

ZG	Kriterium (K)	Unterkriterium	Zahl/Beschreibung	Einheit	Verhältnis zu G-0001	Verbale Bewertung	K	ZG	
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung	463.841.000	h/a	100%		0,0	0,0	
	Umsteigen	Anzahl Umstiege	0,46	∅	100%		0,0		
	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB	Nachfrage ÖV (Zuwachs)	115.345	Einwohnergleichwerte *	100%			0,0
			14.679	Pers. Fahrten / Werktag	100%				
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung StUB	5.607	Fpl-km/Werktag	100%		0,0	0,0	
		Fahrzeugbedarf	13	zusätzl. erf. Fahrzeuge	100%				
	Streckenqualität	Streckenführung	163,3	gon/km	100%		0,0		
		Trassierung	39 enge Radien / 15 sehr enge Radien		---	100%			
		Störungsanfälligkeit	21,661 km besonderer / unabhängiger Bahnkörper	85%	100%				
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke	0	Δ€ zu G-0001	100%		0,0	0,0	
		davon Investitionen in straßenbündigen Bahnkörper	0	Δ€ zu G-0001	100%				
		Investitionen in Ingenieurbauwerke	0	Δ€ zu G-0001	100%				
	Stärkung Umweltverbund	Aussicht auf Förderwürdigkeit			NKV	100%			0,0
		Verlagerter Pkw-Verkehr		28.236.000	Pkw-km/a	100%			
	Konfliktpunkte	Synergieeffekte Busverkehr	Synergieeffekte durch neue Bus-Achse durch neue Regnitzbrücke		---	100%			0,0
Konflikte Straßenverkehr		53 Konfliktpunkte an Querungen und Knoten, 3,7 km straßenbündiger Bahnkörper		---	100%				
Konflikte Rad-/Fußverkehr		21 Konfliktpunkte Radverkehr, 3 Konfliktbereiche Fußverkehr		---	100%				
	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)	viele Zufahrten		---	100%				
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch				Hier nicht bewertet, da diese Kriterien gesondert im Band C Umweltbericht betrachtet und bewertet wurden.	0,0	0,0	
		Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte							
		Wasserrechtliche Eingriffe							
	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			---	100%			
		Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			---	100%			
		Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			---	100%			
Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß / Schadstoffemissionen (Feinstaub)					Hier nicht bewertet, da diese Kriterien gesondert im Band C Umweltbericht betrachtet und bewertet wurden.			
	Schall / Erschütterungen								

* = Schulplätze + Einwohner + Beschäftigte

Gesamtergebnis **0,0**

*** Die beiden Kriterien "Streckensensitivität" und "Klima- und Umweltschutz" werden in Stufe 2 des Verfahrens im gesonderten Band C der Raumordnungsunterlagen behandelt. Hierdurch werden umweltrelevante Kriterien insgesamt auf einer höheren Ebene einbezogen, indem in der Gesamtbetrachtung technische, raumordnerische und umweltfachliche Bewertungen gleichwertig nebeneinander gestellt werden. Aufgrund dieser Höherstufung besteht in der technischen Bewertung der Varianten die Zielgruppe "Allgemeinheit" in Stufe 2 der Variantenbewertung nur noch aus dem Kriterium "Städtebau". Damit die Zielgruppe "Allgemeinheit" dadurch gegenüber anderen Kriterien / Zielgruppen nicht übergewichtet wird, wird die Bewertung für die Zielgruppe wie in den vorherigen Stufen der Variantenbewertung übernommen, bei der "Städtebau" 1/3 der Zielgruppenbewertung ausmacht.

ZG	Kriterium (K)	Unterkriterium	Zahl/Beschreibung	Einheit	Verhältnis zu G-0001	Verbale Bewertung	K	ZG
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung	289.547.000	h/a	62%	Die Reisezeitgewinne im ÖV belaufen sich auf fast 40 % weniger als bei der Referenztrasse.	-2,0	-0,7
	Umsteigen	Anzahl Umstiege	0,45	∅	98%	Die Anzahl der durchschnittlichen Umstiege pro ÖV-Fahrgast verbessert sich geringfügig.	1,0	
	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB	133.465	Einwohnergleichwerte *	116%	Die zusätzlich erschlossenen Fahrgastpotentiale können aufgrund der längeren Reisezeit nicht als zusätzliche Fahrgäste ausgeschöpft werden. Die prognostizierte Fahrgastverlagerung zum ÖV ist geringer als bei der Referenztrasse. Insgesamt ergibt sich ein geringer Nachteil gegenüber der Referenztrasse.	-1,0	
		Nachfrage ÖV (Zuwachs)	13.809	Pers. Fahrten / Werktag	94%			
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung	5.965	Fpl-km/Werktag	106%	Der notwendige Betriebsaufwand der StUB erhöht sich signifikant.	-2,0	-1,0
		Fahrzeugbedarf	15	zusätzl. erf. Fahrzeuge	115%			
	Streckenqualität	Streckenführung	154,2	gon/km	94%	Die Streckführung ist geradliniger, die Trassierung ist vergleichbar, die Störungsanfälligkeit ist etwas schlechter aufgrund des geringeren Anteils besonderer Bahnkörper. Insgesamt ist die erzielbare Streckenqualität in Abwägung der Unterkriterien vergleichbar.	0,0	
		Trassierung	42 enge Radien / 14 sehr enge Radien	---	etwa neutral			
		Störungsanfälligkeit	22,398 km besonderer / unabhängiger Bahnkörper	83%	97%			
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke	36,5 Mio.	Δ€ zu G-0001	negativ	Eine Förderwürdigkeit dieser Variante ist nicht zu erwarten.	-2,0	-1,3
		davon Investitionen in straßenbündigen Bahnkörper	2,1 Mio.	Δ€ zu G-0001	negativ			
		Investitionen in Ingenieurbauwerke	-14,1 Mio.	Δ€ zu G-0001	positiv			
	Stärkung Umweltverbund	Aussicht auf Förderwürdigkeit	Die Investitionen in die Strecke steigen. Die Investitionen in die ortsfeste Infrastruktur liegen über denen der Referenztrasse, gleichzeitig ist der Anteil von Ingenieurbauwerken mit langen Abschreibungszeiträumen deutlich geringer. Die Wirkungen auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) sind damit negativ. Die Kosten für den Betrieb der StUB liegen ebenfalls deutlich über denen der Referenztrasse. Darüber hinaus liegen die erwartbaren verkehrlichen Nutzen deutlich unter denen der Referenztrasse. Insgesamt wird das NKV somit beidseitig negativ belastet.	NKV	negativ			
		Verlagerter Pkw-Verkehr	26.630.000	Pkw-km/a	94%		Ca. 6 % weniger Verlagerung vom Pkw-Verkehr zum ÖV und nur geringe Synergieeffekte für den Busverkehr.	
	Konfliktpunkte	Synergieeffekte Busverkehr	Keine neue Regnitzquerung.	---	negativ		Es bestehen deutlich mehr Konfliktpunkte mit dem Straßenverkehr, etwa gleich viele Konflikte mit dem Rad- und Fußverkehr sowie geringfügig mehr weitere Konflikte als bei der Referenztrasse. Insgesamt sind die Konflikte somit gegenüber der Referenztrasse etwas erhöht.	
Konflikte Straßenverkehr		58 Konfliktpunkte an Querungen, Knoten und Parkflächen 4,6 km straßenbündiger Bahnkörper	---	negativ				
Konflikte Rad-/Fußverkehr		28 Konfliktpunkte Radverkehr, 1 Konfliktbereich Fußverkehr	---	etwa neutral				
	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)	viele Zufahrten	---	geringfügig negativ				
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch				Hier nicht bewertet, da diese Kriterien gesondert im Band C Umweltbericht betrachtet und bewertet wurden.	2,0	0,7
		Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte						
		Wasserrechtliche Eingriffe						
	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum	Betrachtet werden ausschließlich die von der Referenztrasse abweichenden Abschnitte: - Tennenlohe Korridor B4 (T-1015): durchgängig außerhalb bebautem Bereich - Sieboldstraße (E-1029): In der Sieboldstraße ermöglicht die Trassenführung der StUB u.a. durch Rasengleis eine Aufwertung des Straßenraumes. - Dechsendorfer Damm (EB-1047): Veränderung des Erscheinungsbildes in der Möhrendorfer Straße - Adenauerrieng (B-1061): neutral - Rathgeberstraße (H-1058): vergleichbar, da Trasse keine Einzeldenkmäler betrifft, keine nennenswerten positiven wie negativen Wirkungen auf das Erscheinungsbild zu erwarten	---	geringfügig positiv	Bei etwas positiveren Einflüssen auf den Straßenraum erschließt die Variante im Vergleich zur Referenztrasse sowohl relevante Gebiete als auch Einzelziele deutlich besser.		
		Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete	13 erschlossene Gebiete	---	108%			
		Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung	27 erschlossene Schwerpunkte	---	123%			
Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß / Schadstoffemissionen (Feinstaub)	Um über 5 % geringere Vermeidung von Klimagasen, NOx und Feinstaub.				Hier nicht bewertet, da diese Kriterien gesondert im Band C Umweltbericht betrachtet und bewertet wurden.		
	Schall / Erschütterungen							

* = Schulplätze + Einwohner + Beschäftigte

Gesamtergebnis -2,3

*** Die beiden Kriterien "Streckensensitivität" und "Klima- und Umweltschutz" werden in Stufe 2 des Verfahrens im gesonderten Band C der Raumordnungsunterlagen behandelt. Hierdurch werden umweltrelevante Kriterien insgesamt auf einer höheren Ebene einbezogen, indem in der Gesamtbetrachtung technische, raumordnerische und umweltfachliche Bewertungen gleichwertig nebeneinander gestellt werden. Aufgrund dieser Höherstufung besteht in der technischen Bewertung der Varianten die Zielgruppe "Allgemeinheit" in Stufe 2 der Variantenbewertung nur noch aus dem Kriterium "Städtebau". Damit die Zielgruppe "Allgemeinheit" dadurch gegenüber anderen Kriterien / Zielgruppen nicht übergewichtet wird, wird die Bewertung für die Zielgruppe wie in den vorherigen Stufen der Variantenbewertung übernommen, bei der "Städtebau" 1/3 der Zielgruppenbewertung ausmacht.

ZG	Kriterium (K)	Unterkriterium	Zahl/Beschreibung	Einheit	Verhältnis zu G-0001	Verbale Bewertung	K	ZG
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung	515.157.000	h/a	111%	Der Reisezeitgewinn im ÖV erhöht sich um über 10 % gegenüber der Referenztrasse.	1,0	1,0
	Umsteigen	Anzahl Umstiege	0,46	∅	100%	Die Anzahl der durchschnittlichen Umstiege pro ÖV-Fahrgast ist vergleichbar mit der Referenztrasse.	0,0	
	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB	127.276	Einwohnergleichwerte *	110%	Die zusätzlich erschlossenen Fahrgastpotentiale können auch als zusätzliche Fahrgäste ausgeschöpft werden. Die prognostizierte Fahrgastverlagerung zum ÖV ist höher aufgrund der höheren Erschließung. Insgesamt ergibt sich ein deutlicher Vorteil gegenüber der Referenztrasse.	2,0	
		Nachfrage ÖV (Zuwachs)	15.485	Pers. Fahrten / Werktag	105%			
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung	5.688	Fpl-km/Werktag	101%	Der Fahrzeugbedarf ist identisch mit der Referenztrasse, die betriebliche Mehrleistung ist vergleichbar.	0,0	1,0
		Fahrzeugbedarf	13	zusätzl. erf. Fahrzeuge	100%			
	Streckenqualität	Streckenführung	155,8	gon/km	95%	Die Streckführung ist geradliniger, die sehr engen Radien sind deutlich reduziert, die Störungsanfälligkeit ist geringer aufgrund des größeren Anteils besonderer Bahnkörper. Insgesamt ist die erzielbare Streckenqualität deutlich besser.	2,0	
		Trassierung	42 enge Radien / 9 sehr enge Radien	---	positiv			
		Störungsanfälligkeit	23,075 km besonderer / unabhängiger Bahnkörper	90%	105%			
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke	9,9 Mio.	Δ€ zu G-0001	negativ	Der beim Vorhabenträger verbleibende Anteil ist vergleichbar, die Förderwürdigkeit ebenfalls.	0,0	0,7
		davon Investitionen in straßenbündigen Bahnkörper	-2,8 Mio.	Δ€ zu G-0001	positiv			
		Investitionen in Ingenieurbauwerke	15,6 Mio.	Δ€ zu G-0001	negativ			
		Aussicht auf Förderwürdigkeit	Die Kosten liegen deutlich über denen der Referenztrasse: die Investitionen in die Strecke steigen. Die Investitionen in die ortsfeste Infrastruktur liegen aber nur geringfügig über denen der Referenztrasse, gleichzeitig ist der Anteil von Ingenieurbauwerken mit langen Abschreibungszeiträumen aber deutlich erhöht. Die Wirkungen auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) sind daher negativ. Die Kosten für den Betrieb der StUB liegen geringfügig über denen der Referenztrasse. Demgegenüber sind deutlich höhere verkehrliche Nutzen zu erwarten. Insgesamt wird das NKV vergleichbar zur Referenztrasse erwartet.	NKV	neutral			
	Stärkung Umweltverbund	Verlagerter Pkw-Verkehr	31.203.000	Pkw-km/a	111%	Ca. 11 % mehr Verlagerung vom Pkw-Verkehr zum ÖV und gleiche Synergieeffekte für den Bus im Vergleich zur Referenztrasse durch den Bau einer neuen Umweltverbund-Brücke.	2,0	
		Synergieeffekte Busverkehr	Synergieeffekte durch neue Regnitzbrücke	---	neutral			
Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr	50 Konfliktpunkte an Querungen, Knoten und Parkflächen, 2,7 km straßenbündiger Bahnkörper	---	geringfügig positiv	Es bestehen etwas weniger Konfliktpunkte mit dem Straßenverkehr, etwa gleich viele mit dem Rad- und Fußverkehr sowie etwas mehr weitere Konflikte als bei der Referenztrasse. Insgesamt sind die Konflikte somit gegenüber der Referenztrasse in etwa gleich einzustufen.	0,0		
	Konflikte Rad-/Fußverkehr	26 Konfliktpunkte Radverkehr, 2 Konfliktbereiche Fußverkehr	---	etwa neutral				
	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)	viele Zufahrten	---	geringfügig negativ				
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch				Hier nicht bewertet, da diese Kriterien gesondert im Band C Umweltbericht betrachtet und bewertet wurden.	0,3	
		Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte						
		Wasserrechtliche Eingriffe						
	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum	Betrachtet werden ausschließlich die von der Referenztrasse abweichenden Abschnitte: - Wetterkreuz (T-1009): nicht relevant - Skulpturenpark (T-1012): außerhalb von bebautem Gebiet - Siemens Campus (S-1018): Aufgrund des besonderen Bahnkörpers und der Veränderung der Parkflächen in der Friedrich-Bauer-Straße kann die Variante für eine Aufwertung des Erscheinungsbildes des Straßenraums sorgen. - Sieboldstraße (E-1029): In der Sieboldstraße ermöglicht die Trassenführung der StUB u.a. durch Rasengleis eine Aufwertung des Straßenraumes. - Wöhrmühle (ER-1049): Regnitzgrund nicht relevant. - Rathgeberstraße (H-1058): vergleichbar, da Trasse keine Einzeldenkmäler betrifft, keine nennenswerten positiven wie negativen Wirkungen auf das Erscheinungsbild zu erwarten	---	geringfügig positiv	Bei etwas positiveren Einflüssen auf den Straßenraum erschließt die Variante im Vergleich zur Referenztrasse ebenso viele relevante Gebiete und deutlich mehr Einzelziele.		
		Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete	12 erschlossene Gebiete	---	100%			
		Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung	27 erschlossene Schwerpunkte	---	123%			
Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß / Schadstoffemissionen (Feinstaub)	Um über 10 % höhere Vermeidung Klimagasen, NOx und Feinstaub.			Hier nicht bewertet, da diese Kriterien gesondert im Band C Umweltbericht betrachtet und bewertet wurden.			
	Schall / Erschütterungen							

* = Schulplätze + Einwohner + Beschäftigte

Gesamtergebnis

3,0

*** Die beiden Kriterien "Streckensensitivität" und "Klima- und Umweltschutz" werden in Stufe 2 des Verfahrens im gesonderten Band C der Raumordnungsunterlagen behandelt.

Hierdurch werden umweltrelevante Kriterien insgesamt auf einer höheren Ebene einbezogen, indem in der Gesamtbetrachtung technische, raumordnerische und umweltfachliche Bewertungen gleichwertig nebeneinander gestellt werden.

Aufgrund dieser Höherstufung besteht in der technischen Bewertung der Varianten die Zielgruppe "Allgemeinheit" in Stufe 2 der Variantenbewertung nur noch aus dem Kriterium "Städtebau".

Damit die Zielgruppe "Allgemeinheit" dadurch gegenüber anderen Kriterien / Zielgruppen nicht übergewichtet wird, wird die Bewertung für die Zielgruppe wie in den vorherigen Stufen der Variantenbewertung übernommen, bei der "Städtebau" 1/3 der Zielgruppenbewertung ausmacht.

ZG	Kriterium (K)	Unterkriterium	Zahl/Beschreibung	Einheit	Verhältnis zu G-0001	Verbale Bewertung	K	ZG	
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung	275.948.000	h/a	59%	Die Reisezeitgewinne im ÖV sind über 40 % geringer als bei der Referenztrasse.	-2,0	-0,3	
	Umsteigen	Anzahl Umstiege	0,45	∅	98%	Die Anzahl der durchschnittlichen Umstiege pro ÖV-Fahrgast verbessert sich geringfügig im Vergleich zur Referenztrasse.	1,0		
	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB	129.046	Einwohnergleichwerte *	112%	Die zusätzlich erschlossenen Fahrgastpotentiale können aufgrund der längeren Reisezeit nicht als zusätzliche Fahrgäste ausgeschöpft werden. Die prognostizierte Fahrgastverlagerung zum ÖV bleibt aber aufgrund höherer Erschließung vergleichbar mit der Referenztrasse. Insgesamt ergibt sich eine der Referenztrasse vergleichbare Wirkung.	0,0		
		Nachfrage ÖV (Zuwachs)	14.354	Pers. Fahrten / Werktag	98%				
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung	5.986	Fpl-km/Werktag	107%	Der notwendige Betriebsaufwand der StUB erhöht sich signifikant.	-2,0	-1,5	
		Fahrzeugbedarf	15	zusätzl. erf. Fahrzeuge	115%				
	Streckenqualität	Streckenführung	159,3	gon/km	98%	Die Streckführung ist minimal geradliniger, die Trassierung ist vergleichbar mit der Referenztrasse, die Störungsanfälligkeit ist jedoch deutlich höher aufgrund des um fast 10% geringeren Anteils besonderen Bahnkörpers. Insgesamt ist die erzielbare Streckenqualität etwas schlechter als bei der Referenztrasse.	-1,0		
		Trassierung	42 enge Radien / 15 sehr enge Radien	---	etwa neutral				
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke	53,3 Mio.	Δ€ zu G-0001	negativ	Eine Förderwürdigkeit dieser Variante ist nicht zu erwarten.	-2,0	-2,0	
		davon Investitionen in straßenbündigen Bahnkörper	6,4 Mio.	Δ€ zu G-0001	negativ				
		Investitionen in Ingenieurbauwerke	-30,2 Mio.	Δ€ zu G-0001	positiv				
		Aussicht auf Förderwürdigkeit	Die Kosten liegen deutlich über denen der Referenztrasse. Die Investitionen in die Strecke steigen. Die Investitionen in die ortsfeste Infrastruktur liegen über denen der Referenztrasse, gleichzeitig ist der Anteil von Ingenieurbauwerken mit langen Abschreibungszeiträumen signifikant reduziert. Die negativen Wirkungen auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) sind damit sehr hoch. Die Kosten für den Betrieb der StUB liegen ebenfalls deutlich über denen der Referenztrasse. Der erwartbare verkehrliche Nutzen ist ebenfalls negativ gegenüber der Referenztrasse. Insgesamt wird das NKV somit beidseitig negativ belastet.						NKV
	Stärkung Umweltverbund	Verlagerter Pkw-Verkehr	20.869.000	Pkw-km/a	74%	Ca. 25 % weniger Verlagerung vom Pkw-Verkehr zum ÖV und geringere Synergieeffekte für den Busverkehr.	-2,0		
		Synergieeffekte Busverkehr	Äußere Brucker Straße mit vorhandener Busspur, Mitnutzung als besonderer Bahnkörper, aber keine neue Umweltverbundbrücke	---	negativ				
	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr	73 Konfliktpunkte an Querungen, Knoten und Parkflächen, 6,1 km straßenbündiger Bahnkörper	---	negativ	Es bestehen deutlich mehr Konfliktpunkte mit dem Straßenverkehr, mit dem Rad- und Fußverkehr sowie weitere Konflikte als bei der Referenztrasse. Insgesamt sind die Konflikte somit gegenüber der Referenztrasse deutlich erhöht.	-2,0		
Konflikte Rad-/Fußverkehr		32 Konfliktpunkte Radverkehr, 2 Konfliktbereiche Fußverkehr	---	geringfügig negativ					
weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)		sehr viele Zufahrten	---	negativ					
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch				Hier nicht bewertet, da diese Kriterien gesondert im Band C Umweltbericht betrachtet und bewertet wurden.	1,0	0,3	
		Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte							
		Wasserrechtliche Eingriffe							
	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum	Betrachtet werden ausschließlich die von der Referenztrasse abweichenden Abschnitte: - Hutgraben (T-1010): durch Leitensteg und am Hutgraben - Siemens Campus (S-1018): Aufgrund des besonderen Bahnkörpers und der Veränderung der Parkflächen in der Friedrich-Bauer-Straße kann die Variante für eine Aufwertung des Erscheinungsbildes des Straßenraums sorgen. - Büchenbacher Damm (EB-1038): keine wesentliche Veränderung des Erscheinungsbildes der betroffenen Straßen - Adenuerring (B-1061): neutral - Rathgeberstraße (H-1058): vergleichbar, da Trasse keine Einzeldenkmäler betrifft, keine nennenswerten positiven wie negativen Wirkungen auf das Erscheinungsbild zu erwarten			---			geringfügig negativ
		Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete	13 erschlossene Gebiete	---	108%				
		Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung	25 erschlossene Schwerpunkte	---	114%				
Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß / Schadstoffemissionen (Feinstaub)	Um über 25 % geringere Vermeidung Klimagasen, NOx und Feinstaub.				Hier nicht bewertet, da diese Kriterien gesondert im Band C Umweltbericht betrachtet und bewertet wurden.			
	Schall / Erschütterungen								

* = Schulplätze + Einwohner + Beschäftigte

Gesamtergebnis

-3,5

*** Die beiden Kriterien "Streckensensitivität" und "Klima- und Umweltschutz" werden in Stufe 2 des Verfahrens im gesonderten Band C der Raumordnungsunterlagen behandelt. Hierdurch werden umweltrelevante Kriterien insgesamt auf einer höheren Ebene einbezogen, indem in der Gesamtbetrachtung technische, raumordnerische und umweltfachliche Bewertungen gleichwertig nebeneinander gestellt werden. Aufgrund dieser Höherstufung besteht in der technischen Bewertung der Varianten die Zielgruppe "Allgemeinheit" in Stufe 2 der Variantenbewertung nur noch aus dem Kriterium "Städtebau". Damit die Zielgruppe "Allgemeinheit" dadurch gegenüber anderen Kriterien / Zielgruppen nicht übergewichtet wird, wird die Bewertung für die Zielgruppe wie in den vorherigen Stufen der Variantenbewertung übernommen, bei der "Städtebau" 1/3 der Zielgruppenbewertung ausmacht.

ZG	Kriterium (K)	Unterkriterium	Zahl/Beschreibung	Einheit	Verhältnis zu G-0001	Verbale Bewertung	K	ZG	
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung	515.157.000	h/a	111%	Der Reisezeitgewinn im ÖV erhöht sich um über 10 % gegenüber der Referenztrasse.	1,0	1,0	
	Umsteigen	Anzahl Umstiege	0,46	∅	100%	Die Anzahl der durchschnittlichen Umstiege pro ÖV-Fahrgast ist vergleichbar mit der Referenztrasse.	0,0		
	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB	128.110	Einwohnergleichwerte *	111%	Die zusätzlich erschlossenen Fahrgastpotentiale können auch als zusätzliche Fahrgäste ausgeschöpft werden. Die prognostizierte Fahrgastverlagerung zum ÖV ist höher aufgrund der höheren Erschließung. Insgesamt ergibt sich ein deutlicher Vorteil gegenüber der Referenztrasse.	2,0		
		Nachfrage ÖV (Zuwachs)	15.485	Pers. Fahrten / Werktag	105%				
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung	5.743	Fpl-km/Werktag	102%	Der Fahrzeugbedarf ist identisch mit der Referenztrasse, die betriebliche Mehrleistung ist vergleichbar.	0,0		
		Fahrzeugbedarf	13	zusätzl. erf. Fahrzeuge	100%				
	Streckenqualität	Streckenführung	161,0	gon/km	99%	Die Streckführung ist geradliniger, die sehr engen Radien sind deutlich reduziert, die Störungsanfälligkeit ist geringer aufgrund des größeren Anteils besonderer Bahnkörper. Insgesamt ist die erzielbare Streckenqualität deutlich besser.	2,0		
		Trassierung	42 enge Radien / 11 sehr enge Radien	---	positiv				
		Störungsanfälligkeit	23,311 km besonderer / unabhängiger Bahnkörper	90%	105%				
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke	10,9 Mio.	Δ€ zu G-0001	negativ	Der beim Vorhabenträger verbleibende Anteil ist vergleichbar, die Förderwürdigkeit ebenfalls. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis wird insgesamt leicht positiv beeinflusst. Mit Blick auf das Kriterium Investitionen stellt diese Variante eine Optimierung der Variante G-0003 dar, da in Tennenlohe am Wetterkreuz ein Bauwerk und damit Mehrkosten in Höhe von ca. 10 Mio. € auf einem kurzen Teilstreckenabschnitt vermieden werden können.	1,0		
		davon Investitionen in straßenbündigen Bahnkörper	-2,8 Mio.	Δ€ zu G-0001	positiv				
		Investitionen in Ingenieurbauwerke	5,3 Mio.	Δ€ zu G-0001	negativ				
		Aussicht auf Förderwürdigkeit	Die Kosten liegen über denen der Referenztrasse: die Investitionen in die Strecke steigen etwas. Die Investitionen in die ortsfeste Infrastruktur liegen über denen der Referenztrasse, gleichzeitig ist der Anteil von Ingenieurbauwerken mit langen Abschreibungszeiträumen ebenfalls höher. Die Wirkungen auf das NKV sind damit negativ. Die Kosten für den Betrieb der StUB liegen geringfügig über denen der Referenztrasse. Demgegenüber sind aber deutlich höhere verkehrliche Nutzen zu erwarten. Insgesamt wird das NKV leicht positiv beeinflusst.	NKV	positiv				
	Stärkung Umweltverbund	Verlagerter Pkw-Verkehr	31.203.000	Pkw-km/a	111%	Ca. 11 % mehr Verlagerung vom Pkw-Verkehr zum ÖV und gleiche Synergieeffekte für den Bus im Vergleich zur Referenztrasse durch den Bau einer neuen Umweltverbund-Brücke.	2,0		
		Synergieeffekte Busverkehr	Synergieeffekte durch neue Regnitzbrücke	---	neutral				
	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr	52 Konfliktpunkte an Querungen, Knoten und Parkflächen, 2,7 km straßenbündiger Bahnkörper	---	geringfügig positiv	Es bestehen etwas weniger Konfliktpunkte mit dem Straßenverkehr, etwa gleich viele mit dem Rad- und Fußverkehr sowie etwas mehr weitere Konflikte als bei der Referenztrasse. Insgesamt sind die Konflikte somit gegenüber der Referenztrasse in etwa gleich einzustufen.	0,0		
Konflikte Rad-/Fußverkehr		25 Konfliktpunkte Radverkehr, 2 Konfliktbereiche Fußverkehr	---	etwa neutral					
weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)		viele Zufahrten	---	geringfügig negativ					
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch				Hier nicht bewertet, da diese Kriterien gesondert im Band C Umweltbericht betrachtet und bewertet wurden.			
		Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte							
		Wasserrechtliche Eingriffe							
	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum	Betrachtet werden ausschließlich die von der Referenztrasse abweichenden Abschnitte: - Skulpturenpark (T-1012): außerhalb von bebautem Gebiet - Siemens Campus (S-1018): Aufgrund des besonderen Bahnkörpers und der Veränderung der Parkflächen in der Friedrich-Bauer-Straße kann die Variante für eine Aufwertung des Erscheinungsbildes des Straßenraums sorgen. - Sieboldstraße (E-1029): In der Sieboldstraße ermöglicht die Trassenführung der StUB u.a. durch Rasengleis eine Aufwertung des Straßenraumes. - Wöhrmühle (ER-1049): Regnitzgrund nicht relevant - Rathgeberstraße (H-1058): vergleichbar, da Trasse keine Einzeldenkmäler betrifft, keine nennenswerten positiven wie negativen Wirkungen auf das Erscheinungsbild zu erwarten		---	geringfügig positiv	Bei etwas positiveren Einflüssen auf den Straßenraum erschließt die Variante im Vergleich zur Referenztrasse ebenso viele relevante Gebiete und deutlich mehr Einzelziele.	1,0	0,3
		Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete	12 erschlossene Gebiete	---	100%				
		Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung	27 erschlossene Schwerpunkte	---	123%				
	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß / Schadstoffemissionen (Feinstaub)	Um über 10 % höhere Vermeidung Klimagasen, NOx und Feinstaub.				Hier nicht bewertet, da diese Kriterien gesondert im Band C Umweltbericht betrachtet und bewertet wurden.		
Schall / Erschütterungen									

* = Schulplätze + Einwohner + Beschäftigte

Gesamtergebnis

3,3

*** Die beiden Kriterien "Streckensensitivität" und "Klima- und Umweltschutz" werden in Stufe 2 des Verfahrens im gesonderten Band C der Raumordnungsunterlagen behandelt. Hierdurch werden umweltrelevante Kriterien insgesamt auf einer höheren Ebene einbezogen, indem in der Gesamtbetrachtung technische, raumordnerische und umweltfachliche Bewertungen gleichwertig nebeneinander gestellt werden. Aufgrund dieser Höherstufung besteht in der technischen Bewertung der Varianten die Zielgruppe "Allgemeinheit" in Stufe 2 der Variantenbewertung nur noch aus dem Kriterium "Städtebau". Damit die Zielgruppe "Allgemeinheit" dadurch gegenüber anderen Kriterien / Zielgruppen nicht übergewichtet wird, wird die Bewertung für die Zielgruppe wie in den vorherigen Stufen der Variantenbewertung übernommen, bei der "Städtebau" 1/3 der Zielgruppenbewertung ausmacht.