

ZG	Kriterium (K)	Unterkriterium	Bewertungsmaßstab	Beschreibung	Verbale Bewertung	K	ZG
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung	Stunden pro Werktag	Bewertung aus Verkehrsmodellierung der Gesamtvarianten.	Der Einfluss auf die Reisezeit ist marginal und vergleichbar zur G0001.	0,0	0,3
	Umsteigen	Anzahl Umstiege	durchschnittliche Anzahl pro Werktag	Bewertung aus Verkehrsmodellierung der Gesamtvarianten.	Die Anzahl der durchschnittlichen Umstiege pro ÖV-Fahrgast ist vergleichbar mit der G0001.	0,0	
	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB	Anzahl	G0001: 17.965 1018: 18.076	Es wird ein höheres Fahrgastpotential qualitativ besser erschlossen.	1,0	
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung	Fahrplan-km StUB	Bewertung aus Betriebsuntersuchung der Gesamtvarianten.	Die Variante ist vergleichbar zur G0001. Unterschiede beim Fahrzeugbedarf und betrieblicher Mehrleistung sind marginal.	0,0	0,5
		Fahrzeugbedarf	Züge	Bewertung aus Betriebsuntersuchung der Gesamtvarianten.			
	Streckenqualität	Streckenführung	gon/km	G0001: 123,09 1018: 144,22	Die Streckenführung ist geradliniger, die Trassierung ist vergleichbar, die Störungsanfälligkeit ist vergleichbar aufgrund des ähnlichen Anteils besonderen Bahnkörpers. Insgesamt ist die erzielbare Streckenqualität etwas besser.	1,0	
		Trassierung	qualitativ	G0001: Sehr enge Radien: 1 1018: Sehr enge Radien: 1			
	Störungsanfälligkeit	Länge besonderer Bahnkörper in km	Anteil Besonderer Bahnkörper: G0001: ~0,700 km = 100 % 1018: ~0,820 km = 100 %				
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke	Differenz zur G0001 in €	+7,5 Mio. €	Der zu erwartende Eigenanteil des Vorhabensträgers an den Investitionen im Verhältnis zur G0001 ist viel höher. Der NKI wird durch die erhöhten Investitionen negativ beeinflusst. In Kombination mit einer entsprechenden Gesamtvariante ist die Förderwürdigkeit weiterhin erwartbar.	-2,0	-0,3
		davon Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper	Differenz zur G0001 in €	0 €			
		Investitionen in Ingenieurbauwerke	Differenz zur G0001 in €	-1,3 Mio. €			
	Stärkung Umweltverbund	Aussicht auf Förderwürdigkeit	NKI	Experteneinschätzung auf Basis der NKU zu den Regnitzquerungen.	Die Verlagerung des Pkw-Verkehrs ist leicht erhöht. Nennenswerte Synergien mit dem Busverkehr sind in beiden Fällen nicht zu erwarten.	1,0	
		Verlagerter Pkw-Verkehr	Pkw-km/Tag	Bewertung aus Verkehrsmodellierung der Gesamtvarianten.			
	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr	verbal	G0001: 1 Konflikt an Knoten und Einmündungen Konflikte an Knoten und Einmündungen: Parken: entlang Friedrich-Bauer-Straße durch Lage der Trasse eventuell beeinträchtigt	1018: 3	Es bestehen etwas mehr Konfliktpunkte mit dem Straßenverkehr. Das wird kompensiert durch die konfliktfreie Führung über den Knotenpunkt Nürnberger Straße / Paul-Gossen-Straße. Insgesamt halten sich die Konflikte somit die Waage.	
Konflikte Rad-/Fußverkehr				verbal	G0001: 2 Konflikte mit dem Radverkehr 1018: 3 Konflikte mit dem Radverkehr		
weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)		verbal	G0001: keine weiteren Konflikte weiter Konflikte (Zufahrten)	1018: 4			
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch	verbal	Aus Umweltbericht	Beeinträchtigung der Schutzgebiete und -objekte ist in der Variante etwas negativer zu bewerten, da vor allem die Streckenführung der Variante zu einer Neuzerschneidung und Isolation eines kleinen Teilstücks des Landschaftsschutzgebietes „LSG 00340.19 Brucker Lache mit Langenaufeld“ führt.	-1,0	0,3
		Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte	verbal	Aus Umweltbericht			
		Wasserrechtliche Eingriffe	verbal	Aus Umweltbericht			
	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum	verbal	G0001: tangiert durch den Verlauf außerhalb der städtischen Bebauung das Erscheinungsbild des Straßenraumes nicht. 1018: In der Friedrich-Bauer-Straße entfallen Parkflächen. In der Hammerbacherstraße kann die Variante für eine Aufwertung des Erscheinungsbildes des Straßenraums sorgen.	Die Anpassungen in der Friedrich-Bauer-Straße führen zu Einflüssen auf den Straßenraum, für die eine verträgliche Lösung gefunden werden muss. In der Hammerbacherstraße sind Gestaltungsmöglichkeiten gegeben. Der Siemenscampus ist durch die günstigere Haltestellenlage etwas besser erschlossen.	1,0	
		Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete	Aufzählung	G0001: 2 (Forschungszentrum Erlangen, Universität Südgelände) 1018: 2 (Forschungszentrum Erlangen, Universität Südgelände), jedoch Forschungszentrum durch günstigere Haltestellenlage besser erschlossen			
		Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung	Aufzählung	G0001: 3 (Bayerisches Zentrum für Angewandte Energieforschung, Technische Fakultät, Fraunhofer IISB) 1018: 3 (Fraunhofer IISB, Bayerisches Zentrum für Angewandte Energieforschung, Technische Fakultät)			
Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß / Schadstoffemissionen (Feinstaub)	Tonnen	Bewertung aus Verkehrsmodellierung der Gesamtvarianten.	Die Verlagerung des KFZ-Verkehrs auf die StUB ist bei der Variante etwas höher. Dadurch ist die Emissionsbilanz ebenfalls positiv tangiert. Die Beeinflussung durch Schall und Erschütterungen ist bei beiden Varianten als gleichwertig anzusehen.	1,0		
	Schall / Erschütterungen	qualitativ	Aus Umweltbericht				

Gesamtergebnis **0,8**