

# **Nahverkehrskonzept für den Bielefelder Süden**

## **Bewertung der StadtBahn-Varianten**

Stand 11.2021

# Zielsetzung

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

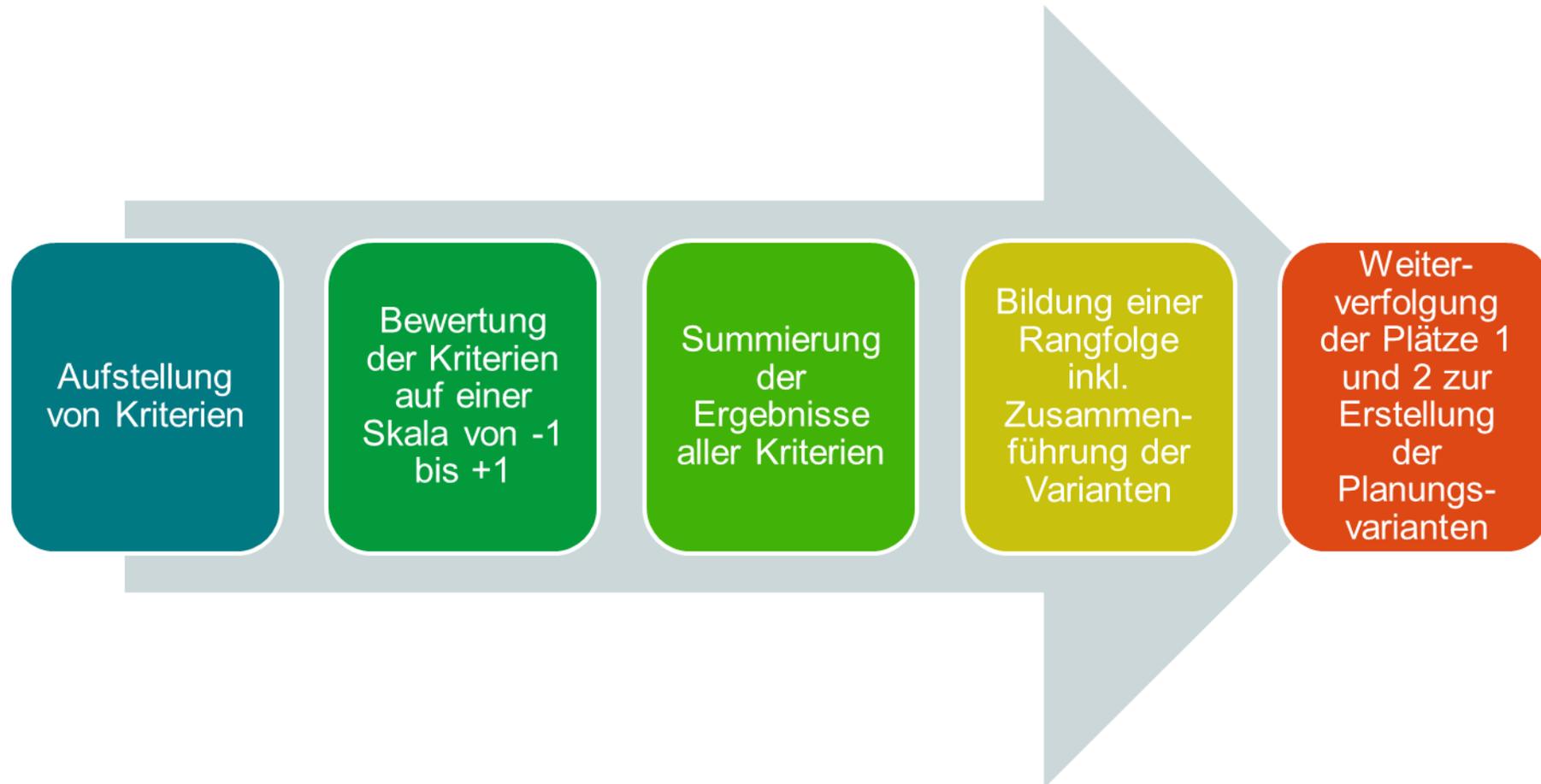
- Das für die Bewertung ausgewählte Vorgehen
- Die Erläuterung der Bewertungskriterien anhand eines Beispiels (Variante 3)
- Die Bewertung der einzelnen Varianten (nach Endplatzierung sortiert)
- Die Endergebnisse der Bewertung sowie
- Die 4 Stadtbahnvarianten, die weiterbetrachtet wurden für die Planungsvarianten



# Bewertung StadtBahn-Varianten

## Vorgehen und Kriterien

# Vorgehen

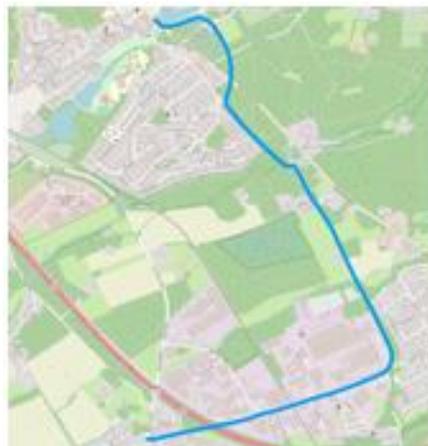


# Beispiel Variante 3: Dalbke-Heideblümchen

Platzierung  
5

*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).*



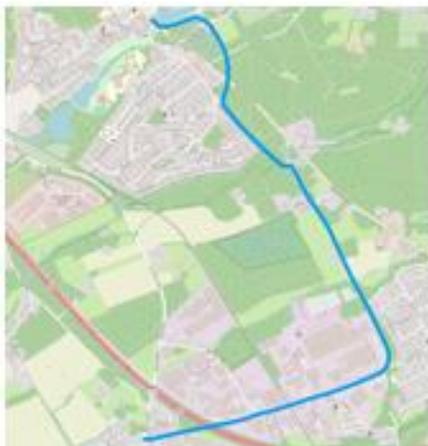
<b>Stadt</b>	<b>Investitionen/ Wirtschaftlichkeit</b>	Anschluss Kreuzkirche (Kreisverkehr/Brücke) schwierig, Überführung bei Kreuzung mit SPNV notwendig; 9,2 km (davon 80% besonderer Bahnkörper)	-1,0	-0,5
	<b>Stärkung des Umweltverbunds</b>	Nachfragepotential: 2.409 EGW/km	0,0	

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

# Beispiel Variante 3: Dalbke-Heideblümchen

Platzierung  
5

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



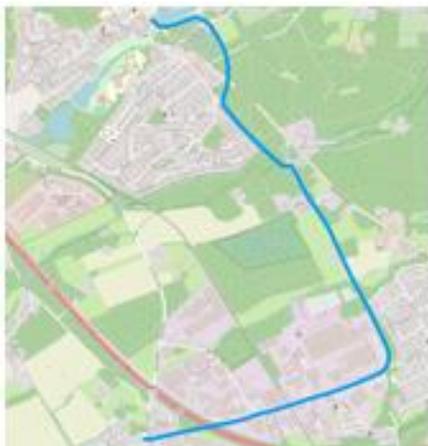
<b>Betrieb</b>	<b>Einsparung Busverkehr</b>	geringe Einsparung Busverkehr in Sennestadt (Linien 39, 46/47)	<b>0,0</b>	<b>0,5</b>
	<b>Störungsanfälligkeit</b>	Großteil besonderer Bahnkörper und geradlinige Linienführung --> weniger störungsanfällig	<b>1,0</b>	

*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).*

# Beispiel Variante 3: Dalbke-Heideblümchen

Platzierung  
5

*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.*



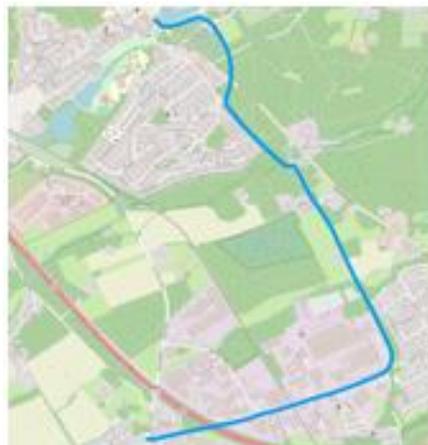
<b>Fahrgast</b>	<b>Reisezeit</b>	Verbesserung der Reisezeit nach Dalbke/Heideblümchen; keine Verbesserung in den Norden und Süden	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
	<b>Umstiege</b>	Verringerung der Umstiege in den Süden (1 Umstieg) und nach Dalbke/Heideblümchen (2 Umstiege); keine Veränderung der Umstiege in den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

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

# Beispiel Variante 3: Dalbke-Heideblümchen

Platzierung  
5

*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.*



<b>Allgemeinheit</b>	<b>Streckensensitivität / Städtebau</b>	Flächenverbrauch auf sensiblen Flächen (nördl. Der Paderborner Str. und am End-/Verknüpfungspunkt Heideblümchen (u.a. Wende Bus))	-1,0	<b>-0,5</b>
	<b>Klima- und Umweltschutz</b>	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 5

# Variante 1: Bahnhof Sennestadt

Platzierung

5



<b>Stadt</b>	<b>Investitionen/ Wirtschaftlichkeit</b>	Bauwerke oder aufwendige Signalisierung am Bahnhof Sennestadt notwendig; 6,5 km (davon 85% besonderer Bahnkörper)	-1,0	0,0
	<b>Stärkung des Umweltverbunds</b>	Nachfragepotential: 2.632 EGW/km	1,0	
<b>Betrieb</b>	<b>Einsparung Busverkehr</b>	teilweise Einsparung Busverkehr in Sennestadt (Linien 37, 46/47)	0,0	-0,5
	<b>Störungsanfälligkeit</b>	Großteil straßenbündiger Bahnkörper ab Kreuzkirche, enge Radien --> störungsanfällig	-1,0	

# Variante 1: Bahnhof Sennestadt

Platzierung

5



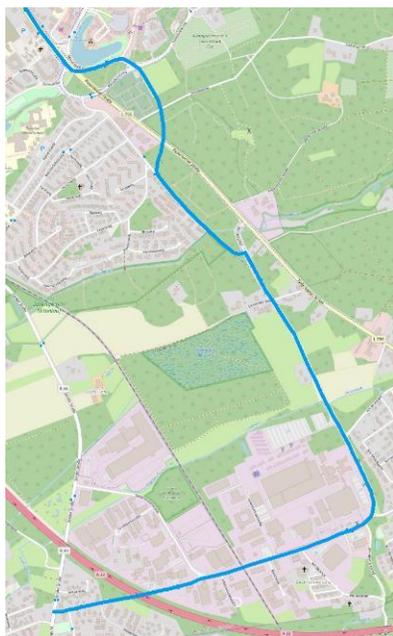
<b>Fahrgast</b>	<b>Reisezeit</b>	Verbesserung der Reisezeit Süden; keine Verbesserung in den Norden und nach Dalbke/Heideblümchen	0,0	0,0
	<b>Umstiege</b>	Verringerung der Umstiege in den Süden (2 Umstiege) und nach Dalbke/Heideblümchen (1 Umstieg); keine Veränderung der Umstiege in den Norden	0,0	

<b>Allgemeinheit</b>	<b>Streckensensitivität / Städtebau</b>	Flächenverbrauch, aber nicht auf sensitiven Flächen	0,0	0,0
	<b>Klima- und Umweltschutz</b>	Einsparung von Emissionen mittelmäßig	0,0	

# Variante 3: Dalbke-Heideblümchen

Platzierung

5



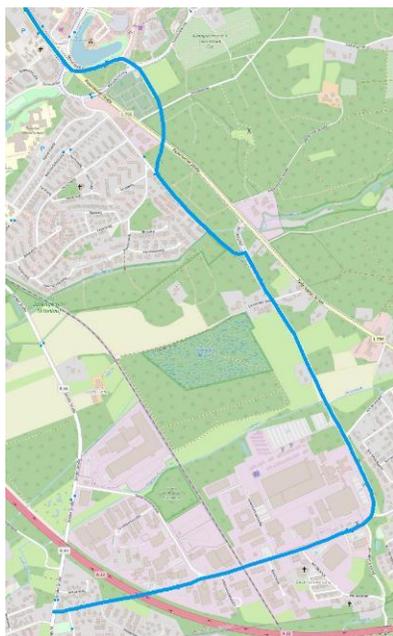
<b>Stadt</b>	<b>Investitionen/ Wirtschaftlichkeit</b>	Anschluss Kreuzkirche (Kreisverkehr/Brücke) schwierig, Überführung bei Kreuzung mit SPNV notwendig; 9,2 km (davon 80% besonderer Bahnkörper)	-1,0	-0,5
	<b>Stärkung des Umweltverbunds</b>	Nachfragepotential: 2.409 EGW/km	0,0	

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

# Variante 3: Dalbke-Heideblümchen

Platzierung

5



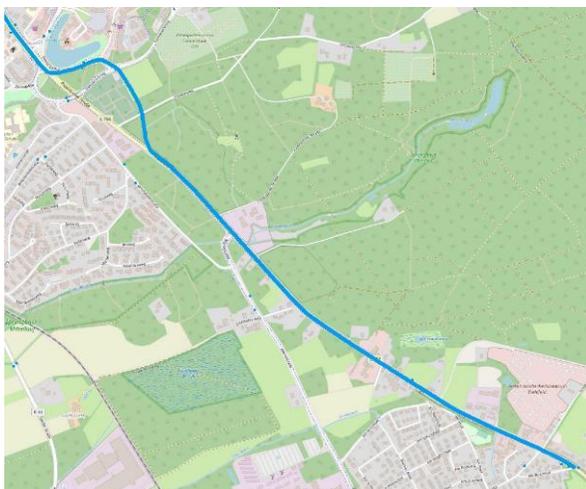
<b>Fahrgast</b>	<b>Reisezeit</b>	Verbesserung der Reisezeit nach Dalbke/Heideblümchen; keine Verbesserung in den Norden und Süden	0,0	0,0
	<b>Umstiege</b>	Verringerung der Umstiege in den Süden (1 Umstieg) und nach Dalbke/Heideblümchen (2 Umstiege); keine Veränderung der Umstiege in den Norden	0,0	
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

# Bewertungsmatrix

## Varianten auf Platz 4

# Variante 2: Dalbke

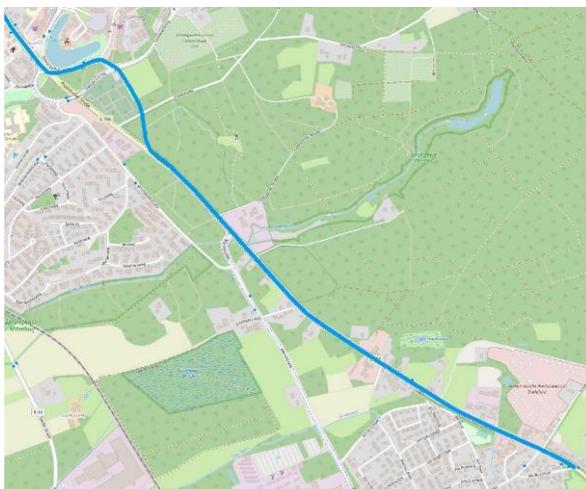
Platzierung  
4



<b>Stadt</b>	<b>Investitionen/ Wirtschaftlichkeit</b>	Anschluss Kreuzkirche (Kreisverkehr/Brücke) schwierig; 8 km (davon 85% besonderer Bahnkörper)	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
	<b>Stärkung des Umweltverbunds</b>	Nachfragepotential: 2.282 EGW/km	<b>0,0</b>	
<b>Betrieb</b>	<b>Einsparung Busverkehr</b>	geringe Einsparung Busverkehr in Sennestadt (Linie 39, 46/47)	<b>0,0</b>	<b>0,5</b>
	<b>Störungsanfälligkeit</b>	Großteil besonderer Bahnkörper und geradlinige Linienführung --> weniger störungsanfällig	<b>1,0</b>	

# Variante 2: Dalbke

Platzierung  
4



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

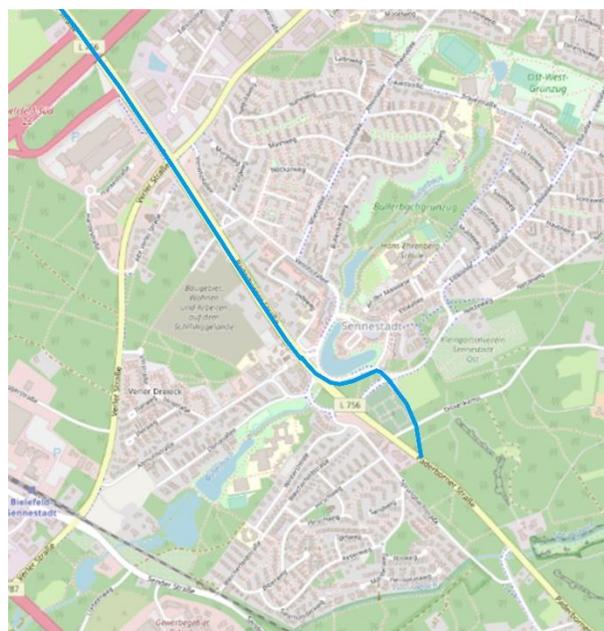
# Bewertungsmatrix

## Varianten auf Platz 3

# Variante 2a: Dalbke Tellenbröcker

Platzierung

3

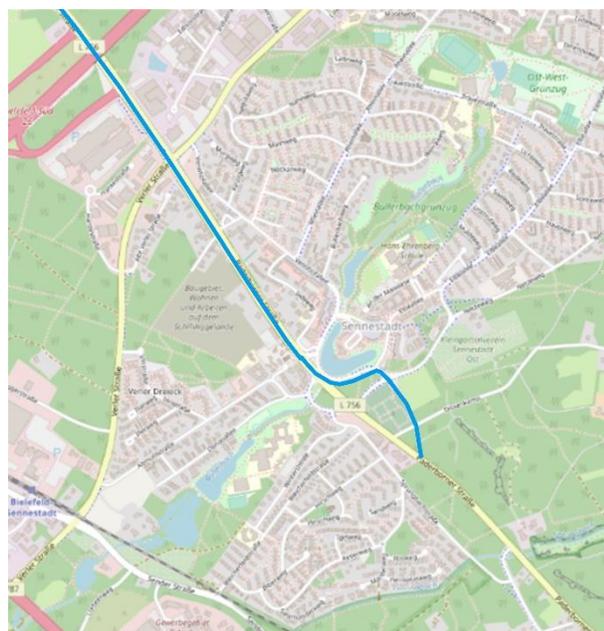


<b>Stadt</b>	<b>Investitionen/ Wirtschaftlichkeit</b>	Anschluss Kreuzkirche (Kreisverkehr/Brücke) schwierig; 6 km (davon 100% besonderer Bahnkörper)	<b>0,0</b>	<b>0,5</b>
	<b>Stärkung des Umweltverbunds</b>	Nachfragepotential: 2.645 EGW/km	<b>1,0</b>	
<b>Betrieb</b>	<b>Einsparung Busverkehr</b>	geringe Einsparung Busverkehr in Sennestadt (Linie 39, 46/47)	<b>0,0</b>	<b>0,5</b>
	<b>Störungsanfälligkeit</b>	Großteil besonderer Bahnkörper und geradlinige Linienführung --> weniger störungsanfällig	<b>1,0</b>	

# Variante 2a: Dalbke Tellenbröker

Platzierung

3

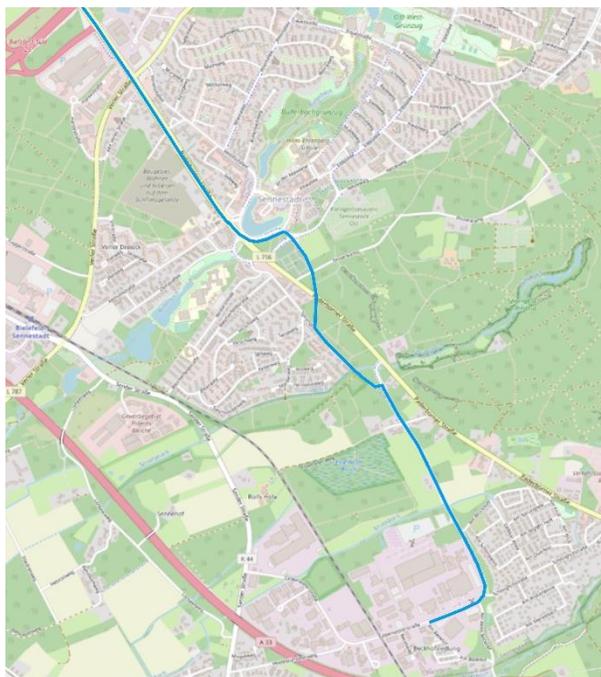


<b>Fahrgast</b>	<b>Reisezeit</b>	Verbesserung der Reisezeit nach Sprungbachstraße, geringere Verbesserung nach Dalbke/Heideblümchen keine Verbesserung in den Norden und Süden	0,0	0,0
	<b>Umstiege</b>	Verringerung der Umstiege in den Süden und nach Dalbke/Heideblümchen keine Veränderung der Umstiege in den Norden	0,0	
<b>Allgemeinheit</b>	<b>Streckensensitivität/ Städtebau</b>	Flächenverbrauch auf sensiblen Flächen (nördl. der Paderborner Str. und am Endpunkt/Verknüpfungspunkt Tellenbröker)	-1,0	-0,5
	<b>Klima- und Umweltschutz</b>	Einsparung von Emissionen mittelmäßig	0,0	

# Variante 3a: Dalbke DMG Mori

Platzierung

3

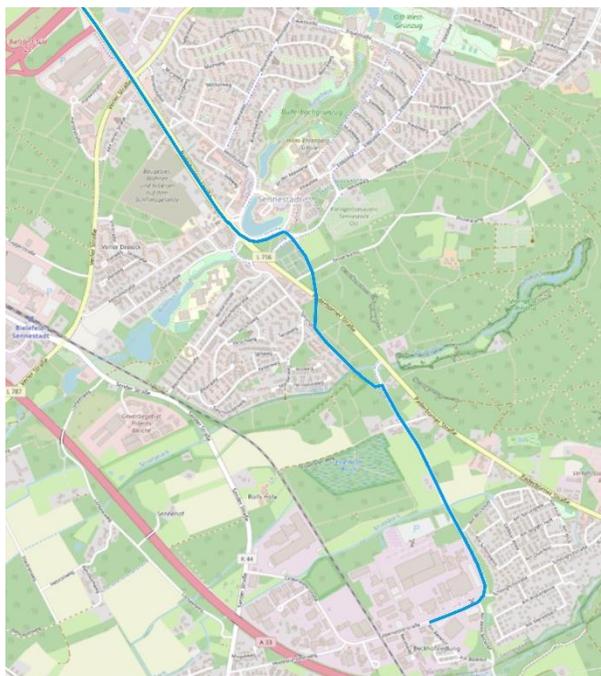


<b>Stadt</b>	<b>Investitionen/ Wirtschaftlichkeit</b>	Anschluss Kreuzkirche (Kreisverkehr/Brücke) schwierig, 8,3 km (davon 90% besonderer Bahnkörper)	<b>0,0</b>	<b>0,5</b>
	<b>Stärkung des Umweltverbunds</b>	Nachfragepotential: 2.504 EGW/km	<b>1,0</b>	
<b>Betrieb</b>	<b>Einsparung Busverkehr</b>	geringe Einsparung Busverkehr in Sennestadt (Linien 39, 46/47)	<b>0,0</b>	<b>0,5</b>
	<b>Störungsanfälligkeit</b>	Großteil besonderer Bahnkörper und geradlinige Linienführung --> weniger störungsanfällig	<b>1,0</b>	

# Variante 3a: Dalbke DMG Mori

Platzierung

3

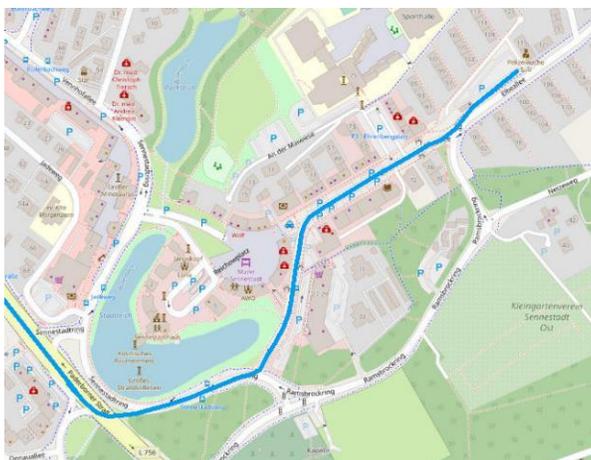


<b>Fahrgast</b>	<b>Reisezeit</b>	Verbesserung der Reisezeit nach Dalbke/Heideblümchen; keine Verbesserung in den Norden und Süden	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
	<b>Umstiege</b>	Verringerung der Umstiege in den Süden (1 Umstieg) und nach Dalbke/Heideblümchen (2 Umstiege); keine Veränderung der Umstiege in den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

# Variante 4: Ehrenbergplatz

Platzierung

3



<b>Stadt</b>	<b>Investitionen/ Wirtschaftlichkeit</b>	keine Bauwerke notwendig; 6,2 km (davon 90% besonderer Bahnkörper)	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>
	<b>Stärkung des Umweltverbunds</b>	Nachfragepotential: 2.846 EGW/km	<b>1,0</b>	
<b>Betrieb</b>	<b>Einsparung Busverkehr</b>	keine Einsparung Busverkehr in Sennestadt	<b>-1,0</b>	<b>-0,5</b>
	<b>Störungsanfälligkeit</b>	Großteil besonderer Bahnkörper und geradlinige Linienführung --> weniger störungsanfällig Endpunkt am Ehrenbergplatz durch Konflikte mit den übrigen Verkehrsteilnehmern --> störungsanfällig	<b>0,0</b>	

# Variante 4: Ehrenbergplatz

Platzierung

3

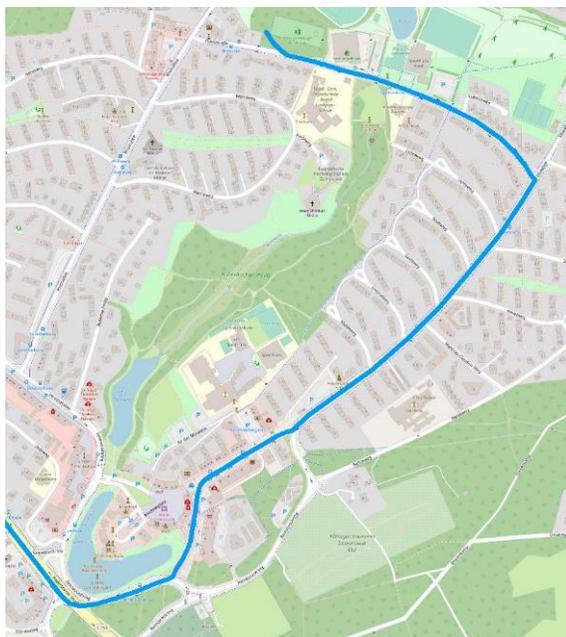


<b>Fahrgast</b>	<b>Reisezeit</b>	Keine Verbesserung der Reisezeit in den Norden, Süden oder nach Dalbke/Heideblümchen	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
	<b>Umstiege</b>	Verringerung der Umstiege in den Süden (1 Umstieg) und nach Dalbke/Heideblümchen (1 Umstieg); keine Veränderung der Umstiege in den Norden	<b>0,0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

# Variante 6: Rheinallee

Platzierung

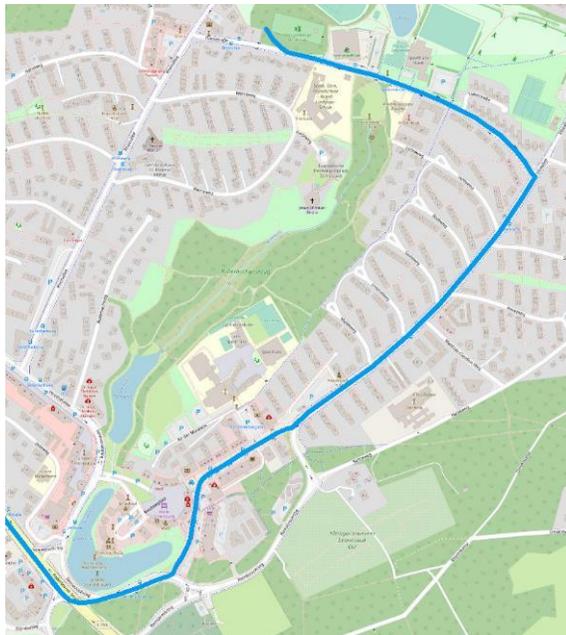
3



<b>Stadt</b>	<b>Investitionen/ Wirtschaftlichkeit</b>	keine Bauwerke notwendig; 7,4 km (davon 75% besonderer Bahnkörper) - Förderfähigkeit bedroht	<b>-1,0</b>	<b>0,0</b>
	<b>Stärkung des Umweltverbunds</b>	Nachfragepotential: 3.055 EGW/km	<b>1,0</b>	
<b>Betrieb</b>	<b>Einsparung Busverkehr</b>	geringe Einsparung Busverkehr in Sennestadt (Linie 135)	<b>0,0</b>	<b>-0,5</b>
	<b>Störungsanfälligkeit</b>	Großteil straßenbündiger Bahnkörper ab Kreuzkirche --> störungsanfällig	<b>-1,0</b>	

# Variante 6: Rheinallee

Platzierung  
3



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

# Variante 7: Analog Linie 135

Platzierung

3



<b>Stadt</b>	<b>Investitionen/ Wirtschaftlichkeit</b>	keine Bauwerke notwendig; 9,2 km (davon 75% besonderer Bahnkörper) Förderfähigkeit bedroht	<b>-1,0</b>	<b>0,0</b>
	<b>Stärkung des Umweltverbunds</b>	Nachfragepotential: 2.741 EGW/km	<b>1,0</b>	
<b>Betrieb</b>	<b>Einsparung Busverkehr</b>	große Einsparung Busverkehr in Sennestadt (Linie 135)	<b>1,0</b>	<b>0,0</b>
	<b>Störungsanfälligkeit</b>	Großteil straßenbündiger Bahnkörper ab Kreuzkirche --> störungsanfällig	<b>-1,0</b>	

# Variante 7: Analog Linie 135

Platzierung  
3

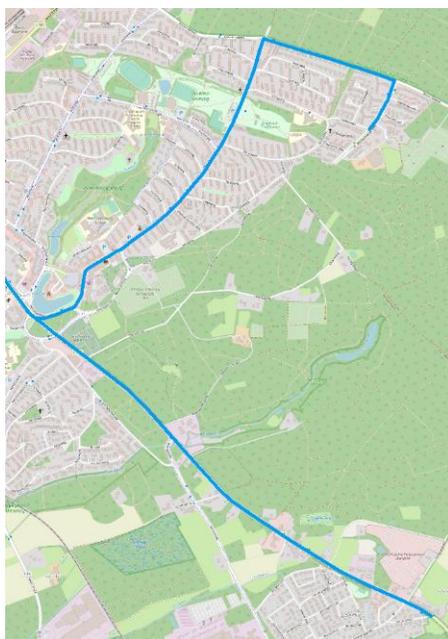


<b>Fahrgast</b>	<b>Reisezeit</b>	Keine Verbesserung der Reisezeit in den Norden, Süden oder nach Dalbke/Heideblümchen	0,0	0,5
	<b>Umstiege</b>	Verringerung der Umstiege in den Norden (1 Umstieg), Süden (1 Umstieg) und nach Dalbke/Heideblümchen (1 Umstieg)	1,0	
<b>Allgemeinheit</b>	<b>Streckensensitivität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

# Variante 11: Split Württemberger Allee/ Dalbke

Platzierung

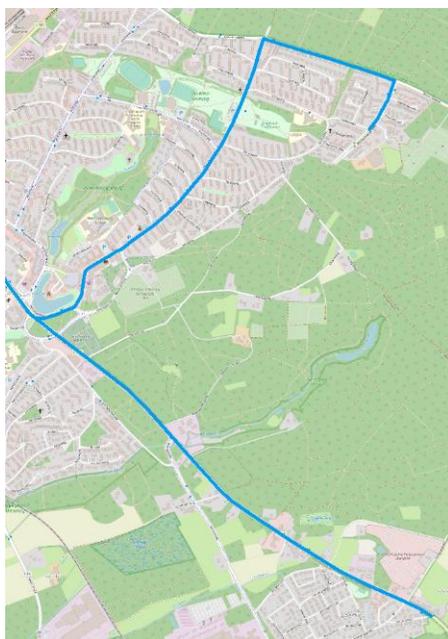
3



<b>Stadt</b>	<b>Investitionen/ Wirtschaftlichkeit</b>	keine Bauwerke notwendig; 10,8 km (davon 70% besonderer Bahnkörper) - Förderfähigkeit bedroht	-1,0	-0,5
	<b>Stärkung des Umweltverbunds</b>	Nachfragepotential: 2.263 EGW/km	0,0	
<b>Betrieb</b>	<b>Einsparung Busverkehr</b>	große Einsparung Busverkehr in Sennestadt (Linien 39, 135)	1,0	0,5
	<b>Störungsanfälligkeit</b>	Vor- und Nachteil der beiden Teilvarianten hebt sich auf	0,0	

# Variante 11: Split Württemberger Allee/ Dalbke

Platzierung  
3

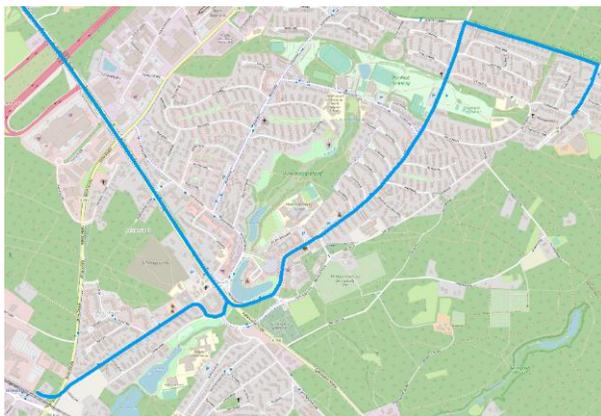


<b>Fahrgast</b>	<b>Reisezeit</b>	Verbesserung der Reisezeit in den Norden und nach Dalbke/Heideblümchen; keine Verbesserung in den Süden Aber: da Split nur 20-Minutentakt ab Kreuzkirche	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>
	<b>Umstiege</b>	Verringerung der Umstiege in den Norden (1 Umstieg), Süden (1 Umstieg) und nach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

# Variante 13: Split Württemberger Allee/ Bahnhof Sennestadt

Platzierung

3

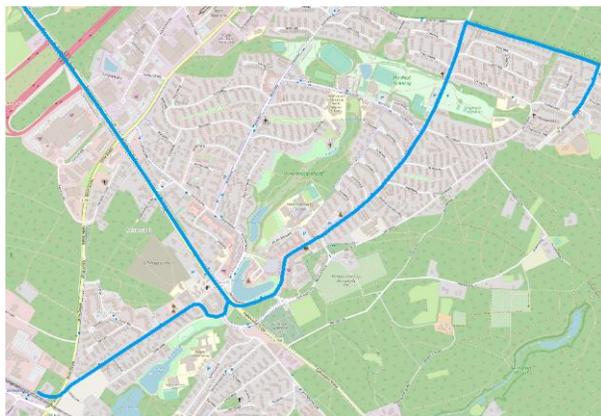


<b>Stadt</b>	<b>Investitionen/ Wirtschaftlichkeit</b>	Bauwerke oder aufwendige Signalisierung notwendig; 9,4 km (davon 70% besonderer Bahnkörper) - Förderfähigkeit bedroht	-1,0	0,0
	<b>Stärkung des Umweltverbunds</b>	Nachfragepotential: 2.626 EGW/km	1,0	
<b>Betrieb</b>	<b>Einsparung Busverkehr</b>	große Einsparung Busverkehr in Sennestadt (Linie 37, 135)	1,0	0,0
	<b>Störungsanfälligkeit</b>	Großteil straßenbündiger Bahnkörper ab Kreuzkirche, mehrere enge Radien --> störungsanfällig	-1,0	

# Variante 13: Split Württemberger Allee/ Bahnhof Sennestadt

Platzierung

3



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

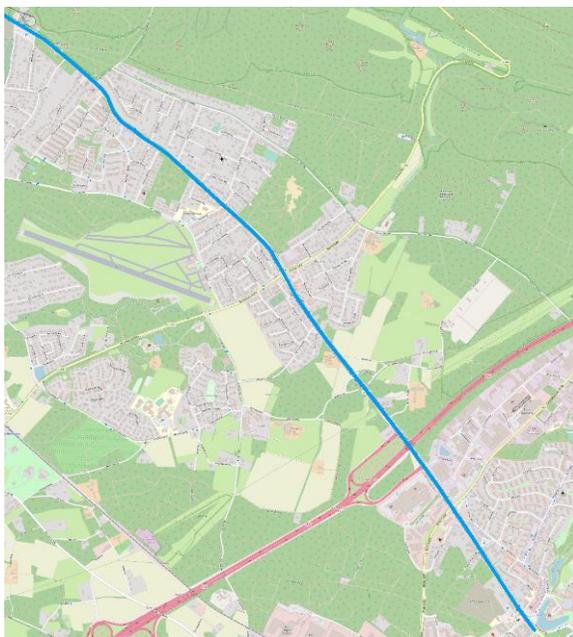
# Bewertungsmatrix

## Varianten auf Platz 2

# Variante 0: Kreuzkirche

Platzierung

2

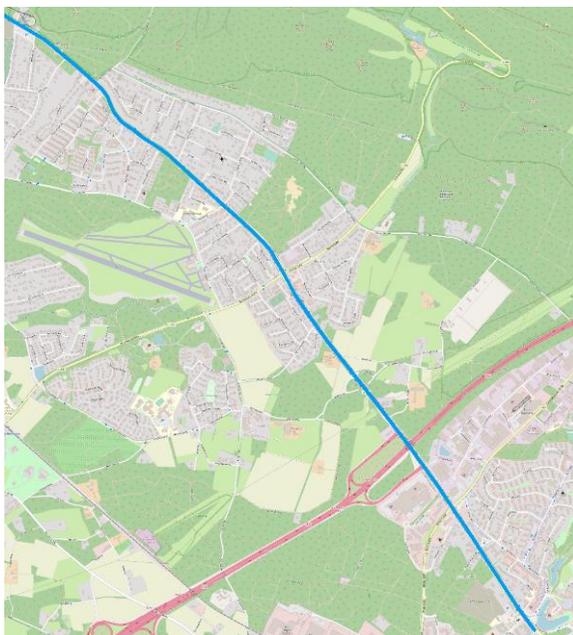


<b>Stadt</b>	<b>Investitionen/ Wirtschaftlichkeit</b>	keine Bauwerke notwendig; 5,4 km (davon 100% besonderer Bahnkörper)	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>
	<b>Stärkung des Umweltverbunds</b>	Nachfragepotential: 2.768 EGW/km	<b>1,0</b>	
<b>Betrieb</b>	<b>Einsparung Busverkehr</b>	keine Einsparung Busverkehr in Sennestadt	<b>-1,0</b>	<b>0,0</b>
	<b>Störungsanfälligkeit</b>	100% besonderer Bahnkörper und geradlinige Linienführung --> weniger störungsanfällig	<b>1,0</b>	

# Variante 0: Kreuzkirche

Platzierung

2

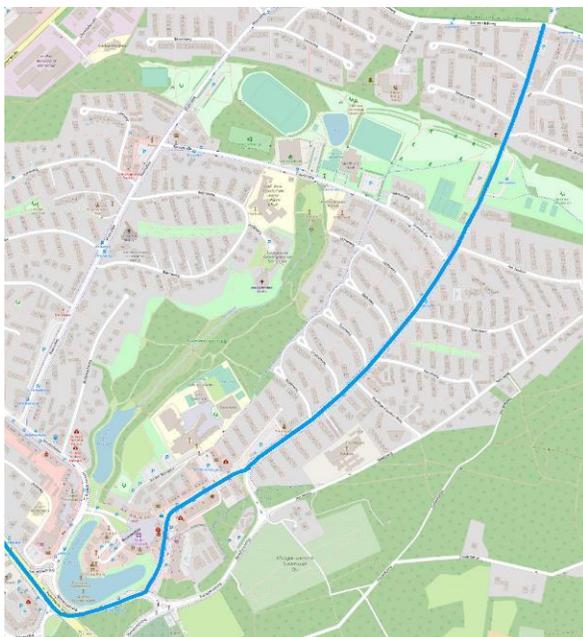


<b>Fahrgast</b>	<b>Reisezeit</b>	Keine Verbesserung der Reisezeit in den Norden, Süden oder nach Dalbke/Heideblümchen	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
	<b>Umstiege</b>	Verringerung der Umstiege in den Süden (1 Umstieg) und nach Dalbke/Heideblümchen (1 Umstieg); keine Veränderung der Umstiege in den Norden	<b>0,0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

# Variante 8: Elbeallee/ Senner Hellweg

Platzierung

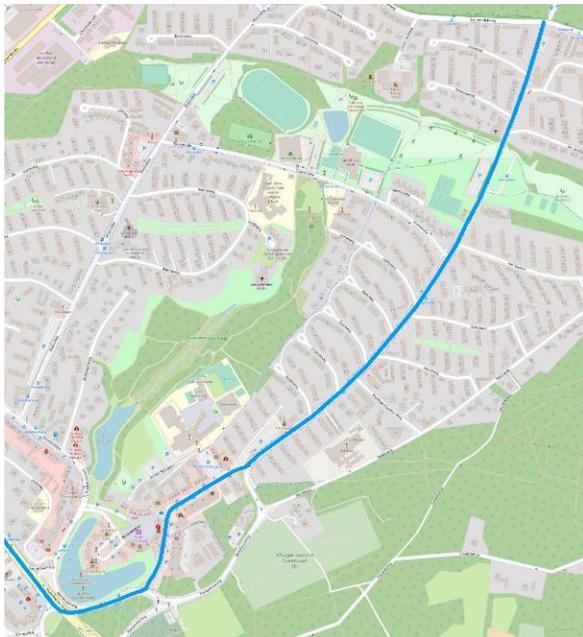
2



<b>Stadt</b>	<b>Investitionen/ Wirtschaftlichkeit</b>	keine Bauwerke notwendig; 7,3 km (davon 75% besonderer Bahnkörper) - Förderfähigkeit bedroht	<b>-1,0</b>	<b>0,0</b>
	<b>Stärkung des Umweltverbunds</b>	Nachfragepotential: 2.879 EGW/km	<b>1,0</b>	
<b>Betrieb</b>	<b>Einsparung Busverkehr</b>	geringe Einsparung Busverkehr in Sennestadt (Linie 135)	<b>0,0</b>	<b>-0,5</b>
	<b>Störungsanfälligkeit</b>	Großteil straßenbündiger Bahnkörper ab Kreuzkirche --> störungsanfällig	<b>-1,0</b>	

# Variante 8: Elbeallee/ Senner Hellweg

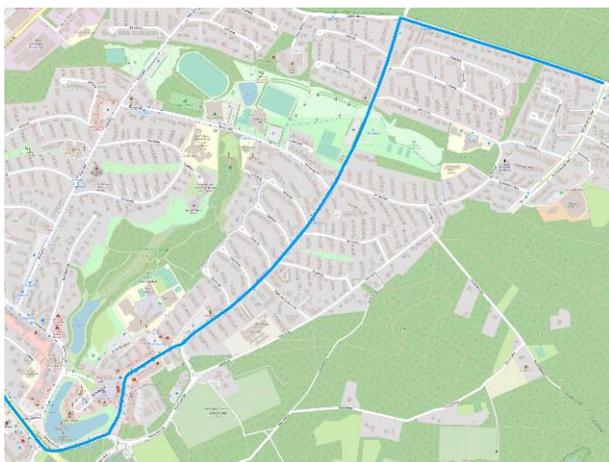
Platzierung  
2



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

# Variante 9: Senner Hellweg/ Württembergischer Allee

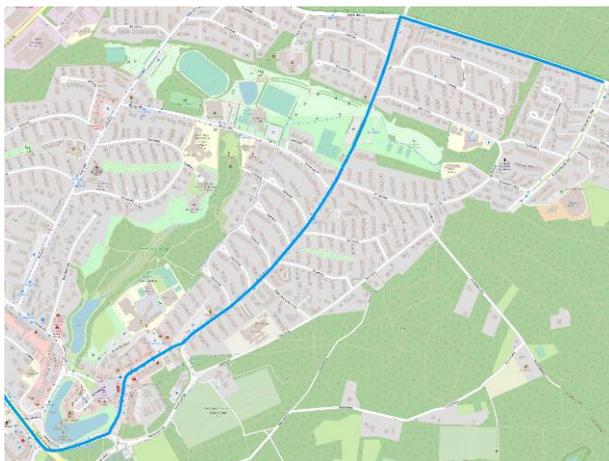
Platzierung  
2



<b>Stadt</b>	<b>Investitionen/ Wirtschaftlichkeit</b>	keine Bauwerke notwendig; Lange Strecke (8 km ) (davon 80% besonderer Bahnkörper) Förderfähigkeit bedroht	-1,0	0,0
	<b>Stärkung des Umweltverbunds</b>	Nachfragepotential: 2.738 EGW/km	1,0	
<b>Betrieb</b>	<b>Einsparung Busverkehr</b>	große Einsparung Busverkehr in Sennestadt (Linie 135)	1,0	0,0
	<b>Störungsanfälligkeit</b>	Großteil straßenbündiger Bahnkörper ab Kreuzkirche, 1 enger Radius --> störungsanfällig	-1,0	

# Variante 9: Senner Hellweg/ Württembergischer Allee

Platzierung  
2



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

# Variante 10: Württemberger Allee

Platzierung

2



<b>Stadt</b>	<b>Investitionen/ Wirtschaftlichkeit</b>	keine Bauwerke notwendig; 8,3 km (davon 75% besonderer Bahnkörper) - Förderfähigkeit bedroht	<b>-1,0</b>	<b>0,0</b>
	<b>Stärkung des Umweltverbunds</b>	Nachfragepotential: 2.720 EGW/km	<b>1,0</b>	
<b>Betrieb</b>	<b>Einsparung Busverkehr</b>	große Einsparung Busverkehr in Sennestadt (Linie 135)	<b>1,0</b>	<b>0,0</b>
	<b>Störungsanfälligkeit</b>	Großteil straßenbündiger Bahnkörper ab Kreuzkirche, 2 enge Radien --> störungsanfällig	<b>-1,0</b>	

# Variante 10: Württemberger Allee

Platzierung  
2



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

# Variante 12: Split Württemberger Allee/ Rheinallee

Platzierung

2

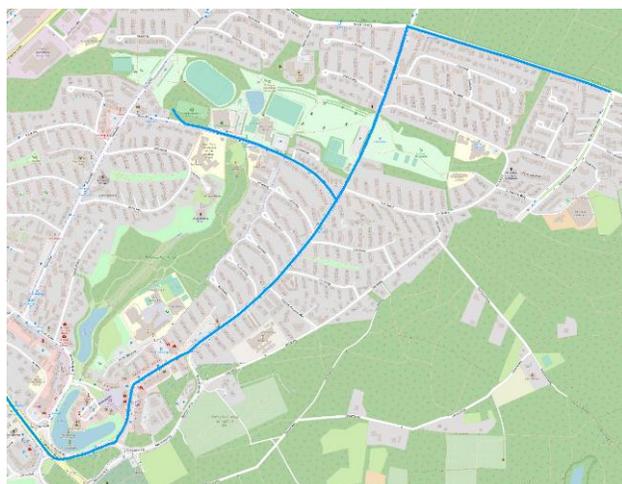


<b>Stadt</b>	<b>Investitionen/ Wirtschaftlichkeit</b>	keine Bauwerke notwendig; 8,9 km (davon 70% besonderer Bahnkörper) - Förderfähigkeit bedroht	<b>-1,0</b>	<b>0,0</b>
	<b>Stärkung des Umweltverbunds</b>	Nachfragepotential: 2.798 EGW/km	<b>1,0</b>	
<b>Betrieb</b>	<b>Einsparung Busverkehr</b>	große Einsparung Busverkehr in Sennestadt (Linie 135)	<b>1,0</b>	<b>0,0</b>
	<b>Störungsanfälligkeit</b>	Großteil straßenbündiger Bahnkörper ab Kreuzkirche, 2 enge Radien --> störungsanfällig	<b>-1,0</b>	

# Variante 12: Split Württemberger Allee/ Rheinallee

Platzierung

2



<b>Fahrgast</b>	<b>Reisezeit</b>	Verbesserung der Reisezeit in den Norden und Süden; keine Verbesserung nach Dalbke/Heideblümchen Aber: da Split nur 20-Minutentakt ab Haltestelle Travestraße	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>
	<b>Umstiege</b>	Verringerung der Umstiege in den Norden (1 Umstieg), Süden (1 Umstieg) und nach Dalbke/Heideblümchen (1 Umstieg)	<b>1,0</b>	

<b>Allgemeinheit</b>	<b>Streckensensitivität / Städtebau</b>	Flächenverbrauch auf sensitiven Flächen (im Bereich der Endhaltestelle Rheinallee und nördl. des Senner Hellwegs für besonderen Bahnkörper)	<b>-1,0</b>	<b>0,0</b>
	<b>Klima- und Umweltschutz</b>	Einsparung von Emissionen realistisch (Rheinallee) bzw. möglich (Württembergischer Allee)	<b>1,0</b>	

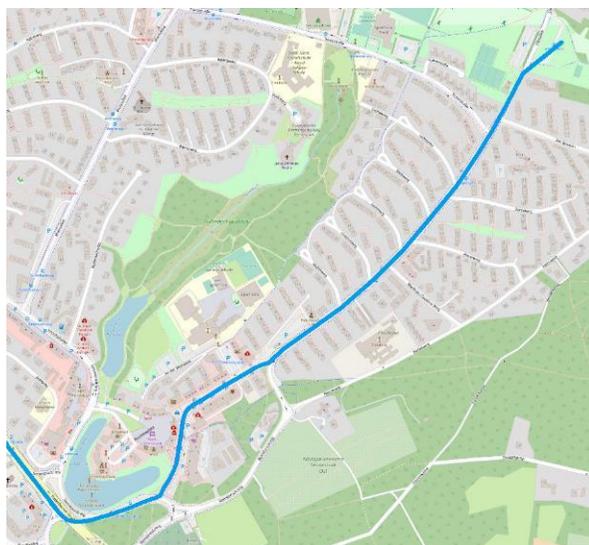
# Bewertungsmatrix

## Variante auf Platz 1

# Variante 5: Am Stadion

Platzierung

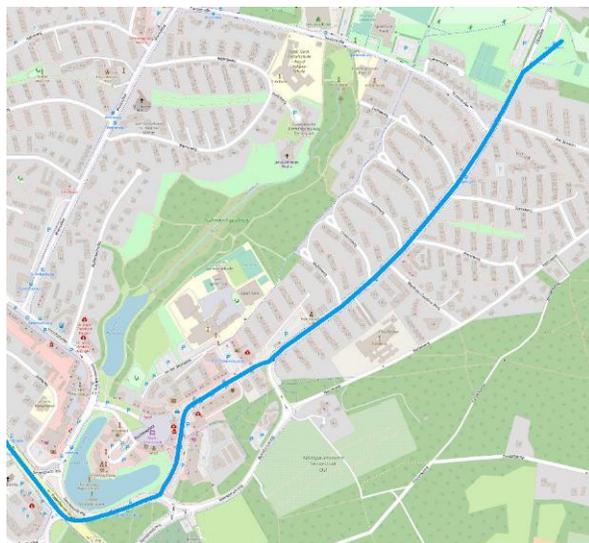
1



<b>Stadt</b>	<b>Investitionen/ Wirtschaftlichkeit</b>	keine Bauwerke notwendig; 7 km (davon 85% besonderer Bahnkörper)	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>
	<b>Stärkung des Umweltverbunds</b>	Nachfragepotential: 3.004 EGW/km	<b>1,0</b>	
<b>Betrieb</b>	<b>Einsparung Busverkehr</b>	geringe Einsparung Busverkehr in Sennestadt (Linie 135)	<b>0,0</b>	<b>-0,5</b>
	<b>Störungsanfälligkeit</b>	Großteil straßenbündiger Bahnkörper ab Kreuzkirche --> störungsanfällig	<b>-1,0</b>	

# Variante 5: Am Stadion

Platzierung  
1



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

# Bewertung StadtBahn-Varianten

## Ergebnis

# Ergebnis

	Variante 0 Kreuzkirche	Variante 1 Bahnhof Sennestadt	Variante 2 Dalbke	Variante 2a Tellenbröker	Variante 3 Heideblümchen	Variante 3a DMG Mori	Variante 4 Ehrenbergplatz	Variante 5 Am Stadion	Variante 6 Rheinallee	Variante 7 Analog Linie 135	Variante 8 Elbeallee/ Senner Hellweg
<b>Summe</b>	1,0	-0,5	0,0	0,5	-0,5	0,5	0,5	1,5	0,5	0,5	1,0
<b>Platzierung</b>	2	5	4	3	5	3	3	1	3	3	2

	Variante 9 Senner Hellweg/ Württemberg Allee	Variante 10 Württemberg Allee	Split Variante 11 Württemberg Allee und Dalbke	Split Variante 12 Württemberg Allee und Rheinallee	Split Variante 13 Württemberg Allee und Bf. Sennestadt
<b>Summe</b>	1,0	1,0	0,5	1,0	0,5
<b>Platzierung</b>	2	2	3	2	3

Varianten 5 und 8 werden  
zusammengeführt

Varianten 9 und 10 werden  
zusammengeführt

 **Weiterverfolgung der Plätze 1 und 2**

# Ergebnis

## Am besten bewertete Varianten

Kreuzkirche (Variante 0)



Am Stadion (Varianten 5+8)



# Ergebnis

## Am besten bewertete Varianten

Württembergischer Allee  
(Varianten 9+10)



Split Württembergischer Allee/  
Rheinallee (Variante 12)

