Anlage 3 zu BV 613/394/2026/1

| Bewertung RSV-Korridor Erlangen - Herzogenaurach | Gewichtung | Abschnitt 1 | | Abschnitt 2 | Abschnitt 3 | | Abschnitt 4 | Abschnitt 5 | | Abschnitt 6 | | Abschnitt 7 | | Abschnitt 8 | | Abschnitt 9 | | Abschnitt 10 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1.1 | 1.2 | 2.0 | 3.1 | 3.2 | 4.0 | 5.1 | 5.2 | 6.1 | 6.2 | 7.1 | 7.2 | 8.1 | 8.2 | 9.1 | 9.2 | 10.1 | 10.2 |
| **Bewertungskriterien Infrastruktur und Verkehr** | **100%** | **2,1** | **1,9** | **1,7** | **2,0** | **1,8** | **1,8** | **2,2** | **2,2** | **2,2** | **2,4** | **2,2** | **1,7** | **2,0** | **1,8** | **2,2** | **1,5** | **2,4** | **2,1** |
| **Trassenmerkmale** | **45%** | 2,1 | 1,8 | 1,4 | 1,5 | 1,9 | 1,7 | 2,5 | 2,6 | 1,7 | 2,8 | 2,0 | 1,4 | 1,4 | 1,9 | 2,6 | 1,4 | 2,6 | 1,7 |
| Direktheit/Umwegefaktor | 5% | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,1 | 1,0 | 1,0 | 1,1 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 |
| Knotenpunkte | 10% | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 5,0 | 1,0 | 3,0 | 1,0 | 3,0 | 3,0 | 1,0 | 1,0 | 3,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 |
| Steigungsstrecken | 10% | 3,0 | 3,0 | 1,4 | 2,7 | 3,3 | 3,0 | 2,4 | 3,0 | 1,1 | 3,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 5,0 | 1,0 | 3,3 | 1,0 |
| Hochwasserschutz (HQ) | 5% | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 4,4 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 4,5 | 1,0 |
| Stressfaktor/Erholung (Gesundheitsbelastung) | 5% | 5,0 | 3,4 | 2,6 | 1,2 | 1,2 | 1,0 | 3,8 | 5,0 | 3,0 | 5,0 | 3,0 | 1,0 | 0,8 | 5,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 |
| Soziale Kontrolle | 5% | 3,0 | 2,2 | 1,9 | 2,3 | 3,2 | 3,0 | 1,0 | 5,0 | 1,0 | 5,0 | 1,0 | 1,0 | 3,0 | 3,0 | 1,5 | 3,0 | 5,0 | 5,0 |
| Städtebauliche Auswirkungen (Denkmalschutz und Grunderwerb) | 5% | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 2,4 | 1,0 | 1,0 | 3,0 | 1,0 | 5,0 | 1,0 | 1,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,6 | 3,0 |
| **Trassenpotenziale** | **20%** | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 3,0 | 3,0 | 2,5 | 2,2 | 3,5 | 3,4 | 4,0 | 2,5 | 2,5 | 3,0 | 3,0 | 2,5 | 2,5 | 3,0 | 5,0 |
| Einzugsbereich (Einwohnende & Areitsplätze) | 5% | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 1,6 | 3,0 | 2,5 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 5,0 | 5,0 | 3,0 | 3,0 | 5,0 | 5,0 |
| Regionale ÖPNV-Intermodalität | 5% | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 1,0 | 1,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 1,0 | 3,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 |
| Verknüpfung Radverkehr (Netzeinbindung) | 10% | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 4,0 | 4,1 | 1,0 | 1,0 | 3,0 | 5,0 | 5,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 5,0 |
| **Auswirkungen/Konflikte Verkehrssystem** | **35%** | 2,1 | 1,9 | 2,1 | 2,1 | 1,1 | 1,6 | 1,8 | 1,0 | 2,1 | 1,0 | 2,1 | 1,6 | 2,1 | 1,0 | 1,6 | 1,0 | 1,6 | 1,0 |
| Fußverkehr | 10% | 5,0 | 4,2 | 1,9 | 4,8 | 1,2 | 3,0 | 1,6 | 1,0 | 2,5 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 5,0 | 1,0 | 3,0 | 1,0 | 3,3 | 1,0 |
| ÖPNV | 10% | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 2,4 | 1,0 | 1,9 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 |
| MIV (fließend) | 5% | 1,0 | 1,0 | 2,6 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 2,4 | 1,0 | 2,2 | 1,0 | 3,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 |
| MIV (ruhend) | 5% | 1,0 | 1,0 | 3,5 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,7 | 1,0 | 5,0 | 5,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 |
| Wirtschaftsverkehr | 5% | 1,0 | 1,0 | 2,6 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,7 | 1,0 | 3,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 |
| **Bewertungskriterien Umwelt** | **100%** | **1,0** | **2,3** | **1,0** | **2,4** | **2,7** | **2,7** | **1,5** | **3,1** | **1,0** | **4,0** | **1,0** | **4,4** | **1,4** | **3,1** | **2,7** | **3,1** | **3,8** | **4,0** |
| Auswirkungen auf die Naherholung | 15% | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 |
| Auswirkungen auf Biotope, Tiere, Pflanzen und Schutzgebiete | 65% | 1,0 | 2,6 | 1,0 | 2,7 | 2,6 | 3,0 | 1,6 | 3,0 | 1,0 | 5,0 | 1,0 | 5,0 | 1,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 4,7 | 5,0 |
| Versiegelung (Indikator für Auswirkungen auf Boden, Wasser, Klima und Fläche) | 20% | 1,0 | 2,6 | 1,0 | 2,7 | 4,1 | 3,0 | 1,6 | 5,0 | 1,0 | 3,0 | 1,0 | 5,0 | 3,0 | 5,0 | 3,0 | 5,0 | 3,0 | 3,0 |
| **Bewertungskriterien Bau- und Kostenaufwand** | **100%** | **3,0** | **2,6** | **1,0** | **1,8** | **3,7** | **3,6** | **1,2** | **5,0** | **1,2** | **2,2** | **1,0** | **2,2** | **3,0** | **5,0** | **3,0** | **5,0** | **1,9** | **5,0** |
| Neu-/Umbau | 30% | 3,0 | 4,2 | 1,0 | 3,0 | 4,8 | 5,0 | 1,6 | 5,0 | 1,7 | 5,0 | 1,0 | 5,0 | 3,0 | 5,0 | 3,0 | 5,0 | 3,3 | 5,0 |
| Ingenieurbauwerke (Über-/Unterführungen) | 70% | 3,0 | 1,8 | 1,0 | 1,3 | 3,2 | 3,0 | 1,0 | 5,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 3,0 | 5,0 | 3,0 | 5,0 | 1,3 | 5,0 |
| **Gesamtbewertungsergebnis** | **100%** **100%** | **2,1** | **2,2** | **1,4** | **2,1** | **2,5** | **2,5** | **1,8** | **3,1** | **1,6** | **2,8** | **1,6** | **2,5** | **2,1** | **2,9** | **2,5** | **2,8** | **3,0** | **3,8** |
| **Platzierung je Variante je Abschnitt** | | **1** | **2** | **1** | **1** | **2** | **1** | **1** | **2** | **1** | **2** | **1** | **2** | **1** | **2** | **1** | **2** | **1** | **2** |

RAMBØLL Bright ideas. Sustainable change.

Anlage 3 zu BV 613/394/2026

| Bewertung RSV-Korridor Erlangen - Herzogenaurach | Gewichtung | Abschnitt 11 | | Abschnitt 12 | | Abschnitt 13 | Abschnitt 14 | | Abschnitt 15 | | Abschnitt 16 | | Abschnitt 17 | | Abschnitt 18 | | Abschnitt 19 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 11.1 | 11.2 | 12.1 | 12.2 | 13.0 | 14.1 | 14.2 | 15.1 | 15.2 | 16.1 | 16.2 | 17.1 | 17.2 | 18.1 | 18.2 | 19.1 | 19.2 |
| **Bewertungskriterien Infrastruktur und Verkehr** | **100%** | **2,7** | **2,1** | **2,5** | **2,5** | **2,6** | **1,9** | **1,7** | **1,8** | **1,7** | **1,9** | **1,8** | **2,2** | **2,0** | **1,8** | **1,9** | **1,8** | **1,5** |
| **Trassenmerkmale** | **45%** | 1,9 | 1,8 | 2,8 | 2,7 | 1,7 | 1,7 | 1,7 | 1,4 | 1,7 | 1,4 | 1,7 | 1,4 | 1,4 | 1,7 | 1,2 | 1,6 | 1,5 |
| Direktheit/Umwegefaktor | 5% | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 |
| Knotenpunkte | 10% | 1,0 | 1,0 | 3,0 | 3,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 3,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 |
| Steigungsstrecken | 10% | 1,4 | 1,0 | 4,4 | 4,7 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,1 |
| Hochwasserschutz (HQ) | 5% | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 2,6 | 1,0 |
| Stressfaktor/Erholung (Gesundheitsbelastung) | 5% | 4,6 | 3,0 | 3,0 | 5,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 3,5 | 1,0 | 1,4 | 1,0 |
| Soziale Kontrolle | 5% | 3,4 | 5,0 | 3,0 | 1,2 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 1,0 | 3,0 | 4,6 | 5,0 |
| Städtebauliche Auswirkungen (Denkmalschutz und Grunderwerb) | 5% | 2,6 | 1,8 | 2,7 | 1,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 1,0 | 3,0 | 1,0 | 3,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 |
| **Trassenpotenziale** | **20%** | 4,2 | 5,0 | 4,1 | 4,5 | 6,3 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 5,0 | 5,0 | 2,6 | 4,0 | 2,5 | 2,5 |
| Einzugsbereich (Einwohnende & Areitsplätze) | 5% | 2,0 | 5,0 | 3,0 | 3,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 3,0 | 3,0 | 5,0 | 5,0 |
| Regionale ÖPNV-Intermodalität | 5% | 5,0 | 5,0 | 3,5 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 |
| Verknüpfung Radverkehr (Netzeinbindung) | 10% | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 7,7 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 5,0 | 5,0 | 2,2 | 5,0 | 1,0 | 1,0 |
| **Auswirkungen/Konflikte Verkehrssystem** | **35%** | 2,7 | 1,0 | 1,0 | 1,2 | 1,6 | 1,6 | 1,0 | 1,6 | 1,0 | 1,9 | 1,1 | 1,6 | 1,0 | 1,4 | 1,6 | 1,6 | 1,0 |
| Fußverkehr | 10% | 4,6 | 1,0 | 1,0 | 1,4 | 3,0 | 3,0 | 1,0 | 3,0 | 1,0 | 3,0 | 1,0 | 3,0 | 1,0 | 1,5 | 3,0 | 3,0 | 1,0 |
| ÖPNV | 10% | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 |
| MIV (fließend) | 5% | 4,3 | 1,0 | 1,0 | 1,4 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 2,0 | 1,0 | 1,0 | 2,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 |
| MIV (ruhend) | 5% | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,1 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 |
| Wirtschaftsverkehr | 5% | 2,6 | 1,0 | 1,0 | 1,2 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 3,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,5 | 1,0 | 1,0 | 1,0 |
| **Bewertungskriterien Umwelt** | **100%** | **1,3** | **3,6** | **4,0** | **3,8** | **4,0** | **2,7** | **4,0** | **2,7** | **4,0** | **2,7** | **4,0** | **2,7** | **4,0** | **1,4** | **4,0** | **3,8** | **4,0** |
| Auswirkungen auf die Naherholung | 15% | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,1 |
| Auswirkungen auf Biotope, Tiere, Pflanzen und Schutzgebiete | 65% | 1,4 | 4,2 | 4,9 | 4,7 | 5,0 | 3,0 | 5,0 | 3,0 | 5,0 | 3,0 | 5,0 | 3,0 | 5,0 | 1,5 | 5,0 | 4,6 | 5,0 |
| Versiegelung (Indikator für Auswirkungen auf Boden, Wasser, Klima und Fläche) | 20% | 1,4 | 3,8 | 3,2 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 1,5 | 3,0 | 3,0 | 3,0 |
| **Bewertungskriterien Bau- und Kostenaufwand** | **100%** | **1,5** | **3,3** | **2,2** | **2,1** | **2,2** | **1,6** | **2,2** | **1,6** | **2,2** | **1,6** | **2,2** | **1,6** | **2,2** | **1,1** | **2,2** | **1,6** | **2,2** |
| Neu-/Umbau | 30% | 2,6 | 5,0 | 5,0 | 4,8 | 5,0 | 3,0 | 5,0 | 3,0 | 5,0 | 3,0 | 5,0 | 3,0 | 5,0 | 1,5 | 5,0 | 3,0 | 5,0 |
| Ingenieurbauwerke (Über-/Unterführungen) | 70% | 1,0 | 2,6 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 |
| **Gesamtbewertungsergebnis** | **###** **###** | **2,0** | **2,8** | **2,8** | **2,8** | **3,2** | **2,2** | **3,0** | **2,2** | **3,0** | **2,2** | **3,0** | **2,3** | **3,1** | **1,4** | **3,0** | **2,7** | **2,9** |
| **Platzierung je Variante je Abschnitt** | | **1** | **2** | **2** | **1** | **1** | **1** | **2** | **1** | **2** | **1** | **2** | **1** | **2** | **1** | **2** | **1** | **2** |

RAMBOLL Bright ideas. Sustainable change.

Anlage 3 zu BV 613/394/2026

| Bewertung RSV-Korridor Erlangen - Herzogenaurach | Gewichtung | | Abschnitt 20 | | Abschnitt 21 | | Abschnitt 22 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 20.1 | 20.2 | 21.1 | 21.2 | 22.1 | 22.2 | 22.3 |
| **Bewertungskriterien Infrastruktur und Verkehr** | **100%** | | **1,7** | **1,4** | **2,2** | **1,3** | **1,7** | **1,5** | **2,0** |
| **Trassenmerkmale** | **45%** | | 1,7 | 1,4 | 2,3 | 1,0 | 1,7 | 1,9 | 1,4 |
| Direktheit/Umwegefaktor | 5% | | 1,0 | 1,0 | 1,1 | 1,0 | 1,1 | 1,0 | 1,0 |
| Knotenpunkte | 10% | | 1,0 | 1,0 | 5,0 | 1,0 | 1,0 | 3,0 | 1,0 |
| Steigungsstrecken | 10% | | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 |
| Hochwasserschutz (HQ) | 5% | | 3,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 3,0 | 1,0 | 1,0 |
| Stressfaktor/Erholung (Gesundheitsbelastung) | 5% | | 1,0 | 1,0 | 5,0 | 0,7 | 3,0 | 5,0 | 5,0 |
| Soziale Kontrolle | 5% | | 5,0 | 5,0 | 1,0 | 1,0 | 3,0 | 1,0 | 1,0 |
| Städtebauliche Auswirkungen (Denkmalschutz und Grunderwerb) | 5% | | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 |
| **Trassenpotenziale** | **20%** | | 2,0 | 2,0 | 1,0 | 1,5 | 2,0 | 1,5 | 1,0 |
| Einzugsbereich (Einwohnende & Areitsplätze) | 5% | | 3,0 | 3,0 | 1,0 | 1,0 | 3,0 | 1,0 | 1,0 |
| Regionale ÖPNV-Intermodalität | 5% | | 3,0 | 3,0 | 1,0 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 1,0 |
| Verknüpfung Radverkehr (Netzeinbindung) | 10% | | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 |
| **Auswirkungen/Konflikte Verkehrssystem** | **35%** | | 1,6 | 1,0 | 2,7 | 1,6 | 1,6 | 1,0 | 3,3 |
| Fußverkehr | 10% | | 3,0 | 1,0 | 5,0 | 1,0 | 3,0 | 1,0 | 5,0 |
| ÖPNV | 10% | | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 5,0 |
| MIV (fließend) | 5% | | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 |
| MIV (ruhend) | 5% | | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 |
| Wirtschaftsverkehr | 5% | | 1,0 | 1,0 | 5,0 | 5,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 |
| **Bewertungskriterien Umwelt** | **100%** | | **4,0** | **4,0** | **2,7** | **3,1** | **4,0** | **4,4** | **3,1** |
| Auswirkungen auf die Naherholung | 15% | | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 |
| Auswirkungen auf Biotope, Tiere, Pflanzen und Schutzgebiete | 65% | | 5,0 | 5,0 | 3,0 | 3,0 | 5,0 | 5,0 | 3,0 |
| Versiegelung (Indikator für Auswirkungen auf Boden, Wasser, Klima und Fläche) | 20% | | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 5,0 | 3,0 | 5,0 | 5,0 |
| **Bewertungskriterien Bau- und Kostenaufwand** | **100%** | | **1,6** | **2,2** | **1,6** | **2,2** | **1,6** | **2,2** | **2,2** |
| Neu-/Umbau | 30% | | 3,0 | 5,0 | 3,0 | 5,0 | 3,0 | 5,0 | 5,0 |
| Ingenieurbauwerke (Über-/Unterführungen) | 70% | | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 |
| **Gesamtbewertungsergebnis** | **###** | **###** | **2,8** | **2,9** | **2,3** | **2,4** | **2,8** | **3,1** | **2,6** |
| **Platzierung je Variante je Abschnitt** | | | **1** | **2** | **1** | **2** | **2** | **3** | **1** |

RAMBØLL Bright ideas. Sustainable change.