



Stadt Köln



Der Kriterienkatalog für die Variantenbewertung Bereich Innenstadt

Anleitung



Der Kriterienkatalog zur Variantenbewertung Innenstadt

Anleitung

Auf den nachstehenden Seiten finden Sie eine kurze Anleitung zu den Kriterienkatalogen Innenstadt (oberirdisch und unterirdisch), die dazu dienen die Vorzugsvarianten im Bereich Innenstadt zu ermitteln. Die Anleitung ist eine Ergänzung zu den Dokumenten „Kriterienkatalog Bewertung Innenstadt (oberirdisch)“ und „Kriterienkatalog Bewertung Innenstadt (unterirdisch)“, die Sie gemeinsam mit den Plänen der Varianten Innenstadt auf der Projektwebsite der Stadt Köln zur Ost-West-Achse herunterladen können. Die Anleitung erläutert Ihnen kurz:

- wie und von wem der Kriterienkatalog entwickelt wurde.
- welche Kriterien bei der Variantenbetrachtung untersucht und verglichen wurden.
- wie die Kriterien bewertet und eine Vorzugsvariante ermittelt wurde.
- wie die ermittelten Vorzugsvarianten mit Hilfe der Szenarioanalyse geprüft wurden.

Inhalt

- | | |
|--|----------|
| → Erarbeiten eines Kriterienkatalogs und Bewertung der Varianten | Seite 03 |
| → Zehn Hauptkriterien und Wichtung in Prozent | Seite 03 |
| → Beispiel des Hauptkriteriums Haltestelle | Seite 04 |
| • Schritt 1 und 2 | Seite 05 |
| • Schritt 3 und 4 | Seite 06 |
| → Die Vorzugsvariante, größter Nutzwert | Seite 07 |
| → Überprüfen mit der Szenarioanalyse | Seite 08 |



Der Kriterienkatalog zur Variantenbewertung Innenstadt

Erarbeiten eines Kriterienkatalogs und Bewertung der Varianten

- Entwicklung eines Kriterienkatalogs durch den GP-Innenstadt in Zusammenarbeit mit der Projektsteuerung und in Abstimmung mit Projektgruppe der Stadt Köln sowie der KVB
- Methodische Grundlage: Nutzwertanalyse und Szenarioanalyse
- Vorlage des Kriterienkatalogs bei den an der Planung beteiligten Personen
- Anpassen und Festlegen der Wichtung und Bewertungssystematik
- Freigabe eines einvernehmlichen Kriterienkatalogs durch die Projektbeteiligten
- Workshop mit allen Planungsbeteiligten zur Bewertung der Varianten anhand des Kriterienkatalogs

Zehn Hauptkriterien und Wichtung in Prozent

→ Haltestelle	10%
→ Städtebau und Straßenraumgestaltung	15%
→ Umweltauswirkungen	10%
→ Verkehrsauswirkungen ÖPNV	10%
→ Verkehrsauswirkungen MIV	5%
→ Fußverkehr	10%
→ Radverkehr	10%
→ Verkehrssicherheit	10%
→ Wirtschaftlichkeit	15%
→ Realisierung	5%

100%



HINWEIS

- Varianten, die die Mindestanforderungen nicht erfüllen, sind von vornherein ausgeschlossen
- Ausschlusskriterien wie Mindestbreiten der Haltestellen und die betriebliche Machbarkeit wurden im Vorfeld geprüft und sind vorausgesetzt

Der Kriterienkatalog zur Variantenbewertung Innenstadt

Zehn Hauptkriterien mit insgesamt 36 Unterkriterien

Haltestelle	Kapazität (Breite) der Stadtbahn-Haltestelle	10%	2,0%	100	Die erforderlichen Mindestbreiten werden erreicht oder überschritten. Die erforderlichen Mindestbreiten werden unwesentlich unterschritten. Die erforderlichen Mindestbreiten werden deutlich unterschritten.
	Lage und Zugänglichkeit (Erreichbarkeit)		2,0%	100	Lage und Erreichbarkeit (besonders) gut. Lage und Erreichbarkeit befriedigend. Lage und Erreichbarkeit eher schlecht.
	Barrierefreiheit und Ausstattung (Komfort) Stadtbahn		2,0%	50	Barrierefreiheit vollumfänglich gegeben, Ausstattung vollständig. Barrierefreiheit mit Einschränkungen gegeben, Haltestelle ist jedoch barrierefrei anfahrbar, Ausstattung vollständig. Barrierefreiheit nicht gegeben, Ausstattung nicht vollständig.
	Übersichtlichkeit, Erkennbarkeit (Orientierung)		2,0%	50	Gute Orientierung durch vorhandene Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit. Befriedigende Orientierung durch eingeschränkte Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit. Schlechte Orientierung durch fehlender Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit.
	Qualität von Bushaltestellen		2,0%	0	Barrierefreiheit vollumfänglich gegeben, Ausstattung vollständig. Barrierefreiheit mit Einschränkungen gegeben, Haltestelle ist jedoch barrierefrei anfahrbar, Ausstattung vollständig. Barrierefreiheit nicht gegeben, Ausstattung nicht vollständig.
Umgebungswirkungen	Integration der Trasse in vorhandene städtebauliche Strukturen und Freiräume, städtebauliche Auswirkung auf Veranstaltungszentren	10%	2,1%	50	Die Platzgestaltung ist im Vergleich zu Variante 3.1 & 3.2 eingeschränkt, da die Haltestelle weiterhin in die Platzfläche ragt. Eine zusammenhängende Platzfläche kann in keiner Variante realisiert werden.
	Einprägsamkeit		2,1%	100	Insgesamt gute Einprägsamkeit.
	Einfügung in die Gebietscharakteristik		2,1%	0	Durchschneidung der Platzfläche schmälert eine gute Einprägung. Durchschneidung der Platzfläche schmälert eine gute Einprägung. Durchschneidung der Platzfläche schmälert eine gute Einprägung.
Haltestelle	Kapazität (Breite) der Stadtbahn-Haltestelle	10%	2,0%	100	Die erforderlichen Mindestbreiten werden erreicht oder überschritten. Die erforderlichen Mindestbreiten werden unwesentlich unterschritten. Die erforderlichen Mindestbreiten werden deutlich unterschritten.
	Lage und Zugänglichkeit (Erreichbarkeit)		2,0%	100	Lage und Erreichbarkeit (besonders) gut. Lage und Erreichbarkeit befriedigend. Lage und Erreichbarkeit eher schlecht.
	Barrierefreiheit und Ausstattung (Komfort) Stadtbahn		2,0%	50	Barrierefreiheit vollumfänglich gegeben, Ausstattung vollständig. Barrierefreiheit mit Einschränkungen gegeben, Haltestelle ist jedoch barrierefrei anfahrbar, Ausstattung vollständig. Barrierefreiheit nicht gegeben, Ausstattung nicht vollständig.
	Übersichtlichkeit, Erkennbarkeit (Orientierung)		2,0%	50	Gute Orientierung durch vorhandene Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit. Befriedigende Orientierung durch eingeschränkte Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit. Schlechte Orientierung durch fehlender Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit.
	Qualität von Bushaltestellen		2,0%	0	Barrierefreiheit vollumfänglich gegeben, Ausstattung vollständig. Barrierefreiheit mit Einschränkungen gegeben, Haltestelle ist jedoch barrierefrei anfahrbar, Ausstattung vollständig. Barrierefreiheit nicht gegeben, Ausstattung nicht vollständig.
Verkehrliche Auswirkungen ÖPNV	Bäume	10%	3,3%	75	Im Vergleich geringer Verlust an Bäumen, (wegfall von 13 Bäumen)
	Schallimmission, Erschütterung		3,3%	50	Radien größer 100m, Verkehr in der Augustinestr. Radien größer 75m, durch Mittelbahnsteig Bahn näher an Gebäuden, Verkehr in der Augustinestr.
	Fahrgastpotential		2,5%	50	Keine nennenswerte Änderung des Einzugsbereiches gegenüber Ist-Zustand.
	Umsteigebeziehungen (Entfernung zum Umsteigsort auf Stadtbahn und/oder Bus)		2,5%	50	Verschlechterung gegenüber dem Ist-Zustand durch Verlegung der Bushaltestelle und Entfall einzelner Zugänge zur unterirdischen Haltestelle
	Trassierung Stadtbahn		2,5%	100	Insgesamt guter Fahrkomfort.
Verkehrliche Auswirkungen MIV	Betriebliche Flexibilität	5%	2,5%	100	Verlagert an Haltestelle südlich des Martin-Hotels, nicht eingeschränkt.
	Verkehrsqualität des Längsverkehr für Kfz		1,3%	50	In Fahrtrichtung West ist ein leistungsfähiger Ablauf zu erwarten. In Fahrtrichtung Ost wird der Doppelknoten eine mindestens ausreichende Leistungsfähigkeit aufweisen.
	Verkehrsqualität des Querverkehrs für Kfz		1,3%	0	Die Qualität wird durch häufige Bahneingriffe oder die Komplexität des Doppelknotens beschränkt.
	Erreichbarkeit der Quartiere und Parkhäuser, Umwegfahrten für Kfz (Linksabbieger, Wandler)		1,3%	100	Keine Änderung gegenüber dem Ist-Zustand. Grundsätzlich gute Erreichbarkeit.
Verkehrsablauf im Fußverkehr	Ruhender Verkehr (Carsharing, Taxi und Ladezonen)	10,0%	1,3%	100	Möglichkeiten sind vorhanden.
	Verkehrsräume (Breiten) für Fußgänger (Ost-West)		5,0%	50	Durchschnittlich werden mittlere bis große Breiten erreicht. Breiten in Augustinestraße am Mindestmaß.
	Überquerbarkeit der Fahrbahn (Nord-Süd)		5,0%	50	Nord-Süd-Querungen in allen Varianten ähnlich möglich. 2 Z-Querungen und eine gerade, signalisierte Querung
Verkehrliche Auswirkungen	Breite der Radverkehrsanlage einschl. Sicherheitsraum (Ost-West)	10,0%	4,0%	100	Einhaltung von mindestens 2,50 m Breite.

Der Kriterienkatalog zur Variantenbewertung Innenstadt

Berechnung des Nutzwerts am Beispiel des Hauptkriteriums Haltestelle

Hauptkriterium		Unterkriterium	Wichtung		
Haltestelle	Kapazität (Breite) der Stadtbahn-Haltestelle	10%	2,0%	100	Die erforderlichen Mindestbreiten werden erreicht oder überschritten. Die erforderlichen Mindestbreiten werden unwesentlich unterschritten. Die erforderlichen Mindestbreiten werden deutlich unterschritten.
	Lage und Zugänglichkeit (Erreichbarkeit)		2,0%	100	Lage und Erreichbarkeit (besonders) gut. Lage und Erreichbarkeit befriedigend. Lage und Erreichbarkeit eher schlecht.
	Barrierefreiheit und Ausstattung (Komfort) Stadtbahn		2,0%	50	Barrierefreiheit vollumfänglich gegeben, Ausstattung vollständig. Barrierefreiheit mit Einschränkungen gegeben, Haltestelle ist jedoch barrierefrei anfahrbar. Ausstattung vollständig. Barrierefreiheit nicht gegeben, Ausstattung nicht vollständig.
	Übersichtlichkeit, Erkennbarkeit (Orientierung)		2,0%	50	Gute Orientierung durch vorhandene Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit. Befriedigende Orientierung durch eingeschränkte Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit. Schlechte Orientierung durch fehlender Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit.
	Qualität von Bushaltestellen		2,0%	0	Barrierefreiheit vollumfänglich gegeben, Ausstattung vollständig. Barrierefreiheit mit Einschränkungen gegeben, Haltestelle ist jedoch barrierefrei anfahrbar. Ausstattung vollständig. Barrierefreiheit nicht gegeben, Ausstattung nicht vollständig.

Schritt 1

Wichtung der Unterkriterien in Prozent

- Die Prozentsumme des Hauptkriteriums wird auf die Unterkriterien verteilt
- Hier am Beispiel Haltestelle:
10 Prozent Haltestelle mit fünf Unterkriterien macht 2 Prozent pro Unterkriterium

Hauptkriterium		Unterkriterium	Wichtung	Punkte	
Haltestelle	Kapazität (Breite) der Stadtbahn-Haltestelle	10%	2,0%	100	Die erforderlichen Mindestbreiten werden erreicht oder überschritten. Die erforderlichen Mindestbreiten werden unwesentlich unterschritten. Die erforderlichen Mindestbreiten werden deutlich unterschritten.
	Lage und Zugänglichkeit (Erreichbarkeit)		2,0%	100	Lage und Erreichbarkeit (besonders) gut. Lage und Erreichbarkeit befriedigend. Lage und Erreichbarkeit eher schlecht.
	Barrierefreiheit und Ausstattung (Komfort) Stadtbahn		2,0%	50	Barrierefreiheit vollumfänglich gegeben, Ausstattung vollständig. Barrierefreiheit mit Einschränkungen gegeben, Haltestelle ist jedoch barrierefrei anfahrbar. Ausstattung vollständig. Barrierefreiheit nicht gegeben, Ausstattung nicht vollständig.
	Übersichtlichkeit, Erkennbarkeit (Orientierung)		2,0%	50	Gute Orientierung durch vorhandene Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit. Befriedigende Orientierung durch eingeschränkte Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit. Schlechte Orientierung durch fehlender Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit.
	Qualität von Bushaltestellen		2,0%	0	Barrierefreiheit vollumfänglich gegeben, Ausstattung vollständig. Barrierefreiheit mit Einschränkungen gegeben, Haltestelle ist jedoch barrierefrei anfahrbar. Ausstattung vollständig. Barrierefreiheit nicht gegeben, Ausstattung nicht vollständig.

Schritt 2

Punktevergabe (0/50/100)

- Die Bewertung des Unterkriterium für eine bestimmte Variante erfolgt in Punkten á drei Kategorien: 0/50/100
 - 0 – eher schlecht
 - 50 – befriedigend/durchschnittlich
 - 100 – gut/sehr gut

Der Kriterienkatalog zur Variantenbewertung Innenstadt

Berechnung des Nutzwerts am Beispiel des Hauptkriteriums Haltestelle

Hauptkriterium		Unterkriterium	Wichtung	Punkte	Bewertung
Haltestelle	Kapazität (Breite) der Stadtbahn-Haltestelle	10%	2,0%	100	Die erforderlichen Mindestbreiten werden erreicht oder überschritten.
					Die erforderlichen Mindestbreiten werden unwesentlich unterschritten.
					Die erforderlichen Mindestbreiten werden deutlich unterschritten.
	Lage und Zugänglichkeit (Erreichbarkeit)				Lage und Erreichbarkeit (besonders) gut.
					Lage und Erreichbarkeit befriedigend.
	Lage und Erreichbarkeit eher schlecht.				
	Barrierefreiheit und Ausstattung (Komfort) Stadtbahn		2,0%	50	Barrierefreiheit vollumfänglich gegeben, Ausstattung vollständig.
					Barrierefreiheit mit Einschränkungen gegeben, Haltestelle ist jedoch barrierefrei anfahrbar. Ausstattung vollständig.
					Barrierefreiheit nicht gegeben, Ausstattung nicht vollständig.
	Übersichtlichkeit, Erkennbarkeit (Orientierung)		2,0%	50	Gute Orientierung durch vorhandene Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit.
					Befriedigende Orientierung durch eingeschränkte Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit.
					Schlechte Orientierung durch fehlender Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit.
	Qualität von Bushaltestellen		2,0%	0	Barrierefreiheit vollumfänglich gegeben, Ausstattung vollständig.
					Barrierefreiheit mit Einschränkungen gegeben, Haltestelle ist jedoch barrierefrei anfahrbar. Ausstattung vollständig.
					Barrierefreiheit nicht gegeben, Ausstattung nicht vollständig.

Schritt 3

Begründung der Bewertung anhand der Bewertungssystematik

Hauptkriterium		Unterkriterium	Wichtung	Punkte	Nutzwert
Haltestelle	Kapazität (Breite) der Stadtbahn-Haltestelle	10%	2,0%	100	2,0
	Lage und Zugänglichkeit (Erreichbarkeit)				2,0
	Barrierefreiheit und Ausstattung (Komfort) Stadtbahn				1,0
	Übersichtlichkeit, Erkennbarkeit (Orientierung)				1,0
	Qualität von Bushaltestellen				0
					<u>6,0</u>

Schritt 4

Berechnung des Nutzwerts (Punkte x Wichtung)

Addition aller Berechnungen

Der Kriterienkatalog zur Variantenbewertung Innenstadt

Die Vorzugsvariante ergibt sich aus dem Höchstwert nach Addition aller Kriterienbewertungen (größter Nutzwert)

Haltestelle	Kapazität (Breite) der Stadtbahn-Haltestelle	10%	2,0%	100	Die erforderlichen Mindestbreiten werden erreicht oder überschritten. Die erforderlichen Mindestbreiten werden unwesentlich unterschritten. Die erforderlichen Mindestbreiten werden deutlich unterschritten.
	Lage und Zugänglichkeit (Erreichbarkeit)		2,0%	100	Lage und Erreichbarkeit (besonders) gut. Lage und Erreichbarkeit befriedigend. Lage und Erreichbarkeit eher schlecht.
	Barrierefreiheit und Ausstattung (Komfort) Stadtbahn		2,0%	50	Barrierefreiheit vollumfänglich gegeben, Ausstattung vollständig. Barrierefreiheit mit Einschränkungen gegeben, Haltestelle ist jedoch barrierefrei anfahrbar, Ausstattung vollständig. Barrierefreiheit nicht gegeben, Ausstattung nicht vollständig.
	Übersichtlichkeit, Erkennbarkeit (Orientierung)		2,0%	50	Gute Orientierung durch vorhandene Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit. Befriedigende Orientierung durch eingeschränkte Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit. Schlechte Orientierung durch fehlender Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit.
	Qualität von Bushaltestellen		2,0%	0	Barrierefreiheit vollumfänglich gegeben, Ausstattung vollständig. Barrierefreiheit mit Einschränkungen gegeben, Haltestelle ist jedoch barrierefrei anfahrbar, Ausstattung vollständig. Barrierefreiheit nicht gegeben, Ausstattung nicht vollständig.
	Städtebau und Straßenraumgestalt		Integration der Trasse in vorhandene städtebauliche Strukturen und Freiräume, städtebauliche Auswirkung auf Veranstaltungplätze	15%	2,1%
Einprägsamkeit		2,1%	100		Insgesamt gute Einprägsamkeit.
Einfügung in die Gebietscharakteristik		2,1%	0		Durchschneidung der Platzfläche schmälert eine gute Einfügung, Platzfläche verändert sich kaum.
Gestalterische Trennwirkung der Haltestelle/Strecke, Zerschneidungswirkung durch Trasse		2,1%	50		Trennwirkung weiterhin hoch und ähnlich zum Bestand.
Gestaltungsbeitrag des Straßenbegleitgrüns		2,1%	100		Gestaltungsbeitrag ist vorhanden.
Funktionale Trennwirkung der Fahrbahn		2,1%	0		Trennwirkung weiterhin vorhanden wie im Bestand.
Aufenthaltsqualität der Seitenräume		2,1%	50		Verbesserung gegenüber dem Bestand, aber dennoch wegen der Fahrbahn Augustinstraße durchschnittliche Qualität.
Umweltauswirkungen	Versiegelungsgrad	10%	3,3%	50	Höherer Versiegelungsgrad im Vergleich zu Variante 3.1 & 3.2 - deutlich Reduzierung gegenüber Bestand (insbesondere durch zusätzliche Verkehrsflächenreduzierung)
	Bäume		3,3%	75	Im Vergleich geringer Wegfall an Bäumen. (Wegfall von 13 Bäumen)
	Schallmission, Erschütterung		3,3%	50	Radien größer 100m, Verkehr in der Augustinestr.
Verkehrliche Auswirkungen ÖPNV	Fahrgastpotential	10%	2,5%	50	Keine nennenswerte Änderung des Einzugsbereiches gegenüber Ist-Zustand.
	Umsteigebeziehungen (Entfernung zum Umstieg auf Stadtbahn und/oder Bus)		2,5%	50	Verschlechterung gegenüber dem Ist-Zustand durch Verlegung der Bushaltestelle und Entfall einzelner Zugänge zur unterirdischen Haltestelle
	Trassierung Stadtbahn		2,5%	100	Insgesamt guter Fahrkomfort.
	Betriebliche Flexibilität		2,5%	100	Verlagert an Haltestelle südlich des Martin-Hotels, nicht eingeschränkt.
Verkehrliche Auswirkungen MIV	Verkehrsqualität des Längsverkehr für Kfz	5%	1,3%	50	In Fahrtrichtung West ist ein leistungsfähiger Ablauf zu erwarten. In Fahrtrichtung Ost wird der Doppelknoten eine mindestens ausreichende Leistungsfähigkeit aufweisen.
	Verkehrsqualität des Querverkehrs für Kfz		1,3%	0	Die Qualität wird durch häufige Bahneingriffe oder die Komplexität des Doppelknotens beschränkt.
	Erreichbarkeit der Quartiere und Parkhäuser, Umwegfahrten für Kfz (Linksabbieger, Wendler)		1,3%	100	Keine Änderung gegenüber dem Ist-Zustand. Grundsätzlich gute Erreichbarkeit.
	Ruhender Verkehr (Carsharing, Taxi und Ladezonen)		1,3%	100	Möglichkeiten sind vorhanden.
Verkehrsablauf im Fußverkehr	Verkehrsräume (Breiten) für Fußgänger (Ost-West)	10,0%	5,0%	50	Durchschnittlich werden mittlere bis große Breiten erreicht. Breiten in Augustinstraße am Mindestmaß.
	Überquerbarkeit der Fahrbahn (Nord-Süd)		5,0%	50	Nord-Süd-Querungen in allen Varianten ähnlich möglich. 2 Z-Querungen und eine gerade, signalisierte Querung
	Breite der Radverkehrsanlage einschl. Sicherheitsraum (Ost-West)		4,0%	100	Einhaltung von mindestens 2,50 m Breite.

Der Kriterienkatalog zur Variantenbewertung Innenstadt

Überprüfen mit der Szenarioanalyse

Szenario

Hauptszenario
Umweltauswirkungen (20% - Fuß- und Radverkehr 7,5%, Wirtschaft 10%)
Umweltverbund (12,5% - Haltestellen, ÖPNV, Fuß- und Radverkehr)
Wirtschaftlichkeit (20% - Städtebau 10%)
Gleichgewicht (alle Kriterien 10%)
Nur fachliche Aspekte (Wirtschaftlichkeit und Realisierung auf 0%)
KVB (Wirtschaftlichkeit auf 30%, ÖPNV auf 15% und Realisierung auf 10%)

→ Die durch die Nutzwertanalyse ermittelten Vorzugsvarianten werden mit Hilfe der Szenarioanalyse überprüft

→ Die unterschiedlichen Szenarien (vgl. Tabelle oben) setzen andere Schwerpunkte bei der Wichtung der Haupt- und Unterkriterien – auf diese Weise ergeben sich neue Bewertungen

→ Nur wenn die Vorzugsvariante in der Szenarioanalyse Bestand hat, bleibt sie die Vorzugsvariante

Alle Informationen zum Ausbau der Ost-West-Achse erhalten Sie auf der Webseite der Stadt Köln:



www.stadt-koeln.de/ost-west-achse



Stadt Köln



Amt für Straßen und Radwegebau
Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau
Kölner Verkehrs-Betriebe AG

Gestaltung: Lots* GmbH

Stand: März 2023