

Ab-schnitt	Merkmal	Maßgebliche Anforderungen/Ziele	Bewertungskriterien/Bewertungsmerkmale	Variante 7	Variante 8.4	Variante 8.5	Variante 8.6	Variante 8.7
Gesamstrecke Albertplatz 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 (*) MIV: Reisegeschwindigkeit (*) stadtwärts: LOS D Reisegeschwindigkeit (*) landwärts: LOS D	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 beiden Fahrtrichtungen mit LOS B bzw. sicherer LOS-Stufe C noch gut in stadtw. Richtung: 21,7 km/h (LOS C) in landw. Richtung: 22,4 km/h (LOS C)
			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 - eindeutige Zuordnung der Verkehrsräume - sichere Querungsmöglichkeiten - separate, durchgängige Radverkehrsanlagen und sichere Nutzung dieser - Barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlage	- an allen Haltestellen gegeben - auf gesamter Länge gegeben an allen Knotenpunkten gegeben - auf gesamter Länge gegeben, jedoch Einschränkungen bei Andienung durch Müllfahrzeuge am Fahrbahnrand	- an stw. Haltestelle Tannenstraße nur auf eingeschränkter Länge gegeben (16,0 m statt 45,0 m) - auf gesamter Länge keine separaten Verkehrsräume ÖV/IV, - Verflechtungsbereich nach Haltestellenbereichen (tzw. zwei IV-Spuren und eine ÖV-Spur) besonders bei Ausfall der DZI sicherheitsrelevant - Kombination Radverkehrsführung mit Neben-fahrbahn/Parkstreifen nördlich Paulstraße an allen Knotenpunkten gegeben, kritische Einschränkungen im Bereich nördlich der Paulstraße wo Gleisbereich unmittelbar an Grünstreifen mit Bäumen grenzt - 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	- an allen Haltestellen gegeben - nur abschnittsweise gegeben, im Bereich Katharinenstraße - Bischofsweg keine separaten Verkehrsräume ÖV/IV - nur abschnittsweise gegeben, im Bereich Katharinenstraße - Bischofsweg keine klaren Aufteilung infolge Überlagerung der Verkehrs-räume für ÖV, IV, Radverkehr und Fahrzeugen der Müllentsorgung	- an allen Haltestellen gegeben - nur abschnittsweise gegeben, im Bereich Katharinenstraße - Bischofsweg keine separaten Verkehrsräume ÖV/IV - nur abschnittsweise gegeben, im Bereich Katharinenstraße - Bischofsweg keine klare Aufteilung infolge Überlagerung der Verkehrs-räume für ÖV, IV, Radverkehr und Fahrzeugen der Müllentsorgung	- an allen Haltestellen gegeben - nur abschnittsweise gegeben, im Bereich Katharinenstraße - Bischofsweg keine klare Aufteilung infolge Überlagerung der Verkehrs-räume für ÖV, IV, Radverkehr und Fahrzeugen der Müllentsorgung
	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: ca. 3.410 m² - keine Entsiegelung	- zusätzliche Neuversiegelung: ca. 1.950 m² - keine Entsiegelung	- zusätzliche Neuversiegelung: ca. 3.100 m² - keine Entsiegelung	- zusätzliche Neuversiegelung: ca. 3.100 m² - keine Entsiegelung	- zusätzliche Neuversiegelung: ca. 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, - 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 RAST 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 RAST zu einem Versagen der Förderung kommen. Eine Förderung geht auch immer mit einer Verbesserung aller am Verkehr Beteiligten 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 RAST 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 RAST 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 RAST 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

* Ermittlung Reisegeschwindigkeit auf Basis Spitzenstunde

Planfestgestellt mit Beschluss
der Landesdirektion Sachsen

Az.: 32-0522/826/15

Dresden, 16. Mai 2024

Im Auftrag

Dienstsiegel

Landesdirektion Sachsen

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 Gehölsen und Einfriedungen (eiserne Zäune und Mauern) > Östliche Straßenseite (Nr. 8 bis Nr. 18) - Erhalt der ortsbildprägenden Vorgärten mit ortstypischen Gehölsen und Einfriedungen (eiserne Zäune und Mauern) > Westliche Straßenseite (Nr. 5 bis Nr. 11) - Erhalt der straßenraumprägenden Gehölze (u.a. Hochbeet Nr. 2-6a, Einzelbaum Ecke Katharinenstraße) - Lineare bzw. auf die Gebäude bezogene Bordverläufe - Erhalt / Wiederverwendung ortstypischer, einheitliche Materialien	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
				keine Eingriffe in die Vorgärten				
				Erhalt Hochbeet Nr. 2-6a, Verlust Einzelbaum Ecke Katharinenstraße und vor Köbrü 10	Erhalt Hochbeet Nr. 2-6a, Einzelbaum Ecke Katharinenstraße und vor Köbrü 10	Erhalt Hochbeet Nr. 2-6a, Verlust Einzelbaum Ecke Katharinenstraße und vor Köbrü 10	Erhalt Hochbeet Nr. 2-6a, Verlust Einzelbaum Ecke Katharinenstraße und vor Köbrü 10	Erhalt Hochbeet Nr. 2-6a, Verlust Einzelbaum Ecke Katharinenstraße und vor Köbrü 10
				Bordverzierungen im Mündungsbereich Albertplatz (Einfädelspur)				
				Zielformulierung / Planungsanforderung an die weitere Planung / Oberflächengestaltung				
	Städtebau 2: Erhalt der Funktion als Stadtteilzentrum im Bereich Albertplatz	- Ausreichende Nutzungsflächen für Handel und Gewerbe im Bereich Nordwestseite Albertplatz (Warenauslagen, Fahrradabstellanlagen etc.) - Ausreichende Bewegungs- und Begegnungsflächen 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 Gebäudevorfächen für die Einordnung von Sondernutzungen (zusätzlich 1,0 m bis 1,5 m) - Anzahl der sicheren Querungstellen	gegeben				
				Unterschreitung der bedarfsgerechten Gehwegbreiten im Bereich Antonstraße 2a (Verkehrshochhaus)				
				keine ausreichenden Breiten im Bereich Antonstraße 2a (Verkehrshochhaus)				
				zwei				
	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 Denkmalsubstanz: - ohne Eingriffe: 2 Königsbrücker Straße 11, 19 - mittlere Eingriffe: 0 - starke Eingriffe: 2 Königsbrücker Straße 12a, 18	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 Denkmalsubstanz: - ohne Eingriffe: 2 Königsbrücker Straße 11, 19 - mittlere Eingriffe: 2 Königsbrücker Straße 12a, 18 - 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 Denkmalsubstanz: - ohne Eingriffe: 2 Königsbrücker Straße 11, 19 - mittlere Eingriffe: 0 - starke Eingriffe: 2 Königsbrücker Straße 12a, 18	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 Denkmalsubstanz: - ohne Eingriffe: 2 Königsbrücker Straße 11, 19 - mittlere Eingriffe: 0 - starke Eingriffe: 2 Königsbrücker Straße 12a, 18	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 Denkmalsubstanz: - ohne Eingriffe: 2 Königsbrücker Straße 11, 19 - mittlere Eingriffe: 0 - starke Eingriffe: 2 Königsbrücker Straße 12a, 18
	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	baulich kein besonderer Bahnkörper, aber Sperrfläche im Gleisbereich und je Fahrtrichtung ein MIV-Fahrstreifen neben Gleis; wenig 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
			- LOS A - Zufahrt Albertplatz	KP Katharinenstraße: sehr gute Verkehrsqualitäten (LOS A) unkritisch, infolge separater Verkehrsräume für IV/ÖV	KP Katharinenstraße: gute Verkehrsqualität (LOS A u. B) kritisch, bei Rückstau über den Stauraum der Knotenzufahrt hinaus steht der IV im Gleisbereich mit entsprechender Behinderung der Straßenbahn	KP Katharinenstraße: sehr gute Verkehrsqualitäten (LOS A) unkritisch, infolge separater Verkehrsräume für IV/ÖV	analog Variante 8.5: KP Katharinenstraße: sehr gute Verkehrsqualitäten (LOS A) unkritisch, infolge separater Verkehrsräume für IV/ÖV	analog Variante 8.5: KP Katharinenstraße: sehr gute Verkehrsqualitäten (LOS A) unkritisch, infolge separater Verkehrsräume für IV/ÖV
	Verkehr 2: Kraftfahrzeuge	- Qualität des Verkehrsablaufes an Knotenpunkten	- LOS C	KP Katharinenstraße: sehr gute Verkehrsqualitäten (LOS A)	KP Katharinenstraße: sehr gute Verkehrsqualitäten (LOS A)	KP Katharinenstraße: gute Verkehrsqualitäten (LOS A u. B)	analog Variante 8.5: KP Katharinenstraße: gute Verkehrsqualitäten (LOS A u. B)	analog Variante 8.5: KP Katharinenstraße: gute Verkehrsqualitäten (LOS A u. B)
	Verkehr 3: Radverkehr	- anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen gemäß Richtlinien (ERA/RAS1 06)	- Radfahrstreifen, Breite mindestens 1,85 m; ggf. zusätzlich Sicherheitsabstände	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 an allen Knotenpunkten gegeben	westliche Straßenseite: 3,50 m; östliche Straßenseite: 3,50 m an allen Knotenpunkten gegeben (Albertplatz und F-LSA Katharinenstraße)	westliche Straßenseite: 3,20 - 3,30 m; östliche Straßenseite: 3,50 m an allen Knotenpunkten gegeben	westliche Straßenseite: 3,20 - 3,30 m; östliche Straßenseite: 3,50 m an allen Knotenpunkten gegeben	westliche Straßenseite: 3,20 - 3,30 m; östliche Straßenseite: 3,50 m an allen Knotenpunkten gegeben
	Verkehr 5: Parken/Lieferrn/Entsorgung	- Gewährleistung Müllentsorgung, Baumpflege- sowie Wartungsarbeiten der Öffentlichen Beleuchtung mit Vorbeifahrmöglichkeit für Straßenbahn	- Ausreichende Anzahl Vorbeifahrmöglichkeit 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 überbreiter 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 Stetzscher Straße und Aufweitungsbereich Zufahrt Albertplatz	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
	1.3 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	- 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			keine Eingriffe in den Vorgarten				
	Städtebau 1: Erhalt städtebaulicher Charakter	- Erhalt prägender städtebaulicher Bebauungsstrukturen gemäß Erhaltungssatzung H-04 Äußere Neustadt > Erhalt der Vorgärten/begrünter Gebäudevorflächen 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 Gebäudevorflächen/ggf. Vorgärten im Abschnitt Nr. 45 (Trollhus) bis 53 mit ortstypischen Vorflächenstrukturen - Erhalt der Gebäudevorfläche der „Schauburg“ mit ausreichender Dimensionierung (> 10 m) - Erhalt der straßenbildprägenden Grünstrukturen (u.a. Naturdenkmal Flatterulme) - Erhalt/Wiederverwendung ortstypischer, einheitliche Materialien	starke Eingriffe in die Gebäudevorfläche, kein Erhalt der Gehölze kein Gehweg infolge notwendiger Fahrbahnbreiten, eingeschränkter Gestaltungsspielraum kein Erhalt der Vorgärten und Gebäudevorflächen Breite 8,70 m ungenügende Flächenverfügbarkeit zur Integration der Flatterulme in den Straßenraum durch starke Verbreiterung der Fahrbahnen gegeben	geringe Eingriffe in die Gebäudevorfläche, weitestgehender Erhalt der Grünfläche / Gehölze Gliederung Gehweg und Fahrbahn möglich, Sondernutzungen gewährleistet Erhalt bzw. geringe Eingriffe und Neugestaltung der Gebäudevorflächen / Vorgärten Breite 11,80 m ausreichende Flächenverfügbarkeit zur Integration der Flatterulme in den Straßenraum gegeben	Eingriffe in die Gebäudevorfläche, teilweise Erhalt von Gehölzen Gliederung Gehweg und Fahrbahn möglich, Sondernutzungen gewährleistet geringe Eingriffe in die Gebäudevorflächen und Vorgärten mit teilweise Erhalt der ortstypischen Vorflächenstrukturen Breite 10,47 m ausreichende Flächenverfügbarkeit zur Integration der Flatterulme in den Straßenraum gegeben	Eingriffe in die Gebäudevorfläche, teilweise Erhalt von Gehölzen Gliederung Gehweg und Fahrbahn möglich, Sondernutzungen gewährleistet teilweise große Eingriffe / Entfall in die Gebäudevorfläche, Geringe Eingriffe in den Vorgarten Trollhus Breite 7,82 m ungenügende Flächenverfügbarkeit zur Integration der Flatterulme in den Straßenraum durch starke Verbreiterung der Fahrbahnen gegeben	Eingriffe in die Gebäudevorfläche, teilweise Erhalt von Gehölzen Gliederung Gehweg und Fahrbahn möglich, Sondernutzungen gewährleistet geringe Eingriffe in die Gebäudevorflächen und Vorgärten mit teilweise Erhalt der ortstypischen Vorflächenstrukturen Breite 10,57 m ausreichende Flächenverfügbarkeit zur Integration der Flatterulme in den Straßenraum gegeben
				In allen Varianten möglich. Etarbeitung und Umsetzung eines einheitlichen Material- und Ausstattungskonzeptes wird in der weiteren Planung erforderlich.				
				geringe Bordverzierungen auf der der östlichen Straßenseite (Einordnung einer angehobenen Fahrbahn)	Geringe Bordverzierungen auf der der östlichen Straßenseite (Einordnung einer angehobenen Fahrbahn)	Bordverzierungen auf der östlichen und westlichen Straßenseite	große Eingriffe in die Vorfläche Schauburg und starke Verziehung der Borde durch Einfädelspur	Bordverziehung durch die Einordnung der Haltestellenkaps
	Städtebau 2: Erhalt der Funktion als Stadtteilzentrum	- Erhalt/Schaffung von Nutzungs- und Aufenthaltsqualitäten der Seitenräume / Gebäudevorflächen - Ausreichende Nutzungsflächen für Handel und Gewerbe (Warenauslagen, Freischankflächen, Fahrradabstellanlagen) - Ausreichende Bewegungs- und Begegnungsflächen 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 Fußgängerfurf - Gehwegbreiten im Abschnitt Nr. 22 bis Nr. 76 Ausreichend dimensionierte Gebäudevorflächen als Aufenthalts-, Bewegungs- und Begegnungsflächen - 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	Unterschreitung der Gehwegbreiten vor dem Gebäudeeingang, Konflikt Aufmerksamkeitsfeld – Gebäudeeingang Engstelle Einmündung Louisenstraße Gehwegbreiten von 4 bis max. 4,70 m. Engstellen durch Baumeinordnungen im Gehweg (2,50 m), Haltestelle Bischofsweg, Nutzungskonflikte (Sondernutzung, Wartefläche, Gehwegbreite) 17,40 m auf Höhe Köbrü 45, 4 Fahrstreifen	Unterschreitung der Gehwegbreiten in der Louisenstraße (!) Die Veränderung der Planungsanforderung mit Trassenverschiebung um ca. 1,30 m nach Westen analog V8.7 ist für alle Varianten 8.x ansetzbar, damit Gehwegbreiten von 5,35 bis 6,60 m gegeben; Haltestelle Bischofsweg l+w+stw: Nutzungskonflikte (Sondernutzung, Wartefläche, Gehwegbreite) 13,10 m (12,55 m) auf Höhe Köbrü 45, 2 Fahrstreifen	Unterschreitung der Gehwegbreiten in der Louisenstraße (!) Die Veränderung der Planungsanforderung mit Trassenverschiebung um ca. 1,30 m nach Westen analog V8.7 ist für alle Varianten 8.x ansetzbar, damit Gehwegbreiten von 5,35 bis 6,60 m gegeben; Haltestelle Bischofsweg l+w+stw: Nutzungskonflikte (Sondernutzung, Wartefläche, Gehwegbreite) 12,55 m auf Höhe Köbrü 45, 2 Fahrstreifen	Unterschreitung der Gehwegbreiten in der Louisenstraße (!) Die Veränderung der Planungsanforderung mit Trassenverschiebung um ca. 1,30 m nach Westen analog V8.7 ist für alle Varianten 8.x ansetzbar, damit Gehwegbreiten von 5,35 bis 6,60 m gegeben; Haltestelle Bischofsweg l+w+stw: Nutzungskonflikte (Sondernutzung, Wartefläche, Gehwegbreite) 12,55 m auf Höhe Köbrü 45, 2 Fahrstreifen	Unterschreitung der Gehwegbreiten in der Louisenstraße Gehwegbreiten von 5,35 m bis 6,60 m, Einordnung von Bäumen im Gehweg möglich (verbleibende Gehwegbreite: ca. 3,85 m) Haltestelle Bischofsweg l+w+stw: Nutzungskonflikte (Sondernutzung, Wartefläche, Gehwegbreite) 12,55 m auf Höhe Köbrü 45, 2 Fahrstreifen
				gute ÖPNV-Erschließung (Haltestellen Louisenstraße, 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, (!) Veränderung der Planungsanforderung mit Trassenverschiebung um ca. 1,30 m nach Westen analog V8.7 ist für alle Varianten 8.x ansetzbar, damit Einordnung einer Andienfläche vor REWE-Markt möglich	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
	Städtebau 3: Gestaltungsqualität des Straßenraumes	- Einheitliche, ortstypische Gestaltung und Ausstattung des Straßenraums - 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	Abstand zu Gebäuden im Abschnitt Köbrü 38 bis 74: ca. 3,50 m; damit ist Einordnung groß- bzw. mittelkröniger Bäume nicht möglich geringes Potential zur Um- und Neugestaltung von Flächen mit hoher Nutzungs- und Aufenthaltsqualität in Abhängigkeit von der Flächenverfügbarkeit in den Seitenräumen	(!) Die Veränderung der Planungsanforderung mit Trassenverschiebung 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 mittelkröniger Bäume möglich hohes Potential zur Um- und Neugestaltung von Flächen mit hoher Nutzungs- und Aufenthaltsqualität in Abhängigkeit von der Flächenverfügbarkeit in den Seitenräumen	(!) Die Veränderung der Planungsanforderung mit Trassenverschiebung 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 mittelkröniger Bäume möglich hohes Potential zur Um- und Neugestaltung von Flächen mit hoher Nutzungs- und Aufenthaltsqualität in Abhängigkeit von der Flächenverfügbarkeit in den Seitenräumen	(!) Die Veränderung der Planungsanforderung mit Trassenverschiebung 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 mittelkröniger Bäume möglich 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	Abstand zu Gebäuden im Abschnitt Köbrü 38 bis 74: ca. 5,35 m; damit ist Einordnung mittelkröniger Bäume möglich hohes Potential zur Um- und Neugestaltung von Flächen mit hoher Nutzungs- und Aufenthaltsqualität in Abhängigkeit von der Flächenverfügbarkeit in den Seitenräumen
				In allen Varianten möglich. Etarbeitung und Umsetzung eines einheitlichen Material- und Ausstattungskonzeptes wird in der weiteren Planung erforderlich.				
				In allen Varianten möglich. Etarbeitung / Überarbeitung des Mast- und Beleuchtungskonzeptes erfolgt in den weiteren Planungsschritten.				
	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; Schweppnitzter 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; Schweppnitzter Straße 2 - sehr starke Eingriffe: 3 Königsbrücker Straße 21 (Post), 47, 55 (Kino) Eingriffe in Denkmalsubstanz: - mittlere Eingriffe: 0 - starke Eingriffe: 0 - sehr starke Eingriffe: 1 Königsbrücker Straße 45 (Trollhus)	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; Schweppnitzter Straße 2 - starke Eingriffe: 11 Königsbrücker Straße 54-74 - sehr starke Eingriffe: 0 Eingriffe in Denkmalsubstanz: - mittlere Eingriffe: 1 Königsbrücker Straße 45 (Trollhus) - starke Eingriffe: 0 - 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; Schweppnitzter Straße 2 - starke Eingriffe: 3 Königsbrücker Straße 21, 47, 55 - sehr starke Eingriffe: 0 Eingriffe in Denkmalsubstanz: - mittlere Eingriffe: 1 Königsbrücker Straße 45 (Trollhus) - starke Eingriffe: 0 - 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; Schweppnitzter Straße 2 - starke Eingriffe: 3 Königsbrücker Straße 21, 47, 51 - sehr starke Eingriffe: 1 Königsbrücker Straße 55 (Kino) Eingriffe in Denkmalsubstanz: - mittlere Eingriffe: 1 Königsbrücker Straße 45 (Trollhus) - starke Eingriffe: 0 - sehr starke Eingriffe: 0	Eingriffe in Umgebungsschutz - ohne Eingriffe: 5 Königsbrücker Straße 38, 40, 44, 59, 78 - mittlere Eingriffe: 12 Königsbrücker Straße 35, 54-74 - starke Eingriffe: 13 Königsbrücker Straße 21, 37-43, 46-50, 47, 51, 55; Eschenstraße 1; Schweppnitzter Straße 2 - 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
Kathariner	2.2 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, 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. abschnittsweise 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; in Knotenzufahrten 1mal Linksabbieger auf Gleis, 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. stellenweise 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 Rechtsabbiegestreifen 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) - Bischofsweg: LOS C, ggf. D	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 Louisenstraße als wegführende 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-Rechtsabbiegefahrrstreifen
		- 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
	Verkehr 2: Kraftfahrzeuge	- Qualität des Verkehrsablaufes an Knotenpunkten	- Königsbrücker Straße: LOS C - Bischofsweg:	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/RAS1 06	- Radfahrstreifen, Breite mindestens 1,85 m; ggf. zusätzlich Sicherheitsabstände					
	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					
	Verkehr 5: Parken/Liefern/Entsorgung	- Gewährleistung Müllentsorgung, Baumpflege- sowie Wartungsarbeiten der Öffentlichen Beleuchtung mit Vorbeifahmöglichkeit für Straßenbahn	- Ausreichende Anzahl Vorbeifahmöglichkeit 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
		- 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
2.3 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 - 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 möglich - 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

abschnitt	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 > Gebäudevorfälle/Vorgärten > Bestandsbäume > Struktur Reitweg – Nebenfahrbahn	- Erhalt der Gebäudevorfälle/Vorgärten mit prägenden Gehölen und Einfriedungen (Nr. 59 bis 97) - Erhalt der straßenraumprägenden Bestandsbäume - Erhalt der prägenden städtebaulichen Merkmale der mehrreihigen Baumallee (Reiterweg) - Verwendung ortstypischer Materialien in den Seitenräumen	Eingriffe in die Gebäudevorfälle Köbrü 58 bis 61b und nördlich Tannenstraße Verlust aller Bestandsbäume, Neupflanzung von zwei Baumreihen mit Alleecharakter Verlust des prägenden städtebaulichen Merkmals (Reiterweg)	minimale Eingriffe in die Vorfläche Köbrü 58 bis 61b (Erhalt der östliche Baumreihe möglich bei Verzicht sämtlicher Parkplätze in diesem Bereich) Wiederherstellung der dreireihigen Baumallee zum Erhalt des prägenden städtebaulichen Merkmals ist nur teilweise umsetzbar	Eingriffe in die Gebäudevorfälle Köbrü 58 bis 61b und nördlich Tannenstraße Verlust aller Bestandsbäume, Neupflanzung von zwei Baumreihen mit Alleecharakter Verlust des prägenden städtebaulichen Merkmals (Reiterweg)	Eingriffe in die Gebäudevorfälle Köbrü 58 bis 61b und nördlich Tannenstraße Verlust aller Bestandsbäume, Neupflanzung von zwei Baumreihen mit Alleecharakter Verlust des prägenden städtebaulichen Merkmals (Reiterweg)	Eingriffe in die Gebäudevorfälle Köbrü 58 bis 61b und nördlich Tannenstraße Verlust aller Bestandsbäume, Neupflanzung von zwei Baumreihen mit Alleecharakter Verlust des prägenden städtebaulichen Merkmals (Reiterweg)	
	Städtebau 2: Erhalt der städtebaulichen Funktion	- Ausreichende Anzahl an Stellplätzen - angemessene ÖPNV-Erreichbarkeit - Ausreichende Andienungsflächen - Ausreichende Anzahl an sicheren Querungsstellen	- Erhalt/Schaffung von Stellplätzen - Ausreichende ÖPNV-Erschließung - Ausreichende Andienungsmöglichkeiten / Gesicherte Erschließung des Einzelhandels	Reduzierung der Stellplatzanzahl gegenüber dem Bestand (Anzahl in allen Varianten gleich)	zusätzliche Reduzierung der Stellplatzanzahl gegenüber dem Bestand infolge Kombination mit Nebenfahrbahn/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)	
	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 - Umsetzung einheitliches Mast- und Beleuchtungskonzept - Einordnung mit der Bebauungsstruktur korrespondierende Straßenbäume (gleichmäßiges Baumraster, räumliche Fassung des Straßenraums, ortstypische Baumarten und Wuchsformen) - ausreichend dimensionierte Seitenräume zur Schaffung von Nutzungs- und Aufenthaltsqualitäten	In allen Varianten möglich. Erarbeitung und Umsetzung eines einheitlichen Material- und Ausstattungskonzeptes wird in der weiteren Planung erforderlich.				In allen Varianten möglich. Erarbeitung und Umsetzung eines einheitlichen Material- und Ausstattungskonzeptes wird in der weiteren Planung erforderlich.	
	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	In allen Varianten möglich. Erarbeitung und Umsetzung eines einheitlichen Material- und Ausstattungskonzeptes wird in der weiteren Planung erforderlich.				In allen Varianten möglich. Erarbeitung / Überarbeitung des Mast- und Beleuchtungskonzeptes erfolgt in den weiteren Planungsschritten.	
	3.2 Verkehr								
	Verkehr 1: ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr)	- Störungsarmer Verkehrsablauf - Qualität des Verkehrsablaufes an Knotenpunkten Tannenstraße - barrierefreie Haltestellen mit anforderungsgerechten Warteflächen	- besonderer Bahnkörper (Länge) / Sperfläche - geringe Interaktionen ÖPNV/andere Verkehrsarten incl. Ver-/Entsorgung - separate Fahrspuren ÖPNV/MIV - Mischfahrstreifen ÖPNV/MIV - LOS A, ggf. B (Tannenstraße) - Zufahrt Stauffenbergallee - 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	- kein besonderer Bahnkörper, aber je Fahrtrichtung ein MIV-Fahrstreifen neben Gleis; wenig Interaktionen; in Knotenzufahrt KP Tannenstraße Süd Linksabbieger auf dem Gleis; keine Behinderung durch Rechtsabbieger aufgrund separater Fahrspur neben Gleis KP Tannenstraße: gute Verkehrsqualitäten (LOS A u. B) unkritisch, infolge separater Verkehrsräume für IV/ÖV Hst Tannenstraße: Länge gewährleistet, Breite lw. um ca. 1,0 m nicht erfüllt, Breite stw. um ca. 1,50 m nicht erfüllt	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; keine Behinderung durch Rechtsabbieger aufgrund separater Fahrspur neben Gleis KP Tannenstraße: ausreichende Verkehrsqualitäten LOS B bzw. D, aber wegen fehlender Entkopplung stadtwärts starke Behinderung des ÖPNV durch MIV (nur ein Mischfahrstreifen) kritisch, bei Rückstau über den Stauraum der Knotenzufahrt hinaus steht der IV im Gleisbereich mit entsprechender Behinderung der Straßenbahn Hst Tannenstraße: Länge stw. eingeschränkt auf 16,0 m, Breite lw. um ca. 0,50 m nicht erfüllt	besonderer Bahnkörper auf 460 m Länge in beide Richtungen, je Fahrtrichtung ein separater MIV-Fahrstreifen; keine Interaktionen; in Knotenzufahrt KP Tannenstraße Süd Linksabbieger auf dem Gleis; keine Behinderung durch Rechtsabbieger aufgrund separater Fahrspur neben Gleis KP Tannenstraße: gute Verkehrsqualitäten (LOS A u. B) unkritisch, infolge separater Verkehrsräume für IV/ÖV Hst Tannenstraße: Länge gewährleistet, Breite lw. um ca. 0,50 m nicht erfüllt, Breite stw. um ca. 1,50 m nicht erfüllt	besonderer Bahnkörper auf 460 m Länge in beide Richtungen, je Fahrtrichtung ein separater MIV-Fahrstreifen; keine Interaktionen; in Knotenzufahrt KP Tannenstraße Süd Linksabbieger auf dem Gleis; keine Behinderung durch Rechtsabbieger aufgrund separater Fahrspur neben Gleis KP Tannenstraße: gute Verkehrsqualitäten (LOS A u. B) unkritisch, infolge separater Verkehrsräume für IV/ÖV Hst Tannenstraße: Länge gewährleistet, Breite lw. um ca. 0,50 m nicht erfüllt, Breite stw. um ca. 1,50 m nicht erfüllt	besonderer Bahnkörper auf 460 m Länge in beide Richtungen, je Fahrtrichtung ein separater MIV-Fahrstreifen; keine Interaktionen; in Knotenzufahrt KP Tannenstraße Süd Linksabbieger auf dem Gleis; keine Behinderung durch Rechtsabbieger aufgrund separater Fahrspur neben Gleis KP Tannenstraße: gute Verkehrsqualitäten (LOS A u. B) unkritisch, infolge separater Verkehrsräume für IV/ÖV 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 Nebenfahrbahn hinter Bäumen neben Parkstellplätzen	gegeben	gegeben	gegeben	
	Verkehr 4: Fußgänger	- anforderungsgerechte Gehwegbreite gemäß EFA mit Berücksichtigung der Neupflanzung von Straßenbäumen - Ausreichende und sichere Querungsmöglichkeiten	- Grundanforderung 4,0 m - an Knotenpunkten sichere Querungen	westliche Straßenseite: ≥ 4,00 m; östliche Straßenseite: ≥ 4,00 m gegeben	westliche Straßenseite: im Bereich Nebenfahrbahn/ Parkstellplätze 3,50 m; östliche Straßenseite: ≥ 4,00 m gegeben, kritische Einschränkungen im Bereich zwischen den Knotenpunkten wo Gleisbereich unmittelbar an Grünstreifen mit Bäumen grenzt	westliche Straßenseite: 3,50 - 4,00 m; östliche Straßenseite: 3,50 - 4,00 m gegeben	westliche Straßenseite: 3,50 - 4,00 m; östliche Straßenseite: 3,50 - 4,00 m gegeben	westliche Straßenseite: 3,50 - 4,00 m; östliche Straßenseite: 3,50 - 4,00 m gegeben	
	Verkehr 5: Parken/Liefen/Entsorgung	- Gewährleistung Müllentsorgung, Baumpflege- sowie Wartungsarbeiten der Öffentlichen Beleuchtung mit Vorbeifahrmöglichkeit für Straßenbahn - Parken	- Ausreichende Anzahl Vorbeifahrmöglichkeit Strab an Müll-fahrzeug in Abhängigkeit vom Entsorgungsintervall/ -dauer (ggf. punktuell) - Anzahl Stellplätze	landwärts und stadtwärts ausreichend gegeben, infolge Trennung der Verkehrsräume für ÖV und IV durch Planung separater MIV-Fahrstreifen neben Gleis zur Gewährleistung der Vorbeifahrt - Stellplätze (vorhanden/geplant) Königsbrücker Straße: 68 / 44 Stellplätze - Anlieferflächen: keine	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 - Stellplätze (vorhanden/geplant) Königsbrücker Straße: 68 / 36 Stellplätze (Entfall sämtlicher Parkplätze bei Erhalt der östlichen Baumreihe) - Anlieferflächen: keine	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 - Stellplätze (vorhanden/geplant) Königsbrücker Straße: 68 / 44 Stellplätze - Anlieferflächen: keine	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 - Stellplätze (vorhanden/geplant) Königsbrücker Straße: 68 / 44 Stellplätze - Anlieferflächen: keine	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 - Stellplätze (vorhanden/geplant) Königsbrücker Straße: 68 / 44 Stellplätze - Anlieferflächen: keine	

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