



Straßenbahn-Neubaustrecke Ostkreuz

**Boxhagener Straße bis zur Karlshorster Straße
in den Bezirken Friedrichshain-Kreuzberg und Lichtenberg von
Berlin**

 BVG BERLINER VERKEHRSBETRIEBE (BVG) ANSTALT DES ÖFFENTLICHEN RECHTS Unternehmensbereich Straßenbahn	Unterlage: 6.3.3
Planfeststellung	Variantenbewertung Marktstraße (Matrix)
Anschluss des Straßenbahnnetzes an das Ostkreuz In den Bezirken Friedrichshain-Kreuzberg und Lichtenberg von Berlin	
Vorhabensträger: Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)	Der Betriebsleiter Straßenbahn  Berlin, 23.11.2017

	Variante 1				Variante 2				Variante 3				Variante 4				Variante 5				Variante 6				Variante 7				Variante 8			
Zielfeld Beurteilungskriterium	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	Beurteilung	Bewertung des Kriteriums	Summe der Bewertungen	Durchschnitt	Beurteilung	Bewertung des Kriteriums	Summe der Bewertungen	Durchschnitt
0. Allgemeine Beschreibung (informativ)	besonderer Bahnkörper mit Inselbahnsteigen in Fahrbahnmitte, Bus RI. Osten hält am Fahrbahnrand				straßenbündiger Bahnkörper mit Kaphaltestellen (Typ Radkap)				straßenbündiger Bahnkörper mit Mittelbahnsteig, Bus hält am Fahrbahnrand				besonderer Bahnkörper (inkl. Bus) in Seitenlage				straßenbündiger Bahnkörper mit angehobener Fahrbahn und RI. Westen eigenem ÖV-Streifen, Bus RI. Osten hält am Fahrbahnrand				RI. Westen besonderer Bahnkörper (inkl. Bus) in Mittellage, RI. Osten besonderer Bahnkörper in Seitenlage (inkl. Bus)				besonderer Bahnkörper und Insel- bahnsteigen in Fahrbahnmitte (ana-log V1), Linksabbieger RI Türschmidtstraße nördlich ÖV-Trasse, Bus RI. Osten hält am Fahrbahnrand				besonderer Bahnkörper mit Inselbahnsteigen in Fahrbahnmitte, (analog V1); Linksabbieger neben Gleisbereich Bus RI. Osten hält am Fahrbahnrand			
0.1 grundlegende Aussagen für alle Varianten	Alle Varianten besitzen einen Linksabbiegestreifen für Fahrzeuge aus der Marktstraße in die Türschmidtstraße. In beiden Richtungen sind Verkehrsführungen für Radfahrer vorgesehen. Die beiden Baumstandorte im nördlichen Gehwegbereich bleiben erhalten.																															
0.2 Radverkehr	• Schutzstreifen RI. Westen geht in KP-Bereich in Rechtsabbiegestreifen über. • Schutzstreifen RI. Osten führt auf gemeinsamen Geh-/Radweg.				• Schutzstreifen RI. Westen geht in KP-Bereich in Rechtsabbiegestreifen über. • Schutzstreifen RI. Osten bis Eisenbahnunterführung durchgehend				• durchgehende Schutzstreifen				• durchgehende Schutzstreifen				• durchgehende Schutzstreifen				• Schutzstreifen RI. Westen geht in KP-Bereich in Rechtsabbiegestreifen über. • Schutzstreifen RI. Osten führt auf separatem Radweg				• Schutzstreifen RI. Westen geht in KP-Bereich in Rechtsabbiegestreifen über. • Schutzstreifen RI. Osten führt auf gemeinsamen Geh-/Radweg.				• RI. Durchgehende Radverkehrsanlagen • Schutzstreifen RI. Osten führt auf gemeinsamen Geh-/Radweg.			
0.3 ruhender Verkehr	Das Parken auf dem südlichen Gehweg entfällt.																															
0.4 Anlieferung/ Andienung (z. B. Müllabfuhr)	Nicht relevant - Zufahrt Regenrückhaltebecken in allen Varianten gewährleistet, Schule von Schreiberhauer Str. und Eckhaus von Pfarrstr. aus erreichbar, im Bestand überall Haltverbot.																															
1.	Straßenbahn-Nutzer																															
1.1 Erkennbarkeit / Begreifbarkeit der ÖV- Infrastruktur	• gut durch Haltestelleninseln	5			• gut durch Haltestellenkaps	5			• gut durch zentralen Bahnsteig	5			• gut durch eigene Trasse	5			• weniger gut - durch überhöhbare Kaps Lage des Wartebereichs evtl. unklar	2			• gut durch Haltestelleninsel und Haltestelle in Seitenlage	5			• gut durch Haltestelleninseln	5			• gut durch Haltestelleninseln	5		
1.2 Erreichbarkeit der Haltestellen	• immer Querung Fahrbahn erforderlich, da in Fahrbahnmitte	2	7	3,5	• Richtung West direkt am Fahrbahnrand (5), Richtung Ost Fahrbahnquerung erforderlich (1)	3	8	4,0	• immer Querung Fahrbahn erforderlich, da in Fahrbahnmitte	2	7	3,5	• Haltestelle auf von Bebauung abgewandter Seite	1	6	3,0	• Richtung West direkt am Fahrbahnrand (5), Richtung Ost Fahrbahnquerung erforderlich (1)	3	5	2,5	• immer Querung Fahrbahn erforderlich, da in Straßenmitte oder auf abgewandter Seite	2	7	3,5	• immer Querung Fahrbahn erforderlich, da in Fahrbahnmitte	2	7	3,5	• immer Querung Fahrbahn erforderlich, da in Fahrbahnmitte	2	7	3,5
2.	ÖPNV-Gesamtsystem																															
2.1 Umsteigequalität	• Bus und Bahn halten RI Osten getrennt	3	8	4,0	• Bus und Bahn halten gemeinsam	5	10	5,0	• Bus und Bahn halten getrennt	1	2	1,0	• Bus und Bahn halten gemeinsam	5	10	5,0	• Bus RI Osten hält auf gleicher Seite wie Tram, aber mit 15m Abstand	4	9	4,5	• Bus und Bahn halten gemeinsam	5	10	5,0	• Bus und Bahn halten RI Osten getrennt	3	8	4,0	• Bus und Bahn halten RI Osten getrennt	3	8	4,0
2.2 gleicher Halt von Linien mit selbem Fahrziel (hier Ostkreuz)	• ja	5			• ja	5			• nein	1			• ja	5			• ja	5			• ja	5			• ja	5			• ja	5		

	Variante 1				Variante 2				Variante 3				Variante 4				Variante 5				Variante 6				Variante 7				Variante 8										
Zielfeld Beurteilungskriterium	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	Beurteilung	Bewertung des Kriteriums	Summe der Bewertungen	Durchschnitt											
0. Allgemeine Beschreibung (informativ)	besonderer Bahnkörper mit Inselbahnsteigen in Fahrbahnmitte, Bus RI, Osten hält am Fahrbahnrand				straßenbündiger Bahnkörper mit Kaphaltestellen (Typ Radkap)				straßenbündiger Bahnkörper mit Mittelbahnsteig, Bus hält am Fahrbahnrand				besonderer Bahnkörper (inkl. Bus) in Seitenlage				straßenbündiger Bahnkörper mit angehobener Fahrbahn und RI, Westen eigenem ÖV-Streifen, Bus RI, Osten hält am Fahrbahnrand				RI, Westen besonderer Bahnkörper (inkl. Bus) in Mittellage, RI, Osten besonderer Bahnkörper in Seitenlage (inkl. Bus)				besonderer Bahnkörper und Inselbahnsteigen in Fahrbahnmitte (ana-log V1), Linksabbieger RI Türschmidtstraße nördlich ÖV-Trasse, Bus RI, Osten hält am Fahrbahnrand				besonderer Bahnkörper mit Inselbahnsteigen in Fahrbahnmitte, (analog V1); Linksabbieger neben Gleisbereich Bus RI, Osten hält am Fahrbahnrand										
3. Betriebliche Belange der Straßenbahn																																							
3.1 Nutzungskonflikte auf dem Fahrweg der Straßenbahn - Radfahrer	• besonderer Bahnkörper (außerhalb KP-Bereich)	5			• Gelegentliche Mitbenutzung der Gleisbereiche durch Radfahrer möglich, da keine Benutzungspflicht	3			• keine aufgrund von Mittellage, außer gelegentlich Linksabbieger in Pfarrstr./ Türschmidtstr.	4			• besonderer Bahnkörper	5			• keine aufgrund von Mittellage, außer gelegentlich Linksabbieger in Schreiberhauer Str. sowie Pfarrstr./ Türschmidtstr.	4			• besonderer Bahnkörper	5			• besonderer Bahnkörper	5			• besonderer Bahnkörper (außerhalb KP-Bereich)	5									
3.2 Nutzungskonflikte auf dem Fahrweg der Straßenbahn - Fußgänger	• keine	5				• keine	5				• keine	5				• keine		5				• keine	5				• keine	5				• keine	5						
3.3 Nutzungskonflikte auf dem Fahrweg der Straßenbahn - ruhender Verkehr	• keine	5				• keine	5				• keine	5				• keine		5				• keine	5				• keine	5				• keine	5						
3.4 Nutzungskonflikte auf dem Fahrweg der Straßenbahn - Ver- und Entsorgung	• keine	5				• keine, da Zufahrt zu Schule von Nebenstraße	5				• keine	5				• Wartungsfahrzeuge für Regenrückhaltebecken nutzen ÖV-Trasse mit		4				• keine	5				• keine	5				• keine	5						
3.5 Nutzungskonflikte auf dem Fahrweg der Straßenbahn - MIV	• außerhalb KP-bereich besonderer Bahnkörper, Linksabbieger 1x im Gleisbereich	3				• straßenbündiger Bahnkörper auf zweistreifigem MIV-Querschnitt, Bahn ggf. vor Haltestelle in Rückstau von MIV	1				• RI, Westen teilweise besonderer Bahnkörper, Linksabbieger 2x im Gleisbereich, Bahn ggf. vor Haltestelle in Rückstau von MIV	2				• weitgehend besonderer Bahnkörper		5				• RI, Westen besonderer Bahnkörper, Linksabbieger 2x im Gleisbereich, Bahn ggf. vor Haltestelle in Rückstau von MIV	2				• RI, West außerhalb KP-bereich, RI, Ost durchgehend besonderer Bahnkörper	4,5				• außerhalb KP-bereich besonderer Bahnkörper	4			• außerhalb KP-bereich besonderer Bahnkörper	4		
3.6.1 Flexibilität der Signalsteuerung KP Schreiberhauer Straße	• starre Phasenfolge, • Räumphasen nötig, • langer Räumweg	2	41	4,1		• starre Phasenfolge, • getrennte Freigabe der Zufahrten Ost und West nötig, kritisch bei LSA-Ausfall, • langer Räumweg	1	34		3,4	• starre Phasenfolge, • Räumphasen nötig, • langer Räumweg	2		35	3,5	• Tram außerhalb der Signalisierung		5	40	4,0		• starre Phasenfolge, • Räumphasen nötig, • langer Räumweg	2	37		3,7	• relativ flexible Phasenfolge möglich, • nur geringfügig längerer Räumweg	4		37,5	3,8	• relativ flexible Phasenfolge möglich, • langer Räumweg	3	43	4,3	• relativ starre Phasenfolge, • langer Räumweg	2	42	4,2
3.6.2 Flexibilität der Signalsteuerung KP Pfarrstraße und Türschmidtstraße	• Vollsignalisierung notwendig, • relativ flexibleTramfreigabe möglich	3			• nur Fußgänger-Signalisierung notwendig, • grün muss für Einfahrt in Hst. gehalten werden	2			• keine LSA erforderlich	5			• Teilsignalisierung mit relativ starrer Phasenfolge, da Kreuzung mit Kfz-Strom, Freihaltung Stauraum erforderlich. Bei LSA-Ausfall Behinderung Tram durch Rückstau möglich.	2			• Nur Fußgänger-Signalisierung notwendig, • grün muss für Einfahrt in Hst. gehalten werden	2			• Nur Fußgänger-Signalisierung notwendig mit relativ starrer Phasenfolge, da Kreuzung mit Kfz-Strom, Freihaltung Stauraum erforderlich. Bei LSA-Ausfall Behinderung Tram durch Rückstau möglich.	2			• Nur Fußgänger-Signalisierung notwendig	4			• Vollsignalisierung notwendig, • relativ flexibleTramfreigabe möglich	3									
3.7 Bauende im Bereich der Eisenbahnunterführung	• Klothoidenende 2 m hinter Brückenanfang	3			• Klothoidenende an Brückenanfang	5			• Klothoidenende 3 m hinter an Brückenanfang	3			• Klothoidenende 11 m hinter an Brückenanfang	1			• Klothoidenende an Brückenanfang	5			• Klothoidenende ca. 10 m hinter an Brückenanfang	1			• Klothoidenende ca. 3 m hinter Brückenanfang	3			• Klothoidenende 4 m hinter Brückenanfang	3									
3.8 Fahrzeugeinsatz	• alle vorhandenen Fahrzeuge möglich, auch 60-m-Doppeltraktion	5			• alle vorhandenen Fahrzeuge möglich, auch 60-m-Doppeltraktion	5			• nur Nutzung von Zweirichtungsfahrzeugen möglich	1			• alle vorhandenen Fahrzeuge möglich, auch 60-m-Doppeltraktion	5			• alle vorhandenen Fahrzeuge möglich, bei 60-m-Doppeltraktion RI Osten nicht komplett barrierefrei	4			• alle vorhandenen Fahrzeuge möglich, auch 60-m-Doppeltraktion	5			• alle vorhandenen Fahrzeuge möglich	5			• alle vorhandenen Fahrzeuge möglich, auch 60-m-Doppeltraktion	5									
3.9 Trassierung des Fahrwegs der Straßenbahn	• nur geringe Verschwenkungen erforderlich, • große Radien möglich (R >= 700m)	5			• deutliche Verschwenkung erforderlich, • Radien >= 300m	2			• nur geringe Verschwenkungen erforderlich, • Radien >= 300m	3			• nur geringe Verschwenkungen erforderlich, • Radien >= 300m	3			• nur geringe Verschwenkungen erforderlich, • Radien >= 300m	3			• teilweise sehr enge Verschwenkungen (R >= 110m)	1			• nur geringe Verschwenkungen erforderlich, • große Radien möglich (R >= 500m)	4			• nur geringe Verschwenkungen erforderlich, • große Radien möglich (R >= 700m)	5									

	Variante 1				Variante 2				Variante 3				Variante 4				Variante 5				Variante 6				Variante 7				Variante 8			
Zielfeld Beurteilungskriterium	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	Beurteilung	Bewertung des Kriteriums	Summe der Bewertungen	Durchschnitt				
0. Allgemeine Beschreibung (informativ)	besonderer Bahnkörper mit Inselbahnsteigen in Fahrbahnmitte, Bus RI. Osten hält am Fahrbahnrand				straßenbündiger Bahnkörper mit Kapthaltestellen (Typ Radkap)				straßenbündiger Bahnkörper mit Mittelbahnsteig, Bus hält am Fahrbahnrand				besonderer Bahnkörper (inkl. Bus) in Seitenlage				straßenbündiger Bahnkörper mit angehobener Fahrbahn und RI. Westen eigenem ÖV-Streifen, Bus RI. Osten hält am Fahrbahnrand				RI. Westen besonderer Bahnkörper (inkl. Bus) in Mittellage, RI. Osten besonderer Bahnkörper in Seitenlage (inkl. Bus)				besonderer Bahnkörper und Inselbahnsteigen in Fahrbahnmitte (ana-log V1), Linksabbieger RI Tür-schmidtstraße nördlich ÖV-Trasse, Bus RI. Osten hält am Fahrbahnrand				besonderer Bahnkörper mit Inselbahnsteigen in Fahrbahnmitte, (analog V1); Linksabbieger neben Gleisbereich Bus RI. Osten hält am Fahrbahnrand			
4. Anlieger																																
4.1 Erreichbarkeit und Erschließung der nördlichen Grundstücke	• unverändert	3	6	3,0	• keine, da Zufahrt zu Schule von Nebenstraße	3	6	3,0	• unverändert	3	6	3,0	• keine, da Zufahrt zu Schule von Nebenstraße	3	4	2,0	• unverändert	3	6	3,0	• unverändert	3	5	2,5	• unverändert	3	6	3,0	• verbessert durch neue Parkmöglichkeiten	5	8	4,0
4.2 Erreichbarkeit und Erschließung des Regenrückhaltebeckens	• über südliche Fahrbahn (rechts rein, rechts raus)	3			• über südliche Fahrbahn (rechts rein, rechts raus)	3			• über südliche Fahrbahn (rechts rein, rechts raus)	3			• über ÖPNV-Trasse, Verschwenkung Grundstückszufahrt erforderlich	1			• am südlichen Straßenrand (rechts rein, rechts raus)	3			• über südliche Fahrbahn (rechts rein, rechts raus) mit Querung Gleis Richtung Osten	2			• über südliche Fahrbahn (rechts rein, rechts raus)	3			• über südliche Fahrbahn (rechts rein, rechts raus)	3		
5. Fußverkehr																																
5.1 Beeinträchtigung der Bewegungsfreiheit und der Aufenthaltsqualität der Fußgänger	• Mindestbreite nördlicher Gehweg 3,5m im Bereich des Rechtsabbiegestreifens	3	7	3,5	• Mindestbreite nördlicher Gehweg 4,6m im Bereich des Rechtsabbiegestreifens	4	8	4,0	• Beibehaltung nördliche Gehwegbreite	5	8	4,0	• Beibehaltung nördliche Gehwegbreite	5	9	4,5	• Beibehaltung nördliche Gehwegbreite	5	7	3,5	• Mindestbreite nördlicher Gehweg 3,5 m im Bereich des Rechtsabbiegestreifens	3	6	3,0	• Mindestbreite nördlicher Gehweg 3,5 m im Bereich des Rechtsabbiegestreifens	3	7	3,5	• Mindestbreite nördlicher Gehweg 3,5m im Bereich des Rechtsabbiegestreifens	3	7	3,5
5.2 Querungsmöglichkeiten	• Querungswege insgesamt verlängert, Räumwege durch neue Inseln verkürzt, neue signalisierte Querung bei Pfarrstr.	4			• Querungswege insgesamt nur geringfügig verlängert, Räumwege z.T. durch neue Inseln verkürzt, neue signalisierte Querung bei Pfarrstr.	4			• Querungswege insgesamt verlängert, Räumwege z.T. durch neue Inseln verkürzt, Querung bei Pfarrstr. durch neue Mittelinsel erleichtert	3			• Querungswege insgesamt nur geringfügig verlängert, Querung bei Pfarrstr. durch neue Mittelinsel erleichtert	4			• Querungswege deutlich verlängert, keine Inseln, neue signalisierte Querung bei Pfarrstr.	2			• Querungswege insgesamt verlängert, Räumwege durch neue Inseln nicht vergrößert, neue signalisierte Querung bei Pfarrstr.	3			• Querungswege insgesamt verlängert, Räumwege durch neue Inseln verkürzt, neue signalisierte Querung bei Pfarrstr.	4			• Querungswege insgesamt verlängert, Räumwege durch neue Inseln verkürzt, neue signalisierte Querung bei Pfarrstr.	4		
6. Radverkehr																																
6.1 Durchgängigkeit der Radverkehrsanlagen	• Schutzstreifen RI. Westen geht in KP-Bereich in Rechtsabbiegestreifen über Schutzstreifen RI. Osten führt auf gemeinsamen Geh-/Radweg.	3	3	3,0	• Auf Kap RI. Westen nur 1m Radweg, geht in KP-Bereich in Rechtsabbiegestreifen über Schutzstreifen RI. Osten führt auf gemeinsamen Geh-/Radweg und durch den Haltestellenbereich.	2	2	2,0	• durchgehende Schutzstreifen (1,5m)	4	4	4,0	• durchgehende Schutzstreifen (1,5m)	4	4	4,0	• durchgehende Schutzstreifen (1,5m)	4	4	4,0	• Schutzstreifen RI. Westen geht in KP-Bereich in Rechtsabbiegestreifen über	3	3	3,0	• Schutzstreifen RI. Westen geht in KP-Bereich in Rechtsabbiegestreifen über	3	3	3,0	• RI. West durchgehende Radverkehrsanlage Schutzstreifen RI. Osten führt auf gemeinsamen Geh-/Radweg.	4	4	4,0
7. Kfz-Verkehr																																
7.1 Beeinträchtigung des fließenden Verkehrs - freie Strecke/ Haltestellenbereich	• gering	4	12	3,0	• hoch, da keine Überholmöglichkeit haltender ÖV-Fahrzeuge	1	8	2,0	• meistens Überholmöglichkeit haltender Fahrzeuge	3	10	2,5	• keine	5	15	3,8	• hoch, da keine Überholmöglichkeit der ÖV-Fahrzeuge beim Fahrgastwechsel, nur Bus RI. Osten kann überholt werden	2	8	2,0	• keine	5	14	3,5	• gering	4	10	2,5	• gering	4	13	3,3
7.2 Beeinträchtigung des fließenden Verkehrs - Knotenpunkte	• verringerte Leistungsfähigkeit durch zusätzliche Phasen für Ein-/Ausfädelung Tram sowie Abbiegeströme von/nach Türschmidtstr. und Pfarrstr., längere Räumwege	2			• deutlich verringerte Leistungsfähigkeit durch zusätzliche Phasen für Ein-/Ausfädelung Tram, längere Räumwege, gemeinsame Fahrstreifen mit Tram	1			• verringerte Leistungsfähigkeit durch zusätzliche Phasen für Ein-/Ausfädelung Tram, längere Räumwege, verringerte Fahrstreifenanzahl bzw. gemeinsam mit Tram	2			• Kfz-Verkehr weitgehend unabhängig von Tram, nur bei Einfädelung in Eisenbahnunterführung neue Halteanlage	4			• verringerte Leistungsfähigkeit durch zusätzliche Phasen für Ein-/Ausfädelung Tram, längere Räumwege, Querung der Straßenbahn an beiden signalisierten Knotenpunkten	3			• geringe Reduzierung der Leistungsfähigkeit durch längere Räumwege	4			• verringerte Leistungsfähigkeit durch zusätzliche Phasen für Ein-/Ausfädelung Tram sowie Abbiegeströme von/nach Türschmidtstr. und Pfarrstr., längere Räumwege	2						
7.3 Beeinträchtigung des ruhenden Verkehrs (Anzahl der wegfällenden Stellplätze für den ruhenden Verkehr, Mengenermittlung ohne Betrachtung von Lieferzonen)	• Wegfall aller Stellplätze (ca. 18)	1			• Wegfall aller Stellplätze (ca. 18)	1			• Wegfall aller Stellplätze (ca. 18)	1			• Wegfall aller Stellplätze	1			• Wegfall aller Stellplätze	1			• Wegfall aller Stellplätze (ca. 18)	1			• Neueinordnung von ca. 8 Stellplätzen auf nördlicher Fahrbahnseite möglich	3						
7.4 Übersichtlichkeit der Verkehrsführung	• klare, geradlinige Führung	5			• klare, geradlinige Führung	5			• [Mittelbahnsteig]	4			• klare, geradlinige Führung	5			• Querende Fußgänger sowie Rampen	3			• klare, geradlinige Verkehrsführung	5			• Führung Linksabbieger über längere Strecke auf Gegenfahrbahn	1			• Linksabbieger durch Mittelinsel und Straßenbahntrasse eher verschwenkt	4		
8. Baukosten																																
8.1 Mehr- oder Minderkosten anhand der Flächengestaltung	• Querschnittsbreite ca. 30,5 bis 31,5 m	1	2	1,0	• Querschnittsbreite ca. 22,5 m	5	7	3,5	• Querschnittsbreite ca. 27,5 m	4	7	3,5	• Querschnittsbreite ca. 32 bis 32,5 m	2	5	2,5	• Querschnittsbreite ca. 26,5 m	4	6	3,0	• Querschnittsbreite ca. 30 m	3	5	2,5	• Querschnittsbreite ca. 33,5 m	1	3	1,5	• Querschnittsbreite ca. 32 bis 33 m	1	2	1,0
8.2 Mehr- oder Minderkosten durch LSA-Komplexität	• 2x Vollsignalisierung mit Tram	1			• 1x Vollsignalisierung mit Tram, 1x Fußgänger-LSA	2			• 1x Vollsignalisierung mit Tram, 1x unsignalisiert	3			• 1x Vollsignalisierung ohne Tram, 1x Halteanlage	3			• 1x Vollsignalisierung mit Tram, 1x Fußgänger-LSA	2			• 1x Vollsignalisierung mit Tram, 1x Fußgänger-LSA	2			• 1x Vollsignalisierung mit Tram, 1x Fußgänger-LSA	2			• 2x Vollsignalisierung mit Tram	1		
9. Städtebauliche Aspekte																																
9.1 Gestaltqualität des Straßenraums (einschl. Gliederung des öffentlichen Raums durch Straßenbäume)	• klare Gliederung der Verkehrsräume, gerade Linienführung	5	5	5,0	• geringe Trennungswirkung, "unruhige Linienführung" durch Kaps und Mittelinsel	3	3	3,0	• klare Gliederung der Verkehrsräume, gerade Linienführung	5	5	5,0	• klare Gliederung der Verkehrsräume, asymmetrische Anordnung	4	4	4,0	• Verkehrsräume vermischen sich, verschiedene Straßenhöhen	2	2	2,0	• Uneinheitliche Führung der Straßenbahn, asymmetrische Anordnung	2	2	2,0	• "zweite Straße" durch Abbiegespur im Gegenverkehr, asymmetrische Anordnung	1	1	1,0	• klare Gliederung der Verkehrsräume, gerade Linienführung	5	5	5,0

Zielfeld Beurteilungskriterium	Variante 1				Variante 2				Variante 3				Variante 4				Variante 5				Variante 6				Variante 7				Variante 8													
	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	Beurteilung	Bewertung des Kriteriums	Summe der Bewertungen	Durchschnitt														
0. Allgemeine Beschreibung (informativ)	besonderer Bahnkörper mit Inselbahnsteigen in Fahrbahnmitte, Bus RI. Osten hält am Fahrbahnrand				straßenbündiger Bahnkörper mit Kaphaltestellen (Typ Radkap)				straßenbündiger Bahnkörper mit Mittelbahnsteig, Bus hält am Fahrbahnrand				besonderer Bahnkörper (inkl. Bus) in Seitenlage				straßenbündiger Bahnkörper mit angehobener Fahrbahn und RI. Westen eigenem ÖV-Streifen, Bus RI. Osten hält am Fahrbahnrand				RI. Westen besonderer Bahnkörper (inkl. Bus) in Mittellage, RI. Osten besonderer Bahnkörper in Seitenlage (inkl. Bus)				besonderer Bahnkörper und Inselbahnsteigen in Fahrbahnmitte (ana-log V1), Linksabbieger RI Tür-schmidtstraße nördlich ÖV-Trasse, Bus RI. Osten hält am Fahrbahnrand				besonderer Bahnkörper mit Inselbahnsteigen in Fahrbahnmitte, (analog V1); Linksabbieger neben Gleisbereich Bus RI. Osten hält am Fahrbahnrand													
10. Umweltaspekte																																										
10.1 Flächenversiegelung	• Querschnittsbreite ca. 30,5 bis 31,5 m	1	6	2,0	• Querschnittsbreite ca. 22,5 m	5	10	3,3	• Querschnittsbreite ca. 27,5 m	4	7	2,3	• Querschnittsbreite ca. 32 bis 32,5 m	2	8	2,7	• Querschnittsbreite ca. 26,5 m	4	8	2,7	• Querschnittsbreite ca. 30 m	3	8	2,7	• Querschnittsbreite ca. 33,5 m	1	8	2,7	• Querschnittsbreite ca. 32 bis 33 m	1	8	2,7										
10.2 Baumerhalt	• vermutlich Erhalt von drei Bäumen auf Insel möglich • Fällung von 7 Bäumen auf der Südseite der Marktstr.	2			• vermutlich Fällung von zwei Bäumen auf Insel erforderlich • weitgehender Erhalt von Bäumen auf der Südseite der Marktstr.	4			• vermutlich Fällung von zwei Bäumen auf Insel erforderlich • Fällung von 7 Bäumen auf der Südseite der Marktstr.	1			• vermutlich Erhalt von drei Bäumen auf Insel möglich • Fällung von 7 Bäumen auf der Südseite der Marktstr.	2			• vermutlich Fällung von zwei Bäumen auf Insel erforderlich • Fällung von mind. 5 Bäumen auf der Südseite der Marktstr.	2			• vermutlich Erhalt von drei Bäumen auf Insel möglich • Fällung von 7 Bäumen auf der Südseite der Marktstr.	2			• vermutlich Erhalt von drei Bäumen auf Insel möglich, aber Eingriff in Kronen, Fällung von 6-7 Bäumen auf der Südseite der Marktstr.	2			• vermutlich Erhalt von drei Bäumen auf Insel möglich • Fällung von 7 Bäumen auf der Südseite der Marktstr.	2			• Abstand von Wohnbebauung: Tram RI. West +4m Tram RI. Ost +5m Kfz RI. West +1,5m Kfz RI. Ost +10m	3	• Abstand von Wohnbebauung: Tram RI. West +4m Tram RI. Ost +12m Kfz RI. West +1,5m Kfz RI. Ost +7m	2	• Abstand von Wohnbebauung: Tram RI. West +4m Tram RI. Ost +12m Kfz RI. West +1,5m Kfz RI. Ost +7m	3	• Abstand von Wohnbebauung: Tram RI. West +7,5m Tram RI. Ost +8,5m Kfz RI. West +1,5m Kfz RI. Ost +13,5m	5	• Abstand von Wohnbebauung: Tram RI. West +6m Tram RI. Ost +7m Kfz RI. West +3m Kfz RI. Ost +15m	5
10.3 Verkehrslärm und Erschütterungen					• Abstand von Wohnbebauung: Tram RI. West -1m Tram RI. Ost +4m Kfz RI. West +2,5m Kfz RI. Ost +3m	1			• Abstand von Wohnbebauung: Tram RI. West +2m Tram RI. Ost +6m Kfz RI. West +1,5m Kfz RI. Ost +9m	2			• Abstand von Wohnbebauung: Tram RI. West +12m Tram RI. Ost +14m Kfz RI. West +1,5m Kfz RI. Ost gleich	4			• Abstand von Wohnbebauung: Tram RI. West +2m Tram RI. Ost +4m Kfz RI. West +1,5m Kfz RI. Ost +7m	2			• Abstand von Wohnbebauung: Tram RI. West +2m Tram RI. Ost +4m Kfz RI. West +1,5m Kfz RI. Ost +7m	2			• Abstand von Wohnbebauung: Tram RI. West +4m Tram RI. Ost +12m Kfz RI. West +1,5m Kfz RI. Ost +7m	3																
Zusammenfassung																																										
1	Straßenbahn-Nutzer	3,5			4,0				3,5				3,0				2,5				3,5				3,5				3,5													
2	ÖPNV-Gesamtsystem	4,0			5,0				1,0				5,0				4,5				5,0				4,0				4,0													
3	Betriebliche Belange der Straßenbahn	4,1			3,4				3,5				4,0				3,7				3,8				4,3				4,2													
4	Anlieger	3,0			3,0				3,0				2,0				3,0				2,5				3,0				4,0													
5	Fußverkehr	3,5			4,0				4,0				4,5				3,5				3,0				3,5				3,5													
6	Radverkehr	3,0			2,0				4,0				4,0				4,0				3,0				3,0				4,0													
7	Kfz-Verkehr	3,0			2,0				2,5				3,8				2,0				3,5				2,5				3,3													
8	Baukosten	1,0			3,5				3,5				2,5				3,0				2,5				1,5				1,0													
9	Städtebauliche Aspekte	5,0			3,0				5,0				4,0				2,0				2,0				1,0				5,0													
10	Umweltaspekte	2,0			3,3				2,3				2,7				2,7				2,7				2,7				2,7													
	Summe aller Bewertungspunkte	32,1			33,2				32,3				35,4				30,9				31,4				29,0				35,1													
	Rang	5			3				4				1				7				6				8				2													