A close-up photograph of a person's right hand holding a blue and silver ballpoint pen, poised to write on a white notepad. The notepad is held in place by a silver clip on the left side. The background is a soft, out-of-focus blue.

**Herzlich Willkommen zur
2. Werkstatt der Politik und Verwaltung
U81 / 2. Bauabschnitt**



TOP 1

Begrüßung und Einführung

Begrüßung

Cornelia Zuschke

Beigeordnete der Landeshauptstadt Düsseldorf

Dezernat für Planen, Bauen, Mobilität und
Grundstückswesen

Moderation

Dr. André Schaffrin

ifok GmbH

Ablauf der Werkstatt Politik und Verwaltung

16:00 Uhr	TOP 1 – Begrüßung und Einführung
16:15 Uhr	TOP 2 – Rückblick und Aktuelles
16:30 Uhr	TOP 3 – Vorstellung der Varianten
17:15 Uhr	TOP 4 – Vorgehen Bewertungsstufe II: Nutzwertanalyse
18:45 Uhr	Möglichkeit zur Diskussion
19:45 Uhr	TOP 5 – Zusammenfassung und Ausblick

TOP 1 Technische Hinweise zum Online-Format

Bei technischen Fragen oder Problemen rufen Sie uns gerne auf der Hotline an:

0211-38547546

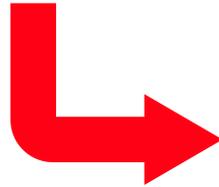
Oder melden Sie sich unter:

u81@ifok.de

TOP 1 Aufbau Termine Werkstatt der Politik und Verwaltung

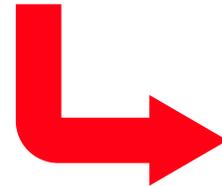
1. Termin (16.04.2021)

Einführung und **Vorstellung Ablauf/
Ergebnisse Planungswerkstatt**
Vorstellung Bewertungsmethodik und
Ergebnisse der Eignungsprüfung



2. Termin (21.05.2021)

~~Vorstellung Ergebnisse Bewertungsstufe I~~
(optional) **Vorstellung Bewertungsmatrix
für Bewertungsstufe II**



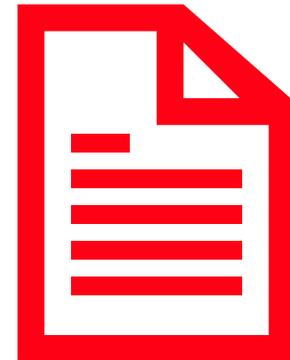
3. Termin (25.06.2021)

Vorstellung Ergebnisse Bewertungsstufe II

TOP 1 Protokoll 1. Werkstatt Politik und Verwaltung

Es gab keine Anmerkungen zum Protokollentwurf

Empfehlung: Verabschiedung des Protokolls



TOP 2

Rückblick und Aktuelles

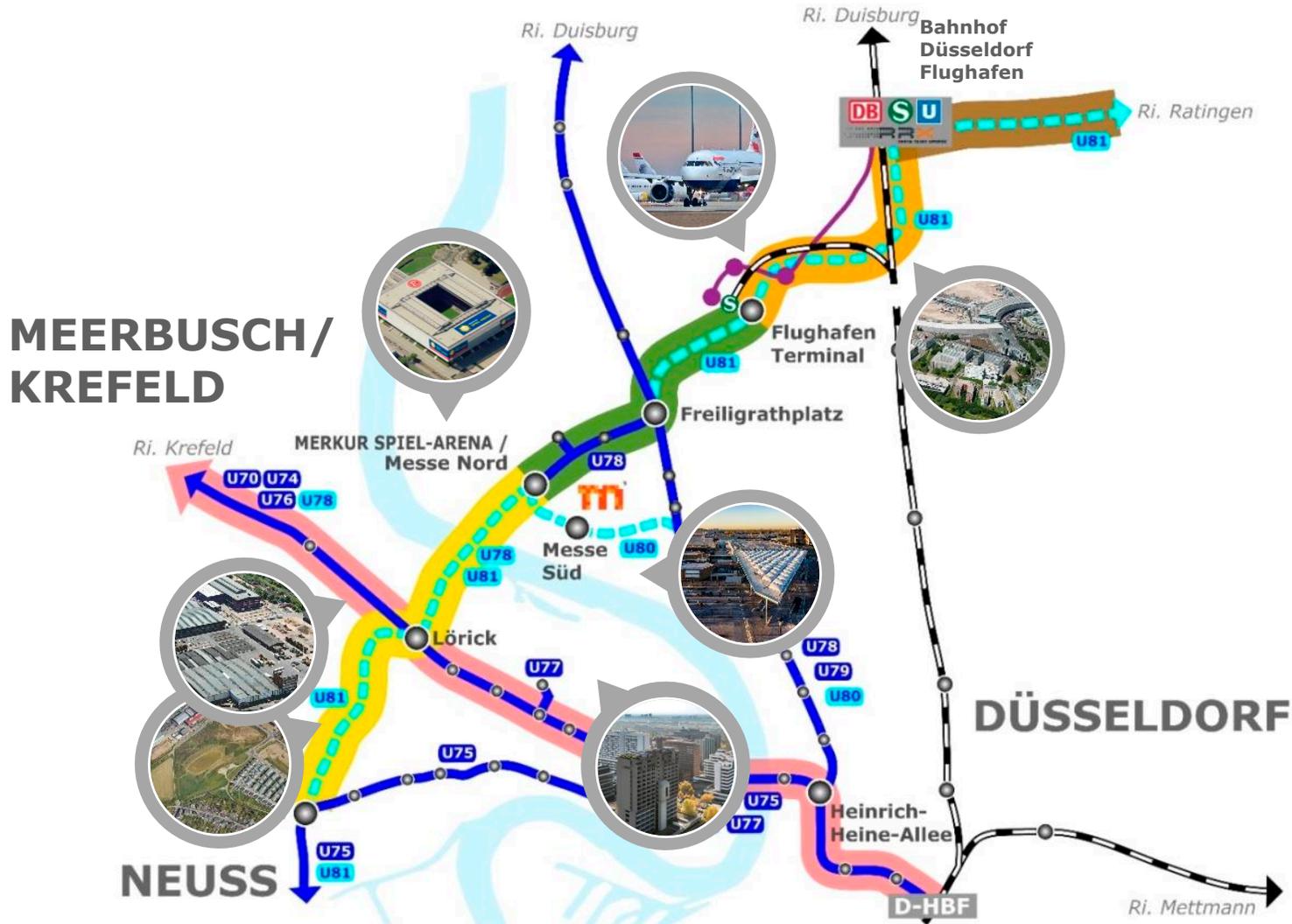
Begrüßung und Rückblick

Birgit Muéll

Projektleitung U81 / 2. Bauabschnitt

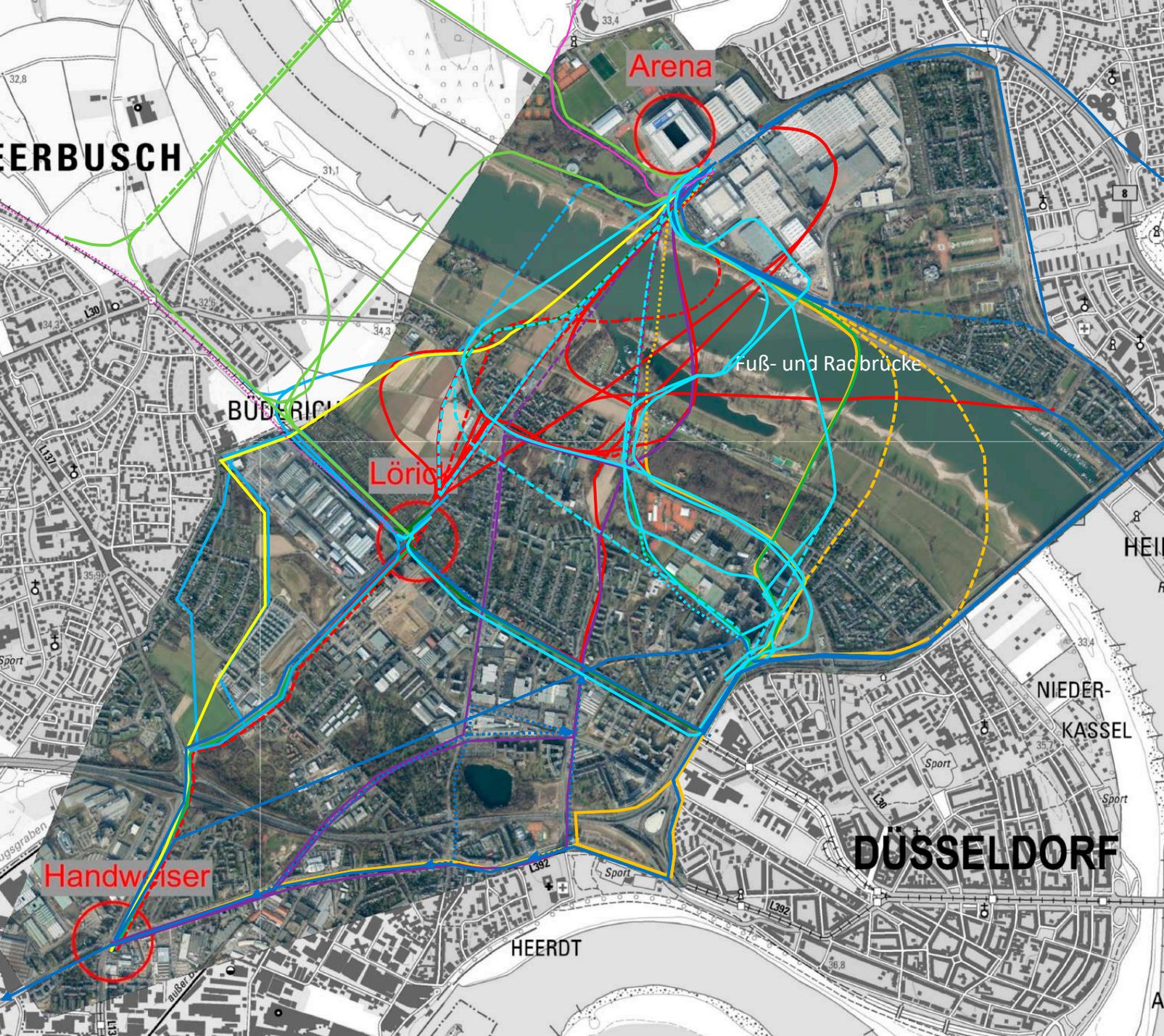
Amt für Verkehrsmanagement

TOP 2 U81 2. Bauabschnitt



Legende:

	U81 - 1. BA „Flughafen Terminal“	
	U81 - 2. BA „Rheinquerung“	
	U81 - 3. BA „Düsseldorf Flughafen“	
	U81 - 4. BA „Ratingen West“	
	Strecke „K-Bahn“	
	vorhandene Stadtbahn-Trasse	
	geplante Stadtbahn-Trasse	
		vorhandene Stadtbahn-Linie
		geplante Stadtbahn-Linie
	SkyTrain Flughafen Düsseldorf	
	SPNV-Strecke (DB)	

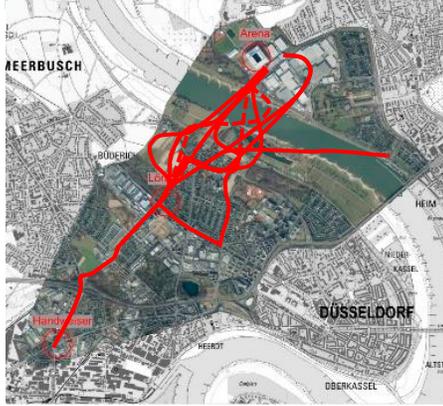


TOP 2 Eignungsprüfung

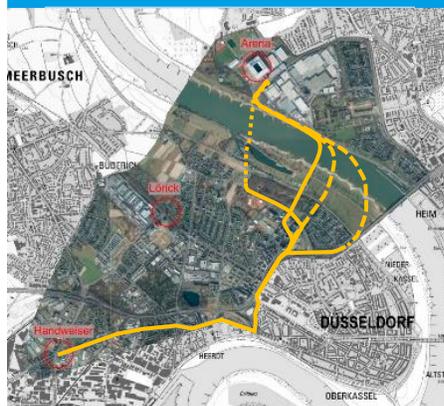
Insgesamt wurden 55 Varianten entwickelt, welche anhand ihres Verlaufs in zehn Cluster gruppiert wurden (farbig dargestellt).

TOP 2 Übersicht der Variantencluster

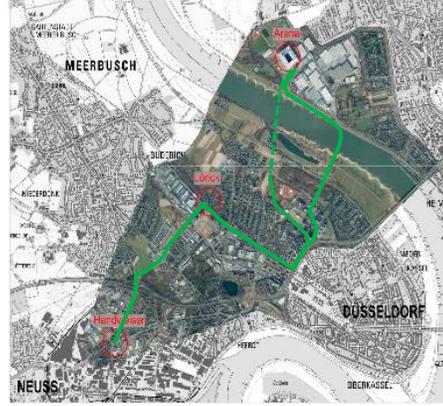
Cluster 1
Arena-Lörick-Handweiser



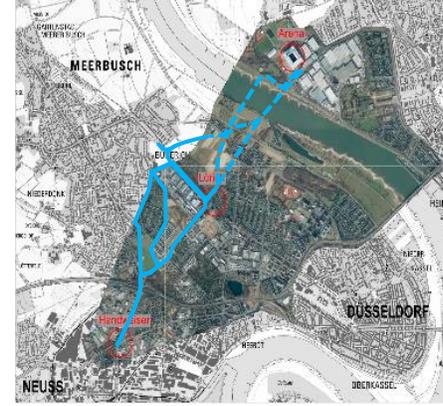
Cluster 2
ARENA-Seestern-
Handweiser



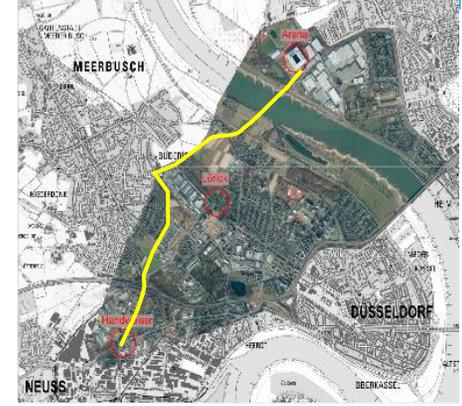
Cluster 3
ARENA-Seestern+Lörick-
Handweiser



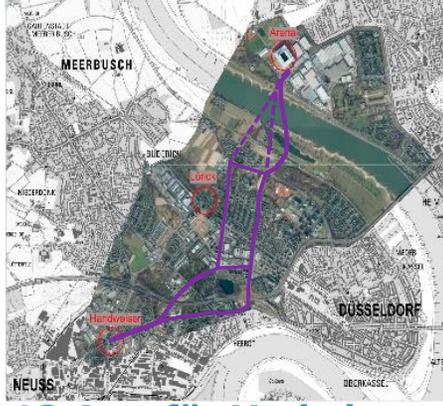
Cluster 4
ARENA-Meerbusch
/Büderich/Lörick-
Handweiser



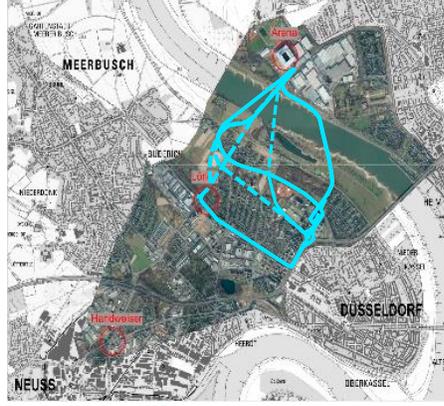
Cluster 5
ARENA - Büderich -
Handweiser



Cluster 6
ARENA - zwischen Lörick
und Seestern - Handweiser



Cluster 7
ARENA - (Lörick) - Seestern



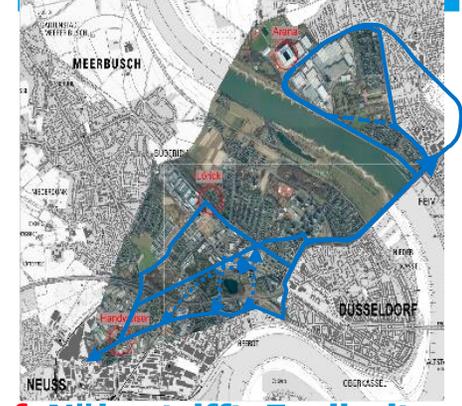
Cluster 8
ARENA - Meerbusch/
Büderich - Lörick

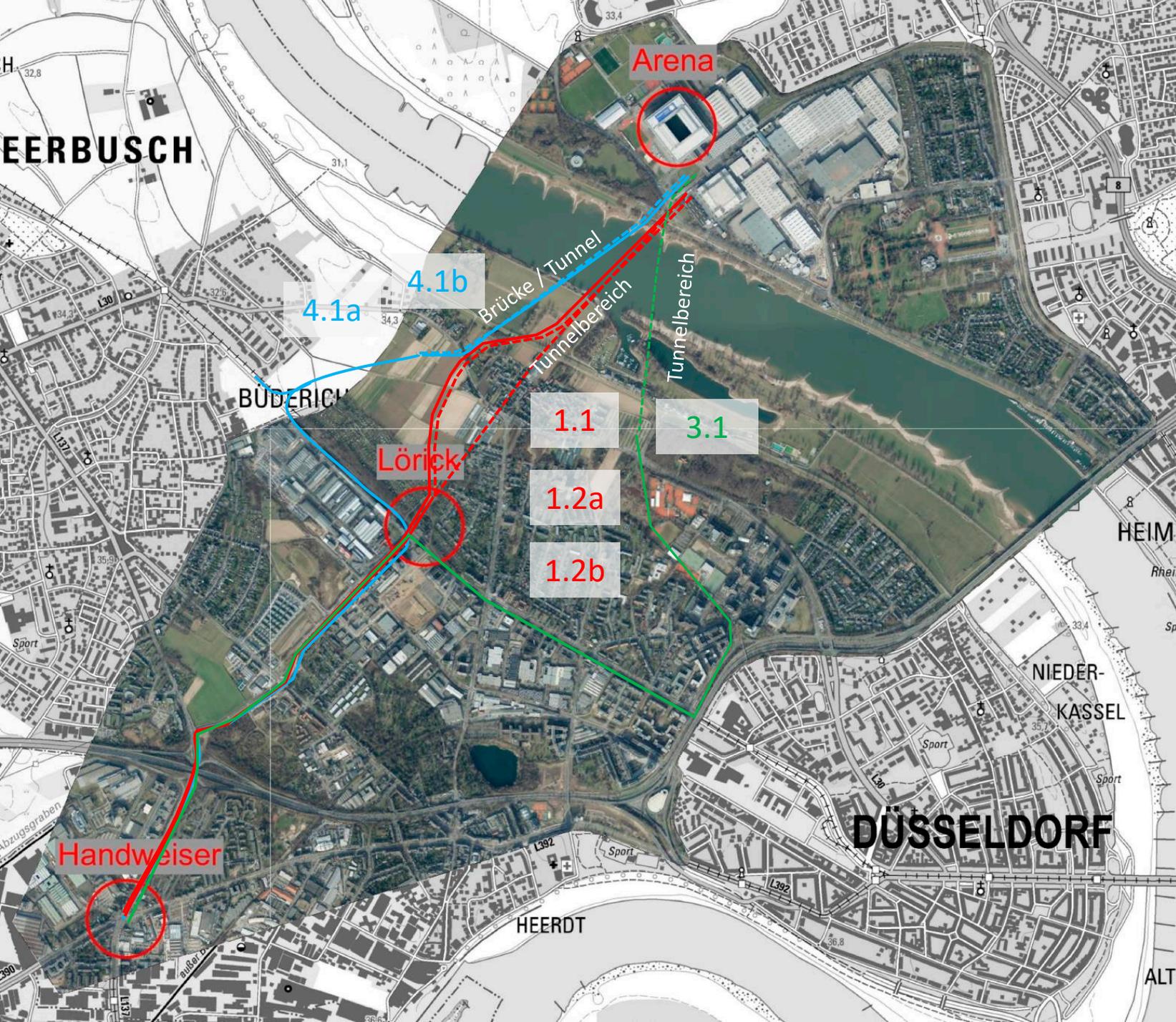


Cluster 9
A44



Cluster 10
Theodor-Heuss-Brücke





TOP 2 Eignungsprüfung

6 Varianten haben die Eignungsprüfung bestanden.

Düsseldorf Nähe trifft Freiheit

TOP 3

Vorstellung der Varianten

Dr. Uwe Kloppe

Fachgremium Projekt U81 / 2. Bauabschnitt

**LINDSCHULTE
Ingenieurgesellschaft mbH**

TOP 3

Vorstellung der Varianten

Westlicher Abschnitt

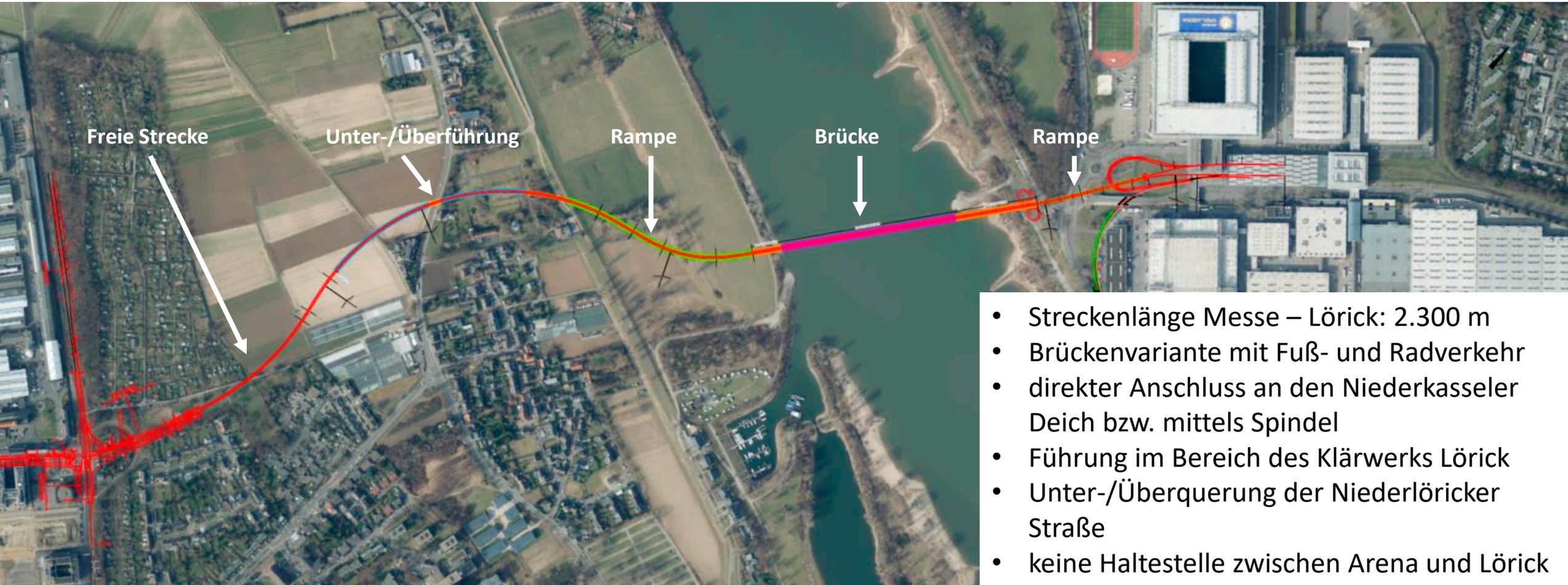


- Streckenlänge Lörick – Handweiser: 2.400 m
- plangleiche Führung entlang Böhlerstraße, Neusser Straße und Kevelaerer Straße
- Führung stadtbahngerecht auf besonderem Bahnkörper
- Lage der Haltestellen noch nicht final festgelegt
- Straßen-Tunnellösung am Handweiser als Option

TOP 3

Vorstellung der Varianten

Variante 1.1

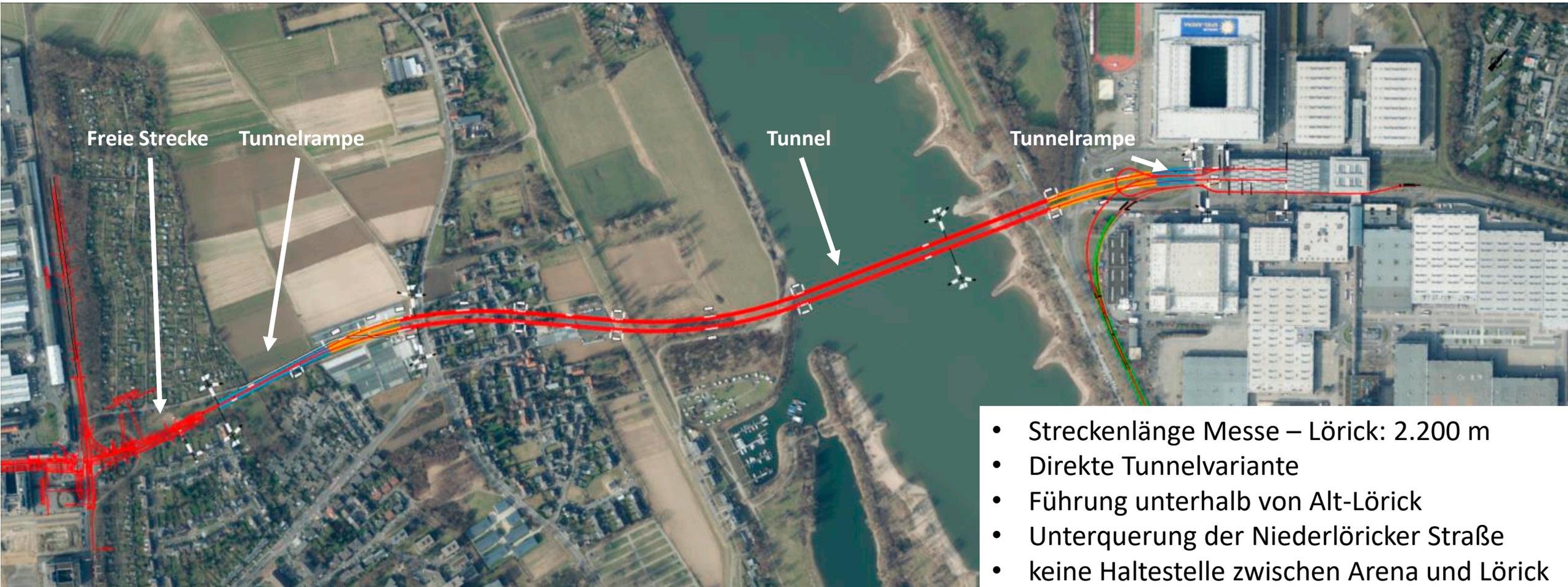


- Streckenlänge Messe – Lörick: 2.300 m
- Brückenvariante mit Fuß- und Radverkehr
- direkter Anschluss an den Niederkasseler Deich bzw. mittels Spindel
- Führung im Bereich des Klärwerks Lörick
- Unter-/Überquerung der Niederlöricker Straße
- keine Haltestelle zwischen Arena und Lörick

TOP 3

Vorstellung der Varianten

Variante 1.2a

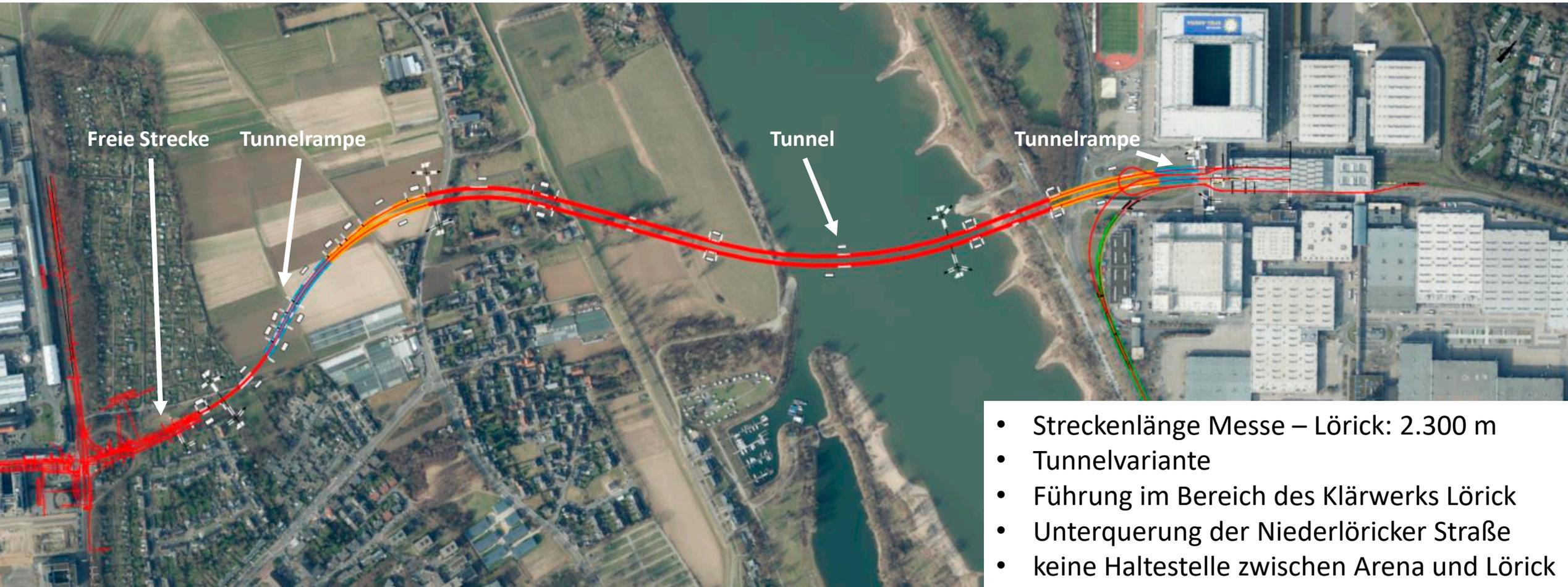


- Streckenlänge Messe – Lörick: 2.200 m
- Direkte Tunnelvariante
- Führung unterhalb von Alt-Lörick
- Unterquerung der Niederlöricker Straße
- keine Haltestelle zwischen Arena und Lörick

TOP 3

Vorstellung der Varianten

Variante 1.2b



TOP 3

Vorstellung der Varianten

Variante 3.1



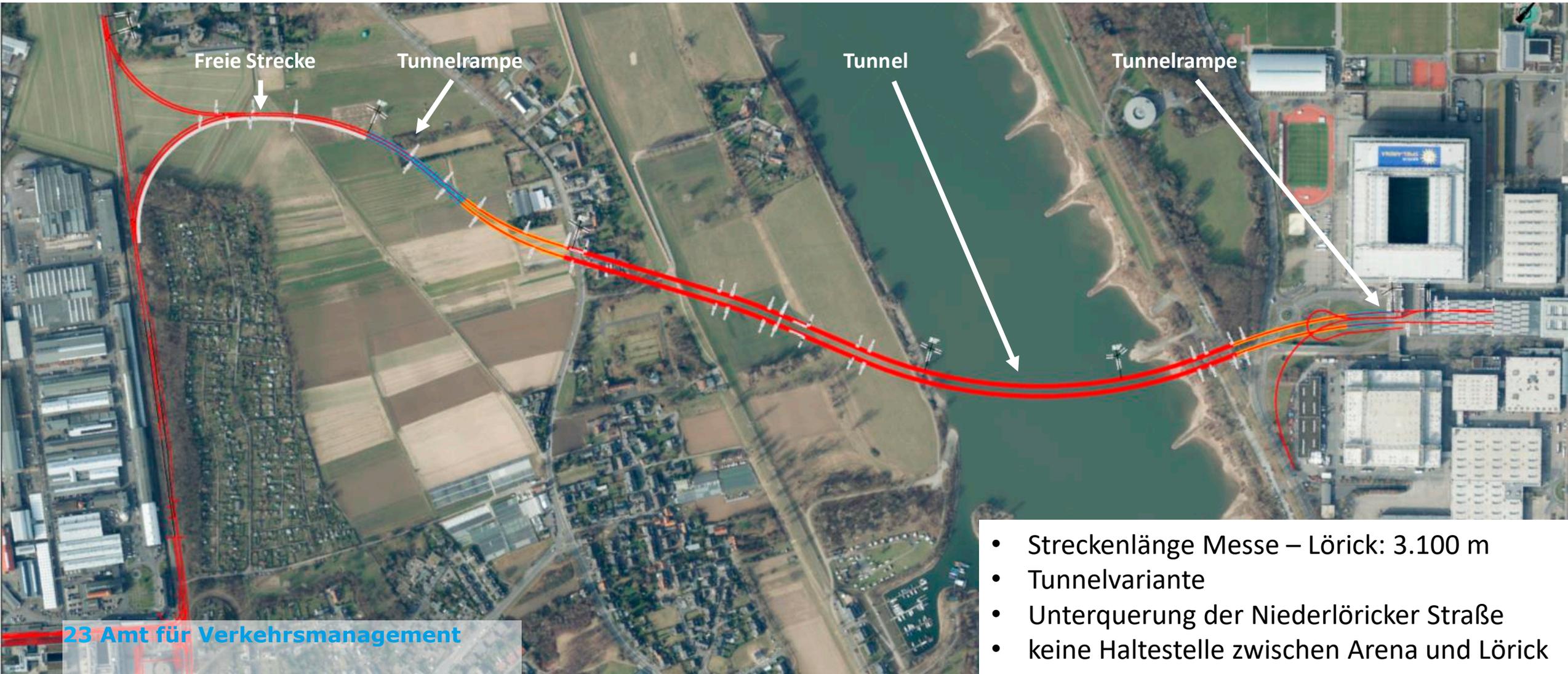
- Streckenlänge
Messe – Lörick:
4.400 m
- Tunnelvariante
- Unterquerung der
Oberlöricker Straße
- keine Haltestelle
zwischen Arena
und Seestern

Nähe trifft Freiheit

TOP 3

Vorstellung der Varianten

Variante 4.1a

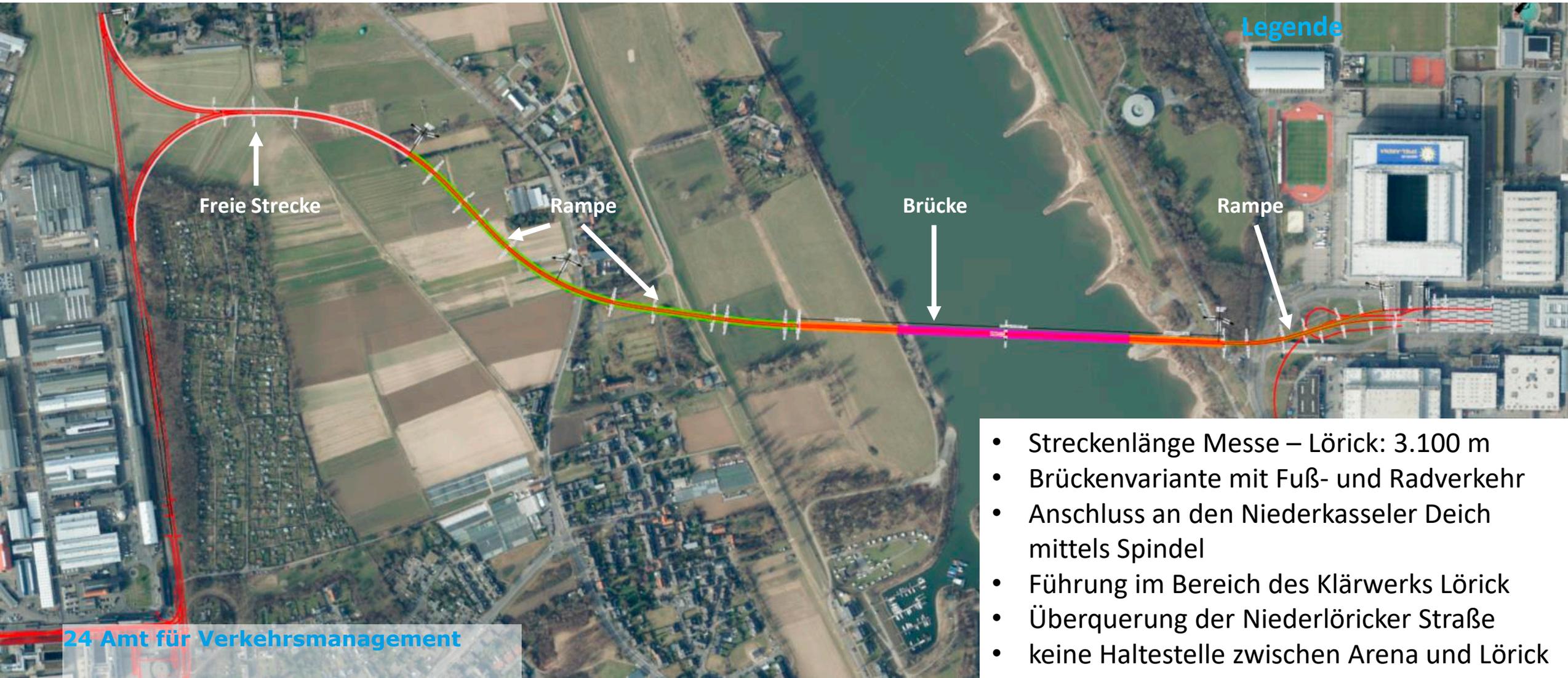


- Streckenlänge Messe – Lörick: 3.100 m
- Tunnelvariante
- Unterquerung der Niederlöricker Straße
- keine Haltestelle zwischen Arena und Lörick

TOP 3

Vorstellung der Varianten

Variante 4.1b

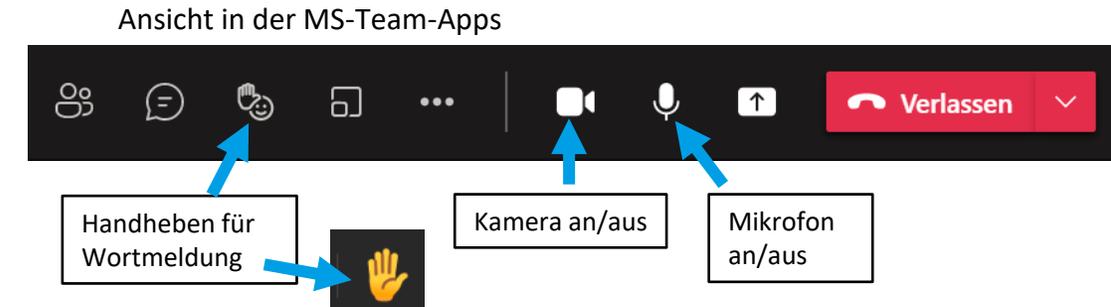
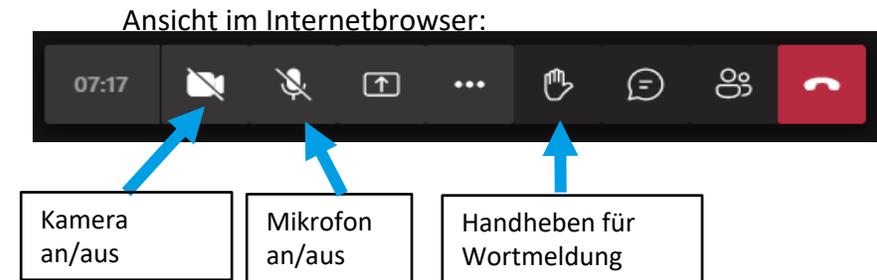


- Streckenlänge Messe – Lörick: 3.100 m
- Brückenvariante mit Fuß- und Radverkehr
- Anschluss an den Niederkasseler Deich mittels Spindel
- Führung im Bereich des Klärwerks Lörick
- Überquerung der Niederlöricker Straße
- keine Haltestelle zwischen Arena und Lörick

TOP 3 Rückfragen

Nutzen Sie für eine Wortmeldung bitte die Handmeldefunktion.

Wenn Sie von der Moderation aufgerufen werden, stellen Sie bitte Ihr Mikrofon und Ihre Kamera an.



TOP 4

Bewertungsstufe II: Nutzwertanalyse

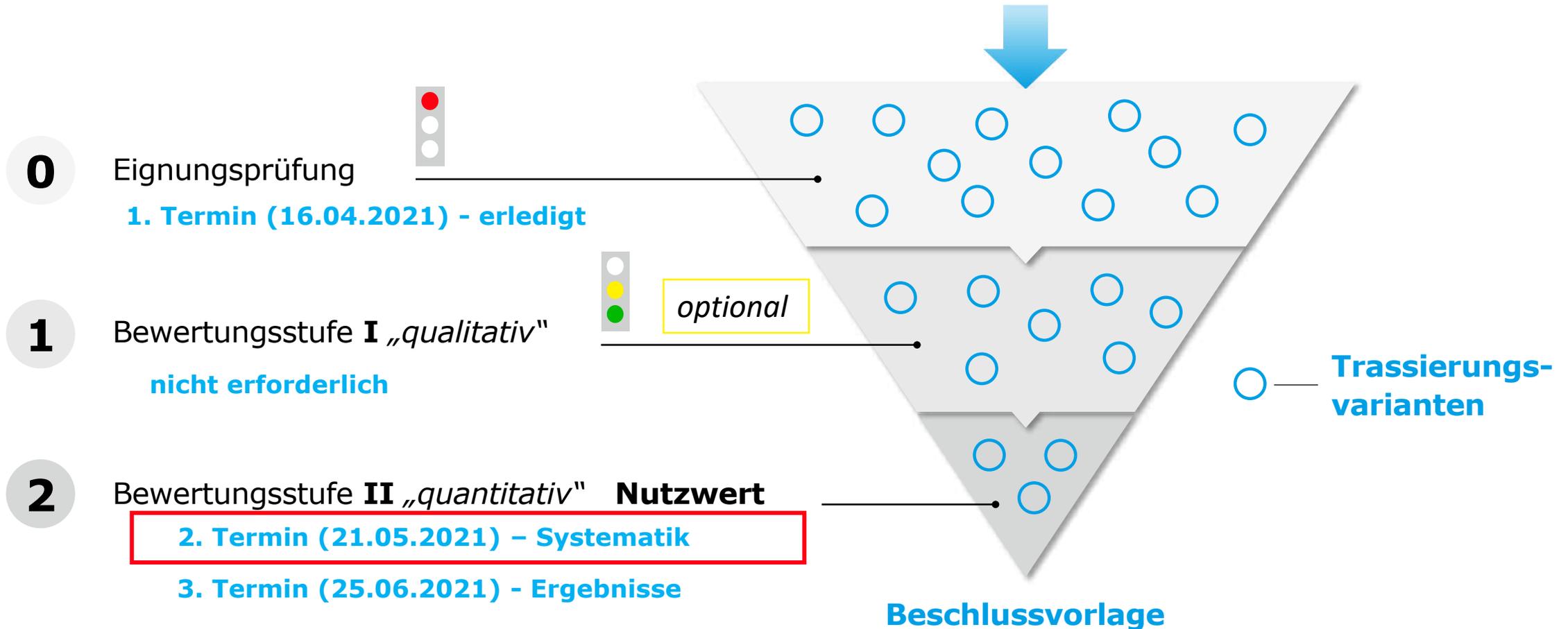
Axel Müller

Projekt U81 / 2. Bauabschnitt

weisemüller PartG
für das Amt für Verkehrsmanagement

TOP 4 Vorgehensweise Nutzwertanalyse

Bewertungsprozess



TOP 4 Vorgehensweise Nutzwertanalyse

Bewertung der besten Varianten anhand einer Nutzwertanalyse

Landeshauptstadt Düsseldorf
Amt für Verkehrsmanagement

U81/2. Bauabschnitt
Variantenuntersuchung im Rahmen des Bürgerdialoges
Quantitative Bewertung der geeigneten Varianten

Kriterium	Wichtung	Punkte
Trassierungsqualität	3%	
Reisezeit	3%	
Fahrgastpotenziale	3%	
Störanfälligkeit des ÖPNV und IV	15%	
Umsteigebeziehungen zu ÖPNV	2%	
Sicherheit im Haltestellenbereich	2%	

Beispiel

Gewichtung der Bewertungskriterien

**Thema 1 für heute
Bewertungsmethodik
für die verschiedenen
Bewertungskriterien**

**Thema für den 25.06.2021
Bewertungsergebnisse**

5 Punkte: kürzeste Reisezeit von Arena bis Handweiser
4 Punkte: bis zu ca. 1 Minute länger als kürzeste Reisezeit von Arena bis Handweiser
3 Punkte: bis zu ca. 2 Minuten länger als kürzeste Reisezeit von Arena bis Handweiser
2 Punkte: bis zu ca. 3 Minuten länger als kürzeste Reisezeit von Arena bis Handweiser
1 Punkt: mehr als ca. 3 Minuten länger als kürzeste Reisezeit von Arena bis Handweiser

Risiken aus bauzeitlichen Eingriffen in laufenden Verkehr		X%	5	0,25	5	0,25
Summe:	100%	100%		4,6		2,7



Variante mit dem größten Nutzwert = Vorzugsvariante



TOP 4 Vorgehensweise Nutzwertanalyse



Christian Smydra

Amt für Verkehrsmanagement

TOP 4 Vorgehensweise Nutzwertanalyse

Thema 1 – Bewertungsmethodik für die einzelnen Bewertungskriterien

1 von 15

Bewertungskriterium	Bewertungsmethodik	
Qualität der Verkehrsanlage		
Trassierungsqualität	100 Punkte	Insgesamt sehr gute Trassierungsqualität = vollständig stadtbahngerechte Kurvenradien
	75 Punkte	Insgesamt gute Trassierungsqualität = eine Einschränkung/nicht stadtbahngerechter Streckenpunkt
	50 Punkte	Insgesamt durchschnittliche Trassierungsqualität = 2 Einschränkungen/nicht stadtbahngerechten Streckenpunkte
	25 Punkte	Insgesamt tendenziell eher schlechte Trassierungsqualität = 3 Einschränkungen/nicht stadtbahngerechten Streckenpunkte
	0 Punkte	Insgesamt schlechte Trassierungsqualität = mehr als 3 Einschränkungen/nicht stadtbahngerechte Streckenpunkte

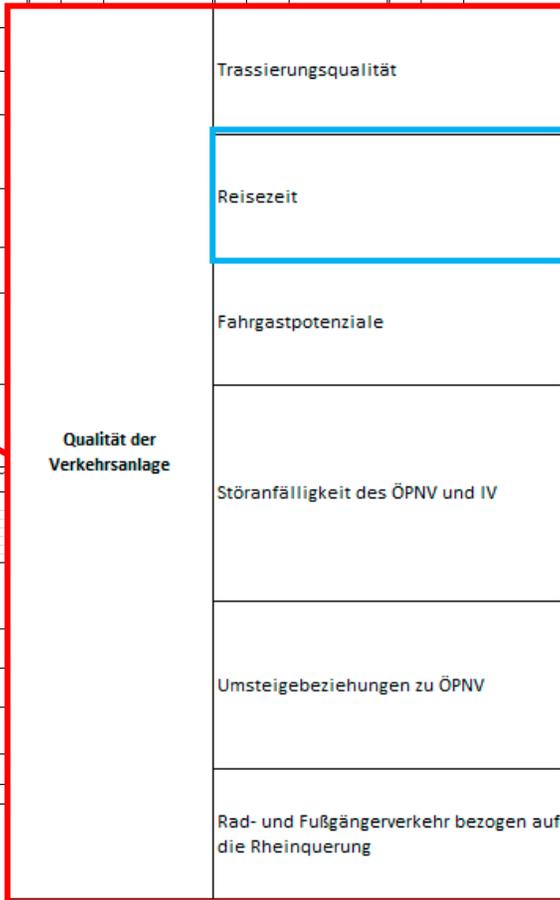
Nicht stadtbahngerecht heißt: Kurvenradien < 300 m

TOP 4 Vorgehensweise Nutzwertanalyse

Thema 1 – Bewertungsmethodik für die einzelnen Bewertungskriterien

2 von 15

	Wichtung	Kriterium 1.1 (Büchse)			Kriterium 1.2a (Fenster)			Kriterium 1.2b (Fenster)			Kriterium 1.3 (Fenster)			Kriterium 1.4 (Fenster)			Kriterium 1.5 (Büchse)		
		Punkte	Wichtung	Erfüllungsgrad	Punkte	Wichtung	Erfüllungsgrad	Punkte	Wichtung	Erfüllungsgrad	Punkte	Wichtung	Erfüllungsgrad	Punkte	Wichtung	Erfüllungsgrad			
Qualität der Verkehrsanlage	Trassierungsqualität	5,00																	
	Sicherheit	5,00																	
	Fahrerplatzbreite	5,00																	
	Stauraumkapazität des ÖPNV und IV	10,00																	
	Benutzerspezifische ÖPNV	2,50																	
Stör- und Störfreiheit	Rad- und Fußgängerverkehr bezogen auf die Rheinquerung	2,50																	
	Einfluss der Trasse auf städtische Verkehrsstrukturen und Freizeitanlagen	7,00																	
Einfluss der Trasse auf städtische Verkehrsstrukturen und Freizeitanlagen	Einfluss der Trasse auf städtische Verkehrsstrukturen und Freizeitanlagen	7,00																	
	Einfluss der Trasse auf städtische Verkehrsstrukturen und Freizeitanlagen	7,00																	
Stör- und Störfreiheit	Stör- und Störfreiheit	10,00																	
	Stör- und Störfreiheit	2,00																	
	Stör- und Störfreiheit	2,00																	
	Stör- und Störfreiheit	2,00																	
	Stör- und Störfreiheit	2,00																	
	Stör- und Störfreiheit	2,00																	
Stör- und Störfreiheit	Stör- und Störfreiheit	10,00																	
	Stör- und Störfreiheit	10,00																	
Stör- und Störfreiheit	Stör- und Störfreiheit	5,00																	
	Stör- und Störfreiheit	5,00																	
Stör- und Störfreiheit	Stör- und Störfreiheit	5,00																	
	Stör- und Störfreiheit	5,00																	



TOP 4 Vorgehensweise Nutzwertanalyse

Thema 1 – Bewertungsmethodik für die einzelnen Bewertungskriterien

2 von 15

Bewertungskriterium	Bewertungsmethodik	
Qualität der Verkehrsanlage		
Reisezeit	100 Punkte	kürzeste Reisezeit von Arena bis Handweiser
	75 Punkte	bis zu ca. 1 Minute länger als kürzeste Reisezeit von Arena bis Handweiser
	50 Punkte	bis zu ca. 2 Minuten länger als kürzeste Reisezeit von Arena bis Handweiser
	25 Punkte	bis zu ca. 3 Minuten länger als kürzeste Reisezeit von Arena bis Handweiser
	0 Punkte	mehr als ca. 3 Minuten länger als kürzeste Reisezeit von Arena bis Handweiser

Kürzeste Reisezeit Arena bis Handweiser: **ca. 8 Minuten**

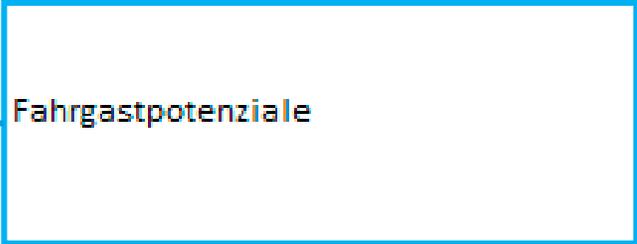
Das heißt, 3 Minuten länger entspricht rd. 40% längere Fahrzeit.

TOP 4 Vorgehensweise Nutzwertanalyse

Thema 1 – Bewertungsmethodik für die einzelnen Bewertungskriterien

3 von 15

	Wichtung	Variante 5.1 (Rückst.)			Variante 5.2a (Fussst.)			Variante 5.2b (Fussst.)			Variante 5.3 (Fussst.)			Variante 5.4 (Fussst.)			Variante 5.5 (Rückst.)		
		Punkte	Wichtung	Erfüllungsgrad	Punkte	Wichtung	Erfüllungsgrad	Punkte	Wichtung	Erfüllungsgrad	Punkte	Wichtung	Erfüllungsgrad	Punkte	Wichtung	Erfüllungsgrad			
Qualität der Verkehrsanlage	Trassierungsqualität	5,00																	
	Reisezeit	5,00																	
	Fahrgastpotenziale	5,00																	
	Störanfälligkeit des ÖPNV und IV	10,00																	
	Umsteigebeziehungen zu ÖPNV	5,00																	
Störanfälligkeit	Einfluss der Trasse auf städtische Strukturen und Freizeitanlagen	7,00																	
	Einfluss der Trasse auf städtische und freizeitanlagen	7,00																	
Störanfälligkeit	Störanfälligkeit des ÖPNV und IV	10,00																	
	Störanfälligkeit des ÖPNV und IV	2,00																	
	Störanfälligkeit des ÖPNV und IV	2,00																	
	Störanfälligkeit des ÖPNV und IV	2,00																	
	Störanfälligkeit des ÖPNV und IV	2,00																	
	Störanfälligkeit des ÖPNV und IV	2,00																	
Störanfälligkeit	Störanfälligkeit des ÖPNV und IV	10,00																	
	Störanfälligkeit des ÖPNV und IV	5,00																	
Störanfälligkeit	Störanfälligkeit des ÖPNV und IV	5,00																	
	Störanfälligkeit des ÖPNV und IV	5,00																	
Störanfälligkeit	Störanfälligkeit des ÖPNV und IV	5,00																	
	Störanfälligkeit des ÖPNV und IV	5,00																	



TOP 4 Vorgehensweise Nutzwertanalyse

Thema 1 – Bewertungsmethodik für die einzelnen Bewertungskriterien

3 von 15

Bewertungskriterium	Bewertungsmethodik	
Qualität der Verkehrsanlage		
Fahrgastpotenziale	100 Punkte	große Fahrgastpotenziale
	75 Punkte	große Fahrgastpotenziale mit geringfügigen Einschränkungen/Abstrichen
	50 Punkte	mittlere Fahrgastpotenziale mit Einschränkungen/Abstrichen
	25 Punkte	tendenziell eher weniger große Fahrgastpotenziale mit wesentlichen Einschränkungen/Abstrichen
	0 Punkte	niedrige Fahrgastpotenziale

Beispiel für große Fahrgastpotenziale:

Schnelle und direkte Verbindung zwischen Krefeld, Meerbusch und Neuss zur Arena

Beispiel für mittlere Fahrgastpotenziale:

Mittlere Fahrgastpotenziale aufgrund umwegige Verbindung auf den Relationen Krefeld/Meerbusch – Arena und Neuss - Arena

TOP 4 Vorgehensweise Nutzwertanalyse

Thema 1 – Bewertungsmethodik für die einzelnen Bewertungskriterien

4 von 15

Bewertungskriterium	Bewertungsmethodik	
Qualität der Verkehrsanlage		
Störanfälligkeit des ÖPNV und IV	100 Punkte	Trassierung nahezu ohne Störanfälligkeit = keine großen plangleichen Kreuzungspunkte
	75 Punkte	Trassierung mit geringfügiger Störanfälligkeit = wenige (1 bis 2) große plangleiche Kreuzungspunkte
	50 Punkte	Trassierung mit durchschnittlicher Störanfälligkeit = einige (3 bis 4) große plangleiche Kreuzungspunkte
	25 Punkte	Trassierung mit überdurchschnittlicher Störanfälligkeit = viele (5 bis 6) große plangleiche Kreuzungspunkte
	0 Punkte	Trassierung mit hoher Störanfälligkeit = sehr viele (mehr als 6) große plangleiche Kreuzungspunkte

Plangleiche Kreuzungspunkte sind Verkehrskreuzungen, bei denen die Stadtbahn mit den übrigen Verkehrsarten in der selben Ebene kreuzt.

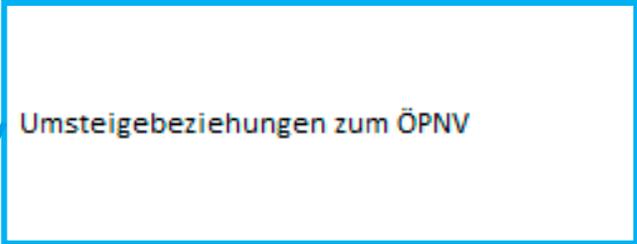
Das Gegenteil wäre eine „planfreie“ Kreuzung. Beispiel: Unterführung einer Kreuzung durch einen Stadtbahn- oder Straßentunnel.

TOP 4 Vorgehensweise Nutzwertanalyse

Thema 1 – Bewertungsmethodik für die einzelnen Bewertungskriterien

5 von 15

	Wichtung	Kriterium 1.1 (Büchse)			Kriterium 1.2a (Fenster)			Kriterium 1.2b (Fenster)			Kriterium 1.3 (Fenster)			Kriterium 1.4 (Fenster)			Kriterium 1.5 (Büchse)		
		Punkte	Wichtung	Erfüllungsgrad	Punkte	Wichtung	Erfüllungsgrad	Punkte	Wichtung	Erfüllungsgrad	Punkte	Wichtung	Erfüllungsgrad	Punkte	Wichtung	Erfüllungsgrad			
Qualität der Verkehrsanlage	Trassierungsqualität	5,00																	
	Reisezeit	5,00																	
	Fahrtzeitpotenziale	5,00																	
	Sicherheitsrisiko ÖPNV und IV	10,00																	
	Umschlagpotenziale ÖPNV	2,00																	
Stör- und Störfaktoren	Rad- und Fußgängerverkehr bezogen auf die Rheinquerung	2,00																	
	Einfluss der Trasse auf städtische Verkehrsbeziehungen	7,00																	
Stör- und Störfaktoren	Einfluss der Trasse auf städtische Verkehrsbeziehungen	7,00																	
	Einfluss der Trasse auf städtische Verkehrsbeziehungen	7,00																	
Stör- und Störfaktoren	Stör- und Störfaktoren	2,00																	
	Stör- und Störfaktoren	2,00																	
	Stör- und Störfaktoren	2,00																	
	Stör- und Störfaktoren	2,00																	
	Stör- und Störfaktoren	2,00																	
Stör- und Störfaktoren	Stör- und Störfaktoren	10,00																	
	Stör- und Störfaktoren	10,00																	
Stör- und Störfaktoren	Stör- und Störfaktoren	20,00																	
	Stör- und Störfaktoren	20,00																	
Stör- und Störfaktoren	Stör- und Störfaktoren	5,00																	
	Stör- und Störfaktoren	5,00																	
Stör- und Störfaktoren	Stör- und Störfaktoren	5,00																	
	Stör- und Störfaktoren	5,00																	



TOP 4 Vorgehensweise Nutzwertanalyse

Thema 1 – Bewertungsmethodik für die einzelnen Bewertungskriterien

5 von 15

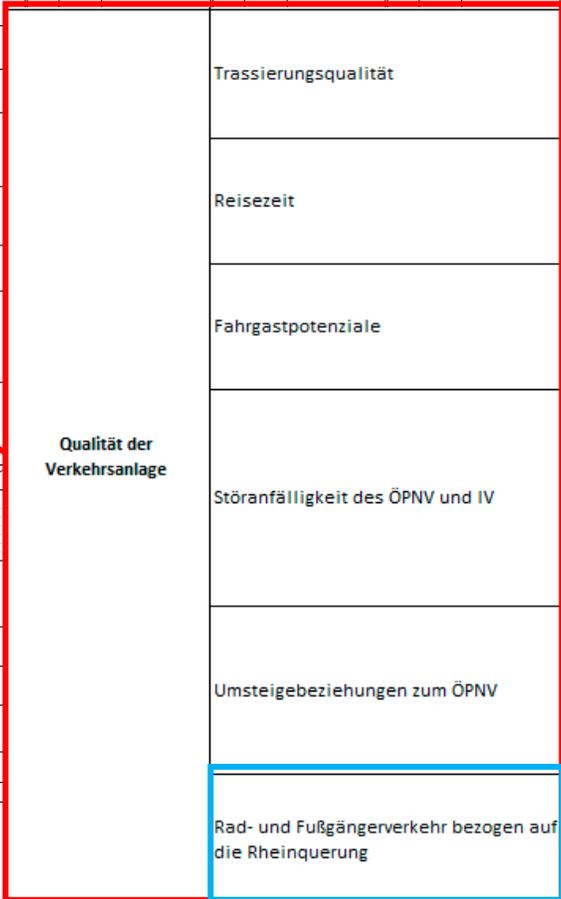
Bewertungskriterium	Bewertungsmethodik	
Qualität der Verkehrsanlage		
Umsteigebeziehungen zum ÖPNV	100 Punkte	alle sinnvollen Umsteigerelationen sind gegeben (insbesondere Krefeld - Handweiser und Belsenplatz - Arena)
	75 Punkte	
	50 Punkte	die sinnvollen Umsteigerelationen sind nur zum Teil gegeben (Krefeld - Handweiser oder Belsenplatz-Arena)
	25 Punkte	
	0 Punkte	die sinnvollen Umsteigebeziehungen sind nicht gegeben (weder Krefeld - Handweiser noch Belsenplatz - Arena)

TOP 4 Vorgehensweise Nutzwertanalyse

Thema 1 – Bewertungsmethodik für die einzelnen Bewertungskriterien

6 von 15

	Wichtung	Variante 5.1 (Büchli)			Variante 5.2a (Fussell)			Variante 5.2b (Fussell)			Variante 5.3 (Fussell)			Variante 5.4 (Fussell)			Variante 5.5 (Büchli)		
		Punkte	Wichtung	Erfüllungsgrad	Punkte	Wichtung	Erfüllungsgrad	Punkte	Wichtung	Erfüllungsgrad	Punkte	Wichtung	Erfüllungsgrad	Punkte	Wichtung	Erfüllungsgrad			
Qualität der Verkehrsanlage	Trassierungsqualität	5,00																	
	Reisezeit	5,00																	
	Fahrtzeitpotenziale	5,00																	
	Sicherheitsrisiko ÖPNV und IV	10,00																	
	Umsatzpotenziale ÖPNV	2,00																	
Städtebauliche Qualität	Rolle und Platzierungsrisiko im Stadtgebiet	2,00																	
	Einfluss der Trasse auf städtebauliche und infrastrukturelle Entwicklungsprozesse	7,00																	
Umweltqualität	Störungen durch Trasse und Stationen	2,00																	
	Einfluss der Trasse auf städtebauliche und infrastrukturelle Entwicklungsprozesse	7,00																	
	Störungen durch Trasse und Stationen	2,00																	
	Einfluss der Trasse auf städtebauliche und infrastrukturelle Entwicklungsprozesse	7,00																	
	Störungen durch Trasse und Stationen	2,00																	
Wirtschaftlichkeit	Störungen durch Trasse und Stationen	2,00																	
	Einfluss der Trasse auf städtebauliche und infrastrukturelle Entwicklungsprozesse	7,00																	
Störungen durch Trasse und Stationen	Störungen durch Trasse und Stationen	2,00																	
	Einfluss der Trasse auf städtebauliche und infrastrukturelle Entwicklungsprozesse	7,00																	
Umsatzpotenziale	Störungen durch Trasse und Stationen	2,00																	
	Einfluss der Trasse auf städtebauliche und infrastrukturelle Entwicklungsprozesse	7,00																	
Störungen durch Trasse und Stationen	Störungen durch Trasse und Stationen	2,00																	
	Einfluss der Trasse auf städtebauliche und infrastrukturelle Entwicklungsprozesse	7,00																	
Umsatzpotenziale	Störungen durch Trasse und Stationen	2,00																	
	Einfluss der Trasse auf städtebauliche und infrastrukturelle Entwicklungsprozesse	7,00																	



Rad- und Fußgängerverkehr bezogen auf die Rheinquerung

Rad- und Fußgängerverkehr bezogen auf die Rheinquerung

TOP 4 Vorgehensweise Nutzwertanalyse

Thema 1 – Bewertungsmethodik für die einzelnen Bewertungskriterien

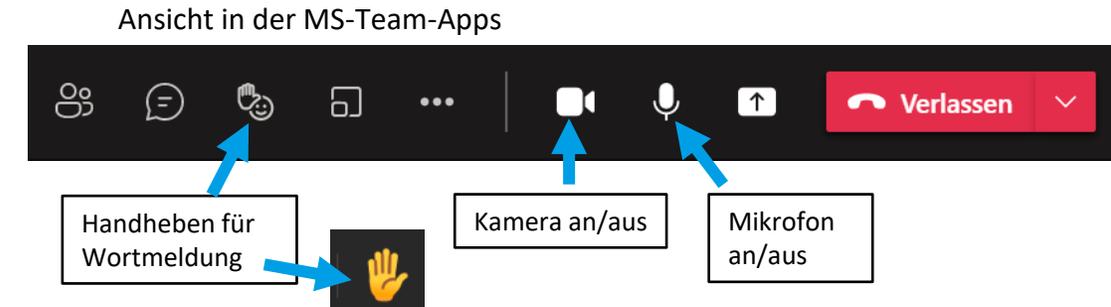
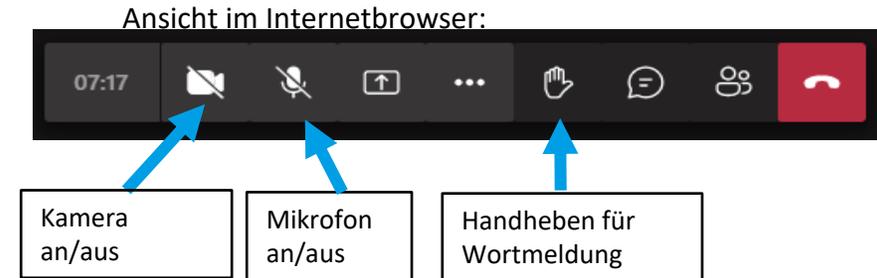
6 von 15

Bewertungskriterium	Bewertungsmethodik	
Qualität der Verkehrsanlage		
Rad- und Fußgängerverkehr bezogen auf die Rheinquerung	100 Punkte	Das Projekt enthält auch eine neue/zusätzliche Rheinquerung für Radverkehr und Fußgänger
	75 Punkte	
	50 Punkte	
	25 Punkte	
	0 Punkte	Das Projekt enthält keine neue/zusätzliche Rheinquerung für Radverkehr und Fußgänger

TOP 4 Rückfragen

Nutzen Sie für eine Wortmeldung bitte die Handmeldefunktion.

Wenn Sie von der Moderation aufgerufen werden, stellen Sie bitte Ihr Mikrofon und Ihre Kamera an.



Axel Müller

Projekt U81 / 2. Bauabschnitt

weisemüller PartG
für das Amt für Verkehrsmanagement

TOP 4

Vorgehensweise Nutzwertanalyse

Thema 1 – Bewertungsmethodik für die einzelnen Bewertungskriterien

7 von 15

Kriterium	Wichtung	Variante 5.1 (Rückst.)			Variante 5.2a (Fussst.)			Variante 5.2b (Fussst.)			Variante 5.3 (Fussst.)			Variante 5.4 (Fussst.)			Variante 5.5 (Rückst.)		
		Punkte	Wichtung	Kriterium	Punkte	Wichtung	Kriterium	Punkte	Wichtung	Kriterium	Punkte	Wichtung	Kriterium	Punkte	Wichtung	Kriterium	Punkte	Wichtung	Kriterium
Auswahl der Verkehrsart	Personenverkehr	2,00																	
	Straßen	5,00																	
	Fahrradverkehr	5,00																	
	Strom- und Wärmeleitungen	2,00																	
	Wasserversorgungsleitungen	2,00																	
	Gas- und Fernwärmeleitungen	2,00																	
Städtebauliche Qualität	Integration der Trasse in vorhandene städtebauliche Strukturen und Freiräume	7,00																	
	Einfluss der Trasse auf städtebauliche und freiraumtechnische Entwicklungspotenziale	7,00																	
Städtebauliche Qualität	Städtebauliche Qualität																		
	Einfluss der Trasse auf städtebauliche und freiraumtechnische Entwicklungspotenziale																		
	Städtebauliche Qualität																		
	Einfluss der Trasse auf städtebauliche und freiraumtechnische Entwicklungspotenziale																		
	Städtebauliche Qualität																		
	Einfluss der Trasse auf städtebauliche und freiraumtechnische Entwicklungspotenziale																		
Städtebauliche Qualität	Städtebauliche Qualität																		
	Einfluss der Trasse auf städtebauliche und freiraumtechnische Entwicklungspotenziale																		
	Städtebauliche Qualität																		
	Einfluss der Trasse auf städtebauliche und freiraumtechnische Entwicklungspotenziale																		
	Städtebauliche Qualität																		
	Einfluss der Trasse auf städtebauliche und freiraumtechnische Entwicklungspotenziale																		

Städtebauliche Qualität

Integration der Trasse in vorhandene städtebauliche Strukturen und Freiräume

Einfluss der Trasse auf städtebauliche und freiraumtechnische Entwicklungspotenziale

Integration der Trasse in vorhandene städtebauliche Strukturen und Freiräume

TOP 4 Vorgehensweise Nutzwertanalyse

Thema 1 – Bewertungsmethodik für die einzelnen Bewertungskriterien

7 von 15

Bewertungskriterium	Bewertungsmethodik	
Städtebauliche Qualität		
Integration der Trasse in vorhandene städtebauliche Strukturen und Freiräume	100 Punkte	Optimale/bestmögliche städtebauliche Integration in Städtebau und Freiräume
	75 Punkte	Gute Integration in Städtebau und Freiräume mit geringfügigen Einschränkungen/Abstrichen
	50 Punkte	Befriedigende Integration in Städtebau und Freiräume mit einigen Einschränkungen/Abstrichen
	25 Punkte	keine befriedigende Integration in Städtebau oder Freiräume
	0 Punkte	keine befriedigende Integration in Städtebau und Freiräume

TOP 4

Vorgehensweise Nutzwertanalyse

Thema 1 – Bewertungsmethodik für die einzelnen Bewertungskriterien

8 von 15

Kriterium	Wichtung	Variante 5.1 (Rückst.)			Variante 5.2a (Fussst.)			Variante 5.2b (Fussst.)			Variante 5.3 (Fussst.)			Variante 5.4 (Fussst.)			Variante 5.5 (Rückst.)		
		Punkte	Wichtung	Kriterium	Punkte	Wichtung	Kriterium	Punkte	Wichtung	Kriterium	Punkte	Wichtung	Kriterium	Punkte	Wichtung	Kriterium	Punkte	Wichtung	Kriterium
Auswahl der Verkehrsart	Personenverkehr	2,00																	
	Straßen	5,00																	
	Fahrradverkehr	5,00																	
	Strom- und Wärmeleitungen	2,00																	
	Umspannstationen	2,00																	
	Rad- und Fußgängerüberwege	2,00																	
Städtebauliche Qualität	Integration der Trasse in vorhandene städtebauliche Strukturen und Freiräume	7,00																	
	Einfluss der Trasse auf städtebauliche und freiraumtechnische Entwicklungspotenziale	7,00																	
Auswahl der Verkehrsart	Personenverkehr	2,00																	
	Straßen	5,00																	
	Fahrradverkehr	5,00																	
	Strom- und Wärmeleitungen	2,00																	
	Umspannstationen	2,00																	
	Rad- und Fußgängerüberwege	2,00																	
Städtebauliche Qualität	Integration der Trasse in vorhandene städtebauliche Strukturen und Freiräume	10,00																	
	Einfluss der Trasse auf städtebauliche und freiraumtechnische Entwicklungspotenziale	10,00																	
Wirtschaftlichkeit	Investitionskosten (je km)	20,00																	
	Betriebskosten (je km)	5,00																	
Sicherheit	Sicherheit bei Unfallgefahren (je km)	5,00																	
	Brandrisiko (je km)	5,00																	

Städtebauliche Qualität

Integration der Trasse in vorhandene städtebauliche Strukturen und Freiräume

Einfluss der Trasse auf städtebauliche und freiraumtechnische Entwicklungspotenziale

Einfluss der Trasse auf städtebauliche und freiraumtechnische Entwicklungspotenziale

TOP 4 Vorgehensweise Nutzwertanalyse

Thema 1 – Bewertungsmethodik für die einzelnen Bewertungskriterien

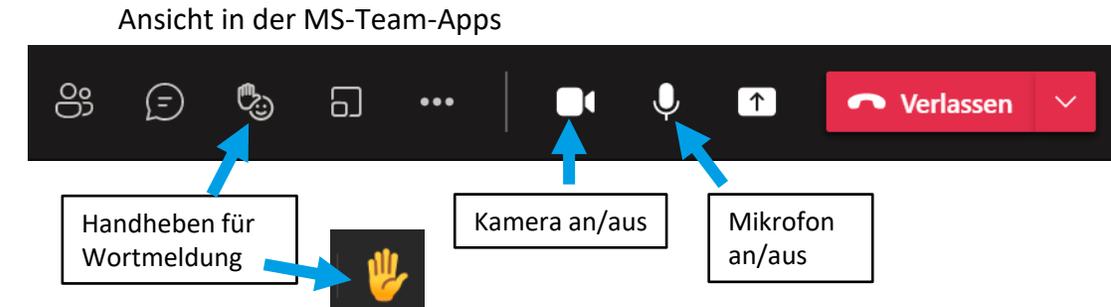
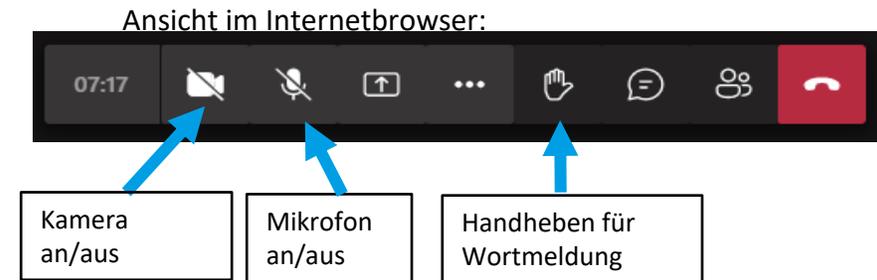
8 von 15

Bewertungskriterium	Bewertungsmethodik	
Städtebauliche Qualität		
Einfluss der Trasse auf städtebauliche und freiraumtechnische Entwicklungspotenziale	100 Punkte	100 Punkte: keine einschränkende Einflüsse auf städtebauliche und freiraumtechnische Entwicklungspotenziale
	75 Punkte	75 Punkte: nahezu keine einschränkende Einflüsse auf städtebauliche und freiraumtechnische Entwicklungspotenziale
	50 Punkte	50 Punkte: keine wesentlichen Einschränkungen auf städtebauliche und freiraumtechnische Entwicklungspotenziale
	25 Punkte	25 Punkte: Wesentliche einschränkende Einflüsse auf städtebauliche <u>oder</u> freiraumtechnische Entwicklungspotenziale
	0 Punkte	0 Punkte: Wesentliche einschränkende Einflüsse auf städtebauliche <u>und</u> freiraumtechnische Entwicklungspotenziale

TOP 4 Rückfragen

Nutzen Sie für eine Wortmeldung bitte die Handmeldefunktion.

Wenn Sie von der Moderation aufgerufen werden, stellen Sie bitte Ihr Mikrofon und Ihre Kamera an.



Dipl.-Ing Christoph Ibach

Umwelt- und Landschaftsschutz

Normann Landschaftsarchitekten PartGmbB

TOP 4

Vorgehensweise Nutzwertanalyse

Thema 1 – Bewertungsmethodik für die einzelnen Bewertungskriterien

9 von 15

Kriterium	Wichtung	Variante 5.1 (Büchels)			Variante 5.2a (Fassell)			Variante 5.2b (Fassell)			Variante 5.3 (Fassell)			Variante 5.4 (Fassell)			Variante 5.4b (Büchels)		
		Punkte	Wichtung	Kriterium	Punkte	Wichtung	Kriterium	Punkte	Wichtung	Kriterium	Punkte	Wichtung	Kriterium	Punkte	Wichtung	Kriterium	Punkte	Wichtung	Kriterium
Auswirkungen der Verkehrsplanung	Verkehrsmittel	2,00																	
	Sicherheit	5,00																	
	Fahrerplatzverhältnisse	5,00																	
	Sichtverhältnisse der ÖPNV auf TF	20,00																	
	Benutzungsverhältnisse ÖPNV	2,00																	
	Roll- und Fußgängererwartungsfreiheit auf der Kreuzung	2,00																	
Sichtverhältnisse	Sichtverhältnisse der Trasse in verschiedenen atmosphärischen Schichten und Freizeitanlagen	7,00																	
	Einfluss der Trasse auf atmosphärische und terrestrische Umweltverhältnisse	7,00																	
Umweltbelange	Bestandteile der Trasse und die Umgebungsfläche	2,00																	
	Menschen, insbes. menschliche Gesundheit (inkl. Schall und Erschütterung)	2,00																	
	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	2,00																	
	Fläche und Boden	2,00																	
	Wasser	2,00																	
	Luft und Klima	2,00																	
Auswirkungen der Trasse auf die Gesundheit und Qualität der Landschaft	ausreichende Eingriffe in Gesundheit und Qualität der Landschaft	10,00																	
	sonstige Umgebungsfläche	20,00																	
Wirtschaftlichkeit	Investitionskosten	5,00																	
	Betriebskosten (Fahrerplatzverhältnisse, Verkehrsmittel, etc.)	5,00																	
Sicherheit	Sicherheit von Kraftfahrzeugführern und Fußgänger (Kreuzung)	5,00																	
	Bestandteile der Trasse	5,00																	

Umweltbelange

Auswirkungen der neuen Trasse auf die Schutzgüter:

Menschen, insbes. menschliche Gesundheit (inkl. Schall und Erschütterung)

Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Fläche und Boden

Wasser

Luft und Klima

Landschaft

kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

TOP 4 Vorgehensweise Nutzwertanalyse

Thema 1 – Bewertungsmethodik für die einzelnen Bewertungskriterien

9 von 15

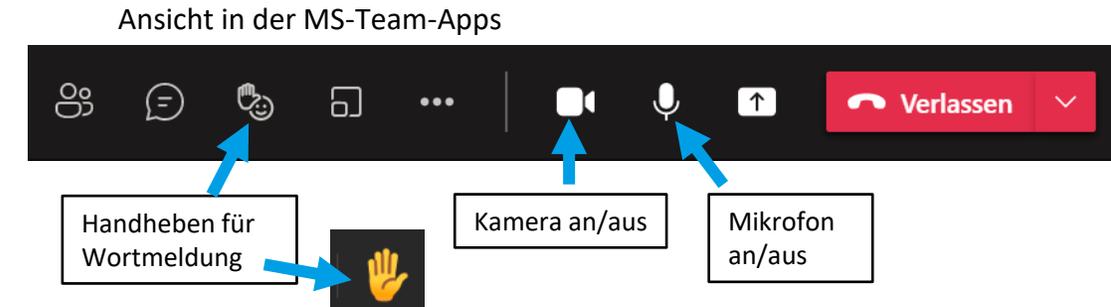
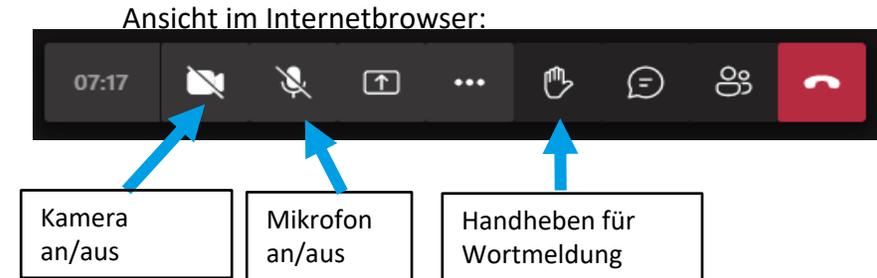
Bewertungskriterium	Bewertungsmethodik
Umweltbelange	
Auswirkungen der neuen Trasse auf die <u>Schutzgüter:</u>	100 Punkte: keine Auswirkungen / 75 Punkte: geringe Auswirkung / 50 Punkte: mittlere Auswirkung / 25 Punkte: hohe Auswirkung / 0 Punkte: sehr hohe Auswirkungen
Menschen, insbes. menschliche Gesundheit (inkl. Schall und Erschütterung)	
Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	
Fläche und Boden	
Wasser	
Luft und Klima	
Landschaft	
kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	

Das Ausmaß der voraussichtlichen Umweltauswirkungen wird auf Grundlage der gegenwärtigen Planungstiefe in Anlehnung an die gesetzlichen Vorgaben, u.a. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung, gutachterlich bewertet.

TOP 4 Rückfragen

Nutzen Sie für eine Wortmeldung bitte die Handmeldefunktion.

Wenn Sie von der Moderation aufgerufen werden, stellen Sie bitte Ihr Mikrofon und Ihre Kamera an.



Axel Müller

Projekt U81 / 2. Bauabschnitt

weisemüller PartG
für das Amt für Verkehrsmanagement

TOP 4 Vorgehensweise Nutzwertanalyse

Thema 1 – Bewertungsmethodik für die einzelnen Bewertungskriterien

10 von 15

Kriterium	Wichtung	Variante 5.1 (Büchli)			Variante 5.2a (Fenster)			Variante 5.2b (Fenster)			Variante 5.3 (Fenster)			Variante 5.4 (Fenster)			Variante 5.4b (Büchli)		
		Punkte	Wichtung	Kriterium	Punkte	Wichtung	Kriterium	Punkte	Wichtung	Kriterium	Punkte	Wichtung	Kriterium	Punkte	Wichtung	Kriterium	Punkte	Wichtung	Kriterium
Ausmaß der Verkehrsbeeinträchtigung	Verkehrsbeeinträchtigung	2,00																	
	Schwermetalle	5,00																	
	Fahrspurbreite	5,00																	
	Sichtweite (Sichtweite > 500m und 100m)	20,00																	
	Benutzungsintensität > 500m	2,00																	
	Roll- und Fußgängerverkehrsbeeinträchtigung der Kreuzung	2,00																	
Sichtweite-Kriterium	Einfluss der Trasse in vorhandene städtebauliche Strukturen und Freizeitanlagen	7,00																	
	Einfluss der Trasse auf städtebauliche und freizeitanlagenorientierte Kulturlandschaften	7,00																	
Ausmaß der dauerhaften Eingriffe in bestehende Grundstücke	Bauweise der neuen Trasse und die Gebäudeweise	2,00																	
	Planung, bauliche, wesentliche Grundstücke (Grundstücke)	5,00																	
	Einfluss der Trasse auf bestehende Grundstücke	2,00																	
	Wasser	2,00																	
	Luft und Klima	2,00																	
	Lärmschutz	2,00																	
Ausmaß der dauerhaften Eingriffe in bestehende Grundstücke	Ausmaß der Eingriffe in Grundstücke und bauliche Strukturen	10,00																	
	benutzungsintensive (Grundstücke)	20,00																	
	benutzungsintensive	20,00																	
Wirkungsintensität	Benutzungsintensität (Fahrspurbreite, Verkehrsmittel, Verkehrsarten)	5,00																	
	Benutzungsintensität (Fahrspurbreite, Verkehrsmittel, Verkehrsarten)	5,00																	
Richtwert	Richtwert aus Kostengründen (ausgewählte Verkehrsarten (Kategorie))	5,00																	
	Richtwert aus Kostengründen	5,00																	

Ausmaß dauerhafte Eingriffe in bestehende Grundstücke
dauerhafte Eingriffe in Grundstücke und bauliche Strukturen

TOP 4 Vorgehensweise Nutzwertanalyse

Thema 1 – Bewertungsmethodik für die einzelnen Bewertungskriterien

10 von 15

Bewertungskriterium	Bewertungsmethodik	
Ausmaß dauerhafte Eingriffe in bestehende Grundstücke		
Dauerhafte Eingriffe in Grundstücke und bauliche Strukturen	100 Punkte	Trasse ohne dauerhafte Eingriffe in anderweitig genutzte oder bebaute Grundstücke
	75 Punkte	Geringes Ausmaß nur mit punktuellen Eingriffen in unbebaute Grundstücke oder in bebaute Grundstücke mit untergeordneter Nutzung
	50 Punkte	Mittleres Ausmaß mit streckenbegleitenden Eingriffen in unbebaute Grundstücke oder in bebaute Grundstücke mit untergeordneter Nutzung
	25 Punkte	hohes Ausmaß mit kurzen (< 300 m) streckenbegleitenden Eingriffen in bebaute Grundstücke mit nicht nur untergeordneter Bedeutung
	0 Punkte	sehr hohes Ausmaß mit längeren (> 300 m) streckenbegleitenden Eingriffen in bebaute Grundstücke mit nicht nur untergeordneter Bedeutung

Beispiel für Grundstücke mit untergeordneter Nutzung: landwirtschaftliche Flächen

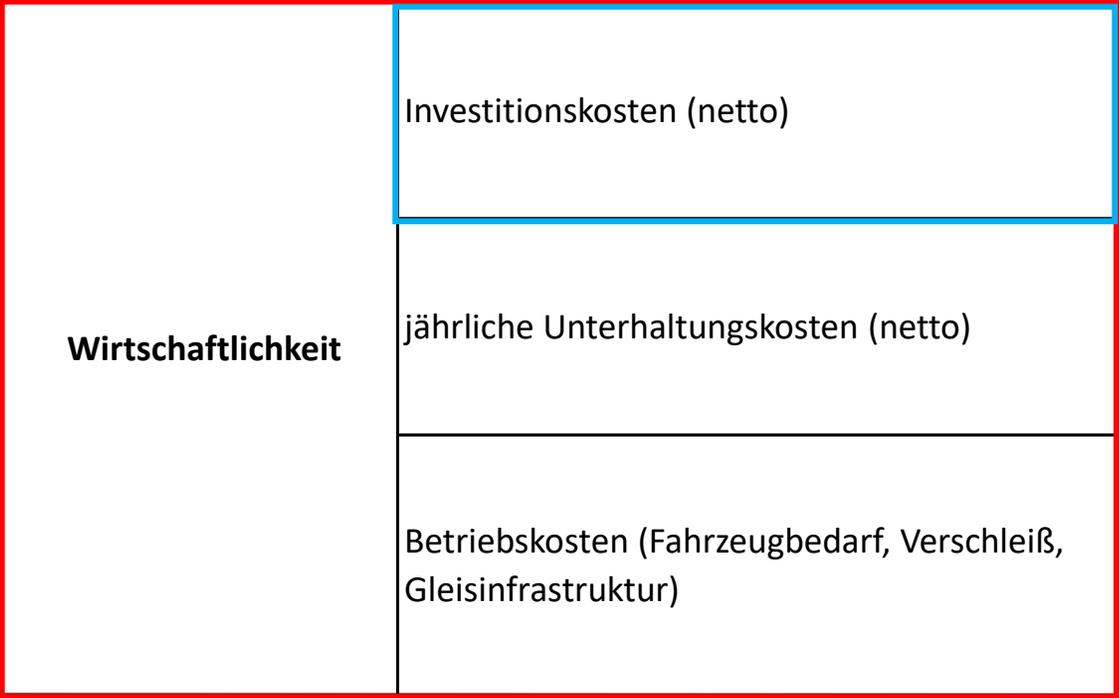
Beispiel für Grundstücke mit nicht nur untergeordneter Nutzung: Wohngebiete, Gewerbegebiete

TOP 4 Vorgehensweise Nutzwertanalyse

Thema 1 – Bewertungsmethodik für die einzelnen Bewertungskriterien

11 von 15

Kriterium	Wichtung	Variante 5.1 (Stück)			Variante 5.2a (Person)			Variante 5.2b (Person)			Variante 5.3 (Person)			Variante 5.4 (Person)			Variante 5.4b (Stück)		
		Punkte	Wichtung	Kriterium	Punkte	Wichtung	Kriterium	Punkte	Wichtung	Kriterium	Punkte	Wichtung	Kriterium	Punkte	Wichtung	Kriterium	Punkte	Wichtung	Kriterium
Wahlzeit der Verkehrsleistung	Transportkapazität	2,00																	
	Reiszeit	5,00																	
	Fahrerplatzverlei	5,00																	
	Stichtzeitpunkte ÖPNV und IV	200																	
	Wahlzeitpunkte ÖPNV	2,00																	
	End- und Fahrgastverweilzeit sowie der Reisezeit	2,00																	
Stichtzeitpunkte	Intensivität der Trassen in verschiedenen städtischen Strukturen und Freizeitzonen	7,00																	
	Einfluss der Trasse auf städtische und freizeitsportliche Entwicklungspotenziale	7,00																	
Wahlzeitpunkte	Wahlzeitpunkte Trassen und die Intensivität	2,00																	
	Personen, Verkehrsmittel, Geschwindigkeit	5,00																	
	Trasse, Zeitpunkte und Intensivität	2,00																	
	Wahlzeitpunkte	2,00																	
	Luft und Energie	2,00																	
	Luftschiff	2,00																	
Wahlzeitpunkte	Wahlzeitpunkte in Gewerbe- und Industriegebieten	10,00																	
	Wahlzeitpunkte (Jahres)	20,00																	
Wahlzeitpunkte	Wahlzeitpunkte	5,00																	
	Wahlzeitpunkte (Fahrerplatzverlei, Wahlzeitpunkte (Stichtzeitpunkte))	5,00																	
Wahlzeitpunkte	Wahlzeitpunkte (Wahlzeitpunkte)	5,00																	
	Wahlzeitpunkte (Wahlzeitpunkte)	5,00																	



TOP 4 Vorgehensweise Nutzwertanalyse

Thema 1 – Bewertungsmethodik für die einzelnen Bewertungskriterien

11 von 15

Bewertungskriterium	Bewertungsmethodik
Wirtschaftlichkeit	
Investitionskosten netto	Bewertet werden die Kosten gem. Grobkostenschätzung auf 5 Mio. € gerundet. Achtung: Dies ist keine Kostenschätzung gem. DIN 276. Für eine Kostenschätzung gem. DIN 276 würde eine Vorplanung gem. Leistungsphase 2 HOAI benötigt. Die Kosten für einen möglichen Tunnel Handweiser sind nicht enthalten.
	<u>Bewertungsmethodik</u> 100 Punkte: Geringste Netto-Investitionskosten, 0 Punkte ab 40% höhere Netto-Investitionskosten, dazwischen wird interpoliert.

Im Rahmen einer Szenarioanalyse können weitere Alternativen zu der „40%-Regelung“ berechnet werden (bspw. 30%, 70%, 100%).

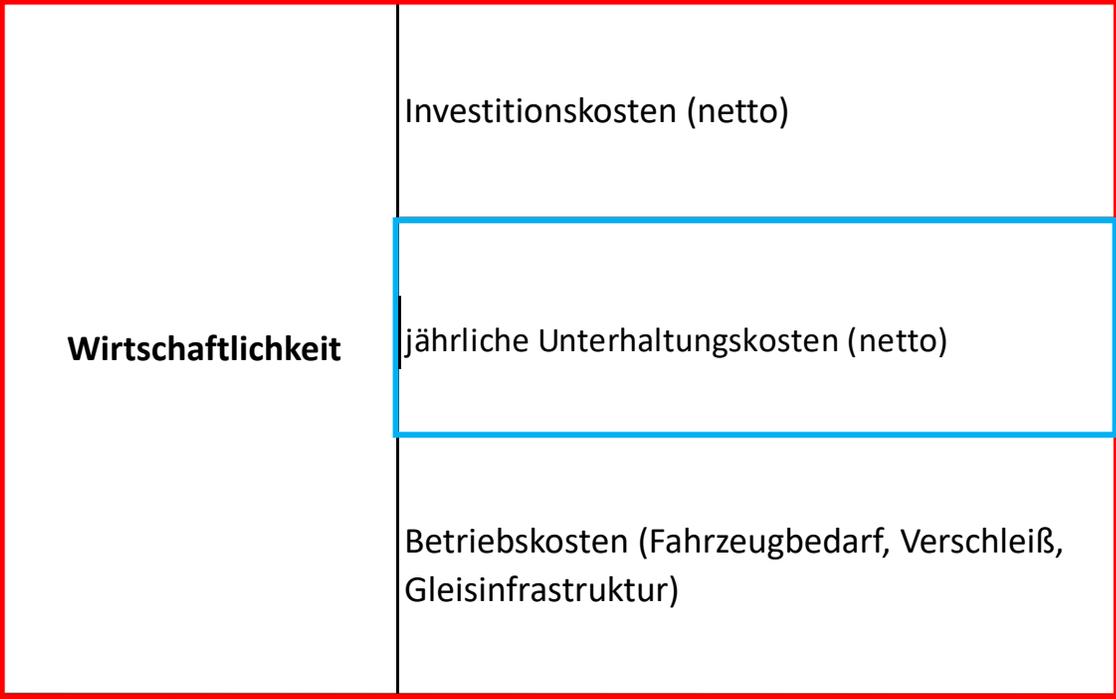
TOP 4

Vorgehensweise Nutzwertanalyse

Thema 1 – Bewertungsmethodik für die einzelnen Bewertungskriterien

12 von 15

Kriterium	Wichtung	Variante 5.1 (Büchli)			Variante 5.2a (Fussell)			Variante 5.2b (Fussell)			Variante 5.3 (Fussell)			Variante 5.4 (Fussell)			Variante 5.4b (Büchli)		
		Punkte	Wichtung	Kriterium	Punkte	Wichtung	Kriterium	Punkte	Wichtung	Kriterium	Punkte	Wichtung	Kriterium	Punkte	Wichtung	Kriterium	Punkte	Wichtung	Kriterium
Wirtschaftlichkeit	Investitionskosten	2,00																	
	Reparatur	5,00																	
	Fahrerplatzkosten	5,00																	
	Stichtagskosten (OPW und TP)	20,00																	
	Wartungskosten (OPW)	2,00																	
	Roll- und Fahrgestellkosten (OPW und TP)	2,00																	
Sicherheitskriterien	Abstand der Fahrer zu anderen Verkehrsteilnehmern und Fußgänger	7,00																	
	Einfluss der Fahrer auf die Verkehrssicherheit und die Unfallhäufigkeit	7,00																	
Wirtschaftlichkeit	Personen- und Sachschaden	2,00																	
	Personen- und Sachschaden	2,00																	
	Personen- und Sachschaden	2,00																	
	Personen- und Sachschaden	2,00																	
	Personen- und Sachschaden	2,00																	
	Personen- und Sachschaden	2,00																	
Wirtschaftlichkeit	Personen- und Sachschaden	10,00																	
	Personen- und Sachschaden	20,00																	
Wirtschaftlichkeit	Personen- und Sachschaden	5,00																	
	Personen- und Sachschaden	5,00																	
Wirtschaftlichkeit	Personen- und Sachschaden	5,00																	
	Personen- und Sachschaden	5,00																	



TOP 4 Vorgehensweise Nutzwertanalyse

Thema 1 – Bewertungsmethodik für die einzelnen Bewertungskriterien

12 von 15

Bewertungskriterium	Bewertungsmethodik
Wirtschaftlichkeit	
Jährliche Unterhaltungskosten netto	Bewertet werden die Jährlichen Unterhaltungskosten netto nur auf dem Abschnitt Arena- Lörick in Anlehnung an die Verordnung zur Berechnung von Ablösungsbeträgen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, dem Bundesfernstraßengesetz und dem Bundeswasserstraßengesetz (Ablösungsbeträge-Berechnungsverordnung - ABBV) gerundet auf 50.000 €.
	<u>Bewertungsmethodik</u> 100 Punkte: Geringste Netto-Unterhaltungskosten, 0 Punkte ab 40% höhere Netto-Unterhaltungskosten, dazwischen wird interpoliert.

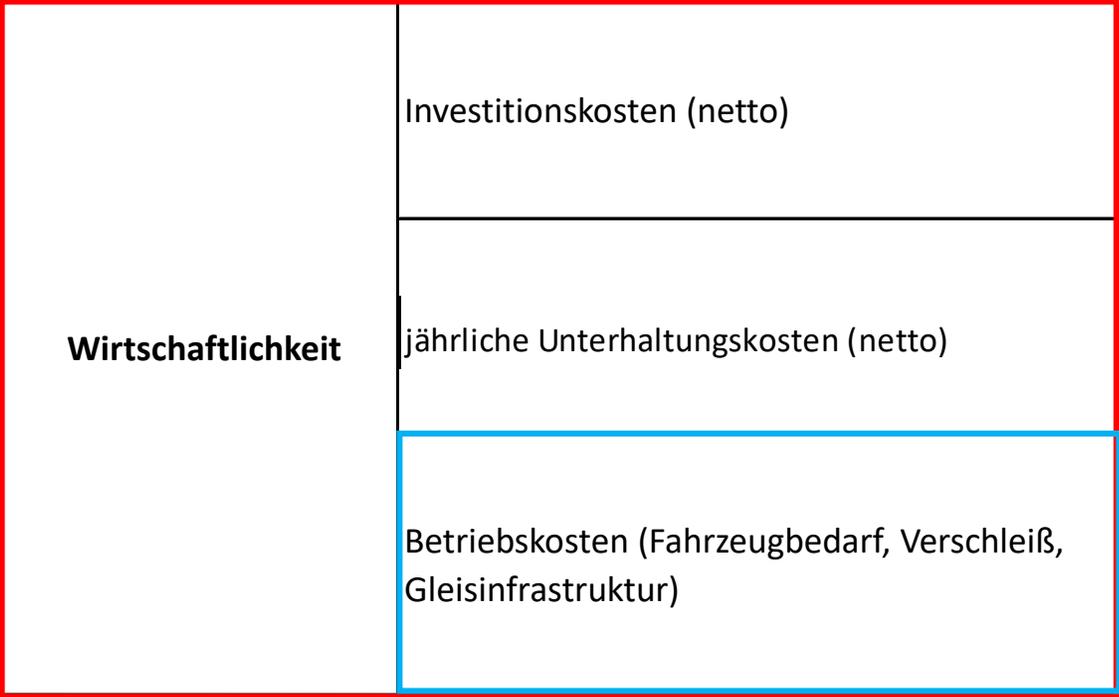
Im Rahmen einer Szenarioanalyse können weitere Alternativen zu der „40%-Regelung“ berechnet werden (bspw. 30%, 70%, 100%)

TOP 4 Vorgehensweise Nutzwertanalyse

Thema 1 – Bewertungsmethodik für die einzelnen Bewertungskriterien

13 von 15

Kriterium	Wichtung	Variante 5.1 (Büchli)			Variante 5.2a (Fenster)			Variante 5.2b (Fenster)			Variante 5.3 (Fenster)			Variante 5.4 (Fenster)			Variante 5.4b (Büchli)			
		Punkte	Wichtung	Kriterium	Punkte	Wichtung	Kriterium	Punkte	Wichtung	Kriterium	Punkte	Wichtung	Kriterium	Punkte	Wichtung	Kriterium	Punkte	Wichtung	Kriterium	
Wirtschaftlichkeit	Transportkapazität	2,0																		
	Sicherheit	5,0																		
	Fahrerplatzverteilung	5,0																		
	Stichtagfähigkeit (ÖPNV und IV)	20,0																		
	Wartungskosten (ÖPNV)	2,0																		
	Rad- und Fußgängerrechtliche Vorgaben und die Kreisverkehrs	2,0																		
Sichtbarkeit	Abstand der Trasse zu vorhandenen öffentlichen Straßen und Freizeitanlagen	7,0																		
	Einfluss der Trasse auf öffentliche und private Verkehrswege	7,0																		
Wirtschaftlichkeit	Investitionskosten (netto)																			
	jährliche Unterhaltungskosten (netto)																			
	Betriebskosten (Fahrzeugbedarf, Verschleiß, Gleisinfrastruktur)																			
	Personen pro Tag	2,0																		
	Personen pro Tag	2,0																		
	Personen pro Tag	2,0																		
Wirtschaftlichkeit	Personen pro Tag	18,0																		
	Personen pro Tag	28,0																		
Wirtschaftlichkeit	Personen pro Tag	5,0																		
	Personen pro Tag	5,0																		
Wirtschaftlichkeit	Personen pro Tag	5,0																		
	Personen pro Tag	5,0																		



TOP 4 Vorgehensweise Nutzwertanalyse

Thema 1 – Bewertungsmethodik für die einzelnen Bewertungskriterien

13 von 15

Bewertungskriterium	Bewertungsmethodik	
Wirtschaftlichkeit		
Betriebskosten (Fahrzeugbedarf, Verschleiß, Gleisinfrastruktur)	100 Punkte	kein zusätzlicher Fahrzeugbedarf und kein erhöhter Verschleiß der Gleisinfrastruktur
	75 Punkte	kein zusätzlicher Fahrzeugbedarf aber geringfügig erhöhter Verschleiß der Gleisinfrastruktur
	50 Punkte	kein zusätzlicher Fahrzeugbedarf aber erhöhter Verschleiß der Gleisinfrastruktur
	25 Punkte	zusätzlicher Fahrzeugbedarf und kein erhöhter Verschleiß der Gleisinfrastruktur
	0 Punkte	zusätzlicher Fahrzeugbedarf und erhöhter Verschleiß der Gleisinfrastruktur

Der zusätzliche Fahrzeugbedarf ergibt sich aus der Reisezeit.

Erhöhter Verschleiß der Gleisinfrastruktur ergibt sich aus zusätzlichen komplexen Gleiskreuzen.

TOP 4

Vorgehensweise Nutzwertanalyse

Thema 1 – Bewertungsmethodik für die einzelnen Bewertungskriterien

14 von 15

Kriterium	Wichtung	Variante 5.1 (Rückst.)			Variante 5.2a (Fussell)			Variante 5.2b (Fussell)			Variante 5.3 (Fussell)			Variante 5.4 (Fussell)			Variante 5.4b (Rückst.)		
		Punkte	Wichtung	Kollierung	Punkte	Wichtung	Kollierung	Punkte	Wichtung	Kollierung	Punkte	Wichtung	Kollierung	Punkte	Wichtung	Kollierung	Punkte	Wichtung	Kollierung
Auswahl der Verkehrsart	Transportkapazität	2,00																	
	Sicherheit	5,00																	
	Fahrerplatzverhältnisse	5,00																	
	Stille und Störgeräusche (SPNV und TF)	20,00																	
	Umweltverträglichkeit (SPNV)	2,00																	
	Exp. und Polarisierungseffekte (Kategorie der Risikoprüfung)	2,00																	
Sicherheitskriterien	Integrität der Trasse in unbedenklich geologischen Strukturen und Freizeitanlagen	7,00																	
	Einfluss der Trasse auf städtebauliche und freizeitanlagenrechtliche Verhältnisse	7,00																	
Bautechnische Kriterien	Stabilität der Trasse und die Stabilität	2,00																	
	Planung, bautechnische, wirtschaftliche, städtebauliche, städtebauliche	5,00																	
	Trasse, Planungs- und bautechnische Wirtschaftlichkeit	2,00																	
	Wasser	2,00																	
	Luft und Klima	2,00																	
	Landnutzung	2,00																	
Auswahl der Bauweise	Städtebauliche Einwirkung in städtebauliche und freizeitanlagenrechtliche Strukturen	10,00																	
	Städtebauliche Einwirkung (Stadt)	20,00																	
Wirtschaftlichkeit	Wirtschaftlichkeit	5,00																	
	Städtebauliche Einwirkung (Stadt), Wirtschaftlichkeit (Stadt)	5,00																	
Risiken	Risiken aus Konfliktpotenzial gegenüber städtebaulichen Strukturen (Klagerisiken)	5,00																	
	Städtebauliche Risiken	5,00																	

Risiken

Risiken aus Konfliktpotenzial zu privaten Betroffenen (Klagerisiken)

Bautechnische Risiken

TOP 4 Vorgehensweise Nutzwertanalyse

Thema 1 – Bewertungsmethodik für die einzelnen Bewertungskriterien

14 von 15

Bewertungskriterium	Bewertungsmethodik
<p>Risiken</p> <p>Risiken aus Konfliktpotenzial zu privaten Betroffenen (Klagerisiken)</p>	<p>100 Punkte: kaum Risikopotenzial / 75 Punkte: geringes Risikopotenzial / 50 Punkte: übliches durchschnittliches Risikopotenzial / 25 Punkte: hohes Risikopotenzial / 0 Punkte: sehr hohes Risikopotenzial</p>

TOP 4

Vorgehensweise Nutzwertanalyse

Thema 1 – Bewertungsmethodik für die einzelnen Bewertungskriterien

15 von 15

Kriterium	Wichtung	Variante 5.1 (Rückst.)			Variante 5.2a (Fussell)			Variante 5.2b (Fussell)			Variante 5.3 (Fussell)			Variante 5.4 (Fussell)			Variante 5.4b (Rückst.)		
		Punkte	Wichtung	Kollierung	Punkte	Wichtung	Kollierung	Punkte	Wichtung	Kollierung	Punkte	Wichtung	Kollierung	Punkte	Wichtung	Kollierung	Punkte	Wichtung	Kollierung
Auswahl der Verkehrsart	Transportkapazität	2,0																	
	Sicherheit	5,0																	
	Fahrerplatzverhältnisse	5,0																	
	Stichtauglichkeit der ÖPNV auf IV	20,0																	
	Benutzungsverhältnisse ÖPNV	2,0																	
	Roll- und Fahrgastverhältnisse sowie der Rollstuhlfahrer	2,0																	
Sichtbarkeit des Verkehrs	Informations des Trassen in verschiedenen städtebaulichen Situationen und Freizeitszenen	7,0																	
	Einfluss der Trasse auf städtebauliche und freizeitszenenrelevante Entwicklungspotenziale	7,0																	
Bautechnische Aspekte	Bautechnische Aspekte	2,0																	
	Planbarkeit, bautechnische Grundrisse/Querschnitte	2,0																	
	Trassen, Stationen und Halteplätze, Wechsellagerung	2,0																	
	Wartung	2,0																	
	Luft und Klima	2,0																	
	Luftschall	2,0																	
Auswahl der Bauweise	sonstige Einträge in Grundrisse und Querschnitte	10,0																	
	sonstige Einträge (sonstige)	20,0																	
Wirtschaftlichkeit	Investitions	5,0																	
	Betriebskosten (Fahrergehälter, Verwaltung, etc.)	5,0																	
Risiken	Risiken aus Konfliktpotenzial gegenüber anderen Verkehrsträgern	5,0																	
	Bautechnische Risiken	5,0																	

Risiken

Risiken aus Konfliktpotenzial zu privaten Betroffenen (Klagerisiken)

Bautechnische Risiken

TOP 4 Vorgehensweise Nutzwertanalyse

Thema 1 – Bewertungsmethodik für die einzelnen Bewertungskriterien

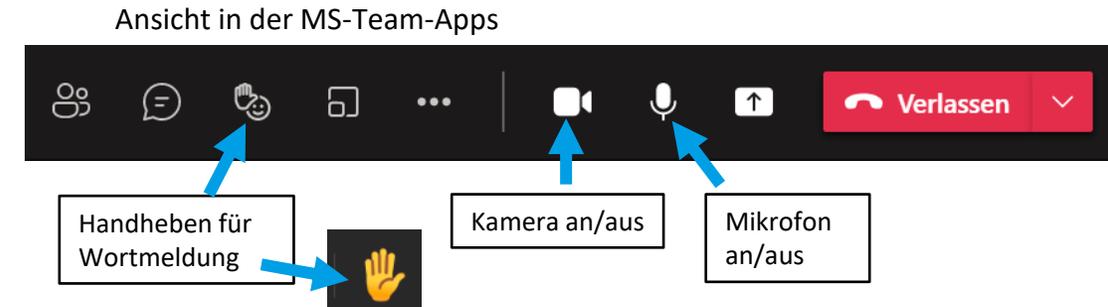
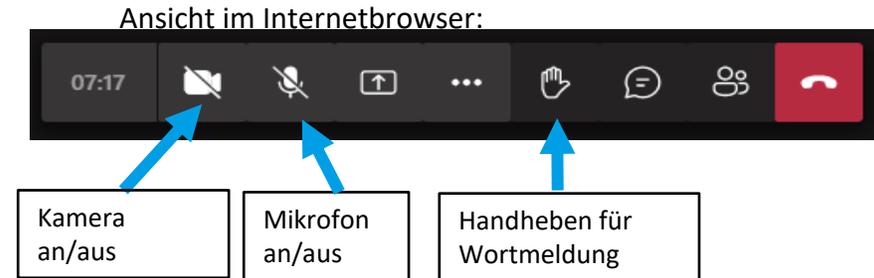
15 von 15

Bewertungskriterium	Bewertungsmethodik
Risiken Bautechnische Risiken	100 Punkte: kaum Risikopotenzial / 75 Punkte: geringes Risikopotenzial / 50 Punkte: übliches durchschnittliches Risikopotenzial / 25 Punkte: hohes Risikopotenzial / 0 Punkte: sehr hohes Risikopotenzial

TOP 4 Rückfragen und Diskussion

Nutzen Sie für eine Wortmeldung bitte die Handmeldefunktion.

Wenn Sie von der Moderation aufgerufen werden, stellen Sie bitte Ihr Mikrofon und Ihre Kamera an.



Axel Müller

Projekt U81 / 2. Bauabschnitt

weisemüller PartG
für das Amt für Verkehrsmanagement

TOP 4 Vorgehensweise Nutzwertanalyse

Thema 2 – Gewichtung der (Haupt-) Bewertungskriterien

1 von 7

Hauptkriterien	Gewichtung						
	Hauptszenario	Szenario 1	Szenario 2	Szenario 3	Szenario 4	Szenario 5	Szenario 6
		gleichmäßig	fast gleichmäßig	mehr Umwelt	etwas mehr Umwelt	mehr Qualität, Städtebau, Umwelt	mehr Wirtschaft
Qualität der Verkehrsanlage Trassierungsqualität, Reisezeit, Fahrgastpotenziale, Störanfälligkeit, Umsteigebeziehungen, Rad-/Fußgängerverkehr Rheinquerung	20,0%	16,7%	20,0%	15,0%	15,0%	25,0%	10,0%
Städtebauliche Qualität Integration in vorhandene Strukturen Städtebau und Freiraum, Auswirkung auf Entwicklungspotenziale	15,0%	16,7%	20,0%	15,0%	15,0%	25,0%	10,0%
Umweltbelange Mensch, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Fläche und Boden, Wasser, Luft und Klima, Landschaft, kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	15,0%	16,7%	20,0%	30,0%	20,0%	25,0%	15,0%
Dauerhafte Eingriffe in bestehende Grundstücke	10,0%	16,7%	10,0%	10,0%	10,0%	5,0%	10,0%
Wirtschaftlichkeit Investitionskosten, Instandhaltungskosten, Betriebskosten	30,0%	16,7%	20,0%	25,0%	30,0%	15,0%	50,0%
Risiken Klagerisiken Planfeststellung und Baurisiken	10,0%	16,7%	10,0%	5,0%	10,0%	5,0%	5,0%
Summe	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Rot = Schwerpunkte

TOP 4 Vorgehensweise Nutzwertanalyse

Thema 2 – Gewichtung der (Unter-) Bewertungskriterien

2 von 7

Unterkriterien	Gewichtung
Qualität der Verkehrsanlage	
Trassierungsqualität	12,5%
Reisezeit	25,0%
Fahrgastpotenziale	25,0%
Störanfälligkeit	12,5%
Umsteigebeziehungen	12,5%
Rad-/Fußgängerquerer Rheinquerung	12,5%
Summe	100,0%

Rot = Schwerpunkte

TOP 4 Vorgehensweise Nutzwertanalyse

Thema 2 – Gewichtung der (Unter-)Bewertungskriterien

3 von 7

Unterkriterien	Gewichtung
Städtebauliche Qualität	
Integration in vorhandene Strukturen Städtebau und Freiraum	50%
Auswirkung auf Entwicklungspotenziale	50%
Summe	100%

TOP 4 Vorgehensweise Nutzwertanalyse

Thema 2 – Gewichtung der (Unter-) Bewertungskriterien

4 von 7

Unterkriterien	Gewichtung
Umweltbelange	
Menschen, insbes. menschliche Gesundheit (inkl. Schall und Erschütterung)	13,3%
Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	20,0%
Fläche und Boden	13,3%
Wasser	13,3%
Luft und Klima	13,3%
Landschaft	13,3%
kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	13,3%
Summe	100,0%

Rot = Schwerpunkte

TOP 4 Vorgehensweise Nutzwertanalyse

Thema 2 – Gewichtung der (Unter-) Bewertungskriterien

5 von 7

Unterkriterien	Gewichtung
Dauerhafte Eingriffe in bestehende Grundstücke	100%
Summe	100%

TOP 4 Vorgehensweise Nutzwertanalyse

Thema 2 – Gewichtung der (Unter-) Bewertungskriterien

6 von 7

Unterkriterien	Gewichtung
Wirtschaftlichkeit	
Investitionskosten	60%
Jährliche Unterhaltungskosten	20%
Betriebskosten	20%
Summe	100%

Rot = Schwerpunkte

TOP 4 Vorgehensweise Nutzwertanalyse

Thema 2 – Gewichtung der (Unter-) Bewertungskriterien

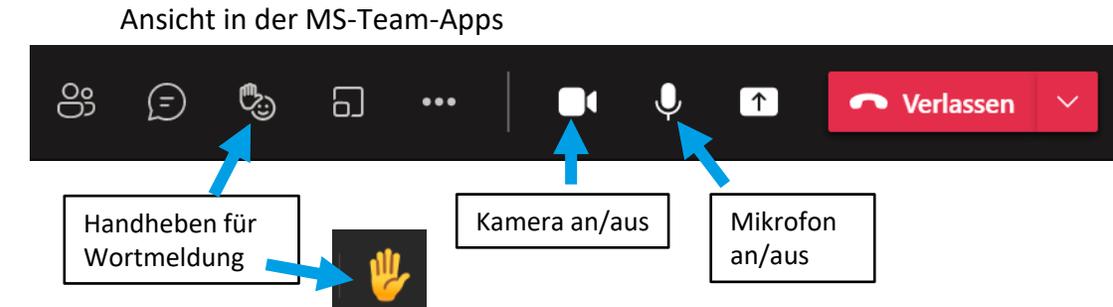
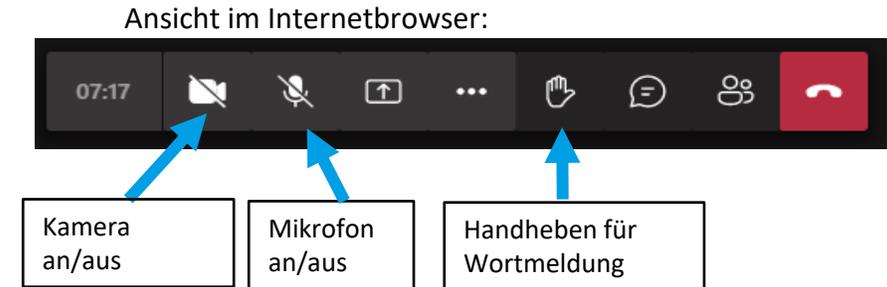
7 von 7

Unterkriterien	Gewichtung
Risiken	
Klagerisiken Planfeststellung	50%
Baurisiken	50%
Summe	100%

TOP 4 Rückfragen und Diskussion

Nutzen Sie für eine Wortmeldung bitte die Handmeldefunktion.

Wenn Sie von der Moderation aufgerufen werden, stellen Sie bitte Ihr Mikrofon und Ihre Kamera an.



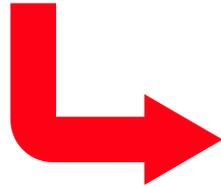
TOP 5

Zusammenfassung und Ausblick

TOP 5 Ausblick Werkstatt der Politik und Verwaltung

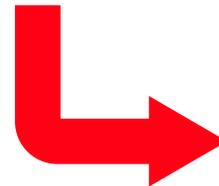
1. Termin (16.04.2021)

Einführung und Vorstellung Ablauf/ Ergebnisse
Planungswerkstatt
Vorstellung Bewertungsmethodik und
Ergebnisse der Eignungsprüfung



2. Termin (21.05.2021)

~~Vorstellung Ergebnisse Bewertungsstufe I~~
~~(optional) Vorstellung Bewertungsmatrix für~~
Bewertungsstufe II



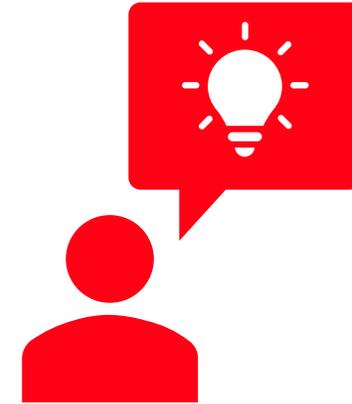
3. Termin (25.06.2021)

Vorstellung **Ergebnisse Bewertungsstufe II**

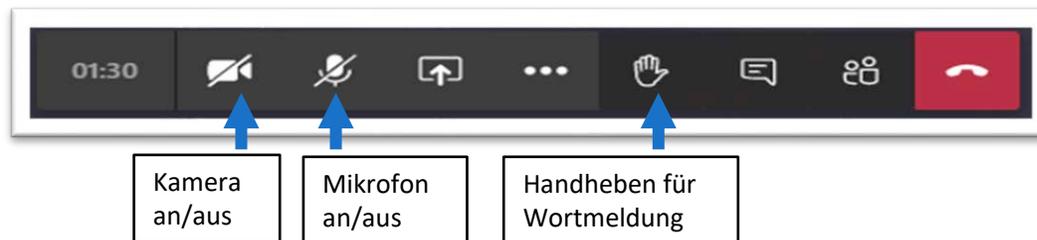
Blitzlichtrunde!

In zwei kurzen Sätzen:

- Wie fanden Sie die Werkstatt?
- Was nehmen Sie aus der Werkstatt mit?



Ansicht im Internetbrowser:



Ansicht in der MS-Teams-App:



Verabschiedung

Florian Reeh

Leitung Amt für Verkehrsmanagement
der Landeshauptstadt Düsseldorf

Düsseldorf

Nähe trifft Freiheit

Herausgegeben von:



83 Amt für Verkehrsmanagement