I: - Zone II: - Zone III: - <u>Brunnen III</u> Zone I: - Zone II: - Zone III: 250 m Damm / Einschnitt	1	- keine -



Umweltverträglichkeit

Beurteilungskriterium	Variante 1 Außerortstrasse ortsf ern	Variante 2 Außerortstrasse orts nah	Variante 3 Innerorts
Großräumige Klimawirkungen (Globales Klima)			
Gesamtbilanz zu klimaschutzrelevanten Emissionen Sektor Industrie (Grundlage Tab. 7.1, Abschätzung der verkehrsbedingten Treibhausgasfreisetzungen, Lohmeyer GmbH)	4 Lebenszyklusemissionen für Bau, Betrieb und Instandhaltung + 152 t CO₂eq/a	3 Lebenszyklusemissionen für Bau, Betrieb und Instandhaltung + 133 t CO₂eq/a	1 Lebenszyklusemissionen für Bau, Betrieb und Instandhaltung + 56 t CO₂eq/a
Gesamtbilanz zu klimaschutzrelevanten Emissionen Sektor Verkehr (Grundlage Tab. 4.1, Abschätzung der verkehrsbedingten Treibhausgasfreisetzungen, Lohmeyer GmbH)	3 Die Veränderungen gegenüber dem Prognosenullfall bei der Betrachtung der Veränderungen im weiträumigen Straßennetz betragen: 0,0 %	3 Die Veränderungen gegenüber dem Prognosenullfall bei der Betrachtung der Veränderungen im weiträumigen Straßennetz betragen: 0,0 %	3 Die Veränderungen gegenüber dem Prognosenullfall bei der Betrachtung der Veränderungen im weiträumigen Straßennetz betragen: 0,0 %
Gesamtbilanz zu klimaschutzrelevanten Emissionen Sektor Landnutzung	4 - Verlust klimarelevanter Vegetation: Kriterium Waldflächen: 15.710 m ² - Überbauung klimarelevanter Böden: Kriterium staunasse Gley-Böden: 84.100 m ²	3 - Verlust klimarelevanter Vegetation: Kriterium Waldflächen: 6.870 m ² - Überbauung klimarelevanter Böden: Kriterium staunasse Gley-Böden: 59.520 m ²	1 - keine -



Umweltverträglichkeit

	Variante 1 Außerortstrasse ortsfern	Variante 2 Außerortstrasse ortsnah	Variante 3 Innerorts
Teilergebnis	2,9	2,7	1,3



Immissionen Lärm

Betroffenheiten tags (IGW = Immissionsgrenzwert)

An der Umgehungsvariante und Innerorts

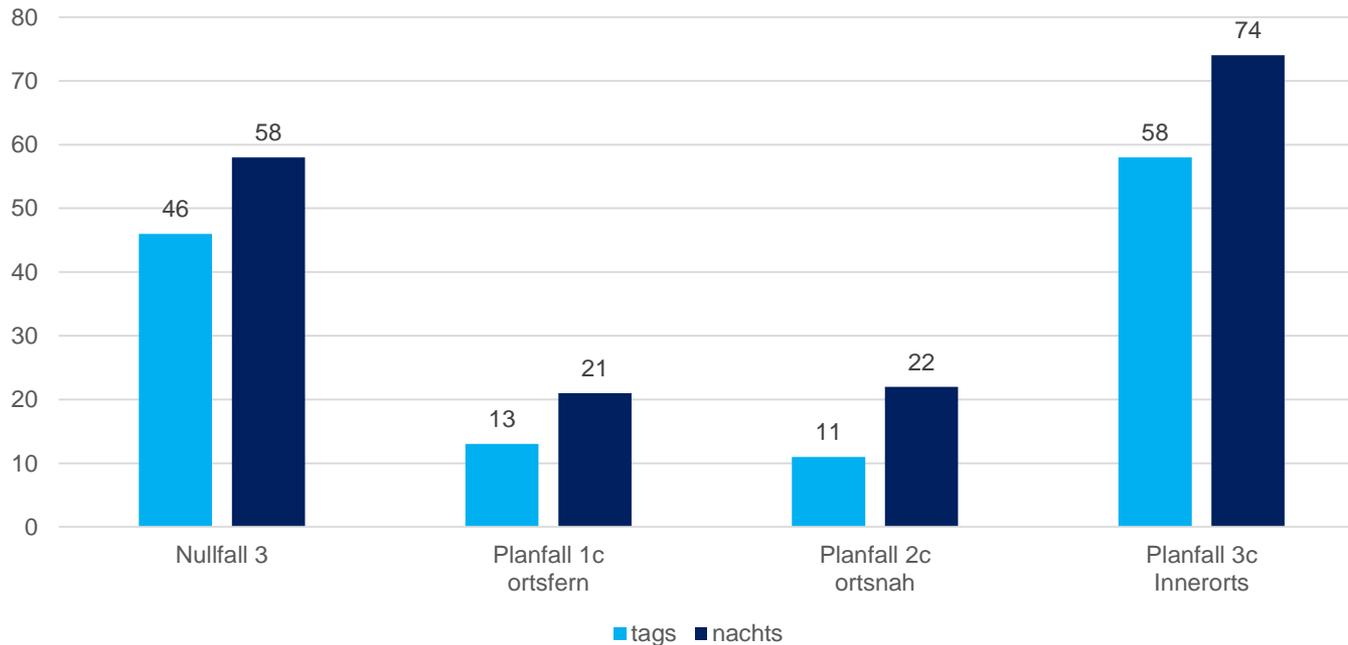
Betroffenheiten nachts (IGW = Immissionsgrenzwert)

An der Umgehungsvariante und Innerorts



Immissionen Lärm

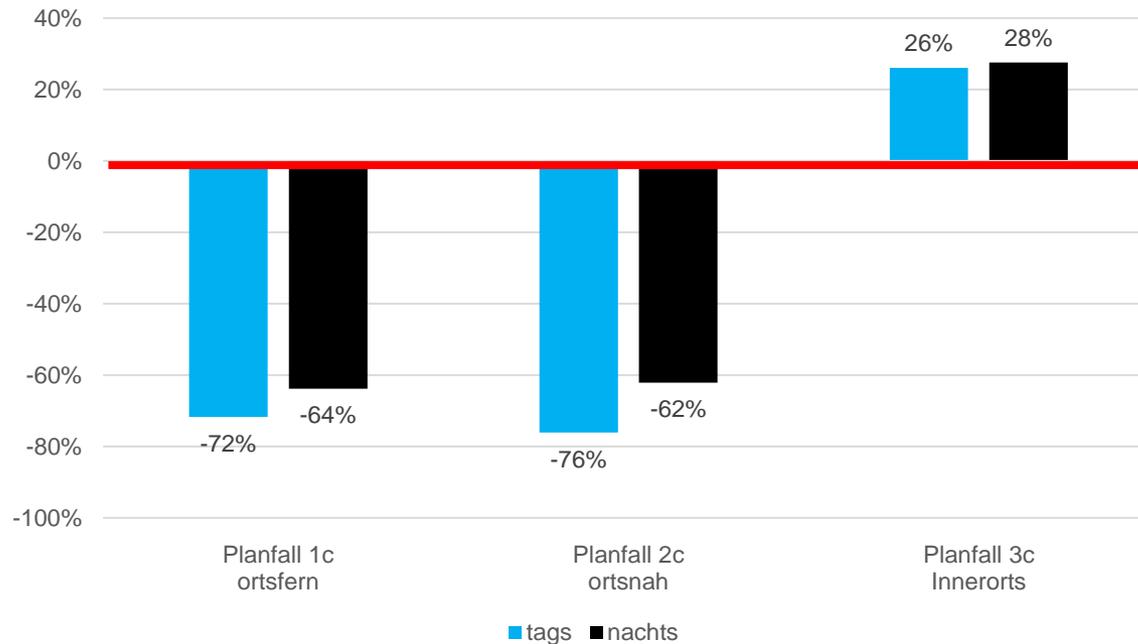
Anzahl Anwesen mit Überschreitungen Lärmgrenzwerte der
Lärmvorsorge





Immissionen Lärm

Veränderung der Anzahl Anwesen mit Überschreitungen
Lärmgrenzwerte der Lärmvorsorge





Immissionen Lärm

Beurteilungskriterium	Variante 1 Außerortstrasse ortsfern		Variante 2 Außerortstrasse ortsnah		Variante 3 Innerorts	
Betroffenheiten tags (IGW = Immissionsgrenzwert)						
An der Umgehungsvariante						
Anzahl Gebäude mit Überschreitung Immissionsgrenzwert (Lärmvorsorge)		0		0		
Anzahl Gebäude mit Überschreitung Auslösewert (Lärmsanierung)		0		0		
Innerorts						
Anzahl Gebäude mit Überschreitung Immissionsgrenzwert (Lärmvorsorge)		13		11		58
Anzahl Gebäude mit Überschreitung Auslösewert (Lärmsanierung)		0		0		14
An der Umgehungsvariante und Innerorts						
Anzahl Gebäude mit Überschreitung Immissionsgrenzwert (Lärmvorsorge)	1	13	1	11	4	58
Anzahl Gebäude mit Überschreitung Auslösewert (Lärmsanierung)	1	0	1	0	4	14



Immissionen Lärm

Beurteilungskriterium	Variante 1 Außerortstrasse ortsforn		Variante 2 Außerortstrasse ortsnah		Variante 3 Innerorts	
Betroffenheiten nachts (IGW = Immissionsgrenzwert)						
An der Umgehungsvariante						
Anzahl Gebäude mit Überschreitung Immissionsgrenzwert (Lärmvorsorge)		2		2		
Anzahl Gebäude mit Überschreitung Auslösewert (Lärmsanierung)		0		0		
Innerortsstraßen						
Anzahl Gebäude mit Überschreitung Immissionsgrenzwert (Lärmvorsorge)		19		20		74
Anzahl Gebäude mit Überschreitung Auslösewert (Lärmsanierung)		1		1		34
An der Umgehungsvariante und Innerortsstraßen						
Anzahl Gebäude mit Überschreitung Immissionsgrenzwert (Lärmvorsorge)	2	21	2	22	4	74
Anzahl Gebäude mit Überschreitung Auslösewert (Lärmsanierung)	1	1	1	1	4	34



Immissionen Lärm

	Variante 1 Außerortstrasse ortsfern	Variante 2 Außerortstrasse ortsnah	Variante 3 Innerorts
Teilergebnis	1,3	1,3	4,0



Wirtschaftlichkeit

Beurteilungskriterium	Variante 1 Außerortstrasse ortsf ern	Variante 2 Außerortstrasse orts nah	Variante 3 Innerorts
Investitionskosten (brutto, inkl. Grunderwerb)	4 hoch	3 mittel	1 niedrig



Wirtschaftlichkeit

	Variante 1 Außerortstrasse ortsfern	Variante 2 Außerortstrasse ortsnah	Variante 3 Innerorts
Teilergebnis	4,0	3,0	1,0



Zusammenfassung

Variantenvergleich



Zusammenfassung

Beurteilungskriterium	Variante 1 Außerortstrasse ortsf ern	Variante 2 Außerortstrasse ortsn ah	Variante 3 Innerorts
Zusammenfassung	Wertungsnote	Wertungsnote	Wertungsnote
Raumstrukturelle Wirkungen / Städtebau	1,3	1,5	3,5
Verkehrliche Beurteilung	1,2	1,1	3,1
Entwurfs- und sicherheitstechn. Beurteilung	2,3	2,0	2,2
Umweltverträglichkeit	2,9	2,7	1,3
Lärm	1,3	1,3	4,0
Wirtschaftlichkeit	4,0	3,0	1,0
Gesamtabwägung unter Berücksichtigung der Kriterien 1 bis 6 (ohne besondere Wichtung der einzelnen Kriterien)	2,2	1,9	2,5
Reihung der Varianten	2	1	3