

# Auswertung Trassenvarianten

## Lindenberg/Rautheim



**Stadt.Bahn.Plus.**  
Rautheim  
Bringt Braunschweig weiter!

Stand 07.06.18															
Zielgruppe	Bewertungskriterien	2.0+B.3		3.0+B.3		4.1+B.3		4.1+G.4		4.1+G.2		2.0+G.4		2.0+G.2	
1. Fahrgast	1.1 Reisezeit	Höchster Reisezeitnutzen (mit Abstand) Zügige Streckenführung bis nach Rautheim. Lindenberg (teilweise), HDL und Gewerbe Erzberg Umsteigefrei mit angebunden.	5	Mittlere Reisezeitnutzen Fahrzeit nach Rautheim etwas länger als bei 2.0+B.3. Lindenberg längere Reisezeit durch Umweg bzw. Umstieg. Erzberg und Nördl. Rautheim umsteigefrei angebunden.	3	Mittlere Reisezeitnutzen Fahrzeit nach Rautheim nochmal länger als bei 3.0+B.3 durch längere Strecke und zusätzlichen Halt. Da nur eine geringfügig bessere Erschließungswirkung ggü. 2.0+B.3 vorliegt profitieren nur wenige zusätzliche Nutzer, aber längere Fahrzeit für eine große Zahl der Nutzer	3	Geringe Reisezeitnutzen Fahrzeit nach Rautheim wie bei 4.1+B.3 reaktiv lang durch lange Strecke und zusätzlichen Halt. Lindenberg vollständig umsteigefrei angebunden. Längere Reisezeit durch Umstieg für HDL (teilweise) und Erzberg.	2	Geringe Reisezeitnutzen Fahrzeit nach Rautheim nochmals länger als bei 4.1+G.4 durch längere Strecke. Lindenberg (vollständig), Rautheim (teilweise) und Südstadt (teilweise) sind umsteigefrei angebunden. Längere Reisezeit durch Umstieg für HDL (teilweise), Erzberg und Nördl. Rautheim.	2	Höchster Reisezeitnutzen (mit Abstand) Zügige Streckenführung bis nach Rautheim, vergleichbar zu 2.0+B.3. Lindenberg (vollständig) und Rautheim umsteigefrei angebunden. Längere Reisezeit durch Umstieg für HDL und Gewerbe Erzberg.	5	Mittlere Reisezeitnutzen Fahrzeit nach Rautheim länger als bei 2.0+G.4 durch längere Strecke. Lindenberg (vollständig), Rautheim (teilweise) und Südstadt (teilweise) sind umsteigefrei angebunden. Längere Reisezeit durch Umstieg für HDL, Erzberg und Nördl. Rautheim.	3
	1.2 Zuwachs an ÖV-Fahrgästen	Höchste modale Verlagerung	5	Hohe modale Verlagerung	3	Hohe modale Verlagerung	3	Hohe modale Verlagerung	3	Hohe modale Verlagerung	3	Höhere modale Verlagerung	4	Hohe modale Verlagerung	3
	1.3 Erschließungswirkung	Mittlere Anzahl direkt erschlossener Bewohner. Zusätzlich Anbindung des Gewerbegebiets Erzberg	4	Geringere Anzahl direkt erschlossener Bewohner. Zusätzlich Anbindung des Gewerbegebiets Erzberg und HDL	3	Mittlere Anzahl direkt erschlossener Bewohner. Zusätzlich Anbindung des Gewerbegebiets Erzberg	4	Mittlere Anzahl direkt erschlossener Bewohner.	3	Hohe Anzahl direkt erschlossener Bewohner.	4	Geringere Anzahl direkt erschlossener Bewohner.	2	Mittlere Anzahl direkt erschlossener Bewohner.	3
15	<b>Summe Fahrgast</b>	<b>93%</b>	<b>14</b>	<b>60%</b>	<b>9</b>	<b>67%</b>	<b>10</b>	<b>53%</b>	<b>8</b>	<b>60%</b>	<b>9</b>	<b>73%</b>	<b>11</b>	<b>60%</b>	<b>9</b>
		Rang <b>1</b>	Rang <b>1</b>	Rang <b>4</b>	Rang <b>3</b>	Rang <b>3</b>	Rang <b>3</b>	Rang <b>7</b>	Rang <b>4</b>	Rang <b>9</b>	Rang <b>2</b>	Rang <b>4</b>	Rang <b>2</b>	Rang <b>4</b>	
2. Betrieb	2.1a Betriebskosten (für Fahrzeuge, Personal, etc.)	Hohe Einsparungen in den Betriebskosten	5	Hohe Einsparungen in den Betriebskosten	5	Geringe Einsparungen in den Betriebskosten. Aufgrund der längeren Fahrzeit wird ein Stadtbahnfahrzeug mehr benötigt als in anderen Varianten.	3	Geringe Einsparungen in den Betriebskosten. Aufgrund der längeren Fahrzeit wird ein Stadtbahnfahrzeug mehr benötigt als in anderen Varianten.	3	Geringe Einsparungen in den Betriebskosten. Aufgrund der längeren Fahrzeit wird ein Stadtbahnfahrzeug mehr benötigt als in anderen Varianten.	3	Hohe Einsparungen in den Betriebskosten	5	Hohe Einsparungen in den Betriebskosten	5
	2.3 Streckenqualität														
	2.3a Streckenführung Unterhaltungskosten	Nur geringe Unterschiede in den Unterhaltungskosten zwischen den Varianten	3	Nur geringe Unterschiede in den Unterhaltungskosten zwischen den Varianten	3	Nur geringe Unterschiede in den Unterhaltungskosten zwischen den Varianten	3	Nur geringe Unterschiede in den Unterhaltungskosten zwischen den Varianten	3	Nur geringe Unterschiede in den Unterhaltungskosten zwischen den Varianten	3	Nur geringe Unterschiede in den Unterhaltungskosten zwischen den Varianten	3	Nur geringe Unterschiede in den Unterhaltungskosten zwischen den Varianten	3
2.3b Anteil straßenbündiger Bahnkörper (Ohne Bestandsabschnitt Am Hauptgüterbahnhof - Krematorium).	Bis zu 100 % besonderer Bahnkörper möglich	5	Bis zu 100 % besonderer Bahnkörper möglich	5	Bis zu 100 % besonderer Bahnkörper möglich	5	Etwa 82 % besonderer Bahnkörper möglich	3	Etwa 84 % besonderer Bahnkörper möglich	3	Etwa 80 % besonderer Bahnkörper möglich	3	Etwa 82 % besonderer Bahnkörper möglich	3	
15	<b>Summe Betrieb</b>	<b>87%</b>	<b>13</b>	<b>87%</b>	<b>13</b>	<b>73%</b>	<b>11</b>	<b>60%</b>	<b>9</b>	<b>60%</b>	<b>9</b>	<b>73%</b>	<b>11</b>	<b>73%</b>	<b>11</b>
		Rang <b>1</b>	Rang <b>1</b>	Rang <b>1</b>	Rang <b>1</b>	Rang <b>3</b>	Rang <b>3</b>	Rang <b>6</b>	Rang <b>6</b>	Rang <b>6</b>	Rang <b>6</b>	Rang <b>3</b>	Rang <b>3</b>	Rang <b>3</b>	
3. Kommune	3.1 Investitionskosten	Hohe Investitionskosten im Vergleich der Varianten	2	Geringste Investitionskosten aller Varianten	5	Mittlere Investitionskosten im Vergleich der Varianten	3	Mittlere Investitionskosten im Vergleich der Varianten	3	Mittlere Investitionskosten im Vergleich der Varianten	3	Hohe Investitionskosten im Vergleich der Varianten	2	Höchste Investitionskosten aller Varianten	1
	3.2a Fuß-/Radverkehr	neue, schnelle Verbindung zur Innenstadt über lange Brücke und Anbindung an Ringgleisradweg zur Helmstedter Str.	5	keine Veränderung gegenüber Bestand	3	keine Veränderung gegenüber Bestand	3	keine Veränderung gegenüber Bestand	3	keine Veränderung gegenüber Bestand	3	neue, schnelle Verbindung zur Innenstadt über lange Brücke und Anbindung an Ringgleisradweg zur Helmstedter Str.	5	neue, schnelle Verbindung zur Innenstadt über lange Brücke und Anbindung an Ringgleisradweg zur Helmstedter Str.	5
	3.3a MIV	keine Beeinträchtigung durch Stadtbahn entlang der Helmstedter Straße, da Führung auf besonderem Bahnkörper angestrebt, keine Beeinträchtigung AS Rautheim	5	keine Beeinträchtigung durch Stadtbahn entlang der Helmstedter Straße, da Führung auf besonderem Bahnkörper angestrebt, keine Beeinträchtigung AS Rautheim	4	keine Beeinträchtigung durch Stadtbahn entlang der Helmstedter Straße, da Führung auf besonderem Bahnkörper angestrebt, keine Beeinträchtigung AS Rautheim	5	keine Beeinträchtigung durch Stadtbahn entlang der Helmstedter Straße, da Führung auf besonderem Bahnkörper angestrebt, keine Beeinträchtigung AS Rautheim	3	keine Beeinträchtigung durch Stadtbahn entlang der Helmstedter Straße, keine Beeinträchtigung AS Rautheim	3	keine Beeinträchtigung durch Stadtbahn entlang der Helmstedter Straße, keine Beeinträchtigung AS Rautheim	3	keine Beeinträchtigung durch Stadtbahn entlang der Helmstedter Straße, keine Beeinträchtigung AS Rautheim	3
	3.3b Parkplätze	Neuordnung Helmstedter Str. auf kurzem Abschnitt	4	Neuordnung Helmstedter Str. auf <u>gesamtem</u> Abschnitt	3	Neuordnung Helmstedter Str. auf <u>gesamtem</u> Abschnitt	3	Neuordnung Helmstedter Str. auf <u>gesamtem</u> Abschnitt, Neuordnung und teilweise Entfall von Stellplätzen "Möcheweg".	2	Neuordnung Helmstedter Str. auf <u>gesamtem</u> Abschnitt, Neuordnung und teilweise Entfall von Stellplätzen "Möcheweg".	2	Neuordnung Helmstedter Str. auf <u>kurzen</u> Abschnitt, Neuordnung und teilweise Entfall von Stellplätzen "Möcheweg".	2	Neuordnung Helmstedter Str. auf <u>kurzen</u> Abschnitt, Neuordnung und teilweise Entfall von Stellplätzen "Möcheweg".	2
	3.4 Städtebauliche Impulse Siedlungserweiterungen	keine	1	keine	1	keine	1	keine	1	keine	1	Entwicklungsimpuls für die im Flächennutzungsplan für Wohnbebauung bereits vorgesehene Fläche östlich der Südstadt möglich	2	Entwicklungsimpuls für die im Flächennutzungsplan für Wohnbebauung bereits vorgesehene Fläche östlich der Südstadt möglich	2
25	<b>Summe Kommune</b>	<b>68%</b>	<b>17</b>	<b>60%</b>	<b>15</b>	<b>58%</b>	<b>15</b>	<b>44%</b>	<b>11</b>	<b>48%</b>	<b>12</b>	<b>52%</b>	<b>13</b>	<b>52%</b>	<b>13</b>
		Rang <b>1</b>	Rang <b>1</b>	Rang <b>2</b>	Rang <b>2</b>	Rang <b>3</b>	Rang <b>3</b>	Rang <b>7</b>	Rang <b>5</b>	Rang <b>5</b>	Rang <b>5</b>	Rang <b>1</b>	Rang <b>4</b>	Rang <b>4</b>	
4. Anlieger	4.1 Grunderwerb	durchschnittlicher Grunderwerb <u>Bedarf von:</u> -Kleingartenfläche und Baugrund nördliche der Rautheimer Str., -Ackerfläche, <u>Nutzung der Freihaltestrasse:</u> -Pillaustr. und "Zur Wabe"	3	viel Grunderwerb <u>Bedarf von:</u> -Gewerbefläche Helmstedter Str. -der Freihaltstrasse HDL, <u>Nutzung der Freihaltestrasse:</u> -"Zur Wabe"	2	sehr viel Grunderwerb <u>Bedarf von:</u> -Flächen im Bereich Helmstedter Str. -Fläche des KGV Stellwerks 7 -Kleingartenfläche und Baugrund nördliche der Rautheimer Str., -Ackerfläche <u>Nutzung der Freihaltestrasse:</u> -"Zur Wabe"	1	durchschnittlicher Grunderwerb <u>Bedarf von:</u> -Gewerbefläche Helmstedter Str. -Fläche des KGV Stellwerks 7 -Ackerfläche <u>Nutzung der Freihaltestrasse:</u> -"Zur Wabe"	3	durchschnittlicher Grunderwerb <u>Bedarf von:</u> -Ackerfläche <u>Nutzung der Freihaltestrasse:</u> -Pillaustr. und "Zur Wabe"	3	geringer Grunderwerb <u>Bedarf von:</u> -Ackerfläche <u>Nutzung der Freihaltestrasse:</u> -Pillaustr. und "Zur Wabe"	5	geringer Grunderwerb <u>Bedarf von:</u> -Ackerfläche <u>Nutzung der Freihaltestrasse:</u> -Pillaustr. und "Zur Wabe"	5
	4.2 Schall und Erschütterung	mittlere Beeinträchtigung. <u>Beeinträchtigung:</u> -Wohnbebauung süd. Helmstedter Str. (hohe Vorbelastung vorhanden) -Wohnhaus "Braunschweiger Str." -Wohnbebauung östlich Feldweg und "Zur Wabe" (heute keine Lärmvorbelastung). Lärmindernder Oberbau und aktive schallmindernde Maßnahmen möglich	3	mittlere Beeinträchtigung. <u>Beeinträchtigung:</u> -Wohnbebauung süd. Helmstedter Str. (hier jedoch bereits hohe Vorbelastung vorhanden) -HDL-Gelände: Schallschutz im B-Plan bereits berücksichtigt -Wohnhaus "Braunschweiger Str." -Wohnbebauung östlich Feldweg und "Zur Wabe" (heute keine Lärmvorbelastung). Lärmindernder Oberbau und aktive schallmindernde Maßnahmen möglich	3	mittlere Beeinträchtigung. <u>Beeinträchtigung:</u> -Wohnbebauung süd. Helmstedter Str. (hier jedoch bereits hohe Vorbelastung vorhanden) -Wohnhaus "Braunschweiger Str." -Wohnbebauung östlich Feldweg und "Zur Wabe" (heute keine Lärmvorbelastung). Lärmindernder Oberbau und aktive schallmindernde Maßnahmen möglich	3	hohe Beeinträchtigung. <u>Beeinträchtigung:</u> -Wohnbebauung süd. Helmstedter Str. (hohe Vorbelastung vorhanden) -höhere Beeinträchtigung durch straßenbündige Führung im Abschnitt Mönchweg (Vorbelastung vorhanden, aktive schallmindernde Maßnahmen eingeschränkt möglich) -Wohnbebauung östlich Feldweg, "Zur Wabe" und Roselies (heute keine Lärmvorbelastung). Lärmindernder Oberbau und aktive schallmindernde Maßnahmen möglich	2	hohe Beeinträchtigung. <u>Beeinträchtigung:</u> -Wohnbebauung süd. Helmstedter Str. (hohe Vorbelastung vorhanden) -höhere Beeinträchtigung durch straßenbündige Führung im Abschnitt Mönchweg (Vorbelastung vorhanden, aktive schallmindernde Maßnahmen eingeschränkt möglich) -Wohnbebauung "Zur Wabe" und Roselies (heute keine Lärmvorbelastung). Lärmindernder Oberbau und aktive schallmindernde Maßnahmen möglich	2	hohe Beeinträchtigung. <u>Beeinträchtigung:</u> -Wohnbebauung süd. Helmstedter Str. (hohe Vorbelastung vorhanden) -höhere Beeinträchtigung durch straßenbündige Führung im Abschnitt Mönchweg (Vorbelastung vorhanden, aktive schallmindernde Maßnahmen eingeschränkt möglich) -Wohnbebauung östlich Feldweg, "Zur Wabe" und Roselies (heute keine Lärmvorbelastung). Lärmindernder Oberbau und aktive schallmindernde Maßnahmen möglich	2	hohe Beeinträchtigung. <u>Beeinträchtigung:</u> -Wohnbebauung süd. Helmstedter Str. (hohe Vorbelastung vorhanden) -höhere Beeinträchtigung durch straßenbündige Führung im Abschnitt Mönchweg (Vorbelastung vorhanden, aktive schallmindernde Maßnahmen eingeschränkt möglich) -Wohnbebauung "Zur Wabe" und Roselies (heute keine Lärmvorbelastung). Lärmindernder Oberbau und aktive schallmindernde Maßnahmen möglich	2
	4.3 Bauzeit/-risiko	durchschnittliche(s) Bauzeit/-risiko, erhöhte Bauzeit und erhöhtes Baurisiko durch lange Brücke zu erwarten, kurze Bauzeit im Gleisbau, da viel eigener Bahnkörper	3	geringere(s) Bauzeit/-risiko, mittlere Bauzeit durch kurze Brücke und Anpassung AS BAB, kurze Bauzeit im Gleisbau, da viel eigener Bahnkörper	4	geringere(s) Bauzeit/-risiko, mittlere Bauzeit durch kurze Brücke und kein Umbau AS BAB, mittlere Bauzeit im Gleisbau, da viel eigener Bahnkörper	4	geringere(s) Bauzeit/-risiko, mittlere Bauzeit durch kurze Brücke und kein Umbau AS BAB, mittlere Bauzeit im Gleisbau, da überwiegend eigener Bahnkörper mit straßenbündiger Führung "Mönchweg"	4	geringere(s) Bauzeit/-risiko, mittlere Bauzeit durch kurze Brücke und kein Umbau AS BAB, mittlere Bauzeit im Gleisbau, da überwiegend eigener Bahnkörper mit straßenbündiger Führung "Mönchweg"	4	höheres Bauzeit/-risiko, erhöhte Bauzeit und erhöhtes Baurisiko durch lange Brücke zu erwarten, mittlere Bauzeit im Gleisbau, da überwiegend eigener Bahnkörper mit straßenbündiger Führung "Mönchweg"	2	höheres Bauzeit/-risiko, erhöhte Bauzeit und erhöhtes Baurisiko durch lange Brücke zu erwarten, mittlere Bauzeit im Gleisbau, da überwiegend eigener Bahnkörper mit straßenbündiger Führung "Mönchweg"	2
	4.4 Beeinträchtigung Naherholung	gering, kürzere Anbindung Helmstedter Str. an Ringgleisweg wirkt positiv	4	gering, kürzere Anbindung Helmstedter Str. an Ringgleisweg wirkt positiv	4	mittel, Beeinträchtigung des Schrebergartenvereins Stellwerk 7	3	Beeinträchtigung des Schrebergartenvereins Stellwerk 7	3	mittel und Beeinträchtigung des Schrebergartenvereins Stellwerk 7	3	gering, kürzere Anbindung Helmstedter Str. an Ringgleisweg wirkt positiv	4	gering, kürzere Anbindung Helmstedter Str. an Ringgleisweg wirkt positiv	4
	4.5 Trennwirkung von Quartieren	geringe Trennwirkung, Trasse verläuft auf eigenem Bahnkörper entlang vorhandenen Verkehrsflächen mit Übergängen bei bestehenden Wegen	3	geringe Trennwirkung, Trasse verläuft auf eigenem Bahnkörper entlang vorhandenen Verkehrsflächen mit Übergängen bei bestehenden Wegen	3	geringe Trennwirkung, Trasse verläuft auf eigenem Bahnkörper entlang vorhandenen Verkehrsflächen mit Übergängen bei bestehenden Wegen	3	geringe Trennwirkung, Trasse verläuft auf eigenem Bahnkörper entlang vorhandenen Verkehrsflächen mit Übergängen bei bestehenden Wegen	3	geringe Trennwirkung, Trasse verläuft auf eigenem Bahnkörper entlang vorhandenen Verkehrsflächen mit Übergängen bei bestehenden Wegen	3	geringe Trennwirkung, Trasse verläuft auf eigenem Bahnkörper entlang vorhandenen Verkehrsflächen mit Übergängen bei bestehenden Wegen	3	geringe Trennwirkung, Trasse verläuft auf eigenem Bahnkörper entlang vorhandenen Verkehrsflächen mit Übergängen bei bestehenden Wegen	3
25	<b>Summe Anlieger</b>	<b>62%</b>	<b>16</b>	<b>62%</b>	<b>16</b>	<b>56%</b>	<b>14</b>	<b>58%</b>	<b>15</b>	<b>58%</b>	<b>15</b>	<b>62%</b>	<b>16</b>	<b>60%</b>	<b>15</b>
		Rang <b>1</b>	Rang <b>1</b>	Rang <b>1</b>	Rang <b>1</b>	Rang <b>7</b>	Rang <b>5</b>	Rang <b>5</b>	Rang <b>5</b>	Rang <b>5</b>	Rang <b>5</b>	Rang <b>1</b>	Rang <b>1</b>	Rang <b>4</b>	
5. Allgemeinheit	5.1 Beeinträchtigung des Landschaftsbildes	geringe Beeinträchtigung, kleiner Einschnitt in die Bahndammbegrenzung erfolgt, Zerschneidung Ackerfläche	4	geringe Beeinträchtigung, gering, Zerschneidung Ackerfläche	4	hohe Beeinträchtigung, großer Eingriff in die Bahndammbegrenzung, Zerschneidung Ackerfläche	2	sehr hohe Beeinträchtigung, großer Eingriff in die Bahndammbegrenzung und Eingriff in die öffentliche Grünfläche und Ausgleichsfläche im Süden (B-Plan RA 27), Zerschneidung Ackerfläche	1	hohe Beeinträchtigung, großer Eingriff in die Bahndammbegrenzung und Führung parallel zur öffentlichen Verkehrsstraße "Am Rautheimer Holze", Zerschneidung Ackerfläche	2	mittlere Beeinträchtigung, geringer Eingriff in die Bahndammbegrenzung und Eingriff in die öffentliche Grünfläche und Ausgleichsfläche im Süden (B-Plan RA 27), Zerschneidung Ackerfläche	3	geringe Beeinträchtigung, geringer Eingriff in die Bahndammbegrenzung und Führung parallel zur öffentlichen Verkehrsstraße "Am Rautheimer Holze", Zerschneidung Ackerfläche	4
	5.2 Beeinträchtigungen für Boden, Wasser, Luft, Tiere, Pflanzen	geringe Beeinträchtigung, kurzer Abschnitt im "Grüngürtel Bahndamm"	4	geringe Beeinträchtigung	4	hohe Beeinträchtigung, im Bereich Grünflächen Braunschweiger Schrebergartenverein und "Grüngürtel Bahndamm"	2	hohe Beeinträchtigung, im Bereich Grünflächen Braunschweiger Schrebergartenverein und "Grüngürtel Bahndamm" und Eingriff in die Bahndammbegrenzung und Eingriff in die öffentliche Grünfläche und Ausgleichsfläche im Süden (B-Plan RA 27)	2	hohe Beeinträchtigung, im Bereich Grünflächen Braunschweiger Schrebergartenverein und "Grüngürtel Bahndamm" und Eingriff in die Bahndammbegrenzung und Eingriff in die öffentliche Grünfläche und Ausgleichsfläche im Süden (B-Plan RA 27)	2	mittlere Beeinträchtigung, kurzer Abschnitt im "Grüngürtel Bahndamm" und Eingriff in die Bahndammbegrenzung und Eingriff in die öffentliche Grünfläche und Ausgleichsfläche im Süden (B-Plan RA 27)	3	geringe Beeinträchtigung, kurzer Abschnitt im "Grüngürtel Bahndamm"	4
	5.3a Beeinträchtigung Kulturdenkmäler (Denkmalschutz)	keine Denkmäler, keine Beeinträchtigung	5	keine Denkmäler, keine Beeinträchtigung	5	keine Denkmäler, keine Beeinträchtigung	5	keine Denkmäler, keine Beeinträchtigung	5	keine Denkmäler, keine Beeinträchtigung	5	keine Denkmäler, keine Beeinträchtigung	5	keine Denkmäler, keine Beeinträchtigung	5
	5.3b Integrierbarkeit in Stadträume	gut	4	gut	4	gut	4	gut	4	gut	4	gut	4	gut	4
	20	<b>Summe Allgemeinheit</b>	<b>85%</b>	<b>17</b>	<b>83%</b>	<b>17</b>	<b>65%</b>	<b>13</b>	<b>60%</b>	<b>12</b>	<b>65%</b>	<b>13</b>	<b>75%</b>	<b>15</b>	<b>83%</b>
		Rang <b>1</b>	Rang <b>1</b>	Rang <b>2</b>	Rang <b>2</b>	Rang <b>5</b>	Rang <b>5</b>	Rang <b>7</b>	Rang <b>5</b>	Rang <b>5</b>	Rang <b>5</b>	Rang <b>4</b>	Rang <b>4</b>	Rang <b>2</b>	
6. Verträge und Vereinbarungen	6.1 Kreuzungsvereinbarung DB Netz	erforderlich	1	erforderlich	1	erforderlich	1	erforderlich	1	erforderlich	1	erforderlich	1	erforderlich	1
	6.2 Abstimmung Landesstraßenbehörde	keine Beeinträchtigung AS Rautheim, Brücke über A39	3	Beeinträchtigung AS Rautheim (Abfahrt aus WOB), Brücke über A39	2	keine Beeinträchtigung AS Rautheim, Brücke über A39	3	keine Beeinträchtigung AS Rautheim, Brücke über A39	3	keine Beeinträchtigung AS Rautheim, Brücke über A39	3	keine Beeinträchtigung AS Rautheim, Brücke über A39	3	keine Beeinträchtigung AS Rautheim, Brücke über A39	3
	6.3 Folgekosten DB AG (Gleisverlegung, Montagemöglichkeit)	hoch, Stützen nah am Gleis, temporäre Sperrungen	1	mittel (normaler Abstand zum Gleis, kurze Sperrzeiten)	3	mittel (normaler Abstand zum Gleis, kurze Sperrzeiten)	3	mittel (normaler Abstand zum Gleis, kurze Sperrzeiten)	3	mittel (normaler Abstand zum Gleis, kurze Sperrzeiten)	3	hoch, Stützen nah am Gleis, temporäre Sperrungen	1	hoch, Stützen nah am Gleis, temporäre Sperrungen	1
15	<b>Summe Verträge</b>	<b>33%</b>	<b>5</b>	<b>40%</b>	<b>6</b>	<b>47%</b>	<b>7</b>	<b>47%</b>	<b>7</b>	<b>47%</b>	<b>7</b>	<b>33%</b>	<b>5</b>	<b>33%</b>	<b>5</b>
		Rang <b>5</b>	Rang <b>5</b>	Rang <b>4</b>	Rang <b>4</b>	Rang <b>1</b>	Rang <b>1</b>	Rang <b>1</b>	Rang <b>1</b>	Rang <b>1</b>	Rang <b>1</b>	Rang <b>5</b>	Rang <b>5</b>	Rang <b>5</b>	
115	<b>Summe</b>	<b>82</b>	<b>82</b>	<b>75</b>	<b>75</b>	<b>70</b>	<b>70</b>	<b>62</b>	<b>62</b>	<b>65</b>	<b>65</b>	<b>71</b>	<b>71</b>	<b>70</b>	
	<b>Rangfolge</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	