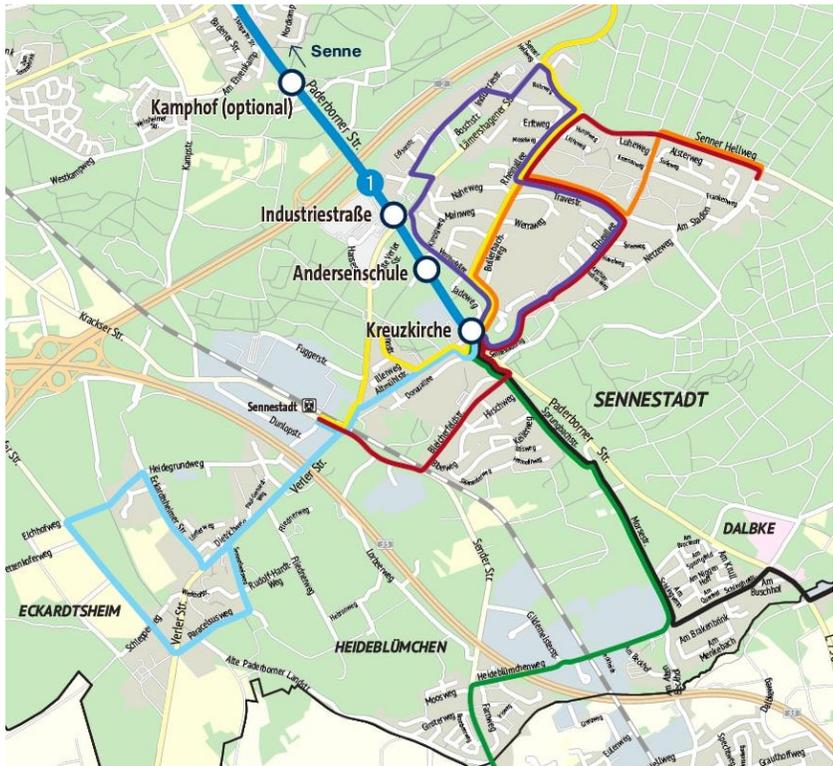


Sachstand Mobilitätslinie

Nahverkehrskonzept

Bewertungsmatrix

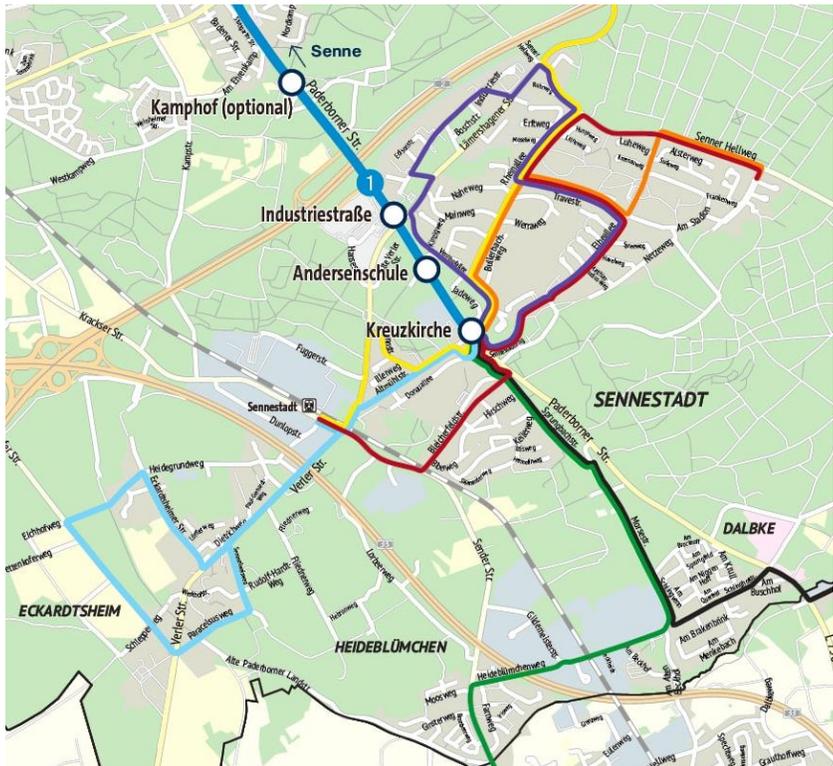
Bewertung Planungsvarianten Kreuzkirche



Stadt	Investitionen/ Wirtschaftlichkeit	Förderfähigkeit: wahrscheinlich Jährliche städtische Haushaltskosten (10% von der Investitionssumme + Instandhaltungskosten) 1,1 Mio. €/Jahr	2,0	1,5
	Stärkung des Umweltverbunds	Induzierte Fahrten und verlagerte Fahrten: 320.000 ÖV-Fahrten/Jahr vermiedene Pkw-km/Jahr: 1,1 Mio.	1,0	
Betrieb (moBiel)	Betriebskosten	Fahrzeug-Anzahl: 31 Busse, 9 StadtBahn Betriebskosten ÖV: hohe Einsparungen (ggü. Konzept NVP/Verdichtungskonzept Senne Sennestadt)	1,0	1,5
	Störungsanfälligkeit	100 % besonderer Bahnkörper geringe Anfälligkeit	2,0	

Bewertung Planungsvarianten

Kreuzkirche



Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitgewinn: 43.000 Std/Jahr Reisezeitgewinn: Buschkamp-Jahnplatz: -7 Min/Fahrt Ehrenbergplatz-Jahnplatz: -3 Min/Fahrt Württemberger Allee-Jahnplatz: -4 Min/Fahrt Schloß-Holte Bhf-Jahnplatz: -10 Min/Fahrt Innstraße-Jahnplatz: -10 Min/Fahrt Schillingshof-Jahnplatz: -3 Min/Fahrt	0,0	-0,5
	Umstiege	Buschkamp-Jahnplatz: von 1 auf 0: -1 Ehrenbergplatz-Jahnplatz: von 1 auf 1: 0 Württemberger Allee-Jahnplatz: von 1 auf 1: 0 Schloß-Holte Bhf-Jahnplatz: von 2 auf 1: -1 Innstraße-Jahnplatz: von 2 auf 1: -1 Schillingshof-Jahnplatz: von 1 auf 1: 0	-1,0	
Allgemeinheit	Streckensensitivität/ Städtebau	Flächenverbrauch auf sensitiven Flächen beim Endpunkt/Verknüpfungspunkt Kreuzkirche	-1,0	0,0
	Klima- und Umweltschutz	Eingesparte CO2 Emissionen: 145 t/a Umweltfolgen (CO2+Schadstoffe aus Strom und Diesel): 23.700 €/a	1,0	

Bewertung Planungsvarianten

Am Stadion/Alsterweg



Stadt	Investitionen/ Wirtschaftlichkeit	Förderfähigkeit: wahrscheinlich Jährliche städtische Haushaltskosten (10% von der Investitionssumme + Instandhaltungskosten) 1,4 Mio. €/Jahr	1,0	1,0
	Stärkung des Umweltverbunds	Induzierte Fahrten und verlagerte Fahrten: 380.000 ÖV-Fahrten/Jahr vermiedene Pkw-km/Jahr: 1,3 Mio.	1,0	
Betrieb (moBiel)	Betriebskosten	Fahrzeug-Anzahl: 29 Busse, 10 StadtBahn Betriebskosten ÖV: hohe Einsparungen (ggü. Konzept NVP/Verdichtungskonzept Senne Sennestadt)	2,0	1,5
	Störungsanfälligkeit	80% besonderer Bahnkörper 20% straßenbündiger Bahnkörper reduzierte Anfälligkeit	1,0	

Bewertung Planungsvarianten Am Stadion/Alsterweg



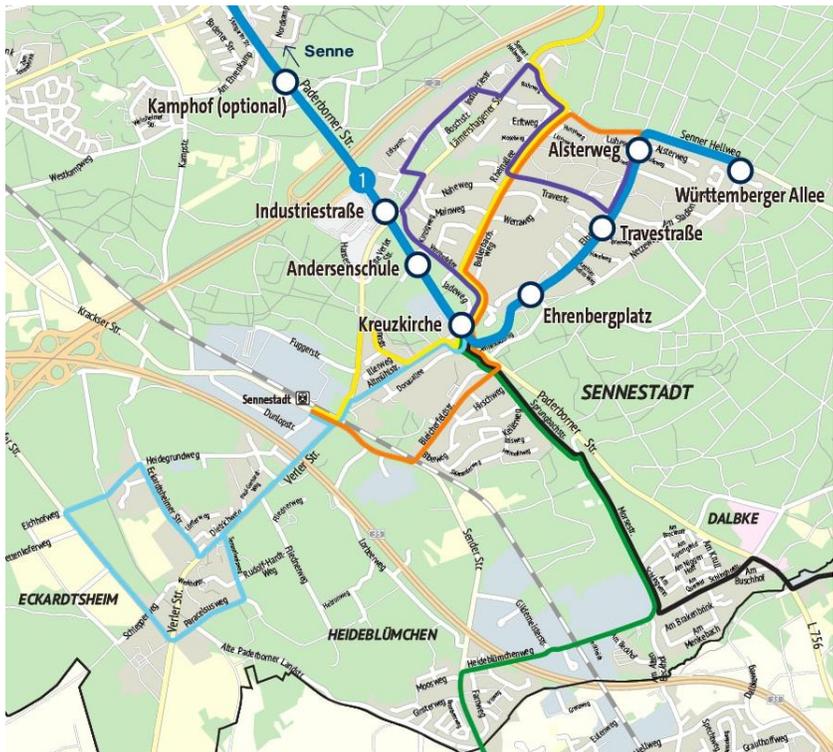
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitgewinn: 62.000 Std/Jahr Reisezeitgewinn: Buschkamp-Jahnplatz: -7 Min/Fahrt Ehrenbergplatz-Jahnplatz: -9 Min/Fahrt Württemberger Allee-Jahnplatz: -6 Min/Fahrt Schloß-Holte-Jahnplatz: -10 Min/Fahrt Innstraße-Jahnplatz: -10 Min/Fahrt Schillingshof-Jahnplatz: -3 Min/Fahrt	1,0	
	Umstiege	Buschkamp-Jahnplatz: von 1 auf 0: -1 Ehrenbergplatz-Jahnplatz: von 1 auf 0: -1 Württemberger Allee-Jahnplatz: von 1 auf 1: 0 Schloß-Holte-Jahnplatz: von 2 auf 1: -1 Innstraße-Jahnplatz: von 2 auf 1: -1 Schillingshof-Jahnplatz: von 1 auf 1: 0	0,0	
Allgemeinheit	Streckensensitivität/ Städtebau	Flächenverbrauch auf sensitiven Flächen beim Endpunkt am Stadion.	-1,0	
	Klima- und Umweltschutz	Eingesparte CO2 Emissionen: 145 t/a Umweltfolgen (CO2+Schadstoffe aus Strom und Diesel): 33.000 €/a	1,0	

Bewertung Planungsvarianten Württembergischer Allee



Stadt	Investitionen/ Wirtschaftlichkeit	Förderfähigkeit: unwahrscheinlich Jährliche städtische Haushaltskosten (100% von der Investitionssumme + Instandhaltungskosten) 5,8 Mio. €/Jahr	-2,0	0,0
	Stärkung des Umweltverbunds	Induzierte Fahrten und verlagerte Fahrten: 512.000 ÖV-Fahrten/Jahr vermiedene Pkw-km/Jahr: 2,1 Mio.	2,0	
Betrieb (moBiel)	Betriebskosten	Fahrzeug-Anzahl: 29 Busse, 11 StadtBahn Betriebskosten ÖV: niedrige Einsparungen (ggü. Konzept NVP/Verdichtungskonzept Senne Sennestadt)	-1,0	0,0
	Störungsanfälligkeit	80% besonderer Bahnkörper 20% straßenbündiger Bahnkörper reduzierte Anfälligkeit	1,0	

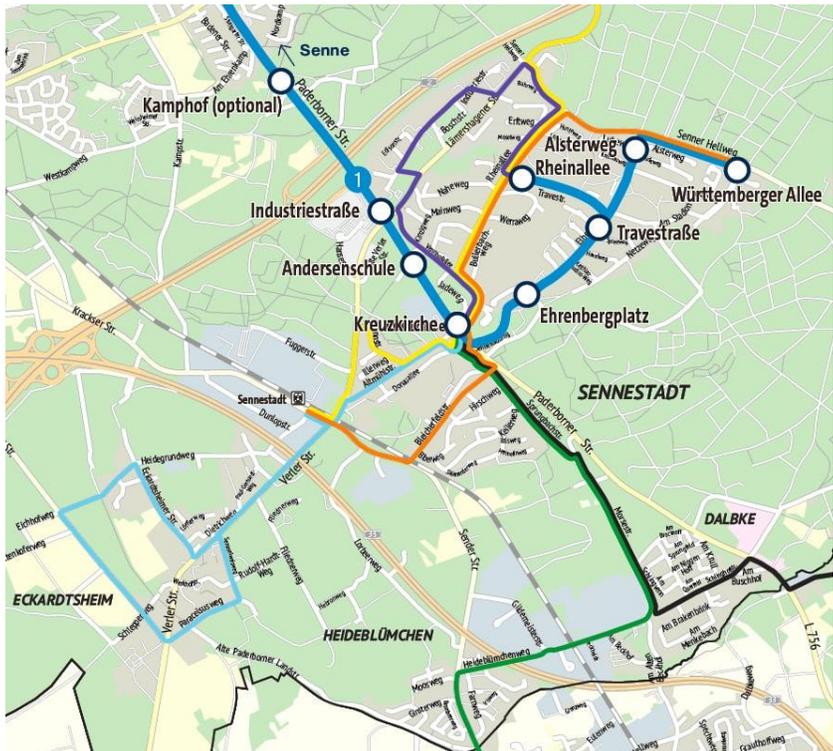
Bewertung Planungsvarianten Württembergischer Allee



Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitgewinn: 84.000 Std/Jahr Reisezeitgewinn: Buschkamp-Jahnplatz: -7 Min/Fahrt Ehrenbergplatz-Jahnplatz: -9 Min/Fahrt Württemberger Allee-Jahnplatz: -12 Min/Fahrt Schloß-Holte-Jahnplatz: -10 Min/Fahrt Innstraße-Jahnplatz: -10 Min/Fahrt Schillingshof-Jahnplatz: -3 Min/Fahrt	2,0	1,5
	Umstiege	Buschkamp-Jahnplatz: von 1 auf 0: -1 Ehrenbergplatz-Jahnplatz: von 1 auf 0: -1 Württemberger Allee-Jahnplatz: von 1 auf 0: -1 Schloß-Holte-Jahnplatz: von 2 auf 1: -1 Innstraße-Jahnplatz: von 2 auf 1: -1 Schillingshof-Jahnplatz: von 1 auf 1: 0	1,0	
Allgemeinheit	Streckensensitivität/ Städtebau	Flächenverbrauch auf sensitiven Flächen nördlich des Senner Hellwegs für besonderen Bahnkörper	-1,0	0,5
	Klima- und Umweltschutz	Eingesparte CO2 Emissionen: 355 t/a Umweltfolgen (CO2+Schadstoffe aus Strom und Diesel): 32.000 €/a	2,0	

Bewertung Planungsvarianten

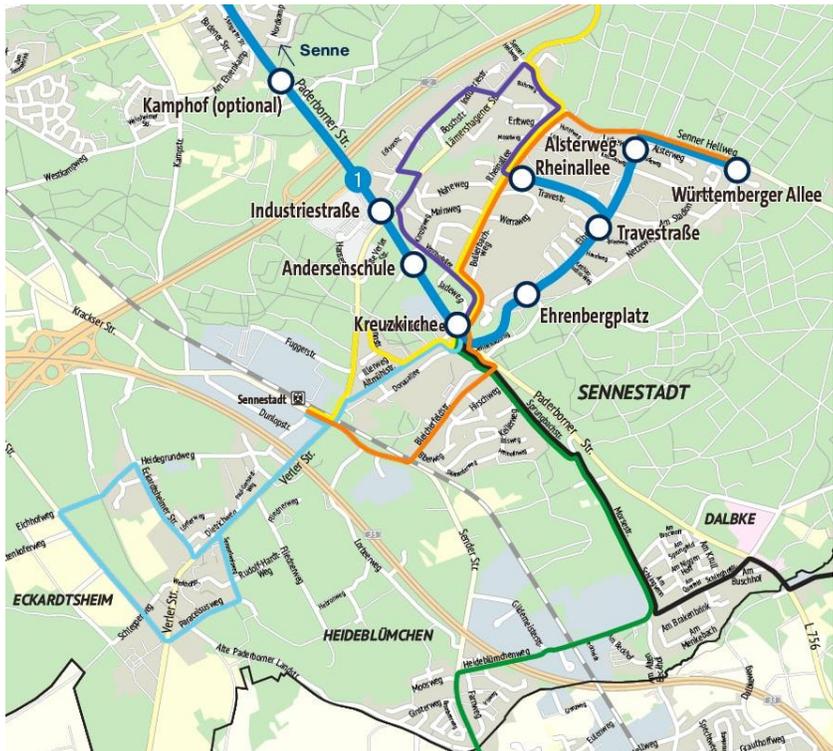
Split Rheinallee-Württemberger Allee



Stadt	Investitionen/ Wirtschaftlichkeit	Förderfähigkeit: unwahrscheinlich Jährliche städtische Haushaltskosten (100% von der Investitionssumme + Instandhaltungskosten) 6,2 Mio.€/Jahr	-2,0	0,0
	Stärkung des Umweltverbunds	Induzierte Fahrten und verlagerte Fahrten: 518.000 ÖV-Fahrten/Jahr vermiedene Pkw-km/Jahr: 2,1 Mio.	2,0	
Betrieb (moBiel)	Betriebskosten	Fahrzeug-Anzahl: 29 Busse, 12 StadtBahn Betriebskosten ÖV: niedrige Einsparungen (ggü. Konzept NVP/Verdichtungskonzept Senne Sennestadt)	-2,0	-1,0
	Störungsanfälligkeit	70% besonderer Bahnkörper 30% straßenbündiger Bahnkörper mittlere Anfälligkeit	0,0	

Bewertung Planungsvarianten

Split Rheinallee-Württemberger Allee



Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitgewinn: 86.000 Std/Jahr Reisezeitgewinn: Buschkamp-Jahnplatz: -7 Min/Fahrt Ehrenbergplatz-Jahnplatz: -9 Min/Fahrt Württemberger Allee-Jahnplatz: -12 Min/Fahrt Schloß-Holte-Jahnplatz: -10 Min/Fahrt Innstraße-Jahnplatz: -10 Min/Fahrt Schillingshof-Jahnplatz: -3 Min/Fahrt	2,0	1,5
	Umstiege	Buschkamp-Jahnplatz: von 1 auf 0: -1 Ehrenbergplatz-Jahnplatz: von 1 auf 0: -1 Württemberger Allee-Jahnplatz: von 1 auf 0: -1 Schloß-Holte-Jahnplatz: von 2 auf 1: -1 Innstraße-Jahnplatz: von 2 auf 1: -1 Schillingshof-Jahnplatz: von 1 auf 1: 0	1,0	
Allgemeinheit	Streckensensitivität/ Städtebau	Flächenverbrauch auf sensitiven Flächen im Bereich der Endstelle Rheinallee und nördlich des Senner Hellwegs für besonderen Bahnkörper	-2,0	0,0
	Klima- und Umweltschutz	Eingesparte CO2 Emissionen: 307 t/a Umweltfolgen (CO2+Schadstoffe aus Strom und Diesel): 41.000 €/a	2,0	

Bewertung Planungsvarianten



		Kreuzkirche	Am Stadion / Alsterweg	Württembergischer Allee	Split Württemberger Allee/ Rheinallee
Stadt	Investitionen/ Wirtschaftlichkeit	2,0	1,0	-2,0	-2,0
	Stärkung des Umweltverbunds	1,0	1,0	2,0	2,0
Betrieb (moBiel)	Einsparung Betrieb	1,0	2,0	-1,0	-2,0
	Störungsanfälligkeit	2,0	1,0	1,0	0,0
Fahrgast	Reisezeit	0,0	1,0	2,0	2,0
	Umstiege	-1,0	0,0	1,0	1,0
Allgemein- heit	Streckensensitivität/ Städtebau	-1,0	-1,0	-1,0	-2,0
	Klima- und Umweltschutz	1,0	1,0	2,0	2,0
Gesamtbewertung		2,5	3,0	2,0	0,5
Platzierung		2	1	3	4

Bewertung Planungsvarianten



	Kreuzkirche	Am Stadion / Alsterweg	Württembergischer Allee	Split Württembergischer Allee/ Rheinallee
Gesamtbewertung	2,5	3,0	2,0	0,5
Platzierung	2	1	3	4