

Zusammenfassung des Variantenvergleichs (1)

Trassierungs- linien	Variante 1 (V1) Unterführung im Bestand	Variante 2 (V2) „verschwenkte“ Unterführung westlich des Bestands	Variante 3 (V3) Schrägunterführung mit bahnparalleler Führung in Richtung Herrlingen	Variante 4 (V4) Schließen des BÜ und Führung über die Ehrensteiner Str. und Osttangente
Verkehrs- untersuchung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ leistungsfähig ➤ mit geringen Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz ➤ keine Entlastung der Einmündung B 28 / K 7383 in Herrlingen ➤ Optimierungsmöglichkeiten Anschluss „Süd“ prüfen 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ leistungsfähig ➤ mit geringen Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz ➤ keine Entlastung der Einmündung B 28 / K 7383 in Herrlingen ➤ Optimierungsmöglichkeiten Anschluss „Süd“ prüfen 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ leistungsfähig ➤ Teilentlastung der B 28 zw. Klingenstein und Herrlingen ➤ Entlastung der Einmündung B 28 / K 7383 in Herrlingen ➤ Neubelastung südlich des Entwicklungsbereichs Stadelwiesen ➤ Kreiszufahrten im Anschluss „Süd“ stark ausgelastet ➤ Überprüfung Anschluss Schloßstraße 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ nicht leistungsfähig ➤ Mehrbelastung Ehrensteiner Str. / Ortszentrum Blaustein ➤ Erhöhung der Reisezeiten <p style="text-align: center;">Nicht weiterverfolgen</p>

Zusammenfassung des Variantenvergleichs (2)

Trassierungslinien	Variante 1 (V1) Unterführung im Bestand	Variante 2 (V2) „verschwenkte“ Unterführung westlich des Bestands	Variante 3 (V3) Schrägunterführung mit bahnparalleler Führung in Richtung Herrlingen
Lärmgutachten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ leichte Entlastung im unmittelbaren BÜ-Bereich ➤ kaum wahrnehmbare Änderungen für Ulmer- und Blautalstraße 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ leichte Entlastung im unmittelbaren BÜ-Bereich sowie nordöstlich ➤ Mehrbelastung der Gebäude im nördlichen Rampenbereich 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Entlastung entlang der bestehenden B 28 ➤ trotzdem weiterhin bis zu 69 dBA im Bereich der Blautalstraße ➤ hohe Neubelastung im Bereich der neuen Trassenführung
Schadstoffgutachten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Grenz- und Prüfwerte werden weder erreicht noch überschritten ➤ keine signifikanten Unterschiede zwischen den Varianten 		
Hydrogeologisches Gutachten Konflikt: setzungsempfindlicher Untergrund	<ul style="list-style-type: none"> ➤ sehr geringe Veränderungen der Grundwassersituation auch im Bauzustand ➤ Bau in 2–3 Teilabschnitten ➤ günstigste Variante bzgl. Grundwasser 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Sperrwirkung auf Grundwasserfluss im oberen Aquifer ungünstigster als V1 ➤ Bau in mindestens 3 Teilabschnitten ➤ bzgl. Grundwasser vergleichbar mit V3 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Sperrwirkung auf Grundwasserfluss im oberen Aquifer ungünstigster als V1 ➤ Bau in 3-5 Teilabschnitten ➤ bzgl. Grundwasser vergleichbar mit V2
Hydraulisches Gutachten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Hochwasserschutzkonzept derzeit in Planung → Überarbeitung und Beurteilung der hydraulischen Auswirkungen zurückgestellt 		

Zusammenfassung des Variantenvergleichs (3)

Trassierungslinien	Variante 1 (V1) Unterführung im Bestand	Variante 2 (V2) „verschwenkte“ Unterführung westlich des Bestands	Variante 3 (V3) Schrägunterführung mit bahnparalleler Führung in Richtung Herrlingen
Weitere entscheidungsrelevante Sachverhalte gemäß Bestandsanalyse UVS			kritischste Variante bzgl. <ul style="list-style-type: none"> ➤ Flächenverbrauch bisher unversiegelter Flächen ➤ Vegetation (gesetzl. geschützte Biotope sowie FFH-Lebensraumtypen) ➤ Natura 2000 ➤ Fauna (streng geschützte Arten)
Kostenschätzung für Straßenbau und Bauwerke (keine Endkosten)	6,5 Mio	7,0 Mio	9,2 Mio
Auswirkungen auf das untergeordnete Straßennetz	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ehrensteiner Straße: Verschwenkte Anbindung ➤ Lixstraße: Sackgasse; Anbindung über Josefweg 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ehrensteiner Straße: Anbindung unkritisch ➤ Lixstraße: Anbindung unkritisch 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ehrensteiner Straße: Anbindung unkritisch ➤ Lixstraße: Anbindung unkritisch
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Anschluss „Süd“: Ottostraße, Arnegger Straße, Schloßstraße: Optimierung der Anschlusssituation in Abhängigkeit von der Variantenentscheidung 			

Zusammenfassung des Variantenvergleichs (4)

Trassierungslinien	Variante 1 (V1) Unterführung im Bestand	Variante 2 (V2) „verschwenkte“ Unterführung westlich des Bestands	Variante 3 (V3) Schrägunterführung mit bahnparalleler Führung in Richtung Herrlingen
Bauphase	<ul style="list-style-type: none"> ➤ lange Umleitungsdauer (provisorischer BÜ für die Bauzeit möglich ?) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ evtl. Nutzung des bestehenden BÜ für die Bauzeit 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ vsl. Nutzung des bestehenden BÜ für die Bauzeit ➤ längere Bauzeit (~6 Monate) auf Grund abschnittsweisem Bau und längerer Baustrecke
Auswirkungen auf die Städtebauliche Entwicklung im Bereich Stadelwiesen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Interglasgebäude überplant ➤ Auswirkung im Anschlussbereich „Nord“ (KVP) ➤ Stadelwiesen können in großen Teilen städtebaulich überplant werden 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Interglasgebäude überplant ➤ Auswirkung im Anschlussbereich „Nord“ (KVP) ➤ Stadelwiesen können in großen Teilen (jedoch kleiner als bei V1) städte-baulich überplant werden ➤ Gestaltungsmöglichkeit im Bereich des Hotels Ulmer Str. 4/1 durch Abrücken der B 28 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Interglasgebäude überplant ➤ Stadelwiesen wird von zwei Seiten verlärm (,,alte“ und „neue“ B 28) ➤ Durchschneidung der Stadelwiesen durch notwendige Anbindung der Landesstraße L 1239 (geschlossenes Landesstraßennetz!)
Auswirkungen auf die „Kalte Herberge“	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Entwicklungsmöglichkeiten zur Sanierung und Erweiterung der Kalten Herberge müssen berücksichtigt werden. 		