

Planfall	Beschreibung	Verkehrliche Wirksamkeit				SUMME
		Einfluss auf gefahrene Streckenkilometer durch Kfz	Gewährleistung der Erreichbarkeit innerstädtischer Ziele/Parkierungsanlagen (Für den MIV)	Synergien mit dem ÖPNV, Fuß- und Radverkehr	Einfluss auf die Verkehrssicherheit	
Planfall 1a	Verkehrslenkung und Temporeduktion	Kaum Zunahme der gefahrenen MIV-Streckenkilometer: +1.835km Durchschnittliche Wegelänge MIV: 8,11 km	Alle innerstädtischen Ziele/Parkierungsanlagen sind, wenn auch mit Umwegen, erreichbar	Bei geringerem KFZ-Aufkommen in der Innenstadt und geringeren Geschwindigkeiten erhöht sich die Attraktivität für Fußgänger und Radfahrer. Geringeres KFZ-Aufkommen erleichtert das Durchkommen für den ÖV.	Aus geringeren Geschwindigkeiten im KFZ-Verkehr resultieren weniger schwere Unfälle. Geringeres KFZ-Aufkommen führt zu weniger Unfällen.	2
		0	0	+	+	
Planfall 1b	Verkehrslenkung und Temporeduktion + eingeschränkte Verkehrsverlagerung nach Norden	Kaum Zunahme der gefahrenen MIV-Streckenkilometer: +938km Durchschnittliche Wegelänge MIV: 8,11 km	Alle innerstädtischen Ziele/Parkierungsanlagen sind, wenn auch mit Umwegen, erreichbar	Bei geringerem KFZ-Aufkommen in der Innenstadt und geringeren Geschwindigkeiten erhöht sich die Attraktivität für Fußgänger und Radfahrer. Geringeres KFZ-Aufkommen erleichtert das Durchkommen für den ÖV.	Aus geringeren Geschwindigkeiten im KFZ-Verkehr resultieren weniger schwere Unfälle. Geringeres KFZ-Aufkommen führt zu weniger Unfällen.	2
		0	0	+	+	
Planfall 2a	Bauliche Eingriffe	Geringe Zunahme der gefahrenen MIV-Streckenkilometer: +12.026km Durchschnittliche Wegelänge MIV: 8,16 km	Parkhaus Arcaden deutlich schwerer erreichbar. Nur über Rampe Werner von Siemens Straße aus Osten kommend.	Bei deutlich geringerem KFZ-Aufkommen in der Innenstadt und geringeren Geschwindigkeiten erhöht sich die Attraktivität für Fußgänger und Radfahrer drastisch. Deutlich geringeres KFZ-Aufkommen erleichtert das Durchkommen für den ÖV stark.	Aus deutlich geringeren Geschwindigkeiten im KFZ-Verkehr resultieren weniger schwere Unfälle. Deutlich geringeres KFZ-Aufkommen führt zu weniger Unfällen.	2
		-	-	++	++	
Planfall 2b	Bauliche Eingriffe + eingeschränkte Verkehrsverlagerung nach Norden	Geringe Zunahme der gefahrenen MIV-Streckenkilometer: +11.120km Durchschnittliche Wegelänge MIV: 8,16 km	Parkhaus Arcaden deutlich schwerer erreichbar. Nur über Rampe Werner von Siemens Straße aus Osten kommend.	Bei deutlich geringerem KFZ-Aufkommen in der Innenstadt und geringeren Geschwindigkeiten erhöht sich die Attraktivität für Fußgänger und Radfahrer drastisch. Deutlich geringeres KFZ-Aufkommen erleichtert das Durchkommen für den ÖV stark.	Aus deutlich geringeren Geschwindigkeiten im KFZ-Verkehr resultieren weniger schwere Unfälle. Deutlich geringeres KFZ-Aufkommen führt zu weniger Unfällen.	2
		-	-	++	++	
Planfall 3	Prognosebezugsfall	keine Veränderung Durchschnittliche Wegelänge MIV: 8,09 km	keine Veränderung	keine Veränderung	keine Veränderung	0
		0	0	0	0	
Planfall 4	Freigabe der Kosbacher Brücke für den MIV	Abnahme der gefahrenen MIV-Streckenkilometer: - 9.896km Durchschnittliche Wegelänge MIV: 8,03 km	Bessere Erreichbarkeit aus Büchenbach und Alterlangen	Negative Auswirkung auf den Nutzen-Kosten-Faktor der StUB. Konkurrenz zu Rad und Bus	Aufeinandertreffen aller Verkehrsarten auf der Kosbacher Brücke und an den östlichen bzw. westlichen Anschlussknoten führt zu mehr Konfliktpotential.	0
		+	++	--	-	
Planfall 5	Rampe von Äußere Brucker Straße auf Werner-von-Siemens-Straße	Kaum Zunahme der gefahrenen MIV-Streckenkilometer: +366km Durchschnittliche Wegelänge MIV: 8,10 km	keine Veränderung	keine Wechselwirkung	Stark befahrener Radweg an der Äußeren Brucker Straße muss gequert werden. Zusätzliche Einfädelspur auf der stark befahrenen Hochstraße.	-1
		0	0	0	-	

Anlage 4

Planfall	Beschreibung	Verkehrliche Wirksamkeit				SUMME
		Einfluss auf gefahrene Streckenkilometer durch Kfz	Gewährleistung der Erreichbarkeit innerstädtischer Ziele/Parkierungsanlagen (Für den MIV)	Synergien mit dem ÖPNV, Fuß- und Radverkehr	Einfluss auf die Verkehrssicherheit	
Planfall 6	Stärkung ÖPNV und Radverkehr	Deutliche Abnahme der gefahrenen MIV-Streckenkilometer: - 26.095km Durchschnittliche Wegelänge MIV: 8,10 km	Interessenskonflikt aufgrund der Zunahme ÖPNV mit dem MIV	Förderung des Umweltverbunds	Geringeres KFZ-Aufkommen führt zu weniger Unfällen. Verbesserte Führungen des Radverkehrs.	4
		++	-	++	+	
Planfall 7	Stärkung der Achse Karl-Zucker-Straße/Koldestraße als direkte Verbindung vom Siemens-Campus zur Innenstadt	keine Veränderung	keine Veränderung	keine Veränderung	keine Veränderung	0
		0	0	0	0	
Planfall 8	Einbahnstraßensystem	Kaum Zunahme der gefahrenen MIV-Streckenkilometer: +4.476km Durchschnittliche Wegelänge MIV: 8,13 km	Schlechtere Erreichbarkeit u.a. des Theaterparkplatzes und des Großparkplatzes	Bei geringerem KFZ-Aufkommen und geringeren Geschwindigkeiten erhöht sich die Attraktivität für Fußgänger und Radfahrer. Geringeres KFZ-Aufkommen erleichtert das Durchkommen für den ÖV. Maximiliansplatz für den ÖV aus beiden Richtungen erreichbar	Aus geringeren Geschwindigkeiten im KFZ-Verkehr resultieren weniger schwere Unfälle. Geringeres KFZ-Aufkommen führt zu weniger Unfällen.	2
		0	-	++	+	
Planfall 8b	Einbahnstraße Neue Straße	Kaum Zunahme der gefahrenen MIV-Streckenkilometer: +4.600km Durchschnittliche Wegelänge MIV: 8,13 km	Schlechtere Erreichbarkeit u.a. des Theaterparkplatzes und des Großparkplatzes	Bei geringerem KFZ-Aufkommen und geringeren Geschwindigkeiten erhöht sich die Attraktivität für Fußgänger und Radfahrer. Geringeres KFZ-Aufkommen erleichtert das Durchkommen für den ÖV. Maximiliansplatz für den ÖV aus beiden Richtungen erreichbar	Aus geringeren Geschwindigkeiten im KFZ-Verkehr resultieren weniger schwere Unfälle. Geringeres KFZ-Aufkommen führt zu weniger Unfällen.	2
		0	-	++	+	
Planfall 9	Einbahnstraßensystem + Sperrung Güterhallenunterführung für MIV	Geringe Zunahme der gefahrenen MIV-Streckenkilometer: +12.143km Durchschnittliche Wegelänge MIV: 8,17 km	Schlechtere Erreichbarkeit u.a. des Theaterparkplatzes und des Großparkplatzes, sowie des Parkhauses an den Arcaden	Bei deutlich geringerem KFZ-Aufkommen und geringeren Geschwindigkeiten erhöht sich die Attraktivität für Fußgänger und Radfahrer drastisch. Deutlich geringeres KFZ-Aufkommen erleichtert das Durchkommen für den ÖV stark. Maximiliansplatz für den ÖV aus beiden Richtungen erreichbar.	Aus geringeren Geschwindigkeiten im KFZ-Verkehr resultieren weniger schwere Unfälle. Deutlich geringeres KFZ-Aufkommen führt zu weniger Unfällen.	1
		-	--	++	++	
Planfall 10	Einbahnstraßensystem + Sperrung Güterhallenstraße vor Arcaden für MIV	Geringe Zunahme der gefahrenen MIV-Streckenkilometer: +6.696km Durchschnittliche Wegelänge MIV: 8,14 km	Schlechtere Erreichbarkeit u.a. des Theaterparkplatzes und des Großparkplatzes, sowie des Parkhauses an den Arcaden	Bei deutlich geringerem KFZ-Aufkommen und geringeren Geschwindigkeiten erhöht sich die Attraktivität für Fußgänger und Radfahrer drastisch. Deutlich geringeres KFZ-Aufkommen erleichtert das Durchkommen für den ÖV stark. Maximiliansplatz für den ÖV aus beiden Richtungen erreichbar.	Aus geringeren Geschwindigkeiten im KFZ-Verkehr resultieren weniger schwere Unfälle. Deutlich geringeres KFZ-Aufkommen führt zu weniger Unfällen.	1
		-	--	++	++	

Anlage 4

Planfall	Beschreibung	Städtebauliche Wirksamkeit				SUMME
		Entlastung der Innenstadt	Schaffung städtebaulicher Qualitäten in Straßenräumen	Erschließung der Potentiale von Plätzen/Freiräumen und Erhöhung der Aufenthaltsqualität	Entlastung sensibler Achsen (analog Anwohnerdichte)	
Planfall 1a	Verkehrslenkung und Temporeduktion	Summe Veränderung Pfarrstraße/Neue Str./Henkestraße West: -11.400 KFZ	Aufteilung des Straßenraums kann an die geringeren Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten angepasst werden und attraktiver gestaltet werden.	Weniger Verkehrsaufkommen am Maximiliansplatz, Martin-Luther-Platz, Langemarckplatz und dem Platz vor den Arcaden	Summe Veränderung Pfarrstraße/Neue Str./Henkestraße West/Spardorfer Str./Drausnickstr./Äußere-Brucker-Str.: -9.700 KFZ	4
		+	+	+	+	
Planfall 1b	Verkehrslenkung und Temporeduktion + eingeschränkte Verkehrsverlagerung nach Norden	Summe Veränderung Pfarrstraße/Neue Str./Henkestraße West: -9.900 KFZ	Aufteilung des Straßenraums kann an die geringeren Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten angepasst werden und attraktiver gestaltet werden.	Weniger Verkehrsaufkommen am Maximiliansplatz, Martin-Luther-Platz, Langemarckplatz und dem Platz vor den Arcaden	Summe Veränderung Pfarrstraße/Neue Str./Henkestraße West/Spardorfer Str./Drausnickstr./Äußere-Brucker-Str.: -12.900 KFZ	5
		+	+	+	++	
Planfall 2a	Bauliche Eingriffe	Summe Veränderung Pfarrstraße/Neue Str./Henkestraße West: -20.500 KFZ	Aufteilung des Straßenraums kann an die deutlich geringeren Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten angepasst werden und erheblich attraktiver gestaltet werden.	Deutlich weniger Verkehrsaufkommen am Maximiliansplatz, Martin-Luther-Platz, Langemarckplatz und dem Platz vor den Arcaden, großes Umgestaltungspotential am Maximilianplatz	Summe Veränderung Pfarrstraße/Neue Str./Henkestraße West/Spardorfer Str./Drausnickstr./Äußere-Brucker-Str.: -19.100 KFZ --> Starke Mehrbelastung in Spardorfer Straße	8
		++	++	++	++	
Planfall 2b	Bauliche Eingriffe + eingeschränkte Verkehrsverlagerung nach Norden	Summe Veränderung Pfarrstraße/Neue Str./Henkestraße West: -19.800 KFZ	Aufteilung des Straßenraums kann an die deutlich geringeren Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten angepasst werden und erheblich attraktiver gestaltet werden.	Deutlich weniger Verkehrsaufkommen am Maximiliansplatz, Martin-Luther-Platz, Langemarckplatz und dem Platz vor den Arcaden, großes Umgestaltungspotential am Maximilianplatz	Summe Veränderung Pfarrstraße/Neue Str./Henkestraße West/Spardorfer Str./Drausnickstr./Äußere-Brucker-Str.: -19.800 KFZ	8
		++	++	++	++	
Planfall 3	Prognosebezugsfall	keine Veränderung	keine Veränderung	keine Veränderung	keine Veränderung	0
		0	0	0	0	
Planfall 4	Freigabe der Kosbacher Brücke für den MIV	keine Veränderung	Bei Freigabe der Brücke für den MIV (massiveres Brückenbauwerk notwendig) verschlechtert sich das Stadtbild.	keine Veränderung	Summe Veränderung Pfarrstraße/Neue Str./Henkestraße West/Spardorfer Str./Drausnickstr./Äußere-Brucker-Str.: -1.000 KFZ	-1
		0	-	0	0	
Planfall 5	Rampe von Äußere Brucker Straße auf Werner-von-Siemens-Straße	Summe Veränderung Pfarrstraße/Neue Str./Henkestraße West: -10.100 KFZ	Wegnahme von Grünflächen	Verschlechterung der Aufenthaltsqualität am Zentralfriedhof	Summe Veränderung Pfarrstraße/Neue Str./Henkestraße West/Spardorfer Str./Drausnickstr./Äußere-Brucker-Str.: -12.100 KFZ	-1
		+	-	-	0	

Anlage 4

Planfall	Beschreibung	Städtebauliche Wirksamkeit				SUMME	
		Entlastung der Innenstadt	Schaffung städtebaulicher Qualitäten in Straßenräumen	Erschließung der Potentiale von Plätzen/Freiräumen und Erhöhung der Aufenthaltsqualität	Entlastung sensibler Achsen (analog Anwohnerdichte)		
Planfall 6	Stärkung ÖPNV und Radverkehr	Summe Veränderung Pfarrstraße/Neue Str./Henkestraße West: -600 KFZ	keine Veränderung	keine Veränderung	keine Veränderung	Summe Veränderung Pfarrstraße/Neue Str./Henkestraße West/Spardorfer Str./Drausnickstr./Äußere-Brucker-Str.: -600 KFZ	0
		0	0	0	0		
Planfall 7	Stärkung der Achse Karl-Zucker-Straße/Koldestraße als direkte Verbindung vom Siemens-Campus zur Innenstadt	keine Veränderung	keine Veränderung	keine Veränderung	keine Veränderung		0
		0	0	0	0		
Planfall 8	Einbahnstraßensystem	Summe Veränderung Pfarrstraße/Neue Str./Henkestraße West: -14.400 KFZ	Aufteilung des Straßenraums kann durch wegfallende Fahrbeziehungen deutlich verändert werden.	Weniger Verkehrsaufkommen am Maximiliansplatz, Martin-Luther-Platz, Langemarckplatz und dem Platz vor den Arcaden	Summe Veränderung Pfarrstraße/Neue Str./Henkestraße West/Spardorfer Str./Drausnickstr./Äußere-Brucker-Str.: -18.600 KFZ	7	
		++	++	+	++		
Planfall 8b	Einbahnstraße Neue Straße	Summe Veränderung Pfarrstraße/Neue Str./Henkestraße West: -15.700 KFZ	Aufteilung des Straßenraums kann durch wegfallende Fahrbeziehungen deutlich verändert werden.	Weniger Verkehrsaufkommen am Maximiliansplatz, Martin-Luther-Platz, Langemarckplatz und dem Platz vor den Arcaden	Summe Veränderung Pfarrstraße/Neue Str./Henkestraße West/Spardorfer Str./Drausnickstr./Äußere-Brucker-Str.: -15.400 KFZ	7	
		++	++	+	++		
Planfall 9	Einbahnstraßensystem + Sperrung Güterhallenunterführung für MIV	Summe Veränderung Pfarrstraße/Neue Str./Henkestraße West: -16.500 KFZ	Aufteilung des Straßenraums kann durch wegfallende Fahrbeziehungen deutlich verändert werden.	Deutlich weniger Verkehrsaufkommen am Maximiliansplatz, Martin-Luther-Platz und dem Langemarckplatz, weniger Verkehrsaufkommen am Platz vor den Arcaden	Summe Veränderung Pfarrstraße/Neue Str./Henkestraße West/Spardorfer Str./Drausnickstr./Äußere-Brucker-Str.: -21.700 KFZ	7	
		++	++	+	++		
Planfall 10	Einbahnstraßensystem + Sperrung Güterhallenstraße vor Arcaden für MIV	Summe Veränderung Pfarrstraße/Neue Str./Henkestraße West: -20.200 KFZ	Aufteilung des Straßenraums kann durch wegfallende Fahrbeziehungen deutlich verändert werden.	Deutlich weniger Verkehrsaufkommen am Maximiliansplatz, Martin-Luther-Platz, Langemarckplatz und dem Platz vor den Arcaden, großes Umgestaltungspotential am Platz vor den Arcaden	Summe Veränderung Pfarrstraße/Neue Str./Henkestraße West/Spardorfer Str./Drausnickstr./Äußere-Brucker-Str.: -25.000 KFZ	8	
		++	++	++	++		

Anlage 4

Planfall	Beschreibung	Einfluss auf Umweltqualität				SUMME
		Verkehrsverlagerung zum Umweltverbund	Entlastung der Bevölkerung von Lärm	Reduzierung verkehrsbedingter Emissionen (CO ₂ /NO _x /Feinstaub)	Eingriff in ökologisch sensible Bereiche	
Planfall 1a	Verkehrslenkung und Temporeduktion	+0,03% / -203 MIV-Wege	Geringe Verkehrsentlastung und niedrigere Geschwindigkeiten wirken sich kaum aus.	Deutlich weniger Belastung in einigen Bereichen, moderate Mehrbelastung in anderen.	keine Auswirkung	1
		0	0	+	0	
Planfall 1b	Verkehrslenkung und Temporeduktion + eingeschränkte Verkehrsverlagerung nach Norden	+0,05% / -330 MIV-Wege	Verkehrsentlastung und niedrigere Geschwindigkeiten wirken sich z.T. auf die Lärmbelastung aus.	Deutlich weniger Belastung in einigen Bereichen.	keine Auswirkung	3
		0	+	++	0	
Planfall 2a	Bauliche Eingriffe	+0,14% / -806 MIV-Wege	Weniger Belastung in einigen Bereichen, Mehrbelastung in anderen.	Deutlich weniger Belastung in einigen Bereichen, moderate Mehrbelastung in anderen.	keine Auswirkung	3
		+	+	+	0	
Planfall 2b	Bauliche Eingriffe + eingeschränkte Verkehrsverlagerung nach Norden	+0,16% / -975 MIV-Wege	Verkehrsentlastung und niedrigere Geschwindigkeiten wirken sich deutlich auf die Lärmbelastung aus.	Deutlich weniger Belastung in weiten, aktuell hoch belasteten Bereichen der Innenstadt.	keine Auswirkung	5
		+	++	++	0	
Planfall 3	Prognosebezugsfall	keine Veränderung	keine Veränderung	keine Veränderung	keine Auswirkung	0
		0	0	0	0	
Planfall 4	Freigabe der Kosbacher Brücke für den MIV	-0,16% / +866 MIV-Wege	keine Veränderung	keine Veränderung	Starker Eingriff in den ökologisch sensiblen Bereich Regnitzgrund durch Brückenbauwerk und MIV.	-3
		-	0	0	--	
Planfall 5	Rampe von Äußere Brucker Straße auf Werner-von-Siemens-Straße	+0,03% / -180 MIV-Wege	Geringe Verkehrsentlastung und niedrigere Geschwindigkeiten wirkensich kaum aus.	Deutlich weniger Belastung in einigen Bereichen, moderate Mehrbelastung in anderen.	Eingriff in den ökologisch sensiblen Bereich Zentralfriedhof.	0
		0	0	+	-	

Anlage 4

Planfall	Beschreibung	Einfluss auf Umweltqualität				SUMME
		Verkehrsverlagerung zum Umweltverbund	Entlastung der Bevölkerung von Lärm	Reduzierung verkehrsbedingter Emissionen (CO ₂ /NO _x /Feinstaub)	Eingriff in ökologisch sensible Bereiche	
Planfall 6	Stärkung ÖPNV und Radverkehr	+1,53% / -3582 MIV-Wege	keine Veränderung	keine Veränderung	keine Auswirkung	2
		++	0	0	0	
Planfall 7	Stärkung der Achse Karl-Zucker-Straße/Koldestraße als direkte Verbindung vom Siemens-Campus zur Innenstadt	keine Veränderung	keine Veränderung	keine Veränderung	keine Auswirkung	0
		0	0	0	0	
Planfall 8	Einbahnstraßensystem	+0,11% / -640 MIV-Wege	Verkehrsentlastung und niedrigere Geschwindigkeiten wirken sich z.T. auf die Lärmbelastung aus.	Deutlich weniger Belastung in weiten, aktuell hoch belasteten Bereichen der Innenstadt.	keine Auswirkung	3
		0	+	++	0	
Planfall 8b	Einbahnstraße Neue Straße	+0,09% / -577 MIV-Wege	Verkehrsentlastung und niedrigere Geschwindigkeiten wirken sich z.T. auf die Lärmbelastung aus.	Deutlich weniger Belastung in weiten, aktuell hoch belasteten Bereichen der Innenstadt.	keine Auswirkung	3
		0	+	++	0	
Planfall 9	Einbahnstraßensystem + Sperrung Güterhallenunterführung für MIV	+0,20% / -1140 MIV-Wege	Verkehrsentlastung und niedrigere Geschwindigkeiten wirken sich deutlich auf die Lärmbelastung aus.	Deutlich weniger Belastung in weiten, aktuell hoch belasteten Bereichen der Innenstadt.	keine Auswirkung	5
		+	++	++	0	
Planfall 10	Einbahnstraßensystem + Sperrung Güterhallenstraße vor Arcaden für MIV	+0,13% / -791 MIV-Wege	Verkehrsentlastung und niedrigere Geschwindigkeiten wirken sich deutlich auf die Lärmbelastung aus.	Deutlich weniger Belastung in weiten, aktuell hoch belasteten Bereichen der Innenstadt.	keine Auswirkung	4
		0	++	++	0	

Anlage 4

Planfall	Beschreibung	Realisierungsfähigkeit				SUMME	SUMME GESAMT
		Gewährleistung einer ausreichenden Leistungsfähigkeit an betroffenen Knotenpunkten (zukünftig)	Wirtschaftlichkeit (Infrastrukturkosten)	Bauliche Machbarkeit			
Planfall 1a	Verkehrslenkung und Temporeduktion	Engstelle Kreuzung Baiersdorfer- und Bayreutherstraße	notwendige Investitionen: Umbau Henkestraße optionale Investitionen: Umbau Neue Straße	Für Temporeduktion in Henkestraße und Neue Straße sind tiefere Eingriffen in den Straßenraum notwendig			
		-	-	0	-2	5	
Planfall 1b	Verkehrslenkung und Temporeduktion + eingeschränkte Verkehrsverlagerung nach Norden	Verbesserung durch moderate Bündelung von Verkehrsströmen	notwendige Investitionen: Umbau Henkestraße, optionale Investitionen: Umbau Neue Straße, Spardorfer Straße	Für Temporeduktion in Henkestraße und Neue Straße sind tiefere Eingriffen in den Straßenraum notwendig			
		+	-	0	0	10	
Planfall 2a	Bauliche Eingriffe	Leistungsfähigkeit an der Bayreuther Straße/Baiersdorfer Straße kritisch	notwendige Investitionen: Umbau Henkestraße, Maximiliansplatz, optionale Investitionen: Umbau Neue Straße	Für Temporeduktion in Henkestraße und Neue Straße, sowie Umbau Maximiliansplatz sind tiefere Eingriffen in den Straßenraum notwendig			
		-	-	-	-3	10	
Planfall 2b	Bauliche Eingriffe + eingeschränkte Verkehrsverlagerung nach Norden	Leistungsfähigkeit an der Bayreuther Straße/Baiersdorfer Straße, sowie Pfarrstraße und Bayreuther Straße kritisch	notwendige Investitionen: Umbau Henkestraße, Maximiliansplatz, optionale Investitionen: Umbau Neue Straße, Spardorfer Straße	Für Temporeduktion in Henkestraße und Neue Straße sind tiefere Eingriffen in den Straßenraum notwendig			
		-	-	0	-2	13	
Planfall 3	Prognosebezugsfall	keine Veränderung	keine Veränderung	keine Veränderung			
		0	0	0	0	0	
Planfall 4	Freigabe der Kosbacher Brücke für den MIV	Leistungsfähigkeit an den Anschlussknoten unproblematisch	kostenintensiver Um- bzw. Neubau	baulich machbar			
		+	--	0	-1	-5	
Planfall 5	Rampe von Äußere Brucker Straße auf Werner-von-Siemens-Straße	Leistungsfähigkeit wie bei Planfall 1b	kostenintensiver Neubau	baulich nur unter sehr großem Aufwand umsetzbar			
		+	--	--	-3	-5	

Anlage 4

Planfall	Beschreibung	Realisierungsfähigkeit				SUMME	SUMME GESAMT
		Gewährleistung einer ausreichenden Leistungsfähigkeit an betroffenen Knotenpunkten (zukünftig)	Wirtschaftlichkeit (Infrastrukturkosten)	Bauliche Machbarkeit			
Planfall 6	Stärkung ÖPNV und Radverkehr	unproblematisch	Takterhöhung / Ausbau Haltestellen / Bau neuer Radwege	baulich machbar			
		0	-	0	-1	5	
Planfall 7	Stärkung der Achse Karl-Zucker-Straße/Koldestraße als direkte Verbindung vom Siemens-Campus zur Innenstadt	unproblematisch	keine bzw. nur geringe Investitionen zwingend notwendig	baulich machbar			
		0	0	0	0	0	
Planfall 8	Einbahnstraßensystem	Problemstelle Kreuzung Pfarrstraße - Bayreuther Straße und Baiersdorfer Straße - Bayreuther Straße	notwendige Investitionen: Umbau Henkestraße, Neue Straße, Spardorfer Straße	sehr leicht baulich machbar (nur Beschilderung) --> optional mehr bauliche Veränderungen			
		-	-	++	0	12	
Planfall 8b	Einbahnstraße Neue Straße	Problemstelle Kreuzung Pfarrstraße - Bayreuther Straße und Baiersdorfer Straße - Bayreuther Straße	notwendige Investitionen: Umbau Henkestraße, Neue Straße	sehr leicht baulich machbar (nur Beschilderung) --> optional mehr bauliche Veränderungen			
		-	-	++	0	12	
Planfall 9	Einbahnstraßensystem + Sperrung Güterhallenunterführung für MIV	Problemstelle Kreuzung Pfarrstraße - Bayreuther Straße und Baiersdorfer Straße - Bayreuther Straße	notwendige Investitionen: Umbau Henkestraße, Neue Straße, Spardorfer Straße	leicht baulich machbar (nur Beschilderung) --> optional mehr bauliche Veränderungen			
		-	-	+	-1	12	
Planfall 10	Einbahnstraßensystem + Sperrung Güterhallenstraße vor Arcaden für MIV	Problemstelle Kreuzung Pfarrstraße - Bayreuther Straße und Baiersdorfer Straße - Bayreuther Straße	notwendige Investitionen: Umbau Henkestraße, Neue Straße, Spardorfer Straße, Platz vor den Arcaden	mögliche Wendemöglichkeit in der Henkestraße nur schwer realisierbar			
		-	-	0	-2	11	

Anlage 4