

Straßenbegleitender Geh- und Radweg zwischen Halle-Osendorf und Döllnitz

Anlage 2 a
Blatt 2

Vergleichende Wertung der Trassierungsvarianten

Hauptkriterium	Gewichtung (%)	Unterkriterium	Teilgewichtung (%)	Variante 1: Führung Südwestseite			Variante 2: Führung Nordostseite		
				Variante 1	Bewertung (Punkte 1 – 5)	Teilbewertungszahl (Produkt Spalte 4 und 6)	Variante 2	Bewertung (Punkte 1 – 5)	Teilbewertungszahl (Produkt Spalte 4 und 9)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Bautechnik	8	Baulänge	2	968 m (Stadt: 340 m) (LBB: 628 m)	5	10	998 m (Stadt: 355 m) (LBB: 643 m)	4	8
		Verkehrsbeeinflussung durch die Bautätigkeit	3	mittel: teilweise Anbau Hochborde an die bestehende Fahrbahn innerorts und außerorts	3	9	mittel: teilweise Anbau Hochborde an die bestehende Fahrbahn innerorts und außerorts	3	9
		Bauzeit	3	4 Monate	5	15	4 Monate	5	15
Verkehrssicherheit	30	Sicherheit in der Hauptfließrichtung Halle-Osendorf/Döllnitz und zurück	15	hoch: separate Geh- und Radwegführung außerorts und innerorts	5	75	gering: Querung der L 170 in Höhe Fritz-Kießling-Str. und an 2 Knoten außerorts	2	30
		Sicherheit in der Fließrichtung Halle-Osendorf – Osendorfer See und zurück	8	mittel: Querung der L 170 im Bereich Straße Am Tagebau ohne Querungshilfe	3	24	mittel: Querung der Regensburger Straße an der Fritz-Kießling-Straße innerorts	3	24
		Sicherheit in der Fließrichtung Döllnitz – Osendorfer See und zurück	7	mittel: Querung der L 170 im Bereich Straße Am Tagebau ohne Querungshilfe	3	21	mittel: Querung der L 170 vor Döllnitz mit Querungshilfe und Querung der Straße Am Tagebau ohne Querungshilfe	3	21

Straßenbegleitender Geh- und Radweg zwischen Halle-Osendorf und Döllnitz

Anlage 2 a
Blatt 3

Vergleichende Wertung der Trassierungsvarianten

Hauptkriterium	Gewichtung (%)	Unterkriterium	Teilgewichtung (%)	Variante 1: Führung Südwestseite			Variante 2: Führung Nordostseite		
				Variante 1	Bewertung (Punkte 1 – 5)	Teilbewertungszahl (Produkt Spalte 4 und 6)	Variante 2	Bewertung (Punkte 1 – 5)	Teilbewertungszahl (Produkt Spalte 4 und 9)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Verkehrstechnische Ausbildung	15	Lage zur L 170	3	günstig: direkte Verbindung zwischen Halle-Osendorf und Döllnitz vom Radweganfang bis -ende	5	15	ungünstig: Führung auf der abgewandten Straßenseite vom Radweganfang bis -ende; Konfliktpunkte mit Kfz-Verkehr an den Knotenpunkten Straße am Tagebau u. Querung L 170 vor Döllnitz	2	6
		Sichtverhältnisse	3	günstig	5	15	günstig; außer am Knoten L 170 / Straße am Tagebau	4	12
		Verkehrsfluss für Radverkehr	4	günstig	5	20	ungünstig: Konfliktpunkt mit 3 Querungsstellen	2	8
		Verkehrsfluss für Kfz-Verkehr	5	günstig	5	25	ungünstig durch Querungen	2	10

Straßenbegleitender Geh- und Radweg zwischen Halle-Osendorf und Döllnitz

Anlage 2 a
Blatt 4

Vergleichende Wertung der Trassierungsvarianten

Hauptkriterium	Gewichtung (%)	Unterkriterium	Teilgewichtung (%)	Variante 1: Führung Südwestseite			Variante 2: Führung Nordostseite		
				Variante 1	Bewertung (Punkte 1 – 5)	Teilbewertungszahl (Produkt Spalte 4 und 6)	Variante 2	Bewertung (Punkte 1 – 5)	Teilbewertungszahl (Produkt Spalte 4 und 9)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Akzeptanz	10	bei den Anliegern (Baurecht-betroffenheit)	3	gut: Einfluss auf Grünflächen außerorts; Konflikte an Zufahrten innerorts	4	12	gut: Einfluss auf Grünflächen außerorts; Konflikte an Zufahrten innerorts	4	12
		bei den Nutzern: Verlagerung des Geh- und Rad- weges von der Straße auf die Nebenfläche	7	hoch: günstige Verkehrsführung, geringe Konfliktpunkte mit dem Kfz-Verkehr	5	35	mittel: häufige Konfliktpunkte mit dem Kfz-Verkehr durch Seitenwechsel Fritz-Kießling-Straße, Querung der Straße am Tagebau	3	21
Eingriff in den Bestand	10	Veränderung der L 170	10	gering: nur Anbau von Hochborden innerorts und im Bereich des Knotens L 170 / L 170n vor Döllnitz	4	40	mittel: Anbau von Hochborden innerorts und außerorts auf einer längeren Strecke aus entwässerungs- technischen Gründen; Einbau einer Querungshilfe am Knoten vor Döllnitz	3	30
Grunderwerb	6	Flächenbedarf	6	gering	4	24	gering	4	24

Straßenbegleitender Geh- und Radweg zwischen Halle-Osendorf und Döllnitz

Anlage 2 a
Blatt 5

Vergleichende Wertung der Trassierungsvarianten

Hauptkriterium	Gewichtung (%)	Unterkriterium	Teilgewichtung (%)	Variante 1: Führung Südwestseite			Variante 2: Führung Nordostseite		
				Variante 1	Bewertung (Punkte 1 – 5)	Teilbewertungszahl (Produkt Spalte 4 und 6)	Variante 2	Bewertung (Punkte 1 – 5)	Teilbewertungszahl (Produkt Spalte 4 und 9)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Umweltverträglichkeit	15	Altlastenverdachtsflächen	7	nicht bekannt	5	35	nicht bekannt	5	35
		Beinflussung vorhandener landwirtschaftlich genutzter Flächen	5	306 m ²	3	15	185 m ²	4	20
		Beeinflussung vorhandener Wohnbebauung	3	nur während der Bauzeit	4	12	nur während der Bauzeit	4	12
Kosten	6	Investitionskosten (Anteil der Stadt Halle)	3	225.641 EUR	5	15	237.724 EUR	4	12
		Unterhaltungskosten	3	gering: Straßenreinigung und Winterdienst	5	15	gering: Straßenreinigung und Winterdienst	5	15
Summe	100					432			324