

Bewertungs-kriterium	Varianten	
	Variante 1 - Busspuren beide Fahrtrichtungen -	Variante 2 - Busspur stadteinwärts auf nördl. Fahrbahnseite gegen Fahrtrichtung -
Leistungsfähigkeit der Rand-Knotenpunkte 1 und 4	<ul style="list-style-type: none"> - Leistungsfähigkeit beider Knotenpunkte unabhängig von Variante - KP1 (Kernbergstr.) ausreichend leistungsfähig - KP4 (LSA Bayernstr.) rechnerisch mit guter Verkehrsqualität, aber praktisch grenzwertig infolge Rückstau von LSA AS A73 ER-Bruck 	<ul style="list-style-type: none"> - Leistungsfähigkeit beider Knotenpunkte entspricht Status Quo - KP1 (Kernbergstr.) ausreichend leistungsfähig - KP4 (LSA Bayernstr.) rechnerisch mit guter Verkehrsqualität, aber praktisch grenzwertig infolge Rückstau von LSA AS A73 ER-Bruck - Busschleuse vor KP4 ohne negative Wirkungen bzgl. Leistungsfähigkeit
Leistungsfähigkeit des Streckenabschnitts	<ul style="list-style-type: none"> - Südl. Fahrbahn: Einfahrtsbereich Rampe KP3 von Schallershofer Str. stadteinwärts überlastet (QSV = F) - Nördl. Fahrbahn stadtauswärts mit 1 Fahrstr. unkritisch (QSV = C) 	<ul style="list-style-type: none"> - Leistungsfähigkeit südl. Fahrbahn stadteinwärts unkritisch, entspricht mit 2 Fahrstr. dem Bestand (QSV = C) - Nördl. Fahrbahn stadtauswärts mit 1 Fahrstr. unkritisch (QSV = C)
Bedienungs-Qualität ÖV	<ul style="list-style-type: none"> - Fehlende Leistungsfähigkeit der südlichen Fahrbahn im Bereich KP 3 führt zu Überstauung des gesamten Streckenabschnitts und somit auch zur Beeinträchtigung des ÖV stadteinwärts 	<ul style="list-style-type: none"> - ÖV-Relation stadteinwärts von Rampe Schallershofer Str. wie im Bestand mit LSA-Eingriff an Stau vorbei auf nördliche Fahrbahn geführt. - ÖV-Relation stadteinwärts von Rampe Frauenaauracher Str. wird zusätzlich bis Rampe Schallershofer Str. rechts am Stau vorbei geführt
Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> - Überlasteter Querschnitt stadteinwärts führt zu erhöhtem Risiko an Längsverkehrs- und Vorfahrts-Unfällen (Typ 6 bzw. Typ 3) 	<ul style="list-style-type: none"> - Statische Einrichtung der Busspur in Gegenlage mit eindeutiger Führung des Kfz-Verkehrs stadtauswärts verkehrssicherer als dyn. Wechsel-WW
Realisierungsaufwand	<ul style="list-style-type: none"> - Realisierungskosten etwas niedriger als bei Variante 2, da keine technische Ausrüstung erforderlich 	<ul style="list-style-type: none"> - Realisierungskosten entsprechen etwa Erneuerung dynamische Wechselwegweisung

Ausschlusskriterium
 kritischer Aspekt
 neutrale Bewertung
 positiver Aspekt