

Variante	Fahrgast	Betrieb	Kommunen	Allgemeinheit	Summe der Perspektiven
Variante 2	2,8	2,6	3,1	3,3	11,8
Variante 6	3,5	3,6	3,9	3,2	14,2
Variante 7	3,5	4,1	3,4	3,2	14,2
Variante 8	2,7	3,6	3,1	3,4	12,8

Sensitivitätsanalyse: (Bewertung Mittelwert und 10%-Cluster)

Variante 2	2,9	2,5	3,3	3,3	12,0
Variante 6	3,6	3,5	3,7	3,2	14,0
Variante 7	3,5	3,4	3,5	3,2	13,6
Variante 8	3,0	3,1	3,2	3,4	12,7

	Fahrgast				Betrieb											
	Reisezeit	Beförderungsgeschwindigkeit	Potenzialerschließung	Erschließungsqualität	Trassenlänge gesamt	eingleisige Strecke	straßenbündiger Bahnkörper	EBO-Anteil	minimaler Radius	Einwohner in Einzugsbereich	Arbeitsplätze in Einzugsbereich	Schulplätze	Folgewirkungen Busnetz/Netzwerk OPNV	ÖV: tägl. Personen-km pro Fahrzeug-km	Veränderung Fahrgastnachfrage	Streckenqualität
Variante 2	1,0	1,0	5,0	4,0	2,2	5,0	1,0	1,0	1,0	5,0	5,0	5,0	1,0	1,0	1,0	3,5
Variante 6	5,0	5,0	1,0	3,0	5,0	3,5	5,0	4,5	4,0	1,0	5,0	5,0	3,0	2,0	2,0	3,0
Variante 7	2,0	2,8	4,2	5,0	1,0	1,0	5,0	5,0	5,0	4,2	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	3,0
Variante 8	1,5	1,1	4,2	4,0	3,2	3,0	4,1	1,1	4,0	4,2	5,0	5,0	5,0	2,1	3,0	3,7

Sensitivitätsanalyse: (Bewertung Mittelwert und 10%-Cluster)

Variante 2	2,2	2,4	3,2	4,0	2,8	5,0	1,0	1,0	1,0	3,5	3,0	3,0	1,0	3,0	2,7	2,9
Variante 6	4,5	4,1	2,7	3,0	3,5	3,6	5,0	5,0	3,5	2,0	3,0	3,0	3,0	3,0	2,9	4,0
Variante 7	2,8	3,2	3,1	5,0	2,6	1,0	5,0	5,0	4,4	3,2	3,0	3,0	5,0	3,0	3,4	2,2
Variante 8	2,5	2,4	3,1	4,0	3,1	2,8	4,0	1,0	3,5	3,2	3,0	3,0	5,0	3,0	3,0	2,9

	Kommune										Allgemeinheit					
	Kosten	weitere kostenrelevante Punkte und Risiken (Ingenieurbauwerke und Sicherungstechnik)	Auswirkungen auf Fußgänger	Auswirkungen auf Radverkehr	Beeinträchtigung des Kfz-Verkehr	besonderes Planfeststellungsrisiko	Differenz Verkehrsleistung MIV [Personen-km/Werktag]	Lagegunst P&R	Möglichkeit Betriebskostenreduktion	Schutzgut Wasser	Schutzgut Boden	Schutzgut Klima	Schutzgut Arten und Biotope, Teil Artenschutz und Biotopverbund	Schutzgut Arten und Biotope, Teil Baumfällungen, Verlust von Gehölzbeständen und sonst.	Schutzgut Kultur- und Sachgüter	Schutzgut Mensch
Variante 2	1,0	2,3	4,1	5,0	2,3	5,0	1,4	4,0	3,1	4,5	3,5	2,5	4,0	1,3	4,0	3,5
Variante 6	4,8	5,0	5,0	3,8	4,6	5,0	1,0	5,0	1,0	4,5	2,0	2,0	3,5	2,7	4,0	3,5
Variante 7	5,0	1,1	1,0	1,0	3,7	5,0	5,0	4,0	5,0	4,5	3,5	2,5	2,5	1,7	4,0	3,5
Variante 8	3,4	1,0	2,2	2,5	3,4	5,0	3,1	4,0	3,1	4,5	3,5	2,5	3,5	1,7	4,0	4,0

Sensitivitätsanalyse: (Bewertung Mittelwert und 10%-Cluster)

Variante 2	2,3	3,0	3,5	3,8	1,8	5,0	2,8	4,0	3,2	4,5	3,5	2,5	4,0	1,3	4,0	3,5
Variante 6	3,3	4,2	4,0	3,3	4,4	5,0	2,7	5,0	1,0	4,5	2,0	2,0	3,5	2,7	4,0	3,5
Variante 7	3,4	2,4	1,9	2,2	4,1	5,0	3,4	4,0	5,0	4,5	3,5	2,5	2,5	1,7	4,0	3,5
Variante 8	3,0	2,4	2,5	2,8	3,0	5,0	3,1	4,0	3,2	4,5	3,5	2,5	3,5	1,7	4,0	4,0

Zielgruppe:	Fahrgast
Kriterium:	Reisezeit
	C-Bornaer Str - Limbach-Oberfrohna

Zielgruppe:	Fahrgast
Kriterium:	Beförderungsgeschwindigkeit
	C-Bornaer Str - Limbach-Oberfrohna

Zielgruppe:	Fahrgast
Kriterium:	Potenzialerschließung

Zielgruppe:	Fahrgast
Kriterium:	Erschließungsqualität

Punkte	Fahrzeit [min]
5	15,0
4	16,0
3	17,0
2	18,0
1	19,0

Punkte	Geschwindigkeit [km/h]
5	37,0
4	35,6
3	34,1
2	32,7
1	31,2

Punkte	Summe
5	11.300,0
4	11.175,0
3	11.050,0
2	10.925,0
1	10.800,0

Punkte	Beschreibung
5	Verbesserung 5 Bereiche
4	Verbesserung 4 Bereiche
3	Verbesserung 3 Bereiche
2	Verbesserung 2 Bereiche
1	Verbesserung 1 Bereich

Variante	Reisezeit [min]	Punkte
Variante 2	19,0	1,0
Variante 6	15,0	5,0
Variante 7	18,0	2,0
Variante 8	18,5	1,5

Variante	Reise-geschwindigkeit [km/h]	Punkte
Variante 2	31,2	1,0
Variante 6	37,0	5,0
Variante 7	33,9	2,8
Variante 8	31,3	1,1

Variante	Summe AP, EW, Schulpl.	Punkte
Variante 2	11.300	5,0
Variante 6	10.800	1,0
Variante 7	11.200	4,2
Variante 8	11.200	4,2

	Beseitigung Defizite	Punkte
Variante 2	4 (Bornaer Hang, Röhrsdorfer Allee, Bf. Hartmannsdorf, Kändler Nord)	4,0
Variante 6	3 (Bornaer Hang, Röhrsdorfer Allee, Kändler Nord)	3,0
Variante 7	5 (Bornaer Hang, Röhrsdorfer Allee, Bf. Hartmannsdorf, Solarpark, Kändler Nord)	5,0
Variante 8	4 (Bornaer Hang, Röhrsdorfer Allee, Bf. Hartmannsdorf, Kändler Nord)	4,0

Zielgruppe:	Betrieb
Kriterium:	Trassenlänge gesamt

Punkte	Trassenlänge [km]
5	9,3
4	9,5
3	9,7
2	9,9
1	10,2

Variante	Trassenlänge [km]	Punkte
Variante 2	9,89	2,2
Variante 6	9,25	5,0
Variante 7	10,16	1,0
Variante 8	9,66	3,2

Zielgruppe:	Betrieb
Kriterium:	eingleisige Strecke

Punkte	eingleisige Strecke [m]
5	3.039
4	3.775
3	4.511
2	5.247
1	5.983

Variante	eingleisige Strecke [m]	Anteil eingleisige Strecke (nur informativ)	Punkte
Variante 2	3.039,00	31%	5,0
Variante 6	4.133,00	45%	3,5
Variante 7	5.983,00	59%	1,0
Variante 8	4.496,00	47%	3,0

Zielgruppe:	Betrieb
Kriterium:	straßenbündiger Bahnkörper

Punkte	straßenbündiger Bahnkörper [m]
5	1.081
4	1.578
3	2.074
2	2.571
1	3.067

Variante	straßenbündiger Bahnkörper [m]	Anteil straßenbündiger Bahnkörper (nur informativ)	Punkte
Variante 2	3.067	31%	1,0
Variante 6	1.104	12%	5,0
Variante 7	1.081	11%	5,0
Variante 8	1.518	16%	4,1

Zielgruppe:	Betrieb
Kriterium:	EBO-Anteil

Punkte	EBO-Anteil
5	65%
4	57%
3	50%
2	42%
1	35%

Variante	EBO-Anteil	Punkte
Variante 2	35%	1,0
Variante 6	61%	4,5
Variante 7	65%	5,0
Variante 8	35%	1,1

Zielgruppe:	Betrieb
Kriterium:	minimaler Radius

Punkte	Anzahl Konflikte
5	9
4	10
3	11
2	12
1	13

Variante	minimaler Radius (nur informativ)	Anzahl r <= 35 m (=doppelter Konflikt)	Anzahl 35m < r <= 50 m (=einfacher Konflikt)	Anzahl Konflikte	Punkte
Variante 2	30	3	7	13	1,0
Variante 6	30	3	4	10	4,0
Variante 7	30	3	3	9	5,0
Variante 8	30	3	4	10	4,0

Betrieb
Einwohner in Einzugsbereich

Punkte	Summe
5	3.500,0
4	3.375,0
3	3.250,0
2	3.125,0
1	3.000,0

Variante	Einwohner (Anzahl)	Punkte
Variante 2	3.500	5,0
Variante 6	3.000	1,0
Variante 7	3.400	4,2
Variante 8	3.400	4,2

Betrieb
Arbeitsplätze in Einzugsbereich

Punkte	Summe
5	7.700
4	5.775
3	3.850
2	1.925
1	0

Variante	Arbeitsplätze (Anzahl)	Punkte
Variante 2	7.700	5,0
Variante 6	7.700	5,0
Variante 7	7.700	5,0
Variante 8	7.700	5,0

Betrieb
Schulplätze

Punkte	Summe
5	100
4	100
3	100
2	50
1	0

Variante	Schulplätze (Anzahl)	Punkte
Variante 2	100	5,0
Variante 6	100	5,0
Variante 7	100	5,0
Variante 8	100	5,0

Betrieb
Folgewirkungen Busnetz/ Netzwirkung ÖPNV

Punkte	Summe
5	2,5
4	2,3
3	2,0
2	1,8
1	1,5

Variante			Punkte
Variante 2	a) mit 0,5, c)	1,5	1,0
Variante 6	a) und b)	2,0	3,0
Variante 7	a) mit 0,5 b) und c)	2,5	5,0
Variante 8	a) mit 0,5 b) und c)	2,5	5,0

a) vorteilhafte Einbind. Shuttleverkehre => +1 (wenn aus mindestens zwei der drei relevanten Richtungen)
=> +0,5 (wenn aus mindestens einer der drei relevanten Richtungen, dies kann auch am Bf. Hartmannsdorf erfolgen)
b) Achsenverteilung ÖPNV auf Röhrsdorfer Allee und Leipziger Straße möglich => +1
c) Erreichbarkeit Hauptstrecke C-L für Chemnitzer Modell (Flexibilität im Havariefall)

Betrieb
ÖV: tägl. Personen-km pro Fahrzeug-km

Punkte	
5	11.682
4	11.671
3	11.660
2	11.649
1	11.638

Summe Personen-km (ges. ÖV-Nachfrage im Netz)

Variante	ÖV: tägl. Personen-km pro Fahrzeug-km	Punkte
Variante 2	11.638	1,0
Variante 6	11.649	2,0
Variante 7	11.682	5,0
Variante 8	11.650	2,1

Betrieb
Veränderung Fahrgastnachfrage

Punkte	Fahrplan-km
5	6.600
4	6.500
3	6.400
2	6.300
1	6.200

Variante	Fahrplan-km	Punkte
Variante 2	6.200	1,0
Variante 6	6.300	2,0
Variante 7	6.600	5,0
Variante 8	6.400	3,0

Betrieb
Streckenqualität

Punkte	Anzahl Konflikte Haltestellen	Länge >4% [m]
5	1	592
4	1,25	649,5
3	1,5	707
2	1,75	764,5
1	2	822

Variante	Anzahl nicht barrierefreie Haltestellen	Hst mit Längsneigung >4%	Anzahl Hst. unter 80 m (nur CC bis LO)	Anzahl Konflikte Haltestellen	Teilbewertung Haltestellen	maximale Steigung [%] (informativ)	Länge >4% [m]	Teilbewertung Längsneigung	Punkte
Variante 2	0	1	0	1	5,0	5,7	762	2,0	3,5
Variante 6	0	1	1	2	1,0	5,3	592	5,0	3,0
Variante 7	0	1	0	1	5,0	6	822	1,0	3,0
Variante 8	0	1	0	1	5,0	5,7	742	2,4	3,7

Zielgruppe:	Kommune
Kriterium:	Kosten

Kommune
weitere kostenrelevante Punkte und Risiken (Ingenieurbauwerke und Sicherheitstechnik)

Kommune
Auswirkungen auf Fußgänger

Punkte	Gesamtkosten netto gem. Kostenschätzung
5	104,9
4	107,9
3	110,7
2	114,0
1	117,0

Punkte	Summe Konflikte (bei Stützwall 1 Punkt pro 500 m)
5	7,5
4	7,9
3	8,3
2	8,7
1	9,0

Punkte	Differenz Verbesserung minus Verschlechterung
5	5.316,0
4	5.064,8
3	4.813,5
2	4.562,3
1	4.311,0

Variante	Gesamtkosten netto gem. Kostenschätzung	Endbewertung
Variante 2	117,0 Mio. €	1,0
Variante 6	105,6 Mio. €	4,8
Variante 7	104,9 Mio. €	5,0
Variante 8	109,7 Mio. €	3,4

Variante	Neubau Brücke erforderlich	Ertüchtigung Bestandsbrücke erforderlich	neue Stützwall erforderlich [m]	Prüfbedarfe Hochspannungleitungen (nur hälftig) und Solarpark	Eingriffe in Bahnhof Hartmannsdorf (Sicherheitstechnik und BÜ über Gütergleisstrecke)	Summe Konflikte (bei Stützwall 1 Punkt pro 500 m)	Endbewertung
Variante 2	3	2	270	2	2	8,54	2,3
Variante 6	3	2	270	4	0	7,54	5,0
Variante 7	3	2,5	510	3	1	9,02	1,1
Variante 8	3	2	270	3	2	9,04	1,0

Variante	Länge Verbesserung [m]	Länge Verschlechterung [m]	punktueller Konflikte	Differenz Verbesserung minus Verschlechterung	Endbewertung
Variante 2	5.306	214	3	5.092	4,1
Variante 6	5.530	214	3	5.316	5,0
Variante 7	4.525	214	4	4.311	1,0
Variante 8	4.823	214	3	4.609	2,2

Kommune
Auswirkungen auf Radverkehr

Punkte	Differenz Verbesserung minus Verschlechterung
5	5.306,0
4	5.110,8
3	4.915,5
2	4.720,3
1	4.525,0

Variante	Länge Verbesserung [m]	Länge Verschlechterung [m]	punktueller Konflikte	Differenz Verbesserung minus Verschlechterung	Endbewertung
Variante 2	5.306	0	2	5.306	5,0
Variante 6	5.530	450	4	5.080	3,8
Variante 7	4.525	0	3	4.525	1,0
Variante 8	4.823	0	3	4.823	2,5

Kommune
Beeinträchtigung des Kfz-Verkehr

Punkte	fließend (Mischverkehr)	Wegfall ruhender Verkehr [m]	Einschränkungen Lieferverkehr [m]
5	939,0	577	0
4	1.462,0	592	18
3	1.985,0	601	35
2	2.508,0	622	53
1	3.031,0	637	70

Variante	fließend (Mischverkehr)	Teilbewertung	Abwertung fließender Verkehr (-1 Punkt, wenn WK in unmittelbarer)	Wegfall ruhender Verkehr [m]	Teilbewertung	Einschränkungen Lieferverkehr [m]	Teilbewertung	Endbewertung (Mittelwert)
Variante 2	3.031	1,0	1,0	577	5,0	70	1,0	2,3
Variante 6	998	4,9	3,9	577	5,0	0	5,0	4,6
Variante 7	939	5,0	5,0	637	1,0	0	5,0	3,7
Variante 8	1.321	4,3	4,3	577	5,0	70	1,0	3,4

Kommune
besonderes Planfeststellungsrisiko

Punkte	
5	keines Erkennbar
4	-
3	-
2	erkennbar
1	mehrfach erkennbar

Variante	Endbewertung
Variante 2	5,0
Variante 6	5,0
Variante 7	5,0
Variante 8	5,0

Kommune
Differenz Verkehrsleistung MIV [Personen-km/Werktag]

Punkte	Fahrzeit [min]
5	-40.600,0
4	-39.925,0
3	-39.250,0
2	-38.575,0
1	-37.900,0

Variante	Differenz Verkehrsleistung MIV [Personen-km/Werktag]	Punkte
Variante 2	-38.200	1,4
Variante 6	-37.900	1,0
Variante 7	-40.600	5,0
Variante 8	-39.300	3,1

Kommune	
Lagegunst P&R	

Betrieb	
Möglichkeit Betriebskostenreduktion	

Punkte	
5	sehr gut erreichbar, bestmögliche Kfz-Wegeminimierung
4	gut erreichbar, gute Kfz-Wegeminimierung
3	durchschnittliche Lagegunst
2	schlecht erreichbar, geringe Kfz-Wegeminimierung
1	sehr schlecht erreichbar, keine Kfz-Wegeminimierung

Punkte	
5	6.584
4	4.938
3	3.292
2	1.646
1	0

Variante	Endbewertung
Variante 2	4,0
Variante 6	5,0
Variante 7	4,0
Variante 8	4,0

Variante	Länge Wechselstromabschnitt	Punkte
Variante 2	3.426	3,1
Variante 6	0	1,0
Variante 7	6.584	5,0
Variante 8	3.426	3,1

Zielgruppe:	Allgemeinheit
Kriterium:	Umweltaspekte
	Schutzgut Wasser

Beschreibung	Punkte
keine Betroffenheit	5
geringe Betroffenheit	4
mittlere Betroffenheit	3
starke Betroffenheit	2
sehr starke Betroffenheit	1

Variante	K3.1 Oberflächengewässer	Punkte	K3.2 Überschwemmungs-gebiet (Pleißenbach)	Punkte	Gesamtbewertung Schutzgut Wasser (Mittelwert)
Variante 2	Bornaer Hang: 1-malige Querung offener/verrohrter Bach/Graben „Wüstenrotbach“ (Fließrichtung Nordwesten/Norden zum Bahrebachtal), östlich Chemnitz-Center (hier z.T. schon überbaut)	4,0	kein Eingriff in ein Überschwemmungsgebiet	5,0	4,5
Variante 6	Bornaer Hang: 1-malige Querung offener/verrohrter Bach/Graben „Wüstenrotbach“ (Fließrichtung Nordwesten/Norden zum Bahrebachtal), östlich Chemnitz-Center (hier z.T. schon überbaut)	4,0	kein Eingriff in ein Überschwemmungsgebiet	5,0	4,5
Variante 7	Bornaer Hang: 1-malige Querung offener/verrohrter Bach/Graben „Wüstenrotbach“ (Fließrichtung Nordwesten/Norden zum Bahrebachtal), östlich Chemnitz-Center (hier z.T. schon überbaut)	4,0	kein Eingriff in ein Überschwemmungsgebiet	5,0	4,5
Variante 8	Bornaer Hang: 1-malige Querung offener/verrohrter Bach/Graben „Wüstenrotbach“ (Fließrichtung Nordwesten/Norden zum Bahrebachtal), östlich Chemnitz-Center (hier z.T. schon überbaut)	4,0	kein Eingriff in ein Überschwemmungsgebiet	5,0	4,5

Umweltaspekte			
Schutzgut Boden			

Beschreibung	Anteil Neuversiegelung in m ²	Fläche in m ²	Punkte
keine Betroffenheit	0	0	5
geringe Betroffenheit	>0 - < 20.000	< 200	4
mittlere Betroffenheit	20.000 - < 40.000	200 - < 400	3
starke Betroffenheit	40.000 - < 60.000	400 - < 600	2
sehr starke Betroffenheit	> 60.000	> 600	1

Variante	K2.1 Neuversiegelung anhand Flächengröße (m ²)	Punkte	K2.2 Altlasten anhand Flächengröße (m ²)	Punkte	Gesamtbewertung Schutzgut Wasser (Mittelwert)
Variante 2	42.004	2,0	0	5,0	3,5
Variante 6	68.939	1,0	323	3,0	2,0
Variante 7	47.630	2,0	0 (Altlastenverdacht nicht bestätigt, "nur" Verfüllung Bach und ggf. Fundamente)	5,0	3,5
Variante 8	53.997	2,0	0 m ² (kein Eingriff, Trassenabschnitt verläuft im Bestand)	5,0	3,5

Umweltaspekte
Schutzgut Klima

Beschreibung	Anteil Neuversiegelung in m ²	Punkte
keine Betroffenheit	0	5
geringe Betroffenheit	>0 - < 20.000	4
mittlere Betroffenheit	20.000 - < 40.000	3
starke Betroffenheit	40.000 - < 60.000	2
sehr starke Betroffenheit	> 60.000	1

Variante	K5.1 Bebautes Gebiet mit erheblich klimatisch-lufthygienischer Empfindlichkeit	Punkte	K5.2 Veränderung des Lokalklimas durch Versiegelung (Offenland) anhand neuversiegelter Fläche (m ²)	Punkte	Gesamtbewertung Schutzgut Wasser (Mittelwert)
Variante 2	Betroffenheit eines empfindlichen Gebiets in Borna; geringe Beeinträchtigung (randlich); keine bis geringe Belastung entlang Röhrsdorfer Allee (Bereich des Offenlandes mit teilw. Industrie/Gewerbe)	3,0	42.004	2,0	2,5
Variante 6	Betroffenheit eines empfindlichen Gebiets in Borna; geringe Beeinträchtigung (randlich); keine bis geringe Belastung für Chemnitz-Center, im weiteren Verlauf der Leipziger Str. und Arthur-Lange-Str. geringe Belastung (Bereich des Offenlandes mit teilw. Industrie/Gewerbe)	3,0	68.939	1,0	2,0
Variante 7	Betroffenheit eines empfindlichen Gebiets in Borna; geringe Beeinträchtigung (randlich); keine bis geringe Belastung für Chemnitz-Center, im weiteren Verlauf der Leipziger Str. und im Solarpark sowie entlang der Eisenbahnstrecke Eisenbahnstrecke keine bis geringe Belastung	3,0	47.630	2,0	2,5
Variante 8	Betroffenheit eines empfindlichen Gebiets in Borna; geringe Beeinträchtigung (randlich); keine bis geringe Belastung für Chemnitz-Center (Bereich des Offenlandes mit teilw. Industrie/Gewerbe), im weiteren Verlauf der Leipziger Str. und entlang der Eisenbahnstrecke geringe Belastung	3,0	53.997	2,0	2,5

Umweltaspekte
Schutzgut Arten und Biotope, Teil Artenschutz und Biotopverbund

Beschreibung	Punkte
keine Betroffenheit	5
geringe Betroffenheit	4
mittlere Betroffenheit	3
starke Betroffenheit	2
sehr starke Betroffenheit	1

Variante	K1.1 geschützte Biotope, geschützte Landschaftsbestandteile (GLB)	Punkte	K1.3 Ausgleichsflächen und K1.5 Biotopverbund	Punkte	Gesamtbewertung Artenschutz (Mittelwert)
Variante 2	keine Betroffenheit	5,0	Eingriff in AF Wasserschänkegebiet (Grünland, Gehölze u. Halboffene Flächen) westlich des Chemnitz-Centers	3,0	4,0
Variante 6	Geschütztes Biotop Streuobstwiese an Leipziger Straße (Wittgensdorfer Kreisel) randlich beschnitten	3,0	Randlicher Eingriff und leichte Zerschneidung Grünland der halboffenen AF Ecke Leipziger Str./Röhrsdorfer Str. Nord	4,0	3,5
Variante 7	2x Geschützte Biotope Streuobstwiese beschnitten (Wittgensdorfer Kreisel), starker eingriff v.a. in südliches Biotop	1,0	Randlicher Eingriff und leichte Zerschneidung Grünland der halboffenen AF Ecke Leipziger Str./Röhrsdorfer Str. Nord	4,0	2,5
Variante 8	Geschütztes Biotop Streuobstwiese an Leipziger Straße (Wittgensdorfer Kreisel) randlich beschnitten	3,0	Randlicher Eingriff und leichte Zerschneidung Grünland der halboffenen AF Ecke Leipziger Str./Röhrsdorfer Str. Nord	4,0	3,5

Umweltaspekte
Schutzgut Arten und Biotope, Teil Baumfällungen, Verlust von Gehölzbeständen und sonst. Biotopen

Beschreibung	Prozentuale Bedarfserfüllung	Länge in m	Fläche in m ²	Punkte
sehr gute Kompensation	>80-100%	0-500	0-1000	5
gute Kompensation	>60-80%	500-1000	1001-2000	4
mittlere Kompensation	>40-60%	1000-1500	2001-3000	3
geringe Kompensation	>20-40%	1500-2000	3001-4000	2
sehr geringe Kompensation	0-20%	>2000	>4000	1

Variante	K1.2 Baumfällung	Punkte	K1.4 Verlust von Grünflächen - Freistellung Gehölze ungenutzter Bahnstrecken	Punkte	K1.4 Überbauwertvoller Grün-/u.Gehölzflächen Fläche in m ²	Punkte	Gesamtbewertung Verlust Gehölzbestände (Mittelwert)
Variante 2	83% am Bornaer Hang 4,45% auf der restlichen Strecke; Auf Gesamtstrecke bezogen: 29,5%	2,0	2.135	1,0	11.425	1,0	1,3
Variante 6	83% am Bornaer Hang 95,5% auf der restlichen Strecke; Auf Gesamtstrecke bezogen: 85,9%	5,0	1.733	2,0	12.920	1,0	2,7
Variante 7	83% am Bornaer Hang 23,0% auf der restlichen Strecke; Auf Gesamtstrecke bezogen: 42,9%	3,0	2.158	1,0	12.344	1,0	1,7
Variante 8	83% am Bornaer Hang 23,0% auf der restlichen Strecke; Auf Gesamtstrecke bezogen: 42,9%	3,0	2.135	1,0	9.579	1,0	1,7

Umweltaspekte
Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Beschreibung	Punkte
keine Betroffenheit	5
geringe Betroffenheit	4
mittlere Betroffenheit	3
starke Betroffenheit	2
sehr starke Betroffenheit	1

Variante	K4.1 Archäologische Flächen (hier: Historische Ortskerne)	Punkte	K4.2 Kulturdenkmale und Sachgesamtheiten	Punkte	Gesamtbewertung Verlust Gehölzbestände (Mittelwert)
Variante 2	Potenzielle Beeträchtigung des Historischen Ortskerns von Borna	3,0	kein Eingriff	5,0	4,0
Variante 6	Potenzielle Beeträchtigung des Historischen Ortskerns von Borna	3,0	kein Eingriff	5,0	4,0
Variante 7	Potenzielle Beeträchtigung des Historischen Ortskerns von Borna	3,0	kein Eingriff	5,0	4,0
Variante 8	Potenzielle Beeträchtigung des Historischen Ortskerns von Borna	3,0	kein Eingriff	5,0	4,0

Umweltaspekte	
Schutzgut Mensch	

Beschreibung	Punkte	Beschreibung	Punkte
keine Betroffenheit	0%	keine Betroffenheit	5
geringe Betroffenheit	1-25%	geringe Betroffenheit	4
mittlere Betroffenheit	>25-50%	mittlere Betroffenheit	3
starke Betroffenheit	>50-75%	starke Betroffenheit	2
sehr starke Betroffenheit	>75-100%	sehr starke Betroffenheit	1

Variante	K 6.1: Erschütterung und Lärmbelastung	Punkte	K 6.2: Eingriff in Landschafts- / Siedlungsbild	Punkte	Gesamtbewertung Verlust Gehölzbestände (Mittelwert)
Variante 2	Verlaufslänge durch Wohngebiet (Streckelänge x1) und Mischgebiet (Streckenlänge x0,5). Sensibles Gebiet gegenüber Lärm und Erschütterung ca. 7% (6,6%) der Gesamtstreckenlänge	4,0	Eingriff in den dichten und Ortsbildprägenden Gehölzbestand entlang der Bornaer Straße, Führung über kleine Wohnstraßen zwischen Gartensparten (Hütten und Gärten) und lockerer Wohnbebauung; Barrierewirkung der Sichtbeziehung entlang der Wohnbebauung "Ludwigsburger Straße" nach Nordosten und Norsten über das freie Feld (Weitsicht). Trassenführung im Verlauf durch Chemnitz-Center innerhalb des Bestandes und daher keinen Einfluss auf das Siedlungsbild; Zwischen Leipziger Straße und Röhrsdorfer Allee wird das Offenland bzw. Halboffenland (Ausgleichsflächen) gequert, daher mittlere Beeinträchtigung auf das Landschaftsbild. Entlang der Röhrsdorfer Straße innerhalb des Bestandes, daher kein Einfluss auf das Landschaftsbild. Der P+R am Rande der Streuostwiese hat einen geringen bis mittleren Einfluss auf das Landschaftsbild (Planung außerhalb des Biotops). Daher ergibt sich insgesamt eine mittlere Betroffenheit.	3,0	3,5
Variante 6	Verlaufslänge durch Wohngebiet (Streckelänge x1) und Mischgebiet (Streckenlänge x0,5). Sensibles Gebiet gegenüber Lärm und Erschütterung ca. 8% (7,5%) der Gesamtstreckenlänge	4,0	Eingriff in den dichten und Ortsbildprägenden Gehölzbestand entlang der Bornaer Straße, Führung über kleine Wohnstraßen zwischen Gartensparten (Hütten und Gärten) und lockerer Wohnbebauung; Barrierewirkung der Sichtbeziehung entlang der Wohnbebauung "Ludwigsburger Straße" nach Nordosten und Norsten über das freie Feld (Weitsicht). Trassenführung im Verlauf durch Chemnitz-Center kein Einfluss auf das Siedlungsbild; bei Trassenführung <u>parallel</u> (neben Bestand!) zur Leipziger Straße vorbei an Industrie-/Gewerbegebiet und entlang der Arthur-Lange-Straße mit relativ geringem Landschaftswert; zur Leipziger Straße; Am Wittgensdorfer Kreisel hat die P+R-Fläche eine geringe bis mittlere Beeinträchtigung auf das Landschaftsbild (Planung außerhalb des Biotops); Die Trasse der V6 schneidet am Wittgensdorfer Kreisel randlich die Streuobstwiese an (geringer Verlust Baumbestand), daher geringe Beeinträchtigung; Insgesamt mittlere Beeinträchtigung auf das Landschafts- und Siedlungsbild	3,0	3,5
Variante 7	Verlaufslänge durch Wohngebiet (Streckelänge x1) und Mischgebiet (Streckenlänge x0,5). Sensibles Gebiet gegenüber Lärm und Erschütterung ca. 9% (8,5%) der Gesamtstreckenlänge	4,0	Eingriff in den dichten und Ortsbildprägenden Gehölzbestand entlang der Bornaer Straße, Führung über kleine Wohnstraßen zwischen Gartensparten (Hütten und Gärten) und lockerer Wohnbebauung; Barrierewirkung der Sichtbeziehung entlang der Wohnbebauung "Ludwigsburger Straße" nach Nordosten und Norsten über das freie Feld (Weitsicht). Trassenführung im Verlauf durch Chemnitz-Center kein Einfluss auf das Siedlungsbild; bei Trassenführung <u>parallel</u> (neben Bestand!) zur Leipziger Straße vorbei an Industrie-/Gewerbegebiet und entlang der Arthur-Lange-Straße mit relativ geringem Landschaftswert; zur Leipziger Straße; Am Wittgensdorfer Kreisel hat die P+R-Fläche eine geringe bis mittlere Beeinträchtigung auf das Landschaftsbild (Planung außerhalb des Biotops); Die Trasse der V7 schneidet relativ stark am Wittgensdorfer Kreisel in die Streuobstwiese ein (mittlerer Verlust Baumbestand), daher mittlere Beeinträchtigung; Der Solarpark ist bereits landschaftlich vorbelastet und überprägt, kein Einfluss; Insgesamt mittlere Beeinträchtigung auf das Landschafts- und Siedlungsbild	3,0	3,5
Variante 8	Verlaufslänge durch Wohngebiet (Streckelänge x1) und Mischgebiet (Streckenlänge x0,5). Sensibles Gebiet gegenüber Lärm und Erschütterung ca. 10% (9,7%) der Gesamtstreckenlänge	4,0	Eingriff in den dichten und Ortsbildprägenden Gehölzbestand entlang der Bornaer Straße, Führung über kleine Wohnstraßen zwischen Gartensparten (Hütten und Gärten) und lockerer Wohnbebauung; Barrierewirkung der Sichtbeziehung entlang der Wohnbebauung "Ludwigsburger Straße" nach Nordosten und Norsten über das freie Feld (Weitsicht). Trassenführung im Verlauf durch Chemnitz-Center kein Einfluss auf das Siedlungsbild; bei Trassenführung <u>parallel</u> (neben Bestand!) zur Leipziger Straße vorbei an Industrie-/Gewerbegebiet und entlang der Arthur-Lange-Straße mit relativ geringem Landschaftswert; zur Leipziger Straße; Am Wittgensdorfer Kreisel hat die P+R-Fläche eine geringe bis mittlere Beeinträchtigung auf das Landschaftsbild (Planung außerhalb des Biotops); Die Trasse der V8 schneidet am Wittgensdorfer Kreisel die randlich Streuobstwiese an (geringer Verlust Baumbestand), daher geringe Beeinträchtigung; Insgesamt geringe Beeinträchtigung auf das Landschafts- und Siedlungsbild	4,0	4,0