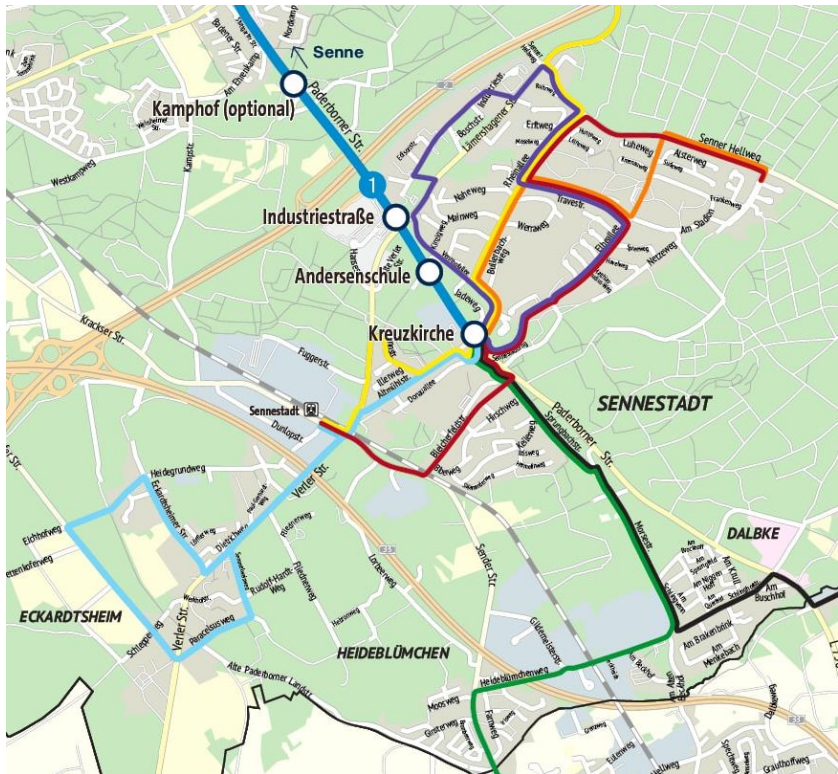


# **Sachstand Mobilitätslinie**

## **Nahverkehrskonzept**

## **Bewertungsmatrix**

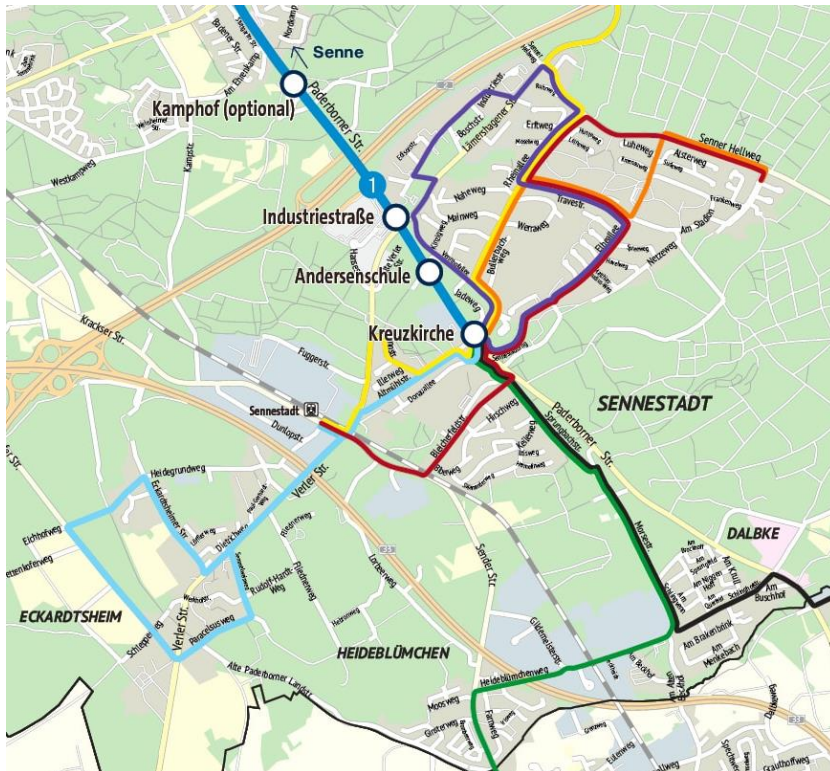
# Bewertung Planungsvarianten Kreuzkirche



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

# Bewertung Planungsvarianten

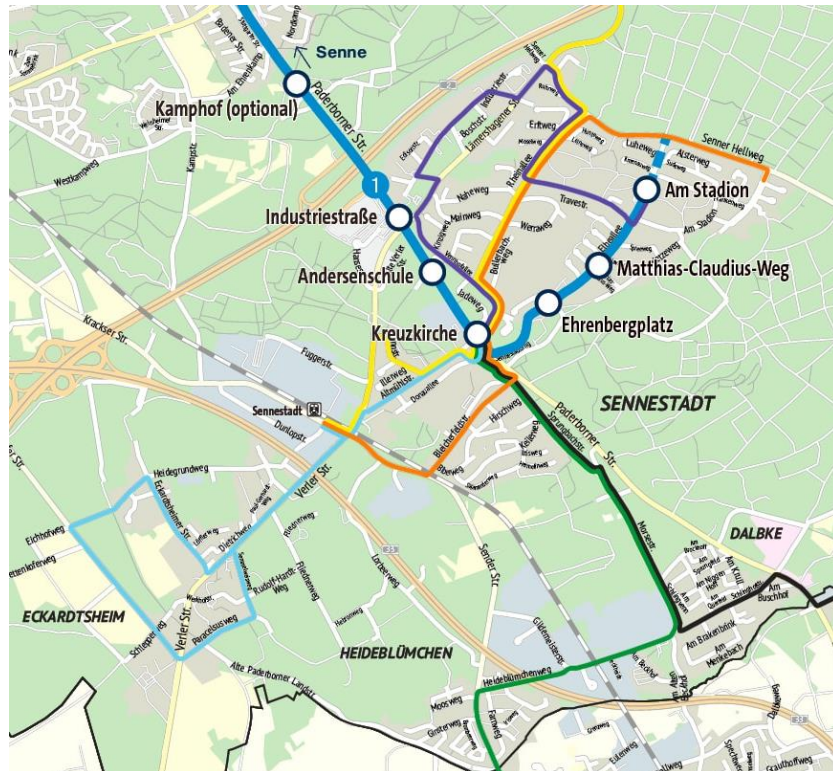
## Kreuzkirche



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

# Bewertung Planungsvarianten

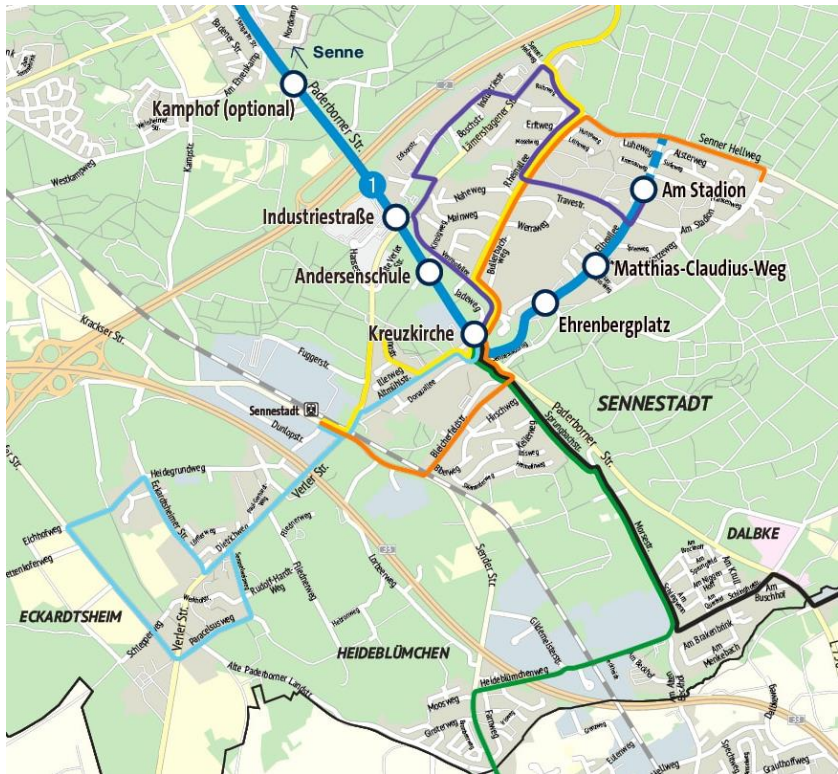
## Am Stadion/Alsterweg



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

# Bewertung Planungsvarianten

## Am Stadion/Alsterweg



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

# Bewertung Planungsvarianten Württembergischer Allee



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

# Bewertung Planungsvarianten Württembergischer Allee



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

# Bewertung Planungsvarianten

## Split Rheinallee-Württemberger Allee



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



# Bewertung Planungsvarianten

## Split Rheinallee-Württemberger Allee



<b>Fahrgast</b>	<b>Reisezeit</b>	Reisezeitgewinn: <b>86.000 Std/Jahr</b> Reisezeitgewinn: Buschkamp-Jahnplatz: <b>-7 Min/Fahrt</b> Ehrenbergplatz-Jahnplatz: <b>-9 Min/Fahrt</b> Württemberger Allee-Jahnplatz: <b>-12 Min/Fahrt</b> Schloß-Holte-Jahnplatz: <b>-10 Min/Fahrt</b> Innstraße-Jahnplatz: <b>-10 Min/Fahrt</b> Schillingshof-Jahnplatz: <b>-3 Min/Fahrt</b>	2,0	1,5
	<b>Umstiege</b>	Buschkamp-Jahnplatz: von 1 auf 0: <b>-1</b> Ehrenbergplatz-Jahnplatz: von 1 auf 0: <b>-1</b> Württemberger Allee-Jahnplatz: von 1 auf 0: <b>-1</b> Schloß-Holte-Jahnplatz: von 2 auf 1: <b>-1</b> Innstraße-Jahnplatz: von 2 auf 1: <b>-1</b> Schillingshof-Jahnplatz: von 1 auf 1: <b>0</b>	1,0	
<b>Allgemeinheit</b>	<b>Streckensensitivität/ Städtebau</b>	Flächenverbrauch auf <b>sensitiven Flächen</b> im Bereich der Endstelle Rheinallee und nördlich des Senner Hellwegs für besonderen Bahnkörper	-2,0	0,0
	<b>Klima- und Umweltschutz</b>	Eingesparte CO2 Emissionen: <b>307 t/a</b> Umweltfolgen (CO2+Schadstoffe aus Strom und Diesel): <b>41.000 €/a</b>	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
<b>Gesamtbewertung</b>		<b>2,5</b>	<b>3,0</b>	<b>2,0</b>	<b>0,5</b>
<b>Platzierung</b>		<b>2</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>4</b>

# 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