

Bewertungskriterium	Unterkriterium	Kenngröße	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 5/6	Variante 12		Variante 6/12	Variante 5/13
			V1-Ao (oberirdisch Gürtel): Mischverkehr (1-3) + Besonderer Bahnkörper (4-6)	V1-Ao (oberirdisch Gürtel): Ohne Abschnitt 5+6: Mischverkehr (1-3) + Besonderer Bahnkörper (4)	V1-Auo (unter-/oberirdisch Gürtel): Unterirdisch (1-3) + Oberirdisch (4-6)	V1-Au (unterirdisch Gürtel): Unterirdisch (1-6)	V1-Cu (unterirdische Führung bis Bonner Str. im Bereich Vorgebirkspark)		V2-Au Anschluss an V1-A, Streckenführung nördlich über Kalk (wie V2-Cu)	V2-Cu Anschluss an V1-Bo / V1-C ab Parkstadt Süd, Streckenführung nördlich über Kalk (wie V2-Au)
Investitionen	Infrastrukturkosten	Gesamtkosten Infrastruktur (Strecke, Ingenieurbauwerke usw.)	niedrig	sehr niedrig	mittel	sehr hoch	hoch		hoch	hoch
	Betriebsaufwand	zurückgelegte Fahrtstrecke in m	4100	3100	4100	4100	3000		6500	6500
Erschließung durch Stadtbahn	Bedienung Erschließungslücken	EW im Einzugsbereich	8408	7161	8408	8332	3170		16634	15275
	Bedienung bisher bereits erschlossener Bereiche	EW im Einzugsbereich	16421	14700	16421	16593	15990		26047	25080
	Bedienung Erschließungslücken	Beschäftigte im Einzugsbereich	2217	1634	2217	1906	230		3025	2335
	Bedienung bisher bereits erschlossener Bereiche	Beschäftigte im Einzugsbereich	4478	3695	4478	4575	1666		8792	8695
Reisezeiten	Reisezeitänderung	Veränderung ÖPNV-Reisezeit ausgewählter Relationen	10	5	18	24	19		45	36
ÖV-Verknüpfungspunkte	Synergieeffekte	Punkte für jede verknüpfte Station	3	2	3	3	2		7	7
Streckenqualität aus Sicht der Stadtbahn	Trassierung	Anzahl enger Radien	0	0	0	0	0		0	0
	Störungsanfälligkeit	Länge störungsanfälliger Streckenabschnitte in m	1500	1500	0	0	0		0	0
	Knotenpunkte	Anzahl der Knotenpunkte mit LSA-Schaltung	15	11	10	0	0		0	0
Konfliktpunkte aus Sicht der weiteren Verkehrsteilnehmer	Konflikte Straßenverkehr	Konflikte mit dem querenden bzw. parallelen Pkw-Verkehr, wie z.B. Stellplätze oder Lieferverkehr.	sehr hoch	hoch	mittel	sehr niedrig	sehr niedrig		sehr niedrig	sehr niedrig
	Konflikte Fuß- und Radverkehr	Konflikte mit querendem bzw. parallelen Rad- und Fußverkehr	sehr hoch	hoch	mittel	sehr niedrig	sehr niedrig		sehr niedrig	sehr niedrig
Streckensensitivität	Naturdenkmäler/Baumbestand	Eingriff in Naturdenkmäler und den (Alt-) Baumbestand	sehr hoch	niedrig	hoch	hoch	neutral		sehr niedrig	sehr niedrig
	Randnutzung	Lärm, Erschütterung - Wohnviertel/Gewerbe	sehr hoch	hoch	mittel	sehr niedrig	sehr niedrig		niedrig	niedrig
	Erscheinungsbild Straßenraum	eine Straßenbahn kann das Erscheinungsbild sowohl positiv als auch negativ beeinflussen	sehr negativ	negativ	sehr negativ	neutral	neutral		-	-
	Soziale Kontrolle	Sicherheitsempfinden der Fahrgäste	sehr positiv	sehr positiv	neutral	sehr niedrig	sehr niedrig		sehr niedrig	sehr niedrig
Umsetzungsphase	Genehmigungsprozess	Risiken des Genehmigungsprozesses	sehr hoch	hoch	sehr hoch	mittel	mittel		niedrig	niedrig
	Bauphase	Beieinflussung durch Baumaßnahmen	sehr hoch	hoch	hoch	niedrig	sehr niedrig		niedrig	niedrig
	Inbetriebnahme	Zeitraum bis Inbetriebnahme	niedrig	sehr niedrig	hoch	sehr hoch	sehr hoch		hoch	hoch
Entwicklungspotential	rechtsrheinische Führung	Zusatznutzen (Fahrgastpotential; betriebl. Nutzen) einer Weiterführung der Stadtbahn	sehr niedrig	niedrig	sehr niedrig	sehr hoch	sehr hoch		-	-
Betrieb	Felxibilität	Flexibilität im Betrieb durch Abzweig auf Bonner Straße	hoch	hoch	hoch	niedrig	niedrig		-	-
CO2-Bilanz	Auswirkungen durch Bau	Vergleich Bau ober- und unterirdisch	niedrig	sehr niedrig	mittel	sehr hoch	hoch		hoch	hoch
	Auswirkungen durch Betrieb	Verlagerung MIV-Fahrten	hoch	mittel	hoch	hoch	niedrig		sehr hoch	hoch