

Ergebnisse der Bewertung (FAR Stufe 2) - Regnitzquerung

Stand 12.03.2019		Variantengruppe 1 - Dechsendorfer Damm		Variantengruppe 2 - Mittlere Regnitzquerung				Variantengruppe 3 - Büchenbacher Damm				
		1.4		2.1		2.3		3.1		3.2		
Nr.	Kriterium	Unter-kriterium	Beurteilung	Bewer-tung	Beurteilung	Bewer-tung	Beurteilung	Bewer-tung	Beurteilung	Bewer-tung	Beurteilung	Bewer-tung
Zielgruppe Fahrgast												
F1	Reisezeit		-315.982 Stunden/Jahr	-2	-442.296 Stunden/Jahr	0	-559.654 Stunden/Jahr	2	-308.260 Stunden/Jahr	-2	-309.413 Stunden/Jahr	-2
F2	Umsteigen		0,49 Umstiege	0	0,49 Umstiege	0	0,48 Umstiege	0	0,47 Umstiege	0	0,46 Umstiege	1
F3	Erschließung	Einwohner Beschäftigte Studierende und Schüler Summe im Einzugsbereich der Haltestellen	15.663 15.900 2.163 33.726	0	12.433 15.121 2.163 29.717	0	12.433 15.121 2.163 29.717	0	22.568 14.878 1.030 38.476	1	22.568 14.878 1.030 38.476	1
			Kriterium	0	Kriterium	0	Kriterium	0	Kriterium	1	Kriterium	1
Summe Zielgruppe Fahrgast			-0,7	0,0	0,0	0,7	-0,3	0,0				
Rangfolge Zielgruppe Fahrgast			Rang 5	Rang 2	Rang 2	Rang 1	Rang 4	Rang 2				
Zielgruppe Betrieb												
B1	Betriebsaufwand	Streckenlänge/ Mehrleistungen ÖPNV Bus Fahrzeugbedarf ÖPNV Bus Betriebskosten ÖPNV Mittal Saldo	1.823 T Fahrplan-km/Jahr -2.197 T Fahrplan-km/Jahr 13 -26 34.930,7 T €/Jahr 99,6 T €/Jahr	-1	1.761 T Fahrplan-km/Jahr -1.998 T Fahrplan-km/Jahr 12 -25 34.610,0 T €/Jahr -221,1 T €/Jahr	0	1.737 T Fahrplan-km/Jahr -2.008 T Fahrplan-km/Jahr 12 -25 34.574,3 T €/Jahr -256,8 T €/Jahr	0	1.873 T Fahrplan-km/Jahr -2.099 T Fahrplan-km/Jahr 13 -27 34.852,6 T €/Jahr 21,5 T €/Jahr	0	1.907 T Fahrplan-km/Jahr -2.099 T Fahrplan-km/Jahr 15 -27 35.558,6 T €/Jahr 727,5 T €/Jahr	-2
			Kriterium	-1	Kriterium	0	Kriterium	0	Kriterium	0	Kriterium	-2
B2	Streckenqualität	Streckenführung Kurvigkeit (gon/km) Trassierung Störanfälligkeit	144 gon/km 90°-Bogen, mit R=25: 4 Stück Möhrendorfer Straße straßenbündig	0 -1 -1	145 gon/km 90°-Bogen, mit R=25: 3 Stück keine straßenbündigen Abschnitte (Bezugsvariante)	0 0 0	142 gon/km 90°-Bogen, mit R=25: 1 Stück keine straßenbündigen Abschnitte	0 2 0	153 gon/km 90°-Bogen, mit R=25: 3 Stück Güterhallenstraße und Steigerwaldallee straßenbündig	-1 0 -2	190 gon/km 90°-Bogen, mit R=25: 5 Stück Steigerwaldallee straßenbündig	-2 -2 -1
			Kriterium	-1	Kriterium	0	Kriterium	1	Kriterium	-1	Kriterium	-2
Summe Zielgruppe Betrieb			-1,0	0,0	0,0	0,5	-0,5	-2,0				
Rangfolge Zielgruppe Betrieb			Rang 4	Rang 2	Rang 2	Rang 1	Rang 3	Rang 5				
Zielgruppe Kommune												
K1	Investitionen	Bautechnische Risiken Baukosten Eigenanteil Wann NKI > 1,0 10% Eigenanteil, sonst 100% (Wenn NKI < 1,0 theoretischer Eigenanteil) Aussicht Förderwürdigkeit	Vergleichbares Risiko durch Tunnel Bf. Erlangen und Autobahntunnel 79,0 Mio € (21,3 Mio € theoretischer Eigenanteil) 0,8	0 -2 -2	Bezugsfall Risiko durch Tunnel Bf. Erlangen und Erhalt Autobahnbrücke 7,2 Mio €	0 0 0	Kleineres Risiko da ohne Erhalt Autobahnbrücke 7,6 Mio €	1 0 0	Sehr viel kleineres Risiko, da ohne Tunnel und ohne Erhalt Autobahnbrücke 69,1 Mio € (13,1 Mio € theoretischer Eigenanteil)	2 -2 -2	Gleiches Risiko 83,2 Mio € (15,0 Mio € theoretischer Eigenanteil)	0 -2 -2
			Kriterium	-1	Kriterium	0	Kriterium	1	Kriterium	-1	Kriterium	-1
K2	Stärkung Umweltschutz	Verlagerter Verkehr Synergieeffekte Busverkehr	-26.142 T Pkw-km/Jahr Schlechter als Variante 2.1 Dechsend. Damm Mitnutzung bes. Bahnkörper möglich zu Lasten MIV	0 -1 -1	-26.855 T Pkw-km/Jahr Bezugsvariante Synergieeffekte durch neue Bus-Achse Kosbacher Brücke	0 0 0	-30.792 T Pkw-km/Jahr wie Variante 2.1 Synergieeffekte durch neue Bus-Achse Kosbacher Brücke	1 -1 -1	-21.449 T Pkw-km/Jahr schlechter als Variante 2.1 Äußere Brucker Str. mit vorh. Busspur Mitnutzung bes. Bahnkörper möglich	-1 -1 -1	-25.123 T Pkw-km/Jahr schlechter als Variante 2.1 Äußere Brucker Str. mit vorh. Busspur Mitnutzung bes. Bahnkörper möglich	-1 -1 -1
			Kriterium	-1	Kriterium	0	Kriterium	1	Kriterium	-1	Kriterium	-1
K3	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr Konflikte Fuß- und Radverkehr Sonstige Konflikte Beeinträchtigungen von Anliegern: 1) Auswirkungen von straßenbündigen Bahnkörper auf: - Lieferverkehr - Kurzfristiges Halten a. Fahrbahnrand 2) Auswirkungen von besonderen Bahnkörper in Mittel-lage - Erreichbarkeit der Grundstücke	Mehr Konflikte als Var. 2.1: Knoten Möhrendorfer Str. und an Haltestelle Möhrendorfer Str. Entfall Fahrstreifen Kosbacher Damm Entfall Fahrstreifen Adenauerring 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	Konflikte Bezugsvariante: Knoten Frankenschmelweg Entfall Fahrstreifen Kosbacher Brücke Entfall Fahrstreifen Adenauerring Bezugsfall Keine Konflikte Möglichkeit hochwasserfreie Regnitzquerung für den Radverkehr zu integrieren Bezugsvariante Keine Einschränkungen für Anliegerverkehr	0 0 0 0	Weniger Konflikte als Var. 2.1 Entfall Fahrstreifen Kosbacher Damm Entfall Fahrstreifen Adenauerring Vergleichbar mit Var. 2.1 Keine Konflikte Möglichkeit hochwasserfreie Regnitzquerung für den Radverkehr zu integrieren wie Variante 2.1	1 0 0 0	Mehr Konflikte als in Var. 2.1 Entfall Fahrstreifen Güterhallenstraße Entfall Fahrstreifen Büchenbacher Damm Entfall Fahrstreifen Am Europakanal Mehr Konflikte als in Var. 2.1 Keine regelgerechte Radverkehrs-anlagen Äußere Brucker Straße Kein Synergieeffekt auf Radschnell-Verbindung Innenstadt - Büchenbach Schlechter als Variante 2.1 Einschränkungen Erreichbarkeit der Grundstücke durch besonderen Bahnkörper in Mittel-lage - Äußere Brucker Straße	-1 -1 -1	Vergleichbar mit Var. 2.1 Entfall Fahrstreifen Büchenbacher Damm Entfall Fahrstreifen Am Europakanal Mehr Konflikte als in Var. 2.1 Keine regelgerechte Radverkehrs-anlagen Äußere Brucker Straße Kein Synergieeffekt auf Radschnell-Verbindung Innenstadt - Büchenbach Schlechter als Variante 2.1 Einschränkungen Erreichbarkeit der Grundstücke durch besonderen Bahnkörper in Mittel-lage - Äußere Brucker Straße	0 -1 -1
			Kriterium	-1	Kriterium	0	Kriterium	0	Kriterium	-1	Kriterium	-1
Summe Zielgruppe Kommune			-1,0	0,0	0,0	0,7	-1,0	-1,0				
Rangfolge Zielgruppe Kommune			Rang 3	Rang 2	Rang 2	Rang 1	Rang 3	Rang 3				
Zielgruppe Allgemeinheit												
A1	Strecken-sensitivität	Flächenverbrauch allgemein Inanspruchnahme Privatgrund Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte Wasserrechtliche Eingriffe	weniger Flächenverbrauch (Erholungsflächen) 16.700 m² weniger Verlust von schwer wiederherstellbaren §30-Biotopen (Sandmagerrasen, Nasswiesen, Saggenniede, Auwälder, Großröhrichte) / weniger Querung Landschaftsschutzgebiet weniger Querung von Überschwemmungsgebieten	2 -2 2 1	Bezugsvariante 720 m² Bezugsvariante Bezugsvariante	0 0 0	mehr Flächenverbrauch (Erholungsflächen) 840 m² mehr Zerschneidung schwer wiederherstellbarer §30-Biotope (Park/Grünanlagen mit altem Baumbestand, Seggen- und binsenreiche Nasswiesen, Sümpfe) mehr Querung naturnahe Fließgewässer / mehr Querung Überschwemmungsgebiet	-1 0 -2 -2	weniger Flächenverbrauch (Erholungsflächen) 2.695 m² weniger Verlust von schwer wiederherstellbaren §30-Biotopen (Sandmagerrasen, Nasswiesen, Saggenniede, Auwälder, Großröhrichte) / weniger Querung von Landschaftsschutzgebiet weniger Querung von Überschwemmungsgebieten	2 -1 2 1	weniger Flächenverbrauch (Erholungsflächen) 2.695 m² weniger Verlust von schwer wiederherstellbaren §30-Biotopen (Sandmagerrasen, Nasswiesen, Saggenniede, Auwälder, Großröhrichte) / weniger Querung von Landschaftsschutzgebiet weniger Querung von Überschwemmungsgebieten	2 -1 2 1
			Kriterium	0	Kriterium	0	Kriterium	-1	Kriterium	0	Kriterium	1
A2	Städte-bauliche Aspekte	Erscheinungsbild Straßenraum Beeinträchtigung in den Straßenzügen: Erschlossene Entwicklungsgebiete (EG) und Sanierungsgebiete (SG) Erreichbarkeit POI	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	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 0	vergleichbar mit Var. 2.1 Wie Variante 2.1 Wie Variante 2.1 Wie Variante 2.1 - Großparkplatz - Bahnhof	0 0 0 0	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 0 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 0 1 0
			Kriterium	0	Kriterium	0	Kriterium	0	Kriterium	0	Kriterium	0
A3	Klima- und Umweltschutz	CO ₂ - Ausstoß Schadstoff-emissionen Schall/ Erschütterungen	-3.122 t/Jahr -2.865,2 kg/Jahr -54,9 kg/Jahr mehr Querungen kritisch vorbelasteter Bereiche (Dechsendorfer Str.)	0 0 -1	-3.113 t/Jahr -2.943,4 kg/Jahr -56,4 kg/Jahr Bezugsvariante	0 0 0	-3.659 t/Jahr -3.374,8 kg/Jahr -64,7 kg/Jahr weniger kritisch vorbelastete Bereiche (Pommersstraße)	1 1 1	-2.362 t/Jahr -2.350,8 kg/Jahr -45,0 kg/Jahr Querung kritisch vorbelastete Bereiche (Paul-Gossen-Str./Auß. Brucker Str.) und Neubeintragung bisher unbeeinträchtigter Gebiete	-1 -1 -1	-2.776 t/Jahr -2.753,4 kg/Jahr -52,8 kg/Jahr Querung kritisch vorbelastete Bereiche und Neubeintragung bisher unbeeinträchtigter Gebiete	-1 -1 -1
			Kriterium	0	Kriterium	0	Kriterium	1	Kriterium	-1	Kriterium	-1
Summe Zielgruppe Allgemeinheit			0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0				
Rangfolge Zielgruppe Allgemeinheit			Rang 1	Rang 2	Rang 2	Rang 2	Rang 2	Rang 2				
Summe Kriterium			-2,4	0,0	0,0	1,9	-1,8	-3,0				
Rangfolge Kriterium ohne Var. 1.1 und 1.3			Rang 4	Rang 2	Rang 2	Rang 1	Rang 3	Rang 5				