

Boxdorf Nord

BEWERTUNGSERGEBNISSE BEWERTUNGSERGEBNISSE VARIANTE N-1001



ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAUACH

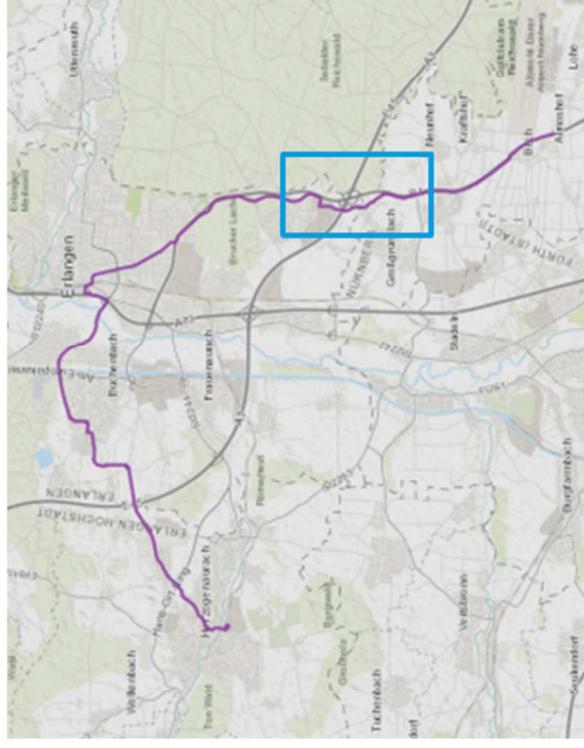
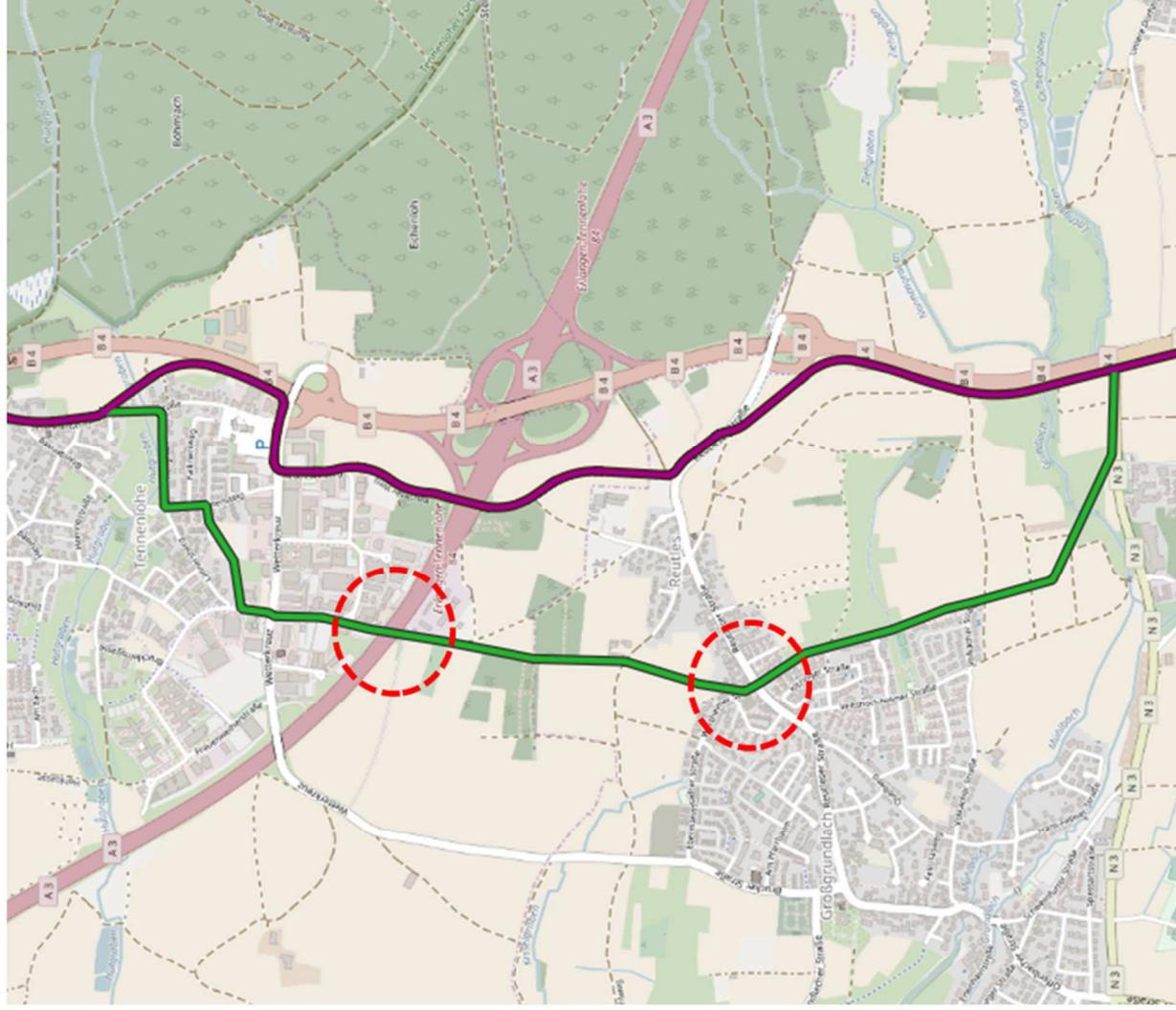
Variante N - 1001		Verbale Bewertung		K	ZG	
ZG	Kriterium	Unterkriterium	Beschreibung	Verbale Bewertung		
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung	L-Netz: 3:15:12 1001: 3:20:53 (-46,40%)	-2,0	0,0	
	Umsteigen	Anzahl Umstiege	L-Netz: 4 1001: 4	0,0		
	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich STUB Nachfrage STUB	1001: 0 / 145 / 2120 = 2265 L-Netz: 0 / 140 / 860 = 860 (+163%)	2,0		
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung	L-Netz: 1.45 km 1001: 2.01 km (+39 %)	-2,0	-1,5	
		Fahrzeugbedarf				
	Streckenqualität	Streckenführung	1001: sehr kurvig, mehrere Richtungswechsel. Teilweise längere Zwischengeraden. L-Netz: weniger Richtungswechsel, gestreckter Verlauf entlang der B4.			-1,0
		Trassierung Störungsanfälligkeit	1001: sehr kleine Radien, Vorschlagstrasse weist nur große Radien auf. Kein Unterschied			
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke	N - 1001 ist 39 % länger.	-1,0	-0,3	
		Investitionen in straßenbindiger Bahnkörper	kein Unterschied			
		Investitionen in Ingenieurbauwerke	eine Brücke / Durchlass mehr			
	Stärkung Umweltverbund	Aussicht auf Förderwürdigkeit verlagerter Pkw-Verkehr Synergieeffekte Busverkehr Konflikte Straßenverkehr	keine kein Unterschied	0,0		
Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr	Radverkehr L:2 Kreuzungen, 1001: 2 Kreuzungen Fußgängerverkehr: L: 2 Querungen, 1001: 2 Querungen	0,0			
	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)	keine				
Allgemeinheit	Strecken-sensitivität	Flächenverbrauch	N-1001 39% höher	-2,0	-1,0	
		Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte	verlust Lebensraum, Querung GLB und Biotope §30			
	Städtebau	Wasserrechtliche Eingriffe	kein Unterschied wie die Vorschlagstrasse			
		Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete	keine			
Klima- und Umweltschutz	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung	keine	Durch den Bau der Stadtumlandbahn werden im betrachteten Bereich keine Entwicklungs- oder Sanierungsgebiete tangiert. Durch den Bau der Stadtumlandbahn werden im betrachteten Bereich keine Schwerpunkte mit zentraler, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung erreicht.	0,0		
	CO2-Ausstoß Schadstoffemissionen Schall / Erschütterungen	Neubeeinträchtigung	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 (Gründlach) ist für beide Varianten notwendig.	-1,0		
			Die Variante N - 1001 führt zu einer Neubeeinträchtigung bisher unbeeinträchtigter Gebiete.	-1,0		

-2,8

Gesamtergebnis

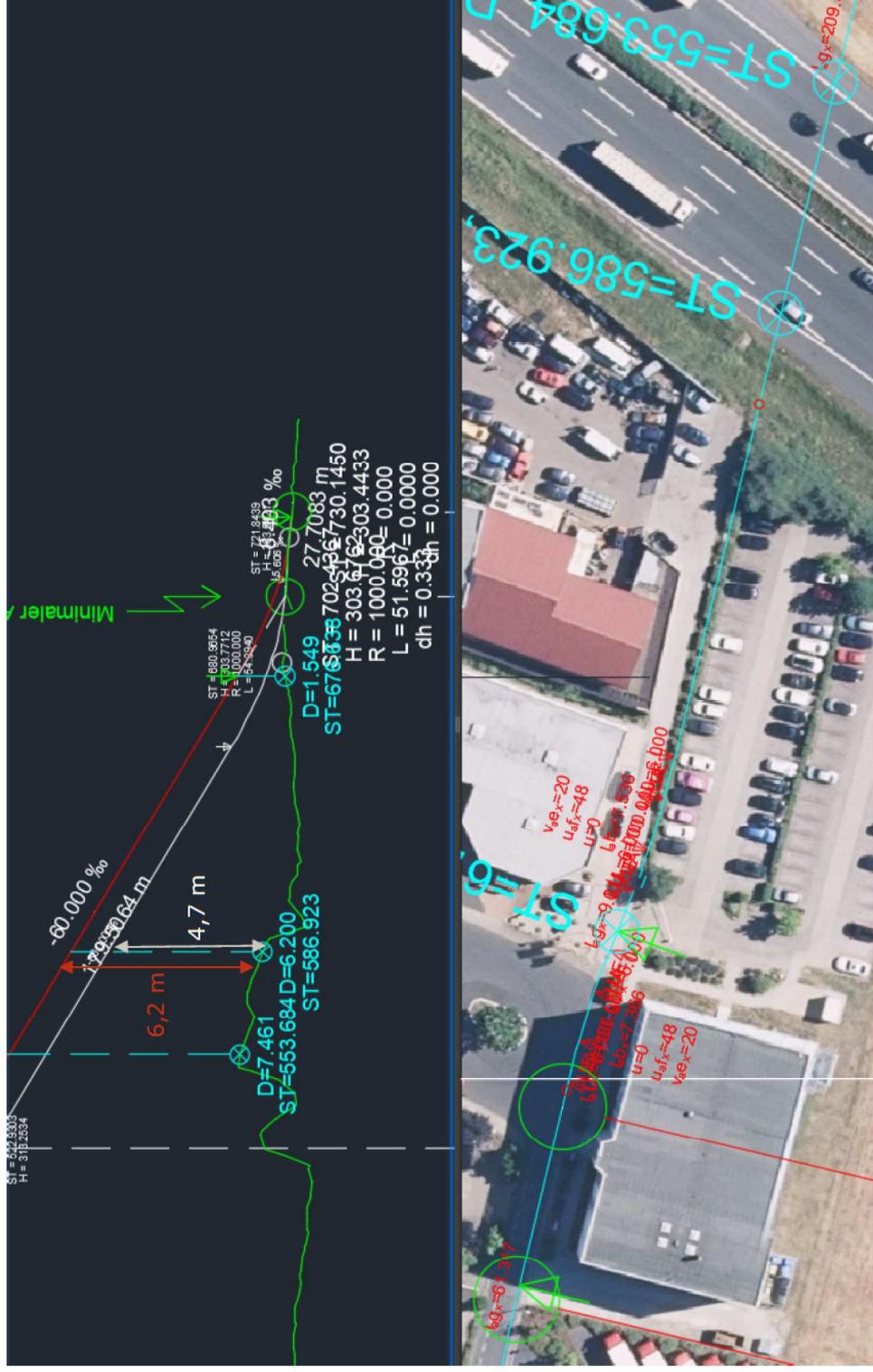
TECHNISCH NICHT MACHBAR

ÜBERSICHT VARIANTE NT-1002



TECHNISCH NICHT MACHBAR

VARIANTE NT-1002 - BEGRÜNDUNG



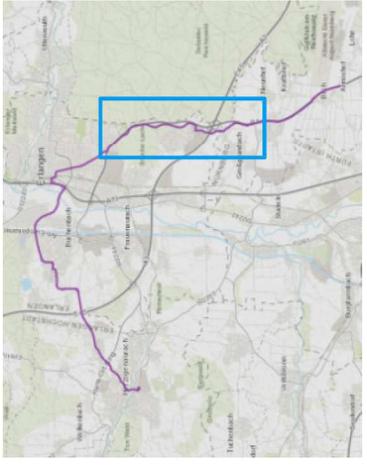
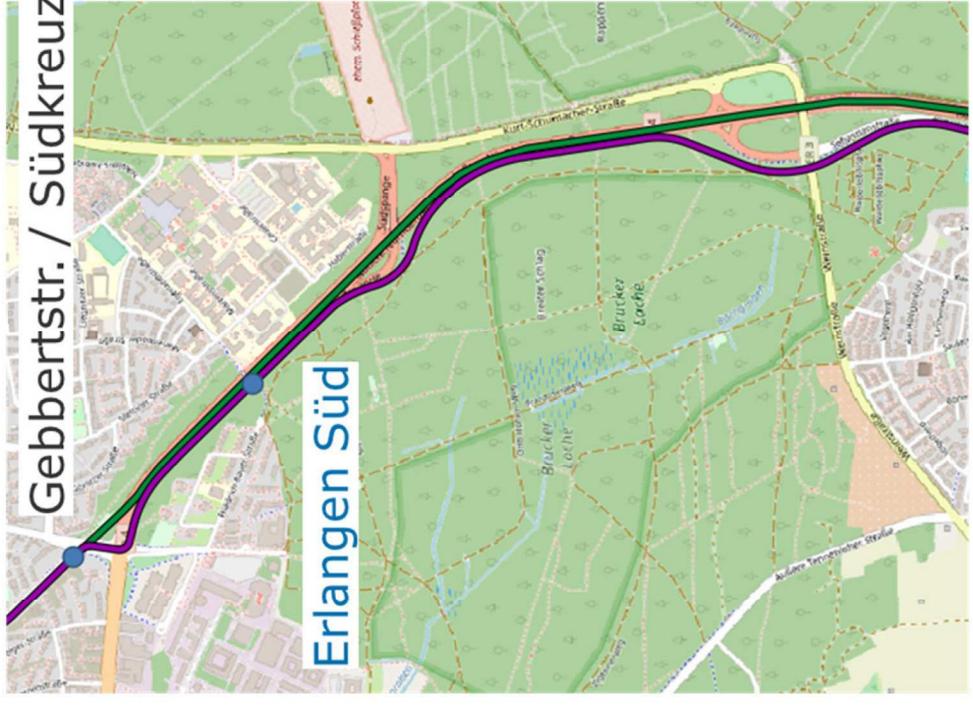
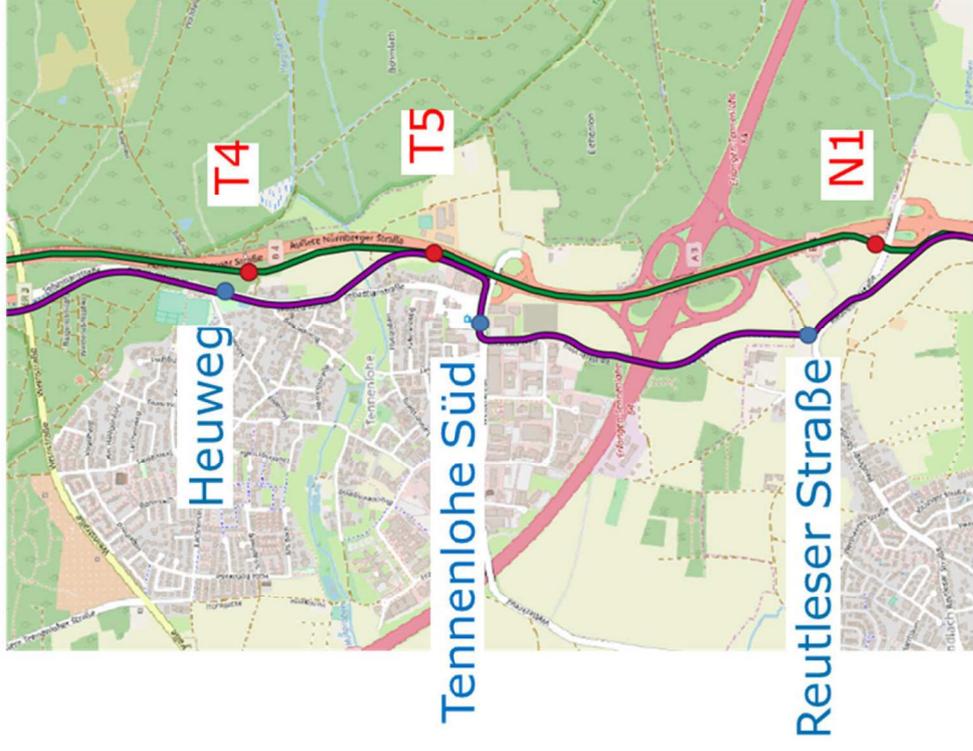
Die erforderliche lichte Höhe über der BAB A3 kann nicht erreicht werden, wenn die Bestandshöhe an der Parkplatzzufahrt gehalten werden soll. Daher ist ein Anheben des bestehenden Geländes im Bereich der Parkplatzzufahrt um 1,50 m notwendig um die lichte Höhe von >4,70 m zu ermöglichen.

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



ZG	Kriterium (K)	Unterkriterium	Beschreibung	Verbale Bewertung	K	ZG
Fahrst	Reisezeit	Reisezeitänderung	L-Netz: 03:45:40 / 1003: 03:39:47 (-1,39 %)	In der Gesamtbetrachtung über alle relevanten Untersuchungsrelationen ergibt sich für die Variante eine geringfügig kürzere Reisezeit im Vergleich zur Vorschlagstrasse.	1,0	0,0
	Umsteigen	Anzahl Umstiege	L-Netz: 4 / 1003: 4	In der Gesamtbetrachtung über alle relevanten Untersuchungsrelationen ergibt sich für die Variante kein relevanter Unterschied zur Vorschlagstrasse.	0,0	
	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB	L-Netz: 7761 / 11688 / 8610 = 28059 1003: 7761 / 8813 / 7928 = 24502 (-17,68%)	Die Variante weist im Vergleich zur Vorschlagstrasse eine geringere Erschließung im Bereich von Tennenlohe für Beschäftigte auf und im Bereich Reutles und Großgrundlach für Einwohner.	-1,0	
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung	L-Netz: ~4,090 km 1003: ~3,690 km	Die Variante weist eine Minderlänge von etwa 400 m auf, die bei der Betrachtung der Gesamtstrecke als relevant anzusehen ist.	1,0	1,0
		Fahrzeugbedarf	L-Netz: Richtungswechsel-Netz: 16; Zwischengeraden: 12 1003: Richtungswechsel-Netz: 5; Zwischengeraden: 3			
		Streckenführung	L-Netz: Sehr enge Radien: 3 1003: Sehr enge Radien: 0			
		Trassierung	Anteil besonderer Bahnkörper:			
		Störungsanfälligkeit	L-Netz: ~4,090 km = 100% 1003: ~3,690 km = 100%			
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke	L-Netz: ~4,090 km 1003: ~3,690 km			-1,7
		Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper	L-Netz: 0 km 1003: 0 km			
		Ingenieurbauwerke	L-Netz: Querung A3 – Reutleser Weg: Neubau erforderlich, Querung Hutgraben: Brücke notwendig 1003: Querung Hutgraben: Brücke notwendig, Kreuz A3 / B4: Anpassung erforderlich, Querung B4 – Weiterkrenz: Anpassung erforderlich, Ein-/Ausfahrt B4 – Weinstraße: Über-/ Unterführung notwendig, Querung B4 – Weinstraße: evtl. Anpassungen notwendig	Die Variante erfordert enorm aufwändige Investitionen in Ingenieurbauwerke für den Umbau des BAB A4/B4 Kreuzes, der bestehenden Bauwerke (Wettkrenz) sowie einem neuen Kreuzungsbauwerk Reutleser Straße. Ein technisch gesicherter Bahnübergang für die B4 ist erforderlich, aber aufgrund der hohen Verkehrsstärken nicht realisierbar – deshalb sind zwei Überwerfungsbauwerke erforderlich. Der Querschnitt der B4 muss sowohl auf der freien Strecke als auch auf den Bauwerken verbreitert werden (siehe Konflikte Straßenverkehr). Die Vorschlagstrasse erfordert ein zusätzliches Bauwerk für die Querung der A3. Insgesamt sind für die Variante erheblich höhere Investitionen zu erwarten als für die Vorschlagstrasse, insbesondere da erhebliche Folgekosten durch Umbau B4 und A5 Tennenlohe zu berücksichtigen sind. Variante und L-Netz werden in diesem Abschnitt voll umfänglich mit Besondere Bahnkörper ausgeführt werden können.	-2,0	
		Aussicht auf Förderwürdigkeit				
		Variabler Pkw-Verkehr				
		Synergieeffekte Busverkehr	Anschluss Tennenlohe schlechter	In der Variante ist die Möglichkeit zur Verknüpfung mit dem Busnetz in Tennenlohe schlechter.	-1,0	
		Konflikte Straßenverkehr	Parkflächen: 3 1003: Knotenpunkte: 0, Einmündungen: 6, Queren von anderen Verkehrsflächen: 7, Veränderungen Parkflächen: 0, aber: B4 maßgeblich betroffen!			
		Konflikte Rad-/Fußverkehr	Radvverkehr: L-Netz: 2 Kreuzungen, 1003: 1 Kreuzung mit städt. Hauptroute / Pendlerroute; Fußverkehr: L-Netz: durch Gewerbegebiet mit vernachlässigbarem Fußgängerverkehr; 1003: außerorts bzw. angrenzend an Gewerbegebiet mit vernachlässigbarem Fußgängerverkehr	Beim Unterkriterium Konflikte mit dem Straßenverkehr ist die B4 als maßgebend zu nennen, da diese Hauptverkehrsroute mit 32.900 bis 40.200 Kfz/24h* bei einem 5-min Takt der STUB durch die erforderlichen Querungen von Fahrstreifen erheblich beeinträchtigt wird. Eine Reduzierung der Fahrspuren auf der B4 ist aufgrund der hohen Verkehrsbelastung nicht möglich. Die Variante beeinträchtigt keine weiteren Gebäude-, Grundstücks- sowie Lieferantenzufahrten.	-2,0	
		weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)	L-Netz: Zufahrten: 9, Lieferanten: 4, Aufenthaltsfläche: 0, Grundstücke: 2 1003: Zufahrten: 0, Lieferanten: 0, Aufenthaltsfläche: 0			
		Allgemeinheit	Strecken-sensitivität	Flächenverbrauch	Annahme: Auf Grünfläche werden nur besondere Bahnkörper gebaut: Breite 6,50m L-Netz: ~1,110 km Grünfläche betroffen: 7215 m ² 1003: ~2,287 km Grünfläche betroffen: 14866 m ² (+17 %)	
Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte	Quering LSG / Erhaltungsziele FFH-Gebiet nicht betroffen, Quering VSG, LSG gleich Vorschlagstrasse Keine Beeinträchtigungen bei Variante und L-Netz zu erwarten					
Wasserrichtliche Eingriffe	L-Netz: neutral im vorhandenen Straßennraum, keine wesentliche Aufwertung oder Beeinträchtigung. 1003: Verlauf außerhalb der städtischen Bebauung, daher nicht relevant.					
Erscheinungsbild Straßennraum	L-Netz: 3 (Gewerbegebiet Tennenlohe, Universität Südgelände, Forschungszentrum Erlangen) 1003: 3 (Gewerbegebiet Tennenlohe, Universität Südgelände, Forschungszentrum Erlangen)			Die Variante tangiert durch ihren Verlauf außerhalb der städtischen Bebauung nicht das Erscheinungsbild des Straßennraumes. Die durch die Vorschlagstrasse entstehende Veränderung sorgt dafür, dass das Erscheinungsbild des Straßennraums gleichwertig der derzeitigen Situation bleibt. Die Erschließung des Gewerbegebietes Tennenlohe wird durch die Verschiebung der Trasse nach Osten geringfügig schlechter. Insgesamt ist die Variante somit geringfügig schlechter einzustufen als die Vorschlagstrasse.	-1,0	
Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			L-Netz: 4 (Fraunhofer ISB, Technische Fakultät, Bayerisches Zentrum für Angewandte Energieforschung, Friedrich-Staedtler-Schule, Staedter) 1003: 4 (Technische Fakultät, Bayerisches Zentrum für Angewandte Energieforschung, Fraunhofer ISB, Friedrich-Staedtler-Schule, Staedter)		
Klima- und Umweltschutz	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen (Feinstaub)				1,0
		Schall / Erschütterungen	L-Netz: durchgängig in vorbelastetem Bereich, partiell entlang von Wohnbebauung (Ortsbereich Tennenlohe) 1003: durchgängig in vorbelastetem Bereich, außerhalb von Wohnbebauung	Die Variante verursacht etwas weniger Neubeinrächtigung bisher wenig belasteter Gebiete.		