

# 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



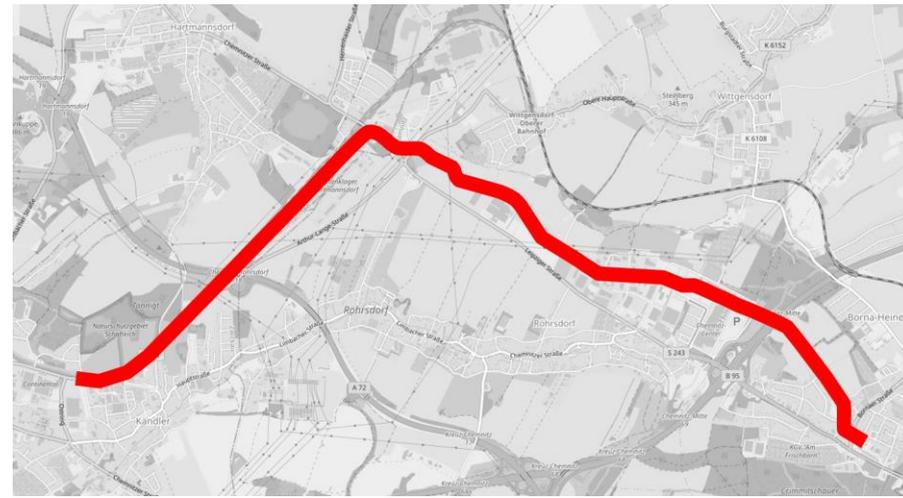
# Profil Variante 1

- » 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



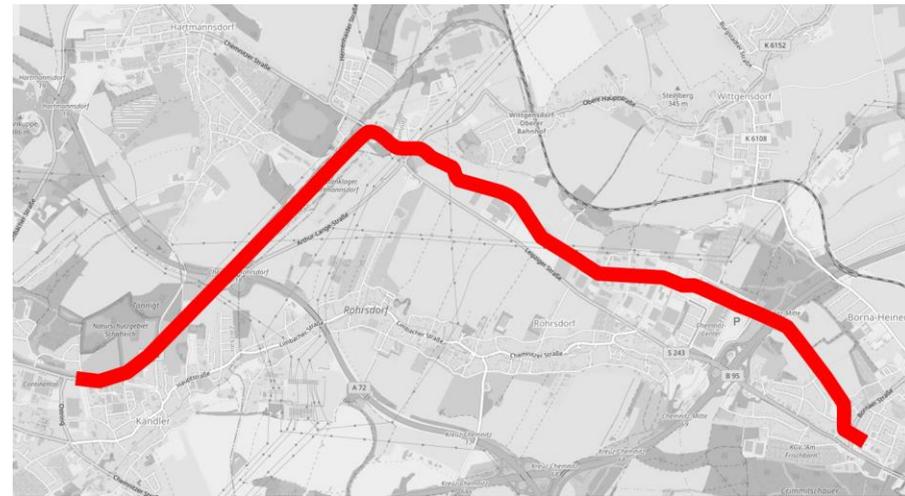
## Profil Variante 2

- » 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



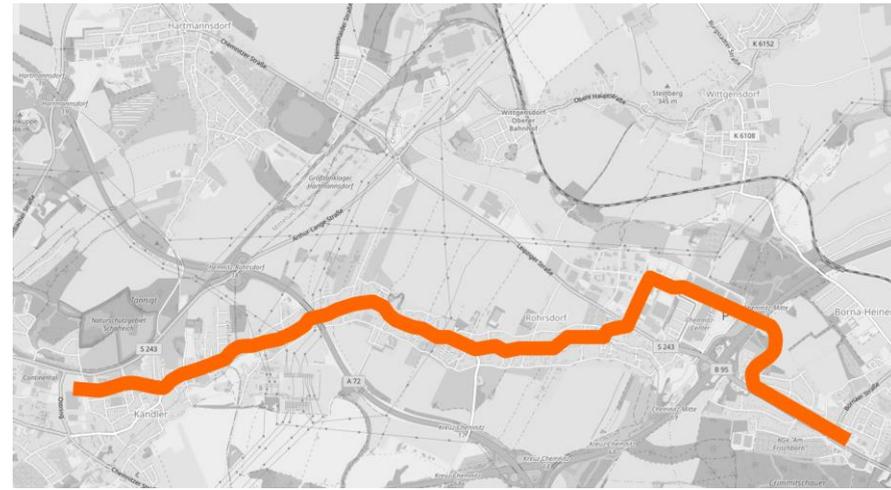
## Profil Variante 2

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



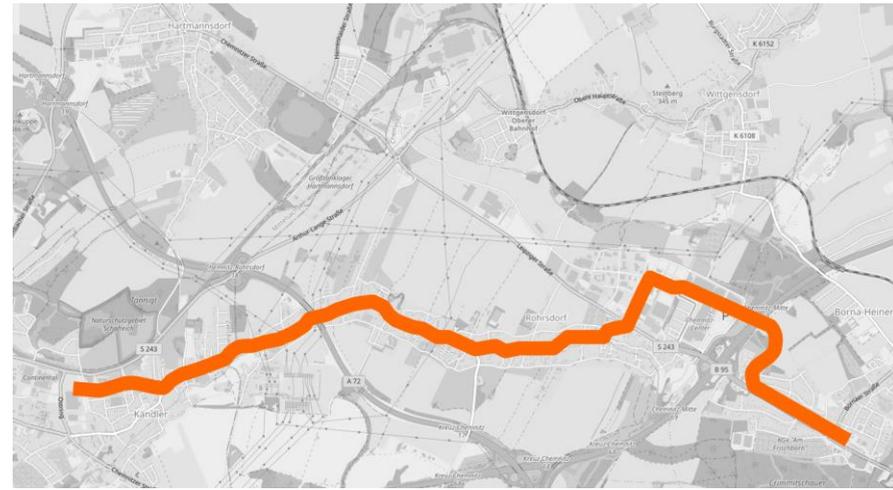
## Profil Variante 3

- » 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



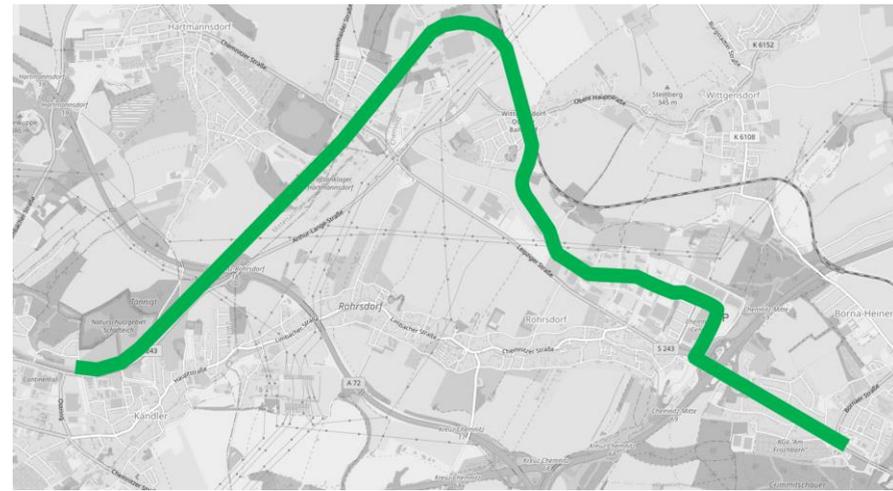
## Profil Variante 3

- » 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



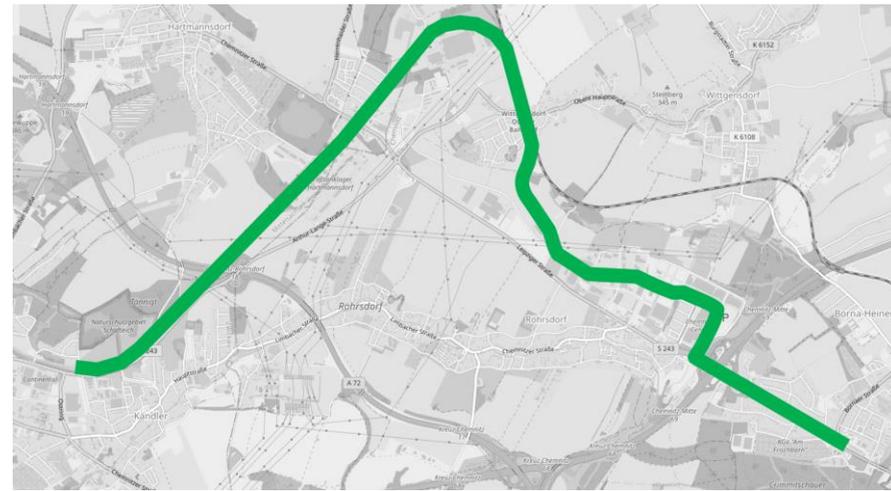
## Profil Variante 4

- » 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



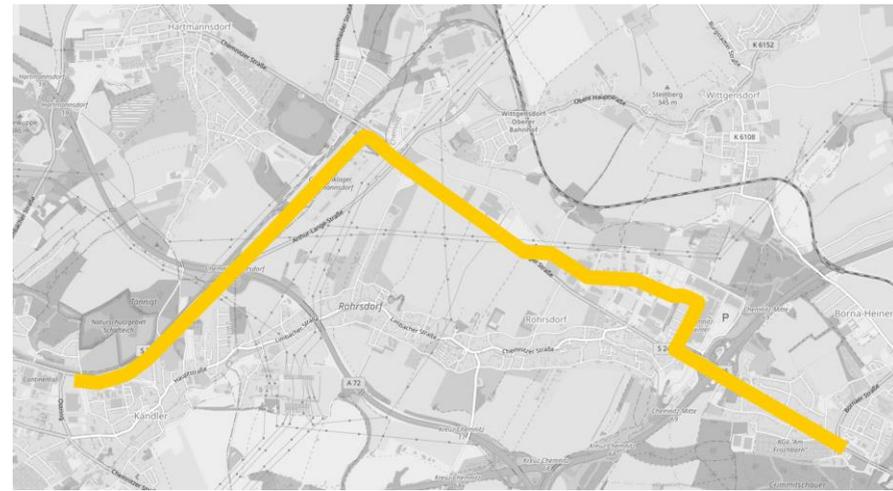
## Profil Variante 4

- » 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



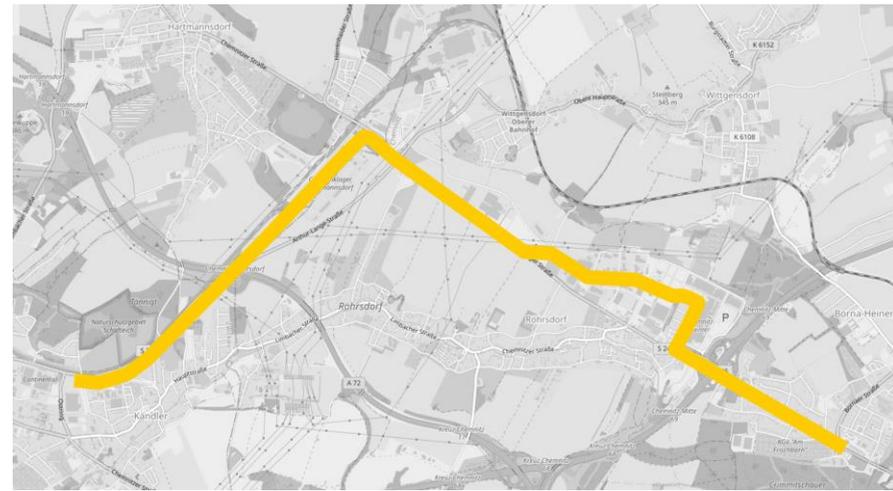
## Profil Variante 5

- » 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



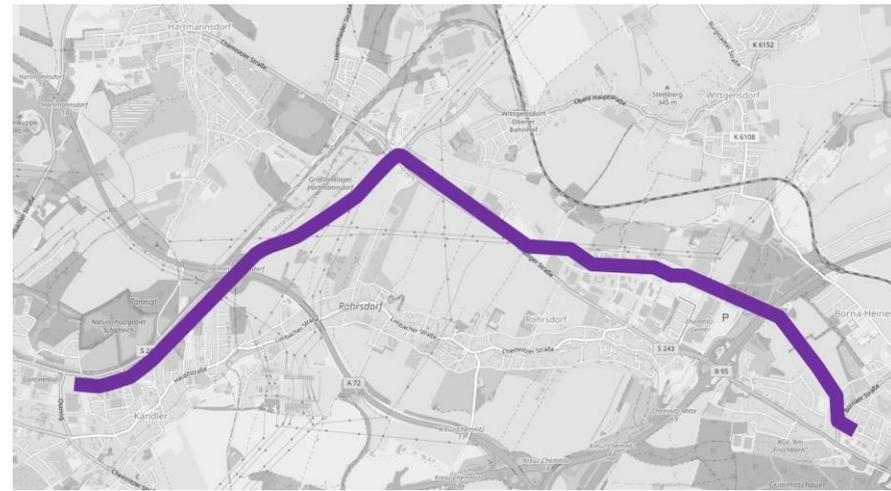
## Profil Variante 5

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



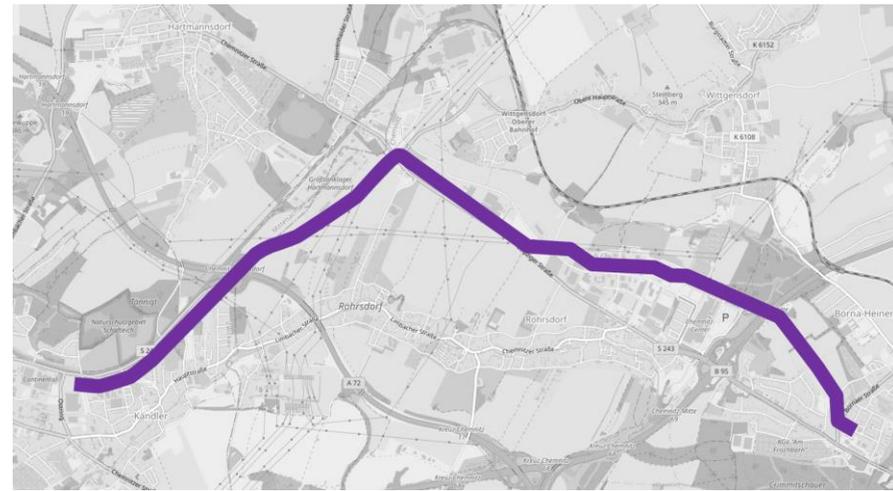
## Profil Variante 6

- » 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



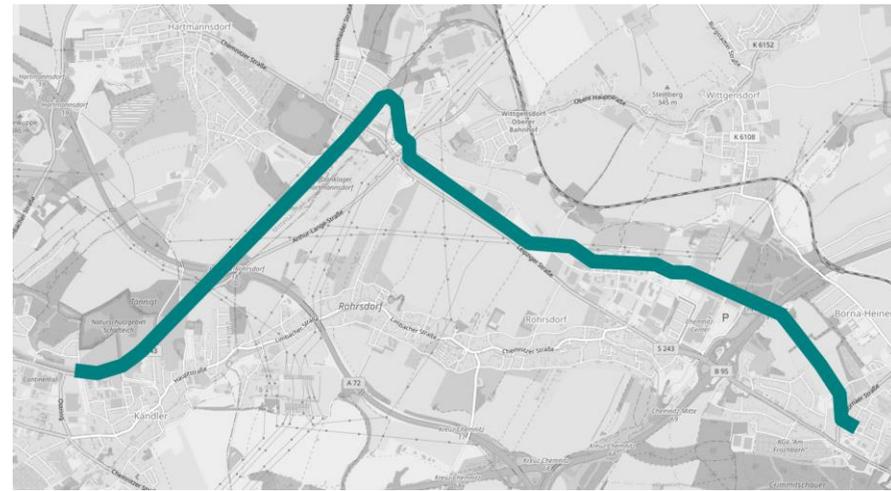
## Profil Variante 6

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



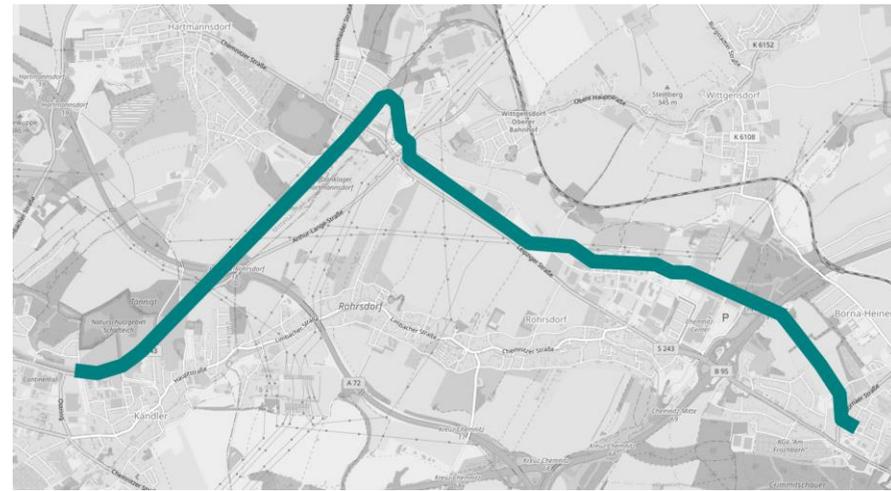
## Profil Variante 7

- » 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

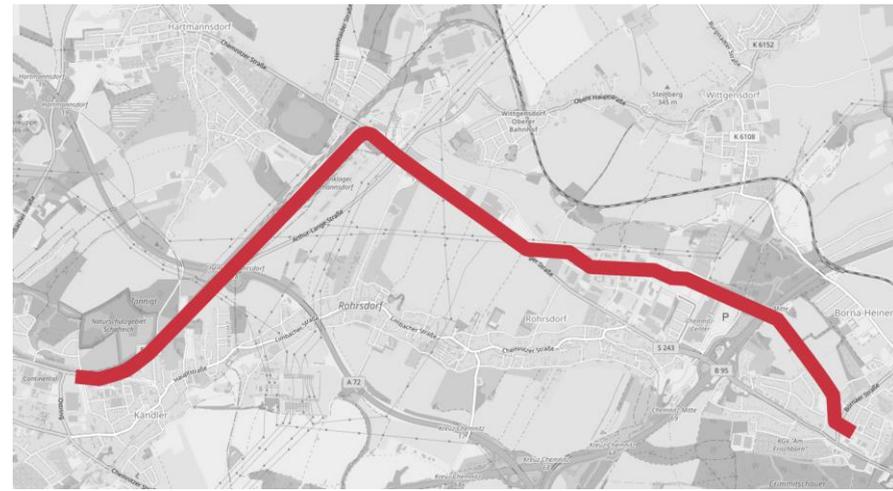
- » Negativ wirkende Merkmale: 
  - » höchster Anteil an eingleisiger Strecke
  - » vergleichsweise geringe Anzahl an durch die Straßenbahn neu erschlossenen Einwohnern
  - » höchster Eingriff in Altlastenstandorte/-verdachtsflächen
  - » sehr hohe Beeinträchtigung des Arten- und Biotopschutzes
  - »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





## Profil Variante 8

- » 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



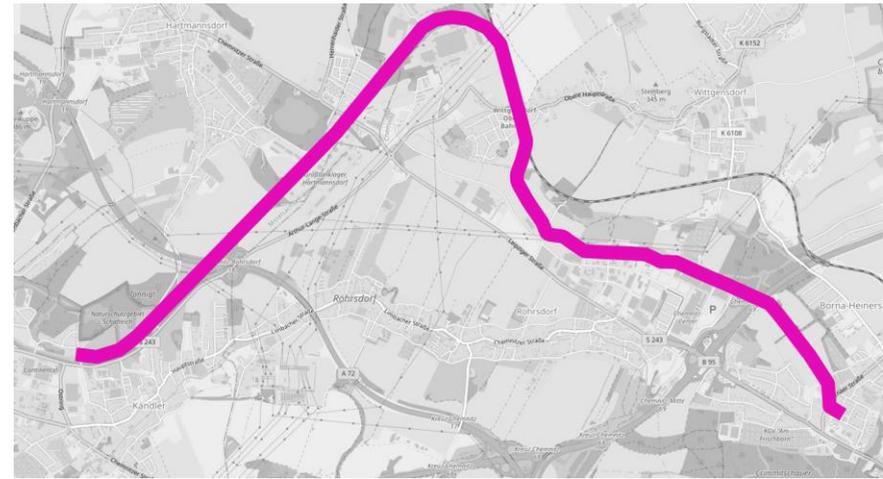
## Profil Variante 9

- » 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

