



InfraGO

Knoten Erfurt

Geschwindigkeitserhöhung VDE 8 / Deutschlandtakt

Juni 2024 | Erfurt

Teil 1

1.1 Vorstellung Varianten Ostseite

1.2 Ausblick

Teil 2

2.1 Bewertungsmethodik

2.2 Bewertung der Varianten der Westseite

2.2.1 Bewertung Umwelt / Raumordnung

2.2.2 Bewertung Betrieb und Technik / Infrastruktur

2.2.3 Vorläufiges Ergebnis Westseite

2.3 Ausblick

Teil 1

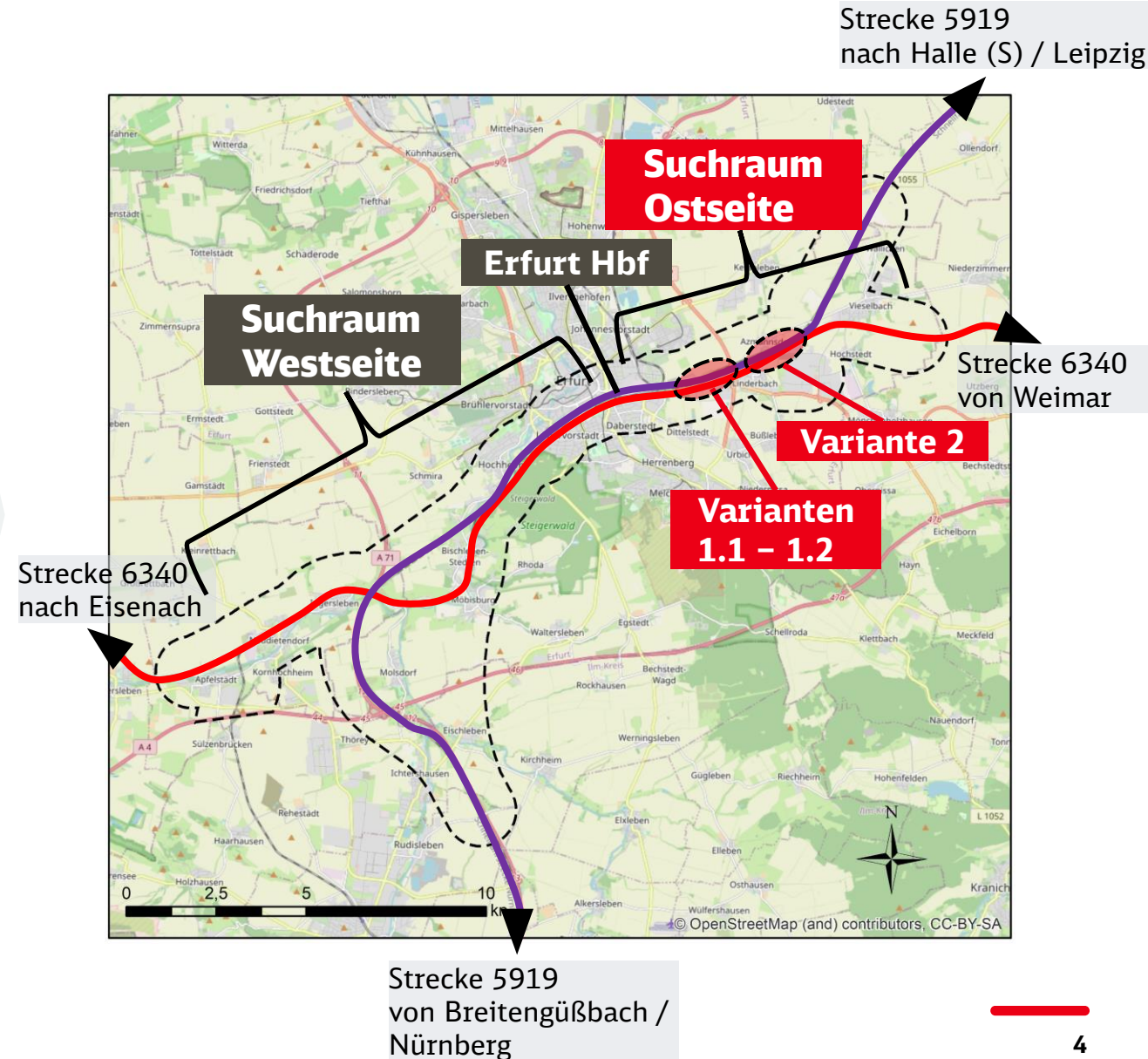
- 1.1 Vorstellung Varianten Ostseite
- 1.2 Ausblick

Vorstellung Varianten Ostseite

Überblick

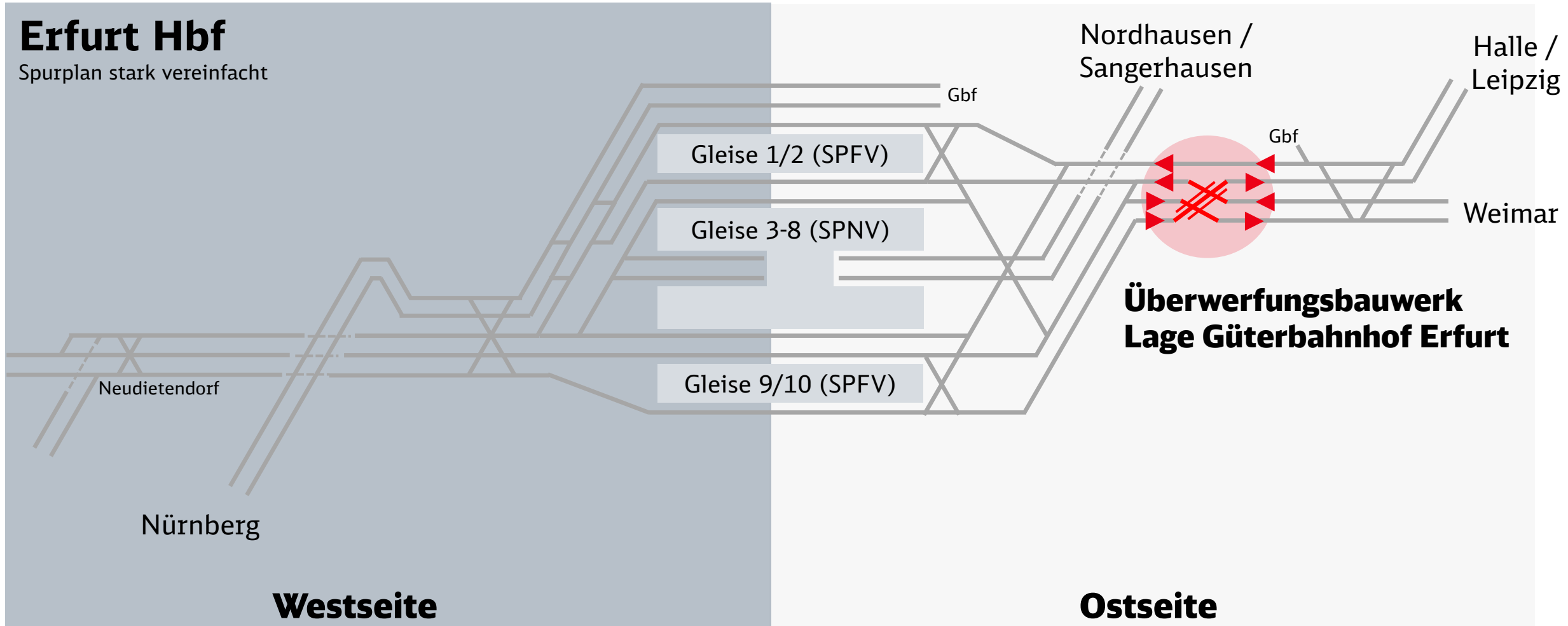
Variantenbildung östlich von Erfurt (Ostseite)

- Es wurden zwei infrage kommende Standorte für ein Überwerfungsbauwerk identifiziert:
 - **Lage Güterbahnhof Erfurt:**
Varianten 1.1 - 1.2
 - **Lage Azmannsdorf:**
Variante 2
- Unterschiede bei Geschwindigkeit und der Einordnung in angrenzende Gleisgruppen
- alle nachfolgenden Visualisierungen stellen Planungsstände dar, welche eine beispielhafte Darstellung zeigen (z. B. Brücken, Lärmschutzwände, Stützbauwerke, etc.)



Schema Überwerfungsbauwerk Güterbahnhof Erfurt

Varianten 1.1 – 1.2 Ost



Variante 1.1 Ost

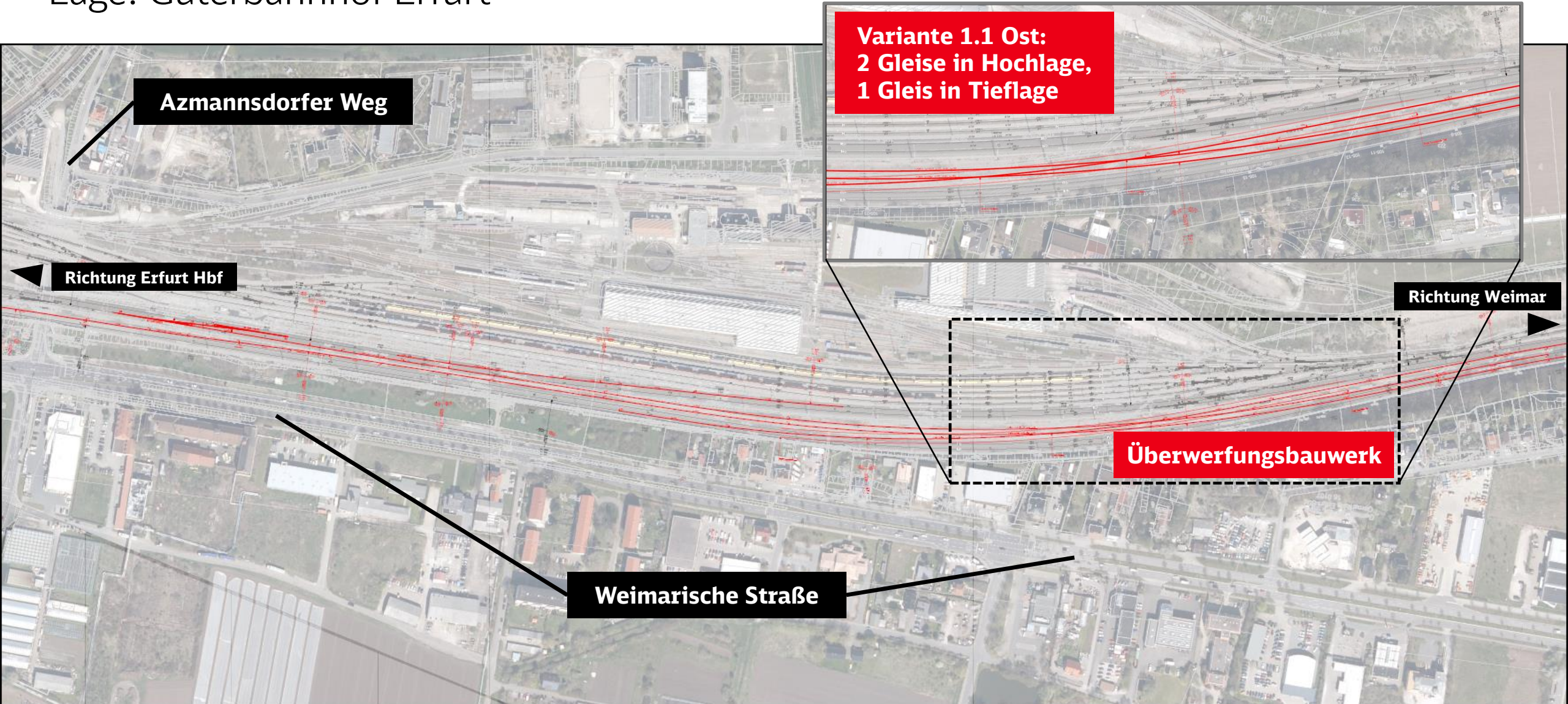
Lage: Güterbahnhof Erfurt

Überwerfungsbauwerk
2 Gleise in Hochlage,
1 Gleis in Tieflage

Weimarische Straße

Variante 1.1 Ost

Lage: Güterbahnhof Erfurt



Variante 1.2 Ost

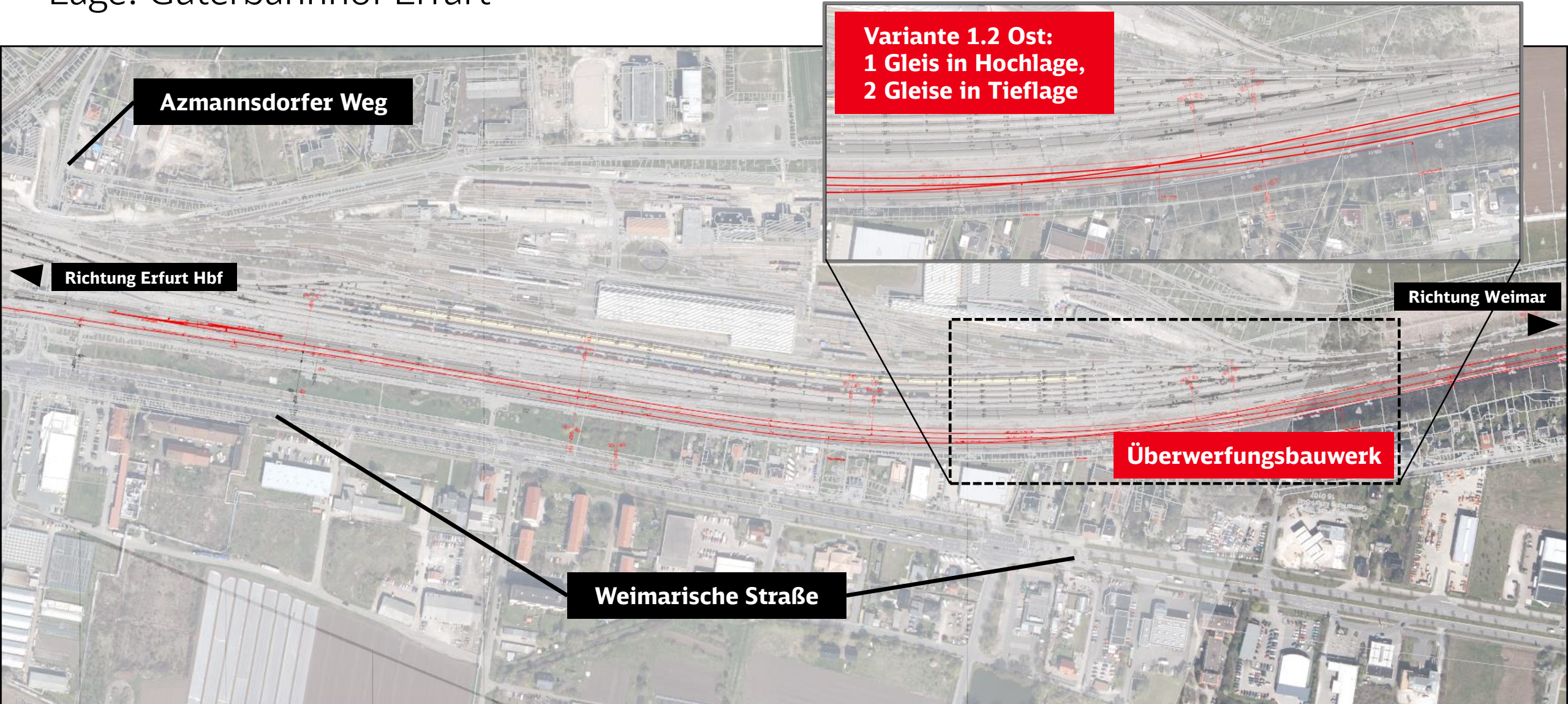
Lage: Güterbahnhof Erfurt

Überwerfungsbauwerk
1 Gleis in Hochlage,
2 Gleise in Tieflage

Weimarische Straße

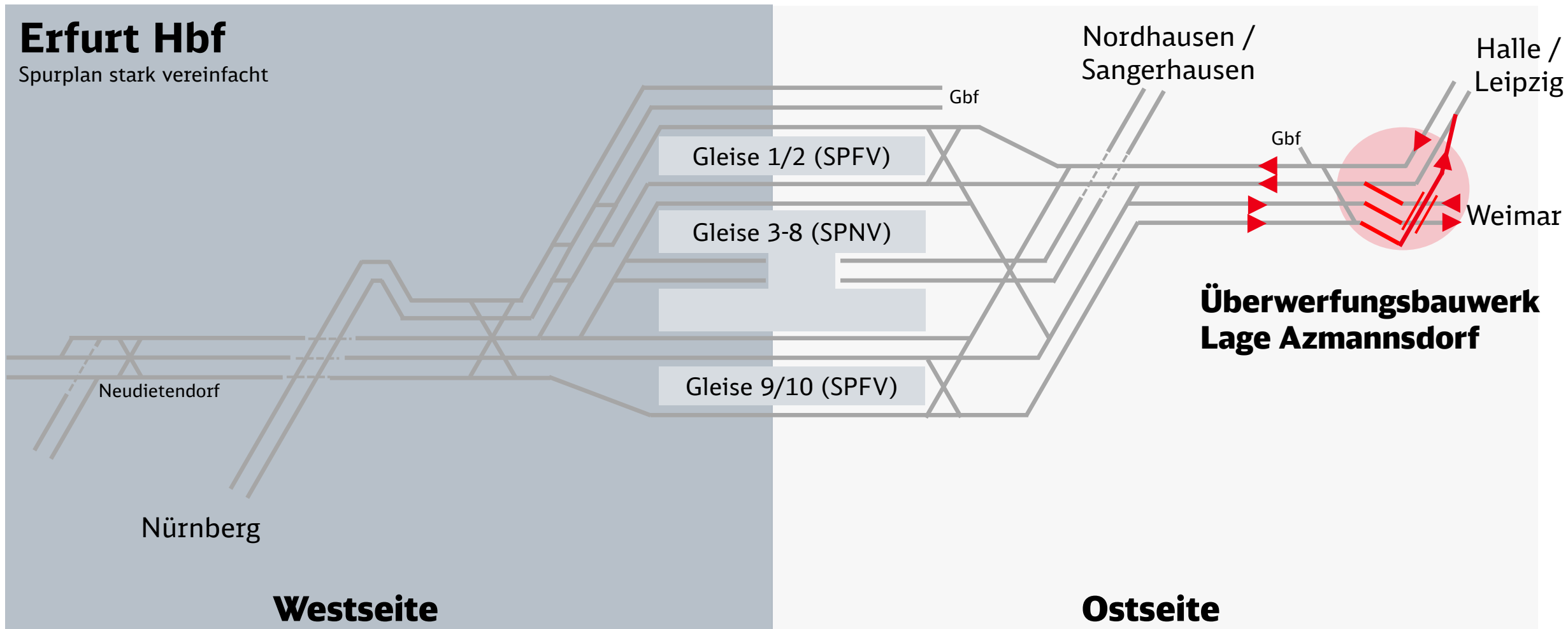
Variante 1.2 Ost

Lage: Güterbahnhof Erfurt



Schema Überwerfungsbauwerk Azmannsdorf

Variante 2 Ost



Variante 2 Ost

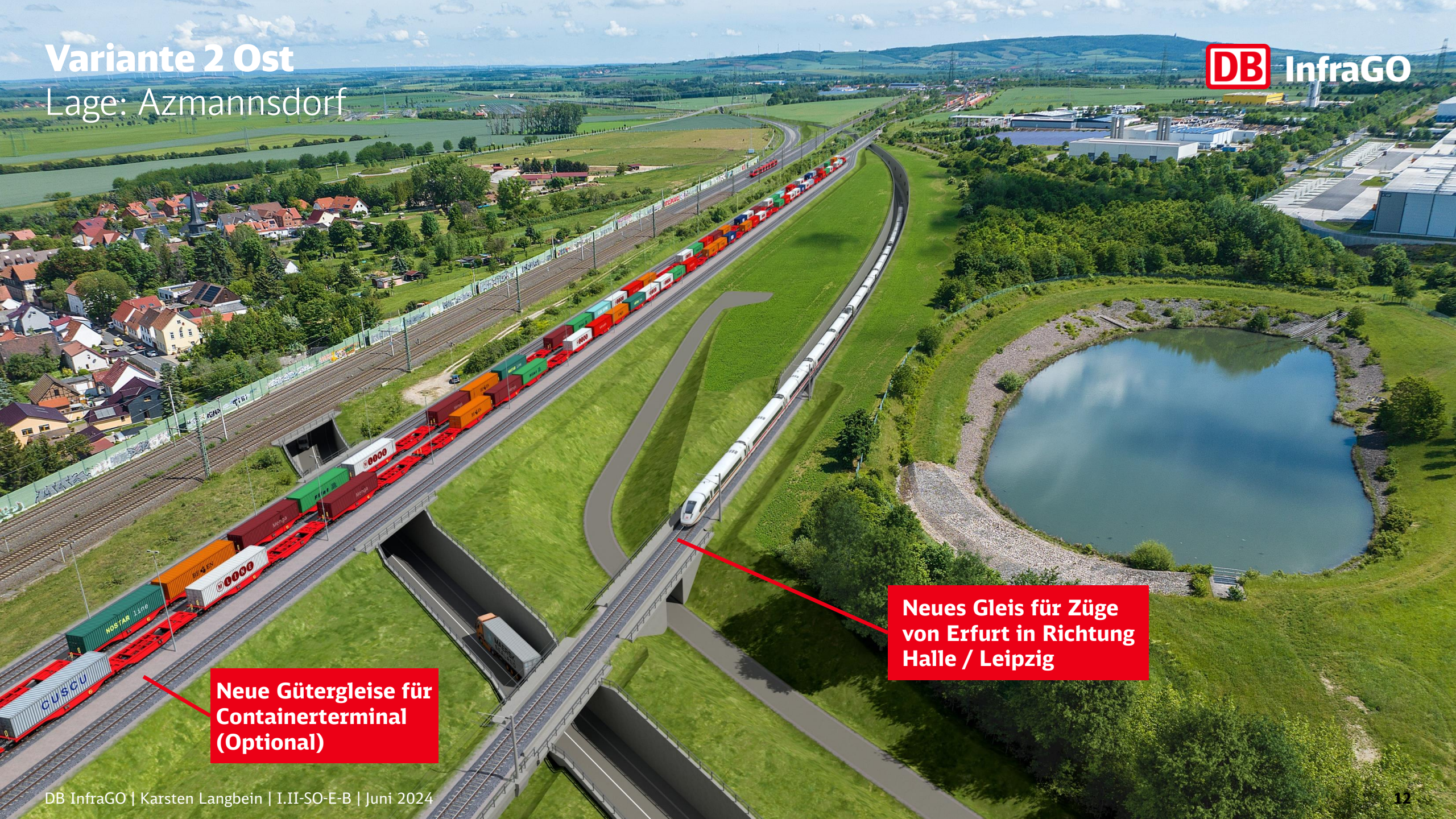
Lage: Azmannsdorf



**Neues Gleis für Züge
von Erfurt in Richtung
Halle / Leipzig**

Variante 2 Ost

Lage: Azmannsdorf



Neue Gütergleise für Containerterminal (Optional)

Neues Gleis für Züge von Erfurt in Richtung Halle / Leipzig

Variante 2 Ost

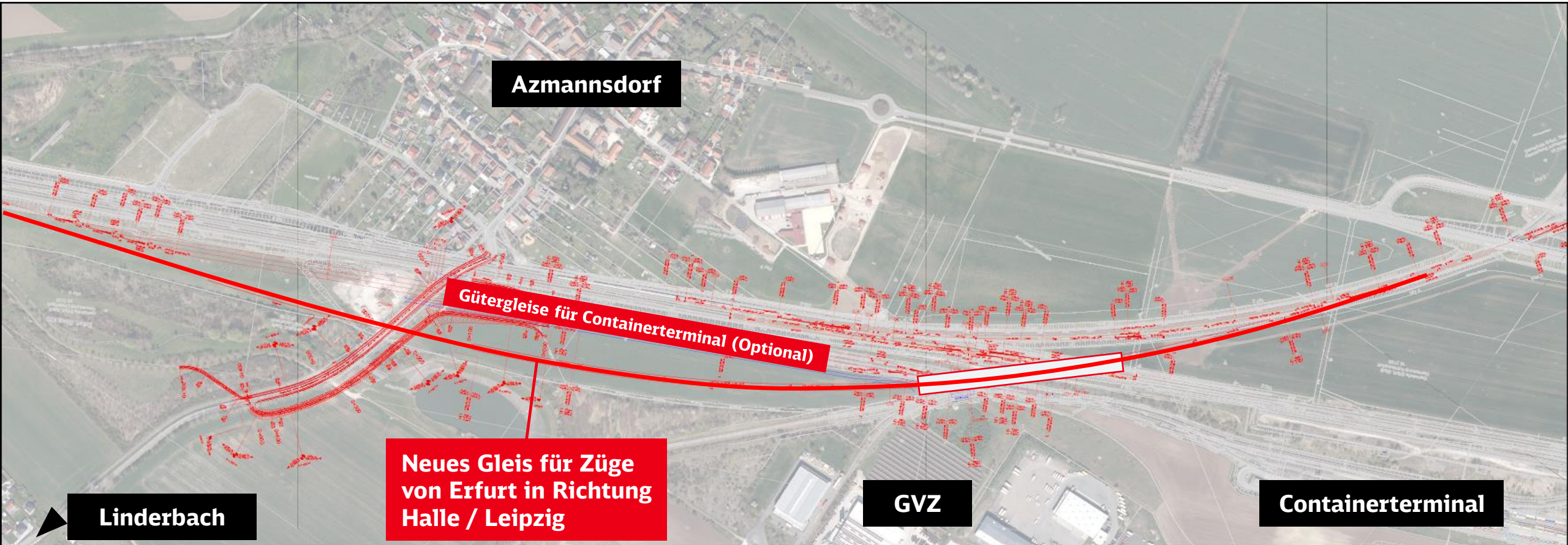
Lage: Azmannsdorf

Überwerfungsbauwerk

**Neues Gleis für Züge
von Erfurt in Richtung
Halle / Leipzig**

Variante 2 Ost

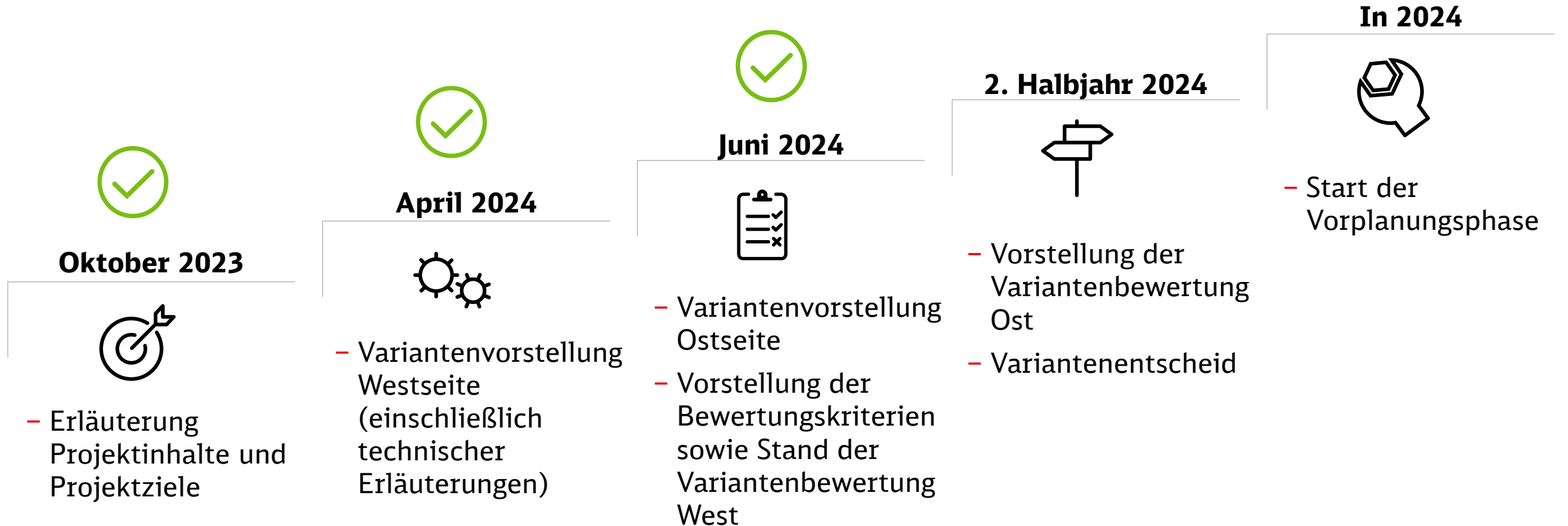
Lage Azmannsdorf



Variante	1.1 Ost	1.2 Ost	2 Ost
Charakteristik	Überwerfungsbauwerk		Überwerfungsbauwerk, Optionale Gütergleisgruppe für Containerterminal
Kurzbeschreibung	Überwerfungsbauwerk Güterbahnhof Erfurt, zwei Gleise in Hochlage	Überwerfungsbauwerk Güterbahnhof Erfurt, ein Gleis in Hochlage	Überwerfungsbauwerk Azmannsdorf, ein Gleis in Tieflage
Streckenlänge	ca. 1,5 km Ausbau	ca. 1,5 km Ausbau	ca. 2,5 km Neubau
Geschwindigkeit	160 km/h	160 km/h	200 km/h
Beschreibung	Kreuzungspunkt im Bereich der Strecken Erfurt – Halle/Leipzig (VDE 8.2) und Erfurt - Weimar zwischen dem Azmannsdorfer Weg und der Ostumfahrung (B7) in Erfurt		Kreuzungspunkt im Bereich der Streckentrennung Erfurt – Halle/Leipzig (VDE 8.2) und Erfurt - Weimar in Azmannsdorf

Ausblick

Durchführung der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung



Teil 2

2.1 Bewertungsmethodik

2.2 Bewertung Varianten Westseite

2.2.1 Bewertung Umwelt / Raumordnung

2.2.2 Bewertung Betrieb und Technik / Infrastruktur

2.2.3 Vorläufiges Ergebnis Westseite

2.3 Ausblick

2.1 Bewertungsmethodik

Umwelt

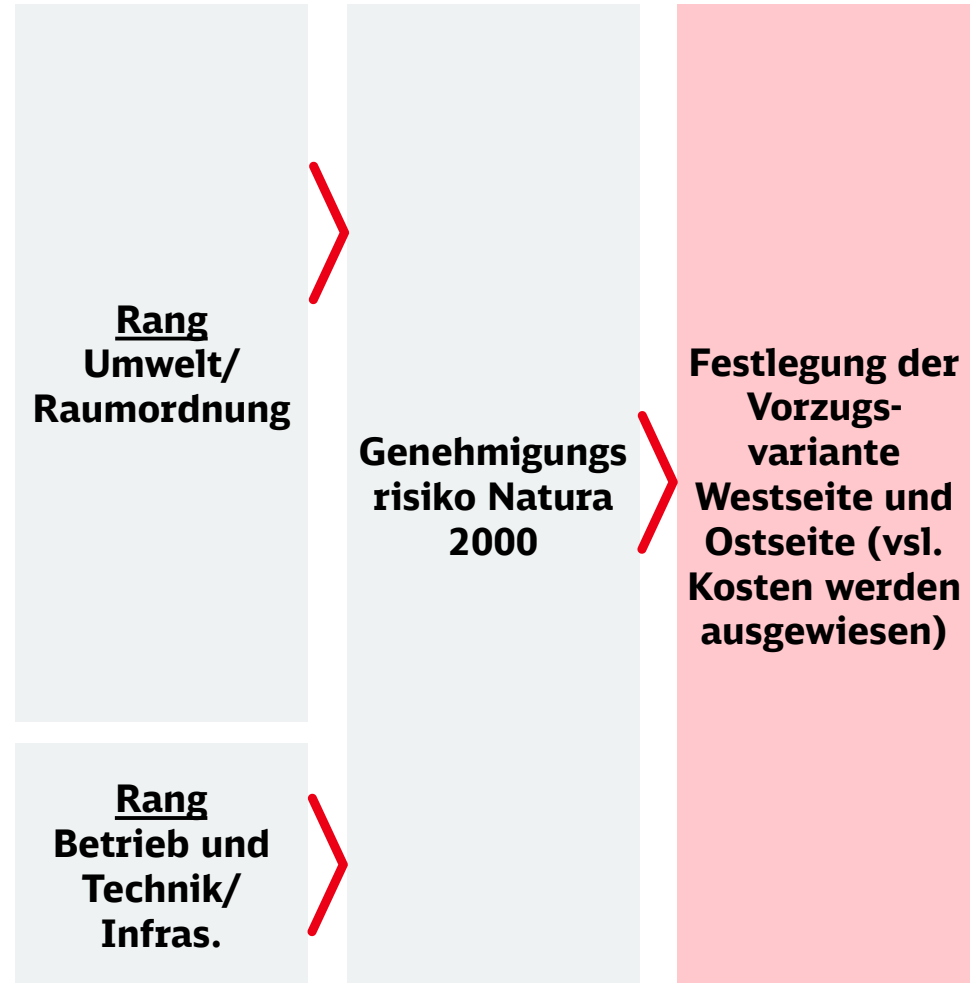
- Schutzgut Mensch
- Schutzgut Fläche
- Schutzgut Boden
- Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt
 - Artenschutz
- Schutzgut Wasser
- Schutzgut Landschaft
- Schutzgut Klima/Luft
- Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Raumordnung

- Raum- und Siedlungsstruktur
- Infrastruktur
- Freiraumsicherung

Betrieb und Technik/ Infrastruktur

- Betrieb (Fahrzeit, Kapazität, Flexibilität)
- Infrastruktur (Menge Umbau)
- Flächenbedarf
- Bauzeitliche Beeinträchtigungen (Straße und Schiene, Flächen)



Variantenübersicht Westseite



Variante	1.1 West	1.2 West	2.1 West	2.2 West	2.3 West	2.4 West
Charakteristik	Verbindungskurve		Überwerfungsbauwerk			
Kurzbeschreibung	Große Verbindungskurve Moisdorf	Kleine Verbindungskurve Moisdorf	Überwerfungsbauwerk Bischleben	Überwerfungsbauwerk Bischleben	Überwerfungsbauwerk Bischleben	Überwerfungsbauwerk Bischleben
Streckenlänge	ca. 4 km Neubau ca. 6 km Ausbau	ca. 3 km Neubau ca. 6 km Ausbau	ca. 2 km Ausbau	ca. 2 km Ausbau	ca. 2 km Ausbau	ca. 2 km Ausbau
Geschwindigkeit	200 km/h	160 km/h	160 km/h	200 km/h	160 km/h	200 km/h
Beschreibung	Verbindung der beiden Strecken Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1) und Erfurt – Eisenach durch eine Verbindungskurve, Ausbau Ortsdurchfahrt Bischleben von 3- auf 4-Gleisigkeit		Kreuzungspunkt im Bereich der Streckentrennung Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1) und Erfurt – Eisenach		Kreuzungspunkt im Bereich der 5-Gleisigkeit der Strecken Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1) und Erfurt – Eisenach	

Variante 1.1 West

Große Verbindungskurve Molsdorf

Wiederholung



Verbindungskurve

Molsdorf

Erweiterung Ortsdurchfahrt Bischleben von 3-Gleisigkeit (Bestand) auf 4-Gleisigkeit

Bischleben

Variante 1.2 West

Kleine Verbindungskurve Molsdorf

Wiederholung



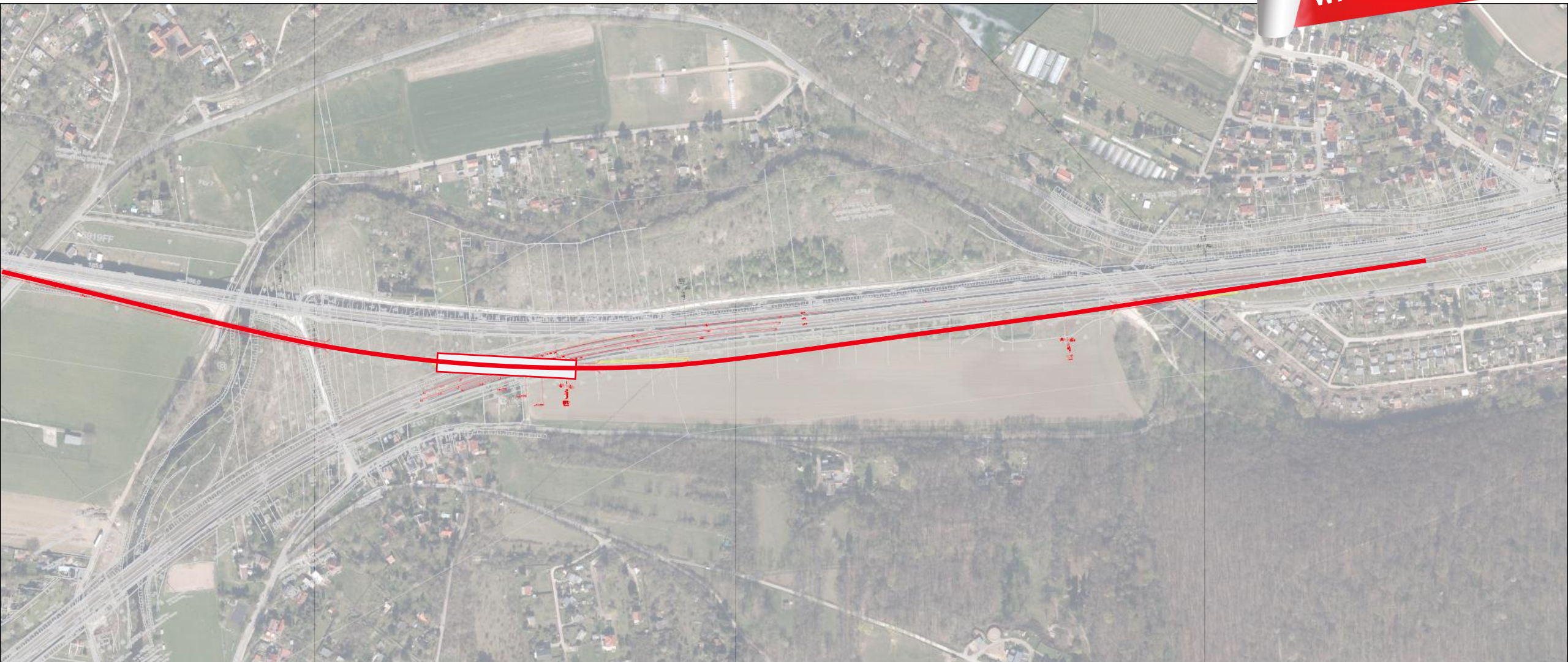
Variante 2.1 West

Überwerfungsbauwerk Bischleben



Variante 2.2 West

Überwerfungsbauwerk Bischleben



Variante 2.3 West

Überwerfungsbauwerk Bischleben



Variante 2.4 West

Überwerfungsbauwerk Bischleben



Teil 2

2.1 Bewertungsmethodik

2.2 Bewertung Varianten Westseite

2.2.1 Bewertung Umwelt / Raumordnung

2.2.2 Bewertung Betrieb und Technik / Infrastruktur

2.2.3 Vorläufiges Ergebnis Westseite

2.3 Ausblick

Umwelt

Schutzgüter gemäß § 2 UVPG

- Menschen, insbes. die menschliche Gesundheit
- Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt
 - Artenschutz
- Fläche
- Boden
- Wasser
- Luft
- Klima
- Landschaft
- Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

- **Weiterführende Erläuterungen der Kriterien Umwelt und Raumordnung im Backup.**

Raumordnung

Ziele und Grundsätze der Raumordnungsprogramme

- Raum- und Siedlungsstruktur
- Infrastruktur
- Freiraumsicherung

NATURA 2000 - Genehmigungsrisiko

Beeinträchtigungen von Schutzgebieten nach Maßgabe der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (Richtlinie 92/43/EWG)

Variantenvergleich

Methodik



Büro Drecker



Schüßler-Plan



InfraGO

Schutzgut Landschaft			1.1 West		1.2 West		2.1 West		2.2 West		2.3 West		2.4 West	
Kriterien	Bedeutung	Faktor	Wert	Bew.	Wert	Bew.	Wert	Bew.	Wert	Bew.	Wert	Bew.	Wert	Bew.
Landschaftsschutzgebiete gem. § 26 BNatSchG	Sehr hoch	3	0,00	5	0,00	5	4,18	1	3,69	1	1,46	4	0,55	5
Geotope - Anzahl	Sehr hoch	3	0,00	5	0,00	5	0,00	5	0,00	5	0,00	5	0,00	5
Zerschneidung von Landschaften mit sehr hoher Landschaftsbildqualität	Sehr hoch	3	3,40	1	2,31	2	0,41	5	0,42	5	0,00	5	0,00	5
Zerschneidung von Landschaften mit hoher Landschaftsbildqualität	hoch	2	2,22	2	1,70	5	2,13	2	1,86	4	2,38	1	2,33	1
Zerschneidung von Landschaften mit mittlerer Landschaftsbildqualität	mittel	1	0,00	5	0,00	5	0,00	5	0,00	5	0,00	5	0,00	5

sehr gut	gut	mittelmäßig	schlecht	sehr schlecht
5	4	3	2	1

Variantenvergleich

Methodik



Büro Drecker



Schüßler-Plan



InfraGO

Schutzgut Landschaft			1.1 West		1.2 West		2.1 West		2.2 West		2.3 West		2.4 West	
Kriterien	Bedeutung	Faktor	Wert	Bew.	Wert	Bew.	Wert	Bew.	Wert	Bew.	Wert	Bew.	Wert	Bew.
Landschaftsschutzgebiete gem. § 26 BNatSchG	Sehr hoch	3	0,00	5	0,00	5	4,18	1	3,69	1	1,46	4	0,55	5
Geotope - Anzahl	Sehr hoch	3	0,00	5	0,00	5	0,00	5	0,00	5	0,00	5	0,00	5
Zerschneidung von Landschaften mit sehr hoher Landschaftsbildqualität	Sehr hoch	3	3,40	1	2,31	2	0,41	5	0,42	5	0,00	5	0,00	5
Zerschneidung von Landschaften mit hoher Landschaftsbildqualität	hoch	2	2,22	2	1,70	5	2,13	2	1,86	4	2,38	1	2,33	1
Zerschneidung von Landschaften mit mittlerer Landschaftsbildqualität	mittel	1	0,00	5	0,00	5	0,00	5	0,00	5	0,00	5	0,00	5
Gesamt unter Berücksichtigung der Bedeutung/ des Faktors				42		51		42		46		49		52
Gesamtrang/Platz				5		2		5		4		3		1

Die Gesamtbeurteilung der Schutzgüter erfolgt nach Rängen.

Variantenvergleich

Umwelt



Büro Drecker



Schüßler-Plan



InfraGO

Variante	1.1 West	1.2 West	2.1 West	2.2 West	2.3 West	2.4 West
Schutzgut Mensch*	5	2	1	1	3	4
Schutzgut Fläche	2	2	1	1	1	1
Schutzgut Boden	5	3	2	1	2	2
Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt	5	3	1	2	4	6
Artenschutz	2	2	1	1	1	1
Schutzgut Wasser	6	5	2	1	3	4
Schutzgut Landschaft	5	2	5	4	3	1
Schutzgut Klima/Luft	4	5	1	1	3	2
Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	3	2	2	2	1	1

* Eine Untersuchung der Schallgrenzwerte nach 16. BImSchV ist noch nicht berücksichtigt.

Variantenvergleich

Umwelt



Büro Drecker



Schübler-Plan



InfraGO

Variante	1.1 West	1.2 West	2.1 West	2.2 West	2.3 West	2.4 West
Schutzgut Mensch*	5	2	1	1	3	4
Schutzgut Fläche	2	2	1	1	1	1
Schutzgut Boden	5	3	2	1	2	2
Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt	5	3	1	2	4	6
Artenschutz	2	2	1	1	1	1
Schutzgut Wasser	6	5	2	1	3	4
Schutzgut Landschaft	5	2	5	4	3	1
Schutzgut Klima/Luft	4	5	1	1	3	2
Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	3	2	2	2	1	1
Rangsummen der Umweltschutzgüter*	37	26	16	14	21	22
Gesamtrang bzw. Platz für die Umwelt*	6	5	2	1	3	4

* Eine Untersuchung der Schallgrenzwerte nach 16. BImSchV ist noch nicht berücksichtigt.

Variantenvergleich

Raumordnung



Büro Drecker



Schüßler-Plan



InfraGO

Variante	1.1 West	1.2 West	2.1 West	2.2 West	2.3 West	2.4 West
Raum- und Siedlungsstruktur*	0	0	0	0	0	0
Infrastruktur	1	1	1	1	1	1
Freiraumsicherung	5	4	1	1	3	2

* Die Ziele und Grundsätze der Raum- & Siedlungsstruktur besitzen einen hohen raumordnerischen Wert, stehen aber kaum oder gar nicht im Konflikt mit einem Schieneninfrastrukturprojekt, weil das Vorhaben die Funktion des Belanges nicht oder nur gering tangiert oder sie auch positiv beeinflusst (z.B. Zentrale Orte).

Variantenvergleich

Raumordnung



Büro Drecker



Schüßler-Plan



InfraGO

Variante	1.1 West	1.2 West	2.1 West	2.2 West	2.3 West	2.4 West
Raum- und Siedlungsstruktur*	0	0	0	0	0	0
Infrastruktur	1	1	1	1	1	1
Freiraumsicherung	5	4	1	1	3	2
Rangsummen der Raumordnungsprogramme	6	5	2	2	4	3
Gesamtrang bzw. Platz für die Raumordnung	5	4	1	1	3	2

* Die Ziele und Grundsätze der Raum- & Siedlungsstruktur besitzen einen hohen raumordnerischen Wert, stehen aber kaum oder gar nicht im Konflikt mit einem Schieneninfrastrukturprojekt, weil das Vorhaben die Funktion des Belanges nicht oder nur gering tangiert oder sie auch positiv beeinflusst (z.B. Zentrale Orte).

Variantenvergleich



Büro Drecker



Schübler-Plan



InfraGO

Variante	1.1 West	1.2 West	2.1 West	2.2 West	2.3 West	2.4 West
UMWELT						
Rangsummen der Umweltschutzgüter	37	26	16	14	21	22
Gesamtrang bzw. Platz für die Umwelt	6	5	2	1	3	4
RAUMORDNUNG						
Rangsummen der Raumordnungsprogramme	6	5	2	2	4	3
Gesamtrang bzw. Platz für die Raumordnung	5	4	1	1	3	2
NATURA 2000						
Rangsummen der Raumordnungsprogramme	offen	offen	offen	offen	offen	offen
Gesamtrang bzw. Platz für die Raumordnung	/	/	/	/	/	/
Rangsummen	43	31	18	16	25	25
Gesamtrang Umwelt / Raumordnung	5	4	2	1	3	3

Teil 2

2.1 Bewertungsmethodik

2.2 Bewertung Varianten Westseite

2.2.1 Bewertung Umwelt / Raumordnung

2.2.2 Bewertung Betrieb und Technik / Infrastruktur

2.2.3 Vorläufiges Ergebnis Westseite

2.3 Ausblick

2.2.2 Bewertung Betrieb und Technik / Infrastruktur

Bewertungsmethodik

- Bewertung erfolgt anhand verschiedener Kriterien
- Unterteilt wird in fünf Bewertungsstufen
- Es ist eine relative Bewertung der Varianten untereinander
 - z.B. Kriterium Fahrzeiterparnis: Var 1.1 West ist im Vergleich zu Var 1.2 „besser“ und im Vergleich zu allen weiteren Varianten „schlecht“

Variante	1.1 West		1.2 West		2.1 West		2.2 West		2.3 West		2.4 West	
	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung
Bewertungskriterium												
Fahrzeiterparnis im SPFV (Sekunden)	-30	2	-46	1	0	5	8	5	2	5	7	5

- ❖ 0 < 20 % sehr schlecht 1 Punkt
- ❖ 20 < 40 % schlecht 2 Punkte
- ❖ 40 < 60 % mittel 3 Punkte
- ❖ 60 < 80 % gut 4 Punkte
- ❖ 80 ≤ 100 % sehr gut 5 Punkte
- ❖ Wert der besten Variante = 100 %
- ❖ Wert der schlechtesten Variante = 0 %
- ❖ Werte der weiteren Varianten werden interpoliert (Dreisatz)

Bewertungsstufen:

5	sehr gut
4	gut
3	mittel
2	schlecht
1	sehr schlecht

2.2.2 Bewertung Betrieb und Technik / Infrastruktur

Bewertungskriterien Betrieb

Bewertungskriterien Betrieb:

- 1. Fahrzeiterparnis** der Str. 5919 im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)
 - Größte Fahrzeiterparnis = höchste Punktzahl
- 2. Kapazität**
 - Geringste Anzahl entfallender Gleise pro Variante = höchste Punktzahl
- 3. Betriebliche Flexibilität**
 - Größte Anzahl Fahrmöglichkeiten ohne betriebliche Einschränkungen = höchste Punktzahl

2.2.2 Bewertung Betrieb und Technik / Infrastruktur

Bewertungskriterien Betrieb

Variante	1.1		1.2		2.1		2.2		2.3		2.4	
	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung
Fahrzeiterparnis im SPFV (Sekunden)	-30	2	-46	1	0	5	8	5	2	5	7	5
Kapazität (Entfall von Gleisen)	1	1	1	1	0	5	0	5	0	5	0	5
Betriebliche Flexibilität (Anzahl Fahrmöglichkeiten)	0	1	0	1	2	5	2	5	1	3	1	3
Summe		4		3		15		15		13		13

2.2.2 Bewertung Betrieb und Technik / Infrastruktur

Bewertungskriterien Technik / Infrastruktur

Bewertungskriterien Technik / Infrastruktur:

1. Infrastruktur

- Umfang der im Bestand zu ändernden bzw. zusätzlich zu realisierenden Infrastruktur (km-Gleis & Anzahl Weichen)
- Geringster Infrastruktumfang = höchste Punktzahl

2. Grunderwerb/Flächenbedarf exklusive Bahneigentum

- Für das Infrastrukturprojekt notwendige Flächen
- Geringster Flächenbedarf = höchste Punktzahl

3. Realisierung

- Baubetriebstechnologische Umsetzbarkeit
 - Anzahl und Dauer von Sperrungen (Geringste Sperrzeiten = höchste Punktzahl)
 - voraussichtliche Anzahl zu erwartender sicherungstechnischer Bauzustände (wenigste Bauzustände = höchste Punktzahl)
 - Baubedingte Risiken: Anzahl betroffener NSG, Überschwemmungsgebiete (Geringste Risiken = höchste Punktzahl)
- Bauzeitliche Beeinträchtigung des Straßenverkehrs (Was ist betroffen? - BAB/Ortsstraßen/Wirtschaftswege? – alle drei Kategorien = höchste Punktzahl)
- Dauerhafte Weg- und Straßenanpassungen (geringste Meter = höchste Punktzahl)
- Bauzeit (wenigste Monate = höchste Punktzahl)

2.2.2 Bewertung Betrieb und Technik / Infrastruktur

Ergebnis

Variante	1.1		1.2		2.1		2.2		2.3		2.4		
	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	
Infrastruktur Umfang der im Bestand zu ändernden Infrastruktur (siehe Unterkriterien) – Details s. Backup	2	1	2	1	10	5	10	5	7	4	6	3	
	Umfang der zusätzlich zu realisierenden Infrastruktur (siehe Unterkriterien) – Details s. Backup	6	4	7	5	6	4	6	4	5	2	4	1
Grunderwerb/Umfang des Flächenbedarfs Flächenbedarf(Hektar)	21	1	20	1	2	5	2	5	0	5	0	5	
Realisierung Baubetriebstechnologische Umsetzbarkeit (siehe Unterkriterien) – Details s. Backup	12	5	14	5	9	3	9	3	7	2	3	1	
	Bauzeitliche Beeinträchtigung Straßenverkehr	3	1	2	5	2	5	2	5	2	5	2	5
	Dauerhafte Weg- und Straßenanpassungen (in m)	2086	1	1600	2	0	5	0	5	773	4	651	4
	Bauzeit (in Monaten)	36	5	36	5	34	5	34	5	34	5	66	1
Summe		18		24		32		32		27		20	
Gesamtsumme Betrieb und Technik / Infrastruktur		22		27		47		47		40		33	

Teil 2

2.1 Bewertungsmethodik

2.2 Bewertung Varianten Westseite

2.2.1 Bewertung Umwelt / Raumordnung

2.2.2 Bewertung Betrieb und Technik / Infrastruktur

2.2.3 Vorläufiges Ergebnis Westseite

2.3 Ausblick

2.2.3 Vorläufiges Ergebnis Westseite

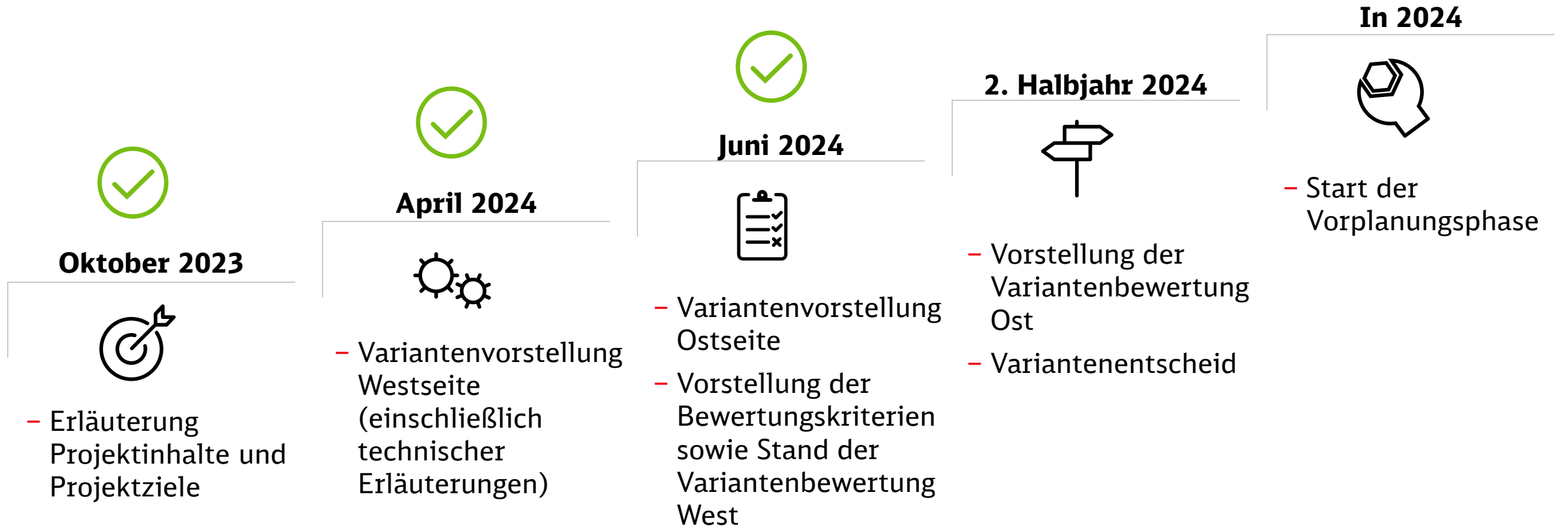
Variante	1.1 West	1.2 West	2.1 West	2.2 West	2.3 West	2.4 West
Kurzbeschreibung	Große Verbindungskurve Molsdorf	Kleine Verbindungskurve Molsdorf	Überwerfungsbauwerk Bischleben	Überwerfungsbauwerk Bischleben	Überwerfungsbauwerk Bischleben	Überwerfungsbauwerk Bischleben
Umwelt/Raumord. (Rang) vorläufiges Ergebnis	5	4	2	1	3	3
Genehmigungsrisiko Natura 2000	Noch in Bearbeitung					
Betrieb, Tech./Inf. (Rang)	5	4	1	1	2	3
Grobkostenschätzung (Planung + Baukosten)	213 Mio. EUR	178 Mio. EUR	148 Mio. EUR	143 Mio. EUR	157 Mio. EUR	176 Mio. EUR



Vorbehaltlich der abschließenden Bewertung der Umweltschutzgüter (insbes. Schutzgut Mensch, Schallschutz) sowie des Natura 2000-Genehmigungsrisikos stellen sich die **Varianten 2.1 und 2.2 der Westseite tendenziell besser** als die Varianten 2.3 / 2.4 sowie 1.1 / 1.2 (Verbindungskurve Molsdorf) dar.

Ausblick

Durchführung der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung





Information zum Projekt - BauInfoPortal

www.bauprojekte.deutschebahn.com/p/knoten-erfurt



Kontakt zum Projekt

DB InfraGo AG
Infrastrukturprojekte Südost
Karsten Langbein
knoten-erfurt@deutschebahn.com



InfraGO

Backup

Variantenvergleich



Büro Drecker



Schüßler-Plan



InfraGO

Nachteile der Varianten 1.1 West und 1.2 West im Vergleich zu den Varianten 2.1 West und 2.2 West

- Betroffenheit von innerörtlichen Grün- und Freiflächen, Flächen für Erholung und Freizeit im Bereich von 1km um die Siedlungen/Ortslagen
- Zerschneidung von Siedlungsfreiflächen (1.1 West)
- Anzahl potenziell vorkommender Arten
- Betroffenheit von Waldbiotopen
- Neubeanspruchung unbebaute Flächen
- Verlust von Böden mit Biotopentwicklungspotenzial; natürlicher Ertragsfähigkeit und Wasserrückhaltevermögen
- Funktionsbeeinträchtigungen Wasserschutzgebiete (Flächenverlust)
- Zerschneidung von Fließgewässern
- Verschmutzungsgefährdung des Grundwassers
- Flächenverluste Klimaschutzzonen
- Barrierewirkungen durch Dammbauwerke
- Zerschneidung von Landschaften mit sehr hoher Landschaftsbildqualität
- Beeinträchtigungen des Schutzgutes Kulturelles Erbe durch Objekte im Trassen und Böschungsbereich (1.1 West)

Variantenvergleich

Nachteile der Varianten 2.3 West und 2.4 West im Vergleich zu den Varianten 2.1 West und 2.2 West



Büro Drecker



Schüßler-Plan



InfraGO

- Inanspruchnahme von Offenlandbiotopen
- Neuzerschneidung von geschützten Landschaftsbestandteilen und Biotopverbundflächen
- Biotopverluste
- Funktionsbeeinträchtigungen Wasserschutzgebiete (Flächenverlust) (2.4 West)
- Zerschneidung von Fließgewässern (2.4 West)
- Verschmutzungsgefährdung des Grundwassers (2.3 West)
- Flächenverluste Klimaschutzzonen (2.4 West)
- Barrierewirkungen durch Dammbauwerke
- Zerschneidung von Landschaften mit hoher Landschaftsbildqualität

Schutzgut Mensch:

1. Inanspruchnahme von Flächen mit Funktionen für Wohnen, Erholung und Freizeit
 - Geringste Flächeninanspruchnahme = höchste Punktzahl
2. Neuerschneidung von Siedlungsflächen und Siedlungsfreiflächen
 - Geringste Streckenlänge = höchste Punktzahl
3. Erschütterungen in Ortslagen im Umfeld von 80 m
 - Geringste Flächeninanspruchnahme = höchste Punktzahl

Schutzgut Fläche:

1. Neubeanspruchte unbebaute Fläche
 - Geringste Flächeninanspruchnahme = höchste Punktzahl

Schutzgut Boden:

1. Verlust seltener Böden
 - Geringste Flächeninanspruchnahme = höchste Punktzahl
2. Verlust von Böden mit sehr hohen, hohen und mittleren Biotopentwicklungspotenzial
 - Geringste Flächeninanspruchnahme = höchste Punktzahl
3. Verlust von Böden mit sehr hoher, hoher und mittlerer natürlicher Ertragsfähigkeit
 - Geringste Flächeninanspruchnahme = höchste Punktzahl
4. Verlust von Böden mit hoher und mittlerer Ertragsfähigkeit
 - Geringste Flächeninanspruchnahme = höchste Punktzahl
5. Verlust von Böden mit sehr hohem, hohem und mittlerem Wasserrückhaltevermögen
 - Geringste Flächeninanspruchnahme = höchste Punktzahl

Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt:

1. Inanspruchnahme von Offenlandbiotopen mit sehr hoher, hoher und mittlerer Bedeutung
 - Geringste Flächeninanspruchnahme = höchste Punktzahl
2. Inanspruchnahme von Waldbiotopen mit sehr hoher und hoher Bedeutung
 - Geringste Flächeninanspruchnahme = höchste Punktzahl
3. Inanspruchnahme geschützter Landschaftsbestandteile nach § 29 BNatSchG
 - Geringste Flächeninanspruchnahme = höchste Punktzahl
4. Naturdenkmäler gem. § 38 BNatSchG
 - Geringste Anzahl = höchste Punktzahl
5. Biotopverluste von Biotopen der Wertstufe III, IV & V
 - Geringste Anzahl = höchste Punktzahl
6. Potentielle Betroffenheiten gefährdeter Arten
 - Geringste Anzahl = höchste Punktzahl

Schutzgut Wasser:

1. Funktionsbeeinträchtigungen in Wasserschutzgebieten
 - Geringste Flächeninanspruchnahme = höchste Punktzahl
2. Funktionsbeeinträchtigungen in Überschwemmungsgebieten
 - Geringste Flächeninanspruchnahme = höchste Punktzahl
3. Anzahl der Gewässerüberquerungen
 - Geringste Anzahl = höchste Punktzahl
4. Anzahl der Gewässerüberquerungen
 - Geringste Anzahl = höchste Punktzahl
5. Verschmutzungsgefährdung des Grundwassers
 - Geringste Anzahl = höchste Punktzahl

Schutzgut Landschaft:

1. Funktionsbeeinträchtigungen Landschaftsschutzgebieten gem. § 26 BNatSchG
 - Geringste Flächeninanspruchnahme = höchste Punktzahl
2. Funktionsbeeinträchtigungen von Geotopen
 - Geringste Anzahl = höchste Punktzahl
3. Zerschneidung von Landschaften mit sehr hoher, hoher & mittlerer Landschaftsbildqualität
 - Geringste Streckenlänge = höchste Punktzahl

Schutzgut Klima/Luft:

1. Inanspruchnahme von klimarelevanten Flächen
 - Geringste Flächeninanspruchnahme = höchste Punktzahl
2. Neuzerschneidung von klimarelevanten Flächen
 - Geringste Streckenlänge = höchste Punktzahl

Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter:

1. Anzahl betroffener Denkmäler im Trassen- und Böschungsbereich
 - Geringste Anzahl = höchste Punktzahl
2. Anzahl betroffener Denkmäler in bis zu 80 m Entfernung
 - Geringste Anzahl = höchste Punktzahl

Raum- und Siedlungsstruktur:

1. Anzahl betroffener Zentraler Orte
 - Geringste Anzahl = höchste Punktzahl
2. Anzahl betroffener Vorranggebiete für Industrie und Gewerbe
 - Geringste Anzahl = höchste Punktzahl

Die Ziele und Grundsätze der Raum- & Siedlungsstruktur besitzen einen hohen raumordnerischen Wert, stehen aber kaum oder gar nicht im Konflikt mit einem Schieneninfrastrukturprojekt, weil das Vorhaben die Funktion des Belanges nicht oder nur gering tangiert oder sie auch positiv beeinflusst.

Infrastruktur:

1. Anzahl betroffener Bedeutender Straßenverbindungen
 - Geringste Anzahl = höchste Punktzahl
2. Durchfahrung von Vorranggebieten zur Windenergienutzung
 - Geringste Streckenlänge = höchste Punktzahl
3. Anzahl betroffener Gebiete zur Abwasserentsorgung
 - Geringste Anzahl = höchste Punktzahl

Freiraumsicherung:

1. Zerschneidung von Vorranggebieten & Vorbehaltsgebieten der Freiraumsicherung
 - Geringste Streckenlänge = höchste Punktzahl
2. Zerschneidung von Vorranggebieten & Vorbehaltsgebieten des Hochwasserschutzes
 - Geringste Streckenlänge = höchste Punktzahl
3. Zerschneidung von Vorranggebieten & Vorbehaltsgebieten mit landwirtschaftlicher Bodennutzung
 - Geringste Streckenlänge = höchste Punktzahl

Zu 2.2.2 Bewertung Betrieb und Technik / Infrastruktur

Detailblatt

Variante		1.1	1.2	2.1	2.2	2.3	2.4						
Umfang der im Bestand zu ändernden Infrastruktur	km-Gleis	5	1	5	1	3	5	3	5	4	2	5	1
	Anzahl Weichen	2	1	2	1	0	5	0	5	0	5	0	5
	Summe		2		2		10		10		7		6
Umfang der zusätzlich zu realisierenden Infrastruktur	km-Gleis	9	1	8	2	5	5	5	5	6	4	7	3
	Anzahl Weichen	2	5	2	5	12	1	12	1	12	1	12	1
	Summe		6		7		6		6		5		4
Baubetriebs-technologische Umsetzbarkeit	(Summiert)Dauer von Sperrungen (Monate)	42	2	30	4	19	5	19	5	31	4	55	1
	voraussichtliche Anzahl zu erwartender sicherungstechnischer Bauzustände	3	5	2	5	5	3	5	3	6	2	7	1
	Baubedingte Risiken	1	5	1	5	2	1	2	1	2	1	2	1
	Summe		12		14		9		9		7		3