

Bezeichnung der Variante

Karte mit Trassenlinie

VARIANTE 1-7-444 MODIFIZIERT „LOHHOF“

Westlich am Baugebiet Herzo-Base v
Hans-Ort-Ring in einer Einbau
Ennodia-Wegs auf die Erlanger Stra
Rathgeberstraße nach Süden entlang
nach Westen.

Beschreibung

Übersichtskarte

Ergebnis: -2

Ergebnis
Summe der Bewertung der Kriterien

Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Bewertung	Kriterium	Dokumentation	Bewertung
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeit	ähnlich		ähnlich	
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Ums	ähnlich		ähnlich	
Fahrgast	Erschließung	Einwohner	geringere Einwohnerdichte		geringere Einwohnerdichte	
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebslei	größere Streckenlänge		größere Streckenlänge	
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbe				
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskost				
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung	ähnlich		ähnlich	
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung				
Betrieb						
Kommune						
Kommune		niger Bahnkörper				
Kommune						
Kommune						
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Supereffekte Busverkehr				
Kommune	Konfliktpunkte					
Kommune	Konfliktpunkte					
Kommune	Konfliktpunkte					
Allgemeinheit	Streckensensitivität					
Allgemeinheit	Streckensensitivität					
Allgemeinheit	Streckensensitivität					
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingr				
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild				
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwick				
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Sch				
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß				
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen				
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen				

Zielgruppe

Kriterien

Unterkriterien

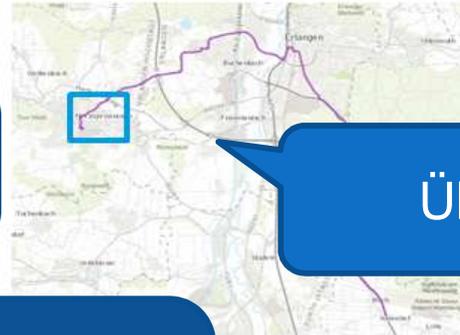
Bewertung des
Unterkriteriums

	schlechter
	neutral
	besser

als
Vorschlagstrasse

Erläuterung

Mittelwert der Einzelbe-
wertungen der Unterkriterien



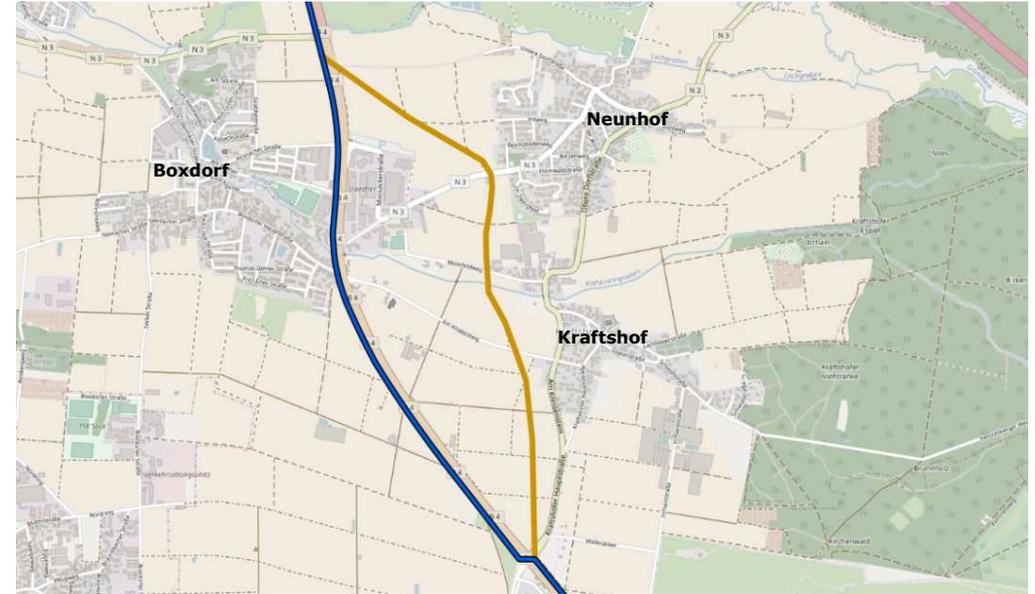
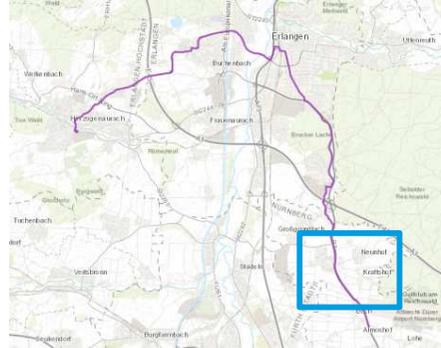


VARIANTE 1-1-6

Eine Führung entlang von Kraftshof und Neunhof würde mehr Menschen direkt anbinden als die geplante Führung an Boxdorf vorbei und wäre nicht länger als diese.

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.

Ergebnis: -4



Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			nach Abschätzung über die Einwohnerdichte sind hier weniger Bewohner erreichbar
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			Streckenführung ist kurviger als die Führung an der B4
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			ca. 300m länger
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			zusätzlich Ochsengraben
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			Zufahrten zu landwirtschaftlichen Flächen
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			Brunngraben / Kothbrunngraben, LSG
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			Weitere Querung der Gräben statt Bündelung
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			Zerschneidung von Landschaftsteilen
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			

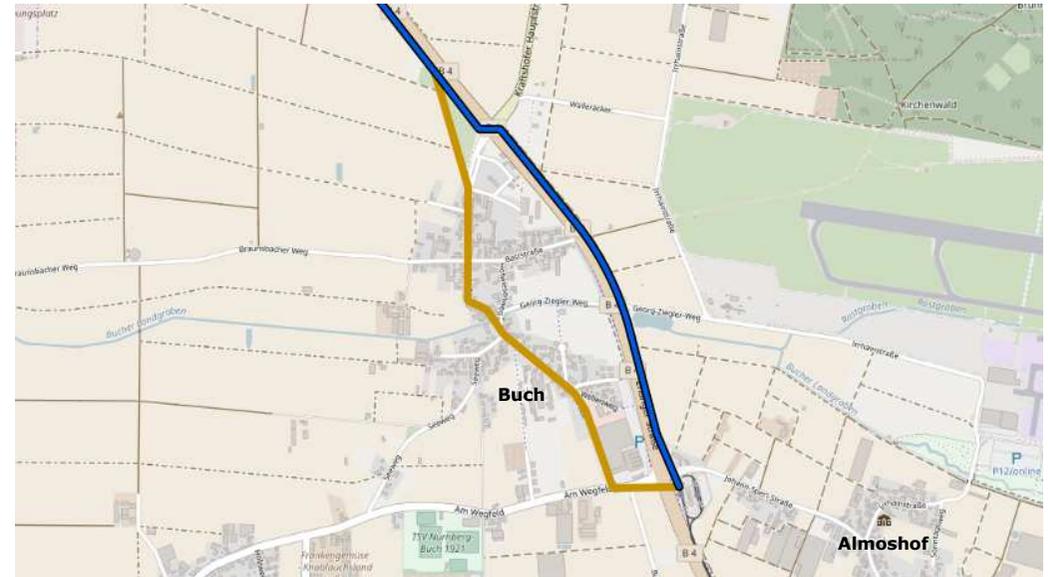
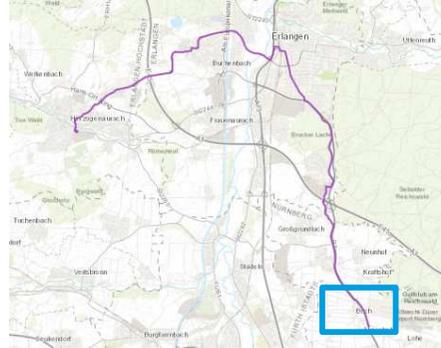


VARIANTE 1-1-119

Schon der Karlsruher Verkehrs-Professor Dieter Ludwig vertrat die Meinung, dass ie Bahn zu den Leuten fahren sollte. Deshalb Streckenführung durch Buch, Boxdorf und Groß-gründlach anstatt vorbei.

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.

Ergebnis: -5



Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			Enge Kurven im Bereich der Ortschaft, ca. 13 Einmündungen
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			ca. 200m länger
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			Einfahrten zu Grundstücken
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			Straßenflächen bereits vorhanden
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			

	Schlechter
	Neutral
	Besser

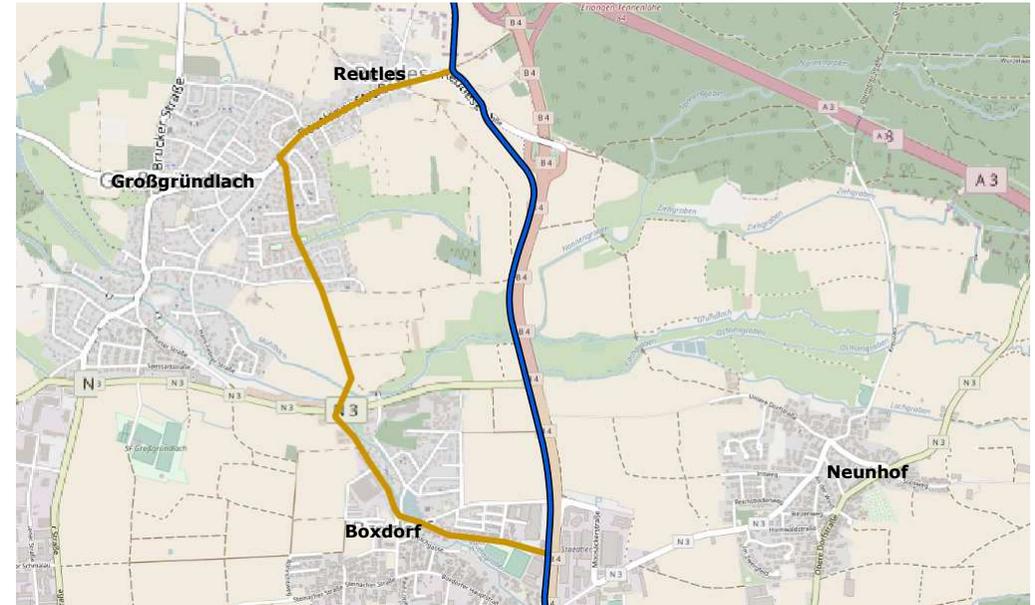


VARIANTE 1-1-120

Schon der Karlsruher Verkehrs-Professor Dieter Ludwig vertrat die Meinung, dass ie Bahn zu den Leuten fahren sollte. Deshalb Streckenführung durch Buch, Boxdorf und Groß-gründlach anstatt vorbei.

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.

Ergebnis: -5



Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			enge Kurven in den Ortsbereichen, ca. 25 Enmündungen
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			ca. 400 m länger
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			Brücke / Durchlass Gründlach, Mühlbach und Schlottareuthgraben
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			weite Strecken in der Ortschaft, sehr störungsanfällig
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			Einfahrten
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			Landschaftsschutzgebiet
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			Querung Mühlbach und Schlottareuthgraben
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			Verbesserungen nicht möglich
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			Anzahl der POI's gleich
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			Erschütterungen in Nebenstraßen

	Schlechter
	Neutral
	Besser



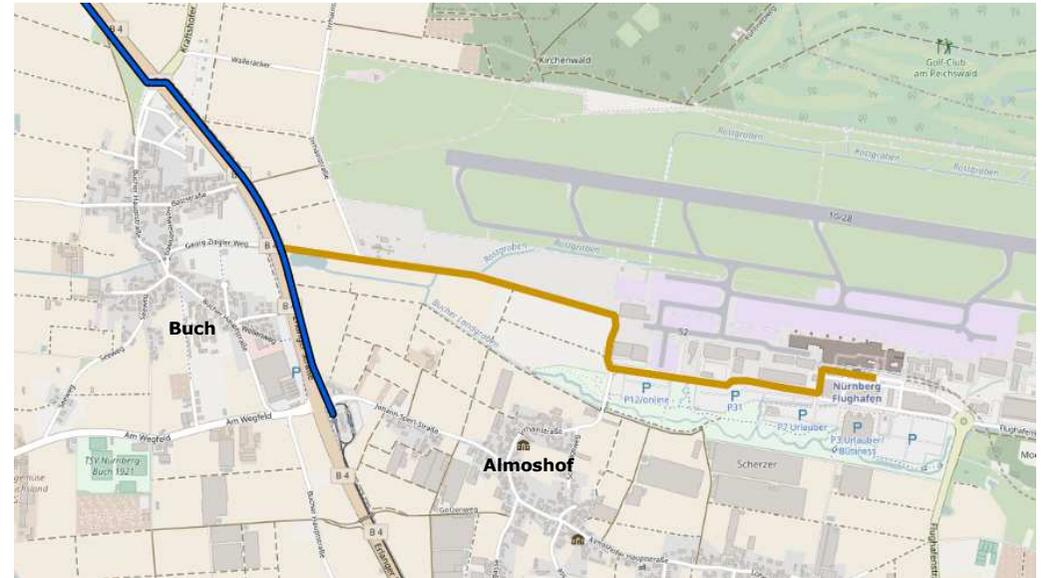
VARIANTE 1-1-209

Mit einem gemeinsam genutzten Terminal (U2-StUB) könnte sich Nbg zudem technisch profilieren. Nicht einfach (Stromsysteme, Tunnelquerschnitt) aber mit Phantasie und gutem Willen machbar. Ich erwarte auch einen Nutzen/Kosten Faktor >1. Wenn dem so ist: MACHEN!!!

Flughafenvariante

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.

Ergebnis: -5



Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung	
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung				
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege				
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB				
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung				
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf				
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV				
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			umwegig	
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			Wende	
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit				
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke				
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			vor dem Flughafen	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke				
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit				
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr				
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr				
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr				
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr				
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)				
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch				
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund				
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte				
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			Überschwemmungsgebiet	
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum				
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete				
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			Flughafen direkt erschlossen	Schlechter
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß				Neutral
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen				Besser
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen				

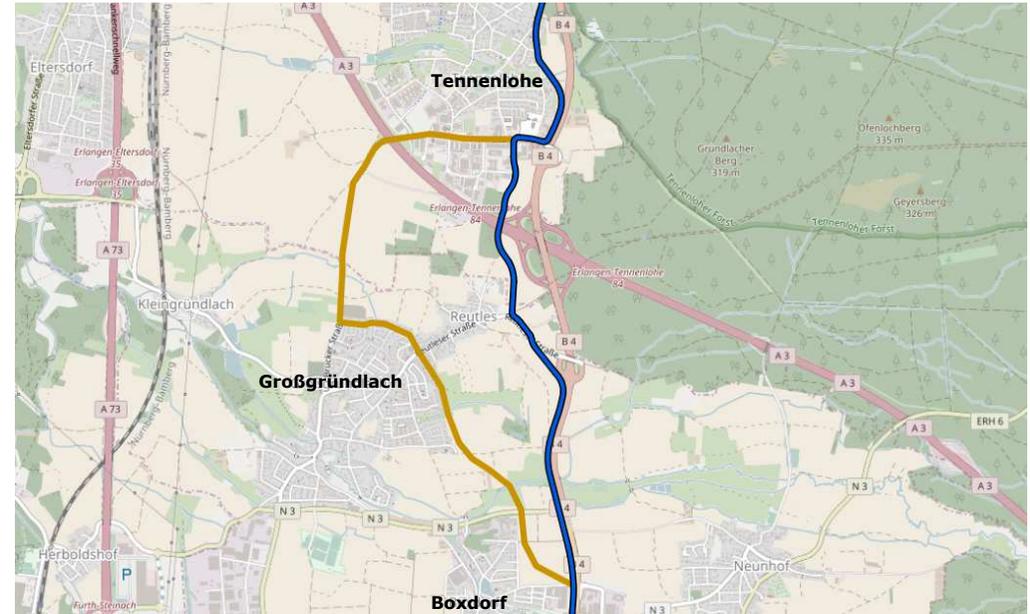
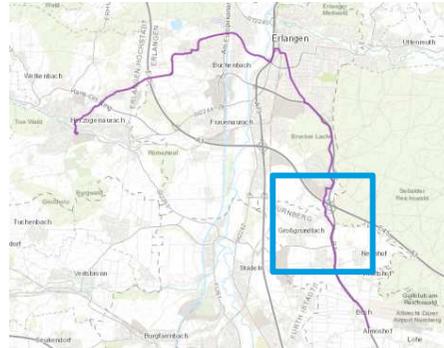


VARIANTE 1-1-241

Aus N kommend Reutles und Großgründlach anbinden, dann über die "Gründlacher Brücke" A 3 queren und das gesamte Gewerbegebiet am Wetterkreuz erschließen. Weiterführung in Richtung ER über die bisherige Trasse entlang der B4, Tennenlohe Zentrum im Bereich Sabastianstraße/Kirche oder Sportplatz anbinden.

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.

Ergebnis: -4



Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			Kurvigkeit insbesondere in der Ortschaft, 11 Einmündungen
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			ca. 1850m länger
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			Brücke / Durchlass Mühlgraben, Schlottareuthgraben
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			Einfahrten
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			Landschaftsschutzgebiet Mühlbach
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			Überschwemmungsgebiet Mühlbach
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			Gewerbegebiet Weichselgarten
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			



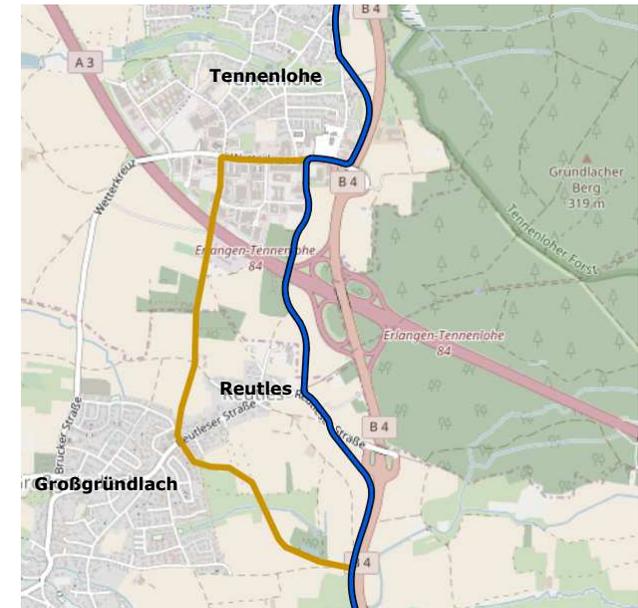
VARIANTE 1-1-443

ein kleiner Umweg mit großem Nutzen: In Tennenlohe nach Westen Wetterkreuz folgen und Gewerbegebiet/Fraunhofer/Uni erschliessen, über die Autobahn, dann über die Felder und GGL über Wertheimerstr. / Gemündener Weg kreuzen, über die Felder zur B4. Das bindet den Ortskern Ggl gut an und macht nur ca. 2km und vielleicht eine Haltestelle Umweg.

Ergebnis: -3



Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelantrags von 2012 verglichen.



Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			Kurvigkeit insbesondere in der Ortschaft,
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			4 Einmündungen
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			ca. 1200m länger
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			Brücke / Durchlass Gründlach, Mühlgraben, Schlottareuthgraben
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			Direktere Busverbindung Tennenlohe - Reutles/Großgrundlach (B4 wird nicht benötigt)
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			Einfahrten Durchfahrt Gewerbegebiet Weichselgarten (Rampen zur A3)
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			Landschaftsschutzgebiet Mühlbach
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			Überschwemmungsgebiet Mühlbach
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			

	Schlechter
	Neutral
	Besser

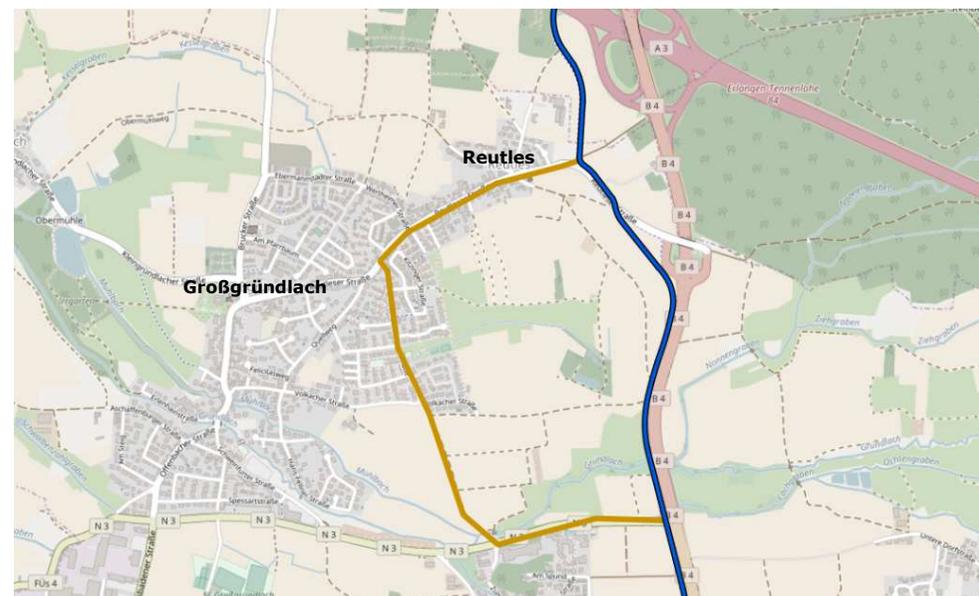


VARIANTE 1-1-471

Stadt wie die Busse bisher sollte die StUB nicht an allen Stadtteilen zwischen Nürnberg und Erlangen vorbeifahren, sondern diese anbinden. Daher wäre eine Führung durch die Veitshöchheimer Straße und Reutleser Straße zur Anbindung von Großgründlach und Reutles von Vorteil.

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.

Ergebnis: -4



Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			Kurvigkeit insbesondere in der Ortschaft, ca. 20 Einmündungen
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			länger
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			Brücke / Durchlass Mühlgraben, Schlottareuthgraben
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			Einfahrten
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			sehr viele landwirtschaftliche Flächen zusätzlich betroffen
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			Biotop am Lindenpark
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			Überschwemmungsgebiet Mühlbach
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			Immissionen in Nebenstraßen

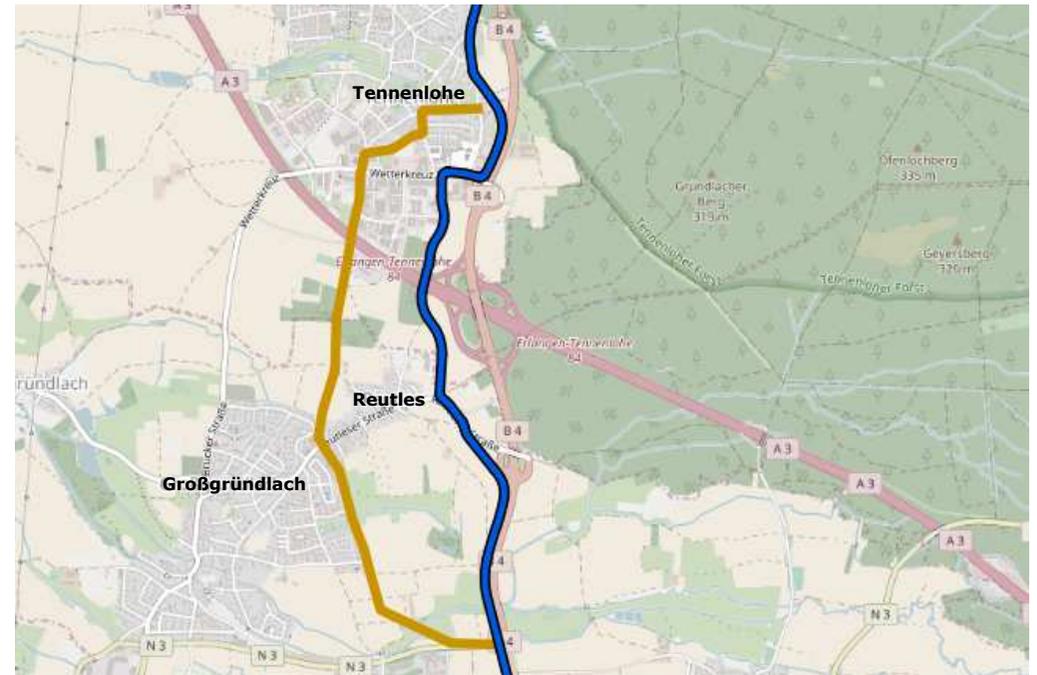


VARIANTE 2-1-13

Vorschlag für eine alternative Streckenführung im Bereich Tennenlohe / Grossgrundlach

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.

Ergebnis: -2



Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung		
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			längere Reisezeit Durchfahrer		
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			zusätzliche direkte Anbindungen		
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			Erschließung Großgrundlach und Gewerbe Tennenlohe besser		
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung					
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf					
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV					
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung					
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			Kurvigkeit insbesondere in der Ortschaft,		
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			4 Einmündungen		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			längere Strecke		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper					
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			Brücke / Durchlass Mühlgraben, Schlottareuthgraben und A3		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit					
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr					
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			Bus 295 Tennenlohe Ersatz		
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			Verlagerung der Konflikte; Entschärfung Wetterkreuz		
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			vergleichbar		
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			Einfahrten		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			neue Trasse		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			sehr viele landwirtschaftliche Flächen zusätzlich betroffen		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			Landschaftsschutzgebiet Mühlbach, Biotopie grenzen an		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			Überschwemmungsgebiet Mühlbach / Hutgraben ... ohne Bündelung		
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			Eingriff in enge Straßenräume		
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			neutral		Schlechter
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			Gewerbe Tennenlohe, Fraunhofer		Neutral
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß					
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen					
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			neutral		Besser

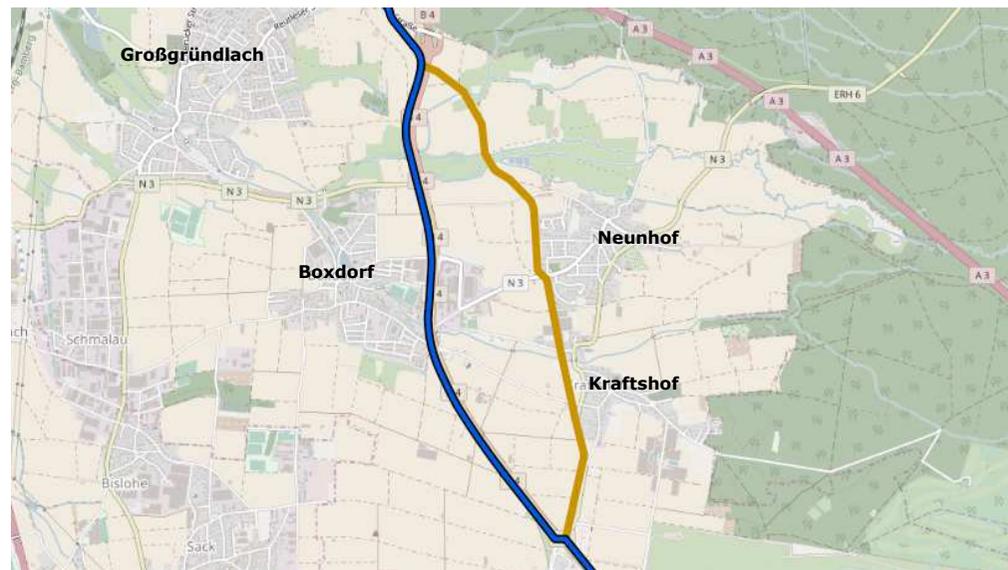


VARIANTE 3-1-8

Eine Führung entlang von Kraftshof und Neunhof würde mehr Menschen direkt anbinden als die geplante Führung an Boxdorf vorbei und wäre nicht länger als diese.

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelantrags von 2012 verglichen.

Ergebnis: -6



Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			nach Abschätzung über die Einwohnerdichte sind hier weniger Bewohner erreichbar
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			Streckenführung ist kurviger als die Führung an der B4
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			16 Einmündungen
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			ca. 390m länger
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			Brücken / Durchlässe Ochsengraben, Gründlach und Nonnenbach
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			Zufahrten zu landwirtschaftlichen Flächen
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			viel zusätzliche landwirtschaftliche Fläche betroffen
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			Landschaftsschutzgebiet Gründlach, Biotope Ochsengraben, Gründlach und Nonnenbach
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			Brunnen / Kothbrunnen Überschwemmungsgebiet
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			Zerschneidung von Landschaftsteilen
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			Schlechter
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			Neutral
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			Besser

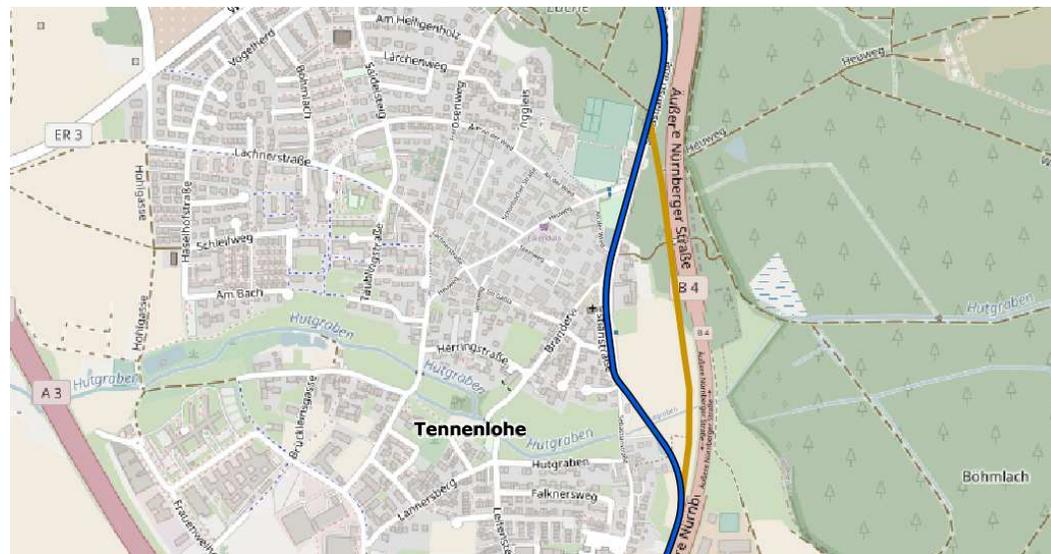
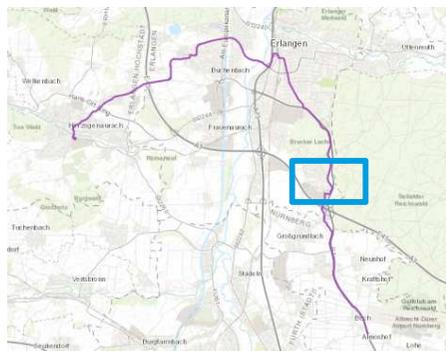


VARIANTE 1-2-47

Strecke erst auf Höhe des Heuwegs von B4 zu Sebastianstraße zurück führen. Dadurch können im Bereich der Feuerwache Trassenkonflikte mit einem möglichen Radschnellweg vermieden werden, der laut Studie über den Brandnerweg geführt werden soll. Eine Haltestelle im Bereich Heuweg scheint außerdem einen etwas größeren Einzugsbereich abzudecken als eine Haltestelle im Bereich Goldener Schwan/Ev. Kirche.

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.

Ergebnis: +1



Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung		
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			schneller wg. Konfliktarmut, gestreckter		
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			kein Unterschied		
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			weiter von Besiedelung entfernt		
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			etwas kürzer		
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf					
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV					
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			gestreckter		
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			keine Änderung		
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			bleibt gleich		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			etwas kürzer, keine Querung		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			bleibt gleich		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			bleibt gleich		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit					
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr					
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			keine Änderung		
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			keine Querung		
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			keine Querung, größere Entfernung		
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			keine Zufahrten, SV Tennenlohe frei		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			nicht durch Veränderungen im bestehenden Straßenraum machbar		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund					
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			durchquert diverse Biotope		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			nicht betroffen		
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			Sebastianstraße auf voller Breite Bestandserhaltung		
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			kein Unterschied		Schlechter
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			kein Unterschied		Neutral
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß					Besser
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen					
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			kein nennenswerter Unterschied		

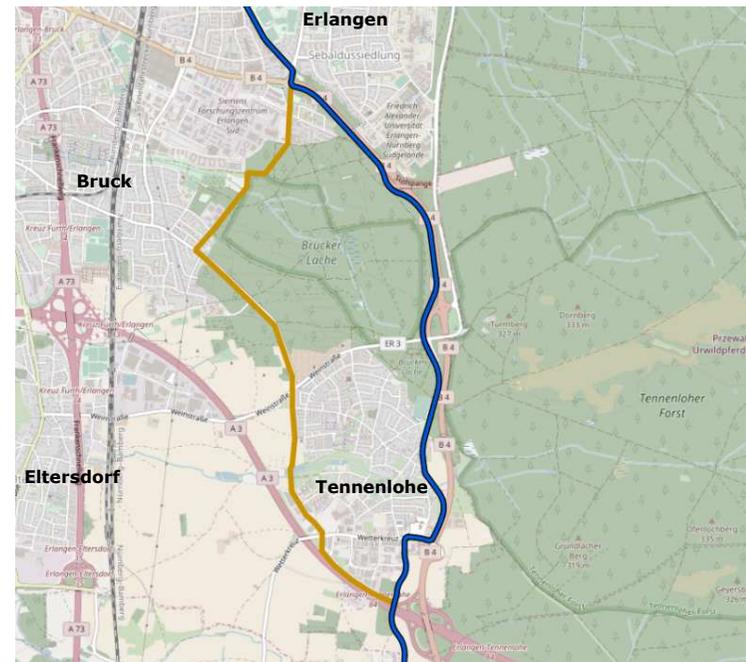


VARIANTE 1-2-322A

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.

südl. A3 wie im Plan. Dann ab Reutleser Weg auf der Tennenloher Seite entlang A3, Wetterkreuz unterqueren. Ein Stück westl. der Hohlgasse und der Bebauung entlang führen, neben der Äuß. Tennenloher Str. bis Bebauung. Östl. Lillienthalstr. zur Hammerbacherstr., im Zuge der Gebbertstr bis Brache s.dl. Museumswinkel. Dort Endschleife mit guten Verbindungen zum Busnetz.
Für Herzogenaurach Ausbau der alten Bahnlinie, Verlängerung nach Emskirchen. Von Bruck aus Gleise bis Hbf ER, alte Bahnsteige 5 & 6 nutzen.

Abschnitt: Tennenlohe - Kreuzung B4 / Nürnberger Straße



Ergebnis: -2

Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation	Bewertung
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			keine Änderung	
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			keine Änderung	
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			keine Änderung	
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			längere Trasse	
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			Bewertung erst in Stufe 2	
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			Bewertung erst in Stufe 2	
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			keine Änderung	
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			Kurve nach Autobahnquerung	
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			keine Änderung	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			längere Trasse	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			längere Trasse	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			Querung Autobahnzubringer	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			Bewertung erst in Stufe 2	
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			Bewertung erst in Stufe 2	
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			keine Änderung	
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			keine Änderung	
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			keine Änderung	
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			keine Änderung	
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			Waldgebiet südlich Siemensgelände	
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			Bewertung erst in Stufe 2	
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			Brucker Lache	
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			Brucker Lache	
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			keine Änderung	
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			Siemensgelände	
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			Siemensgelände	Schlechter
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			keine Änderung	Neutral
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			keine Änderung	
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			vergleichbar	Besser

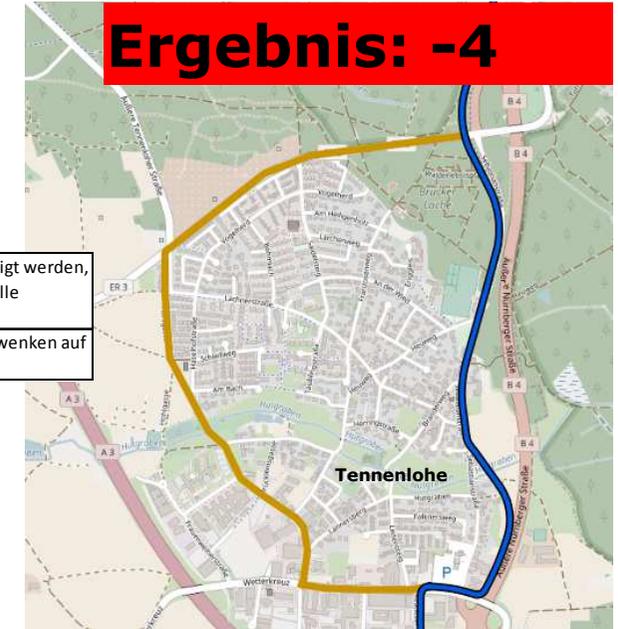


VARIANTE 1-2-826

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.

Ergebnis: -4

<p>Straßenbahn hier nach Links ins Gewerbegebiet abbiegen lassen. Dadurch weniger Kontakt mit Schwerlastverkehr (überhöhte Ladung). Weiterer Vorteil: Busse 20/295 erschließen Tennenlohe-Ost mit weniger Parallelfahrten zur Tram. Da wenig Platz bei der Einmündung evtl. nur eingeleigte Kurven-Ausführung.</p>	<p>Hier wäre für die Westumfahrung von Tennenlohe die Überquerung des Hutgrabens mittels eines Brückenbauwerks herzustellen.</p>	<p>Bei der Westumfahrung können die Busse beschleunigt werden, da alle durch den Sidelsteig fahren und die Haltestelle Haselhofstraße nicht mehr bedient wird.</p>
<p>Hier könnte man für die Westumfahrung eine Haltestelle Tennenlohe-Süd errichten. Mögliche Anschluss-Busse könnten Richtung Gewerbegebiet Süd und Großgründlach Brucker Straße angebunden werden.</p>	<p>Hier könnte man bei der Westumfahrung eine Haltestelle "Schleifweg" einrichten.</p>	<p>Hier könnte man bei der Westumfahrung das Verschwenken auf die Vorschlagstrasse umsetzen.</p>
<p>Hier könnte man für die Westumfahrung eine Haltestelle Tennenlohe-Nord errichten. Mögliche Anschluss-Busse könnten Richtung Gewerbegebiet Süd und Großgründlach Brucker Straße angebunden werden.</p>	<p>Bei der Westumfahrung könnte hier eine Haltestelle "Tennenlohe-West" entstehen, mit Anschlüssen an Busse Richtung Eltersdorf Bahnhof und Bruck (290). Dadurch wäre Wohngebiet Tennenlohe Nordwest direkt an die Tram angebunden.</p>	
<p>Hier könnte man die Tram nach Norden abbiegen lassen. (Westumfahrung)</p>	<p>Bei der Westumfahrung könnte hier eine Haltestelle "Tennenlohe-Nord" entstehen.</p>	
<p>Hier könnte man eine Haltestelle "Frauenhofer IIS" einrichten. (Westumfahrung)</p>	<p>Mit Umsteigemöglichkeiten zu Bussen Richtung Eltersdorf, Bruck (290) und Technischer Fakultät (295) an der bestehenden Haltestelle Vogelherd.</p>	



Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			erheblich länger
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			bessere Erschließung, insbs. Tennenlohe West
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			bessere Erschließung
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			erheblich länger
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			Umweg
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			Anzahl enger Kurven gleich
Betrieb	Streckenqualität	Störunganfälligkeit			weniger
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			erheblich länger
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			sehr viel mehr straßenbündiger Bahnkörper
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			Anzahl gleich
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			Synergie mit 290/295, aber nicht mit 20/30
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			viel in engen Straßen
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			viel in engen Straßen
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			kein Unterschied
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			unmerklicher Unterschied
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			sehr ähnlich
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			Querung Hutgraben ähnlich
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			Beeinträchtigt Straßen
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			weiterhin keine
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			bessere Anbindung Gewerbe Tennenlohe
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			führt durch verkehrsarme Straßen

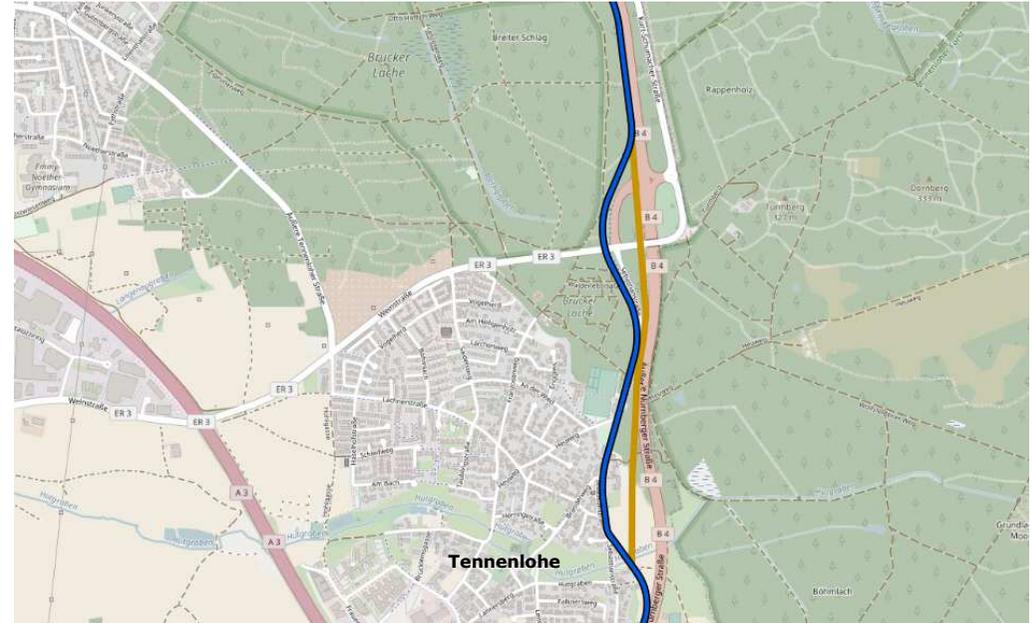
	Schlechter
	Neutral
	Besser



VARIANTE 2-2-10

Bündelung Trasse Tennenlohe mit B4

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.



Ergebnis: +1

Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung	
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			keine Änderung	
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			keine Änderung	
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			geringere Einwohner	
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			kürzere Trasse	
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			Bewertung erst in Stufe 2	
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			Bewertung erst in Stufe 2	
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			geringere Kurvigkeit der Trasse	
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			keine Änderung	
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			Trasse nicht durch Ortschaften	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			Trasse entlang/auf B4	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			keine Änderung	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			Trasse entlang/auf B4	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			Bewertung erst in Stufe 2	
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			Trasse nicht durch Ortschaften	
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			keine Änderung	
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			Trasse nicht durch Ortschaften	
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			Trasse nicht durch Ortschaften	
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			Trasse nicht durch Ortschaften	
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			Trasse auf Grünflächen	
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			Trasse auf Grünflächen	
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			Trasse auf Grünflächen	
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			keine Änderung	
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			keine Änderung	
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			keine Änderung	
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			keine Änderung	Schlechter
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			keine Änderung	Neutral
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			keine Änderung	Besser
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			Trasse nicht durch Ortschaften	

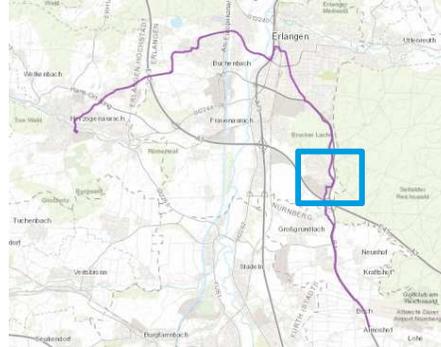


VARIANTE 2-2-14

Nutzung Wetterkreuzbrücke

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.

Ergebnis: -4



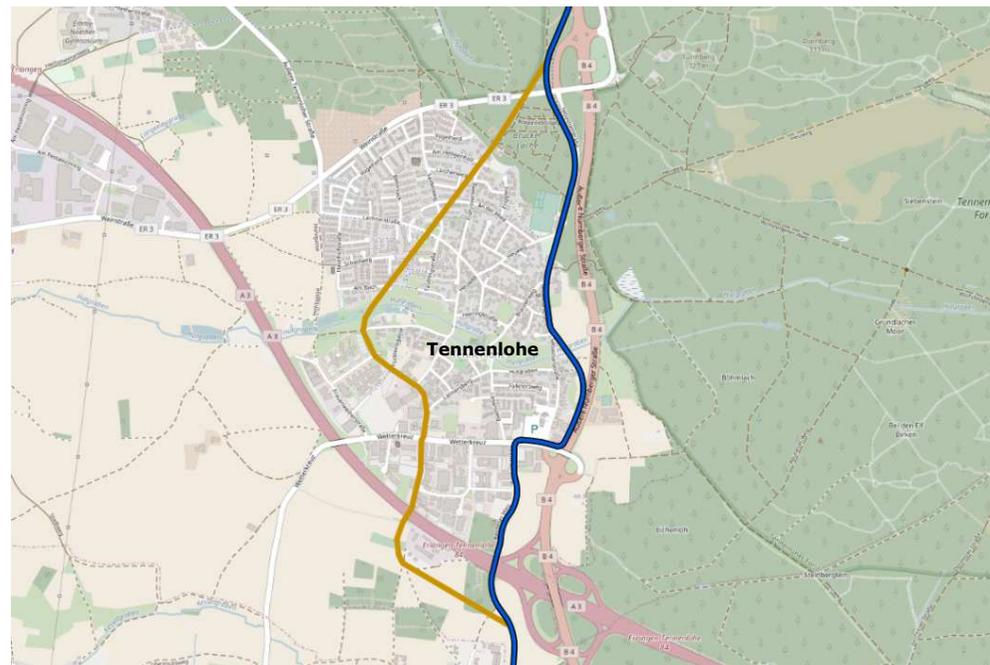
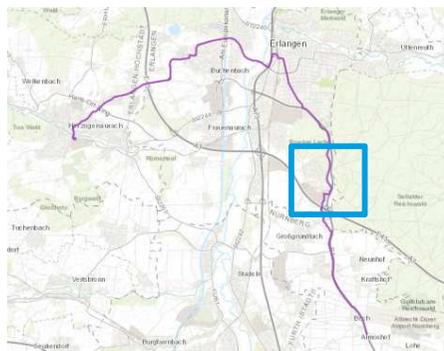
Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			längere Trasse
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			keine Änderung
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			keine Änderung
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			längere Trasse
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			Stufe 2
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			Stufe 2
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			längere Trasse
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			keine Änderung
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			Trasse auf untergeordnete Straßen
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			längere Trasse
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			längere Trasse
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			keine Änderung
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			Stufe 2
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			keine Änderung
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			keine Änderung
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			keine Änderung
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			keine Änderung
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			keine Änderung
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			Trasse auf Grünflächen
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			Trasse auf Grünflächen
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			keine Änderung
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			keine Änderung
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			keine Änderung
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			Gewerbegebiet Nördlich Autobahnkreuz
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			keine Änderung
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			keine Änderung
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			keine Änderung
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			keine Änderung



VARIANTE 3-2-5

Untertunnelung Tennenlohe

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.



Ergebnis: -5

Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung		
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			längere Trasse		
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			keine Änderung		
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			höhere Anzahl Einwohner Einzugsbereich		
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			längere Trasse		
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			Bewertung erst in Stufe 2		
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			Bewertung erst in Stufe 2		
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			höhere Kurvigkeit der Trasse		
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			höhere Anzahl enger Kurven		
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			Trasse durch Ortschaften		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			längere Trasse		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			längere Trasse		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			A3 Querung		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			Bewertung erst in Stufe 2		
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			Trasse durch Ortschaften		
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			keine Änderung		
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			Trasse durch Wohngebiete		
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			Trasse durch Wohngebiete		
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			Trasse durch Wohngebiete		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			keine Änderung		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			keine Änderung		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			keine Änderung		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			keine Änderung		
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			Trasse durch Wohngebiete		
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			Trasse durch Wohngebiete		
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			keine Änderung		Schlechter
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			keine Änderung		
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			keine Änderung		Neutral
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			Trasse durch Wohngebiete		Besser

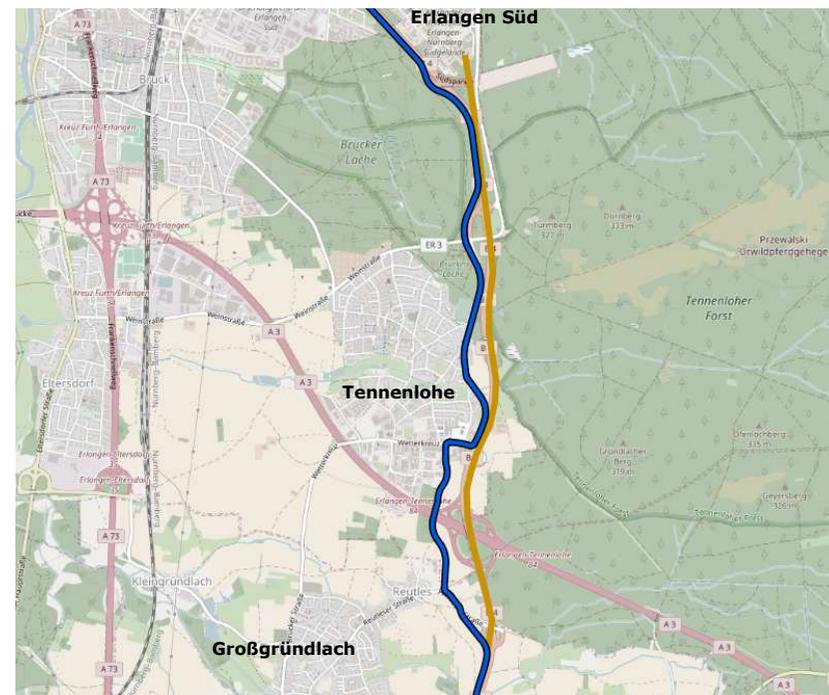


VARIANTE 3-2-6

Bündelung B4 auch an Stadtgrenze

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelantrags von 2012 verglichen.

Ergebnis: 0



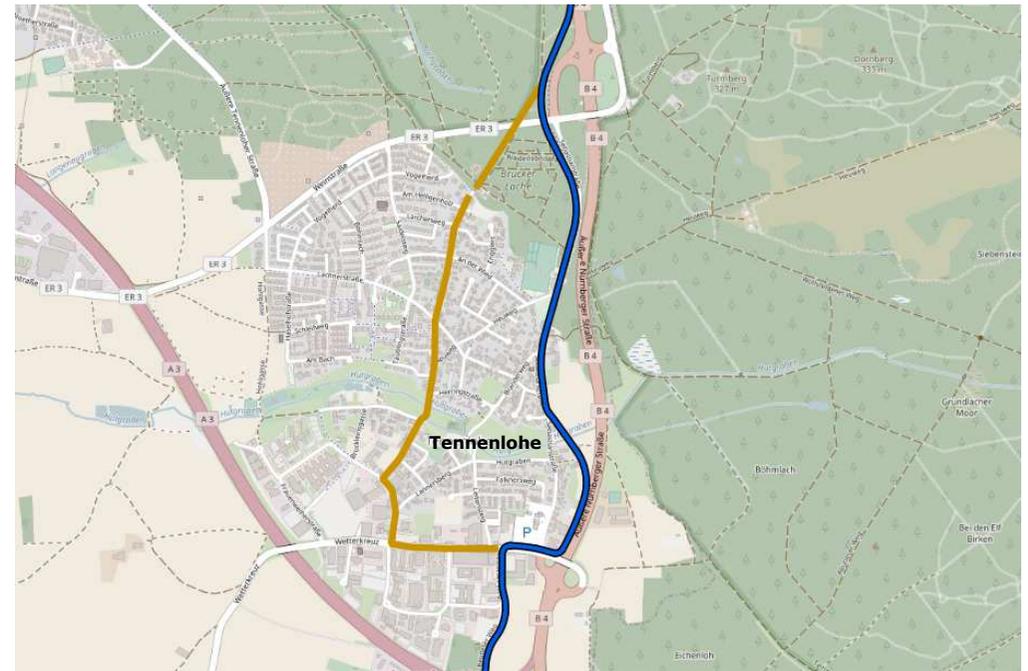
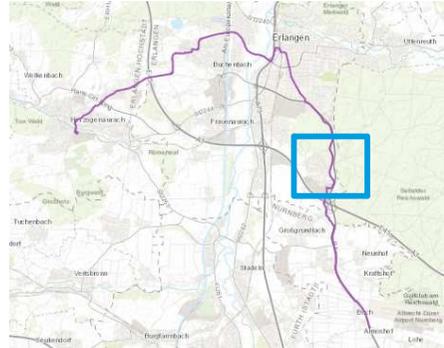
Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation	Bewertung
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			kürzere Trasse	
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			Trasse nicht durch Ortschaften	
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			Trasse nicht durch Ortschaften	
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			kürzere Trasse	
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			Bewertung erst in Stufe 2	
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			Bewertung erst in Stufe 2	
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			geringere Kurvigkeit der Trasse	
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			geringere Anzahl enger Kurven	
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			Trasse nicht durch Ortschaften	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			Trasse entlang/auf B4	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			keine Änderung	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			Trasse entlang/auf B4	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			Bewertung erst in Stufe 2	
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			Trasse nicht durch Ortschaften	
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			keine Änderung	
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			Trasse nicht durch Ortschaften	
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			Trasse nicht durch Ortschaften	
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			Trasse nicht durch Ortschaften	
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			Trasse entlang/auf B4	
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			keine Änderung	
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			keine Änderung	
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			keine Änderung	
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			Trasse entlang/auf B4	
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			Trasse entlang/auf B4	
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			Trasse nicht durch Ortschaften	Schlechter
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			Trasse nicht durch Ortschaften	
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			Trasse nicht durch Ortschaften	
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			keine Änderung	Besser



VARIANTE 3-2-7

Franzosenweg

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.



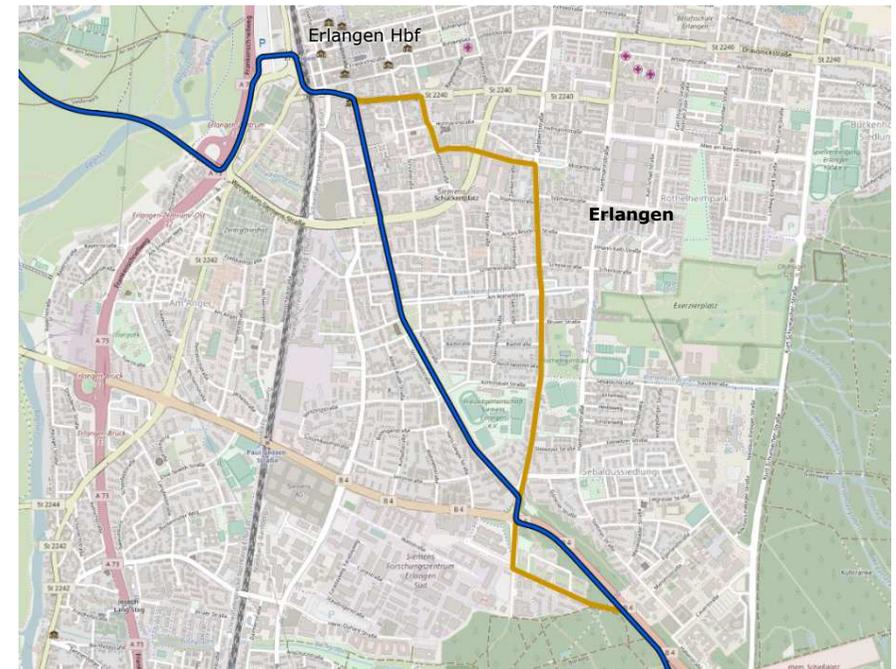
Ergebnis: -4

Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung		
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			keine Änderung		
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			keine Änderung		
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			höhere Anzahl Einwohner Einzugsbereich		
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			keine Änderung		
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			Bewertung erst in Stufe 2		
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			Bewertung erst in Stufe 2		
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			keine Änderung		
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			höhere Anzahl enger Kurven		
Betrieb	Streckenqualität	Störunganfälligkeit			Trasse durch Ortschaften		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			längere Trasse		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			weitere Strecken straßenbündig		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			keine Änderung		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			Bewertung erst in Stufe 2		
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			Trasse durch Ortschaften		
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			keine Änderung		
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			keine Änderung		
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			Trasse durch Wohngebiete		
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			Trasse durch Wohngebiete		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			Trasse auf Grünflächen		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			keine Änderung		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			Trasse auf Grünflächen		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			keine Änderung		
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			Trasse durch Wohngebiete		
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			Trasse durch Wohngebiete		
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			keine Änderung		Schlechter
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			Trasse durch Wohngebiete		
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			keine Änderung		Neutral
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			Trasse durch Wohngebiete		Besser



VARIANTE 1-3-2

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.



- Variante: Innenstadtanbindung „Neuer Entwicklungsbereich der Stadt Erlangen: SIEMENS / FAU-neu“
Linienführung: (von Süden)
- Preußensteig / Friedrich-Bauer-Str
 - Hammerbacherstr
 - Nürnberger Str.
 - Gebbertstrasse
 - Mozartstrasse
 - Sieboldstrasse
 - Langemarckplatz
 - Henkestrasse...
- Pro:
- Neuer Stadtentwicklungsbereich beim bisherigen Siemen Standort wird erschlossen
 - Siemens Healthineers erreichbar
 - Sport-Uni
 - Röthelheimbad

Ergebnis: -4

Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			Engen Kurvenfahrten, straßenbündig, niedrigere Geschwindigkeit
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			Osten besser erschlossen, Westen dafür schlechter
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			gleichbleibend
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			länger
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			Umweg
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			mehrere enge Kurven
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			nahezu durchgängig in Straße
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			länger
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			fast vollständig straßenbündiger Bahnkörper
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			gleichbleibend
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			ähnlich, nicht mit 20/30
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			vollständig in Straße
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			vollständig in Straße
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			kein besonderer Bahnkörper
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			Biotope entlang beider Straßen
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			keine
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			auch städtisch geprägte Straßen
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			Röthelheimpark wird erreicht
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			Röthelheim/Uni-Gebäude/Klinikum/Langermarckplatz/Himbeerpalast
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			beide Achsen bereits laut

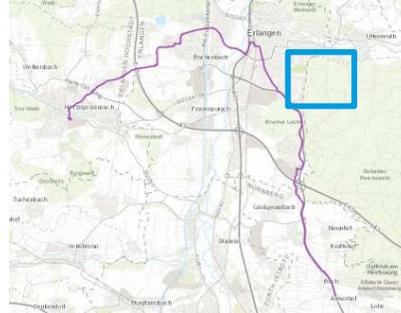


VARIANTE 1-3-3

Verlängern bis hier um Siemens anzubinden und die Kreuzung Gebbert.str./Nürn.str./B4 zu entlasten. Von hier Koldestraße entlang auf Stintzingstr. und dann der Nürnberger weiter folgen

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.

Ergebnis: -2

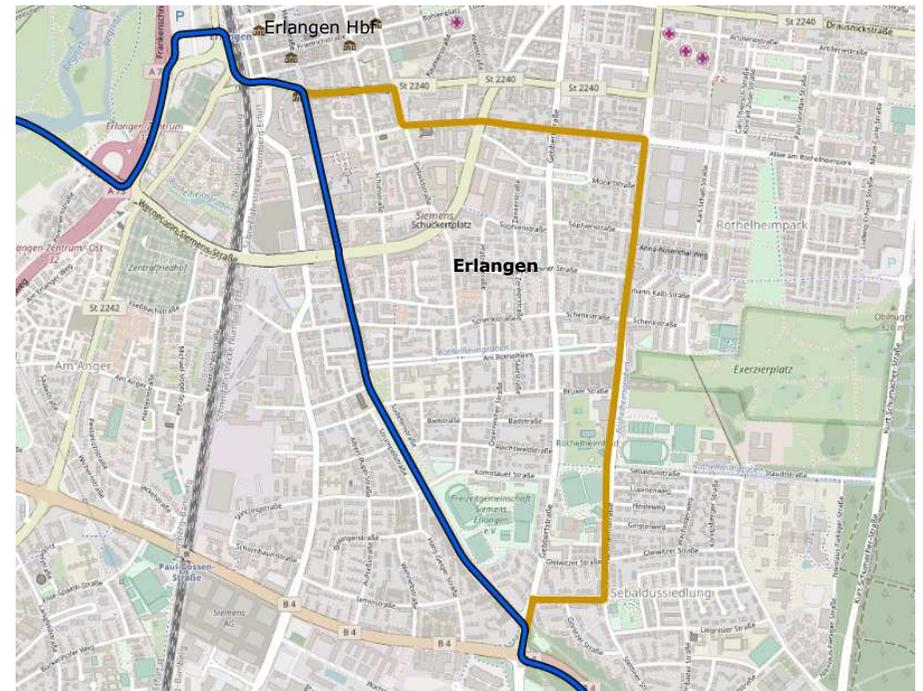
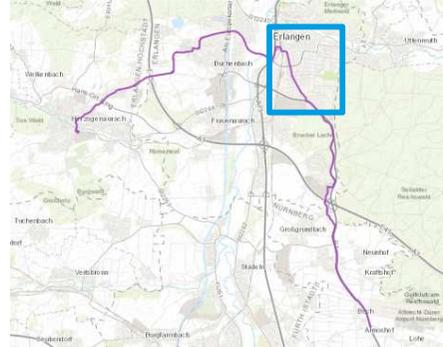


Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung	
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			länger, sehr eckig	
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			Bessere Erschließung	
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			Bessere Erschließung	
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			Wesentlich länger	
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf				
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV				
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			Umweg	
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			Sehr eckig	
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			abschnittsweise in Straße	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			länger	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			beinhaltet straßenbündigen	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			weiterhin keine	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit				
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr				
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			Umweg führt zu Bedarf an direkter Anbindung zum FAU-Südgelände	
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			führt in stark befahrenen Straßen	
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			kein Unterschied	
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)				
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			Flächen neben Paul-Gossen-Straße erforderlich	
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund				
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			keine	
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			keine	
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			auch städtisch geprägte Straßen	
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			Siemens-Campus besser	Schlechter
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			Siemens-Campus/Areva, S Paul-Gossen-Straße	
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß				Neutral
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen				Besser
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			bereits stark befahrene Straßen	



VARIANTE 1-3-5

Nicht Nürnberger, sondern Hartmannstrasse bis Hoffmann Str.
Dann durch die Hartmannstrasse bis Langemarckplatz und über
Henkestrasse zurück zur geplanten Route.
Die hier dargestellte Variante wurde mit
dem entsprechenden Abschnitt der
Trasse des Fördermittelrahmenantrags
von 2012 verglichen.



Ergebnis: -3

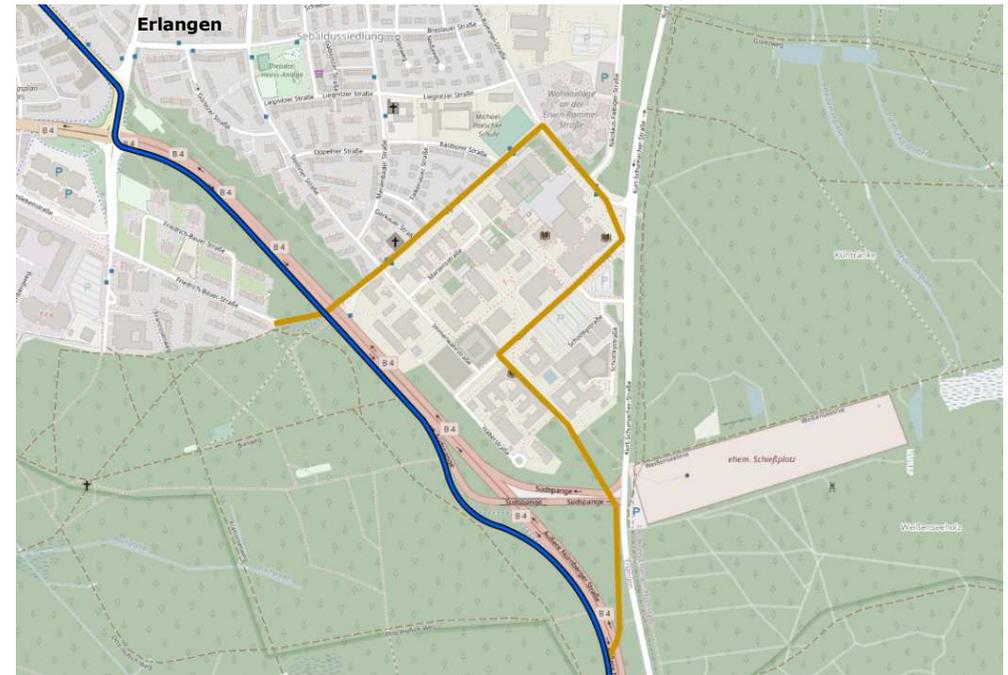
Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			sehr viel länger, in Straße, scharfe Kurven
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			bessere Erschließung
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			bessere Erschließung
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			sehr viel länger
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			großer Umweg
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			sehr eckig
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			sehr viel straßenbündig
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			sehr viel länger
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			sehr viel straßenbündig
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			gleichbleibend
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			keine Effekte für 20/30/290/295, aber für andere
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			länger straßenbündig
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			ähnliche Konfliktlage, aber auf längerer Strecke
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			Hofmannstraße eng - voraussichtlich Eingriffe erforderlich
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			ebenso beidseitige Biotope
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			keine
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			Hofmannstraße Baumerhaltung voraussichtlich nicht möglich
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			Röthelheimpark
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			z.B. Siemens Healthineers
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			bereits stark befahrene Straßen



VARIANTE 1-3-7

Die Anbindung der Uni könnte über Kurt-Schumacher-Straße --> Cauer-Str. --> Egerland-Str. --> Preußensteg --> Friedrich-Bauer-Str. erfolgen

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.



Ergebnis: -4

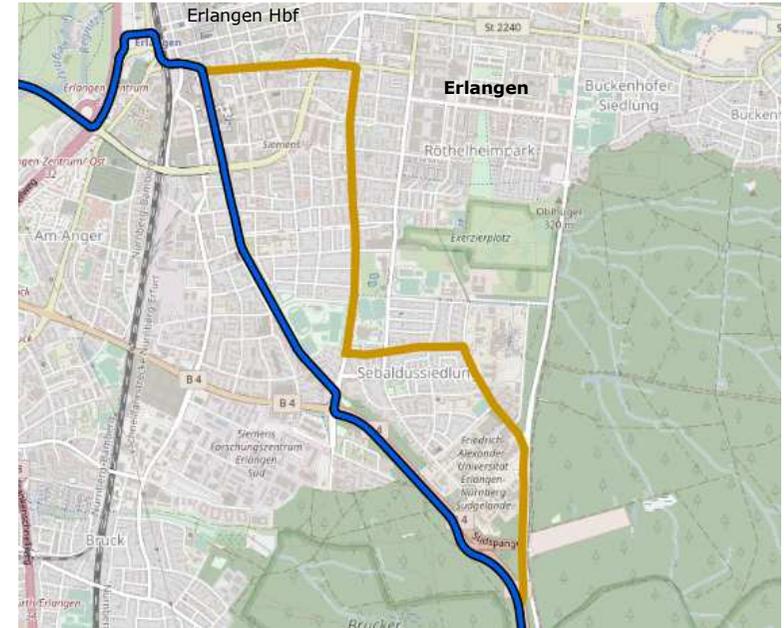
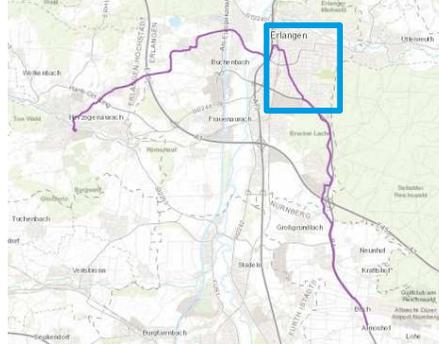
Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			länger, langsamer, eckiger
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			ähnlich
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			bessere Erschließung
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			wesentlich länger
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			Umweg
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			extrem eckig
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			teilweise in Straße
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			wesentlich länger
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			straßenbündiger Bahnkörper nötig
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			Preußensteg Neubau + Querung B4
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			keine Unterschiede
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			straßenbündiger Bahnkörper nötig
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			enge Straßenverhältnisse mit sehr vielen Fußgängern
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			Universitätsgelände
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			ähnlich
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			kein Unterschied
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			keine
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			ähnlich
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			Siemens-Campus
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			Technische und Naturwissenschaftliche Fakultäten
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			Führung im Nebenstraßennetz



VARIANTE 1-3-18

Wie wäre es mit einer Führung über Südspange/Kurt-Schumacher/Erwin-Rommel/Gleiwitzer/Gebbertstraße? Dadurch würde man das Uni-Südgelände und das Röthelheimbad mit anbinden

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelantrags von 2012 verglichen.



Ergebnis: -5

Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung		
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			länger, eckiger, straßenbündig		
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			Bessere Erschließung		
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			Bessere Erschließung		
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			länger		
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf					
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV					
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			Kurviger		
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			Eckig, scharfe Kurven		
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			Sehr viel in Straße		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			länger		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			sehr viel straßenbündiger Bahnkörper nötig		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			Querung B4		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit					
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr					
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			20/30/290/295 negativ, andere positiv		
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			Sehr viel in Straße		
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			Teilweise enge Straßenverhältnisse mit vielen querenden Fußgängern		
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			ähnlich		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			fast vollständig straßenbündig		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund					
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			ähnlich		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			keine		
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			ähnliche Konfliktlage, aber auf längerer Strecke		
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			Röthelheimpark besser aber Siemens-Campus schlechter		Schlechter
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			Südgelände besser, Siemens Campus fehlt		Neutral
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß					
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen					
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			teilweise schwach befahrene Straßen betroffen		Besser

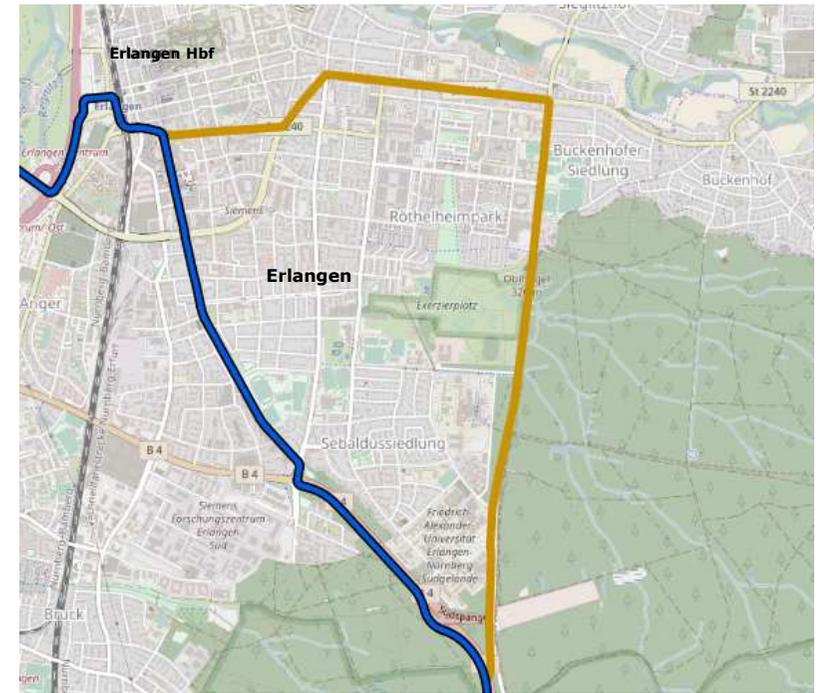
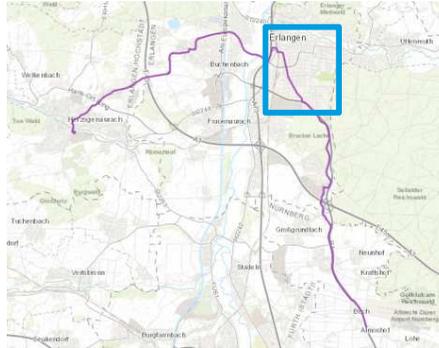


VARIANTE 1-3-21

Von der B4 über die Kurt-Schumm, bis zur Markus-Kirche und von dort über Luipoldstr. und Zollhaus weiter Richtung Arcaden

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.

Ergebnis: -9

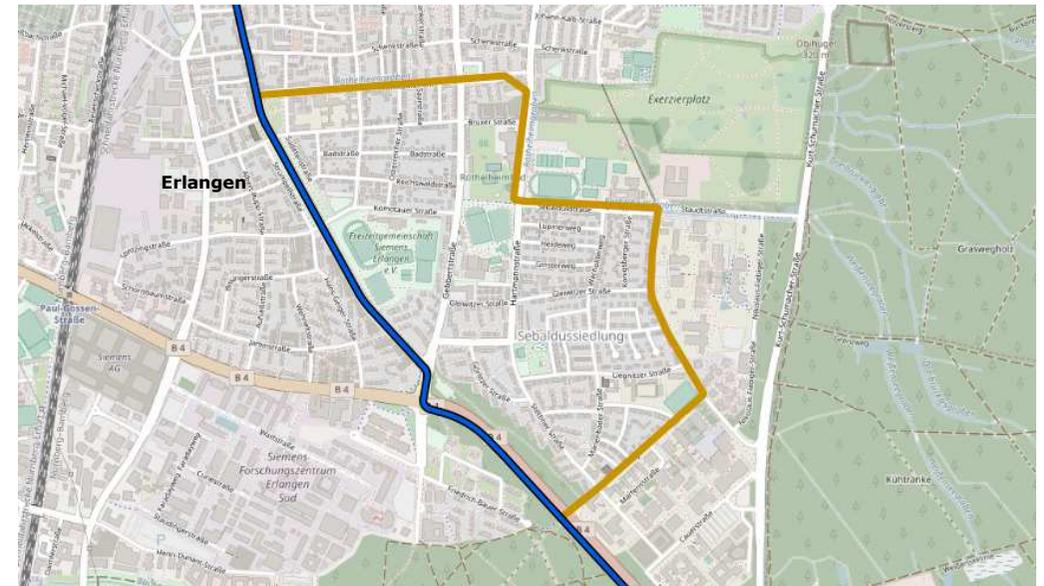
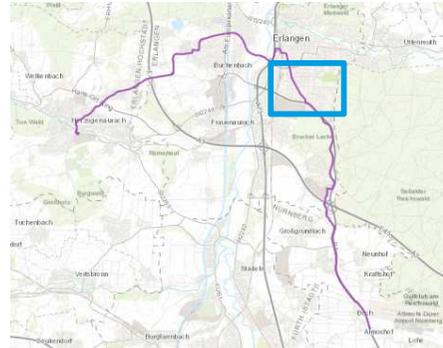


Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			extrem viel länger
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			schlechte Erschließung
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			schlechte Erschließung, viel Wald
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			extrem viel länger
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			extremer Umweg
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			ähnlich
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			viel länger straßenbündig
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			extrem viel länger
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			viel länger straßenbündig
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			Querung B4
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			durch Umweg geringe Synergieeffekte
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			viel länger straßenbündig
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			viel länger straßenbündig
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			ähnlich
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			besondere Bahnkörper etwa gleich lang
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			Bannwald entlang Kurt-Schumacher-Straße
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			keine
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			ähnlich
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			kein Siemens-Campus, aber Röthelheimpark
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			Siemens Campus fehlt
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			bereits stark befahrene Straßen



VARIANTE 1-3-39

auch zur NatFak, dann entlang des Röthelheimbaches Richtung Nürnberger Straße.



Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.

Ergebnis: -9

Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			länger, eckiger, geringere Geschwindigkeit möglich
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			Richtung Südkreuzung
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			andere Schwerpunkte
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			länger
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			sehr kurviger Umweg
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			mehrere scharfe Ecken
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			weniger
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			länger
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			teilweise straßenbündig
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			Querung B4
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			Gut im osten durch TechFak/NatFak, schlecht im Westen bzgl. 20/30/290/295
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			teilweise straßenbündig
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			enge Straßen, im Bereich TechFak/NatFak starker Fahrrad-Fußverkehr
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			ähnlich
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			im Verkehrsraum
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			entlang Am Röthelheim
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			Röthelheimgraben
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			ähnliche Konfliktlage, aber auf längerer Strecke
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			kein Siemens-Campus
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			andere Schwerpunkte aber ähnliche Anzahl
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			einige bisher relativ ruhige Straßen betroffen

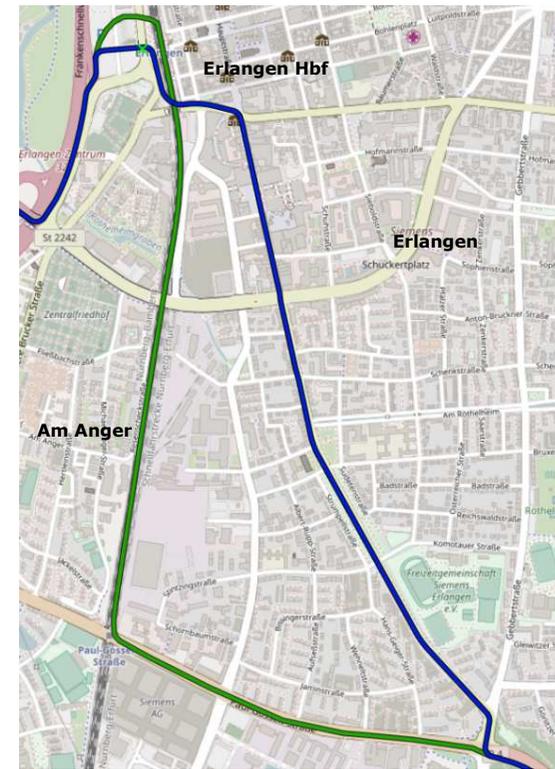
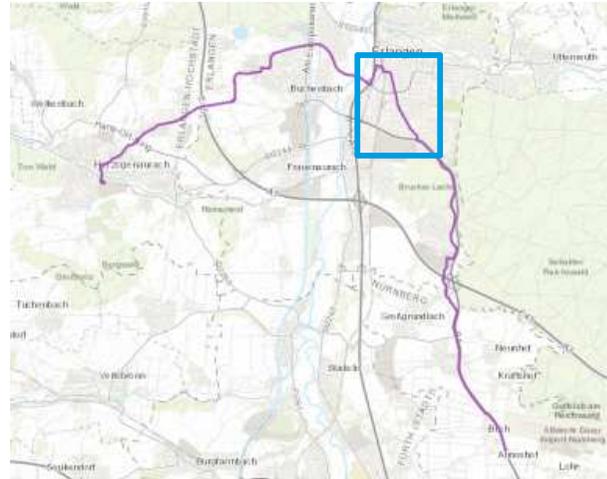
		Schlechter
		Neutral
		Besser



VARIANTE 1-3-64

Von der Haltestelle Gebbertstrasse bis zu den Arcaden sind bereit sechs Buslinien gleichzeitig unterwegs - da braucht's nicht noch Schienen. Eine sinnvolle Alternative - auch preiswerter zu realisieren - wäre den Schienenstrang entlang der Paul-Gossen-Str. zu verlegen, am Campus vorbei und dann an der Gossenbrücke ins bestehende Gleisbett der DB abzubiegen und diesen dann wiederum am Hauptbahnhof nach links über den Grossparkplatz auszuleiten

**Ergebnis:
nicht bewertet,
da technisch
nicht machbar**



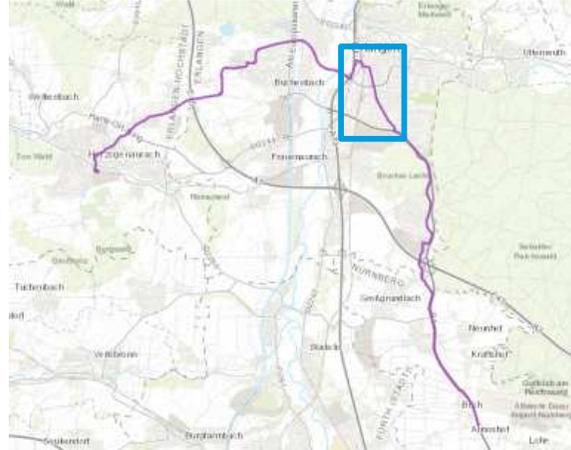
*Aufgrund erheblicher
Kapazitätseinschränkung der
DB-Hauptstrecke nicht
machbar*



VARIANTE 1-3-99

Von der Südkreuzung durch den Siemens-Campus zum Schienenbestand der DB. Vom S-Bahn Halt Paul-Gossen - Strasse zu den Arcaden.

**Ergebnis:
nicht bewertet,
da technisch
nicht machbar**



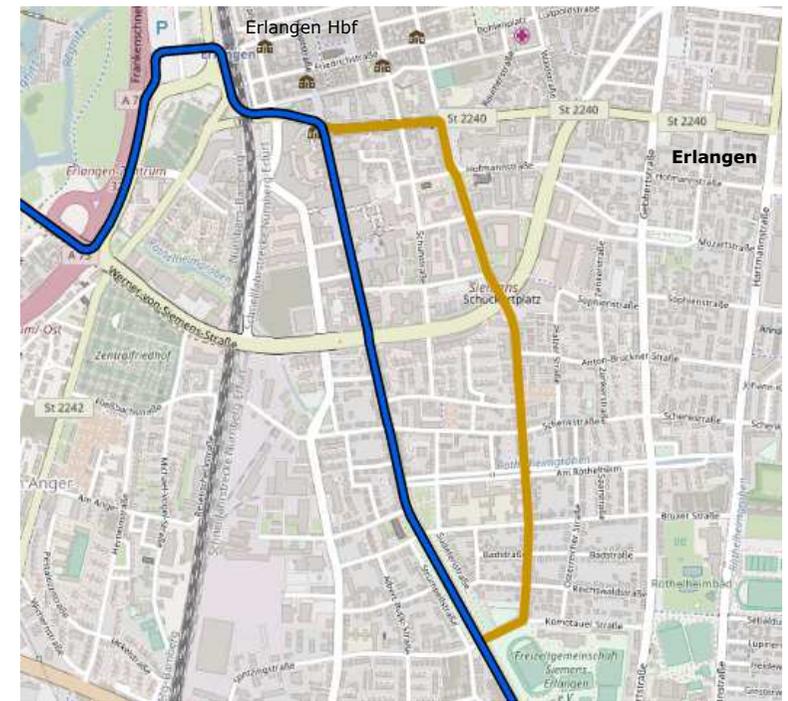
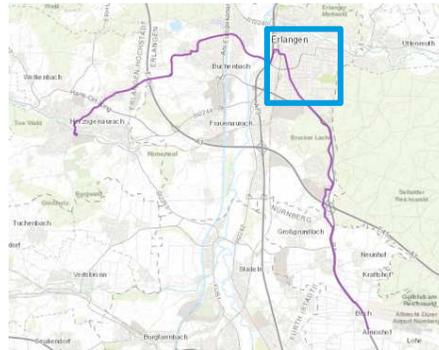
*Aufgrund erheblicher
Kapazitätseinschränkung der
DB-Hauptstrecke nicht
machbar*



VARIANTE 1-3-132

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.

Streckenführung über Zeppelinstraße / Langemarckplatz wäre in der Tat überlegenswert. Vorteile wären eine direkte Anbindung der innerstädtischen Siemens-Standorte sowie der Universitätseinrichtungen rund um den Langemarckplatz. Vor allem aber könnten auf der inneren Nürnberger Straße Konflikte mit Rad- und Fußverkehr vermieden werden. (Nach Plan von 2012 liegt Verkehrsbelastung der Nürnberger Straße bei 6.600 Fahrzeugen am Tag gegenüber nur 4.200 in der Zeppelinstraße).



Ergebnis: -5

Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung	
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			länger, eckig, straßenbündig	
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			Parallel verlaufend, keine nennenswerten Unterschiede	
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			Etwas mehr Einwohner erschlossen	
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			länger	
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf				
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV				
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			Ausbeulung	
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			Kurven Komotauer Straße	
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			länger in der Straße	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			länger	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			länger in der Straße	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			keine Unterschiede	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit				
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr				
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			Parallel verlaufend, keine nennenswerten Unterschiede	
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			sehr viel straßenbündiger Bahnkörper	
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr				
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			keine erkennbar	
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			ähnlich	
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund				
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			Straßenbäume in beiden Straßen	
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			keine	
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			Zeppelinstraße	
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			kein Unterschied	
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			Bereich Himbeerpalast, Langemarckplatz	Schlechter
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß				Neutral
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen				
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			Straßenabschnitte eher schwächer befahren	Besser

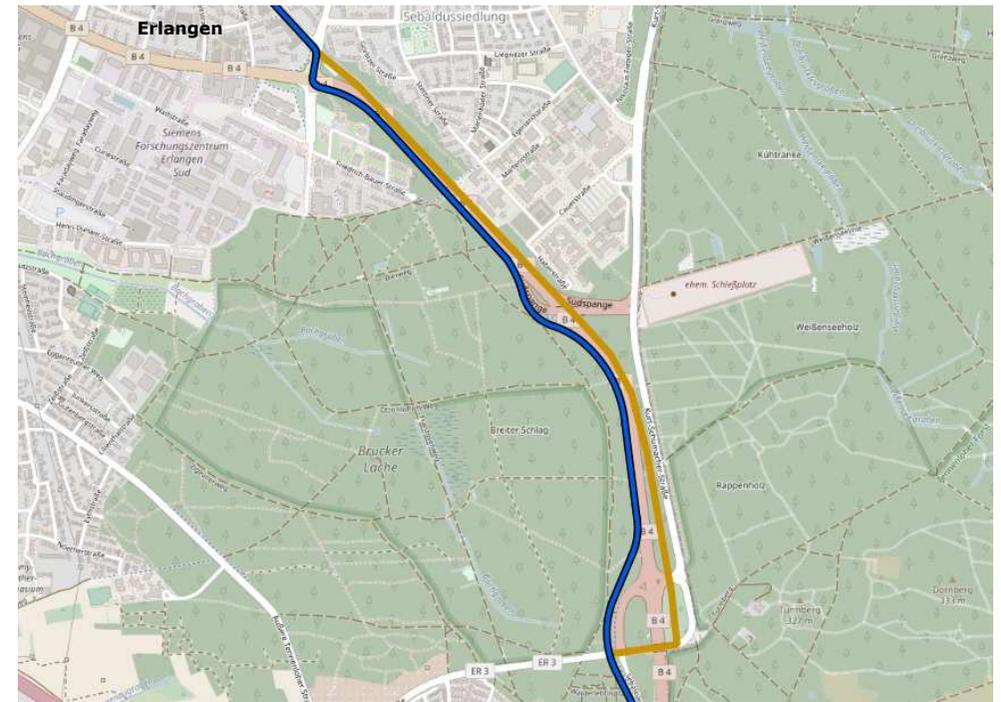


VARIANTE 1-3-257

Es wäre zu überlegen ob die Trasse hier schon auf die Ostseite wechseln könnte. Ich erinnere, dass eine Brücke dort noch "Luft" hat und die Querung einer Anschlussstelle parallel zur B4 müsste höhengleich machbar sein. Viele Grüße aus Nürnberg. Antwort nicht erforderlich.

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.

Ergebnis: 0



Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung		
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			kein nennenswerter Unterschied		
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			gleich		
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			gleich		
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			gleich		
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf					
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV					
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			sehr ähnlich		
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			sehr ähnlich		
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			gleich		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			gleich		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			gleich		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			Querung B4, Anpassung Südspange		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit					
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr					
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			gleich		
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			Eine Kreuzung weniger		
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr					
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			gleich		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			gleich		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund					
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			gleich		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			keine		
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			gleich		
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			Siemens-Campus schlechter		Schlechter
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			Siemens-Campus schlechter, Uni-Süd besser		Neutral
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß					
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen					
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			gleich		Besser

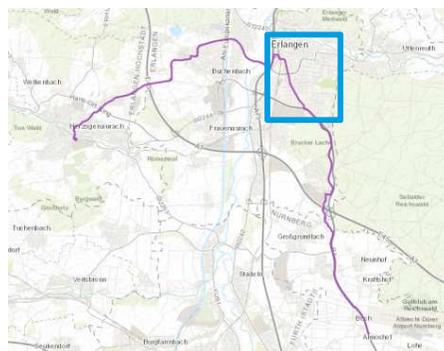


VARIANTE 1-3-270

Von der Südkreuzung über Gebbertstraße /Mozartstr/WvS/Münchnerstr zum Bahnhof. Von dort weiter über äußere Brucker/niederndorferstr zum Gerätewerk. Dann weiter über Frauenaucherstr/ Adenauerring/ Häusling/ Haundorf/ Herzobase etc. Son

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.

Ergebnis: -6



Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			länger, straßenbündig
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			Hauptbahnhof nicht direkt erreichen
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			kein nennenswerter Unterschied
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			länger
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			ähnlich
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			ähnlich
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			fast vollständig straßenbündig
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			länger
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			fast vollständig straßenbündig
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			Risiko Anpassung Werner-v.-Siemens-Str.
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			Synergieeffekt zum Hauptbahnhof entfällt
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			fast vollständig straßenbündig
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			enge Straßenzüge
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			nicht erkennbar
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			ähnlich
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			nicht erkennbar
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			keine
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			ähnlich
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			zusätzlich Röthelheimpark
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			kein Zentrum, ohne Arcaden/Bahnhof
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			ähnlich

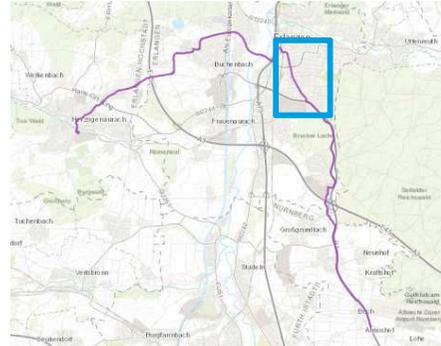


VARIANTE 1-3-322B

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.

südl. A3 wie im Plan. Dann ab Reutleser Weg auf der Tennenloher Seite entlang A3, Wetterkreuz unterqueren. Ein Stück westl. der Hohlgrasse und der Bebauung entlang führen, neben der Äuß. Tennenloher Str. bis Bebauung. Östl. Lilienthalstr. zur Hammerbacherstr., im Zuge der Gebbertstr bis Brache s.dl. Museumswinkel. Dort Endschleife mit guten Verbindungen zum Busnetz.
Für Herzogenaaurach Ausbau der alten Bahnlinie, Verlängerung nach Emskirchen. Von Bruck aus Gleise bis Hbf ER, alte Bahnsteige 5 & 6 nutzen.

Abschnitt: Kreuzung B4 / Nürnberger Straße - Erlangen Innenstadt



Ergebnis: -3

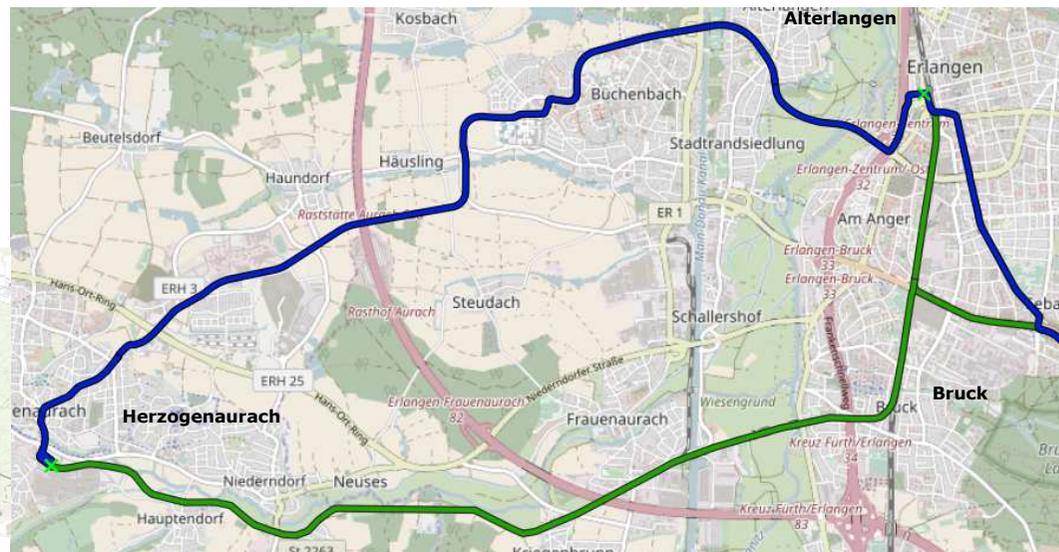
Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung		
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			Zentrum Erlangen nicht erreichbar, keine Verbesserung Erlangen-West <-> Zentrum		
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			keine Anbindung zentraler Busknoten		
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			keine Erschließung ER-West		
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			Mehrleistung durch Trennung der Trasse in 2 Äste		
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf					
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV					
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			direkte gerade Strecke		
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			gerade Streckenführung		
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			neutral		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			kürzere Strecke		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			besonderer Bahnkörper in Gebbertstraße kritisch, Prüfung erforderlich		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			Verzicht auf Bahn- und Regnitzquerung		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit					
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr					
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			keine Synergien ER-West		
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			vergleichbar		
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			vergleichbar		
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			vergleichbar		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch					
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund					
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			vollständiger Verzicht Regnitzquerung		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			vollständiger Verzicht Regnitzquerung		
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			vergleichbar		
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			keine Erschließung ER-West		
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			keine Erschließung ER-West		Schlechter
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß					Neutral
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen					Besser
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			neutral		



VARIANTE 1-3-337

Auf jeden Fall keine "Zoggelbahn" durch die Stadt, sondern eine Pendlerbahn von Nbg./Südkreuzung/Paul-Gossen-Str./Siemens-Campus/ Herzo'aurach. Ab S-Bahn in die Stadt zu den Arkaden. Eine Trasse durch die Stadt dauert zu lange und da ist KEIN PLATZ

**Ergebnis:
nicht bewertet,
da betrieblich
nicht machbar**



*Aufgrund erheblicher
Kapazitätseinschränkung der
DB-Hauptstrecke nicht
machbar*

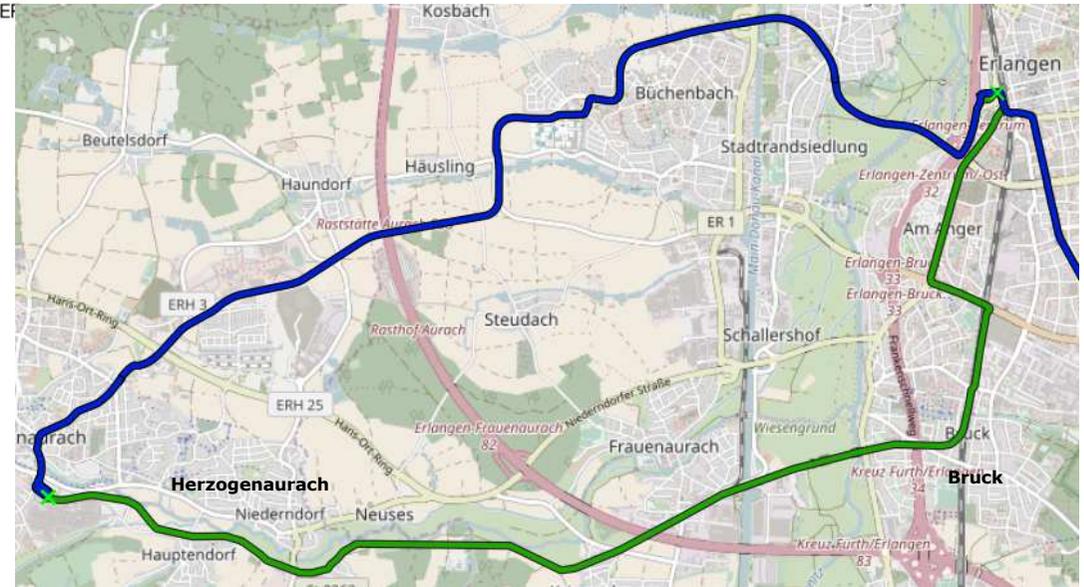


VARIANTE 1-3-428

Beste Lösung wäre die Trassierung über die Äußere Brucker Str. (Das Angerviertel hat viele Einwohner), dann auf Paul-Gossen in den Siemens Campus Bedarf ist absehbar), entlang Bahn (Gegenseite Brucker Radweg) über Felix-Klein, Brucker Bahnhof, Friseke-Gelände (viele Einwohner) und dann die alte Strecke nach Herzo.



Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.



Ergebnis: -6

Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			längere Trasse
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			Herzo-Base, Alterlangen und Büchenbach nicht erschlossen
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			Pro: Am Anger, Bruck, Frauenaarach; Contra: Alterlangen, Büchenbach, Herzo-Base
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			längere Trasse
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			ähnlich
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			geringere Anzahl enge Kurven
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			ähnlich
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			längere Trasse
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			Rampenbauwerke benötigt
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			Entfallende Busbündelung auf Kosbacher Brücke
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			neutral
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			neutral
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			Aurachtalbahn-Trasse
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			längere Trasse
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			Bestandsbauwerk auf Regnitzquerung, aber Biotop auf Aurachtalbahn-Trasse
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			neutral
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			neutral
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			Büchenbach, Herzo-Base
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			Schulzentrum West, Adidas,Puma
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			ähnlich

	Schlechter
	Neutral
	Besser



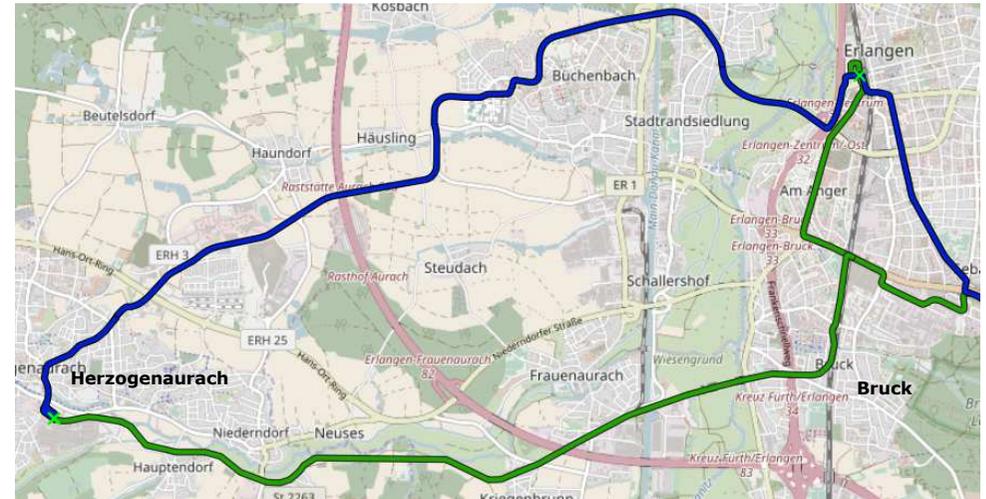
Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.

VARIANTE 1-3-429

Beste Lösung wäre die Trassierung über die Paul-Gossen in den Siemens Campus Bedarf ist absehbar). Bis zur Paul-Gossen-Brücke. Hier Gabelung: Ein Strang (hin-rück) Richtung Innenstadt über die Äußere Brucker Str. (Das Angerviertel hat viele Einwohner). Ein Strang (hin-rück) Richtung Herzo entlang Bahn, Brucker Radweg, über Felix-Klein, Brucker Bahnhof, Friseke-Gelände (viele Einwohner) und dann die alte Strecke nach Herzo.



Ergebnis: -9



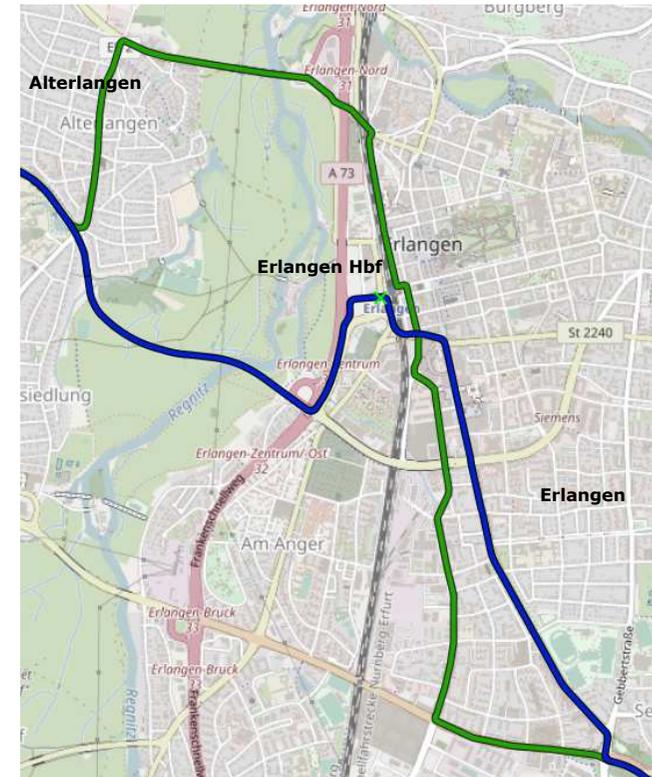
Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			längere Trasse
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			Innenstadt schlechter erschlossen
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			Innenstadt schlechter erschlossen
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			längere Trasse
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			höhere Kurvigkeit der Trasse
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			höhere Anzahl enger Kurven
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			Siemens-Campus
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			längere Trasse
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			längere Trasse
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			ähnlich
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			ähnlich
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			Trasse auf untergeordneten Straßen, Siemens-Campus
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			Trasse auf untergeordneten Straßen, Siemens-Campus
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			längere Trasse
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			ähnlich
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			kein Unterschied
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			ähnlich
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			Erlangen Innenstadt
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			Erlangen Innenstadt
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			längere Trasse



VARIANTE 1-3-484

Linie 3: Von der ER-Südkreuzung (Straßenbahnkreisel), Paul-Gosseenstr. zur Koldestr. über die Karl-Zuckerstr., Arkaden, Bhfs-Vorplatz zur Fuchsenwiese (Anschluss der Stub nach über Dechsendorfer Damm nach Dechsendorf) oder tatsächlich ab ER-Südkreuzung durch die ER-Innenstadt zur Fuchsenwiese.

**Ergebnis:
nicht bewertet,
da technisch
nicht machbar**



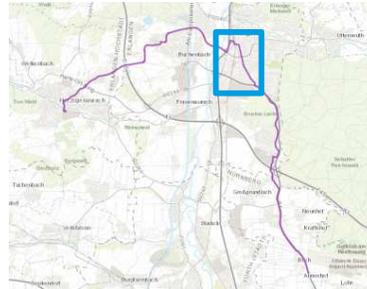
*Aufgrund Engstelle zwischen
Empfangsgebäude Bf Erlangen
und Haus Bahnhofplatz 6 nicht
machbar*



VARIANTE 1-3-520

Von der B4 über die Paul-Gossen-Straße bis zur Bahnlinie. Weiterführung auf dem Gleisbett der Deutschen Bahn bis zum Hauptbahnhof.

**Ergebnis:
nicht bewertet,
da betrieblich
nicht machbar**



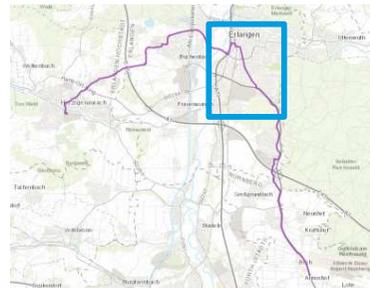
*Aufgrund erheblicher
Kapazitätseinschränkung der
DB-Hauptstrecke nicht
machbar*



VARIANTE 1-3-615

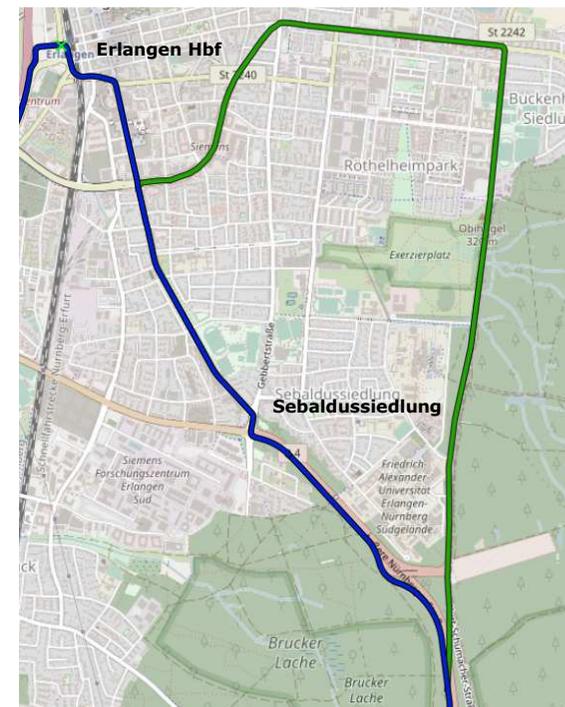
Selbst die Nürnberger haben ihre Straßenbahn außerhalb der Altstadt belassen. Und wir als Medizinstadt und das Programm "Bewegung tut gut", wollen nun die Straßenbahn bis vor die Haustür haben? Außerdem sind Radverkehr und Schiene recht unfallträchtig. Deshalb ist unsere Variante zur DB die S-Bahn-Haltestelle Paul-Gossen-Straße. Falls wenn Innenstadtnähe gesucht, dann spätestens bei der Werner-von-Siemens-Str. zum Zollhaus abbiegen, weiter über die Kurt-Schuhmacher-Str. und wieder zurück nach Nürnberg.

	Schlechter
	Neutral
	Besser



Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.

Ergebnis: -4



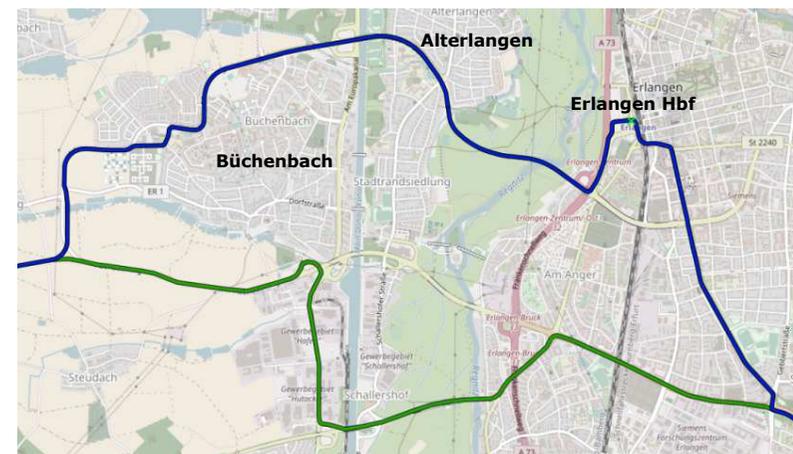
Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			längere Trasse
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			ähnlich
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich STUB			ähnlich
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			längere Trasse
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			höhere Kurvigkeit der Trasse
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			höhere Anzahl enger Kurvenradien
Betrieb	Streckenqualität	Störunganfälligkeit			längere Trasse
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			längere Trasse
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			längere Trasse
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			kein Unterschied
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			ähnlich
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			längere Trasse
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			ähnlich
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			ähnlich
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			längere Trasse
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			kein Unterschied
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			ähnlich
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			Röthelheimpark, Berufsschule, Uni-Klinikum
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			diverse Punkte in Erlangen Innenstadt
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			längere Trasse



VARIANTE 1-3-687

Führung über Paul-Gossen-Straße dann Äußere Brucker Straße, Herogenaucher Damm, Durch Gewerbegebiete entlang Frauenaucher Straße auf den Adenauerring, und von dort zu Herzobase-dass erscheint mir neben Nutzung der alten Bahntrasse als schnellste und sinnvollste Möglichkeit Herzogenaurach anzubinden an Nürnberg. Erlanger Innenstadt, Altererlangen und Büchenbuch sind dafür ein Umweg. Das ist ein anderes Projekt und sollte aufgeteilt werden

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.



Ergebnis: -3

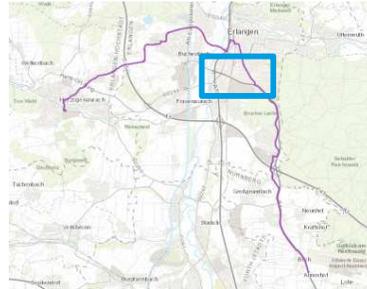
Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung	
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			Erlangen Innenstadt, Altererlangen nicht erschlossen	
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			Erlangen Innenstadt, Altererlangen nicht erschlossen	
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			Erlangen Innenstadt, Altererlangen nicht erschlossen	
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			ähnlich	
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf				
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV				
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			ähnliche Kurvigkeit der Trasse	
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			ähnliche Anzahl enger Kurvenradien	
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			ähnlich	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			ähnlich	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			ähnlich	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke				
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit				
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr				
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			Keine Bündelung auf Kosbacher Brücke	
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			ähnlich	
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			Erlangen Innenstadt	Schlechter
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			Erlangen Innenstadt	
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			ähnlich	Neutral
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund				
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			ähnlich	Besser
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			ähnlich	
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			Erlangen Innenstadt umfahren	
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			Erlangen Innenstadt, Büchenbach	
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			Erlangen Innenstadt	
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß				
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen				
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			ähnlich	



VARIANTE 1-3-694

Paul-Gossen-Strasse als nord-westlichster Punkt der StUB. Erlangen ist mit ÖVP genügend erschlossen, es geht darum Herzogenaurach an Nürnberg/Fürth für die Mehrheit der Pendler attraktiv anzuschliessen und für Sonstige bessere Verbindungen an Bestehendes herzustellen. Gute Fahrrad(schnell)wege und Park&Ride Angebote gehören da mehr dazu als eine durch die Innenstadt ratternde Bahn oder eine weitere Trasse über die Regnitz. An der Paul-Gossen-Str. sollte es heissen: umsteigen in den RegioExpress oder E-Bus

**Ergebnis:
nicht bewertet,
da Zielverfehlung**

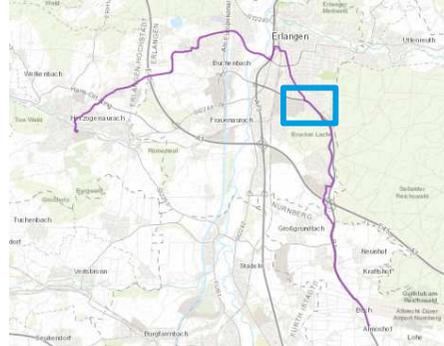


*Ziel einer Verbindung
Nürnberg – Erlangen –
Herzogenaurach nicht erfüllt;
ausgeschieden wegen
Zielverfehlung*



VARIANTE 2-3-11

südlich Friedrich-Bauer-Straße zur Hammerbacherstraße



Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.

Ergebnis: -2

Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung		
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			keine Änderung		
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			Trasse durch Wohngebiet, Siemens		
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			Trasse durch Wohngebiet, Siemens		
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			längere Trasse		
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			Stufe 2		
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			Stufe 2		
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			längere Trasse		
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			keine Änderung		
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			Trasse durch Wohngebiet, Siemens		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			längere Trasse		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			längere Trasse		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			keine Änderung		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			Stufe 2		
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			Trasse durch Wohngebiet, Siemens		
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			keine Änderung		
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			keine Änderung		
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			keine Änderung		
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			Trasse durch Wohngebiet, Siemens		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			Trasse auf Grünflächen		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			keine Änderung		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			Trasse auf Grünflächen		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			keine Änderung		
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			keine Änderung		
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			Trasse durch Wohngebiet, Siemens		
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			Trasse durch Wohngebiet, Siemens		Schlechter
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			Trasse durch Wohngebiet, Siemens		Neutral
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen					
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			Trasse durch Wohngebiet, Siemens		Besser

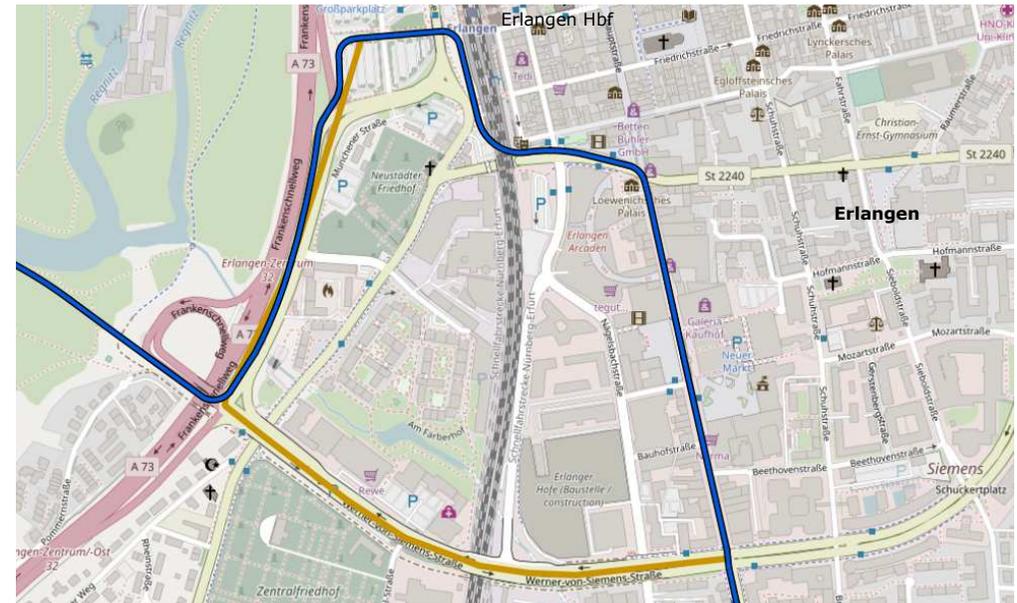
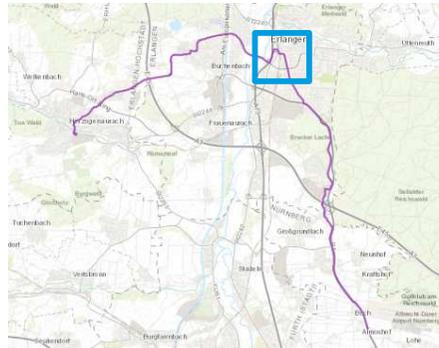


VARIANTE 1-4-54

Von der Nürnberger Str. direkt auf die Werner von Siemens Str. Zusätzlich Stichtrasse an der A73 zum Großparkplatz. Am Großparkplatz wenden und wieder zurück zur W.v.S. / Kosbacher Damm. Strecke ist eventuell dann nur in der Nürnberger nicht auf eigener Trasse. Zuschuss vom Bund leichter

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.

Ergebnis: -1



Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			Stichstrecke muss doppelt (auf und ab) gefahren werden, deshalb zurückgelegte Strecke > Trassenlänge
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			Arcaden/Innenstadt nicht direkt erreichbar
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			keine Kernstadt-Erschließung
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			Stichstrecke muss doppelt (auf und ab) gefahren werden, deshalb zurückgelegte Strecke > Trassenlänge
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			wegen Wende ähnlich
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			weniger scharfe Kurven, aber Wendeschleife
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			vollständig besonderer Bahnkörper
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			kürzere Trasse
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			kürzere Trasse
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			Nutzung bestehende Querung WvS, Risiko Nutzbarkeit Brücke Werner-von-Siemens-Straße
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			Arcaden nicht direkt erreichbar, sonst keine nennenswerten Unterschiede
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			weniger in Straße
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			weniger in Straße, Umfahrung des verkehrsberuhigten Bereichs Nürnberger Straße
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			sehr wenige Zufahrten/Gebäude, WvS komplett unabhängiger Straßenkörper
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			Trasse im bestehenden Verkehrsraum
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			keine Beeinträchtigung Bäume Nürnberger Straßen Höhe Arcaden
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			keine
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			Führung im Hauptstraßennetz
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			keine Unterschiede
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			Innenstadt/Arcaden u.ä. schlechter erreichbar
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			bereits starke Verkehrsbelastung, Anwohner größtenteils abgewandt

	Schlechter
	Neutral
	Besser

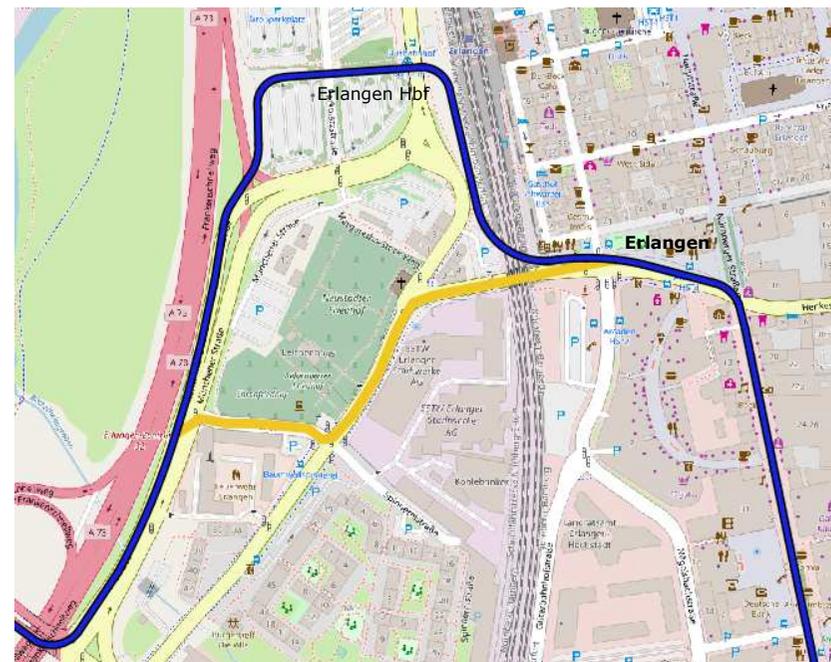
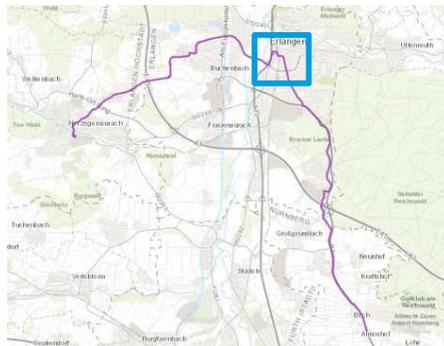


VARIANTE 1-4-63

Keine Ahnung wie eng die Radien sind, die eine solche Bahn fahren kann, aber spätestens hier wird es mitsamt der Steigung aus der Unterführung reichlich eng. Vielleicht sollte man anstatt über den Bahnhof lieber am Ehrenfriedhof entlang fahren

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelantrags von 2012 verglichen.

Ergebnis: 0



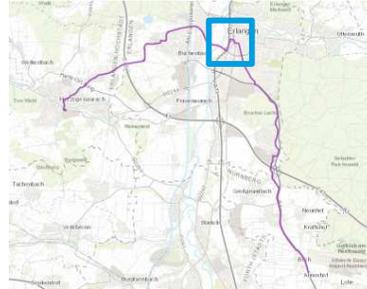
Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			schnellere Durchfahrt aber Fußweg zum Bahnhof
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			Umsteigepunkte ebenso erreicht
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			ähnlich
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			kürzere Streckenlänge
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			keine Schleife über Großparkplatz
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			weniger enge Bögen
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			mehr Anteil
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			geringere Streckenlänge
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			nur straßenbündig möglich
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			Verzicht Tunnel Bahnhof
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			Umsteigepunkte ebenso erreicht
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			straßenbündig
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			neutral
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			Ecke Am Ehrenfriedhof
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			bestehende Verkehrsflächen
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			keine
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			keine
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			Hauptverkehrsstraßen
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			kein Unterschied
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			Bahnhof / Innenstadt schlechter angebunden
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			ähnlich



VARIANTE 1-4-70B

Optimal wäre eine Führung entlang der Universitätsstraße, die zeitgleich für gewöhnlichen Verkehr gesperrt werden sollte. Die permanente Anzahl an Fahrradfahrern verhindert eh schon eine normale Nutzung der Straße. Dadurch erreicht man den Hbf und kann weiter nach Herzogenaurach bauen.

**Ergebnis:
nicht bewertet,
da technisch
nicht machbar**



*Querung Bahnstrecke in der
Linie der Universitätsstraße
nicht machbar*

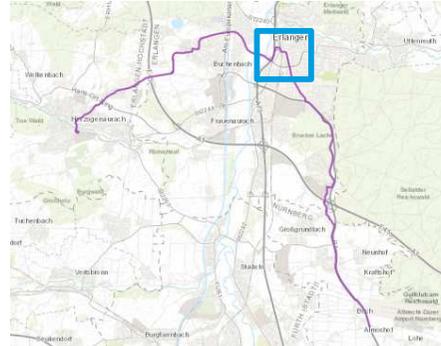


VARIANTE 1-4-113

Anstelle des Abbiegen in die Güterhallenstraße und dem Verschwenk Richtung Münchnerstraße wäre eine Streckenführung geradeaus Richtung Hugenottenplatz und von dort aus unterirdisch nach links Richtung Bahnhof/Großparkplatz vorstellbar. Vorteil wäre, man hätte nur eine Kurve mit normalen Radius, statt 3 Kurven mit teilweise sehr engen Radien.

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.

Ergebnis: -1



Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			Direkte Umsteigemöglichkeiten Arcaden und Hugenottenplatz, sehr schnelle Querung der Bahngleise
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			keine nennenswerten Unterschiede
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			Etwas mehr Einwohner in Altstadt erschlossen
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			etwa 100m länger
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			weniger Bögen
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			ebenfalls keine scharfen Kurven
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			durch Tunnelführung etwa gleich
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			etwa 100m länger
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			gleich
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			Tunnel&Rampen
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			Knoten Arcaden / Bahnhof / Hugo ebenso angebunden
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			kein Straßenverkehr
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			Fußgängerzone
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			Rampen&Tunnel massiver Eingriff in Bausubstanz
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			ähnlich
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			keine
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wassersensitivität			keine
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			Rampen&Tunnel massiver Eingriff in Bausubstanz
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			gleich
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			Hugenottenplatz direkt erreichbar, Altstadt
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			Fußgängerzone eher leise

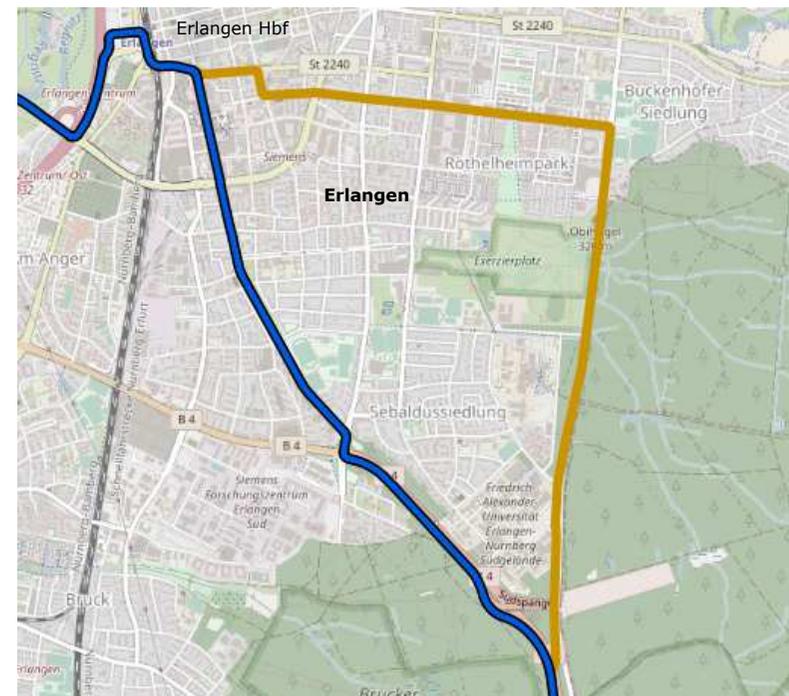
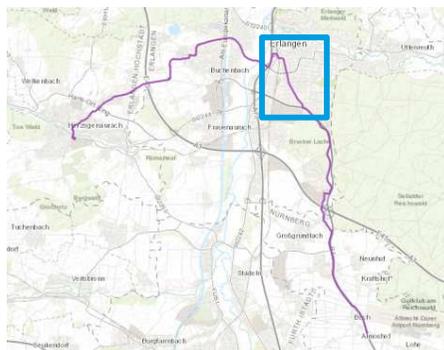


VARIANTE 1-4-353

Anbindung des Röthelheimparks und Nutzung des Straßenverlaufs an der B4 Richtung Nürnberg

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.

Ergebnis: -5



Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation	Bewertung
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			längere Trasse	
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			Trasse entlang Kurt-Schuhmacher-Straße	
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			keine Änderung	
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			längere Trasse	
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			Bewertung erst in Stufe 2	
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			Bewertung erst in Stufe 2	
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			höhere Kurvigkeit der Trasse	
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			höhere Anzahl enger Kurven	
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			keine Änderung	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			längere Trasse	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			längere Trasse	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			keine Änderung	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			Bewertung erst in Stufe 2	
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			keine Änderung	
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			Trasse auf untergeometer Straße	
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			keine Änderung	
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			keine Änderung	
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			keine Änderung	
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			keine Änderung	
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			keine Änderung	
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			keine Änderung	
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			keine Änderung	
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			keine Änderung	
Allgemeinheit	Städtebau	Ererschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			Röthelheimpark, Berufsschule	Schlechter
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			Röthelheimpark, Berufsschule	Neutral
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			keine Änderung	
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			keine Änderung	
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			keine Änderung	Besser

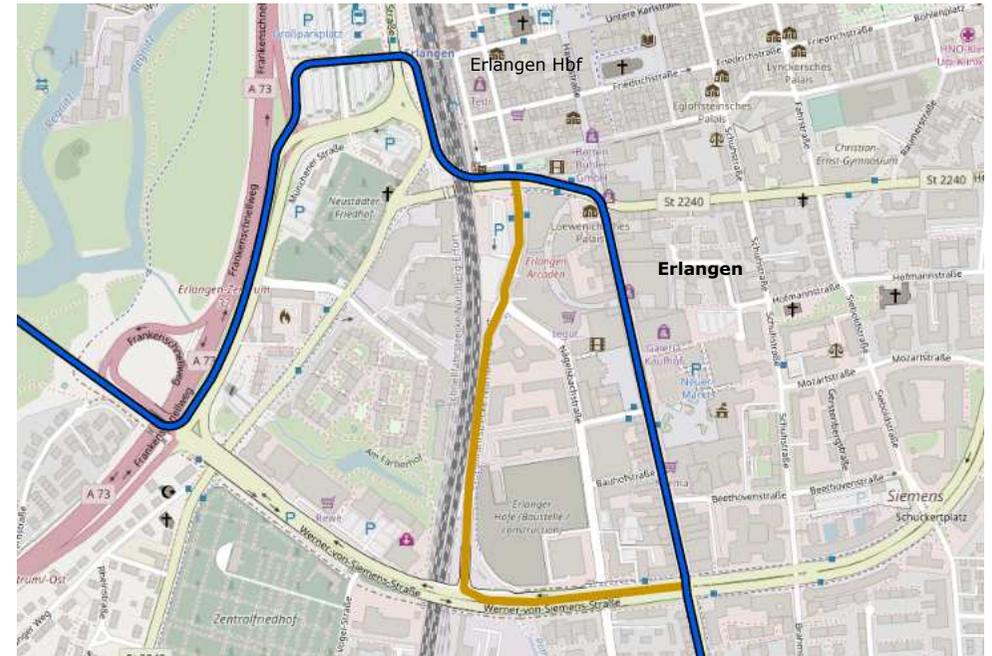
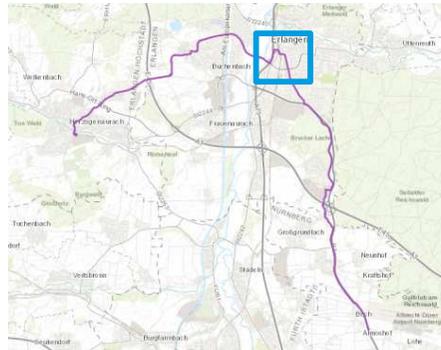


VARIANTE 1-4-406

Die StUB sollte auf keinen Fall durch die Fußgängerzone fahren, dadurch könnte kein Fahrplan eingehalten werden, bzw die Fahrzeit sehr unattraktiv werden, zudem würde die Unfallgefahr erhöht. Karlsruhe investiert derzeit erheblich, um die Stadtbahn aus der Fußgängerzone heraus zu bringen. Deshalb sollte die StUB hier entlang der Werner-von-Siemens- Straße über die Güterbahnhofstraße bis zur Haltestelle Arcaden geführt werden.

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.

Ergebnis: -3



Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation	Bewertung
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			keine Änderung	
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			fehlende direkte Erschließung östlich Neuer Markt	
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			geringere Anzahl Einwohner im Einzugsbereich	
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			längere Trasse	
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			Bewertung erst in Stufe 2	
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			Bewertung erst in Stufe 2	
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			höhere Kurvigkeit der Trasse	
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			höhere Anzahl enger Kurven	
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			Trasse durch Fußgängerzone entfällt	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			längere Trasse	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			keine Änderung	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			Güterbahnhofstraße	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			Bewertung erst in Stufe 2	
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			Bewertung erst in Stufe 2	
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			keine Änderung	
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			keine Änderung	
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			Trasse durch Fußgängerzone entfällt	
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			Trasse durch Fußgängerzone entfällt	
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			keine Änderung	
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			keine Änderung	
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			keine Änderung	
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			keine Änderung	
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			Trasse durch Fußgängerzone entfällt	
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			neutral	
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			Trasse durch Fußgängerzone entfällt	Schlechter
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			keine Änderung	Neutral
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			keine Änderung	Besser
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			Trasse durch Fußgängerzone entfällt	Besser



VARIANTE 1-4-546



Die Trasse über die Nägelsbachstraße führen und erst ab der Bauhofstraße in die Nürnberger Straße einbiegen lassen. Die StUB würde somit wesentlich schneller passieren können, auch große Versammlungen/Veranstaltungen am Rathausplatz sind somit weiterhin möglich. Ferner ist die Sicherheit der Passanten in der Innenstadt somit gewährt.

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelantrags von 2012 verglichen.

Ergebnis: -5

Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung	
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			längere Trasse	
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			ähnlich	
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			Innenstadt schlechter erschlossen	
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			längere Trasse	
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf				
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV				
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			höhere Umwegigkeit der Trasse	
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			höhere Anzahl enger Kurvenradien	
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			ähnlich	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			längere Trasse	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			längere Trasse	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			kein Unterschied	Schlechter
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit				
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr				Neutral
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			ähnlich	Besser
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			ähnlich	
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			Nürnberger Straße	
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			Zufahrt Arcaden	
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch				
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund				
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte				Baumbestand Nürnberger Straße
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe				kein Unterschied
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum				Nürnberger Straße
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete				Erlangen Innenstadt schlechter erschlossen
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung				Erlangen Innenstadt schlechter erschlossen
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß				
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen				
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen				ähnlich

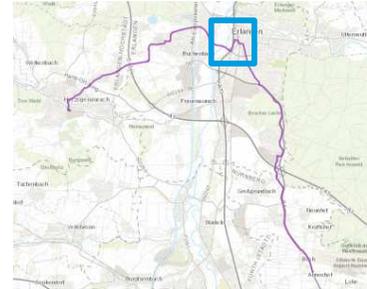


VARIANTE 1-4-672

Wenn man die südliche Nürnberger Straße für die Trasse nutzen, aber gleichzeitig die Fußgängerzone freihalten möchte, dann bestünde vielleicht die Möglichkeit hier über die Hilpertstraße in die Nägelsbacher Straße zu wechseln. Zwei zusätzliche Kurven bedeuten natürlich etwas Zeitverlust, aber im Schrittempo mit der Stub durch die Fussgängerzone kostet genauso Zeit!

	Schlechter
	Neutral
	Besser

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.



Ergebnis: -5

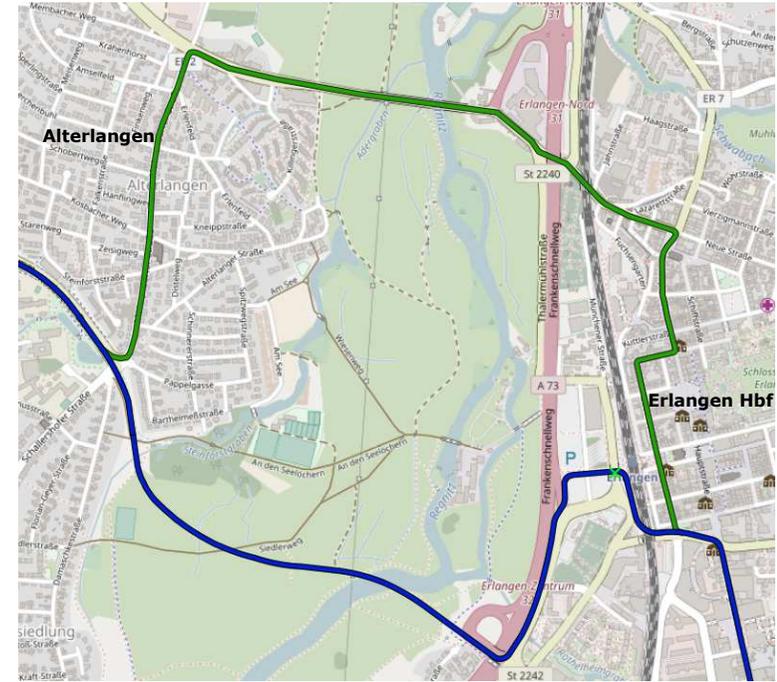
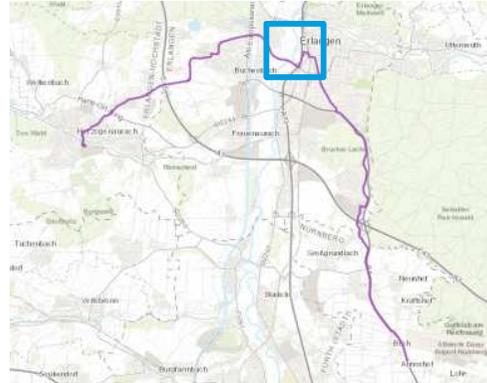


Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			längere Trasse
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			ähnlich
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			Erlangen Innenstadt schlechter erschlossen
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			längere Trasse
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			höhere Kurvigkeit der Trasse
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			höhere Anzahl enger Kurvenradien
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			Nürnberger Straße wird umgangen
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			längere Trasse
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			längere Trasse
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			kein Unterschied
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			ähnlich
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			ähnlich
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			Nürnberger Straße wird umgangen
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			Nürnberger Straße wird umgangen
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			längere Trasse
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			Baumbestand Nürnberger Straße
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			kein Unterschied
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			Trasse auf untergeordneten Straßen
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			Erlangen Innenstadt schlechter erschlossen
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			Erlangen Innenstadt schlechter erschlossen
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			Trasse auf untergeordneten Straßen



VARIANTE 1-4-740

Die StUB könnte die Route der Busse nutzen. Von den Arcaden durch die Goethestr. zum Martin-Luther-Platz und dann weiter über die Dechsendorfer Brücke nach Alterlangen in die Möhrendorfer Str. Zum Schulzentrum West und über den Adenauer-Ring nach Büchenbach und Häusling. So könnten die Buslinien eingespart werden, die Altstadt wäre eingebunden und die Fußgängerzone könnte Straßenverkehrsfrei bleiben.



**Ergebnis:
nicht bewertet,
da technisch
nicht machbar**

*Aufgrund zu engem
Kurvenradius Bereich
Goethestr. – Heuwaagstr.
technisch nicht machbar*

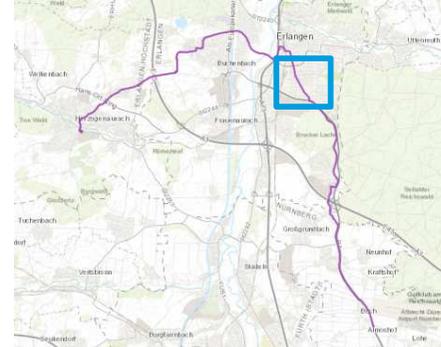


VARIANTE 1-4-878

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.

Hier biegt die StUB ab zum Zentrum. Die Haltestelle liegt in Laufentfernung zum Healthineers-Werk im Röthelheimpark.
 Von der Gebbertstr. fährt die StUB über den "Roten Platz" bei Siemens (die Durchfahrt neben dem Hochhaus sollte ausreichen), Schuckertplatz (Haltestelle) und Beethovenstr. zur Nürnberger Str.
 Die Nürnberger Str. hat nur wenige direkte Anwohner und kann deshalb mehr MIV aufnehmen. Die StUB sollte über die Gebbertstr. geführt werden (mit MIV-Sperre). Die zur Gebbertstr. parallele Hartmannstr. kann weiteren MIV aufnehmen (weniger Anwohner, führt direkt zu Healthineers).

Ergebnis: -3



Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			längere Trasse
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			keine Änderung
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			mehr Einwohner im Einzugsbereich
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			längere Trasse
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			Bewertung erst in Stufe 2
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			Bewertung erst in Stufe 2
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			kurviger
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			keine Änderung
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			keine Änderung
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			längere Trasse
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			Vorschlag enthält Sperrung Straßenverkehr Gebbertstraße aber Beethoven- und Spohienstr.
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			keine Änderung
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			Bewertung erst in Stufe 2
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			keine Änderung
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			keine Änderung
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			Trasse auf untergeordneter Straße
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			Trasse auf untergeordneter Straße
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			keine Änderung
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			keine Änderung
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			Bürogebäude
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			keine Änderung
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			keine Änderung
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			Trasse auf untergeordneter Straße
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			Trasse entlang südlicher Innenstadt
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			andere POIs; Ohmplatz fehlt, näher am Röthelheimpark
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			keine Änderung
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			keine Änderung
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			ähnlich

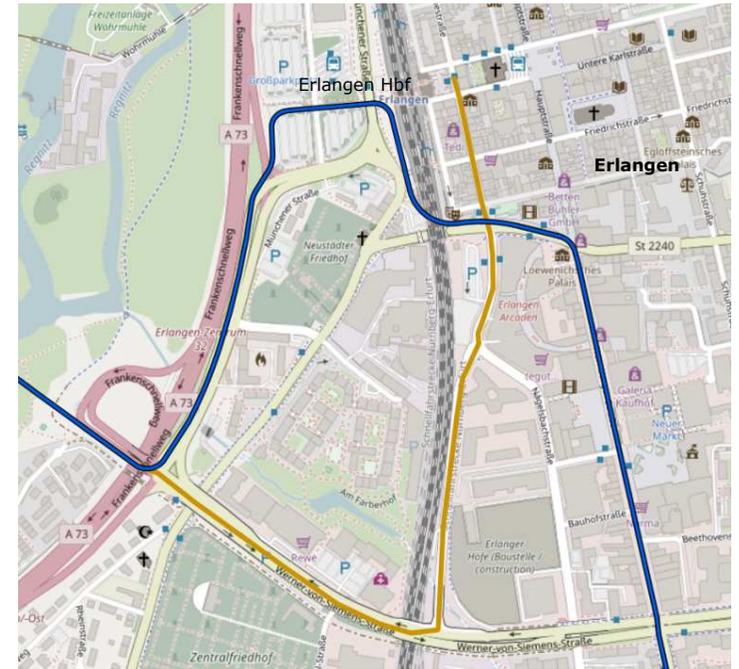
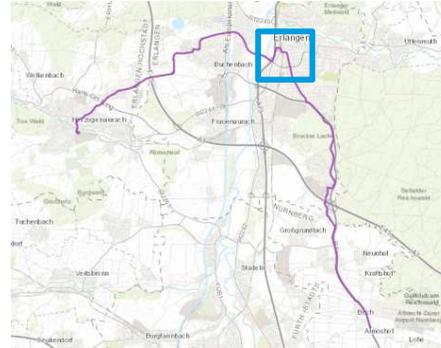


VARIANTE 2-4-2

Stichfahrt Goethestraße zum Bahnhof

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelantrags von 2012 verglichen.

Ergebnis: +1



Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation	Bewertung
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			keine Änderung	
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			keine Änderung	
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			geringere Anzahl Einwohner	
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			kürzere Trasse	
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			Bewertung erst in Stufe 2	
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			Bewertung erst in Stufe 2	
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			geringere Kurvigkeit der Trasse	
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			geringere Anzahl enger Kurven	
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			keine Änderung	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			kürzere Trasse	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			keine Änderung	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			keine Änderung	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			keine Änderung	
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			Trasse nicht in Fußgängerzone	
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			keine Änderung	
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			keine Änderung	
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			geringere Anzahl Konfliktpunkte	
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			keine Änderung	
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			keine Änderung	
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			keine Änderung	
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			Fußgängerzone	
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			keine Änderung	
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			Trasse nicht in Fußgängerzone	
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			Trasse nicht in Fußgängerzone	Schlechter
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			keine Änderung	Neutral
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			Trasse nicht in Fußgängerzone	
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			keine Änderung	
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			keine Änderung	Besser

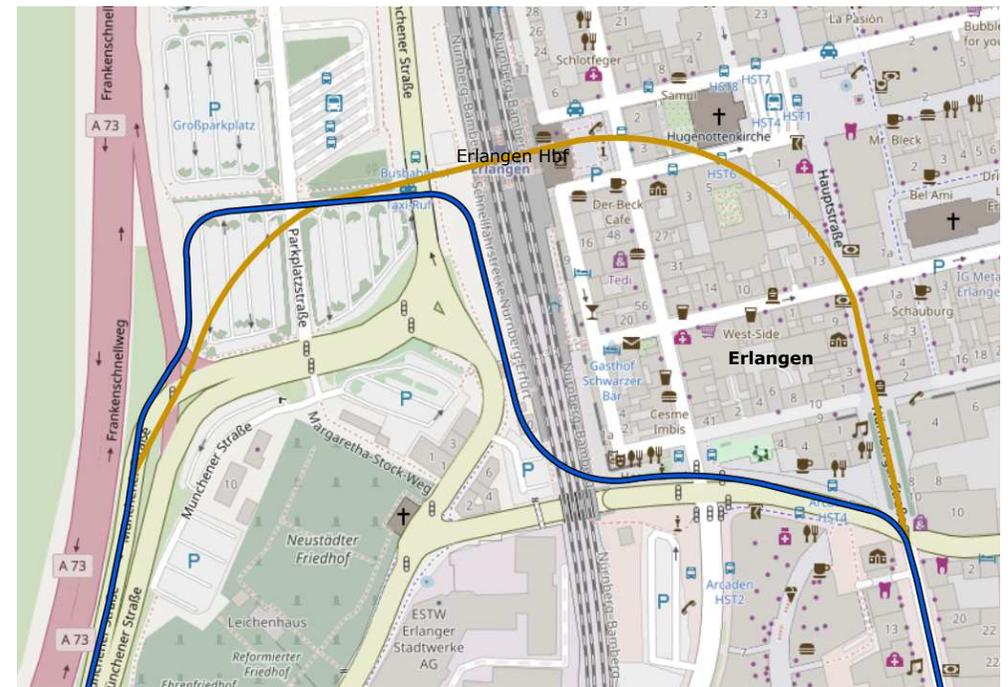
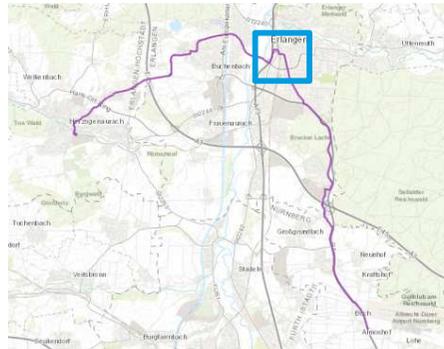


VARIANTE 2-4-7

Untertunnelung Bahnhofsgebäude

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.

Ergebnis: -1



Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation	Bewertung
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			keine Änderung	
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			keine Änderung	
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			keine Änderung	
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			keine Änderung	
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			Bewertung erst in Stufe 2	
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			Bewertung erst in Stufe 2	
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			geringere Kurvigkeit	
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			keine Änderung	
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			Untergrundbahn	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			Tunnelanlagen	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			keine Änderung	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			Tunnelanlagen	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			Bewertung erst in Stufe 2	
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			keine Änderung	
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			keine Änderung	
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			keine Änderung	
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			Rampenbereiche in Fußgängerzone	
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			Rampenbereiche in Fußgängerzone	
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			keine Änderung	
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			keine Änderung	
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			Fußgängerzone	
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			keine Änderung	
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			Rampenbereiche in Fußgängerzone	
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			keine Änderung	
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			näher an Innenstadt	Schlechter
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			keine Änderung	
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			keine Änderung	Neutral
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			neutral	Besser

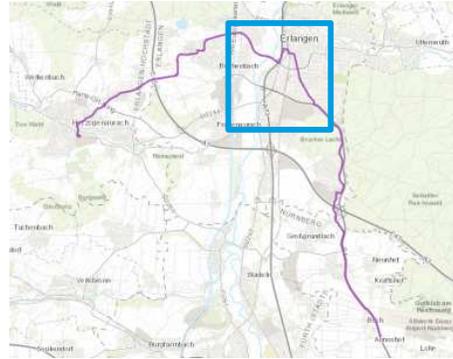


VARIANTE 1-5-125

Herzogenaurach-Adenauerring-Nord-Schulz West-Schallershofer Str parallel Büchenbacher-Damm-Paul-Gossenstr., weil größeres Einzugsgebiet, weniger Flächenverbrauch

	Schlechter
	Neutral
	Besser

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.



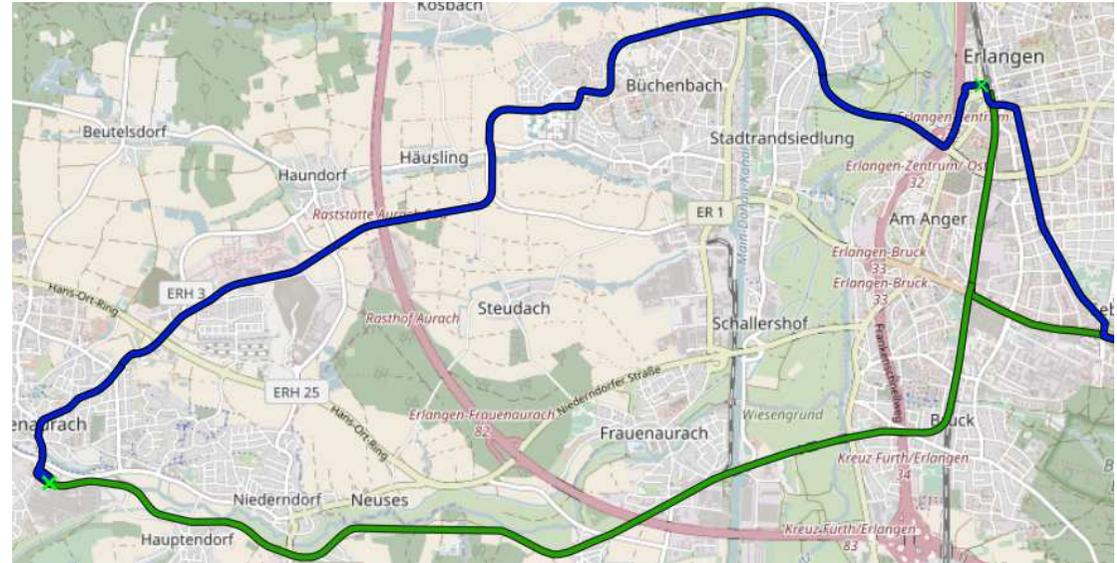
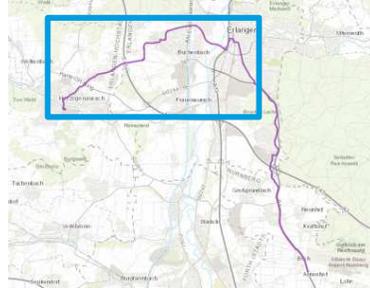
Ergebnis: -3

Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			Erlangen Innenstadt nicht erschlossen
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			Erlangen Hbf, Erlangen Innenstadt nicht erschlossen
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			Erlangen Innenstadt nicht erschlossen
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			kürzere Trasse
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			ähnlich
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			geringere Kurvigkeit der Trasse
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			ähnlich
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			kürzere Trasse
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			Straßenbündige Bahnkörper Innenstadt entfallen
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			Auch Büchenbacher Damm benötigt Ergänzungsbauwerk
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			Keine Bündelung auf Kosbacher Brücke
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			ähnlich
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			Erlangen Innenstadt nicht durchfahren
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			ähnlich
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			ähnlich
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			Baumbestand Nürnberger Straße, Verwendung Bestandsbauwerk Büchenbacher Damm
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			Regnitzquerung im Zuge des Bestandsbauwerks
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			ähnlich
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			Erlangen Innenstadt überwiegt gegenüber Frauenaurach
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			diverse Punkte in Erlangen Innenstadt
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			ähnlich



VARIANTE 1-5-169

Trassenführung über die Paul-Gossen-Straße auf die bestehende S-Bahnstrecke ER-Bruck nach ER-HBF. Es kann eine bereits bestehende Trasse genutzt werden. Damit wird ein Kahlschlag in der Nürnberger Straße verhindert werden und die Fußgängerzone kann in ihrer jetzigen Form erhalten bleiben. Auch besteht eine schnellere Anbindung nach Herzo, wenn über Bruck die alte Bahntrasse genutzt wird. Der neue Siemens-Campus kann direkt angebunden werden. Das ganze ist kostengünstiger, als mitten durch die Stadt.



**Ergebnis:
nicht bewertet,
da technisch
nicht machbar**

*Aufgrund erheblicher
Kapazitätseinschränkung der
DB-Hauptstrecke nicht
machbar*

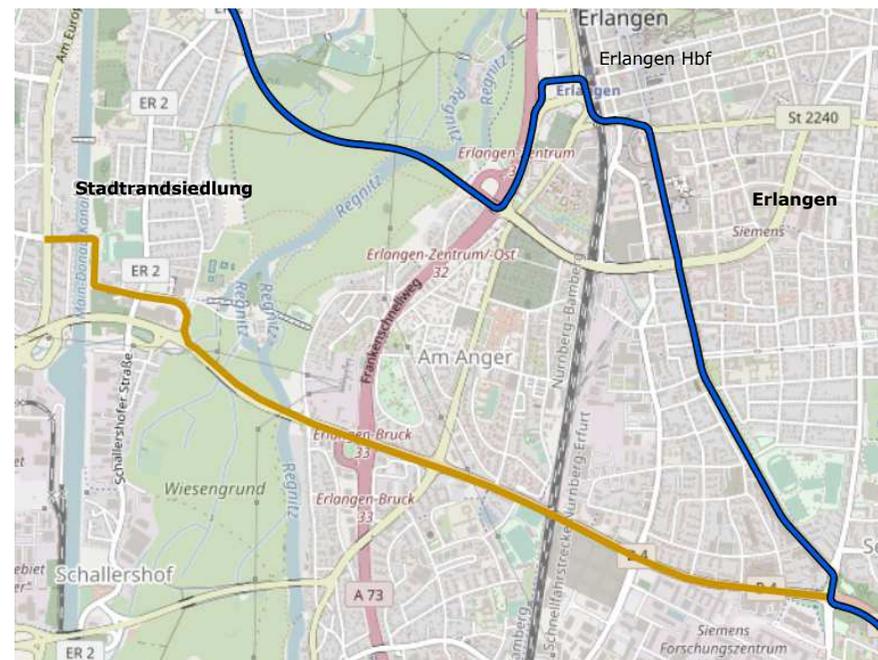
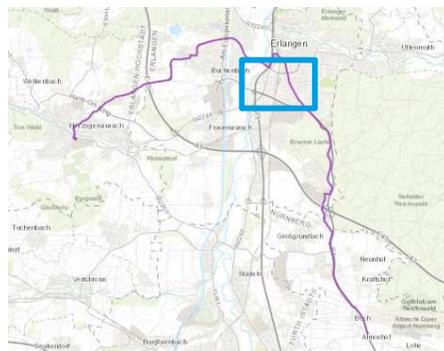


VARIANTE 1-5-171

Übergang auf oder parallel zum BÜchenbacher Damm.
Haltepunkt am Neumühle Einkaufszentrum West und
Kanalkreuzung am Kapellensteg

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.

Ergebnis: -4



Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung		
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			längere Trasse		
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			keine Änderung		
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			längere Trasse		
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			längere Trasse		
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			Bewertung erst in Stufe 2		
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			Bewertung erst in Stufe 2		
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			höhere Kurvigkeit der Trasse		
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			keine Änderung		
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			keine Änderung		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			längere Trasse		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			keine Änderung		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			keine Änderung		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			Bewertung erst in Stufe 2		
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			Erlangen Innenstadt nicht erschlossen		
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			keine Kosbacher Brücke		
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			keine Änderung		
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			Trasse durch Wohngebiete		
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			Trasse durch Wohngebiete		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			längere Trasse		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			keine Änderung		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			keine Änderung		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			keine Änderung		
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			Trasse durch Wohngebiete		
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			Büchenbach		Schlechter
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			keine Änderung		Neutral
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			keine Änderung		
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			keine Änderung		
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			Trasse durch Wohngebiete		Besser

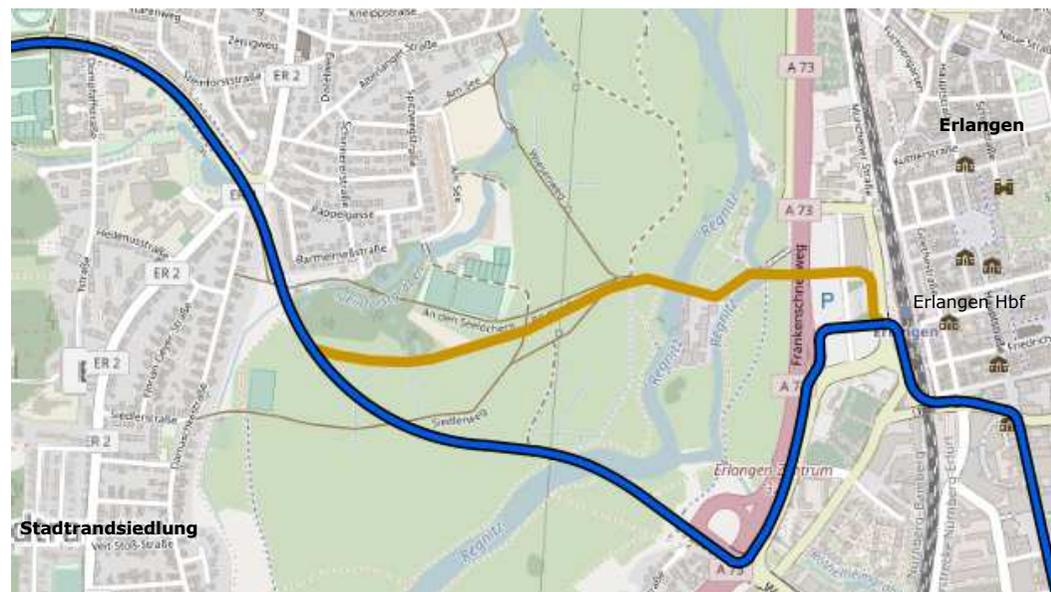


VARIANTE 1-5-415

Keine neue Monsterrasse, sondern Fahrrad und Stub-Querung über vorhandene Radwegtrasse. Wöhrmühle, K&L Ruppert, Wiesengrund. Ab DJK leichter Verschenk über die "Schäferwiese" (Umgehung der Seelöcher) auf den Siedlerweg bis zum Anschluß Kosbacher Damm

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.

Ergebnis: +2



Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			Kürzere Trasse (2,3 anstatt 2,9 km)
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			keine Änderung
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			keine Änderung
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			Kürzere Trasse (2,3 anstatt 2,9 km)
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			Bewertung erst in Stufe 2
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			Bewertung erst in Stufe 2
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			Ähnliche Kurvigkeit
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			Gleiche Anzahl enger Kurven
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			Münchner Str. bzw. Querung Kreuzung Münchner Str. / Werner v. Siemens entfällt
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			zusätzlicher Tunnel aber höhere Förderwürdigkeit
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			ähnlich
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			Querung A73
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			höherer Anteil nicht-straßenbündiger Bahnkörper
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			Bewertung erst in Stufe 2
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			keine Änderung
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			Münchner Str. bzw. Querung Kreuzung Münchner Str. / Werner v. Siemens entfällt
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			keine Änderung
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			Berücksichtigung bei Planungen Regnitzstadt
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			Höherer Flächenverbrauch außerhalb bestehender Straßenräume (1,8 statt 1,5 km)
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			Bewertung erst in Stufe 2
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			Ähnliche Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			Ähnliche wasserrechtliche Eingriffe
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			keine Änderung
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			keine maßgebliche Änderung
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			Bessere Anbindung Busbahnhof
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			keine Änderung
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			keine Änderung
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			keine Änderung

	Schlechter
	Neutral
	Besser

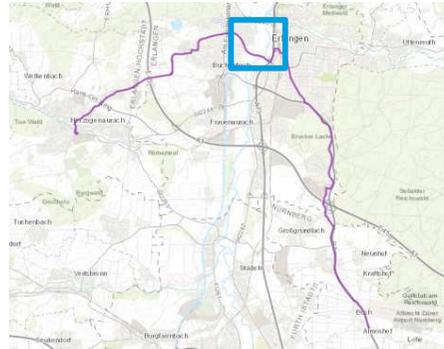


VARIANTE 1-5-577

Mein Vorschlag, die STUB von der Nürnberger Str. über die Hauptstr. bis Martin-Luther-Platz führen, dann Pfarrstr., Martinsbühler Str. bis Schlachthofkreuzung. Dann eine völlig neue Talquerung im Bogen zur Alterlanger Str. (Krapp/Drei Linden), weiter bis bis Kosbacher Damm. Die bestehenden Talquerungen (Dechsendorfer und Büchenbacher Damm) sind zu schmal für die STUB. Wenn ohnehin eine neue Talquerung nötig, ist dieser Vorschlag ökologisch weniger kritisch als der Kosbacher Damm.

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.

Ergebnis: -4



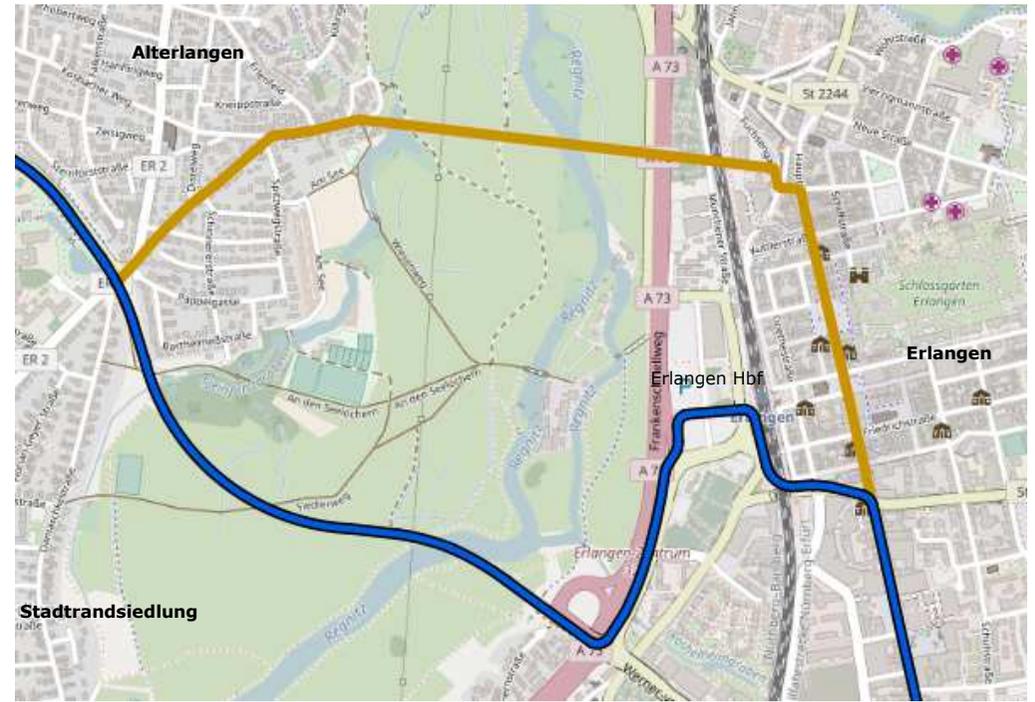
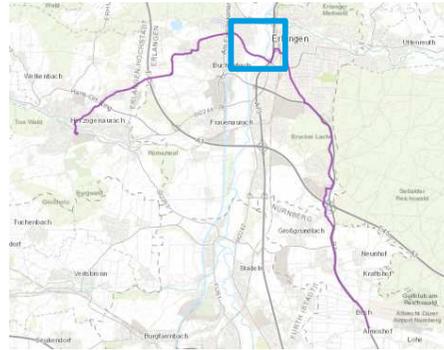
Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			längere Trasse
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			keine Änderung
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			Trasse durch Innenstadt
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			längere Trasse
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			Bewertung erst in Stufe 2
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			Bewertung erst in Stufe 2
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			geringere Kurvigkeit der Trasse
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			geringere Anzahl enger Kurven
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			Trasse durch Innenstadt
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			längere Trasse
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			längere Trasse
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			keine Änderung
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			Bewertung erst in Stufe 2
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			Trasse durch Innenstadt
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			Kein Busverkehr
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			Trasse durch Innenstadt
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			Trasse durch Fußgängerzone
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			Trasse durch Fußgängerzone, Abwasser-Hauptsammler
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			kürzere Querung Regnitz
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			keine Änderung
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			kürzere Querung Regnitz
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			keine Änderung
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			Trasse durch Fußgängerzone
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			Trasse durch Fußgängerzone
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			Trasse durch Fußgängerzone
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			Trasse durch Innenstadt
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			keine Änderung
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			Trasse durch Innenstadt



VARIANTE 1-5-721

Falls Strecke über Hauptstraße durch die Innenstadt, Haltestelle hier einrichten und weiter mit Brücke über Bahnlinie, Friedhof und Autobahn in den Wiesengrund

**Ergebnis:
nicht bewertet,
da technisch
nicht machbar**

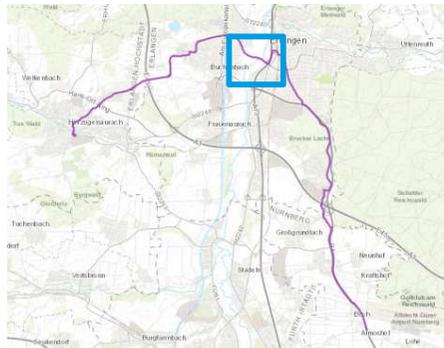


*Trassierung Hauptstraße -
Fuchsgarten und Brücke
über Friedhof nicht realistisch
umsetzbar*

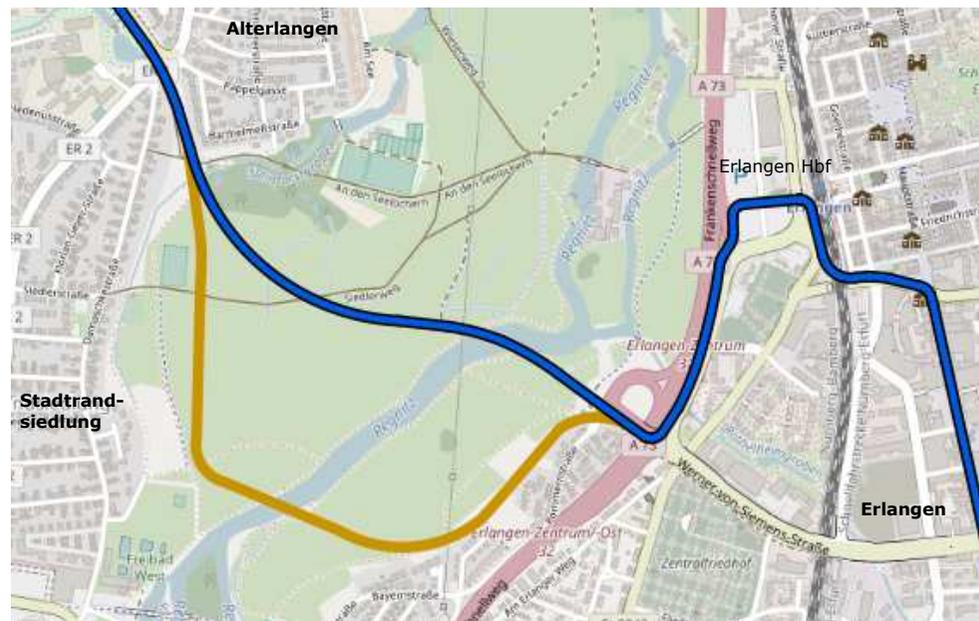


VARIANTE 1-5-859

Hier könnte für südlichen Kosbacher Damm die Regnitz-Querung stattfinden.



Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.



Ergebnis: -3

Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung	
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			längere Trasse	
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			keine Änderung	
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			Erschließung Alterlangen-Süd und Bereich Thüringer-/Bayernstraße	
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			längere Trasse	
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			Bewertung erst in Stufe 2	
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			Bewertung erst in Stufe 2	
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			höhere Kurvigkeit der Trasse	
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			keine Änderung	
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			keine Änderung	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			längere Trasse	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			keine Änderung	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			keine Änderung	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			Bewertung erst in Stufe 2	
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			keine Änderung	
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			keine Änderung	
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			keine Änderung	
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			keine Änderung	
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			keine Änderung	
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			längere Regnitzquerung	
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			längere Regnitzquerung	
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			längere Regnitzquerung	
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			längere Regnitzquerung	
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			längere Regnitzquerung	
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			keine Änderung	
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			keine Änderung	Schlechter
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			keine Änderung	Neutral
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			keine Änderung	
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			längere Regnitzquerung	Besser

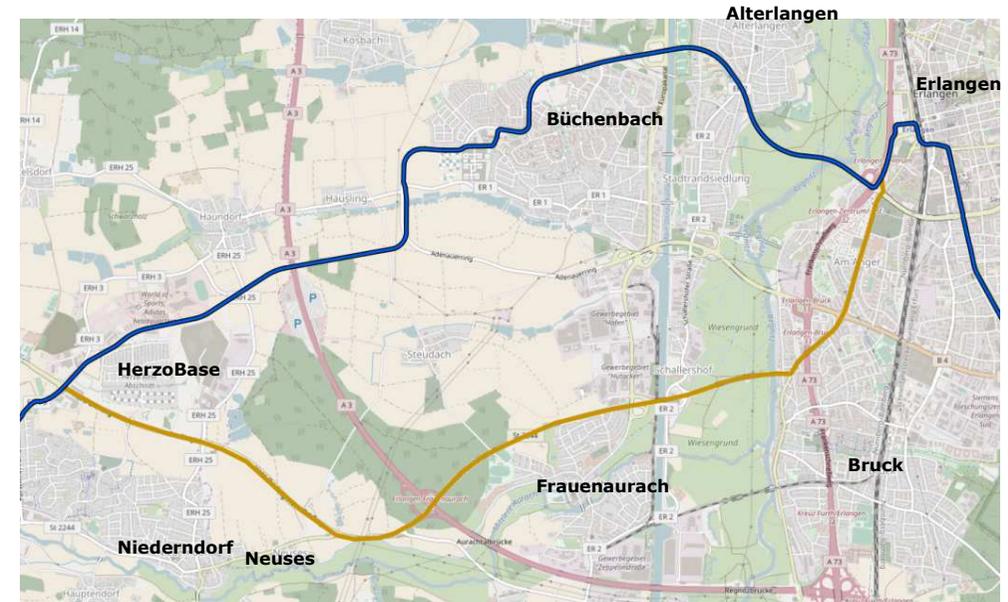
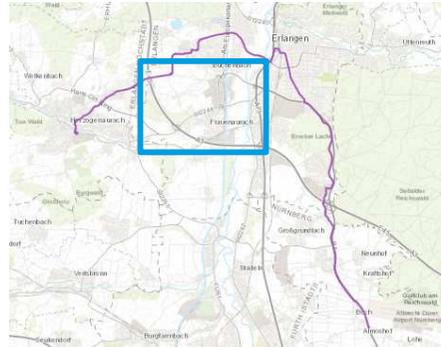


VARIANTE 1-6-114

Gerade Strecke mit Zeitsparung und auch umweltfreundlich

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.

Ergebnis: -2



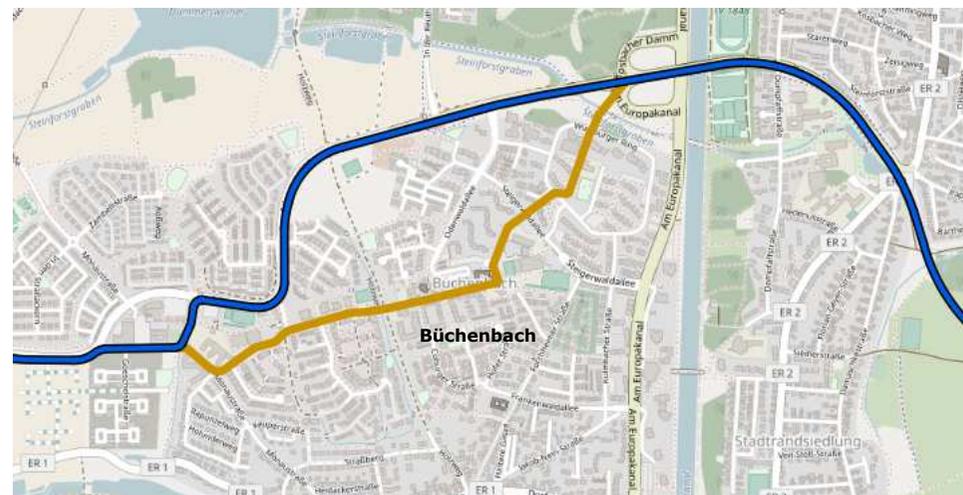
Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung		
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			Büchenbach-Nord abgehängt		
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			Alterlangen, Erlangen Innenstadt nicht erschlossen		
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			Alterlangen, Erlangen Innenstadt nicht erschlossen		
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			kürzere Trasse		
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			Bewertung erst in Stufe 2		
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			Bewertung erst in Stufe 2		
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			geringere Kurvigkeit der Trasse		
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			geringere Anzahl enger Kurven		
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			keine Änderung		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			kürzere Trasse		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			keine Änderung		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			keine Änderung		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			Bewertung erst in Stufe 2		
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			Büchenbach, Alterlangen, Erlangen Innenstadt nicht erschlossen		
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			kein Busverkehr		
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			keine Änderung		
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			keine Änderung		
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			keine Änderung		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			keine Änderung		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			keine Änderung		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			keine Änderung		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			keine Änderung		
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			Trasse entlang gering verdichteter Bebauung		
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			Alterlangen, Erlangen Innenstadt nicht erschlossen		Schlechter
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			Alterlangen, Erlangen Innenstadt nicht erschlossen		Neutral
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			Alterlangen, Erlangen Innenstadt nicht erschlossen		
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			Alterlangen, Erlangen Innenstadt nicht erschlossen		Besser
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			Alterlangen, Erlangen Innenstadt nicht erschlossen		



VARIANTE 1-6-376

Die Bamberger Straße ist eine stark frequentierte Bushaltestelle. Durch einen Verlauf über den Fußweg am Würzburger Ring und über die Büchenbacher Anlage ließe sich hier eine Haltestelle realisieren.

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.



Ergebnis: -5

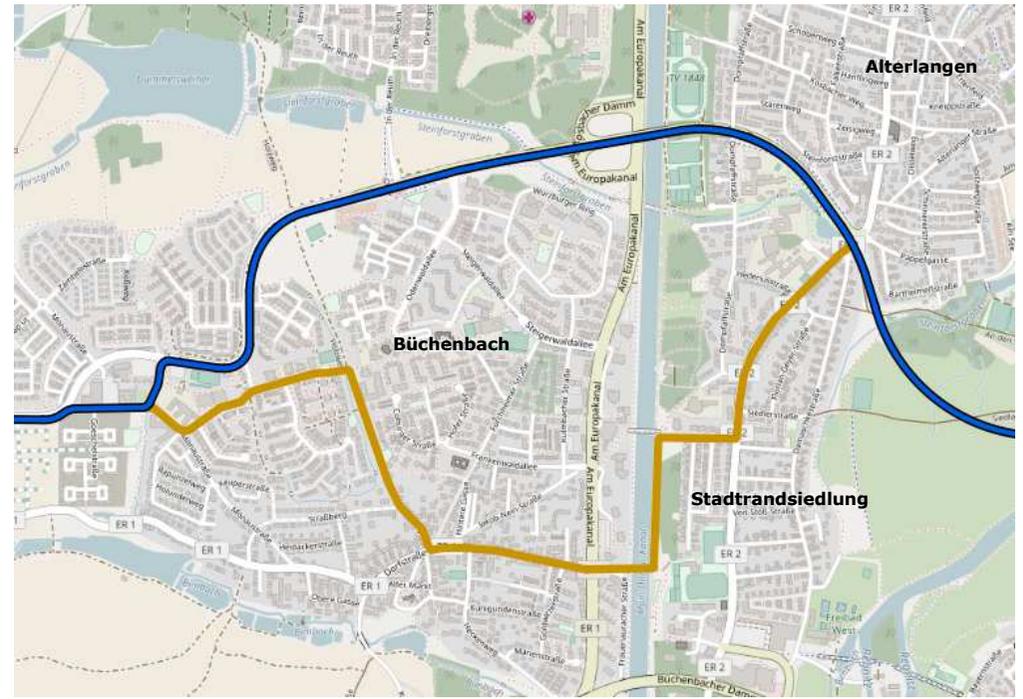
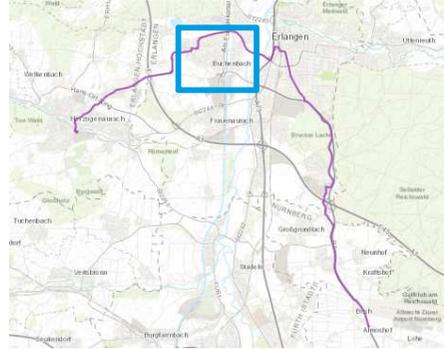
Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung		
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			längere Trasse		
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			Trasse durch Wohngebiete, die von Bus erschlossen sind		
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			Trasse durch Wohngebiet		
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			längere Trasse		
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			Bewertung erst in Stufe 2		
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			Bewertung erst in Stufe 2		
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung großräumig			höhere Kurvigkeit der Trasse		
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung kleinräumig			höhere Anzahl enger Kurven		
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			Trasse durch Wohngebiet		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			längere Trasse		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			längere Trasse		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			keine Änderung		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit					
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			Büchenbach, Alterlangen, Erlangen Innenstadt nicht erschlossen		
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			Bewertung erst in Stufe 2		
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			Trasse durch Wohngebiet		
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			Trasse durch Wohngebiet		
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			Trasse durch Wohngebiet		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			Grünflächen für Trasse benötigt		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			keine Änderung		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			Grünflächen für Trasse benötigt		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			keine Änderung		
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			Trasse durch Wohngebiet		
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			Trasse durch Wohngebiet		Schlechter
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			Trasse durch Wohngebiet		Neutral
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			mehr Einwohner im Einzugsbereich		Besser
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen					
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			Trasse abseits von Verkehrswegen		



VARIANTE 1-6-604

Die Trasse sollte hier vom Bahnhof Erlangen kommend links abbiegen und dann via Dorfstraße - Holzweg - Donato-Polli-Straße zum Adenauerring geführt werden.
[Seite ist mehrmals abgestürzt]

**Ergebnis:
nicht bewertet,
da technisch
nicht machbar**



*Trassierung durch Ortskern
Büchenbach (Dorfstraße -
Heuweg) nicht machbar*



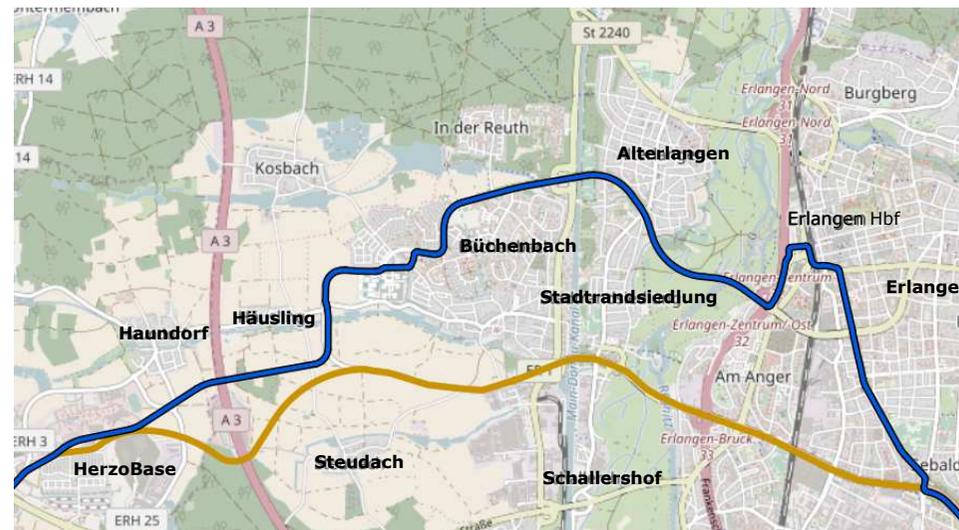
VARIANTE 1-6-894

Straße und Stub über Büchenbacher Damm, Adenauerring verlängern, unterhalb der Raststätte über die Autobahn, am Novinahotel vorbei, somit wäre Häusling und Haundorf auch vom Autoverkehr entlastet



Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.

Ergebnis: -2

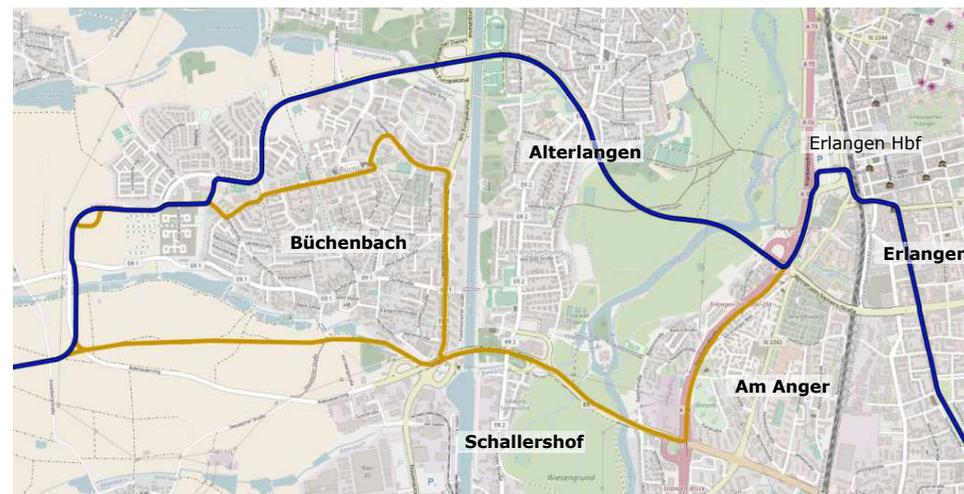
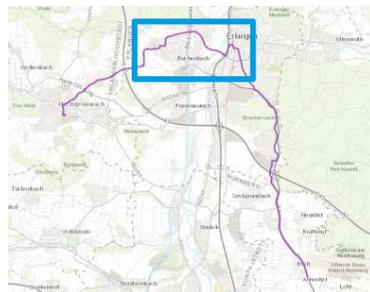


Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung		
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			kürzere Trasse StUB; keine Verbesserung Büchenbach		
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			Büchenbach, Alterlangen, Erlangen Innenstadt nicht erschlossen		
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			Büchenbach, Alterlangen, Erlangen Innenstadt nicht erschlossen		
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			kürzere Trasse		
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			Bewertung erst in Stufe 2		
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			Bewertung erst in Stufe 2		
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			geringere Kurvigkeit der Trasse		
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			geringere Anzahl enger Kurven		
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			verdichtete Gebiete werden umfahren		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			kürzere Trasse		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			keine Änderung		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			Erweiterung Regnitzquerung Büchenbacher Damm		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			Bewertung erst in Stufe 2		
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			Büchenbach, Alterlangen, Erlangen Innenstadt nicht erschlossen		
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			keine Verbesserung für Busse aus Büchenbach		
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			keine Änderung		
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			keine Änderung		
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			keine Änderung		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			bestehende Brücke Regnitzquerung		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			längere Trasse über bestehende Äcker		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			Waldgebiet südlich Autohof		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			Becken südlich Autohof		
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			keine Änderung		
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			Büchenbach, Alterlangen, Erlangen Innenstadt nicht erschlossen		Schlechter
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			Büchenbach, Alterlangen, Erlangen Innenstadt nicht erschlossen		Neutral
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			keine Änderung		
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			keine Änderung		
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			keine Änderung		Besser



VARIANTE 2-6-25

Die Spange Büchenbach-Süd sollte nicht nur als Teil der sog. "Campus-Bahn" (unter Umgehung der Erlanger Innenstadt) betrachtet werden, sondern als Spange in Verbindung mit der Variante "Büchenbacher Damm" zusätzlich zur Strecke durch "Am Europakanal" und Büchenbach. Diese Spange dient nicht nur der schnellen Verbindung H'aurach-ER, sondern erschließt die künftige Bebauung in Büchenbach-Süd (Straßenbahn ist vor der Bebauung da). Durch einen Haltepunkt an der Kernbergstraße würde die bereits jetzt bestehende Bebauung in Bü-Süd erschlossen.



Ergebnis: -5

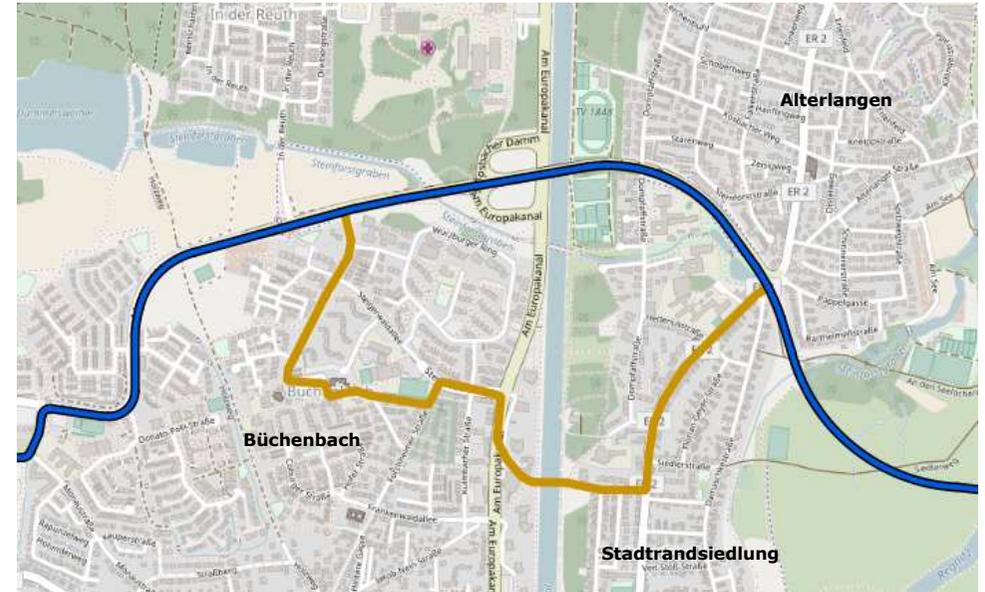
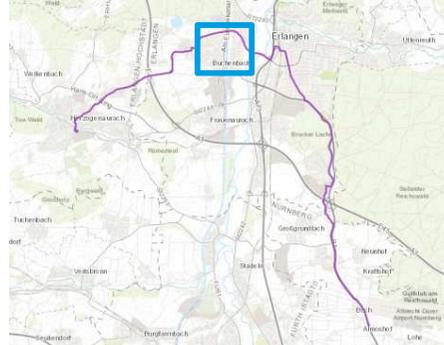
Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.

Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			Abschätzung Bahnhof - Herzogenaurach 800 m kürzer bei vergleichbarer Geschwindigkeit, Arcaden-Büchenbach West 1.400 m länger bei geringerer Geschwindigkeit, dafür besserer Erschließung. Keine Fahrzeuvorteile für Anger ggü. Bus erkennbar. Verbindung Büchenbach - Herzogenaurach erfordert Übereck-Umstieg. Neutral als wohlwollende Bewertung.
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			Keine Direktverbindung Büchenbach - Herzogenaurach mehr
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			E-West III kann noch nicht berücksichtigt werden (Realisierungszeitraum nach 2030), zusätzliche Einwohnererschließung in Büchenbach, zusätzliche Arbeitsplaterschließung im Gewerbegebiet Frauenaarach. Deutlich schlechtere Erschließung in Alterlangen
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			straßenbündiger Bahnkörper in Büchenbach
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			längere Strecke
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			straßenbündiger Bahnkörper in Büchenbach
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			Entfall Bimbachquerung
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			Entfall Busbeschleunigung durch Kosbacher Brücke, evtl. zsl. Pendelbus Büchenbach - HerzoBase erforderlich
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			erheblich mehr Kreuzungsbereiche
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			erheblich mehr Kreuzungsbereiche, Entfall Möglichkeit Radweg auf Kosbacher Brücke
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			Parkplatzverluste Brucker Straße
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			zsl. Trasse über landw. Flächen
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			bei Führung über Büchenbacher Damm etwas besser als Kosbacher Brücke
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			wäre noch detaillierter zu prüfen
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			erhebliche Eingriffe in Brucker Straße, Am Europakanal, Steigerwaldallee, Odenwaldallee, Büchenbacher Anlage
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			E-West III
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			entfällt: Schulzentrum West, hinzu Siemens Frauenaarach
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			Führung in Büchenbach näher an Wohnbebauung



VARIANTE 3-6-1

Kanalquerung Büchenbacher Steg - Büchenbacher Anlage



Ergebnis: -4

Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung		
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			längere Trasse für Durchfahrer		
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			keine Änderung		
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			Trasse durch Wohngebiet		
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			längere Trasse		
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			Bewertung erst in Stufe 2		
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			Bewertung erst in Stufe 2		
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			höhere Kurvigkeit der Trasse		
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			höhere Anzahl enger Kurven		
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			neutral		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			längere Trasse		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			längere Trasse		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			neue Querung Kanal		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			Bewertung erst in Stufe 2		
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			Bewertung erst in Stufe 2		
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			neutral		
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			Trasse durch Wohngebiet		
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			Trasse durch Wohngebiet		
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			Schule / Büchenbacher Anlage		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			keine Änderung		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			Trasse durch Wohngebiet		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			keine Änderung		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			keine Änderung		
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			Trasse durch Wohngebiet		
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			keine Änderung		Schlechter
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			keine Änderung		Neutral
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			Trasse durch Wohngebiet		
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			keine Änderung		
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			weitgehend Hauptstraßennetz genutzt		Besser

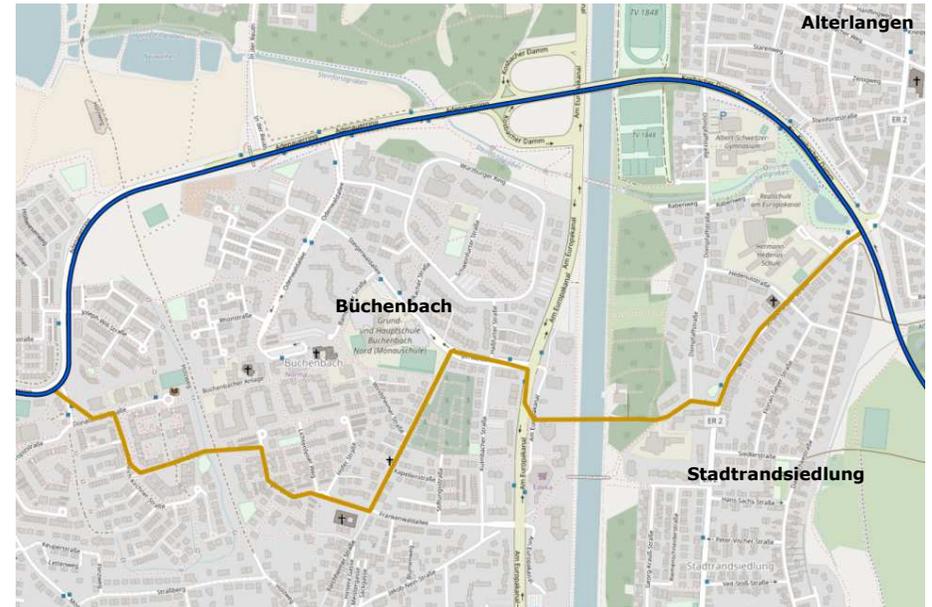
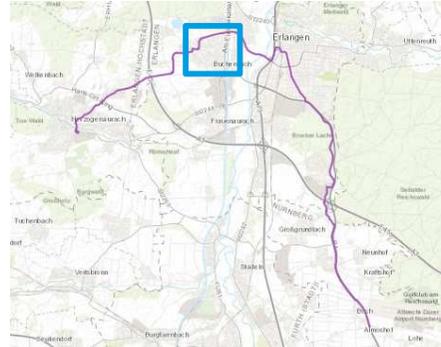


VARIANTE 3-6-2

Frankenwaldallee - Coburger Straße

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.

Ergebnis: -6



Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung		
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			längere Trasse		
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			keine Änderung		
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			Trasse durch Wohngebiet		
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			längere Trasse		
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			Bewertung erst in Stufe 2		
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			Bewertung erst in Stufe 2		
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			höhere Kurvigkeit der Trasse		
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			höhere Anzahl enger Kurven		
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			Trasse durch Wohngebiet		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			längere Trasse		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			längere Trasse		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			Querung Kanal		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			Bewertung erst in Stufe 2		
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			Trasse durch Wohngebiet		
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			Bewertung erst in Stufe 2		
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			Trasse durch Wohngebiet		
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			Trasse durch Wohngebiet		
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			Trasse durch Wohngebiet		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			Trasse auf Grünfläche		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			Trasse durch Wohngebiet		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			Trasse auf Grünfläche		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			keine Änderung		
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			Trasse durch Wohngebiet		
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			keine Änderung		Schlechter
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			keine Änderung		Neutral
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			Trasse durch Wohngebiet		
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			keine Änderung		Besser
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			Trasse durch Wohngebiet		

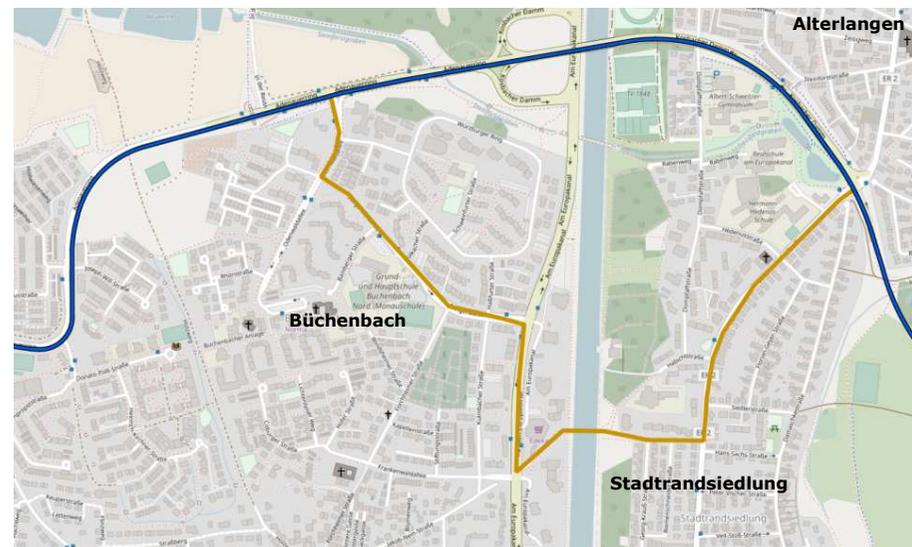
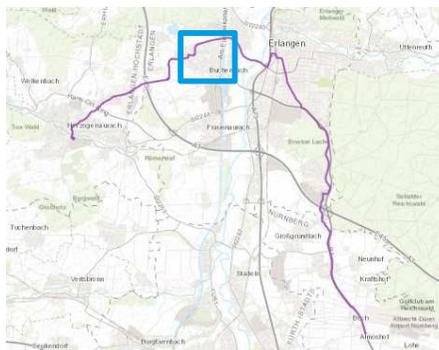


VARIANTE 3-6-3

Büchenbacher Steg - Odenwaldallee

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.

Ergebnis: -4



Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung		
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			längere Trasse		
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			keine Änderung		
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			Trasse durch Wohngebiet		
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			längere Trasse		
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			Bewertung erst in Stufe 2		
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			Bewertung erst in Stufe 2		
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			höhere Kurvigkeit der Trasse		
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			höhere Anzahl enger Kurven		
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			Trasse durch Wohngebiet		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			längere Trasse		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			längere Trasse		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			Querung Kanal		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			Bewertung erst in Stufe 2		
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			Bewertung erst in Stufe 2		
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			neutral		
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			Trasse durch Wohngebiet		
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			Trasse durch Wohngebiet		
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			Trasse durch Wohngebiet		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			keine Änderung		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			Trasse durch Wohngebiet		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			keine Änderung		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			keine Änderung		
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			Trasse durch Wohngebiet		
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			keine Änderung		
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			keine Änderung		Schlechter
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			Trasse durch Wohngebiet		Neutral
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			keine Änderung		
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			weitgehend Hauptstraßennetz genutzt		Besser

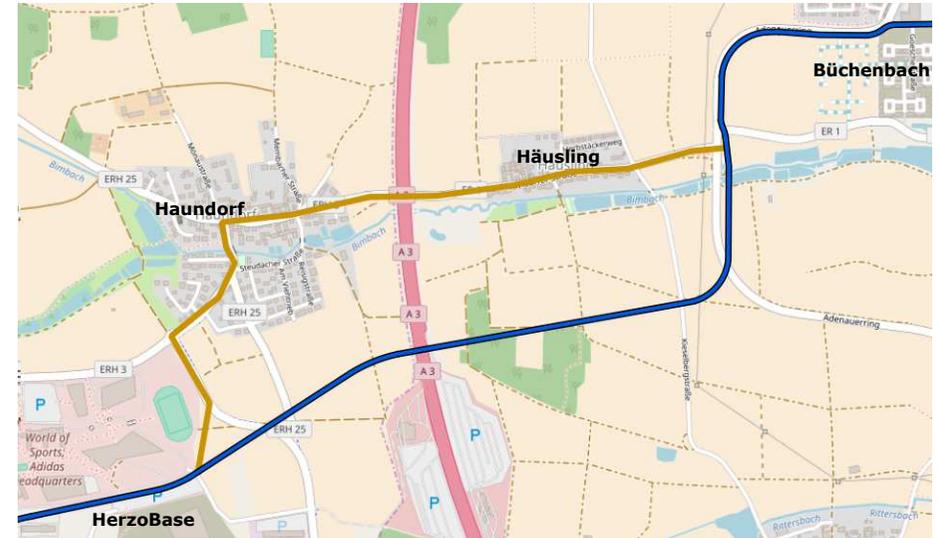
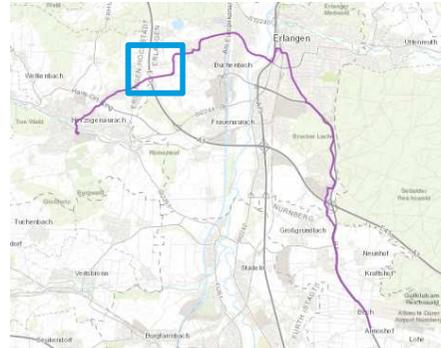


VARIANTE 1-7-19

Warum lässt die StUB die bis jetzt mangelhaft angebundenen Orte Häusling und Haundorf nördlich liegen? Führung durch die Orte ermöglicht evtl. auch ein Wachstum dieser Dörfer

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.

Ergebnis: -3



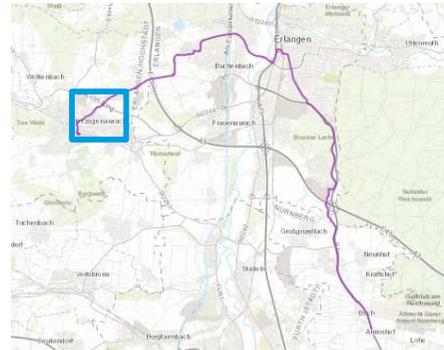
Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung		
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			straßenbündig, kurvig, eng		
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			Haundorf/Häusling direkt erreichbar		
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			Haundorf/Häusling vollständig erschlossen		
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			länger		
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf					
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV					
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			Form gespiegelt		
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			Sehr eckig in Haundorf		
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			kein besonderer Bahnkörper mehr		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			300 m länger		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			kein besonderer Bahnkörper mehr		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			Unterführung A3 zu klein, Neubau nötig		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit					
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr					
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			kein Busverkehr		
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			straßenbündig		
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			Rad/Fuß auf Straße		
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			Landwirtschaftliche Nutzung, Zufahrten		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			straßenbündig		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund					
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			gleich		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			ohne		
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			dorfähnlicher Charakter		
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			keine		Schlechter
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			keine Änderung		Neutral
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß					
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen					Besser
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			Durchgangsverkehr besteht bereits		



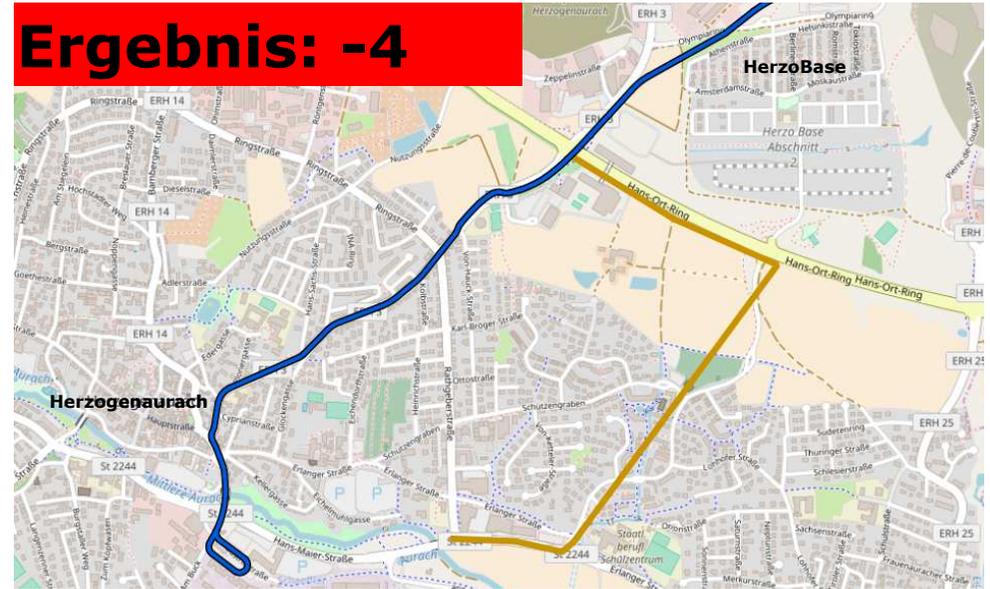
VARIANTE 1-7-86

Osttor von Schaffler anbinden und dann weiter bis zur Berufsschule
Haltestelle an Berufsschule und dem neuen Einkaufszentrum. Dann in einer direkten Tunnelführung auf den Hans Ort Ring. Und weiter an Adidas und Puma vorbei.
Von hier direkt zum Osttor von Schaeffler. Streckenführung durch die Stadt unnötig, da funktionierendes Stadtbussystem und eigene Trasse möglich, keine Fahrbahnteilung.
Streckenführung entlang Han Ort Ring, da eigene Fahrbahn und Anbindung künftiger Gewerbegebiete. Außerdem die Möglichkeit über Park and Ride (Parkhaus) von der Autobahn direkt zu Schaeffler zu kommen

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.



Ergebnis: -4



Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung		
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			störungsfrei, hohe Geschwindigkeit		
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			neutral		
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			weniger Einwohner		
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			länger		
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf					
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV					
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			Umweg		
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			ohne enge Kurven möglich		
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			Tunnel konfliktfrei		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			Tunnel wesentlich teurer		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			Tunnel unabhängiger Bahnkörper		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			Tunnel		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit					
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr					
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			Busse Innenstadt müssen fortbestehen		
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			Fast völlig unabhängig		
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			Fast völlig unabhängig		
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			Rampenbereiche		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			Unabhängiger Bahnkörper außerhalb des Tunnels auf freier Fläche		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund					
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			entlang Hans-Maier-Straße		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			Tunnelbau bedarf Wasserhaltung		
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			Straßenraum wird umgangen, aber Rampenbereiche		
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			kein Unterschied		Schlechter
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			bessere Erschließung Schaeffler, BSZ, Herzo Base		Neutral
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß					
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen					
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			erhebliche Einwirkungen während Bauzeit / Tunnelbau		Besser

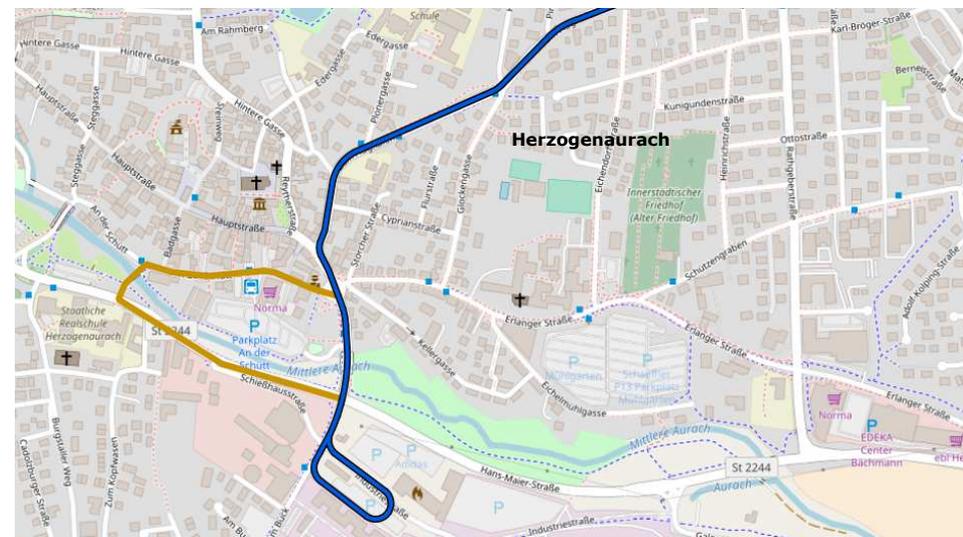


VARIANTE 1-7-104

Anbindung der Innenstadt und des Busbahnhofs von Herzogenaurach: Führung ab Kreisel über An der Schütt, "KUWE"-Steg (oder gar Steinerner Brücke) zur Endhaltestelle

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.

Ergebnis: -3



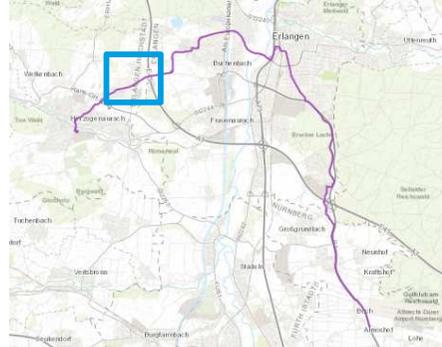
Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung		
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			wesentlich länger, Vorteil An der Schütt nicht ausreichend		
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			bessere Erreichbarkeit Realschule/HZA West ohne Umstieg		
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			bessere Erschließung durch Umweg		
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			länger		
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf					
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV					
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			ca. 180°-Wende		
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			Sehr eckig bei Abzweigung und Aurachquerung		
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			nahezu vollständig in Straße		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			wesentlich länger		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			nahezu vollständig in Straße		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			neue Brücke		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit					
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr					
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			Anschluss Busbahnhof		
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			An der Schütt enge Straße, keine Ausweichmöglichkeiten		
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			Kreuzung Fußgänger und Radwege		
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			Halteverbot für Lieferverkehr kritisch		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			straßenbündig		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund					
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			Führt durch LSG		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			mehrheitlich im HWS		
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			enge Straße mit Dorfcharakter		
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			zusätzliche Erschließung Altstadt		Schlechter
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			Zentrum		Neutral
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß					
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen					
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			kein Unterschied		Besser



VARIANTE 1-7-280

Trasse deutlich näher an Haundorf heranrücken. Haltestelle ungefähr an dieser Stelle. Sonst läge die Haltestelle mitten auf einem Acker jenseits jeglicher Bebauung

**Ergebnis:
nicht bewertet, da
keine eigenständige
Variante**



*Weitere Bearbeitung
im Zuge der Planung.
Keine eigenständige Variante!*



VARIANTE 1-7-332

Ringtrasse für Herzogenaurach planen um der Bevölkerung von Stadt und Land eine gute Alternative zur Straße zu bieten. Mein Vorschlag- ab Pumazentrale in Richtung Gewerbegebiet I+II (Hans-Ort Ring), Fachklinik (Welkenbacher Kirchweg), Atlantis (Hans-Maier Str.), Realschule (Radwegverlauf), Busbahnhof, Schaeffler, Berufsschule und zurück über die Dr. Wilhelm Schaeffler Str. zur Pumazentrale.



Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.



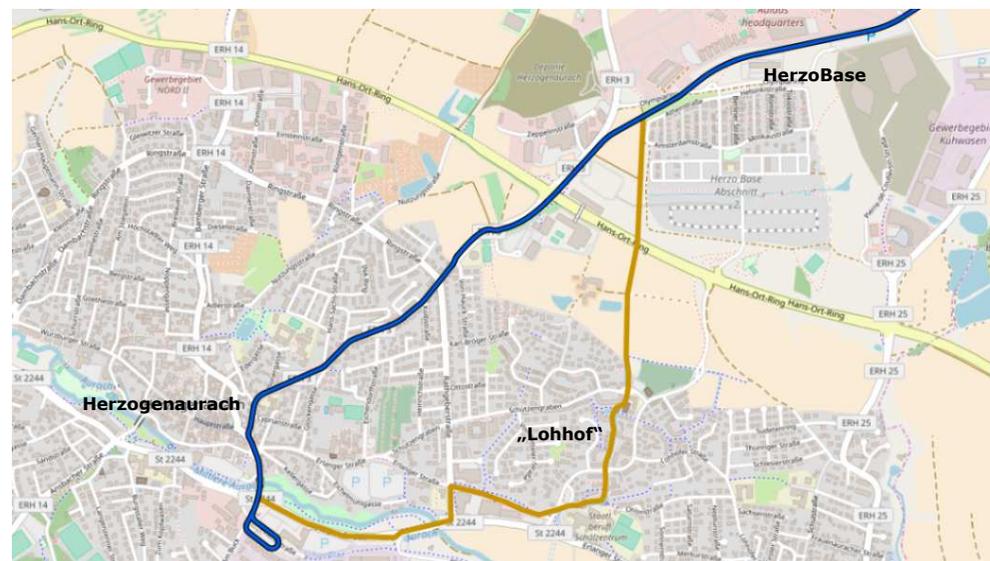
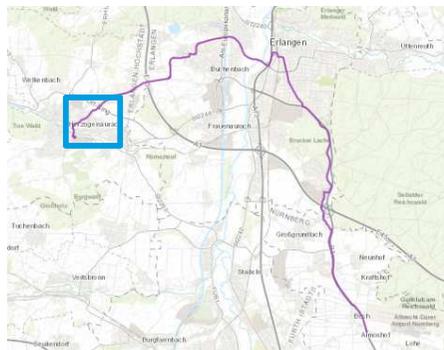
Ergebnis: -6

Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			längere Trasse
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			direkte Verbindung vs. Höhere Erschließung
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			höhere Erschließung von Herzogenaurach
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			längere Trasse
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			Höhere Kurvigkeit der Trasse
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			Höhere Anzahl enger Kurvenradien
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			längere Trasse
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			längere Trasse
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			längere Trasse
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			Aurach- Querung an der Schütt
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			ähnlich
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			längere Trasse
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			ähnlich
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			längere Trasse, insbesondere durch Wohngebiete
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			längere Trasse
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			Trassenstück entlang Aurach
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			kein Unterschied
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			längere Trasse
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			Gewerbegebiet Nord II
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			diverse Punkte in Herzogenaurach
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			längere Trasse



VARIANTE 1-7-444

Westlich am Baugebiet Herzo-Base vorbei nach Süden über den Hans-Ort-Ring in einer Einhausung entlang des Schwester-Ennodia-Wegs auf die Erlanger Straße an der Kreuzung Rathgeberstraße nach Süden entlang der Hans Maier Straße nach Westen.



Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.

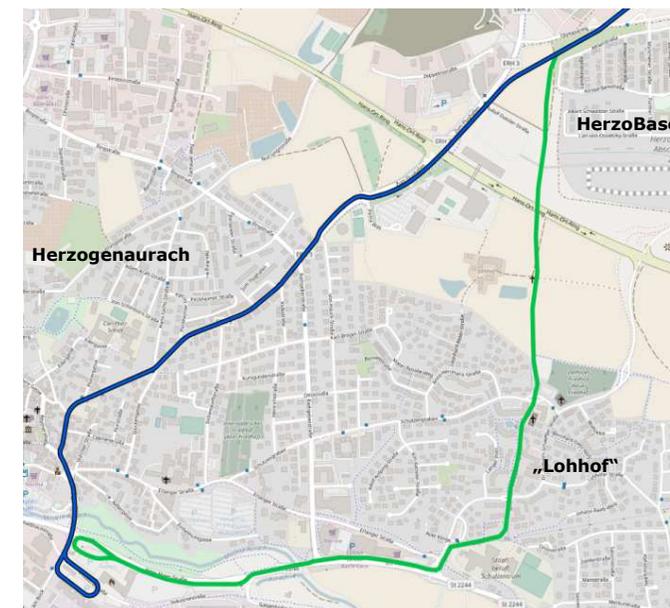
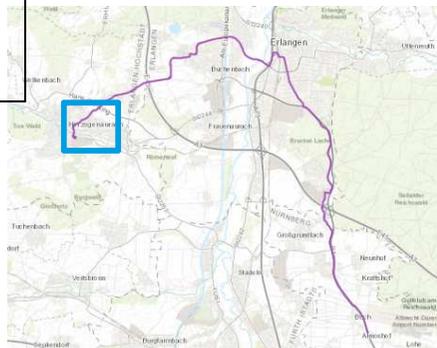
Ergebnis: -3

Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung	
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			ähnlich	
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			ähnlich	
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			geringere Einwohnerdichte	
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			größere Streckenlänge	
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf				
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV				
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			ähnlich	
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			ähnlich, z.B. Erlanger Str. - Rathgeberstr.	
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			zusätzlich besonderer Bahnkörper möglich	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			größere Streckenlänge	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			kein straßenbündiger Bahnkörper	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			Brücke Hans-Ort-Ring, Aurach, Einhausung	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit				
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr				
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			neutral	
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			außerhalb Straßenraum	
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			ausreichende Querschnitte	
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			ähnlich	
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			ähnlich	Schlechter
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund				
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			Durch Bau erheblicher Eingriff in Grünflächen	Neutral
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			Verrohrung Lohhofer Graben	
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			neutral	Besser
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			schlechtere Erschließung Reihenzach	
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			schlechtere Erschließung Stadthalle, bessere Erschließung Berufsschule	
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß				
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen				
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			erhebliche Bauauswirkungen	



VARIANTE 1-7-444 MODIFIZIERT „LOHHOF“

Westlich am Baugebiet Herzo-Base vorbei nach Süden über den Hans-Ort-Ring in einer Einhausung entlang des Schwester-Ennodia-Wegs auf die Erlanger Straße an der Kreuzung Rathgeberstraße nach Süden entlang der Hans Maier Straße nach Westen.



Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.

Ergebnis: -2

Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung	
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			ähnlich	
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			ähnlich	
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			geringere Einwohnerdichte	
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			größere Streckenlänge	
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf				
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV				
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			ähnlich	
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			weniger enge Kurven	
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			100% besonderer Bahnkörper möglich	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			größere Streckenlänge	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			kein straßenbündiger Bahnkörper	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			Brücke Hans-Ort-Ring, Aurach	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit				
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr				
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			neutral	
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			außerhalb Straßenraum	
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			ausreichende Querschnitte	
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			ähnlich	
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			Trasse außerhalb Verkehrsflächen (Sr.-Ennodia-Weg)	Schlechter
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund				
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			erheblicher Eingriff in Grünflächen	Neutral
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			Verrohrung Lohhofer Graben	
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			neutral	Besser
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			schlechtere Erschließung Reihenzach	
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			schlechtere Erschließung Stadthalle, bessere Erschließung Berufsschule	
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß				
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen				
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			gartenseitige Trasse	



VARIANTE 1-7-661

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.



Die StUB sollte von Erlangen kommend über die Paul-Gossenstr. geführt werden und in Herzogenaurach entlang der ERH 25-Staatsstraße den Ort umrunden bei der Klinik zum Atlantis und zum Schulzentrum Burgstaller Weg bis Schaeffler. Vorteil mehr Fahrgäste. Außerdem werden Beutelsdorf, Niederndorf, Gewerbegebiet-Nord, Schulzentrum atlantis und Rehaklinik erschlossen.

Bei Wahl der Trasse entlang der Nordumgehung und direkter Anschluss an die Hans-Maier- Str. käme auch ein Haltepunkt bei der Abbiegung zu der Dr. Wilhelm-Schaeffler-Str. und auf der Gegenfahrbahn zur Herzo-Base in Betracht. Dies würde zu einer Attraktivität für die Benutzung der StUB der Anwohner des Lohhofgebietes und der Herzo-Base führen und die Nutzerzahlen erhöhen z.B. Fahrt zur Fahrt zum Schulzentrum und Atlantis oder Richtung Erlangen.

Bei der Wahl einer StUB -Trasse müsste die Benutzerzahl maßgeblich werden und damit die die Attraktivität gegenüber dem Auto erhöht werden. Dies erfordert auch einen Komfort der Entfernung zur Haltestelle. Deshalb müsste die Bahntrasse entlang der ERH 25 Richtung Erlangen erfolgen und Richtung Westen entlang dem Hans-Ort-Ring. Vorteil dieser Trasse, dass die Bewohner des Ortsteils Niederndorf und des outletcenters einen "nahen" Zugang zur Bahn erhalten.

Von Erlangen kommend über den Büchenbacher Damm Adenauer Ring Richtung Autobahn A3 Parkplatz mit Pendlerparkplätzen weiter Kreisstraße . ERH 25 Haltestelle für Gewerbegebiet Kuhwasen und adidas Mitarbeiter bis zum Hans-Ort-Ring. Dort Haltestelle für Niederndorf. Weiter Staatsstr. mit Umrundung bei Atlantis.

bei einem Halbkreis um Herzogenaurach von Schaeffler zum Atlantis darf der wichtige innerstädtische Haltepunkt am Burgstaller Weg wegfallen. Die Haltestelle ist wichtig für Gymnasium und Realschule und die Innenstadt.

Ergebnis: -3

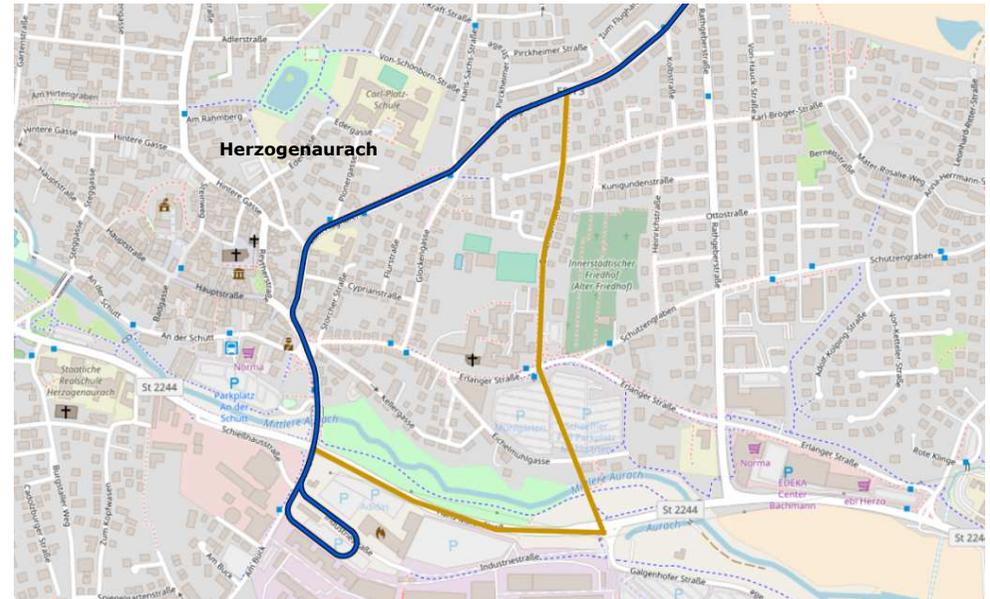
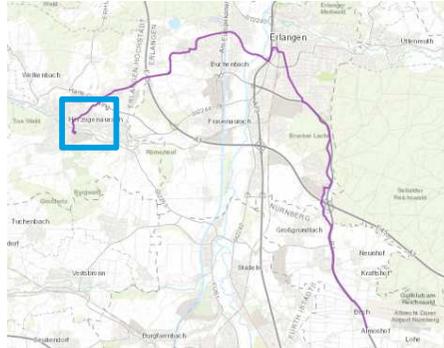
Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			erheblicher Umweg zum Endpunkt
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			direkt nach Herzogenaurach-West aber Umstiege ur Kompensation Reisezeitnachteil
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			Herzogenaurach-West
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			größere Streckenlänge
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			sehr großer Bogen um Kernort
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			ähnlich
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			ähnlich
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			größere Streckenlänge
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			größere Streckenlänge
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			Ertüchtigung oder Erweiterung Brücken
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			West, aber Innenstadt-Herzobase nicht abgedeckt
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			ähnlich
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			ähnlich
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			ähnlich
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			Mehrverbrauch durch zusätzliche Strecke
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			Aurachgrund
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			Aurachgrund
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			neutral
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			Altstadt beidseitig
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			Atlantis, Fachklinik
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			ähnlich



VARIANTE 1-7-705

Von der Flughafenstr. statt über die Rathgeber- über die Eichendorfstr. nach Süden und über den Parkplatz zum Schaeffler-Osttor. Vorteile: 1.es werden deutlich weniger Wohnhäuser beeinträchtigt. 2.die Liebfrauenhaus-Schule wird angebunden.

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermitelantrags von 2012 verglichen.



Ergebnis: -3

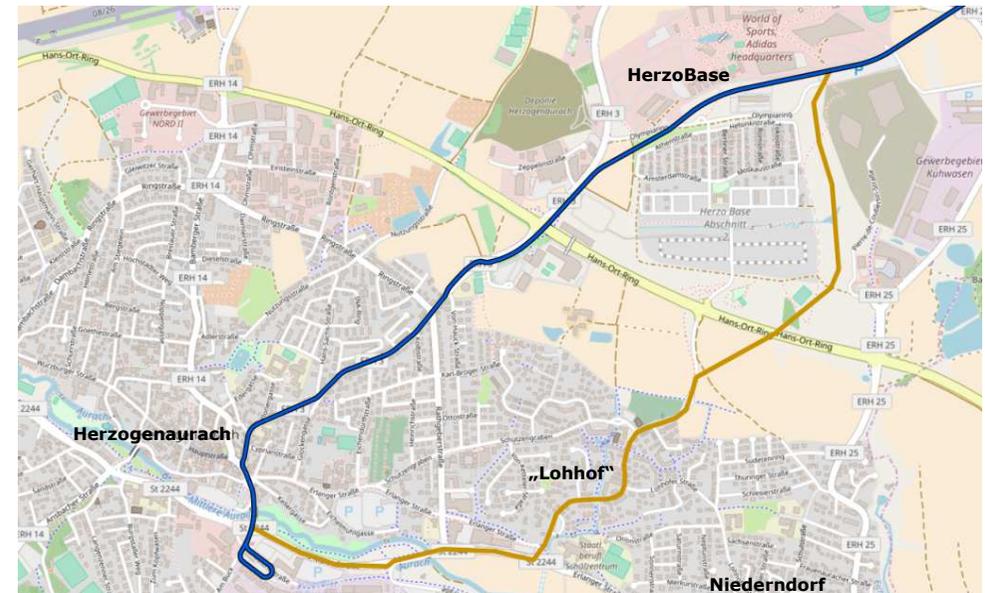
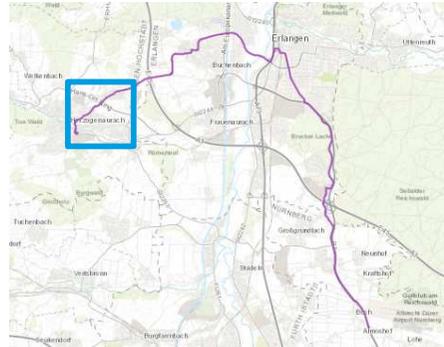
Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			keine Änderung
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			keine Änderung
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			geringere Dichte
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			längere Strecke
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			ähnlich
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			ähnlich
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			höherer Anteil besonderer Bahnkörper
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			längere Strecke
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			höherer Anteil besonderer Bahnkörper
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			neue Aurachquerung
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			keine Änderung
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			keine Gleisverschlingung nötig
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			keine Änderung
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			Durchschneidung Parkplatz
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			neue Aurachquerung
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			neue Aurachquerung
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			neue Aurachquerung
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			keine Änderung
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			keine Änderung
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			Liebfrauenkirche
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			keine Änderung

	Schlechter
	Neutral
	Besser



VARIANTE 1-7-875

Alter Bahnhof, Schaeffler-Osttor, Hans-Maier-Str (dort u.a. Edeka), abbiegen in die Dr. Wilhelm-Schaeffler-Str (dort u.a. Berufsschule), Querung des Hans-Ort-Ringes, durchführen zwischen Adidas-Outlet und Herzo Base. Erreichbarkeit des Adidas-Outlet, Sport Hofmann und Puma. Dann weiter nach Haundorf



Ergebnis: -6

Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung		
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			längere Fahrtzeit, größere Fußwege		
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			Puma, Reihenzach ncht angebunden		
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			geringere Einwohnerdichte		
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			längere Strecke		
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf					
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV					
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			sehr kurvig		
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			ähnlich		
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			höherer Anteil im Aurachgrund		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			längere Strecke		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			geringerer Anteil		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			Brücke Hans-Ort-Ring, Aurach		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit					
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr					
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			ähnlich		
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			keine Gleisverschlingung		
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			neutral		
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			neutral		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			neue Trasse ohne Bündelung		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund					
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			Aurachgrund		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			Aurachgrund		
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			Fällung Straßenbäume Lohhof		
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			Reihenzach nicht erschlossen		Schlechter
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			Puma, Reihenzach ncht angebunden		Neutral
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß					
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen					
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			ähnlich		Besser

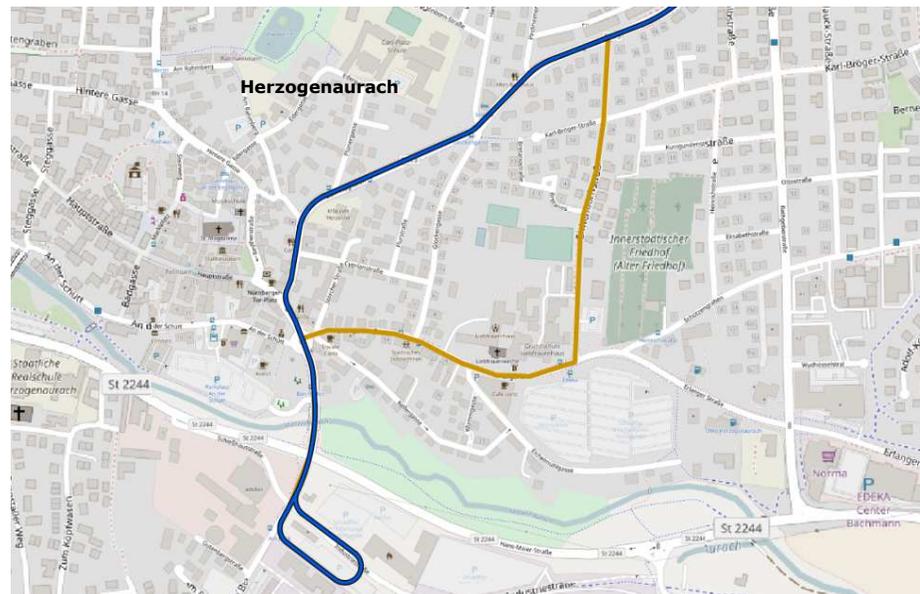
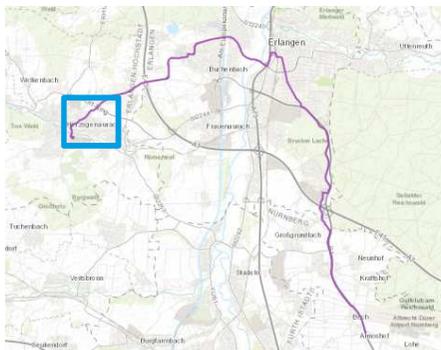


VARIANTE 2-7-5

Flughafenstraße - Eichendorfstraße - Erlanger Straße - adidas-Kreise - Bahnhofstraße

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.

Ergebnis: -5



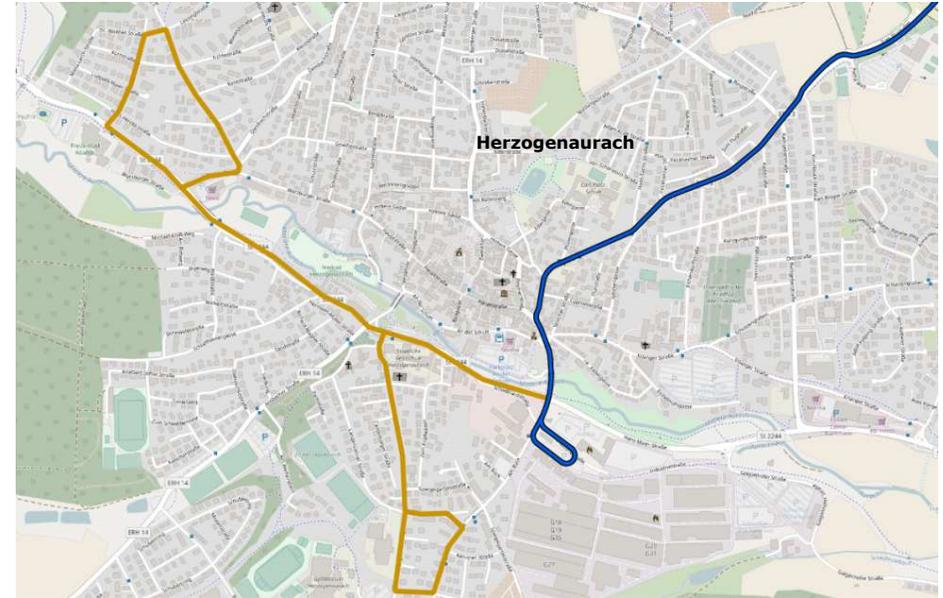
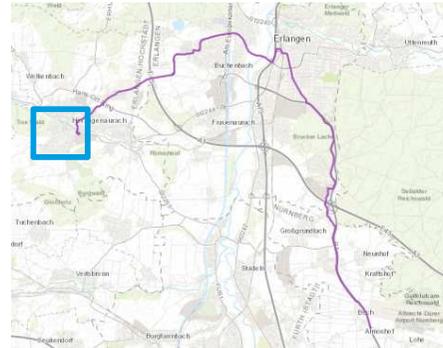
Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung		
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			längere Strecke		
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			kein Unterschied		
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			geringere Dichte		
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			längere Strecke		
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf					
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV					
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			kurviger		
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			zusätzliche enge Kurven		
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			kein Unterschied		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			längere Strecke		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			längere Strecke		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			kein Unterschied		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit					
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr					
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			kein Unterschied		
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			kein Unterschied		
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			kein Unterschied		
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			kein Unterschied		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			kein Unterschied		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund					
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			kein Unterschied		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			kein Unterschied		
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			kein Unterschied		
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			kein Unterschied		
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			Liebfrauenschule		Schlechter
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß					Neutral
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen					
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			kein Unterschied		Besser



VARIANTE 2-7-6

Schleifen Richtung Atlantis und Herzogenarach-Süd

**Ergebnis:
Vergleich nicht
möglich, da
Verlängerung
Referenztrasse**



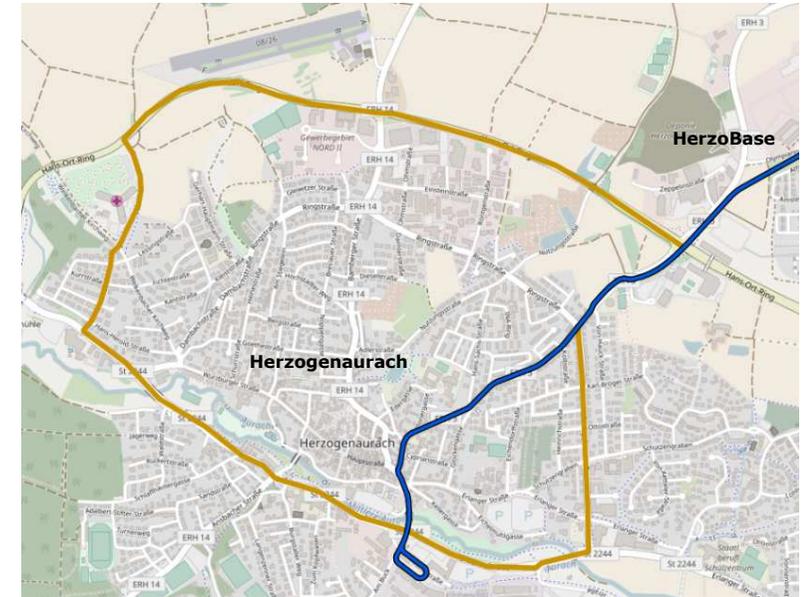
*Keine Variante, sondern
Trassenverlängerung*



VARIANTE 2-7-9

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.

Wenn man nun auf der Strasse ab der neuen PUMA ein Gleis weiter führt kann man am PUMA - Way mit einer Haltsstelle den (späteren Parkplatz) der Stadthalle als P + R - Parkplatz für die "Verteiler - Fahrer" anbieten. Weiter auf kurzem Weg zur Haltsstelle Schaeffler (Osttor). Ab hier neben der Strasse. Vorbei an der Bieg zur Haltsstelle Schütt (im Aurachgrund). Weiter zur Ecke Würzburger Strasse und Dr. Fröhlich Strasse zur Haltsstelle Atlantis. Dann weiter über die Dr. Fröhlich Strasse neben der Strasse in der Reuth zur Haltsstelle REHA. Weiter neben der Strasse entlang dem Hans Ort Ring bis zur Bamberger Strasse. Dort Haltsstelle für die Beschäftigten Gewerbegebiet Nord. Wiederum geht die Strecke neben der Strasse bis zur Haltsstelle Bamberger Strasse. Weiter geht die Strecke neben der Strasse bis zur Haltsstelle Stadthalle (gegen über Fa. Daigfuss). Hier könnte die Bahn den Hans-Ort-Ring überqueren um beim PUMA Way wieder neben der eingeleisigen Strecke in die zweigleisige Strecke weiter geführt zu werden.



Ergebnis: -4

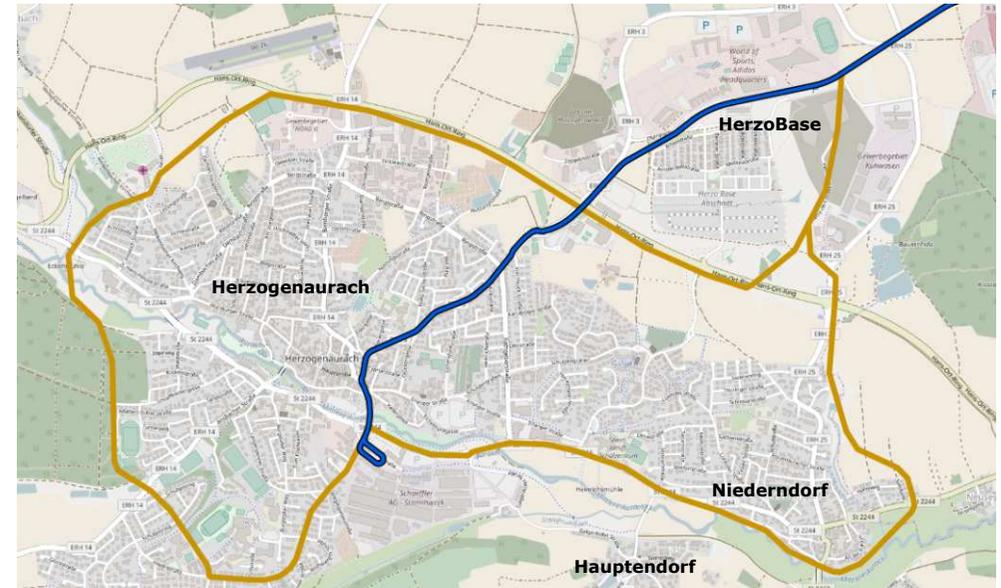
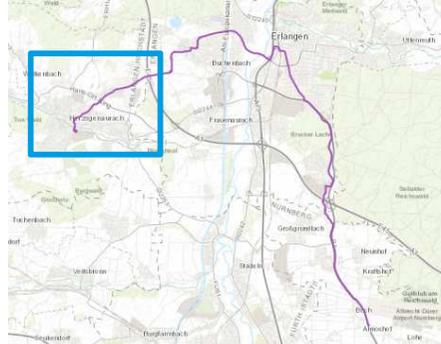
Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung		
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			erheblicher Umweg zum Endpunkt		
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			direkt nach Herzogenaurach-West aber nur eine Richtung		
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			Herzogenaurach-West		
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			größere Streckenlänge		
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf					
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV					
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			ähnlich		
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			ähnlich		
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			höherer Anteil		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			größere Streckenlänge		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			größere Streckenlänge		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			Ertüchtigung oder Erweiterung Brücken		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit					
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr					
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			als Ring kein Ersatz innerstädtischer Linien		
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			ähnlich		
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			ähnlich		
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			ähnlich		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			Mehrverbrauch durch zusätzliche Strecke		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund					
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			Aurachgrund		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			Aurachgrund		
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			neutral		
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			Altstadt beidseitig		Schlechter
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			Atlantis, Fachklinik		Neutral
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß					
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen					
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			ähnlich		Besser



VARIANTE 2-7-12

Schleife Hans-Ort-Ring - Fachklinik - Herzogenaaurach Süd - Erlanger Straße - Niederndorf - Adidas Outlet

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.



Ergebnis: -6

Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung		
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			erheblicher Umweg zum Endpunkt		
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			direkt nach Herzogenaaurach-West aber nur eine Richtung		
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			Herzogenaaurach-West, -Süd und Niederndorf		
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			größere Streckenlänge		
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf					
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV					
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			sehr kurvig		
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			ähnlich		
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			ähnlich		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			größere Streckenlänge		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			größere Streckenlänge		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			Ertüchtigung oder Erweiterung Brücken		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit					
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr					
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			als Ring kein Ersatz innerstädtischer Linien		
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			ähnlich		
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			ähnlich		
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			ähnlich		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			Mehrverbrauch durch zusätzliche Strecke		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund					
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			Aurachgrund		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			Aurachgrund		
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			Eingriff Herzogenaaurach Süd		
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			Altstadt beidseitig		Schlechter
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			Atlantis, Fachklinik		Neutral
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß					
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen					
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			Trasse an verkehrsabgewandten Seiten		Besser



VARIANTE 2-7-22

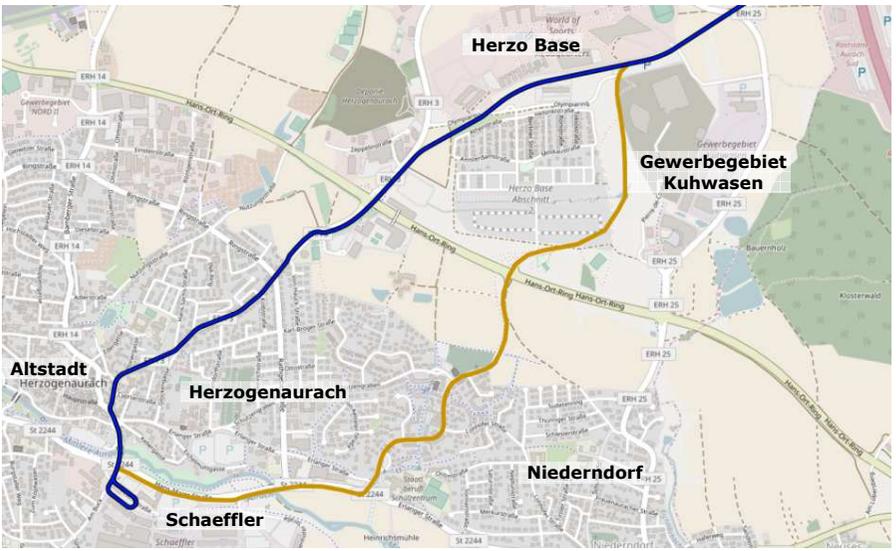
Trasse über Herzo Base - Dr. Wilhelm-Schaeffler-Straße - Hans-Maier-Straße bis zum alten Bahnhof

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.

Ergebnis: -6



	Schlechter
	Neutral
	Besser



Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			längere Trasse
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			keine Änderung
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			Altstadt nicht erschlossen, höhere Bevölkerungsdichte entlang "Zum Flughafen"
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			längere Trasse
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			höhere Kurvigkeit der Trasse (Wilhelm-Schaeffler-Straße)
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			keine Änderung
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			Trasse auf Nebenstraßen
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			längere Trasse
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			keine Änderung
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			keine Änderung
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			keine Änderung
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			keine Änderung
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			keine Änderung
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			Trasse auf untergeordneten Straßen (viele Grundstückszufahrten)
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			längere Trasse
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			keine Änderung
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			keine Änderung
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			Trasse auf untergeordneten Straßen
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			Neubaugebiet Reihenzach nicht erschlossen
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			Puma, Puma Outlet, neue Stadthalle Herzogenaurach, P+R "An der Schütt" nicht erschlossen; Jugendhaus Rabatz, Berufliches Schulzentrum, Adidas Outlet erschlossen -> ausgeglichen
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			längere Trasse



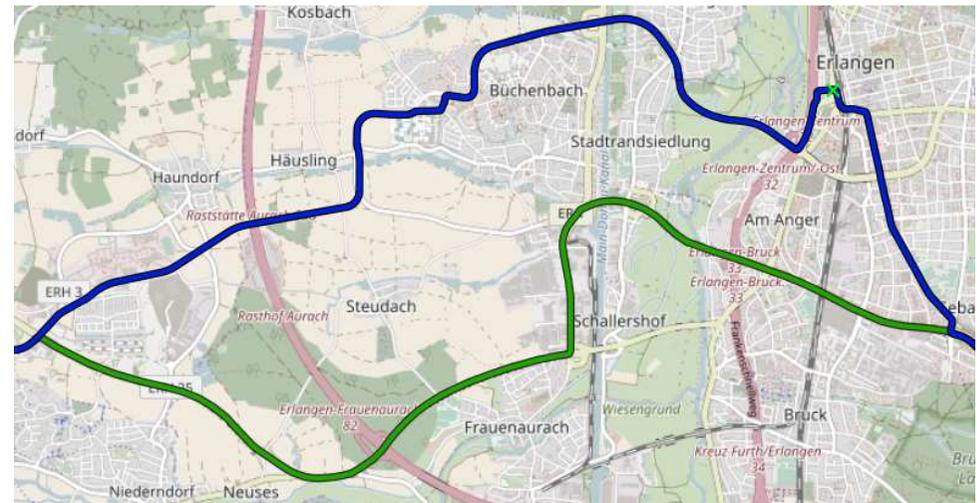
VARIANTE 1-8-4

Der Verlauf sollte entlang der B4 über den Büchenbacher Damm um dann von dort entlang der Frauenaauracher Straße entlang führen und schließlich in die Straße nach Herzogenaurach münden und von dort nach Herzogenaurach gehen. Diese Trassenführung verbindet Nürnberg über das Uni Südgelände mit dem Siemens Südgelände und dem entstehenden Siemens Campus und den Wirtschaftsstandort Herzogenaurach. Außerdem kann die S Bahnstation Paul Gosen Str zum Umsteigen genutzt werden und große Wohngebiete sind angeschlossen



Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.

Ergebnis: -3



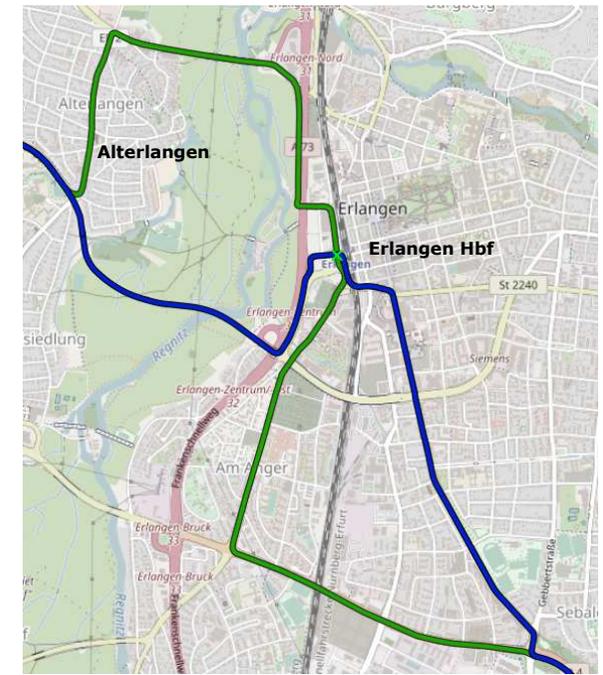
Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung		
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			Erlangen Innenstadt, Bahnhofgar nicht sowie Büchenbach nur teilweise erschlossen vs. Kürzere Fahrzeit Nbg <-> Herzogenaurach		
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			Erlangen Innenstadt, Bahnhofgar nicht sowie Büchenbach nur teilweise erschlossen		
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			Erlangen Innenstadt, Bahnhofgar nicht sowie Büchenbach nur teilweise erschlossen		
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			ähnlich lange Trasse		
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf					
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV					
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			Ähnliche Kurvigkeit der Trasse		
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			geringere Anzahl enger Kurvenradien		
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			Erlangen Innenstadt wird umfahren		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			ähnlich lange Trasse		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			Ähnlich		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			Auch Büchenbacher Damm benötigt Ergänzungsbauwerk		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit					
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr					
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			Keine Bündelung auf Kosbacher Brücke		
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			ähnlich		Schlechter
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			Erlangen Innenstadt wird umfahren		Neutral
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			ähnlich		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			ähnlich lange Trasse		Besser
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund					
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			Klosterwald bei A3		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			ähnlich		
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum					
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			Erlangen Innenstadt; Büchenbach teilweise		
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			diverse Punkte in Erlangen Innenstadt, Schulzentrum West, Adidas		
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß					
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen					
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			ähnliche Belastung		



VARIANTE 1-8-52

Von Tennenlohe kommend über die Paul-Gossen-Str. und Äußere Brucker Str. zum Bahnhof und von dort über die Thalmühle über Langen Johann, Möhrendorfer Str. nach Büchenbach.

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.



Ergebnis: -5

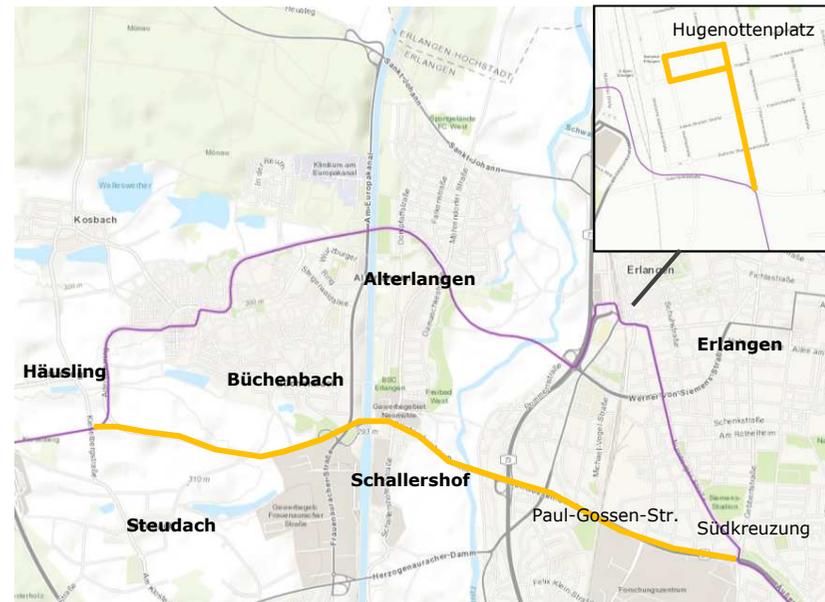
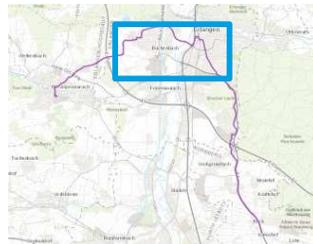
Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			längere Trasse
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			Am Anger, Innenstadt Erlangen-Nord und Alterlangen Nord verbunden
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			ähnlich
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			längere Trasse
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			ähnliche Kurvigkeit der Trasse
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			ähnliche Anzahl enger Kurvenradien
Betrieb	Streckenqualität	Störunganfälligkeit			Kreuzung Innere Brücke Str. / Güterhallenstr.
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			längere Trasse
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			Möhrendorfer Straße
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			Keine Bündelung von Busverkehr auf der Kosbacher Brücke möglich
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			höheres Konfliktpotential aufgrund längerer Trasse
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			längere Trasse vs. Umfahrung nördliche Nürnberger Straße
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			längere Trasse
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			Umfahrung Nürnberger Straße
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			Dechsendorfer Damm vs. Kosbacher Brücke
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			Möhrendorfer Straße
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			Erlangen Innenstadt schlechter erschlossen
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			Siemens-Campus, Erlangen Innenstadt schlechter erschlossen
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			längere Trasse



VARIANTE 1-8-367

Auf Höhe des Siemens-Campus sollte es einen Abzweig Richtung Innenstadt mit einer Wendeschleife um die Hugenottenkirche mit Haltestelle direkt vor dem Bahnhof geben. Somit kann auf zusätzliche Tunnel und Brücken zur Autobahn, Eisenbahn und Regnitz-Querung verzichtet werden kann.

Fokus der STUB sollte die Achse Nürnberg, Universitäts-Südgelände, Siemens-Campus, Erlangen-Kosbach, Adidas, Puma, Herogenaurach-Zentrum sein. Wichtig sind geeignet Park & Ride-Angebote mit Parkhäusern. Warum nicht direkt an der Autobahn (Nähe Raststätte) ein großes Parkhaus mit STUB-Haltestelle?



Ergebnis: -3

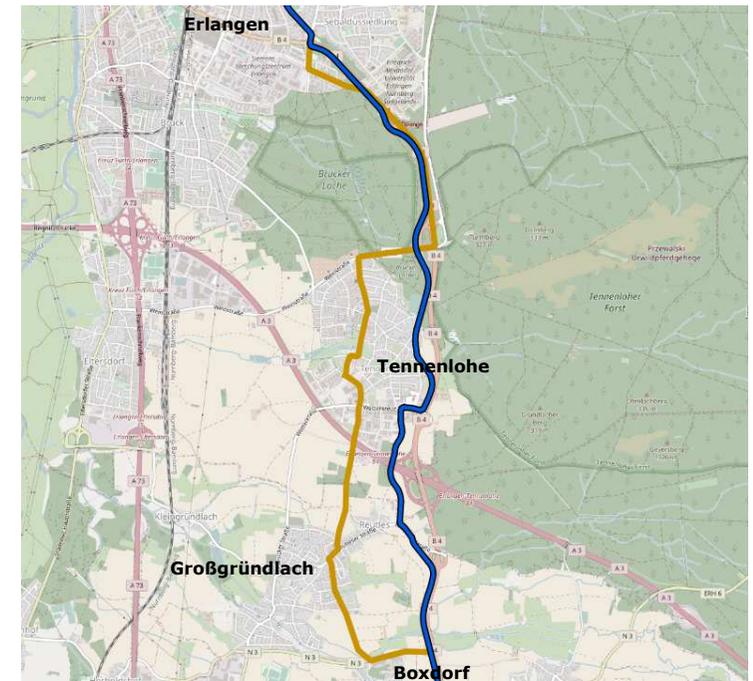
Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.

Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			Keine Verbindung Büchenbach - Innenstadt
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			Keine Direktverbindungen Herzogenaurach - Bahnhof
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich STUB			Büchenbach / Erlangen-West kaum angebunden
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			neutral gesetzt weil Betriebskonzept / Taktung unklar
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			neutral
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			neutral
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			neutral
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			ca. 500m kürzer
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			neutral
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			Verbreiterung Büchenbacher Damm, Risiko Nutzbarkeit bestehende Brücken
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			keine Verbesserung Busse aus Büchenbach
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			neutral
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			neutral
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			Wendeschleife um Kirche mit großen Eingriffen verbunden
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			neutral
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			Bündelung Regnitzquerung
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			Eingriffe für Büchenbacher Damm ebenso erforderlich
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			Führung in Hauptstraßen
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			Siemens Campus besser angebunden
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			Schulzentrum West fehlt, ansonsten ähnlich
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			neutral



VARIANTE 1-8-480

über die Veitshöchheimer Str. in Großründlach, an der Autobahnmeisterei vorbei mit neuer Brücke, Wetterkreuz, Wolfsmantel, Querung Hutgraben in Richtung Täublingstr., Saidelsteig, Weinstr. über die B4, auf der Ost-Fahrbahn der B4 (die wird ja mit der StUB nicht mehr benötigt) bis zur Uni, Haltestelle. östl. B4, Fr.-Bauer-Str. zur Hammerbacher Str.



Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.

Ergebnis: -4

Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation	Bewertung
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			längere Trasse	
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			Trasse direkt durch Ortschaften	
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			Trasse direkt durch Ortschaften	
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			längere Trasse	
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			Bewertung erst in Stufe 2	
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			Bewertung erst in Stufe 2	
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			höhere Kurvigkeit der Trasse	
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			höhere Anzahl enger Kurven	
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			Trasse direkt durch Ortschaften	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			längere Trasse	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			längere Trasse	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			A3-Querung	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			Bewertung erst in Stufe 2	
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			Trasse direkt durch Ortschaften	
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			keine Änderung	
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			Trasse direkt durch Ortschaften	
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			Trasse direkt durch Ortschaften	
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			Trasse direkt durch Ortschaften	
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			Trasse durch Waldgebiet/Äcker	
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			Trasse durch Waldgebiet/Äcker	
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			keine Änderung	
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			keine Änderung	
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			keine Änderung	
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			Tennenlohe Gewerbepark	
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			keine Änderung	Schlechter
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			Trasse direkt durch Ortschaften	
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			Trasse direkt durch Ortschaften	Neutral
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			Trasse direkt durch Ortschaften	Besser



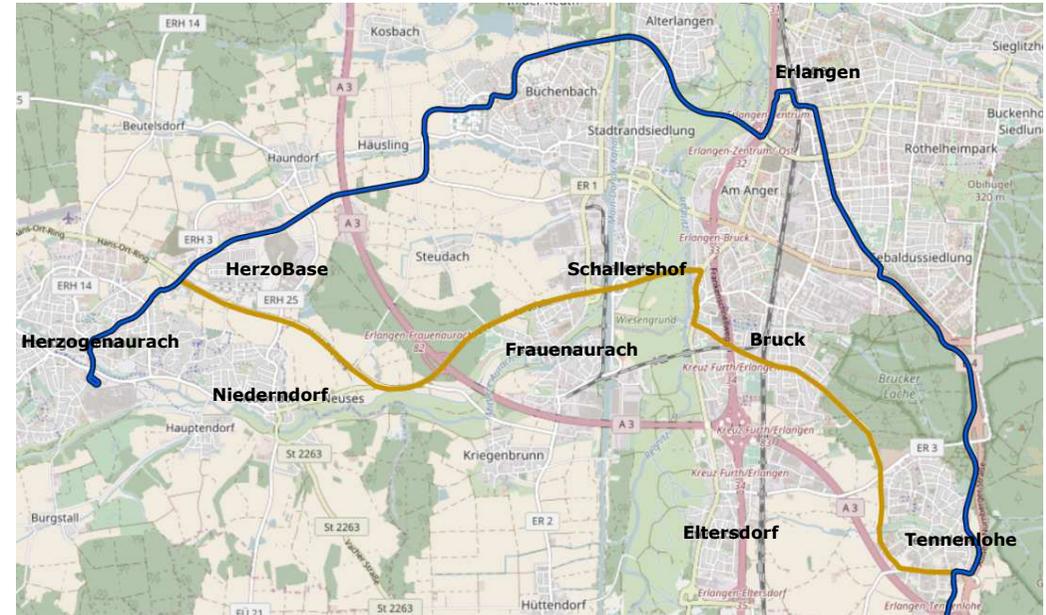
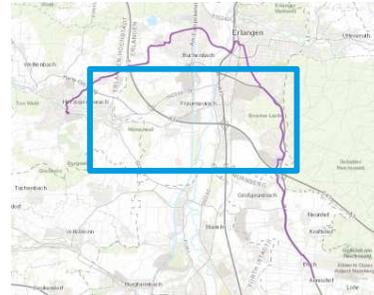
VARIANTE 1-8-530

Linie 1: Haltestelle am S-Bahnhaltepunkt Bruck. Weiter über die Tennenloher Str. zur Fürther Str. St 2242 und dann nach links zum Herzogenaauracher Damm St 2244.

Linie 1: Bis zum Wetterkreuz wie geplant. Hier aber nach links in Richtung Westen über die Frauenweiherstr. zur Äußeren Tennenloher Str., weiter in Richtung Bruck.

Linie 1 benutzt den H'Damm, Niederndorferstr. und dann zur Herzobase. Vorteil schnelle Verbindung zwischen Herzogenaaurach und Nürnberg. Schnelle Planung, da Erlanger Innenstadt- und Umweltschutzproblematik wegfällt. Die Anbindung der Innenstadt und Büchenbach muss durch spätere weitere Linien (Linie 2) erfolgen..

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.



Ergebnis: -5

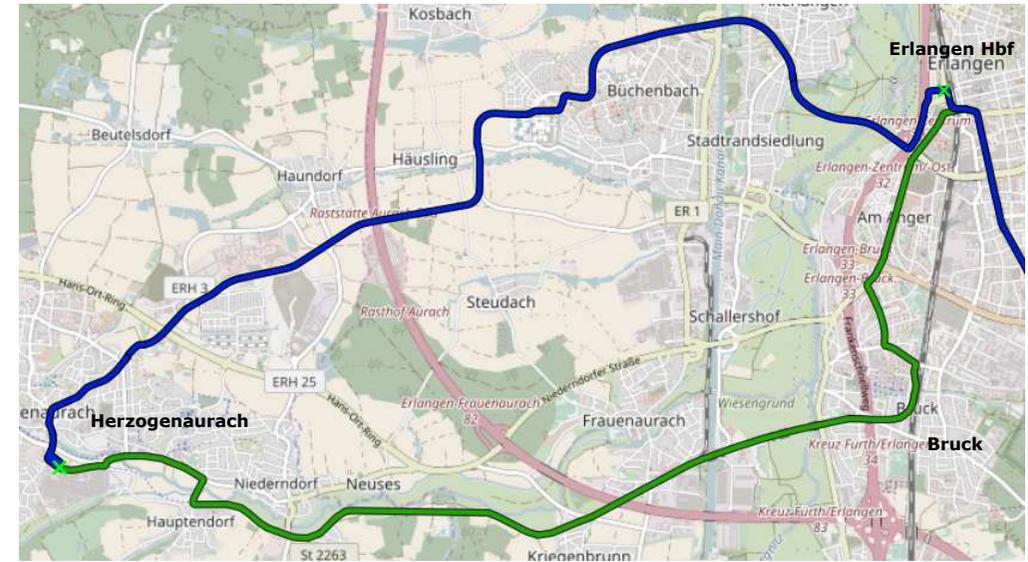
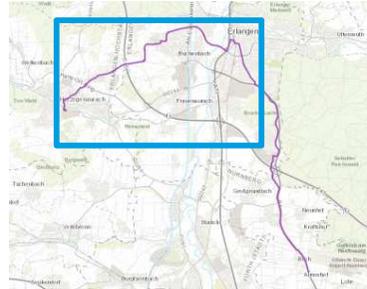
Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung	
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			Innenstadt und Busnetz / Hbf. nicht verknüpft	
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			kein zentraler Umstieg zum Busnetz	
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			Innenstadt, Büchenbach fehlen	
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			kürzer als L-Netz	
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf				
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV				
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			ähnlich	
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			ähnlich	
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			Tennenloher Str. / Fürther Str.	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			kürzere Strecke	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			längere Abschnitte straßenbündig	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			Risiko Mitnutzung bestehende Brücken	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit				
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr				
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			kein Ersatz wichtiger Busachsen	
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			mehr straßenbündige Führung, Abbiegen erschwert	
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			ähnlich	
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			Bahnübergang	
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			ähnlich	
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund				
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			keine Unterschiede erkennbar	
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			Nutzung bestehender Talquerung	
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			Führung über Hauptstraßen	
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			Siemens Campus fehlt, Büchenbach fehlt	Schlechter
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			Innenstadt, Büchenbach, Uni-Südgelände etc. fehlen	Neutral
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß				Besser
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen				
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			keine Unterschiede erkennbar	



VARIANTE 1-8-846

Bei Benutzung der Aurachtal-Strecke hier Kreuzung des Tals sinnvoll, um Berufsbildungszentrum direkt anzubinden, dann weiter über Hans-Maier-Str. zu Schaeffler.

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.



Ergebnis: -9

Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			längere Fahrzeit
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			Büchenbach und Herzo-Base nicht angebunden
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			Büchenbach und Herzo-Base nicht erschlossen
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			längere Trasse
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			ähnliche Kurvigkeit der Trasse
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			höhere Anzahl
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			längere Abschnitt straßenbündiger Bahnkörper
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			ähnlich lange Strecke
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			Bereich Bruck
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			Nutzung Bestand
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			Keine Bündelung auf Kosbacher Brücke
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			straßenbündiger Bahnkörper in Bruck
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			straßenbündiger Bahnkörper in Bruck
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			straßenbündiger Bahnkörper in Bruck
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			längere Trasse
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			Bereiche entlang der Aurachtalbahn-Trasse
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			Führung entlang Überschwemmungsgebiet der Aurach
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			Führung durch Bruck
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			Büchenbach und Herzo-Base nicht erschlossen
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			Adidas und Puma nicht erschlossen
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			ähnlich



VARIANTE 2-8-1

zwischen Reutles und Großgründlach durch; neue A3-Querung, Wolfsmantel, Sidelsteig

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.

Ergebnis: -4



Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung PBC	
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			längere Trasse	
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			Trasse durch Ortschaften	
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			höhere Anzahl Einwohner Einzugsbereich	
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			längere Trasse	
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			Bewertung erst in Stufe 2	
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			Bewertung erst in Stufe 2	
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			höhere Kurvigkeit der Trasse	
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			höhere Anzahl enger Kurven	
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			Trasse durch Ortschaften, Einmündungen	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			längere Trasse	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			längere Trasse	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			A3 Querung, Gewässer	
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			Bewertung erst in Stufe 2	
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			Trasse durch Ortschaften	
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			keine Änderung	
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			Trasse durch Wohngebiete	
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			Trasse durch Wohngebiete	
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			Einfahrten betroffen	
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			sehr viele landwirtschaftliche Flächen zusätzlich betroffen	
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			Trasse auf Grünflächen	
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			LSG	
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			keine Bündelung Gründlach / Mühlbach	
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			Trasse durch Wohngebiete	
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			Trasse durch Wohngebiete	
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			keine Änderung	Schlechter
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			Trasse auf Grünflächen	Neutral
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			keine Änderung	
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			Trasse durch Wohngebiete	Besser



VARIANTE 2-8-3

Paul-Gossen-Str. - Adenauerring Süd - Steudach

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.

Ergebnis: -5



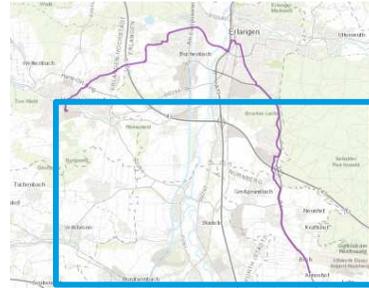
Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			Geringere Erschließung der maßgebenden Relationspunkte
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			Geringere Erschließung der maßgebenden Umstiegspunkte
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			Großteil von Erlangen, Alterlangen, Büchenbach nicht erschlossen
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			längere Trasse: 22,7 (Variante) <-> 22,1 km (Referenztrasse)
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			Geringere Kurvigkeit
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			Geringere Anzahl enger Kurven
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			teilweise Durchfahrung der Erlanger Fußgängerzone entfällt, "Zum Flughafen" wird nicht befahren
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			längere Strecke
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			Erlangen Innenstadt, "Zum Flughafen" entfällt
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			Unterführung Güterhallenstr., zusätzliche Brücke Regnitzquerung entfällt
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			keine Änderung
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			Durchfahrung der Erlanger Innenstadt entfällt
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			neutral
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			Querung Rasthof A3
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			ausgeglichener Verbrauch, wegen unumgänglicher Umfahrung Rasthof
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			neutral
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			neutral
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			ausgeglichen
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			contra: ER Innenstadt, Büchenbach, Herzobase nicht erschlossen
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			Bf Erlangen sowie Innenstadt Erlangen nicht angebunden; pro: Industriegebiet Fraunaurach
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			keine maßgebende Änderung



VARIANTE 2-8-4

Herzogenaurach - Obermichelbach - Vach - Boxdorf

**Ergebnis:
Vergleich nicht
möglich, da
Projektziel nicht
erreicht**



*Ziele der Stadt-Umland-Bahn
Nürnberg - Erlangen - Herzogenaurach
nicht erreichbar*

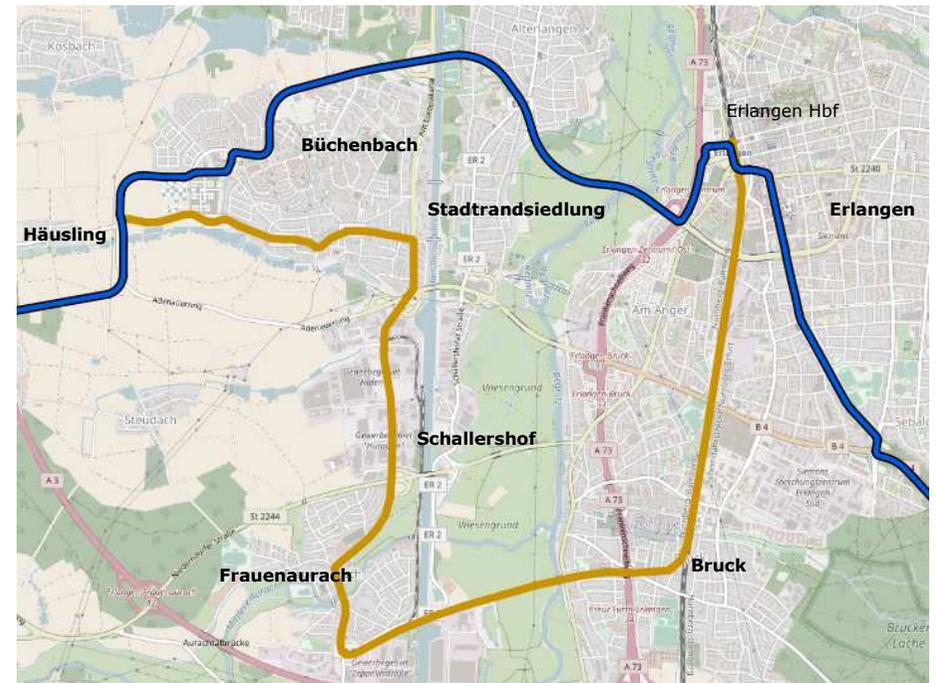
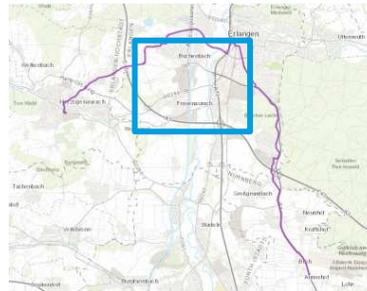


VARIANTE 2-8-8

Entlang DB - Bruck - Frauenaarach - Büchenbach Süd - Häusling

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.

Ergebnis: -5



Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			längere Trasse
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			Alterlangen, Büchenbach Nord nicht erschlossen
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			Mehr Einwohner an Trasse
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			längere Trasse
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			Bewertung erst in Stufe 2
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			Bewertung erst in Stufe 2
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			umwegig durchs Stadtgebiet
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			keine Änderung
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			keine Änderung
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			längere Trasse
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			längere Trasse
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			keine Änderung
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			Bewertung erst in Stufe 2
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			Alterlangen, Büchenbach Nord nicht erschlossen
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			keine Änderung
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			keine Änderung
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			keine Änderung
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			keine Änderung
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			keine Änderung
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			keine Änderung
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			keine Änderung
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			keine Änderung
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			Trasse durch Wohngebiete
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			neutral
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			Schulzentrum West entfällt, ansonsten diverse Erschließungen
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			längere Trasse
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			längere Trasse
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			Trasse durch Wohngebiete



VARIANTE 2-8-21

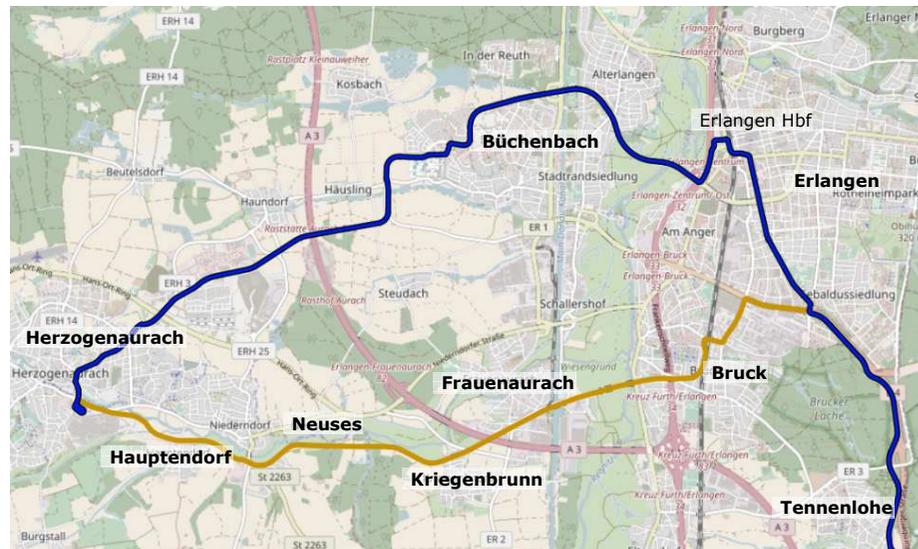
Aurachtalbahn – G.-Scharowsky-Straße – Paul-Gossen-Straße – Südkreuzung + StUB-L-Netz bis Ortseingang Herzogenaurach

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.

Ergebnis: -3



	Schlechter
	Neutral
	Besser

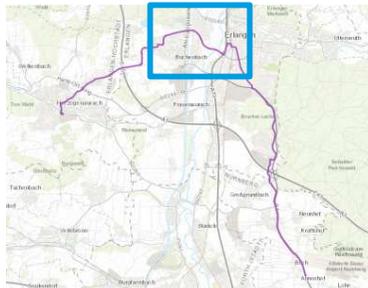


Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			Vorschlagstrasse bis vorgeschlagener Endpunkt gleich, Relationen Erlangen Innenstadt - Herzogenaurach Innenstadt schlechter, Herzogenaurach Innenstadt - Erlangen Süd / Nürnberg besser, insgesamt vmtl. Leicht besser (wohlwollende Bewertung)
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			Zusätzliche Umsteigerfordernis Herzogenaurach Innenstadt - Erlangen Innenstadt an der Südkreuzung
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			Vorschlagstrasse bis vorgeschlagener Endpunkt gleich; Herzogenaurach nordöstliches Stadtgebiet schlechter; Niederndorf, Hauptendorf, Frauenaurach an zusätzlicher Strecke als zusätzliches Potenzial
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			Vorschlagstrasse bis vorgeschlagener Endpunkt gleich, zusätzliche Trasse
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			Streckenführung mit zwei Ästen
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			Vorschlagstrasse bis vorgeschlagener Endpunkt gleich; Aurachtalbahn vmtl. Keine engen Kurven, 3 neue enge Kurven zwischen Bf Bruck und Südkreuzung, Entfall zweier enger Kurven in Herzogenaurach
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			straßenbündige Abschnitte zwischen Bf Bruck und Paul-Gossen-Straße, Entfall straßenbündiger Abschnitt Herzogenaurach Flughafenstraße, führt in Summe zu neutraler Bewertung. (Im Vergleich zu kürzerem straßenbündigem Abschnitt in der Variante Rathgeberstraße wäre diese Bewertung bereits eindeutig rot)
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			längere Strecke
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			Vmtl. Neuer straßenbündiger Abschnitt 845m vs. Entfallender straßenbündiger Abschnitt 1,4 km
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			Entfall Aurachbrücke Herzogenaurach, Baulastübernahme und zsl. Belastung aller Aurachtalbahnbauwerke (ggf. Ausbau für Zweigleisigkeit), Anpassung Eisenbahnbrücke Felix-Klein-Straße
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			absehbares KO-Kriterium, da wesentliche Nachteile der BI-Variante übernommen
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Stärkung Umweltverbund			nur, wenn Komplettenfall Linie 201 rechtfertigbar. Verbindung Herzogenaurach Innenstadt - Erlangen Innenstadt dann aber deutlich schlechter
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			straßenbündiger Abschnitt in Erlangen-Bruck mit mehreren sensiblen Kreuzungsbereichen
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			straßenbündiger Abschnitt in Erlangen-Bruck mit mehreren sensiblen Kreuzungsbereichen
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			Umgestaltung Bahnhofzufahrt Erlangen-Bruck, unvereinbarkeit Schienengüterverkehr Frauenaurach - Bruck
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			zusätzliche Trasse
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			bekanntes Biotop auf Aurachtalbahn im Stadtgebiet Erlangen, Aussagen zu Stadtgebiet Herzogenaurach mit Fachbeitrag Umwelt für ROV
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			Eingriffe in Hochwasserschutzbereich der Aurach durch beidseitigen Neubau Bahnsteige (wg. Einrichtungsfahrzeugen Bestand nur für eine Fahrtrichtung nutzbar) und ggf. zweigleisigen Ausbau des Bahndamms (Taktung in Vorschlag nicht enthalten)
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			Veränderungen Bruck vs. Nicht-Veränderungen Flughafenstraße. Gegenüber Variante Rathgeberstraße wäre diese Bewertung wg. Länge eher rot
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			keine zusätzlichen definierten Gebiete erschlossen
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			keine zusätzlichen POIs erschlossen, POIs in Herzogenaurach Innenstadt etwas schlechter erschlossen (gegenüber Variante Rathgeberstraße gleich)
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			zusätzlich auf zweitem Ast



VARIANTE 2-8-24

Strecke über Schloßplatz -
Pfarrstraße - Dechsenderfer
Damm - Schallershofer Straße -
Habichtstraße - neue
Kanalbrücke - Steigerwaldallee -
Büchenbacher Anlage



Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelrahmenantrags von 2012 verglichen.

Ergebnis: -4

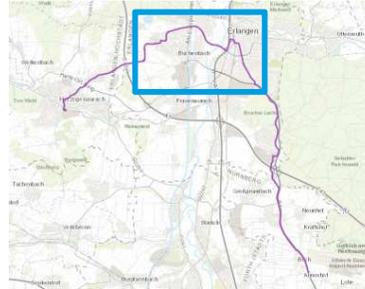
Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung		
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			längere Trasse, Trasse durch Fußgängerzone		
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			verbesserte Erschließung und Verbindung von Alterlangen, Büchenbach sowie Erlangen nördliche Innenstadt		
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			verbesserte Erschließung von Alterlangen, Büchenbach und Erlangen nördliche Innenstadt		
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			längere Trasse		
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf					
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV					
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			höhere Kurvigkeit der Trasse durch Trassenführung auf untergeordneten Straßen		
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			enge Kurven bei Martin-Luther-Platz - Pfarrstraße, Büchenbacher Anlage		
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			Trasse durch Fußgängerzone		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			längere Trasse		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			längere Trasse, Trassenführung auf untergeordneten Straßen mit dementsprechenden Straßenquerschnitt		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			Kanalquerung: jeweils neue Brücke benötigt, bei Referenztrasse aber Rampen bereits vorhanden		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit					
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr					
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			Trassenführung nicht über Kosbacher Damm		
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			Busverkehr Hugenottenplatz, Beengte Straßenverhältnisse Kurve Martin-Luther-Platz		
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			Trasse durch Fußgängerzone		
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			Trasse durch Fußgängerzone		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			keine Änderung		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund					
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			kürzere Regnitzquerung, Schutzgebiete im Bereich Regnitzquerung bei Referenztrasse nicht betroffen		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			Neue Brücke Regnitzquerung direkt an bestehender Brücke vs. Neue Brücke (Kosbacher Damm)		
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			Trasse überwiegend auf untergeordneten Straßen		
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			Erlangen Innenstadt und Büchenbach besser erschlossen		Schlechter
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			zusätzlich diverse Schwerpunkte in der Erlanger Innenstadt		Neutral
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO ₂ -Ausstoß					
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen					
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			längere Trasse, Trasse durch Wohngebiete		Besser



VARIANTE 3-8-4

Paul-Gossen-Straße - Büchenbacher Damm - Büchenbach
entlang Bimbach

**Ergebnis:
nicht bewertet,
da technisch
nicht machbar**



*Trassierung durch Bebauung
nicht realistisch umsetzbar*