


Profil Variante 1

- » Positiv wirkende Merkmale: 
 - » geradlinige, kurze Linienführung
 - » hoher Anteil der Betriebsführung gemäß EBO
 - » vergleichsweise geringe Reisezeit
 - » kürzeste Gleislänge trägt zu einem stark unterdurchschnittlichem Kostenniveau bei
 - » geringste Anzahl von Kostenrisiken bzw. potenziell kostenträchtigen Konflikten
 - » größte Länge an neuer Infrastruktur für Fußgänger
 - » größte Länge verbesserter Angebote für den Radverkehr
 - » keine Einschränkungen für den Radverkehr
 - » gemeinsam mit V5 geringste Beeinträchtigung für das Schutzgut Mensch
 - » kein Eingriff in Gewässer
 - » kein Eingriff in Schutzgebiete




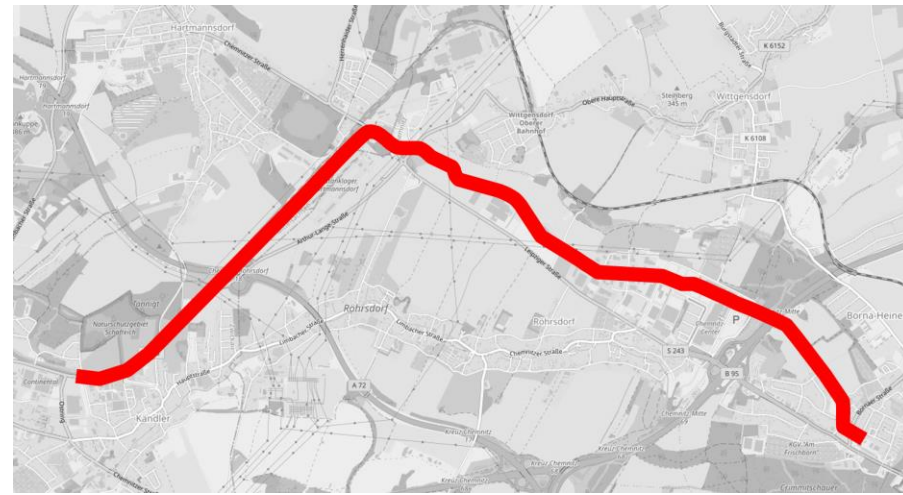
Profil Variante 1

- » Negativ wirkende Merkmale: ■
 - » keine Erschließung des Chemnitz-Centers
 - » erhebliches Umsetzungsrisiko durch die Querung der A4 im Zuge der Bestandsbrücke
 - » erhebliches Umsetzungsrisiko durch den Konflikt mit der Hochdruck-Gasleitung im Bereich der Leipziger Straße
 - » keine Erschließung von Röhrsdorf durch die Straßenbahn, keine gute Erschließung von Hartmannsdorf
 - » geringste Erschließungswirkung in Bezug auf die Arbeitsplätze
 - » geringster Beitrag zur Schließung erkannter, heutiger Erschließungsdefizite
 - » sehr starke Neuversiegelung
 - » gemeinsam mit V7 höchste Beeinträchtigung für das Schutzgut Boden
 - » höchste Beeinträchtigung von Einzeldenkmalen und Sachgesamtheiten




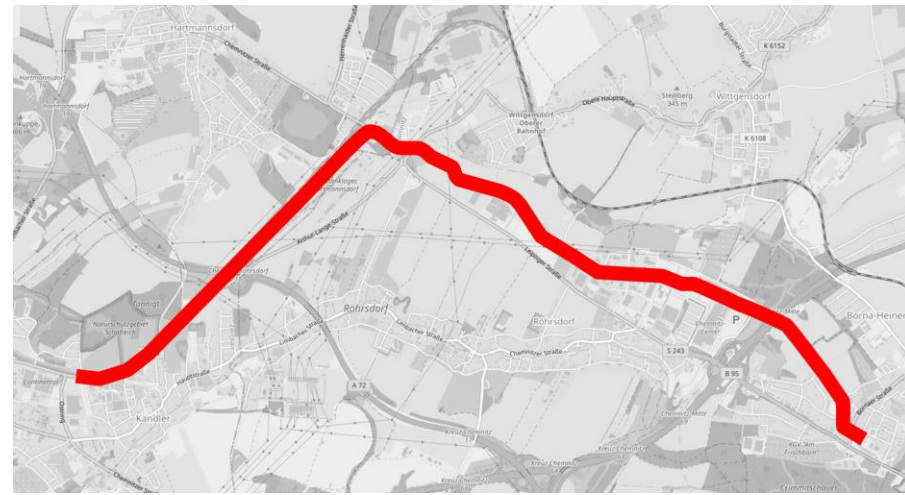
Profil Variante 2

- » Positiv wirkende Merkmale: 
 - » vergleichsweise hoher Beitrag zur Behebung derzeitiger Erschließungsdefizite
 - » keine wirklichen negativen Ausreißer
 - » geringste Beeinträchtigung der Schutzgüter (Anzahl und Grad (beste Variante))
 - » kein Eingriff in Gewässer
 - » kein Eingriff in Schutzgebiete und den Biotopverbund
 - » geringe Beeinträchtigung von Kultur- und Sachgütern




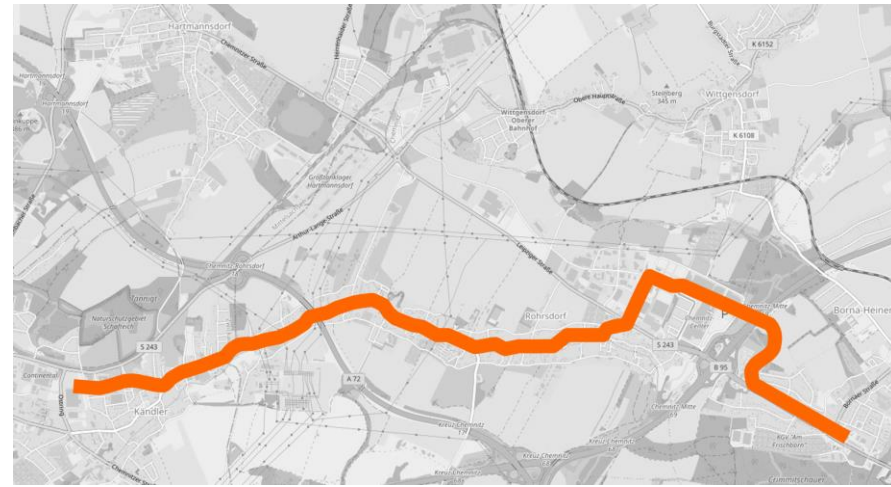
Profil Variante 2

- » Negativ wirkende Merkmale: 
 - » vergleichsweise hohe negativen Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr
 - » starke Neuversiegelung
 - » hoher Verlust an Bäumen und wertvollen Gehölzflächen



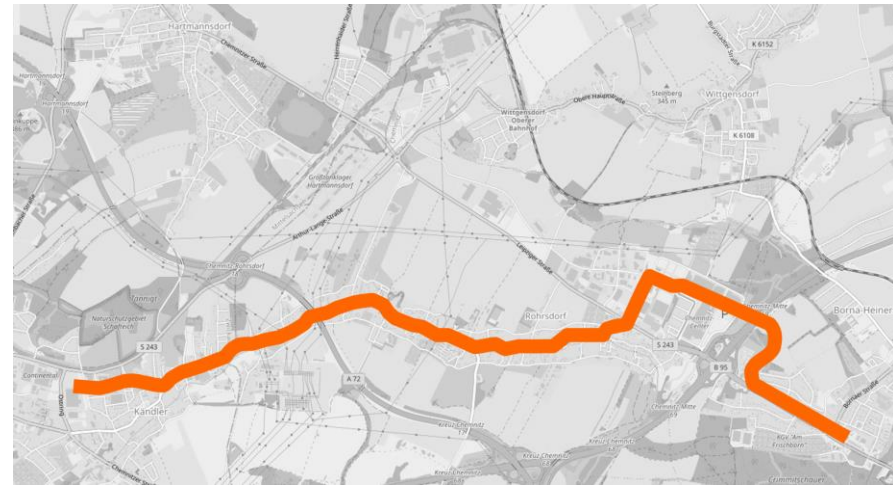
Profil Variante 3

- » Positiv wirkende Merkmale: 
 - » Anteil eingleisiger Strecke sehr gering
 - » durch die Straßenbahn erreichte Einwohner und Schulplätze sehr hoch
 - » geringste Neuversiegelung
 - » gemeinsam mit V9 geringste Beeinträchtigung für geschützte Biotope und den Biotopverbund




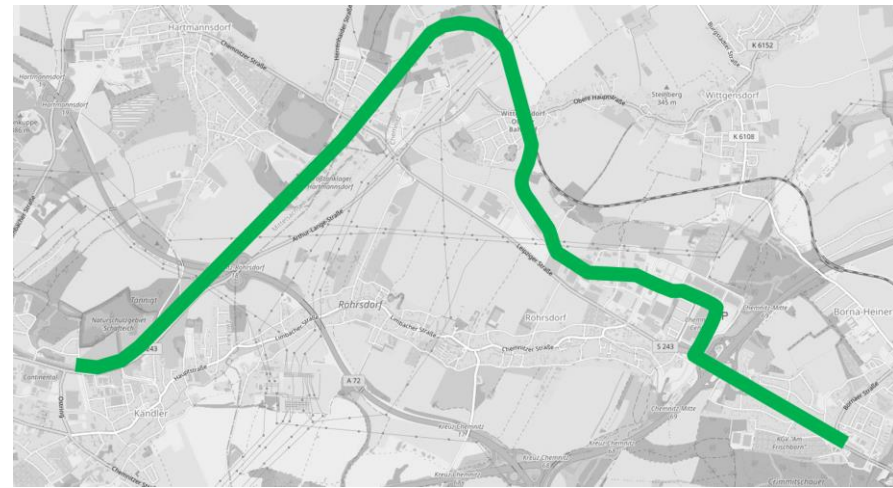
Profil Variante 3

- » Negativ wirkende Merkmale:
 - » Anteil straßenbündiger Bahnkörper sehr hoch
 - » Anteil der möglichen Betriebsführung gemäß EBO sehr gering
 - » höchste erforderliche Reisezeit
 - » stärkste Verschlechterung für Radfahrer
 - » niedrigste Beförderungsgeschwindigkeit der Straßenbahn
 - » vergleichsweise geringe Verbesserungen für den Fußverkehr
 - » höchster Bauumfang, höchste Gleislänge und damit auch höchstes Kostenniveau
 - » stärkste Beeinträchtigungen für den fließenden Kfz-Verkehr und den Lieferverkehr
 - » hohe Anzahl stark beeinträchtigter Schutzgüter
 - » gemeinsam mit V9 höchste Beeinträchtigung von Gewässern
 - » gemeinsam mit V9 höchste Beeinträchtigung des Schutzgut Mensch
 - » sehr starke Beeinträchtigung des Siedlungsbildes
 - » sehr starke Beeinträchtigung von Kultur- und Sachgütern
 - » sehr hohe Lärmbelastung




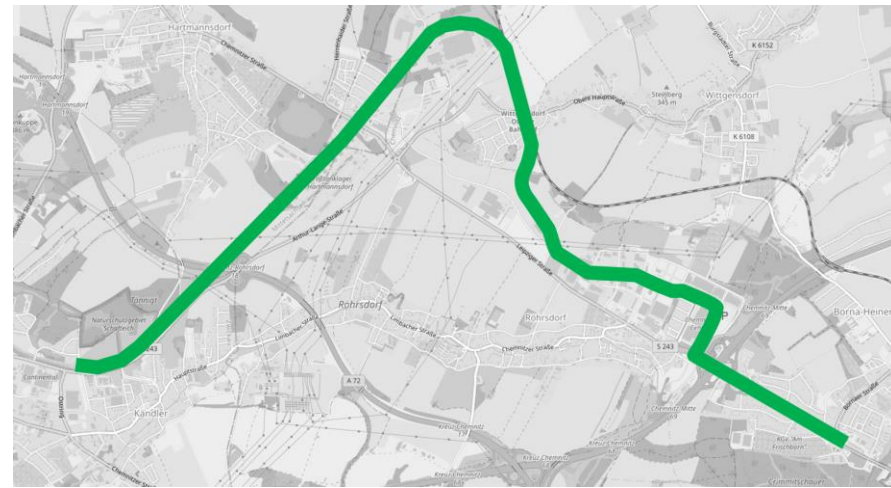
Profil Variante 4

- » Positiv wirkende Merkmale: 
 - » höchste Anzahl an erschlossenen Arbeitsplätzen
 - » vergleichsweise hohe Beförderungsgeschwindigkeit der Straßenbahn
 - » Verbesserte SPNV-Anbindung des Untersuchungsgebietes durch Übergang in Wittgensdorf o. Bf.
 - » sehr geringer Eingriff in Kultur- und Sachgüter
 - » geringer Eingriff in Gewässer




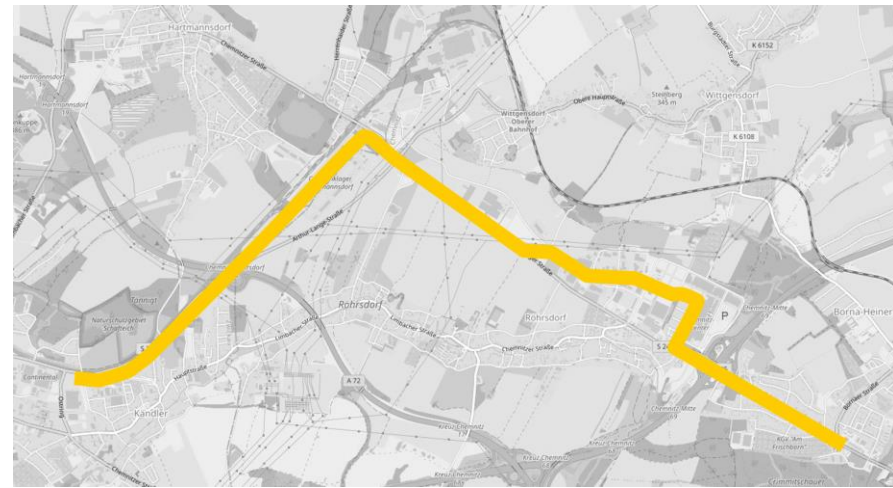
Profil Variante 4

- » Negativ wirkende Merkmale: 
- » längste Strecke
- » vergleichsweise hohes Kostenniveau
- » höchstes Kostenrisiko (Ingenieurbauwerke, Eingriffe in Eisenbahnsicherungstechnik)
- » mehrfaches Planfeststellungsrisiko erkennbar
- » gemeinsam mit V10 höchste Beeinträchtigung für den Artenschutz und Biotopverbund




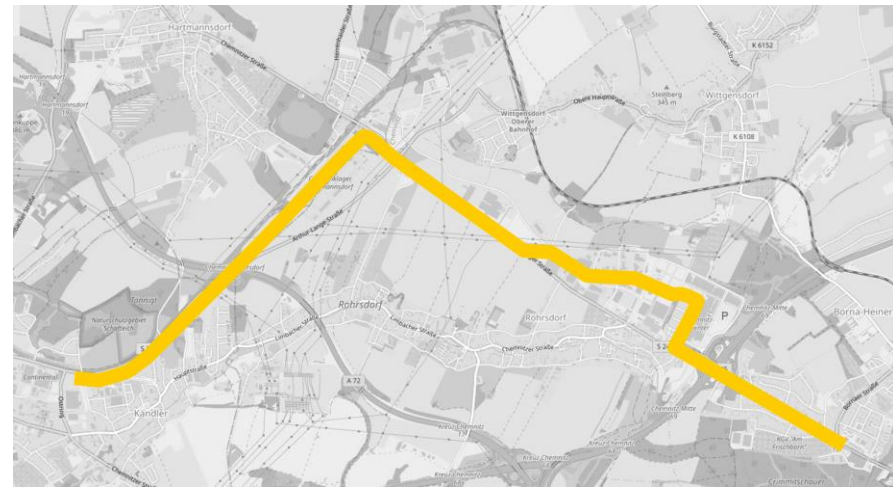
Profil Variante 5

- » Positiv wirkende Merkmale: 
 - » vergleichsweise geringes Kostenrisiko (geringste Anzahl an potenziellen Konflikten)
 - » sehr geringe Beeinträchtigung der Schutzgüter (Anzahl und Grad)
 - » gemeinsam mit V1 geringste Beeinträchtigung für das Schutzgut Mensch
 - » kein Eingriff in Gewässer
 - » kein Eingriff in historische Ortskerne
 - » sehr geringe Beeinträchtigung des Landschafts- und Siedlungsbildes




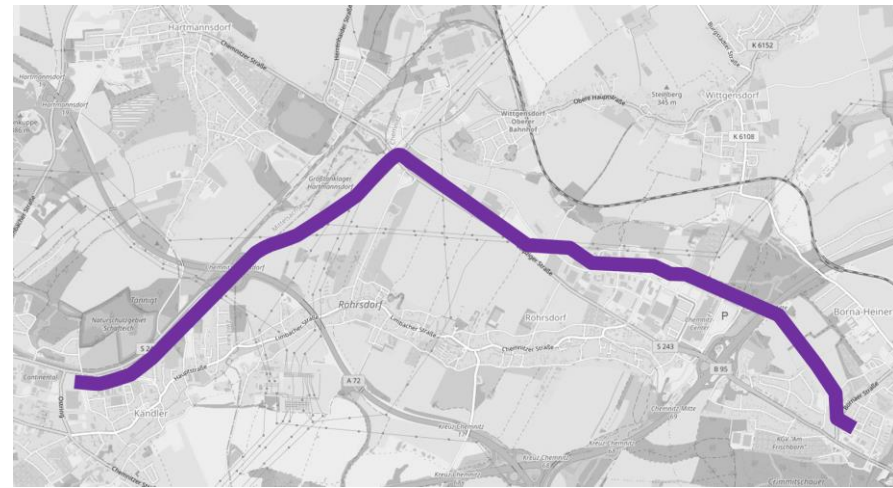
Profil Variante 5

- » Negativ wirkende Merkmale: 
 - » besonderes Planfeststellungsrisiko erkennbar
 - » hohe Beeinträchtigung für geschützte Biotope und den Biotopverbund



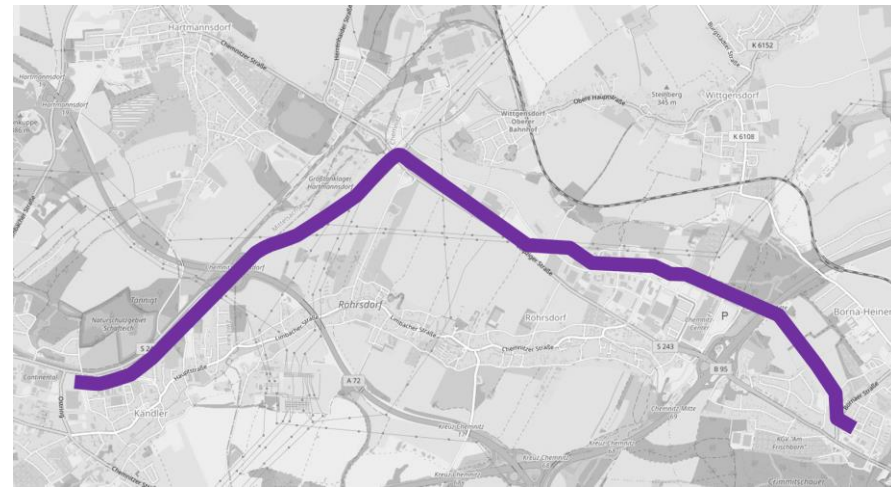
Profil Variante 6

- » Positiv wirkende Merkmale: 
 - » kürzeste Reisezeit der Straßenbahn für das Durchqueren des Untersuchungsgebietes
 - » vergleichsweise hohe Beförderungsgeschwindigkeit der Straßenbahn
 - » vergleichsweise hohe Verbesserungen für den Fußverkehr (Länge neuer Gehwege)
 - » vergleichsweise hohe Verbesserung für den Radverkehr (Länge neuer Angebote für den Radverkehr)
 - » vergleichsweise geringe Beeinträchtigung des fließenden Kfz-Verkehrs
 - » kein Eingriff in das Schutzgut Wasser
 - » kein Eingriff in Einzeldenkmale und Sachgesamtheiten




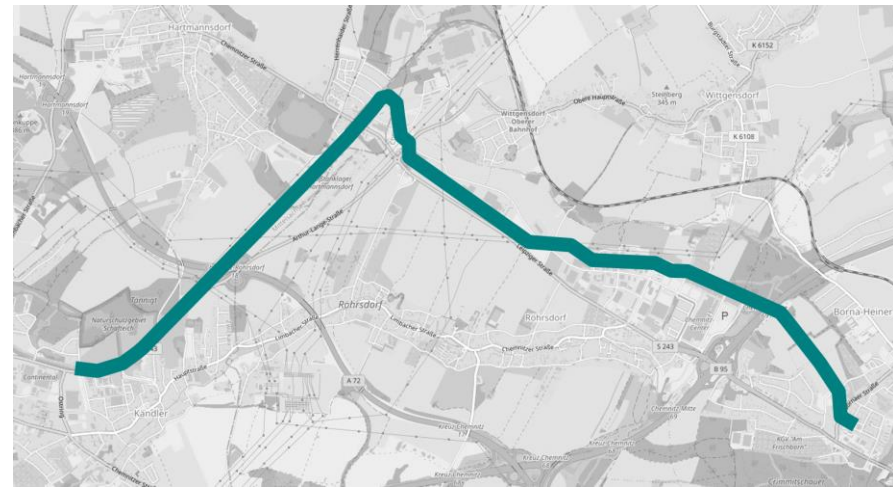
Profil Variante 6

- » Negativ wirkende Merkmale:
 - » geringste Anzahl an für die Straßenbahn neu erschlossenen Einwohnern
 - » stärkste Neuversiegelung
 - » sehr hoher Eingriff in wertvolle Grünflächen und Gehölzstrukturen



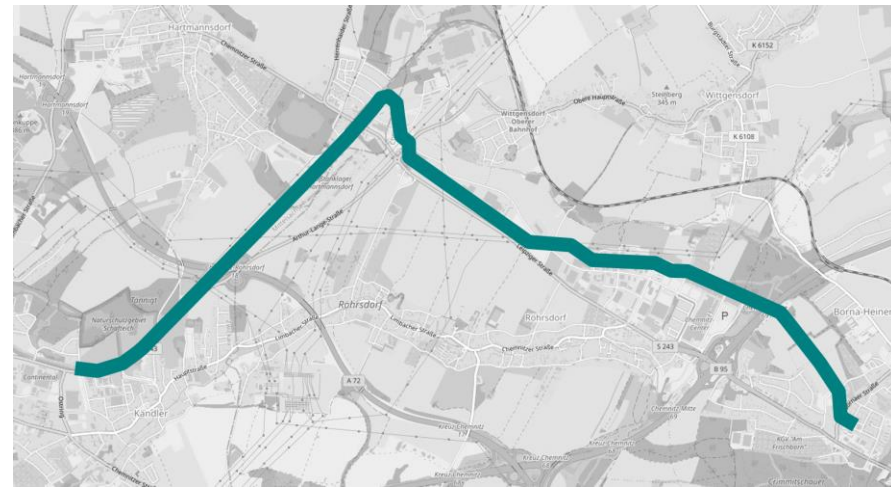
Profil Variante 7

- » Positiv wirkende Merkmale: 
 - » höchste Anzahl an beseitigten Erschließungsdefiziten
 - » vergleichsweise geringer Anteil an straßenbündiger Führung
 - » geringster Bauumfang und niedrigstes Kostenniveau
 - » vergleichsweise geringe Einschränkungen für den fließenden Kfz-Verkehr
 - » kein Eingriff in Gewässer
 - » geringer Eingriff in Kulturdenkmale und Sachgesamtheiten




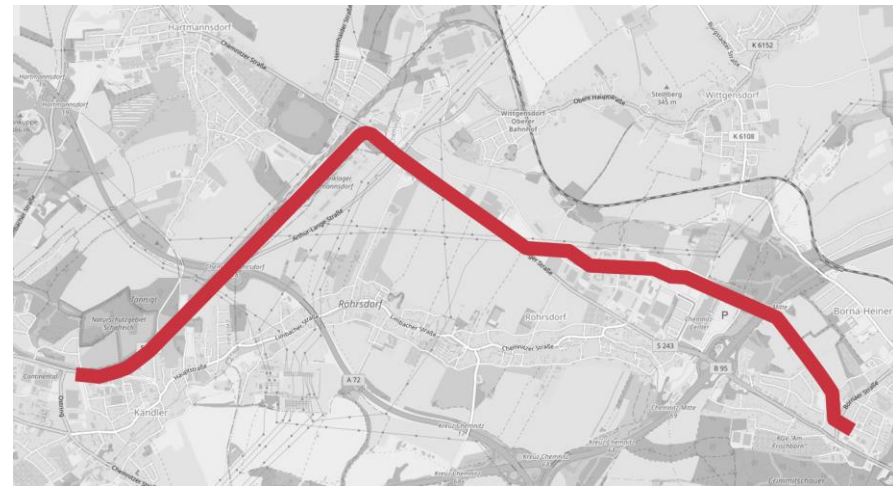
Profil Variante 7

- » Negativ wirkende Merkmale:
 - » höchster Anteil an eingleisiger Strecke
 - » vergleichsweise geringe Anzahl an durch die Straßenbahn neu erschlossenen Einwohnern
 - » höchster Eingriff in Altlastenstandorte/-verdachtsflächen
 - » sehr hohe Beeinträchtigung des Arten- und Biotopschutzes
 - » gemeinsam mit V1 höchste Beeinträchtigung für das Schutzgut Boden




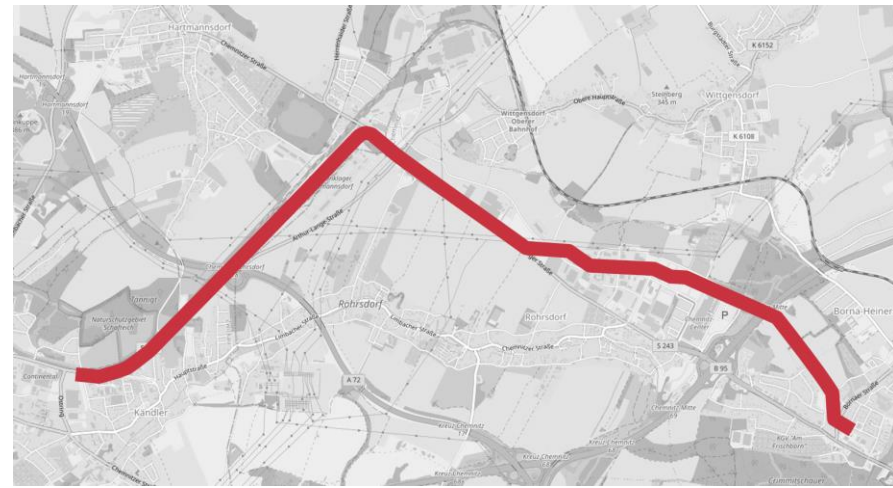
Profil Variante 8

- » Positiv wirkende Merkmale: 
 - » vergleichsweise geringer Bauumfang
 - » vergleichsweise niedriges Kostenniveau
 - » vergleichsweise geradlinige Linienführung
 - » kein Eingriff in Altlastenstandorte /-verdachtsflächen
 - » kein Eingriff in Gewässer
 - » kein Eingriff in Kulturdenkmale und Sachgesamtheiten
 - » geringste Anzahl an Baumfällungen




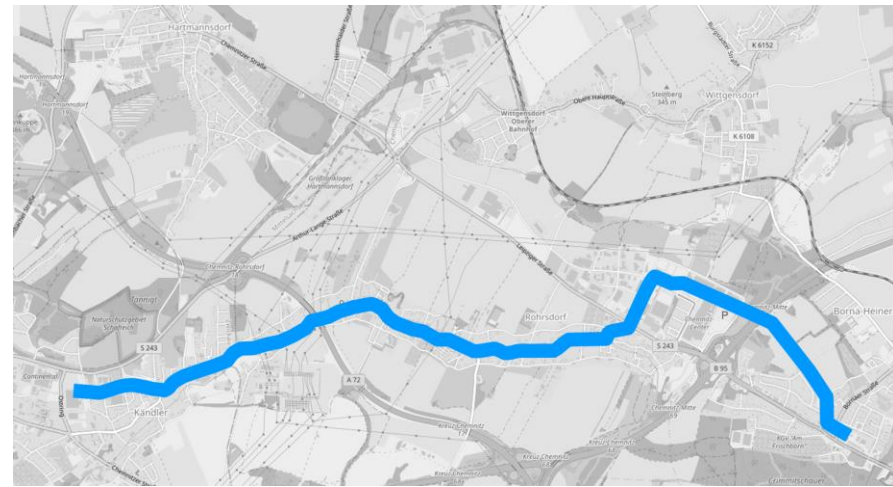
Profil Variante 8

- » Negativ wirkende Merkmale: 
 - » sehr hohe Neuversiegelung
 - » hoher Verlust an Bäumen und linearen Gehölzstrukturen



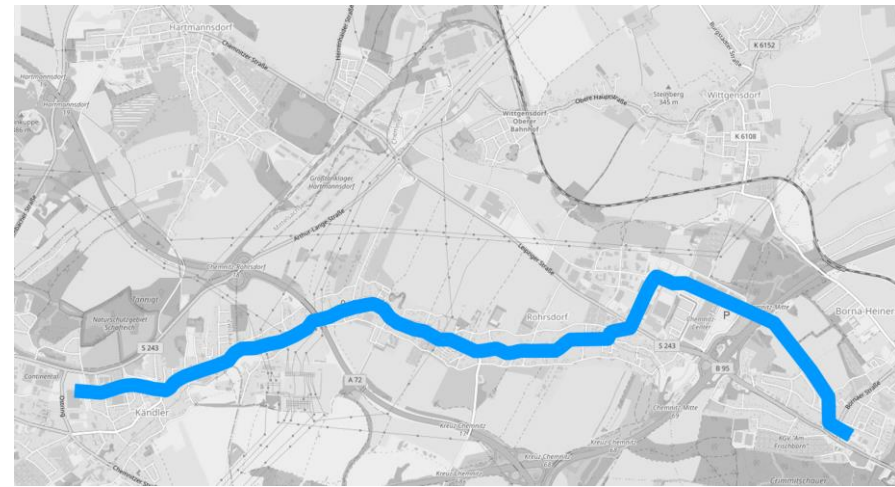
Profil Variante 9

- » Positiv wirkende Merkmale: 
 - » vergleichsweise hohe Zahl von durch die Straßenbahn neu erschlossenen Einwohnern
 - » höchste Anzahl an durch die Straßenbahn neu erschlossenen Schulplätzen
 - » geringster Anteil an eingleisiger Streckenführung
 - » geringster Eingriff in wertvolle Grünflächen und Gehölzstrukturen
 - » gemeinsam mit V3 geringste Beeinträchtigung für geschützte Biotop und den Biotopverbund
 - » geringste Beeinträchtigung für das Schutzgut Arten und Biotop




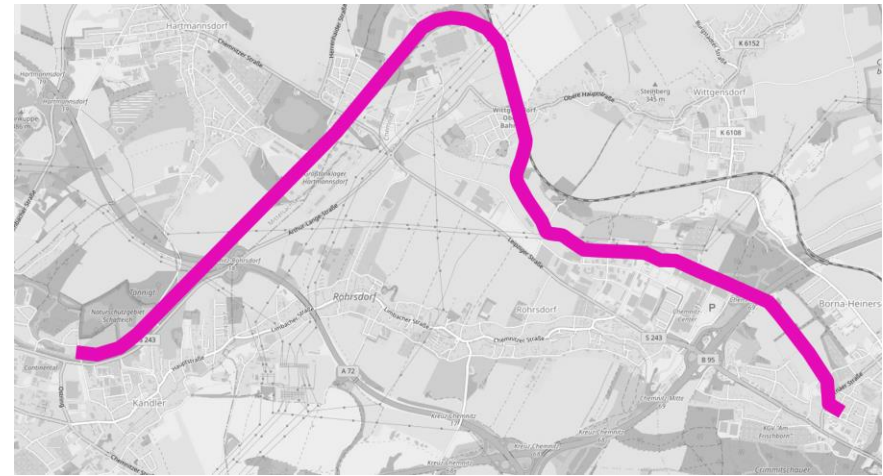
Profil Variante 9

- » Negativ wirkende Merkmale:
 - » vergleichsweise hohe Reisezeit der Straßenbahn für das Durchqueren des Untersuchungsgebietes
 - » vergleichsweise niedrige Straßenbahnbeförderungsgeschwindigkeit
 - » geringste Anzahl an beseitigten Erschließungsdefiziten
 - » schlechteste Wirkung für den Fußverkehr (geringste Länge neuer Gehwege)
 - » schlechteste Wirkung für den Radverkehr (geringste Länge neuer Angebote, zugleich vergleichsweise lange Abschnitte mit Verschlechterungen)
 - » vergleichsweise starke Beeinträchtigungen für den fließenden Kfz-Verkehr und den Lieferverkehr
 - » stärkste Beeinträchtigung von Schutzgütern
 - » gemeinsam mit V3 höchste Beeinträchtigung von Gewässern
 - » gemeinsam mit V3 höchste Beeinträchtigung des Schutzgut Mensch
 - » sehr starke Beeinträchtigung des Siedlungsbildes
 - » stärkster Eingriff in das Schutzgut Kultur- und Sachgüter (historische Ortskerne)
 - » sehr hohe Lärmbelastung




Profil Variante 10

- » Positiv wirkende Merkmale: 
 - » höchste Beförderungsgeschwindigkeit der Straßenbahn
 - » vergleichsweise hohe Anzahl durch die Straßenbahn neu erschlossener Arbeitsplätze
 - » verbesserte Anbindung des Untersuchungsgebietes an den SPNV durch Übergang in Wittgensdorf o. Bf.
 - » geringster Anteil an straßenbündiger Führung
 - » höchster Anteil der Betriebsführung nach EBO
 - » geringste Beeinträchtigungen des fließenden Kfz-Verkehrs
 - » kein Eingriff in Altlastenstandorte /-verdachtsflächen
 - » kein Eingriff in Kulturdenkmale und Sachgesamtheiten
 - » geringer Eingriff in Gewässer



Profil Variante 10

- » Negativ wirkende Merkmale: 
 - » vergleichsweise hoher Anteil an eingleisiger Streckenführung
 - » höchstes Kostenrisiko (Ingenieurbauwerke, Eingriffe in Eisenbahnsicherungstechnik)
 - » Planfeststellungsrisiko erkennbar
 - » stärkste Beeinträchtigung für das Schutzgut Arten und Biotope,
 - » gemeinsam mit V4 höchste Beeinträchtigung für den Artenschutz und Biotopverbund
 - » stärkste Beeinträchtigung für das Schutzgut Arten und Biotope
 - » sehr hohe Neuversiegelung
 - » sehr starke Beeinträchtigung des Landschafts- und Siedlungsbildes
 - » hohe Lärmbelastung

