

Zielfeld Beurteilungskriterium	Variante 1				Variante 2				Variante 3				Variante 4				Variante 5				Variante 6			
	Beurteilung	Bewertung des Kriteriums	Summe der Bewertungen	Durchschnitt	Beurteilung	Bewertung des Kriteriums	Summe der Bewertungen	Durchschnitt	Beurteilung	Bewertung des Kriteriums	Summe der Bewertungen	Durchschnitt	Beurteilung	Bewertung des Kriteriums	Summe der Bewertungen	Durchschnitt	Beurteilung	Bewertung des Kriteriums	Summe der Bewertungen	Durchschnitt	Beurteilung	Bewertung des Kriteriums	Summe der Bewertungen	Durchschnitt
0. Allgemeine Beschreibung (informativ)	Erhalt der Borde auf beiden Seiten				Verschieben der Borde auf das Mindestmaß für Parken/ Andienung/ Anlieferung (--> mehr Platz für die Bäume)				Nord: Erhalt der Borde Süd: Erweiterung der Baumscheiben und Einordnung von Senkrechtparkern zwischen den Bäumen				Nord: Erhalt der Borde Süd: Parallel-Parkbuchten zwischen den Bäumen				Erhalt der Borde auf beiden Seiten, Parken nur auf der Südlichen Seite, nördliche Seite mit Schutzstreifen (für Andienung/ Anlieferung nutzbar)				Nord: Erhalt der Borde Süd: Parallel-Parkbuchten zwischen den Bäumen			
0.1 grundlegende Aussagen für alle Varianten	<ul style="list-style-type: none"> kein Eingriff in die derzeit vorhandenen Baumscheiben (vorhandene Randeinfassung/Abgrenzung gilt als fix) weitgehender Erhalt der derzeitigen Nutzungen im Gehwegbereich (z. B. Außengastronomie) 																							
0.2 Radverkehr	• beide Fahrrichtungen: im Gleisbereich, zwischen den Schienen oder zwischen Schiene und Parkstreifen				• beide Fahrrichtungen: im Gleisbereich, zwischen den Schienen				• beide Fahrrichtungen: im Gleisbereich, zwischen den Schienen				• beide Fahrrichtungen auf 1,3m Schutzstreifen/Bewegungsraum neben dem Gleis				• Süd: im Gleisbereich, zwischen den Schienen oder zwischen Schiene und Parkstreifen • Nord: auf Schutzstreifen, der temporär von Liefer-/Entsorgungsfahrzeugen benutzt wird				• beide Fahrrichtungen auf 1,5m Schutzstreifen neben dem Gleis			
0.3 ruhender Verkehr	• beidseits Längsparken				• beidseits Längsparken				• Nord: Längsparken am vorh. Fahrbahnrand Süd: Senkrechtparken zwischen Baumscheiben				• Nord: Längsparken am vorh. Fahrbahnrand Süd: Längsparken in Buchten zw. den Baumscheiben				• Nord: kein Parken Süd: Längsparken am vorh. Fahrbahnrand				• Nord: Längsparken am vorh. Fahrbahnrand Süd: Längsparken in Buchten zw. den Baumscheiben			
0.4 Anlieferung/ Andienung (z. B. Müllabfuhr)	• Abstand zw. Bord und Lichtraum Strab: mind. 2,95 m --> Einrichtung (Beschilderung) von Lieferzonen im Parkstreifen/ Sicherheitstrennstreifen möglich --> auch für Entsorgungsfahrzeuge nutzbar				• Abstand zw. Bord und Lichtraum Strab: 2,50 m --> Einrichtung (Beschilderung) von Lieferzonen im Parkstreifen möglich --> auch für Entsorgungsfahrzeuge nutzbar				• Nord: Abstand zw. Bord und Lichtraum Strab: 2,50 m --> Einrichtung (Beschilderung) von Lieferzonen im Parkstreifen möglich --> auch für Entsorgungsfahrzeuge nutzbar • Süd: Einordnung von Lieferzonen im Bereich der verlängerten Baumscheibe unter Mitbenutzung der Senkrechtparker möglich				• Nord: --> Einrichtung (Beschilderung) von Lieferzonen unter Mitbenutzung Sicherheitsstreifen möglich --> auch für Entsorgungsfahrzeuge nutzbar Süd: • Beschilderung der 3fach-Parkbucht für Andienung (unter Mitbenutzung Sicherheitsstreifen)				• Nord: Schutzstreifen für Anlieferung/ Entsorgung nutzbar • Süd: Abstand zw. Bord und Lichtraum Strab: mind. 2,95 m --> Einrichtung (Beschilderung) von Lieferzonen im Parkstreifen/ Sicherheitstrennstreifen möglich --> auch für Entsorgungsfahrzeuge nutzbar				• Nord: --> Einrichtung (Beschilderung) von Lieferzonen unter Mitbenutzung Sicherheitsstreifen möglich --> auch für Entsorgungsfahrzeuge nutzbar Süd: • Beschilderung der 3fach-Parkbucht für Andienung (unter Mitbenutzung Sicherheitsstreifen)			
1. Straßenbahn-Nutzer																								
1.1 Erkennbarkeit / Begreifbarkeit der Straßenbahn-Infrastruktur	• sehr gut	5			• sehr gut	5			• sehr gut	5			• sehr gut	5			• sehr gut	5			• sehr gut	5		
1.2 Erreichbarkeit der Haltestellen	• Ausbildung als Haltestellenkap ist sehr gut für Erreichbarkeit	5	10	5,0	• Ausbildung als Haltestellenkap ist sehr gut für Erreichbarkeit	5	10	5,0	• Ausbildung als Haltestellenkap ist sehr gut für Erreichbarkeit	5	10	5,0	• Ausbildung als Haltestellenkap ist sehr gut für Erreichbarkeit	5	10	5,0	• Ausbildung als Haltestellenkap ist sehr gut für Erreichbarkeit	5	10	5,0	• Ausbildung als Haltestellenkap ist sehr gut für Erreichbarkeit	5	10	5,0
2. ÖPNV-Gesamtsystem																								
nicht bewertungsrelevant, da im betrachteten Abschnitt neben der Straßenbahn keine weiteren ÖPNV-Arten vorhanden sind																								

Zielfeld Beurteilungskriterium	Variante 1				Variante 2				Variante 3				Variante 4				Variante 5				Variante 6			
	Beurteilung	Bewertung des Kriteriums	Summe der Bewertungen	Durchschnitt	Beurteilung	Bewertung des Kriteriums	Summe der Bewertungen	Durchschnitt	Beurteilung	Bewertung des Kriteriums	Summe der Bewertungen	Durchschnitt	Beurteilung	Bewertung des Kriteriums	Summe der Bewertungen	Durchschnitt	Beurteilung	Bewertung des Kriteriums	Summe der Bewertungen	Durchschnitt	Beurteilung	Bewertung des Kriteriums	Summe der Bewertungen	Durchschnitt
0. Allgemeine Beschreibung (informativ)	Erhalt der Borde auf beiden Seiten				Verschieben der Borde auf das Mindestmaß für Parken/ Andienung/ Anlieferung (--> mehr Platz für die Bäume)				Nord: Erhalt der Borde Süd: Erweiterung der Baumscheiben und Einordnung von Senkrechtparkern zwischen den Bäumen				Nord: Erhalt der Borde Süd: Parallel-Parkbuchten zwischen den Bäumen				Erhalt der Borde auf beiden Seiten, Parken nur auf der Südlichen Seite, nördliche Seite mit Schutzstreifen (für Andienung/ Anlieferung nutzbar)				Nord: Erhalt der Borde Süd: Parallel-Parkbuchten zwischen den Bäumen			
3. Betriebliche Belange der Straßenbahn																								
3.1 Nutzungskonflikte auf dem Fahrweg der Straßenbahn - Radfahrer	• Radfahrer bewegen sich im Gleisbereich, Ausweichen für Radfahrer nur punktuell möglich (wegen hohem Parkdruck vsl. nur an Einmündungen)	1			• Radfahrer bewegen sich im Gleisbereich, Ausweichen für Radfahrer nur punktuell und nur mit Überfahren der Schienen möglich	1			• Radfahrer bewegen sich im Gleisbereich, Ausweichen für Radfahrer nur punktuell und nur mit Überfahren der Schienen möglich	1			• Radfahrer auf Schutzstreifen bzw. Bewegungsraum außerhalb vom Lichtraum der Straßenbahn	3			• Süd: Radfahrer bewegen sich im Gleisbereich, Ausweichen für Radfahrer nur punktuell möglich (wegen hohem Parkdruck vsl. nur an Einmündungen) (1) • Nord: Radfahrer auf Schutzstreifen (größerer Abstand vom Gleis als bei Var. 4), aber wegen andienenden Fahrzeugen wird häufiges Ausweichen in den Gleisbereich erforderlich werden (2)	1,5			• Radfahrer auf 1,5m Schutzstreifen außerhalb vom Lichtraum der Straßenbahn, auch bei Überholvorgängen von Radfahrern untereinander	4		
3.2 Nutzungskonflikte auf dem Fahrweg der Straßenbahn - Fußgänger	• parkende Fahrzeuge relativ nah am Gleisbereich (ca. 1m Abstand) --> Gefahr, dass querende Fußgänger zwischen parkenden Fahrzeugen in den Gleisbereich treten	2			• parkende Fahrzeuge nah am Gleisbereich (ca. 0,5m Abstand) --> Gefahr, dass querende Fußgänger zwischen parkenden Fahrzeugen in den Gleisbereich treten	1			• parkende Fahrzeuge nah am Gleisbereich (ca. 0,5m Abstand) --> Gefahr, dass querende Fußgänger zwischen parkenden Fahrzeugen in den Gleisbereich treten	1			• parkende Fahrzeuge durch Schutzstreifen mit etwas größerem Abstand (1,8m) zum Gleisbereich --> querende Fußgänger sind für Straßenbahnfahrer besser erkennbar	3			• Süd: parkende Fahrzeuge relativ nah am Gleisbereich (ca. 1m Abstand) (2) --> Gefahr, dass querende Fußgänger zwischen parkenden Fahrzeugen in den Gleisbereich treten Nord: keine parkenden, nur haltende Fahrzeuge, Abstand wie Süd (3)	2,5			• parkende Fahrzeuge durch Schutzstreifen mit größerem Abstand zum Gleisbereich (2,0m) --> querende Fußgänger sind für Straßenbahnfahrer besser erkennbar	3		
3.3 Nutzungskonflikte auf dem Fahrweg der Straßenbahn - ruhender Verkehr	• Einparken ohne Mitbenutzung vom Gegengleis möglich • bessere Sicht auf Strab beim Ausparken (im Vergleich zu Senkrechtparkern)	3	13	2,2	• Einparken mit leichter Mitbenutzung vom Gegengleis • bessere Sicht auf Strab beim Ausparken (im Vergleich zu Senkrechtparkern)	2	11	1,8	• Nord: Parallel-Einparken mit leichter Mitbenutzung vom Gegengleis • Süd: Senkrecht-Einparken mit Mitbenutzung der Gegenspur • Senkrechtparken wegen schlechter Sichtverhältnisse auf Strab beim Ausparken nicht anordenbar -> Ausschlusskriterium	0	0,0	0,0	• Einparken ohne Mitbenutzung vom Gegengleis möglich • bessere Sicht auf Strab beim Ausparken (im Vergleich zu Senkrechtparkern)	3	17	2,8	• Süd: Einparken ohne Mitbenutzung vom Gegengleis möglich • bessere Sicht auf Strab beim Ausparken (im Vergleich zu Senkrechtparkern) • Nord: keine parkenden Fahrzeuge	4	18	3,0	• Einparken ohne Mitbenutzung vom Gegengleis möglich • bessere Sicht auf Strab beim Ausparken (im Vergleich zu Senkrechtparkern)	3	17	2,8
3.4 Nutzungskonflikte auf dem Fahrweg der Straßenbahn - Entsorgung	• Entsorgungsfahrzeug hält im Gleisbereich der Straßenbahn	1			• Entsorgungsfahrzeug hält im Gleisbereich der Straßenbahn	1			• Entsorgungsfahrzeug hält im Gleisbereich der Straßenbahn	1			• Entsorgungsfahrzeug hält im Gleisbereich der Straßenbahn	1			• Entsorgungsfahrzeug hält auf Schutzstreifen außerhalb vom Gleisbereich (nur auf Nordseite)	4			• Entsorgungsfahrzeug hält im Gleisbereich der Straßenbahn	1		
3.5 Nutzungskonflikte auf dem Fahrweg der Straßenbahn - MIV	• MIV fährt in gleicher Spur wie die Straßenbahn	3			• MIV fährt in gleicher Spur wie die Straßenbahn	3			• MIV fährt in gleicher Spur wie die Straßenbahn	3			• MIV fährt in gleicher Spur wie die Straßenbahn	3			• MIV fährt in gleicher Spur wie die Straßenbahn	3			• MIV fährt in gleicher Spur wie die Straßenbahn	3		
3.6 Trassierung des Fahrwegs der Straßenbahn - Verzierungen im Bereich der Haltestellenkaps - Gleislage bezogen auf Kurve in die Holteistraße	• Verziehung beider Richtungen nach außen (3) • Gleislage mittig (3)	3			• Verziehung beider Richtungen nach außen (3) • Gleislage mittig (3)	3			• Nord: geradlinig (5) • Süd: Verziehung nach außen (3) • Gleislage 0,5m außermittig zur Nordseite (2)	3,33			• Nord: Verziehung nach außen (3) • Süd: geradlinig (5) • Gleislage 0,8m außermittig zur Südseite (4)	4			• Verziehung beider Richtungen nach außen (3) • Gleislage mittig (3)	3			• Nord: Verziehung nach außen (3) • Süd: Verziehung zur Straßenmitte (1) • Gleislage 1,0m außermittig zur Südseite (5)	3		

Zielfeld Beurteilungskriterium	Variante 1				Variante 2				Variante 3				Variante 4				Variante 5				Variante 6			
	Beurteilung	Bewertung des Kriteriums	Summe der Bewertungen	Durchschnitt	Beurteilung	Bewertung des Kriteriums	Summe der Bewertungen	Durchschnitt	Beurteilung	Bewertung des Kriteriums	Summe der Bewertungen	Durchschnitt	Beurteilung	Bewertung des Kriteriums	Summe der Bewertungen	Durchschnitt	Beurteilung	Bewertung des Kriteriums	Summe der Bewertungen	Durchschnitt	Beurteilung	Bewertung des Kriteriums	Summe der Bewertungen	Durchschnitt
0. Allgemeine Beschreibung (informativ)	Erhalt der Borde auf beiden Seiten				Verschieben der Borde auf das Mindestmaß für Parken/ Andienung/ Anlieferung (--> mehr Platz für die Bäume)				Nord: Erhalt der Borde Süd: Erweiterung der Baumscheiben und Einordnung von Senkrechtparkern zwischen den Bäumen				Nord: Erhalt der Borde Süd: Parallel-Parkbuchten zwischen den Bäumen				Erhalt der Borde auf beiden Seiten, Parken nur auf der Südlichen Seite, nördliche Seite mit Schutzstreifen (für Andienung/ Anlieferung nutzbar)				Nord: Erhalt der Borde Süd: Parallel-Parkbuchten zwischen den Bäumen			
4. Anlieger																								
4.1 Erreichbarkeit und Erschließung von Grundstücken -Laden/ Liefen	Restbreite neben dem LR der Straßenbahn: ca. 3 m --> Einordnung von ausgewiesenen Liefer-/ Andienbereichen möglich, auch für LKW zusätzlicher Sicherheitsabstand zum Lichtraum der Strab für Aussteigen des Fahrers vorhanden	3	6	3,0	Restbreite neben dem LR der Straßenbahn: 2,50 m --> Einordnung von ausgewiesenen Liefer-/ Andienbereichen möglich, auch für LKW	2	5	2,5	Restbreite neben dem LR der Straßenbahn: 2,50 m --> Einordnung von ausgewiesenen Liefer-/ Andienbereichen möglich, auch für LKW	2	5	2,5	Restbreite neben dem LR der Straßenbahn: ca. 3 m --> Einordnung von ausgewiesenen Liefer-/ Andienbereichen möglich, auch für LKW zusätzlicher Sicherheitsabstand zum Lichtraum der Strab für Aussteigen des Fahrers vorhanden	3	6	3,0	Nord: Schutzstreifen für Anlieferung/ Entsorgung nutzbar Süd: Restbreite neben dem LR der Straßenbahn: ca. 3 m --> Einordnung von ausgewiesenen Liefer-/ Andienbereichen möglich, auch für LKW Sicherheitsabstand zum Lichtraum der Strab für Aussteigen des Fahrers vorhanden	4	7	3,5	Restbreite neben dem LR der Straßenbahn: ca. 3 m --> Einordnung von ausgewiesenen Liefer-/ Andienbereichen möglich, auch für LKW zusätzlicher Sicherheitsabstand zum Lichtraum der Strab für Aussteigen des Fahrers vorhanden	3	6	3,0
4.2 Erreichbarkeit und Erschließung von Grundstücken - Entsorgung	Entsorgungsfahrzeug fährt zum jeweiligen Abfallbehälterstandort	3			Entsorgungsfahrzeug fährt zum jeweiligen Abfallbehälterstandort	3			Entsorgungsfahrzeug fährt zum jeweiligen Abfallbehälterstandort	3			Entsorgungsfahrzeug fährt zum jeweiligen Abfallbehälterstandort	3			Entsorgungsfahrzeug fährt zum jeweiligen Abfallbehälterstandort	3			Entsorgungsfahrzeug fährt zum jeweiligen Abfallbehälterstandort	3		
5. Fußverkehr																								
5.1 Beeinträchtigung der Bewegungsfreiheit und der Aufenthaltsqualität der Fußgänger	kein Eingriff in die Gehwegbereiche erforderlich (3) keine Parkbuchten (3) keine Änderung der Querungslänge (3)	3	3	3,0	leichte Verbreiterung der Seitenräume (4) keine Parkbuchten (3) Verkürzung des Querungsweges um ca.1m (4)	3,67	3,67	3,7	Gehweg in Längsrichtung mit Eingriffen (1) Beeinträchtigung durch Einordnung der Senkrechtparker (1) Verkürzung des Querungsweges um ca.1m (4)	2	2	2,0	Gehweg in Längsrichtung mit leichten Eingriffen (2) leichtere Beeinträchtigung durch Einordnung der Längs-Parkbuchten (2) Verlängerung des Querungsweges um ca.1,7m (1)	1,67	1,67	1,7	kein Eingriff in die Gehwegbereiche erforderlich (3) keine Parkbuchten (3) Verlängerung des Querungsweges um ca.2m (1)	2,33	2,33	2,3	Gehweg in Längsrichtung mit Eingriffen (1) leichtere Beeinträchtigung durch Einordnung der Längs-Parkbuchten (2) Verlängerung des Querungsweges um ca.2m (1)	1,33	1,33	1,3
6. Radverkehr																								
6.1 Beeinträchtigung des Radverkehrs durch Gleise und Haltestellen	Fahren im Gleisbereich erforderlich Möglichkeit des Fahrens außerhalb der Schienen (innerhalb LR Strab) als leichter Vorteil, da Nutzung des Radkaps ohne Queren der Schienen möglich	2	2	2,0	Fahren im Gleisbereich erforderlich	1	1	1,0	Fahren im Gleisbereich erforderlich	1	1	1,0	Radfahrer auf 1,3m Schutzstreifen bzw. Bewegungsraum außerhalb vom LR der Straßenbahn	4	4	4,0	Süd: Fahren im Gleisbereich erforderlich (wie Var. 1) Nord: Radfahrer auf Schutzstreifen (größerer Abstand vom Gleis als bei Var. 4), aber bei stehenden Fahrzeugen (zur Andienung) Ausweichen in den Gleisbereich erforderlich	2	2	2,0	Radfahrer auf 1,5m Schutzstreifen außerhalb vom LR der Straßenbahn, Überholen ohne Gleisquerung möglich	5	5	5,0
7. Kfz-Verkehr																								
7.1 Beeinträchtigung des fließenden Verkehrs	Kfz fährt in gleicher Spur wie Straßenbahn (2) Überholen von Radfahrern nur, wenn kein Kfz entgegen kommt (2)	2	4	2,0	Kfz fährt in gleicher Spur wie Straßenbahn (2) Überholen von Radfahrern nur, wenn kein Fahrzeug entgegen kommt (1)	1,5	3,5	1,8	Kfz fährt in gleicher Spur wie Straßenbahn (2) Überholen von Radfahrern nur, wenn kein Fahrzeug entgegen kommt (1)	1,5	4,5	2,3	Kfz fährt in gleicher Spur wie Straßenbahn (2) Überholen von Radfahrern jederzeit möglich (5)	3,5	5,5	2,8	Kfz fährt in gleicher Spur wie Straßenbahn (2) Süd: Überholen von Radfahrern nur, wenn kein Kfz entgegen kommt, Nord: meistens ungehindert möglich (3)	2,5	3,5	1,8	Kfz fährt in gleicher Spur wie Straßenbahn (2) Überholen von Radfahrern jederzeit möglich (5)	3,5	4,5	2,3
7.2 Beeinträchtigung des ruhenden Verkehrs (Anzahl der wegfallenden Stellplätze für den ruhenden Verkehr, Mengenermittlung ohne Betrachtung von Lieferzonen)	Bestand: 161 Stellplätze Planung: 81 Stellplätze -> Wegfall von 80 Stellplätzen	2			Bestand: 161 Stellplätze Planung: 81 Stellplätze -> Wegfall von 80 Stellplätzen	2			Bestand: 161 Stellplätze Planung: 99 Stellplätze -> Wegfall von 62 Stellplätzen	3			Bestand: 161 Stellplätze Planung: 57 Stellplätze -> Wegfall von 104 Stellplätzen	2			Bestand: 161 Stellplätze Planung: 40 Stellplätze -> Wegfall von 121 Stellplätzen	1			Bestand: 161 Stellplätze Planung: 55 Stellplätze -> Wegfall von 106 Stellplätzen	1		
8. Baukosten																								
8.1 Auswirkungen der Verkehrslösung auf das Investitionsniveau (Mehr- oder Minderkosten)	aus Querschnittsbewertung keine wesentlichen Unterschiede erkennbar	3	3	3,0	aus Querschnittsbewertung keine wesentlichen Unterschiede erkennbar	3	3	3,0	aus Querschnittsbewertung keine wesentlichen Unterschiede erkennbar	3	3	3,0	aus Querschnittsbewertung keine wesentlichen Unterschiede erkennbar	3	3	3,0	aus Querschnittsbewertung keine wesentlichen Unterschiede erkennbar	3	3	3,0	aus Querschnittsbewertung keine wesentlichen Unterschiede erkennbar	3	3	3,0

Zielfeld Beurteilungskriterium	Variante 1				Variante 2				Variante 3				Variante 4				Variante 5				Variante 6			
	Beurteilung	Bewertung des Kriteriums	Summe der Bewertungen	Durchschnitt	Beurteilung	Bewertung des Kriteriums	Summe der Bewertungen	Durchschnitt	Beurteilung	Bewertung des Kriteriums	Summe der Bewertungen	Durchschnitt	Beurteilung	Bewertung des Kriteriums	Summe der Bewertungen	Durchschnitt	Beurteilung	Bewertung des Kriteriums	Summe der Bewertungen	Durchschnitt	Beurteilung	Bewertung des Kriteriums	Summe der Bewertungen	Durchschnitt
0. Allgemeine Beschreibung (informativ)	Erhalt der Borde auf beiden Seiten				Verschieben der Borde auf das Mindestmaß für Parken/ Andienung/ Anlieferung (-> mehr Platz für die Bäume)				Nord: Erhalt der Borde Süd: Erweiterung der Baumscheiben und Einordnung von Senkrechtparkern zwischen den Bäumen				Nord: Erhalt der Borde Süd: Parallel-Parkbuchten zwischen den Bäumen				Erhalt der Borde auf beiden Seiten, Parken nur auf der Südlichen Seite, nördliche Seite mit Schutzstreifen (für Andienung/ Anlieferung nutzbar)				Nord: Erhalt der Borde Süd: Parallel-Parkbuchten zwischen den Bäumen			
9. Städtebauliche Aspekte																								
Grundsätzliches (variantenübergreifend) • Neustrukturierung des Straßenraums durch Einbau vermehrter technischer Infrastruktur • Aufwertung des Straßenraums durch neue Impulse für das städtische Leben • Erhalt der Baumreihen																								
9.1 Gestaltqualität des Straßenraums (einschl. Gliederung des öffentlichen Raums durch Straßenbäume)	• Erhalt von geraden Bordfluchten sowie der Seitenräume, reduzierte Querschnitte zum Erhalt der Straßencharakteristik • symmetrischer Querschnitt	4	9	4,5	• Erhalt von geraden Bordfluchten sowie der Seitenräume, reduzierte Querschnitte zum Erhalt der Straßencharakteristik • symmetrischer Querschnitt	4	9	4,5	• Erhalt von geraden Bordfluchten, aber Beeinträchtigung der Blickbeziehung in Baumflucht sowie des Gehwegcharakters durch Einordnung der Senkrechtparker • unsymmetrischer Querschnitt	2	5	2,5	• Erhalt von geraden Bordfluchten, aber Beeinträchtigung der Blickbeziehung in Baumflucht sowie des Gehwegcharakters durch Einordnung der Parkbuchten • unsymmetrischer Querschnitt	2	6	3,0	• Erhalt von geraden Bordfluchten sowie der Seitenräume, reduzierte Querschnitte zum Erhalt der Straßencharakteristik • symmetrischer Querschnitt	3	8	4,0	• Erhalt von geraden Bordfluchten, aber Beeinträchtigung der Blickbeziehung in Baumflucht sowie des Gehwegcharakters durch Einordnung der Parkbuchten • unsymmetrischer Querschnitt	2	5	2,5
9.2 Urbanität - Auswirkungen auf die urbanen Nutzungen	• keine negativen Auswirkungen	5			• keine negativen Auswirkungen	5			• Einordnung der Senkrechtparker beeinträchtigt die Urbanität (Einschränkung von Außenbewirtschaftung)	3			• Einordnung der Parkbuchten beeinträchtigt die Urbanität	4			• keine negativen Auswirkungen	5			• Einordnung der tieferen Parkbuchten beeinträchtigt die Urbanität (Einschränkung von Außenbewirtschaftung)	3		
10. Umweltaspekte																								
10.1 Flächenversiegelung	• keine wesentlichen Unterschiede erkennbar	3	6	3,0	• keine wesentlichen Unterschiede erkennbar	3	6	3,0	• keine wesentlichen Unterschiede erkennbar	3	6	3,0	• keine wesentlichen Unterschiede erkennbar	3	6	3,0	• keine wesentlichen Unterschiede erkennbar	3	6	3,0	• keine wesentlichen Unterschiede erkennbar	3	6	3,0
10.2 Verkehrslärm und Erschütterungen	• keine wesentlichen Unterschiede erkennbar	3			• keine wesentlichen Unterschiede erkennbar	3			• keine wesentlichen Unterschiede erkennbar	3			• keine wesentlichen Unterschiede erkennbar	3			• keine wesentlichen Unterschiede erkennbar	3			• keine wesentlichen Unterschiede erkennbar	3		
Zusammenfassung																								
1	Straßenbahn-Nutzer	5,0			5,0				5,0				5,0				5,0				5,0			
2	ÖPNV-Gesamtsystem	0,0			0,0				0,0				0,0				0,0				0,0			
3	Betriebliche Belange der Straßenbahn	2,2			1,8				0,0				2,8				3,0				2,8			
4	Anlieger	3,0			2,5				2,5				3,0				3,5				3,0			
5	Fußverkehr	3,0			3,7				2,0				1,7				2,3				1,3			
6	Radverkehr	2,0			1,0				1,0				4,0				2,0				5,0			
7	Kfz-Verkehr	2,0			1,8				2,3				2,8				1,8				2,3			
8	Baukosten	3,0			3,0				3,0				3,0				3,0				3,0			
9	Städtebauliche Aspekte	4,5			4,5				2,5				3,0				4,0				2,5			
10	Umweltaspekte	3,0			3,0				3,0				3,0				3,0				3,0			
	Summe aller Bewertungspunkte	27,7			26,3				21,3				28,3				27,6				27,9			
	Rang	3			5				6				1				4				2			

1 = mangelhaft; 2 = ausreichend; 3 = befriedigend; 4 = gut; 5 = sehr gut