

FACHBEREICH	2 RAUM UND UMWELT
Hauptkriterium	2-2 Mensch - Raumentwicklung
Teilkriterium	2-2-2 Regionale Erschließung

FACHLICHE BEURTEILUNG DER ZIELERFÜLLUNG

E T N A I R A V	WEST Blau-Grün (BGU)	Die Variante führt zu keiner Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit. Insgesamt wird der Zielerfüllungsgrad hinsichtlich der Maximierung der schienengebundenen Erreichbarkeit in der Region mit "durchschnittlich" beurteilt.	3
	WEST Orange (OrU)	Die Variante führt zu keiner Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit. Insgesamt wird der Zielerfüllungsgrad hinsichtlich der Maximierung der schienengebundenen Erreichbarkeit in der Region mit "durchschnittlich" beurteilt.	3
	WEST Violett Umfahrung Burlafingen (VIUB)	Die Variante führt zu keiner Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit. Insgesamt wird der Zielerfüllungsgrad hinsichtlich der Maximierung der schienengebundenen Erreichbarkeit in der Region mit "durchschnittlich" beurteilt.	3
	WEST Violett Durchfahrt Burlafingen (ViDB)	Die Variante führt zu keiner Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit. Insgesamt wird der Zielerfüllungsgrad hinsichtlich der Maximierung der schienengebundenen Erreichbarkeit in der Region mit "durchschnittlich" beurteilt.	3
	WEST Türkis (TuU)	Die Variante führt zu keiner Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit. Insgesamt wird der Zielerfüllungsgrad hinsichtlich der Maximierung der schienengebundenen Erreichbarkeit in der Region mit "durchschnittlich" beurteilt.	3

BEURTEILUNGSERGEBNISSE-VERBALE BESCHREIBUNG

Alle Varianten werden mit einer durchschnittlichen Zielerfüllung bewertet, da keine Verbesserung der schienengebundenen Erreichbarkeit in der Region erfolgt.

FACHBEREICH	2 RAUM UND UMWELT
Hauptkriterium	2-2 Mensch - Raumentwicklung
Teilkriterium	2-2-2 Regionale Erschließung

Z I E L Maximierung der schienengebundenen Erreichbarkeit in der Region

KLASSIFIKATIONSSCHEMA ZIELERFÜLLUNGEN

sehr gute Zielerfüllung: zumindest eine zusätzliche Haltestelle im Trassenverlauf, die bestehenden Haltepunkte an der Bestandsstrecke werden weiterhin angefahren.	5
gute Zielerfüllung: zumindest eine zusätzliche Haltestelle im Trassenverlauf, die bestehenden Haltepunkte an der Bestandsstrecke werden <i>zum überwiegenden Teil</i> weiterhin angefahren.	4
durchschnittliche Zielerfüllung: keine zusätzliche Haltestelle im Trassenverlauf, die bestehenden Haltepunkte an der Bestandsstrecke werden weiterhin angefahren.	3
mäßige Zielerfüllung: keine zusätzliche Haltestelle im Trassenverlauf, die bestehenden Haltepunkte an der Bestandsstrecke werden <i>zum überwiegenden Teil</i> weiterhin angefahren.	2
schlechte Zielerfüllung: keine zusätzliche Haltestelle im Trassenverlauf, die bestehenden Haltepunkte an der Bestandsstrecke werden aufgelassen.	1
<p>! MACHBARKEIT / GENEHMIGUNGSFÄHIGKEIT in Frage gestellt</p>	

FACHBEREICH 2 RAUM UND UMWELT**Hauptkriterium** 2-2 Mensch - Raumentwicklung**Teilkriterium** 2-2-2 Regionale Erschließung**BEURTEILUNGSMETHODE**

Beim Indikator regionale Erreichbarkeit kann - wenn keine Veränderungen zum Ist-Zustand erfolgen- nur eine durchschnittliche Zielerreichung vergeben werden. Eine sehr gute Zielerreichung kann nur erreicht werden, wenn eine Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit durch zumindest einen weiteren Haltepunkt innerhalb dieses Streckenbereiches erfolgt.
Als Datengrundlage für die Bewertung wurden Mitteilungen der Deutschen Bahn vom 31.10.2023 hinsichtlich der regionalen Erreichbarkeit verwendet.

RAUMWIDERSTAND

Ein Raumwiderstand wird nicht vergeben.

EINGRIFFSINTENSITÄT

Die Eingriffsintensität wird nicht abgestuft. Die Beurteilung erfolgt basierend auf dem Vorhandensein oder Nicht-Vorhandensein zusätzlicher Haltestellen im Trassenverlauf und der Planung, ob bestehende Haltepunkte an der Bestandsstrecke weiterhin angefahren werden.

METHODE ZUSAMMENFÜHRUNG DER INDIKATOREN ZUR BEWERTUNG DES TEILKRITERIUMS

Ein Zusammenführen ist nicht erforderlich, da nur ein Indikator zur Bewertung des Teilkriteriums herangezogen wird. Je nach Vorhandensein oder Nicht-Vorhandensein zusätzlicher Haltestellen im Trassenverlauf und der Planung, ob bestehende Haltepunkte an der Bestandsstrecke weiterhin angefahren werden, erfolgt eine Zuordnung anhand des Klassifikationsschemas (siehe 2-2-2 West KS).

FACHBEREICH	2 RAUM UND UMWELT
Hauptkriterium	2-2 Mensch - Raumentwicklung
Teilkriterium	2-2-2 Regionale Erschließung

MENGENGERÜST ALS GRUNDLAGE FÜR DIE BEURTEILUNG

V A R I A N T E		Indikator 1 Regionale Erreichbarkeit
	WEST Blau-Grün (BGU)	RAUMWIDERSTAND nicht vorhanden
		WIRKUNGEN DER VARIANTE Durch diese Variante wird sich an den regionalen Halten nichts verändern, somit erfolgt keine Verbesserung der schienengebundenen Erreichbarkeit in der Region.
	WEST Orange (OrU)	RAUMWIDERSTAND nicht vorhanden
		WIRKUNGEN DER VARIANTE Durch diese Variante wird sich an den regionalen Halten nichts verändern, somit erfolgt keine Verbesserung der schienengebundenen Erreichbarkeit in der Region.
	WEST Violett Umfahrung Burlafingen (ViUB)	RAUMWIDERSTAND nicht vorhanden
		WIRKUNGEN DER VARIANTE Durch diese Variante wird sich an den regionalen Halten nichts verändern, somit erfolgt keine Verbesserung der schienengebundenen Erreichbarkeit in der Region.
	WEST Violett Durchfahrt Burlafingen (ViDB)	RAUMWIDERSTAND nicht vorhanden
		WIRKUNGEN DER VARIANTE Durch diese Variante wird sich an den regionalen Halten nichts verändern, somit erfolgt keine Verbesserung der schienengebundenen Erreichbarkeit in der Region.
	WEST Türkis (TuU)	RAUMWIDERSTAND nicht vorhanden
	WIRKUNGEN DER VARIANTE Durch diese Variante wird sich an den regionalen Halten nichts verändern, somit erfolgt keine Verbesserung der schienengebundenen Erreichbarkeit in der Region.	