

Bewertungsskala:														gut					1	2	3	4	5	schlecht				
Variante		1		2		2.1		2.2		3		4		4.1														
1. Investitionen	1.1 Kosten Bremen/ Förderfähigkeit	hoher Förderungsanteil	2	hoher Förderungsanteil	2	geringer Förderungsanteil	5	mittlerer Förderungsanteil	3	höchster Förderungsanteil	1	mittlerer Förderungsanteil	3	mittlerer Förderungsanteil	3													
		ca. 60% der Strecke auf besonderem Bahnkörper möglich, Bismarck-, Stresemann- und Teile der Steubenstraße	ca. 60% der Neubaustrecke auf besonderem Bahnkörper theoretisch möglich, teilw. nur mit Grunderwerb, Stader Straße ab Bismarckstraße und Kirchbachstraße	Auf ca. 20% der Strecke besonderer Bahnkörper möglich, Stader Straße ab Bismarckstraße und bis Ostpreußische Straße --> hohe Kosten für Bremen durch geringen förderfähigen Streckenanteil, teilw. nur mit Grunderwerb	besonderer Bahnkörper entlang Bennigsenstr. und Teilen der Stader Straße/Kirchbachstraße möglich, entspricht ca. 40% der Neubaustrecke	besonderer Bahnkörper in Bennigsen-, Stresemann- und Teilen der Steubenstraße (ca. 70%)	besonderer Bahnkörper auf Streckenabschnitt Stresemannstraße bis zur Konrad-Adenauer-Allee (ca. 40%)	besonderer Bahnkörper auf Stresemannstraße und Teilen der Steubenstraße bis Konrad-Adenauer-Allee (ca. 40%)																				
	1.2 Zwangspunkte	hoch	4	gering	2	mittel	3	mittel	3	hoch	4	sehr hoch	5	sehr hoch	5													
		Kreuzung Stader Straße/Am Hulsberg, Bahnunterführungen Steubenstraße, Flurbreite Stader Straße	Kreuzung Stader Straße/Am Hulsberg, Bahnunterführung Kirchbachstraße, Flurbreite Stader Straße, Kreuzung Kurfürstenallee	Kreuzung Stader Str./Am Hulsberg, Bahnunterführung Kirchbachstr, Flurbreite Stader Straße & Ostpreußische Str.	Bahnunterführung Kirchbachstraße., Flurbreite Ostpreußische Straße	Bahnunterführungen Steubenstraße	Straßenraumbreite Ludwig-Quidde-Straße., Grunderwerb Stadtamt, neuer Tunnel als zusätzliche Unterführung i. Ri. Steubenstraße, Kreuzung LQ-/Hastedter Heerstraße	Straßenraumbreite Ludwig-Quidde-Straße, Rechtskurve Stresemannstraße --> Steubenstraße, Kreuzung LQ-/Hastedter Heerstraße																				
Summe:		6		4		8		6		5		8		8														
Rangreihung:		3		1		5		3		2		5		5														

Bewertungsskala:														gut	1	2	3	4	5	schlecht
Variante		1		2		2.1		2.2		3		4		4.1						
2. Nutzer	2.1 Fahrzeiten öffentlicher Verkehr	gering	1	sehr hoch	5	mittel	2	sehr hoch	5	gering	1	mittel	2	hoch	3					
		4,7 Minuten		7,0 Minuten		5,4 Minuten		6,9 Minuten		4,9 Minuten		5,3 Minuten		5,7 Minuten						
	2.2 Beförderungskomfort öffentlicher Verkehr	mittel	3	schlecht	4	mittel	3	schlecht	5	mittel	3	hoch	2	schlecht	5					
		4 potentielle Halte durch Knotenpunktsituationen mit MIV, mittlere Kurvigkeit, 3 Richtungsänderungen		5 potentielle Halte durch Knotenpunktsituationen mit MIV, enge Kurve Kirchbachstraße, 3 Richtungsänderungen		4 potentielle Halte durch Knotenpunktsituationen mit MIV, geringe Kurvigkeit, 2 Richtungsänderungen		kurze, starke Bögen, hohe Kurvigkeit, 4 potentielle Halte durch Knotenpunktsituationen mit MIV, 5 Richtungsänderungen		3 potentielle Halte durch Knotenpunktsituationen mit MIV, mittlere Kurvigkeit, 3 Richtungsänderungen		4 potentielle Halte durch Knotenpunktsituationen mit MIV, geringstmögliche Kurvigkeit, 1 Richtungsänderung		4 potentielle Halte durch Knotenpunktsituationen mit MIV, hohe Kurvigkeit, 4 Richtungsänderungen						
	2.3 Eingriff in Verkehrsflächen IV	mittel	3	mittel	3	stark	4	stark	4	mittel	3	mittel	3	stark	4					
		Stader Straße (Parken), Kreuzung Am Hulsberg/Stader Straße, Kreuzung Stader Straße/Bismarckstraße, Bahnunterführungen Vorrang ÖPNV, Kreuzung Bennigsenstraße/Stresemannstraße, Kreuzung Stresemannstraße/Steubenstraße		Stader Straße (Parken), Kreuzungen Stader Straße/Am Hulsberg, Kurfürstenallee/K-A-Allee, Stader Straße/Bismarckstraße, Stader Straße/Bennigsenstraße, Bahnunterführung Vorrang ÖPNV		Stader-/Ostpreußische Straße (Parken), Kreuzungen Am Hulsberg/Stader Straße, Stader Straße/Bismarckstraße, Stader Straße/Bennigsenstraße und Ostpreußische/Kirchbachstraße, Bahnunterführung Vorrang ÖPNV		Kreuzungen Bennigsenstraße/Stader Straße und Bei den drei Pfählen/Bennigsenstraße, Bahnunterführung Vorrang ÖPNV, Kreuzung Bennigsenstraße/Stresemannstraße, Bennigsen-/Ostpreußische Straße(Parken)		Eingriffe entlang Bennigsenstr. Vorrang Straßenbahn, Kreuzung Bei den drei Pfählen/Bennigsenstraße, Kreuzung Stresemannstraße/Bennigsenstraße, Kreuzung Stresemannstraße/Steubenstraße, Bahnunterführungen Vorrang ÖPNV		Kreuzung Ludwig-Quidde-Straße/Stresemannstraße, Kreuzung Ludwig-Quidde-Straße/Hastedter Heerstraße, nördliche Bahnunterführung Vorrang ÖPNV, Eingriffe bei Einschleusen des ÖPNV in Steubenstraße, LQ-Straße (Parken)		Kreuzungen Ludwig-Quidde-Straße/Stresemannstraße und Stresemannstraße/Steubenstraße, sowie Steubenstraße --> Bahnunterführungen, LQ-Straße (Parken)						
	2.6 Erschließungswirkung		3		3		3		3		3		4		4					
		Erschließung Bismarckstraße, Stadtamt und Gewerbegebiet mit Straßenbahn, Gewerbegebiet für alle nach der StVO zugelassenen Fahrzeuge sowohl durch die nördliche als auch die südliche Unterführung zu erreichen		zusätzliche Erschließung Kirchbachstraße und Stader-Straße mit Straßenbahn		Erschließen der Ostpreußischen Straße und Teilen der Stader Str. mit Straßenbahn		Erschließen von Ostpreußischen Straße und Bennigsenstraße mit Straßenbahn		Erschließung Stadtamt & Gewerbegebiet mit Straßenbahn, Gewerbegebiet für alle nach der StVO zugelassene Fahrzeuge sowohl durch die nördliche als auch die südliche Unterführung zu erreichen		Erschließung LQ-Straße, Stadtamt & Gewerbegebiet mit Straßenbahn		Erschließung LQ-Straße, Stadtamt und Gewerbegebiet, Gewerbegebiet für alle nach der StVO zugelassenen Fahrzeuge sowohl durch den nördlichen als auch die südliche Unterführung zu erreichen						
Summe:			10		15		12		17		10		11		16					
Rangreihung:			1		4		3		6		1		2		4					

Bewertungsskala: gut12345schlecht															
Variante		1		2		2.1		2.2		3		4		4.1	
3. Betroffenheiten	3.1 Grundstücks- betroffenheiten/ Grunderwerb		3		3		4		4		2		5		3
		Grunderwerb in Stader Straße, Steubenstr. & Stresemannstr.		Grunderwerb in der Stader Straße, bes. BK --> Barriere,		Grunderwerb in Stader Straße,Grunderwerb in Ostpreußischer Straße, bes. BK --> Barriere		Grunderwerb in Ostpreußischer Straße, bes. Bahnkörper -> Barriere		Grunderwerb Steuben-/Stresemannstraße		Grunderwerb in Ludwig-Quidde-Straße und Kreuzung mit Hastedter Heerstraße, Grunderwerb Stadtamt, Grunderwerb Betriebe Steubenstraße/Insterburger Straße		Grunderwerb in Ludwig-Quidde-Straße und Kreuzung mit Hastedter Heerstraße, Grunderwerb Stadtamt (Rechtskurve)	

Bewertungsskala:													gut					1	2	3	4	5	schlecht	
Variante		1		2		2.1		2.2		3		4		4.1										
4. Betrieb	4.1 Einbindung in bestehendes Netz	Zielerreichbarkeit teilw. gegeben	3	nicht zielfördernd	5	nicht zielfördernd	5	teilweise zielfördernd	4	optimale Zielerreichbarkeit	1	Zielerreichbarkeit gegeben	2	Zielerreichbarkeit gegeben	3									
		Netzgeometrie: Anbindung an Linienast Linie 3: nein (großer Umweg) Verknüpfungsmöglichkeit mit S-Bahn-Hp Steubenstraße gem. VEP: ja		Netzgeometrie: Anbindung an Linienast Linie 3: nein (großer Umweg) Verknüpfungsmöglichkeit mit S-Bahn-Hp Steubenstraße gem. VEP: nein		Netzgeometrie: Anbindung an Linienast Linie 3: nein (großer Umweg) Verknüpfungsmöglichkeit mit S-Bahn-Hp Steubenstraße gem. VEP: nein		Netzgeometrie: Anbindung an Linienast Linie 3: ja (mit Umweg) Verknüpfungsmöglichkeit mit S-Bahn-Hp Steubenstraße gem. VEP: nein		Netzgeometrie: Anbindung an Linienast Linie 3: ja Verknüpfungsmöglichkeit mit S-Bahn-Hp Steubenstraße gem. VEP: ja		Netzgeometrie: Anbindung an Linienast Linie 3: ja mit Umweg Verknüpfungsmöglichkeit mit S-Bahn-Hp Steubenstraße gem. VEP: ja		Netzgeometrie: Anbindung an Linienast Linie 3: ja mit Umweg Verknüpfungsmöglichkeit mit S-Bahn-Hp Steubenstraße gem. VEP: ja										
	4.2 Gesamtfahrtstrecke	gering	1	hoch	5	mittel	2	hoch	5	gering	1	mittel	2	mittel	3									
		Gesamtstrecke (ab "Am Hulsberg"): ca. 1,64 km		Gesamtstrecke (ab "Am Hulsberg"): ca. 2,45 km		Gesamtstrecke (ab "Am Hulsberg"): ca. 1,9 km		Gesamtstrecke (ab "Am Hulsberg"): ca. 2,43 km		Gesamtstrecke (ab "Am Hulsberg"): ca. 1,7 km		Gesamtstrecke (ab "Am Hulsberg"): ca. 1,84 km		Gesamtstrecke (ab "Am Hulsberg"): ca. 2,00 km										
	4.3 Fahrtstrecke Neubau	hoch	4	mittel	3	mittel	2	mittel	3	mittel	3	gering	1	gering	1									
		Neubaustrecke: ca. 1,64 km		Neubaustrecke: ca. 1,25 km		Neubaustrecke: ca. 1,15 km		Neubaustrecke: ca. 1,25 km		Neubaustrecke: ca. 1,3 km		Neubaustrecke: ca. 0,9 km		Neubaustrecke: ca. 1,00 km										
	4.4 Betriebskosten	konstant	1	hoher Anstieg	5	steigend	3	hoher Anstieg	5	konstant	1	steigend	3	steigend	3									
		gleichbleibende Betriebskosten		erhöhter Fahrzeug- und Personalbedarf HVZ und NVZ, hohe Kilometerleistung		erhöhter Fahrzeug- und Personalbedarf NVZ, hohe Kilometerleistung		erhöhter Fahrzeug- und Personalbedarf HVZ und NVZ, hohe Kilometerleistung		gleichbleibende Betriebskosten		erhöhter Fahrzeug- und Personalbedarf NVZ		erhöhter Fahrzeug- und Personalbedarf NVZ										
	4.5 Unterhaltungskosten	niedrig	2	hoch	4	mittel	3	hoch	4	niedrig	2	mittel	3	hoch	4									
		wenig Kurvenfahrten, teilweise Vignolschiene in Grüngleis möglich		wenig Kurvenfahrten, teilweise Vignolschiene in Grüngleis möglich, stärkere Abnutzung Stammstrecke Linie 1		wenig Kurvenfahrten, unterhaltungsintensiver straßenbündiger BK in Ostpreußischer Straße, stärkere Abnutzung Stammstrecke Linie 1		viele Kurvenfahrten, unterhaltungsintensive Bahnkörperformen, stärkere Abnutzung Stammstrecke Linie 1 und teilw. Linie 10		wenig Kurvenfahrten, teilweise Vignolschiene in Grüngleis möglich, teilw. Abnutzung Stammstrecke Linie 10		kaum Kurvenfahrten, unterhaltungsintensive Bahnkörperformen, Abnutzung Stammstrecke Linie 10		viele Kurvenfahrten, unterhaltungsintensive Bahnkörperformen, Abnutzung Stammstrecke Linie 10										
4.6 Störanfälligkeit auf Gesamtfahrtstrecke	geringe Anfälligkeit	2	mittlere Anfälligkeit	3	mittlere Anfälligkeit	3	mittlere Anfälligkeit	3	geringe Anfälligkeit	2	sehr hohe Anfälligkeit	5	sehr hohe Anfälligkeit	5										
	Stader Straße ohne GE kein bes. BK möglich -> störanfällig, störanfällig in Bahnunterführungen sowie Steubenstraße		Stader Straße ohne Grunderwerb kein bes. BK möglich, daher störanfällig, Kirchbachstraße bes. Bahnkörper theoretisch mögl. -> störungsfrei, störanfällig in Bahnunterführung		Stader Straße und Ostpreußische Straße ohne Grunderwerb kein bes. BK möglich, Störanfälligkeit entlang Stader Straße, Kirchbachstraße und Ostpreußische Straße		bes. BK in Bennigsenstraße und Kirchbachstraße möglich, daher störfrei, Umsetzung jedoch nur mit erheblichem Eingriff in Grün, Ostpreußische Straße ohne GE kein bes. BK --> störanfällig, störanfällig in Bahnunterführung Kirchbachstraße		wenig störanfällig, weitgehend bes. Bahnkörper möglich, Störanfällig in Bahnunterführungen sowie Steubenstraße, ggf. störanfällig auf Stammstrecke L2/10		entlang der Linie 2/10 störanfällig, in Ludwig-Quidde-Straße kein bes. BK möglich daher störanfällig, störungsfrei im Verbindungsweg zur Steubenstraße, Steubenstraße teilweise störanfällig		entlang der Linie 2/10 störanfällig, in Ludwig-Quidde-Straße kein bes. BK möglich daher störanfällig, Stresemannstraße ggf. störanfällig, Steubenstraße ggf. störanfällig											
4.7 Erlöse	förderlich	2	negative Auswirkungen	4	eher negative Auswirkungen	3	negative Auswirkungen	4	förderlich	2	eher negative Auswirkungen	3	eher negative Auswirkungen	3										
	direkte Führung zwischen "Am Hulsberg" und Linie 1, daher attraktive Einbindung ins Gesamtnetz und steigende Erlöse zu erwarten		vom Fahrgast aufgrund umwegiger Linienführung schlecht angenommen		fahrzeitbedingt weniger Nachfrage		vom Fahrgast aufgrund umwegiger Linienführung schlecht angenommen		direkte Führung zwischen "Am Hulsberg" und Linie 1, daher attraktive Einbindung ins Gesamtnetz und steigende Erlöse zu erwarten		fahrzeitbedingt weniger Nachfrage		fahrzeitbedingt weniger Nachfrage											
Summe:			15		29		21		28		12		19		22									
Rangreihung:			2		7		4		6		1		3		5									

Bewertungsskala:													gut	1	2	3	4	5	schlecht	
Variante		1		2		2.1		2.2		3		4		4.1						
5. Umwelt	5.1 Eingriffe in den Baumbestand	starke Eingriffe	4	sehr starke Eingriffe	5	starke Eingriffe	4	starke Eingriffe	4	starke Eingriffe	4	geringe Eingriffe	2	geringe Eingriffe	2					
		hohe Baumverluste in Stresemannstraße, Bismarckstraße und Stader Straße. --> hoher bis vollständiger Verlust, einzelne Baumverluste in Steubenstr.		hoher bis vollständiger Baumverlust entlang Kirchbachstraße und Stader Straße		hoher bis vollständiger Baumverlust in Stader Straße, Verlust von Straßenbäumen in Ostpreußischer Straße		hoher bis vollständiger Baumverlust in Bennigsenstraße (nord) und Teilen der Kirchbach- und Stader Straße, Verlust von Straßenbäumen in Ostpreußischer Straße, hohe Baumverluste in Bennigsenstr. (süd)		hohe Baumverluste in Stresemannstraße und Bennigsenstraße, einzelne Baumverluste in Steubenstraße		Baumverluste entlang der Ludwig-Quidde Straße und Teilen der Stresemannstraße sowie der Bahntrasse und Steubenstraße		Baumverlust entlang der Ludwig-Quidde-Straße, Verlust von Straßenbäumen im Abschnitt Stresemannstraße und in Teilen der Steubenstraße						
	5.2 Lärm-/Erschütterungen in empfindlichen Bereichen	mittlere Betroffenheiten	3	mittlere Betroffenheiten	4	mittlere Betroffenheiten	4	Starke Betroffenheiten	5	geringe Betroffenheiten	2	geringe Betroffenheiten	2	geringe Betroffenheiten	2					
		Denkmal Am Hulsberg (ehemaliges Zollamt), Betroffenheiten Schule Stader Straße, Stader Straße (Wohnstraße), Alt-Hastedter-Kirche.		Denkmal Am Hulsberg (ehemaliges Zollamt), Schule Stader Straße, Betroffenheiten Stader Straße & Kirchbachstraße (Wohnstraßen)		Denkmal Am Hulsberg (ehemaliges Zollamt), Schule Stader Straße, Betroffenheiten im Trassenverlauf bis Konrad-Adenauer-Allee, teils Wohnstraßen		Betroffenheiten entlang des Trassenverlaufs bis Konrad-Adenauer-Allee --> Wohnen (Bennigsenstraße, Stader Straße, Ostpreußische Straße, Kirchbachstraße) , Alt-Hastedter-Kirche		überwiegend Gewerbebetriebe, sensible Randbereiche in der Bennigsenstraße, Alt-Hastedter Kirche		Betroffenheiten entlang LQ-Straße (vorderer Bereich --> Wohnen) & Stadtamt sowie Steubenstr zw. Bahnunterführungen		Betroffenheiten LQ-Straße (vorderer Bereich --> Wohnen), Stadtamt sowie Steubenstr zw. Bahnunterführungen						
	5.3 Stadt-/Landschaftsbild	mittlere Auswirkungen	3	bedeutende Auswirkungen	5	erhebliche Auswirkungen	4	erhebliche Auswirkungen	4	mittlere Auswirkungen	2	geringe Auswirkungen	1	mittlere Auswirkungen	2					
		sehr starke Beeinträchtigung Stader Straße, Verlust Alleencharakter Stresemannstraße & Bismarckstraße, Zerschneidung der Stader Straße bei bes. BK		sehr starke Beeinträchtigung des Stadtbilds entlang des gesamten Trassenverlaufs durch Grünverlust, Zerschneidung der Straßenzüge bei bes. BK		starke Beeinträchtigung Kirchbachstraße/Stader Straße, sowie Ostpreußische Straße durch Grünverlust mit bes. BK "Zerschneidung" der Straßenzüge		sehr starke Beeinträchtigung entlang der Bennigsenstr. durch Grünverlust, Zerschneidung Bennigsenstraße & Ostpreußische Straße bei bes. BK		starke Veränderungen des Straßenraumbildes in der Stresemannstraße		geringe Beeinträchtigung des Stadtbilds in Ludwig-Quidde-Straße bei straßenbündigem Bahnkörper, Stresemannstraße nachteilig durch Verlust von einzelnen Bäumen "Lückenbildung"		geringe Beeinträchtigung des Stadtbilds in der Ludwig-Quidde-Straße bei Straßenbündigem Bahnkörper, größere Auswirkungen in Stresemannstraße und Steubenstraße durch Grünverluste						
Summe:			10		14		12		13		8		5		6					
Rangreihung:			4		7		5		6		3		1		2					

Kriteriengruppe

1	Investition	Variante	1	2	2.1	2.2	3	4	4.1
1.1	Kosten Bremen/Förderfähigkeit		2	2	5	3	1	3	3
1.2	Zwangspunkte		4	2	3	3	4	5	5
Zwischensumme:			6	4	8	6	5	8	8

Kriteriengruppe

2	Nutzer	Variante	1	2	2.1	2.2	3	4	4.1
2.1	Fahrzeiten öffentlicher Verkehr		1	5	2	5	1	2	3
2.2	Beförderungskomfort Öffentlicher Verkehr		3	4	3	5	3	2	5
2.3	Eingriffe in Verkehrsflächen IV		3	3	4	4	3	3	4
2.4	Erschließungsqualität		3	3	3	3	3	4	4
Zwischensumme:			10	15	12	17	10	11	16

Kriteriengruppe

3	Betroffenheiten	Variante	1	2	2.1	2.2	3	4	4.1
3.1	Grundstücksbetroffenheiten/Grunderwerb		3	3	4	4	2	5	3
Zwischensumme:			3	3	4	4	2	5	3

Kriteriengruppe

4	Betrieb	Variante	1	2	2.1	2.2	3	4	4.1
4.1	Einbindung in bestehendes Netz		3	5	5	4	1	2	3
4.2	Gesamtfahrtstrecke		1	5	2	5	1	2	3
4.3	Fahrtstrecke Neubau		4	3	2	3	3	1	1
4.4	Betriebskosten		1	5	3	5	1	3	3
4.5	Unterhaltungskosten		2	4	3	4	2	3	4
4.6	Störanfälligkeit auf Gesamtfahrtstrecke		2	3	3	3	2	5	5
4.7	Erlöse		2	4	3	4	2	3	3
Zwischensumme:			15	29	21	28	12	19	22

Kriteriengruppe

5	Umwelt	Variante	1	2	2.1	2.2	3	4	4.1
5.1	Baumfällungen		4	5	4	4	4	2	2
5.2	Lärm-/Erschütterungen in empfindlichen Bereichen		3	4	4	5	2	2	2
5.3	Stadt-/Landschaftsbild		3	5	4	4	2	1	2
Zwischensumme:			10	14	12	13	8	5	6

Summe:			44	65	57	68	37	48	55
---------------	--	--	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------

1	Durchschnittliche Gesamtnote	Variante	1	2	2.1	2.2	3	4	4.1
1.	INVESTITION (zwei Kriterien)		6,00	4,00	8,00	6,00	5,00	8,00	8,00
2.	NUTZER (vier Kriterien)		10,00	15,00	12,00	17,00	10,00	11,00	16,00
3.	BETROFFENHEITEN		3,00	3,00	4,00	4,00	2,00	5,00	3,00
4.	BETRIEB (sieben Kriterien)		15,00	29,00	21,00	28,00	12,00	19,00	22,00
5.	UMWELT (drei Kriterien)		10,00	14,00	12,00	13,00	8,00	5,00	6,00
Summe Kriterien: 17		Summe:	44,00	65,00	57,00	68,00	37,00	48,00	55,00
			2,59	3,82	3,35	4,00	2,18	2,82	3,24

2	Summe der durchschnittlichen Note pro Kriterium	Variante	1	2	2.1	2.2	3	4	4.1
1.	INVESTITION (zwei Kriterien)		3,00	2,00	4,00	3,00	2,50	4,00	4,00
2.	NUTZER (vier Kriterien)		2,50	3,75	3,00	4,25	2,50	2,75	4,00
3.	BETROFFENHEITEN		3,00	3,00	4,00	4,00	2,00	5,00	3,00
4.	BETRIEB (sieben Kriterien)		2,14	4,14	3,00	4,00	1,71	2,71	3,14
5.	UMWELT (drei Kriterien)		3,33	4,67	4,00	4,33	2,67	1,67	2,00
		Summe:	13,98	17,56	18,00	19,58	11,38	16,13	16,14
			13,98	17,56	18,00	19,58	11,38	16,13	16,14

3	Rangreihung	Variante	1	2	2.1	2.2	3	4	4.1
1.	INVESTITION (zwei Kriterien)		3,00	1,00	5,00	3,00	2,00	5,00	5,00
2.	NUTZER (vier Kriterien)		1,00	4,00	3,00	6,00	1,00	2,00	4,00
3.	BETROFFENHEITEN		3,00	3,00	5,00	5,00	1,00	7,00	3,00
4.	BETRIEB (sieben Kriterien)		2,00	7,00	4,00	6,00	1,00	3,00	5,00
5.	UMWELT (drei Kriterien)		4,00	7,00	5,00	6,00	3,00	1,00	2,00
Durchschnittlicher Rangplatz pro Kriteriengruppe:			2,60	4,40	4,40	5,20	1,60	3,60	3,80
Durchschnittlicher Rangplatz pro Einzelkriterium:			2,29	3,82	3,53	4,06	1,65	2,88	3,29

4	Endergebnis	Variante	1	2	2.1	2.2	3	4	4.1
Resultierender Rangplatz:			2	6	5	7	1	3	4