

**Stellungnahme für die BISA**

17.04.2009

**zur Querung Stadtbahn/Rheinuferstraße**

Die KVB kommt am 27. Mai 2008 (KVB, Kaufmännische Koordination Nord-Süd-Stadtbahn, Arbeitspaket 7) in der Machbarkeitsstudie zu dem Ergebnis, dass die unterirdische Fortführung der Stadtbahn zur Rheinufertrasse gegenüber der ebenerdigen Querung zu Mehrkosten von mindestens 50 Millionen Euro führt. Dadurch liegt „der Kosten-Nutzen-Indikator letztlich unter 1,0“, d.h. die Kosten liegen höher als der Nutzen der gesamten Nord-Süd-Bahn und die Baumaßnahme würde damit nicht mehr förderfähig. Nur durch die Möglichkeit, die Kosten einer Straßenbaumassnahmen an der Rheinuferstraße nicht den Kosten der U-Bahnbaumassnahme hinzuzurechnen, ergibt sich noch ein ganz geringer rechnerischer Nutzensvorteil (Kosten-Nutzen-Indikator > 1,0 d.h. 1,06). Damit belegt die Studie, dass spätestens mit größeren Baumassnahmen an der Rheinuferstraße ein volkswirtschaftlicher Nutzen der Nord-Süd-Bahn nicht mehr gegeben ist.

Um eine Förderfähigkeit der U-Bahn zu erhalten, werden die Finanzierungs- bzw. Förderprobleme auf den Individualverkehr abgewälzt. Die daraus entstehenden Probleme werden und wurden in verschiedenen Gutachten behandelt. In den Jahren 2002 bis 2007 hat die Stadt mehrere Gutachten in Auftrag gegeben, die alle eine ebenerdige Querung der Rheinuferstraße als Straßenbahn (ähnlich wie am Ubierring) empfehlen. Die zuständige Technische Aufsichtsbehörde in NRW (TAB, angesiedelt beim Regierungspräsidenten Düsseldorf) besteht auf den Ausbau nach Eisenbahnrecht, d.h. die Querung der Rheinuferstraße ist nur als Eisenbahnübergang (BÜSTRA, Drohmittel: Wegfall der Förderung durch Land und Bund?) möglich. Dies führt zu weiteren Problemen im Bereich Individualverkehr und Umwelt.

Die Politik hat sich mit einer Entscheidung zur Querung Stadtbahn / Rheinuferstraße sehr schwer getan. Der Verkehrsausschuss konnte sich sogar nach zwei Sondersitzung (18.9.08, 25.9.08) zu keiner Empfehlung für den Stadtrat durchringen. Erst in der Ratsitzung am 25.9.08 ist man denkbar knapp zu dem Ergebnis gekommen, die Rheinuferstraße im Querungsbereich der Stadtbahn sechsspurig auszubauen. Einen wesentlichen Anteil an der widersprüchliche Diskussion in o.g. Gremien hatte meiner Ansicht nach das zur Entscheidungsfindung ungeeignete Gutachten, das die KVB und die Stadtverwaltung vorgelegt hatten. Weitere Stellungnahmen mit breiterem Hintergrund wurden vom Stadtrat nicht eingeholt.

Das Gutachten „Verkehrsuntersuchung Querung Rheinuferstraße und benachbarter Gebiete“ ( VKT Köhler und Traubmann GmbH, Frankfurt), beauftragt von der KVB, untersucht auf o.g. Basis die verkehrliche Auswirkungen für das Jahr 2020. Allerdings ist die Aufgabenstellung des Gutachtens nur ungenügend definiert. Auf der einen Seite bewertet das Gutachten die Trassenverläufe "unter Berücksichtigung möglichst aller entscheidungsrelevanter Kriterien vergleichend", auf der anderen Seite gibt es vor nur verkehrliche Auswirkungen zu prognostizieren.

O.g. Gutachten weist meiner Meinung nach folgende Fehler, Mängel und Ungenauigkeiten auf:

1. In allen Fällen wird für das Jahr 2020 eine höhere Verkehrsstärke gegenüber der Zählung von 2006 bzw. 2008 prognostiziert. Auf der Rheinuferstraße liegen die Zunahmen an der Südbrücke je nach Planungsfall zwischen 9,3% und 21,5% und im südlicheren Bereich am Oberländer Ufer zwischen 25,3% und 33,0%. Das Gutachten nennt diese Zahlen nicht, stattdessen thematisiert es Unterschiede zwischen zwei Prognosen (Prognose aus Umbau Bonner Straße und die Prognose des Gutachtens). Die enorme Verkehrsstärkenzunahme zum Verkehr mit Stand vom August 2008 wird damit eher verschleiert (siehe Anlage 1).
2. Das Gutachten gibt an, verkehrliche, städtebauliche, ökologische, wirtschaftliche und betriebliche Aspekte in der Sensitivitätsbetrachtung berücksichtigt zu haben. Eingeflossen sind in das Gutachten im wesentlichen nur verkehrliche, wirtschaftliche und betriebliche Aspekte. Städtebauliche und ökologische Aspekte sind nicht bzw. nur mangelhaft untersucht oder bewertet worden. (siehe Anlage 2)
3. Die Wichtung der einzelnen Kriterien der Sensitivitätsbetrachtung (Prozentanteile an der gesamten Bewertung) ist mit den politischen Gremien nicht abgestimmt worden. Die einzelnen Prozentsätze der Wichtungen sind willkürlich und liegen meiner Ansicht nach außerhalb der Wichtungsspektren jeder der im Rat vertretenen Parteien (siehe Anlage 2).
4. Ein direkter Vergleich der einzelnen Wichtungen unterschiedlicher Bewertungsgruppen ist nicht möglich. Die Prozentanteile einzelner Kriterien können nicht mit den Kriterienanteilen anderer Gruppen verglichen werden, weil in den 4 Bewertungsgruppen unterschiedliche Punktzahlen erreicht werden, d.h. die Wichtung 20% Betriebskosten der Bewertungsgruppe „wirtschaftliche Aspekte“ entsprechen nicht 20% „Umsetzung“ der Bewertungsgruppe „Betreiberaspekte. (Anlage 2, tatsächlich vorgenommene Wichtungen)
5. Es sind unsinnige Kriterien aufgeführt, die keine differenten Aussagen zum Streckenverlauf bzw. zur Ausbauart im Streckenverlauf machen – wie z.B. Einstiegskomfort, Behindertenfreundlichkeit, Beförderungskomfort, Verfügbarkeit der Bahnen. Diese Kriterien sind für die 4 untersuchten Fälle folgerichtig gleich bewertet worden, führen aber in der Gesamtwichtung (Anteil von ca. 12,0 %) zu einer zusätzlichen Unterwichtung ökologischer und städtebaulicher Kriterien.
6. Das Kriterium „*volkswirtschaftlicher Nutzen*“ (Nutzen-Kosten-Faktor, NKU-Faktor) gibt vor, was es nicht ist. Es setzt sich zusammen aus einem fragwürdigen Begriffsverständnis von volkswirtschaftlichen Nutzen und einem auf die KVB bezogenen betriebswirtschaftlichen Nutzen. Der "*volkswirtschaftliche Nutzen*" bezieht sich nur auf den öffentlichen Nahverkehr, andere Verkehrsarten wie z.B. den Individualverkehr werden außen vor gelassen, geschweige denn ökologische oder gesellschaftliche Zusammenhänge berücksichtigt. So wichtig der öffentliche Nahverkehr auch ist, letztendlich wird dem Stadtrat so ein unternehmerischer Nutzen als gesamtgesellschaftlicher Nutzenvorteil vorgespielt.
7. Einzelne Bewertungen sind ausgesprochen fragwürdig bzw. nicht nachvollziehbar:
  1. Beim Kriterium "Umsetzung" wird der 4-spurige und der 6-spurige Ausbau der Rheinuferstraße gleichbewertet, obwohl der 4-spurige Ausbau im Jahr 2000 schon planfestgestellt war.
  2. Die Lärmemission wird für die 4-spurige, die 6-spurige und die Tieflage der Rheinuferstraße gleichbewertet, obwohl unterschiedliche Staulängen entstehen.

8. Die Auswahl aus den drei "tiefer untersuchten" Planungsvarianten erfolgt auf der Grundlage einer Verkehrssimulation für das Jahr 2020. In dieser Untersuchung wird ausschließlich nach vier Verkehrskriterien gewichtet und gewertet. (Anlage 3). Ökologischen oder stadtbauliche Kriterien o.a. werden auch hier nicht herangezogen.
9. Die Bewertungsskalen zu den einzelnen Kriterien der Simulation fehlt die innere Logik und werden damit fragwürdig. In den Tabellen "Rückstaulängen" wird ein Bewertungspunkt für 25 m, für 50 m oder 100 m Rückstaulänge vergeben (25-49 KFZ/Tag, 50-99 KFZ/Tag, 200-299 KFZ/Tag). Und die Bewertung der Staulängen unterscheiden sich für Staus nach Norden oder Süden. Bei dem Kriterium "Verlagerungswirkung" wird sowohl für 500 KFZ/Tag als auch für 1500 KFZ/Tag ein Bewertungspunkt vergeben (0-499 KFZ/Tag, 2000-3499 KFZ/Tag).
10. Bei der Bewertung der Simulationsergebnisse werden Bewertungspunkte vergeben
  1. für schnellere Reisezeiten des Autoverkehrs als ohne Querung der Rheinuferstraße,
  2. für "verbesserte Verkehrsabläufe gegenüber dem Planungsnullfall 2020",
  3. für den Ausbau zur Aufnahme größerer Verkehrsstärken als erforderlich, ohne zu fragen, was das für die gesamte Rheinuferstraße bedeutet.Diese Bewertungspunkte werden für Verbesserungen vergeben, die für sich keinen Sinn machen, sondern nur in einem anderen, größeren Zusammenhang als die Querung Rheinuferstraße Relevanz erhalten können. Dieser Zusammenhang wird nicht dargestellt.
11. Die vom Gutachter durchgeführte Verkehrszählung 8/2008 widerspricht der Prognose aus der Analyse 2006. Sie stellt für das Gustav-Heinemann-Ufer eine Zunahme der Verkehrsstärke von 35.250 KFZ/Tag auf 38.690 KFZ/Tag (9,8%) und für das Oberländer Ufer eine Abnahme der Verkehrsstärke von 38.610 KFZ/Tag auf 37.630 KFZ/Tag (3,7%) fest. Das Gutachten dokumentiert diese Zahlen nur. Dem Widerspruch der Zunahme und Abnahme der Verkehrsstärke auf der Rheinuferstraße geht das Gutachten nicht nach, sondern es übernimmt kommentarlos ältere Prognosedaten aus der Analyse 2006.
12. Das Gutachten berücksichtigt nicht und bewertet nicht die verschlechterte Fußgängerquerung in Verlängerung des Oberländer Walls beim 6-spurigen Ausbau der Rheinuferstraße, obwohl den Gutachtern die Untersuchung des Ingenieurbüros Geiger & Hamburgier GmbH vorlag. Danach fällt die Mittelinsel für Fußgänger weg, die Querungszeit wird länger und die Grünphase für Fußgänger wird kürzer. Dies spielt gerade bei der günstigen Lage zur Südstadt und der älter werdenden Bevölkerung der Südstadt eine nicht zu unterschätzende Rolle.
13. Das Ergebnis des Gutachtens, die 6-spurige Ausbauvariante zu empfehlen, lässt sich nicht aus dem Gutachten mit seinen Simulationen und Bewertungen ableiten. Nach der Bewertungstabelle hätte die Tieferlegung der Rheinuferstraße empfohlen werden müssen. Im Sachstandsbericht vom 5.9.08 wird die Tieferlegung der Rheinuferstraße nur noch für den 5-Minuten-Takt-Verkehr der Stadtbahn empfohlen.; in der Kurzfassung vom 8.9.08, also 3 Tage später, verschwindet die Empfehlung, die Rheinuferstraße tiefer zu legen ganz. Diese Empfehlung, die Rheinuferstraße 6-spurig auszubauen, wird mit kürzeren Realisierungszeiten und wirtschaftlichen Aspekten begründet, die das Gutachten aber gar nicht untersucht hat.

14. Das Gutachten zieht die Gesetzgebung zum Umweltschutz ( EU-Richtlinie 2002/49/EG zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm v. 25.6.2002, Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm v. 24.6.2005, Lärmaktionsplanung – NRW Erlass v. 7.2.2008 u.a.) nicht mit ein. In allen Planungsfällen werden die negativen Umweltauswirkungen wie Kollateralschäden behandelt, aktive Maßnahmen wie Lärminderung, Erfassung von Minderungspotentiale u.ä. werden weder in den vorgeschlagenen Varianten bedacht noch thematisiert.
15. Das Gutachten stiftet Verwirrung. Es widmet dem fiktiven Planungsnullfall 2020 (Querung der Rheinuferstraße durch ÖPNV ohne Bau der Nord-Süd-Bahn), der nur zur vergleichenden Bewertungsmathematik notwendig ist, mehr Raum als Bezüge zu real wahrnehmbaren Grundlagen (z.B. Verkehrsstärken heute).
16. Das Gutachten zeigt keine größeren Gesamtzusammenhänge auf. Es belegt nicht, dass bei diesen prognostizierten Verkehrsstärken für die Querung Stadtbahn/Rheinuferstraße der Verkehr an anderen Stellen mit denselben Steigerungszahlen genauso wenig oder gut funktionieren wird bzw. nach dieser Logik an vielen anderen Stellen Aufweitungen der Straßen vorgenommen werden müssten.
17. Das Gutachten nährt nur das allgemeine Informationspotpourri und unterstützt so die Salamtaktik von KVB, Stadtverwaltung und Politik. Nach der Aufnahme zusätzlichen Individualverkehrs aus dem Umbau der Bonner Straße, kommt zusätzlicher Verkehr aus "veränderte Rahmenbedingungen in Stadtentwicklung und Stadtplanung im Kölner Süden", die aber weder qualitativ noch quantitativ konkret benannt werden. Jetzt soll mit den untersuchten Querungsvarianten der Rheinuferstraße noch ein Stauerzeuger hinzukommen, von dem man nur aufzeigt, wie der Individualverkehr mehr oder weniger in Nebenstraßen verteilt wird.

Die vorgenommene standardisierte Bewertung mag zwar zu einem Ergebnis für Investitionsentscheidungen als Instrument des Landes NRW geeignet sein, um zwischen unterschiedlichen Nahverkehrsprojekten der Stadt A und B Präferenzen zu setzen. Aber diese Art der Bewertung führt in diesem Fall, unterschiedliche Ausbaustandards für den Individualverkehr zu bewerten, nicht zu einer aussagekräftigen Entscheidungsgrundlage für politischen Gremien. Diese nicht plausible Empfehlung des Gutachtens wird Auswirkungen auf die Förderung und die Planfeststellung haben.

Die Förderung der Straßenbaumaßnahme ist nachhaltig nicht gesichert, weil

1. man noch vor der gesamtstädtischen Lärmaktionsplanung Lärmerhöhungen als Einzelmaßnahme im Zusammenhang mit der Querung Stadtbahn/Rheinuferstraße durchsetzen möchte,
2. der Lärmaktionsplan, die Lärmemission in der gesamten Innenstadt zu begrenzen, zum 31.12.2008 nicht vorlag und bisher nicht vorliegt. Der Lärmaktionsplan kann zu anderen Ergebnissen kommen als den Lärm über Südstadt, Bayenthal, Raderberg und Marienburg zu verteilen.
3. bisher die Öffentlichkeit im Zusammenhang mit der Straßenbaumaßnahme und dieser Lärmaktionsplanung nicht bzw. nur mangelhaft einbezogen wurde,

4. man im Rahmen weiterer, detaillierterer Planungen zum Masterplan zum Ergebnis kommen wird, verstärkt das Verkehrsnetz zu untersuchen und Verkehrssteigerungen nur noch verkehrnetzabhängig zulassen wird. Ortsbegrenzte Straßenbaumassnahmen ohne Abstimmung zum gesamten Verkehrsnetz könnten insoweit kontraproduktiv wirken.

Damit wird die Stadt Köln zumindest die Straßenbaumaßnahme aus eigener Tasche bezahlen müssen.

Die Planungsfeststellungsbehörde wird die Planung nicht genehmigen können, da mit den bisher vorgelegten Unterlagen wie oben gezeigt eine umfassende Abwägung nicht möglich ist und mit dem Einholen weiterer Gutachten die Maßnahme immer fragwürdiger wird. Eine ökologische und städtebauliche Begutachtung lag zum Ratsbeschluss nicht vor und wird jetzt erst eingeholt werden müssen.

Vor diesem Hintergrund werden KVB, Stadtverwaltung, die Ausschüsse und der Stadtrat sich fragen lassen müssen, warum sie nur dieses eine Gutachten der KVB zur Entscheidungsfindung verwendet haben und nicht weitere bzw. andersgelagerte Expertisen herangezogen haben. Weitere Verzögerungen sind vorprogrammiert, rechtliche Einsprüche werden zusätzlich die mangelhafte Vorbereitung rügen bzw. das Verfahren stoppen oder neu beginnen lassen

Und solange bei der Planung der Querung Stadtbahn / Rheinuferstraße eine optimale Verkehrsplanung vorgegeben wird und danach entsprechend einfacher Computermodelle andere Kriterien wie Ökologie, Städtebau nur noch optimiert werden, solange wird Ökologie, Städtebau, Gesundheit u.ä. einem vermeintlichen, technischen Fortschritt unterliegen. Planungstheoretisch müssten vielmehr das Optimum für Verkehr, das Optimum für Ökologie, das Optimum für Städtebau etc. aufgezeigt und verglichen werden. Erst auf einer solchen Grundlage kann verantwortungsvoll entschieden und abgewogen werden.

Ich bin erschrocken darüber, dass man den Kölnern noch Zunahmen der Verkehrsstärke von über 30% zumuten will. Damit stellt sich für mich die Frage, inwieweit solche vom Gesamtzusammenhang losgelöste Verkehrsbaumaßnahmen noch Sinn machen. Ich halte die jetzige Lärmbelastung für die Innenstadtbewohner schon grenzwertig bzw. gesundheitsgefährdend. Eine umfassendere Planungsbetrachtung ist notwendig.

Im letzten Jahr ist für die Innenstadt ein Masterplan, der große Zustimmung erfahren hat, von privater Seite vorgelegt worden. Der Masterplan hat beanstandet, dass zu viele Einzelbaumassnahmen im öffentlichen Raum städtebauliche Zusammenhänge nicht mehr erkennen lassen. Und gerade im vom Masterplan an erster Stelle genannten "Stadtraum Rhein" soll das Leitelement Allee im Bereich der Querung Stadtbahn / Rheinuferstraße vernichtet werden. Was soll das?

Ebenfalls im letzten Jahr hätte die Stadt Köln bis zum 31.12.08 einen Lärmaktionsplan vorlegen sollen. Stattdessen hat die Stadt am 12.12.2008 in Brüssel nur einen Sachstandsbericht eingereicht, der immerhin die Grundlagen (u.a. Kartierung) von Umweltbelastungen festhält. Der Aktionsplan steht weiterhin aus. Andere

Städte z.B. Hamburg waren in der Lage ein Handlungskonzept zur Lärminderung bei der Europäischen Union einzureichen.

Ich halte es für sinnvoller, von solchen einzelnen Verkehrsbaumaßnahmen ohne Blick auf das Ganze abzusehen und im Zusammenhang mit der Weiterverfolgung des Masterplans eine **verkehrsnetzbezogene Lärm-minderungsplanung** einzuleiten. Die Handlungsfelder könnten z.B. sein,

1. ein gesamtstädtisches Geschwindigkeitskonzept oder wie es der Masterplaner für die Innenstadt vorgeschlagen hat, ein Entschleunigungskonzept und niedrigere Geschwindigkeiten auf der Rheinuferstraße zur Verringerung des Durchgangsverkehrs etc.
2. Verstetigung des Verkehrsflusses, Reduzierung von Brems- und Beschleunigungsvorgängen etc.
3. neues LKW-Führungskonzept zur weiteren Verringerung des LKW-Verkehrs, insbesondere auch Verlagerung des Grossmarktes u.a.
4. Umgestaltung von Straßenräumen unter lärmindernden Gesichtspunkten etc.,  
um nur einige zu nennen.

Mit dieser Planung sollte es dann möglich sein, nicht unbegrenzt höhere Lärmemission zu zulassen und die Verkehrsstärken auf derzeitigem Verkehrsniveau zu halten. Zudem sollte ein Handlungskonzept erarbeitet werden, dass auch auf kurzfristige Änderung reagieren kann. Damit wäre es möglich, die Rheinuferstraße vier-spurig zu behalten und durchgängig als Allee zu gestalten.

Man sollte also nicht darauf warten, dass die Verkehrsstärken auf der Rheinuferstraße von derzeit ca. 35.000 KFZ/Tag bis 39.000 KFZ/Tag auf ca. 44.000 KFZ/Tag bis 48.000 KFZ/Tag im Jahre 2020 ansteigen und für diesen Bedarf Brücken und Tunnel bauen, sondern heute schon durch o.g. Maßnahmen den Verkehr lenken, spezialisieren, regulieren und reduzieren.

Köln, 17.04.09

Dipl. Ing. Bernd Sammeck

PS:

Und der Kölner wundert sich, dass der Rest der Welt und vor allem die TAB (Technische Aufsichtsbehörde) in Düsseldorf nicht kapieren will, dass eine Straßenbahn, wenn sie unterirdisch fährt, nach Eisenbahnrecht behandelt werden kann, wenn sie aber auftaucht und oberirdisch fährt, doch nach Straßenbahnrecht fahren könnte.

Unterlagen:

- Machbarkeitsstudie zur 2. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn der KVB und
- des Gutachten: Verkehrsuntersuchung Querung Rheinuferstraße und benachbarter Gebiete bestehend aus:
  - Sachstandsbericht vom 30.5.08 (SSB 30.5.)
  - Sachstandsbericht vom 5.9.08 (SSB 5.9.)
  - Kurzfassung vom 8.9.08 (KF)

Verfasser: VKT Köhler und Traubmann GmbH, Frankfurt  
Auftraggeber: KVB, Köln

## Anlage 1

Verkehrsstärkenzunahme zwischen Verkehrszählung 8/2008 und Prognose für das Jahr 2020

Rheinuferstraße im Jahr	Zählung 2008	4-spüriger Ausbau 2020		6-spüriger Ausbau 2020		Unterführung 2020	
		KFZ/Tag	KFZ/Tag	Zunahme in %	KFZ/Tag	Zunahme in %	KFZ/Tag
<b>Baustufe 1+2</b> (vor Fertigstellung Bonner Straße)							
Stadtbahn im 10-Minuten-Takt							
Gustav-Heinemann-Ufer	38.690	44.200	14,2%	45.700	18,1%	47.000	21,5%
Oberländer Ufer	37.630	49.350	31,1%	49.800	32,3%	49.950	32,7%
Stadtbahn im 5-Minuten-Takt							
Gustav-Heinemann-Ufer	38.690	42.650	10,2%	44.650	15,4%	46.900	21,2%
Oberländer Ufer	37.630	49.100	30,5%	49.550	31,7%	50.050	33,0%
<b>Baustufe 1 - 3</b> (nach Fertigstellung Bonner Straße)							
Stadtbahn im 10-Minuten-Takt							
Gustav-Heinemann-Ufer	38.690	42.750	10,5%	44.100	14,0%	44.850	15,9%
Oberländer Ufer	37.630	47.150	25,3%	47.550	26,4%	47.750	26,9%
Stadtbahn im 5-Minuten-Takt							
Gustav-Heinemann-Ufer	38.690	42.300	9,3%	42.350	9,5%	45.050	16,4%
Oberländer Ufer	37.630	47.250	25,6%	47.400	26,0%	47.950	27,4%

Basis: Verkehrsuntersuchung Querung Rheinuferstraße und Benachbarte Gebiete, Sachstandsbericht v. 5.9.2008, VKT, Frankfurt

## Anlage 2

Das Gutachten gibt vor, „unter Berücksichtigung möglichst aller entscheidungsrelevanten Kriterien vergleichend“ (SSB 30.5.) zu bewerten und „In die Bewertung flossen verkehrliche, städtebauliche, ökologische, wirtschaftliche und betriebliche Aspekte ein.“ (KF, Seite 5, 2. Absatz)

Nachfolgende ist die komplette Liste der Kriterien mit ihren Einzelwichtungen der Sensitivitätsbetrachtung dargestellt:

Kriterium	Wichtung
1. Betriebskosten	4,46%
2. volkswirtschaftlicher Nutzen	5,94%
3. Investitionskosten Infrastruktur	2,97%
4. Förderfähigkeit	4,46%
5. Folgekosten	4,46%
6. Kostendeckungsgrad	4,62%
7. Verlagerungswirkung	5,28%
8. Störanfälligkeit	2,97%
9. Betriebsgeschwindigkeit	2,97%
10. Umsetzung der Baumassnahme	3,96%
11. Trennwirkung	3,72%
12. Flächenverbrauch	2,97%
13. Stadtbildverträglichkeit	4,19%
14. Lärmemission / Erschütterungen	4,46%
15. Nutzungskonflikte / Störungen	5,20%
16. Verkehrssicherheit	5,45%
17. Einflüsse auf die MIV-Leistungsfähigkeit	5,21%
18. Einstiegscomfort / Behindertenfreundlichkeit	2,97%
19. Beförderungscomfort	3,86%
20. Erreichbarkeit	5,05%
21. Erschließungswirkung	4,46%
22. Verfügbarkeit des ÖPNV	4,75%
23. Verbindungsqualität / Reisezeitverhältnis	5,64%
<b>Summe</b>	<b>100,00%</b>

Basis: Verkehrsuntersuchung Querung Rheinuferstraße und Benachbarte Gebiete, Sachstandsbericht v. 30.5.2008, VKT, Frankfurt

### **Anlage 3**

Die Kriterien zur Bewertung der Simulation und ihre Wichtung sind

<b>Kriterium</b>	<b>Wichtung</b>
1. MIV-Reisezeit	25,0%
2. Mittlere Rückstaulängen	25,0%
3. Verkehrsablauf	25,0%
4. Verlagerungswirkung	25,0%

Basis: Verkehrsuntersuchung Querung Rheinuferstraße und Benachbarte Gebiete, Sachstandsbericht v. 30.5.2008, VKT, Frankfurt