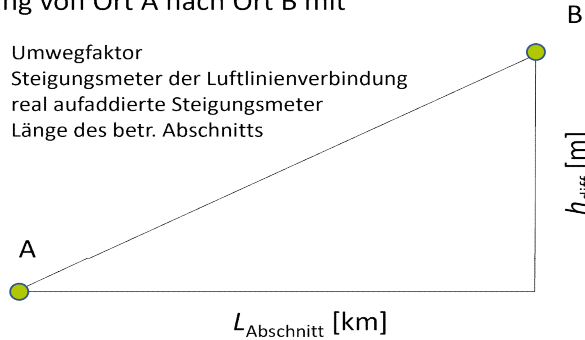


Übersicht & Erläuterung Verkehrlicher Kriterien	
Haupt-kriterien RE	Unterkriterien
<u>Raumstrukturelle Wirkungen</u>	Flächenentwicklung <u>Siedlungsentwicklung</u> • Auswirkungen auf Bebauungspläne und strategische Entwicklungskonzepte • Auswirkungen auf Lagegunst wie die kleinräumige Anbindung bzw. Erschließung von Siedlungsflächen <u>Vorrang- und Vorbehaltsgebiete (bei Gebieten mit umweltfachlicher Zielsetzung Verweis auf Ziffer 3.3.4 des E-Berichtes)</u> Auswirkungen auf z.B. Flächen für neue Energien, Abbau v. Bodenschätzen, ... <i>Hinweis: Ist die Planung mit den festgelegten Zielen eines Vorranggebietes nicht vereinbar, ist diese ohnehin nicht zulässig und scheidet vorzeitig aus. Erläuterung im E-Bericht.</i>
	Land- und Forstwirtschaft Betroffenheiten Landwirtschaftlicher Betriebswege, Landwirtschaftlicher Flächen, Betroffenheiten für die Forstwirtschaft bewertet nach Flächengröße, Flächenqualität und wirtschaftl. Wert für Land und Forstwirtschaft (übrige Bewertung in UVS).
	Infrastruktureinrichtungen (Anlagen und Trassen) Anlagen und Trassen, z.B. DB, Oberleitungen, Produktenleitungen, Parkraum
	Eigentumsverhältnisse • Bei welcher Variante können die Eigentumsverhältnisse voraussichtlich mit geringem Aufwand geklärt werden? Anzahl der Einzelbetroffenheiten, voraussichtliche Verfügbarkeit, sind abzuwägen • Flächeninanspruchnahme
Haupt-kriterien RE	Unterkriterien
<u>Verkehrliche Beurteilung</u>	Be- und Entlastungswirkungen • Entlastungswirkung MIV • Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr (Parkstände Stück) • Qualitative Veränderung der Verkehrszusammensetzung • Auswirkungen auf das vorhandene Radverkehrsnetz
	Netzstrukturelle Wirkungen (Anbindung an relevante Quellen / Ziele) Anbindung an relevante Quellen / Ziele, z.B. Schulen, Arbeit, Einkaufen, ÖPNV
	Verknüpfungen mit nachgeordnetem Radnetz

Hauptkriterien RE	Unterkriterien
Entwurfs- und Sicherheitstechnische Beurteilung	Sicherheitsabschätzung anhand der Kriterien: Knotenpunktformen, -anzahl und -abstände, Führungsform, Steigung, Länge der Gefahrenstelle, Trennung vom Fußverkehr, Trennung vom MIV, Engstellen, Kurvenradien, Sicht, usw. <i>Hinweis: Ein Sicherheitsaudit für die Vorzugsvariante wird i.d.R. in der Entwurfsplanung durchgeführt</i>
	Prozentuale Abweichungen vom Qualitätsstandard für eine RSV nach Tab.20 HRSV: Hauptkriterien nach H RSV Tab. 20 <i>Hinweis: Zu bewerten auf Grundlage der Detailtiefe einer Vorplanung. Dem E-Bericht ist eine ausgefüllte Tabelle, entsprechend der Tab. 20 H RSV bei der Beschreibung der jeweiligen Variante Kap. 3.2.2 ff. (Werte voraussichtlich) beizufügen.</i>
	Direktheit Zielwert Z_D : im Mittel nicht höher als 1,1 gegenüber der kürzest möglichen Verbindung im Straßen- oder Wegenetz
	Steigungsarme Führung Zielwert Z_S : im Mittel nicht höher als 1,1 der Höhendifferenz des Quell- und Zielortes, zuzüglich 20 hm je 1 km Verbindung von Ort A nach Ort B mit Z Umwegfaktor h_{diff} Steigungsmeter der Luftlinienverbindung h_{real} real aufaddierte Steigungsmeter $L_{Abschnitt}$ Länge des betr. Abschnitts  $Z \cdot h_{diff} + 20 \frac{m}{km} \cdot L_{Abschnitt} \geq h_{real}$ $\Rightarrow Z \geq \frac{h_{real} - 20 \frac{m}{km} \cdot L_{Abschnitt}}{h_{diff}}$
	Breite • Streckenlänge, bei der die Regelquerschnittsbreiten gem. Abs. 4.5 H RSV für den Radverkehr mehr als <u>etwa 5 %</u> unterschritten werden • Bei kurzen Abschnitten Betrachtung der Zentrum-Zentrum-Verbindung • Zielwert Z_B ist prozentualer Anteil der Streckenlänge mit Abweichung vom Standard $\approx 5 \%$ im Verhältnis zur Gesamtstreckenlänge
	Weitere streckenbezogene Merkmale mit Einfluss auf Komfort und Geschwindigkeit hinsichtlich der Kriterien • Radien • Oberflächen • Störungen Kfz • Störungen Fußverkehr • Einbauten • Steigungen • Sonstiges Zielwert Z_W ist prozentualer Anteil der Streckenlänge mit Abweichung vom Standard bei mind. einem Unterkriterium im Verhältnis zur Gesamtstreckenlänge.
	Zeitverluste (Einfluss durch (wartepflichtige) Knotenpunkte) • Zielwert ZZ ist die Summe der mittleren Verlustzeiten aus Anhalten und Warten außerorts (ao) bzw. innerorts (io). • Je Teilabschnitt darf dabei ein Knotenpunkt, der nach dem HBS Qualitätsstufe D oder besser erreicht, außer Acht gelassen werden.