

Anlage 5 – Erläuterung der Bewertungskriterien

Oberkriterium	Kriterium	Art	Beschreibung	
Verkehrliche Wirksamkeit	Einfluss auf gefahrene Streckenkilometer durch KFZ (MIV)	Quantitativ	Zu- bzw. Abnahme der gefahrenen MIV-Streckenkilometer:	
			-2	Mehr als +15.000 km
			-1	+5.000 km bis +15.000 km
			0	-5.000 km bis +5.000 km
+1			-5.000 km bis -15.000 km	
+2	Mehr als -15.000 km			
Verkehrliche Wirksamkeit	Gewährleistung der Erreichbarkeit innerstädtischer Ziele/ Parkieranlagen für den MIV	Qualitativ	Bewertung der Umwegigkeit sowie des zeitlichen Mehraufwands zum Erreichen der innerstädtischen Parkieranlagen Die Erreichbarkeit der innerstädtischen Parkieranlagen ist generell in allen Planfällen gewährleistet!	
	Synergien mit dem ÖPNV, Fuß- und Radverkehr	Qualitativ	Wechselwirkung zwischen der Höhe des Verkehrsaufkommens bzw. des Geschwindigkeitsniveaus von KFZ und der Attraktivität für den Fuß- und Radverkehr sowie der besseren Durchlässigkeit für den ÖV	
	Erhöhung der Verkehrssicherheit	Qualitativ	Wechselwirkung zwischen der Höhe des Verkehrsaufkommens bzw. des Geschwindigkeitsniveaus und der absoluten Zahl der Unfälle sowie deren Schweregrad	
Städtebauliche Wirksamkeit	Entlastung der Innenstadt	Quantitativ	Bewertung basierend auf der Summe der Entlastung in der Pfarrstraße, der Neuen Straße und der westl. Henkestraße:	
			0	0 km bis -5.000 km
			+1	-5.000 km bis -14.000 km
			+2	Mehr als -14.000 km
Städtebauliche Wirksamkeit	Erschließung der Potentiale von Plätzen/Freiräumen und Erhöhung der Aufenthaltsqualität	Qualitativ	Bewertung des Umgestaltungspotentials an Plätzen durch Veränderungen im Verkehrsaufkommen	
	Schaffung städtebaulicher Qualitäten in Straßenräumen	Qualitativ	Bewertung der Möglichkeiten zur Straßenraumgestaltung in Abhängigkeit vom Verkehrsaufkommen und den zulässigen Höchstgeschwindigkeiten für KFZ	
	Entlastung sensibler Achsen (analog Anwohnerdichte)	Qualitativ auf Basis quantitativer Daten	Bewertung basierend auf der Summe der Entlastung in der Pfarrstraße, der Neuen Straße, der westl. Henkestraße, der Spardorfer Straße, der Drausnickstraße und der Äußeren-Brucker-Straße unter Berücksichtigung der Zahl betroffener Anwohner	

Anlage 5 – Erläuterung der Bewertungskriterien

Einfluss auf Umweltqualität	Verkehrsverlagerung zum Umweltverbund	Quantitativ	Zu- bzw. Abnahme der Zahl der MIV-Wege:	
			-2	Mehr als +3.000 MIV-Wege
			-1	+800 bis +3.000 MIV-Wege
			0	-800 bis +800 MIV-Wege
+1			-800 bis -3.000 MIV-Wege	
+2	Mehr als -3.000 MIV-Wege			
Einfluss auf Umweltqualität	Entlastung der Bevölkerung von Lärm	Quantitativ	Wechselwirkung zwischen der Höhe des Verkehrsaufkommens bzw. des Geschwindigkeitsniveaus und der Lärmbelastung	
	Reduzierung verkehrsbedingter Emissionen (CO ₂ /NO _x /Feinstaub)	Quantitativ	Wechselwirkung zwischen der Höhe des Verkehrsaufkommens bzw. des Geschwindigkeitsniveaus und den verkehrsbedingten Emissionen	
	Eingriff in ökologisch sensible Bereiche	Qualitativ	Bewertung in welchem Ausmaß ein Eingriff in ökologisch sensible Bereiche notwendig ist	
Realisierungsfähigkeit	Gewährleistung einer ausreichenden Leistungsfähigkeit an betroffenen Knotenpunkten (zukünftig)	Qualitativ	Ersteinschätzung zu den Knotenpunkten, an denen Veränderungen bei der Verkehrsverteilung bzw. den abzuwickelnden Verkehrsmengen zu erwarten sind	
	Wirtschaftlichkeit (Infrastrukturkosten)	Qualitativ	Berücksichtigung der notwendigen Investitionen	
	Bauliche Machbarkeit	Qualitativ	Beurteilung des notwendigen Aufwands	
	Gesellschaftliche Akzeptanz	Subjektiv	Abfrage bei den Delegierten des Forums → kein direkter Einfluss auf das Gesamtergebnis der Bewertungsmatrix	