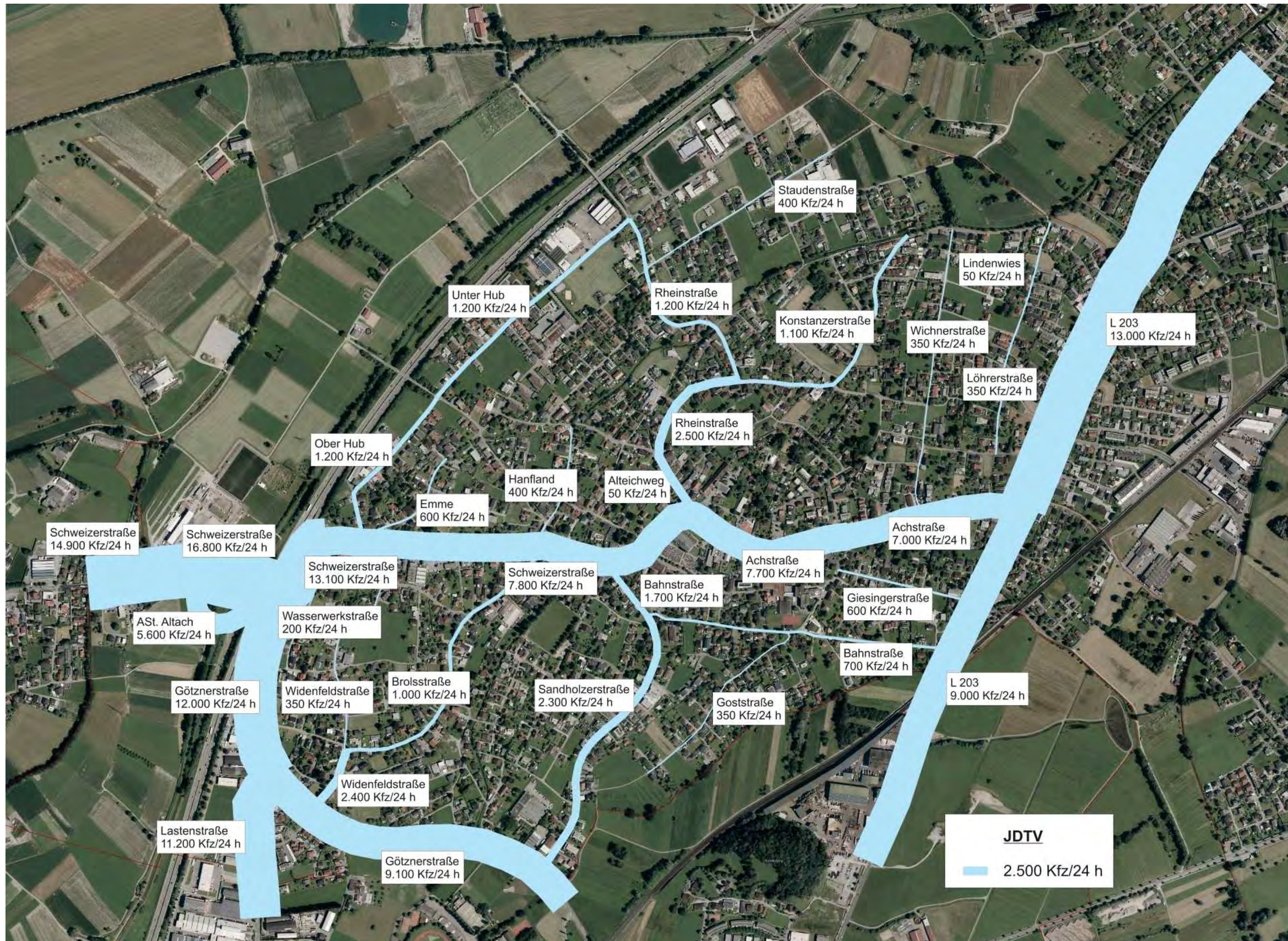


GRUNDLAGEN VERKEHR

GESAMTVERKEHR (Kfz/24h)



SCHWERVERKEHR (Kfz/24h)



Quellen: Quellen: Amt der Vorarlberger Landesregierung (2018); Gemeinde Altach (2012 bis 2018); Planoptimo 2018

Quellen: Quellen: Amt der Vorarlberger Landesregierung (2018); Gemeinde Altach (2012 bis 2018); Planoptimo (2018)

ca. 1.200 Kfz/24h an Werktagen in den Siedlungsgebieten Ober Hub, Unter Hub, Rheinstraße, Konstanzerstraße

Hoher Lkw-Anteil - teilweise >10%

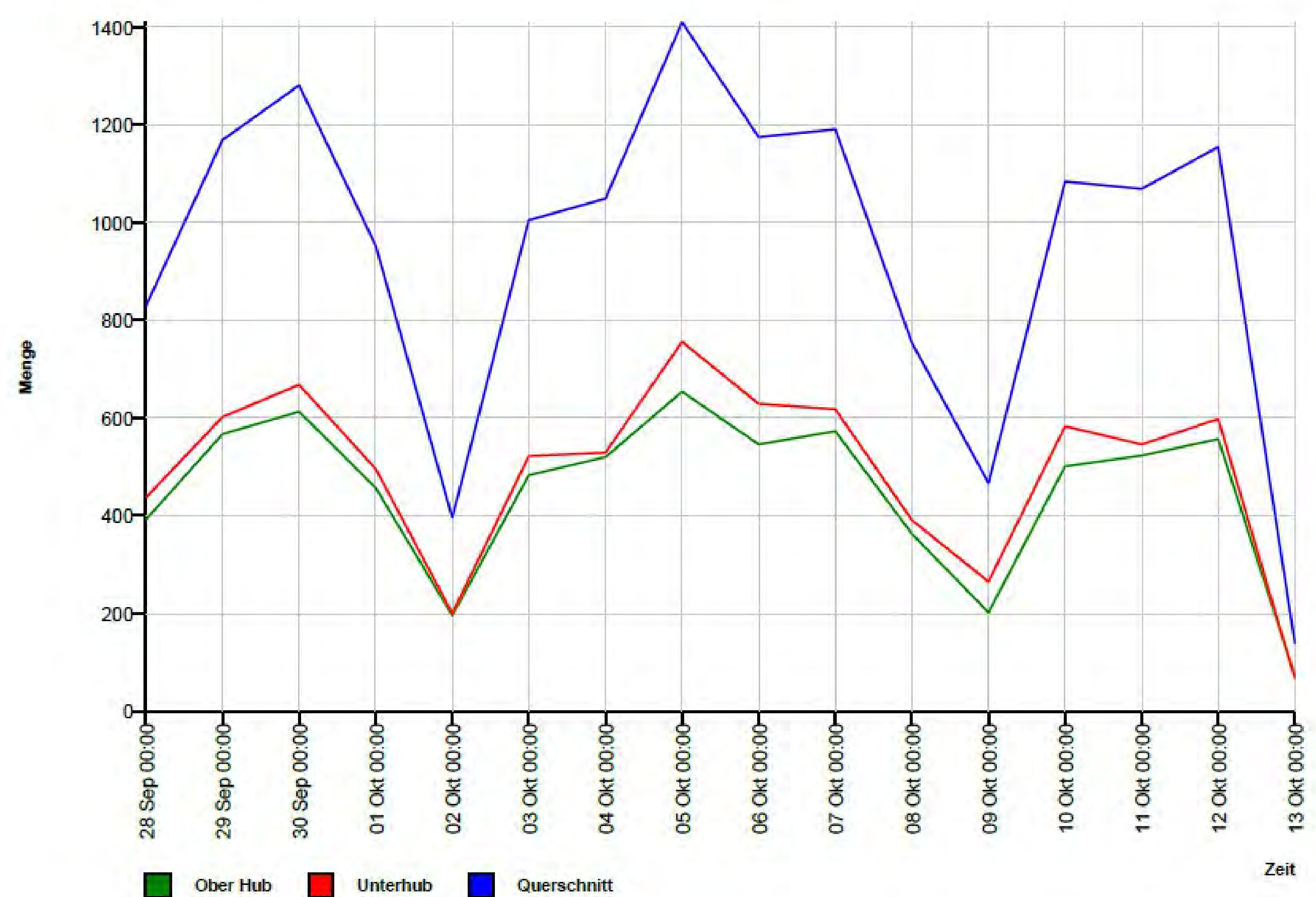
DURCHSCHNITTliche, TÄGLICHE LKW-FAHRTEN KIES, BETON, AUSHUB, RHESI

Schätzung ohne Gewerbegebiete Große Wies, Unter Hub

Abbaustapen	Jahr	Rohkies Abbaumenge pro Jahr (m³)	Aushub Verfüllmenge pro Jahr (m³)	Anzahl der durchschn. LKW Fahrten pro Tag inkl. Leerfahrten Kies, Beton, Frähterei	Anzahl der durchschn. LKW Fahrten pro Tag inkl. Leerfahrten Aushub Verfüllen	Anzahl der durchschn. LKW Fahrten pro Tag Rhesi Transporte	Summe der durchschn. LKW Fahrten pro Tag
				200 p.a.	200 p.a.	200 p.a.	200 p.a.
	2017	32.151 m³	35.000 m³	90	37		127
	2018	29.496 m³	25.183 m³	83	27		110
Abbaustapen 3	2025	40.000 m³	23.529 m³	107	25		132
	2026	40.000 m³	23.529 m³	107	25		132
	2027	40.000 m³	23.529 m³	107	25		132
	2028	50.000 m³	23.529 m³	113	25		138
	2029	85.000 m³	23.529 m³	136	25		161
	2030	85.000 m³	23.529 m³	136	25		161
	2031	85.000 m³	23.529 m³	136	25		161
	2032	85.000 m³	23.529 m³	136	25		161
Abbaustapen 4	2033	85.000 m³	23.529 m³	136	25	99	260
	2034	85.000 m³	71.154 m³	136	76	99	310
	2035	85.000 m³	71.154 m³	136	76	99	310
	2036	85.000 m³	71.154 m³	136	76	99	310
	2037	85.000 m³	71.154 m³	136	76	99	310
	2038	80.000 m³	71.154 m³	133	76	99	307
	2039	80.000 m³	71.154 m³	133	76	99	307
	2040	80.000 m³	71.154 m³	133	76	99	307
Abbaustapen 5	2041	73.000 m³	71.154 m³	128	76	99	303
	2042	70.000 m³	71.154 m³	126	76		202
	2043	70.000 m³	71.154 m³	126	76		202
	2044	70.000 m³	71.154 m³	126	76		202
	2045	70.000 m³	71.154 m³	126	76		202
	2046	70.000 m³	71.154 m³	126	76		202
	2047	70.000 m³	71.154 m³	126	76		202
	2048	62.000 m³	71.154 m³	121	76		197
	2049	60.000 m³	71.154 m³	120	76		195
	2050	60.000 m³	71.154 m³	120	76		195
2051		71.154 m³	130	76		206	
2052		71.154 m³	130	76		206	
2053		71.154 m³	130	76		206	
2054		71.154 m³	130	76		206	
2055		71.154 m³	130	76		206	
2056		71.154 m³	130	76		206	
2057		71.154 m³	130	76		206	
2058		71.154 m³	130	76		206	
2059		71.154 m³	130	76		206	

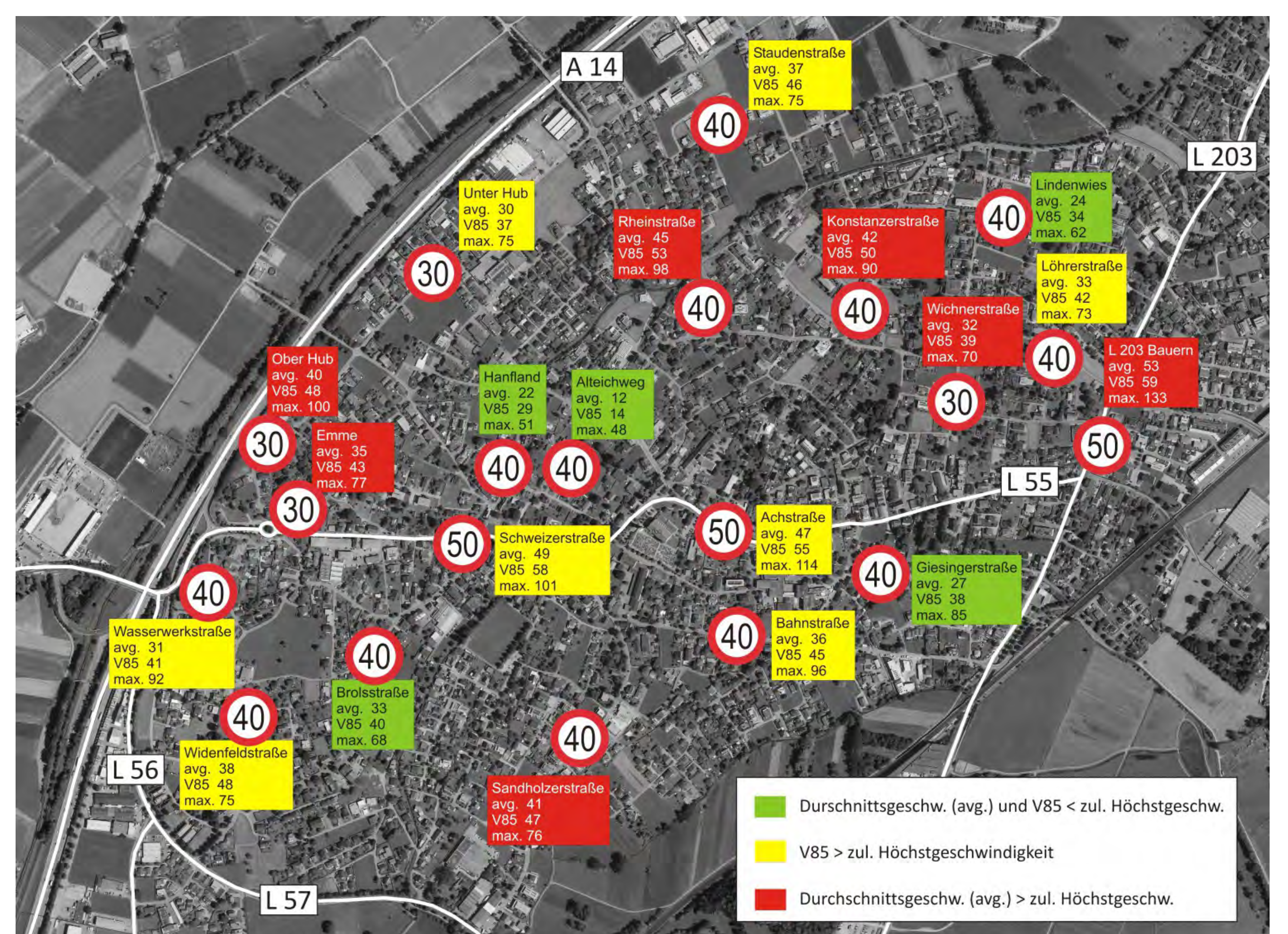
Messstelle	Zeitbereich
Name	UnterHub
Rtg. kommend (Name)	Ober Hub
Rtg. gehend (Name)	Unterhub
Vmax StVO	43
Kommentar	Unterhub
Gerätetyp	SDR Traffic+
Startdatum	28.09.2016 11:00
Enddatum	13.10.2016 07:59
Tage	Mo, Di, Mi, Do, Fr, Sa, So
Zeitintervall	24 Stunden
Zeitfenster / Tag	00:00 - 23:59

Verkehrsmengen Ganglinie



Quellen: Gemeinde Altach (2016)

GESCHWINDIGKEITEN



Quellen: Amt der Vorarlberger Landesregierung (2018); Gemeinde Altach (2012 bis 2018)

GRUNDLAGEN VERKEHR

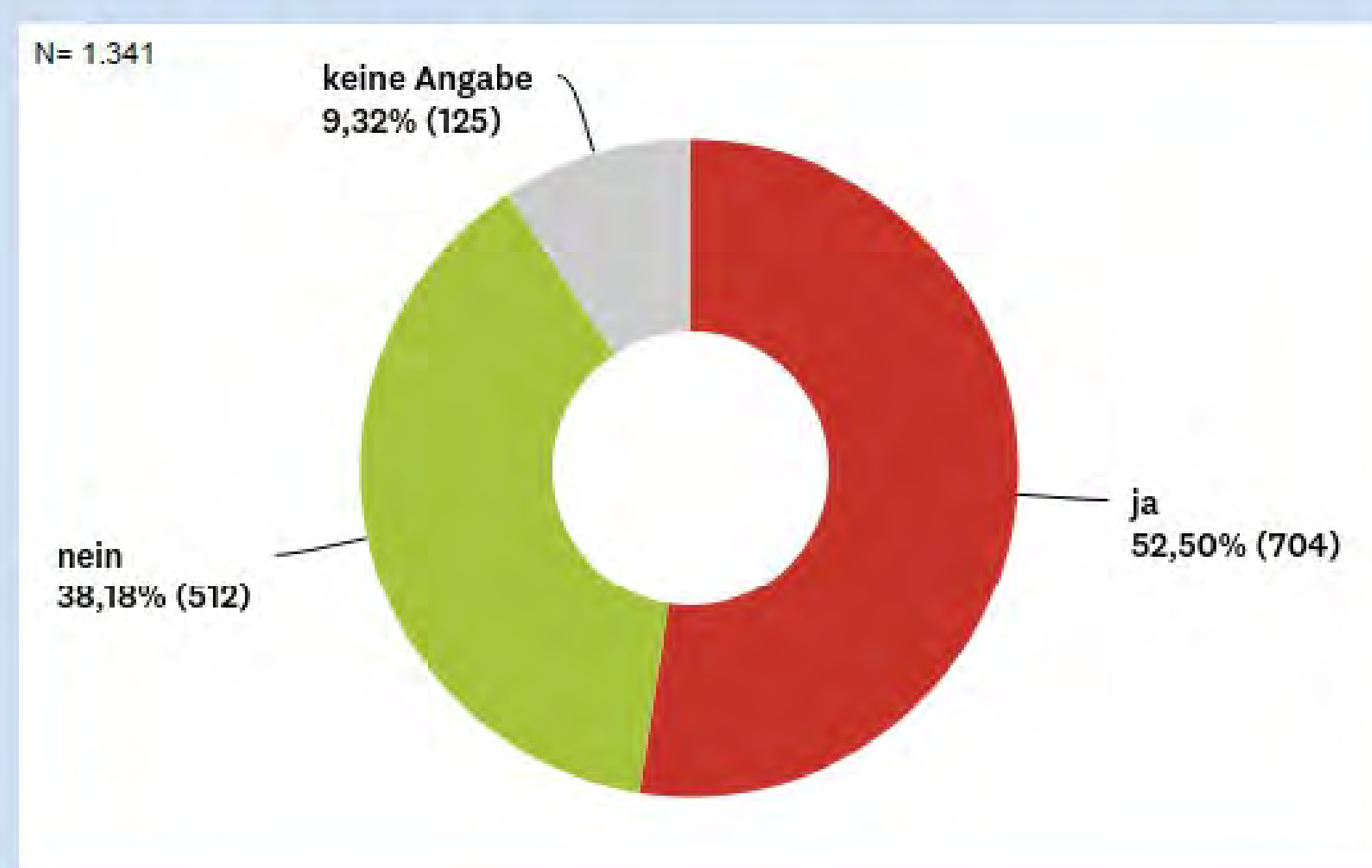


Quelle: Gemeinde Altach

ZIEL: Entlastung der Bevölkerung vor allem in den Siedlungsgebieten von Ober Hub, Unter Hub, Rheinstraße und Konstanzerstraße vom Lkw-Verkehr

SICHERHEITSEMPFINDEN IM STRASSENVERKEHR

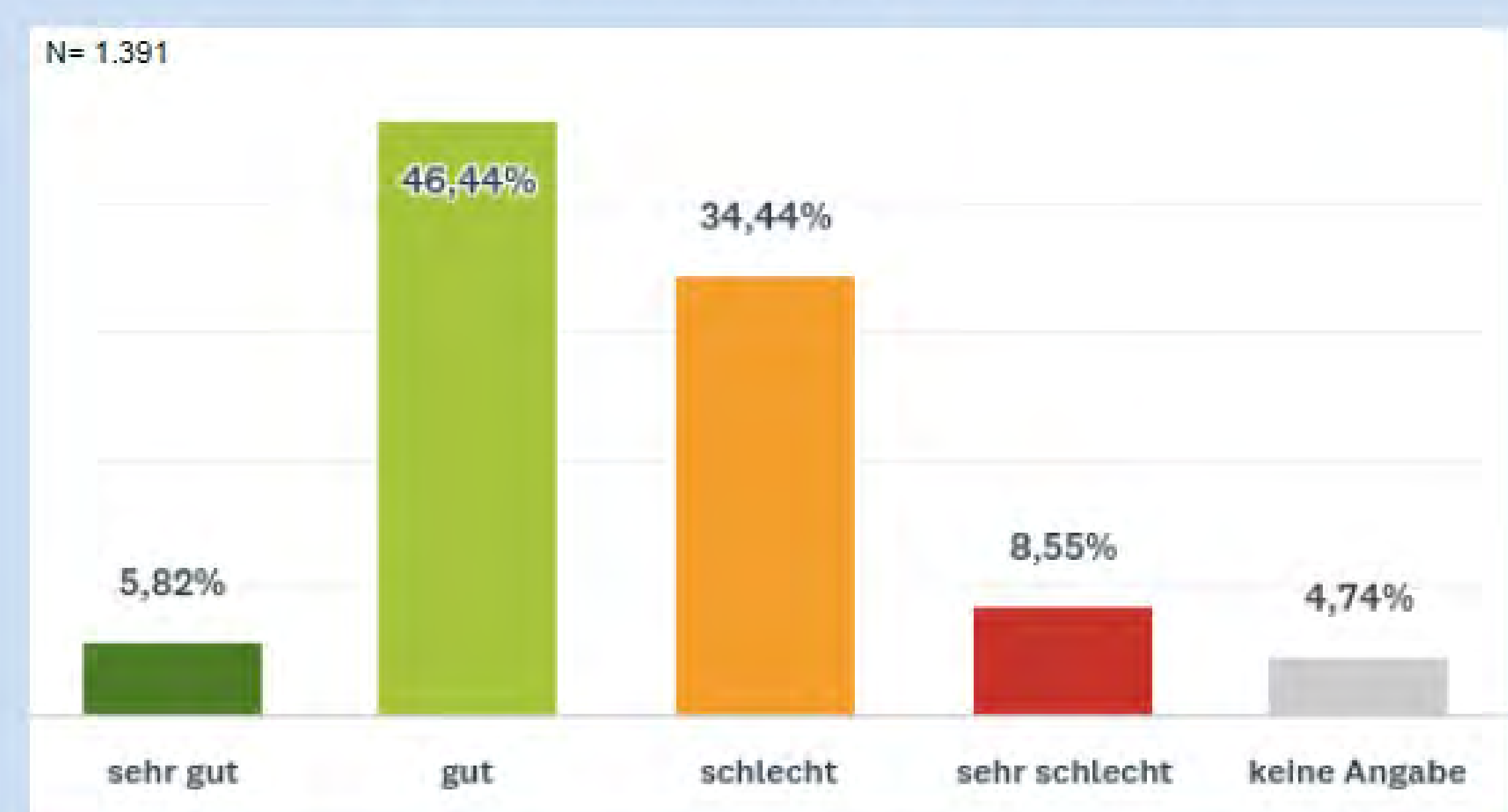
Sind Fußgänger/innen im Straßenverkehr gefährdet?



Wo? Achstraße, Schweizerstraße, Unterhub, Oberhub, Konstanzerstraße, Bahnstraße

Wodurch? Fehlende, befahrbare oder zu enge Gehsteige; fehlende, schlecht beleuchtete, unübersichtliche bzw. nicht beachtete Schutzwege (insbesondere entlang Achstraße, Bahnstraße), hohe Geschwindigkeiten, LKWs, Sichtbarkeit (Beleuchtung, Kleidung)

Wie bewerten Sie die Verkehrssicherheit für Radfahrer/innen in Altach?



- Enge Straßen und fehlende Radwege / „Streifen“ durchs Zentrum (insb. Achstraße, Schweizerstraße)
- Unübersichtliche Kreuzungsbereiche, insb. entlang der Hauptstraßen
- Pflaster Belag

VARIANTEN

Um die Bevölkerung in den Siedlungsgebieten zu entlasten, wurden verschiedene Lkw-Routenführungen für die folgenden Zwecke ausgearbeitet:

- > Fahrten zum Kies- und Betontransport
- > Fahrten zur Aushubdeponie
- > Fahrten ins Gewerbegebiet Große Wies / Unter Hub
- > Fahrten für das Projekt Rhesi *

* Für Lkw-Fahrten im Rahmen der Hochwasserschutzprojekts Rhesi wird derzeit geprüft, ob diese bei der Raststation Hohenems direkt auf die A 14 geführt werden können.

Die erste Variantenuntersuchung wurde 2020 durchgeführt und 2023 und 2024 um weitere Varianten ergänzt. In Summe werden nun **9 Varianten** im Rahmen einer Wirkungsanalyse miteinander verglichen.

VARIANTE 1

AUSBAU BROGERWEG



Neubau eines Kreisverkehrs | Neubau einer zweistreifigen Straße mit Anschluss des Brogerwegs | Abschnittsweiser Rückbau der Konstanzer Straße möglich | Ertüchtigung des Brogerwegs | Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Wohngebiete

VARIANTE 2

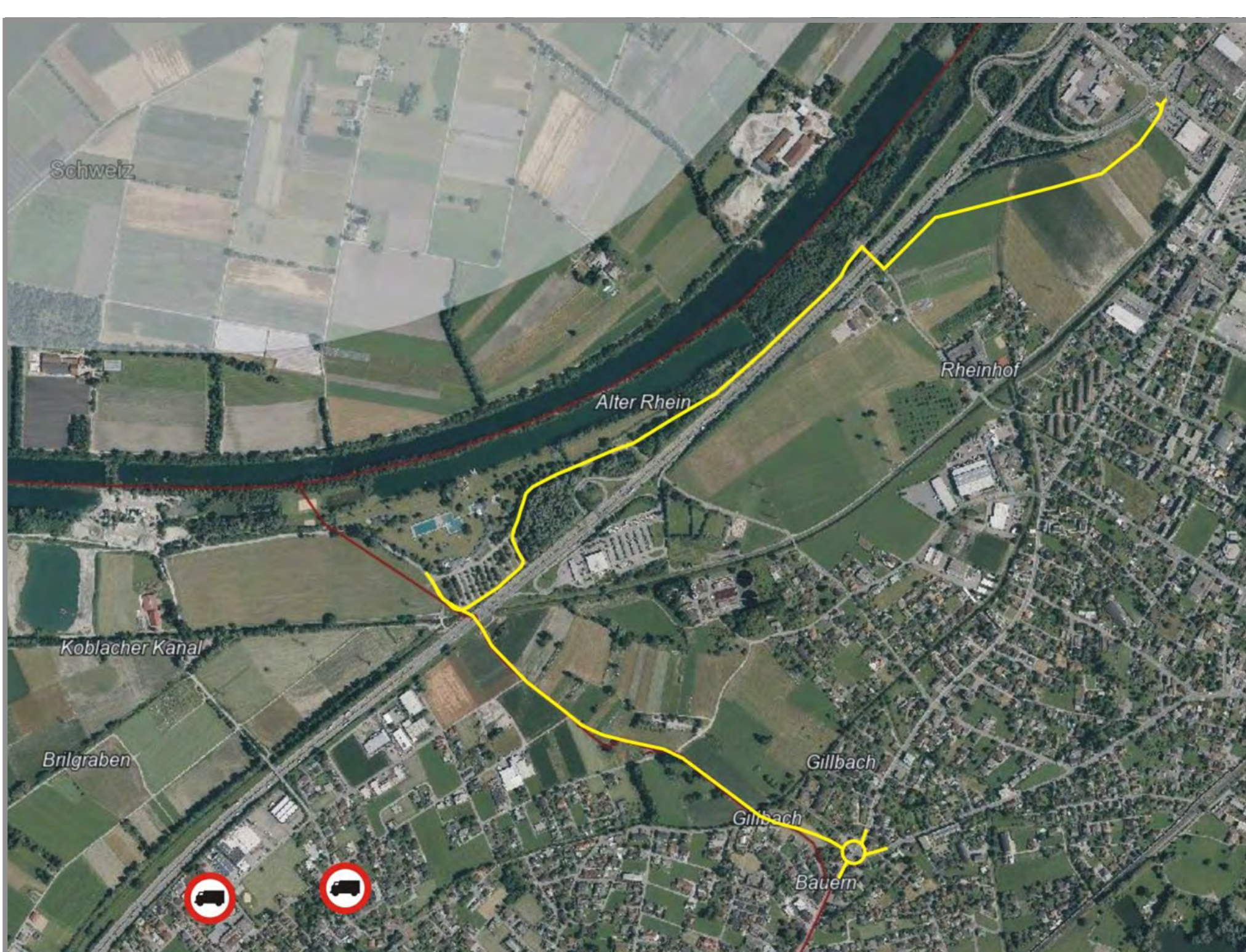
AUSBAU BROGERWEG + QUERUNG A 14



Neubau eines Kreisverkehrs | Neubau einer zweistreifigen Straße mit Anschluss des Brogerwegs | Abschnittsweiser Rückbau der Konstanzer Straße möglich | Ertüchtigung des Brogerwegs | Brückenbauwerk über die A 14 mit Neubau einer zweistreifigen Straße | Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Wohngebiete

VARIANTE 3

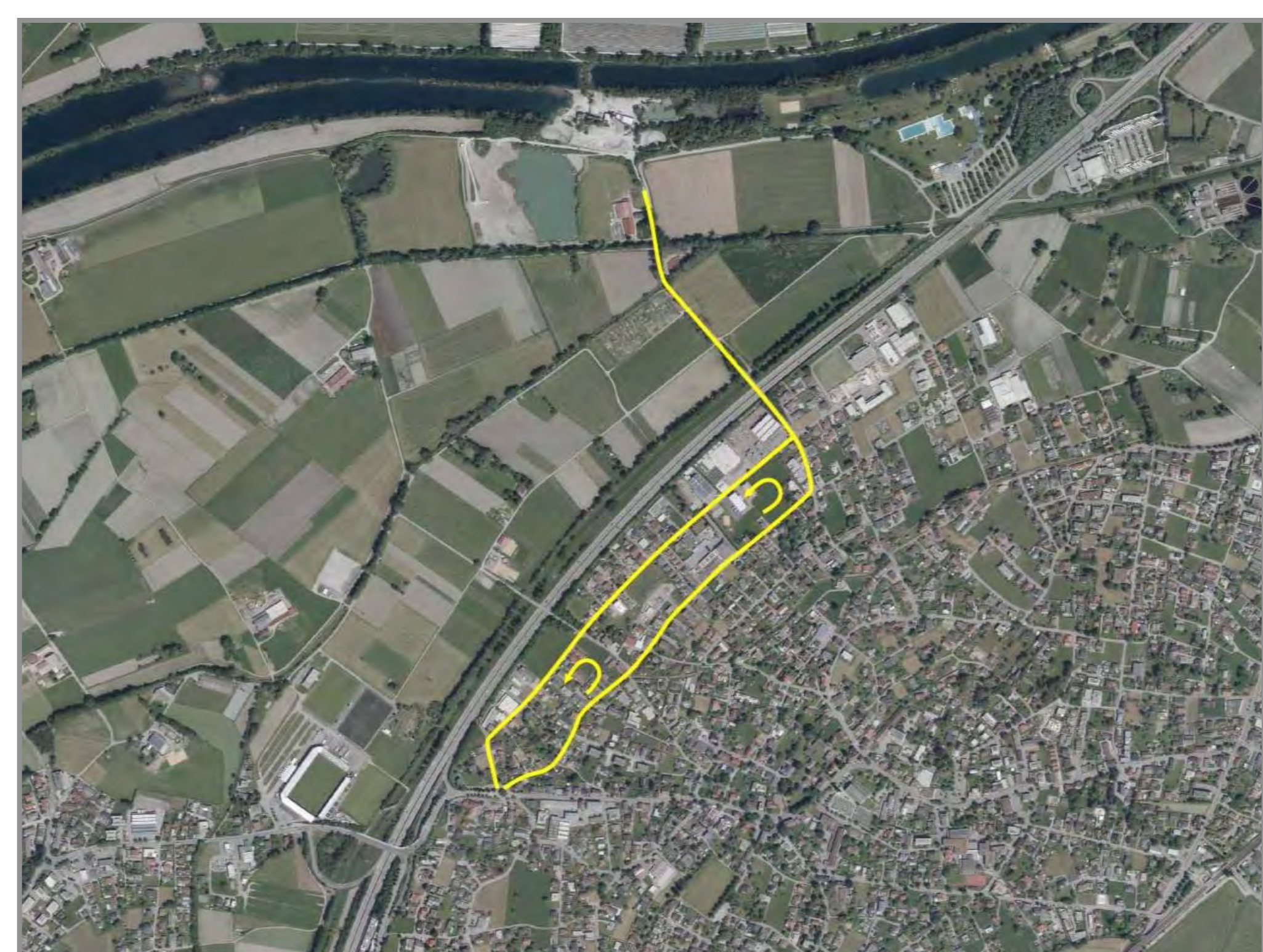
AUSBAU BROGERWEG, QUERUNG A 14 + UMFABHRUNG



Neubau eines Kreisverkehrs | Neubau einer zweistreifigen Straße mit Anschluss des Brogerwegs | Abschnittsweiser Rückbau der Konstanzer Straße möglich | Ertüchtigung des Brogerwegs | Brückenbauwerk über die A 14 mit Neubau einer zweistreifigen Straße | Ertüchtigung des oberen Rheindammwegs und Errichtung eines begleitenden Radweges | Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Wohngebiete

VARIANTE 6

EINBAHNRING



Keine wesentlichen Anpassungen an der Infrastruktur erforderlich | Bauliche Trennung des Gehsteigs in den Wohngebieten möglich

VARIANTEN

VARIANTE 4

AUSBAU ENTLANG BRÜHLGRABEN



Anschluss an Schweizerstraße | Ertüchtigung der Stadionstraße und der Straße entlang des Brühlgrabens | Verbreiterung und Befestigung des Feldwegs zwischen Brühlgraben und Kratten | Errichtung von insgesamt 4 Ausweichen

VARIANTE 5

AUSBAU KRATTEN



Anschluss an Schweizerstraße | Ertüchtigung der Stadionstraße und der Straße entlang des Brühlgrabens | Befestigung des Feldwegs Kratten zwischen Wiesstraße und Rheinstraße | Anpassung der Kreuzung Wiesstraße - Kratten | Errichtung von insgesamt 4 Ausweichen

VARIANTE 7

AUSBAU KREBSENBACHSTRASSE



Anschluss an Schweizerstraße | Ertüchtigung der Stadionstraße und der Straße entlang des Brühlgrabens | Verbreiterung und Ertüchtigung der Krebsenbachstraße zwischen Brühlgraben und Koblacher Kanal | Ertüchtigung der Brücke über den Koblacher Kanal | Verbreiterung der Krebsenbachstraße nördlich des Koblacher Kanals | Errichtung von insgesamt 3 Ausweichen

VARIANTE 8

AUSBAU BISCHOFSRÜTTI



Anschluss an Schweizerstraße | Ertüchtigung der Stadionstraße und der Straße entlang des Brühlgrabens | Verbreiterung und Ertüchtigung des Bischofsrütti zwischen Brühlgraben und Koblacher Kanal | Ertüchtigung der Brücke über den Koblacher Kanal | Errichtung einer neuen Straße nördlich des Koblacher Kanals | Verbreiterung der Krebsenbachstraße nördlich des Koblacher Kanals | Errichtung von insgesamt 4 Ausweichen

VARIANTE 9

AUSBAU KREBSENBACHSTR. + EINBAHNRING



Anschluss an Schweizerstraße | Ertüchtigung der Stadionstraße und der Straße entlang des Brühlgrabens | Verbreiterung und Ertüchtigung der Krebsenbachstraße zwischen Brühlgraben und Koblacher Kanal | Ertüchtigung der Brücke über den Koblacher Kanal | Verbreiterung der Krebsenbachstraße nördlich des Koblacher Kanals | Errichtung von insgesamt 3 Ausweichen | Bauliche Trennung des Gehsteigs in den Wohngebieten möglich

VARIANTENUNABHÄNGIG IM DETAIL ZU PLANEN / PRÜFEN:

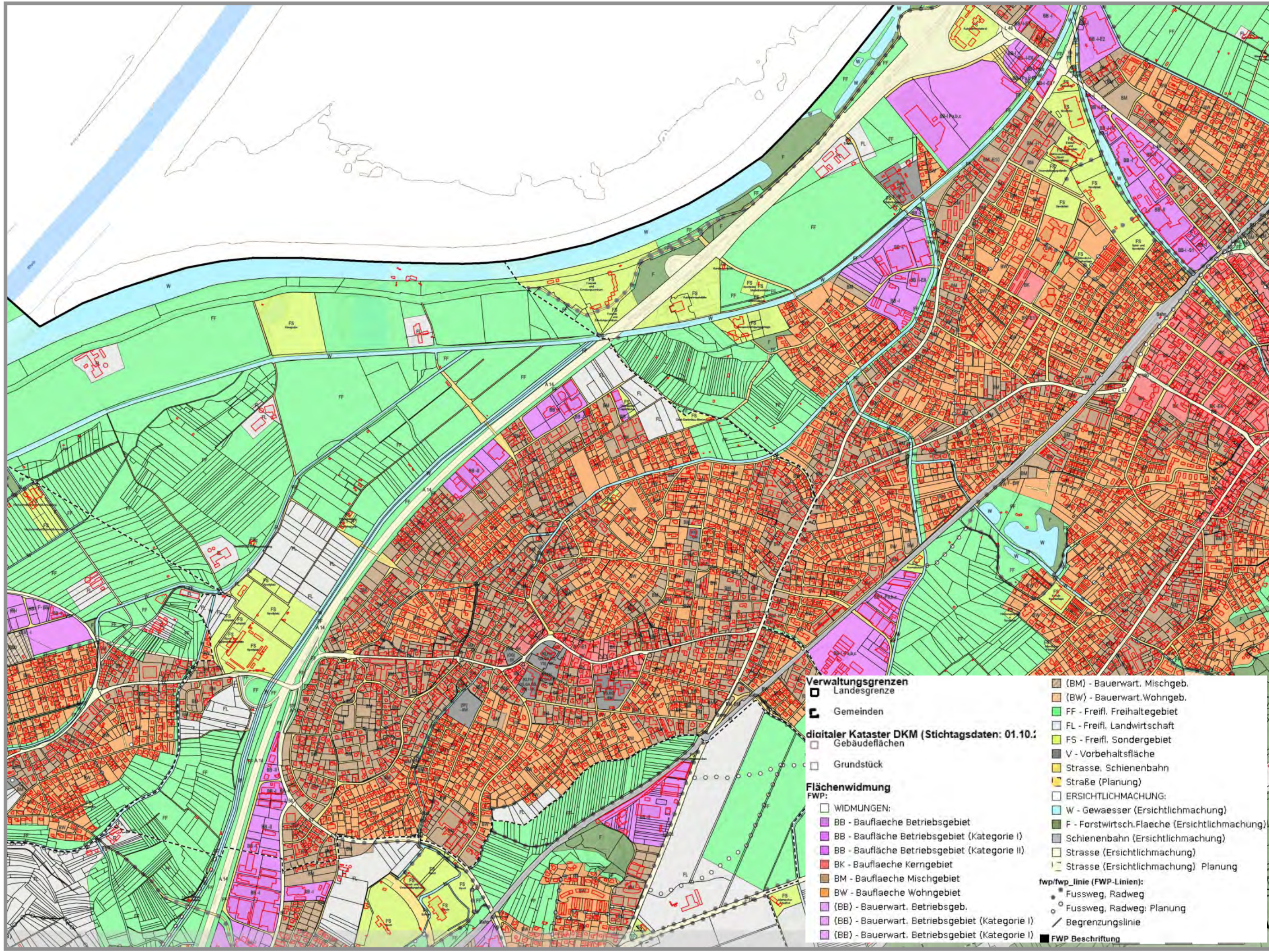
Mögliche Einschränkungen der Fahrzeugkategorien (z.B. nur Lkw >3,5 t) und/oder Betriebszeiten (z.B. Mo-Fr 07:00 Uhr – 18:00 Uhr) auf der neuen Verbindung

ABHÄNGIG VON DER GEWÄHLTEN VARIANTE IM DETAIL ZU PLANEN / PRÜFEN:

- > Schlepplagen und Knoten
- > Führung des Rad- und Fußverkehrs entlang des Brühlgrabens, Anbindung des Landesradwegenetzes
- > Führung der Straße über den Parkplatz des SCRA, Einmündung L55
- > Entsiegelung entlang des Brühlgrabens

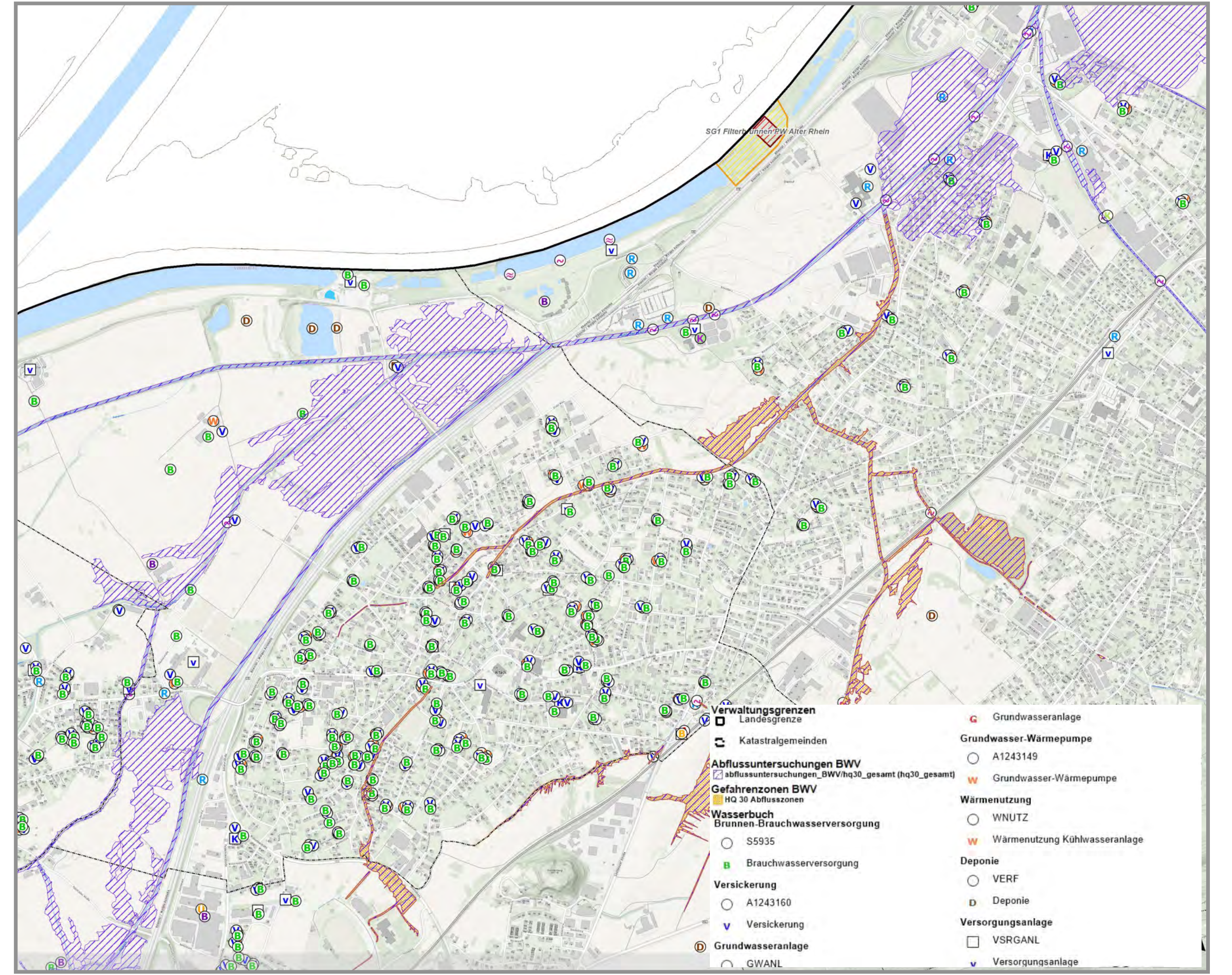
BESTANDSDATEN UND GRUNDLAGEN

FLÄCHENWIDMUNG



Quelle: Amt der Land Vorarlberg, VOGIS (2024)

WASSER UND GEFAHREZZONEN



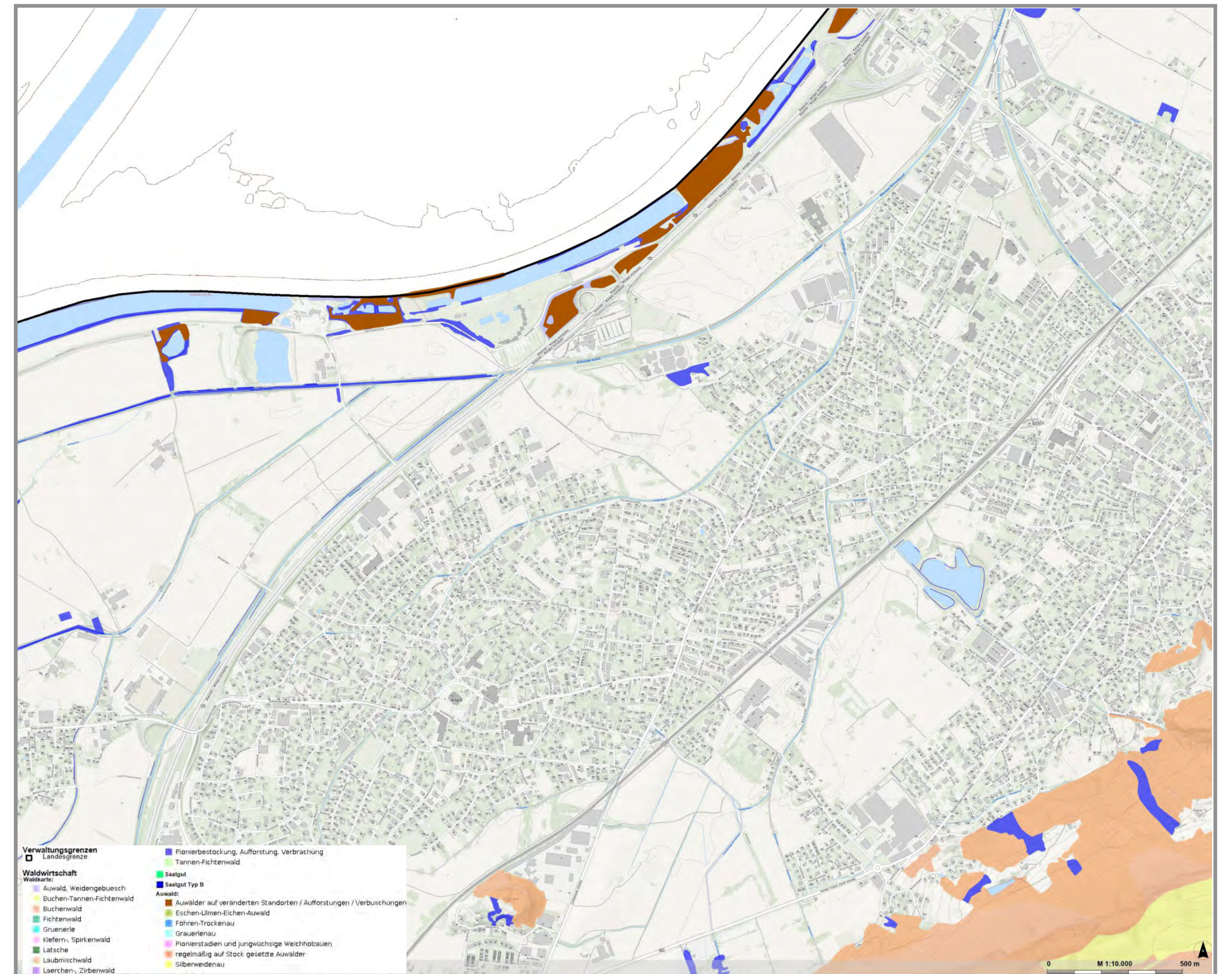
Quelle: Amt der Land Vorarlberg, VOGIS (2024)

LANDESRADROUTEN



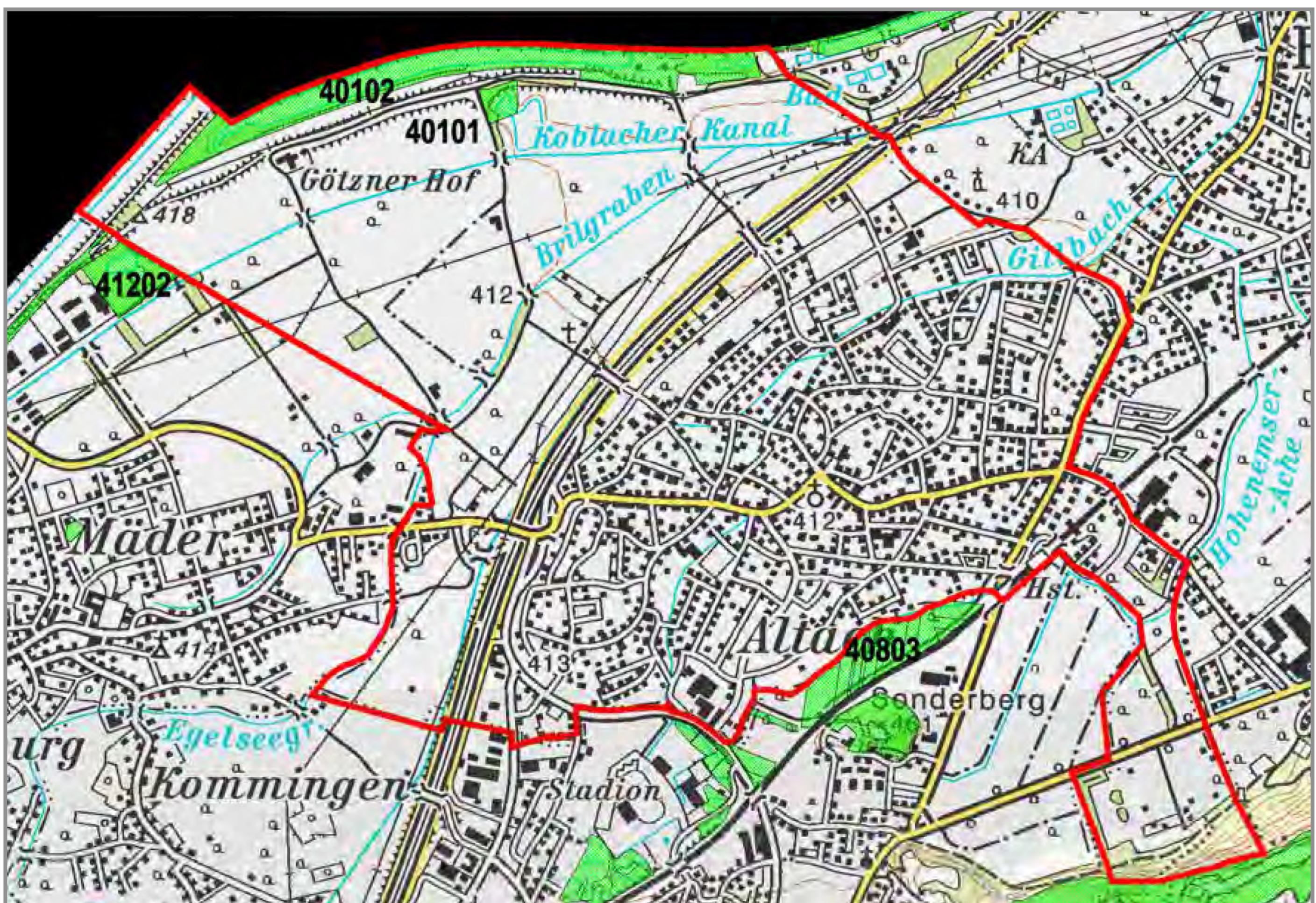
Quelle: Amt der Land Vorarlberg, VOGIS (2024)

WALDKARTE



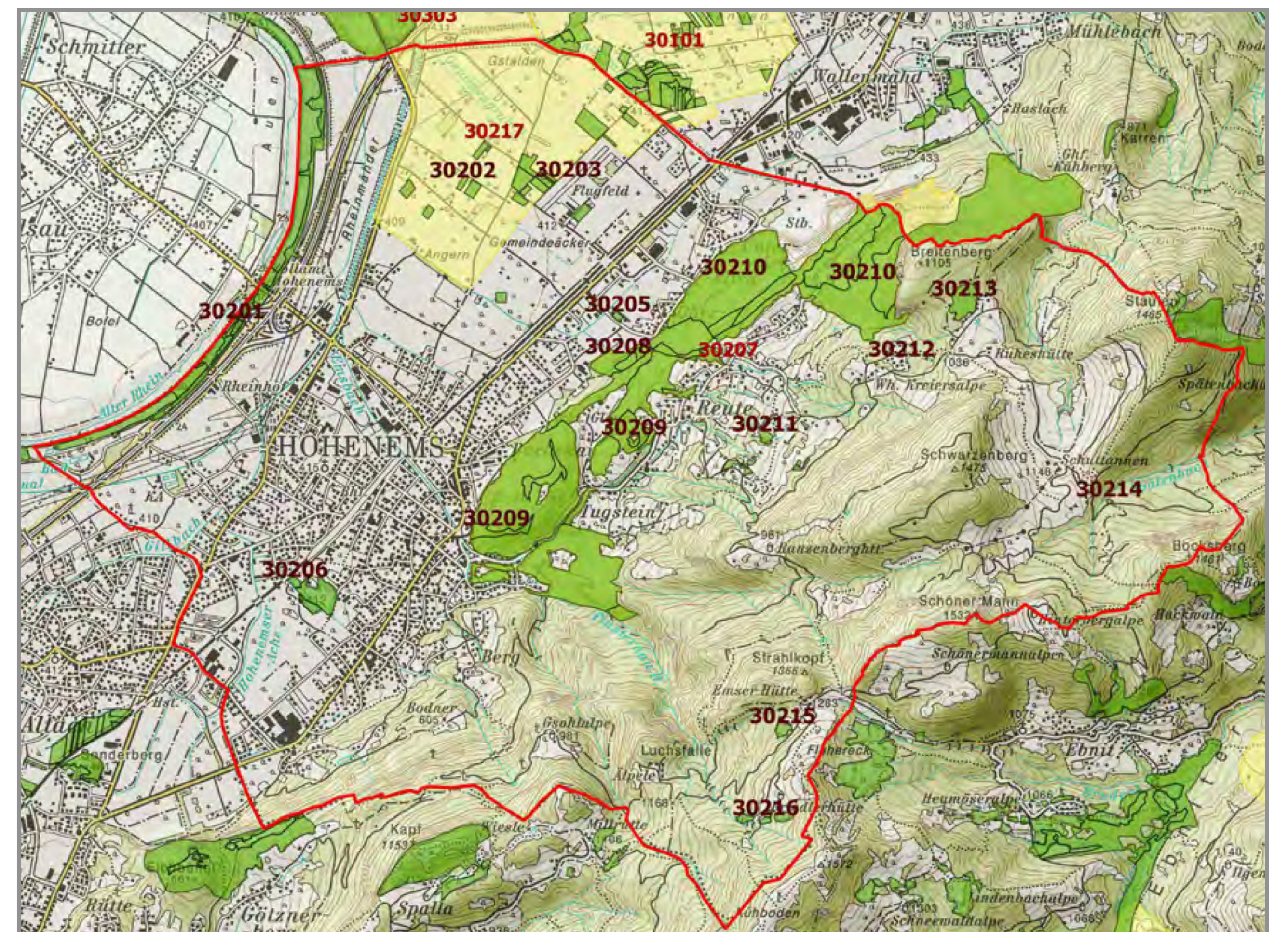
Quelle: Amt der Land Vorarlberg, VOGIS (2024)

BIOTOPKARTE ALTACH



Quelle: Biotopkarte Gemeinde Altach, AVL Arge Vegetationsökologie und Landschaftsplanung (2008)

BIOTOPKARTE HOHENEMS

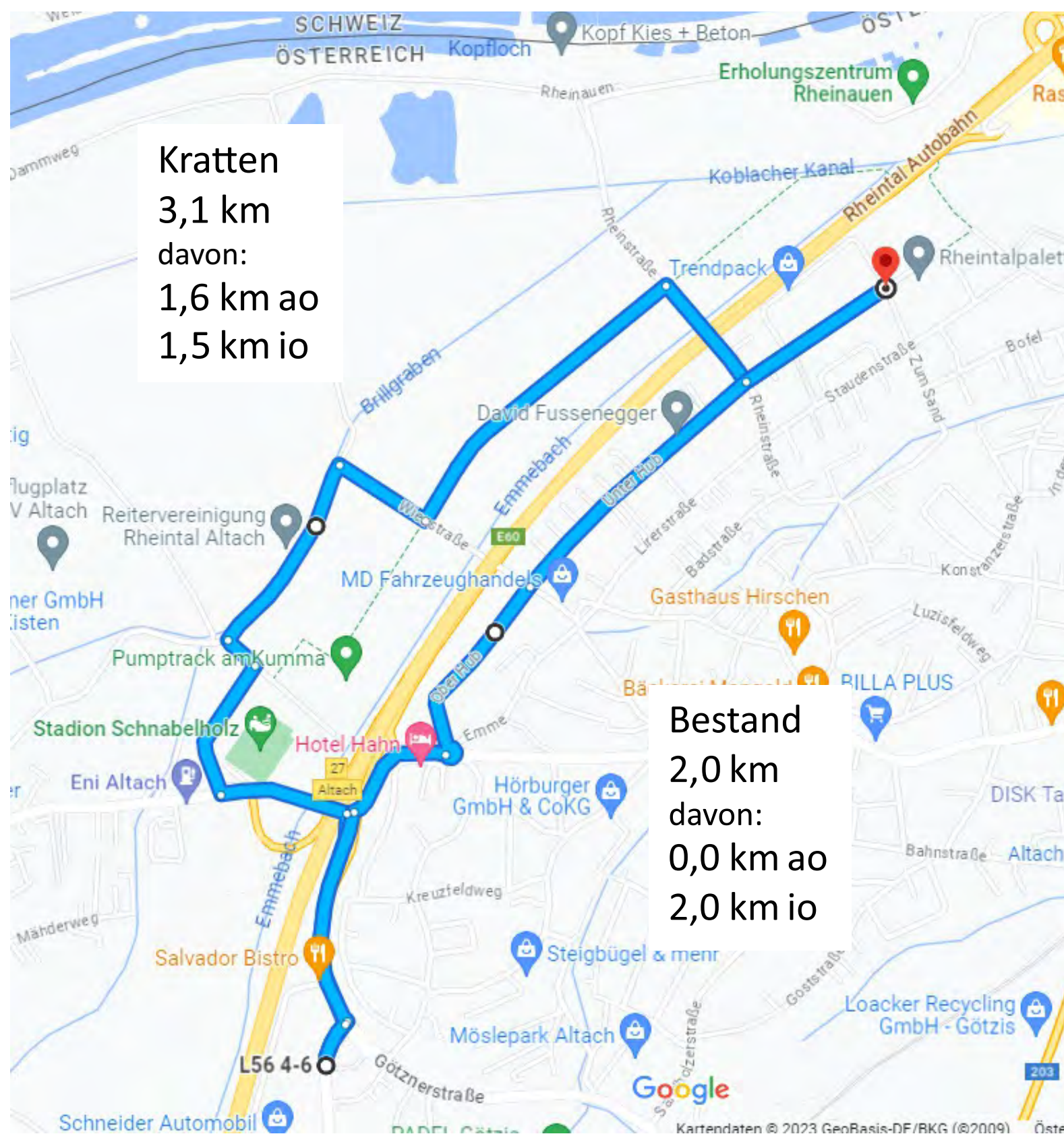


Quelle: Biotopkarte Gemeinde Hohenems, AVL Arge Vegetationsökologie und Landschaftsplanung (2014)

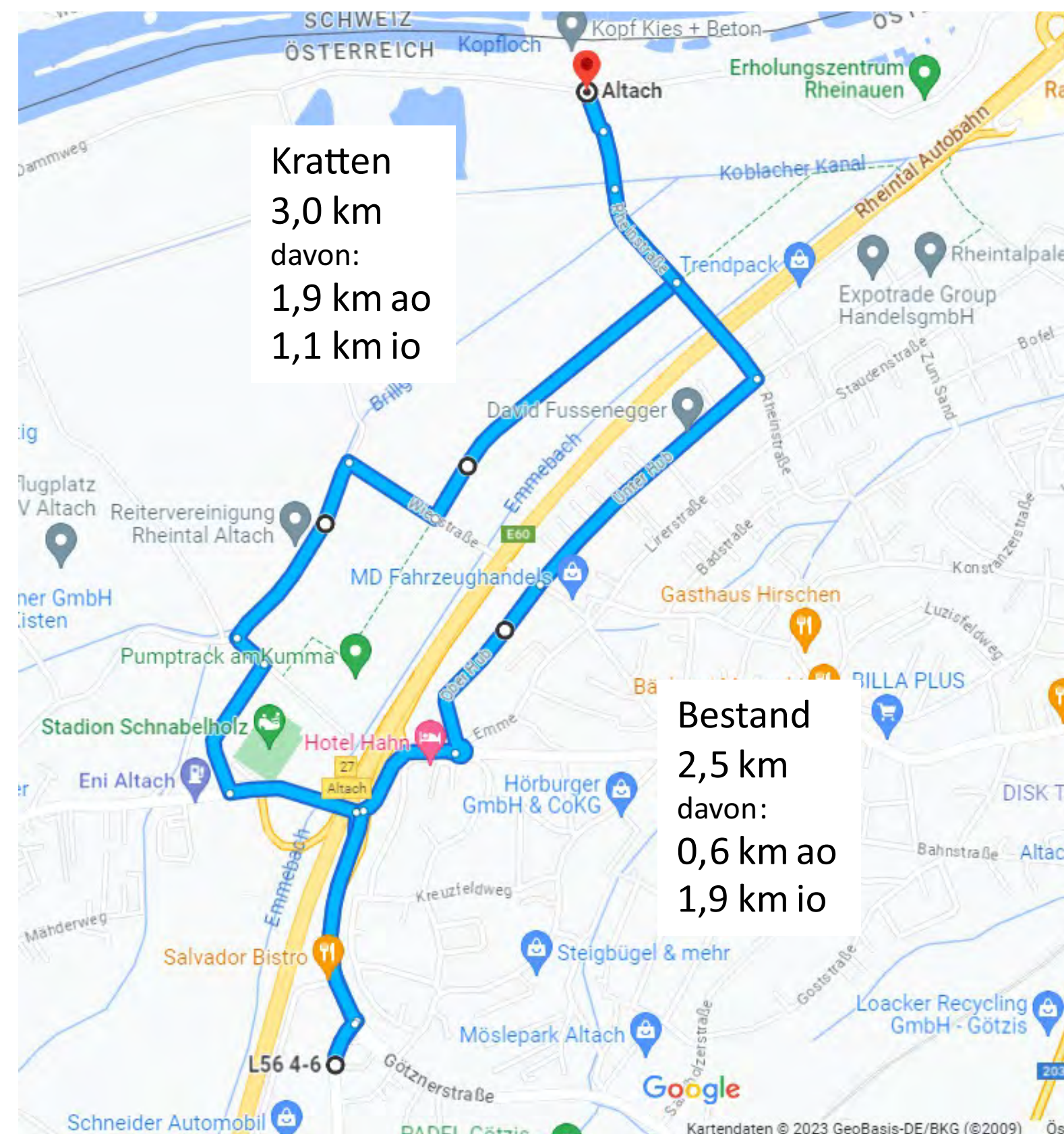
MENGENGERÜST

VERKEHR, FAHRLEISTUNGEN

FAHRTEN INS GEWERBEBEBIET



FAHRTEN ZUR FIRMA KOPF KIES



Varianteweise Gegenüberstellung der bestehenden und geplanten Routen (exemplarisch für Var. 5)

io ... innerorts
ao ... außerorts

SUMMEN BESTAND

173.908 Lkw-km/Jahr io
48.937 Lkw-km/Jahr ao
222.845 Lkw-km gesamt

SUMMEN VARIANTE KRATTEN

114.779 Lkw-km/Jahr io
144.025 Lkw-km/Jahr ao
259.365 Lkw-km gesamt

DIFFERENZ / VERÄNDERUNG

-59.129 Lkw-km/Jahr io
+95.089 Lkw-km/Jahr ao
+36.521 Lkw-km gesamt

CO2-EMISSIONEN

Kfz-km/Jahr	Pkw			Lkw			t CO2/Jahr
	km AO	km A/S	km IO	km AO	km A/S	km IO	
Brogerweg	0	0	0	21.774	112.289	22.263	100,5
Brogerweg + A 14 Querung	-15.691	0	3.762	58.121	112.289	-4.998	103,1
Brogerweg + Umfahrung	23.797	0	-58.071	138.454	112.289	-171.312	43,9
Brühlgraben	0	0	0	95.089	0	-59.129	17,7
Kratten	0	0	0	95.089	0	-59.129	17,7
Einbahnring	0	0	296.027	0	0	0	39,1
Krebsbachstraße	0	0	0	80.484	0	-49.329	15,4
Bischofsrütti	0	0	0	106.446	0	-49.329	30,0
Krebsbachstraße + Einbahn	0	0	125.969	80.484	0	-49.329	32,0

g CO2/km	Pkw	Lkw
Autobahnen / Schnellstraßen	156,190	665,866
außerorts	115,867	563,154
inneorts	131,929	606,664

Quelle: HBEFA 4.2, Handbuch für Emissionsfaktoren im Straßenverkehr (2022)

BEURTEILUNGSFORM

DIE BEURTEILUNG JEDER DER NEUN VARIANTEN ENTHÄLT:

Übersichtskarte

BESCHREIBUNG

VARIANTE 2 | AUSBAU BROGERWEG MIT A 14 QUERUNG UND KREISVERKEHR L 203

LAGE:

BESCHREIBUNG:

Der Brogerweg wird zwischen Konstanzerstraße und A4 für den Güterverkehr ertüchtigt. Der Anschluss an die L 203 wird über einen neuen Kreisverkehr bzw. VLSA auf Höhe Rudolf-von-Ems-Straße hergestellt. Eine Weiterführung des Brogerwegs Richtung Westen erfolgt über eine neue Brücke über die A 14 sowie einer Verbindung bis zu den Rheinauen. Der gesamte Güterverkehr aus dem Gewerbegebiet Groß e Wies, die Transporte von Kopf Kies + Beton, Aushubdeponie sowie die Rhesi Transporte werden aus dem Wohngebiet auf die neue Verbindung direkt zur L 203 verlagert. Durch ein Lkw-Fahrverbot auf Unter Hub und der Rheinstraße (ab Lürenstraße Richtung Osten) kann sichergestellt werden. Ein Fahrverbot könnte auch zwischen dem Erholungszentrum Rheinauen und der Unterführung Rheinfähre eingerichtet werden. Dadurch würde das Erholungszentrum nur noch über diese Verbindung erreichbar sein. Die Anwohner im Bereich Rheinfähre werden durch die Verlegung der Leerfahrten auf die neu geschaffenen Verbindung entlastet.

ERFORDERLICHE ANPASSUNGEN DER INFRASTRUKTUR:

- Neubau eines Kreisverkehrs mit 30 m Durchmesser inkl. 1. Ästen zum Anschluss des Brogerwegs an die L 203
- 500 m Neubau einer zweistreifigen Straße inkl. Brückenbauwerk über die A 14
- 650 m ertüchtigung der bestehenden Infrastruktur, Rückbau der Konstanzerstraße im relevanten Bereich möglich
- Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Wohngebiete

Beschreibung der Routenführung

Erforderlichen Anpassungen von Infrastruktur und ggf. empfohlene Begleitmaßnahmen für Rad- und Fußverkehr

Beurteilung anhand von **16 Kriterien** mit Erläuterungen in den drei Themenbereichen „Verkehr“, „Mensch, Raum und Umwelt“ und „Kosten, Risiken“

VERKEHR		
Themenbereich	Beurteilung	Ergebnis
Fahrleistung Netz	+153.500 Kfz-km/Jahr ohne RHESt: +103.000 Kfz-km/Jahr	+
Fahrleistung innerorts	-1.200 Kfz-km/Jahr ohne RHESt: -245 Kfz-km/Jahr	+
Reisezeit	+750 Kfz-h/Jahr ohne RHESt: +410 Kfz-h/Jahr	-
Verkehrssicherheit	+0,031 UPS/Jahr ohne RHESt: +0,019 UPS/Jahr	-
CO ₂ -Emissionen Netz	+103,2 t/Jahr ohne RHESt: +71,6 t/Jahr	-
Auswirkungen auf Rad- und Fußgängerverkehr	Verbesserung der Situation im Ortsgebiet von Altach durch Lkw-Fahrverbot auf Unter Hub und Bündelung des Lkw- und Badeverkehrs auf dem Brogerweg. Dies betrifft insbesondere die innerörtliche Verkehrssicherheit für den Rad- und Fußgängerverkehr. Deutliche Verbesserung, auch hinsichtlich Erholungswert im Bereich Rheinauen durch ein mögliches Fahrverbot zwischen Rheinfähre und Erholungszentrum Rheinauen – kein Kfz-Verkehr auf diesem Abschnitt der Landesradroute.	+

KOSTEN, RISIKEN		
Themenbereich	Beurteilung	Ergebnis
Kosten	Hoch	-
Realisierungschancen	Mittel	o
Umsetzungszeitraum	Mittelfristig	o

MENSCH, RAUM, UMWELT		
Themenbereich	Beurteilung	Ergebnis
Zusätzlich versiegelte Fläche	+2.300 m ² -equ	-
Naturschutz	Biotopeflächen oder Schutzgebiete werden durch die geplante Infrastruktur nicht berührt.	o
Wasser	Die geplante Infrastruktur liegt in keiner roten oder gelben Zone gemäß Gefahrenzonenplan. Ab dem Knoten Brogerweg – Konstanzerstraße verläuft der Brogerweg auf einer Länge von rund 150 m in nordwestlicher Richtung entlang der rot-gelben Gefahrenzone sowie entlang einer HQ30-Überflutungsfläche. Die geplante Infrastruktur quert beim Knoten Brogerweg – Konstanzerstraße die Hohenemser Ache. Da an diesem Standort bereits ein Brückenbauwerk besteht und dieses nur an die neuen Ansprüche angepasst werden muss, wird das Fließgewässer nicht zusätzlich beeinflusst.	o
Land-/Forstwirtschaft	Das Vorhaben verläuft über keine land- oder forstwirtschaftlich gewidmeten Flächen.	o
Belastung von Naherholungsräumen	Durch die Führung der Kies- und Betontransporte entlang des Erholungszentrums Rheinauen kommt es dort zu einer merklichen Belastung des Naherholungsraumes	-
Orts-/Landschaftsbild	Das Ortsbild wird durch die geplante Infrastruktur nicht wesentlich verändert. Im Bereich Brogerweg – neuer Kreisverkehr Rudolf-von-Ems-Straße entsteht eine neue Straßenverbindung parallel zur Konstanzerstraße, wodurch die Konstanzerstraße rückgebaut und werden kann. Aufgrund der bereits bestehenden Infrastruktur (Hochspannungslinien) wird der Einfluss der neuen Autobahnbrücke auf das Landschaftsbild als gering eingeschätzt.	o

WIRKUNGSANALYSE

VARIANTENVERGLEICH

Beurteilungsaspekt	Kriterium	Einheit	1 Brogerweg	2 Brogerweg + A14 Querung	3 Brogerweg + Umfahrung	4 Ausbau Brühlgraben	5 Ausbau Kratten	6 Einbahnring	7 Ausbau Krebsenbachst.	8 Ausbau Bischofsrütti	9 Krebsenbachstr. und Einbahn
Verkehr	Fahrleistung Netz	Kfz- km/Jahr	156.300 <small>(o.Rhesi 109.300)</small>	153.500 <small>(o.Rhesi 103.000)</small>	45.200 <small>(o.Rhesi 25.900)</small>	36.000 <small>(o.Rhesi 27.100)</small>	36.000 <small>(o.Rhesi 27.100)</small>	296.000 <small>(o.Rhesi 296.000)</small>	31.200 <small>(o.Rhesi 19.300)</small>	57.100 <small>(o.Rhesi 35.300)</small>	157.100 <small>(o.Rhesi 145.200)</small>
	Fahrleistung innerorts	Kfz-km/ Jahr	22.300 <small>(o.Rhesi 12.900)</small>	-1.200 <small>(o.Rhesi -245)</small>	-229.400 <small>(o.Rhesi -179.400)</small>	-59.000 <small>(o.Rhesi -40.300)</small>	-59.000 <small>(o.Rhesi -40.300)</small>	296.000 <small>(o.Rhesi 296.000)</small>	-49.300 <small>(o.Rhesi -30.500)</small>	-49.300 <small>(o.Rhesi -30.500)</small>	76.600 <small>(o.Rhesi 95.400)</small>
	Reisezeit Netz	Kfz-h/ Jahr	2.450 <small>(o.Rhesi 1.600)</small>	750 <small>(o.Rhesi 410)</small>	-3.700 <small>(o.Rhesi -2.860)</small>	1.550 <small>(o.Rhesi 1.240)</small>	1.550 <small>(o.Rhesi 1.240)</small>	9.850 <small>(o.Rhesi 9.850)</small>	1.300 <small>(o.Rhesi 800)</small>	2.600 <small>(o.Rhesi 1.600)</small>	5.500 <small>(o.Rhesi 5.000)</small>
	Verkehrssicherheit	UPS/ Jahr qualitativ	0,051 <small>(o.Rhesi 0,032)</small>	0,031 <small>(o.Rhesi 0,019)</small>	-0,208 <small>(o.Rhesi -0,165)</small>	-0,030 <small>(o.Rhesi -0,019)</small>	-0,030 <small>(o.Rhesi -0,019)</small>	0,386 <small>(o.Rhesi 0,386)</small>	-0,024 <small>(o.Rhesi -0,015)</small>	-0,011 <small>(o.Rhesi -0,007)</small>	0,140 <small>(o.Rhesi 0,149)</small>
	CO ₂ -Emissionen	t CO ₂ / Jahr	100,5 <small>(o.Rhesi 70,5)</small>	103,2 <small>(o.Rhesi 71,6)</small>	43,9 <small>(o.Rhesi 32,1)</small>	17,7 <small>(o.Rhesi 13,5)</small>	17,7 <small>(o.Rhesi 13,5)</small>	39,1 <small>(o.Rhesi 39,1)</small>	15,4 <small>(o.Rhesi 9,5)</small>	30,0 <small>(o.Rhesi 18,6)</small>	32,0 <small>(o.Rhesi 26,1)</small>
	Auswirkungen auf Rad- und Fußgängerverkehr	--									
Mensch, Raum, Umwelt	Zusätzlich versiegelte Fläche	m ² -equ	1.600	2.300	6.000	1.200	600	0	400	3.200	400
	Naturschutz	--									
	Wasser	--									
	Land- u. Forstwirtschaft	--									
	Belastung von Naherholungsräumen	--									
	Orts- und Landschaftsbild	--									
	Belastung von Wohngebieten	--									
Kosten, Risiken	Kosten	--	Mittel	Hoch	Hoch	Mittel	Mittel	Gering	Mittel	Mittel	Mittel
	Realisierungschancen	--	Hoch	Mittel	Gering	Mittel	Hoch	Hoch	Mittel	Mittel	Mittel
	Umsetzungszeitraum	--	Mittelfristig	Mittelfristig	Langfristig	Mittelfristig	Mittelfristig	Kurzfristig	Mittelfristig	Mittelfristig	Mittelfristig

GRENZWERTE

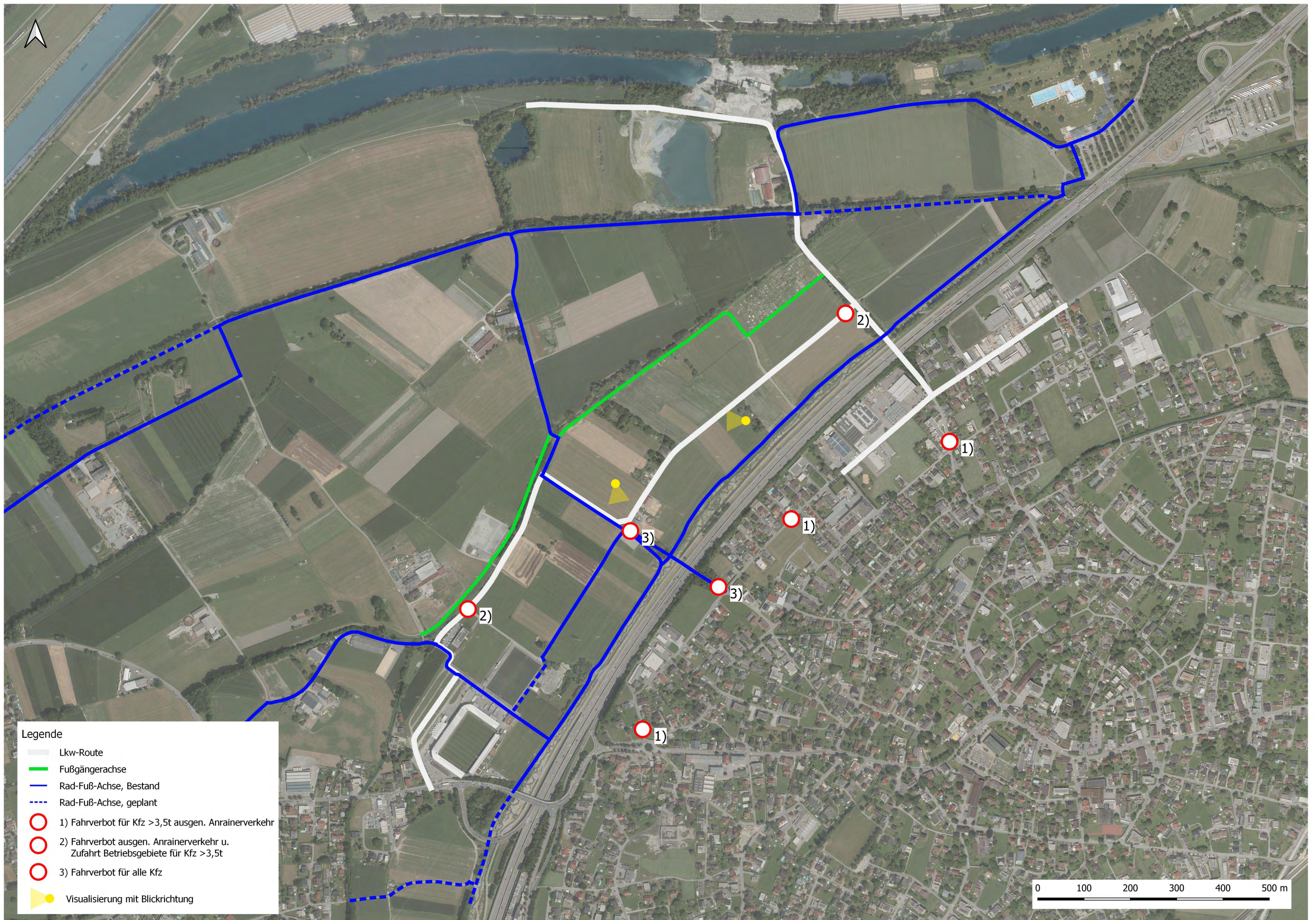
	++	+	0	-	--
Fahrleistung Netz [km/Jahr]	> -50.000	-1.000 bis -50.000	0 bis -1.000	0 bis +50.000	> +50.000
Fahrleistung innerorts [km/Jahr]	> -150.000	-1.000 bis -150.000	0 bis -1.000	0 bis +150.000	> +150.000
Reisezeiten [Std/Jahr]	> -2.000	-100 bis -2.000	0 bis -100	0 bis +2.000	> +2.000
Verkehrssicherheit [UPS/Jahr]	> -0,2	-0,01 bis -0,20	0 bis -0,01	0 bis +0,20	> +0,2
CO ₂ -Emissionen [t/Jahr]	> -50	-1 bis -50	0 bis -1	0 bis +50	> +50
Zusätzliche Versiegelung [m ² -equ.]	> -1.000	0 bis -1.000	0 bis +1.000	+1.000 bis +3.000	> +3.000

ERLÄUTERUNGEN

VERKEHR		
Fahrleistung Netz	Kfz-km/Jahr	Änderung der insgesamt im Netz gefahrenen Strecke im Vergleich zum Bestand
Fahrleistung innerorts	Kfz-km/ Jahr	Änderung der innerorts gefahrenen Strecke im Vergleich zum Bestand
Reisezeit Netz	Kfz-h/ Jahr	Änderung der Gesamtreisezeit im Netz im Vergleich zum Bestand
Verkehrssicherheit	UPS/ Jahr, qualitativ	Änderung der Verkehrssicherheit auf Basis der ermittelten Fahrleistungen und statistischer Unfallraten <small>(UPS Unfall mit Personenschaden)</small>
CO ₂ -Emissionen	t CO ₂ / Jahr	Änderungen der CO ₂ -Emissionen im Fahrzeugbetrieb im Vergleich zum Bestand
Auswirkungen auf Rad- und Fußgängerverkehr	verbal	Beschreibung der Auswirkungen und qualitative Beurteilung
MENSCH, RAUM, NATUR		
Zusätzlich versiegelte Fläche	m ² -equ	Zusätzlich versiegelte Fläche - dabei wurde unterschieden, ob betroffene Flächen im Bestand unbebaut oder bereits bebaut sind.
Naturschutz	verbal	Beschreibung der Auswirkungen und qualitative Beurteilung
Wasser	verbal	Beschreibung der Auswirkungen und qualitative Beurteilung
Land- u. Forstwirtschaft	verbal	Beschreibung der Auswirkungen und qualitative Beurteilung
Belastung von Naherholungsräumen	verbal	Beschreibung der Auswirkungen und qualitative Beurteilung
Orts- und Landschaftsbild	verbal	Beschreibung der Auswirkungen und qualitative Beurteilung
Belastung von Wohngebieten	verbal	Beschreibung der Auswirkungen und qualitative Beurteilung
KOSTEN, RISIKEN		
Kosten	verbal	Beschreibung und Kategorisierung als Gering, Mittel oder Hoch - entscheidend war dabei vor allem das Ausmaß erforderlicher Baumaßnahmen
Realisierungschancen	verbal	Beschreibung und Kategorisierung als Hoch, Mittel oder Gering - Einflussfaktoren waren dabei Fremdgrundbedarf, Nutzungskonflikte, erwartete Widerstände und Verfahrensrisiken
Umsetzungszeitraum	verbal	Beschreibung und Kategorisierung als Kurzfristig, Mittelfristig oder Langfristig - vor allem auf Basis erforderlicher Baumaßnahmen

VARIANTE KRATTEN

ÜBERSICHTSKARTE



VISUALISIERUNGEN

KREUZUNG KRATTEN - WIESSTRASSE



KRATTEN MIT AUSWEICHE

