

LEGENDE BEWERTUNGSERGEBNISSE



StUB
ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAUERACH

Ingenieurgesellschaft
Stadt-Umland-Bahn



ZG	Kriterium (K)	Unterkriterium (UK)	Beschreibung	Verbale Bewertung	K	UK
Fahrtzeit	Reisezeit	Reiseabstand	L: 4,42 km 1040: 4:48:16 (+29,65 %)	Durch die etwas umlegige Streckenführung mit geringeren Geschwindigkeiten ergibt sich für die Variante über alle relevanten Untersuchungsvarianten eine Verlängerung der Reisezeit.	-2,0	0,0
	Umlaufzeit	Anzahl Umläufe	L: 4 / 1040: 4	In der Gesamtbewertung über alle relevanten Untersuchungsvarianten ergibt sich für die Variante kein Unterschied zur Referenztrasse.	0,0	
	Erreichung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich Stadt	1040: 1157 / 1367 / 1416 km = 17861 L: 2153 / 2336 / 1984 = 15473 (+14,6%)	Durch die Führung näher am Kernbereich von Buchenbach erschließt die Variante die Potenziale besser als die Referenztrasse.	2,0	
Betrieb	Streckensicherheit	Barrierefrei / Hindernisse	L: 1,000 km 1040: 1,172 km	Die Variante ist im Vergleich zum L-Netz ca. 170 m länger und stellt damit eine relevante jedoch geringe Mehrlänge dar.	-1,0	-1,5
	Streckensicherheit	Streckenführung	L: 3 Einbahnstrecken, 1 Zweifachstrecke 1040: 2 Einbahnstrecken, 7 Zweifachstrecken	Die Variante ermöglicht im Gegensatz zur Referenztrasse nicht auf voller Länge einen Besonderen Bahnkörper und ist in Streckenführung und Trassierung nachteilig. Wesentlich ist jedoch die erforderliche Eingeleit in der Buchenbacher Anlage auf einer Länge von etwa 200 m, die zu erheblichen Störungen führen würde.	-2,0	
Kommune	Investitionen (Investition)	Investitionen in Strecke	L: 1,000 km 1040: 1,172 km	Die Variante ist ca. 170 m länger als die Referenztrasse. Gering nachteilig wirkt sich zudem die Einweisung eines teilweise straßenbündigen Bahnkörpers aus.	-1,0	-1,0
		Investitionen in Betriebsmittel	L: 0 km 1040: -0,400 km = 34%			
	Stärkung Umweltschutz	Stärkung Umweltschutz	L: keine	Für den Busverkehr ergeben sich zwischen den Trassen keine Unterschiede.	0,0	
	Konfliktpunkte	Konfliktpunkte	L: keine	Insgesamt ist trotz der kurzen Streckenlänge für die Variante von deutlich mehr Konfliktpunkten auszugehen als für die Referenztrasse.	-2,0	
Allgemeinheit	Störungsanfälligkeit	Fächereinsatz	Annahme: Auf Grünflächen werden nur besondere Bahnkörper gebaut: 1 Breite 6,50 m L: ca. 1,300 km Grünfläche betroffen = 8450 m ² 1040: ca. 0,680 km Grünfläche betroffen = 4420 m ² mit Quersung GÜB (Hohweg)	Die Variante erfordert durch die Führung in bestehenden Straßen ohne Grundrissen insgesamt weniger Flächenverbrauch, benötigt jedoch mehr Flächen mit Erholungsfunktion. Die Variante ist zudem nachteilig für Schutzgebiete und -objekte, Wasserrechtliche Eingriffe und Beeinträchtigungen des Schutzgebietes Wasser finden bei keiner der beiden Trassen statt.	-1,0	-1,3
		Störungsanfälligkeit	Störungsanfälligkeit	L: mäßig 1040: Die Führung durch die Buchenbacher Anlage bis zur Heinrich-Kirch-Schule führt im engen Straßennetz zu erheblichen Beeinträchtigungen des Straßennetzes.	Durch die bessere Straßennutzung aufgrund der Trassenführung näher am Kern von Buchenbach ergibt sich für die Variante ein leichter Vorteil. Hinsichtlich Straßennetz ist jedoch im Bereich der Buchenbacher Anlage bis zur Heinrich-Kirch-Schule von einer erheblichen Beeinträchtigung des Straßennetzes auszugehen. Für die Scherwippen-Erstellung ergeben sich keine Unterschiede. Insgesamt schneidet die Variante städtebaulich somit leicht negativ ab.	
	Klima- und Umweltwirkung	Klima- und Umweltwirkung	L: keine 1040: keine	Die Variante verläuft zu großen Teilen entlang bisher gering besiedelter Bereiche und würde somit eine erhebliche Neubesiedlung erzeugen.	-2,0	
Gesamtergebnis					-3,8	

Erklärung Farbcode Bewertungsmatrix: Die Variante wird ... die Vorschlagstrasse bewertet.

... viel besser als ...
... besser als ...
... ähnlich wie ...
... schlechter als ...
... viel schlechter als ...

Abkürzungen	Erläuterung
1040	Variantennummer
K, UK	Kriterium, Unterkriterium
km	Kilometer
L-Netz	Trassenverlauf gemäß Zuschussantrag 2012 als Vergleichsbasis für die untersuchte Variante
m ²	Quadratmeter
ZG	Zielgruppe

Kriterium-Bewertung

Für jedes Unterkriterium wurde eine Einzeluntersuchung durchgeführt. Das Ergebnis ist in Spalte „K“ dargestellt. In der Spalte „Beschreibung“ finden sich hierzu die reinen Fakten aufgelistet.

In der Spalte „Verbale Bewertung“ wird das Ergebnis des Vergleichs zwischen der untersuchten Variante und der Vorschlagstrasse erläutert.



Zielgruppen-Bewertung

Die einzelnen Bewertungen der Kriterien in der jeweiligen Zielgruppe wurden aufsummiert und durch die Anzahl der Kriterien dividiert. Daraus resultiert die Zielgruppen-Bewertung in der letzten Spalte „ZG“.

$$\frac{\text{Summe „Bewertungen der Kriterien“}}{\text{Anzahl der Kriterien}} = \text{Zielgruppen-Bewertung}$$



Gesamtergebnis

Das Gesamtergebnis resultiert aus der Summe der einzelnen Zielgruppen-Bewertungen.