

Nr.	Seite	Art der Änderung	Datum	bearbeitet	geprüft

Ort			
Berlin Friedrichshain-Kreuzberg/Lichtenberg			
Bauteil			
Straßenbahn – Neubaustrecke Ostkreuz Von der Boxhagener Straße bis zur Karlshorster Straße			
Planfeststellung		Variantenbewertungen Matrix Marktstraße	
	Berliner Verkehrsbetriebe <i>Anstalt des öffentlichen Rechts</i>	Unterlage:	7.5.3
		Seiten: Pläne: Anlagen:	4 - -
Bauherr:		Planfeststellungsbehörde:	
gez. H. Pöhland			
H.Pöhland, BI-IOS3 Berlin, 21.05.2024			
Betriebsleiter Straßenbahn:			
- beteiligt - gez. O. Heisel			
O.Heisel, BS-Betriebsleiter Berlin, 21.05.2024			
Anhörungsbehörde:			
Die Unterlage hat vom __.__.2024 bis zum __.__.2024 öffentlich ausgelegen.			
Berlin, __.__.2024		Berlin, __.__.2024	

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 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 bis Eisenbahnunterführung durchgehend				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 überahrbare Kaps Lage des Wartebereichs evtl. unklar 2				gut durch Haltestelleninsel und Haltestelle in Seitenlage 5				gut durch Haltestelleninseln 5											
1.2 Erreichbarkeit der Haltestellen	immer Querung Fahrbahn erforderlich, da in Fahrbahnmitte 2				Richtung West direkt am Fahrbahnrand (5), Richtung Ost Fahrbahnquerung erforderlich (1) 3				immer Querung Fahrbahn erforderlich, da in Fahrbahnmitte 2				Haltestelle auf von Bebauung abgewandter Seite 1				Richtung West direkt am Fahrbahnrand (5), Richtung Ost Fahrbahnquerung erforderlich (1) 3				immer Querung Fahrbahn erforderlich, da in Straßenmitte oder auf abgewandter Seite 2				immer Querung Fahrbahn erforderlich, da in Fahrbahnmitte 2				immer Querung Fahrbahn erforderlich, da in Fahrbahnmitte 2							
2. ÖPNV-Gesamtsystem																																				
2.1 Umsteigequalität	Bus und Bahn halten Ri Osten getrennt 3				Bus und Bahn halten gemeinsam 5				Bus und Bahn halten getrennt 1				Bus und Bahn halten gemeinsam 5				Bus Ri Osten hält auf gleicher Seite wie Tram, aber mit 15m Abstand 4				Bus und Bahn halten gemeinsam 5				Bus und Bahn halten Ri Osten getrennt 3				Bus und Bahn halten Ri Osten getrennt 3							
2.2 gleicher Halt von Linien mit selbem Fahrtziel (hier Ostkreuz)	ja 5				ja 5				nein 1				ja 5				ja 5				ja 5				ja 5				ja 5				ja 5			

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 Fahrbahnmittelle, 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 OV-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 Fahrbahnmittelle (ana-log V1), Linksabbieger Ri Türschmidtstraße nördlich ÖV-Trasse, Bus Ri. Osten hält am Fahrbahnrand				besonderer Bahnkörper mit Inselbahnsteigen in Fahrbahnmittelle, (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 (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 OV-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							
3.6.1 Flexibilität der Signalsteuerung KP Schreiberhauer Straße	starre Phasenfolge, Räumphasen nötig, langer Räumweg 2				• starre Phasenfolge, • getrennte Freigabe der Zufahrten Ost und West nötig, kritisch bei LSA-Ausfall, • langer Räumweg 1				• starre Phasenfolge, • Räumphasen nötig, • langer Räumweg 2				• Tram außerhalb der Signalisierung 5				• starre Phasenfolge, • Räumphasen nötig, • langer Räumweg 2				• relativ flexible Phasenfolge möglich, • nur geringfügig längerer Räumweg 4				• relativ flexible Phasenfolge möglich, • langer Räumweg 3				• relativ starre Phasenfolge, • langer Räumweg 2			
3.6.2 Flexibilität der Signalsteuerung KP Pfarrstraße und Türschmidtstraße	Vollsignalisierung notwendig, relativ flexible Tramfreigabe 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 4				Vollsignalisierung notwendig, relativ flexible Tramfreigabe 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				teilweise sehr enge Verschwenkungen erforderlich, Radien >= 110m) 1				nur geringe Verschwenkungen erforderlich, große Radien möglich (R >= 500m) 4				nur geringe Verschwenkungen erforderlich, große Radien möglich (R >= 700m) 5							

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

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 Fahrbahnmitteln, Bus Ri. Osten hält am Fahrbandrand				straßenbündiger Bahnkörper mit Kaphaltestellen (Typ Radkap)				straßenbündiger Bahnkörper mit Mittelbahnsteig, Bus hält am Fahrbandrand				besonderer Bahnkörper (inkl. Bus) in Seitenlage				straßenbündiger Bahnkörper mit angehobener Fahrbahn und Ri. Westen eigenem ÖV-Streifen, Bus Ri. Osten hält am Fahrbandrand				Ri. Westen besonderer Bahnkörper (inkl. Bus) in Mittellage, Ri. Osten besonderer Bahnkörper in Seitenlage (inkl. Bus)				besonderer Bahnkörper und Inselbahnsteigen in Fahrbahnmitteln (ana-log V1), Linksabtieger Ri Türschmidtstraße nördlich ÖV-Trasse, Bus Ri. Osten hält am Fahrbandrand				besonderer Bahnkörper mit Inselbahnsteigen in Fahrbahnmitteln, (analog V1); Linksabtieger neben Gleisbereich Bus Ri. Osten hält am Fahrbandrand							
10. Umweltaspekte																																				
10.1 Flächenversiegelung	• Querschnittsbreite ca. 30,5 bis 31,5 m				• Querschnittsbreite ca. 22,5 m				• Querschnittsbreite ca. 27,5 m				• Querschnittsbreite ca. 32 bis 32,5 m				• Querschnittsbreite ca. 26,5 m				• Querschnittsbreite ca. 30 m				• Querschnittsbreite ca. 33,5 m				• Querschnittsbreite ca. 32 bis 33 m							
10.2 Baumerhalt	• vermutlich Erhalt von drei Bäumen auf Insel möglich • Fällung von 7 Bäumen auf der Südseite der Marktstr.				• vermutlich Fällung von zwei Bäumen auf Insel erforderlich • weitgehender Erhalt von Bäumen auf der Südseite der Marktstr.				• vermutlich Fällung von zwei Bäumen auf Insel erforderlich • Fällung von 7 Bäumen auf der Südseite der Marktstr.				• vermutlich Erhalt von drei Bäumen auf Insel möglich • Fällung von 7 Bäumen auf der Südseite der Marktstr.				• vermutlich Fällung von zwei Bäumen auf Insel erforderlich • Fällung von mind. 5 Bäumen auf der Südseite der Marktstr.				• vermutlich Erhalt von drei Bäumen auf Insel möglich • Fällung von 7 Bäumen auf der Südseite der Marktstr.				• vermutlich Erhalt von drei Bäumen auf Insel möglich, aber Eingriff in Kronen. • Fällung von 6-7 Bäumen auf der Südseite der Marktstr.				• vermutlich Erhalt von drei Bäumen auf Insel möglich • Fällung von 7 Bäumen auf der Südseite der Marktstr.							
10.3 Verkehrslärm und Erschütterungen	• Abstand von Wohnbebauung: Tram Ri. West +4m Tram Ri. Ost +5m Kfz Ri. West +1,5m Kfz Ri. Ost +10m				• Abstand von Wohnbebauung: Tram Ri. West -1m Tram Ri. Ost +4m Kfz Ri. West +2,5m Kfz Ri. Ost +3m				• Abstand von Wohnbebauung: Tram Ri. West +2m Tram Ri. Ost +6m Kfz Ri. West +1,5m Kfz Ri. Ost +9m				• Abstand von Wohnbebauung: Tram Ri. West +12m Tram Ri. Ost +14m Kfz Ri. West +1,5m Kfz Ri. Ost gleich				• Abstand von Wohnbebauung: Tram Ri. West +2m Tram Ri. Ost +4m Kfz Ri. West +1,5m Kfz Ri. Ost +7m				• Abstand von Wohnbebauung: Tram Ri. West +4m Tram Ri. Ost +12m Kfz Ri. West +1,5m Kfz Ri. Ost +7m				• Abstand von Wohnbebauung: Tram Ri. West +7,5m Tram Ri. Ost +8,5m Kfz Ri. West +1,5m Kfz Ri. Ost +13,5m				• Abstand von Wohnbebauung: Tram Ri. West +6m Tram Ri. Ost +7m Kfz Ri. West +3m Kfz Ri. Ost +15m							
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	Anleger				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			