

		I-V1		I-V2		I-V3		II-W		III-H-V1		III-H-V2		III-H-V4		III-HV5		III-H-V3
		Erzbergerstr. - Reuterstr.		Holländischer Platz		Halitplatz - Mombachstr.		Wolfhager Straße		Freibad		Kuckucksweg		Uhrtürmchen		Karlishafener Str.		Rasentallee
		Straßenbahn	BRT	Straßenbahn	BRT	Straßenbahn	BRT	Straßenbahn	BRT	Straßenbahn	BRT	Straßenbahn	BRT	Straßenbahn	BRT	Straßenbahn	BRT	BRT
1.1 a)	Zuverlässigkeit, Störungsanfälligkeit LSA/Knoten Kategorie	3,33	3,33	3,33	3,33	3,40	3,33	1,73	1,73	2,60	2,60	1,40	1,40	1,67	1,67	1,86	1,86	2,00
1.1 b)	Zuverlässigkeit, Störungsanfälligkeit eigene ÖV-Spur	2,56	2,56	3,10	3,10	1,98	3,10	2,53	2,53	3,22	3,22	2,24	3,47	2,50	3,51	2,24	3,33	3,39
<b>1.1 gesamt</b>		<b>2,82</b>	<b>2,82</b>	<b>3,18</b>	<b>3,18</b>	<b>2,45</b>	<b>3,18</b>	<b>2,27</b>	<b>2,27</b>	<b>3,01</b>	<b>3,01</b>	<b>1,96</b>	<b>2,78</b>	<b>2,22</b>	<b>2,90</b>	<b>2,11</b>	<b>2,84</b>	<b>2,93</b>
1.2 a)	Verkehrsablauf, Flächenkonkurrenz im Querschnitt zw. ÖPNV und Radverkehr	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	2,36	2,36	3,08	3,08	1,47	1,32	1,46	1,33	2,51	2,08	2,28
1.2 b)	Radverkehrsnetz über Planung legen (großer Anteil bedeutender Radrouten ist eher konfliktträchtig)	2,36	2,36	1,77	1,77	2,78	2,78	1,40	1,40	4,00	4,00	2,47	2,32	2,73	2,52	2,46	2,33	2,53
<b>1.2 gesamt</b>		<b>1,68</b>	<b>1,68</b>	<b>1,38</b>	<b>1,38</b>	<b>1,89</b>	<b>1,89</b>	<b>1,88</b>	<b>1,88</b>	<b>3,54</b>	<b>3,54</b>	<b>1,97</b>	<b>1,82</b>	<b>2,10</b>	<b>1,93</b>	<b>2,48</b>	<b>2,20</b>	<b>2,41</b>
1.3 a)	Verkehrsablauf, Flächenkonkurrenz im Querschnitt zw. ÖPNV und Kfz-Verkehr	1,90	2,16	2,65	2,53	1,48	1,54	2,53	2,53	3,53	3,53	2,24	2,16	2,50	2,36	2,66	2,47	2,88
1.3 b)	Netzbedeutung und Tagesleistung der Straße (je höher die Straße in der Hierarchie sowie je mehr belastet, desto konfliktträchtiger)	2,69	2,69	3,22	3,22	2,27	2,27	3,77	3,77	2,92	2,92	2,01	1,84	2,31	2,10	2,25	2,05	2,10
<b>1.3 gesamt</b>		<b>2,30</b>	<b>2,43</b>	<b>2,94</b>	<b>2,87</b>	<b>1,87</b>	<b>1,91</b>	<b>3,15</b>	<b>3,15</b>	<b>3,22</b>	<b>3,22</b>	<b>2,12</b>	<b>2,00</b>	<b>2,40</b>	<b>2,23</b>	<b>2,45</b>	<b>2,26</b>	<b>2,49</b>
2.1 a)	Vorkommen von Arbeitsplätzen, Ausbildung, Universität, Schule	2,17	2,17	1,80	1,80	2,00	2,00	4,13	4,13	4,00	4,00	4,50	4,57	4,60	4,63	4,17	4,33	4,22
2.1 b)	Vorkommen von POI	2,17	2,17	1,80	1,80	1,83	1,83	3,17	3,17	2,75	2,75	3,75	3,86	3,40	3,63	3,33	3,56	3,44
<b>2.1 gesamt</b>		<b>2,17</b>	<b>2,17</b>	<b>1,80</b>	<b>1,80</b>	<b>1,97</b>	<b>1,97</b>	<b>3,93</b>	<b>3,93</b>	<b>3,75</b>	<b>3,75</b>	<b>4,35</b>	<b>4,43</b>	<b>4,36</b>	<b>4,43</b>	<b>4,00</b>	<b>4,18</b>	<b>4,07</b>
<b>2.2</b>		Verkehrssicherheit																
		Nach bisherigem Erkenntnisstand ist durch die Maßnahme keine nennenswerte Verbesserung oder Verschlechterung der Verkehrssicherheit zu erwarten.																
<b>2.3</b>		<b>2,00</b>	<b>2,00</b>	<b>1,87</b>	<b>2,00</b>	<b>2,00</b>	<b>2,00</b>	<b>1,60</b>	<b>2,00</b>	<b>2,00</b>	<b>2,00</b>	<b>2,00</b>	<b>2,00</b>	<b>2,00</b>	<b>2,00</b>	<b>2,18</b>	<b>2,13</b>	<b>2,00</b>
3.1 a)	Potentiale städtebaulicher Entwicklung (im Bestand)	3,50	3,50	3,80	3,80	4,33	4,33	3,00	3,00	1,75	1,75	1,00	2,29	1,00	2,13	1,00	2,00	4,00
3.1 b)	Potentiale städtebaulicher Entwicklung	3,67	3,67	3,80	3,80	3,67	3,67	3,75	3,75	3,00	3,00	4,50	4,71	4,20	4,50	3,67	4,20	4,11
<b>3.1 gesamt</b>		<b>3,58</b>	<b>3,58</b>	<b>3,80</b>	<b>3,80</b>	<b>4,00</b>	<b>4,00</b>	<b>3,38</b>	<b>3,38</b>	<b>2,38</b>	<b>2,38</b>	<b>2,75</b>	<b>3,50</b>	<b>2,60</b>	<b>3,31</b>	<b>2,33</b>	<b>3,10</b>	<b>4,06</b>
<b>3.2</b>		<b>4,00</b>	<b>4,00</b>	<b>4,50</b>	<b>4,50</b>	<b>2,50</b>	<b>2,50</b>	<b>3,00</b>	<b>3,00</b>	<b>3,50</b>	<b>3,50</b>	<b>1,00</b>	<b>1,86</b>	<b>1,40</b>	<b>2,00</b>	<b>2,67</b>	<b>2,78</b>	<b>3,00</b>
4.1 a)	Gebietsempfindlichkeit	2,40	2,40	2,17	2,17	2,32	2,32	2,58	2,58	3,72	3,72	3,86	3,91	3,74	3,82	3,60	3,71	3,60
4.1 b)	Lärm (Raden, Quietschen)	3,00	1,00	3,00	1,00	4,00	1,00	1,00	1,00	3,13	1,00	5,00	1,00	4,00	1,00	4,00	1,00	1,00
4.1 c)	Lärm (Bündelung von Verkehr)	2,91	2,91	1,86	1,86	3,92	3,92	2,00	2,00	4,60	4,60	5,00	4,47	3,90	3,91	4,22	3,97	2,92
<b>4.1 gesamt</b>		<b>2,77</b>	<b>2,10</b>	<b>2,34</b>	<b>1,68</b>	<b>3,41</b>	<b>2,41</b>	<b>1,86</b>	<b>1,86</b>	<b>3,82</b>	<b>3,11</b>	<b>4,62</b>	<b>3,13</b>	<b>3,88</b>	<b>2,91</b>	<b>3,94</b>	<b>2,90</b>	<b>2,50</b>
4.2	NOX-Emissionen	1,00	3,00	1,00	3,00	1,00	3,00	1,00	3,00	1,00	3,00	1,00	3,00	1,00	3,00	1,00	3,00	3,00
4.3	CO2-Emission	1,00	4,00	1,00	4,00	2,00	4,00	1,33	4,00	1,33	4,00	1,33	4,00	1,33	4,00	1,33	4,00	4,00
4.4 a)	Flächeninanspruchnahme	2,50	2,50	2,68	2,68	2,48	2,48	3,00	3,00	3,19	2,29	3,18	2,20	3,15	2,18	3,15	2,18	2,16
4.4 b)	Touchierte Landschaftsschutzgebiete	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,94	1,94	1,32	1,22	1,27	1,20	1,28	1,20	1,18
4.4 c)	Bäume	1,08	1,08	1,35	1,35	1,48	1,48	1,33	1,33	2,01	2,01	1,98	1,86	2,28	2,09	2,03	1,91	1,37
<b>4.4 gesamt</b>		<b>1,48</b>	<b>1,48</b>	<b>1,63</b>	<b>1,63</b>	<b>1,61</b>	<b>1,61</b>	<b>1,72</b>	<b>1,72</b>	<b>2,34</b>	<b>2,07</b>	<b>2,11</b>	<b>1,74</b>	<b>2,19</b>	<b>1,80</b>	<b>2,10</b>	<b>1,74</b>	<b>1,54</b>
<b>4.5</b>		<b>3,00</b>	<b>3,00</b>	<b>2,73</b>	<b>2,73</b>	<b>3,00</b>	<b>3,00</b>	<b>2,27</b>	<b>3,00</b>	<b>3,09</b>	<b>3,19</b>	<b>3,09</b>	<b>3,19</b>	<b>3,32</b>	<b>3,00</b>	<b>3,08</b>	<b>3,00</b>	<b>3,00</b>
		Einzelbewertungen zusammengerechnet																
		27,79	32,25	28,17	32,58	27,70	31,47	27,38	33,18	32,98	36,77	28,31	33,45	28,81	33,51	29,67	34,12	34,99
		Abs. Anzahl ausgefüllter und zu berücksichtigender Werte																
		12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
<b>Bewertung Teilschnitt</b>		<b>2,32</b>	<b>2,69</b>	<b>2,35</b>	<b>2,71</b>	<b>2,31</b>	<b>2,62</b>	<b>2,28</b>	<b>2,77</b>	<b>2,75</b>	<b>3,06</b>	<b>2,36</b>	<b>2,79</b>	<b>2,40</b>	<b>2,79</b>	<b>2,47</b>	<b>2,84</b>	<b>2,92</b>