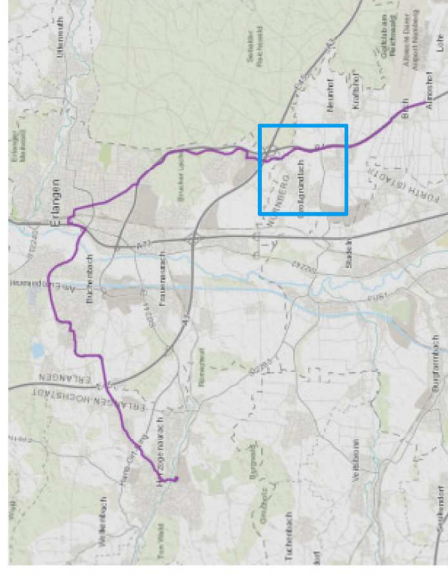
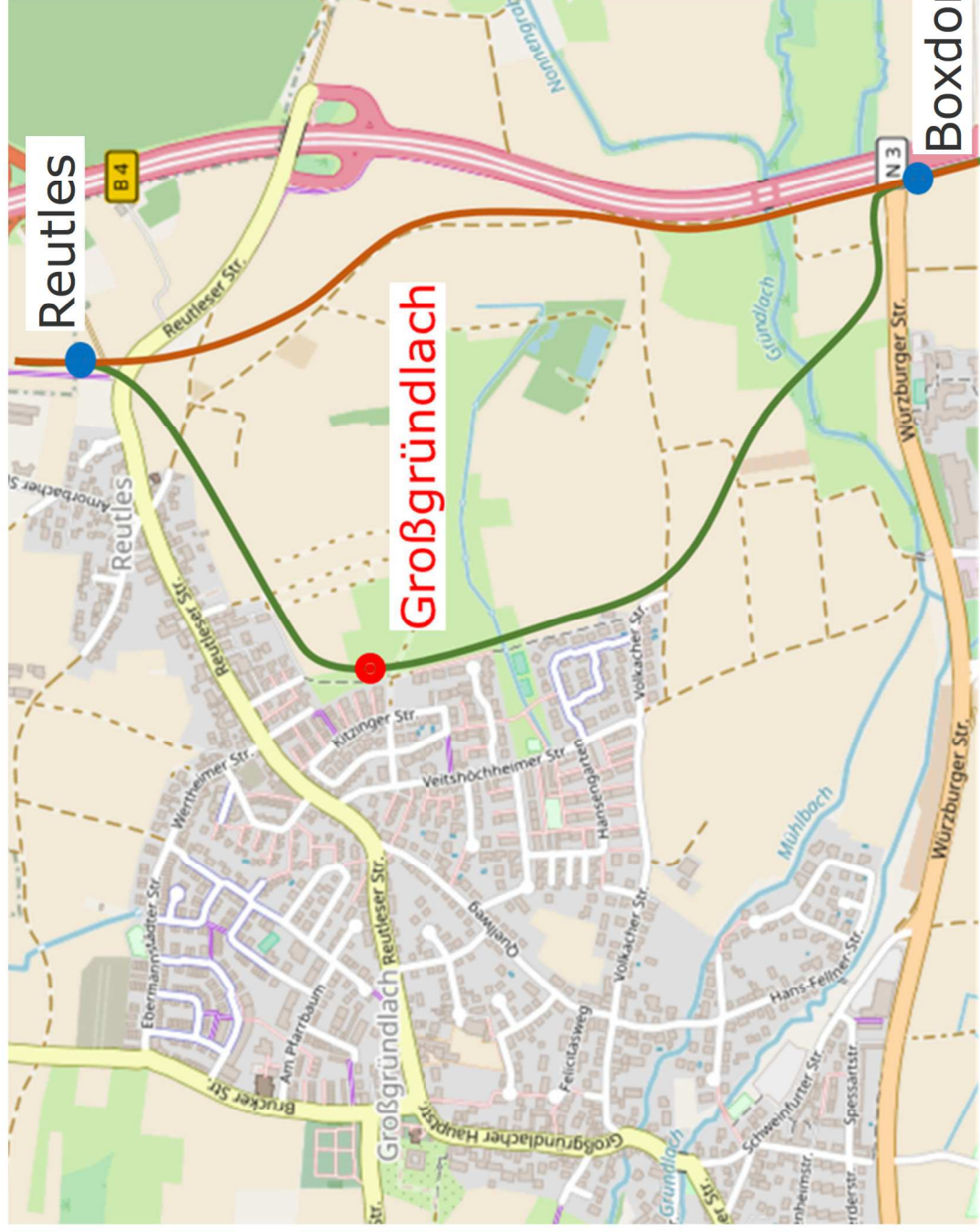




BEWERTUNGSERGEBNISSE

BEWERTUNGSERGEBNISSE VARIANTE N-1001



ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAUACH

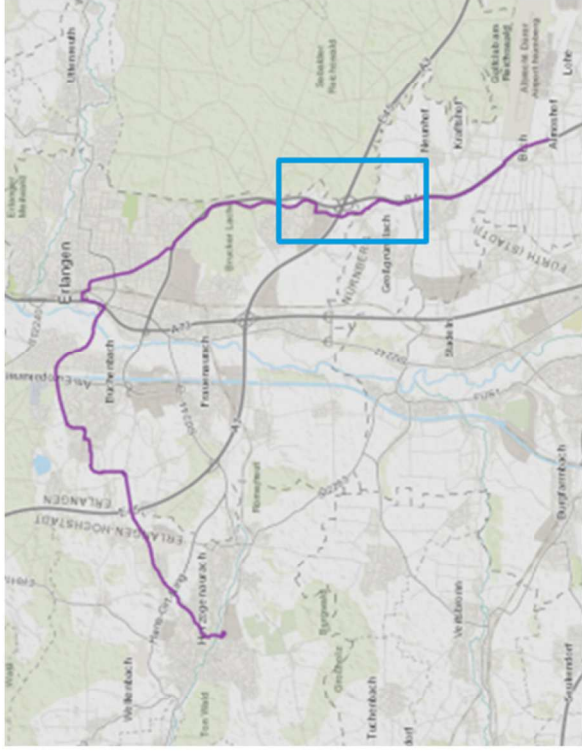
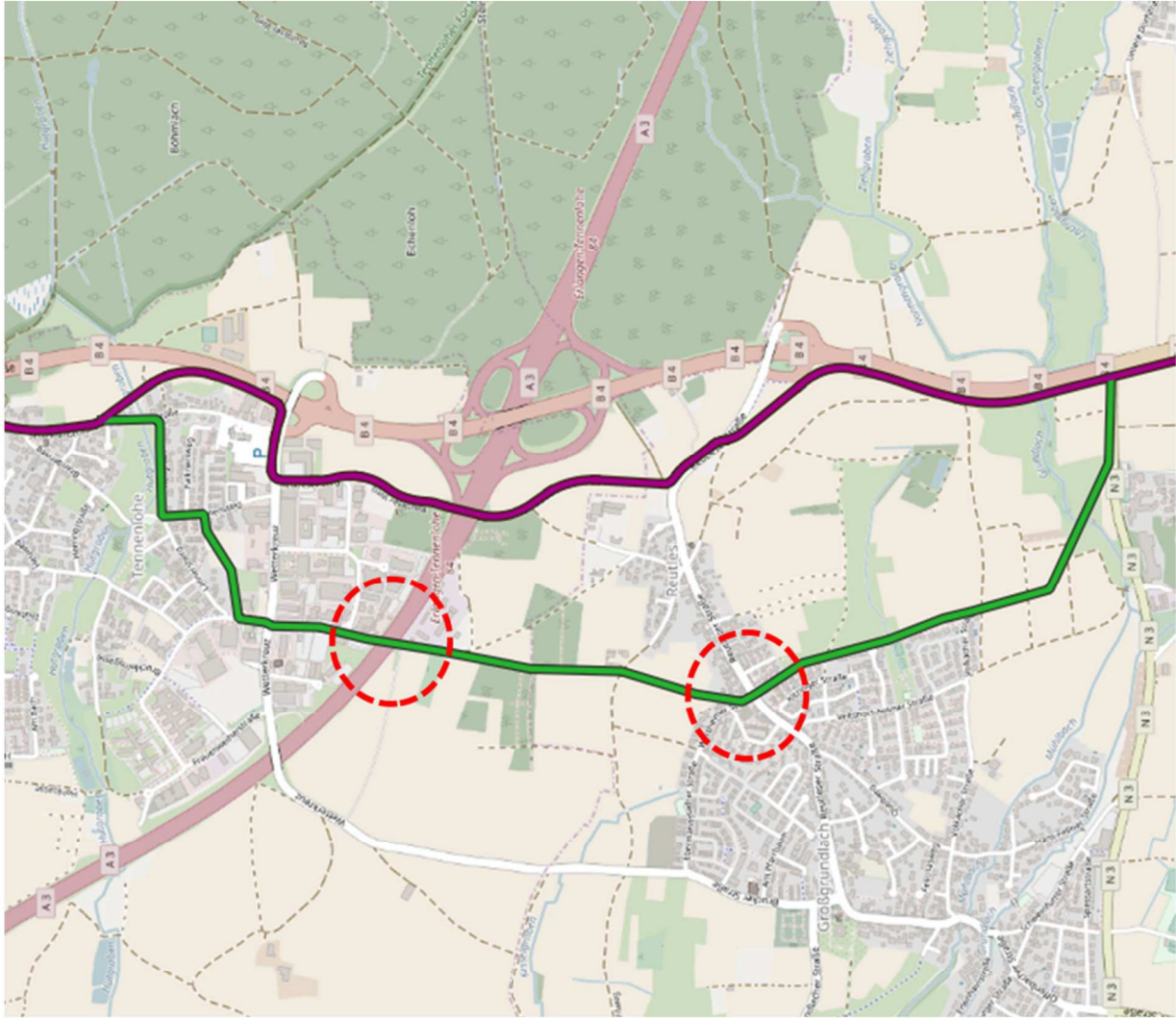
Variante N - 1001					Verbale Bewertung		K	ZG
ZG	Kriterium	Unterkriterium	Beschreibung					
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung	L-Netz: 3:15:12 1001: 3:20:53 (-46,40%)		Durch die umwiegige Streckenführung mit geringeren Geschwindigkeiten ergibt sich für die Variante über alle relevanten Untersuchungsvarianten eine Verlängerung der Reisezeit.			-2,0
	Umsteigen	Anzahl Umstiege	L-Netz: 4 1001: 4		Bei der Anzahl der Umstiege ergibt sich für die Variante N-1001 kein Unterschied zur Vorschlagstrasse. Die beiden Varianten sind gleich zu bewerten.			0,0
	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB Nachfrage StUB	1001: 0 / 145 / 2120 = 2265 L-Netz: 0 / 140 / 860 = 860 (+163%)		Hinsichtlich der Erschließung ist die Wirkung der Variante N-1001 besser als die Vorschlagstrasse			2,0
								0,0
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung	L-Netz: 1.45 km 1001: 2.01 km (+39 %)		Die Streckenlänge der Variante N-1001 ist auf den betrachteten Streckenabschnitt zwischen Boxdorf und Reutles um 39% länger als die Vorschlagstrasse. Dadurch wird die Betriebsleistung (gefahrte Strecke) stark erhöht.			-2,0
		Fahrzeugbedarf						-1,5
	Streckenqualität	Streckenführung	1001: sehr kurvig, mehrere Richtungswechsel. Teilweise längere Zwischengeraden. L-Netz: weniger Richtungswechsel, gestreckter Verlauf entlang der B4.		Die Streckenführung der Variante N – 1001 verläuft sehr kurvig mit mehreren Richtungswechseln. Zwischen diesen liegen teilweise längere Zwischengeraden. Die Vorschlagstrasse hat weniger Richtungswechsel, die durch den gestreckten Verlauf entlang der B4 ermöglicht werden. Die Führung der Variante N - 1001 entlang dem Ortsrand Großgrundlach erfordert sehr kleine Radien. Der Trassenverlauf der Vorschlagstrasse weist jedoch fast nur große Radien auf, was einen erheblichen Einfluss auf die Fahrgeschwindigkeit und den Fahrkomfort hat. Die Variante N - 1001 unterscheidet sich im Anteil des besonderen Bahnkörpers nicht von der Vorschlagstrasse.			-1,0
		Trassierung	1001: sehr kleine Radien, Vorschlagstrasse weist nur große Radien auf.					
		Störungsanfälligkeit	Kein Unterschied					
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke	N - 1001 ist 39 % länger.		Die Variante N-1001 ist auf den betrachteten Streckenabschnitt zwischen Boxdorf und Reutles um 39% länger als die Vorschlagstrasse. Dadurch steigen die Investitionen in den Bau. Zusätzlich wird gegenüber der Vorschlagstrasse noch ein Durchlass für den Schloßtareuthgraben benötigt. Der Aufwand dafür wird aber als gering eingestuft.			-1,0
		Investitionen in straßenbindiger Bahnkörper	kein Unterschied					
		Ingenieurbauwerke	eine Brücke / Durchlass mehr					0,0
	Stärkung Umweltverbund	Aussicht auf Förderwürdigkeit verlagerter Pkw-Verkehr			Im betrachteten Bereich werden keine Einsparungen im Busverkehr durch verbesserte Linienführung erwartet.			-0,3
		Synergieeffekte Busverkehr	keine		Die Vorschlagstrasse weist ebenso wie die Variante N – 1001 zwei Konfliktpunkte mit dem Straßenverkehr auf. Es müssen die gleiche Anzahl von Sicherungsmaßnahmen eingerichtet werden.			
Allgemeinheit	Strecken-sensitivität	Konflikte Straßenverkehr	kein Unterschied		Die Vorschlagstrasse hat wie die Variante N-1001 zwei voraussichtl. höhengleiche Kreuzungen, mit städt. Haupttrouten / Pendlertrouten. Es gibt deswegen eine geringere Beeinträchtigung des Radverkehrs, die aber beide Varianten aufweisen. Gleiches gilt für den Fußgängerverkehr. Durch den Verlauf, der beiden Varianten Vorschlagstrasse und N-1001, im unbebauten Gebiet weisen sie keine Konflikte mit Gebäuden oder Gebäudezufahrten auf.			0,0
		Konflikte Rad-/Fußverkehr	Radverkehr L-2 Kreuzungen, 1001: 2 Kreuzungen Fußgängerverkehr: L: 2 Querungen, 1001: 2 Querungen					
		weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)	keine					
	Städtebau	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte	N-1001 39% höher verlust Lebensraum, Querung GLB und Biotope §30		Die Variante N - 1001 verbraucht 39 % mehr Fläche als die Vorschlagstrasse und führt zu einem Verlust von Lebensraum für den Kiebitz und das Rebhuhn. Außerdem wird ein geschützter Landschaftsbestandteil gequert und es gehen schwer wiederherstellbare §30-Biotope (Sandmagerrasen, Auwald) verloren. Die Querung von naturnahen Gewässern (Grundlach) ist für beide Varianten notwendig.			-2,0
		Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung	kein Unterschied wie die Vorschlagstrasse keine keine		Durch den Bau der Stadtlumlandbahn werden im betrachteten Bereich keine Entwicklungs- oder Sanierungsgebiete tangiert. Durch den Bau der Stadtlumlandbahn werden im betrachteten Bereich keine Schwerpunkte mit zentraler, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung erreicht.			0,0
Klima- und Umweltschutz		CO2-Ausstoß			Die Variante N - 1001 führt zu einer Neubeeinträchtigung bisher unbeeinträchtigter Gebiete.			-1,0
		Schadstoffemissionen Schall / Erschütterungen	Neubeeinträchtigung					

Gesamtergebnis

-2,8

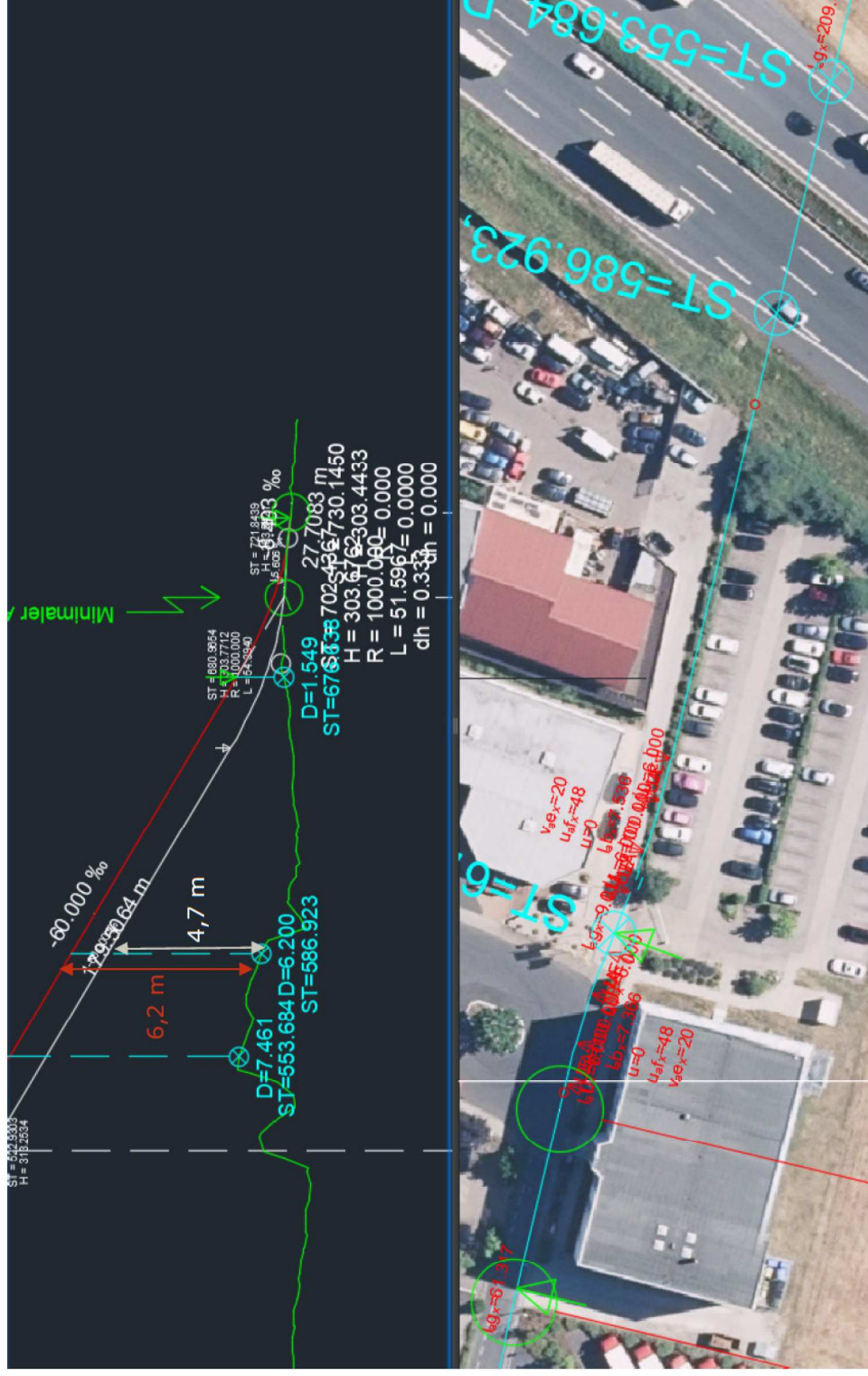
TECHNISCH NICHT MACHBAR

ÜBERSICHT VARIANTE NT-1002



TECHNISCH NICHT MACHBAR

VARIANTE NT-1002 - BEGRÜNDUNG



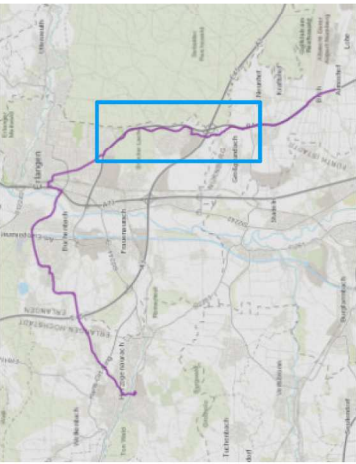
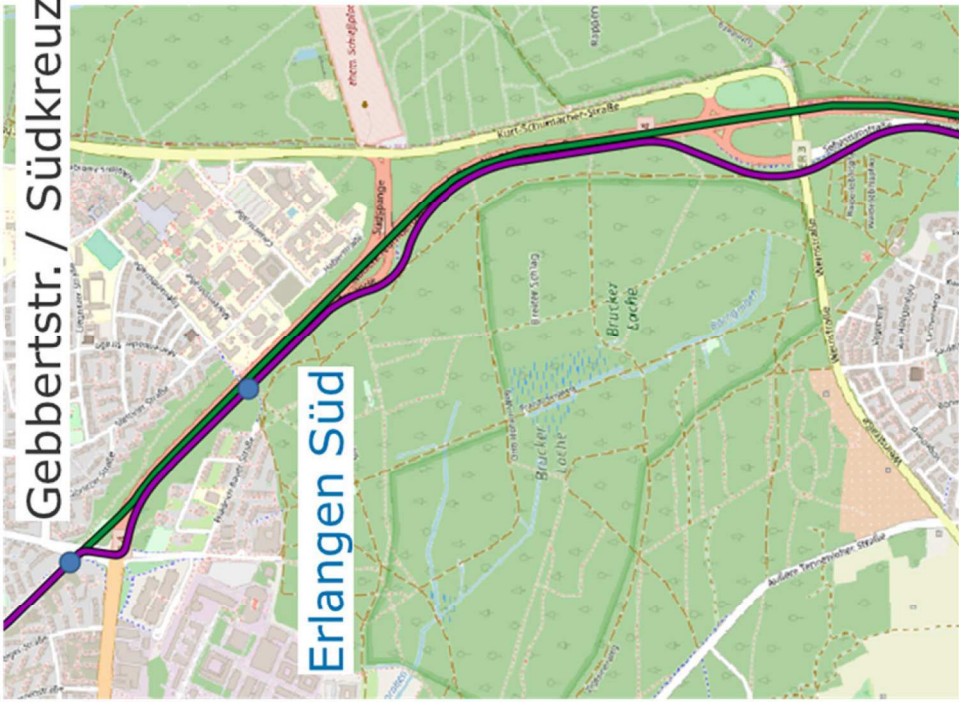
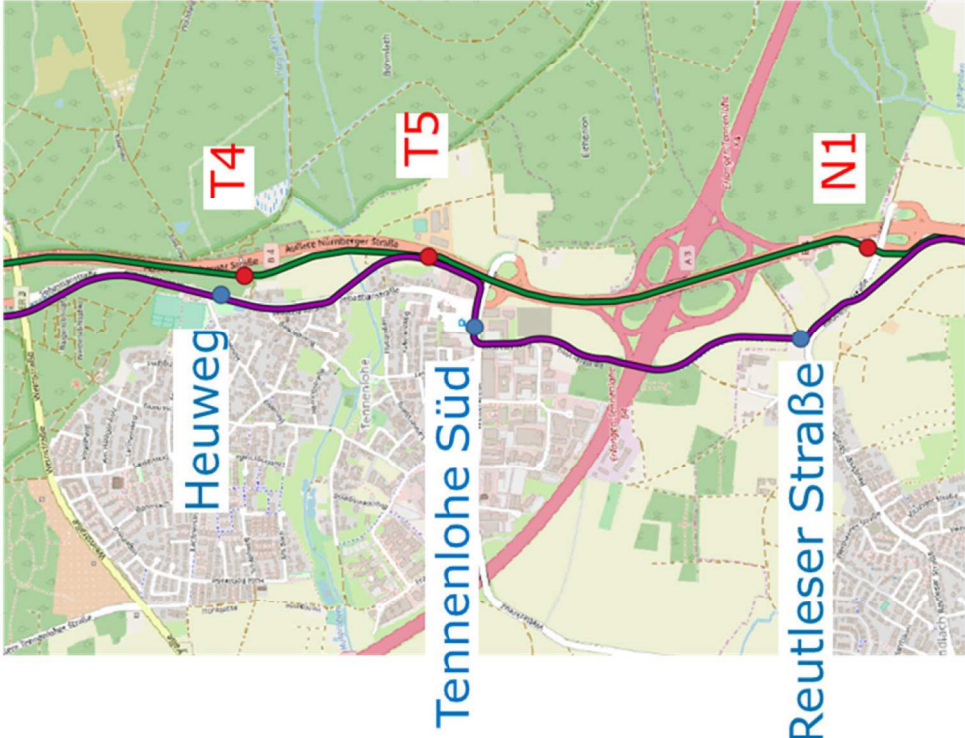
Die erforderliche lichte Höhe über der BAB A3 kann nicht erreicht werden, wenn die Bestandshöhe an der Parkplatzzufahrt gehalten werden soll. Daher ist ein Anheben des bestehenden Geländes im Bereich der Parkplatzzufahrt um 1,50 m notwendig um die lichte Höhe von >4,70 m zu ermöglichen.

Die Durchfahrtsbreite an der Wertheimer Straße ist zudem nicht ausreichend. Der Eingriff in bebaute Flächen ist an mehreren Stellen erheblich.

Die Variante ist städtebaulich nicht und technisch nicht sinnvoll umsetzbar.

NÜRNBERG - ERLANGEN SÜD

ÜBERSICHT VARIANTE NS-1003



BEWERTUNGSERGEBNISSE

BEWERTUNGSERGEBNISSE VARIANTE NS-1003