

Ab-schnitt	Merkmal	Maßgebliche Anforderungen/Ziele	Bewertungskriterien/Bewertungsmerkmale	Variante 7	Variante 8.4	Variante 8.5	Variante 8.6	Variante 8.7	
Gesamstrecke Alberplatz bis Stauffenbergallee (ca. 1.500 m)	Leistungsfähigkeit Gesamtabschnitt (Ergebnis Simulation ÖPNV + MIV, Level of Service LOS, Streckengeschwindigkeiten)	ÖPNV: Reisegeschwindigkeit (*) stadtwärts: LOS B Reisegeschwindigkeit (*) landwärts: LOS B	LOS-Stufe	Streckengeschwindigkeit: in stadtw. Richtung: 22,3 km/h (LOS B) in landw. Richtung: 21,2 km/h (LOS C)	durchgängig in beiden Richtungen keine Entkopplung ÖPNV / MIV; Streckengeschwindigkeit: in stadtw. Richtung: 18,8 km/h (LOS D) in landw. Richtung: 20,8 km/h (LOS C)	Streckengeschwindigkeit: in stadtw. Richtung: 21,7 km/h (LOS C) in landw. Richtung: 21,4 km/h (LOS C)		Streckengeschwindigkeit: in stadtw. Richtung: 21,6 km/h (LOS C) in landw. Richtung: 22,1 km/h (LOS B)	
		(*) MIV: Reisegeschwindigkeit (*) stadtwärts: LOS D Reisegeschwindigkeit (*) landwärts: LOS D	LOS-Stufe	Streckengeschwindigkeit: in stadtw. Richtung: 25,3 km/h (LOS D) in landw. Richtung: 24,9 km/h (LOS D)	Streckengeschwindigkeit: in stadtw. Richtung: 20,2 km/h (LOS D) in landw. Richtung: 23,6 km/h (LOS D)	Streckengeschwindigkeit: in stadtw. Richtung: 13,5 km/h (LOS D) in landw. Richtung: 22,9 km/h (LOS D)		Streckengeschwindigkeit: in stadtw. Richtung: 25 km/h (mittlere LOS-Stufe D) in landw. Richtung mit 23,5 km/h ebenfalls Stufe D	
	Verkehrssicherheit	ÖPNV / MIV: BoStrab - Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen Gewährleistung der Verkehrssicherheit (StVO, RiLSA,...)	- gesicherte und barrierefreie Zugänge zu den Haltestellen	- an allen Haltestellen gegeben	- an stw. Haltestelle Tannenstraße nur auf einge-schränkter Länge gegeben (16,0 m statt 45,0 m)	- an allen Haltestellen gegeben	- an allen Haltestellen gegeben	- an allen Haltestellen gegeben	- an allen Haltestellen gegeben
			- eindeutige Zuordnung der Verkehrsräume	- auf gesamter Länge gegeben	- auf gesamter Länge keine separaten Verkehrsräume ÖV/IV, - Verflechtungsbereich nach Haltestellenbereichen (tlw. zwei IV-Spuren und eine ÖV-Spur) besonders bei Ausfall der DZI sicherheitsrelevant - Kombination Radverkehrsführung mit Neben-fahrbahn/Parkstreifen nördlich Paulstraße	- nur abschnittsweise gegeben, im Bereich Katharinenstraße - Bischofsweg keine separaten Verkehrsräume ÖV/IV	- nur abschnittsweise gegeben, im Bereich Katharinenstraße - Bischofsweg keine separaten Verkehrsräume ÖV/IV	- nur abschnittsweise gegeben, im Bereich Katharinenstraße - Bischofsweg keine separaten Verkehrsräume ÖV/IV	- nur abschnittsweise gegeben, im Bereich Katharinenstraße - Bischofsweg keine separaten Verkehrsräume ÖV/IV
			- sichere Querungsmöglichkeiten	an allen Knotenpunkten gegeben	an allen Knotenpunkten gegeben, kritische Einschränkungen im Bereich nördlich der Paulstraße wo Gleisbereich unmittelbar an Grünstreifen mit Bäumen grenzt	an allen Knotenpunkten gegeben	an allen Knotenpunkten gegeben	an allen Knotenpunkten gegeben	an allen Knotenpunkten gegeben
			- separate, durchgängige Radverkehrsanlagen und sichere Nutzung dieser	- auf gesamter Länge gegeben, jedoch Einschränkungen bei Andienung durch Müllfahrzeuge am Fahrbahnrand	- auf gesamter Länge nicht gegeben, infolge Überlagerung der Verkehrsräume der Straßenbahn, des Radverkehrs und Fahrzeugen der Müllentsorgung bei Andienung - Begreifbarkeit der gemeinsamen Fahrgasse Rad/ Parken nördlich der Paulstraße kritisch	- nur abschnittsweise gegeben, im Bereich Katharinenstraße - Bischofsweg keine klare Aufteilung infolge Überlagerung der Verkehrs-räume für ÖV, IV, Radverkehr und Fahrzeugen der Müllentsorgung	- nur abschnittsweise gegeben, im Bereich Katharinenstraße - Bischofsweg keine klare Aufteilung infolge Überlagerung der Verkehrs-räume für ÖV, IV, Radverkehr und Fahrzeugen der Müllentsorgung	- nur abschnittsweise gegeben, im Bereich Katharinenstraße - Bischofsweg keine klare Aufteilung infolge Überlagerung der Verkehrs-räume für ÖV, IV, Radverkehr und Fahrzeugen der Müllentsorgung	- nur abschnittsweise gegeben, im Bereich Katharinenstraße - Bischofsweg keine klare Aufteilung infolge Überlagerung der Verkehrs-räume für ÖV, IV, Radverkehr und Fahrzeugen der Müllentsorgung
			- Barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlage			- auf gesamter Länge gegeben			
	Straßennetzgestaltung	- Angemessene Anbindung angrenzender Stadtgebiete	- Abbiegebeziehungen an Knotenpunkten/Einmündungen je Fahrtrichtung mind. ein Linksabbieger und Linksabbieger in Tannenstr. West	- landwärts: 2 (Lössnitzstraße, Tannenstraße) - stadtwärts: 2 (Louisenstraße, Katharinenstraße)	- landwärts: 1 (Tannenstraße) - stadtwärts: 0 Verkehrsverlagerungen durch Entfall Linksabbieger	- landwärts: 2 (Lössnitzstraße, Tannenstraße) - stadtwärts: 1 (Katharinenstraße)	- landwärts: 2 (Lössnitzstraße, Tannenstraße) - stadtwärts: 1 (Katharinenstraße)	- landwärts: 2 (Lössnitzstraße, Tannenstraße) - stadtwärts: 1 (Katharinenstraße)	
	Lärm	- Vermeidung gesundheitsrelevanter Lärmbelastungen - Lärmvorsorge gemäß 16. BImSchV	> 65 dB(A) tagsüber und > 55 dB(A) nachts (Abschätzung)	wird überschritten (vorbehaltlich Nachweis Schallgutachten)					
	Boden / Wasser	- Minimierung Flächenversiegelung	- Eingriffsminimierung (**): > Neuversiegelung minimieren > Entsiegelungen anstreben	- zusätzliche Neuversiegelung: 3.410 m² - keine Entsiegelung	- zusätzliche Neuversiegelung: 1.950 m² - keine Entsiegelung	- zusätzliche Neuversiegelung: 3.100 m² - keine Entsiegelung	- zusätzliche Neuversiegelung: 3.100 m² - keine Entsiegelung	- zusätzliche Neuversiegelung: 3.100 m² - keine Entsiegelung	
Grunderwerb/Betroffenheiten	- Vermeidung/Minimierung Grundstückseingriffe	- Anzahl betroffener Grundstücke	- 22 betroffene Grundstücke (2859/1, 2858, 2857/2, 761, 787/1, 766/1, 732, 725/4, 735, 725/5, 717/1, 716/1, 1589i, 1589/4, 1589/6, 1622/2, 1609, 1608, 1603a, 1603, 1602, 1601a)	- 16 betroffene Grundstücke (2859/1, 2858, 2857/2, 761, 787/1, 766/1, 732, 735, 717/1, 716/1, 1589i, 1589/4, 1589/6, 1622/2, 1609, 1608)	- 22 betroffene Grundstücke (2859/1, 2858, 2857/2, 761, 787/1, 766/1, 732, 725/4, 735, 725/5, 717/1, 716/1, 1589i, 1589/4, 1589/6, 1622/2, 1609, 1608, 1603a, 1603, 1602, 1601a)	- 22 betroffene Grundstücke (2859/1, 2858, 2857/2, 761, 787/1, 766/1, 732, 725/4, 735, 725/5, 717/1, 716/1, 1589i, 1589/4, 1589/6, 1622/2, 1609, 1608, 1603a, 1603, 1602, 1601a)	- 22 betroffene Grundstücke (2859/1, 2858, 2857/2, 761, 787/1, 766/1, 732, 725/4, 735, 725/5, 717/1, 716/1, 1589i, 1589/4, 1589/6, 1622/2, 1609, 1608, 1603a, 1603, 1602, 1601a)		
Förderfähigkeit	Einhaltung der jeweiligen Förderkriterien: ÖPNV: - Errichtung barrierefreier Haltestellen, - Beschleunigung des ÖPNV, - besonderer Bahnkörper, - Streckenabschnitte mit besonderem Bahnkörper  MIV: Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, Ziele der Raumordnung und Landesplanung berücksichtigt, Planungen nach anerkannten Regeln der Technik unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit	ÖPNV: - Barrierefreiheit, - Beschleunigung des ÖPNV, - besonderer Bahnkörper, - Sperrflächen  MIV: Einhaltung der Maße nach RAS106 und begleitender Vorschriften wie Einhaltung der Vorschriften hinsichtlich zur Trassierung, zum Oberbau, zur Wasserhaltung und -beseitigung, zur Sicherheit, zur Barrierefreiheit, zu Sichtweiten etc. bei der Planung der Verkehrsanlage	Durch die Errichtung von barrierefreien Haltestellen und der Beschleunigung des ÖPNV kann eine grundsätzliche Förderfähigkeit der Variante über das ÖPNV Landesprogramm unterstellt werden.  Die Trennung und Entflechtung der Verkehrsarten wirkt sich positiv auf die Förderfähigkeit aus. Die Maße der RAS1 werden eingehalten.	Errichtung von barrierefreien Haltestellen. Keine wesentliche Verbesserung der Reisegeschwindigkeit für den ÖPNV. Durch die aufgeführten Inter-aktionen zwischen ÖPNV und MIV ist eine voll-ständige Förderung der Variante kritisch zu sehen.  Durch die aufgeführten Sicherheitsprobleme kann es auch bei Einhaltung der Maße nach der RAS1 zu einem Versagen der Förderung kommen. Eine Förderung geht auch immer mit einer Verbesserung aller am Verkehr Beteiligter einher.	Durch die Errichtung von barrierefreien Haltestellen und einer partiellen Errichtung eines besonderen Bahnkörpers sowie der Beschleunigung des ÖPNV in diesen Bereichen, kann eine grundsätzliche Förderfähigkeit der Variante über das ÖPNV Landesprogramm unterstellt werden.  Die Trennung und Entflechtung der Verkehrsarten wirkt sich positiv auf die Förderfähigkeit aus. Die Maße der RAS1 werden eingehalten.  Problematisch ist der mittlere Bereich hinsichtlich der aufgeführten Beeinträchtigungen IV/ÖV.	Durch die Errichtung von barrierefreien Haltestellen und einer partiellen Errichtung eines besonderen Bahnkörpers sowie der Beschleunigung des ÖPNV in diesen Bereichen, kann eine grundsätzliche Förderfähigkeit der Variante über das ÖPNV Landesprogramm unterstellt werden.  Die Trennung und Entflechtung der Verkehrsarten wirkt sich positiv auf die Förderfähigkeit aus. Die Maße der RAS1 werden eingehalten.  Problematisch ist der mittlere Bereich hinsichtlich der aufgeführten Beeinträchtigungen IV/ÖV.	Durch die Errichtung von barrierefreien Haltestellen und einer partiellen Errichtung eines besonderen Bahnkörpers sowie der Beschleunigung des ÖPNV in diesen Bereichen, kann eine grundsätzliche Förderfähigkeit der Variante über das ÖPNV Landesprogramm unterstellt werden.  Die Trennung und Entflechtung der Verkehrsarten wirkt sich positiv auf die Förderfähigkeit aus. Die Maße der RAS1 werden eingehalten.  Problematisch ist der mittlere Bereich hinsichtlich der aufgeführten Beeinträchtigungen IV/ÖV.		
Kosten	Gesamtbaukosten	Abschätzung, eine konkrete Kostenbenennung ist derzeit nicht möglich!	- im Vergleich höchste Kosten aller Varianten	- im Vergleich geringste Kosten aller Varianten	- Kosten höher als Variante 8.4	- Kosten höher als Variante 8.4	- Kosten höher als Variante 8.4		

Ab-schnitt	Merkmal	Maßgebliche Anforderungen/Ziele	Bewertungskriterien/Bewertungsmerkmale	Variante 7	Variante 8.4	Variante 8.5	Variante 8.6	Variante 8.7
Abschnitt 1 Albertplatz bis Katharinenstraße (ca. 320 m)	1.1 Städtebau							
	Städtebau 1: Erhalt städtebaulicher Charakter	- Erhalt prägender städtebaulicher Strukturen gemäß Erhaltungssatzung H-04 „Äußere Neustadt“ (Bewahrung des charakteristischen Erscheinungsbildes des „Grünringes“ prägenden Elemente des Grünrings)	- Erhalt der ortsbildprägenden Vorgärten mit ortstypischen Gehölzen und Einfriedungen (eiserne Zäune und Mauern) > Östliche Straßenseite (Nr. 8 bis Nr. 18) - Erhalt der ortsbildprägenden Vorgärten mit ortstypischen Gehölzen und Einfriedungen (eiserne Zäune und Mauern) > Westliche Straßenseite (Nr. 5 bis Nr. 11)	Verlust aller Vorgärten und Grünstrukturen	Erhalt / geringe Eingriffe in alle Vorgärten	Verlust aller Vorgärten und Grünstrukturen	Verlust aller Vorgärten und Grünstrukturen	Verlust aller Vorgärten und Grünstrukturen
	Städtebau 2: Erhalt der Funktion als Stadtteilzentrum im Bereich Albertplatz	- Ausreichende Nutzungsfelder für Handel und Gewerbe im Bereich Nordwestseite Albertplatz (Warenauslagen, Fahrradstellanlagen etc.) - Ausreichende Bewegungs- und Begegnungsfelder für Fußgängerverkehr insbesondere am Albertplatz - Sichere Querungsmöglichkeiten für den Fußgänger	- Bedarfsgerechte Gehwegbreiten mit Baumpflanzungen gem. EFA (> 4 m) > Östliche Straßenseite - Bedarfsgerechte Gehwegbreiten ohne Baumpflanzungen gem. EFA (> 3 m) > Westliche Straßenseite - Ausreichende Gebäudevorfächer für die Einordnung von Sondernutzungen (zusätzlich 1,0 m bis 1,5 m) - Anzahl der sicheren Querungsstellen	keine Eingriffe in die Vorgärten	keine Eingriffe in die Vorgärten	keine Eingriffe in die Vorgärten	keine Eingriffe in die Vorgärten	keine Eingriffe in die Vorgärten
	Städtebau 3: Gestaltungsqualität des Straßenraumes	- Einheitliche, ortstypische Gestaltung und Ausstattung des Straßenraums - Ausbildung von prägenden, dem Erscheinungsbild angemessenen Grünstrukturen (Straßenbaumreihen, Vorflächengestaltung) - Gestaltung und Möblierung des öffentlichen Raumes	- Einordnung prägender, raumwirksamer Großbäume durch Abstand zu Gebäuden > 4 m (östl. Straßenseite)	Abstand zu Gebäuden ca. 3,50m	Abstand zu Gebäuden ca. 8,00 m	Abstand zu Gebäuden ca. 3,00m	Abstand zu Gebäuden ca. 3,00m	Abstand zu Gebäuden ca. 3,00m
	Städtebau 4: Denkmalschutz	- Erhaltung Kulturdenkmäler inkl. Außenanlagen, Berücksichtigung der Umgebungsschutzbelange	- Vermeidung/Minimierung von Eingriffen in Bereichen mit Kulturdenkmälern - denkmalgerechte Straßenraumgestaltung/Ausstattung - Einzeldenkmale: Königsbrücker Straße Nr.: 7, 8, 9, 11, 12a, 18, 19 sowie Antonstraße 2a (Hochhaus am Albertplatz) und Brunnen an der Bautzner Straße, Katharinenstraße 1	Eingriffe in Umgebungsschutz - ohne Eingriffe: 2 Antonstraße 2a (Hochhaus); Bautzner Straße (Brunnen); Katharinenstraße 1 - mittlere Eingriffe: 1 Königsbrücker Straße 9 - starke Eingriffe: 2 Königsbrücker Straße 7, 8	Eingriffe in Umgebungsschutz - ohne Eingriffe: 3 Antonstraße 2a (Hochhaus); Bautzner Straße (Brunnen); Katharinenstraße 1 - mittlere Eingriffe: 3 Königsbrücker Straße 7-9 - starke Eingriffe: 0	Eingriffe in Umgebungsschutz - ohne Eingriffe: 2 Antonstraße 2a (Hochhaus); Bautzner Straße (Brunnen); Katharinenstraße 1 - mittlere Eingriffe: 1 Königsbrücker Straße 9 - starke Eingriffe: 2 Königsbrücker Straße 7, 8	Eingriffe in Umgebungsschutz - ohne Eingriffe: 2 Antonstraße 2a (Hochhaus); Bautzner Straße (Brunnen); Katharinenstraße 1 - mittlere Eingriffe: 1 Königsbrücker Straße 9 - starke Eingriffe: 2 Königsbrücker Straße 7, 8	Eingriffe in Umgebungsschutz - ohne Eingriffe: 2 Antonstraße 2a (Hochhaus); Bautzner Straße (Brunnen); Katharinenstraße 1 - mittlere Eingriffe: 1 Königsbrücker Straße 9 - starke Eingriffe: 2 Königsbrücker Straße 7, 8
	1.2 Verkehr							
	Verkehr 1: ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr)	- Störungsarmer Verkehrsablauf - Qualität des Verkehrsablaufes an Knotenpunkten Katharinenstraße, Albertplatz (ohne Berechnung)	- besonderer Bahnkörper (Länge) / Sperrfläche - geringe Interaktionen ÖPNV/andere Verkehrsarten incl. Ver-/Entsorgung - separate Fahrspuren ÖPNV / MIV - Mischfahrstreifen ÖPNV / MIV - LOS A - Zufahrt Albertplatz	baulich kein besonderer Bahnkörper, aber Sperrfläche im Gleisbereich und je Fahrtrichtung ein MIV-Fahrstreifen neben Gleis; wenige Interaktionen; in Knotenzufahrt KP Katharinenstr. Nord Linksabbieger auf dem Gleis	kein besonderer Bahnkörper und je Fahrtrichtung nur ein Fahrstreifen als Mischfahrstreifen IV/ÖV >> unmittelbare Kopplung IV - ÖV mit entsprechend vielen Interaktionen; infolge fehlender Parkflächen im Straßenraum erfolgt Andienung/Wartung auf den Radfahrstreifen mit entsprechender Behinderung der Straßenbahn; zusätzl. Haltlicht-LSA nördl. Albertplatz vor Verflechtung ÖPNV/MIV in landw. Richtung; in Knotenzufahrten keine Linksabbieger auf Gleis	besonderer Bahnkörper auf 260 m Länge in beide Richtungen, je Fahrtrichtung ein MIV-Fahrstreifen; keine Interaktionen; in Knotenzufahrt KP Katharinenstr. Nord Linksabbieger auf dem Gleis	besonderer Bahnkörper auf 260 m Länge in beide Richtungen, je Fahrtrichtung ein MIV-Fahrstreifen; keine Interaktionen; in Knotenzufahrt KP Katharinenstr. Nord Linksabbieger auf dem Gleis	besonderer Bahnkörper auf 260 m Länge in beide Richtungen, je Fahrtrichtung ein MIV-Fahrstreifen; keine Interaktionen; in Knotenzufahrt KP Katharinenstr. Nord Linksabbieger auf dem Gleis
	Verkehr 2: Kraftfahrzeuge	- Qualität des Verkehrsablaufes an Knotenpunkten	- LOS C	KP Katharinenstraße: sehr gute Verkehrsqualitäten (LOS A)	KP Katharinenstraße: gute Verkehrsqualität (LOS A u. B)	KP Katharinenstraße: sehr gute Verkehrsqualitäten (LOS A)	analog Variante 8.5: KP Katharinenstraße: sehr gute Verkehrsqualitäten (LOS A)	analog Variante 8.5: KP Katharinenstraße: sehr gute Verkehrsqualitäten (LOS A)
	Verkehr 3: Radverkehr	- anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen gemäß Richtlinien (ERA/RAS/06)	- Radfahrstreifen, Breite mindestens 1,85 m; ggf. zusätzlich Sicherheitsabstände	gegeben	gegeben	gegeben	gegeben	gegeben
	Verkehr 4: Fußgänger	- anforderungsgerechte Gehwegbreite gemäß EFA mit Berücksichtigung der Neupflanzung von Straßenbäumen - Ausreichende und sichere Querungsmöglichkeiten über die Königsbrücker Straße	- Grundanforderung mit Baumstandorten = 4,0 m (Ostseite), Grundanforderung ohne Baumstandorte = 3,0 m (Westseite) - an Knotenpunkten sichere Querungen	westliche Straßenseite: 3,20 - 3,30 m; östliche Straßenseite: 3,50 m	westliche Straßenseite: 3,50 m; östliche Straßenseite: 3,50 m	westliche Straßenseite: 3,20 - 3,30 m; östliche Straßenseite: 3,50 m	westliche Straßenseite: 3,20 - 3,30 m; östliche Straßenseite: 3,50 m	westliche Straßenseite: 3,20 - 3,30 m; östliche Straßenseite: 3,50 m
Verkehr 5: Parken/Lieferung/Entsorgung	- Gewährleistung Müllentsorgung, Baumpflege- sowie Wartungsarbeiten der Öffentlichen Beleuchtung mit Vorbeifahrermöglichkeit für Straßenbahn	- Ausreichende Anzahl Vorbeifahrermöglichkeit Strab an Müll-fahrzeug in Abhängigkeit vom Entsorgungsintervall/-dauer (ggf. punktuell) und Fahrzeugen der Straßenunterhaltung	landwärts und stadtwärts ausreichend gegeben, infolge Trennung der Verkehrsräume für ÖV und IV sowie Planung separater überbreiterer Fahrbahn mit 5,50 m Breite zur Gewährleistung der Vorbeifahrt	landwärts und stadtwärts gegeben, infolge Berücksichtigung der Verkehrsräume für das Müllfahrzeug im Straßenrandbereich für Vorbeifahrt der Straßenbahn und IV, in stadtwärtige Richtung Andienung Grundstücke über Stetzcher Straße und Aufweitungsbereich Zufahrt Albertplatz	landwärts und stadtwärts ausreichend gegeben, infolge Trennung der Verkehrsräume für ÖV und IV sowie Planung separater überbreiterer Fahrbahn mit 5,50 m Breite zur Gewährleistung der Vorbeifahrt	landwärts und stadtwärts ausreichend gegeben, infolge Trennung der Verkehrsräume für ÖV und IV sowie Planung separater überbreiterer Fahrbahn mit 5,50 m Breite zur Gewährleistung der Vorbeifahrt	landwärts und stadtwärts ausreichend gegeben, infolge Trennung der Verkehrsräume für ÖV und IV sowie Planung separater überbreiterer Fahrbahn mit 5,50 m Breite zur Gewährleistung der Vorbeifahrt	
1.3 Umwelt								
Umwelt 1: Luftreinhaltung	- Umsetzung Luftreinhaltungsplanung	- Schaffung guter Bedingungen für Nutzung ÖPNV und Radfahrer, um ein Anwachsen des MIV zu verhindern - guter Verkehrsablauf (ohne gegenseitige Störungen)	- Schaffung guter Bedingungen für Nutzung ÖPNV und Radfahrer, um ein Anwachsen des MIV zu verhindern - guter Verkehrsablauf	- Schaffung guter Bedingungen für Nutzung ÖPNV und Radfahrer, um ein Anwachsen des MIV zu verhindern - Behinderungen im Verkehrsablauf	- Schaffung guter Bedingungen für Nutzung ÖPNV und Radfahrer, um ein Anwachsen des MIV zu verhindern - guter Verkehrsablauf	- Schaffung guter Bedingungen für Nutzung ÖPNV und Radfahrer, um ein Anwachsen des MIV zu verhindern - guter Verkehrsablauf	- Schaffung guter Bedingungen für Nutzung ÖPNV und Radfahrer, um ein Anwachsen des MIV zu verhindern - guter Verkehrsablauf	
Umwelt 2: Bäume	- Umsetzung Straßenbaumentwicklungskonzept	- Erhalt vorhandener Großgehölzstrukturen (insgesamt) - Minimierung notwendiger Fällungen - Realisierung von Neupflanzungen	- Neupflanzungen: 12 Stck - erforderliche Baumfällungen: 24 Stck - öffentlich: 15 Stck / privat: 9 Stck	- Neupflanzungen: 13 Stck - erforderliche Baumfällungen: 21 Stck - öffentlich: 12 Stck / privat: 9 Stck	- Neupflanzungen: 12 Stck - erforderliche Baumfällungen: 24 Stck - öffentlich: 15 Stck / privat: 9 Stck	- Neupflanzungen: 12 Stck - erforderliche Baumfällungen: 24 Stck - öffentlich: 15 Stck / privat: 9 Stck	- Neupflanzungen: 12 Stck - erforderliche Baumfällungen: 24 Stck - öffentlich: 15 Stck / privat: 9 Stck	

Ab-schnitt	Merkmal	Maßgebliche Anforderungen/Ziele	Bewertungskriterien/Bewertungsmerkmale	Variante 7	Variante 8.4	Variante 8.5	Variante 8.6	Variante 8.7																												
Abschnitt 2 straße bis Paulstraße (ca. 680 m)	2.1 Städtebau Städtebau 1: Erhalt städtebaulicher Charakter	Erhalt prägender städtebaulicher Bebauungsstrukturen gemäß Erhaltungssatzung H-04 Äußere Neustadt > Erhalt der Vorgärten/begrünter Gebäudevorfälle auf der westlichen Straßenseite > keine Beeinträchtigung der vielgestaltigen Fassadengestaltung der gründerzeitlichen geschlossenen Bebauung > Erhalt der charakteristischen Ausstattungsmerkmale des öffentlichen Raumes	- Erhalt des ortsbildprägenden Vorgartens sowie der Einfriedung Königsbrücker Straße Nr. 19  - Nr. 21 (Postgebäude): Erhalt des Ensembles ehemaliges Postgebäude mit proportional dimensionierter Vorfläche  - Erhalt der Nebenfahrbahn im Abschnitt Scheunenhofstraße bis Eschenstraße mit charakteristischen Gestaltungs- und Ausstattungsmerkmalen (Material, Querschnittsgestaltung)  - Erhalt der Gebäudevorfälle/ggf. Vorgärten im Abschnitt Nr. 45 (Trollhus) bis 53 mit ortstypischen Vorflächenstrukturen  - Erhalt der Gebäudevorfälle der „Schauburg“ mit ausreichender Dimensionierung (> 10 m)  - Erhalt der straßenbildprägenden Grünstrukturen (u.a. Naturdenkmal Flatterulme)  - Erhalt/Wiederverwendung ortstypischer, einheitliche Materialien  - Lineare bzw. auf die Gebäude bezogene Bordverläufe (Köbrü 45 nördlich)																																	
				keine Eingriffe in den Vorgarten																																
				Starke Eingriffe in die Gebäudevorfälle, teilweise Erhalt der Gehölze				Geringe Eingriffe in die Gebäudevorfälle, weitestgehender Erhalt der Grünfläche / Gehölze				Eingriffe in die Gebäudevorfälle, teilweise Erhalt von Gehölzen																								
				kein Gehweg infolge notwendiger Fahrbahnbreiten, eingeschränkter Gestaltungsspielraum				Gliederung Gehweg und Fahrbahn möglich, Sondernutzungen gewährleistet				Gliederung Gehweg und Fahrbahn möglich, Sondernutzungen gewährleistet																								
				Kein Erhalt der Vorgärten und Gebäudevorfälle				Erhalt bzw. geringe Eingriffe und Neugestaltung der Gebäudevorfälle / Vorgärten				Geringe Eingriffe in die Gebäudevorfälle und Vorgärten mit teilweise Erhalt der ortstypischen Vorflächenstrukturen																								
				Breite 8,70 m				Breite 11,80 m				Breite 10,47 m																								
				ungenügende Flächenverfügbarkeit zur Integration der Flatterulme in den Straßenraum durch starke Verbreiterung der Fahrbahnen gegeben				ausreichende Flächenverfügbarkeit zur Integration der Flatterulme in den Straßenraum gegeben				ausreichende Flächenverfügbarkeit zur Integration der Flatterulme in den Straßenraum gegeben																								
				ungenügende Flächenverfügbarkeit zur Integration der Flatterulme in den Straßenraum durch starke Verbreiterung der Fahrbahnen gegeben				ungenügende Flächenverfügbarkeit zur Integration der Flatterulme in den Straßenraum durch starke Verbreiterung der Fahrbahnen gegeben				ausreichende Flächenverfügbarkeit zur Integration der Flatterulme in den Straßenraum gegeben																								
				In allen Varianten möglich. Erarbeitung und Umsetzung eines einheitlichen Material- und Ausstattungskonzeptes wird in der weiteren Planung erforderlich.																																
				Geringe Bordverzierungen auf der östlichen Straßenseite (Einordnung einer angehobenen Fahrbahn)				Geringe Bordverzierungen auf der östlichen Straßenseite (Einordnung einer angehobenen Fahrbahn)				Bordverzierungen auf der östlichen und westlichen Straßenseite																								
				Bordverziehung durch die Einordnung der Haltestellenkaps				Bordverziehung durch die Einordnung der Haltestellenkaps				Bordverziehung durch die Einordnung der Haltestellenkaps																								
				Städtebau 2: Erhalt der Funktion als Stadtteilzentrum	Erhalt/Schaffung von Nutzungs- und Aufenthaltsqualitäten der Seitenräume / Gebäudevorfälle - Ausreichende Nutzungsfelder für Handel und Gewerbe (Warenauslagen, Freischankflächen, Fahrradabstellanlagen) - Ausreichende Bewegungs- und Begegnungsfelder für den Fußgängerverkehr mit genügend Querungsmöglichkeiten dem OTZ angemessene ÖPNV-Erreichbarkeit - Ausreichende Anzahl an Kunden- und Besucherstellplätzen - Multifunktionale Nutzung von Flächen im Seitenraum (z.B. niveaugleiche Stellplätze / Gehwege, Nutzung) - Ausreichende Andienungsflächen	- Ausreichende Gewegbreiten vor Gebäude Nr. 32 (Bäckerei Rissmann), mind. 4,50 m mit 2,50 m Gehweg zzgl. 2,00 m Aufstellfläche für Fußgängerfurt  - Gehwegbreiten im Abschnitt Nr. 22 bis Nr. 76 Ausreichend dimensionierte Gebäudevorfälle als Aufenthalts-, Bewegungs- und Begegnungsfelder - durchgängige Berücksichtigung von Sondernutzungsflächen für Warenauslagen/Freischankflächen gemäß EFA von >5 m incl. der Nutzungsflächen für Handel und Gewerbe  - Querungslänge bzw. Anzahl der zu querenden Fahrspuren, Trennwirkung  - Ausreichende ÖPNV-Erschließung  - Anzahl/Lage der Andienungsflächen für Gebäude ohne rückwärtige Erschließung	Unterschreitung der Gehwegbreiten vor dem Gebäudeeingang; Konflikt Aufmerksamkeitsfeld – Gebäudeeingang Engstelle Einmündung Luisenstraße	Unterschreitung der Gehwegbreiten in der Luisenstraße	Unterschreitung der Gehwegbreiten in der Luisenstraße	Unterschreitung der Gehwegbreiten in der Luisenstraße	Unterschreitung der Gehwegbreiten in der Luisenstraße	Unterschreitung der Gehwegbreiten in der Luisenstraße																								
gute ÖPNV-Erschließung (Haltestellen Luisenstraße, Bischofsweg)																																				
direkte Andienung im Abschnitt 62 bis 74 (Haltestelle Bischofsweg) nicht möglich, Unterschreitung der Gehwegbreiten durch die Einordnung einer Andienfläche vor REWE-Markt													direkte Andienung im Abschnitt 62 bis 74 (Haltestelle Bischofsweg) nicht möglich, Unterschreitung der Gehwegbreiten durch die Einordnung einer Andienfläche vor REWE-Markt				direkte Andienung im Abschnitt 62 bis 74 (Haltestelle Bischofsweg) nicht möglich, Unterschreitung der Gehwegbreiten durch die Einordnung einer Andienfläche vor REWE-Markt																			
direkte Andienung im Abschnitt 62 bis 74 (Haltestelle Bischofsweg) nicht möglich, Einordnung einer Andienfläche vor REWE möglich													direkte Andienung im Abschnitt 62 bis 74 (Haltestelle Bischofsweg) nicht möglich, Einordnung einer Andienfläche vor REWE möglich				direkte Andienung im Abschnitt 62 bis 74 (Haltestelle Bischofsweg) nicht möglich, Einordnung einer Andienfläche vor REWE möglich																			
Städtebau 3: Gestaltungsqualität des Straßenraumes	Einheitliche, ortstypische Gestaltung und Ausstattung des Straßenraumes Erhalt/Schaffung von prägenden, dem Erscheinungsbild angemessenen Grünstrukturen (Straßenbaumreihen, Vorflächen-Vorgartengestaltung) Gestaltung und Möblierung des öffentlichen Raumes zur Schaffung von Nutzungs- und Aufenthaltsqualitäten	- Einordnung mit der Bebauungsstruktur korrespondierender Straßenbäume (gleichmäßiges Baumraster, räumliche Fassung des Straßenraumes, ortstypische Baumarten und Wuchsformen) durch Abstand zu Gebäuden > 4 m  - Ausreichende Dimensionierung der Seitenräume zur Schaffung von Aufenthaltsqualitäten  - Verwendung ortstypischer Materialien (u.a. Granitkrustenplatten für Gehwege) - Verwendung einheitlicher, dem Straßenraumcharakter entsprechende Ausstattungs- und Möblierungselemente  - Umsetzung eines einheitlichen Mast- und Beleuchtungskonzeptes	Abstand zu Gebäuden im Abschnitt Köbrü 38 bis 74: ca. 3,50 m; damit ist Einordnung groß- bzw. mittelkroniger Bäume nicht möglich										(I) Die Veränderung der Planungsanforderung mit Transversenverschiebung um ca. 1,30 m nach Westen analog V8.7 ist für alle Varianten 8 x ansetzbar, damit Abstand zu Gebäuden im Abschnitt Köbrü 38 bis 74: ca. 5,35 m und Einordnung mittelkroniger Bäume möglich	(I) Die Veränderung der Planungsanforderung mit Transversenverschiebung um ca. 1,30 m nach Westen analog V8.7 ist für alle Varianten 8 x ansetzbar, damit Abstand zu Gebäuden im Abschnitt Köbrü 38 bis 74: ca. 5,35 m und Einordnung mittelkroniger Bäume möglich	(I) Die Veränderung der Planungsanforderung mit Transversenverschiebung um ca. 1,30 m nach Westen analog V8.7 ist für alle Varianten 8 x ansetzbar, damit Abstand zu Gebäuden im Abschnitt Köbrü 38 bis 74: ca. 5,35 m und Einordnung mittelkroniger Bäume möglich	(I) Die Veränderung der Planungsanforderung mit Transversenverschiebung um ca. 1,30 m nach Westen analog V8.7 ist für alle Varianten 8 x ansetzbar, damit Abstand zu Gebäuden im Abschnitt Köbrü 38 bis 74: ca. 5,35 m und Einordnung mittelkroniger Bäume möglich																				
																	Erarbeitung und Umsetzung eines einheitlichen Material- und Ausstattungskonzeptes erfolgt in den weiteren Planungsschritten.																			
																	Hohes Potential zur Um- und Neugestaltung von Flächen mit hoher Nutzungs- und Aufenthaltsqualität in Abhängigkeit von der Flächenverfügbarkeit in den Seitenräumen				Hohes Potential zur Um- und Neugestaltung von Flächen mit hoher Nutzungs- und Aufenthaltsqualität in Abhängigkeit von der Flächenverfügbarkeit in den Seitenräumen				Hohes Potential zur Um- und Neugestaltung von Flächen mit hoher Nutzungs- und Aufenthaltsqualität in Abhängigkeit von der Flächenverfügbarkeit in den Seitenräumen, jedoch starke Einschränkungen auf der Westseite im Bereich Schauburg											
																	Hohes Potential zur Um- und Neugestaltung von Flächen mit hoher Nutzungs- und Aufenthaltsqualität in Abhängigkeit von der Flächenverfügbarkeit in den Seitenräumen				Hohes Potential zur Um- und Neugestaltung von Flächen mit hoher Nutzungs- und Aufenthaltsqualität in Abhängigkeit von der Flächenverfügbarkeit in den Seitenräumen				Hohes Potential zur Um- und Neugestaltung von Flächen mit hoher Nutzungs- und Aufenthaltsqualität in Abhängigkeit von der Flächenverfügbarkeit in den Seitenräumen											
																	Städtebau 4: Denkmalschutz	Erhaltung Kulturdenkmäler inkl. Außenanlagen, Berücksichtigung der Umgebungsschutzbelange	- Vermeidung/Minimierung von Eingriffen in Bereichen mit Kulturdenkmälern denkmalgerechte Straßenraumgestaltung/Ausstattung Einzeldenkmale: Königsbrücker Straße Nr.: 21, 37-41, 43-45, 47-48, 50-51, 54, 58, 59-60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74 sowie Schauburg; Schweppnitzer Straße Nr.: 2; Eschenstraße Nr.: 1	Eingriffe in Umgebungsschutz ohne Eingriffe: 5 Königsbrücker Straße 38, 40, 44, 59, 78 - mittlere Eingriffe: 14 Königsbrücker Straße 46-50, 54-74 starke Eingriffe: 8 Königsbrücker Straße 35, 37-43, 51; Eschenstraße 1; Schweppnitzer Straße 2 - sehr starke Eingriffe: 3 Königsbrücker Straße 21 (Post), 47, 55 (Kino)	Eingriffe in Umgebungsschutz ohne Eingriffe: 5 Königsbrücker Straße 38, 40, 44, 59, 78 - mittlere Eingriffe: 14 Königsbrücker Str. 21, 35, 37-43, 46-50, 47, 51, 55; Eschenstraße 1; Schweppnitzer Straße 2 starke Eingriffe: 11 Königsbrücker Straße 54-74 - sehr starke Eingriffe: 0	Eingriffe in Umgebungsschutz ohne Eingriffe: 5 Königsbrücker Straße 38, 40, 44, 59, 78 - mittlere Eingriffe: 22 Königsbrücker Straße 35, 37-43, 46-50, 51, 54-74; Eschenstraße 1; Schweppnitzer Straße 2 starke Eingriffe: 3 Königsbrücker Straße 21, 47, 51 - sehr starke Eingriffe: 0	Eingriffe in Umgebungsschutz ohne Eingriffe: 5 Königsbrücker Straße 38, 40, 44, 59, 78 - mittlere Eingriffe: 21 Königsbrücker Straße 35, 37-43, 46-50, 54-74; Eschenstraße 1; Schweppnitzer Straße 2 starke Eingriffe: 3 Königsbrücker Straße 21, 47, 51 - sehr starke Eingriffe: 1 Königsbrücker Straße 55 (Kino)	Eingriffe in Umgebungsschutz ohne Eingriffe: 5 Königsbrücker Straße 38, 40, 44, 59, 78 - mittlere Eingriffe: 12 Königsbrücker Straße 35, 54-74 starke Eingriffe: 13 Eschenstraße 1; Schweppnitzer Straße 2 - sehr starke Eingriffe: 0												
																									Eingriffe in Denkmalsubstanz: - mittlere Eingriffe: 0 starke Eingriffe: 0 - sehr starke Eingriffe: 1 Königsbrücker Straße 45 (Trollhus)				Eingriffe in Denkmalsubstanz: - mittlere Eingriffe: 1 Königsbrücker Straße 45 (Trollhus) starke Eingriffe: 0 - sehr starke Eingriffe: 0				Eingriffe in Denkmalsubstanz: - mittlere Eingriffe: 1 Königsbrücker Straße 45 (Trollhus) starke Eingriffe: 0 - sehr starke Eingriffe: 0			
																									Eingriffe in Denkmalsubstanz: - mittlere Eingriffe: 0 starke Eingriffe: 0 - sehr starke Eingriffe: 0				Eingriffe in Denkmalsubstanz: - mittlere Eingriffe: 1 Königsbrücker Straße 45 (Trollhus) starke Eingriffe: 0 - sehr starke Eingriffe: 0				Eingriffe in Denkmalsubstanz: - mittlere Eingriffe: 1 Königsbrücker Straße 45 (Trollhus) starke Eingriffe: 0 - sehr starke Eingriffe: 0			

Ab-schnitt	Merkmal	Maßgebliche Anforderungen/Ziele	Bewertungskriterien/Bewertungsmerkmale	Variante 7	Variante 8.4	Variante 8.5	Variante 8.6	Variante 8.7		
Katharinen	<b>2.2 Verkehr</b>									
	Verkehr 1: ÖPNV (Öffentlicher Personenverkehr)	- Störungsarmer Verkehrsablauf	- besonderer Bahnkörper (Länge) / Sperrfläche - geringe Interaktionen ÖPNV/andere Verkehrsarten incl. Ver-/Entsorgung - separate Fahrspuren ÖPNV/MIV - Mischfahrstreifen ÖPNV/MIV	kein besonderer Bahnkörper, je Fahrtrichtung zwei Fahrstreifen, davon einer als Mischfahrstreifen MIV/ÖPNV; wenig Interaktionen;  am Knotenpunkt Louisen-/Lössnitzstraße beidseitig Linksabbieger auf Gleis; keine Behinderung durch Rechtsabbieger aufgrund separater Fahrspur neben Gleis	kein besonderer Bahnkörper, je Fahrtrichtung nur ein Fahrstreifen als Mischfahrstreifen MIV/ÖPNV bzw. stellenweise Fahrspur neben dem Gleis >> unmittelbare Kopplung MIV - ÖPNV mit entspr. vielen Interaktionen; in Knotenzufahrten keine Linksabbieger auf Gleis;  Behinderungen durch Rechtsabbieger aufgrund Mischfahrstreifen ÖV/IV	kein besonderer Bahnkörper, je Fahrtrichtung nur ein Fahrstreifen als Mischfahrstreifen MIV/ÖPNV bzw. abschnittsweise Fahrspur neben dem Gleis >> teilweise Kopplung MIV - ÖPNV mit entspr. Interaktionen, am Knotenpunkt Louisen-/Lössnitzstraße 1mal Linksabbieger zwischen Gleis; Behinderungen durch Rechtsabbieger aufgrund Mischfahrstreifen ÖV/IV	kein besonderer Bahnkörper, je Fahrtrichtung nur ein Fahrstreifen als Mischfahrstreifen MIV/ÖPNV bzw. abschnittsweise Fahrspur neben dem Gleis >> teilweise Kopplung MIV - ÖPNV mit entspr. Interaktionen; in Knotenzufahrten 1mal Linksabbieger auf Gleis, am KP Bischofsweg in stadtw. Rtg. Zufahrt u. Abfluß zwei Fahrstreifen (davon ein Mischfahrstreifen MIV/ÖV); Behinderungen durch Rechtsabbieger aufgrund Mischfahrstreifen ÖV/IV	kein besonderer Bahnkörper, je Fahrtrichtung nur ein Fahrstreifen als Mischfahrstreifen MIV/ÖPNV bzw. abschnittsweise Fahrspur neben dem Gleis >> teilweise Kopplung MIV - ÖPNV mit entspr. Interaktionen; in Knotenzufahrten 1mal Linksabbieger auf Gleis, am KP Bischofsweg Zufahrt Nord separater Rechtsabbiegerstreifen und ein Mischfahrstreifen MIV/ÖPNV; Behinderungen durch Rechtsabbieger aufgrund Mischfahrstreifen ÖV/IV		
		- Qualität des Verkehrsablaufes an Knotenpunkten Königsbrücker Straße Bischofsweg Louisenstraße	- Königsbrücker Straße: LOS A, ggf. B (Louisenstraße) LOS B (Bischofsweg)	KP Lössnitzstraße/Louisenstraße: gute Verkehrsqualitäten (LOS A u. B) mit Aufhebung Einbahnstraße Zufahrt Louisenstraße KP Bischofsweg: gute Verkehrsqualitäten (LOS A u. B) kaum Behinderung und reduzierte Störanfälligkeit durch ausreichende Leistungsfähigkeit mit zweitem MIV/ÖV-Mischfahrstreifen in Zufahrt Nord	KP Lössnitzstraße/Louisenstraße: gute Verkehrsqualitäten (LOS A u. B) mit Aufhebung Einbahnstraße KP Bischofsweg: noch ausreichende Verkehrsqualität (LOS B u. D) kritischer MIV-Leistungsfähigkeitsengpaß in Zufahrt Nord hat negative Auswirkung auf ÖPNV	KP Lössnitzstraße/Louisenstraße: sehr gute Verkehrsqualitäten (LOS A) mit Louisenstraße als wegführende Einbahnstraße KP Bischofsweg: gute Verkehrsqualitäten (LOS B) durch besonderen Gleiskörper in Zufahrt Nord hat MIV keine negative Wirkung auf ÖPNV		KP Lössnitzstraße/Louisenstraße: sehr gute Verkehrsqualitäten (LOS A) mit Louisenstraße als wegführende Einbahnstraße KP Bischofsweg: gute Verkehrsqualitäten (2x LOS B) Zufahrt Nord: reduzierte Störanfälligkeit durch ausreichende Leistungsfähigkeit mit separatem MIV-Rechtsabbiegerfahrstreifen		
		- barrierefreie Haltestellen mit anforderungsgerechten Warteflächen	- barrierefreie Haltestellenlänge 45 m - bei Warteflächen im Seitenraum: gemäß EFA zusätzlich mind. 1,50 m zur Grundanforderung der durchgehenden Gehwegbreite (5,0 m) im betrachteten Straßenabschnitt	Hst Louisenstraße: erfüllt  Hst Bischofsweg: Länge gewährleistet Breite lw. um ca. 0,5 m nicht erfüllt, Breite stw. um ca. 1,5 m nicht erfüllt	Hst Louisenstraße: Länge lw. eingeschränkt auf 41,0 m; Breite erfüllt  Hst Bischofsweg: Länge gewährleistet, Breite lw. um ca. 2,0 m nicht erfüllt, Breite stw. um ca. 2,5 m nicht erfüllt	Hst Louisenstraße: Länge lw. eingeschränkt auf 41,0 m; Breite erfüllt  Hst Bischofsweg: Länge gewährleistet, Breite lw. um ca. 0,7 m nicht erfüllt, Breite stw. um ca. 2,5 m nicht erfüllt	Hst Louisenstraße: Länge lw. eingeschränkt auf 41,0 m; Breite erfüllt  Hst Bischofsweg: Länge gewährleistet, Breite lw. um ca. 0,7 m nicht erfüllt, Breite stw. um ca. 2,5 m nicht erfüllt	Hst Louisenstraße: Länge lw. eingeschränkt auf 41,0 m; Breite erfüllt  Hst Bischofsweg: Länge gewährleistet, Breite lw. um ca. 0,7 m nicht erfüllt	Hst Louisenstraße: Länge lw. eingeschränkt auf 41,0 m; Breite erfüllt  Hst Bischofsweg: Länge gewährleistet, Breite lw. um ca. 0,7 m nicht erfüllt	
	Verkehr 2: Kraftfahrzeuge	- Qualität des Verkehrsablaufes an Knotenpunkten	- Königsbrücker Straße: LOS C	KP Lössnitzstraße/Louisenstraße: gute Verkehrsqualitäten (LOS A u. B) mit Aufhebung Einbahnstraße Zufahrt Louisenstraße KP Bischofsweg: akzeptable Verkehrsqualitäten (mind. LOS C)	KP Lössnitzstraße/Louisenstraße: gute Verkehrsqualitäten (LOS A) mit Louisenstraße als wegführende Einbahnstraße KP Bischofsweg: Annäherung an Leistungsfähigkeitsgrenze: unzureichende Kapazität in Zufahrt Nord (LOS E)	KP Lössnitzstraße/Louisenstraße: gute Verkehrsqualitäten (LOS A u. B) mit Louisenstraße als wegführende Einbahnstraße KP Bischofsweg: Überlastung, durch fehlenden ÖV-Einfluß auf MIV in Zufahrt Nord (Gleiskörper) entstehen inakzeptable Wartezeiten mit LOS F, Rückstau über nachfolgenden KP Tannenstraße hinaus		KP Lössnitzstraße/Louisenstraße: gute Verkehrsqualitäten (LOS A u. B) mit Louisenstraße als wegführende Einbahnstraße KP Bischofsweg: akzeptable Verkehrsqualitäten (mind. LOS C)		
	Verkehr 3: Radverkehr	- anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen gemäß ERA/RASt 06	- Radfahrstreifen, Breite mindestens 1,85 m; ggf. zusätzlich Sicherheitsabstände		gegeben					
	Verkehr 4: Fußgänger	- anforderungsgerechte Gehwegbreite gemäß EFA	- Grundanforderung ≥ 5 m		Ostseite: überwiegend 4,1 - 4,5 m  Bäckerei Rissmann: 3,0 m	Ostseite: (!) Veränderung der Planungsanforderung mit Trassenverschiebung um ca. 1,30 m nach Westen analog V8.7 ist für alle Varianten 8.x ansetzbar, damit Gehwegbreite überwiegend 5,3 - 6,6 m  Bäckerei Rissmann: 4,0 m	Ostseite: (!) Veränderung der Planungsanforderung mit Trassenverschiebung um ca. 1,30 m nach Westen analog V8.7 ist für alle Varianten 8.x ansetzbar, damit Gehwegbreite überwiegend 5,3 - 6,6 m  Bäckerei Rissmann: 4,0 m	Ostseite: (!) Veränderung der Planungsanforderung mit Trassenverschiebung um ca. 1,30 m nach Westen analog V8.7 ist für alle Varianten 8.x ansetzbar, damit Gehwegbreite überwiegend 5,3 - 6,6 m  Bäckerei Rissmann: 4,0 m	Ostseite: überwiegend 5,3 - 6,6 m  Bäckerei Rissmann: 4,0 m	
		- Ausreichende und sichere Querungsmöglichkeit	- an Knotenpunkten sichere Querungen, zusätzliche Querungen zwischen Louisenstraße und Bischofsweg		an allen Knotenpunkten punktuell gegeben, zusätzlich F-LSA Eschenstraße					
	Verkehr 5: Parken/Liefen/Entsorgung	- Gewährleistung Müllentsorgung, Baumpflege- sowie Wartungsarbeiten der Öffentlichen Beleuchtung mit Vorbeifahrermöglichkeit für Straßenbahn	- Ausreichende Anzahl Vorbeifahrermöglichkeit Strab an Müll-fahrzeug in Abhängigkeit vom Entsorgungsintervall/-dauer (ggf. punktuell)	landwärts und stadtwärts ausreichend gegeben, infolge Trennung der Verkehrsräume für ÖV und IV durch Planung separater MIV-Fahrstreifen neben Gleis zur Gewährleistung der Vorbeifahrt	landwärts und stadtwärts gegeben, infolge Berücksichtigung der Verkehrsräume für das Müllfahrzeug im Straßenrandbereich für Vorbeifahrt der Straßenbahn und IV, in stadtwärtige Richtung Andienung Grundstücke auch über Eschenstraße und Nebenfahrbahn	landwärts und stadtwärts gegeben, infolge Berücksichtigung der Verkehrsräume für das Müllfahrzeug im Straßenrandbereich für Vorbeifahrt der Straßenbahn und IV, in stadtwärtige Richtung Andienung Grundstücke auch über Eschenstraße und Nebenfahrbahn	landwärts und stadtwärts gegeben, infolge Berücksichtigung der Verkehrsräume für das Müllfahrzeug im Straßenrandbereich für Vorbeifahrt der Straßenbahn und IV, in stadtwärtige Richtung Andienung Grundstücke auch über Eschenstraße und Nebenfahrbahn	landwärts und stadtwärts gegeben, infolge Berücksichtigung der Verkehrsräume für das Müllfahrzeug im Straßenrandbereich für Vorbeifahrt der Straßenbahn und IV, in stadtwärtige Richtung Andienung Grundstücke auch über Eschenstraße und Nebenfahrbahn	landwärts und stadtwärts gegeben, infolge Berücksichtigung der Verkehrsräume für das Müllfahrzeug im Straßenrandbereich für Vorbeifahrt der Straßenbahn und IV, in stadtwärtige Richtung Andienung Grundstücke auch über Eschenstraße und Nebenfahrbahn	
		- Anliefern/Parken	- Anzahl Stellplätze / Anlieferflächen	- Stellplätze (vorhanden/geplant) Königsbrücker Straße: 153 / 87 Stellplätze Bischofsweg: 22 / 10 Stellplätze und 5x Taxi  - Anlieferflächen: 3 Stck	- Stellplätze (vorhanden/geplant) Königsbrücker Straße: 153 / 101 Stellplätze Bischofsweg: 22 / 10 Stellplätze und 5x Taxi  - Anlieferflächen: 3 Stck (!) Die Veränderung der Planungsanforderung mit Trassenverschiebung um ca. 1,30 m nach Westen analog V8.7 ist für alle Varianten 8.x ansetzbar, damit Fläche vor REWE möglich	- Stellplätze (vorhanden/geplant) Königsbrücker Straße: 153 / 102 Stellplätze Bischofsweg: 22 / 10 Stellplätze und 5x Taxi  - Anlieferflächen: 3 Stck	- Stellplätze (vorhanden/geplant) Königsbrücker Straße: 153 / 101 Stellplätze Bischofsweg: 22 / 10 Stellplätze und 5x Taxi  - Anlieferflächen: 3 Stck	- Stellplätze (vorhanden/geplant) Königsbrücker Straße: 153 / 95 Stellplätze Bischofsweg: 22 / 6 Stellplätze und 4x Taxi  - Anlieferflächen: 3 Stck		
<b>2.3 Umwelt</b>										
Umwelt 1: Luftreinhaltung	- Umsetzung Luftreinhaltungsplanung	- Schaffung guter Bedingungen für Nutzung ÖPNV und Radfahrer, um ein Anwachsen des MIV zu verhindern - guter Verkehrsablauf (ohne gegenseitige Störungen)	- Schaffung guter Bedingungen für Nutzung ÖPNV und Radfahrer, um ein Anwachsen des MIV zu verhindern - guter Verkehrsablauf	- Schaffung guter Bedingungen für Nutzung ÖPNV und Radfahrer, um ein Anwachsen des MIV zu verhindern - Behinderungen im Verkehrsablauf möglich	- Schaffung guter Bedingungen für Nutzung ÖPNV und Radfahrer, um ein Anwachsen des MIV zu verhindern - Behinderungen im Verkehrsablauf möglich	- Schaffung guter Bedingungen für Nutzung ÖPNV und Radfahrer, um ein Anwachsen des MIV zu verhindern - Behinderungen im Verkehrsablauf möglich	- Schaffung guter Bedingungen für Nutzung ÖPNV und Radfahrer, um ein Anwachsen des MIV zu verhindern - Behinderungen im Verkehrsablauf möglich	- Schaffung guter Bedingungen für Nutzung ÖPNV und Radfahrer, um ein Anwachsen des MIV zu verhindern - Behinderungen im Verkehrsablauf möglich		
Umwelt 2: Bäume	- Umsetzung Straßenbaumentwicklungskonzept	- Erhalt vorhandener Großgehölzstrukturen (insgesamt) - Minimierung notwendiger Fällungen - Realisierung von Neupflanzungen	- Neupflanzungen: 62 Stck erforderliche Baumfällungen: 34 Stck > öffentlich: 20 Stck > privat: 14 Stck	- Neupflanzungen: 46 Stck erforderliche Baumfällungen: 26 Stck > öffentlich: 18 Stck > privat: 8 Stck	- Neupflanzungen: 61 Stck erforderliche Baumfällungen: 34 Stck > öffentlich: 20 Stck > privat: 14 Stck	- Neupflanzungen: 61 Stck erforderliche Baumfällungen: 34 Stck > öffentlich: 20 Stck > privat: 14 Stck	- Neupflanzungen: 61 Stck erforderliche Baumfällungen: 34 Stck > öffentlich: 20 Stck > privat: 14 Stck	- Neupflanzungen: 61 Stck erforderliche Baumfällungen: 34 Stck > öffentlich: 20 Stck > privat: 14 Stck		
Umwelt 3: Naturdenkmale	- Erhalt Naturdenkmal Flatterulme	- Minimierung der baulichen Eingriffe in Wurzelbereich	- erhebliche/starke Eingriffe in die Wurzelbereiche - Erhalt sehr kritisch - Sonderbauweisen und spezielle Maßnahmen in sehr hohem Maß erforderlich	- geringe Eingriffe in die Wurzelbereiche - Erhalt möglich - Sonderbauweisen in geringem Maß erforderlich	- mittlere Eingriffe in die Wurzelbereiche - Erhalt kritisch - Sonderbauweisen und spezielle Maßnahmen in hohem Maß erforderlich	- erhebliche/starke Eingriffe in die Wurzelbereiche - Erhalt sehr kritisch - Sonderbauweisen und spezielle Maßnahmen in sehr hohem Maß erforderlich	- erhebliche/starke Eingriffe in die Wurzelbereiche - Erhalt kritisch - Sonderbauweisen und spezielle Maßnahmen in hohem Maß erforderlich	- mittlere Eingriffe in die Wurzelbereiche - Erhalt kritisch - Sonderbauweisen und spezielle Maßnahmen in hohem Maß erforderlich		

**Königsbrücker Straße (Süd)**  
zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee

Ab-schnitt	Merkmal	Maßgebliche Anforderungen/Ziele	Bewertungskriterien/Bewertungsmerkmale	Variante 7	Variante 8.4	Variante 8.5	Variante 8.6	Variante 8.7	
Abschnitt 3 Paulstraße bis Stauffenbergallee (ca. 500 m)									
	3.1 Städtebau	Städtebau 1: Erhalt städtebaulicher Charakter	- Erhalt prägender städtebaulicher Strukturen > Gebäudevorflächen/Vorgärten > Bestandsbäume > Struktur Reitweg – Nebenfahrbahn	- Erhalt der Gebäudevorflächen/Vorgärten mit prägenden Gehölen und Einfriedungen (Nr. 59 bis 97)  - Erhalt der straßenraumprägenden Bestandsbäume	Eingriffe in die Gebäudevorflächen Köbrü 58 bis 61b und nördlich Tannenstraße	Minimale Eingriffe in die Vorfläche Köbrü 58 bis 61b	Eingriffe in die Gebäudevorflächen Köbrü 58 bis 61b und nördlich Tannenstraße	Eingriffe in die Gebäudevorflächen Köbrü 58 bis 61b und nördlich Tannenstraße	Eingriffe in die Gebäudevorflächen Köbrü 58 bis 61b und nördlich Tannenstraße
				- Verlust aller Bestandsbäume, Neupflanzung von zwei Baumreihen mit Alleecharakter	Verlust aller Bestandsbäume, Neupflanzung von 3 Baumreihen mit Alleecharakter	Verlust aller Bestandsbäume (Erhalt der östliche Baumreihe möglich bei Verzicht sämtlicher Parkplätze in diesem Bereich) Neupflanzung von 3 Baumreihen mit Alleecharakter	Verlust aller Bestandsbäume, Neupflanzung von zwei Baumreihen mit Alleecharakter	Verlust aller Bestandsbäume, Neupflanzung von zwei Baumreihen mit Alleecharakter	Verlust aller Bestandsbäume, Neupflanzung von zwei Baumreihen mit Alleecharakter
				- Erhalt der prägenden städtebaulichen Merkmale der mehrreihigen Baumallee (Reiterweg)	Verlust des prägenden städtebaulichen Merkmals (Reiterweg)	Wiederherstellung der dreireihigen Baumallee zum Erhalt des prägenden städtebaulichen Merkmals ist nur teilweise umsetzbar	Verlust des prägenden städtebaulichen Merkmals (Reiterweg)	Verlust des prägenden städtebaulichen Merkmals (Reiterweg)	Verlust des prägenden städtebaulichen Merkmals (Reiterweg)
				- Verwendung ortstypischer Materialien in den Seitenräumen	In allen Varianten möglich. Erarbeitung und Umsetzung eines einheitlichen Material- und Ausstattungskonzeptes wird in der weiteren Planung erforderlich.				
		Städtebau 2: Erhalt der städtebaulichen Funktion	- Ausreichende Anzahl an Stellplätzen - angemessene ÖPNV-Erreichbarkeit - Ausreichende Andienungsflächen - Ausreichende Anzahl an sicheren Querungsstellen	- Erhalt/Schaffung von Stellplätzen	Reduzierung der Stellplatzanzahl gegenüber dem Bestand (Anzahl in allen Varianten gleich)	zusätzliche Reduzierung der Stellplatzanzahl gegenüber dem Bestand infolge Kombination mit Nebenbahn/Radverkehrsführung	Reduzierung der Stellplatzanzahl gegenüber dem Bestand (Anzahl in allen Varianten gleich)	Reduzierung der Stellplatzanzahl gegenüber dem Bestand (Anzahl in allen Varianten gleich)	Reduzierung der Stellplatzanzahl gegenüber dem Bestand (Anzahl in allen Varianten gleich)
				- Ausreichende ÖPNV-Erschließung	Ausreichende ÖPNV-Erschließung (Haltestelle Tannenstraße)	Ausreichende ÖPNV-Erschließung (Haltestelle Tannenstraße)	Ausreichende ÖPNV-Erschließung (Haltestelle Tannenstraße)	Ausreichende ÖPNV-Erschließung (Haltestelle Tannenstraße)	Ausreichende ÖPNV-Erschließung (Haltestelle Tannenstraße)
				- Ausreichende Andienungsmöglichkeiten / Gesicherte Erschließung des Einzelhandels	Gesicherte Erschließung des Einzelhandels und ausreichende Andienmöglichkeiten in allen Varianten gesichert (auf der westlichen Straßenseite durch Grundstückzufahrten wie Bestand).				
		Städtebau 3: Gestaltungsqualität des Straßenraumes	- Einheitliche, ortstypische Gestaltung des Straßenraums - Erhalt und Neupflanzung von durchgängigen straßenbildprägenden Straßenbaumreihen	- Verwendung ortstypischer Materialien - Verwendung einheitlicher, dem Straßenraumcharakter entsprechende Ausstattungs- und Möblierungselemente	In allen Varianten möglich. Erarbeitung und Umsetzung eines einheitlichen Material- und Ausstattungskonzeptes wird in der weiteren Planung erforderlich.				
				- Umsetzung einheitliches Mast- und Beleuchtungskonzept	In allen Varianten möglich. Erarbeitung / Überarbeitung des Mast- und Beleuchtungskonzeptes erfolgt in den weiteren Planungsschritten.				
			- Einordnung mit der Bebauungsstruktur korrespondierende Straßenbäume (gleichmäßiges Baumraster, räumliche Fassung des Straßenraumes, ortstypische Baumarten und Wuchsformen)	Einordnung raumwirksamer großkroniger Bäume möglich, Einordnung von Straßenbäumen im Gehweg zur räumlichen Fassung des Straßenraumes	Gliederung und räumliche Fassung des Straßenraumes durch Wiederherstellung der Mittelbaumreihe	Einordnung raumwirksamer großkroniger Bäume möglich, Einordnung von Straßenbäumen im Gehweg zur räumlichen Fassung des Straßenraumes	Einordnung raumwirksamer großkroniger Bäume möglich, Einordnung von Straßenbäumen im Gehweg zur räumlichen Fassung des Straßenraumes	Einordnung raumwirksamer großkroniger Bäume möglich, Einordnung von Straßenbäumen im Gehweg zur räumlichen Fassung des Straßenraumes	
			- ausreichend dimensionierte Seitenräume zur Schaffung von Nutzungs- und Aufenthaltsqualitäten	geringes/mittleres Potential zur Neugestaltung des Straßenraumes					
	Städtebau 4: Denkmalschutz	- Erhaltung Kulturdenkmäler inkl. Außenanlagen, Berücksichtigung der Umgebungsschutzbelange	- Vermeidung/Minimierung von Eingriffen in Bereichen mit Kulturdenkmälern - denkmalgerechte Straßenraumgestaltung/Ausstattung - Einzeldenkmale: Königsbrücker Straße Nr.: 78, 80, 84, 88, 91; Paulstraße Nr.: 1	- keine Eingriffe in Vorgärten / Außenanlagen					
3.2 Verkehr	Verkehr 1: ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr)	- Störungsarmer Verkehrsablauf	- besonderer Bahnkörper (Länge) / Sperrfläche - geringe Interaktionen ÖPNV/andere Verkehrsarten incl. Ver-/Entsorgung - separate Fahrspuren ÖPNV/MIV - Mischfahrstreifen ÖPNV/MIV	- kein besonderer Bahnkörper, aber je Fahrtrichtung ein MIV-Fahrbahnstreifen neben Gleis; wenig Interaktionen; in Knotenzufahrt KP Tannenstraße Süd Linksabbieger auf dem Gleis, keine Behinderung durch Rechtsabbieger aufgrund separater Fahrspur neben Gleis	kein besonderer Bahnkörper, je Fahrtrichtung nur ein Fahrstreifen als Mischfahrstreifen MIV/ÖPNV bzw. stellenweise Fahrspur neben dem Gleis >> unmittelbare Kopplung MIV - ÖPNV mit entspr. vielen Interaktionen; in Knotenzufahrt KP Tannenstraße Süd Linksabbieger auf dem Gleis, Behinderungen durch Rechtsabbieger aufgrund Mischfahrstreifen ÖV/IV	besonderer Bahnkörper auf 460 m Länge in beide Richtungen, je Fahrtrichtung ein separater MIV-Fahrbahnstreifen; keine Interaktionen; in Knotenzufahrt KP Tannenstraße Süd Linksabbieger auf dem Gleis, keine Behinderung durch Rechtsabbieger aufgrund separater Fahrspur neben Gleis	besonderer Bahnkörper auf 460 m Länge in beide Richtungen, je Fahrtrichtung ein separater MIV-Fahrbahnstreifen; keine Interaktionen; in Knotenzufahrt KP Tannenstraße Süd Linksabbieger auf dem Gleis, keine Behinderung durch Rechtsabbieger aufgrund separater Fahrspur neben Gleis	besonderer Bahnkörper auf 460 m Länge in beide Richtungen, je Fahrtrichtung ein separater MIV-Fahrbahnstreifen; keine Interaktionen; in Knotenzufahrt KP Tannenstraße Süd Linksabbieger auf dem Gleis, keine Behinderung durch Rechtsabbieger aufgrund separater Fahrspur neben Gleis	
		- Qualität des Verkehrsablaufes an Knotenpunkten Tannenstraße	- LOS A, ggf. B (Tannenstraße)	KP Tannenstraße: gute Verkehrsqualitäten (LOS A u. B)	KP Tannenstraße: ausreichende Verkehrsqualitäten LOS B bzw. D, aber wegen fehlender Entkopplung stadtwärts starke Behinderung des ÖPNV durch MIV (nur ein Mischfahrstreifen)	KP Tannenstraße: gute Verkehrsqualitäten (LOS A u. B)		KP Tannenstraße: gute Verkehrsqualitäten (LOS A u. B)	
		- Zufahrt Stauffenbergallee	- Zufahrt Stauffenbergallee	unkritisch, infolge separater Verkehrsräume für IV/ÖV	kritisch, bei Rückstau über den Stauraum der Knotenzufahrt hinaus steht der IV im Gleisbereich mit entsprechender Behinderung der Straßenbahn	unkritisch, infolge separater Verkehrsräume für IV/ÖV	unkritisch, infolge separater Verkehrsräume für IV/ÖV	unkritisch, infolge separater Verkehrsräume für IV/ÖV	
		- barrierefreie Haltestellen mit anforderungsgerechten Warteflächen	- barrierefreie Haltestellenlänge 45 m - bei Warteflächen im Seitenraum: gemäß EFA zusätzlich mind. 1,50 m zur Grundanforderung der durchgehenden Gehwegbreite (4,0 m) im betrachteten Straßenabschnitt	Hst Tannenstraße: Länge gewährleistet, Breite lw. um ca. 1,0 m nicht erfüllt, Breite stw. um ca. 1,50 m nicht erfüllt	Hst Tannenstraße: Länge stw. eingeschränkt auf 16,0 m, Breite lw. um ca. 0,50 m nicht erfüllt	Hst Tannenstraße: Länge gewährleistet, Breite lw. um ca. 0,50 m nicht erfüllt, Breite stw. um ca. 1,50 m nicht erfüllt	Hst Tannenstraße: Länge gewährleistet, Breite lw. um ca. 0,50 m nicht erfüllt, Breite stw. um ca. 1,50 m nicht erfüllt	Hst Tannenstraße: Länge gewährleistet, Breite lw. um ca. 0,50 m nicht erfüllt, Breite stw. um ca. 1,50 m nicht erfüllt	
	Verkehr 2: Kraftfahrzeuge	- Qualität des Verkehrsablaufes an Knotenpunkten	- LOS C	KP Tannenstraße: gute Verkehrsqualitäten (LOS A u. B), Ausnahme: Linksabbieger LOS D	KP Tannenstraße: akzeptable Verkehrsqualitäten (LOS B u. C) aber wachsender Rückstau von KP Bischofsweg, Linksabbieger: Leistungsfähigkeitsgrenze LOS E	KP Tannenstraße: Überlastung in Zufahrt Nord LOS F infolge stark anwachsender Rückstau von KP Bischofsweg		KP Tannenstraße: gute Verkehrsqualitäten (LOS A u. B), Ausnahme: Linksabbieger LOS D	
	Verkehr 3: Radverkehr	- anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen gemäß ERA/RASt 06	- Radfahrstreifen, Breite mindestens 1,85 m; ggf. zusätzlich Sicherheitsabstände	gegeben	lw. Führung im Seitenraum auf Nebenbahn hinter Bäumen neben Parkstellplätzen	gegeben	gegeben	gegeben	
	Verkehr 4: Fußgänger	- anforderungsgerechte Gehwegbreite gemäß EFA mit Berücksichtigung der Neupflanzung von Straßenbäumen	- Grundanforderung 4,0 m	westliche Straßenseite: ≥ 4,00 m; östliche Straßenseite: ≥ 4,00 m	westliche Straßenseite: im Bereich Nebenbahn/Parkstellplätze 3,50 m; östliche Straßenseite: ≥ 4,00 m	westliche Straßenseite: 3,50 - 4,00 m; östliche Straßenseite: 3,50 - 4,00 m	westliche Straßenseite: 3,50 - 4,00 m; östliche Straßenseite: 3,50 - 4,00 m	westliche Straßenseite: 3,50 - 4,00 m; östliche Straßenseite: 3,50 - 4,00 m	
		- Ausreichende und sichere Querungsmöglichkeiten	- an Knotenpunkten sichere Querungen	gegeben	gegeben, kritische Einschränkungen im Bereich zwischen den Knotenpunkten wo Gleisbereich unmittelbar an Grünstreifen mit Bäumen grenzt	gegeben	gegeben	gegeben	
	Verkehr 5: Parken/Liefers/Entsorgung	- Gewährleistung Müllentsorgung, Baumpflege- sowie Wartungsarbeiten der Öffentlichen Beleuchtung mit Vorbeifahrermöglichkeit für Straßenbahn	- Ausreichende Anzahl Vorbeifahrermöglichkeit Strab an Müll-fahrzeug in Abhängigkeit vom Entsorgungsintervall/ -dauer (ggf. punktuell)	landwärts und stadtwärts ausreichend gegeben, infolge Trennung der Verkehrsräume für ÖV und IV durch Planung separater MIV-Fahrbahn neben Gleis zur Gewährleistung der Vorbeifahrt	landwärts und stadtwärts gegeben, infolge Berücksichtigung der Verkehrsräume für das Müllfahrzeug im Straßenrandbereich für Vorbeifahrt der Straßenbahn und IV, Andienung in landwärtiger Richtung über Tannenstr. bzw. Stauffenbergallee	landwärts und stadtwärts ausreichend gegeben, infolge Trennung der Verkehrsräume für ÖV und IV sowie Planung separater überbreiter Fahrbahn mit 5,50 m Breite zur Gewährleistung der Vorbeifahrt	landwärts und stadtwärts ausreichend gegeben, infolge Trennung der Verkehrsräume für ÖV und IV sowie Planung separater überbreiter Fahrbahn mit 5,50 m Breite zur Gewährleistung der Vorbeifahrt	landwärts und stadtwärts ausreichend gegeben, infolge Trennung der Verkehrsräume für ÖV und IV sowie Planung separater überbreiter Fahrbahn mit 5,50 m Breite zur Gewährleistung der Vorbeifahrt	
		- Parken	- Anzahl Stellplätze	- Stellplätze (vorhanden/geplant) Königsbrücker Straße: 68 / 44 Stellplätze - Anlieferflächen: keine	- Stellplätze (vorhanden/geplant) Königsbrücker Straße: 68 / 36 Stellplätze (Entfall sämtlicher Parkplätze bei Erhalt der östlichen Baumreihe) - Anlieferflächen: keine	- Stellplätze (vorhanden/geplant) Königsbrücker Straße: 68 / 44 Stellplätze - Anlieferflächen: keine	- Stellplätze (vorhanden/geplant) Königsbrücker Straße: 68 / 44 Stellplätze - Anlieferflächen: keine	- Stellplätze (vorhanden/geplant) Königsbrücker Straße: 68 / 44 Stellplätze - Anlieferflächen: keine	

\* Ermittlung Reisegeschwindigkeit auf Basis Spitzenstunde  
\*\* Bewertung relativ nach schlecht/gut (kein Ausschlusskriterium)

Ab-schnitt	Merkmal	Maßgebliche Anforderungen/Ziele	Bewertungskriterien/Bewertungsmerkmale	Variante 7	Variante 8.4	Variante 8.5	Variante 8.6	Variante 8.7
3.3 Umwelt	Umwelt 1: Luftreinhaltung	- Umsetzung Luftreinhalteplanung	- Schaffung guter Bedingungen für Nutzung ÖPNV und Radfahrer, um ein Anwachsen des MIV zu verhindern - guter Verkehrsablauf (ohne gegenseitige Störungen)	- Schaffung guter Bedingungen für Nutzung ÖPNV und Radfahrer, um ein Anwachsen des MIV zu verhindern - guter Verkehrsablauf	- Schaffung guter Bedingungen für Nutzung ÖPNV und Radfahrer, um ein Anwachsen des MIV zu verhindern - Behinderungen im Verkehrsablauf möglich	- Schaffung guter Bedingungen für Nutzung ÖPNV und Radfahrer, um ein Anwachsen des MIV zu verhindern - guter Verkehrsablauf	- Schaffung guter Bedingungen für Nutzung ÖPNV und Radfahrer, um ein Anwachsen des MIV zu verhindern - guter Verkehrsablauf	- Schaffung guter Bedingungen für Nutzung ÖPNV und Radfahrer, um ein Anwachsen des MIV zu verhindern - guter Verkehrsablauf
	Umwelt 2: Bäume	- Umsetzung Straßenbaumentwicklungskonzept	- Erhalt vorhandener Großgehölzstrukturen (insgesamt) - Minimierung notwendiger Fällungen - Realisierung von Neupflanzungen	- Neupflanzungen: 49 Stck - erforderliche Baumfällungen: 63 Stck > öffentlich: 62 Stck > privat: 1 Stck	- Neupflanzungen: 69 Stck - erforderliche Baumfällungen: 63 Stck > öffentlich: 61 Stck > privat: 2 Stck	- Neupflanzungen: 44 Stck - erforderliche Baumfällungen: 63 Stck > öffentlich: 61 Stck > privat: 2 Stck	- Neupflanzungen: 44 Stck - erforderliche Baumfällungen: 64 Stck > öffentlich: 62 Stck > privat: 2 Stck	- Neupflanzungen: 44 Stck - erforderliche Baumfällungen: 64 Stck > öffentlich: 62 Stck > privat: 2 Stck