

Stand 08.01.2019		Stadt-Umland-Bahn Nürnberg-Erlangen-Herzogenaurach - Beurteilung und Bewertung der Trassenalternativen - Stufe 1								
		Variantengruppe 1 - Dechendorfer Damm								
		1.1		1.2		1.3		1.4		
Nr.	Kriterium	Unter-kriterium	Beurteilung	Bewer-tung	Beurteilung	Bewer-tung	Beurteilung	Bewer-tung	Beurteilung	Bewer-tung
Zielgruppe Fahrgast										
F1	Reisezeit		Die Summe der Reisezeiten auf den den Abschnitt tangierenden Relationen beträgt 01:42:27 (bezogen auf den maßgebenden Abschnitt). Die Reisezeit ist damit deutlich höher (32%) als auf der Vorschlagstrasse.	-2	Die Summe der Reisezeiten auf den den Abschnitt tangierenden Relationen beträgt 01:47:46 (bezogen auf den maßgebenden Abschnitt). Die Reisezeit ist damit deutlich höher (39%) als auf der Vorschlagstrasse.	-2	Die Summe der Reisezeiten auf den den Abschnitt tangierenden Relationen beträgt 01:58:08 (bezogen auf den maßgebenden Abschnitt). Die Reisezeit ist damit deutlich höher (52%) als auf der Vorschlagstrasse.	-2	Die Summe der Reisezeiten auf den den Abschnitt tangierenden Relationen beträgt 01:31:21 (bezogen auf den maßgebenden Abschnitt). Die Reisezeit ist damit höher (18%) als auf der Vorschlagstrasse.	-1
F2	Umsteigen		Die Anzahl der Umsteige auf den den Abschnitt tangierenden Relationen ist 4 (bezogen auf den maßgebenden Abschnitt). Es ergibt sich kein Unterschied zur Vorschlagstrasse.	0	Die Anzahl der Umsteige auf den den Abschnitt tangierenden Relationen ist 4 (bezogen auf den maßgebenden Abschnitt). Es ergibt sich kein Unterschied zur Vorschlagstrasse.	0	Die Anzahl der Umsteige auf den den Abschnitt tangierenden Relationen ist 4 (bezogen auf den maßgebenden Abschnitt). Es ergibt sich kein Unterschied zur Vorschlagstrasse.	0	Die Anzahl der Umsteige auf den den Abschnitt tangierenden Relationen ist 4 (bezogen auf den maßgebenden Abschnitt). Es ergibt sich kein Unterschied zur Vorschlagstrasse.	0
F3	Erschließung	Einwohner Beschäftigte Studierende und Schüler Summe im Einzugsbereich der Haltestellen	19.279 25.436 938 45.653	2	20.279 14.926 938 36.143	1	23.895 24.462 938 49.295	2	15.663 15.900 938 32.501	0
			Kriterium	2	Kriterium	1	Kriterium	2	Kriterium	0
Summe Zielgruppe Fahrgast				0,0		-0,3		0,0		-0,3
Rangfolge Zielgruppe Fahrgast						Rang 6				Rang 6
Zielgruppe Betrieb										
B1	Betriebsaufwand	Streckenlänge/ Mehrleistungen Stadt-Umland-Bahn Einsparung Bus Fahrzeugbedarf ÖPNV Betriebskosten ÖPNV	4.780 m Entfall der gleichen Linien in allen Varianten	-1 0	5.183 m Entfall der gleichen Linien in allen Varianten	-2 0	5.100 m Entfall der gleichen Linien in allen Varianten	-2 0	4.890 m Entfall der gleichen Linien in allen Varianten	-1 0
			Kriterium	-1	Kriterium	-1	Kriterium	-1	Kriterium	-1
B2	Streckenqualität	Streckenführung Trassierung Störanfälligkeit	erheblich umwegiger 90°-Kurven, mit R=25: 3 Stück Hauptstraße, Pfarrstraße und Möhrendorfer Straße straßenbündig	-2 1 -2	erheblich umwegiger 90°-Kurven, mit R=25: 7 Stück Möhrendorfer Straße und Schallershofer Straße straßenbündig	-2 -2 -2	erheblich umwegiger 90°-Kurven, mit R=25: 4 Stück Hauptstraße, Pfarrstraße, Möhrendorfer Straße und Schallershofer Straße straßenbündig	-2 0 -2	erheblich umwegiger 90°-Kurven, mit R=25: 6 Stück Möhrendorfer Straße straßenbündig	-2 -1 -1
			Kriterium	-1	Kriterium	-2	Kriterium	-1	Kriterium	-1
Summe Zielgruppe Betrieb				-1,0		-1,5		-1,0		-1,0
Rangfolge Zielgruppe Betrieb						Rang 10				Rang 7
Zielgruppe Kommune										
K1	Investitionen	Bautechnische Risiken Eigenanteil Aussicht Förderwürdigkeit	Sehr viel höheres Risiko durch Umbau Eisenbahnunterführung Martinsbühler Straße 47,6 Mio € 71,0 Mio €	-2 -2 0	Vergleichbares Risiko durch Tunnel Bf. Erlangen und Autobahnunterführung 52,8 Mio € 93,9 Mio €	0 -2 -2	Sehr viel höheres Risiko durch Umbau Eisenbahnunterführung Martinsbühler Straße 73,3 Mio € 87,6 Mio €	-2 -2 -2	Vergleichbares Risiko durch Tunnel Bf. Erlangen und Autobahnunterführung 27 Mio € 73 Mio €	0 -1 0
			Kriterium	-1,0	Kriterium	-1,0	Kriterium	-2,0	Kriterium	0,0
K2	Stärkung Umweltverbund	Verlagerter Verkehr Synergieeffekte Busverkehr	Schlechter als Variante 2.1 Dechsend. Damm Mitnutzung bes. Bahnkörper möglich zu Lasten MIV	-1	Schlechter als Variante 2.1 Dechsend. Damm Mitnutzung bes. Bahnkörper möglich zu Lasten MIV	-1	Schlechter als Variante 2.1 Dechsend. Damm Mitnutzung bes. Bahnkörper möglich zu Lasten MIV	-1	Schlechter als Variante 2.1 Dechsend. Damm Mitnutzung bes. Bahnkörper möglich zu Lasten MIV	-1
			Kriterium	-1,0	Kriterium	-1,0	Kriterium	-1,0	Kriterium	-1,0
K3	Konflikt-punkte	Konflikte Straßenverkehr Konflikte Fuß- und Rad-verkehr Sonstige Konflikte	Erheblich mehr Konflikte als V.2.1 - Martinsbühler Straße - Knoten Möhrendorfer Straße - Haltestelle Möhrendorfer Str. - Entfall Fahrstreifen Kosb. Damm - Entfall Fahrstreifen Adenaueerring Erheblich mehr Konflikte als V. 2.1 - Hauptstraße im Mischverkehr - Pfarrstraße ohne Regellaße - Möhrendorfer Str. im Mischverk. Kein Synergieeffekt auf Radschnell-Verbindung Innenstadt-Büchenbach Erheblich schlechter als Variante 2.1 Einschränkungen für Lieferverkehr Hauptstraße Kein kurzfristiges Halten möglich in: - Lieferverkehr - Kurzfristiges Halten a. Fahrbahnrand - Lieferverkehr - Kurzfristiges Halten a. Fahrbahnrand 2) Auswirkungen von besonderen Bahnkörper in Mittellage - Erreichbarkeit der Grundstücke	-2 -2 -2 -2	Mehr Konflikte als Var.2.1: - Knoten Möhrendorfer Str. und an Haltestelle Möhrendorfer Str. - Entfall Fahrstreifen Kosb. Damm - Entfall Fahrstreifen Adenaueerring Mehr Konflikte als in Var. 2.1 - Möhrendorfer Straße - Schallershofer Straße Kein Synergieeffekt auf Radschnell-Verbindung Innenstadt-Büchenbach Schlechter als Variante 2.1 Kein kurzfristiges Halten möglich in: - Möhrendorfer Straße - Schallershofer Straße	-1 -1 -1 -1	Erheblich mehr Konflikte als V.2.1: - Martinsbühler Straße - Knoten Möhrendorfer Str. - Haltestelle Möhrendorfer Str. - Entfall Fahrstreifen Kosb. Damm - Entfall Fahrstreifen Adenaueerring Erheblich mehr Konflikte als V. 2.1 - Hauptstraße im Mischverkehr - Pfarrstraße ohne Regellaße - Möhrendorfer Str. im Mischverk. - Schallershofer Str. im Mischverk. Kein Synergieeffekt auf Radschnell-Verbindung Innenstadt-Büchenbach Erheblich schlechter als Variante 2.1 Einschränkungen für Lieferverkehr Hauptstraße Kein kurzfristiges Halten möglich in: - Pfarrstraße - Möhrendorfer Straße - Büchenbacher Steg	-2 -2 -2 -2	Mehr Konflikte als Var.2.1: - Knoten Möhrendorfer Str. und an Haltestelle Möhrendorfer Str. - Entfall Fahrstreifen Kosb. Damm - Entfall Fahrstreifen Adenaueerring Mehr Konflikte als in Var. 2.1 - Möhrendorfer Straße Kein Synergieeffekt auf Radschnell-Verbindung Innenstadt-Büchenbach Schlechter als Variante 2.1 Kein kurzfristiges Halten möglich in: - Möhrendorfer Straße	-1 -1 -1 -1
			Kriterium	-2,0	Kriterium	-1,0	Kriterium	-2,0	Kriterium	-1,0
Summe Zielgruppe Kommune				-1,3		-1,0		-1,7		-0,7
Rangfolge Zielgruppe Kommune						Rang 9				Rang 7
Zielgruppe Allgemeinheit										
A1	Strecken-sensitivität	Flächenverbrauch in allgemein Inanspruchnahme e Privatgrund Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte Wasserrechtliche Eingriffe	weniger Flächenverbrauch (Ehrlungsflächen) weniger Eingriffe als bei Variante 2.1 erforderlich weniger Verlust von schwer wiederherstellbaren §30-Biotopen (Sandmagerrasen, Nasswiesen, Seggenriede, Auwälder, Großröhrichte) / weniger Quering von Landschaftsschutzgebiet keine Quering naturnaher Fließgewässer (Regnitz) / keine Quering von Überschwemmungsgebieten	2 1 2 2	weniger Flächenverbrauch (Ehrlungsflächen) Mehr Eingriffe als bei Variante 2.1 erforderlich (Thaler Mühlstraße) weniger Verlust von schwer wiederherstellbaren §30-Biotopen (Sandmagerrasen, Nasswiesen, Seggenriede, Auwälder, Großröhrichte) / weniger Quering Landschaftsschutzgebiet weniger Quering von Überschwemmungsgebieten	2 -1 2 1	weniger Flächenverbrauch (Ehrlungsflächen) weniger Eingriffe als bei Variante 2.1 erforderlich weniger Verlust von schwer wiederherstellbaren §30-Biotopen (Sandmagerrasen, Nasswiesen, Seggenriede, Auwälder, Großröhrichte) / keine Quering von Landschaftsschutzgebiet keine Quering naturnaher Fließgewässer (Regnitz) / keine Quering von Überschwemmungsgebieten	2 1 2 2	weniger Flächenverbrauch (Ehrlungsflächen) Mehr Eingriffe als bei Variante 2.1 erforderlich (Thaler Mühlstraße) weniger Verlust von schwer wiederherstellbaren §30-Biotopen (Sandmagerrasen, Nasswiesen, Seggenriede, Auwälder, Großröhrichte) / weniger Quering Landschaftsschutzgebiet weniger Quering von Überschwemmungsgebieten	2 -1 2 1
			Kriterium	2	Kriterium	1	Kriterium	2	Kriterium	1
A2	Städte-bauliche Aspekte	Erscheinungsbild Straßenraum Straßenzügen: Erschlossene Entwicklungsgebi- ete (EG) und Sanierungsgebiet- e (SG) Erreichbarkeit POI	Hauptstraße Möhrendorfer Straße Erheblich mehr als in Variante 2.1: SG nördl. Altstadt SG Neustadt EG Nahversorg. Büchenbach West EG Erlangen West EG Erlangen West II Erheblich besser als Variante 2.1: - Klinikum am Europakanal - Hauptsitz der FAU - Hauptbibliothek - Innenstadt Erlangen - Markgrafen-theater / Redoutensaal - Palais Stutterheim - Schloßgarten - Universitätsklinikum Krankenhausstr. - Universitätsklinikum Schwabachanlage - Universitätsklinikum, Frauenklinik - Universitätsklinikum, HNO-Klinik - Universitätsklinikum, Ulfenweg - Universitätsklinikum, Loschgstraße - Erlangen Bahnhof - nördliche Altstadt	0 2 2	Möhrendorfer Straße Schallershofer Straße Habichtstraße Wie Variante 2.1: EG Nahversorg. Büchenbach West EG Erlangen West EG Erlangen West II Besser als Variante 2.1 - Großparkplatz - Erlangen Bahnhof - Klinikum am Europakanal	-1 0 1	Veränderung des Erscheinungsbildes in der: - Hauptstraße - Möhrendorfer Straße - Schallershofer Straße - Habichtstraße Erheblich mehr als in Variante 2.1: SG nördl. Altstadt SG Neustadt EG Nahversorg. Büchenb. West EG Erlangen West EG Erlangen West II Erheblich besser als Variante 2.1: - Klinikum am Europakanal - Hauptsitz der FAU - Hauptbibliothek - Innenstadt Erlangen - Markgrafen-theater / Redoutensaal - Palais Stutterheim - Schloßgarten - Universitätsklinikum Krankenhausstr. - Universitätsklinikum Schwabachanal. - Universitätsklinikum, Frauenklinik - Universitätsklinikum, HNO-Klinik - Universitätsklinikum, Ulfenweg - Universitätsklinikum, Loschgstraße - Erlangen Bahnhof - nördliche Altstadt	-2 2 2	Veränderung des Erscheinungsbildes in der: - Möhrendorfer Straße Wie Variante 2.1 EG Nahversorg. Büchenb. West EG Erlangen West EG Erlangen West II Besser als Variante 2.1 - Großparkplatz - Erlangen Bahnhof - Klinikum am Europakanal	-1 0 1
			Kriterium	1	Kriterium	0	Kriterium	1	Kriterium	0
A3	Klima- und Umwelt-schutz	CO ₂ -Ausstoß Schadstoff-emissionen Schall/Erschütter- ungen	mehr Querungen kritisch vorbelasteter Bereiche	-1	mehr Querungen kritisch vorbelasteter Bereiche (Dechsendorfer Str.) und Neubeeinträchtigung bisher unbeeinträchtigter Gebiete	-1	mehr Querungen kritisch vorbelasteter Bereiche (Dechsendorfer Str., Martinsbühler Str., Pfarrstr.) und Neubeeinträchtigung bisher unbeeinträchtigter Gebiete	-2	mehr Querungen kritisch vorbelasteter Bereiche (Dechsendorfer Str.)	-1
			Kriterium	-1	Kriterium	-1	Kriterium	-2	Kriterium	-1
Summe Zielgruppe Allgemeinheit				0,7		0,0		0,3		0,0
Rangfolge Zielgruppe Allgemeinheit						Rang 1				Rang 1
Summe Kriterium			Summe	-1,7	Summe	-2,8	Summe	-2,3	Summe	-2,0
Rangfolge Kriterium ohne Var. 1.1 und 1.3						Rang 10				Rang 6

Stand 08.01.2019		Stadt-Umland-Bahn Nürnberg-Erlangen-Herzogenaurach - Beurteilung und Bewertung der Trassenalternativen - Stufe 1												
		Variantengruppe 2 - Mittlere Regnitzquerung												
		2.1		2.2		2.3		2.4		2.5		2.6		
		Münchener Str. / Kosbacher Damm		Münchener Str. / Kosbacher Damm		Wöhrmühle / Kosbacher Damm		Münchener Str. / Siedlerstraße		Münchener Str. / Siedlerstraße		Wöhrmühle / Siedlerstraße		
Nr.	Kriterium	Unter-kriterium	Beurteilung	Bewer-tung	Beurteilung	Bewer-tung	Beurteilung	Bewer-tung	Beurteilung	Bewer-tung	Beurteilung	Bewer-tung	Beurteilung	Bewer-tung
Zielgruppe Fahrgast														
F1	Reisezeit		Die Variante 2.1 ist die Vorschlagstrasse. Die Summe der Reisezeiten auf den den Abschnitt tangierenden Relationen beträgt 01:17:40 (bezogen auf den maßgebenden Abschnitt).	0	Die Summe der Reisezeiten auf den den Abschnitt tangierenden Relationen beträgt 01:15:35 (bezogen auf den maßgebenden Abschnitt). In der Kriteriumbetrachtung ergibt sich für die Variante kein relevanter Unterschied (-3%) zur Vorschlagstrasse.	0	Die Summe der Reisezeiten auf den den Abschnitt tangierenden Relationen beträgt 01:10:57 (bezogen auf den maßgebenden Abschnitt). Die Reisezeit ist damit niedriger (-9%) als auf der Vorschlagstrasse.	1	Die Summe der Reisezeiten auf den den Abschnitt tangierenden Relationen beträgt 01:30:16 (bezogen auf den maßgebenden Abschnitt). Die Reisezeit ist damit höher (16%) als auf der Vorschlagstrasse.	-1	Die Summe der Reisezeiten auf den den Abschnitt tangierenden Relationen beträgt 01:28:11 (bezogen auf den maßgebenden Abschnitt). Die Reisezeit ist damit höher (14%) als auf der Vorschlagstrasse.	-1	Die Summe der Reisezeiten auf den den Abschnitt tangierenden Relationen beträgt 01:23:16 (bezogen auf den maßgebenden Abschnitt). Die Reisezeit ist damit höher (7%) als auf der Vorschlagstrasse.	-1
F2	Umsteigen		Die Variante 2.1 ist die Vorschlagstrasse. Die Anzahl der Umsteige auf den den Abschnitt tangierenden Relationen ist 4 (bezogen auf den maßgebenden Abschnitt).	0	Die Anzahl der Umsteige auf den den Abschnitt tangierenden Relationen ist 4 (bezogen auf den maßgebenden Abschnitt). Es ergibt sich kein Unterschied zur Vorschlagstrasse.	0	Die Anzahl der Umsteige auf den den Abschnitt tangierenden Relationen ist 4 (bezogen auf den maßgebenden Abschnitt). Es ergibt sich kein Unterschied zur Vorschlagstrasse.	0	Die Anzahl der Umsteige auf den den Abschnitt tangierenden Relationen ist 4 (bezogen auf den maßgebenden Abschnitt). Es ergibt sich kein Unterschied zur Vorschlagstrasse.	0	Die Anzahl der Umsteige auf den den Abschnitt tangierenden Relationen ist 4 (bezogen auf den maßgebenden Abschnitt). Es ergibt sich kein Unterschied zur Vorschlagstrasse.	0	Die Anzahl der Umsteige auf den den Abschnitt tangierenden Relationen ist 4 (bezogen auf den maßgebenden Abschnitt). Es ergibt sich kein Unterschied zur Vorschlagstrasse.	0
F3	Erschließung	Einwohner Beschäftigte Studierende und Schüler Summe im Einzugsbereich der Haltestellen	12.433 15.121 938 28.492	0	12.433 15.121 938 28.492	0	12.433 15.121 938 28.492	0	14.307 13.756 938 29.001	0	14.307 13.756 938 29.001	0	14.307 13.756 938 29.001	0
Summe Zielgruppe Fahrgast				0,0		0,0		0,3		-0,3		-0,3		-0,3
Rangfolge Zielgruppe Fahrgast				Rang 2		Rang 2		Rang 1		Rang 6		Rang 6		Rang 6
Zielgruppe Betrieb														
B1	Betriebsaufwand	Streckenlänge/ Mehrleistungen Stadt-Umland-Bahn Einsparung Bus Fahrzeugbedarf ÖPNV Betriebskosten ÖPNV	4.058 m (Bezugsvariante) Entfall der gleichen Linien in allen Varianten	0	3.885 m Entfall der gleichen Linien in allen Varianten	0	3.741 m Entfall der gleichen Linien in allen Varianten	1	3.935 m Entfall der gleichen Linien in allen Varianten	0	3.762 m Entfall der gleichen Linien in allen Varianten	1	3.647 m Entfall der gleichen Linien in allen Varianten	1
B2	Streckenqualität	Streckenführung Trassierung Störanfälligkeit	Bezugsfall 90°-Kurven, mit R=25: 4 Stück keine straßenbündigen Abschnitte (Bezugsvariante)	0	vergleichbar 90°-Kurven, mit R=25: 2 Stück keine straßenbündigen Abschnitte	0	etwas direkter 90°-Kurven, mit R=25: 1 Stück keine straßenbündigen Abschnitte	1	vergleichbar 90°-Kurven, mit R=25: 7 Stück Siedlerstraße und Habichtstraße straßenbündig	0	vergleichbar 90°-Kurven, mit R=25: 6 Stück Siedlerstraße und Habichtstraße straßenbündig	1	etwas direkter 90°-Kurven, mit R=25: 5 Stück Siedlerstraße und Habichtstraße straßenbündig	1
Summe Zielgruppe Betrieb				0,0		0,0		1,0		-1		-1		0,5
Rangfolge Zielgruppe Betrieb				Rang 3		Rang 3		Rang 1		Rang 6		Rang 3		Rang 2
Zielgruppe Kommune														
K1	Investitionen	Bautechnische Risiken Eigenanteil Aussicht Förderwürdigkeit	Bezugsfall Risiko durch Tunnel/ Bhf. Erlangen und Erhalt Autobahnbrücke 6,1 Mio € (Bezugsvariante) 60,9 Mio € (Bezugsvariante)	0	Kleineres Risiko da ohne Erhalt Autobahnbrücke 6,3 Mio € 63,0 Mio €	1	Kleineres Risiko da ohne Erhalt Autobahnbrücke 6,1 Mio € 62,4 Mio €	1	Gleiches Risiko durch Tunnel/ Bhf. Erlangen und Erhalt Autobahnbrücke 29,1 Mio € 6,4 Mio €	0	Kleineres Risiko da ohne Erhalt Autobahnbrücke 28,3 Mio € 70,6 Mio €	1	Kleineres Risiko da ohne Erhalt Autobahnbrücke 28,6 Mio € 69,1 Mio €	1
Summe Zielgruppe Kommune				0,0		0,0		0,0		0,0		0,0		0,0
Rangfolge Zielgruppe Kommune				Rang 1		Rang 1		Rang 1		Rang 1		Rang 1		Rang 1
Zielgruppe Allgemeinheit														
A1	Strecken-sensitivität	Flächenverbrauch Inanspruchnahme Beeinträchtigung Wasserrechtliche Eingriffe	Bezugsvariante Flächenverbrauch geringe Eingriffe in Landwirtschaftliche Flächen erforderlich Beeinträchtigung schwer wiederherstellbaren §30-Biotopen (Auwald, Großröhrichte, Nasswiesen) / mehr Querungen Landschaftsschutzgebiet Bezugsvariante mehr Querungen von Überschwemmungsgebieten	0	0 gleichere Flächenverbrauch (Erfolungsflächen) Geringe Variante 2.1 geringe Eingriffe erforderlich mehr Verlust von schwer wiederherstellbaren §30-Biotopen (Auwald, Großröhrichte, Nasswiesen) / mehr Querungen Landschaftsschutzgebiet	0	0 gleichere Flächenverbrauch (Erfolungsflächen) Gleich Variante 2.1 geringe Eingriffe erforderlich einerseits: weniger Verlust von schwer wiederherstellbaren §30-Biotopen (Sandmagerrasen, Nasswiesen, Seggenriede, Auwälder, Großröhrichte); andererseits: mehr Querungen Landschaftsschutzgebiet	-1	0 gleichere Flächenverbrauch (Erfolungsflächen) Erfolich schlechter als Var.2.1 Eingriff im Bereich Siedlerstraße erforderlich gleicher Verlust schwer wiederherstellbaren §30-Biotopen (Sandmagerrasen) / gleiche Querung Landschaftsschutzgebiet	0	0 gleichere Flächenverbrauch (Erfolungsflächen) Erfolich schlechter als Var.2.1 Eingriff im Bereich Siedlerstraße erforderlich mehr Verlust von schwer wiederherstellbaren §30-Biotopen (Auwald, Großröhrichte, Nasswiesen) / mehr Querungen Landschaftsschutzgebiet	-2	0 gleichere Flächenverbrauch (Erfolungsflächen) Erfolich schlechter als Var.2.1 Eingriff im Bereich Siedlerstraße erforderlich mehr Verlust von schwer wiederherstellbaren §30-Biotopen (alte Park/Grünanlagen, alte Gewässerbegleitgehölze, artenreiches Extensiv-GL/Sandmagerrasen) / mehr Querungen Landschaftsschutzgebiet	-2
A2	Städte-bauliche Aspekte	Erscheinungsbild Erschlossene Entwicklungsgebiete (EG) und Sanierungsgebiete (SG) Erreichbarkeit	Beeinträchtigung in den Straßenräumen keine wesentliche Veränderung des Erscheinungsbildes der betroffenen Straßen (Bezugsfall) Bezugsfall EG Nahversorg. Büchenb. West EG Erlangen West EG Erlangen West II Bezugsfall - Großparkplatz - Bahnhof	0	0 vergleichbar mit Var. 2.1 Wie Variante 2.1 EG Nahversorg. Büchenb. West EG Erlangen West EG Erlangen West II Wie Variante 2.1 - Großparkplatz - Bahnhof	0	0 vergleichbar mit Var. 2.1 Wie Variante 2.1 EG Nahversorg. Büchenb. West EG Erlangen West EG Erlangen West II Wie Variante 2.1 - Großparkplatz - Bahnhof	0	0 Veränderung des Erscheinungsbildes im/in der: - Siedlerweg - Siedlerstraße - Georg-Krauß-Straße Wie Variante 2.1 EG Nahversorg. Büchenb. West EG Erlangen West EG Erlangen West II Wie Variante 2.1 - Großparkplatz - Bahnhof	-2	0 Veränderung des Erscheinungsbildes im/in der: - Siedlerweg - Siedlerstraße - Georg-Krauß-Straße Wie Variante 2.1 EG Nahversorg. Büchenb. West EG Erlangen West EG Erlangen West II Wie Variante 2.1 - Großparkplatz - Bahnhof	-2	0 Veränderung des Erscheinungsbildes im/in der: - Siedlerweg - Siedlerstraße - Georg-Krauß-Straße Wie Variante 2.1 EG Nahversorg. Büchenb. West EG Erlangen West EG Erlangen West II Wie Variante 2.1 - Großparkplatz - Bahnhof	-2
Summe Zielgruppe Allgemeinheit				0,0		0,0		0,0		-1,3		-1,3		-1,7
Rangfolge Zielgruppe Allgemeinheit				Rang 1		Rang 1		Rang 1		Rang 9		Rang 9		Rang 11
Summe Kriterium				0,0		0,0		1,3		-2,2		-1,7		-1,5
Rangfolge Kriterium ohne Var. 1.1 und 1.3				Rang 2		Rang 2		Rang 1		Rang 9		Rang 5		Rang 4

Stand 08.01.2019		Stadt-Umland-Bahn Nürnberg-Erlangen-Herzogenaurach - Beurteilung und Bewertung der Trassenalternativen - Stufe 1					
		Variantengruppe 3 - Büchenbacher Damm					
		3.1		3.2		3.3	
		Äußere Brucker Straße		Münchener Straße		Neumühlsteg	
Nr.	Kriterium	Unter-kriterium	Beurteilung	Bewer-tung	Beurteilung	Bewer-tung	Beurteilung
Zielgruppe Fahrgast							
F1	Reisezeit		Die Summe der Reisezeiten auf den den Abschnitt tangierenden Relationen beträgt 01:38:30 (bezogen auf den maßgebenden Abschnitt). Die Reisezeit ist damit deutlich höher (27%) als auf der Vorschlagstrasse.	-2	Die Summe der Reisezeiten auf den den Abschnitt tangierenden Relationen beträgt 01:29:31 (bezogen auf den maßgebenden Abschnitt). Die Reisezeit ist damit höher (15%) als auf der Vorschlagstrasse.	-1	Die Summe der Reisezeiten auf den den Abschnitt tangierenden Relationen beträgt 01:36:00 (bezogen auf den maßgebenden Abschnitt). Die Reisezeit ist damit höher (24%) als auf der Vorschlagstrasse.
F2	Umsteigen		Die Anzahl der Umsteige auf den den Abschnitt tangierenden Relationen ist 4 (bezogen auf den maßgebenden Abschnitt). Es ergibt sich kein Unterschied zur Vorschlagstrasse.	0	Die Anzahl der Umsteige auf den den Abschnitt tangierenden Relationen ist 4 (bezogen auf den maßgebenden Abschnitt). Es ergibt sich kein Unterschied zur Vorschlagstrasse.	0	Die Anzahl der Umsteige auf den den Abschnitt tangierenden Relationen ist 4 (bezogen auf den maßgebenden Abschnitt). Es ergibt sich kein Unterschied zur Vorschlagstrasse.
F3	Erschließung	Einwohner Beschäftigte Studierende und Schüler Summe im Einzugsbereich der Haltestellen	22.568 14.878 716 38.162	1	22.568 14.878 716 38.162	1	21.033 14.483 0 35.516
			Kriterium	1	Kriterium	1	Kriterium
Summe Zielgruppe Fahrgast				-0,3		0,0	0,0
Rangfolge Zielgruppe Fahrgast				Rang 6		Rang 2	Rang 2
Zielgruppe Betrieb							
B1	Betriebsaufwand	Streckenlänge/ Mehrleistungen Stadt-Umland-Bahn Einsparung Bus Fahrzeugbedarf ÖPNV Betriebskosten ÖPNV	5.268 m Entfall der gleichen Linien in allen Varianten	-2 0	5.718 m Entfall der gleichen Linien in allen Varianten	-2 0	4.700 m Entfall der gleichen Linien in allen Varianten
			Kriterium	-1	Kriterium	-1	Kriterium
B2	Streckenqualität	Streckenführung Trassierung Störanfälligkeit	erheblich umwegiger 90°-Kurven, mit R=25: 3 Stück Güterhallenstraße straßenbündig	-2 1 -1	erheblich umwegiger 90°-Kurven, mit R=25: 5 Stück keine straßenbündige Abschnitte	-2 -1 0	erheblich umwegiger 90°-Kurven, mit R=25: 5 Stück Güterhallenstraße, Neckarstraße, Friesenweg und Kapellensteg straßenbündig
			Kriterium	-1	Kriterium	-1	Kriterium
Summe Zielgruppe Betrieb				-1,0		-1,0	-1,5
Rangfolge Zielgruppe Betrieb				Rang 7		Rang 7	Rang 10
Zielgruppe Kommune							
K1	Investitionen	Bautechnische Risiken Eigenanteil Aussicht Förderwürdigkeit	Sehr viel kleineres Risiko, da ohne Tunnel und ohne Erhalt Autobahnbrücke 8,3 Mio € 82,8 Mio €	2 0 -1	Gleiches Risiko 9,9 Mio € 99,3 Mio €	0 0 -2	Kleineres Risiko, da ohne Tunnel aber mit neuer Autobahnunterführung 19,0 Mio € 87,6 Mio €
			Kriterium	0,0	Kriterium	-1,0	Kriterium
K2	Stärkung Umweltverbund	Verlagerter Verkehr Synergieeffekte Busverkehr	schlechter als Variante 2.1 Äußere Brucker Str. mit vorh. Busspur Mittelnutzung bes. Bahnkörper möglich	-1	schlechter als Variante 2.1 Äußere Brucker Str. mit vorh. Busspur Mittelnutzung bes. Bahnkörper möglich	-1	schlechter als Variante 2.1 Äußere Brucker Str. mit vorh. Busspur Mittelnutzung bes. Bahnkörper möglich
			Kriterium	-1,0	Kriterium	-1,0	Kriterium
K3	Konflikt-punkte	Konflikte Straßenverkehr Konflikte Fuß- und Rad-verkehr Sonstige Konflikte	Mehr Konflikte als in Var. 2.1 - Entfall Fahrstr. Güterhallenstraße - Entfall Fahrstr. Büchenb. Damm - Entfall Fahrstr. Am Europakanal Mehr Konflikte als in Var. 2.1 - Keine regelgerechte Radverkehrs-anlagen Äußere Brucker Straße Kein Synergieeffekt auf Radschnell-verbinding Innenstadt - Büchenbach Schlechter als Variante 2.1 Einschränkungen Erreichbarkeit der Grundstücke durch besonderen Bahnkörper in Mittellage: - Äußere Brucker Straße	-1 -1 -1	Vergleichbar mit Var. 2.1 - Entfall Fahrstr. Büchenbacher Damm - Entfall Fahrstr. Am Europakanal Mehr Konflikte als in Var. 2.1 - Keine regelgerechte Radverkehrs-anlagen Äußere Brucker Straße Kein Synergieeffekt auf Radschnell-verbinding Innenstadt - Büchenbach Schlechter als Variante 2.1 Einschränkungen Erreichbarkeit der Grundstücke durch besonderen Bahnkörper in Mittellage: - Äußere Brucker Straße	0 -1 -1	Vergleichbar mit Var. 2.1 - Entfall Fahrstr. Güterhallenstraße - Entfall Fahrstr. Am Europakanal Mehr Konflikte als in Var. 2.1 - Keine regelgerechte Radverkehrs-anlagen Äußere Brucker Straße Kein Synergieeffekt auf Radschnell-verbinding Innenstadt - Büchenbach Erheblich schlechter als Variante 2.1 Einschränkungen Erreichbarkeit der Grundstücke durch besonderen Bahnkörper in Mittellage: - Äußere Brucker Straße Kein kurzfristiges Halten möglich in: - Friesenweg - Kapellensteg
			Kriterium	-1,0	Kriterium	-1,0	Kriterium
Summe Zielgruppe Kommune				-0,7		-1,0	-1,0
Rangfolge Zielgruppe Kommune				Rang 7		Rang 9	Rang 9
Zielgruppe Allgemeinheit							
A1	Strecken-sensitivität	Flächenverbrauch in allgemein Inanspruchnahme e Privatgrund Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte Wasserrechtliche Eingriffe	weniger Flächenverbrauch (Erholungsflächen) Gleich Variante 2.1 geringe Eingriffe erforderlich weniger Verlust von schwer wiederherstellbaren §30-Biotopen (Sandmagerrasen, Nasswiesen, Seggenriede, Auwälder, Großröhrichte) / weniger Querung von Landschaftsschutzgebiet weniger Querung von Überschwemmungsgebieten	2 0 2 1	weniger Flächenverbrauch (Erholungsflächen) Gleich Variante 2.1 geringe Eingriffe erforderlich weniger Verlust von schwer wiederherstellbaren §30-Biotopen (Sandmagerrasen, Nasswiesen, Seggenriede, Auwälder, Großröhrichte) / weniger Querung von Landschaftsschutzgebiet weniger Querung von Überschwemmungsgebieten	2 0 2 1	weniger Flächenverbrauch (Erholungsflächen) Erheblich schlechter als Var. 2.1 Eingriff im Abschnitt Autobahn bis Kapellensteg erforderlich einerseits: Querung Geschützte Landschaftsbestandteile (Holzweg); andererseits: weniger Querung von Landschaftsschutzgebiet / gleich viel Verlust von schwer wiederherstellbaren §30-Biotopen (Sandmagerrasen, Nasswiesen, Seggenriede, Auwälder, Großröhrichte) mehr Querungen naturnaher Fließgewässer (Regnitzarme) / weniger Querung von Überschwemmungsgebieten
			Kriterium	1	Kriterium	1	Kriterium
A2	Städte-bauliche Aspekte	Erscheinungsbild Straßenraum Straßenzügen: Erschlossene Entwicklungsgebiete (EG) und Sanierungsgebiete (SG) Erreichbarkeit POI	vergleichbar mit Var. 2.1 keine wesentliche Veränderung des Erscheinungsbildes der betroffenen Straßen Mehr als in Variante 2.1 EG Nahversorg. Büchenbach West EG Erlangen West EG Erlangen West II EG Siemenscampus Schlechter als Variante 2.1 - Westbad - Zentralfriedhof	0 1 1 -1	vergleichbar mit Var. 2.1 keine wesentliche Veränderung des Erscheinungsbildes der betroffenen Straßen Mehr als in Variante 2.1 EG Nahversorg. Büchenbach West EG Erlangen West EG Erlangen West II EG Siemenscampus Vergleichbar mit Variante 2.1 - Großparkplatz - Bahnhof - Westbad - Zentralfriedhof	0 1 1 0	Veränderung des Erscheinungsbildes in der / im: - Neckarstraße - Friesenstraße - Neumühlsteg - Kapellensteg Wie in Variante 2.1: EG Nahversorg. Büchenbach West EG Erlangen West EG Erlangen West II Schlechter als Variante 2.1 - Westbad - Zentralfriedhof
			Kriterium	0	Kriterium	0	Kriterium
A3	Klima- und Umwelt-schutz	CO ₂ -Ausstoß Schadstoff-emissionen Schall/Erschütter-ungen	Querung kritisch vorbelastete Bereiche (Paul-Gossen-Str./Äuß. Brucker Str.) und Neubeinrächtigung bisher unbeeinträchtigter Gebiete	-1	Querung kritisch vorbelastete Bereiche und Neubeinrächtigung bisher unbeeinträchtigter Gebiete	-1	Weniger Querung kritisch vorbelastete Bereiche, aber mehr Neubeinrächtigung bisher unbeeinträchtigter Gebiete
			Kriterium	-1	Kriterium	-1	Kriterium
Summe Zielgruppe Allgemeinheit				0,0		0,0	-1,0
Rangfolge Zielgruppe Allgemeinheit				Rang 1		Rang 1	Rang 8
Summe Kriterium				Summe -2,0		Summe -2,0	Summe -3,5
Rangfolge Kriterium ohne Var. 1.1 und 1.3				Rang 6		Rang 6	Rang 11