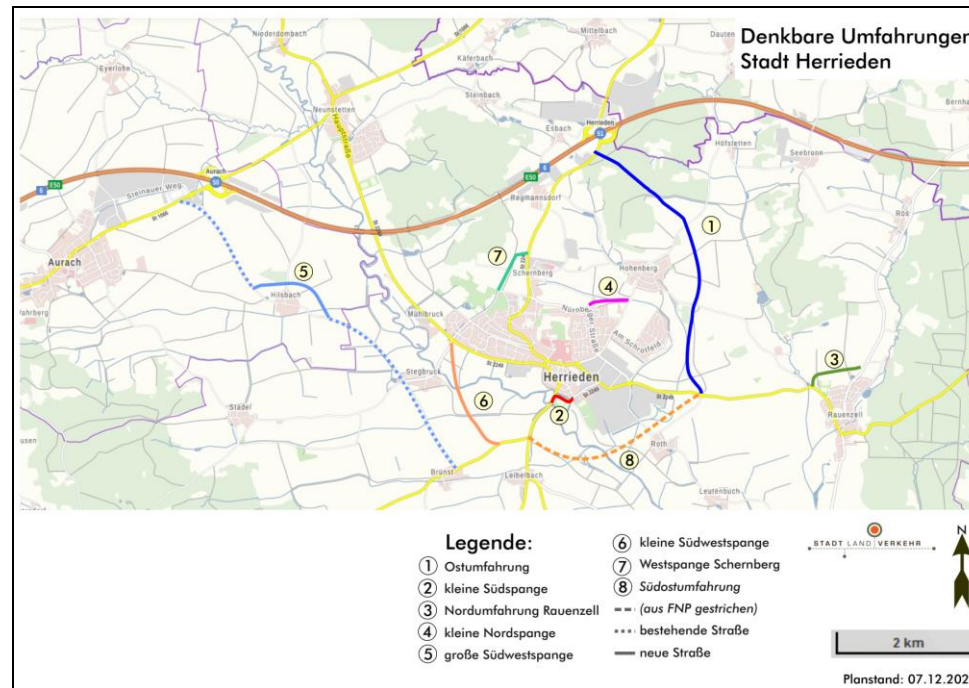


Übersicht über die zu erwartenden positiven und negativen Effekte einzelner Umfahrungen

Für die Arbeit in der Steuerungsgruppe wurde zu Beginn festgehalten, dass die **Diskussion über Varianten nicht bedeutet, dass am Ende eine Entscheidung für eine Variante getroffen werden muss**. Es ist nämlich genauso denkbar, dass die Zahlen und Abwägungsaspekte zur Folge haben, dass die Lösung des Verkehrsproblems nicht durch den Bau einer weiteren Straße, sondern stattdessen durch ein Bündel verschiedener Maßnahmen erfolgen muss.

Daher diene das Sammeln von Pro- und Contra-Argumenten zu einzelnen Varianten auch ausschließlich der Erfassung möglichst vieler Gesichtspunkte und **verfolgte explizit nicht das Ziel, eine Variante zu favorisieren**. Solange keine vollumfängliche Verkehrserhebung vorliegt, kann und wird keine Bewertung erfolgen. Die eingezeichneten Linien stellen keine **exakten Trassen dar, sondern eher Korridore**.



zu erwartende positive Effekte

- Entlastung Neunstetter und Münchener Straße, wenn Altstadt und Münchener Straße für LKW Verkehr gesperrt wird, allerdings: Sperrungen des LKW-Verkehrs wegen der hier ansässigen Firmen tatsächlich möglich? Ohne Sperrung der Straßen, werden LKW, die Richtung Westen zur Auffahrt Aurach fahren, weiterhin die Münchner und Neunstetter Straße benutzen
- Entlastung Nürnberger Straße und für Wohngebiete im Bereich der Nürnberger Straße
- Verkehrssicherheit Nürnberger Straße / Münchner Straße / Altstadt verbessert sich
- entlastet gesamte Stadt vom Schwerlastverkehr des Gewerbegebietes sowie von Lärm und Abgasen, allerdings: Die bisherigen Straßen werden trotzdem nicht autofrei. Alle Verkehrsteilnehmer suchen den kürzesten Weg
- Anlieferung Industriestraße darüber möglich
- weitere Anbindung für den Verkehr aus dem und zum Schrotfeld
- auch Pendler ins Gewerbegebiet von der Autobahn bzw. Ansbach müssen nicht mehr ins Stadtgebiet
- Teil der Straße wäre schon da und könnte ausgebaut werden
- LKW Verkehr zur Autobahn


1. Ostumfahrung





zu erwartende negative Effekte

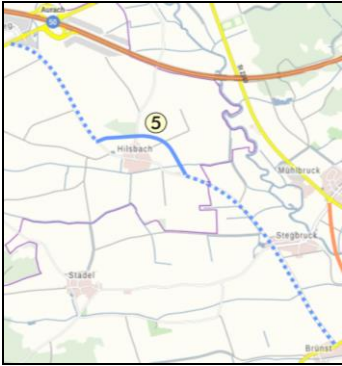
- belastet Hohenberg, Hohenberger Straße und Ortsdurchfahrt Hohenberg werden Hauptzufahrt aus der Stadt zur Umfahrung; für die Landwirte erhebliche Verschlechterungen durch neue Überquerungen an drei Stellen
- belastet das Schrotfeld, Verkehrslärm im Schrotfeld; senkt den Wert der neu gebauten Häuser
- erzeugt mehr Verkehr
- im Vergleich sehr lang ->Kosten
- Erzeugt durch Zubringerverkehr aus dem Zentrum mehr Gesamtverkehr
- gewaltiger Eingriff in die Umwelt; Zerschneidung der Natur- und Kulturlandschaft im einzigen lärmfreien und fußläufig erreichbaren Erholungsraum für die Hauptsiedlungsgebiete
- Verlust von landwirtschaftlich genutzten Flächen
- sinkende Wohnqualität in Hohenberg und im Schrotfeld
- Lärmbelastung in den neuen Stadtteil Schrotfeld hinein; Hohenberg bekommt zusätzlich zur Bergstrecke Richtung Dautenwinden den Lärm der neuen Hangauffahrt von Osten her
- blockiert andere intelligente Lösungen
- vergleichsweise hoher Flächenverbrauch

zu erwartende positive Effekte		zu erwartende negative Effekte
<ul style="list-style-type: none"> • schafft Raum für mehr Platz und Sicherheit in der Stadt für Radler und Fußgänger • Keine bebauten Flächen sind betroffen • Autobahnzubringer für Produktionsbetriebe 		<ul style="list-style-type: none"> • Waldrodung nötig; der Schutzwald zur Autobahn erhält eine Emissionsschneise, durch die Lärm und Abgase in das Hohenberger Seitental und den Stadtteil Schrotfeld herabdringen • Grundstücks- und Eigentumsverhältnisse (für den Bau müssen zahlreiche Grundstücke erworben werden) • Provoziert weitere Gewerbeflächen mit optischer Einschnürung von Schrotfeld und Hohenberg • Emissionen gehen hoch; 46 ha atmungsfähige Böden zur CO₂-Speicherung und Grundwasserbildung gehen verloren • nur in Verbindung mit 8 oder 2 wirksam, eigentlich wird auch noch 5 oder 6 benötigt • Planung und Ausführung erfordert einen langen Zeitrahmen (ca. 10 - Jahre) • Schrotfeld würde weiterhin über Nürnberger Straße fahren • Keine Lösung für den Verkehr aus dem südlichen Landkreis über Herrieden nach Ansbach.

zu erwartende positive Effekte		zu erwartende negative Effekte
<ul style="list-style-type: none"> • Vergleichsweise geringer Eingriff und großer Effekt, • Möglichkeit: Storchentor nur noch für Fußgänger & Radfahrer • Entlastung des Storchentors • Entlastung der Altstadt • wenig Straßenneubau, relativ geringe Flächenversiegelung • Kurz -> potentiell kostengünstiger • wenige Anwohner in Bahnhofstraße • Bahnhofstraße leistungsstark • Direktverbindung südliches Einzugsgebiet / Gewerbe im Osten • Der Schwerverkehr müsste nicht mehr über Brünst/Stegbruck in Richtung Osten umgeleitet werden. • Verbindung mit Variante 5 und Tempo 30 in der ganzen Stadt Herrieden bringt auch die Autofahrer von Nord-Süd auf die Trasse 5 und damit aus Herrieden heraus • Für die Anwohner in den Bereichen Altmühlbrücke, Storchentor, Marktplatz und teilweise auch in der Bahnhofstraße eine Verbesserung ihrer Wohn- und Lebensqualität. 	<p>2. kleine Südspange</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Kreuzung Radweg/Altmühlradweg wird gekreuzt • Gebäudeerwerb / Grundstückserwerb inkl. Umsiedlung erforderlich • Pendler DKB<->AN fahren weiter durch die Altstadt • fehlender Durchgangsverkehr reduziert evtl. Geschäft in der Altstadt (Bäcker, Metzger etc.) • Derzeit unübersichtliche Verkehrssituation an der Einmündung zur Bahnhofsstraße • Kombination mit anderer Trasse erforderlich, allein mit Variante 2 werden nicht sehr viele Probleme gelöst. • Erfordert umfangreiche und schwierige Planungen und Abstimmungen • Teures Brückenbauwerk notwendig • Naherholungsfunktion an der Altmühl wird gestört, Eingriff in Naturraum Altmühl • Verlegung/Verschiebung eines kompletten Sportgeländes ->Kosten • Situation darf nicht zu Lasten der SG ausfallen! Alternative: Variante 2b: süd-östlich um Sportplatz herum (Gelände erhalten) über eine Altmühlquerung auf Bahnhofstraße • Südliche Stadtzufahrt mit Altmühlbrücke über 1.200 Jahre ursprünglich erhalten; Sichtbarkeit des

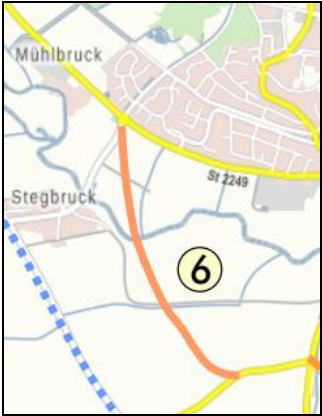
<ul style="list-style-type: none"> • Im Umfeld vom Marktplatz und beim Storchentor werden Staus beim Schichtwechsel in den Firmen vermieden. • Bewirkt keine Verkehrszunahme in der Bahnhofstraße 		<p>Ursprungs der Stadtgründung am Flussübergang wird verschüttet</p>
<p>zu erwartende positive Effekte</p>		<p>zu erwartende negative Effekte</p>
<ul style="list-style-type: none"> • mehr Sicherheit in Rauenzell • gute Verbindung von Herrieden nach Ansbach ohne durch Rauenzell fahren zu müssen • die Bahnhofstrasse wäre nicht zusätzlich belastet • Verbindet eine Staats- und eine Kreisstraße, ist eine echte Abkürzung, • entlastet Hirtenweg und Ortsmitte in Rauenzell • Verbessert Wohn- und Lebensqualität in Rauenzell • wasserwirtschaftlich ohne Probleme • Entlastung von Nürnberger Straße vom Pendlerverkehr zum/aus Schrotfeld • Schwerlastverkehr könnte geteilt werden -> halbe Belastung für Nürnberger Straße am beidseitig bebauten Abschnitt • Kurz -> potenziell kostengünstig 	<p>3. Nordumfahrung Rauenzell</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • kommt eventuell Bürgerobstwiese zu nahe • evtl. hohe Geschwindigkeiten nahe Sportplatz/Wohngebiet • Lärmbelastung für die bisher verkehrsrühige Ortsrandlage in der Wiesenstraße • ökologisch problematisch • vorher Prüfung erforderlich: wie viele Fahrzeuge diese Trasse nutzen würden: Strecke Rös-Herrieden • Löst nicht das Verkehrsproblem in Richtung Süd-Nord • Kein Effekt auf Kernstadt zu erwarten • Erschwert in Rauenzell künftige Ortserweiterungen nach Norden

zu erwartende positive Effekte		zu erwartende negative Effekte
<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsentlastung für die Anwohner der Hohenberger und Nürnberger Straße, der Pfarrer-Speinle-Straße sowie des Kreisverkehrs beim Wohnzentrum Schüller • kurze Verbindung vom Schrotfeld zur Nürnberger Straße, nach Ansbach bzw. zur Autobahn • vergleichsweise kostengünstig • erscheint sinnvolle innerörtliche Verbindung • könnte schnell umgesetzt werden • Weg vorhanden • Absperrungen in der Pfarrer-Speinle-Straße und der Fritz-Baumgärtner-Straße, um den Durchgangsverkehr auf der Achse Schrotfeld - Schernberg zu verhindern, wären dann nicht erforderlich. • Die Erschließung des Bauerwartungslandes nördlich der Nürnberger Straße könnte mit der Umgehung verbunden werden 	<p>4. kleine Nordspange</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Abenteuerspielplatz muss verlegt werden • Anwohner müssen entsprechend geschützt werden (Abstand, Lärm- und Sichtschutz) • schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis, da nur die Pfarrer-Speinle-Str. entlastet wird, diese hat vergleichsweise geringes Verkehrsaufkommen • keine große Lösung für den Haupt-LKW-Lastverkehr • Flächenverbrauch • problematisch Eingriffe in Natur und Umwelt • Das Wiesen"tal" entlang des Klingengrabens zwischen Hohenberg und Herrieden wird mit der Umgehungsstraße in der Länge durchschnitten. • Große Veränderung für die östlichen Ortsrandbewohner in Herrieden und Hohenberg


zu erwartende positive Effekte		zu erwartende negative Effekte
<ul style="list-style-type: none"> • Die Altmühlauen (FFH-Gebiet, Vogelbrütergebiet, 100jähriges Hochwassergebiet) bleiben unberührt • orientiert sich an vorhandenen Straßen • erschließt evtl. künftiges gemeinsames Gewerbegebiet, • vergleichsweise geringer Flächenverbrauch • vergleichsweise erträgliche Eingriffe in Natur und Umwelt • kann Neunstetten / Neunstetter Strasse entlasten • Verkehrsberuhigung für Hilsbach • wäre für Stegbruck gut • Kann in Verbindung mit 2 eine große Entlastung für das gesamte Stadtgebiet bringen • Der wachsende LKW-Verkehr auf der Verkehrsachse St2249 (Wieseth) - Ansbach kann damit großräumig um Herrieden herum zur Autobahnanschlussstelle Aurach geführt werden. Der LKW-Verkehr in Richtung Ansbach fährt anschließend auf der früheren B14 weiter. • Für den LKW zügiger; keine engen und kurvige Ortsdurchfahrten, der steile Anstieg auf der Stegbrucker Straße entfällt. • Beim Storchentor ist nach der Ausführung eventuell ein LKW-Fahrverbot möglich. Für die Anwohner im 	<p>5. große Südwestspange</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • aktuelle Straße nicht für LKW-Begegnungsverkehr geeignet, müsste komplett ausgebaut werden • Nutzung fraglich wegen Umweg, Fahrtzeit evtl. länger • Nur in Kooperation mit Aurach umsetzbar • Belastung Hilsbach (außerhalb des Gemeindegebietes Herrieden) • Lange Strecke, die wahrscheinlich verbreitert werden muss -> Kosten • Anwohner in Stegbruck und Hilsbach müssen entsprechend geschützt werden (Mikroumfahrungen) • nur wirklich stark in Verbindung mit 2 • gewisse Verbesserungsmaßnahmen werden zusätzlich nötig sein (Anschluss von Süden und Anschluss in Richtung Neunstetten)


Umfeld eine enorme Verbesserung ihrer Wohn- und Lebensqualität.

- Bei Ausführung kann die Umgehung 6 entfallen

zu erwartende positive Effekte		zu erwartende negative Effekte
<ul style="list-style-type: none"> • entlastet Altstadt / Storchentor wäre sehr schnell umsetzbar, da Straßen vorhanden sind • strategisch in Kombination mit 2: diese zur Staatsstraße machen und beide Staatstraßen durch Herrieden zur Gemeindestraße machen, Tempo 30 im gesamten Stadtgebiet, bringt den West-Ost-Durchgangsverkehr- plus Verkehr zum Gewerbegebiet plus den Verkehr von Nord nach Süd auf diese Trasse • entlastet Altstadt und Ansbacherstr. plus Fronveststr. plus Münchner und Hohenberger Str. • Verkehr wird um Altstadt geleitet, kann teilweise auf bestehenden Trassen ausgeführt werden • In Verbindung mit 2 Entlastung des Stadtgebietes vom Schwerlastverkehr, Entlastung Ost-West Verkehr • sinnvoll im Zusammenhang mit der Erschließung eines Kleingewerbegebietes + Kreisverkehr Sandfeld • Künftig keinen LKW-Durchgangsverkehr in Stegbruck. • Beim Storchentor ist eventuell ein LKW-Fahrverbot möglich. Für die Anwohner im Umfeld eine enorme Verbesserung ihrer Wohn- und Lebensqualität. • Bei Ausführung kann die Umgehung 5 entfallen. 	<p>6. kleine Südwestspange</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Hochwasserschutz - Hochwassergebiet • Schwerwiegende Eingriffe in die Altmühlauen (FFH-Gebiet, Vogelbrütergebiet, 100-jähriges Hochwassergebiet) • belastet Anwohner an Stegbrucker Str. (in Verbindung mit 7 sogar sehr stark) • Belastung Neunstetter Siedlung • keine Entlastung zu Gewerbegebiet • Die letzte freie Stadtansicht würde durch den Straßendamm verbaut werden. • Man könnte auch über 5 bis Stegbruck und dann auf der vorhandenen Straße bis zum Kreisverkehr fahren. • nahezu kompletter Neubau -> teuer, Flächenverbrauch • Hohe Kosten wegen zusätzlicher Brücke • LKW- und Durchgangsverkehrs werden an den Ortsrand von Stegbruck und Herrieden verlagert und nach dem Kreisverkehr bei Mühlbruck streckenweise sogar durch eine Wohnsiedlung • Starke Belastung für Anwohner im Wohngebiet (West)

--	--	--

zu erwartende positive Effekte		zu erwartende negative Effekte
<ul style="list-style-type: none"> • kurz + zusammen mit einem Kreisverkehr auch bremsend + entlastet Ansbacher Str. • soll auch geplantes Kleingewerbegebiet in Schernberg erschließen. - Belastung für Anwohner • wirksam zusammen mit 6 und 8. • Überschneidet sich mit den Entscheidungen, hinsichtlich der Umgehungen 5 und 6; • Die Verkehrssituation im Bereich zwischen Herrieden und Schernberg verbessert sich damit. 	<p>7. Westspange Schernberg</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Kreisverkehr an der bestehenden Kreuzung wäre sinnvoll • +/- denkbar, eine Frage der Verkehrswirksamkeit • ohne Trasse 6 wenig Entlastung Altstadt • enorme Belastung Stegbrucker Str. • für sich alleine ohne Nutzen • Belastung Neunstetter Siedlung • nur mit Kreisverkehr Sandfeld denkbar

zu erwartende positive Effekte		zu erwartende negative Effekte
<ul style="list-style-type: none"> • würde in Kombination mit 1 Kernstadt vom Durchgangsverkehr entlasten • Vorteile ähnlich wie bei Variante 2. • Vorteilhaft für den Verkehrsfluss auf der Achse Süd - Ost. 	<p>8. Südostumfahrung</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • ist vom Stadtrat bereits einstimmig abgelehnt • zu großer Overhead im Vergleich zu Variante 2 (keine merkliche Entlastung für Anwohner) • aus Kosten, wasserwirtschaftlichen Gesichtspunkte und ökologischen Gründen nicht denkbar • Zu nah an Wohngebiet • In der eingezeichneten Form nicht mehr ausführbar; zugebaut. Die Eingriffe in Natur und Umwelt sind zu groß (siehe Variante 6). • Hochwassergebiet • Durchschneidung Naherholung • Stadtbild bei Hochwasserdamm etc. verbaut • Größtenteils wie bei Variante 6 • Ausführung ist durch Ausweisung und Umsetzung des Gewerbegebietes Rother Straße (Fa. Küchen Schüller) nicht mehr möglich