

BEWERTUNGSERGEBNISSE

ALLGEMEINE ERLÄUTERUNGEN ZU DEN KRITERIEN

ZG	Kriterium (K)	Unterkriterium	Bewertungsmaßstab	Beschreibung	Verbale Bewertung
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung	Stunden pro Werktag	Expertenbewertung aus Verkehrsmodellierung der Gesamtvarianten.	Für die Raumordnungsunterlagen wurden für die Gesamtvarianten G-0001 - G-0005 die verkehrlichen Wirkungen modelliert. Anhand der Modellergebnisse wurden die Wirkungen, die den einzelnen Varianten zuzuordnen sind, verbal miteinander verglichen. Die Wechselwirkungen zwischen den Varianten bleiben dabei weitestgehend unberücksichtigt.
	Umsteigen	Anzahl Umstiege	durchschnittliche Anzahl pro Werktag	Expertenbewertung aus Verkehrsmodellierung der Gesamtvarianten.	
	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB	Anzahl	G0001: 7.966 1061: 7.942	Für die Prognose (Jahr 2030) wurden Einwohner, Arbeitsplätze und Bildungseinrichtungen auf ein Raster (150 m x 150 m) erschlossener Flächen entsprechend des örtlichen Aufkommens umgerechnet. Für die Variante und die G-0001 wurden sinnvolle Haltestellenlagen festgelegt. Um jede Haltestelle wurde gemäß Nahverkehrsplan der Einzugsbereich tatsächlicher fußläufiger Entfernungen ermittelt. In diesen Einzugsbereichen wurden die Raster für Wohnen, Arbeiten und Bildung ausgewertet und zu einem Einwohnergleichwert (EGW) aufsummiert.
			Nachfrage ÖV (Zuwachs)	Pers. Fahrten / Werktag	% im Vergleich zu G0001
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung	Fahrplan-km StUB	Expertenbewertung aus Betriebsuntersuchung der Gesamtvarianten.	Für die Raumordnungsunterlagen wurden für die Gesamtvarianten G-0001 - G-0005 die betrieblichen Wirkungen auf die StUB abgeschätzt. Anhand der Gesamtergebnisse wurden die Wirkungen, die den einzelnen Varianten zuzuordnen sind, verbal miteinander verglichen. Die Wechselwirkungen zwischen den Varianten bleiben dabei weitestgehend unberücksichtigt.
		Fahrzeugbedarf	Züge	Expertenbewertung aus Betriebsuntersuchung der Gesamtvarianten.	
	Streckenqualität	Streckenführung	gon/km	G0001: 212,87 1061: 200,43	Die Parameter der Trassierung wurden den aktuellen Infrastrukturplanungen entnommen und miteinander verglichen.
		Trassierung	qualitativ	G0001: Sehr enge Radien: 0 1061: Sehr enge Radien: 0	
		Störungsanfälligkeit	Länge besonderer Bahnkörper in km	G0001: ~1,69 km = 86 % 1061: ~1,88 km = 94 %	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke	Differenz zu G0001 in Euro	-0,5 Mio. €	Ingenieurbauwerke und Strecke, mit Ausnahme der straßenbündigen Bahnkörper sind bis zu 90% förderfähig. Straßenbündige Bahnkörper werden derzeit vom Bund nicht (0%) gefördert. Auf dieser Basis wurden die verbleibenden Anteile miteinander verglichen.
		davon Investitionen in straßenbündigen Bahnkörper	Differenz zu G0001 in Euro	-0,5 Mio. €	
		Investitionen in Ingenieurbauwerke	Differenz zu G0001 in Euro	0 €	
		Aussicht auf Förderwürdigkeit	NKI	Experteneinschätzung auf Basis der NKU zu den Regnitzquerungen.	Auf Basis der Nutzen-Kosten-Untersuchung zu den Regnitzquerungen wurde Einfluss der wichtigsten Kenngrößen aus Infrastrukturinvestitionen, Betriebskosten und verkehrlichen Wirkungen auf den NKI eingeschätzt.
	Stärkung Umweltverbund	Verlagerter Pkw-Verkehr	Pkw-km/Tag	Expertenbewertung aus Verkehrsmodellierung der Gesamtvarianten.	Für die Raumordnungsunterlagen wurden für die Gesamtvarianten G-0001 - G-0005 die verkehrlichen Wirkungen modelliert. Anhand der Modellergebnisse wurden die Wirkungen, die den einzelnen Varianten zuzuordnen sind, verbal miteinander verglichen. Die Wechselwirkungen zwischen den Varianten bleiben dabei weitestgehend unberücksichtigt.
		Synergieeffekte Busverkehr	verbal	Verknüpfungspotential Bahn/Bus an der Haltestelle Mönaustraße ist in der G0001 besser.	Für den Busverkehr wurde ermittelt, ob bestehende Busverknüpfungen (z. B. Umsteigepunkte) gut aufgenommen werden, ob die Fahrzeiten von Bussen durch den Bau der StUB erheblich verkürzt werden können (z. B. zusätzliche Regnitzquerung auf Höhe Erlangen Bahnhof, die Busse mit nutzen können) und ob auf starken Busrelationen erhebliche Einsparungen erzielt werden können.
	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr	verbal	Knoten/Einmündungen: - km 122,5+70 Adenauerring/Donati-Poll-Str. - km 122,8+40 Adenauerring/Mönaustr. - km 123,0+20 Adenauerring/Alte Mönaustr. - km 123,1+70 Adenauerring/Goeschelstr.	Aufzählung und Vergleich der jeweiligen potenziellen Konfliktpunkte mit dem Straßenverkehr. Dabei werden Knotenpunkte und Einmündungen gezählt. Querungen von anderen Verkehrsflächen werden berücksichtigt und die Veränderung der Parkflächen gezählt. Für den Radverkehr wurden Pendlerrouten und städtische Haupttrouten des Radwegenetzes betrachtet, um zu ermitteln, wie oft die geplante Trassenführung jeweils diese Radwege höhengleich kreuzt. Für den Fußverkehr wurde abgeschätzt, in welcher Stärke im betreffenden Abschnitt Fußgängerverkehr stattfindet und wie stark die trennende Wirkung einer Straßenbahntrasse im Vergleich zur Trennwirkung der bestehenden Straße wäre. Ein besonderer Bahnkörper (z. B. Schottergleis) hat hierbei eine starke, ein straßenbündiger Bahnkörper (Gleise in der Straße zusammen mit dem Autoverkehr) eine nur marginale Trennungswirkung. Industrie- und Gewerbegebiete wurden nicht berücksichtigt, da diese i. d. R. nicht für Fußgängerverkehr konzipiert sind. Darüberhinaus werden die jeweiligen weiteren Konflikte mit Zufahrten, für Lieferanten, für Aufenthaltsflächen und mit Gebäuden aufgelistet.
		weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)	verbal	Zufahrt: - km 122,7+40 Parkplatz Sportplatz	
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch	verbal	Aus Umweltbericht	Die Informationen zum Flächenverbrauch, zur Beeinträchtigung der Schutzgebiete und -objekte sowie wasserrechtliche Eingriffe wurden dem Umweltbericht zum Raumordnungsverfahren entnommen und miteinander verglichen.
		Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte	verbal	Aus Umweltbericht	
		Wasserrechtliche Eingriffe	verbal	Aus Umweltbericht	
	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum	verbal	G0001: neutral 1061: neutral	Beurteilung des Erscheinungsbildes im Straßenraum des jeweiligen Trassenverlaufs. Möglichkeiten, eine Aufwertung des Straßenraums aufgrund der StUB zu erhalten.
		Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete	Aufzählung	G0001: 1 (Büchenbach); 1061: 1 (Büchenbach)	Die definierten Gebiete wurden mit den Einzugsbereichen der Haltestellen verschritten. Es wurde ermittelt, welche Gebiete maßgeblich (nicht nur marginal) im L-Netz und in der Variante erschlossen werden. Bei Bedarf wurde noch die Erschließungsqualität (randsseitig, zentral...) in die Bewertung einbezogen.
		Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung	Aufzählung	G0001: keine 1061: keine	Die definierten Schwerpunkte wurden mit den Einzugsbereichen der Haltestellen verschritten. Es wurde ermittelt, welche Schwerpunkte im L-Netz und in der Variante erschlossen werden. Bei Bedarf wurde noch die Erschließungsqualität (in Haltestellennähe / am Rand des Einzugsbereichs) in die Bewertung einbezogen.
	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß / Schadstoffemissionen (Feinstaub)	Tonnen	Expertenbewertung aus Verkehrsmodellierung der Gesamtvarianten.	Für die Raumordnungsunterlagen wurde für die Gesamtvarianten G-0001 - G-0005 die verkehrlichen Wirkungen modelliert. Anhand der Modellergebnisse wurden die Wirkungen, die den einzelnen Varianten zuzuordnen sind, verbal miteinander verglichen. Die Wechselwirkungen zwischen den Varianten bleiben dabei weitestgehend unberücksichtigt.
Schall / Erschütterungen		qualitativ	Aus Umweltbericht	Die Informationen zu Schall- und Erschütterungen wurden dem Umweltbericht zum Raumordnungsverfahren entnommen und miteinander verglichen.	