

| ZG                                     | Kriterium (K)               | Unterkriterium   | Bewertungsmaßstab   | Beschreibung  | Verbale Bewertung   | K    | ZG          |
|--|-----------------------------|--|---|---|---|------|-------------|
| Fahrgast                               | Reisezeit                   | Reisezeitänderung  | Stunden pro Werktag   | Bewertung aus Verkehrsmodellierung der Gesamtvarianten.   | Der Einfluss in die Reisezeit ist marginal und ist 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: 9.316<br>1061: 8.720   | Aufgrund der geringen Haltestellenabstände wurde in der Variante eine Haltestelle eingespart. Dadurch verringert sich das Fahrgastpotential für die Variante, was zu einer schlechteren Bewertung führt.  | -1,0 |             |
| Betrieb                                | Betriebsaufwand             | Betriebsleistung / Mehrleistung  | Fahrplan-km StUB  | Bewertung aus Betriebsuntersuchung der Gesamtvarianten.   | Die Variante ist vergleichbar zur G0001. Der Fahrzeugbedarf wird ebenfalls nicht tangiert.  | 0,0  | 0,0         |
|  |                             | Fahrzeugbedarf   | Züge  | Bewertung aus Betriebsuntersuchung der Gesamtvarianten.   |   |      |             |
|  | Streckenqualität            | Streckenführung  | gon/km  | G0001: 212,87<br>1061: 200,43   | Die Streckenführung ist etwas geradliniger, die Trassierung ist vergleichbar. Der Anteil des besonderen Bahnkörpers an der Streckenlänge ist nahezu identisch, daher ist die Störungsanfälligkeit ebenfalls vergleichbar. Insgesamt ist die erzielbare Streckenqualität daher ebenfalls vergleichbar. | 0,0  |             |
|  |                             | Trassierung  | qualitativ  | G0001: Sehr enge Radien: 0<br>1061: Sehr enge Radien: 0   |   |      |             |
|  | Störungsanfälligkeit        | Länge besonderer Bahnkörper in km  | G0001: ~1,562 km = 90 %<br>1061: ~1,749 km = 100 %  |   |   |      |             |
| Kommune                                | Investitionen (Eigenanteil) | Investitionen in Strecke   | Differenz zu G0001 in €   | -0,5 Mio. €   | Der zu erwartende Eigenanteil des Vorhabensträgers an den Investitionen im Verhältnis zur G0001 ist geringer. Die Förderwürdigkeit in Kombination mit einer förderwürdigen Gesamttrasse ist weiterhin erwartbar.  | 1,0  | 0,3         |
|  |                             | davon Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper  | Differenz zu G0001 in €   | -0,5 Mio. €   |   |      |             |
|  |                             | Investitionen in Ingenieurbauwerke   | Differenz zu G0001 in €   | 0 €   |   |      |             |
|  |                             | Aussicht auf Förderwürdigkeit  | NKI   | Einschätzung auf Basis der NKU zu den Regnitzquerungen.   |   |      |             |
|  | Stärkung Umweltverbund      | Verlagerter Pkw-Verkehr  | Pkw-km/Tag  | Bewertung aus Verkehrsmodellierung der Gesamtvarianten.   | Die Verlagerung des Pkw-Verkehrs ist vergleichbar. Synergien mit dem Busverkehr entstehen durch ein verbessertes Bus-Verknüpfungspotential in der Mönaustraße auf der G0001. In der Variante gibt es keine vergleichbaren Möglichkeiten.  | -1,0 |             |
|  |                             | Synergieeffekte Busverkehr   | verbal  | Verknüpfungspotential Bahn/Bus an der Haltestelle Mönaustraße ist in der G0001 besser.              |   |      |             |
|  | Konfliktpunkte              | Konflikte Straßenverkehr   | verbal  | G0001: 6 Konfliktpunkte mit dem Straßenverkehr<br>1061: 4 Konfliktpunkte an Knoten und Einmündungen | Es bestehen etwas weniger Konfliktpunkte mit dem Straßenverkehr sowie etwa gleich viele weitere Konflikte wie bei der G0001. Insgesamt sind die Konflikte somit gegenüber der G0001 verringert.   | 1,0  |             |
| Konflikte Rad-/Fußverkehr              |                             | verbal   | G0001: 5 Konflikte mit dem Radverkehr<br>1061: 4 Konflikte mit dem Radverkehr   |   |   |      |             |
| weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten) |                             | verbal   | G0001: 1 weitere Konflikte (zufahrt km 122,7+40 Parkplatz Sportplatz)<br>1061: 1 weitere Konflikte (zufahrt km 122,7+40 Parkplatz Sportplatz) |   |   |      |             |
| Allgemeinheit                          | Streckensensitivität        | Flächenverbrauch   | verbal  | Aus Umweltbericht   | Beeinträchtigung der Schutzgebiete und -objekte ist vergleichbar. In der Variante wird der Sportplatz geringfügig stärker tangiert.   | -1,0 | -0,3        |
|  |                             | Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte  | verbal  | Aus Umweltbericht   |   |      |             |
|  |                             | Wasserrechtliche Eingriffe   | verbal  | Aus Umweltbericht   |   |      |             |
|  | Städtebau                   | Erscheinungsbild Straßenraum   | verbal  | G0001: neutral<br>1061: neutral   | Städtebaulich ergeben sich für die beiden Trassen keine wesentlichen Unterschiede.  | 0,0  |             |
|  |                             | Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete   | Aufzählung  | G0001: 1 (Büchenbach);<br>1061: 1 (Büchenbach)  |   |      |             |
|  |                             | Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung | Aufzählung  | G0001: keine<br>1061: keine   |   |      |             |
|  | Klima- und Umweltschutz     | CO2-Ausstoß / Schadstoffemissionen (Feinstaub)   | Tonnen  | Bewertung aus Verkehrsmodellierung der Gesamtvarianten.   | Die Verlagerung des KFZ-Verkehrs auf die StUB ist vergleichbar. Die Emissionen sind daher ebenfalls vergleichbar. Einschränkungen durch Schall und Erschütterungen sind ebenfalls im gleichen Umfang zu erwarten.   | 0,0  |             |
| Schall / Erschütterungen               |                             | qualitativ   | Aus Umweltbericht   |   |   |      |             |
| <b>Gesamtergebnis</b>                  |                             |  |   |   |   |      | <b>-0,3</b> |