[redacted]

Variantengegenüberstellung
Veloroute 10 – H10.3 – Knoten Rehrstieg/Striepenweg

28.01.20

Bewertung: 1 = sehr gut; 3 = befriedigend; 5 = mangelhaft

Nr.	Kriterien	Variante 1 – Signalisierter Knoten			Variante 2 – Kreisverkehr		
		Beschreibung	Bewertung	gewichtet	Beschreibung	Bewertung	gewichtet
1.	**Verkehrsablauf**			**20 %**			**20 %**
1.1	Wartezeit motorisierter Verkehr	Wartezeiten je nach LSA-Phase	4		keine/geringe Wartezeiten	1	
1.2	Wartezeit Radverkehr	Wartezeiten je nach LSA-Phase	4		keine/geringe Wartezeiten	1	
1.3	Wartezeit Fußgängerverkehr	Wartezeiten je nach LSA-Phase	4		keine Wartezeiten, Bevorrechtigung durch FGÜ	1	
1.4	Öffentlicher Personennahverrkehr	Wartezeiten je nach LSA-Phase	4		keine Bevorrechtigung des ÖPNV, keine/geringe Wartezeiten	3	
1.5	Leistungsfähigkeit	mittel	3		hoch	1	
		Zwischensumme Verkehrsablauf	19		Zwischensumme Verkehr	7	
		Durchschnitt Verkehrsablauf	**3,8**	**0,8**	**Durchschnitt Verkehr**	**1,4**	**0,3**
2.	**Verkehrssicherheit**			**30 %**			**30 %**
2.1	Begreifbarkeit motorisierter Verkehr	leicht	2		sehr leicht	1	
2.2	Begreifbarkeit Radverkehr	teils nicht auf Anhieb begreifbar, keine einheitliche Führung	3		sehr leicht	1	
2.3	Begreifbarkeit Fußgänger	sehr leicht	1		sehr leicht	1	
2.5	Konfliktpunkte	Konfliktpunkte im Kreuzungsbereich von Fußgängerfurt und Radweg sowie zwischen geradeaus fahrendem Radverkehr und abbiegendem Kfz	4		keine Konfliktpunkte	1	
		Zwischensumme Verkehrssicherheit	10		Zwischensumme Umweltverträglichkeit	4	
		Durchschnitt Verkehrssicherheit	**2,5**	**0,8**	**Durchschnitt Umweltverträglichkeit**	**1,0**	**0,3**
3.	**Umweltverträglichkeit**			**20 %**			**20 %**
3.1	Baumbilanz (quantitativ; 14 Bestandsbäume)						
3.2	Baumbilanz (qualitativ)						
3.3	Energiebedarf (LSA)	hoher Energiebedarf für den Betrieb der LSA notwendig	5		kein Energiebedarf	1	
3.4	Flächenversiegelung	erhöhte Flächenversiegelung unteranderem durch teils doppelte Radverkehrsführung	2		erhöhte Flächenversiegelung	3	
3.5	Schadstoffemissionen	erhöhter Kraftstoffverbrauch und damit verbundene Schadstoffemissionen aufgrund von Wartezeiten und Haltevorgängen	4		geringer Kraftstoffverbrauch und damit verbundene Schadstoffemissionen aufgrund von geringen Wartezeiten und vermiedene Haltevorgänge	2	
3.6	Lärmschutz	erhöhte Lärmemissionen durch Haltevorgänge und ungleichmäßige Fahrweise	4		günstige Lärmemissionen durch geringe Geschwindigkeiten, gleichmäßige Fahrweise	2	
		Zwischensumme Umweltverträglichkeit	15		Zwischensumme Wirtschaftlichkeit	8	
		Durchschnitt Umweltverträglichkeit	**3,8**	**0,8**	**Durchschnitt Wirtschaftlichkeit**	**2,0**	**0,4**
4.	**Straßenraumgestaltung**			**15 %**			**15 %**
4.1	Querschnitt (Regel-/Mindestbreiten)	teilweise doppelte Radverkehrsführung, Mindestbreiten werden überall eingehalten	2		Mindestbreiten werden überall eingehalten	2	
4.2	Flächenbedarf	mittel	2		hoch	3	
4.3	Nachhaltigkeit in Bezug auf verkehrliche Entwicklung/ Ausbaumöglichkeit	geringe Ausbaumöglichkeiten, Leistungsfähigkeit des signalisierten Knotens nicht ausgelastet	2		geringe Ausbaumöglichkeiten, Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs nicht ausgelastet	2	
		Zwischensumme Straßenraumgestaltung	6		Zwischensumme Wirtschaftlichkeit	7	
		Durchschnitt Straßenraumgestaltung	**2,0**	**0,3**	**Durchschnitt Wirtschaftlichkeit**	**2,3**	**0,4**
5.	**Wirtschaftlichkeit**			**15 %**			**15 %**
5.1	Grunderwerb	kein Grunderwerb notwendig	1		kein Grunderwerb notwendig	1	
5.2	Bau- und Planungskosten	Kosten für Wege und LSA	3		Kosten für Wege	2	
5.3	Betriebskosten	intensiv durch Wartung und Betrieb der LSA	4		gering	1	
		Zwischensumme Wirtschaftlichkeit	8		Zwischensumme Wirtschaftlichkeit	4	
		Durchschnitt Wirtschaftlichkeit	**2,7**	**0,4**	**Durchschnitt Wirtschaftlichkeit**	**1,3**	**0,2**
		Gesamtsumme:		**3,0**			**1,5**