

FACHBEREICH	1 VERKEHR UND TECHNIK
Hauptkriterium	1-4 Bauausführung
Teilkriterium	1-4-3 Bauzeit und Bauabwicklung

FACHLICHE BEURTEILUNG DER ZIELERFÜLLUNG

E A N T E	OST Blau-Grün (BGU)	<p>Indikator 1: Mindestgesamtbauzeit: 7 Jahre (Bewertung = 3); Indikator 2: sehr umfangreiche Erschwernisse => Abwertung</p> <p>Indikator 3: Beurteilung entsprechend analog der Ergebnisse des Fachbereichs "Raum und Umwelt", hier für die Bauphase unter Berücksichtigung der gemittelten Teilkriterien Lärm (hier Baulärm), Siedlung, Gebiets- und Artenschutz, Grundwasser (inkl. Trinkwasser), Boden, sowie Land- und Forstwirtschaft: => gemittelte Bewertungsklasse 3</p> <p>Indikator 4: => Abwertung aufgrund fehlender Fahrbeziehungen ohne Ortsdurchfahrten zu übergeordneten Straßen => Abwertung aufgrund fehlender Fahrbeziehungen ohne Ortsdurchfahrten zu übergeordneten Straßen</p> <p>Summe der Bewertungen Indikator 1 und 3 unter Berücksichtigung der Aufwertungen/Abwertungen: $(2+2)/2 = 2$ Mittelwert: 2</p>	2
	OST Orange enge Bündelung (OrEB)	<p>Indikator 1: Mindestgesamtbauzeit: 7 Jahre (Bewertung = 3); Indikator 2: umfangreiche Erschwernisse => keine Auf-/Abwertung</p> <p>Indikator 3: Beurteilung entsprechend analog der Ergebnisse des Fachbereichs "Raum und Umwelt", hier für die Bauphase unter Berücksichtigung der gemittelten Teilkriterien Lärm (hier Baulärm), Siedlung, Gebiets- und Artenschutz, Grundwasser (inkl. Trinkwasser), Boden, sowie Land- und Forstwirtschaft: => gemittelte Bewertungsklasse 3</p> <p>Indikator 4: => Aufwertung aufgrund Baustellenandienung i.d.R. ohne Ortsdurchfahrten mittels Anschlussstellen BAB sowie bauzeitlicher Auf- und Abfahrten auf die BAB</p> <p>Summe der Bewertungen Indikator 1 und 3 unter Berücksichtigung der Aufwertungen/Abwertungen: $(3+4)/2 = 3,5$ Mittelwert: 4 (Aufrundung wegen Ungenauigkeit der Prognostizierbarkeit der insgesamt bei allen Varianten unterstellten Bauzeit sowie der Wichtigkeit der ortsfernen Baustellenandienung)</p>	4
	OST Orange Tiefbahnhof Zusmarshausen (OrTZ)	<p>Indikator 1: Mindestgesamtbauzeit: 7 Jahre (Bewertung = 3); Indikator 2: umfangreiche Erschwernisse => keine Auf-/Abwertung</p> <p>Indikator 3: Beurteilung entsprechend analog der Ergebnisse des Fachbereichs "Raum und Umwelt", hier für die Bauphase unter Berücksichtigung der gemittelten Teilkriterien Lärm (hier Baulärm), Siedlung, Gebiets- und Artenschutz, Grundwasser (inkl. Trinkwasser), Boden, sowie Land- und Forstwirtschaft: => gemittelte Bewertungsklasse 3</p> <p>Indikator 4: => Aufwertung aufgrund Baustellenandienung i.d.R. ohne Ortsdurchfahrten mittels Anschlussstellen BAB sowie bauzeitlicher Auf- und Abfahrten auf die BAB</p> <p>Summe der Bewertungen Indikator 1 und 3 unter Berücksichtigung der Aufwertungen/Abwertungen: $(3+4)/2 = 3,5$ Mittelwert: 4 (Aufrundung wegen Ungenauigkeit der Prognostizierbarkeit der insgesamt bei allen Varianten unterstellten Bauzeit sowie der Wichtigkeit der ortsfernen Baustellenandienung)</p>	4

<p>OST Violett Durchfahrt Burlafingen (ViDB)</p>	<p>Indikator 1: Mindestgesamtbauzeit: 7 Jahre (Bewertung = 3); Indikator 2: umfangreiche Erschwernisse => keine Auf-/Abwertung</p> <p>Indikator 3: Beurteilung entsprechend analog der Ergebnisse des Fachbereichs "Raum und Umwelt", hier für die Bauphase unter Berücksichtigung der gemittelten Teilkriterien Lärm (hier Baulärm), Siedlung, Gebiets- und Artenschutz, Grundwasser (inkl. Trinkwasser), Boden, sowie Land- und Forstwirtschaft: => gemittelte Bewertungsklasse 2,5 Indikator 4: => Abwertung aufgrund z.T. fehlender Fahrbeziehungen ohne Ortsdurchfahrten zu übergeordneten Straßen sowie langer Strecken zur BAB sowie keiner sinnvollen Möglichkeit zur Bahnverladung</p> <p>Summe der Bewertungen Indikator 1 und 3 unter Berücksichtigung der Aufwertungen/Abwertungen: $(3+1,5)2 = 2,25$ Mittelwert: 2</p>	<p>2</p>
<p>OST Türkis (TuU)</p>	<p>Indikator 1: Mindestgesamtbauzeit: 6 Jahre (Bewertung = 4); Indikator 2: mittlere Erschwernisse => Aufwertung;</p> <p>Indikator 3: Beurteilung entsprechend analog der Ergebnisse des Fachbereichs "Raum und Umwelt", hier für die Bauphase unter Berücksichtigung der gemittelten Teilkriterien Lärm (hier Baulärm), Siedlung, Gebiets- und Artenschutz, Grundwasser (inkl. Trinkwasser), Boden, sowie Land- und Forstwirtschaft: => gemittelte Bewertungsklasse 3 Indikator 4: => Durchschnittliche Bewertung aufgrund Baustellenandienung i.d.R. ohne Ortsdurchfahrten mittels Anschlussstellen BAB sowie bauzeitlicher Auf- und Abfahrten auf die BAB, jedoch zum Teil langer zusätzliche Strecken, insbesondere durch Waldgebiete im ungebündelten Bereich => Ergebnis unverändert</p> <p>Summe der Bewertungen Indikator 1 und 3 unter Berücksichtigung der Aufwertungen/Abwertungen: $(5+3)/2 = 4$ Mittelwert: 4</p>	<p>4</p>

BEURTEILUNGSERGEBNISSE - VERBALE BESCHREIBUNG**Indikator 1:**

Die Gesamtbauzeiten der fünf Varianten hängen von der Bauintensität und der Baufolge innerhalb komplexer Einzelbauwerke und deren Abhängigkeit untereinander ab. In Abhängigkeit des 2. und 3. Aspekts sind variantenspezifische Unterschiede bezüglich der Mindestgesamtbauzeit abgeschätzt worden. Dabei weist die Variante Türkis eine leichtere Baufolge auf, als dies bei den anderen Varianten der Fall ist, die wiederum bezüglich dieses Indikators als gleichwertig zu beurteilen sind.

Indikator 2:

Die Variante Blau-Grün weist aufgrund ihrer umfangreichen Eingriffe in die Bestandsstrecke über lange Streckenabschnitte komplexe Bauzustände auf, die zu entsprechenden sehr umfangreichen Erschwernissen und damit zur Abwertung des Indikators 1 führen. Die Variante Türkis weist hingegen nur einen vergleichsweise mittleren Umfang komplexer Zustände auf. So wird beispielsweise die BAB A8 im Gegensatz zur Trasse Orange nur einmal gequert und dies in einem nicht so schleifenden Schnitt wie dies bei der Variante Orange der Fall ist. Die Eingriffe in die Bestandsstrecken und damit verbundene betriebliche Einschränkungen sind gering. Die anderen Varianten sind bezüglich des Indikators 2 als gleichwertig zu betrachten und deren Beurteilung führt zu keinen Auf- oder Abwertungen.

Indikator 3 und 4:

Die bauzeitlichen Eingriffe im unmittelbaren umgebenden Streckenbereich ergeben sich in Analogie zur Beurteilung des Ergebnisses des Fachbereichs "Raum und Umwelt", unter Berücksichtigung der dort gemittelten Teilkriterien Lärm (hier Baulärm), Siedlung, Gebiets- und Artenschutz, Grundwasser (inkl. Trinkwasser), Boden, sowie Land- und Forstwirtschaft. Die Varianten unterscheiden sich in der Summe dabei insbesondere durch die Auf- und Abwertung aufgrund der unterschiedlichen Qualitäten bei der Baustellenandienung, so dass die Varianten Blau-Grün und Violett ungünstiger und die beiden Varianten Orange günstiger zu beurteilen sind.

Gesamtbewertung:

In der Gesamtbewertung sind die Varianten Orange und Türkis "gut" zu bewerten. Die Varianten Violett und Blau-Grün ergeben ein deutlich schlechteres Ergebnis, wobei zudem zu beachten ist, dass aufgrund der hohen Umgebungssensibilität der Ergebnisse des Fachbereichs "Raum und Umwelt" bezüglich Flora und Fauna die Genehmigungsfähigkeit der Varianten Violett und Blau-Grün in Frage steht, was hinsichtlich der baulichen Umsetzung dann ggf. auch so zu übertragen wäre.

FACHBEREICH	1 VERKEHR UND TECHNIK
Hauptkriterium	1-4 Bauausführung
Teilkriterium	1-4-3 Bauzeit und Bauabwicklung

ZIEL Optimierung

KLASSIFIKATIONSSCHEMA ZIELERFÜLLUNGSGRADE

Indikator 1: Gesamtbauzeit ≤ 5 Jahre Indikator 3: geringe Umgebungssensibilität entsprechend der Ergebnisse des Fachbereichs "Raum und Umwelt"	5
Indikator 1: Gesamtbauzeit > 5 Jahre bis ≤ 6 Jahre Indikator 3: geringe Umgebungssensibilität entsprechend der Ergebnisse des Fachbereichs "Raum und Umwelt"	4
Indikator 1: Gesamtbauzeit > 6 Jahre bis ≤ 7 Jahre Indikator 3: mittlere Umgebungssensibilität entsprechend der Ergebnisse des Fachbereichs "Raum und Umwelt"	3
Indikator 1: Gesamtbauzeit > 7 Jahre bis ≤ 8 Jahre Indikator 3: hohe Umgebungssensibilität entsprechend der Ergebnisse des Fachbereichs "Raum und Umwelt"	2
Indikator 1: Gesamtbauzeit > 8 Jahre Indikator 3: sehr hohe Umgebungssensibilität entsprechend der Ergebnisse des Fachbereichs "Raum und Umwelt"	1
! MACHBARKEIT / GENEHMIGUNGSFÄHIGKEIT in Frage gestellt	

FACHBEREICH	1 VERKEHR UND TECHNIK
Hauptkriterium	1-4 Bauausführung
Teilkriterium	1-4-3 Bauzeit und Bauabwicklung

BEURTEILUNGSMETHODE

Grundlage
Abschätzung Bauphasen mit den bauzeitbestimmenden Abschnitte, der Abschätzung Ausweisung von Baustelleneinrichtung und Baustellenandienung

Indikator 1
Die Ermittlung der Zielerfüllung erfolgt auf der Grundlage der prognostizierten Bauzeit.

Indikator 2
Ermittlung der Erschwernisse durch nahegelegene Infrastrukturen wie hochrangige Straßen, Bahnstrecken, Gas- und Hochspannungsleitungen bzw. beengte Platzverhältnisse.
Aufwertung um eine Klasse, wenn mittlere Erschwernisse vorliegen; Abwertung um eine Klasse, wenn sehr umfangreiche Erschwernisse vorliegen.

Indikator 3
Umgebungssensibilität (Qualitativ)
Beurteilung entsprechend analog der Ergebnisse des Fachbereichs "Raum und Umwelt", hier in Analogie für die Bauphase unter Berücksichtigung der gemittelten Teilkriterien Lärm (hier Baulärm), Siedlung, Gebiets- und Artenschutz, Grundwasser (inkl. Trinkwasser), Boden, sowie Land- und Forstwirtschaft:

Indikator 4
Baustelleneinrichtung und Baustellenandienung
Ermitteln der potenziellen Möglichkeit der Erschließung der Baufelder für Großbauwerke über hochrangige Verkehrsträger bzw. Beurteilung im Hinblick auf ggf. erforderliche Baustellentransporte durch Innerortsbereiche aufgrund mangelnden Alternativen. Bei Vorliegen von BE-Flächen und Erschließung über hochrangige Verkehrsträger (z.B. Möglichkeit für Bahnanschluss, Anbindung an Autobahn oder Bundesstraße) für alle Großbaustellen: Aufwertung der Gesamtbeurteilung um eine Klasse. Gibt es keine Möglichkeit der Erschließung der Baufelder für Großbauwerke über hochrangige Verkehrsträger bzw sind Durchfahrten der erforderliche Baustellentransporte durch Innerortsbereiche aufgrund mangelnden Alternativen erforderlich: Abwertung um eine Klasse.

METHODE ZUSAMMENFÜHRUNG DER INDIKATOREN ZUR BEWERTUNG DES TEILKRITERIUMS

1. Die Zielerfüllungsgrade der Indikatoren 1 und 3 werden gemittelt.
2. Die Indikatoren 2 und 4 führen zur Auf- bzw. Abwertung um maximal eine Stufe der Indikatoren 1 bzw. 3.
3. Das Ergebnis bei zwischen den Klassen liegenden Zahlenwerten wird in Abhängigkeit vorgefundener individueller und begründeter Aspekte auf- bzw. abgerundet.

FACHBEREICH	1 VERKEHR UND TECHNIK
Hauptkriterium	1-4 Bauausführung
Teilkriterium	1-4-3 Bauzeit und Bauabwicklung

MENGENGERÜST ALS GRUNDLAGE FÜR DIE BEURTEILUNG

	Indikator 1 Bauzeit	Indikator 2 Erschwernisse aus Bahn-	Indikator 3 Vorgaben aus der Umgebungssensibilität	Indikator 4 Baustelleneinrichtung / Baustellenandienung
V A R I A N T E	<p>Gesamtbauzeit ist maßgeblich von der Bautensität und einem ggf. gestuften Bauablauf abhängig.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Besonderes Merkmal der Variante ist der Umbau der Bestandsstrecke mit den damit verbundenen Bauphasen . • Die längste Talbrücke weist eine Länge von 381 m auf. • Der längste Tunnel weist eine Länge von 4459 m auf. <p>Als Mindestbauzeit wird eine Bauzeit von 7 Jahren abgeschätzt</p>	<p>Schiene</p> <ul style="list-style-type: none"> - Parallele Führung mit partiellem Umbau Bestandsstrecke über große Länge von 20 km - Umbau Bf Dinkelscherben <p>Straße:</p> <ul style="list-style-type: none"> querende Straßen im Bereich der Bestandsstrecke Verlegung von parallel verlaufenden Straße in Innerortsbereichen Beengte Platzverhältnisse bei Innerortsstrecken entlang der Bestandsstrecke sowie im Bereich des Umbaus der Bestandsstrecke <p>Leitungen / Kanäle Innerorts betroffen</p> <p>=> sehr umfangreiche Erschwernisse => Abwertung</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Auflistung Siedlungsflächennahe Bereiche entsprechend Tabellen ROV - Durchfahrung Dinkelscherben - Eingriff in Verkehrsübungsplatz Kutzenhausen - Eingriff in Kleingartenanlage Gessertshausen - möglicher Eingriff in Wohnflächen bei Diedorf - möglicher Eingriff in Wohnflächen Westheim (Neusäß) - möglicher Eingriff Wohnflächen Neusäß (Augsburg) - Länge durchfahrende Wasserschutzzone gesamt 0 km - Keine Wasserschutzzone vorhanden - Auflistung Umweltsensibler Bereiche mit Längen Durchfahrung - FFH-Gebiet 7630-371.01 Schmuttertäl 0,2 km - FFH-Gebiet 7630-371.03 Schmuttertäl 4,1 km - FFH Gebiet 7629-372 Dinkelscherbener Moor 0,6 km - Auflistung Umweltsensibler beachbarter Bereiche mit Längen - FFH-Gebiet 7630-371 Schmuttertäl <p>=> Beurteilung entsprechend analog der Ergebnisse des Fachbereichs "Raum und Umwelt", hier für die Bauphase unter Berücksichtigung der gemittelten Teilkriterien Lärm (hier Baulärm), Siedlung, Gebiets- und Artenschutz, Grundwasser (inkl. Trinkwasser), Boden, sowie Land- und Forstwirtschaft: => gemittelte Bewertungsklasse 3</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Länge Parallellage zur BAB 0 km - Anzahl der für Bahnverladung in Frage kommenden baustellennahen Umschlagplätze: 2 (Gessertshausen, Dinkelscherben) - potentielle eingriffsarme Flächen an untenliegenden Tunnelportalen Tunnel > 1.000 m Tunnel km 31,4 - 35,9 untenliegend Eingriffsarme Fläche bei km 31,4 - Anbindung Lage untenliegender Tunnelportale Tunnel > 1.000 m, tiefer (langer) Einschnitts- und hoher (langer) Dammbereiche - Einzelaufzählung mit Beurteilung ortsferner Straßenführung ohne Ortsdurchfahrten - Tunnel km 31,4 - 35,9 Anbindung BAB ohne Ortsdurchfahrten nicht möglich (minimal drei) Einschnitte und Dämme > 300 m Länge und 3 m Höhe Anbindung BAB ohne Ortsdurchfahrten möglich - Damm km 12,58 - 13,0 Anbindung BAB ohne Ortsdurchfahrten nicht möglich - Damm km 15,4 - 17,9 - Einschnitt km 18,5 - 19,4 - Damm km 19,8 - 20,9 <p>=> Abwertung aufgrund fehlender Fahrbeziehungen ohne Ortsdurchfahrten zu übergeordneten Straßen</p>
OST Blau-Grün (BGU)				

<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">OST Orange enge Bündelung (OrEB)</p>	<p>Gesamtbauzeit ist maßgeblich von der Bauintensität und einem ggf. gestuften Bauablauf abhängig.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Besonderes Merkmal der Variante ist die Parallelführung zur BAB A8 mit den damit verbundenen Bauphasen insbesondere bei der schleifenden Querungen der BAB A8 als auch im Bereich der Anschlussstellen. • Die längste Talbrücke weist eine Länge von 1003 m auf. • Der längste Tunnel weist eine Länge von 1862 m auf. <p>Als Mindestbauzeit wird eine Bauzeit von 7 Jahren abgeschätzt</p>	<p>Schiene</p> <ul style="list-style-type: none"> • Betroffenheit Bestandsstrecke über kurze Länge <p>Straße:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Parallelführung zur BAB A8 • 3 schleifende Querungen mit der BAB A8 • Eingriffe / Umliegungen Anschlussstellen <p>=> umfangreiche Erschwernisse => Ergebnis unverändert</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Auflistung Siedlungsflächennahe Bereiche entsprechend Tabellen ROV - Eingriff in Gewerbegebiet bei Wollbach (Zusmarshausen) - Eingriff in Autobahnkirche an Anschlussstelle Adelsried - Eingriff in Solarpark bei Edenbergen (Gersthofen) - Eingriff in Gewerbegebiet bei Hirblingen (Gersthofen) - Durchfahrung Bärenkeller Nord (Augsburg) <p>- Länge durchfahrende Wasserschutzzonen gesamt 0 km Benachbarte Wasserschutzzonen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - WSG 2210753000053, Zusmarshausen - WSG 2210753000048, Gersthofen <p>- Auflistung Umweltsensibler Bereiche mit Längen Durchfahrung Keine Durchfahrung von umweltsensiblen Bereichen</p> <p>- Auflistung Umweltsensibler beachbarter Bereiche mit Längen</p> <ul style="list-style-type: none"> - FFH-Gebiet 7630-371 Schmuttertal 0,5 km <p>=> Beurteilung entsprechend analog der Ergebnisse des Fachbereichs "Raum und Umwelt", hier für die Bauphase unter Berücksichtigung der gemittelten Teilkriterien Lärm (hier Baulärm), Siedlung, Gebiets- und Artenschutz, Grundwasser (inkl. Trinkwasser), Boden, sowie Land- und Forstwirtschaft: => gemittelte Bewertungsklasse 3</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Länge Parallellage zur BAB 30 km - Anzahl der für Bahnverladung in Frage kommenden baustellennahen Umschlagplätze: 1 (Bereich KV-Terminal Augsburg Gersthofen) - potentielle eingriffsarme Flächen an untenliegenden Tunnelportalen Tunnel > 1.000 m - Tunnel km 12,3 - 14,6 Anbindung BAB ohne Ortsdurchfahrten möglich - Tunnel km 22,6 - 24,1 Anbindung BAB ohne Ortsdurchfahrten möglich - Anbindung Lage untenliegender Tunnelportale Tunnel > 1.000 m, tiefer (langer) Einschnitts- und hoher (langer) Dammbereiche Einzelaufzählung mit Beurteilung ortsferner Straßenführung ohne Ortsdurchfahrten - Tunnel km 6,5 - 7,6 Anbindung BAB ohne Ortsdurchfahrten möglich - Tunnel km 12,3 - 14,6 Anbindung BAB ohne Ortsdurchfahrten möglich - Tunnel km 22,6 - 24,1 Anbindung BAB ohne Ortsdurchfahrten möglich - Tunnel km 30,6 - 36,5 Anbindung BAB ohne Ortsdurchfahrten möglich <p>Einschnitte und Dämme > 300 m Länge und 3 m Höhe Anbindung BAB ohne Ortsdurchfahrten möglich:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einschnitt km 4,4 - 6,5, - Damm km 7,9 - 8,5 - Einschnitt km 8,5 - 9,3, - Einschnitt km 9,9 - 10,7 - Einschnitt km 11,3 - 11,8, - Einschnitt km 14,6 - 15,0 - Einschnitt km 17,3 - 18,0, - Einschnitt km 18,3 - 19,0 - Einschnitt km 19,2 - 19,6, - Einschnitt km 19,8 - 20,7 - Einschnitt km 20,9 - 22,6, - Einschnitt km 29,7 - 30,6 - Einschnitt km 36,5 - 37,3, <p>=> Aufwertung aufgrund Baustellenandienung i.d.R. ohne Ortsdurchfahrten mittels Anschlussstellen BAB sowie bauzeitlicher Auf- und Abfahrten auf die BAB</p>
---	--	--	--	---

OST Orange Tiefbahnhof Zusmarshausen (OrtZ)	<p>Gesamtbauzeit ist maßgeblich von der Bauintensität und einem ggf. gestuften Bauablauf abhängig.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Besonderes Merkmal der Variante ist die Parallelführung zur BAB A8 mit den damit verbundenen Bauphasen insbesondere bei der schleifenden Querung der BAB A8 als auch im Bereich der Anschlussstellen. • Die längste Talbrücke weist eine Länge von 840 m auf. • Der längste Tunnel weist eine Länge von 8109 m auf. <p>Als Mindestbauzeit wird eine Bauzeit von 7 Jahren abgeschätzt</p>	<p>Schiene</p> <ul style="list-style-type: none"> • Betroffenheit Bestandsstrecke über kurze Länge <p>Straße:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Parallelführung zur BAB A8 • 3 schleifende Querungen mit der BAB A8 • Eingriffe / Umliegungen Anschlussstellen <p>=> umfangreiche Erschwernisse => Ergebnis unverändert</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Auflistung Siedlungsflächennahe Bereiche entsprechend Tabellen ROV - Eingriff in Gewerbegebiet bei Wollbach (Zusmarshausen) - Eingriff in Autobahnkirche an Anschlussstelle Adelsried - Eingriff in Solarpark bei Edenbergen (Gersthofen) - Eingriff in Gewerbegebiet bei Hirblingen (Gersthofen) - Durchfahung Bärenkeller Nord (Augsburg) <p>- Länge durchfahende Wasserschutzzonen gesamt 0 km</p> <p>Benachbarte Wasserschutzzonen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - WSG 2210753000053, Zusmarshausen - WSG 2210753000048, Gersthofen <ul style="list-style-type: none"> - Auflistung Umweltsensibler Bereiche mit Längen Durchfahung - Auflistung Umweltsensibler beachbarter Bereiche mit Längen - FFH-Gebiet 7630-371 Schmuttertal 0,5 km <p>=> Beurteilung entsprechend analog der Ergebnisse des Fachbereichs "Raum und Umwelt", hier für die Bauphase unter Berücksichtigung der gemittelten Teilkriterien Lärm (hier Baulärm), Siedlung, Gebiets- und Artenschutz, Grundwasser (inkl. Trinkwasser), Boden, sowie Land- und Forstwirtschaft: => gemittelte Bewertungsklasse 3</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Länge Parallellage zur BAB ca 30 km - Anzahl der für Bahnverladung in Frage kommenden baustellennahen Umschlagplätze: 1 (Bereich KV-Terminal Augsburg Gersthofen) - potentielle eingriffssarme Flächen an untenliegenden Tunnelportalen Tunnel > 1.000 m <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung Lage untenliegender Tunnelportale Tunnel > 1.000 m, tiefer (langer) Einschnitts- und hoher (langer) Dammbereiche Einzelaufzählung mit Beurteilung ortsferner Straßenführung ohne Ortsdurchfahrten - Tunnel km 12,3 - 14,6 Anbindung BAB ohne Ortsdurchfahrten möglich <p>Einschnitte und Dämme > 300 m länge und 3 m Höhe Anbindung BAB ohne Ortsdurchfahrten möglich:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einschnitt km 4,4 - 6,5, - Damm km 7,9 -8,5 - Einschnitt km 8,5 - 9,3, - Einschnitt km 9,9 - 10,7 - Einschnitt km 11,3 - 11,8, - Einschnitt km 14,6 - 15,0 - Einschnitt km 17,3 - 18,0, - Einschnitt km 18,3 - 19,0 - Einschnitt km 19,2 - 19,6, - Einschnitt km 24,2 - 25,1 - Damm km 25,1 -25,6, - Einschnitt km 25,7 - 26,6 - Einschnitt km 27,1 - 28,2, - Einschnitt km 36,3 - 37,1 <p>=> Aufwertung aufgrund Baustellenandienung i.d.R. ohne Ortsdurchfahrten mittels Anschlussstellen BAB sowie bauzeitlicher Auf- und Abfahrten auf die BAB</p>
--	---	--	---	---

<p>OST Violett Durchfahrt Burlafingen (VIDB)</p>	<p>Gesamtbauzeit ist maßgeblich von der Bauintensität und einem ggf. gestuften Bauablauf abhängig.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Besonderes Merkmal der Variante ist der Umbau der Bestandsstrecke mit den damit verbundenen Bauphasen auf einer Länge von 8 km. • Weiteres Merkmal ist der zwischen Diedorf-Vogelsang und Jettingen-Scheppach ungebündelte Verlauf • Die längste Talbrücke weist eine Länge von 1046 m auf. • Der längste Tunnel weist eine Länge von 7750 m auf. <p>Als Mindestbauzeit wird eine Bauzeit von 7 Jahren abgeschätzt</p>	<p>Schiene</p> <ul style="list-style-type: none"> - Umbau Bestandsstrecke über größere Länge von 8 km <p>Straße:</p> <ul style="list-style-type: none"> querende Straßen im Bereich der Bestandsstrecke Verlegung von parallel verlaufenden Straße in Innerortsbereichen Beengte Platzverhältnisse bei Innerortsstrecken entlang der Bestandsstrecke sowie im Bereich des Umbaus der Bestandsstrecke Leitungen / Kanäle innerorts betroffen <p>=> umfangreiche Erschwernisse => Ergebnis unverändert</p>	<p>aus ROV - Unterlage:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Auflistung Siedlungsflächen nahe Bereiche entsprechend Tabellen ROV - randlicher Eingriff Gewerbeflächen bei Jettingen-Scheppach - Durchfahrung Diedorf - Eingriff Wohnflächen bei Westheim - Eingriff Wohn- und Freizeitflächen bei Augsburg- Neusäß - Eingriff Wohn- und Freizeitflächen bei Augsburg - Oberhausen <p>- Länge durchfahrende Wasserschutzzonen gesamt 0 km</p> <p>Benachbarte Wasserschutzzonen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - WSG 2210763000018, Diedorf <ul style="list-style-type: none"> - Auflistung Umweltsensibler Bereiche mit Längen Durchfahrung - FFH-Gebiet 7630-371 Schmuttertäl 1,2 km - Auflistung Umweltsensibler beachbarter Bereiche mit Längen - FFH-Gebiet 7630-371 Schmuttertäl <p>=> Beurteilung entsprechend analog der Ergebnisse des Fachbereichs "Raum und Umwelt", hier für die Bauphase unter Berücksichtigung der gemittelten Teilkriterien Lärm (hier Baulärm), Siedlung, Gebiets- und Artenschutz, Grundwasser (inkl. Trinkwasser), Boden, sowie Land- und Forstwirtschaft: => gemittelte Bewertungsklasse 2,5</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Länge Parallellage zur BAB ca 1,5 km Anzahl der für Bahnverladung in Frage kommenden baustellennahen Umschlagplätze: 0 - potentielle eingriffsarme Flächen an untenliegenden Tunnelportalen Tunnel > 1.000 m - Tunnel km 14,4 - 15,9 untenliegend Eingriffsarme Fläche bei km 15,9 - Tunnel km 23,6 - 25,5 untenliegend Eingriffsarme Fläche bei km 23,6 <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung Lage untenliegender Tunnelportale Tunnel > 1.000 m, tiefer (langer) Einschnitts- und hoher (langer) Dammbereiche Einzelaufzählung mit Beurteilung ortsferner Straßenführung ohne Ortsdurchfahrten - Tunnel km 14,4 - 15,9 Anbindung BAB ohne Ortsdurchfahrten möglich - Tunnel 23,6 - 25,5 Anbindung BAB ohne Ortsdurchfahrten möglich - Tunnel km 29,7 - 37,4 Anbindung BAB ohne Ortsdurchfahrten möglich <p>Einschnitte und Dämme > 300 m länge und 3 m Höhe Anbindung BAB ohne Ortsdurchfahrten möglich:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einschnitt km 15,9 - 16,6, - Einschnitt km 19,4 - 19,7 - Einschnitt km 21,2 - 21,6, - Damm km 22,1 - 22,5 - Damm km 25,6 - 25,9, - Einschnitt km 28,8 - 29,7 <p>Einschnitte und Dämme > 300 m länge und 3 m Höhe Anbindung BAB ohne Ortsdurchfahrten nicht möglich:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Damm km 11,0 - 12,1 - Einschnitt km 13,0 - 13,5 <p>=> Abwertung aufgrund z.T. fehlender Fahrbeziehungen ohne Ortsdurchfahrten zu übergeordneten Straßen sowie langer Strecken zur BAB sowie keiner sinnvollen Möglichkeit zur Bahnverladung</p>
--	--	---	---	---

OST Türkis (TuU)	<p>Gesamtbauzeit ist maßgeblich von der Bauintensität und einem ggf. gestuften Bauablauf abhängig.</p> <ul style="list-style-type: none"> Besonderes Merkmal der Variante ist die Parallelführung zur BAB A8 mit den damit verbundenen Bauphasen insbesondere bei der Querung der BAB A8 als auch im Bereich der Anschlussstellen. Weiteres Merkmal ist der zwischen Adelsried/Lüftenberg und Burgau ungebündelte Verlauf Die längste Talbrücke weist eine Länge von 1822 m auf. Der längste Tunnel weist eine Länge von 3767 m auf. <p>Als Mindestbauzeit wird eine Bauzeit von 6 Jahren abgeschätzt</p>	<p>Schiene</p> <ul style="list-style-type: none"> Betroffenheit Bestandsstrecke über kurze Länge <p>Straße:</p> <ul style="list-style-type: none"> querende Straßen im Bereich der Bestandsstrecke Verlegung von parallel verlaufenden Straße in Innerortsbereichen schleifende Querung mit der BAB A8 <p>Beengte Platzverhältnisse bei Innerortsstrecken entlang der Bestandsstrecke sowie im Bereich des Umbaus der Bestandsstrecke</p> <p>=> mittlere Erschwernisse => Aufwertung</p>	<p>aus ROV - Unterlage:</p> <ul style="list-style-type: none"> Auflistung Siedlungsflächennahe Bereiche entsprechend Tabellen ROV randlicher Eingriff in Gewerbegebiet bei Hirblingen (Gersthofen) Eingriff in Solarpark bei Edenbergen (Gersthofen) Durchfahrung Bärenkeller Nord (Augsburg) <p>- Länge durchfahrende Wasserschutzzonen gesamt 0 km</p> <p>Benachbarte Wasserschutzzonen:</p> <ul style="list-style-type: none"> WSG 2210753000048, Gersthofen <p>- Auflistung Umweltsensibler Bereiche mit Längen Durchfahrung</p> <ul style="list-style-type: none"> keine Durchfahrung Umweltsensibler Bereiche <p>- Auflistung Umweltsensibler beachbarter Bereiche mit Längen</p> <ul style="list-style-type: none"> FFH-Gebiet 7630-371 Schmuttertal <p>=> Beurteilung entsprechend analog der Ergebnisse des Fachbereichs "Raum und Umwelt", hier für die Bauphase unter Berücksichtigung der gemittelten Teilkriterien Lärm (hier Baulärm), Siedlung, Gebiets- und Artenschutz, Grundwasser (inkl. Trinkwasser), Boden, sowie Land- und Forstwirtschaft:</p> <p>=> gemittelte Bewertungsklasse 3</p>	<ul style="list-style-type: none"> Länge Parallellage zur BAB ca 15 km Anzahl der für Bahnverladung in Frage kommenden baustellennahen Umschlagplätze: 1 (Bereich KV-Terminal Augsburg Gersthofen) potentielle eingriffsarme Flächen an untenliegenden Tunnelportalen Tunnel > 1.000m Tunnel km 12,6 - 15,2 untenliegend Eingriffsarme Fläche bei km 12,6 Anbindung Lage untenliegender Tunnelportale Tunnel > 1.000 m, tiefer (langer) Einschnitts- und hoher (langer) Dammbereiche Einzelauflistung mit Beurteilung ortsferner Straßenführung ohne Ortsdurchfahrten Tunnel km 12,6 - 15,2 Anbindung BAB ohne Ortsdurchfahrten möglich Tunnel km 32,8 - 36,6 Anbindung BAB ohne Ortsdurchfahrten möglich <p>Einschnitte und Dämme > 300 m Länge und 3 m Höhe Anbindung BAB ohne Ortsdurchfahrten möglich:</p> <ul style="list-style-type: none"> Damm km 3,5 - 4,7 Einschnitt km 5,4 - 6,6 Einschnitt km 8,9 - 9,6 Einschnitt km 10,2 - 11,0 Einschnitt km 16,6 - 17,0 Einschnitt km 17,9 - 18,3 Einschnitt km 20,3 - 20,9 Einschnitt km 22,1 - 24,1 Damm km 27,9 - 28,2 Einschnitt km 30,1 - 30,8 Einschnitt km 36,6 - 37,4 Damm km 8,3 - 8,9 Einschnitt km 11,6 - 12,1 Einschnitt km 11,6 - 12,1 Einschnitt km 17,0 - 17,7 Einschnitt km 18,4 - 19,5 Damm km 21,1 - 21,5 Einschnitt km 26,2 - 27,7 Einschnitt km 28,5 - 29,4 Einschnitt km 32,2 - 32,8 <p>=> Durchschnittliche Bewertung aufgrund Baustellenandienung i.d.R. ohne Ortsdurchfahrten mittels Anschlussstellen BAB sowie bauzeitlicher Auf- und Abfahrten auf die BAB, jedoch zum Teil langer zusätzliche Strecken, insbesondere durch Waldgebiete im ungebündelten Bereich</p> <p>=> Ergebnis unverändert</p>
-----------------------------	---	---	--	--