

Variante	Bruttobaukosten (Kosteneinschätzung, vgl. Anhang zum Bericht) [in Mio.€]	Bewertung Aspekt: Baukosten	Bewertung: Aspekt Verhältnismäßigkeit Bautechnischer Aufwand	Bewertung: Aspekt Verhältnismäßigkeit Aufwand zur Aufrechterhaltung des Verkehrs i.Z. der B 27 während der Bauzeit	Bewertung: Aspekt Verhältnismäßigkeit Erforderliche Bauzeit	Bewertung: Aspekt Unwägbarkeiten/ Baurisiken (z.B. Baugrund, Grundwasser, Leitungen im Untergrund etc.)	Bewertung: Aspekt Städtebau: Eingriff in bebaute Grundstücke (Anzahl voraus. erforderlicher Gebäudeabbrüche)	Bewertung: Aspekt Städtebau: Trennwirkung (z.B. durch die i.Z. der 4-streifigen B 27 erforderlichen Lärmschutzwände etc.)	Bewertung: Aspekt Verkehrs- verhältnisse a) im übergeordneten Netz (Bundesstraße B 27)	Bewertung: Aspekt Verkehrs- verhältnisse b) im untergeordneten Netz (Landes-/ Kreis-/ Stadtstraßen)	Bewertung: Aspekt Umwelt Eingriff in bisher unversiegelte Flächen	Anzahl aller Bewertungen	Bilanz aller Bewertungen	Rang
		(verhältnismäßig) ++ geringste / + geringe / - hohe / - sehr hohe Baukosten	(verhältnismäßig) ++ geringster / + geringer / - hoher / - sehr hoher Aufwand	(verhältnismäßig) ++ geringster / + geringer / - hoher / - sehr hoher Aufwand	(verhältnismäßig) ++ geringste / + geringe / - hohe / - sehr hohe Bauzeit	++ sehr wenige / + wenige / - viele / -- sehr viele Risiken	++ sehr wenige / + wenige / - viele / -- sehr viele Abbrüche	++ geringste / + geringe / - große / -- größte Trennwirkung	++ sehr deutliche / + deutliche Verbesserung / 0 keine Veränderung / - deutliche / -- sehr deutliche Verschlechterung	++ sehr deutliche / + deutliche Verbesserung / 0 keine Veränderung / - deutliche / -- sehr deutliche Verschlechterung	0 keine / - spürbare / -- deutliche Eingriffe	Anzahl aller Bewertungen: + / 0 / -	Bilanz aller Bewertungen: Anzahl + Bewertungen abzüglich: Anzahl - Bewertungen; 0 ist dabei neutral; (x) Anzahl + oder -	Rangfolge: größte Anzahl + ergibt den ersten Rang; größte Anzahl - ergibt den letzten Rang;
A1 (1.1.1)	86,2	++	++	+	++	++	+	-	+	0	-	+++++++ / 0 / --	9 mal +	1
A2 (1.1)	93,2	+	+	-	+	+	--	--	+	0	-	+++++ / 0 / -----	1 mal -	2
A3 (2.1)	91,0	+	+	-	+	+	-	--	++	--	-	+++++ / -----	1 mal -	2
B1 (1.3)	189,4	--	--	++	-	--	+	++	++	+	--	+++++++ / -----	1 mal -	2
B2	177,9	--	--	++	-	--	+	++	++	+	--	+++++++ / -----	1 mal -	2
B3	177,9	--	--	++	-	--	+	++	++	-	--	+++++++ / -----	3 mal -	3
C1 (1.2)	117,5	-	-	--	-	-	--	-	+	-	-	+ / -----	10 mal -	5
C2 (1.2.1)	178,5	--	--	--	--	--	--	+	+	+	-	+++ / -----	10 mal -	3
C3 (2.2)	113,1	-	-	--	-	-	--	-	++	--	-	++ / -----	10 mal -	5
C4 (2.3)	143,5	--	--	--	--	--	--	+	++	0	-	+++ / 0 / -----	10 mal -	5
C5 (2.4)	161,4	--	--	--	--	--	--	+	++	+	-	++++ / -----	9 mal -	4

Hinweise:

Die Bewertungsmatrix fasst alle machbaren, sowie die "Äußerer Planungsgrenzen" (vgl. Bericht, Ziff. 1.2.1 Grundlagen) erfüllenden Varianten bzw. Alternativen zusammen.
 Die Reihenfolge der Bewertungsaspekte (in der Tabelle von Links nach Rechts) stellt keine Wichtigkeit dar. Alle Aspekte wurden gleichwertig bewertet (Begründung der Bewertungen, vgl. Bericht).
 Die Bewertung der Verkehrsverhältnisse zielt auf die voraussichtliche Verkehrsqualität, d.h. flüssigen Verkehrsablauf, geringe Stauanfälligkeit zu Spitzenzeiten etc. ab.
 Die Bewertung der Verkehrsverhältnisse im untergeordneten Netz beinhaltet auch die Möglichkeit von der B 27 querenden verkehrlichen Verbindungen ("möglich/ nicht mehr möglich", vgl. Pfeildarstellung in den Lageplänen).

* Vorschlag
 Bl/ Stadt mit
 Tunnel, L ca.
 530 m
 (Bleistift-
 konzept v.
 3.12.21)
 Kosten nur
 abgeschätzt!

* ++ Wenn der
 Nordknoten komplett als
 Vollanschluss umgebaut
 werden sollte!

* ++ Wenn der
 Nordknoten komplett als
 Vollanschluss umgebaut
 werden sollte!

* 3 + Wenn der Nordknoten komplett als
 Vollanschluss umgebaut werden sollte!

* 3 + Wenn der Nordknoten
 komplett als Vollanschluss
 umgebaut werden sollte!

* 3 + Wenn der
 Nordknoten
 komplett als
 Vollanschluss
 umgebaut werden
 sollte!