

Ergebnisse der Bewertung (FAR Stufe 2) - Regnitzquerung

Stand 12.03.2019		Variantengruppe 1 - Dechsendorfer Damm				Variantengruppe 2 - Mittlere Regnitzquerung				Variantengruppe 3 - Büchenbacher Damm			
		1.4		2.1		2.3		3.1		3.2			
		Thalerhühstr. / Kosbacher Damm		Münchener Str. / Kosbacher Damm		Wöhrmühle / Kosbacher Damm		Äußere Brucker Straße		Münchener Straße			
Nr.	Kriterium	Unterkriterium	Beurteilung	Bewertung	Beurteilung	Bewertung	Beurteilung	Bewertung	Beurteilung	Bewertung	Beurteilung	Bewertung	Bewertung
Zielgruppe Fahrgast													
F1	Reisecost		-315.982 Stunden/Jahr	-2	-442.296 Stunden/Jahr	0	-599.654 Stunden/Jahr	2	-308.260 Stunden/Jahr	-2	-309.413 Stunden/Jahr	-2	
F2	Umsatz		3.620 Umsätze	0	3.620 Umsätze	0	3.620 Umsätze	0	3.620 Umsätze	0	3.620 Umsätze	0	1
F3	Einschreibung	Einwohner	15.963	0	12.433	0	12.433	0	22.566	0	22.566	0	1
		Beschäftigte	15.900	0	15.121	0	15.121	0	14.878	0	14.878	0	1
		Studierende und Schüler	2.163	0	2.163	0	2.163	0	1.030	0	1.030	0	1
		Summe im Einzugsbereich der Haltestellen	33.726	0	29.717	0	29.717	0	38.476	1	38.476	1	1
		Kriterium	0		0		0		0		1		1
Summe Zielgruppe Fahrgast			0		0		0		0		1		1
Rangfolge Zielgruppe Fahrgast			0,7		0,0		0,7		0,3		4,3		0,0
Rang			5		2		1		4		2		2
Zielgruppe Betrieb													
B1	Betriebsaufwand	Streckenlänge / Mehrleistungen ÖPNV	1.823 T Fahrplan-km/Jahr	0	1.761 T Fahrplan-km/Jahr	0	1.737 T Fahrplan-km/Jahr	0	1.873 T Fahrplan-km/Jahr	0	1.907 T Fahrplan-km/Jahr	0	-2
		Bus	-2.197 T Fahrplan-km/Jahr	-1	-1.998 T Fahrplan-km/Jahr	-1	-2.008 T Fahrplan-km/Jahr	-1	-2.099 T Fahrplan-km/Jahr	-1	-2.099 T Fahrplan-km/Jahr	-1	-2
		Fahrzeugbedarf ÖPNV	13	0	12	0	12	0	13	0	15	0	1
		Bus	-25	-1	-25	-1	-25	-1	-27	-1	-27	-1	-1
		Betriebskosten ÖPNV	34.930,7 T €/Jahr	-1	34.610,0 T €/Jahr	0	34.574,3 T €/Jahr	0	34.852,6 T €/Jahr	0	35.558,6 T €/Jahr	0	-2
		Mitarbeiter	99,6 T €/Jahr	-1	-221,1 T €/Jahr	0	-226,8 T €/Jahr	0	21,5 T €/Jahr	0	727,5 T €/Jahr	0	-2
		Saldo	99,6 T €/Jahr	-1	-221,1 T €/Jahr	0	-226,8 T €/Jahr	0	21,5 T €/Jahr	0	727,5 T €/Jahr	0	-2
		Kriterium	-1		0		0		0		-1		-2
B2	Streckenqualität	Streckenführung Kurvigkeit (gon/km)	144 gon/km	0	142 gon/km	0	142 gon/km	0	153 gon/km	0	190 gon/km	0	-2
		Trassierung	90°-Bogen, mit Rv=25, 4 Stück	-1	90°-Bogen, mit Rv=25, 3 Stück	0	90°-Bogen, mit Rv=25, 1 Stück	0	90°-Bogen, mit Rv=25, 3 Stück	0	90°-Bogen, mit Rv=25, 5 Stück	0	-2
		Störanfälligkeit	Möhrendorfer Straße straßenbündig	-1	keine straßenbündigen Abschnitte	0	keine straßenbündigen Abschnitte	0	Güterhallenstraße und Steigenwaldallee straßenbündig	-1	Steigenwaldallee straßenbündig	-1	-1
		Kriterium	-1		0		0		-1		-1		-2
Summe Zielgruppe Betrieb			-1,0		0,0		0,7		-0,3		-4,5		-2,0
Rangfolge Zielgruppe Betrieb			4		2		1		5		3		5
Rang			4		2		1		5		3		5
Zielgruppe Kommune													
K1	Investitionen	Bautechnische Risiken	Vergleichbares Risiko durch Tunnel Bf. Erlangen und Autobahnunterführung	0	Besugfall	0	Kleineres Risiko da ohne Erhalt Autobahnbrücke	1	Sehr viel kleineres Risiko, da ohne Tunnel und ohne Erhalt Autobahnbrücke	2	Gleiches Risiko	0	0
		Baukosten Eigenanteil	Wenn NKI > 1,0 10% Eigenanteil, sonst 100% (Wenn NKI < 1,0 theoretischer Eigenanteil)	-2	79,0 Mio €	-2	7,6 Mio €	0	69,1 Mio €	-2	63,2 Mio €	-2	-2
		Aussicht	Zielbereich NKI > 1,0	0,8	21,3 Mio € (theoretischer Eigenanteil)	-2	1,1	0	13,1 Mio € (theoretischer Eigenanteil)	-2	15,0 Mio € (theoretischer Eigenanteil)	-2	-2
		Förderwürdigkeit		0,8	21,3 Mio € (theoretischer Eigenanteil)	-2	1,1	0	13,1 Mio € (theoretischer Eigenanteil)	-2	15,0 Mio € (theoretischer Eigenanteil)	-2	-2
		Kriterium	-1		0		0		1		-1		-1
K2	Stärkung Umweltverbund	Verlagerter Verkehr	25.142 T Pkw-km/Jahr	0	25.353 T Pkw-km/Jahr	0	33.792 T Pkw-km/Jahr	1	33.792 T Pkw-km/Jahr	1	25.123 T Pkw-km/Jahr	0	-1
		Synergieeffekte	Schlechter als Variante 2.1	-1	Besugvariante	0	Wie Variante 2.1	0	Schlechter als Variante 2.1	-1	Schlechter als Variante 2.1	-1	-1
		Busverkehr	Dechsend. Damm Mitnutzung bes. Bahnkörper möglich zu Lasten MVV	-1	Synergieeffekte durch neue Bus-Achse Kosbacher Brücke	0	Wie Variante 2.1	0	Äußere Brucker Str. mit vorh. Busspur Mitnutzung bes. Bahnkörper möglich	0	Äußere Brucker Str. mit vorh. Busspur Mitnutzung bes. Bahnkörper möglich	0	-1
		Kriterium	-1		0		0		1		-1		-1
K3	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr	Mehr Konflikte als Var. 2.1 - Konflikte Möhrendorfer Str. und an Haltestelle Möhrendorfer Str. - Entfall Fahrestreifen Kosbacher Damm - Entfall Fahrestreifen Adenaueerung	-1	Konflikte Bezugsvariante - Risiko durch Tunnel Bf. Erlangen und Erhalt Autobahnbrücke - Entfall Fahrestreifen Kosbacher Brücke - Entfall Fahrestreifen Adenaueerung	0	Weniger Konflikte als Var. 2.1 - Entfall Fahrestreifen Kosbacher Damm - Entfall Fahrestreifen Adenaueerung	1	Mehr Konflikte als in Var. 2.1 - Entfall Fahrestreifen Büchenbacher Damm - Entfall Fahrestreifen Am Europakanal	-1	Vergleichbar mit Var. 2.1 - Entfall Fahrestreifen Büchenbacher Damm - Entfall Fahrestreifen Am Europakanal	0	0
		Konflikte Fuß- und Radverkehr	Mehr Konflikte als in Var. 2.1 - Möhrendorfer Straße	-1	Besugfall	0	Vergleichbar mit Var. 2.1 - Keine Konflikte	0	Mehr Konflikte als in Var. 2.1 - Keine regelgerechte Radverkehrsanlagen Äußere Brucker Straße	-1	Mehr Konflikte als in Var. 2.1 - Keine regelgerechte Radverkehrsanlagen Äußere Brucker Straße	-1	-1
		Sonstige Konflikte	Kein Synergieeffekt auf Radschnellverbindung Innerstadt-Büchenbach	-1	Möglichkeit hochwasserfreie Regnitzquerung für den Radverkehr zu integrieren	0	Möglichkeit hochwasserfreie Regnitzquerung für den Radverkehr zu integrieren wie Variante 2.1	0	Kein Synergieeffekt auf Radschnellverbindung Innerstadt - Büchenbach	-1	Schlechter als Variante 2.1	-1	-1
		Beinträchtigungen von Anliegern:	Schlechter als Variante 2.1	-1	Keine Einschränkungen für Anliegerverkehr	0	Keine Einschränkungen für Anliegerverkehr	0	Einschränkungen Erreichbarkeit der Grundstücke durch besonderen Bahnkörper in Mittelage	-1	Schlechter als Variante 2.1	-1	-1
		1) Auswirkungen von straßenbündigen Bahnkörper auf:	Kein kurzfristiges Halten möglich in: Möhrendorfer Straße	-1	Kein kurzfristiges Halten möglich in: Möhrendorfer Straße	0	Kein kurzfristiges Halten möglich in: Möhrendorfer Straße	0	Einschränkungen Erreichbarkeit der Grundstücke durch besonderen Bahnkörper in Mittelage	-1	Schlechter als Variante 2.1	-1	-1
		2) Auswirkungen von besonderen Bahnkörper in Mittelage		-1		0		0	Einschränkungen Erreichbarkeit der Grundstücke durch besonderen Bahnkörper in Mittelage	-1	Schlechter als Variante 2.1	-1	-1
		- Erreichbarkeit der Grundstücke		-1		0		0	Einschränkungen Erreichbarkeit der Grundstücke durch besonderen Bahnkörper in Mittelage	-1	Schlechter als Variante 2.1	-1	-1
		Kriterium	-1		0		0		0		-1		-1
Summe Zielgruppe Kommune			-1,0		0,0		0,7		-1,0		-4,5		-1,0
Rangfolge Zielgruppe Kommune			3		2		1		3		3		3
Rang			3		2		1		3		3		3
Zielgruppe Allgemeinheit													
A1	Streckensensitivität	Flächenverbrauch allgemein	weniger Flächenverbrauch (Erholungsflächen)	2	Besugvariante	0	mehr Flächenverbrauch (Erholungsflächen)	-1	weniger Flächenverbrauch (Erholungsflächen)	2	weniger Flächenverbrauch (Erholungsflächen)	2	2
		Inanspruchnahme Privatgrund	16.700 m²	-2	720 m²	-2	840 m²	0	2.695 m²	-1	2.695 m²	-1	-1
		Beinträchtigung Schutzgebiete und -objekte	weniger Verlust von schwer wiederherstellbaren §30-Biotopen (Sandmagerwiesen, Nasswiesen, Seggenriede, Auwälder, Großrohrhütchen) / weniger Quierung Landschaftsschutzgebiet	2	Besugvariante	0	mehr Zerschneidung schwer wiederherstellbarer §30-Biotope (Park/Grünanlagen mit altem Baumbestand, Seggen- und binsenreiche Nasswiesen, Sümpfe)	-2	weniger Verlust von schwer wiederherstellbaren §30-Biotopen (Sandmagerwiesen, Nasswiesen, Seggenriede, Auwälder, Großrohrhütchen) / weniger Quierung von Landschaftsschutzgebiet	2	weniger Verlust von schwer wiederherstellbaren §30-Biotopen (Sandmagerwiesen, Nasswiesen, Seggenriede, Auwälder, Großrohrhütchen) / weniger Quierung von Landschaftsschutzgebiet	2	2
		Wasserrechtliche Eingriffe	weniger Quierung von Überschwemmungsgebieten	1	Besugvariante	0	mehr Quierung naturnahe Fließgewässer / mehr Quierung Überschwemmungsgebiet	-2	weniger Quierung von Überschwemmungsgebieten	1	weniger Quierung von Überschwemmungsgebieten	1	1
		Kriterium	1		0		0		-1		0		1
A2	Städtebauliche Aspekte	Erscheinungsbild Straßenraum	Beinträchtigung in den Straßenräumen:	-1	Veränderung des Erscheinungsbildes in der: Möhrendorfer Straße	-1	keine wesentliche Veränderung des Erscheinungsbildes der betroffenen Straßen (Besugfall)	0	vergleichbar mit Var. 2.1	0	keine wesentliche Veränderung des Erscheinungsbildes der betroffenen Straßen	0	0
		Erachlossene Entwicklungsbereiche (EG) und Sanierungsgebiete (SG)	Wie Variante 2.1	0	Besugfall	0	Wie Variante 2.1	0	Mehr als in Variante 2.1	1	Mehr als in Variante 2.1	1	1
		Erreichbarkeit POI	Besser als Variante 2.1 - Großparkplatz - Erlangen Bahnhof - Klinikum am Europakanal	1	Besugfall - Großparkplatz - Bahnhof	0	Wie Variante 2.1 - Großparkplatz - Bahnhof	0	Schlechter als Variante 2.1 - Westbad - Zentralfriedhof	-1	Vergleichbar mit Variante 2.1 - Westbad - Bahnhof - Zentralfriedhof	0	0
		Kriterium	0		0		0		0		0		0
A3	Klima- und Umweltschutz	CO ₂ -Ausstoß	-3.122 t/Jahr	0	-3.113 t/Jahr	0	-3.659 t/Jahr	1	-2.362 t/Jahr	-1	-2.776 t/Jahr	-1	-1
		Schadstoffemissionen	-2.865,2 kg/Jahr	0	-2.943,4 kg/Jahr	0	-3.374,8 kg/Jahr	1	-2.350,8 kg/Jahr	-1	-2.753,4 kg/Jahr	-1	-1
		Feinstaub	-54,9 kg/Jahr	0	-56,4 kg/Jahr	0	-64,7 kg/Jahr	1	-45,0 kg/Jahr	-1	-52,8 kg/Jahr	-1	-1
		Schall/ Erschütterungen	mehr Querungen kritisch vorbelasteter Bereiche (Dechsendorfer Str.)	-1	Besugvariante	0	weniger kritisch vorbelastete Bereiche (Pommernstraße)	0	Querung kritisch vorbelastete Bereiche (Paul-Gossen-Str./Äuß. Brucker Str.) und Neubeeinträchtigung bisher unbeeinträchtigter Gebiete	-1	Querung kritisch vorbelastete Bereiche und Neubeeinträchtigung bisher unbeeinträchtigter Gebiete	-1	-1
		Kriterium	0		0		0		1		-1		-1
Summe Zielgruppe Allgemeinheit			0,3		0,0		1,5		-1,5		-0,0		0,0
Rangfolge Zielgruppe Allgemeinheit			1		2		2		2		2		2
Rang			1		2		2		2		2		2
Summe Kriterium			2,4		0,0		1,5		3,3		3,0		3,0
Rangfolge Kriterium ohne Var. 1.1 und 1.3			4		2		1		3		3		5
Rang			4		2		1		3		3		5