

Abwägungsmatrix 2. Stufe - Vorauswahl Varianten Bereich N

Kriterium	Grundvarianten			
	N1 - Mittellage befahrbarer Bahnkörper	N2 - Mittellage besonderer Bahnkörper	N3 - Randlage besonderer Bahnkörper	N6 - aufgespreiztes Gleis befahrbarer Bahnkörper
1. Verkehr				
1.1 MIV				
	<p>Gemeinsame Führung mit MIV und gegenseitige Behinderung.</p> <p>Kompakter Knotenpunkt Bernhardstraße.</p> <p>Sperren der Richtungsfahrbahnen (außer südl. HS Chemnitzer Str.) bei Bedienung der Haltestelle.</p>	<p>Getrennte Führung mit MIV und keine gegenseitige Behinderung.</p> <p>Kompakter Knotenpunkt Bernhardstraße.</p> <p>Keine Behinderung MIV durch Haltestellenbedienung.</p>	<p>Getrennte Führung mit MIV und keine gegenseitige Behinderung.</p> <p>Notwendigkeit von Rechtsabbiegespuren für am Gleis liegende Richtungsfahrbahn.</p> <p>Infolge Gleisverschwenk von besonderem Bahnkörper in Seitenlage großer Knotenpunkt mit ca. 82 m Räumweg (nördliche Richtungsfahrbahn).</p> <p>Keine Behinderung MIV durch Haltestellenbedienung.</p>	<p>Gemeinsame Führung mit MIV und gegenseitige Behinderung.</p> <p>Infolge Gleisverschwenk von besonderem Bahnkörper in Fahrbahn großer Knotenpunkt mit ca. 70 m Räumweg (nördl. Richtungsfahrbahn) zusätzliche Behinderung durch Einordnung der Haltestellen unmittelbar westl. des Knotens.</p> <p>Sperren je einer Fahrspur bei Bedienung der Haltestelle.</p>
1.2 ÖPNV				
	<p>Gleistrassierung im KP Budapester Straße im Bogen-Gegenbogen mit kleinem Radius (R = 75 m, Ve = 25 km/h) notwendig.</p> <p>Gleisverziehung östlich Haltestelle Budapester Str. mit kleinem Radius (R = 50 m, Ve = 20 km/h) zur Gewährleistung Linksabbiegestreifen Knotenpunkt Hohe Str. (in Richtung Nord).</p> <p>Behinderung durch MIV.</p> <p>Geringe Gesamtbreiten im Haltestellenbereich.</p>	<p>Fahrdynamisch günstige Trassierung mit Ausnahme Nürnberger Ei.</p> <p>Entwurfsgeschwindigkeit von 50 km/h möglich.</p> <p>Keine Behinderung durch MIV.</p> <p>Hohe Gesamtbreiten im Haltestellenbereich.</p>	<p>Gleistrassierung – insbesondere das nördliche - im Bereich des Nürnberger Eis mit engen Radien (R = 50 m, Ve=20 km/h) notwendig.</p> <p>Keine Behinderung durch MIV.</p> <p>Sehr hohe Gesamtbreiten im Haltestellenbereich.</p>	<p>Fahrdynamisch sehr ungünstige Gleistrassierung zwischen Zwickauer Straße und einschl. KP Budapester Straße (Gleisverschwenk Übergang Querschnitt B2 (Besonderer Bahnkörper) und Querschnitt N6. Südgleis im unmittelbaren KP-Bereich - Bogen-Gegenbogen mit Verzicht auf Übergangsbogen.</p> <p>Gleistrassierung – insbesondere das nördliche - im Bereich des Nürnberger Eis mit engen Radien (R = 50 m, Ve = 20 km/h) notwendig.</p> <p>Behinderung durch MIV.</p> <p>Geringe Gesamtbreiten im Haltestellenbereich.</p>



Kriterium	Grundvarianten			
	N1 - Mittellage befahrbarer Bahnkörper	N2 - Mittellage besonderer Bahnkörper	N3 - Randlage besonderer Bahnkörper	N6 - aufgespreiztes Gleis befahrbarer Bahnkörper
noch zu 1.2 ÖPNV	<p>Einordnung der Haltestellen Chemnitzer Straße beidseitig östlich des KP und damit gute Verknüpfung zur Wohnbebauung.</p> <p>Ausbildung Haltestellen mit angehobener Fahrbahn für Straßenbahn bzw. von Kaphaltestellen für Bus widerspricht aufgrund der gegebenen Verkehrsbelastung den Richtlinien (Rast06-Einsatzbedingungen für Busbuchten).</p>	<p>Einordnung der Haltestellen Chemnitzer Straße beidseitig östlich des KP und damit gute Verknüpfung zur Wohnbebauung.</p>	<p>Sehr hohe Gesamtbreite im Haltestellenbereich. Südliche Haltestelle östlich Budapester Straße (ohne Verzicht Abbiegespur) nicht einordenbar. Schlechte Verknüpfung zur Wohnbebauung.</p> <p>Einordnung der (Strab-) Haltestelle Bernhardstr. mit relativ großem Abstand zum Knotenpunkt und Nürnberger Ei.</p> <p>Knotenpunkt Nürnberger Str./Bernhardstr. nicht genehmigungsfähig, da bei Ausfall LSA u.a. nur unzureichende Sichtbeziehungen am Knoten vorhanden sind.</p> <p>Ausbildung von Kaphaltestellen für Bus am Knotenpunkt Bernhardstraße widerspricht aufgrund der gegebenen Verkehrsbelastung den Richtlinien (Rast06-Einsatzbedingungen für Busbuchten).</p>	<p>Einordnung der südl. Haltestelle Chemnitzer Straße westl. des Knotenpunktes erforderlich. Schlechte Verknüpfung zur Wohnbebauung.</p> <p>Gleisabbieger am Knotenpunkt Nürnberger Str./Budapester Str. (linksabbiegende Straßenbahnen aus rechtem Geradeausfahrstreifen) nicht genehmigungsfähig.</p> <p>Keine Lösung für das Abstellen havariierter Fahrzeuge am rechten Fahrbahnrand (kontra Halteverbot im Gleisbereich).</p> <p>Ausbildung von Kaphaltestellen für Straßenbahnen und Busse widerspricht aufgrund der gegebenen Verkehrsbelastung den Richtlinien (RASt06-Einsatzbedingungen für Busbuchten).</p> <p>Führung widerspricht dem Ansinnen einer möglichst stetigen Fahrweise im schienengebundenen ÖPNV bzw. der ÖPNV-Beschleunigung aufgrund vielfältiger Interaktionen zwischen MIV und ÖV (Rechtsfahrgebot LKW und sonstiger langsamer Fahrzeuge). Wartepflicht rechtsabbiegender Kfz an Einmündungen bei parallelem Fußgänger-/Radverkehr.</p>

Kriterium	Grundvarianten			
	N1 - Mittellage befahrbarer Bahnkörper	N2 - Mittellage besonderer Bahnkörper	N3 - Randlage besonderer Bahnkörper	N6 - aufgespreiztes Gleis befahrbarer Bahnkörper
1.3 Rad- und Fußgängerverkehr	<p>Langer Querungsweg am Knotenpunktarm Nürnberger Str. zwischen Gehweg Nordseite und Mittelstreifen/Haltestelle (Radstreifen, 3 Fahrspuren, Mittelstreifen und 1 x Gleistrasse).</p> <p>Regelbreiten sind entlang des gesamten Abschnittes gewährleistet. Keine lokalen Einschränkungen.</p>	<p>Regelbreiten sind entlang des gesamten Abschnittes im Wesentlichen gewährleistet.</p> <p>Engstellen im Bereich der Haltestellen Chemnitzer Str. 2,50/2,59 m (Mindestmaß).</p>	<p>Engstelle Haltestelle Chemnitzer Straße (Westseite): Gehwegbreite Südseite 2,50 m (Mindestmaß), Haltestelle (Nordseite) kein separater Gehweg.</p> <p>Fehlender Aufstellbereich Fußgängerquerung Nürnberger Straße zwischen Fahrbahn und Gleisbereich. Sehr langer Querungsweg.</p> <p>Indirektes Linksabbiegen Radverkehr in allen Richtungen geplant. Für die Beziehung Chemnitzer Straße (Süd) – Nossener Brücke (West) ist Aufstellbereich nicht einordenbar. Führung des Radverkehrs über Fußgängerfurt erforderlich – schwer begreifbar. Zusätzliche Gleisquerung westlich erforderlich.</p>	<p>Führung des Radverkehrs auf Radwegen notwendig.</p> <p>Regelbreiten sind entlang des gesamten Abschnittes gewährleistet. Keine lokalen Einschränkungen.</p>
2. Städtebau	<p>Geringe Querschnittsbreite der geplanten Verkehrsanlage.</p> <p>Inanspruchnahme von vorhandenen Grünflächen zwischen Hohe Straße und Budapester Straße.</p> <p>Kein Abriss.</p> <p>Keine wesentlichen Eingriffe in das Nürnberger Ei.</p>	<p>Mittlere bis hohe Querschnittsbreite der geplanten Verkehrsanlage.</p> <p>Inanspruchnahme von vorhandenen Grünflächen zwischen Hohe Straße und Budapester Straße.</p> <p>Kein Abriss.</p> <p>Keine wesentlichen Eingriffe in das Nürnberger Ei.</p>	<p>Sehr große Querschnittsbreite. Nahezu vollständige Inanspruchnahme des Raumes zwischen Bebauung Nürnberger Straße durch Verkehrsanlage.</p> <p>Nahe Gleistrassenführung vor nördlichen Wohngebäuden.</p> <p>Abriss, Umbau oder Neustandort Trafohaus DREWAG im Nürnberger Ei.</p> <p>Schnitt des westlichen Teils Nürnberger Ei Nordseite in einer Breite von ca. 3,65 m. Wesentlicher Eingriff in denkmalgeschützte Fläche.</p>	<p>Geringe Querschnittsbreite der geplanten Verkehrsanlage.</p> <p>Inanspruchnahme von vorhandenen Grünflächen zwischen Hohe Straße und Budapester Straße.</p> <p>Abriss, Umbau oder Neustandort Trafohaus DREWAG im Nürnberger Ei.</p> <p>Schnitt des westlichen Teils Nürnberger Ei Nordseite in einer Breite von ca. 3,65 m. Wesentlicher Eingriff in denkmalgeschützte Fläche.</p>

Kriterium	Grundvarianten			
	N1 - Mittellage befahrbarer Bahnkörper	N2 - Mittellage besonderer Bahnkörper	N3 - Randlage besonderer Bahnkörper	N6 - aufgespreiztes Gleis befahrbarer Bahnkörper
3. Umwelt/Landschaftsgestaltung				
Auswirkungen auf Lärmimmission	Keine Vergrößerung der Auswirkungen auf bestehende Lärmimmissionen.	Keine Vergrößerung der Auswirkungen auf bestehende Lärmimmissionen.	Verschlechterung der Auswirkungen auf Lärmimmission vor allem für die Häuser an der Stadtbahntrasse.	
Lufthygienische Situation	Verschlechterung der lufthygienischen Situation durch Behinderungen im Verkehrsablauf und Staubbildung.	Verbesserung gegenüber N1 durch behinderungsfreien Verkehrsablauf trotz der Verlagerung der Straße in Richtung Wohnbebauung zu erwarten.	Keine Verschlechterung der lufthygienischen Situation.	
Flächen- inanspruchnahme	Variante mit der geringste Flächeninanspruchnahme aufgrund der abschnittweisen Führung innerhalb der bestehenden Straße.	Aufgrund der deutlichen Querschnittserweiterung kommt es zu einer sehr hohen Flächeninanspruchnahme.	Aufgrund der deutlichen Querschnittserweiterung kommt es zu einer sehr hohen Flächeninanspruchnahme. Flächenmäßig höchste Inanspruchnahme an unversiegelten Böden.	
Auswirkungen auf vorhandenes Grün	Variante mit der geringsten Inanspruchnahme von Freiflächen und Gehölzen.	Teilweise Inanspruchnahme der Vorgärten. Verlust von wohnungsnahem Grün. Verschlechterung des Wohnumfeldes.	Gänzliche Inanspruchnahme der Vorgärten. Verlust von wohnungsnahem Grün. Verschlechterung des Wohnumfeldes.	Geringe Inanspruchnahme von Grünflächen.
Auswirkungen auf vorhandene Gehölze	Baumfällung insbesondere in nördlichen Grünflächen notwendig.	Inanspruchnahme von straßen- und freiraumprägender Großgehölze.	Inanspruchnahme aller straßen- und freiraumprägender Großgehölze.	Baumfällung insbesondere in nördlichen Grünflächen notwendig.