

Variantenbewertung

Variante	Abschnitt	Kurzbeschreibung	Wertungsbereiche				Wertung
			ÖPNV	Kfz-Verkehr	Fußgänger- und Radverkehr	Realisierbarkeit und Kosten	
0+	1	- "Nullvariante" mit geringsten baulichen Eingriffen - keine verbesserte Verkehrsraumaufteilung - kein MIV (wie Bestand) - Rasengleis - südliche Fahrbahn Nachtbus / SEV bleibt wie Bestand	- unabhängiger Bahnkörper zw. Einmündung Gimritzer Damm u. Anliegerzufahrt "Sandanger" - geradliniger Verlauf der Gleistrasse bzw. großen Gleisbögen - Bahnkörper mit Rasengleis (ausgenommen notwendig eingedeckter Gleisbereich) - keine Änderung süd. Fahrbahn	- keine Durchfahrt zwischen Rennbahnkreuz und Anliegerzufahrt Sportanlagen und Anglerverband	- Nordseite mit Mischverkehrsfläche für Radverkehr und Fußgängerdurchgängig, Breite ca. 4,50 m; kein Zweirichtungsweg - Südseite mit Gehweg, ca. 3,00 m breit - Radverkehr auf der 4,90 m breiten Busfahrbahn	- geringster baulicher Eingriff - kein Grunderwerb erforderlich - geringer erzielter Gesamtnutzen	neutral
	Abschnittswertung:		+1	0	0	0	+1
	2	- "Nullvariante" ohne bauliche Eingriffe in die Brückenkonstruktion - MIV: nur Anliegerverkehr - gemeinsame Fahrbahnnutzung durch ÖV und Anliegerverkehr - gemeinsamer Geh- und Radweg	- Verkehrsraumaufteilung mit MIV-Anliegerverkehr - geradliniger Verlauf der Gleistrasse bzw. große Gleisbögen - keine zuverlässige Trennung ÖPNV / Radverkehr auf Brückenbauwerk - keine Verringerung der Behinderungen	- nur Anliegerverkehr aus östlicher Richtung - keine Verkehrsraumtrennung vom ÖPNV - keine Änderung der Fahrbahnbreiten	- gemeinsamer Geh- und Radweg (keine Benutzungspflicht), Breite je Fahrtrichtung 3,00 m mit Einengung durch Fahrleitungsmaste - geringe Attraktivität für Radverkehr	- keine baulichen Anpassungen an der Brücke - kein Grunderwerb erforderlich - ohne Verbesserung Verkehrsablauf, unwirtschaftlich	negativ
	Abschnittswertung:		0	0	0	-1	-1
	3	- "Nullvariante" mit geringsten baulichen Eingriffen - MIV: nur Anliegerverkehr (bis Holzplatz) - keine verbesserte Verkehrsraumaufteilung, Mischverkehrsflächen - unattraktive Radverkehrsanlagen	- Verkehrsraumaufteilung mit MIV-Anliegerverkehr - keine Reduzierung von Behinderungen	- Gesamtfahrbahnbreite nahezu unverändert - ungeordnetes Parken am nördlichen Fahrbahnrand	- durchgängig gemeinsame Geh- und Radwege (Mischverkehrsflächen ohne Benutzungspflicht für den Radverkehr)	- geringster baulicher Umfang - kein Grunderwerb erforderlich - keine Verbesserung zum Bestand, daher insgesamt unwirtschaftlich	negativ
Abschnittswertung:		0	0	0	-2	-2	
Abschnittswertung:		-2	-1	0	-2	-5	
Wertungssumme:							-7
1	1	- Überlagerung Gleis / Busfahrbahn - kein MIV (wie Bestand) - kein Rasengleis - geringfügige Reduzierung Querschnittsbreite - befahrbarer Bahnkörper - erweiterter baulicher Eingriff ohne Verbesserung der Gesamtsituation	- kein eigener Bahnkörper, dadurch keine v = 70 km/h - eingedeckter Bahnkörper zur Befahrung durch Nachtbus und SEV - geradliniger Verlauf der Gleistrasse bzw. großen Gleisbögen - Verschlechterung Situation ÖPNV, daher Finanzierung nicht gesichert	- Durchfahrtsverbot auf eingedecktem Bahnkörper nur mit Beschilderung; Gefahr der Mitbenutzung von Kfz	- durchgängig je Richtung 2,50 m breite Gehwege - durchgängig je Richtung 2,00 m breite Radwege (kein Zweirichtungsweg) - Geh- und Radweg im Bereich der heutigen Busfahrbahn	- Fahrleitungsanlage in Seitenlage - kein Grunderwerb erforderlich - erhöhte Baukosten zur Eindeckung Gleis - Finanzierung nicht gesichert	negativ
	Abschnittswertung:		-2	-1	+1	-2	-4
	2	- Verschmälerung seitl. Verkehrsraum nur für Fußgänger, Radfahrstreifen auf Fahrbahn - MIV: nur Anliegerverkehr - gemeinsame Fahrbahnnutzung durch ÖV und Anliegerverkehr	- Verkehrsraumaufteilung mit MIV-Anliegerverkehr - geradliniger Verlauf der Gleistrasse bzw. große Gleisbögen - bauliche Trennung vom Fußgängerverkehr - Beschleunigung Bahn durch Anordnung von Radfahrstreifen	- nur Anliegerverkehr aus östlicher Richtung bis Anliegerzufahrt Sportanlagen und Anglerverband - erweiterte Gesamtfahrbahnbreite von 8 m auf 9,70 m - keine Verkehrsraumtrennung vom öffentlichen Verkehr	- durchgängig je Richtung ca. 2,15 m breite Gehwege - Radfahrstreifen mit Regelbreite von 1,85 m - Berücksichtigung Radverkehrskonzeption	- Beschleunigungseffekt für Straßenbahn - Erhöhung Sicherheit - Anpassung des Trägersystems Brücke notwendig (Umfangreich durch veränderte statische Anforderungen) - da der Brückenzustand positiv bewertet wird, Ablehnung durch Rechtsträger des Bauwerks	negativ
	Abschnittswertung:		+1	0	0	-2	-1
	3	- konsequente Trennung der verschiedenen Verkehrsarten - MIV: nur Anliegerverkehr (bis Holzplatz) - gemeinsame Fahrbahnnutzung durch ÖV und Anliegerverkehr - Parkstellflächen	- Verkehrsraumaufteilung mit MIV-Anliegerverkehr - Beschleunigung durch wirksame verkehrsräumliche Trennung vom Rad- und Fußgängerverkehr - optimierte Gleistrassierung	- reduzierte Gesamtfahrbahnbreite von 10,70 m auf 6 m - baulich getrennte Parkstellflächen im nördlichen Fahrbahnrandbereich zur Vermeidung von Parkraumverlust	- durchgängig je Richtung 2,50 m breite Gehwege - durchgängig je Richtung 1,60 m breite Radwege - straßenferne Radverkehrsführung auf der Nordseite, verringerter Sichtkontakt MIV/Radfahrer	- Neuordnung der Seitenräume - ähnliches Kostenniveau wie Variante 2, jedoch geringerer Nutzen - kein Grunderwerb erforderlich	neutral
Abschnittswertung:		+1	0	0	0	+1	
4	- konsequente Trennung der verschiedenen Verkehrsarten im gesamten Abschnitt - Einordnung von Haltestellenkaps mit separatem Wartebereich - gemeinsame Fahrbahnnutzung durch ÖV u. MIV	- Doppel-Hochbahnsteighaltestellen je Richtung - Haltestellenbreite 2,50 m - Radverkehrsanlagen zwischen Gehweg und Haltestelle	- keine Verkehrsraumtrennung ÖV und MIV - trotz verringerten Breiten vergleichbar zum Bestand	- durchgängig je Richtung mindestens 2,00 m breite Gehwege im Haltestellenbereich - durchgängig je Richtung 1,00 m breite Radwege (keine Benutzungspflicht) - keine signifikante Verbesserung zum Bestand	- Neuordnung der Verkehrsanlagen - Kosten auf Niveau der Variante 2, aber verringerter Qualitätsgewinn - kein Grunderwerb erforderlich	neutral	
Abschnittswertung:		+1	0	0	+1	+2	
Wertungssumme:							-2
2	1	- konsequente Trennung und Regelverkehrsraumbreiten für die verschiedenen Verkehrsarten - Zweirichtungsweg mit Regelbreite - Rasengleis - kein MIV (wie Bestand) - südliche Fahrbahn Nachtbus / SEV bleibt wie Bestand	- unabhängiger Bahnkörper - geradliniger Verlauf der Gleistrasse bzw. großen Gleisbögen - Bahnkörper mit Rasengleis (ausgenommen ab Einmündung der parallel geführten Zufahrtsstraße für Nachtbus und SEV, von dort halbseitig eingedeckter Gleisbereich)	- keine Durchfahrt auf separierten Bahnkörper (entspricht der Bestandsituation)	- durchgängig je Richtung 2,50 m breite Gehwege - Zweirichtungsweg im nördlichen Seitenraum, Breite 3,00m - Nutzung der Busfahrbahn (Nachtbuslinie)	- geringer baulicher Eingriff im Seitenraum - kein Grunderwerb erforderlich	positiv
	Abschnittswertung:		+1	0	+2	+2	+5
	2	- konsequente Trennung der verschiedenen Verkehrsarten - MIV: nur Anliegerverkehr - gemeinsame Fahrbahnnutzung durch ÖV und Anliegerverkehr	- Verkehrsraumaufteilung mit MIV-Anliegerverkehr - geradliniger Verlauf der Gleistrasse bzw. großen Gleisbögen - bauliche Trennung vom Rad- und Fußgängerverkehr - Beschleunigung Bahn durch Trennung vom Radverkehr	- nur Anliegerverkehr Richtung Stadtzentrum - reduzierte Gesamtfahrbahnbreite von 8 m auf 6 m - keine Verkehrsraumtrennung vom öffentlichen Verkehr	- optimierte Aufteilung Geh- / Radwegbreiten und Wegfall der Masten auf Verkehrsfläche - beidseitig ca. 2,30 m breite Gehwege - beidseitig 1,70 m breite Radwege	- Beschleunigungseffekt Straßenbahn - Erhöhung Sicherheit - Anpassung Brückenbauwerk - statische Tragsystem unverändert - kein Grunderwerb erforderlich	positiv
	Abschnittswertung:		+1	0	+2	+1	+4
	3	- konsequente Trennung der verschiedenen Verkehrsarten - klar strukturierter, übersichtlicher Verkehrsraum, klare Linienführung - MIV: nur Anliegerverkehr (bis Holzplatz) - gemeinsame Fahrbahnnutzung durch ÖV und Anliegerverkehr - Parkstellflächen	- Verkehrsraumaufteilung mit MIV-Anliegerverkehr - Beschleunigung durch verkehrsräumliche Trennung vom Rad- und Fußgängerverkehr - optimierte Gleistrassierung	- nur Anliegerverkehr Sportanlagen und Anglerverband - reduzierte Gesamtfahrbahnbreite von 10,70 m auf 6 m - baulich getrennte Parkstellflächen im nördlichen Fahrbahnrandbereich zur Vermeidung von Parkraumverlust	- durchgängig je Richtung 2,50 m breite Gehwege - durchgängig je Richtung 1,85 m breite Radfahrstreifen - geradlinige, übersichtliche Radverkehrsanlagen	- Neuordnung der Seitenräume - ähnliches Kostenniveau wie Variante 1, jedoch höherer verkehrlicher Nutzen - kein Grunderwerb erforderlich	positiv
Abschnittswertung:		+2	+2	+2	+1	+7	
4	- konsequente Trennung der verschiedenen Verkehrsarten im gesamten Abschnitt - Einordnung von Haltestellenkaps mit angehobener Radfahrbahn - gemeinsamer Wartebereich und Gehweg - gemeinsame Fahrbahnnutzung durch ÖV u. MIV	- Hochbahnsteighaltestellen als Haltestellenkaps mit angehobener Radfahrbahn - gemeinsamer Warte- und Gehwegbereich mit einer Gesamtbreite von ca. 3,75m	- keine Verkehrsraumtrennung ÖV und MIV - Einordnung eines Sicherheitsstreifens zwischen Radverkehr und Taxihaltendeckelung	- durchgängig je Richtung mindestens 2,50 m breite Gehwege seitlich der Haltestellenbereiche - durchgängig je Richtung 1,60 m breite Radwege bzw. 1,85 m breite Radfahrstreifen - Wegeanbindung zur touristischen Radroute sowie zur Radverkehrsführung in der Herrenstraße - signaltechnisch gesicherte Fußgängerquerung zur Verbesserung der Schulwegsicherung und erhöhte Sicherheit für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste und Fußgänger	- Neuordnung der Verkehrsanlagen - Kosten auf Niveau der Variante 1, aber Qualitätsgewinn - kein Grunderwerb erforderlich	positiv	
Abschnittswertung:		+1	0	+2	+1	+4	
Wertungssumme:							20

Wertungsstufen*: 0 = keine oder keine wesentliche Änderung; 1 = Verbesserung; 2 = erhebliche Verbesserung; -1 = Verschlechterung; -2 = erhebliche Verschlechterung
 * Die Zuordnung der Wertungsstufen erfolgt tendenziell. Die Wertungskriterien sind nicht gewichtet.

Farbdefinition der Wertungssummen
≥ +3 Punkte
0 bis 2 Punkte
< 0 Punkte