



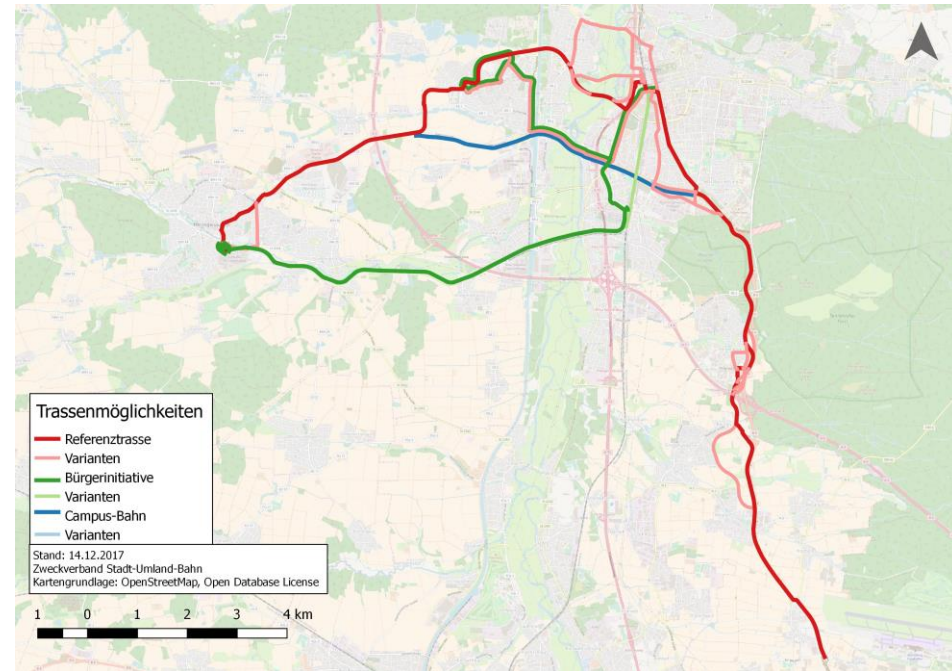
Stadt-Umland-Bahn Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach

Trassenforum

Auswahl Trassenvarianten

Wie kommt man zu einer Entscheidung für eine Vorzugstrasse, wenn es verschiedene Trassenvarianten gibt?

- Was für Varianten sind vorstellbar?
- Welche Vor- und Nachteile hat jede Trassenvariante?
- Welche Variante ist angesichts der Vor- und Nachteile die Beste?



Um möglichst objektiv zu urteilen, sollte man alle Varianten mit einheitlichem Maßstab messen → Kriterien

Bewertungsverfahren

Standardisierte Bewertung – FAR-Verfahren

Um möglichst objektiv zu urteilen, sollte man alle Varianten mit einheitlichem Maßstab messen

Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im schienengebundenen ÖPNV

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2016



Formalisiertes Abwägungs- und Rangordnungsverfahren (FAR)

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
2003, Arbeitspapier 58



Vorgehensweise	standardisiert, strenge methodische Vorgaben, mathematische Berechnung	qualitativ, verbal-argumentativ, dialogorientiert
Anzahl gepr. Varianten	eine	mehrere
Aufwand	sehr hoch	überschaubar
Ergebnis	Zulässigkeit der Förderung eines Vorhabens	Empfehlung einer Vorzugsvariante
Einsatz bei der StUB	Prüfung einiger aussichtsreicher Varianten vor anschließender Entscheidung	Erste Abschichtung von Varianten durch den Zweckverband

Kriterien

Was zeichnet eine gute Variante aus?

Aus der Sicht des Fahrgastes soll die StUB ...

... ihn möglichst

- schnell und
- ohne Umstieg

ans Ziel bringen

... möglichst vor der Haustüre halten

Kriterien

Reisezeit

Umsteigenotwendigkeit

Erschließung

(Anzahl Einwohner und Beschäftigte, die direkt von der StUB profitieren)

Kriterien

Was zeichnet eine gute Variante aus?

Das Verkehrsunternehmen sollte auf der Trasse einen möglichst ...

... kostengünstigen

... störungsfreien und

... hochwertigen

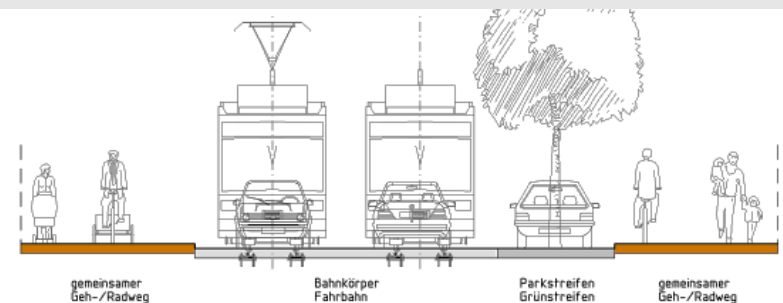
Betrieb anbieten

Kriterien

Betriebsaufwand (Betriebs-km, Anzahl benötigte Fahrzeuge) bzw. Betriebskosten

Streckenlänge im Straßenverkehr geführt (straßenbündiger Bahnkörper), eingleisige Strecken

Kurvigkeit, Direktheit der Trassierung



Kriterien

Was zeichnet eine gute Variante aus?

Die Städte möchten mit der StUB ...

... den Umweltverbund stärken

... den übrigen Verkehr (Kfz, Rad, Fuß) möglichst wenig behindern

... Einschränkungen von Zufahrten oder Gebäudenutzungen möglichst vermeiden

... den Stadthaushalt nicht zu stark belasten, um Spielraum für andere wichtige Aufgaben zu haben

Kriterien

Verkehrsverlagerungen vom Pkw auf den ÖPNV,
Synergieeffekte mit dem Busverkehr

Konfliktbereich Kfz-, Rad- und Fußverkehr



weitere Konfliktbereiche

Investitionssumme,
Aussicht auf Förderung,
Eigenanteil an den Investitionen

Kriterien

Was zeichnet eine gute Variante aus?

Im Interesse der **Allgemeinheit** ist eine StUB, die ...

... möglichst wenig Flächen (insbesondere Privatgrund) verbraucht

... möglichst nicht in Biotope oder Wasserschutzgebiete eingreift

... einen Beitrag zum Klimaschutz leistet

... mithilft, Fahrverbote in den Innenstädten zu vermeiden

Kriterien

Flächenverbrauch (außerhalb bestehender Verkehrsflächen), davon Privatgrund

Beeinträchtigung Biotope, wasserrechtliche Eingriffe

Änderung CO₂-Emissionen

Änderung Schadstoffemissionen



Diesel

Kriterien

Was zeichnet eine gute Variante aus?

Im Interesse der **Allgemeinheit**
ist eine StUB, die ...

... wenig Lärm verursacht

... Schulen/Uni-Standorte, Veranstaltungs-
orte, Einkaufszentren verbindet

... attraktiven Straßenraum ermöglicht

... Stadtteile aufwertet

Kriterien

Auswirkungen auf Lärm/Erschütterungen

Erschlossene POI von zentraler sozialer,
kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung

Erscheinungsbild Straßenraum



Tangierte Entwicklungs- oder
Sanierungsgebiete

Was ist eine Standardisierte Bewertung?

	FAR-Verfahren	Standardisierte Bewertung
Charakter	<ul style="list-style-type: none">▪ Empfehlung der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen	<ul style="list-style-type: none">▪ Berechnungsvorschrift des Bundesverkehrsministeriums
Frage	<ul style="list-style-type: none">▪ Was ist die „beste“ Variante?	<ul style="list-style-type: none">▪ Darf eine Variante vom Bund bzw. dem Land gefördert werden?
Vorgehensweise	<ul style="list-style-type: none">▪ Kriterien frei wählbar▪ Auch nur beschreibbare Kriterien zulässig	<ul style="list-style-type: none">▪ Fest vorgeschriebenes Berechnungsverfahren mit nur messbaren Kriterien
Ergebnis	<ul style="list-style-type: none">▪ Empfehlung einer Vorzugsvariante	<ul style="list-style-type: none">▪ Eindeutige Aussage über Zulässigkeit der Förderung eines Vorhabens

Eine Variante, die nicht gefördert werden darf, ist i.d.R. nicht finanzierbar



INTRAPLAN
Consult GmbH

Mobilität
verantwortlich gestalten

Dingolfinger Straße 2
81673 München

Ansprechpartner:

Dr. Martin Arnold
T +49 (89) 45911-150
martin.arnold@intraplan.de



Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner
Beratende Ingenieure mbB
Ein Unternehmen der BPRGruppe

Döhrbruch 103
30559 Hannover