

Projektbezogene Entscheidungskriterien		Variante 1 (Südvariante)	Pkt.	Variante 2 (Südvariante)	Pkt.	Variante 3 (Kombivariante Süd-Nord "ICE-Tunnel")	Pkt.	Variante 4 (Kombivariante Süd-Nord "Donau Eisen")	Pkt.	Variante 5 (Südvariante "H6")	Pkt.	Variante 6.1 (Nordvariante "SÜ")	Pkt.	Variante 6.2 (Nordvariante "Tunnel")	Pkt.	Variante 1Z (Südvariante)	Pkt.	Variante 5Z (Südvariante "H6")	Pkt.		
1.	<b>Verkehrliche Beurteilung</b>																				
1.1	Linienführung	getreckt, übersichtlich	3,0	getreckt, übersichtlich	3,0	im westlichen Bereich gestreckt, übersichtlich im östlichen Bereich teilweise relativ stark gekrümmt und an die Strukturen angepasst	2,0	außerhalb Querung der Bahnstrecke getreckt, übersichtlich	2,0	im westlichen Bereich stärker geschwungen aber stetig im östlichen Bereich gestreckt, übersichtlich	2,0	gestreckt, von und zur Hindemithstraße umwegig	1,0	gestreckt, von und zur Hindemithstraße umwegig	1,0	gestreckt, übersichtlich	3,0	im westlichen Bereich stärker geschwungen aber stetig im östlichen Bereich gestreckt, übersichtlich	2,0		
1.2	Querschnittsgestaltung	die erforderlichen Querschnittselemente, Spuraufteilungen sowie Nebenanlagen können angeordnet werden	3,0	die erforderlichen Querschnittselemente, Spuraufteilungen sowie Nebenanlagen können angeordnet werden	3,0	die erforderlichen Querschnittselemente, Spuraufteilungen sowie Nebenanlagen können angeordnet werden	3,0	die erforderlichen Querschnittselemente, Spuraufteilungen sowie Nebenanlagen können angeordnet werden	3,0	die erforderlichen Querschnittselemente, Spuraufteilungen sowie Nebenanlagen können angeordnet werden	3,0	im Bereich der Senefeldstraße/Südma-straße können keine ausreichend breiten Nebenanlagen sowie keine Spuraufteilungen im Knoten hergestellt werden	1,0	im Bereich der Senefeldstraße/Südma-straße können keine ausreichend breiten Nebenanlagen sowie keine Spuraufteilungen im Knoten hergestellt werden	1,0	die erforderlichen Querschnittselemente, Spuraufteilungen sowie Nebenanlagen können westlich DB-Strecke angeordnet werden östliche = Bestand	0,0	die erforderlichen Querschnittselemente, Spuraufteilungen sowie Nebenanlagen können westlich DB-Strecke angeordnet werden östliche = Bestand	0,0		
1.3	Leistungsfähigkeit		2,0		2,0		2,0		2,0		2,0		1,0		1,0		0,0		0,0		
	- Anzahl und Ausführung zwischen Ettinger Straße und Schneller Weg	4 Knotenpunkte in der durchgehenden Strecke, davon 3 mit LSA Knotenpunkte relativ gleichmäßig verteilt		4 Knotenpunkte in der durchgehenden Strecke, davon 3 mit LSA Knotenpunkte relativ gleichmäßig verteilt		5 Knotenpunkte in der durchgehenden Strecke, davon 4 mit LSA		5 Knotenpunkte in der durchgehenden Strecke, davon 4 mit LSA		4 Knotenpunkte in der durchgehenden Strecke, davon 3 mit LSA Knotenpunkte relativ gleichmäßig verteilt		5 Knotenpunkte in der durchgehenden Strecke, davon 4 mit LSA		4 Knotenpunkte in der durchgehenden Strecke, davon 4 mit LSA		4 Knotenpunkte in der durchgehenden Strecke, davon 2 mit LSA Knotenpunkte relativ gleichmäßig verteilt		4 Knotenpunkte in der durchgehenden Strecke, davon 2 mit LSA Knotenpunkte relativ gleichmäßig verteilt			
	- Verkehrsfluss durchgehende Strecke	Verkehrsfluss wird in der durchgehenden Strecke nur minimal unterbrochen. Knoten im Bereich Ruschenweg relativ kompliziert.		Verkehrsfluss wird in der durchgehenden Strecke nur minimal unterbrochen. Knoten im Bereich Ruschenweg relativ kompliziert.		Verkehrsfluss wird in der durchgehenden Strecke nur minimal unterbrochen.		Verkehrsfluss wird in der durchgehenden Strecke nur minimal unterbrochen.		Verkehrsfluss wird in der durchgehenden Strecke nur minimal unterbrochen. Im östlichen Bereich stärkere Beeinträchtigungen durch Anlieger/Gewerbe		Verkehrsfluss wird in der durchgehenden Strecke im Bereich der Parkhäuser stärker beeinträchtigt		Verkehrsfluss wird in der durchgehenden Strecke im Bereich der Parkhäuser stärker beeinträchtigt		Verkehrsfluss wird in der durchgehenden Strecke nur minimal bis zum Ausbaugebiet unterbrochen. Knoten im Bereich Ruschenweg relativ kompliziert. Im Bereich Agricolastraße bis Schneller Weg nicht leistungsfähig.		Verkehrsfluss wird in der durchgehenden Strecke nur minimal bis zum Ausbaugebiet unterbrochen. Knoten im Bereich Ruschenweg relativ kompliziert. Im Bereich Agricolastraße bis Schneller Weg nicht leistungsfähig.			
	- Beeinträchtigungen durch Zufahrten etc.	mögliche Zufahrten entlang der Straße werden künftig über das System "rechts rein / rechts raus" angeschlossen aufwändiger, platzintensiver Anschluss Ruschenweg/Dieselstraße, Im östlichen Bereich stärkere Beeinträchtigungen durch Anlieger/Gewerbe		mögliche Zufahrten entlang der Straße werden künftig über das System "rechts rein / rechts raus" angeschlossen aufwändiger, platzintensiver Anschluss Ruschenweg/Dieselstraße, Im östlichen Bereich stärkere Beeinträchtigungen durch Anlieger/Gewerbe		mögliche Zufahrten entlang der Straße werden künftig über das System "rechts rein / rechts raus" angeschlossen In Roderstraße bleibt Straßennetz unverändert		mögliche Zufahrten entlang der Straße werden künftig über das System "rechts rein / rechts raus" angeschlossen In Roderstraße bleibt Straßennetz unverändert Ausbau der Dieselstraße erforderlich		mögliche Zufahrten entlang der Straße werden künftig über das System "rechts rein / rechts raus" angeschlossen aufwändiger, platzintensiver Anschluss Ruschenweg/Dieselstraße		entlang der Parkhäuser S46 - S49 zahlreiche Zufahrten, Umstellung auf "rechts rein / rechts raus"-System verursacht ungleichmäßige problematische Verkehrsströme in der zu- bzw. abfahrenden Richtung In Roderstraße bleibt Straßennetz unverändert Ausbau der Dieselstraße erforderlich		entlang der Parkhäuser S46 - S49 zahlreiche Zufahrten, Umstellung auf "rechts rein / rechts raus"-System verursacht ungleichmäßige problematische Verkehrsströme in der zu- bzw. abfahrenden Richtung In Roderstraße bleibt Straßennetz unverändert Ausbau der Dieselstraße erforderlich		mögliche Zufahrten entlang der Straße werden künftig über das System "rechts rein / rechts raus" angeschlossen aufwändiger, platzintensiver Anschluss Ruschenweg/Dieselstraße		mögliche Zufahrten entlang der Straße werden künftig über das System "rechts rein / rechts raus" angeschlossen aufwändiger, platzintensiver Anschluss Ruschenweg/Dieselstraße			
1.4	<b>Primäre Verknüpfungspunkte</b>		3,0		3,0		2,0		2,0		1,0		1,0		1,0		0,0		0,0		
	- Anschluss Ettinger Straße	aufgrund Flächenverfügbarkeit leistungsfähig herstellbar		Flächenverfügbarkeit derzeit nicht gegeben zusätzlicher Knotenpunkt im Zuge Ettinger Straße mit Koordinierungserfordernis der benachbarten LSA		geringe Ausbaumöglichkeiten durch seitlich vorhandene Bebauung im Zuge der Senefeldstraße, starke gegenseitige Beeinflussung mit Knotenpunkt Ettinger Str./Hindemithstr., in Richtung Süden nur umwegig über Hindemithstraße		geringe Ausbaumöglichkeiten durch seitlich vorhandene Bebauung im Zuge der Senefeldstraße, starke gegenseitige Beeinflussung mit Knotenpunkt Ettinger Str./Hindemithstr., in Richtung Süden nur umwegig über Hindemithstraße		aufgrund Flächenverfügbarkeit leistungsfähig herstellbar		Flächenverfügbarkeit derzeit nicht gegeben zusätzlicher Knotenpunkt im Zuge Ettinger Straße mit Koordinierungserfordernis der benachbarten LSA									
	- Ringlerstraße	kein direkter Anschluss, Herstellung eines vorgelagerten Knotens (Sportplatz) zur Entflechtung Quell-/Zielverkehr vom durchgehenden Verkehr, Ausbau von 2 Teilknotenpunkten im Bereich Manisastr./Ringlerstr. und Südmastr./Ringlerstraße --> dadurch leistungsfähige Anbindung aller Fahrbeziehungen		kein direkter Anschluss, Herstellung eines vorgelagerten Knotens (Sportplatz) zur Entflechtung Quell-/Zielverkehr vom durchgehenden Verkehr, Ausbau von 2 Teilknotenpunkten im Bereich Manisastr./Ringlerstr. und Südmastr./Ringlerstraße --> dadurch leistungsfähige Anbindung aller Fahrbeziehungen		kein direkter Anschluss, Herstellung eines vorgelagerten Knotens (Sportplatz) zur Entflechtung Quell-/Zielverkehr vom durchgehenden Verkehr, Ausbau von 2 Teilknotenpunkten im Bereich Manisastr./Ringlerstr. und Südmastr./Ringlerstraße --> dadurch leistungsfähige Anbindung aller Fahrbeziehungen		kein direkter Anschluss, Herstellung eines vorgelagerten Knotens (Sportplatz) zur Entflechtung Quell-/Zielverkehr vom durchgehenden Verkehr, Ausbau von 2 Teilknotenpunkten im Bereich Manisastr./Ringlerstr. und Südmastr./Ringlerstraße --> dadurch leistungsfähige Anbindung aller Fahrbeziehungen		kein direkter Anschluss, alle Fahrbeziehungen werden über Ausbau der Manisastraße und Anschluss Hindemithstraße gewährleistet		durch Kreuzungsbauwerk für Ringlerstr./DB-Strecke und zugehörige Rampen ist ohne Eingriffe in Parkhaus S46 kein Anschluss an die Ringlerstr. möglich Ausbau von 1 Teilknotenpunkt im Bereich Manisastr./Ringlerstr. --> verkehrstechnisch problematisch		durch Kreuzungsbauwerk für Ringlerstr./DB-Strecke und zugehörige Rampen ist ohne Eingriffe in Parkhaus S46 kein Anschluss an die Ringlerstr. möglich Ausbau von 1 Teilknotenpunkt im Bereich Manisastr./Ringlerstr. --> verkehrstechnisch problematisch		kein direkter Anschluss, Herstellung eines vorgelagerten Knotens (Sportplatz) zur Entflechtung Quell-/Zielverkehr vom durchgehenden Verkehr, Ausbau von 2 Teilknotenpunkten im Bereich Manisastr./Ringlerstr. und Südmastr./Ringlerstraße --> dadurch leistungsfähige Anbindung aller Fahrbeziehungen		kein direkter Anschluss, alle Fahrbeziehungen werden über Ausbau der Manisastraße und Anschluss Hindemithstraße gewährleistet			
	- Anschluss Schneller Weg	Anschluss am Knoten Beingrieser Straße Anpassung der Knotengeometrie gegenüber Planfeststellung Schneller Weg erforderlich		Anschluss am Knoten Beingrieser Straße Anpassung der Knotengeometrie gegenüber Planfeststellung Schneller Weg erforderlich		Anschluss am Knoten Oskar-von-Miller-Straße Anpassung der Knotengeometrie gegenüber Planfeststellung Schneller Weg erforderlich, zusätzlich Anpassung Knotengeometrie Schneller Weg / Beingrieser Straße erforderlich		Anschluss am Knoten Oskar-von-Miller-Straße Anpassung der Knotengeometrie gegenüber Planfeststellung Schneller Weg erforderlich, zusätzlich Anpassung Knotengeometrie Schneller Weg / Beingrieser Straße erforderlich		Anschluss am Knoten Oskar-von-Miller-Straße Anpassung der Knotengeometrie gegenüber Planfeststellung Schneller Weg / Beingrieser Straße erforderlich		Anschluss am Knoten Oskar-von-Miller-Straße Anpassung der Knotengeometrie gegenüber Planfeststellung Schneller Weg / Beingrieser Straße erforderlich		Anschluss am Knoten Oskar-von-Miller-Straße Anpassung der Knotengeometrie gegenüber Planfeststellung Schneller Weg / Beingrieser Straße erforderlich		Anschluss am Knoten Oskar-von-Miller-Straße Anpassung der Knotengeometrie gegenüber Planfeststellung Schneller Weg / Beingrieser Straße erforderlich		keine Ausbaumaßnahmen vorgesehen. Defizite in der Leistungsfähigkeit entstehen.		keine Ausbaumaßnahmen vorgesehen. Defizite in der Leistungsfähigkeit entstehen.	
1.5	Auswirkungen auf AUDI-Werksstruktur	Anschluss der Werkszufahrt über Straßenverbindung zwischen Senefeldstr. und Hindemithstraße aufgrund großer Abstände keine negativen Auswirkungen auf den Bereich der Werkszufahrt zu erwarten		Anschluss der Werkszufahrt über Straßenverbindung zwischen Senefeldstr. und Hindemithstraße aufgrund großer Abstände keine negativen Auswirkungen auf den Bereich der Werkszufahrt zu erwarten		Anschluss der Werkszufahrt über Straßenverbindung zwischen Senefeldstr. und Hindemithstraße aufgrund großer Abstände keine negativen Auswirkungen auf den Bereich der Werkszufahrt zu erwarten		Anschluss der Werkszufahrt über Straßenverbindung zwischen Senefeldstr. und Hindemithstraße aufgrund großer Abstände keine negativen Auswirkungen auf den Bereich der Werkszufahrt zu erwarten		ist vom Südring nicht betroffen		Knotenpunkt im direkten Bereich der Werkszufahrt, negative Auswirkungen aufgrund Überlagerung Werksverkehr / Durchgangsverkehr West - Ost zu erwarten		Knotenpunkt im direkten Bereich der Werkszufahrt, negative Auswirkungen aufgrund Überlagerung Werksverkehr / Durchgangsverkehr West - Ost zu erwarten		Anschluss der Werkszufahrt über Straßenverbindung zwischen Senefeldstr. und Hindemithstraße aufgrund großer Abstände keine negativen Auswirkungen auf den Bereich der Werkszufahrt zu erwarten		ist vom Südring nicht betroffen			
1.6	Verkehrsführung während der Bauzeit	umfangreiche Einschränkungen im Zuge der Roderstraße	1,0	umfangreiche Einschränkungen im Zuge der Roderstraße	1,0	geringe Beeinträchtigungen beim Ausbau der Nebenstraßen	3,0	geringe Beeinträchtigungen beim Ausbau der Nebenstraßen	3,0	umfangreiche Einschränkungen im Zuge der Roderstraße	1,0	umfangreiche Einschränkungen im Bereich der Parkhäuser Südmastraße, und N39	0,0	umfangreiche Einschränkungen im Bereich der Parkhäuser Südmastraße, und N39	0,0	Einschränkungen im Zuge der Roderstraße/Ruschenweg	2,0	Einschränkungen im Zuge der Roderstraße/Ruschenweg	2,0		
<b>Zwischensumme Verkehr</b>			<b>12,0</b>		<b>12,0</b>		<b>12,0</b>		<b>12,0</b>		<b>9,0</b>		<b>4,0</b>		<b>4,0</b>		<b>5,0</b>		<b>4,0</b>		

Projektbezogene Entscheidungskriterien	Variante 1 (Südvariante)	Pkt.	Variante 2 (Südvariante)	Pkt.	Variante 3 (Kombivariante Süd-Nord "ICE-Tunnel")	Pkt.	Variante 4 (Kombivariante Süd-Nord "Donau Eisen")	Pkt.	Variante 5 (Südvariante "H6")	Pkt.	Variante 6.1 (Nordvariante "SÜ")	Pkt.	Variante 6.2 (Nordvariante "Tunnel")	Pkt.	Variante 1Z (Südvariante)	Pkt.	Variante 5Z (Südvariante "H6")	Pkt.
<b>2. Städtebau / Zwangspunkte</b>																		
2.1 Grunderwerb private Flächen	3.000 qm	1,0	3.000 qm	1,0	2.000 qm	1,0	7.700 qm	0,0	6.500 qm	0,0	1.700 qm	2,0	1.500 qm	2,0	1.300 qm	3,0	5.000 qm	0,0
2.2 Anzahl betroffener Grundstücke Privater	23	0,0	17	1,0	10	3,0	10	3,0	26	0,0	6	3,0	4	3,0	11	2,0	13	2,0
2.3 Grunderwerb Audi AG	14.000 qm	2,0	14.400 qm	1,0	9.800 qm	2,0	9.500 qm	3,0	16.500 qm	1,0	10.000 qm	2,0	10.000 qm	2,0	12.700 qm	2,0	15.000 qm	1,0
2.4 Gebäudeabbruch (projektbedingt) private Anlagen	keine	3,0	Wohngebäude Roderstr. 30	0,0	Container zugehörig MX9	2,0	MX16 Donau-Eisen Handel GmbH	1,0	Ettinger Str. 31	0,0	MX16	2,0	MX16	2,0	keine	3,0	Ettinger Str. 31	0,0
2.5 Gebäudeabbruch (projektbedingt) Audi AG	MS308 S22 S28 H15 (Nordseite teilw.)	2,0	MS308 S22 S28 H15 (Nordseite teilw.) O6	1,0	S22 S28 H15 (Nordseite teilw.)	2,0	S22 S28 H15 (Nordseite teilw.)	2,0	H1 (Bildungswesen) S28	1,0	S22	3,0	S22	3,0	MS308 S22 S28 H15 (Nordseite teilw.)	2,0	H1 (Bildungswesen) S28	1,0
2.6 ICE-Trasse	keine negativen Beeinträchtigungen durch den Bau von Stützwänden zu erwarten	2,0	keine negativen Beeinträchtigungen durch den Bau von Stützwänden zu erwarten	2,0	Verlauf innerhalb des Schutzstreifens aufwändige Gründungs- und Sicherungsmaßnahmen Ingenieurbauwerk	1,0	keine negativen Beeinträchtigungen	3,0	keine negativen Beeinträchtigungen durch den Bau von Stützwänden zu erwarten	2,0	keine negativen Beeinträchtigungen	3,0	keine negativen Beeinträchtigungen	3,0	keine negativen Beeinträchtigungen durch den Bau von Stützwänden zu erwarten	2,0	keine negativen Beeinträchtigungen durch den Bau von Stützwänden zu erwarten	2,0
<b>2.7 Anlagen der Ver-/Entsorgung</b>																		
- 110 kV-Freileitung	Anpassung Höhe zwischen Mast 6541 und 6542		Anpassung Höhe zwischen Mast 6541 und 6542		Anpassung Höhe zwischen Mast 6541 und 6542 sowie Lageänderung der Masten	1,0	Lageänderung Mast 6541		Anpassung Höhe zwischen Mast 6541 und 6542		Lageänderung Mast 6541		Lageänderung Mast 6541		Anpassung Höhe zwischen Mast 6541 und 6542		Anpassung Höhe zwischen Mast 6541 und 6542	
- Mischwassersammler Ringlerstraße	keine Maßnahmen erforderlich		keine Maßnahmen erforderlich		keine Maßnahmen erforderlich		keine Maßnahmen erforderlich		keine Maßnahmen erforderlich		keine Maßnahmen erforderlich		Anpassung notwendig		keine Maßnahmen erforderlich		keine Maßnahmen erforderlich	
2.8 Entwicklungsmöglichkeiten Gewerbegebiet	westlicher u. östlicher Bereich: Entwicklungsmöglichkeiten der Gewerbeflächen werden im Südraum positiv beeinflusst, von der Variante können sowohl die nördlich als auch die südlich gelegenen Flächen erschlossen werden	3,0	westlicher u. östlicher Bereich: Entwicklungsmöglichkeiten der Gewerbeflächen werden im Südraum positiv beeinflusst, von der Variante können sowohl die nördlich als auch die südlich gelegenen Flächen erschlossen werden	3,0	westlicher Bereich: Entwicklungsmöglichkeiten der Gewerbeflächen werden im Südraum positiv beeinflusst, von der Variante können sowohl die nördlich als auch die südlich gelegenen Flächen erschlossen werden  östlicher Bereich: südlich gelegene Flächen werden umwegig erschlossen und bestehende Strukturen durchtrennt	2,0	westlicher u. östlicher Bereich: Entwicklungsmöglichkeiten der Gewerbeflächen werden im Südraum positiv beeinflusst, von der Variante können sowohl die nördlich als auch die südlich gelegenen Flächen erschlossen werden	3,0	westlicher u. östlicher Bereich: Entwicklungsmöglichkeiten der Gewerbeflächen werden im Südraum positiv beeinflusst, von der Variante können sowohl die nördlich als auch die südlich gelegenen Flächen erschlossen werden  Diagonaler Verlauf nördlich Manisastraße erschwert Flächenschnitt für künftige Strukturänderungen.	1,0	westlicher Bereich: Entwicklungen der Gewerbeflächen im Südraum erfordern zusätzliche Maßnahmen am Straßennetz, von der Variante können nur die unmittelbar angrenzenden Flächen erschlossen werden  östlicher Bereich: Strukturänderungen im Südraum werden positiv beeinflusst, es bestehen gute Vernetzungsmöglichkeiten	1,0	westlicher Bereich: Entwicklungen der Gewerbeflächen im Südraum erfordern zusätzliche Maßnahmen am Straßennetz, von der Variante können nur die unmittelbar angrenzenden Flächen erschlossen werden  östlicher Bereich: südlich gelegene Flächen werden etwas umwegig erschlossen	1,0	westlicher Bereich: Entwicklungsmöglichkeiten der Gewerbeflächen werden im Südraum positiv beeinflusst, von der Variante können sowohl die nördlich als auch die südlich gelegenen Flächen erschlossen werden  östlicher Bereich: aufgrund nicht vorhandener Leistungsfähigkeiten unattraktiv. Bietet aber Erweiterungs-/Ausbaumöglichkeiten	1,0	westlicher Bereich: Entwicklungsmöglichkeiten der Gewerbeflächen werden im Südraum positiv beeinflusst, von der Variante können sowohl die nördlich als auch die südlich gelegenen Flächen erschlossen werden  Diagonaler Verlauf nördlich Manisastraße erschwert Flächenschnitt für künftige Strukturänderungen.  östlicher Bereich: aufgrund nicht vorhandener Leistungsfähigkeiten unattraktiv. Bietet aber Erweiterungs-/Ausbaumöglichkeiten	0,0
<b>Zwischensumme Städtebau/Zwangsp.</b>		<b>15,0</b>		<b>11,0</b>		<b>14,0</b>		<b>16,0</b>		<b>7,0</b>		<b>17,0</b>		<b>16,0</b>		<b>17,0</b>		<b>8,0</b>
<b>3. Ingenieurbauwerke</b>																		
Querung DB-Strecke	längeres Bauwerk mit günstigem Kreuzungswinkel	2,0	längeres Bauwerk mit günstigem Kreuzungswinkel	2,0	langes, teils stark gekrümmtes, kostenintensives Bauwerk mit größerem Unterhaltungsaufwand	0,0	kurzes, gekrümmtes, schiefwinkliges Bauwerk	1,0	längeres Bauwerk mit günstigem Kreuzungswinkel	2,0	kurzes Bauwerk mit günstigem Kreuzungswinkel	3,0	relativ langes Tunnel-/Trogbauwerk, kompliziertes Herstellungsverfahren, Unterhalt, Ausstattung, Ablöse	2,0	längeres Bauwerk mit günstigem Kreuzungswinkel	2,0	längeres Bauwerk mit günstigem Kreuzungswinkel	2,0
<b>Zwischensumme Ingenieurbauwerk</b>		<b>2,0</b>		<b>2,0</b>		<b>0,0</b>		<b>1,0</b>		<b>2,0</b>		<b>3,0</b>		<b>2,0</b>		<b>2,0</b>		<b>2,0</b>
<b>4. Schutzgüter / Umwelt</b>																		
4.1 Mensch (Schall)	Grenzwertüberschreitungen MS311, S27, Roderstraße (ab Knoten Ruschenweg)	1,0	Grenzwertüberschreitungen MS311, S27, Roderstraße (ab Knoten Ruschenweg)	1,0	Grenzwertüberschreitungen MS308, MS311, S27, O3, O4, Roderstraße 31, 33	1,0	Grenzwertüberschreitungen MS308, MS311, S27, O3, O4, MX10, MX256	2,0	Grenzwertüberschreitungen MS311, S27, Brucknerstr. 18, 30, Ewald-Kluge-Str. 2, 4, Hindemithstraße 28, Roderstraße (ab Knoten Ruschenweg)	0,0	Grenzwertüberschreitungen O3, O4, MX10, MX256	2,0	Grenzwertüberschreitungen O3, O4	2,0	Grenzwertüberschreitungen MS311, S27, Roderstraße (ab Knoten Ruschenweg); Roderstraße rechtlich kompliziert, da Betroffenheit durch wesentliche Zunahme des Verkehrs	1,0	Grenzwertüberschreitungen MS311, S27, Brucknerstr. 18, 30, Ewald-Kluge-Str. 2, 4, Hindemithstraße 28, Roderstraße (ab Knoten Ruschenweg); Roderstraße rechtlich kompliziert, da Betroffenheit durch wesentliche Zunahme des Verkehrs	0,0
4.2 Natur- und Landschaft	geringe Beeinträchtigungen durch Verlauf über gewerblich geprägte Flächen sowie Nutzung bestehender Verkehrswege	3,0	geringe Beeinträchtigungen durch Verlauf über gewerblich geprägte Flächen sowie Nutzung bestehender Verkehrswege	3,0	Annäherung an den Dieselgraben Verlust von Grünflächen entlang Oskar-von-Miller-Straße	2,0	teilweise Verrohrung Dieselgraben im Bereich Carl-Zeiss-Straße Verlust von Grünflächen entlang Oskar-von-Miller-Straße	1,0	geringe Beeinträchtigungen durch Verlauf über gewerblich geprägte Flächen sowie Nutzung bestehender Verkehrswege	3,0	teilweise Verrohrung Dieselgraben im Bereich Carl-Zeiss-Straße Verlust von Grünflächen entlang Oskar-von-Miller-Straße	1,0	Annäherung an den Dieselgraben Verlust von Grünflächen entlang Oskar-von-Miller-Straße	2,0	geringe Beeinträchtigungen durch Verlauf über gewerblich geprägte Flächen sowie Nutzung bestehender Verkehrswege	3,0	geringe Beeinträchtigungen durch Verlauf über gewerblich geprägte Flächen sowie Nutzung bestehender Verkehrswege	3,0
4.3 Altlasten	tangiert Flächen des ehem. Bayerischen Laboratoriums (Kampfmittel, Bodenverunreinigungen)	1,0	tangiert Flächen des ehem. Bayerischen Laboratoriums (Kampfmittel, Bodenverunreinigungen)	1,0	tangiert Flächen des ehem. Bayerischen Laboratoriums (Kampfmittel, Bodenverunreinigungen)	1,0	tangiert Flächen des ehem. Bayerischen Laboratoriums (Kampfmittel, Bodenverunreinigungen)	1,0	verhältnismäßig wenig Schadstoffe im Boden zu erwarten	2,0	durchschneidet nördlichen Teil des ehem. Bayerischen Laboratoriums (Kampfmittel, Bodenverunreinigungen)	0,0	durchschneidet nördlichen Teil des ehem. Bayerischen Laboratoriums (Kampfmittel, Bodenverunreinigungen)	0,0	tangiert Flächen des ehem. Bayerischen Laboratoriums (Kampfmittel, Bodenverunreinigungen)	1,0	verhältnismäßig wenig Schadstoffe im Boden zu erwarten	2,0
<b>Zwischensumme Schutzgüter/Umwelt</b>		<b>5,0</b>		<b>5,0</b>		<b>4,0</b>		<b>4,0</b>		<b>5,0</b>		<b>3,0</b>		<b>4,0</b>		<b>5,0</b>		<b>5,0</b>
<b>5. Kosten</b>																		
5.1 Kosten (brutto)	22,70 Mio. EUR	2,0	23,20 Mio. EUR	1,0	24,80 Mio. EUR	1,0	25,90 Mio. EUR	1,0	33,60 Mio. EUR	0,0	16,40 Mio. EUR	3,0	20,30 Mio. EUR	2,0	20,10 Mio. EUR	2,0	31,10 Mio. EUR	0,0
<b>Zwischensumme Kosten</b>		<b>2,0</b>		<b>1,0</b>		<b>1,0</b>		<b>1,0</b>		<b>0,0</b>		<b>3,0</b>		<b>2,0</b>		<b>2,0</b>		<b>0,0</b>

Projektbezogene Entscheidungskriterien		Variante 1 (Südvariante)	Pkt.	Variante 2 (Südvariante)	Pkt.	Variante 3 (Kombivariante Süd-Nord "ICE-Tunnel")	Pkt.	Variante 4 (Kombivariante Süd-Nord "Donau Eisen")	Pkt.	Variante 5 (Südvariante "H6")	Pkt.	Variante 6.1 (Nordvariante "SÜ")	Pkt.	Variante 6.2 (Nordvariante "Tunnel")	Pkt.	Variante 1Z (Südvariante)	Pkt.	Variante 5Z (Südvariante "H6")	Pkt.
<b>Rechtliche Wertung</b>		Baurecht über Baugenehmigung, Bebauungsplanverfahren oder Planfeststellungsverfahren herstellbar		Baurecht über Baugenehmigung, Bebauungsplanverfahren oder Planfeststellungsverfahren herstellbar		Baurecht über Baugenehmigung, Bebauungsplanverfahren oder Planfeststellungsverfahren herstellbar		Baurecht über Baugenehmigung, Bebauungsplanverfahren oder Planfeststellungsverfahren herstellbar		Baurecht über Baugenehmigung, Bebauungsplanverfahren oder Planfeststellungsverfahren herstellbar		Baurecht über Baugenehmigung, Bebauungsplanverfahren oder Planfeststellungsverfahren herstellbar		Baurecht über Baugenehmigung, Bebauungsplanverfahren oder Planfeststellungsverfahren herstellbar		Die Variante ist im Bereich der Roderstraße aufgrund der eingeschränkten Flächenverfügbarkeit weder leistungsfähig noch verkehrssicher (Nebenanlagen) herzustellen. Nach Einschätzung des Rechtsamts der Stadt Ingolstadt werden auch bei Verzicht auf den Ausbau der Roderstraße gewichtige Belange der "Nicht-Anlieger" berührt. Hier besteht das begründete Risiko rechtlicher Schritte der "Nicht-Anlieger" gegen die Baumaßnahme. --> Ausschluss der Variante		Die Variante ist im Bereich der Roderstraße aufgrund der eingeschränkten Flächenverfügbarkeit weder leistungsfähig noch verkehrssicher (Nebenanlagen) herzustellen. Nach Einschätzung des Rechtsamts der Stadt Ingolstadt werden auch bei Verzicht auf den Ausbau der Roderstraße gewichtige Belange der "Nicht-Anlieger" berührt. Hier besteht das begründete Risiko rechtlicher Schritte der "Nicht-Anlieger" gegen die Baumaßnahme. --> Ausschluss der Variante	
<b>6. Wertung</b>																			
<b>Faktor</b>	<b>Kriterium</b>																		
	<b>Verkehr</b>																		
	Einzelsumme	12,0	12,0	12,0	12,0	12,0	12,0	12,0	12,0	9,0	4,0	4,0	4,0	4,0					
	entspricht % vom Maximalwert	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	75%	33%	33%	33%	33%					
30,0	Wichtung (%-Wert x Faktor)	30,0	30,0	30,0	30,0	30,0	30,0	30,0	30,0	22,5	10,0	10,0	10,0	10,0					
	<b>Städtebau/Zwangspunkte</b>																		
	Einzelsumme	15,0	11,0	14,0	16,0	7,0	17,0	16,0	14,1	6,2	15,0	15,0	16,0	16,0					
	entspricht % vom Maximalwert	88%	65%	82%	94%	41%	100%	94%	41%	6,2	15,0	15,0	94%	94%					
15,0	Wichtung (%-Wert x Faktor)	13,2	9,7	12,4	14,1	6,2	15,0	14,1	6,2	6,2	15,0	15,0	14,1	14,1					
	<b>Ingenieurbauwerke</b>																		
	Einzelsumme	2,0	2,0	0,0	1,0	2,0	3,0	2,0	5,0	2,0	3,0	3,0	2,0	2,0					
	entspricht % vom Maximalwert	67%	67%	0%	33%	67%	100%	67%	100%	67%	100%	100%	67%	67%					
15,0	Wichtung (%-Wert x Faktor)	10,0	10,0	0,0	5,0	10,0	15,0	10,0	15,0	10,0	15,0	15,0	10,0	10,0					
	<b>Schutzgüter</b>																		
	Einzelsumme	5,0	5,0	4,0	4,0	5,0	3,0	4,0	5,0	5,0	3,0	3,0	4,0	4,0					
	entspricht % vom Maximalwert	100%	100%	80%	80%	100%	60%	80%	100%	100%	60%	60%	80%	80%					
15,0	Wichtung (%-Wert x Faktor)	15,0	15,0	12,0	12,0	15,0	9,0	12,0	15,0	15,0	9,0	9,0	12,0	12,0					
	<b>Kosten</b>																		
	Einzelsumme	2,0	1,0	1,0	1,0	0,0	3,0	2,0	5,0	0,0	3,0	3,0	2,0	2,0					
	entspricht % vom Maximalwert	67%	33%	33%	33%	0%	100%	67%	100%	0%	100%	100%	67%	67%					
25,0	Wichtung (%-Wert x Faktor)	16,7	8,3	8,3	8,3	0,0	25,0	16,7	12,5	0,0	25,0	25,0	16,7	16,7					
	<b>Gesamtpunktzahl</b>																		
	Einzelsumme	36	31	31	34	23	30	28	36	23	30	28	36	36					
100,0	Wichtungssumme	84,9	73,0	62,7	69,5	53,7	74,0	62,8	84,9	53,7	74,0	62,8	84,9	84,9					
	<b>Rang</b>	1	3	6	4	7	2	5	1	7	2	5	1	1					