

Verlängerung der StadtBahn-Linie 1 bis Sennestadt

moBiel



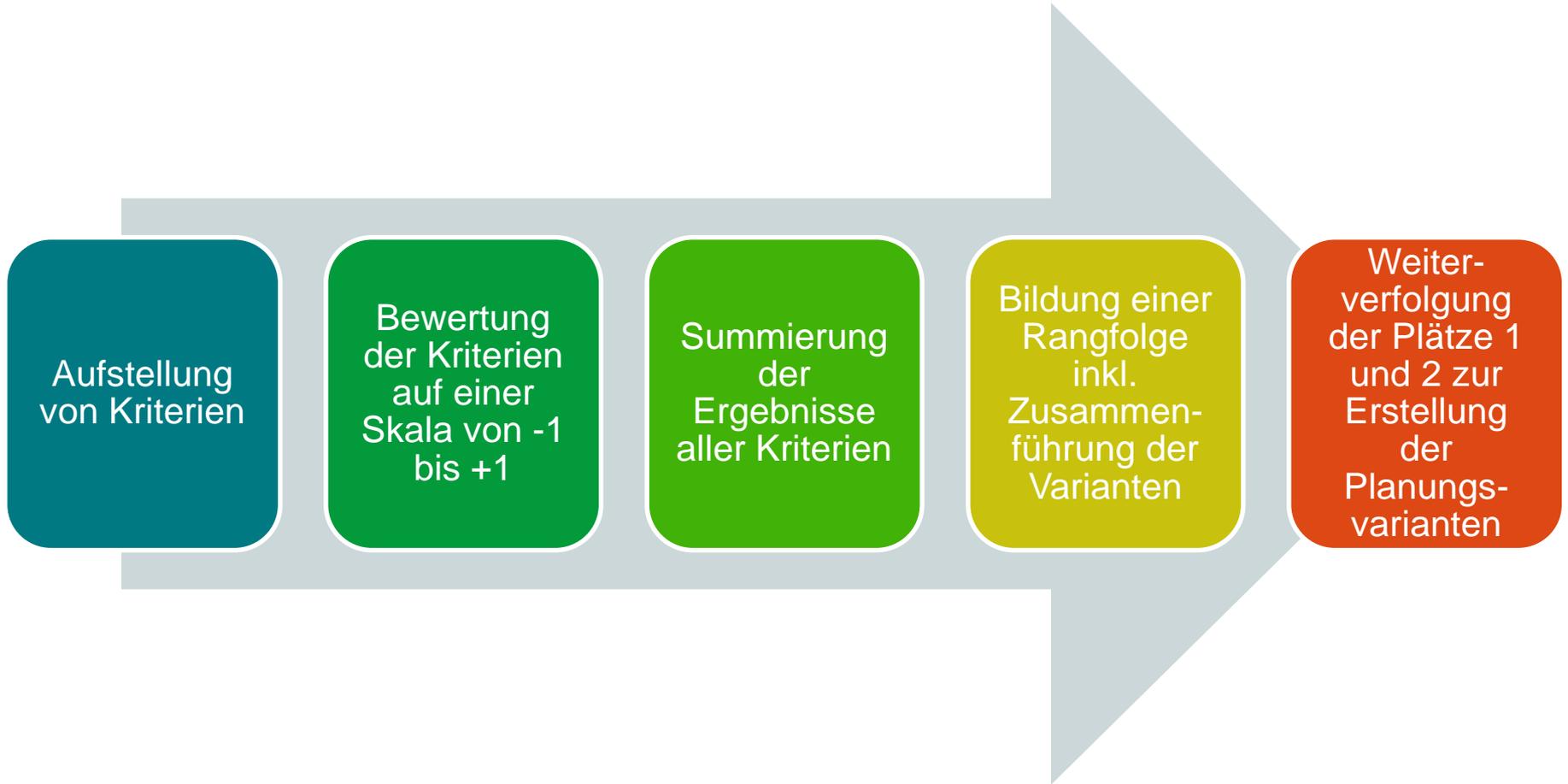
Nahverkehrskonzept für den Bielefelder Süden Bewertung der StadtBahn-Varianten

In der folgenden Präsentation wird erläutert, wie die Stadtbahnvarianten (aus der Bürgerbeteiligung) für das Nahverkehrskonzept bewertet wurden, um Vorzugsvarianten für die Erstellung von Planungsvarianten zu definieren. Dargestellt wird:

- Das für die Bewertung ausgewählte Vorgehen
- Die Erläuterung der Bewertungskriterien anhand eines Beispiels (Variante 3)
- Die Bewertung der einzelnen Varianten (nach Endplatzierung sortiert)
- Die Endergebnisse der Bewertung sowie
- Die 4 Stadtbahnvarianten, die weiterbetrachtet wurden für die Planungsvarianten

Bewertung Stadtbahnvarianten

Vorgehen und Kriterien

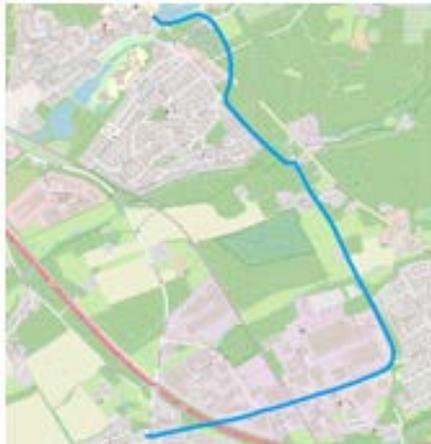


Bewertung Stadtbahnvarianten

Beispiel Variante 3: Dalbke-Heideblümchen

Je mehr Bauwerke benötigt werden und je länger die Strecke im Vergleich zu den übrigen Varianten, desto höher die Investitionen (negative Bewertung).

Die Art des Bahnkörpers hat Auswirkungen auf die Förderfähigkeit der Strecke; Anteil des besonderen Bahnkörpers >80% (positive Bewertung).



Stadt	Investitionen/ Wirtschaftlichkeit	Anschluss Kreuzkirche (Kreisverkehr/Brücke) schwierig, Überführung bei Kreuzung mit SPNV notwendig; 9,2 km (davon 80% besonderer Bahnkörper)	-1,0	-0,5
	Stärkung des Umweltverbunds	Nachfragepotential: 1.115 EGW/km	0,0	

Zum Nachfragepotential zählen Einwohner, Arbeitsplätze und Schulplätze (weiterführende Schulen) im Einzugsbereich von 400 m (=Einwohnergleichwert (EGW)). Dieser Wert wird pro km Strecke angegeben; je höher desto besser (positive Bewertung)

Bewertung Stadtbahnvarianten

Beispiel Variante 3: Dalbke-Heideblümchen

Je mehr Buslinien durch die Stadtbahnlinie ersetzt werden können, desto besser. Dadurch erhöht sich der Nutzen, da die Kosten sinken (positive Bewertung).



Betrieb	Einsparung Busverkehr	geringe Einsparung Busverkehr in Sennestadt (Linien 39, 46/47)	0,0	0,5
	Störungsanfälligkeit	Großteil besonderer Bahnkörper und geradlinige Linienführung --> weniger störungsanfällig	1,0	

Je größer der Anteil des besonderen Bahnkörpers, je weniger enge Gleisradien und je weniger Kreuzungspunkte mit anderen Verkehrsteilnehmern, desto geringer ist die Störungsanfälligkeit (positive Bewertung).

Bewertung Stadtbahnvarianten

Beispiel Variante 3: Dalbke-Heideblümchen

Ziel ist eine attraktive und schnelle Verbindung für die Nutzenden. Eine umwegige Linienführung widerspricht dabei bspw. einer Verkürzung der Reisezeit auf der betrachteten Relation. Ein deutlicher Reisezeitgewinn wird positiv bewertet, ein nennenswerter Reisezeitverlust negativ; keine bzw. geringe Veränderungen neutral.



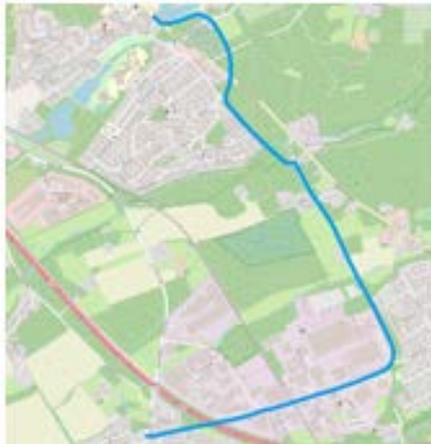
Fahrgast	Reisezeit	Verbesserung der Reisezeit nach Dalbke/Heideblümchen; keine Verbesserung in den Norden und Süden	0,0	0,0
	Umstiege	Verringerung der Umstiege in den Süden (1 Umstieg) und nach Dalbke/Heideblümchen (2 Umstiege); keine Veränderung der Umstiege in den Norden	0,0	

Direkte Verbindungen tragen zur Reduzierung von Umstiegen bei. Je weniger Umstiege, desto eher wählen Fahrgäste diese Verbindung (positive Bewertung).

Bewertung Stadtbahnvarianten

Beispiel Variante 3: Dalbke-Heideblümchen

Je größer die Eingriffe in das Erscheinungsbild des Straßenraums und je größer der Flächenverbrauch außerhalb des vorhandenen Straßenraums (auf sensiblen Flächen), desto negativer die Bewertung.



Allgemeinheit	Streckensensitivität/ Städtebau	Flächenverbrauch auf sensiblen Flächen (nördl. der Paderborner Str., östlich Morsestr. und am Endpunkt/Verknüpfungspunkt Heideblümchen (u.a. Wende Bus))	-1,0	-0,5
	Klima- und Umweltschutz	Einsparung von Emissionen gering	0,0	

*Die Reduzierung von Emissionen ist durch das Zusammenspiel attraktiver ÖPNV-Verbindungen, dem Modal-Shift (vom MIV zum ÖV) sowie der Stärkung des Umweltverbunds möglich.
Je höher die Einsparung von Emissionen, desto besser fällt die Bewertung aus.*

Bewertungsmatrix Varianten auf Platz 4

Bewertung Stadtbahnvarianten

Variante 1: Bahnhof Sennestadt



Stadt	Investitionen/ Wirtschaftlichkeit	Bauwerke oder aufwendige Signalisierung am Bahnhof Sennestadt notwendig; 6,5 km (davon 85% besonderer Bahnkörper)	-1,0	-0,5
	Stärkung des Umweltverbunds	Nachfragepotential: 1.101 EGW/km	0,0	
Betrieb	Einsparung Busverkehr	teilweise Einsparung Busverkehr in Sennestadt (Linien 37, 46/47)	0,0	-0,5
	Störungsanfälligkeit	Großteil straßenbündiger Bahnkörper ab Kreuzkirche, enge Radien --> störungsanfällig	-1,0	

Bewertung Stadtbahnvarianten

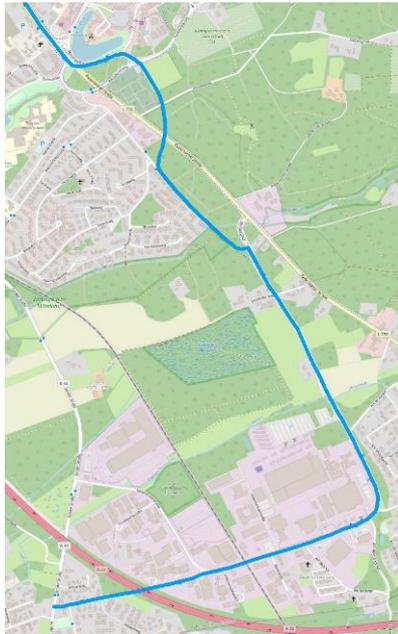
Variante 1: Bahnhof Sennestadt



Fahrgast	Reisezeit	Verbesserung der Reisezeit Süden; keine Verbesserung in den Norden und nach Dalbke/Heideblümchen	0,0	0,0
	Umstiege	Verringerung der Umstiege in den Süden (2 Umstiege) und nach Dalbke/Heideblümchen (1 Umstieg); keine Veränderung der Umstiege in den Norden	0,0	
Allgemeinheit	Streckensensitivität/ Städtebau	Flächenverbrauch, aber nicht auf sensitiven Flächen	0,0	0,0
	Klima- und Umweltschutz	Einsparung von Emissionen mittelmäßig	0,0	

Bewertung Stadtbahnvarianten

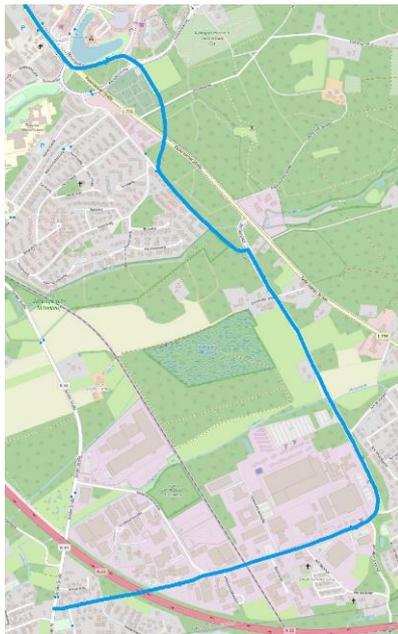
Variante 3: Dalbke-Heideblümchen



Stadt	Investitionen/ Wirtschaftlichkeit	Anschluss Kreuzkirche (Kreisverkehr/Brücke) schwierig, Überführung bei Kreuzung mit SPNV notwendig; 9,2 km (davon 80% besonderer Bahnkörper)	-1,0	-0,5
	Stärkung des Umweltverbunds	Nachfragepotential: 1.115 EGW/km	0,0	
Betrieb	Einsparung Busverkehr	geringe Einsparung Busverkehr in Sennestadt (Linien 39, 46/47)	0,0	0,5
	Störungsanfälligkeit	Großteil besonderer Bahnkörper und geradlinige Linienführung --> weniger störungsanfällig	1,0	

Bewertung Stadtbahnvarianten

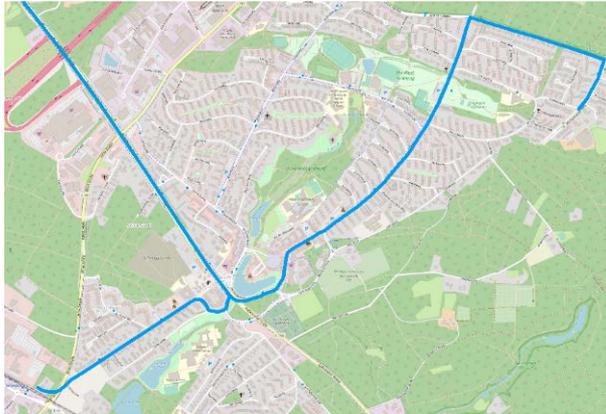
Variante 3: Dalbke-Heideblümchen



Fahrgast	Reisezeit	Verbesserung der Reisezeit nach Dalbke/Heideblümchen; keine Verbesserung in den Norden und Süden	0,0	0,0
	Umstiege	Verringerung der Umstiege in den Süden (1 Umstieg) und nach Dalbke/Heideblümchen (2 Umstiege); keine Veränderung der Umstiege in den Norden	0,0	
Allgemeinheit	Streckensensitivität/ Städtebau	Flächenverbrauch auf sensitiven Flächen (nördl. der Paderborner Str., östlich Morsestr. und am Endpunkt/Verknüpfungspunkt Heideblümchen (u.a. Wende Bus))	-1,0	-0,5
	Klima- und Umweltschutz	Einsparung von Emissionen gering	0,0	

Bewertung Stadtbahnvarianten

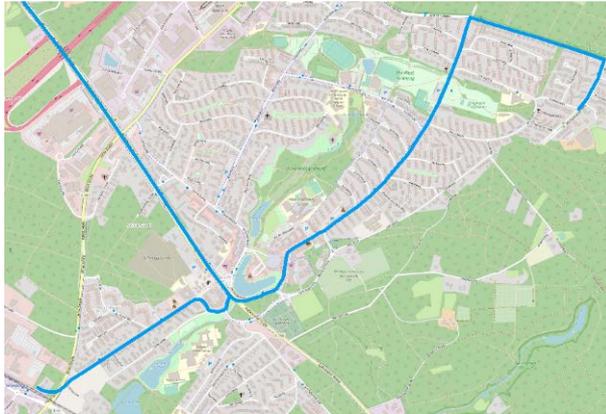
Variante 13: Split Württemberger Allee/ Bahnhof Sennestadt



Stadt	Investitionen/ Wirtschaftlichkeit	Bauwerke oder aufwendige Signalisierung notwendig; 9,4 km (davon 70% besonderer Bahnkörper) - Förderfähigkeit bedroht	-1,0	-1,0
	Stärkung des Umweltverbunds	Nachfragepotential: 998 EGW/km	-1,0	
Betrieb	Einsparung Busverkehr	große Einsparung Busverkehr in Sennestadt (Linie 37, 135)	1,0	0,0
	Störungsanfälligkeit	Großteil straßenbündiger Bahnkörper ab Kreuzkirche, mehrere enge Radien --> störungsanfällig	-1,0	

Bewertung Stadtbahnvarianten

Variante 13: Split Württemberger Allee/ Bahnhof Sennestadt

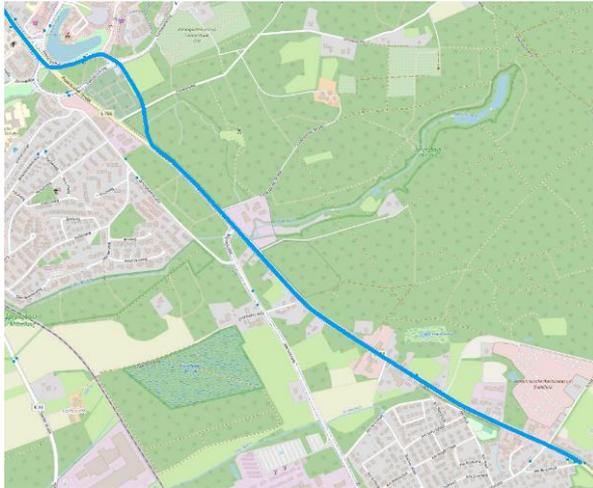


Fahrgast	Reisezeit	Verbesserung der Reisezeit in den Norden und Süden; keine Verbesserung nach Dalbke/Heideblümchen Aber: da Split nur 20-Minutentakt ab Kreuzkirche	1,0	1,0
	Umstiege	Verringerung der Umstiege in den Norden (1 Umstieg), Süden (2 Umstiege) und nach Dalbke/Heideblümchen (1 Umstieg)	1,0	
Allgemeinheit	Streckensensitivität/ Städtebau	Flächenverbrauch auf sensiblen Flächen (nördl. des Senner Hellwegs für besonderen Bahnkörper)	-1,0	-0,5
	Klima- und Umweltschutz	Einsparung von Emissionen unwahrscheinlich (Bahnhof Sennestadt) bzw. möglich (Württembergischer Allee)	0,0	

Bewertungsmatrix Varianten auf Platz 3

Bewertung Stadtbahnvarianten

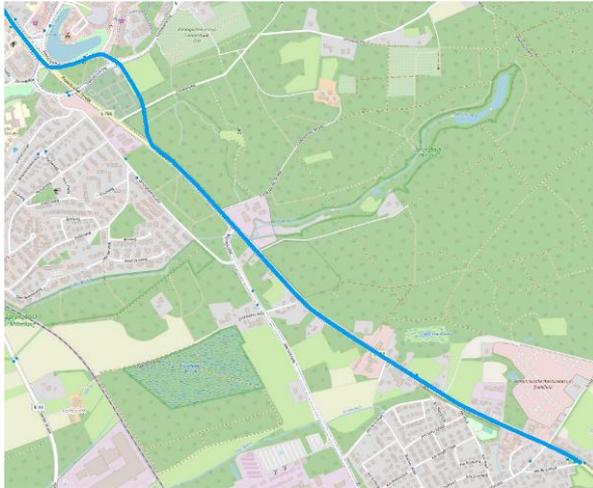
Variante 2: Dalbke



Stadt	Investitionen/ Wirtschaftlichkeit	Anschluss Kreuzkirche (Kreisverkehr/Brücke) schwierig; 8 km (davon 85% besonderer Bahnkörper)	0,0	0,0
	Stärkung des Umweltverbunds	Nachfragepotential: 1.008 EGW/km	0,0	
Betrieb	Einsparung Busverkehr	geringe Einsparung Busverkehr in Sennestadt (Linie 39, 46/47)	0,0	0,5
	Störungsanfälligkeit	Großteil besonderer Bahnkörper und geradlinige Linienführung --> weniger störungsanfällig	1,0	

Bewertung Stadtbahnvarianten

Variante 2: Dalbke



Fahrgast	Reisezeit	Verbesserung der Reisezeit nach Dalbke/Heideblümchen; keine Verbesserung in den Norden und Süden	0,0	0,0
	Umstiege	Verringerung der Umstiege in den Süden (1 Umstieg) und nach Dalbke/Heideblümchen (2 Umstiege); keine Veränderung der Umstiege in den Norden	0,0	
Allgemeinheit	Streckensensitivität/ Städtebau	Flächenverbrauch auf sensiblen Flächen (nördl. der Paderborner Str. und am Endpunkt/Verknüpfungspunkt Dalbke (u.a. Wende Bus))	-1,0	-0,5
	Klima- und Umweltschutz	Einsparung von Emissionen mittelmäßig	0,0	

Bewertung Stadtbahnvarianten

Variante 4: Ehrenbergplatz



Stadt	Investitionen/ Wirtschaftlichkeit	keine Bauwerke notwendig; 6,2 km (davon 90% besonderer Bahnkörper)	1,0	0,5
	Stärkung des Umweltverbunds	Nachfragepotential: 1.162 EGW/km	0,0	
Betrieb	Einsparung Busverkehr	keine Einsparung Busverkehr in Sennestadt	-1,0	-0,5
	Störungsanfälligkeit	Großteil besonderer Bahnkörper und geradlinige Linienführung --> weniger störungsanfällig Endpunkt am Ehrenbergplatz durch Konflikte mit den übrigen Verkehrsteilnehmern --> störungsanfällig	0,0	

Bewertung Stadtbahnvarianten

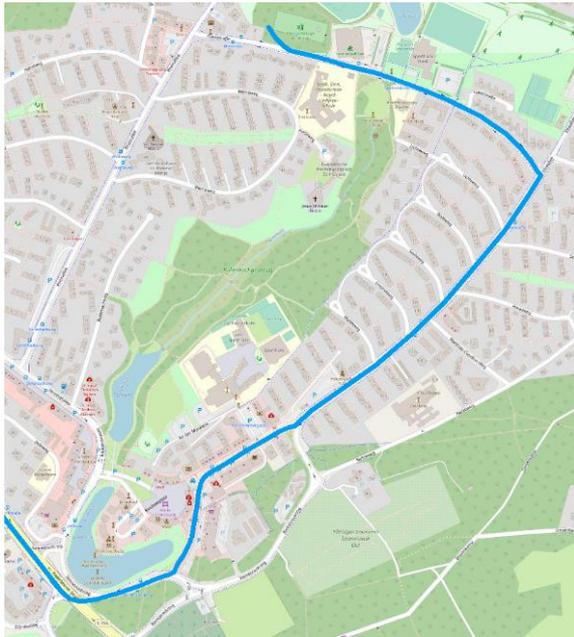
Variante 4: Ehrenbergplatz



Fahrgast	Reisezeit	Keine Verbesserung der Reisezeit in den Norden, Süden oder nach Dalbke/Heideblümchen	0,0	0,0
	Umstiege	Verringerung der Umstiege in den Süden (1 Umstieg) und nach Dalbke/Heideblümchen (1 Umstieg); keine Veränderung der Umstiege in den Norden	0,0	
Allgemeinheit	Streckensensitivität/ Städtebau	Flächenverbrauch, aber nicht auf sensiblen Flächen	0,0	0,0
	Klima- und Umweltschutz	Verlängerung der Strecke zu kurz; Einsparung von Emissionen gering	0,0	

Bewertung Stadtbahnvarianten

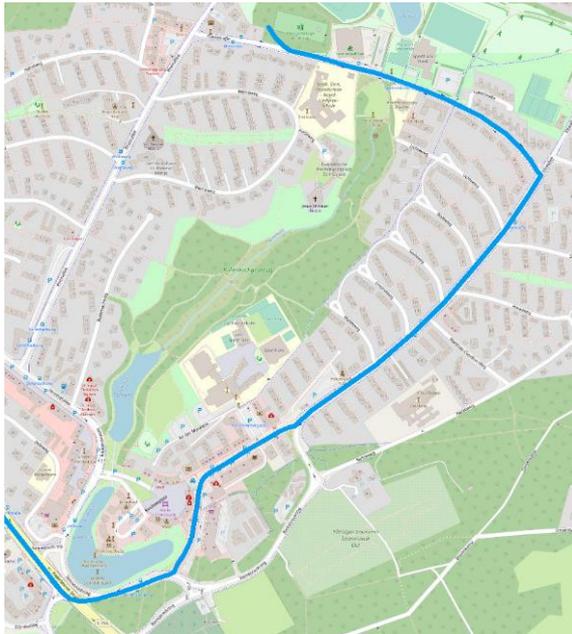
Variante 6: Rheinallee



Stadt	Investitionen/ Wirtschaftlichkeit	keine Bauwerke notwendig; 7,4 km (davon 75% besonderer Bahnkörper) - Förderfähigkeit bedroht	-1,0	-0,5
	Stärkung des Umweltverbunds	Nachfragepotential: 1.167 EGW/km	0,0	
Betrieb	Einsparung Busverkehr	geringe Einsparung Busverkehr in Sennestadt (Linie 135)	0,0	-0,5
	Störungsanfälligkeit	Großteil straßenbündiger Bahnkörper ab Kreuzkirche --> störungsanfällig	-1,0	

Bewertung Stadtbahnvarianten

Variante 6: Rheinallee



Fahrgast	Reisezeit	Verbesserung der Reisezeit in den Norden; keine Verbesserung in den Süden und nach Dalbke/Heideblümchen	1,0	1,0
	Umstiege	Verringerung der Umstiege in den Norden (1 Umstieg), Süden (1 Umstieg) und nach Dalbke/Heideblümchen (1 Umstieg)	1,0	
Allgemeinheit	Streckensensitivität/ Städtebau	Flächenverbrauch auf sensiblen Flächen (im Bereich der Endhaltestelle Rheinallee (Grünzug))	-1,0	0,0
	Klima- und Umweltschutz	Einsparung von Emissionen durch Verlagerung von MIV auf ÖV bzw. von Bus auf Stadtbahn realistisch	1,0	

Bewertung Stadtbahnvarianten

Variante 7: Analog Linie 135



Stadt	Investitionen/ Wirtschaftlichkeit	keine Bauwerke notwendig; 9,2 km (davon 75% besonderer Bahnkörper) - Förderfähigkeit bedroht	-1,0	-0,5
	Stärkung des Umweltverbunds	Nachfragepotential: 1.035 EGW/km	0,0	
Betrieb	Einsparung Busverkehr	große Einsparung Busverkehr in Sennestadt (Linie 135)	1,0	0,0
	Störungsanfälligkeit	Großteil straßenbündiger Bahnkörper ab Kreuzkirche --> störungsanfällig	-1,0	

Bewertung Stadtbahnvarianten

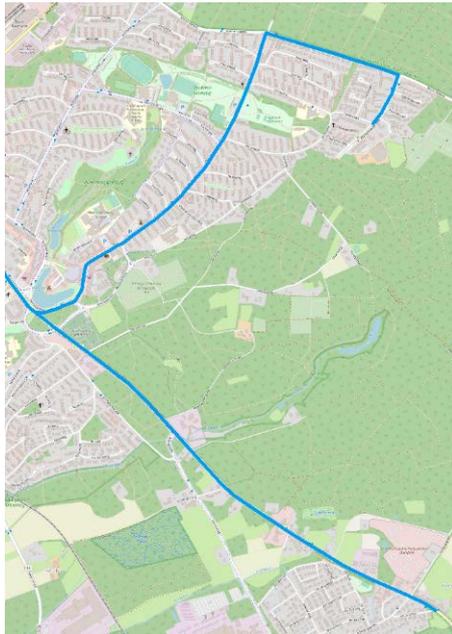
Variante 7: Analog Linie 135



Fahrgast	Reisezeit	Keine Verbesserung der Reisezeit in den Norden, Süden oder nach Dalbke/Heideblümchen	0,0	0,5
	Umstiege	Verringerung der Umstiege in den Norden (1 Umstieg), Süden (1 Umstieg) und nach Dalbke/Heideblümchen (1 Umstieg)	1,0	
Allgemeinheit	Streckensensitivität/ Städtebau	Flächenverbrauch auf sensiblen Flächen (nördl. des Senner Hellwegs für besonderen Bahnkörper)	-1,0	0,0
	Klima- und Umweltschutz	Einsparung von Emissionen mittelmäßig	1,0	

Bewertung Stadtbahnvarianten

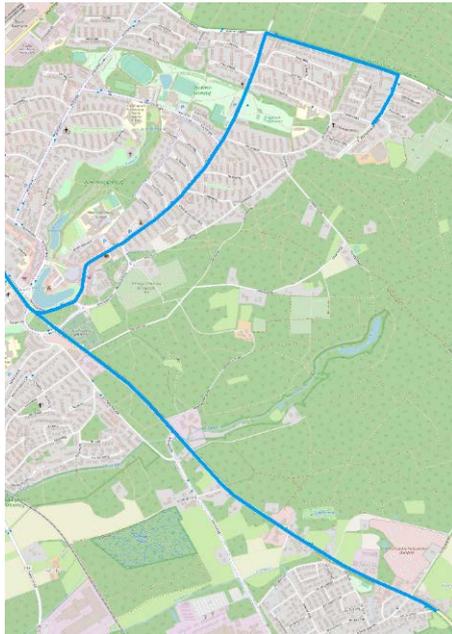
Variante 11: Split Württemberger Allee/ Dalbke



Stadt	Investitionen/ Wirtschaftlichkeit	keine Bauwerke notwendig; 10,8 km (davon 70% besonderer Bahnkörper) - Förderfähigkeit bedroht	-1,0	-1,0
	Stärkung des Umweltverbunds	Nachfragepotential: 948 EGW/km	-1,0	
Betrieb	Einsparung Busverkehr	große Einsparung Busverkehr in Sennestadt (Linien 39, 135)	1,0	0,5
	Störungsanfälligkeit	Vor- und Nachteil der beiden Teilvarianten hebt sich auf	0,0	

Bewertung Stadtbahnvarianten

Variante 11: Split Württemberger Allee/ Dalbke



Fahrgast	Reisezeit	Verbesserung der Reisezeit in den Norden und nach Dalbke/Heideblümchen; keine Verbesserung in den Süden Aber: da Split nur 20-Minutentakt ab Kreuzkirche	1,0	1,0
	Umstiege	Verringerung der Umstiege in den Norden (1 Umstieg), Süden (1 Umstieg) und nach Dalbke/Heideblümchen (2 Umstiege)	1,0	
Allgemeinheit	Streckensensitivität/ Städtebau	Flächenverbrauch auf sensiblen Flächen (nördl. der Paderborner Str. und nördl. des Senner Hellwegs für besonderen Bahnkörper)	-1,0	-0,5
	Klima- und Umweltschutz	Einsparung von Emissionen fraglich (Dalbke) bzw. möglich (Württembergischer Allee)	0,0	

Bewertungsmatrix Varianten auf Platz 2

Bewertung Stadtbahnvarianten

Variante 0: Kreuzkirche



Stadt	Investitionen/ Wirtschaftlichkeit	keine Bauwerke notwendig; 5,4 km (davon 100% besonderer Bahnkörper)	1,0	0,5
	Stärkung des Umweltverbunds	Nachfragepotential: 1.212 Einwohnerequivalent (EGW)/km (EGW = Einwohner, Arbeitsplätze, Schulplätze)	0,0	
Betrieb	Einsparung Busverkehr	keine Einsparung Busverkehr in Sennestadt	-1,0	0,0
	Störungsanfälligkeit	100% besonderer Bahnkörper und geradlinige Linienführung --> weniger störungsanfällig	1,0	

Bewertung Stadtbahnvarianten

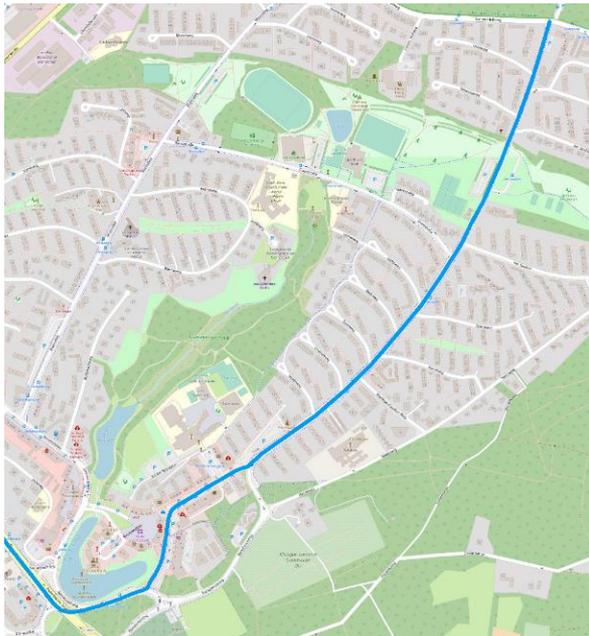
Variante 0: Kreuzkirche



Fahrgast	Reisezeit	Keine Verbesserung der Reisezeit in den Norden, Süden oder nach Dalbke/Heideblümchen	0,0	0,0
	Umstiege	Verringerung der Umstiege in den Süden (1 Umstieg) und nach Dalbke/Heideblümchen (1 Umstieg); keine Veränderung der Umstiege in den Norden	0,0	
Allgemeinheit	Streckensensitivität/ Städtebau	Flächenverbrauch, aber nicht auf sensitiven Flächen	0,0	0,0
	Klima- und Umweltschutz	Verlängerung der Strecke zu kurz; Einsparung von Emissionen gering	0,0	

Bewertung Stadtbahnvarianten

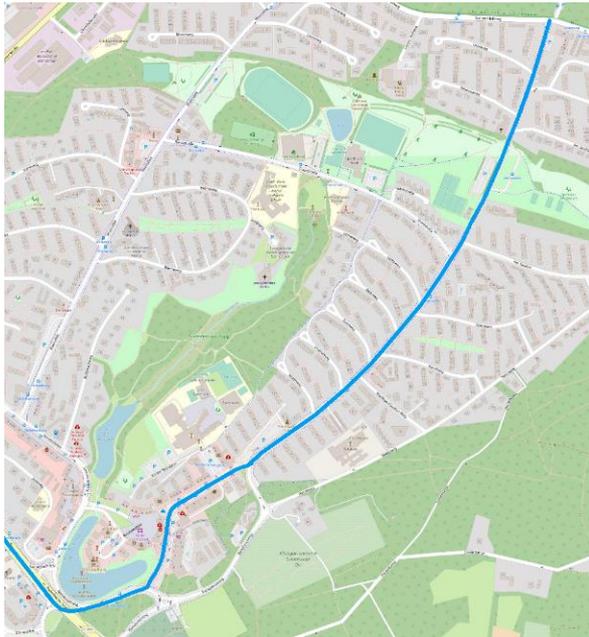
Variante 8: Elbeallee/ Senner Hellweg



Stadt	Investitionen/ Wirtschaftlichkeit	keine Bauwerke notwendig; 7,3 km (davon 75% besonderer Bahnkörper) - Förderfähigkeit bedroht	-1,0	-0,5
	Stärkung des Umweltverbunds	Nachfragepotential: 1.119 EGW/km	0,0	
Betrieb	Einsparung Busverkehr	geringe Einsparung Busverkehr in Sennestadt (Linie 135)	0,0	-0,5
	Störungsanfälligkeit	Großteil straßenbündiger Bahnkörper ab Kreuzkirche --> störungsanfällig	-1,0	

Bewertung Stadtbahnvarianten

Variante 8: Elbeallee/ Senner Hellweg



Fahrgast	Reisezeit	Verbesserung der Reisezeit in den Norden; keine Verbesserung in den Süden und nach Dalbke/Heideblümchen	1,0	1,0
	Umstiege	Verringerung der Umstiege in den Norden (1 Umstieg), Süden (1 Umstieg) und nach Dalbke/Heideblümchen (1 Umstieg)	1,0	
Allgemeinheit	Streckensensitivität/ Städtebau	Flächenverbrauch, aber nicht auf sensitiven Flächen	0,0	0,5
	Klima- und Umweltschutz	Einsparung von Emissionen durch Verlagerung von MIV auf ÖV bzw. von Bus auf Stadtbahn realistisch	1,0	

Bewertung Stadtbahnvarianten

Variante 9: Senner Hellweg/ Württembergischer Allee



Stadt	Investitionen/ Wirtschaftlichkeit	keine Bauwerke notwendig; Lange Strecke (8 km) (davon 80% besonderer Bahnkörper) - Förderfähigkeit bedroht	-1,0	-0,5
	Stärkung des Umweltverbunds	Nachfragepotential: 1.067 EGW/km	0,0	
Betrieb	Einsparung Busverkehr	große Einsparung Busverkehr in Sennestadt (Linie 135)	1,0	0,0
	Störungsanfälligkeit	Großteil straßenbündiger Bahnkörper ab Kreuzkirche, 1 enger Radius --> störungsanfällig	-1,0	

Bewertung Stadtbahnvarianten

Variante 9: Senner Hellweg/ Württembergischer Allee



Fahrgast	Reisezeit	Verbesserung der Reisezeit in den Norden; keine Verbesserung in den Süden und nach Dalbke/Heideblümchen	1,0	1,0
	Umstiege	Verringerung der Umstiege in den Norden (1 Umstieg), Süden (1 Umstieg) und nach Dalbke/Heideblümchen (1 Umstieg)	1,0	
Allgemeinheit	Streckensensitivität/ Städtebau	Flächenverbrauch auf sensiblen Flächen (nördl. des Senner Hellwegs für besonderen Bahnkörper)	-1,0	0,0
	Klima- und Umweltschutz	Einsparung von Emissionen durch Verlagerung von MIV auf ÖV bzw. von Bus auf Stadtbahn möglich	1,0	

Bewertung Stadtbahnvarianten

Variante 10: Württemberger Allee



Stadt	Investitionen/ Wirtschaftlichkeit	keine Bauwerke notwendig; 8,3 km (davon 75% besonderer Bahnkörper) - Förderfähigkeit bedroht	-1,0	-0,5
	Stärkung des Umweltverbunds	Nachfragepotential: 1.058 EGW/km	0,0	
Betrieb	Einsparung Busverkehr	große Einsparung Busverkehr in Sennestadt (Linie 135)	1,0	0,0
	Störungsanfälligkeit	Großteil straßenbündiger Bahnkörper ab Kreuzkirche, 2 enge Radien --> störungsanfällig	-1,0	

Bewertung Stadtbahnvarianten

Variante 10: Württemberger Allee



Fahrgast	Reisezeit	Verbesserung der Reisezeit in den Norden; keine Verbesserung in den Süden und nach Dalbke/Heideblümchen	1,0	1,0
	Umstiege	Verringerung der Umstiege in den Norden (1 Umstieg), Süden (1 Umstieg) und nach Dalbke/Heideblümchen (1 Umstieg)	1,0	
Allgemeinheit	Streckensensitivität/ Städtebau	Flächenverbrauch auf sensiblen Flächen (nördl. des Senner Hellwegs für besonderen Bahnkörper)	-1,0	0,0
	Klima- und Umweltschutz	Einsparung von Emissionen durch Verlagerung von MIV auf ÖV bzw. von Bus auf Stadtbahn möglich	1,0	

Bewertung Stadtbahnvarianten

Variante 12: Split Württemberger Allee/ Rheinallee



Stadt	Investitionen/ Wirtschaftlichkeit	keine Bauwerke notwendig; 8,9 km (davon 70% besonderer Bahnkörper) - Förderfähigkeit bedroht	-1,0	-0,5
	Stärkung des Umweltverbunds	Nachfragepotential: 1.059 EGW/km	0,0	
Betrieb	Einsparung Busverkehr	große Einsparung Busverkehr in Sennestadt (Linie 135)	1,0	0,0
	Störungsanfälligkeit	Großteil straßenbündiger Bahnkörper ab Kreuzkirche, 2 enge Radien --> störungsanfällig	-1,0	

Bewertung Stadtbahnvarianten

Variante 12: Split Württemberger Allee/ Rheinallee

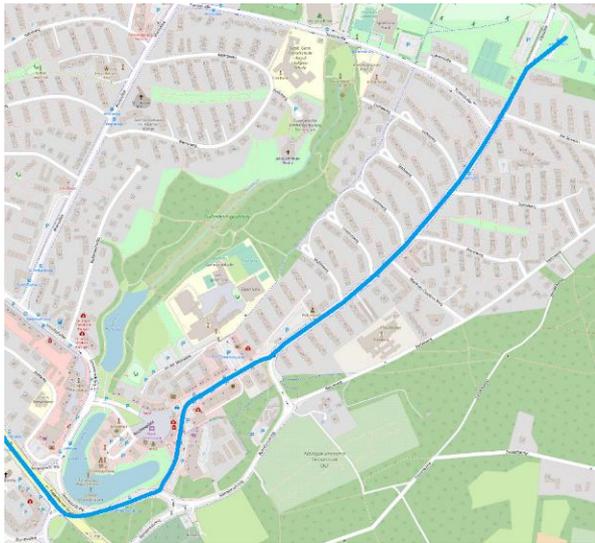


Fahrgast	Reisezeit	Verbesserung der Reisezeit in den Norden und Süden; keine Verbesserung nach Dalbke/Heideblümchen Aber: da Split nur 20-Minutentakt ab Haltestelle Travestraße	1,0	1,0
	Umstiege	Verringerung der Umstiege in den Norden (1 Umstieg), Süden (1 Umstieg) und nach Dalbke/Heideblümchen (1 Umstieg)	1,0	
Allgemeinheit	Streckensensitivität/ Städtebau	Flächenverbrauch auf sensiblen Flächen (im Bereich der Endhaltestelle Rheinallee und nördl. des Senner Hellwegs für besonderen Bahnkörper)	-1,0	0,0
	Klima- und Umweltschutz	Einsparung von Emissionen realistisch (Rheinallee) bzw. möglich (Württembergischer Allee)	1,0	

Bewertungsmatrix Variante auf Platz 1

Bewertung Stadtbahnvarianten

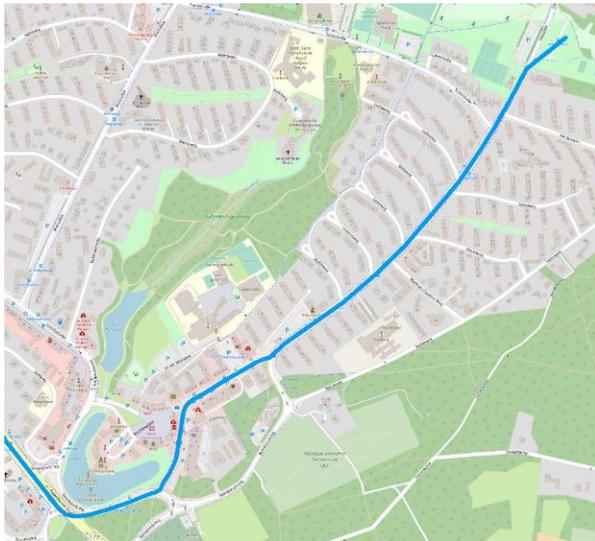
Variante 5: Am Stadion



Stadt	Investitionen/ Wirtschaftlichkeit	keine Bauwerke notwendig; 7 km (davon 85% besonderer Bahnkörper)	1,0	0,5
	Stärkung des Umweltverbunds	Nachfragepotential: 1.165 EGW/km	0,0	
Betrieb	Einsparung Busverkehr	geringe Einsparung Busverkehr in Sennestadt (Linie 135)	0,0	-0,5
	Störungsanfälligkeit	Großteil straßenbündiger Bahnkörper ab Kreuzkirche --> störungsanfällig	-1,0	

Bewertung Stadtbahnvarianten

Variante 5: Am Stadion



Fahrgast	Reisezeit	Verbesserung der Reisezeit in den Norden; keine Verbesserung in den Süden und nach Dalbke/Heideblümchen	1,0	1,0
	Umstiege	Verringerung der Umstiege in den Norden (1 Umstieg), Süden (1 Umstieg) und nach Dalbke/Heideblümchen (1 Umstieg)	1,0	
Allgemeinheit	Streckensensitivität/ Städtebau	Flächenverbrauch auf sensiblen Flächen (im Bereich der Endhaltestelle Am Stadion (Grünzug))	-1,0	0,0
	Klima- und Umweltschutz	Einsparung von Emissionen durch Verlagerung von MIV auf ÖV bzw. von Bus auf Stadtbahn realistisch	1,0	

Bewertung Stadtbahnvarianten

Ergebnis

Bewertung Stadtbahnvarianten

Ergebnis



	Variante 0 Kreuzkirche	Variante 1 Bahnhof Sennestadt	Variante 2 Dalbke	Variante 3 Heideblümchen	Variante 4 Ehrenbergplatz	Variante 5 Am Stadion	Variante 6 Rheinallee	Variante 7 Analog Linie 135	Variante 8 Elbeallee/ Senner Hellweg	Variante 9 Senner Hellweg/ Württembergischer Allee	Variante 10 Württembergischer Allee
Summe	0,5	-1,0	0,0	-0,5	0,0	1,0	0,0	0,0	0,5	0,5	0,5
Platzierung	2	4	3	4	3	1	3	3	2	2	2

	Split Variante 11 Württembergischer Allee und Dalbke	Split Variante 12 Württembergischer Allee und Rheinallee	Split Variante 13 Württembergischer Allee und Bf.
Summe	0,0	0,5	-0,5
Platzierung	3	2	4

Varianten 5 und 8
sowie Varianten 9
und 10 werden
zusammengeführt

	Platzierung
Variante 5: Am Stadion	1
Variante 0: Kreuzkirche	2
Variante 8: Elbeallee/Senner Hellweg	2
Variante 9: Senner Hellweg/ Württembergischer Allee	2
Variante 10: Württembergischer Allee	2
Variante 12: Württembergischer Allee und Rheinallee	2
Variante 2: Dalbke	3
Variante 4: Ehrenbergplatz	3
Variante 6: Rheinallee	3
Variante 7: Analog Linie 135	3
Variante 11: Württembergischer Allee und Dalbke	3
Variante 1: Bahnhof Sennestadt	4
Variante 3: Dalbke-Heideblümchen	4
Variante 13: Württembergischer Allee und Bahnhof Sennestadt	4

Weiterverfolgung
der Plätze 1 und 2

Am besten bewertete Varianten

Kreuzkirche (Variante 0)



Am Stadion (Varianten
5+8)



Am besten bewertete Varianten

Württembergischer Allee
(Varianten 9+10)



Split-Variante Württembergischer
Allee/Rheinallee
(Variante 12)

