

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 signifikant. Die Verkehrsmodellierung hat gezeigt, dass ein messbarer Verlust der Reisezeit für durchfahrende Fahrgäste entsteht.	-2,0	-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: 6.693 1010: 8.016	Das erschlossene Fahrgastpotenzial ist höher.	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	-1,0
		Fahrzeugbedarf	Züge	Bewertung aus Betriebsuntersuchung der Gesamtvarianten.			
	Streckenqualität	Streckenführung	gon/km	G0001: 208,1 1010: 474,5	Die Streckenführung der Variante ist deutlich schlechter. Es sind mehr sehr enge Radien vorhanden. Die Störungsanfälligkeit ist höher aufgrund des geringeren Anteils besonderen Bahnkörpers. Insgesamt ist die erzielbare Streckenqualität deutlich schlechter.	-2,0	
		Trassierung	qualitativ	G0001: Sehr enge Radien: 2 1010: Sehr enge Radien: 4			
		Störungsanfälligkeit	Länge besonderer Bahnkörper in km	G0001: ~0,800 km: 100% 1010: ~0,550 km: 68%			
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke	Differenz zur G0001 in €	+2,5 Mio. €	Der zu erwartende Eigenanteil des Vorhabenträgers an den Investitionen im Verhältnis zur G0001 ist viel höher. Dieser wird auch nicht durch die Vermeidung des Bauwerks Hutgraben kompensiert. Der beim Vorhabenträger verbleibende Anteil ist somit signifikant höher. Dieser wird noch verstärkt durch den signifikant höheren Anteil an straßenbündigem Bahnkörper. Die Förderwürdigkeit wird negativ beeinflusst, ist aber in Kombination mit entsprechenden Gesamtvarianten weiterhin zu erwarten.	-2,0	-1,3
		davon Investitionen in straßenbündiger	Differenz zur G0001 in €	+0,2 Mio. €			
		Investitionen in Ingenieurbauwerke	Differenz zur G0001 in €	-0,2 Mio. €			
		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 sind weder für G0001 noch bei der Variante zu erwarten.	0,0	
		Synergieeffekte Busverkehr	verbal	keine			
Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr	Konflikte an Knoten und Einmündungen	verbal	G0001: 2 Konflikte an Knoten und Einmündungen 1010: 10 Konflikte an Knoten und Einmündungen, Parken: entlang Leitensteig und Sebastianstraße durch straßenbündige Führung beeinträchtigt	Es bestehen mehr Konfliktpunkte mit dem Straßenverkehr sowie geringfügig mehr weitere Konflikte als bei der G0001. Insgesamt sind die Konflikte somit gegenüber der G0001 deutlich erhöht.	-2,0	
		Konflikte Rad-/Fußverkehr	verbal	G0001: keine 1010: 2 Konflikte mit dem Radverkehr			
	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)	verbal	G0001: keine weiteren Konflikte 1010: diverse Konflikte Grundstücke, Zufahrten und Lieferverkehr				
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch	verbal	Aus Umweltbericht	Beeinträchtigung der Schutzgebiete und -objekte ist in der Variante geringfügig höher.	-1,0	-0,7
		Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte	verbal	Aus Umweltbericht			
		Wasserrechtliche Eingriffe	verbal	Aus Umweltbericht			
	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum	verbal	G0001: nicht relevant, da durch Gewerbegebiet bzw. außerhalb bebautem Bereich 1010: durch Leitensteig und am Hutgraben	Da die G0001 durch ein Gewerbegebiet verläuft und Wohnbereiche nur punktuell tangiert, ist das Erscheinungsbild des Straßenraums hier im wesentlichen nicht relevant. Die Variante führt mit straßenbündigem Bahnkörper durch den Leitensteig und als besonderer Bahnkörper am Hutgraben entlang. Im straßenbündigen Bahnkörper ist keine wesentliche Beeinträchtigung des Straßenraumes zu erwarten. Da der Bereich am Hutgraben nur einseitig an Bebauung angrenzt, ist auch hier nur eine geringe Beeinträchtigung des Straßenraums gegeben. In der Erschließungswirkung für Entwicklungs- und Sanierungsgebiete weist die Variante einen Vorteil aufgrund der günstigeren Haltestellenlage auf. Das Gewerbegebiet wird besser erschlossen.	1,0	
		Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete	Aufzählung	G0001: 1 (Gewerbegebiet Tennenlohe) 1010: 1 (Gewerbegebiet Tennenlohe)			
		Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung	Aufzählung	G0001: keine 1010: keine			
	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß / Schadstoffemissionen (Feinstaub)	Tonnen	Bewertung aus Verkehrsmodellierung der Gesamtvarianten.	Die Verlagerung des KFZ-Verkehrs auf die StUB ist etwas geringer. Die Emissionen sind daher ebenfalls etwas erhöht. Einschränkungen durch Schall und Erschütterungen in Bereichen von Wohnbebauung sind in der Variante deutlich höher.	-2,0	
Schall / Erschütterungen		qualitativ	Aus Umweltbericht				

Gesamtergebnis **-3,3**