

Abwägungsmatrix - Varianten Bereich N

Kriterium	Grundvarianten	
	N1 - Mittellage befahrbarer Bahnkörper	N2 - Mittellage besonderer Bahnkörper
1. Verkehr		
1.1 MIV		
Netzintegration/ Einschränkung Abbiegebeziehungen	Keine Unterschiede.	Keine Unterschiede.
Leistungsfähigkeit		
<ul style="list-style-type: none"> ◦ KP Nürnberger Straße/ Budapester Straße 	Qualitätsstufe F infolge der Wechselwirkungen zwischen MiV und ÖPNV. Während des Fahrgastwechsels ist die landwärtige Fahrbahn der Nürnberger Straße gesperrt (Straßenbahn) oder nur auf einem Fahrstreifen nutzbar (Bus).	Qualitätsstufe C bis D
<ul style="list-style-type: none"> ◦ KP Bernhardstraße 	Gegeben. Zeitinselschaltungen für Haltestellensicherung wirken sich nachteilig auf Verkehrsfluss in der Nürnberger Straße aus	Gegeben. Keine Wechselwirkungen zwischen ÖPNV und MIV während des Fahrgastwechsels.
Verkehrssicherheit		
<ul style="list-style-type: none"> ◦ Begreifbarkeit der Knotenpunkte 	Ungewöhnliche und schwer zu begreifende Haltestellenform. Insbesondere Zufahrt Nürnberger Straße am Knotenpunkt Budapester Straße ist kritisch zu bewerten.	Keine Defizite.
<ul style="list-style-type: none"> ◦ Konflikte mit der Stadtbahn 	Linksabbiegen der Straßenbahn auf dem Gleisabzweig von der Nürnberger Straße in die Chemnitzer Straße bei Ausfall der LSA nicht beherrschbar.	Keine problematischen Konfliktpunkte.
Genehmigungsfähigkeit	Gleisabzweig Chemnitzer Straße voraussichtlich nicht genehmigungsfähig.	Genehmigungsfähig.



Kriterium	Grundvarianten	
	N1 - Mittellage befahrbarer Bahnkörper	N2 - Mittellage besonderer Bahnkörper
1.2 ÖPNV		
Trassenführung	Fahrdynamisch ungünstige Trassierung mit Einbußen beim Fahrkomfort für Fahrgäste und erhöhtem Verschleiß: Verziehung im KP Budapester Straße (R = 75 m, Ve = 25 km/h) Gleisverschwenk von Haltestelle Chemnitzer Straße in Freie Strecke (R = 50 m, Ve = 20 km/h)	Fahrdynamisch günstige Trassierung, Ausnahme Nürnberger Ei Entwurfsgeschwindigkeit von 50 km/h möglich.
Querschnitt auf freier Strecke	Gemeinsame Führung mit MIV und gegenseitige Behinderung.	Getrennte Führung mit MIV und keine gegenseitige Behinderung.
Querschnitt in der Haltestelle	Keine Einschränkungen. Breiter Gehwegbereich. Keine barrierefreie Busbedienung. Anforderungen nach Bustaschen gemäß RAS 06 nicht erfüllt. Haltestellenform vorraussichtlich nicht genehmigungsfähig. Einordnung von Bustaschen nur mit erheblichen zusätzlichen Eingriffen und langen Wegen zwischen Bus und Straßenbahn möglich.	Keine Einschränkungen. Ausbildung Haltestelleninsel gemäß Standardhaltestellenprojekt der DVB. Barrierefreier Einstieg für Straßenbahn und Bus.
<ul style="list-style-type: none"> Verknüpfung mit dem bestehenden ÖPNV-Netz Umsteigebeziehungen an Haltestellen 	In beiden Variante gleichwertig. In beiden Varianten gleichwertig. Anschluss Bus und Bahn an landwärtiger Haltestelle Chemnitzer Straße nicht möglich.	In beiden Variante gleichwertig. In beiden Varianten gleichwertig. Anschluss Bus und Bahn an Haltestelle Chemnitzer Straße in beiden Richtungen möglich.
Verknüpfung zur Wohnbebauung	In beiden Variante gleichwertig.	In beiden Variante gleichwertig.
<ul style="list-style-type: none"> Leistungsfähigkeit an den KP Gesamtreisezeit im Abschnitt 	Qualitätsstufe F Landwärts: 400s Stadtwärts: 135s	Qualitätsstufe D bis E Landwärts: 163s Stadtwärts: 137s
1.3 Veknüpfung mit Teil Nossener Brückenzug		
Anzahl der Gleiswechsel	Bei Kombination mit B2 kein Gleiswechsel, mit B3A ein Gleiswechsel (Vgl. Abwägungsmatrix Bereich B)	Bei Kombination mit B2 kein Gleiswechsel, mit B3A ein Gleiswechsel (Vgl. Abwägungsmatrix Bereich B)

Kriterium	Grundvarianten	
	N1 - Mittellage befahrbarer Bahnkörper	N2 - Mittellage besonderer Bahnkörper
1.4 Rad- und Fußgängerverkehr		
Führung im Straßenraum	In beiden Variante gleichwertig.	In beiden Variante gleichwertig.
Querungsmöglichkeiten	durch nur einen Zwischenhalt auf Mittelstreifen schlechter als N2.	durch mehrfache Zwischenhaltungsmöglichkeiten beidseitig des Gleiskörpers besser als N1.
Verkehrssicherheit Fußgänger/Radfahrer	In beiden Variante gleichwertig.	In beiden Variante gleichwertig.
Einschränkungen im Seitenraum	Einschränkung der Sondernutzung Gehweg vor Hausnummer 26/28 infolge Haltestellenbereich.	Einschränkung der Sondernutzung Gehweg vor Hausnummer 26/28 infolge Gehwegeinengung auf ca. 3,5m. Engstelle im Bereich Haltestelle Chemnitzer Straße (Gehwege mit Mindestmaßen).
2. Ingenieurbauwerke- konstruktive Auswirkungen		
Stützbauwerke	Entfällt.	Entfällt.
3. Verkehrsführung während der Bauzeit		
Einschränkung des MIV		
Erfordernis an Baustraßen/Behelfsbauten		
4. Städtebau		
Integration in vorhandene Siedlungsstruktur	Gestaltbarkeit des Straßenraumes durch alleearartige Bepflanzung stark eingeschränkt.	Gestaltbarkeit des Straßenraumes durch alleearartige Bepflanzung und Baumstreifen in hohem Maße gegeben.
Nutzungskonflikte, Auswirkungen auf Wohnqualität und Gewerbenutzungen	gleichwertig bei beiden Varianten	gleichwertig bei beiden Varianten
Erforderlicher Abriss	Kein Abriss erforderlich.	Kein Abriss erforderlich.
Erforderlicher Eingriff in private Grundstücke	4954 m², geringer als Variante N2	6296 m², höher als Variante N1
Annäherung an angrenzende Gebäuden	Geringer als Variante N2.	Höher als Variante N1.

Kriterium	Grundvarianten	
	N1 - Mittellage befahrbarer Bahnkörper	N2 - Mittellage besonderer Bahnkörper
5. Denkmalschutz		
Eingriffe in das Nürnberger Ei	Keine wesentlichen Eingriffe in das Nürnberger Ei.	Keine wesentlichen Eingriffe in das Nürnberger Ei.
6. Umwelt/Landschaftsgestaltung		
Auswirkungen auf Lärmimmission	Keine Vergrößerung der Auswirkungen auf bestehende Lärmimmissionen.	Keine Vergrößerung der Auswirkungen auf bestehende Lärmimmissionen.
Lufthygienische Situation	Verschlechterung der lufthygienischen Situation durch Behinderungen im Verkehrsablauf und Staubbildung. Schlechter als N2.	Verbesserung gegenüber N1 durch behinderungsfreien Verkehrsablauf trotz der Verlagerung der Straße in Richtung Wohnbebauung zu erwarten.
Flächeninanspruchnahme	Variante mit der geringste Flächeninanspruchnahme aufgrund der abschnittsweisen Führung innerhalb der bestehenden Straße.	Aufgrund der deutlichen Querschnittserweiterung kommt es zu einer sehr hohen Flächeninanspruchnahme.
Auswirkungen auf vorhandenes Grün	Variante mit der geringsten Inanspruchnahme von Freiflächen und Gehölzen.	Teilweise Inanspruchnahme der Vorgärten. Verlust von wohnungsnahem Grün. Verschlechterung des Wohnumfeldes.
Auswirkungen auf vorhandene Gehölze	Baumfällung insbesondere in nördlichen Grünflächen notwendig.	Inanspruchnahme von straßen- und freiraumprägender Großgehölze.
7. Wirtschaftlichkeit/Kosten/Förderfähigkeit		
Gesamtbaukosten (brutto)	rund 14,32 Mio EUR	rund 16,5 Mio EUR
Grunderwerb/Entschädigung	rund 1,87 Mio EUR	rund 1,84 Mio EUR
Kosten/Nutzen		
Förderfähigkeit durch Bund	Nicht gegeben.	Gegeben.
Förderfähigkeit durch Land	Voraussichtlich gegeben.	Gegeben.