

ZG	Kriterium (K)	Unterkriterium	Bewertungsmaßstab	Beschreibung	Verbale Bewertung	K	ZG
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung	Stunden pro Werktag	Bewertung aus Verkehrsmodellierung der Gesamtvarianten.	Durch die längere Führung durch die Sieboldstraße wird weniger Reisezeit eingespart als bei der G0001.	-1,0	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: 24.555 1029: 36.663	Es wird ein deutlich höheres Fahrgastpotential erschlossen.	2,0	
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung	Fahrplan-km StUB	Bewertung aus Betriebsuntersuchung der Gesamtvarianten.	Die längere Streckenführung über die Sieboldstraße führt zu einer etwas erhöhten Fahrleistung. Diese hat jedoch in Verbindung mit entsprechenden Varianten zu Gesamtvarianten keinen Einfluss auf den Fahrzeugbedarf.	-1,0	-1,0
		Fahrzeugbedarf	Züge	Bewertung aus Betriebsuntersuchung der Gesamtvarianten.			
	Streckenqualität	Streckenführung	gon/km	G0001: 110,27 1029: 293,02	Die Streckenführung ist signifikant kurviger, es sind deutlich mehr sehr enge Radien vorhanden, die Störungsanfälligkeit ist vergleichbar aufgrund des vergleichbaren Anteils besonderen Bahnkörpers bzw. der verbleibenden Länge straßenbündigen Bahnkörpers. In der weiteren Planung soll der STUB in der Sieboldstraße und in der Werner-von-Siemens-Straße eine durchgängige Führung auf besonderem Bahnkörper ermöglicht werden. Insgesamt ist die erzielbare Streckenqualität dadurch nur geringfügig negativ tangiert.	-1,0	
		Trassierung	qualitativ	G0001: Sehr enge Radien: 1 1029: Sehr enge Radien: 3			
	Störungsanfälligkeit	Länge besonderer Bahnkörper in km	G0001: ~0,314 km = 50 % 1029: ~0,8485 km = 69 %				
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke	Differenz zu G0001 in €	+15 Mio. €	Der zu erwartende Eigenanteil des Vorhabensträgers an den Investitionen im Verhältnis zur G0001 ist höher. Die Förderwürdigkeit in Kombination mit einer förderwürdigen Gesamttrasse ist allerdings weiterhin erwartbar.	-1,0	0,0
		davon Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper	Differenz zu G0001 in €	+0,2 Mio. €			
		Ingenieurbauwerke	Differenz zu G0001 in €	0 €			
	Stärkung Umweltverbund	Aussicht auf Förderwürdigkeit	NKI	Einschätzung auf Basis der NKU zu den Regnitzquerungen.	Die Verlagerung des Pkw-Verkehrs ist etwas geringer, Synergien mit dem Busverkehr entstehen keine.	-1,0	
		Verlagerter Pkw-Verkehr	Pkw-km/Tag	Bewertung aus Verkehrsmodellierung der Gesamtvarianten.			
	Konfliktpunkte	Synergieeffekte Busverkehr	verbal	keine	Es bestehen etwa gleich viele Konfliktpunkte mit dem Straßenverkehr. Durch die Prüfung der Stadt, welche Einschränkungen des Kfz-Verkehrs in der Sieboldstraße notwendig sind, entsteht eine weitere Reduktion der Konflikte. Die Radhaupttroute wird weniger tangiert. Durch die Vermeidung des fußgängerzonenähnlichen Bereichs sind die Konflikte mit dem Fußverkehr deutlich reduziert. Vermieden werden viele weitere Konflikte, die bei den Zufahrten für den Lieferverkehr auf der G0001 entstehen würden. Insgesamt werden somit umfangreich Konflikte gegenüber der G0001 vermieden.	2,0	
		Konflikte Straßenverkehr	verbal	Ähnliche Anzahl Konfliktpunkte mit dem Straßenverkehr			
Konflikte Rad-/Fußverkehr		verbal	Die Radhaupttroute wird durch die Vergleichstrasse weniger tangiert. Durch die Vermeidung des fußgängerzonenähnlichen Bereichs sind die Konflikte mit dem Fußverkehr deutlich reduziert.				
	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)	verbal	G0001: sehr viele Zufahrten für den Lieferverkehr 1029: keine weiteren Konflikte				
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch	verbal	Aus Umweltbericht	Beeinträchtigung der Schutzgebiete und -objekte ist in der Variante etwas höher. Gleiches gilt für den Flächenverbrauch.	-1,0	0,3
		Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte	in m²	Aus Umweltbericht			
	Städtebau	Wasserrechtliche Eingriffe	verbal	Aus Umweltbericht	Aufgrund des besonderen Bahnkörpers auf der Werner-von-Siemens-Straße und der Möglichkeit, die Sieboldstraße über die Errichtung zweier Haltestellen sowie der "Achse der Wissenschaft" aufzuwerten, kann für die Variante eine Verbesserung des Erscheinungsbildes des Straßenraums erzielt werden. Beim G0001 ist die Thematik der Führung durch den fußgängerzonenähnlichen Abschnitt zu nennen. Die Variante erschließt im Vergleich zur Vorschlagstrasse zusätzlich Teile des Universitätsklinikums sowie einige weitere Schwerpunkte im Nordosten der Erlanger Innenstadt und ist somit städtebaulich insgesamt deutlich vorteilhaft. Durch die Variante kann das Erscheinungsbild des fußgängerzonenähnlichen Bereichs erhalten bleiben.	2,0	
		Erscheinungsbild Straßenraum	verbal	G0001: Eine mögliche Beeinträchtigung des Straßenraums ergibt sich im fußgängerzonenähnlichen Bereich der Nürnberger Straße. 1029: In der Sieboldstraße ermöglicht die Trassenführung der StUB u.a. durch Grüngleis eine Aufwertung des Straßenraumes.			
		Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete	Aufzählung	G0001: 2 (Erlangen Innenstadt, Erlangen Neustadt) 1029: 3 (Erlangen Innenstadt, Erlangen Neustadt, Klinikum Universität)			
		Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung	Aufzählung	G0001: 9 (Finanzamt, Heinrich-Lades-Halle, Rathaus, Amtsgericht, Cinestar, Erlangen Arcaden, Landratsamt, Erlangen Bf, Palais Stutterheim) 1029: 13 (Erlangen Bf, Palais Stutterheim, Hauptbibliothek, Universitätsklinikum HNO-Klinik Waldstraße 1, Freizeitzentrum Frankenhof, neues zentrales Hörsaalgebäude, Cinestar, Erlangen Arcaden, Landratsamt, Amtsgericht, Rathaus, Heinrich-Lades-Halle, Finanzamt)			
Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß / Schadstoffemissionen (Feinstaub)	Tonnen	Bewertung aus Verkehrsmodellierung der Gesamtvarianten.	Es wird etwas weniger KFZ-Verkehr auf die StUB verlagert, wodurch die Emissionen insgesamt geringfügig höher ausfallen. Die direkten Emissionen vor Ort sind vergleichbar. Durch die geringere Wohnbebauung entlang der Variante im Vergleich zur G0001 sind auch eine vergleichbare Anzahl Betroffene zu erwarten. Die Stadt prüft, welche Einschränkungen des Kfz-Verkehrs in der Sieboldstraße notwendig sind, um positive Wirkungen zu erreichen und möchte diese dann auch umsetzen.	0,0		
	Schall / Erschütterungen	qualitativ	Aus Umweltbericht				

Gesamtergebnis -0,3