

Anhang A:

Nachweis der Leistungsfähigkeit Variante 3 (Kreisel)

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - nur Fz.-Verkehr

Datei: Anbindung Nord.krs
 Projekt: Wangen Ost
 Projekt-Nummer: 210354000
 Knoten: Anbindung Nord
 Stunde: ASP

Wartezeiten

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Zürichstrasse W	1	1	341	243	944	0.26	701	5.1	A
2	Anbindung S	1	1	138	641	1061	0.60	420	8.5	A
3	Zürichstrasse O	1	1	136	412	1062	0.39	650	5.5	A

Staulängen

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Zürichstrasse W	1	1	341	243	944	0.2	1	2	A
2	Anbindung S	1	1	138	641	1061	1.1	4	7	A
3	Zürichstrasse O	1	1	136	412	1062	0.4	2	3	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1296 Pkw-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1296 Fz/h

Summe aller Wartezeiten : 2.5 Fz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 6.9 s pro Fz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Schweiz, Verfahren nach Norm SN 640 024a (2006)
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0.8 / T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - nur Fz.-Verkehr

Datei: Anschluss_Zuerich_ASP.krs
 Projekt: Wangen Ost
 Projekt-Nummer: 210'354'000
 Knoten: Anschluss Zürich
 Stunde: ASP

Wartezeiten

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Einfahrt FR ZH	1	1	660	0	760	0.00	760	0.0	A
2	Anbindung Süd	1	1	0	641	1141	0.56	500	7.2	A
3	Ausfahrt FR ZH	1	1	641	552	771	0.72	219	16.1	B
4	Anbindung Nord	1	1	552	455	822	0.55	367	9.7	A

Staulängen

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Einfahrt FR ZH	1	1	660	0	760	0.0	0	0	A
2	Anbindung Süd	1	1	0	641	1141	0.9	4	6	A
3	Ausfahrt FR ZH	1	1	641	552	771	1.7	7	11	B
4	Anbindung Nord	1	1	552	455	822	0.9	4	6	A

Gesamt-Qualitätsstufe : B

Gesamter Verkehr
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1648 Pkw-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1648 Fz/h
 Summe aller Wartezeiten : 5.0 Fz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 10.9 s pro Fz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Schweiz, Verfahren nach Norm SN 640 024a (2006)
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit $F_{-kh} = 0.8 / T = 3600$
 Staulängen : Wu, 1997
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - nur Fz.-Verkehr

Datei: Anschluss_Chur_ASP.krs
 Projekt: Wangen Ost
 Projekt-Nummer: 210354000
 Knoten: Anschluss Chur
 Stunde: ASP

Wartezeiten

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Ausfahrt FR CHR	1	1	651	676	765	0.88	89	34.9	D
2	Anbindung S	1	1	469	642	870	0.74	228	15.4	B
3	Einfahrt FR CHR	1	1	639	0	772	0.00	772	0.0	A
4	Anbindung N	1	1	0	651	1141	0.57	490	7.3	A

Staulängen

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Ausfahrt FR CHR	1	1	651	676	765	4.8	17	23	D
2	Anbindung S	1	1	469	642	870	1.9	8	12	B
3	Einfahrt FR CHR	1	1	639	0	772	0.0	0	0	A
4	Anbindung N	1	1	0	651	1141	0.9	4	6	A

Gesamt-Qualitätsstufe : D

Gesamter Verkehr
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1969 Pkw-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1969 Fz/h

 Summe aller Wartezeiten : 10.6 Fz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 19.4 s pro Fz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Schweiz, Verfahren nach Norm SN 640 024a (2006)
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit $F_{-kh} = 0.8 / T = 3600$
 Staulängen : Wu, 1997
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - nur Fz.-Verkehr

Datei: Anbindung Mitte.krs
 Projekt: Wangen Ost
 Projekt-Nummer: 210354000
 Knoten: Anbindung Mitte
 Stunde: ASP

Wartezeiten

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Haslenstrasse	1	1	686	156	744	0.21	588	6.1	A
2	Anbindung S	1	1	146	510	1057	0.48	547	6.6	A
3	Anbindung N	1	1	13	857	1133	0.76	276	12.7	B

Staulängen

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Haslenstrasse	1	1	686	156	744	0.2	1	1	A
2	Anbindung S	1	1	146	510	1057	0.6	3	4	A
3	Anbindung N	1	1	13	857	1133	2.1	9	13	B

Gesamt-Qualitätsstufe : B

Gesamter Verkehr
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1523 Pkw-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1523 Fz/h

Summe aller Wartezeiten : 4.2 Fz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 10.0 s pro Fz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Schweiz, Verfahren nach Norm SN 640 024a (2006)
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0.8 / T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - nur Fz.-Verkehr

Datei: Anbindung Süd.krs
 Projekt: Wangen Ost
 Projekt-Nummer: 210354000
 Knoten: Anbindung Süd
 Stunde: ASP

Wartezeiten

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Glanerstrasse O	1	1	357	266	935	0.28	669	5.4	A
2	Anbindung N	1	1	114	696	1075	0.65	379	9.4	A
3	Glanerstrasse W	1	1	270	452	985	0.46	533	6.7	A

Staulängen

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Glanerstrasse O	1	1	357	266	935	0.3	1	2	A
2	Anbindung N	1	1	114	696	1075	1.3	5	8	A
3	Glanerstrasse W	1	1	270	452	985	0.6	3	4	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1414 Pkw-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1414 Fz/h

Summe aller Wartezeiten : 3.1 Fz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 7.8 s pro Fz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Schweiz, Verfahren nach Norm SN 640 024a (2006)
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0.8 / T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Anhang B:

Nachweis der Leistungsfähigkeit Variante 5 (Kreisel)

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - nur Fz.-Verkehr

Datei: Anschluss_Chur_ASP.krs
 Projekt: Wangen Ost
 Projekt-Nummer: 210354000
 Knoten: Anschluss Chur
 Stunde: ASP

Wartezeiten

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Ausfahrt FR Chur	1	1	306	791	964	0.82	173	19.7	B
2	Anbindung W	1	1	710	345	731	0.47	386	9.3	A
3	Anbindung O	1	1	187	645	1033	0.62	388	9.2	A
4	Einfahrt FR Chur	1	1	306	0	964	0.00	964	0.0	A

Staulängen

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Ausfahrt FR Chur	1	1	306	791	964	3.1	12	18	B
2	Anbindung W	1	1	710	345	731	0.6	3	4	A
3	Anbindung O	1	1	187	645	1033	1.1	5	7	A
4	Einfahrt FR Chur	1	1	306	0	964	0.0	0	0	A

Gesamt-Qualitätsstufe : B

Gesamter Verkehr
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1781 Pkw-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1781 Fz/h
 Summe aller Wartezeiten : 6.9 Fz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 13.9 s pro Fz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Schweiz, Verfahren nach Norm SN 640 024a (2006)
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit $F_{-kh} = 0.8 / T = 3600$
 Staulängen : Wu, 1997
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - nur Fz.-Verkehr

Datei: Anbindung Nord_2Bypass.krs
 Projekt: Wangen Ost
 Projekt-Nummer: 210354000
 Knoten: Anbindung Nord
 Stunde: ASP

Wartezeiten

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Zürichstrasse W	1	1	484	501	861	0.58	360	9.9	A
1	Bypass	1			367	1400	0.26	1033	3.5	A
2	Anbindung S	1	1	501	579	851	0.68	272	13.0	B
3	Zürichstrasse O	1	1	367	762	929	0.82	167	20.3	C

Staulängen

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Zürichstrasse W	1	1	484	501	861	1.0	4	6	A
1	Bypass	1			367	1400	-	-	-	A
2	Anbindung S	1	1	501	579	851	1.5	6	9	B
3	Zürichstrasse O	1	1	367	762	929	3.1	12	17	C

Gesamt-Qualitätsstufe : C

		Gesamter Verkehr mit Bypass	Verkehr im Kreis ohne Bypass	
Zufluss über alle Zufahrten	:	2209	1842	Pkw-E/h
davon Kraftfahrzeuge	:	2209	1842	Fz/h
Summe aller Wartezeiten	:	9.1	5.4	Fz-h/h
Mittl. Wartezeit über alle Fz	:	14.9	10.6	s pro Fz

Berechnungsverfahren :
 Kapazität : Schweiz, Verfahren nach Norm SN 640 024a (2006)
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit $F_{-kh} = 0.8 / T = 3600$
 Staulängen : Wu, 1997
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - nur Fz.-Verkehr

Datei: Anschluss_Zuerich_ASP.krs
 Projekt: Wangen Ost
 Projekt-Nummer: 210'354'000
 Knoten: Anschluss Zürich
 Stunde: ASP

Wartezeiten

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Einfahrt FR ZH	1	1	753	0	706	0.00	706	0.0	A
2	Anbindung Süd	1	1	0	713	1141	0.62	428	8.3	A
3	Ausfahrt FR ZH	1	1	713	610	729	0.84	119	27.9	C
4	Anbindung Nord	1	1	692	413	741	0.56	328	10.9	B

Staulängen

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Einfahrt FR ZH	1	1	753	0	706	0.0	0	0	A
2	Anbindung Süd	1	1	0	713	1141	1.1	5	7	A
3	Ausfahrt FR ZH	1	1	713	610	729	3.4	13	18	C
4	Anbindung Nord	1	1	692	413	741	0.9	4	6	B

Gesamt-Qualitätsstufe : C

Gesamter Verkehr
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1736 Pkw-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1736 Fz/h
 Summe aller Wartezeiten : 7.6 Fz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 15.8 s pro Fz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Schweiz, Verfahren nach Norm SN 640 024a (2006)
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit $F_{-kh} = 0.8 / T = 3600$
 Staulängen : Wu, 1997
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - nur Fz.-Verkehr

Datei: Anbindung Mitte.krs
 Projekt: Wangen Ost
 Projekt-Nummer: 210354000
 Knoten: Anbindung Mitte
 Stunde: ASP

Wartezeiten

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Anbindung N	1	1	12	850	1134	0.75	284	12.4	B
2	Haslenstrasse	1	1	582	212	805	0.26	593	6.1	A
3	Anbindung S	1	1	200	391	1025	0.38	634	5.7	A

Staulängen

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Anbindung N	1	1	12	850	1134	2.0	8	13	B
2	Haslenstrasse	1	1	582	212	805	0.2	1	2	A
3	Anbindung S	1	1	200	391	1025	0.4	2	3	A

Gesamt-Qualitätsstufe : B

Gesamter Verkehr
 Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1453 Pkw-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1453 Fz/h

Summe aller Wartezeiten : 3.9 Fz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 9.6 s pro Fz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Schweiz, Verfahren nach Norm SN 640 024a (2006)
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0.8 / T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - nur Fz.-Verkehr

Datei: Anbindung Süd.krs
 Projekt: Wangen Ost
 Projekt-Nummer: 210354000
 Knoten: Anbindung Süd
 Stunde: ASP

Wartezeiten

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Glanerstrasse O	1	1	264	264	988	0.27	724	5.0	A
2	Anbindung N	1	1	137	594	1062	0.56	468	7.7	A
3	Glanerstrasse W	1	1	275	368	982	0.37	614	5.9	A

Staulängen

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Glanerstrasse O	1	1	264	264	988	0.3	1	2	A
2	Anbindung N	1	1	137	594	1062	0.9	4	6	A
3	Glanerstrasse W	1	1	275	368	982	0.4	2	3	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1226 Pkw-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 1226 Fz/h

Summe aller Wartezeiten : 2.2 Fz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 6.5 s pro Fz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Schweiz, Verfahren nach Norm SN 640 024a (2006)
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0.8 / T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Anhang C:

Nachweis der Leistungsfähigkeit Variante 3 (Grosskreisel Autobahnanschluss)

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - nur Fz.-Verkehr

Datei: Anschlussstelle Riesenkreisel_ASP.krs
 Projekt: Wangen Ost
 Projekt-Nummer: 210354000
 Knoten: Riesenkreisel
 Stunde: ASP

Wartezeiten

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Ausfahrt Chur	1	1	651	676	765	0.88	89	34.9	D
2	Anbindung S	1	1	469	642	870	0.74	228	15.4	B
3	Einfahrt Chur	1	1	639	0	772	0.00	772	0.0	A
4	Ausfahrt ZH	1	1	639	552	772	0.72	220	16.0	B
5	Anbindung N	1	1	550	446	823	0.54	377	9.5	A
6	Einfahrt ZH	1	1	651	0	765	0.00	765	0.0	A

Staulängen

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	Ausfahrt Chur	1	1	651	676	765	4.8	17	23	D
2	Anbindung S	1	1	469	642	870	1.9	8	12	B
3	Einfahrt Chur	1	1	639	0	772	0.0	0	0	A
4	Ausfahrt ZH	1	1	639	552	772	1.7	7	11	B
5	Anbindung N	1	1	550	446	823	0.8	3	5	A
6	Einfahrt ZH	1	1	651	0	765	0.0	0	0	A

Gesamt-Qualitätsstufe : D

Gesamter Verkehr
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 2316 Pkw-E/h
 davon Kraftfahrzeuge : 2316 Fz/h

Summe aller Wartezeiten : 12.9 Fz-h/h
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 20.1 s pro Fz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Schweiz, Verfahren nach Norm SN 640 024a (2006)
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit $F\text{-}kh = 0.8 / T = 3600$
 Staulängen : Wu, 1997
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Anhang D:

Übersicht Kostenschätzung

	Lebensdauer		Annuitäten-		Einheitskosten		V0+		V3		V3 tief		V5		V5 tief		V3 Halbtief		V5 Halbtief		V0+		V3		V3 tief		V5		V5 tief		V3 Halbtief		V5 Halbtief	
	(Jahre)	Zinssatz	faktor	Einheit	[Fr./Einheit]	Masse	Kosten	Masse	Kosten	Masse	Kosten	Masse	Kosten	Masse	Kosten	Masse	Kosten	Masse	Kosten	Masse	Kosten	Kosten (Annuität)	Kosten (Annuität)	Kosten (Annuität)	Kosten (Annuität)	Kosten (Annuität)	Kosten (Annuität)	Kosten (Annuität)	Kosten (Annuität)	Kosten (Annuität)	Kosten (Annuität)	Kosten (Annuität)		
Landerwerb	1000	3%	0.030	m2	Fr. 12	0	Fr. 0	56'102	Fr. 673'226	53'888	Fr. 646'655	44'877	Fr. 538'524	39'589	Fr. 475'070	56'102	Fr. 673'226.40	44'877	Fr. 538'524.00		Fr. 0.000	Fr. 20'196.79	Fr. 19'399.64	Fr. 16'155.72	Fr. 14'252.11	Fr. 20'196.79	Fr. 16'155.72	Fr. 30'000.00	Fr. 30'000.00	Fr. 0.00	Fr. 30'000.00	Fr. 0.00	Fr. 30'000.00	
Gebäudeabbruch	1000	3%	0.030	Stk.	Fr. 1'000'000	0	Fr. 0	0	Fr. 0	0	Fr. 0	1	Fr. 1'000'000	1	Fr. 1'000'000	0	Fr. 0	1	Fr. 1'000'000		Fr. 0.000	Fr. 0.00	Fr. 0.00	Fr. 0.00	Fr. 30'000.00	Fr. 30'000.00	Fr. 0.00	Fr. 30'000.00	Fr. 0.00	Fr. 30'000.00	Fr. 0.00	Fr. 30'000.00		
Brücke	50	3%	0.039	m2	Fr. 3'500	0	Fr. 0	6'825	Fr. 23'887'500	6'825	Fr. 23'887'500	0	Fr. 0	0	Fr. 0	6'825	Fr. 23'887'500	0	Fr. 0		Fr. 0.000	Fr. 928'399.50	Fr. 928'399.50	Fr. 0.00	Fr. 0.00	Fr. 928'399.50	Fr. 0.00	Fr. 928'399.50	Fr. 0.00	Fr. 928'399.50	Fr. 0.00	Fr. 928'399.50		
Tunnel	50	3%	0.039	pauschale Tunnel		0	Fr. 0	23	Fr. 1'897'500	1'060	Fr. 95'506'000	70	Fr. 5'775'000	1'200	Fr. 108'000'000	1'060	Fr. 70'066'000	1'200	Fr. 79'200'000		Fr. 0.000	Fr. 73'747.28	Fr. 3'711'887.91	Fr. 224'448.23	Fr. 4'197'473.40	Fr. 2'723'149.73	Fr. 3'078'147.16	Fr. 2'723'149.73	Fr. 3'078'147.16	Fr. 2'723'149.73	Fr. 3'078'147.16	Fr. 2'723'149.73	Fr. 3'078'147.16	
Fluchtwegausgänge	50	3%	0.039	Stk.	Fr. 350'000	0	Fr. 0	0	Fr. 0	2	Fr. 700'000	0	Fr. 0	2	Fr. 700'000	2	Fr. 700'000	2	Fr. 700'000		Fr. 0.000	Fr. 0.00	Fr. 27'205.85	Fr. 0.00	Fr. 27'205.85	Fr. 27'205.85	Fr. 27'205.85	Fr. 27'205.85	Fr. 27'205.85	Fr. 27'205.85	Fr. 27'205.85	Fr. 27'205.85		
Unterführung SBB	50	3%	0.039	m	Fr. 100'000	0	Fr. 0	20	Fr. 2'000'000	20	Fr. 2'000'000	20	Fr. 2'000'000	20	Fr. 2'000'000	20	Fr. 2'000'000	20	Fr. 2'000'000		Fr. 0.000	Fr. 77'730.99	Fr. 77'730.99	Fr. 77'730.99	Fr. 77'730.99	Fr. 77'730.99	Fr. 77'730.99	Fr. 77'730.99	Fr. 77'730.99	Fr. 77'730.99	Fr. 77'730.99	Fr. 77'730.99	Fr. 77'730.99	
Aushub inkl. Abfuhr (Aushub für Tunnel in separaten Kosten Tunnel enthalten)																																		
	1000	3%	0.030	m3	Fr. 110	0	Fr. 0	40'506	Fr. 4'455'660	24'416	Fr. 2'685'760	41'475	Fr. 4'562'250	17'701	Fr. 1'947'110	24'416	Fr. 2'685'760	17'701	Fr. 1'947'110		Fr. 0.000	Fr. 133'669.80	Fr. 80'572.80	Fr. 136'867.50	Fr. 58'413.30	Fr. 80'572.80	Fr. 58'413.30	Fr. 80'572.80	Fr. 58'413.30	Fr. 80'572.80	Fr. 58'413.30	Fr. 80'572.80		
Aufschüttung	1000	3%	0.030	m3	Fr. 90	0	Fr. 0	19'668	Fr. 1'770'120	18'415	Fr. 1'657'350	23'620	Fr. 2'125'800	21'514	Fr. 1'936'260	18'415	Fr. 1'657'350	21'514	Fr. 1'936'260		Fr. 0.000	Fr. 53'103.60	Fr. 49'720.50	Fr. 63'774.00	Fr. 58'087.80	Fr. 49'720.50	Fr. 58'087.80	Fr. 49'720.50	Fr. 58'087.80	Fr. 49'720.50	Fr. 58'087.80	Fr. 49'720.50	Fr. 58'087.80	
Stützmauer	60	3%	0.036	m	Fr. 5'000	0	Fr. 0	0	Fr. 0	0	Fr. 0	506	Fr. 2'530'000	506	Fr. 2'530'000	0	Fr. 0	506	Fr. 2'530'000		Fr. 0.000	Fr. 0.00	Fr. 0.00	Fr. 91'416.39	Fr. 91'416.39	Fr. 91'416.39	Fr. 0.00	Fr. 91'416.39	Fr. 0.00	Fr. 91'416.39	Fr. 0.00	Fr. 91'416.39		
Entwässerung	75	3%	0.034	p	Fr. 300'000	0	Fr. 0	2	Fr. 600'000	0	Fr. 0	2	Fr. 600'000	0	Fr. 0	0	Fr. 0	0	Fr. 0		Fr. 0.000	Fr. 20'200.78	Fr. 0.00	Fr. 20'200.78	Fr. 0.00	Fr. 20'200.78	Fr. 0.00	Fr. 20'200.78	Fr. 0.00	Fr. 20'200.78	Fr. 0.00	Fr. 20'200.78		
Fahrbahn Zubringer und Anschluss	25	3%	0.057	m2	Fr. 400	0	Fr. 0	37'246	Fr. 14'898'400	37'246	Fr. 14'898'400	31'248	Fr. 12'499'200	31'248	Fr. 12'499'200	37'246	Fr. 14'898'400	31'248	Fr. 12'499'200		Fr. 0.000	Fr. 855'583.39	Fr. 855'583.39	Fr. 717'802.45	Fr. 717'802.45	Fr. 855'583.39	Fr. 717'802.45	Fr. 855'583.39	Fr. 717'802.45	Fr. 855'583.39	Fr. 717'802.45	Fr. 855'583.39		
Flurwege	25	3%	0.057	m2	Fr. 250	0	Fr. 0	3'114	Fr. 778'500	1'050	Fr. 262'500	702	Fr. 175'500	0	Fr. 0	3'114	Fr. 778'500	702	Fr. 175'500		Fr. 0.000	Fr. 44'707.60	Fr. 15'074.82	Fr. 10'078.59	Fr. 0.00	Fr. 44'707.60	Fr. 15'074.82	Fr. 10'078.59	Fr. 0.00	Fr. 44'707.60	Fr. 15'074.82	Fr. 10'078.59		
Kleinarbeiten	25	3%	0.057	10%			Fr. 0		Fr. 5'096'091		Fr. 14'224'416		Fr. 3'180'627		Fr. 13'108'764		Fr. 11'734'674		Fr. 10'252'659		Fr. 0.000	Fr. 292'657.64	Fr. 816'877.96	Fr. 182'656.66	Fr. 752'808.41	Fr. 673'897.32	Fr. 588'788.40	Fr. 182'656.66	Fr. 752'808.41	Fr. 673'897.32	Fr. 588'788.40	Fr. 182'656.66		
Projektiertung	1000	3%	0.030	20%			Fr. 0		Fr. 10'192'181		Fr. 28'448'833		Fr. 6'361'255		Fr. 26'217'528		Fr. 23'469'347		Fr. 20'505'319		Fr. 0.000	Fr. 305'765.44	Fr. 853'464.99	Fr. 190'837.64	Fr. 786'525.84	Fr. 704'080.42	Fr. 615'159.56	Fr. 190'837.64	Fr. 786'525.84	Fr. 704'080.42	Fr. 615'159.56	Fr. 190'837.64		
Betriebskosten				CHF/a			Fr. 0		Fr. 180'000		Fr. 250'000		Fr. 140'000		Fr. 220'000		Fr. 180'000		Fr. 250'000		Fr. 0.000	Fr. 180'000.00	Fr. 250'000.00	Fr. 140'000.00	Fr. 220'000.00	Fr. 250'000.00	Fr. 140'000.00	Fr. 220'000.00	Fr. 250'000.00	Fr. 140'000.00	Fr. 220'000.00	Fr. 250'000.00		
Zwischensumme Neubau (exkl. MwSt.)							Fr. 0		Fr. 66'429'178		Fr. 185'167'414		Fr. 41'488'156		Fr. 170'633'933		Fr. 152'800'757		Fr. 133'504'572	Fr. 0	Fr. 2'985'763	Fr. 7'685'918	Fr. 1'901'969	Fr. 7'031'717	Fr. 6'435'245	Fr. 5'588'986	Fr. 6'435'245	Fr. 5'588'986	Fr. 6'435'245	Fr. 5'588'986	Fr. 6'435'245	Fr. 5'588'986		
akzentuierter Ortseingang	50	3%	0.039	Stk.	Fr. 200'000	14	Fr. 2'800'000	14	Fr. 2'800'000	14	Fr. 2'800'000	14	Fr. 2'800'000	14	Fr. 2'800'000	14	Fr. 2'800'000	14	Fr. 2'800'000		Fr. 108'823.384	Fr. 108'823.38	Fr. 108'823.38	Fr. 108'823.38	Fr. 108'823.38	Fr. 108'823.38	Fr. 108'823.38	Fr. 108'823.38	Fr. 108'823.38	Fr. 108'823.38	Fr. 108'823.38	Fr. 108'823.38	Fr. 108'823.38	
Strassenraumumgestaltung Begegnungszone	50	3%	0.039	m	Fr. 7'500	5'170	Fr. 38'775'000	6'290	Fr. 47'175'000	6'290	Fr. 47'175'000	6'290	Fr. 47'175'000	6'290	Fr. 47'175'000	6'290	Fr. 47'175'000	6'290	Fr. 47'175'000		Fr. 1'507'009.547	Fr. 1'833'479.70	Fr. 1'833'479.70	Fr. 1'833'479.70	Fr. 1'833'479.70	Fr. 1'833'479.70	Fr. 1'833'479.70	Fr. 1'833'479.70	Fr. 1'833'479.70	Fr. 1'833'479.70	Fr. 1'833'479.70	Fr. 1'833'479.70	Fr. 1'833'479.70	
Umbau zu Fahrbahnhaltestelle	25	3%	0.057	Stk.	Fr. 45'000	2.5	Fr. 112'500	1.5	Fr. 67'500	1.5	Fr. 67'500	1.5	Fr. 67'500	1.5	Fr. 67'500	1.5	Fr. 67'500	1.5	Fr. 67'500		Fr. 6'460.635	Fr. 3'876.38	Fr. 3'876.38	Fr. 3'876.38	Fr. 3'876.38	Fr. 3'876.38	Fr. 3'876.38	Fr. 3'876.38	Fr. 3'876.38	Fr. 3'876.38	Fr. 3'876.38	Fr. 3'876.38	Fr. 3'876.38	
Kleinarbeiten	25	3%	0.057	10%			Fr. 4'168'750		Fr. 5'004'250		Fr. 5'004'250		Fr. 5'004'250		Fr. 5'004'250		Fr. 5'004'250		Fr. 5'004'250		Fr. 239'402.437	Fr. 287'383.42	Fr. 287'383.42	Fr. 287'383.42	Fr. 287'383.42	Fr. 287'383.42	Fr. 287'383.42	Fr. 287'383.42	Fr. 287'383.42	Fr. 287'383.42	Fr. 287'383.42	Fr. 287'383.42	Fr. 287'383.42	
Projektiertung	1000	3%	0.030	20%			Fr. 8'337'500		Fr. 10'008'500		Fr. 10'008'500		Fr. 10'008'500		Fr. 10'008'500		Fr. 10'008'500		Fr. 10'008'500		Fr. 250'125.000	Fr. 300'255.00	Fr. 300'255.00	Fr. 300'255.00	Fr. 300'255.00	Fr. 300'255.00	Fr. 300'255.00	Fr. 300'255.00	Fr. 300'255.00	Fr. 300'255.00	Fr. 300'255.00	Fr. 300'255.00		
Zwischensumme vfM (exkl. MwSt.)							Fr. 54'193'750		Fr. 65'055'250		Fr. 65'055'250		Fr. 65'055'250		Fr. 65'055'250		Fr. 65'055'250		Fr. 65'055'250	Fr. 2'111'821	Fr. 2'533'818	Fr. 2'533'818	Fr. 2'533'818	Fr. 2'533'818	Fr. 2'533'818	Fr. 2'533'818	Fr. 2'533'818	Fr. 2'533'818	Fr. 2'533'818	Fr. 2'533'818	Fr. 2'533'818	Fr. 2'533'818		
Gesamtkosten (exkl. MwSt.)							Fr. 54'193'750		Fr. 131'484'428		Fr. 250'222'664		Fr. 106'543'406		Fr. 235'689'183		Fr. 217'856'007		Fr. 198'559'822	Fr. 2'111'821	Fr. 5'519'581	Fr. 10'219'736	Fr. 4'435'787	Fr. 9'565'534	Fr. 8'969'063	Fr. 8'969'063	Fr. 8'969'063	Fr. 8'969'063	Fr. 8'969'063	Fr. 8'969'063	Fr. 8'969'063	Fr. 8'969'063		

Anhang E:

Indikatorenblätter

Bereich	Indikator	Teilbereich	Var. 3	Var. 5	Var. 0 Plus	Ref. 2035
Summe						
Summe bei A1 = 0						
Wirtschaft						
W21 Erreichbarkeit des Entwicklungsgebiets						
		Gebiet A	5.00	5.00	0.00	0.00
W22 Reisezeiterhöhung minimieren						
		alle Gemeinden	3.72	3.84	0.00	5.00
Gesellschaft						
G11 Entlastung der Ortsdurchfahrten						
		Galgenen	1.48	1.54	1.07	0.00
		Wangen	2.15	1.85	0.00	0.00
		Siebnen	3.63	3.05	1.89	0.00
		Schübelbach	4.44	4.36	1.04	0.00
		Tuggen	2.73	2.85	1.66	0.00
		Buttikon	5.00	5.00	0.00	0.00
G12 Entlastung AS-Lachen						
		AS-Lachen	3.13	5.00	0.00	0.00
G21 Attraktivität Langsamverkehr						
		Galgenen	1.48	1.54	1.07	0.00
		Wangen	2.15	1.85	0.00	0.00
		Siebnen	3.63	3.05	1.89	0.00
		Schübelbach	4.44	4.36	1.04	0.00
		Tuggen	2.73	2.85	1.66	0.00
		Buttikon	5.00	5.00	0.00	0.00
G31 Attraktivität Öffentlicher Verkehr						
		Galgenen	1.48	1.54	1.07	0.00
		Wangen	2.15	1.85	0.00	0.00
		Siebnen	3.63	3.05	1.89	0.00
		Schübelbach	4.44	4.36	1.04	0.00
		Tuggen	2.73	2.85	1.66	0.00
		Buttikon	5.00	5.00	0.00	0.00
G41 Mehrheitsfähigkeit von Lösungen						
		Galgenen	5.00	5.00	5.00	0.00
		Wangen	5.00	5.00	0.00	0.00
		Siebnen	5.00	5.00	5.00	0.00
		Schübelbach	5.00	5.00	5.00	0.00
		Tuggen	5.00	5.00	5.00	0.00
		Buttikon	5.00	5.00	0.00	0.00
Umwelt						
U11 Neuverbrauch von Boden						
			0.00	1.15	5.00	5.00
U21 Belastung von lärmbelasteten Personen						
		Galgenen	0.42	0.42	0.25	0.21
		Wangen	1.70	0.53	0.00	0.21
		Siebnen	2.51	2.22	0.33	0.21
		Schübelbach	4.16	4.01	0.83	0.21
		Tuggen	2.65	3.28	0.48	0.21
		Buttikon	5.00	5.00	0.21	0.21
U22 Luftbelastung						
		Galgenen	1.48	1.54	1.07	0.00
		Wangen	2.15	1.85	0.00	0.00
		Siebnen	3.63	3.05	1.89	0.00
		Schübelbach	4.44	4.36	1.04	0.00
		Tuggen	2.73	2.85	1.66	0.00
		Buttikon	5.00	5.00	0.00	0.00
U31 Landschafts- und Ortsbild						
		Lärm	0.00	0.00	5.00	5.00
		Zerschneidung	0.00	2.50	5.00	5.00
		Denkmäler	0.00	2.50	5.00	5.00

Bereich	Indikator	Teilbereich	Var. 3 tief	Var. 5 tief	Var. 0 Plus	Ref. 2035
Summe						
Summe bei A1 = 0						
Wirtschaft						
W21 Erreichbarkeit des Entwicklungsgebiets						
		Gebiet A	5.00	5.00	0.00	0.00
W22 Reisezeiterhöhung minimieren						
		alle Gemeinden	3.72	3.84	0.00	5.00
Gesellschaft						
G11 Entlastung der Ortsdurchfahrten						
		Galgenen	1.48	1.54	1.07	0.00
		Wangen	2.15	1.85	0.00	0.00
		Siebnen	3.63	3.05	1.89	0.00
		Schübelbach	4.44	4.36	1.04	0.00
		Tuggen	2.73	2.85	1.66	0.00
		Buttikon	5.00	5.00	0.00	0.00
G12 Entlastung AS-Lachen						
		AS-Lachen	3.13	5.00	0.00	0.00
G21 Attraktivität Langsamverkehr						
		Galgenen	1.48	1.54	1.07	0.00
		Wangen	2.15	1.85	0.00	0.00
		Siebnen	3.63	3.05	1.89	0.00
		Schübelbach	4.44	4.36	1.04	0.00
		Tuggen	2.73	2.85	1.66	0.00
		Buttikon	5.00	5.00	0.00	0.00
G31 Attraktivität Öffentlicher Verkehr						
		Galgenen	1.48	1.54	1.07	0.00
		Wangen	2.15	1.85	0.00	0.00
		Siebnen	3.63	3.05	1.89	0.00
		Schübelbach	4.44	4.36	1.04	0.00
		Tuggen	2.73	2.85	1.66	0.00
		Buttikon	5.00	5.00	0.00	0.00
G41 Mehrheitsfähigkeit von Lösungen						
		Galgenen	5.00	5.00	5.00	0.00
		Wangen	5.00	5.00	0.00	0.00
		Siebnen	5.00	5.00	5.00	0.00
		Schübelbach	5.00	5.00	5.00	0.00
		Tuggen	5.00	5.00	5.00	0.00
		Buttikon	5.00	5.00	0.00	0.00
Umwelt						
U11 Neuverbrauch von Boden						
			1.92	3.27	5.00	5.00
U21 Belastung von lärmbelasteten Personen						
		Galgenen	0.42	0.42	0.25	0.21
		Wangen	1.70	0.53	0.00	0.21
		Siebnen	2.51	2.22	0.33	0.21
		Schübelbach	4.16	4.01	0.83	0.21
		Tuggen	2.65	3.28	0.48	0.21
		Buttikon	5.00	5.00	0.21	0.21
U22 Luftbelastung						
		Galgenen	1.48	1.54	1.07	0.00
		Wangen	2.15	1.85	0.00	0.00
		Siebnen	3.63	3.05	1.89	0.00
		Schübelbach	4.44	4.36	1.04	0.00
		Tuggen	2.73	2.85	1.66	0.00
		Buttikon	5.00	5.00	0.00	0.00
U31 Landschafts- und Ortsbild						
		Lärm	2.50	2.50	5.00	5.00
		Zernschneidung	2.50	2.50	5.00	5.00
		Denkmäler	2.50	2.50	5.00	5.00

W21 Erreichbarkeit der Entwicklungsgebiete

Ziel: Erreichbarkeit des Entwicklungsgebiets verbessern

Indikatorenbeschreibung

Die Reisezeiten vom Entwicklungsgebiet zu den übergeordneten Fahrtrichtungen werden in allen Varianten aus dem Verkehrsmodell (DTV 2035) gemessen. Dabei werden als Bezugspunkte Autobahnquerschnitte auf der A3 östlich und westlich des Untersuchungsperimeters sowie auf der A53 nördlich des Gebiets definiert. Die Reisezeit zu den Querschnitten wird addiert und die Änderung zum Referenzfall bestimmt. Ein negativer Wert bedeutet, dass die Reisezeit länger wird.

Bewertung [Minuten]

	Var. 3	Var. 5	Var. 0 Plus	Ref. 2035
Reisezeiten	4.5	4.5	-3.0	0

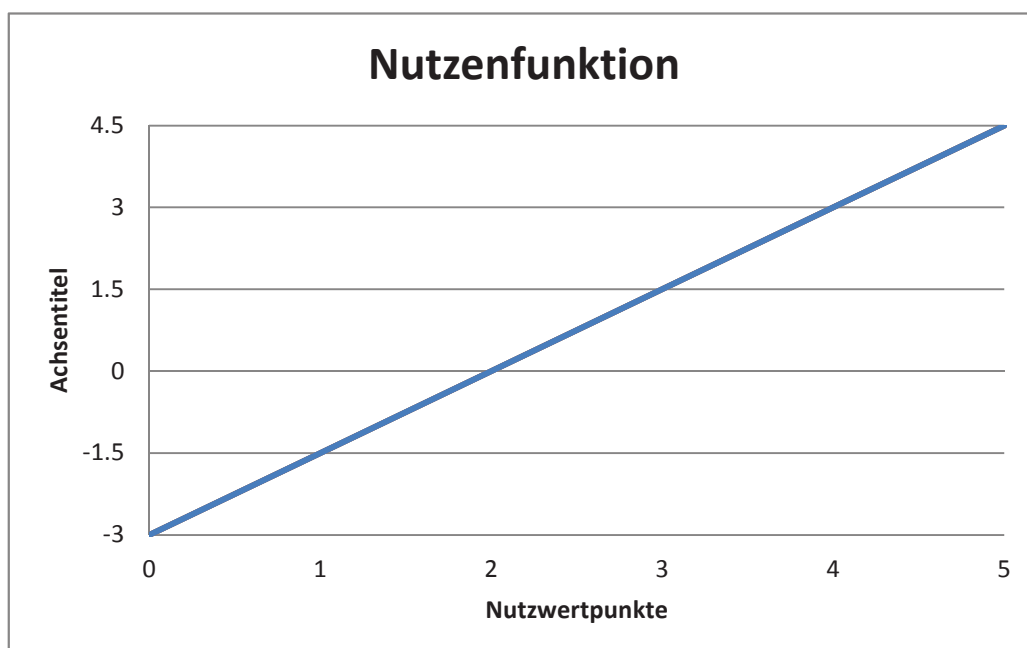
Beurteilung

Die Reisezeit vom Entwicklungsgebiet zu Autobahnquerschnitten reduziert sich in Variante 3 und 5 im gleichen Masse. Im Gegensatz dazu verlängert sich die Reisezeit in der Variante 0 Plus aufgrund der flankierenden Massnahmen.

Umwandlung in Nutzwertpunkte

Pro Gebiet erhält die beste Variante mit dem grössten Reisezeitgewinn 5 und die schlechteste 0 Punkte. Die übrigen Werte werden linear dazwischen verteilt.

	Var. 3	Var. 5	Var. 0 Plus	Ref. 2035
Reisezeiten	5.00	5.00	0.00	0.00
	5.00	5.00	0.00	0.00



W22 Reisezeitveränderungen

Ziel: Reisezeiterhöhung minimieren

Indikatorenbeschreibung

Die gesamte Reisezeit aller Fahrzeuge im Netz wird in allen Varianten aus dem Verkehrsmodell (DTV 2035) gemessen. Die Zeitänderungen bildet die Differenz der Varianten zum Referenzzustand ab. Ein negativer Wert bedeutet, dass die Reisezeit länger wird.

Bewertung [Stunden]

	Var. 3	Var. 5	Var. 0 Plus	Ref. 2035
Zeitänderung	-2264	-2052	-8877	0

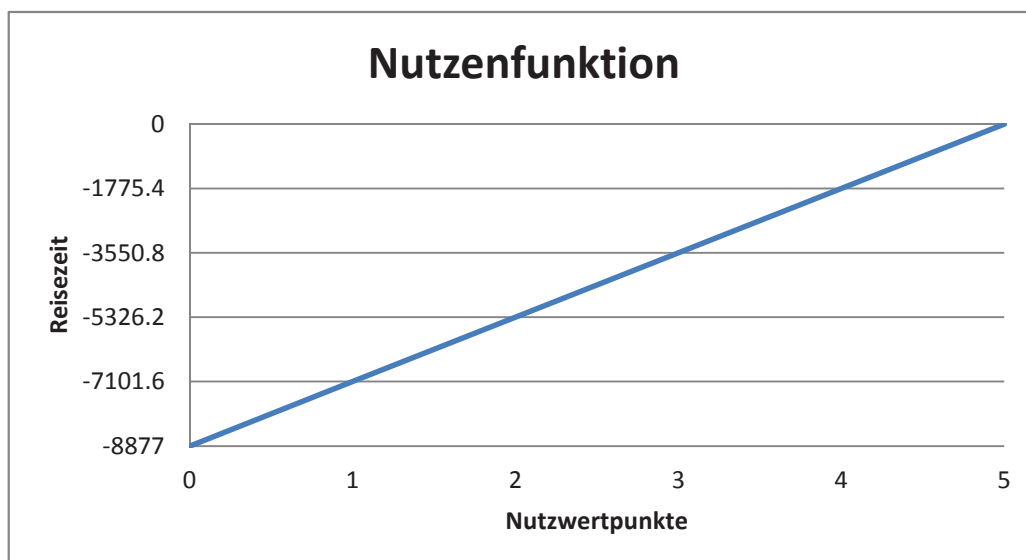
Beurteilung

Die Variante 0 Plus führt aufgrund der flankierenden Massnahmen zu einer erheblichen Reisezeiterhöhung im Vergleich zum Referenzfall. Variante 3 und 5 enthalten die gleichen flankierenden Massnahmen. Die beiden Varianten schneiden aber im Vergleich deutlich besser ab. Dies zeigt die positive Wirkung des neuen Anschlusses.

Umwandlung in Nutzwertpunkte

Pro Gebiet erhält die beste Variante mit dem grössten Reisezeitgewinn 5 und die schlechteste 0 Punkte. Die übrigen Werte werden linear dazwischen verteilt.

	Var. 3	Var. 5	Var. 0 Plus	Ref. 2035
Reisezeit	3.72	3.84	0.00	5.00
	3.72	3.84	0.00	5.00



G11 Entlastung Ortsdurchfahrten

Ziel: Hohe Entlastung der Ortsdurchfahrten

Indikatorenbeschreibung

Die Belastungen auf den Ortsdurchfahrten werden für alle Varianten aus dem Verkehrsmodell (DTV 2035) gemessen und in Bezug auf den Referenzzustand ausgewertet. Dabei werden die Differenzen auf den einzelnen Abschnitten einer Ortsdurchfahrt arithmetisch gemittelt und die Belastungsänderungen mit der Länge der Ortsdurchfahrt gewichtet. Negative Werte bedeuten, dass die Belastung, über die ganze Ortsdurchfahrt betrachtet, zunimmt.

Bewertung [Veränderung DTV]

	Var. 3	Var. 5	Var. 0 Plus	Ref. 2035
Galgenen	192	212	58	0
Wangen	409	311	-288	0
Siebnen	888	700	323	0
Schübelbach	1150	1125	50	0
Tuggen	596	635	250	0
Buttikon	1333	1333	-127	0

Beurteilung

In den Varianten 3 und 5 sind wesentliche Entlastungswirkungen festzustellen. Wobei Variante 3 im Vergleich eine leicht höhere DTV-Reduktion erreicht. Die Variante 0 Plus besitzt geringe Entlastungseffekte. Insgesamt ist festzuhalten, dass bei fast allen Gemeinden Verkehrsentlastungen zu beobachten sind. Lediglich in Wangen und Buttikon muss in der Variante 0 Plus mit einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens gerechnet werden.

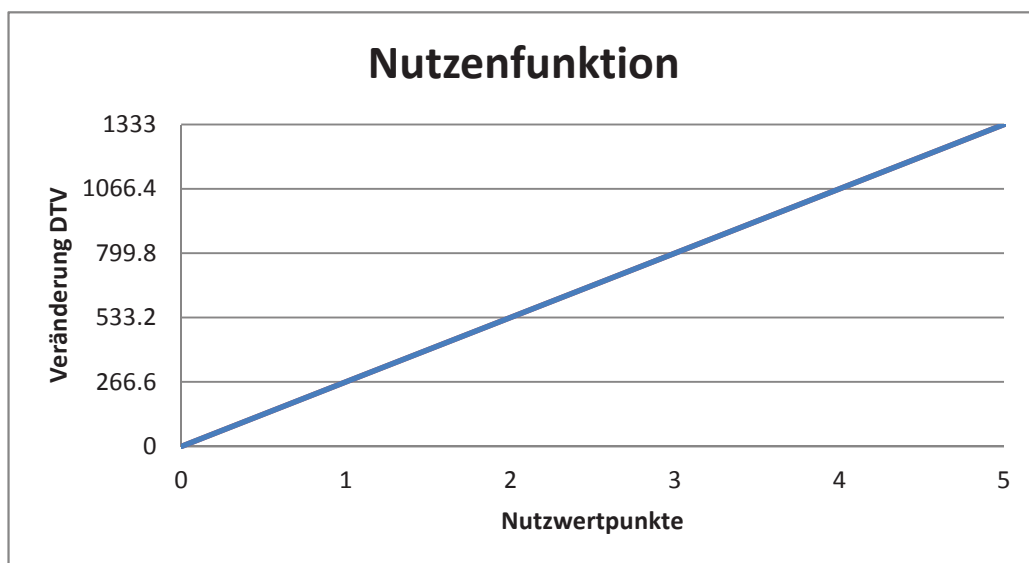
Umwandlung in Nutzwertpunkte

Pro Gebiet erhält die beste Variante mit der grössten Entlastungswirkung 5 und die schlechteste 0 Punkte. Die übrigen Werte werden linear dazwischen verteilt.

	Var. 3	Var. 5	Var. 0 Plus	Ref. 2035
Galgenen	1.48	1.54	1.07	0.00
Wangen	2.15	1.85	0.00	0.00
Siebnen	3.63	3.05	1.89	0.00
Schübelbach	4.44	4.36	1.04	0.00
Tuggen	2.73	2.85	1.66	0.00
Buttikon	5.00	5.00	0.00	0.00
	19.43	18.64	5.66	0.00

G11 Entlastung Ortsdurchfahrten

Ziel: Hohe Entlastung der Ortsdurchfahrten



Einwohneranteil

Galgenen	0.15
Wangen	0.11
Siebenen	0.24
Schübelbach	0.17
Tuggen	0.15
Buttikon	0.18

Nutzwertpunkte bezogen auf den Einwohneranteil

	Var. 3	Var. 5	Var. 0 Plus	Ref. 2035
Galgenen	0.22	0.23	0.16	0.00
Wangen	0.23	0.20	0.00	0.00
Siebenen	0.86	0.72	0.45	0.00
Schübelbach	0.75	0.73	0.18	0.00
Tuggen	0.42	0.44	0.25	0.00
Buttikon	0.92	0.92	0.00	0.00
	3.40	3.24	1.03	0.00

Ergebnis

Erfolgt eine Bewertung nach Anzahl der Einwohner so erhält ebenfalls die Variante 3 die meisten Nutzwertpunkte. Die Variante 0 Plus schneidet deutlich schlechter ab als Variante 3 und 5.

G12 Entlastung AS-Lachen

Ziel: Entlastung der Autobahnausfahrt

Indikatorenbeschreibung

Die Belastungen der AS-Lachen werden für alle Varianten aus dem Verkehrsmodell (ASP 2035) gemessen und in Bezug auf den Referenzzustand ausgewertet. Massgebend ist die Belastung auf der Zeughausstrasse, die sich unmittelbar an die AS-Lachen anschliesst. Negative Werte bedeuten, dass die Belastung zunimmt.

Bewertung [Veränderung DTV]

	Var. 3	Var. 5	Var. 0 Plus	Ref. 2035
AS-Lachen	50	200	-200	0

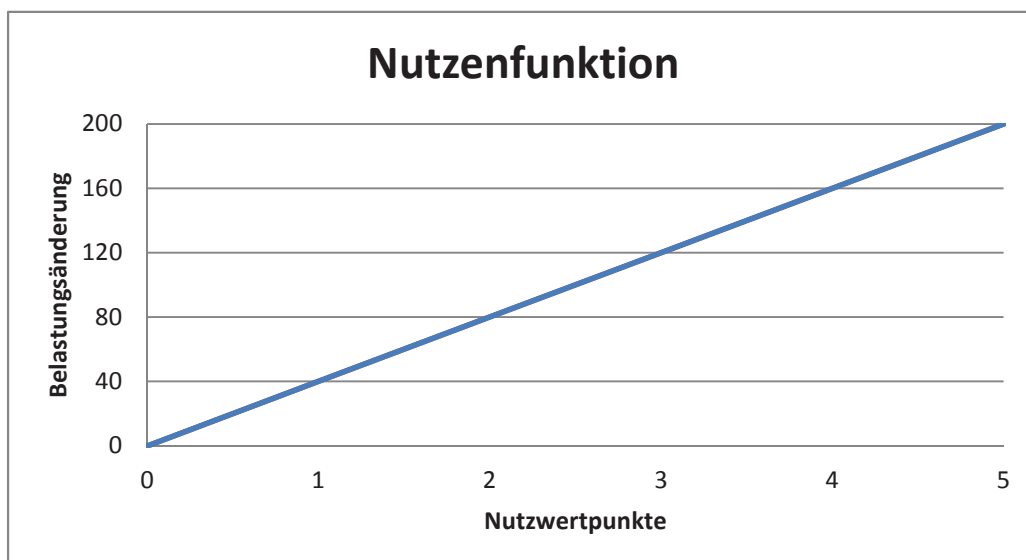
Beurteilung

Variante 3 und 5 entlasten die AS-Lachen. Dabei ist bei Variante 5 eine deutlich stärkere Verbesserung festzustellen. Variante 0 Plus führt hingegen zu einer Mehrbelastung des Autobahnanschlusses.

Umwandlung in Nutzwertpunkte

Pro Gebiet erhält die beste Variante mit der grössten Entlastungswirkung 5 und die schlechteste 0 Punkte. Die übrigen Werte werden linear dazwischen verteilt.

	Var. 3	Var. 5	Var. 0 Plus	Ref. 2035
AS-Lachen	3.13	5.00	0.00	0.00
	3.13	5.00	0.00	0.00



G21 Attraktivität Langsamverkehr

Ziel: Erhöhung der Attraktivität des Langsamverkehrs durch MIV-Reduktion

Indikatorenbeschreibung

Die Belastungen auf den Ortsdurchfahrten werden für alle Varianten aus dem Verkehrsmodell (DTV 2035) gemessen und in Bezug auf den Referenzzustand ausgewertet. Dabei werden die Differenzen auf den einzelnen Abschnitten einer Ortsdurchfahrt arithmetisch gemittelt und die Belastungsänderungen mit der Länge der Ortsdurchfahrt gewichtet. Durch die Reduktion der Verkehrsbelastung wird eine Verbesserung für den Langsamverkehr erreicht (Aufenthaltsqualität, Sicherheit, etc.). Negative Werte bedeuten, dass die Belastung, über die ganze Ortsdurchfahrt betrachtet, zunimmt.

Bewertung [Veränderung DTV]

	Var. 3	Var. 5	Var. 0 Plus	Ref. 2035
Galgenen	192	212	58	0
Wangen	409	311	-288	0
Siebnen	888	700	323	0
Schübelbach	1150	1125	50	0
Tuggen	596	635	250	0
Buttikon	1333	1333	-127	0

Beurteilung

In den Varianten 3 und 5 wird die Attraktivität des Langsamverkehrs deutlich gesteigert. Wobei Variante 3 im Vergleich eine leicht höhere Attraktivität erreicht. Die Variante 0 Plus besitzt geringe positive Effekte. Insgesamt ist festzuhalten, dass bei fast allen Gemeinden eine Verbesserung der Situation zu beobachten ist. Lediglich in Wangen und Buttikon wird in der Variante 0 Plus die Attraktivität des Langsamverkehrs reduziert.

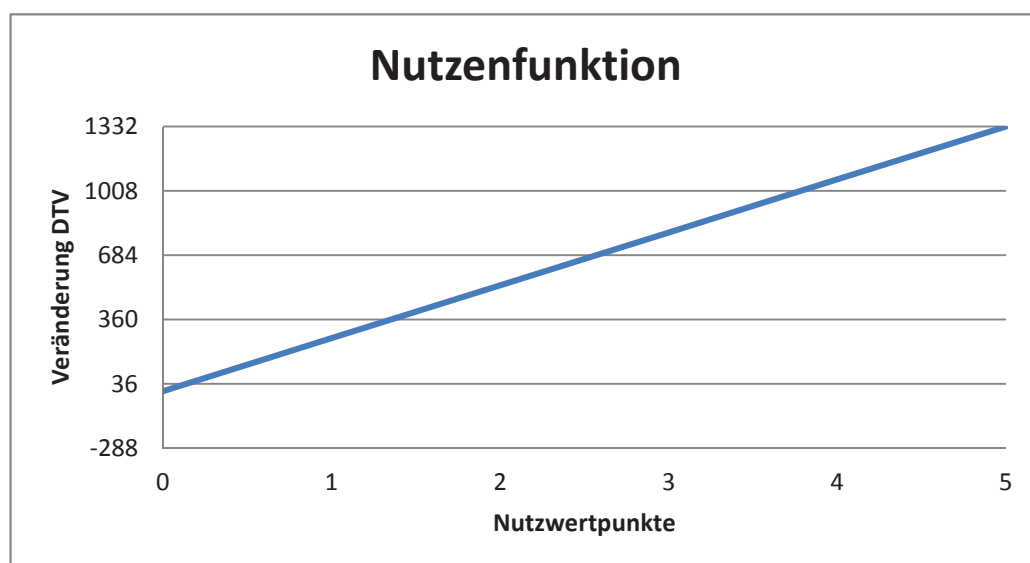
Umwandlung in Nutzwertpunkte

Pro Gebiet erhält die beste Variante mit der grössten Entlastungswirkung 5 und die schlechteste 0 Punkte. Die übrigen Werte werden linear dazwischen verteilt.

	Var. 3	Var. 5	Var. 0 Plus	Ref. 2035
Galgenen	1.48	1.54	1.07	0.00
Wangen	2.15	1.85	0.00	0.00
Siebnen	3.63	3.05	1.89	0.00
Schübelbach	4.44	4.36	1.04	0.00
Tuggen	2.73	2.85	1.66	0.00
Buttikon	5.00	5.00	0.00	0.00
	19.43	18.64	5.66	0.00

G11 Attraktivität Langsamverkehr

Ziel: Erhöhung der Attraktivität des Langsamverkehrs durch MIV-Reduktion



Einwohneranteil

Galgenen	0.15
Wangen	0.11
Siebnen	0.24
Schübelbach	0.17
Tuggen	0.15
Buttikon	0.18

Nutzwertpunkte bezogen auf den Einwohneranteil

	Var. 3	Var. 5	Var. 0 Plus	Ref. 2035
Galgenen	0.22	0.23	0.16	0.00
Wangen	0.23	0.20	0.00	0.00
Siebnen	0.86	0.72	0.45	0.00
Schübelbach	0.75	0.73	0.18	0.00
Tuggen	0.42	0.44	0.25	0.00
Buttikon	0.92	0.92	0.00	0.00
	3.40	3.24	1.03	0.00

Ergebnis

Erfolgt eine Bewertung nach Anzahl der Einwohner so erhält ebenfalls die Variante 3 die meisten Nutzwertpunkte. Die Variante 0 Plus schneidet deutlich schlechter ab als Variante 3 und 5.

G31 Attraktivität öffentlicher Verkehr

Ziel: Reduktion der Verkehrsmenge des MIV auf ÖV-Strecken

Indikatorenbeschreibung

Die Belastungen auf den Ortsdurchfahrten werden für alle Varianten aus dem Verkehrsmodell (DTV 2035) gemessen und in Bezug auf den Referenzzustand ausgewertet. Dabei werden die Differenzen auf den einzelnen Abschnitten einer Ortsdurchfahrt arithmetisch gemittelt und die Belastungsänderungen mit der Länge der Ortsdurchfahrt gewichtet. Durch die Reduktion der Verkehrsbelastung wird eine Verbesserung für den ÖV erreicht (Fahrplanstabilität, Option von Haltestellen, etc.). Negative Werte bedeuten, dass die Belastung, über die ganze Ortsdurchfahrt betrachtet, zunimmt.

Bewertung [Veränderung DTV]

	Var. 3	Var. 5	Var. 0 Plus	Ref. 2035
Galgenen	192	212	58	0
Wangen	409	311	-288	0
Siebnen	888	700	323	0
Schübelbach	1150	1125	50	0
Tuggen	596	635	250	0
Buttikon	1333	1333	-127	0

Beurteilung

In den Varianten 3 und 5 wird die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs deutlich gesteigert, indem die vom ÖV benutzten Strecken entlastet werden. Dabei erreicht Variante 3 im Vergleich eine leicht höhere Attraktivität. Die Variante 0 Plus besitzt geringe positive Effekte. Insgesamt ist festzuhalten, dass bei fast allen Gemeinden eine Verbesserung der Situation zu beobachten ist. Lediglich in Wangen und Buttikon wird in der Variante 0 Plus die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs reduziert.

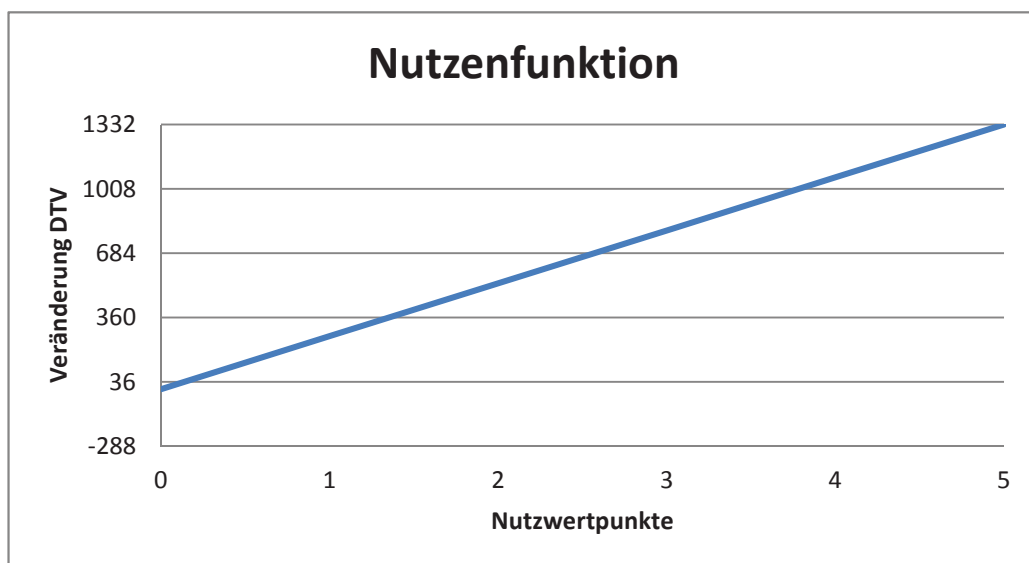
Umwandlung in Nutzwertpunkte

Pro Gebiet erhält die beste Variante mit der grössten Entlastungswirkung 5 und die schlechteste 0 Punkte. Die übrigen Werte werden linear dazwischen verteilt.

	Var. 3	Var. 5	Var. 0 Plus	Ref. 2035
Galgenen	1.48	1.54	1.07	0.00
Wangen	2.15	1.85	0.00	0.00
Siebnen	3.63	3.05	1.89	0.00
Schübelbach	4.44	4.36	1.04	0.00
Tuggen	2.73	2.85	1.66	0.00
Buttikon	5.00	5.00	0.00	0.00
	19.43	18.64	5.66	0.00

G31 Attraktivität öffentlicher Verkehr

Ziel: Reduktion der Verkehrsmenge des MIV auf ÖV-Strecken



Einwohneranteil

Galgenen	0.15
Wangen	0.11
Siebnen	0.24
Schübelbach	0.17
Tuggen	0.15
Buttikon	0.18

Nutzwertpunkte bezogen auf den Einwohneranteil

	Var. 3	Var. 5	Var. 0 Plus	Ref. 2035
Galgenen	0.22	0.23	0.16	0.00
Wangen	0.23	0.20	0.00	0.00
Siebnen	0.86	0.72	0.45	0.00
Schübelbach	0.75	0.73	0.18	0.00
Tuggen	0.42	0.44	0.25	0.00
Buttikon	0.92	0.92	0.00	0.00
	3.40	3.24	1.03	0.00

Ergebnis

Erfolgt eine Bewertung nach Anzahl der Einwohner so erhält ebenfalls die Variante 3 die meisten Nutzwertpunkte. Die Variante 0 Plus schneidet deutlich schlechter ab als Variante 3 und 5.

W41 Mehrheitstragfähige der Lösungen

Ziel: Ermittlung der Mehrheitstragfähigkeit

Indikatorenbeschreibung

Die Mehrheitstragfähigkeit der Variante wird qualitativ bewertet.

Es können 0 bis 2 Punkte vergeben werden. 2 bedeutet, dass das Problem sicher gelöst wird. 1 bedeutet, dass möglicherweise wieder ein Problem entstehen könnte. 0 bedeutet, dass das vorhandene Problem nicht gelöst wird.

Bewertung [Punkte]

2 = sicher, 1 = wahrscheinlich, 0 = nein

	Var. 3	Var. 5	Var. 0 Plus	Ref. 2035
Galgenen	2	2	2	0
Wangen	2	2	0	0
Siebnen	2	2	2	0
Schübelbach	2	2	2	0
Tuggen	2	2	2	0
Buttikon	2	2	0	0

Beurteilung

Die Variante 3 und 5 bringen für alle Gemeinden eine wesentliche Verbesserung der Situation. In den Gemeinden Wangen und Buttikon wirkt sich die Variante 0 Plus nicht positiv aus.

Umwandlung in Nutzwertpunkte (ungewichtet)

Pro Gebiet erhält die beste Variante 5 und die schlechteste 0 Punkte. Die übrigen Werte werden linear dazwischen verteilt.

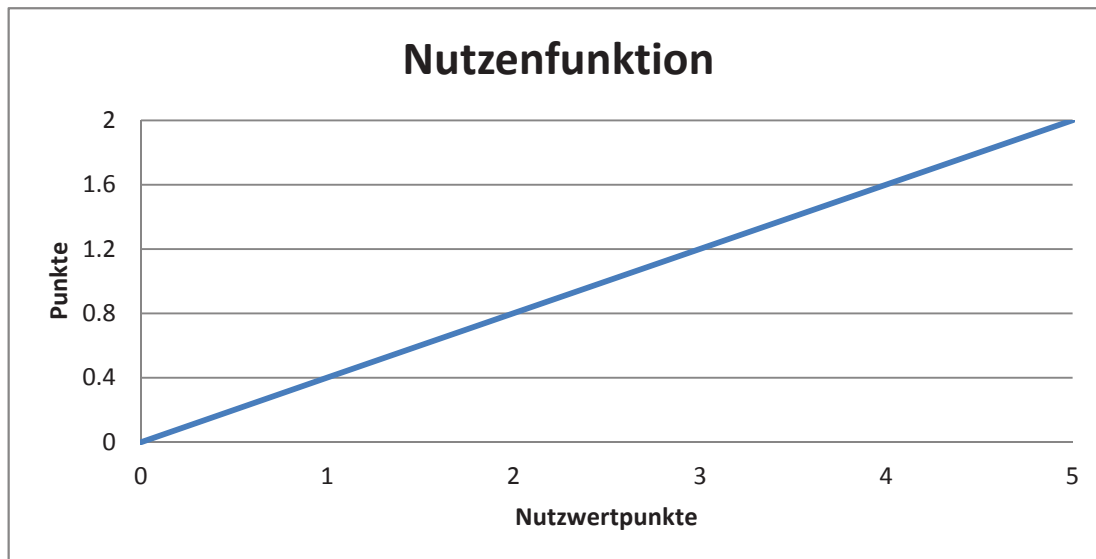
	Var. 3	Var. 5	Var. 0 Plus	Ref. 2035
Galgenen	5.00	5.00	5.00	0.00
Wangen	5.00	5.00	0.00	0.00
Siebnen	5.00	5.00	5.00	0.00
Schübelbach	5.00	5.00	5.00	0.00
Tuggen	5.00	5.00	5.00	0.00
Buttikon	5.00	5.00	0.00	0.00
	30.00	30.00	20.00	0.00

W41 Mehrheitstragfähige der Lösungen

Ziel: Ermittlung der Mehrheitstragfähigkeit

Einwohneranteil

Galgenen	0.15
Wangen	0.11
Siebnen	0.24
Schübelbach	0.17
Tuggen	0.15
Buttikon	0.18



Nutzwertpunkte bezogen auf den Einwohneranteil

Werden die drei Orte gewichtet, so ergeben ebenfalls die Varianten C2 und C3 die höchsten Nutzwertpunkte.

	Var. 3	Var. 5	Var. 0 Plus	Ref. 2035
Galgenen	0.74	0.74	0.74	0.00
Wangen	0.55	0.55	0.00	0.00
Siebnen	1.18	1.18	1.18	0.00
Schübelbach	0.84	0.84	0.84	0.00
Tuggen	0.77	0.77	0.77	0.00
Buttikon	0.92	0.92	0.00	0.00
	5.00	5.00	3.53	0.00

Ergebnis

Die Varianten 3 und 5 sind beide absolut Mehrheitstragfähig und schneiden am besten ab.

U11 Bodenverbrauch

Ziel: Möglichst geringer Neuverbrauch Bodenverbrauch

Indikatorenbeschreibung

Für jede Variante wird die Länge (km) der neuen offenen Strecke gemessen. Es wird lediglich die Streckenlänge berücksichtigt, da bei allen Neubauten von einem identischen Querschnitt des Strassenkörpers ausgegangen wird.

Bewertung [km]

	Var. 3	Var. 5	Var. 0 Plus	Ref. 2035
Fläche	2.6	2	0	0
	2.6	2	0	0

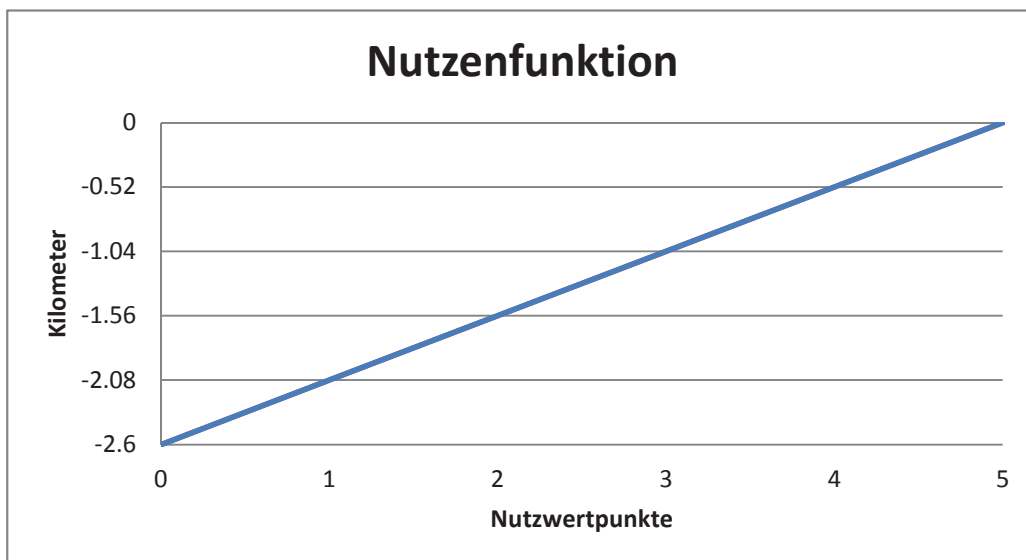
Beurteilung

Die Variante 3 verbraucht im Vergleich zu Variante 5 weniger Boden für die neue Trasse. In Variante 0 Plus und im Referenzzustand entsteht kein Neuverbrauch von Boden.

Umwandlung in Nutzwertpunkte

Pro Gebiet erhält die beste Variante mit dem geringsten Bodenverbrauch 5 und die schlechteste 0 Punkte. Die übrigen Werte werden linear dazwischen verteilt.

	Var. 3	Var. 5	Var. 0 Plus	Ref. 2035
Fläche	0.00	1.15	5.00	5.00
	0.00	1.15	5.00	5.00



Ergebnis

Der Referenzzustand und die Variante 0 Plus erhalten bei diesem Indikator konsequenterweise die meisten Nutzwertpunkte, da kein zusätzlicher Bodenverbrauch entsteht. Im Vergleich der beiden anderen Varianten schneidet Variante 5 aufgrund der geringeren Beanspruchung besser ab.

U11 Bodenverbrauch

Ziel: Möglichst geringer Neuverbrauch Bodenverbrauch

Indikatorenbeschreibung

Für jede Variante wird die Länge (km) der neuen offenen Strecke gemessen. Es wird lediglich die Streckenlänge berücksichtigt, da bei allen Neubauten von einem identischen Querschnitt des Strassenkörpers ausgegangen wird.

Bewertung [km]

	Var. 3 tief	Var. 5 tief	Var. 0 Plus	Ref. 2035
Fläche	1.6	0.9	0	0
	1.6	0.9	0	0

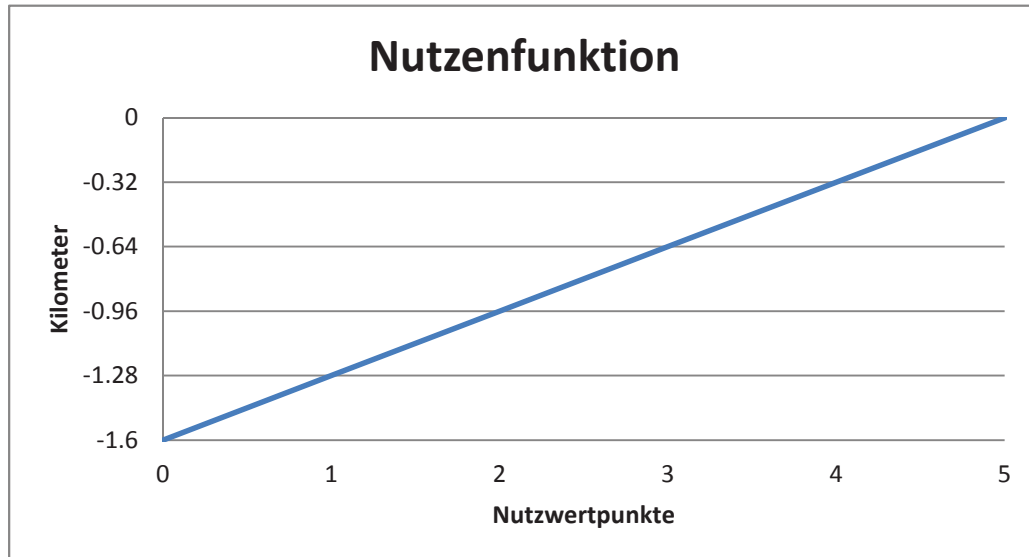
Beurteilung

Die Variante 3 verbraucht im Vergleich zu Variante 5 weniger Boden für die neue Trasse. In Variante 0 Plus und im Referenzzustand entsteht kein Neuverbrauch von Boden.

Umwandlung in Nutzwertpunkte

Pro Gebiet erhält die beste Variante mit dem geringsten Bodenverbrauch 5 und die schlechteste 0 Punkte. Die übrigen Werte werden linear dazwischen verteilt.

	Var. 3	Var. 5	Var. 0 Plus	Ref. 2035
Fläche	1.92	3.27	5.00	5.00
	1.92	3.27	5.00	5.00



Ergebnis

Der Referenzzustand und die Variante 0 Plus erhalten bei diesem Indikator konsequenterweise die meisten Nutzwertpunkte, da kein zusätzlicher Bodenverbrauch entsteht. Im Vergleich der beiden anderen Varianten schneidet Variante 5 aufgrund der geringeren Beanspruchung besser ab.

U21 Geringe Belastung von lärmbelasteten Personen

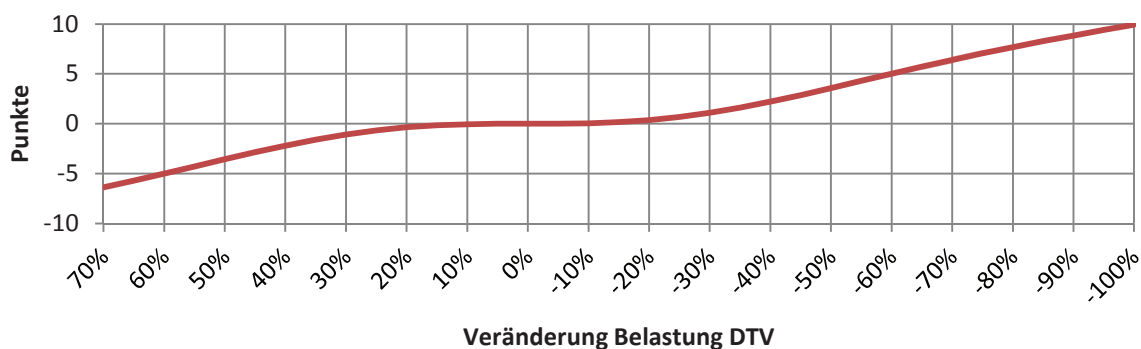
Ziel: Geringe Belastung von lärmbelasteten Personen

Indikatorenbeschreibung

Die Belastungen auf den Ortsdurchfahrten werden für alle Varianten aus dem Verkehrsmodell (DTV 2035) gemessen. Dabei werden die Differenzen auf den einzelnen Abschnitten einer Ortsdurchfahrt arithmetisch gemittelt und in Bezug auf den Referenzzustand ausgewertet. Die Belastungsänderung wird dann mit der Länge der Ortsdurchfahrt gewichtet. Negative Werte bedeuten, dass die Belastung, über die ganze Ortsdurchfahrt betrachtet, zunimmt.

Bewertung [Punkte, gewichtet nach Streckenlänge]

Die Bewertung erfolgt anhand des folgenden Diagramms. Damit kann berücksichtigt werden, dass geringe Belastungsänderungen nicht hörbar sind.



	Var. 3	Var. 5	Var. 0 Plus	Ref. 2035
Galgenen	0.5	0.5	0.1	0.0
Wangen	3.3	0.7	-0.5	0.0
Siebnen	5.1	4.5	0.3	0.0
Schübelbach	8.8	8.5	1.4	0.0
Tuggen	5.5	6.8	0.6	0.0
Buttikon	10.7	10.7	0.0	0.0

Beurteilung

In den Varianten 3 und 5 wird die Belastung von lärmbelasteten Personen durch die Verkehrsreduktion deutlich verringert. Dabei erreicht Variante 3 im Vergleich leicht bessere Werte. Die Variante 0 Plus besitzt geringe positive Effekte. Insgesamt ist festzuhalten, dass bei fast allen Gemeinden eine Verbesserung der Situation zu beobachten ist. Lediglich in Wangen wird in der Variante 0 Plus die Lärmbelastung leicht erhöht.

U21 Geringe Belastung von lärmbelasteten Personen

Ziel: Geringe Belastung von lärmbelasteten Personen

Umwandlung in Nutzwertpunkte

Pro Gebiet erhält die beste Variante mit der grössten Lärmreduktion 5 und die schlechteste 0 Punkte. Die übrigen Werte werden linear dazwischen verteilt.

	Var. 3	Var. 5	Var. 0 Plus	Ref. 2035
Galgenen	0.42	0.42	0.25	0.21
Wangen	1.70	0.53	0.00	0.21
Siebnen	2.51	2.22	0.33	0.21
Schübelbach	4.16	4.01	0.83	0.21
Tuggen	2.65	3.28	0.48	0.21
Buttikon	5.00	5.00	0.21	0.21
	16.44	15.46	2.10	1.27

Gewichtung nach Einwohnern

Galgenen	0.15
Wangen	0.11
Siebnen	0.24
Schübelbach	0.17
Tuggen	0.15
Buttikon	0.18

Gewichtete Nutzwertpunkte

	Var. 3	Var. 5	Var. 0 Plus	Ref. 2035
Galgenen	0.06	0.06	0.04	0.03
Wangen	0.19	0.06	0.00	0.02
Siebnen	0.59	0.53	0.08	0.05
Schübelbach	0.70	0.67	0.14	0.04
Tuggen	0.41	0.50	0.07	0.03
Buttikon	0.92	0.92	0.04	0.04
	2.87	2.75	0.37	0.21

Ergebnis

Erfolgt eine Gewichtung nach Anzahl der Einwohner so erhält ebenfalls die Variante 3 die meisten Nutzwertpunkte. Die Variante 0 Plus schneidet deutlich schlechter ab als Variante 3 und Variante 5.

U22 Luftbelastung

Ziel: Geringe Luftbelastung

Indikatorenbeschreibung

Die Belastungen auf den Ortsdurchfahrten werden für alle Varianten aus dem Verkehrsmodell (DTV 2035) gemessen und in Bezug auf den Referenzzustand ausgewertet. Dabei werden die Differenzen auf den einzelnen Abschnitten einer Ortsdurchfahrt arithmetisch gemittelt und die Belastungsänderungen mit der Länge der Ortsdurchfahrt gewichtet. Die Verkehrssituation ist in den einzelnen Varianten vergleichbar. Aus diesem Grund entwickelt sich die Luftbelastung analog zu Verkehrsbelastung. Negative Werte bedeuten, dass die Belastung, über die ganze Ortsdurchfahrt betrachtet, zunimmt.

Bewertung [Veränderung DTV]

	Var. 3	Var. 5	Var. 0 Plus	Ref. 2035
Galgenen	192	212	58	0
Wangen	409	311	-288	0
Siebnen	888	700	323	0
Schübelbach	1150	1125	50	0
Tuggen	596	635	250	0
Buttikon	1333	1333	-127	0

Beurteilung

In den Varianten 3 und 5 wird die Luftbelastung durch die Verkehrsreduktion deutlich verringert. Dabei erreicht Variante 3 im Vergleich leicht bessere Werte. Die Variante 0 Plus besitzt geringe Effekte. Insgesamt ist festzuhalten, dass bei fast allen Gemeinden eine Verbesserung der Situation zu beobachten ist. Lediglich in Wangen und Buttikon wird in der Variante 0 Plus die Luftbelastung erhöht.

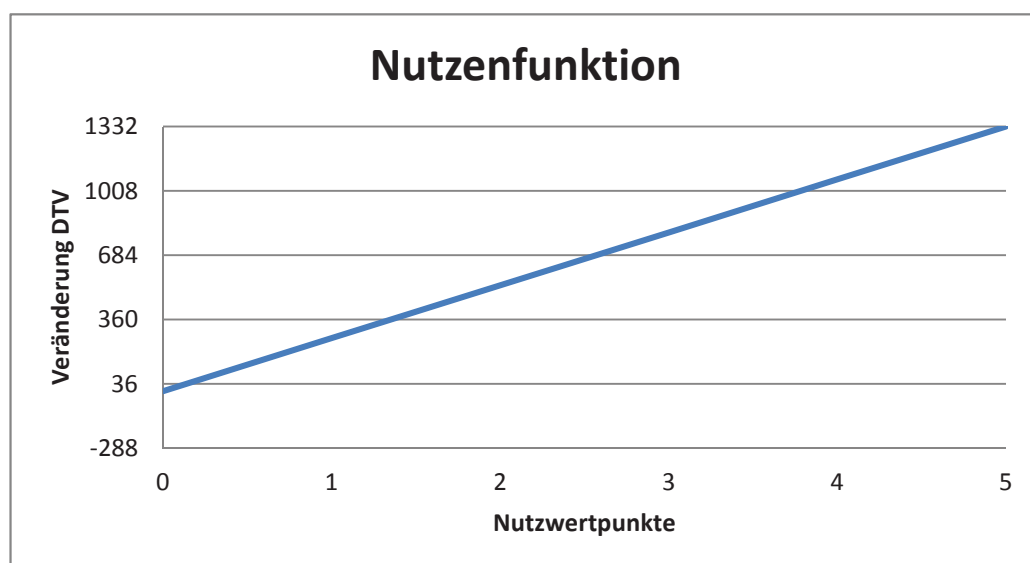
Umwandlung in Nutzwertpunkte

Pro Gebiet erhält die beste Variante mit der grössten Entlastungswirkung 5 und die schlechteste 0 Punkte. Die übrigen Werte werden linear dazwischen verteilt.

	Var. 3	Var. 5	Var. 0 Plus	Ref. 2035
Galgenen	1.48	1.54	1.07	0.00
Wangen	2.15	1.85	0.00	0.00
Siebnen	3.63	3.05	1.89	0.00
Schübelbach	4.44	4.36	1.04	0.00
Tuggen	2.73	2.85	1.66	0.00
Buttikon	5.00	5.00	0.00	0.00
	19.43	18.64	5.66	0.00

U22 Luftbelastung

Ziel: Geringe Luftbelastung



Gewichtung nach Einwohnern

Galgenen	0.15
Wangen	0.11
Siebnen	0.24
Schübelbach	0.17
Tuggen	0.15
Buttikon	0.18

Gewichtete Nutzwertpunkte

	Var. 3	Var. 5	Var. 0 Plus	Ref. 2035
Galgenen	0.22	0.23	0.16	0.00
Wangen	0.23	0.20	0.00	0.00
Siebnen	0.86	0.72	0.45	0.00
Schübelbach	0.75	0.73	0.18	0.00
Tuggen	0.42	0.44	0.25	0.00
Buttikon	0.92	0.92	0.00	0.00
	3.40	3.24	1.03	0.00

Ergebnis

Erfolgt eine Gewichtung nach Anzahl der Einwohner so erhält ebenfalls die Variante 3 die meisten Nutzwertpunkte. Die Variante 0 Plus schneidet deutlich schlechter ab als Variante 3 und 5.

U31 Landschafts- und Ortsbild

Ziel: Möglichst geringe Beeinträchtigung von Landschafts- und Ortsbildern

Indikatorenbeschreibung

Die drei Teilaspekte Lärmbelastung der Freiräume, Zerschneidung von Freiräumen und Beeinträchtigung von Natur- und Kulturdenkmälern werden qualitativ bewertet. Mögliche Rückbauten werden berücksichtigt.

Bewertung [Punkte]

-2 bis +2, -2 = starke Verschlechterung, +2 = starke Verbesserung

	Var. 3	Var. 5	Var. 0 Plus	Ref. 2035
Lärmbelastung der Freiräume	-2	-2	0	0
Zerschneidung von Freiräumen	-2	-1	0	0
Beeinträchtigung von Natur- und Kulturdenkmälern	-2	-1	0	0

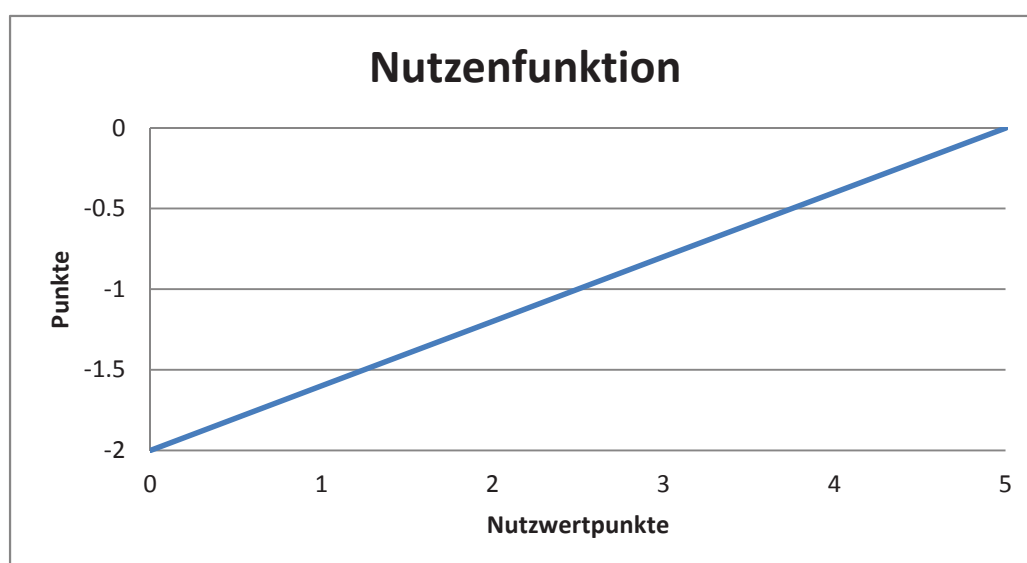
Beurteilung

Bei der Zerschneidung von Freiräumen und der Beeinträchtigung von Natur- und Kulturdenkmälern schneidet die Variante 5 besser ab als Variante 3, da sie Siedlungsnäher verläuft und die bestehenden Kulturdenkmäler nicht tangiert. Bei der Lärmbelastung der Freiräume kann kein wesentlicher Unterschied zwischen den Varianten ausgemacht werden. Die Variante 0 Plus unterscheidet sich in keinem der genannten Aspekte vom Referenzfall und erreicht somit die beste Bewertung.

Umwandlung in Nutzwertpunkte

Pro Gebiet erhält die beste Variante 5 und die schlechteste 0 Punkte. Die übrigen Werte werden linear dazwischen verteilt.

	Var. 3	Var. 5	Var. 0 Plus	Ref. 2035
Lärmbelastung der Freiräume	0.00	0.00	5.00	5.00
Zerschneidung von Freiräumen	0.00	2.50	5.00	5.00
Beeinträchtigung von Natur- und Kulturdenkmälern	0.00	2.50	5.00	5.00
	0.00	5.00	15.00	15.00



U31 Landschafts- und Ortsbild

Ziel: Möglichst geringe Beeinträchtigung von Landschafts- und Ortsbildern

Gewichtung

Lärmbelastung der Freiräume	0.20
Zerschneidung von Freiräumen	0.60
Beeinträchtigung von Natur- und Kulturdenkmälern	0.20

Gewichtete Nutzwertpunkte

	Var. 3	Var. 5	Var. 0 Plus	Ref. 2035
Lärmbelastung der Freiräume	0.00	0.00	1.00	1.00
Zerschneidung von Freiräumen	0.00	1.50	3.00	3.00
Beeinträchtigung von Natur- und Kulturdenkmälern	0.00	0.50	1.00	1.00
	0.00	2.00	5.00	5.00

Ergebnis

Der Referenzzustand und die Variante 0 Plus erhalten bei diesem Indikator konsequenterweise die meisten Nutzwertpunkte, da kein zusätzlicher Beeinträchtigung entsteht. Im Vergleich der beiden anderen Varianten schneidet Variante 5 besser ab.

U31 Landschafts- und Ortsbild

Ziel: Möglichst geringe Beeinträchtigung von Landschafts- und Ortsbildern

Indikatorenbeschreibung

Die drei Teilaspekte Lärmbelastung der Freiräume, Zerschneidung von Freiräumen und Beeinträchtigung von Natur- und Kulturdenkmälern werden qualitativ bewertet. Mögliche Rückbauten werden berücksichtigt.

Bewertung [Punkte]

-2 bis +2, -2 = starke Verschlechterung, +2 = starke Verbesserung

	Var. 3 tief	Var. 5 tief	Var. 0 Plus	Ref. 2035
Lärmbelastung der Freiräume	-1	-1	0	0
Zerschneidung von Freiräumen	-1	-1	0	0
Beeinträchtigung von Natur- und Kulturdenkmälern	-1	-1	0	0

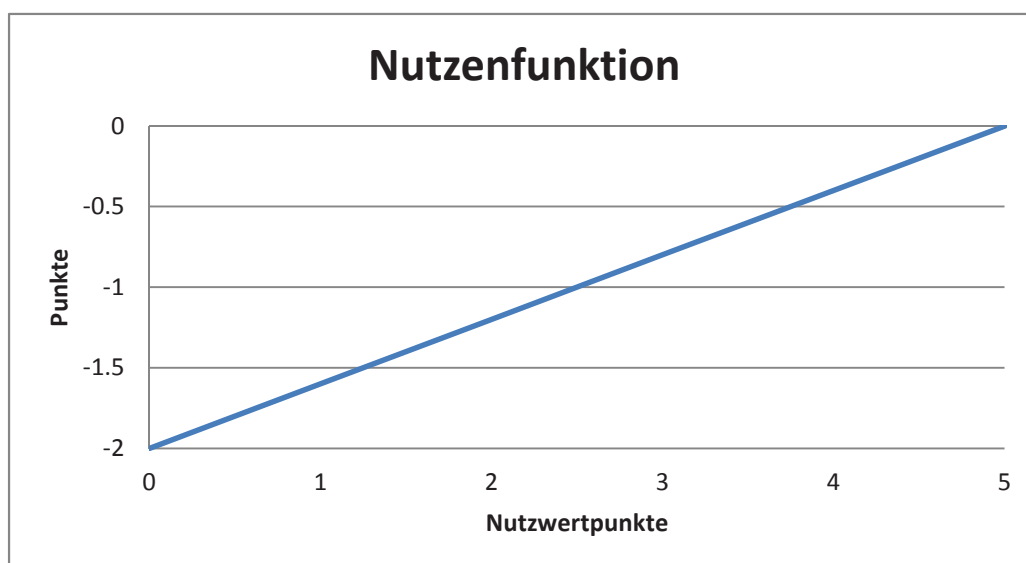
Beurteilung

Bei der Zerschneidung von Freiräumen und der Beeinträchtigung von Natur- und Kulturdenkmälern schneidet die Variante 5 besser ab als Variante 3, da sie Siedlungsnäher verläuft und die bestehenden Kulturdenkmäler nicht tangiert. Bei der Lärmbelastung der Freiräume kann kein wesentlicher Unterschied zwischen den Varianten ausgemacht werden. Die Variante 0 Plus unterscheidet sich in keinem der genannten Aspekte vom Referenzfall und erreicht somit die beste Bewertung.

Umwandlung in Nutzwertpunkte

Pro Gebiet erhält die beste Variante 5 und die schlechteste 0 Punkte. Die übrigen Werte werden linear dazwischen verteilt.

	Var. 3	Var. 5	Var. 0 Plus	Ref. 2035
Lärmbelastung der Freiräume	2.50	2.50	5.00	5.00
Zerschneidung von Freiräumen	2.50	2.50	5.00	5.00
Beeinträchtigung von Natur- und Kulturdenkmälern	2.50	2.50	5.00	5.00
	7.50	7.50	15.00	15.00



U31 Landschafts- und Ortsbild

Ziel: Möglichst geringe Beeinträchtigung von Landschafts- und Ortsbildern

Gewichtung

Lärmbelastung der Freiräume	0.20
Zerschneidung von Freiräumen	0.60
Beeinträchtigung von Natur- und Kulturdenkmälern	0.20

Gewichtete Nutzwertpunkte

	Var. 3	Var. 5	Var. 0 Plus	Ref. 2035
Lärmbelastung der Freiräume	0.50	0.50	1.00	1.00
Zerschneidung von Freiräumen	1.50	1.50	3.00	3.00
Beeinträchtigung von Natur- und Kulturdenkmälern	0.50	0.50	1.00	1.00
	2.50	2.50	5.00	5.00

Ergebnis

Der Referenzzustand und die Variante 0 Plus erhalten bei diesem Indikator konsequenterweise die meisten Nutzwertpunkte, da kein zusätzlicher Beeinträchtigung entsteht. Im Vergleich der beiden anderen Varianten schneidet Variante 5 besser ab.