

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

FACHLICHE BEURTEILUNG DER ZIELERFÜLLUNG

E T N A I R A V	WEST Blau-Grün (BGU)	<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 2 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: $(5+1)=6/2=3$ Mittelwert: 3</p>	3
	WEST Orange (OrU)	<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 Indikator 4: => Durchschnittliche Bewertung aufgrund Baustellenandienung i.d.R. ohne Ortsdurchfahrten mittels Anschlussstellen BAB sowie bauzeitlicher Auf- und Abfahrten auf die BAB im Parallelbereich mit der BAB /B10, jedoch zum Teil ungünstige Baustellenandienung außerhalb der gebündelten Trassenführungen => Ergebnis unverändert</p> <p>Summe der Bewertungen Indikator 1 und 3 unter Berücksichtigung der Aufwertungen/Abwertungen: $3+3=6/2=3$ Mittelwert: 3</p>	3

<p>WEST Violett Umfahrung Burlafingen (ViUB)</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</p> <p>Indikator 4: => Aufwertung aufgrund Baustellenandienung i.d.R. ohne Ortsdurchfahrten mittels Anschlussstellen BAB sowie bauzeitlicher Auf- und Abfahrten auf die BAB sowie potentieller Bahnverlademöglichkeiten</p> <p>Summe der Bewertungen Indikator 1 und 3 unter Berücksichtigung der Aufwertungen/Abwertungen: $3+3=6/2=3$ Mittelwert: 3</p>	<p>3</p>
<p>WEST 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</p> <p>Indikator 4: => Aufwertung aufgrund Baustellenandienung i.d.R. ohne Ortsdurchfahrten mittels Anschlussstellen BAB sowie bauzeitlicher Auf- und Abfahrten auf die BAB sowie potentieller Bahnverlademöglichkeiten</p> <p>Summe der Bewertungen Indikator 1 und 3 unter Berücksichtigung der Aufwertungen/Abwertungen: $3+3=6/2=3$ Mittelwert: 3</p>	<p>3</p>
<p>WEST Türkis (TuU)</p>	<p>Indikator 1: Mindestgesamtbauzeit: 7 Jahre (Bewertung = 3); 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 3,5</p> <p>Indikator 4: => Abwertung aufgrund fehlender Fahrbeziehungen ohne Ortsdurchfahrten zu übergeordneten Straßen => leichte Abwertung aufgrund z.T. fehlender Fahrbeziehungen ohne Ortsdurchfahrten zu übergeordneten Straßen sowie langer Strecken zur BAB</p> <p>Summe der Bewertungen Indikator 1 und 3 unter Berücksichtigung der Aufwertungen/Abwertungen: $4+3=7/2=3,5$ abgerundet Mittelwert: 3</p>	<p>3</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 Blau-Grün eine weniger komplexe Baufolge auf, als dies bei den anderen Varianten der Fall ist, die wiederum bezüglich dieses Indikators als gleichwertig zu beurteilen sind.

Indikator 2:

Die Varianten Blau-Grün und Türkis weisen keine vermehrten komplexen Bauzustände, so dass diese mit einer mittleren Erschwernis beurteilt wurden und im Ergebnis eine entsprechende Aufwertung erfuhren. Die anderen Varianten sind bezüglich des Indikators 2 als gleichwertig mit umfangreichen Erschwernissen zu betrachten und deren Beurteilung somit zu keinen Auf- oder Abwertungen führten.

Sehr umfangreiche Erschwernissen und damit eine zur Abwertung des Indikators 1 führende Beurteilung konnten nicht festgestellt werden.

Indikator 3 und 4:

Die bauzeitlichen Eingriffe im unmittelbaren umgebenden Streckenbereich ergeben sich in Analogie zur Beurteilung des Ergebnisse 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 Orange und Türkis sind dabei nicht so ungünstig zu bewerten wie dies beiden anderen Varianten der Fall ist. Hinsichtlich der Baustellenandienung ergibt sich für die Varianten Violett Aufwertungen, für die Varianten Blau-Grün und Türkis aufgrund ihrer Infarstruktur-fernen Lage Abwertungen.

Gesamtbewertung:

In der Gesamtbewertung gleichen sich die Varianten unter Berücksichtigung der verschiedenen Indikatoren in der Gesamtschau aus. Auch wenn sich die Varianten bezüglich einzelner Indikatoren unterscheiden, egalisieren sich diese im Gesamtbild, so dass diesbezüglich keine Variante als vorzugswürdig zu beurteilen wäre.

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

Z I E L 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- und Straßenverkehr	Indikator 3 Vorgaben aus der Umgebungssensibilität	Indikator 4 Baustelleneinrichtung / Baustellenandienung
WEST Blau-Grün (BGU)	<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 ungebündelte Verlauf (Ausnahme Bündelung mit B10). Die längste Talbrücke weist eine Länge von 1890 m auf. Der längste Tunnel weist eine Länge von 1470 m auf. <p>Als Mindestbauzeit wird eine Bauzeit von 6 Jahren abgeschätzt</p>	<p>Schiene</p> <ul style="list-style-type: none"> Parallele führung mit partiellem Umbau Bestandsstrecke überkurze Länge von 2 km im Bereich Neu-Ulm <p>Straße:</p> <ul style="list-style-type: none"> Parallelführung zur B10 schleifende Querung mit der B10 <p>=> mittlere Erschwernisse => Aufwertung</p>	<p>Vorgaben aus der Umgebungssensibilität</p> <ul style="list-style-type: none"> Auflistung Siedlungsflächennahe Bereiche entsprechend Tabellen ROV Eingriff in Gewerbliche genutzte Fläche südöstlich von Burlafingen (Neu-Ulm) Eingriff in zwei Gewerbegebiete bei Nersingen Durchfahung Jettingen - Scheppach Länge durchfahrende Wasserschutzzonen gesamt 0,3 km WSG 2210752600052, Nersingen 0,3 km Auflistung Umweltsensibler Bereiche mit Längen Durchfahung keine Durchfahung umweltsensibler Bereiche Auflistung Umweltsensibler beachbarter Bereiche mit Längen keine benachbarten Bereiche <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</p>	<ul style="list-style-type: none"> Länge Parallellage zur BAB 0 km Anzahl der für Bahnverladung in Frage kommenden baustellennahen Umschlagplätze: 1 (ggf. Verlängerung / Abzweig aus Anschlussgleis Neu-Ulm) potentielle eingriffsarme Flächen an untenliegenden Tunnelportalen Tunnel > 1.000 m Tunnel km 38,3 - 39,6 untenliegend Eingriffsarme Fläche bei km 39,6 Tunnel km 43,7 -45,2 untenliegend Eingriffsarme Fläche bei km 43,7 Anbindung Lage untenliegender Tunnelportale Tunnel > 1.000 m, tiefer (langer) Einschnitts- und hoher (langer) Dammbereiche Einzelaufzählung mit Beurteilung ortsferner Straßenführung ohne Ortsdurchfahrten Tunnel km 38,3 - 39,6 Anbindung BAB ohne Ortsdurchfahrten möglich Tunnel km 43,7 -45,2 Anbindung BAB ohne Ortsdurchfahrten nicht möglich (minimal eine) <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 52,7 - 53,8 Einschnitt km 54,3 - 55,4 Einschnitt km 56,2 - 56,9 Einschnitt km 66,0 - 69,3 <p>Anbindung BAB ohne Ortsdurchfahrten nicht möglich :</p> <ul style="list-style-type: none"> Einschnitt km 47,4 - 48,2 Einschnitt km 57,8 - 59,1 Einschnitt km 59,8 - 60,2 Einschnitt km 60,9 - 61,7 <p>=> Abwertung aufgrund fehlender Fahrbeziehungen ohne Ortsdurchfahrten zu übergeordneten Straßen</p>

<p>WEST Orange (OrU)</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 bis zur AS Günzburg mit den damit verbundenen Bauhasen insbesondere bei der schleifenden Querung der BAB A8 als auch im Bereich der Anschlussstellen. • Ungebündelter Verlauf zwischen AS Günzburg und Neu-Ulm (Ausnahme Bündelung mit B10). • 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 B10 und der BAB A8 • schleifende Querung mit der B10 und der BAB A8 • Kreuzung mit der BAB A7 • Eingriffe / Umlagen Anschlussstellen <p>=> umfangreiche Erschwernisse => Ergebnis unverändert</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Auflistung Siedlungsflächennahe Bereiche entsprechend Tabellen ROV - Eingriff in Gewerbliche Fläche bei Burlafingen (Neu-Ulm) - randlicher Eingriff in zwei Gewerbegebiete bei Nersingen - Eingriff in Landwirtschaftliche Hallen bei Straß (Nersingen) - Eingriff in einen Sportplatz südwestlich von Strauß (Nersingen) - randlicher Eingriff in Gewerbegebiet bei Deffingen (Günzburg) - Durchfahrung Limbach (Burgau) - Eingriff in Landwirtschaftliche Hallen bei Großanhausen (Burgau) - Eingriff in Raststätte Burgauer See (Jettingen-Scheppach) - Länge durchfahrende Wasserschutzzonen gesamt 2,6 km - WSG 2210752600052, Nersingen 1,1 km - WSG 2210752800102, Burgau 0,5 km - WSG 2210752800103, Burgau 1,0 km - Auflistung Umweltsensibler Bereiche mit Längen Durchfahrung - keine Durchfahrung umweltsensibler Bereiche - Auflistung Umweltsensibler beachbarter Bereiche mit Längen - keine benachbarten Bereiche <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 12 km - Anzahl der für Bahnverladung in Frage kommenden baustellennahen Umschlagplätze: 1 (ggf. Verlängerung / Abzweig aus Anschlussgleis Neu-Ulm) - potentielle eingriffsarme Flächen an untenliegenden Tunnelportalen Tunnel > 1.000 m - keine eingriffsarmen Flächen vorhanden <ul style="list-style-type: none"> - Anbindung Lage untenliegender Tunnelportale Tunnel > 1.000 m, tiefer (langer) <p>Einschnitts- und hoher (langer) Dammbereiche Einzelaußföhlung mit Beurteilung ortsferner Straöenführung ohne Ortsdurchfahrten Tunnel km 39,4 - 41,3 Anbindung BAB ohne Ortsdurchfahrten möglich</p> <p>Einschnitte und Dämme > 300 m Länge und 3 m Höhe</p> <p>Anbindung BAB ohne Ortsdurchfahrten möglich: Damm km 38,3 - 39,3 Damm km 43,1 - 43,7 Einschnitt km 44,8 - 46,1 Einschnitt km 50,1 - 50,6 Einschnitt km 53,5 - 56,6 Einschnitt km 62,5 - 65,9 Damm km 67,8 - 68,4</p> <p>=> Durchschnittliche Bewertung aufgrund Baustellenandienung i.d.R. ohne Ortsdurchfahrten mittels Anschlussstellen BAB sowie bauzeitlicher Auf- und Abfahrten auf die BAB im Parallelbereich mit der BAB /B10, jedoch zum Teil ungünstige Baustellenandienung außerhalb der gebündelten Trassenführungen => Ergebnis unverändert</p>
------------------------------	---	---	--	--

WEST Violett Umfahrung Burlafingen (VIUB)	<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 bis Leipheim mit den damit verbundenen Bauphasen insbesondere bei der schleifenden Querung der BAB A8 als auch im Bereich der Anschlussstellen bis Leipheim. Besonderes Merkmal der Variante ist zudem die Parallelführung mit partiellem Umbau der Bestandsstrecke mit den damit verbundenen Bauphasen Kombinierte ungebündelte und mit B10 gebündelte Trassenführung im Bereich Burlafingen . Die längste Talbrücke weist eine Länge von 958 m auf. Der längste Tunnel weist eine Länge von 2320 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 Länge von 7 km <p>Straße:</p> <ul style="list-style-type: none"> schleifende Querung mit der BAB A7 Parallelführung zur BAB A8 Beengte Platzverhältnisse bei Innerortsstrecken entlang der Bestandsstrecke sowie im Bereich des Umbaus der Bestandsstrecke Leitungen / Kanäle Innerorts betroffen <p>=> umfangreiche Erschwernisse => Ergebnis unverändert</p>	<ul style="list-style-type: none"> Auflistung Siedlungsflächennahe Bereiche entsprechend Tabellen ROV Eingriff in Gewerbefläche bei Burlafingen (Neu-Ulm) Durchfahrung Nersingen Eingriff in Solarpark / Kleingartensiedlung bei Bubesheim randlicher Eingriff Gewerbefläche bei Deffingen (Günzburg) Durchfahrung Limbach (Burgau) Länge durchfahrende Wasserschutz zonen gesamt 1,88 km -WSG 2210752700050 Bubesheim im Bubesheimer Wald 0,48 km -WSG 2210752800102 Burgau, St am Brenberg 0,3 km -WSG 2210752800103 Burgau St am Geyerberg 1,1 km ggf Länge durchfahrende Wasserschutz zonen WSZ 2 0,06 km - WSG 2210752700050 Bubesheim im Bubesheimer Wald 0,06 km - Auflistung Umweltsensibler Bereiche mit Längen Durchfahrung - Vogelschutzgebiet 7428-471, Donauauen 0,7 km - Auflistung Umweltsensibler beachbarter Bereiche mit Längen - Vogelschutzgebiet 7428-471, Donauauen <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 (Abwertung wegen Ausschlusskriteriums</p>	<ul style="list-style-type: none"> Länge Parallellage zur BAB ca 16 km Anzahl der für Bahnverladung in Frage kommenden baustellen nahen Umschlagplätze: 2 (ggf. Verlängerung / Abzweig aus Anschlussgleis Neu-Ulm sowie ggf. zu prüfende Verladung im Bf Unterpfalheim) potentielle eingriffsarme Flächen an untenliegenden Tunnelportalen Tunnel > 1.000 m Anbindung Lage untenliegender Tunnelportale Tunnel > 1.000 m, tiefer (langer) Einschnitts- und hoher (langer) Dammbereiche Einzelaufzählung mit Beurteilung ortsferner Straßenführung ohne Ortsdurchfahrten Tunnel km 40,3 - 42,7 Anbindung BAB ohne Ortsdurchfahrten nicht möglich Einschnitte und Dämme > 300 m Länge und 3 m Höhe Anbindung BAB ohne Ortsdurchfahrten möglich: Einschnitt km 46,1 - 47,0 Einschnitt km 51,1 - 51,6 Damm km 54,4 - 55,6 Einschnitt km 56,2 - 57,3 <p>=> Aufwertung aufgrund Baustellenandienung i.d.R. ohne Ortsdurchfahrten mittels Anschlussstellen BAB sowie bauzeitlicher Auf- und Abfahrten auf die BAB und B10 sowie potentieller Bahnverlademöglichkeiten</p>
--	--	---	--	--

<p>WEST 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 die Parallelführung zur BAB A8 bis Leipheim mit den damit verbundenen Bauphasen insbesondere bei der schleifenden Querung der BAB A8 als auch im Bereich der Anschlussstellen bis Leipheim. Besonderes Merkmal der Variante ist zudem die Parallelführung mit partiellem Umbau der Bestandsstrecke mit den damit verbundenen Bauphasen Die längste Talbrücke weist eine Länge von 958 m auf. Der längste Tunnel weist eine Länge von 850 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 Länge von 11 km <p>Straße:</p> <ul style="list-style-type: none"> schleifende Querung mit der BAB A7 Parallelführung zur BAB A8 Beengte Platzverhältnisse bei Innerortsstrecken entlang der Bestandsstrecke sowie im Bereich des Umbaus der Bestandsstrecke Leitungen / Kanäle Innerorts betroffen <p>=> umfangreiche Erschwernisse => Ergebnis unverändert</p>	<ul style="list-style-type: none"> Auflistung Siedlungsflächennahe Bereiche entsprechend Tabellen ROV Eingriff in Gewerbefläche bei Burlafingen (Neu-Ulm) Durchfahrung Nersingen Eingriff in Solarpark / Kleingartensiedlung bei Bubesheim randlicher Eingriff Gewerbefläche bei Deffingen (Günzburg) Durchfahrung Limbach (Burgau) Länge durchfahrende Wasserschutz zonen gesamt 1,88 km WSG 2210752700050 Bubesheim im Bubesheimer Wald 0,48 km WSG 2210752800102 Burgau, St am Brenberg 0,3 km WSG 2210752800103 Burgau St am Geyerberg 1,1 km ggf Länge durchfahrende Wasserschutz zonen WSZ 2 0,06 km WSG 2210752700050 Bubesheim im Bubesheimer Wald 0,06 km Auflistung Umweltsensibler Bereiche mit Längen Durchfahrung Vogelschutzgebiet 7428-471, Donauauen 0,7 km Auflistung Umweltsensibler beachbarter Bereiche mit Längen Vogelschutzgebiet 7428-471, Donauauen <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 (Abwertung wegen Asschlusskriteriums</p>	<ul style="list-style-type: none"> Länge Parallellage zur BAB ca 16 km potentielle eingriffsarme Flächen an untenliegenden Tunnelportalen Tunnel > 1.000 m keine eingriffsarmen Flächen vorhanden Anbindung Lage untenliegender Tunnelportale Tunnel > 1.000 m, tiefer (langer) Einschnitts- und hoher (langer) Dammbereiche Einzelaufzählung mit Beurteilung ortsferner Straßenführung ohne Ortsdurchfahrten Tunnel km 40,3 - 42,7 Anbindung BAB ohne Ortsdurchfahrten nicht 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 46,1 - 47,0 Einschnitt km 51,1 - 51,6 Damm km 54,4 - 55,6 Einschnitt km 56,2 - 57,3 <p>=> Aufwertung aufgrund Baustellenandienung i.d.R. ohne Ortsdurchfahrten mittels Anschlussstellen BAB sowie bauzeitlicher Auf- und Abfahrten auf die BAB sowie potentieller Bahnverlademöglichkeiten</p>
---	--	--	--	--

WEST 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 Bauhasen insbesondere bei der Querung der BAB A8 als auch im Bereich der Anschlussstellen. • Weiteres Merkmal ist der weitgehend von anderen Verkehrsträgern ungebündelte Verlauf • Die längste Talbrücke weist eine Länge von 1650 m auf. • Der längste Tunnel weist eine Länge von 2180 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 B10 • Kreuzung mit der BAB A8 und BAB A7 <p>=> mittlere Erschwernisse => Aufwertung</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Auflistung Siedlungsflächennahe Bereiche entsprechend Tabellen ROV - Eingriff in einen Sportplatz südöstlich von Straß (Nersingen) - Länge durchfahrende Wasserschutzzonen gesamt 2,5 km - WSG 2210752600052, Nersingen 1,2 km - WSG 2210752800103, Burgau 1,3 km - ggf Länge durchfahrende Wasserschutzzonen WSZ 2 0,5 km - WSG 2210752800103, Burgau 0,5 km - Auflistung Umweltsensibler Bereiche mit Längen Durchfahung - keine Durchfahung umweltsensibler Bereiche - Auflistung Umweltsensibler beachbarter Bereiche mit Längen - keine benachbarten Bereiche <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 3,5</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Länge Parallellage zur BAB 0 km - Anzahl der für Bahnverladung in Frage kommenden baustellennahen Umschlagplätze: 1 (ggf.Verlängerung / Abzweig aus Anschlussgleis Neu-Ulm) - potentielle eingriffsarme Flächen an untenliegenden Tunnelportalen Tunnel > 1.000 m - keine eingriffsarmen Flächen vorhanden <p>- Anbindung Lage untenliegender Tunnelportale Tunnel > 1.000 m, tiefer (langer) Einschnitts- und hoher (langer) Dammbereiche Einzelaufzählung mit Beurteilung ortsferner Straßenführung ohne Ortsdurchfahrten Tunnel km 39,4 - 41,6 Anbindung BAB ohne Ortsdurchfahrten nicht möglich</p> <p>Einschnitte und Dämme > 300 m länge und 3 m Höhe Anbindung BAB ohne Ortsdurchfahrten möglich: - Damm km 38,4 -39,3</p> <p>Anbindung BAB ohne Ortsdurchfahrten nicht möglich: - Einschnitt km 44,5 - 46,8 - Einschnitt km 48,9 - 50,0 - Damm km 50,0 - 50,3 - Einschnitt km 50,5 - 51,2 - Einschnitt km 54,5 - 56,0 - Einschnitt km 57,2 - 57,7</p> <p>=> leichte Abwertung aufgrund z.T. fehlender Fahrbeziehungen ohne Ortsdurchfahrten zu übergeordneten Straßen sowie langer Strecken zur BAB</p>
------------------------------	--	---	---	--