

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:

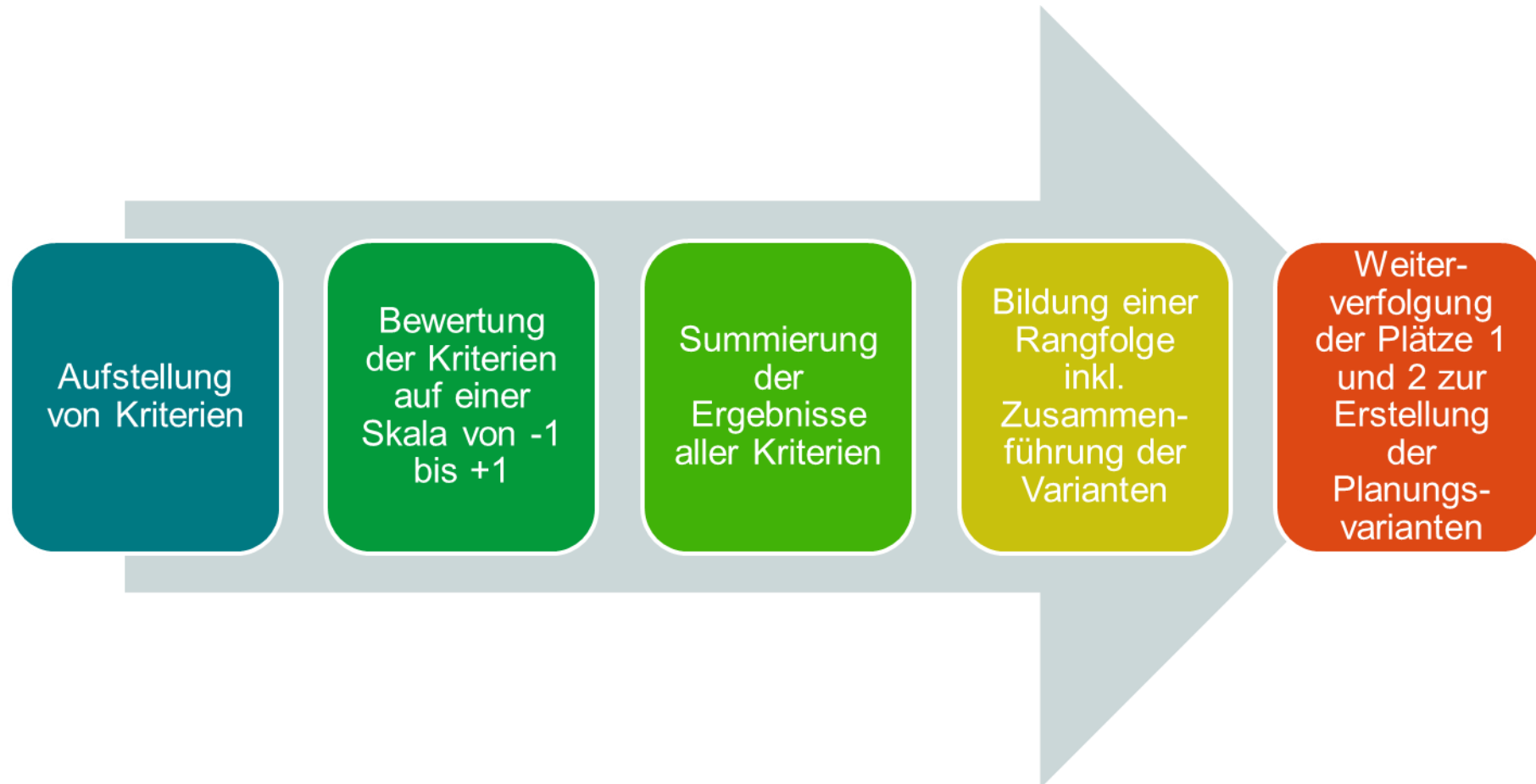
- Das für die Bewertung ausgewählte Vorgehen
- Die Erläuterung der Bewertungskriterien anhand eines Beispiels (Variante 3)
- Die Bewertung der einzelnen Varianten (nach Endplatzierung sortiert)
- Die Endergebnisse der Bewertung sowie
- Die 4 Stadtbahnvarianten, die weiterbetrachtet wurden für die Planungsvarianten



Bewertung StadtBahn-Varianten

Vorgehen und Kriterien

Vorgehen

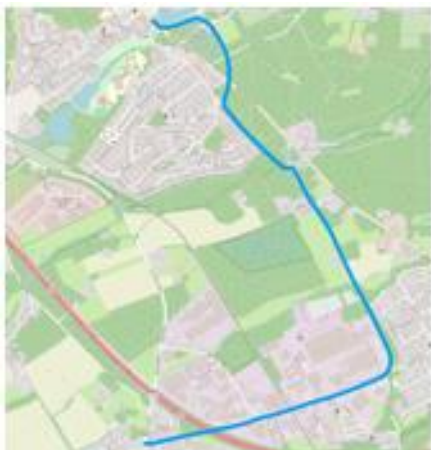


Beispiel Variante 3: Dalbke-Heideblümchen

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).



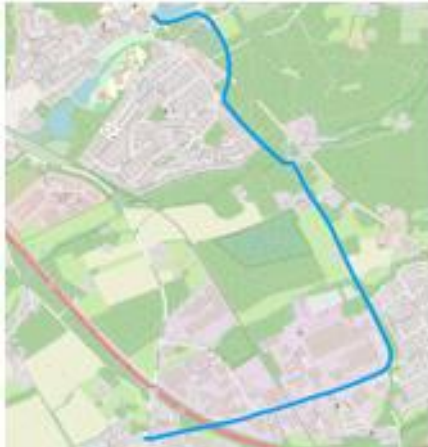
Stadt	Investitionen/ Wirtschaftlichkeit	Anschluss Kreuzkirche (Kreisverkehr/Brücke) schwierig, Überführung bei Kreuzung mit SPNV notwendig; 9,2 km (davon 80% besonderer Bahnkörper)	-1,0	-0,5
	Stärkung des Umweltverbunds	Nachfragepotential: 2.409 EGW/km	0,0	

Zum Nachfragepotential zählen Einwohner, Arbeitsplätze und Schulplätze (weiterführender Schulen) im Einzugsbereich von 400 m (=Einwohnergewicht (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).



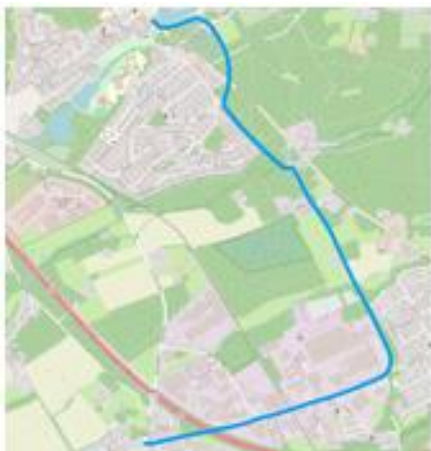
Betrieb	Einsparung Busverkehr	geringe Einsparung Busverkehr in Sennestadt (Linien 39, 46/47)	0,0	0,5
	Störungsanfälligkeit	Großteil besonderer Bahnkörper und geradlinige Linienführung --> weniger störungsanfällig	1,0	

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).

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.



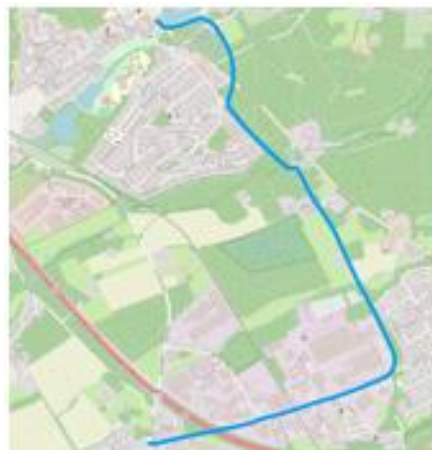
Fahrgast	Reisezeit	Verbesserung der Reisezeit nach Dalbke/Heideblümchen; keine Verbesserung in den Norden und Süden	0,0	0,0
	Umstiege	Verringerung der Umstiege in den Süden (1 Umstieg) und nach Dalbke/Heideblümchen (2 Umstiege); keine Veränderung der Umstiege in den Norden	0,0	

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

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.



Allgemeinheit	Streckensensitivität / Städtebau	Flächenverbrauch auf sensiblen Flächen (nördl. Der Paderborner Str. und am End-/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.

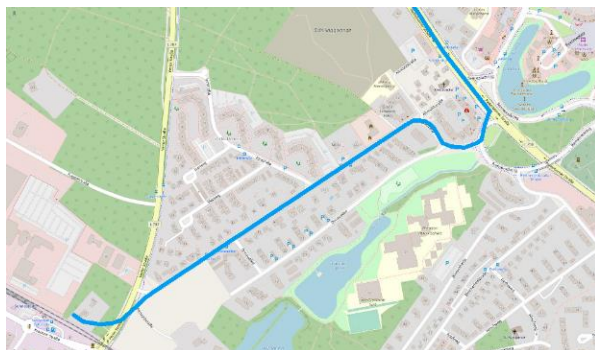
Bewertungsmatrix

Varianten auf Platz 5

Variante 1: Bahnhof Sennestadt

Platzierung

5

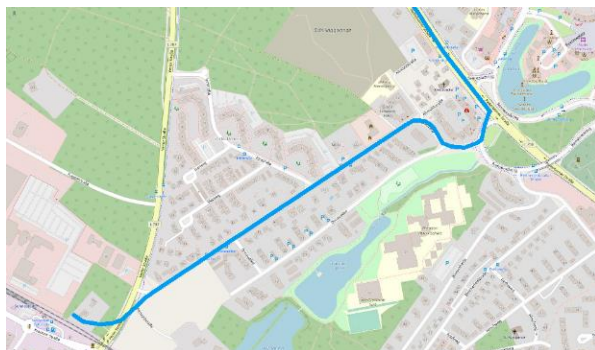


Stadt	Investitionen/ Wirtschaftlichkeit	Bauwerke oder aufwendige Signalisierung am Bahnhof Sennestadt notwendig; 6,5 km (davon 85% besonderer Bahnkörper)	-1,0	0,0
	Stärkung des Umweltverbunds	Nachfragepotential: 2.632 EGW/km	1,0	
Betrieb	Einsparung Busverkehr	teilweise Einsparung Busverkehr in Sennestadt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

Variante 1: Bahnhof Sennestadt

Platzierung

5



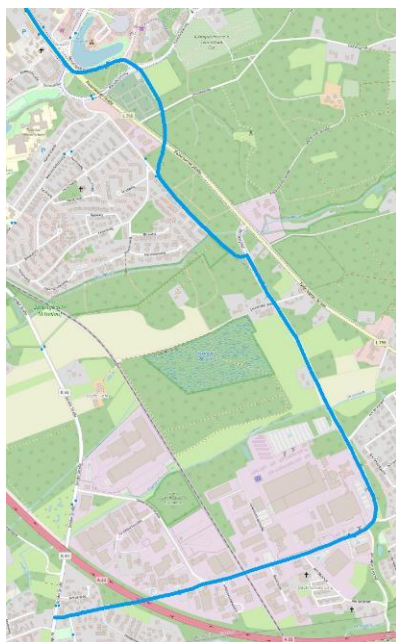
Fahrgast	Reisezeit	Verbesserung der Reisezeit Süden; keine Verbesserung in den Norden und nach Dalbke/Heideblümchen	0,0	0,0
	Umstiege	Verringerung der Umstiege in den Süden (2 Umstiege) und nach Dalbke/Heideblümchen (1 Umstieg); keine Veränderung der Umstiege in den Norden	0,0	

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

Variante 3: Dalbke-Heideblümchen

Platzierung

5

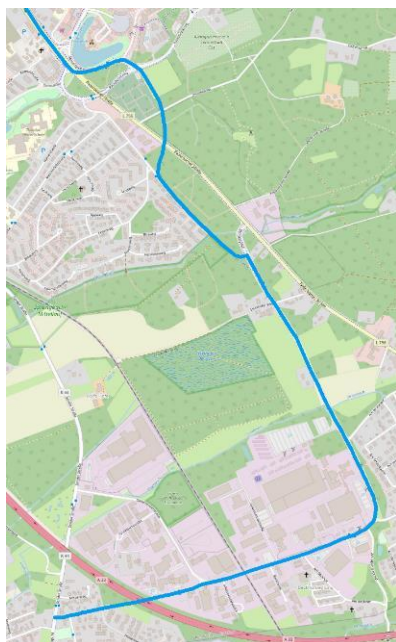


Stadt	Investitionen/ Wirtschaftlichkeit	Anschluss Kreuzkirche (Kreisverkehr/Brücke) schwierig, Überführung bei Kreuzung mit SPNV notwendig; 9,2 km (davon 80% besonderer Bahnkörper)	-1,0	-0,5
	Stärkung des Umweltverbunds	Nachfragepotential: 2.409 EGW/km	0,0	
Betrieb	Einsparung Busverkehr	geringe Einsparung Busverkehr in Sennestadt (Linien 39, 46/47)	0,0	0,5
	Störungsanfälligkeit	Großteil besonderer Bahnkörper und geradlinige Linienführung --> weniger störungsanfällig	1,0	

Variante 3: Dalbke-Heideblümchen

Platzierung

5



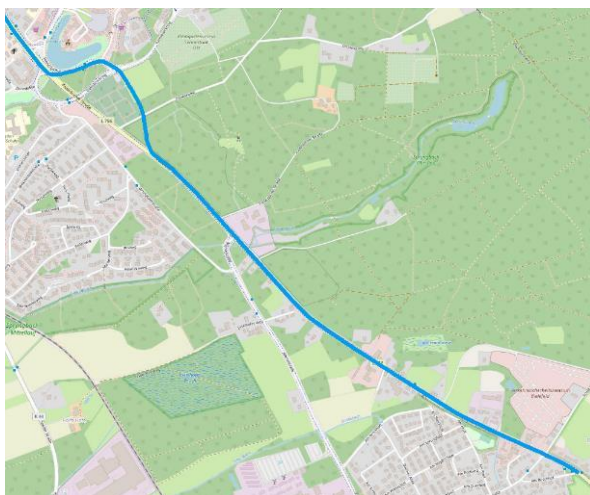
Fahrgast	Reisezeit	Verbesserung der Reisezeit nach Dalbke/Heideblümchen; keine Verbesserung in den Norden und Süden	0,0	0,0
	Umstiege	Verringerung der Umstiege in den Süden (1 Umstieg) und nach Dalbke/Heideblümchen (2 Umstiege); keine Veränderung der Umstiege in den Norden	0,0	
Allgemeinheit	Streckensensitivität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

Bewertungsmatrix

Varianten auf Platz 4

Variante 2: Dalbke

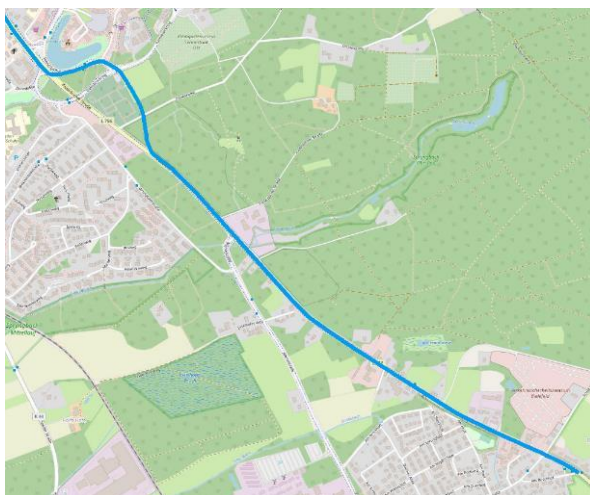
Platzierung
4



Stadt	Investitionen/ Wirtschaftlichkeit	Anschluss Kreuzkirche (Kreisverkehr/Brücke) schwierig; 8 km (davon 85% besonderer Bahnkörper)	0,0	0,0
	Stärkung des Umweltverbunds	Nachfragepotential: 2.282 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	

Variante 2: Dalbke

Platzierung
4



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. und am End-/Verknüpfungspunkt Dalbke (u.a. Wende Bus))	-1,0	-0,5
	Klima- und Umweltschutz	Einsparung von Emissionen mittelmäßig	0,0	

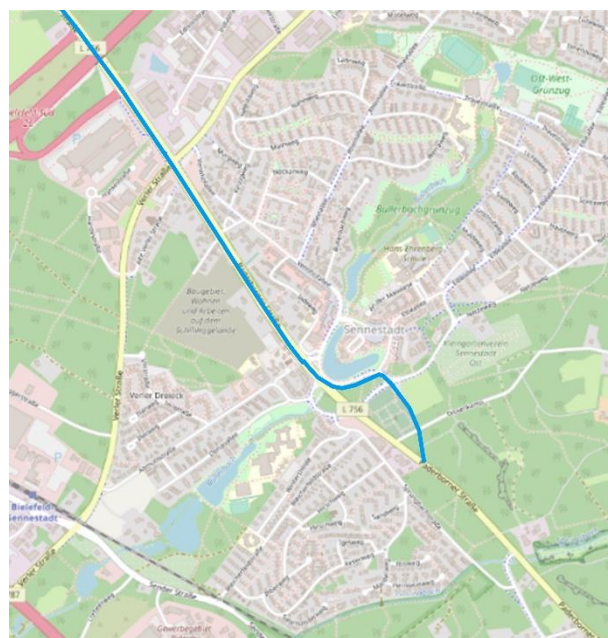
Bewertungsmatrix

Varianten auf Platz 3

Variante 2a: Dalbke Tellenbröcker

Platzierung

3

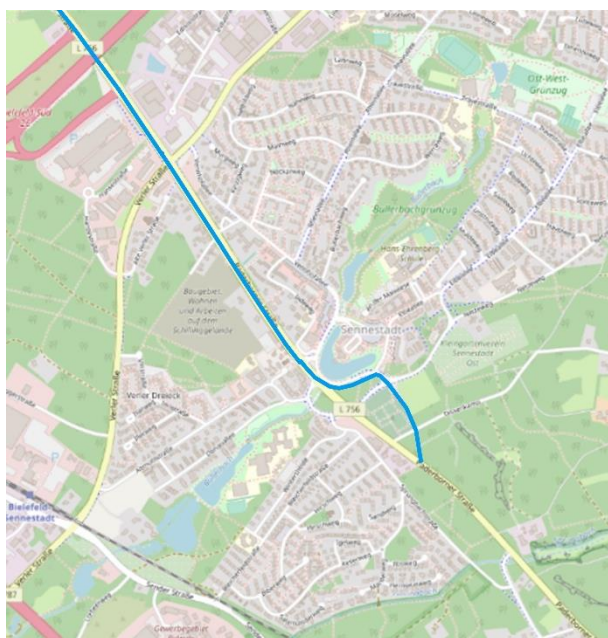


Stadt	Investitionen/ Wirtschaftlichkeit	Anschluss Kreuzkirche (Kreisverkehr/Brücke) schwierig; 6 km (davon 100% besonderer Bahnkörper)	0,0	0,5
	Stärkung des Umweltverbunds	Nachfragepotential: 2.645 EGW/km	1,0	
Betrieb	Einsparung Busverkehr	geringe Einsparung Busverkehr in Sennestadt (Linie 39, 46/47)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

Variante 2a: Dalbke Tellenbröker

Platzierung

3

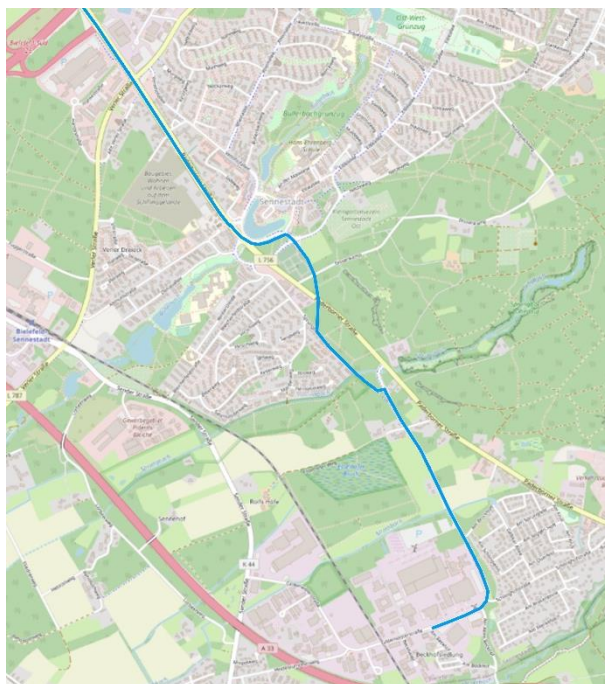


Fahrgast	Reisezeit	Verbesserung der Reisezeit nach Sprungbachstraße, geringere Verbesserung nach Dalbke/Heideblümchen keine Verbesserung in den Norden und Süden	0,0	0,0
	Umstiege	Verringerung der Umstiege in den Süden und nach Dalbke/Heideblümchen keine Veränderung der Umstiege in den Norden	0,0	
Allgemeinheit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

Variante 3a: Dalbke DMG Mori

Platzierung

3

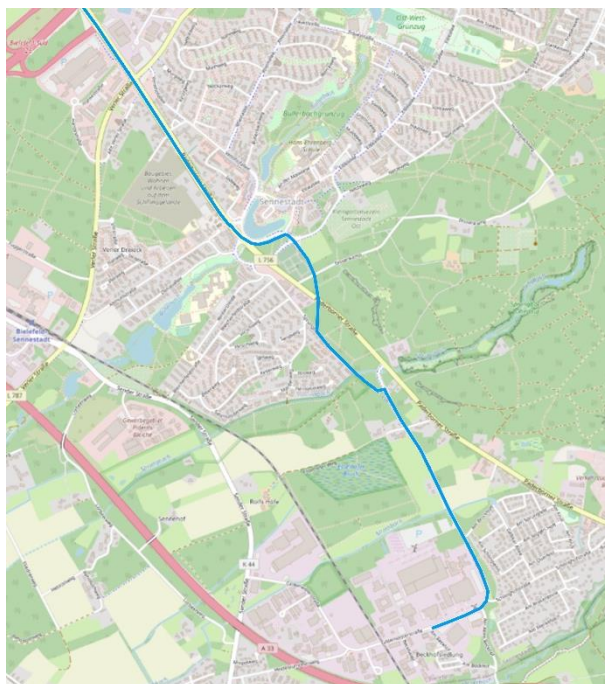


Stadt	Investitionen/ Wirtschaftlichkeit	Anschluss Kreuzkirche (Kreisverkehr/Brücke) schwierig, 8,3 km (davon 90% besonderer Bahnkörper)	0,0	0,5
	Stärkung des Umweltverbunds	Nachfragepotential: 2.504 EGW/km	1,0	
Betrieb	Einsparung Busverkehr	geringe Einsparung Busverkehr in Sennestadt (Linien 39, 46/47)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

Variante 3a: Dalbke DMG Mori

Platzierung

3

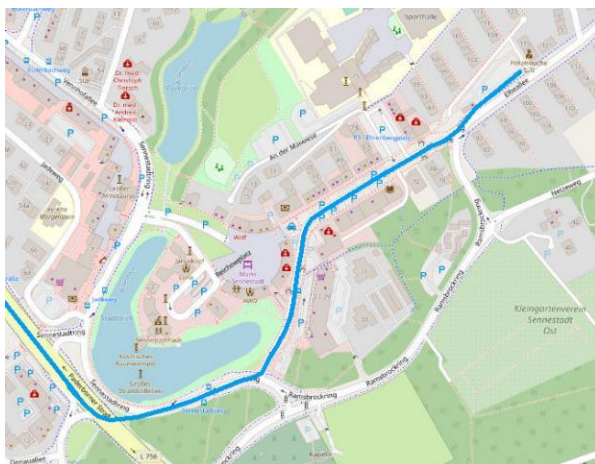


Fahrgast	Reisezeit	Verbesserung der Reisezeit nach Dalbke/Heideblümchen; keine Verbesserung in den Norden und Süden	0,0	0,0
	Umstiege	Verringerung der Umstiege in den Süden (1 Umstieg) und nach Dalbke/Heideblümchen (2 Umstiege); keine Veränderung der Umstiege in den Norden	0,0	
Allgemeinheit	Streckensensitivität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

Variante 4: Ehrenbergplatz

Platzierung

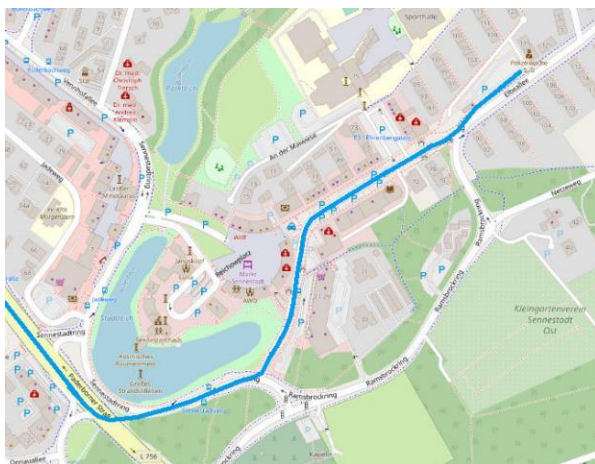
3



Stadt	Investitionen/ Wirtschaftlichkeit	keine Bauwerke notwendig; 6,2 km (davon 90% besonderer Bahnkörper)	1,0	1,0
	Stärkung des Umweltverbunds	Nachfragepotential: 2.846 EGW/km	1,0	
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	

Variante 4: Ehrenbergplatz

Platzierung
3

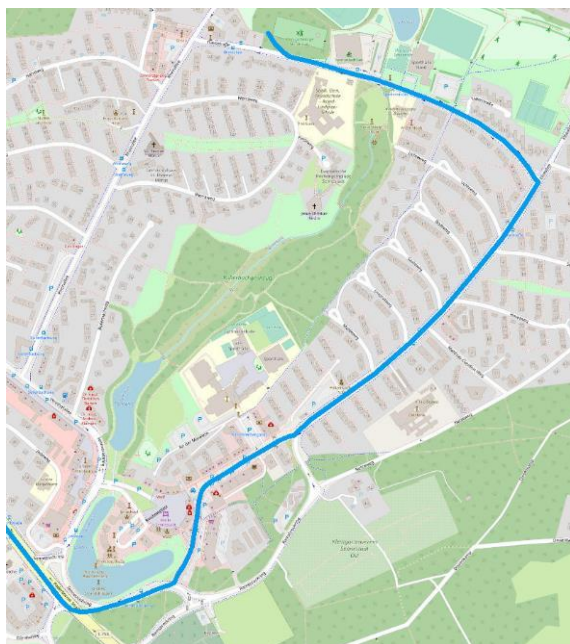


Fahrgast	Reisezeit	Keine Verbesserung der Reisezeit in den Norden, Süden oder nach Dalbke/Heideblümchen	0,0	0,0
	Umstiege	Verringerung der Umstiege in den Süden (1 Umstieg) und nach Dalbke/Heideblümchen (1 Umstieg); keine Veränderung der Umstiege in den Norden	0,0	
Allgemeinheit	Streckensensitivität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

Variante 6: Rheinallee

Platzierung

3

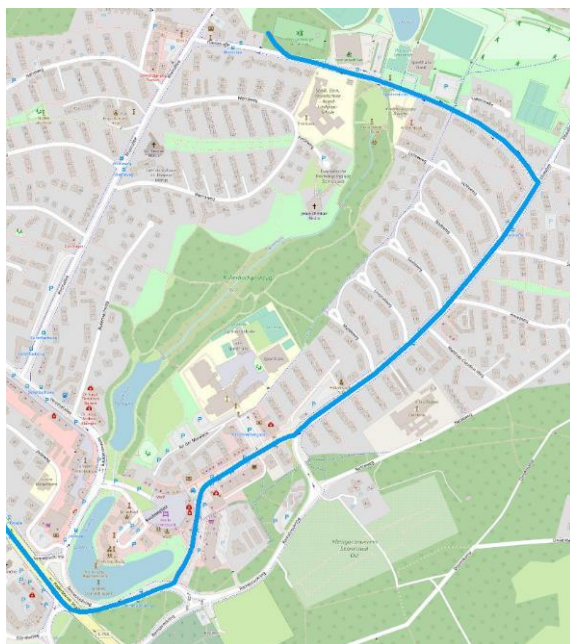


Stadt	Investitionen/ Wirtschaftlichkeit	keine Bauwerke notwendig; 7,4 km (davon 75% besonderer Bahnkörper) - Förderfähigkeit bedroht	-1,0	0,0
	Stärkung des Umweltverbunds	Nachfragepotential: 3.055 EGW/km	1,0	
Betrieb	Einsparung Busverkehr	geringe Einsparung Busverkehr in Sennestadt (Linie 135)	0,0	-0,5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

Variante 6: Rheinallee

Platzierung

3

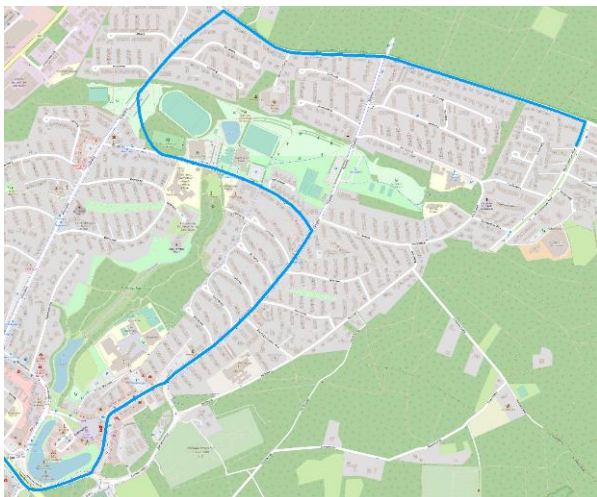


Fahrgast	Reisezeit	Verbesserung der Reisezeit in den Norden; keine Verbesserung in den Süden und nach Dalbke/Heideblümchen	1,0	1,0
	Umstiege	Verringerung der Umstiege in den Norden (1 Umstieg), Süden (1 Umstieg) und nach Dalbke/Heideblümchen (1 Umstieg)	1,0	
Allgemeinheit	Streckensensitivität / Städtebau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

Variante 7: Analog Linie 135

Platzierung

3

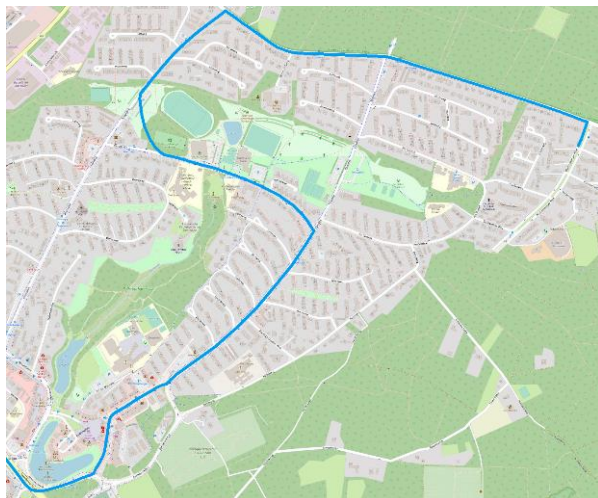


Stadt	Investitionen/ Wirtschaftlichkeit	keine Bauwerke notwendig; 9,2 km (davon 75% besonderer Bahnkörper) Förderfähigkeit bedroht	-1,0	0,0
	Stärkung des Umweltverbunds	Nachfragepotential: 2.741 EGW/km	1,0	
Betrieb	Einsparung Busverkehr	große Einsparung Busverkehr in Sennestadt (Linie 135)	1,0	0,0
	Störungsanfälligkeit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

Variante 7: Analog Linie 135

Platzierung

3

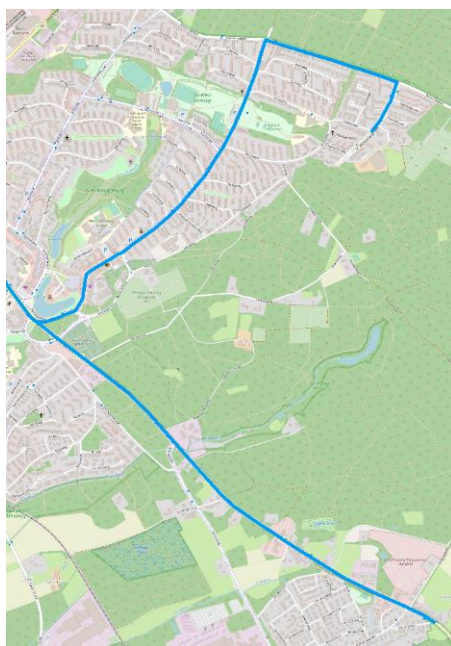


Fahrgast	Reisezeit	Keine Verbesserung der Reisezeit in den Norden, Süden oder nach Dalbke/Heideblümchen	0,0	0,5
	Umstiege	Verringerung der Umstiege in den Norden (1 Umstieg), Süden (1 Umstieg) und nach Dalbke/Heideblümchen (1 Umstieg)	1,0	
Allgemeinheit	Streckensensitivität / Städtebau	Flächenverbrauch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

Variante 11: Split Württemberger Allee/ Dalbke

Platzierung

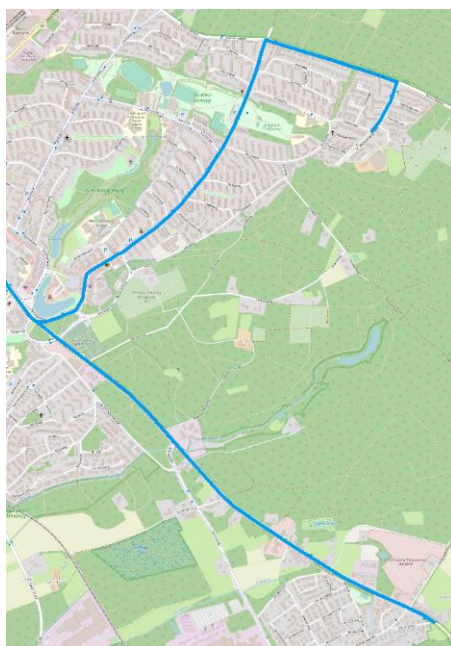
3



Stadt	Investitionen/ Wirtschaftlichkeit	keine Bauwerke notwendig; 10,8 km (davon 70% besonderer Bahnkörper) - Förderfähigkeit bedroht	-1,0	-0,5
	Stärkung des Umweltverbunds	Nachfragepotential: 2.263 EGW/km	0,0	
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	

Variante 11: Split Württemberger Allee/ Dalbke

Platzierung
3

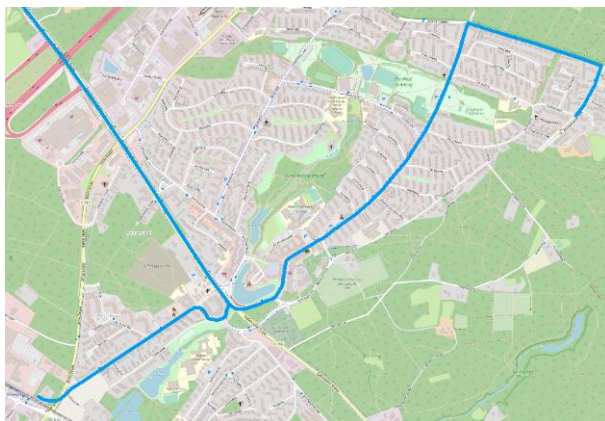


Fahrgast	Reisezeit	Verbesserung der Reisezeit in den Norden und nach Dalbke/Heideblümchen; keine Verbesserung in den Süden Aber: da Split nur 20-Minutentakt ab Kreuzkirche	1,0	1,0
	Umstiege	Verringerung der Umstiege in den Norden (1 Umstieg), Süden (1 Umstieg) und nach Dalbke/Heideblümchen (2 Umstiege)	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	

Variante 13: Split Württemberger Allee/ Bahnhof Sennestadt

Platzierung

3

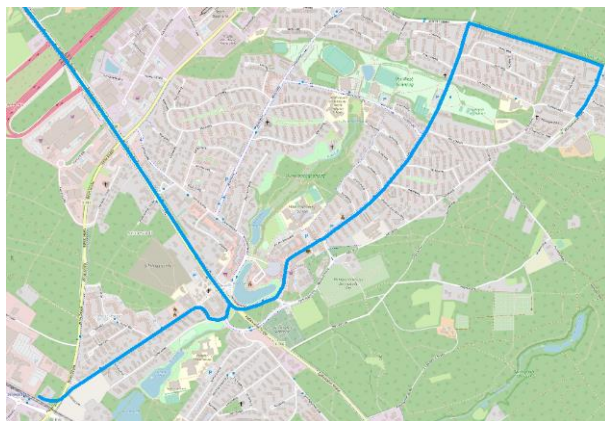


Stadt	Investitionen/ Wirtschaftlichkeit	Bauwerke oder aufwendige Signalisierung notwendig; 9,4 km (davon 70% besonderer Bahnkörper) - Förderfähigkeit bedroht	-1,0	0,0
	Stärkung des Umweltverbunds	Nachfragepotential: 2.626 EGW/km	1,0	
Betrieb	Einsparung Busverkehr	große Einsparung Busverkehr in Sennestadt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

Variante 13: Split Württemberger Allee/ Bahnhof Sennestadt

Platzierung

3



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	

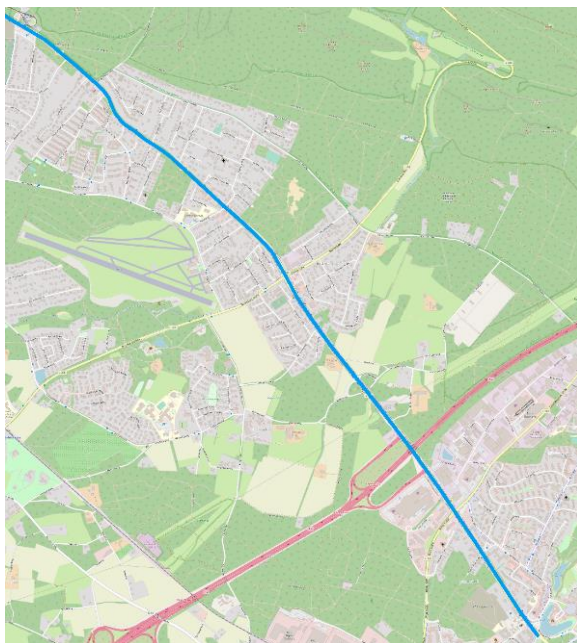
Bewertungsmatrix

Varianten auf Platz 2

Variante 0: Kreuzkirche

Platzierung

2

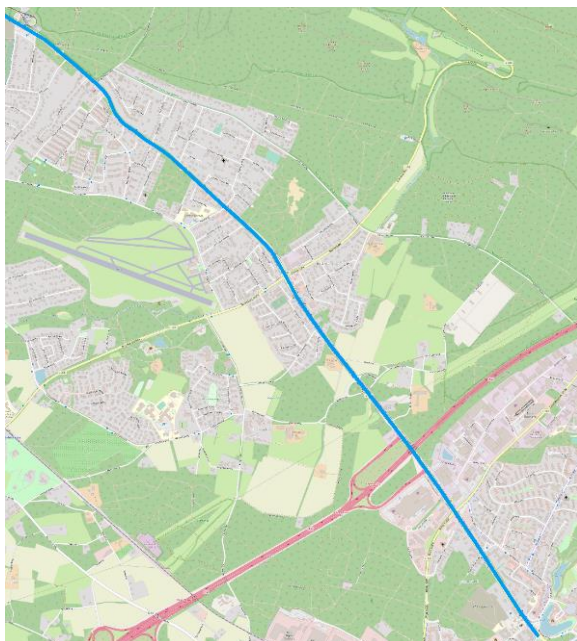


Stadt	Investitionen/ Wirtschaftlichkeit	keine Bauwerke notwendig; 5,4 km (davon 100% besonderer Bahnkörper)	1,0	1,0
	Stärkung des Umweltverbunds	Nachfragepotential: 2.768 EGW/km	1,0	
Betrieb	Einsparung Busverkehr	keine Einsparung Busverkehr in Sennestadt	-1,0	0,0
	Störungsanfälligkeit	100% besonderer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

Variante 0: Kreuzkirche

Platzierung

2



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	

Variante 8: Elbeallee/ Senner Hellweg

Platzierung

2



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

Variante 8: Elbeallee/ Senner Hellweg

Platzierung
2



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 sensiblen 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	

Variante 9: Senner Hellweg/ Württembergischer Allee

Platzierung
2



Stadt	Investitionen/ Wirtschaftlichkeit	keine Bauwerke notwendig; Lange Strecke (8 km) (davon 80% besonderer Bahnkörper) Förderfähigkeit bedroht	-1,0	0,0
	Stärkung des Umweltverbunds	Nachfragepotential: 2.738 EGW/km	1,0	
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	

Variante 9: Senner Hellweg/ Württembergischer Allee

Platzierung

2

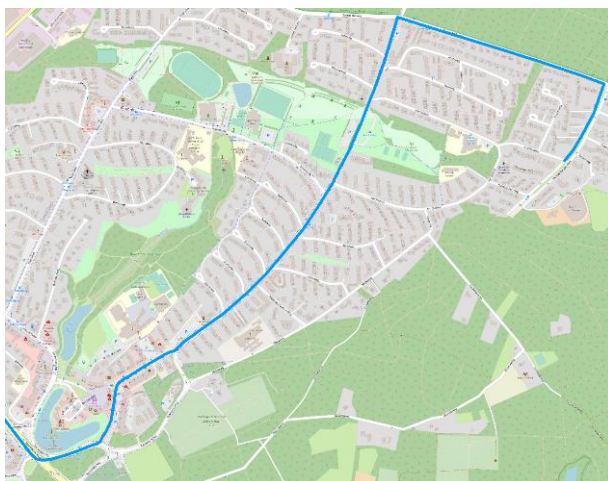


Fahrgast	Reisezeit	Verbesserung der Reisezeit in den Norden; keine Verbesserung in den Süden und nach Dalbke/Heideblümchen	1,0	1,0
	Umstiege	Verringerung der Umstiege in den Norden (1 Umstieg), Süden (1 Umstieg) und nach Dalbke/Heideblümchen (1 Umstieg)	1,0	
Allgemeinheit	Streckensensitivität / Städtebau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

Variante 10: Württemberger Allee

Platzierung

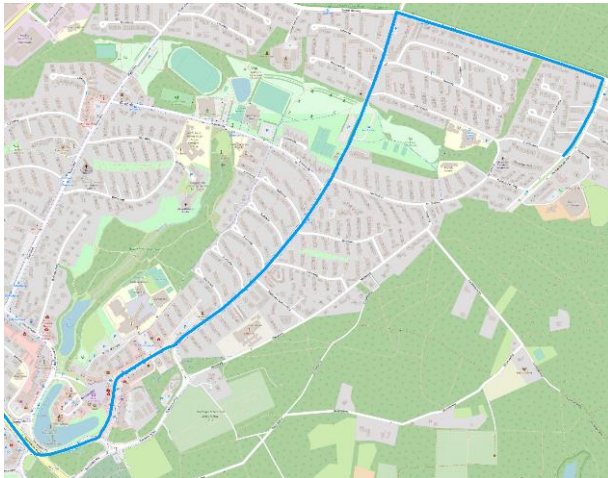
2



Stadt	Investitionen/ Wirtschaftlichkeit	keine Bauwerke notwendig; 8,3 km (davon 75% besonderer Bahnkörper) - Förderfähigkeit bedroht	-1,0	0,0
	Stärkung des Umweltverbunds	Nachfragepotential: 2.720 EGW/km	1,0	
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	

Variante 10: Württemberger Allee

Platzierung
2



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	

Variante 12: Split Württemberger Allee/ Rheinallee

Platzierung
2



Stadt	Investitionen/ Wirtschaftlichkeit	keine Bauwerke notwendig; 8,9 km (davon 70% besonderer Bahnkörper) - Förderfähigkeit bedroht	-1,0	0,0
	Stärkung des Umweltverbunds	Nachfragepotential: 2.798 EGW/km	1,0	
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	

Variante 12: Split Württemberger Allee/ Rheinallee

Platzierung

2



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 sensitiven 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	

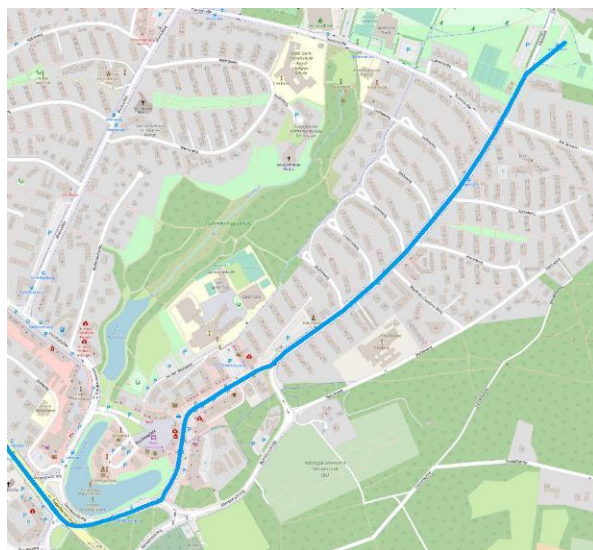
Bewertungsmatrix

Variante auf Platz 1

Variante 5: Am Stadion

Platzierung

1

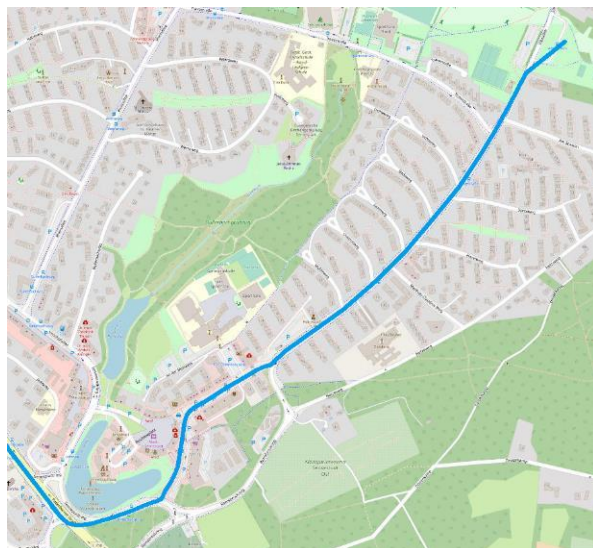


Stadt	Investitionen/ Wirtschaftlichkeit	keine Bauwerke notwendig; 7 km (davon 85% besonderer Bahnkörper)	1,0	1,0
	Stärkung des Umweltverbunds	Nachfragepotential: 3.004 EGW/km	1,0	
Betrieb	Einsparung Busverkehr	geringe Einsparung Busverkehr in Sennestadt (Linie 135)	0,0	-0,5
	Störungsanfälligkeit	Großteil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

Variante 5: Am Stadion

Platzierung

1



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 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
Summe	1,0	-0,5	0,0	0,5	-0,5	0,5	0,5	1,5	0,5	0,5	1,0
Platzierung	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
Summe	1,0	1,0	0,5	1,0	0,5
Platzierung	2	2	3	2	3

Varianten 5 und 8 werden
zusammengeführt

Varianten 9 und 10 werden
zusammengeführt



**Weiterverfolgung der
Plätze 1 und 2**

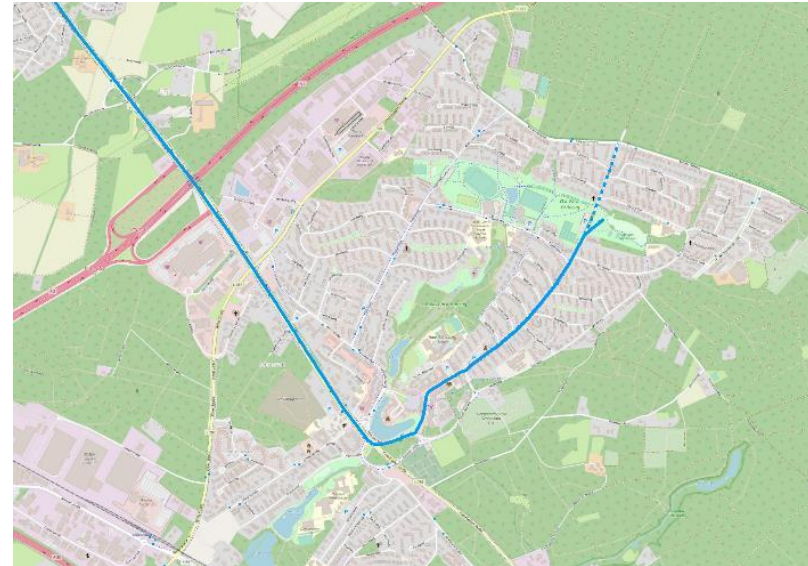
Ergebnis

Am besten bewertete Varianten

Kreuzkirche (Variante 0)



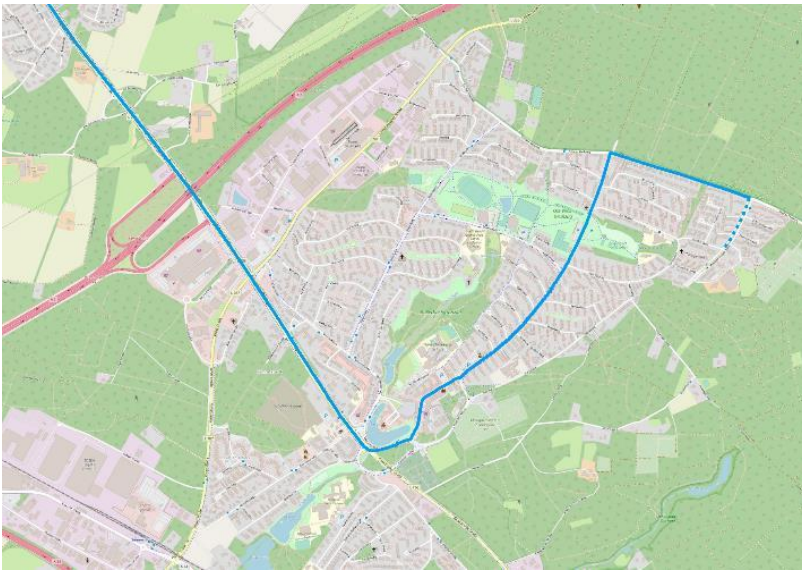
Am Stadion (Varianten 5+8)



Ergebnis

Am besten bewertete Varianten

Württembergischer Allee
(Varianten 9+10)



Split Württembergischer Allee/
Rheinallee (Variante 12)

