

## Anhang IV: Trassenkorridorbewertung

### Grobkorridor Süd – Kante A

GK Süd – Kante A GP 01 – GP 13 Gelnhausen – Lettgenbrunn Golfplatz						
Variante (Sektion) [Trassenname]	A.1 (01-02-11-13) [01-02-11-13-V10, Süd]	A.2 (01-11-13) [01-11-13-V20, Süd]				
<b>Quantitative Kriterien</b>						
Trassenlänge (km)	22,94 (109 %)	21,13 (100 %)				
Rangreihung	o	o				
Tunnellänge (km)	14,85 (108 %)	13,80 (100 %)				
längster Tunnel (km)	13,18	8,27				
(keine Rangreihung, nur informativ)						



# GK Süd – Kante A GP 01 – GP 13 Gelnhausen – Lettgenbrunn Golfplatz

## Bewertung Umwelt

Variante (Sektion) [Trassenname]	A.1 (01-02-11-13) [01-02-11-13-V10, Süd]	A.2 (01-11-13) [01-11-13-V20, Süd]				
<b>1. Entscheidungsschritt</b>						
Durchfahrungslänge RWK IVa (m)	100 (100 %)	100 (100 %)				
Rangreihung	o	o				
keine eindeutige Entscheidung						
<b>2. Entscheidungsschritt</b>						
Durchfahrungslänge RWK IVb (m)	4.669 (112 %)	4.185 (100 %)				
Rangreihung	o	o				
keine eindeutige Entscheidung						
<b>3. Entscheidungsschritt</b>						
Durchfahrungslänge RWK III (m)	14.554 (103 %)	14.183 (100 %)				
Rangreihung	o	o				
keine eindeutige Entscheidung						
Variante (Sektion) [Trassenname]	A.1 (01-02-11-13) [01-02-11-13-V10, Süd]	A.2 (01-11-13) [01-11-13-V20, Süd]				
<b>4. Entscheidungsschritt</b>						
Durchfahrungslänge RWK II (m)	8.098 (111 %)	7.324 (100 %)				
Rangreihung	o	o				
keine eindeutige Entscheidung						



# **GK Süd – Kante A GP 01 – GP 13 Gelnhausen – Lettgenbrunn Golfplatz**

## **5. Entscheidungsschritt**

Summe Flächen RWK IVa im Wirkraum 0-250 m (ha)	52,48 (367 %)	14,30 (100 %)				
Rangreihung	-	+				
	Variante A.1 ist deutlich schlechter					
Ergebnis Umwelt	<p>Nach den Entscheidungsschritten 1-4 (Durchfahrungslängen Raumwiderstände) ergibt sich keine klare Differenzierung der beiden Varianten;</p> <p>Die Variante A.1 ist aber bei den betroffenen Flächen außerordentlich hoher Raumwiderstände im Wirkraum bis 250 m (nahe gelegene Siedlungsflächen) deutlich schlechter zu bewerten als die Variante A.2. .</p>					
	-	+				



# GK Süd – Kante A GP 01 – GP 13 Gelnhausen – Lettgenbrunn Golfplatz

## Bewertung Raumordnung

Variante (Sektion) [Trassenname]	A.1 (01-02-11-13) [01-02-11-13-V10, Süd]	A.2 (01-11-13) [01-11-13-V20, Süd]				
1. Entscheidungsschritt						
Durchfahrungslänge RWK IVa (m)	250 (>>)	0 (100 %)				
Rangreihung	-	+				
	Variante A.1 ist deutlich schlechter					
2. Entscheidungsschritt						
Durchfahrungslänge RWK IVb (m)	1.798 (129 %)	1.395 (100 %)				
Rangreihung	o	o				
	keine eindeutige Entscheidung					
Ergebnis Raumordnung	Aufgrund der Durchfahrung eines Vorranggebiets Siedlung (RWK IVa) in Neuwirtheim ist die Variante A.1 deutlich schlechter zu bewerten als A.2. Diese Bewertung wird durch die tendenziell größeren Durchfahrungslängen in der RWK IVb (Vorranggebiet Hochwasserschutz, Vorranggebiet Industrie und Gewerbe) unterstützt.					
	-	+				



GK Süd – Kante A GP 01 – GP 13 Gelnhäusen – Lettgenbrunn Golfplatz						
Gesamtbewertung durch Zusammenföhrung der Ergebnisse beider Zielsysteme Umwelt und Raumordnung						
<b>Variante (Sektion)</b> [Trassenname]	<b>A.1 (01-02-11-13)</b> [01-02-11-13-V10, Süd]	<b>A.2 (01-11-13)</b> [01-11-13-V20, Süd]				
<b>höchster Entscheidungsschritt Umwelt: 5</b>						
<b>höchster Entscheidungsschritt Raumordnung: 1</b>						
<b>Kumulatives Ergebnis</b>	Die Variante A.1 ist sowohl nach den Umwelt- als auch nach den Raumordnungskriterien deutlich schlechter zu bewerten als Variante A.2. Variante A.2 wird daher weiter verfolgt.					
	-	+				

<b>Gesamtergebnis Kante A</b>	<b>Variante A.2 ist weiter zu verfolgen</b>
-----------------------------------	---



## Grobkorridor Süd – Kante B

GK Süd – Kante B GP 13 – GP 93 Lettgenbrunn Golfplatz – Betriebsbahnhof Mottgers				
Variante (Sektion) [Trassenname]	B.1 (13-29-93) [13-29-93-V10 Nordvariante Mottgers]	B.2 (13-93) [13-93-V20 Südvariante Mottgers]	B.3 (13-92-93) [13-92-V10 Nordvariante Dittenbrunn + Bestandstrecke 92-93]	B.4 (13-92-93) [13-92-V20 Südvariante Dittenbrunn + Bestandstrecke 92-93]
Quantitative Kriterien				
Trassenlänge (km)	17,40 (100 %)	17,74 (102 %)	13,20 (+ 5,32*) (107 %)	12,94 (+ 5,32*) (105 %)
Rangreihung	o	o	o	o
Tunnellänge (km)	10,72 (141 %)	10,35 (136 %)	7,61 (100 %)	9,24 (121 %)
längster Tunnel (km)	4,03	5,06	3,67	5,33
(keine Rangreihung, nur informativ)				

\* Fahrstrecke auf Bestandsstrecke



GK Süd – Kante B GP 13 – GP 93 Lettgenbrunn Golfplatz – Betriebsbahnhof Mottgers				
Variante (Sektion) [Trassenname]	B.1 (13-29-93) [13-29-93-V10 Nordvariante Mottgers]	B.2 (13-93) [13-93-V20 Südvariante Mottgers]	B.3 (13-92-93) [13-92-V10 Nordvariante Dittenbrunn + Bestandstrecke 92-93]	B.4 (13-92-93) [13-92-V20 Südvariante Dittenbrunn + Bestandstrecke 92-93]
Bewertung Umwelt				
1. Entscheidungsschritt				
Durchfahrungslänge RWK IVa (m)	0 (100 %)	121 (irrelevant, da Bahnanlage)	0 (100 %)	66 (irrelevant, da Bahnanlage)
Rangreihung	o	o	o	o
	keine eindeutige Entscheidung			
2. Entscheidungsschritt				
Durchfahrungslänge RWK IVb (m)	2.534 (166 %)	3.093 (202 %)	1.529 (100 %)	1.981 (130 %)
Rangreihung	-	-	+	-
	Variante B.3 ist deutlich besser zu bewerten als alle anderen Varianten und ist zu bevorzugen; die technische Realisierbarkeit von B.3 und B.4 (Anschlussmöglichkeit Dittenbrunn, GP 92) ist aber noch nicht endgültig geklärt; B. 1 und B. 2 werden daher ebenfalls weitergeführt, sind aber nicht deutlich kontrastiert			
3. Entscheidungsschritt				
Durchfahrungslänge RWK III (m)	5.574 (100 %)	5.674 (184 %)		
Rangreihung	+	-		
	Im Vergleich zur Variante B.2 ist B.1 ist die deutlich bessere Alternative zu B 3 (falls Anbindung bei GP 92 nicht möglich)			
Ergebnis Umwelt	Variante B.3 hat die kürzeste Durchfahrungslänge sehr hoher Raumwiderstände (RWK IVb) (FFH-Gebiete, Vogelschutzgebiet und Siedlungsrandbereich oberirdisch) und wird daher deutlich besser als alle anderen Varianten bewertet, jedoch ist B.3 möglicherweise technisch nicht realisierbar (unsichere Anbindungsmöglichkeit bei GP 92); B.1 ist die beste Alternative zu B.3.			
	(+)	-	+	-



# GK Süd – Kante B GP 13 – GP 93 Lettgenbrunn Golfplatz – Betriebsbahnhof Mottgers

## Bewertung Raumordnung

Variante (Sektion) [Trassenname]	B.1 (13-29-93) [13-29-93-V10 Nordvariante Mottgers]	B.2 (13-93) [13-93-V20 Südvariante Mottgers]	B.3 (13-92-93) [13-92-V10 Nordvariante Dittenbrunn + Bestandstrecke 92-93]	B.4 (13-92-93) [13-92-V20 Südvariante Dittenbrunn + Bestandstrecke 92-93]
1. Entscheidungsschritt				
Durchfahrungslänge RWK IVa (m)	0	0	0	0
Rangreihung	o	o	o	o
	keine eindeutige Entscheidung			
2. Entscheidungsschritt				
Durchfahrungslänge RWK IVb (m)	828 (404%)	1.098 (536 %)	205 (100 %)	208 (101 %)
Rangreihung	-	-	o	o
	Die Varianten B.1 und B.2 sind deutlich schlechter zu bewerten als B.3 und B.4; sie werden jedoch weiter betrachtet, da die Anschlussmöglichkeit bei Dittenbrunn (GP 92) für B.3 und B.4 unsicher ist			
3. Entscheidungsschritt				
Durchfahrungslänge RWK III (m)	2.383 (909 %)	2.169 (828 %)	504 (192 %)	262 (100 %)
Rangreihung	-	-	-	+
	Variante B.3 ist deutlich schlechter zu bewerten als B.4 und scheidet daher aus; keine deutliche Kontrastierung zwischen B.1 und B.2			
4. Entscheidungsschritt				
Durchfahrungslänge RWK II (m)	5.312 (100 %)	7.368 (139 %)		
Rangreihung	(+)	-		
	Variante B.2 ist deutlich schlechter zu bewerten als B.1			



# GK Süd – Kante B GP 13 – GP 93 Lettgenbrunn Golfplatz – Betriebsbahnhof Mottgers

## Bewertung Raumordnung

Variante (Sektion) [Trassenname]	B.1 (13-29-93) [13-29-93-V10 Nordvariante Mottgers]	B.2 (13-93) [13-93-V20 Südvariante Mottgers]	B.3 (13-92-93) [13-92-V10 Nordvariante Dittenbrunn + Bestandstrecke 92-93]	B.4 (13-92-93) [13-92-V20 Südvariante Dittenbrunn + Bestandstrecke 92-93]
Ergebnis Raumordnung	Die Varianten B.3 und B.4 zeichnen sich durch die deutlich kürzesten Durchfahrungsängen von Flächen sehr hoher Raumwiderstände (RWK IVb; Vorrang- und Vorbehaltgebiet Hochwasserschutz) aus. Variante B.4 hat im Vergleich zu B.3 eine kürzere Durchfahrungsänge hoher Raumwiderstände (RWK III; Vorranggebiet Natur und Landschaft) und wird daher besser bewertet; jedoch ist die Anbindungsmöglichkeit an die Schnellfahrstrecke bei Dittenbrunn (GP 92) unsicher, verglichen mit B.2 ist die Variante B.1 die beste (von GP 92 unabhängige) Alternative zu B.4, da B.1 mit deutlich geringeren Durchfahrungsängen durch sehr hohe Raumwiderstände als auch mittlere Raumwiderstände (RWK II; Vorbehalt Natur und Landschaft, Vorrang Forstwirtschaft, Vorrang Landwirtschaft ) aufweist.			
	(+)	-	-	+



GK Süd – Kante B GP 13 – GP 93 Lettgenbrunn Golfplatz – Betriebsbahnhof Mottgers				
Gesamtbewertung durch Zusammenführung der Ergebnisse beider Zielsysteme Umwelt und Raumordnung				
Variante (Sektion) [Trassenname]	B.1 (13-29-93) [13-29-93-V10 Nordvariante Mottgers]	B.2 (13-93) [13-93-V20 Südvariante Mottgers]	B.3 (13-92-93) [13-92-V10 Nordvariante Dittenbrunn + Bestandstrecke 92-93]	B.4 (13-92-93) [13-92-V20 Südvariante Dittenbrunn + Bestandstrecke 92-93]
höchster Entscheidungsschritt Umwelt: 2 für Favorit; 3 für beste Alternative				
höchster Entscheidungsschritt Raumordnung: 3 für Favorit; 4 für beste Alternative				
Kumulatives Ergebnis	<p>Nach Umweltkriterien wäre Variante B.3 weiter zu verfolgen, nach Raumordnungskriterien Variante B.4. Da die Entscheidung auf Umweltebene schon im zweiten Bewertungsschritt (RWK IVb) erfolgt, ist dies ausschlaggebend. Die Variante B.3 wird also als Favorit weiter verfolgt, da sie bei den Umweltkriterien deutlich kürzere Durchschneidungslängen hoher Raumwiderstände (RWK IVb; FFH-Gebiet, Vogelschutzgebiet und Siedlungsrandbereich oberirdisch) aufweist als alle anderen. Da aus technischen Gründen (unsicherer Anschluss von B.3 an GP 92 bei Dittenbrunn) eine Alternative weiter verfolgt werden muss und dabei nach beiden Zielsystemen B.1 am besten abschneidet, wird B.1 als Alternative zu B.3 zusätzlich (z) weiter verfolgt.</p>			
	( z )	-	+	-
Gesamtergebnis Kante B	Variante B.3 ist als Favorit weiter zu verfolgen; B.1 wird als beste Alternative zu B.3 als Rückstellvariante zusätzlich weiter verfolgt			



## Grobkorridor Spessart – Kante A

GK Spessart – Kante A GP 01 – GP 21 Gelnhäusen – Aufenau, Eisenberg						
Variante (Sektion) [Trassenname]	A.1 (01-02-21) [01-02-21-29-93-V10, Spessart]	A.2 (01-02-21) [01-02-21-29-93-V70, Spessart]	zusätzl. Vergleich: Korridor 7 (Scoping) (01-21)			
<b>Quantitative Kriterien</b>						
Trassenlänge (km)	12,63 (100 %)	12,57 (100 %)	nicht ermittelt			
Rangreihung	o	o				
Tunnellänge (km)	4,58 (143 %)	3,21 (100 %)				
längster Tunnel (km)	2,58	2,45				
(keine Rangreihung, nur informativ)						



# GK Spessart – Kante A GP 01 – GP 21 Gelnhausen – Aufenau, Eisenberg

## Bewertung Umwelt

Variante (Sektion) [Trassenname]	A.1 (01-02-21) [01-02-21-29-93-V10, Spessart]	A.2 (01-02-21) [01-02-21-29-93-V70, Spessart]	zusätzl. Vergleich: Korridor 7 (Scoping) (01-21)			
<b>1. Entscheidungsschritt</b>						
Durchführungslänge RWK IVa (m)	100 (100 %)	144 (144 %)	250 (250 %)			
Rangreihung	o	o	-			
keine eindeutige Entscheidung (Korridor 7 deutlich schlechter)						
<b>2. Entscheidungsschritt</b>						
Durchführungslänge RWK IVb (m)	5.597 (100 %)	6.241 (112 %)	8.164 (146 %)			
Rangreihung	o	o	-			
keine eindeutige Entscheidung (Korridor 7 wird ausgeschieden)						
<b>3. Entscheidungsschritt</b>						
Durchführungslänge RWK III (m)	10.994 (100 %)	11.382 (104 %)				
Rangreihung	o	o				
keine eindeutige Entscheidung						
Variante (Sektion) [Trassenname]	A.1 (01-02-21) [01-02-21-29-93-V10, Spessart]	A.2 (01-02-21) [01-02-21-29-93-V70, Spessart]	zusätzl. Vergleich: Korridor 7 (Scoping) (01-21)			
<b>4. Entscheidungsschritt</b>						
Durchführungslänge RWK II (m)	6.902 (100 %)	7.687 (111 %)				
Rangreihung	o	o				
keine eindeutige Entscheidung						



# GK Spessart – Kante A GP 01 – GP 21 Gelnhausen – Aufenau, Eisenberg

## 5. Entscheidungsschritt

Summe Flächen RWK IVa im Wirkraum 0-250 m (ha)	45,71 (100 %)	47,01 (103 %)				
Summe Flächen RWK IVa im Wirkraum 250-500 m (ha)	96,12 (100 %)	95,09 (101 %)				
Summe Flächen RWK IVb im Wirkraum 0-250 m (ha)	293,44 (100 %)	325,10 (111 %)				
Summe Flächen RWK IVb im Wirkraum 250-500 m (ha)	302,74 (100 %)	316,74 (105 %)				
Rangreihung	o	o				
	keine eindeutige Entscheidung					
Ergebnis Umwelt	Aufgrund relativ langer Durchführungen durch sehr hohe Raumwiderstände (RWK IVb) ist die Variante „Korridor 7“ deutlich schlechter zu bewerten als A.1 bzw. A.2. Variante A.1 kann tendenziell bei der Bewertung Umwelt insgesamt etwas besser bewertet werden als A.2, jedoch sind die beiden Varianten A.1 und A.2 auf Basis des 100 % (RWK IVa) bzw 30 % (RWK IVb – II) nicht deutlich kontrastiert.					
	o	o	( - )			



GK Spessart – Kante A   GP 01 – GP 21   Gelnhausen – Aufenau, Eisenberg						
Bewertung Raumordnung						
Variante (Sektion) [Trassenname]	A.1 (01-02-21) [01-02-21-29-93-V10, Spessart]	A.2 (01-02-21) [01-02-21-29-93-V70, Spessart]	zusätzl. Vergleich: Korridor 7 (Scoping) (01-21)			
1. Entscheidungsschritt						
Durchführungslänge RWK IVa (m)	0 (100 %)	0 (100 %)	0 (100 %)			
Rangreihung	o	o	o			
	keine eindeutige Entscheidung					
2. Entscheidungsschritt						
Durchführungslänge RWK IVb (m)	3.086 (109 %)	2.838 (100 %)	5.438 (192 %)			
Rangreihung	o	o	( - )			
	keine eindeutige Entscheidung (Korridor 7 wird ausgeschieden)					
3. Entscheidungsschritt						
Durchführungslänge RWK III (m)	4.048 (100 %)	4.054 (100 %)				
Rangreihung	o	o				
	keine eindeutige Entscheidung					
Variante (Sektion) [Trassenname]	A.1 (01-02-21) [01-02-21-29-93-V10, Spessart]	A.2 (01-02-21) [01-02-21-29-93-V70, Spessart]	zusätzl. Vergleich: Korridor 7 (Scoping) (01-21)			
4. Entscheidungsschritt						
Durchführungslänge RWK II (m)	11.837 (101 %)	11.696 (100 %)				
Rangreihung	o	o				
	keine eindeutige Entscheidung					
Ergebnis Raumordnung	Nach den Entscheidungsschritten 1-4 (Durchführungslängen Raumwiderstände) ergibt sich keine klare Differenzierung der zwei Varianten. (Korridor 7 ist deutlich schlechter)					
	o	o	( - )			



GK Spessart – Kante A GP 01 – GP 21 Gelnhausen – Aufenau, Eisenberg						
GK Spessart – Kante A GP 01 – GP 21 Gelnhausen – Aufenau, Eisenberg						
Gesamtbewertung durch Zusammenführung der Ergebnisse beider Zielsysteme Umwelt und Raumordnung						
Variante (Sektion) [Trassenname]	A.1 (01-02-21) [01-02-21-29-93-V10, Spessart]	A.2 (01-02-21) [01-02-21-29-93-V70, Spessart]	zusätzl. Vergleich: Korridor 7 (Scoping) (01-21)			
höchster Entscheidungsschritt Umwelt: -						
höchster Entscheidungsschritt Raumordnung: -						
Kumulatives Ergebnis	Die Bewertung ergibt keine eindeutige Bevorzugung einer Variante. Da die Variante A.2 aber mit einer Verlegung der Autobahn und somit erheblichen Folgewirkungen verbunden wäre, wird Variante A.1 weiter verfolgt. (Die Scoping-Variante Korridor 7 wird ausgeschieden)					
	+	-	( - )			

Gesamtergebnis Kante A	Variante A.1 ist weiter zu verfolgen
---------------------------	--------------------------------------





## Grobkorridor Spessart – Kante B

GK Spessart – Kante B GP 21 – GP 93 (nord) Aufenau, Eisenberg – Betriebsbahnhof Mottgers									
Variante (Sektion) [Trassenname]	B.1 (21-29-93) [01-02-21-29-93- V10, Spessart]	B.2 (21-29-93) [01-02-21-29-93- V20, Spessart]	B.3 (21-29-93) [01-02-21-29-93- V30, Spessart]	B.4 (21-29-93) [01-02-21-29-93- V40, Spessart]	B.5 (21-29-93) [01-02-21-29-93- V50, Spessart]	B.6 (21-29-93) [01-02-21-29-93- V60, Spessart]	B.7 (21-29-93) [01-02-21-29-93- V70, Spessart]	zusätzl. Vergleich: Korridor 2 (Scoping) (21-93)	zusätzl. Vergleich: BVWP Spessart (01-28-93)*
<b>Quantitative Kriterien</b>									
Trassenlänge (km)	25,66 (105 %)	25,34 (104 %)	25,57 (105 %)	24,90 (102 %)	24,43 (100 %)	24,60 (101 %)	25,11 (103 %)	nicht ermittelt	nicht ermittelt
Rangreihung	o	o	o	o	o	o	o		
Tunnellänge (km)	17,05 (128 %)	14,23 (107 %)	13,38 (100 %)	13,35 (100 %)	14,17 (106 %)	17,20 (129 %)	18,94 (142 %)		
längster Tunnel (km)	9,22	8,13	5,74	5,01	3,84	5,67	9,46		
(keine Rangreihung, nur informativ)									

\* Verknüpfung von B.6 (21 - 28) und östlicher Abschnitt der BVWP-Trasse (28 - 93); wird zusätzlich auch in der Kante Spessart C verglichen;  
westlicher Abschnitt BVWP-Trasse: siehe zusätzliche Kante Spessart D



# GK Spessart – Kante B GP 21 – GP 93 (nord) Aufenau, Eisenberg – Betriebsbahnhof Mottgers

## Bewertung Umwelt

Variante (Sektion) [Trassenname]	B.1 (21-29-93) [01-02-21-29-93- V10, Spessart]	B.2 (21-29-93) [01-02-21-29-93- V20, Spessart]	B.3 (21-29-93) [01-02-21-29-93- V30, Spessart]	B.4 (21-29-93) [01-02-21-29-93- V40, Spessart]	B.5 (21-29-93) [01-02-21-29-93- V50, Spessart]	B.6 (21-29-93) [01-02-21-29-93- V60, Spessart]	B.7 (21-29-93) [01-02-21-29-93- V70, Spessart]	zusätzl. Vergleich: Korridor 2 (Scoping) (21-93)	zusätzl. Vergleich: BVWP Spessart (01-28-93)
1. Entscheidungsschritt									
Durchfahrungslänge RWK IVa (m)	68 (100 %)	68 (100 %)	274 (402 %)	225 (331 %)	363 (534 %)	68 (100 %)	68 (100 %)	174 (256 %)	68 (100 %)
Rangreihung	o	o	-	-	-	o	o	-	o
	Die Varianten B.3, B.4 und B.5 sind deutlich schlechter und scheiden aus (Korridor 2 deutlich schlechter)								
2. Entscheidungsschritt									
Durchfahrungslänge RWK IVb (m)	3.049 (100 %)	4.326 (142 %)	5.520 (181 %)	7.286 (239 %)	6.532 (214 %)	4.498 (148 %)	3.901 (128 %)	5.883 (193 %)	4.925 (162 %)
Rangreihung	o	-	-	-	-	-	o	-	-
	Die Varianten B.2 und B.6 sind deutlich schlechter und werden ebenso wie B.3, B.4 und B.5 ausgeschieden (Korridor 2 und BVWP scheiden aus)								
3. Entscheidungsschritt									
Durchfahrungslänge RWK III (m)	5.977 (100 %)						7.250 (121 %)		
Anzahl betroffene Kriterien RWK III	10						11		
Rangreihung	o						o		
	keine eindeutige Entscheidung zwischen B.1 und B.7								



GK Spessart – Kante B GP 21 – GP 93 (nord) Aufenau, Eisenberg – Betriebsbahnhof Mottgers									
Variante (Sektion) [Trassenname]	B.1 (21-29-93) [01-02-21-29-93- V10, Spessart]	B.2 (21-29-93) [01-02-21-29-93- V20, Spessart]	B.3 (21-29-93) [01-02-21-29-93- V30, Spessart]	B.4 (21-29-93) [01-02-21-29-93- V40, Spessart]	B.5 (21-29-93) [01-02-21-29-93- V50, Spessart]	B.6 (21-29-93) [01-02-21-29-93- V60, Spessart]	B.7 (21-29-93) [01-02-21-29-93- V70, Spessart]	zusätzl. Vergleich: Korridor 2 (Scoping) (21-93)	zusätzl. Vergleich: BVWP Spessart (01-28-93)
4. Entscheidungsschritt									
Durchfahrungslänge RWK II (m)	9.826 (109 %)						9.002 (100%)		
Rangreihung	o						o		
	keine eindeutige Entscheidung								
5. Entscheidungsschritt									
Summe Flächen RWK IVa im Wirkraum 0-250 m (ha)	1,03 (100 %)						1,44 (140 %)		
Rangreihung	+						-		
	Die Variante B.1 wird hinsichtlich der Beeinträchtigung von RWK IVa-Flächen im Nahbereich besser bewertet								
Ergebnis Umwelt	Die Varianten B.2 bis B.6 werden wegen höherer Durchfahrungslängen sehr hoher und außerordentlich hoher Raumwiderstände (oberirdische Durchführungen Vogelschutzgebiet und FFH-Gebiete) ausgeschieden. Von den beiden verbleibenden erweist sich Variante B.1 als die günstigere, da sich im Nahbereich geringere Betroffenheiten von Flächen außerordentlich hoher Raumwiderstände ergeben. (Korridor 2 und BVWP-Trasse scheiden aus)								
	+	-	-	-	-	-	-	(-)	(-)



# GK Spessart – Kante B GP 21 – GP 93 (nord) Aufenau, Eisenberg – Betriebsbahnhof Mottgers

## Bewertung Raumordnung

Variante (Sektion) [Trassenname]	B.1 (21-29-93) [01-02-21-29-93- V10, Spessart]	B.2 (21-29-93) [01-02-21-29-93- V20, Spessart]	B.3 (21-29-93) [01-02-21-29-93- V30, Spessart]	B.4 (21-29-93) [01-02-21-29-93- V40, Spessart]	B.5 (21-29-93) [01-02-21-29-93- V50, Spessart]	B.6 (21-29-93) [01-02-21-29-93- V60, Spessart]	B.7 (21-29-93) [01-02-21-29-93- V70, Spessart]	zusätzl. Vergleich: Korridor 2 (Scoping) (21-93)	zusätzl. Vergleich: BVWP Spessart (01-28-93)
<b>1. Entscheidungsschritt</b>									
Durchführungslänge RWK IVa (m)	0 (100 %)	0 (100 %)	0 (100 %)	0 (100 %)	0 (100 %)	0 (100 %)	0 (100 %)	0 (100 %)	0 (100 %)
Rangreihung	o	o	o	o	o	o	o	o	o
keine eindeutige Entscheidung									
<b>2. Entscheidungsschritt</b>									
Durchführungslänge RWK IVb (m)	722 (118 %)	722 (118 %)	1.230 (202 %)	1.436 (235 %)	1.357 (222 %)	1.300 (213 %)	1.170 (192 %)	610 (100 %)	1.268 (306 %)
Rangreihung	o	o	-	-	-	-	-	o	-
Die Varianten B.3, B.4, B.5, B.6 und B.7 sind deutlich schlechter zu bewerten und scheiden aus (BVWP wird ausgeschieden)									
<b>3. Entscheidungsschritt</b>									
Durchführungslänge RWK III (m)	4.494 (231 %)	2.957 (152 %)						1.946 (100 %)	
Rangreihung	-	-						+	
Die Varianten B.1 und B.2 sind deutlich schlechter zu bewerten									
Ergebnis Raumordnung	Aufgrund größerer Durchführungslängen in der RWK IVb sind die Varianten B.3, B.4, B.5, B.6, B.7 und aufgrund größerer Durchführungslänge in der RWK III sind die Varianten B.1 und B.2 deutlich schlechter zu bewerten als der zusätzlich untersuchte Korridor 2.								
	-	-	-	-	-	-	-	(+)	(-)



GK Spessart – Kante B GP 21 – GP 93 (nord) Aufenau, Eisenberg – Betriebsbahnhof Mottgers									
Gesamtbewertung durch Zusammenführung der Ergebnisse beider Zielsysteme Umwelt und Raumordnung									
Variante (Sektion) [Trassenname]	B.1 (21-29-93) [01-02-21-29-93- V10, Spessart]	B.2 (21-29-93) [01-02-21-29-93- V20, Spessart]	B.3 (21-29-93) [01-02-21-29-93- V30, Spessart]	B.4 (21-29-93) [01-02-21-29-93- V40, Spessart]	B.5 (21-29-93) [01-02-21-29-93- V50, Spessart]	B.6 (21-29-93) [01-02-21-29-93- V60, Spessart]	B.7 (21-29-93) [01-02-21-29-93- V70, Spessart]	zusätzl. Vergleich: Korridor 2 (Scoping) (21-93)	zusätzl. Vergleich: BVWP Spessart (01-28-93)
höchster Entscheidungsschritt Umwelt: 2 (5)									
höchster Entscheidungsschritt Raumordnung: 3									
Kumulatives Ergebnis	<p>Nach der Bewertung Umwelt verbleibt nach Durchlaufen aller Bewertungsschritte die Variante B.1 als die günstigste. Nach der Bewertung Raumordnung erweist sich der zusätzlich untersuchte Korridor 2 im dritten Bewertungsschritt als die günstigste Variante.</p> <p>Da sich die Variante B.2 und der zusätzlich untersuchte Korridore 2 (Scoping) bei der Umweltbewertung aber bereits im zweiten Bewertungsschritt als deutlich schlechter erwiesen haben (deutlich längere oberirdische Durchfahrung des Vogelschutzgebiets), werden diese Varianten ausgeschieden.</p> <p>Variante B.1 wird aufgrund des Ergebnisses Umwelt weiter verfolgt (kürzeste oberirdische Durchfahrung Vogelschutzgebiet und FFH-Gebiete sowie unterirdische Durchfahrung Wasserschutzgebiete).</p>								
	+	-	-	-	-	-	-	(-)	(-)

Gesamtergebnis Kante B	Variante B.1 ist weiter zu verfolgen
---------------------------	--------------------------------------



## Grobkorridor Spessart – Kante C

GK Spessart – Kante C GP 21 – GP 93 (südl.) Aufenau, Eisenberg – Betriebsbahnhof Mottgers (Anschluss Obersinn / Dittenbrunn)					
Variante (Sektion) [Trassenname]	C.1 (21-92-93) [01-02-21-92-V20, Spessart] + Bestandsstrecke 92-93	C.2 (21-92-93) [01-02-21-92-V30, Spessart] + Bestandsstrecke 92-93	C.3 (21-92-93) [01-02-21-92-V40, Spessart] + Bestandsstrecke 92-93	zusätzl. Vergleich: Korridor 7 (Scoping) (21-93)	zusätzl. Vergleich: BVWP Spessart (21-28-93)**
<b>Quantitative Kriterien</b>					
Trassenlänge (km)	22,45 (+ 5,32*) (103 %)	21,90 (+ 5,32*) (100 %)	22,18 (+ 5,32*) (101 %)	nicht ermittelt	nicht ermittelt
Rangreihung	o	o	o		
Tunnellänge (km)	16,58 (108 %)	18,09 (114 %)	15,80 (100 %)		
längster Tunnel (km)	9,45	8,64	5,45		
(keine Rangreihung, nur informativ)					

\* Fahrstrecke auf Bestandsstrecke

\*\* Verknüpfung von B.6 (21 - 28) und östlicher Abschnitt der BVWP-Trasse (28 - 29); wird zusätzlich auch in der Kante Spessart B verglichen;  
westlicher Abschnitt BVWP-Trasse: siehe zusätzliche Kante Spessart D



GK Spessart – Kante C GP 21 – GP 93 (südl.) Aufenau, Eisenberg – Betriebsbahnhof Mottgers (Anschluss Obersinn / Dittenbrunn)					
Bewertung Umwelt					
Variante (Sektion) [Trassenname]	C.1 (21-92-93) [01-02-21-92-V20, Spessart] + Bestandstrecke 92-93	C.2 (21-92-93) [01-02-21-92-V30, Spessart] + Bestandstrecke 92-93	C.3 (21-92-93) [01-02-21-92-V40, Spessart] + Bestandstrecke 92-93	zusätzl. Vergleich: Korridor 7 (Scoping) (21-93)	zusätzl. Vergleich: BVWP Spessart (21-28-93)
1. Entscheidungsschritt					
Durchfahrungslänge RWK IVa (m)	0 (100 %)	0 (100 %)	0 (100 %)	0 (100 %)	68 (>> %)
Rangreihung	o	o	o	o	o
	keine eindeutige Entscheidung				
2. Entscheidungsschritt					
Durchfahrungslänge RWK IVb (m)	1.178 (100 %)	1.730 (147 %)	3.565 (303 %)	1.652 (140 %)	4.925 (418 %)
Rangreihung	+	-	-	-	-
	Variante C.1 ist deutlich besser als die anderen Varianten (Korridor 7 und BVWP scheiden aus)				
Ergebnis Umwelt	Aufgrund wesentlich geringerer Durchfahrungslängen von Flächen der RWK IVb (VSG, FFH-Gebiete, Siedlungsrandbereich oberirdisch, WSG unterirdisch) ist die Variante C.1 bezüglich des Zielsystems Umwelt deutlich besser zu bewerten.				
	+	-	-	-	-



GK Spessart – Kante C GP 21 – GP 93 (südl.) Aufenau, Eisenberg – Betriebsbahnhof Mottgers (Anschluss Obersinn / Dittenbrunn)					
Bewertung Raumordnung					
Variante (Sektion) [Trassenname]	C.1 (21-92-93) [01-02-21-92-V20, Spessart] + Bestandstrecke 92-93	C.2 (21-92-93) [01-02-21-92-V30, Spessart] + Bestandstrecke 92-93	C.3 (21-92-93) [01-02-21-92-V40, Spessart] + Bestandstrecke 92-93	zusätzl. Vergleich: Korridor 7 (Scoping) (21-93)	zusätzl. Vergleich: BVWP Spessart (21-28-93)
1. Entscheidungsschritt					
Durchfahrungslänge RWK IVa (m)	0 (100 %)	0 (100 %)	0 (100 %)	0 (100 %)	0 (100 %)
Rangreihung	o	o	o	o	o
	keine eindeutige Entscheidung				
2. Entscheidungsschritt					
Durchfahrungslänge RWK IVb (m)	456 (110 %)	550 (133 %)	414 (100 %)	1.011 (244 %)	1.268 (306 %)
Rangreihung	o	-	o	-	-
	Die Variante C.2 ist deutlich schlechter und scheidet aus (Korridor 7 und BVWP scheiden aus)				
3. Entscheidungsschritt					
Durchfahrungslänge RWK III (m)	1.013 (241 %)		421 (100 %)		
Rangreihung	-		+		
	Die Variante C.1 ist deutlich schlechter zu bewerten als C.3				
Ergebnis Raumordnung	Die Varianten C.2, „Korridor 7“ und „BVWP Spessart“ sind im Vergleich zu C.1 und C.3 jeweils mit deutlich längeren Durchfahrten durch sehr hohe Raumwiderstände (RWK IVb; C.2, Vorranggebiet Hochwasser) verbunden und daher schlechter zu bewerten. Aufgrund deutlich größerer Durchfahrungslänge hoher Raumwiderstände (RWK III) durch Vorranggebiete Windenergie und Vorranggebiete Natur ist die Variante C.1 deutlich schlechter zu bewerten als die Variante C.3.				
	-	-	+	-	-



GK Spessart – Kante C GP 21 – GP 93 (südl.) Aufenau, Eisenberg – Betriebsbahnhof Mottgers (Anschluss Obersinn / Dittenbrunn)					
Gesamtbewertung durch Zusammenführung der Ergebnisse beider Zielsysteme Umwelt und Raumordnung					
Variante (Sektion) [Trassenname]	C.1 (21-92-93) [01-02-21-92-V20, Spessart] + Bestandstrecke 92-93	C.2 (21-92-93) [01-02-21-92-V30, Spessart] + Bestandstrecke 92-93	C.3 (21-92-93) [01-02-21-92-V40, Spessart] + Bestandstrecke 92-93	zusätzl. Vergleich: Korridor 7 (Scoping) (21-93)	zusätzl. Vergleich: BVWP Spessart (01-21-28-93)
höchster Entscheidungsschritt Umwelt: 2					
höchster Entscheidungsschritt Raumordnung: 3					
Kumulatives Ergebnis	Nach der Bewertung Umwelt ist C.1 die deutlich beste Variante, nach der Bewertung Raumordnung dagegen Variante C.3. Die Entscheidung Umwelt erfolgt schon auf der zweiten Ebene, bei der Raumordnung erst auf der dritten. Aufgrund der deutlich besseren Bewertung bei RWK IVb im Bereich Umwelt (VSG, FFH-Gebiete, Siedlungsrandbereiche oberirdisch, WSG unterirdisch) wird die Variante C.1 weiter verfolgt.				
	+	-	-	-	-

Gesamtergebnis Kante C	Die Variante C.1 ist weiter zu verfolgen
---------------------------	--



## Grobkorridor Spessart – zusätzliche Kante D (zum Vergleich mit der BVWP-Trasse Spessart im westlichen Abschnitt)

GK Spessart – Kante D1 GP 01 – GP 28 Gelnhausen – Marjoß						
Bewertung Umwelt						
Variante (Sektion) [Trassenname]	D.1 (01-21-28) [01-02-21-29-93-V10 + 01-02-21-29-93-V60, Spessart]	zusätzl. Vergleich: BVWP Spessart (01-28)				
1. Entscheidungsschritt						
Durchführungslänge RWK IVa (m)	100 (100 %)	152 (152 %)				
Rangreihung	o	o				
	BVWP ist schlechter (nicht signifikant)					
2. Entscheidungsschritt						
Durchführungslänge RWK IVb (m)	7.665 (100 %)	8.922 (116 %)				
Rangreihung	+	-				
	BVWP ist schlechter (nicht signifikant)					
Ergebnis Umwelt	Die BVWP-Trasse durch den Spessart wurde in Vergleich zur Variante B.6 aus Kante Spessart B gesetzt, mit der sie theoretisch im GP 28 verknüpft werden könnte (eine Verknüpfung mit den weiter zu verfolgenden Trassen aus dem Grobkorridor Spessart ist technisch nicht möglich). Diese wurde aber beim Paarvergleich Spessart Kante B bereits als schlechtere Variante auf der 2. Ebene ausgeschieden. Da die BVWP-Trasse auf der 2. Ebene noch schlechter bewertet wird (unterirdische Durchführung Heilquellenschutzgebiet auf über 8 km), ist sie ebenfalls auszuschneiden.					
	( + )	( - )				



GK Spessart – Kante D   GP 01 – GP 28   Gelnhausen – Marjoß						
Bewertung Raumordnung						
<b>Variante (Sektion)</b> [Trassenname]	<b>D.1 (01-21-28)</b> [01-02-21-29-93-V10 + 01-02-21-29-93-V60, Spessart]	<i>zusätzl. Vergleich: BVWP Spessart</i>				
1. Entscheidungsschritt						
Durchführungslänge RWK IVa (m)	0 (100 %)	0 (100 %)				
Rangreihung	o	o				
	keine eindeutige Entscheidung					
2. Entscheidungsschritt						
Durchführungslänge RWK IVb (m)	3.353 (184 %)	1.821 (100 %)				
Rangreihung	-	+				
	Variante D.1 ist deutlich schlechter					
Ergebnis Raumordnung	Nach der Bewertung Raumordnung ist die BVWP-Spessarttrasse deutlich besser als die Vergleichssektion D.1. Die Variante D.1 wurde im Vergleich der Kante Spessart B aber bereits auf der 2. Ebene mit einer noch größeren Signifikanz als deutlich schlechter ausgeschieden.					
	( - )	( + )				



GK West – Kante D GP 59 – GP 99 Engelsburg – Bronzell						
Gesamtbewertung durch Zusammenführung der Ergebnisse beider Zielsysteme Umwelt und Raumordnung						
<b>Variante (Sektion)</b> [Trassenname]	<b>D.1 (01-21-28)</b> [01-02-21-29-93-V10 + 01-02-21-29-93-V60, Spessart]	<i>zusätzl. Vergleich: BVWP Spessart</i>				
<b>höchster Entscheidungsschritt Umwelt: 2</b>						
<b>höchster Entscheidungsschritt Raumordnung: 2</b>						
<b>Kumulatives Ergebnis</b>	Nach der Bewertung Umwelt ist die BVWP-Trasse deutlich schlechter einzustufen als die Vergleichssektion D.1, nach der Bewertung Raumordnung umgekehrt. Die unterirdische Durchfahrung eines Heilquellenschutzgebiets auf über 8 km Länge wird in diesem Fall als Umweltkriterium höher gewichtet als die Raumordnung. Die BVWP-Trasse stellt keine sich aufdrängende, bessere Variante dar und wird daher ausgeschieden.					
	( + )	( - )				

<b>Gesamtergebnis Kante B</b>	<b>Die BVWP-Trasse wird ausgeschieden</b>
-----------------------------------	---



## Grobkorridor West – Kante A

GK West – Kante A GP 01 – GP 56 Gelnhausen – Urzell/Klesberg						
Variante (Sektion) [Trassenname]	A.1 (01-02-51-54-56) [01-02-54-57-59-99-V30, West + 01-02-51-54-56-57- 48-59-99-V40, West]	A.2 (01-02-51-54-56) [01-02-51-54-56-57-48- 59-99-V40, West]	A.3 (01-02-51-53-56) [01-02-51-53-56-58-48-98- V10, West]			
Quantitative Kriterien						
Trassenlänge (km)	29,28 (100 %)	29,19 (100 %)	29,29 (100 %)			
Rangreihung	o	o	o			
Tunnellänge (km)	18,00 (113 %)	17,85 (112 %)	15,88 (100 %)			
längster Tunnel (km)	7,86	5,05	4,65			
(keine Rangreihung, nur informativ)						



# GK West – Kante A GP 01 – GP 56 Gelnhausen – Urzell/Klesberg

## Bewertung Umwelt

Variante (Sektion) [Trassenname]	A.1 (01-02-54-56) [01-02-54-57-59-99-V30, West + 01-02-51-54-56-57- 48-59-99-V40, West]	A.2 (01-02-51-54-56) [01-02-51-54-56-57-48- 59-99-V40, West]	A.3 (01-02-51-53-56) [01-02-51-53-56-58-48-98- V10, West]			
<b>1. Entscheidungsschritt</b>						
Durchfahrungslänge RWK IVa (m)	100 (100 %)	100 (100 %)	103 (103 %)			
Rangreihung	o	o	o			
keine eindeutige Entscheidung						
<b>2. Entscheidungsschritt</b>						
Durchfahrungslänge RWK IVb (m)	6.405 (100 %)	6.408 (100 %)	7.455 (116 %)			
Rangreihung	o	o	o			
keine eindeutige Entscheidung						
<b>3. Entscheidungsschritt</b>						
Durchfahrungslänge RWK III (m)	14.607 (100 %)	15.196 (104 %)	15.778 (108 %)			
Rangreihung	o	o	o			
keine eindeutige Entscheidung						
<b>4. Entscheidungsschritt</b>						
Durchfahrungslänge RWK II (m)	5.333 (103 %)	5.161 (100 %)	7.015 (136 %)			
Rangreihung	o	o	-			
Variante A.3 ist deutlich schlechter						



GK West – Kante A GP 01 – GP 56 Gelnhausen – Urzell/Klesberg						
Bewertung Umwelt						
Variante (Sektion) [Trassenname]	A.1 (01-02-54-56) [01-02-54-57-59-99-V30, West + 01-02-51-54-56-57- 48-59-99-V40, West]	A.2 (01-02-51-54-56) [01-02-51-54-56-57-48- 59-99-V40, West]	A.3 (01-02-51-53-56) [01-02-51-53-56-58-48-98- V10, West]			
5. Entscheidungsschritt						
Summe Flächen RWK IVa im Wirkraum 0-250 m (ha)	48,72 (100 %)	48,74 (100 %)				
Summe Flächen RWK IVa im Wirkraum 250-500 m (ha)	108,92 (101 %)	107,99 (100 %)				
Summe Flächen RWK IVb im Wirkraum 0-250 m (ha)	345,38 (100 %)	344,75 (100 %)				
Summe Flächen RWK IVb im Wirkraum 250-500 m (ha)	365,40 (102 %)	359,80 (100 %)				
Rangreihung	o	o				
	keine eindeutige Entscheidung					
Ergebnis Umwelt	Variante A.3 wird wegen Durchfahrung von Waldflächen mit Schutzfunktionen und Tangierung eines Heilquellenschutz- gebiets deutlich schlechter bewertet. Die Varianten A.1 und A.2 sind dagegen gleichwertig.					
	+	+	-			



# GK West – Kante A GP 01 – GP 56 Gelnhausen – Urzell/Klesberg

## Bewertung Raumordnung

Variante (Sektion) [Trassenname]	A.1 (01-02-54-56) [01-02-54-57-59-99-V30, West + 01-02-51-54-56-57- 48-59-99-V40, West]	A.2 (01-02-51-54-56) [01-02-51-54-56-57-48- 59-99-V40, West]	A.3 (01-02-51-53-56) [01-02-51-53-56-58-48-98- V10, West]			
<b>1. Entscheidungsschritt</b>						
Durchfahrungslänge RWK IVa (m)	0	0	0			
Rangreihung	o	o	o			
keine eindeutige Entscheidung						
<b>2. Entscheidungsschritt</b>						
Durchfahrungslänge RWK IVb (m)	2.118 (100 %)	2.115 (100 %)	2.508 (119 %)			
Rangreihung	o	o	o			
keine eindeutige Entscheidung						
<b>3. Entscheidungsschritt</b>						
Durchfahrungslänge RWK III (m)	6.861 (110 %)	6.226 (100 %)	6.484 (104 %)			
Rangreihung	o	o	o			
keine eindeutige Entscheidung						
Variante (Sektion) [Trassenname]	A.1 (01-02-54-56) [01-02-54-57-59-99-V30, West + 01-02-51-54-56-57- 48-59-99-V40, West]	A.2 (01-02-51-54-56) [01-02-51-54-56-57-48- 59-99-V40, West]	A.3 (01-02-51-53-56) [01-02-51-53-56-58-48-98- V10, West]			
<b>4. Entscheidungsschritt</b>						
Durchfahrungslänge RWK II (m)	15.179 (100 %)	15.923 (105 %)	17.495 (115 %)			
Rangreihung	o	o	o			
keine eindeutige Entscheidung						



**GK West – Kante A GP 01 – GP 56 Gelnhausen – Urzell/Klesberg**

**Ergebnis Raumordnung**

Nach den Entscheidungsschritten 1-4 (Durchfahrlängen Raumwiderstände) ergibt sich keine klare Differenzierung der drei Varianten bei den Raumordnungskriterien

o

o

o



GK West – Kante A GP 01 – GP 56 Gelnhausen – Urzell / Klesberg						
Gesamtbewertung durch Zusammenführung der Ergebnisse beider Zielsysteme Umwelt und Raumordnung						
Variante (Sektion) [Trassenname]	A.1 (01-02-54-56) [01-02-54-57-59-99-V30, West + 01-02-51-54-56-57- 48-59-99-V40, West]	A.2 (01-02-51-54-56) [01-02-51-54-56-57-48- 59-99-V40, West]	A.3 (01-02-51-53-56) [01-02-51-53-56-58-48-98- V10, West]			
höchster Entscheidungsschritt Umwelt: -						
höchster Entscheidungsschritt Raumordnung: -						
Kumulatives Ergebnis	<p>Die Varianten A.1 und A.2 sind hinsichtlich Raumordnungs- und Umweltkriterien gleichwertig. Es wird die etwas kürzere Variante A.2, die auch geringfügig kürzere Tunnelstrecken aufweist, weiter verfolgt.</p> <p>Die Untertunnelung der Ortschaft Udenhain (Varianten A.1 und A.2) kann aber technische Probleme hervorrufen und möglicherweise erhebliche Folgewirkungen beim Bau auslösen (Erschütterungen Wohnhäuser). Zur Sicherheit wird daher die Variante A.3 trotz der im Vergleich deutlich schlechteren Bewertung bei den Umweltkriterien zusätzlich (z) weiter verfolgt.</p>					
	( o )	+	( z )			

Gesamtergebnis Kante A	Die Variante A.2 ist weiter zu verfolgen. Zusätzlich wird auch die A.3 als Rückstellvariante zusätzlich weiter verfolgt, für den Fall, dass sich die Untertunnelung einer Ortschaft als problematisch herausstellt.
---------------------------	---



## Grobkorridor West – Kante B

GK West – Kante B GP 59 – GP 99 Engelsburg – Bronzell						
Variante (Sektion) [Trassenname]	B.1 (59-99) [01-02-54-57-59-99-V30, West]	B.2 (59-99) [01-02-51-53-56-47-48-59- 99-V30, West]				
<b>Quantitative Kriterien</b>						
Trassenlänge (km)	6,46 (100 %)	7,20 (111 %)				
Rangreihung	o	o				
Tunnellänge (km)	3,33 (>>)	0 (100 %)				
längster Tunnel (km)	3,33	0				
(keine Rangreihung, nur informativ)						



GK West – Kante B GP 59 – GP 99 Engelsburg – Bronzell						
Bewertung Umwelt						
Variante (Sektion) [Trassenname]	B.1 (59-99) [01-02-54-57-59-99-V30, West]	B.2 (59-99) [01-02-51-53-56-47-48-59- 99-V30, West]				
1. Entscheidungsschritt						
Durchfahrungslänge RWK IVa (m)	0 (100 %)	40 (>>)				
Rangreihung	o	o				
	keine eindeutige Entscheidung					
2. Entscheidungsschritt						
Durchfahrungslänge RWK IVb (m)	2.572 (100 %)	4.678 (181 %)				
Rangreihung	+	-				
	Variante B.2 ist deutlich schlechter					
Ergebnis Umwelt	Variante B.2 führt mehrfach durch Überschwemmungsbereiche von Fliede und Dollbach und tangiert den Siedlungsbereich von Kerzell und wird daher in der RWK IVb deutlich schlechter bewertet.					
	+	-				



GK West – Kante B GP 59 – GP 99 Engelsburg – Bronzell						
Bewertung Raumordnung						
Variante (Sektion) [Trassenname]	B.1 (59-99) [01-02-54-57-59-99-V30, West]	B.2 (59-99) [01-02-51-53-56-47-48-59- 99-V30, West]				
1. Entscheidungsschritt						
Durchfahrungslänge RWK IVa (m)	0 (100 %)	602 (>> %)				
Rangreihung	+	-				
	Variante B.2 ist deutlich schlechter					
2. Entscheidungsschritt						
Durchfahrungslänge RWK IVb (m)	1.522 (226 %)	672 (100 %)				
Rangreihung	-	+				
	Variante B.1 ist deutlich schlechter					
3. Entscheidungsschritt (Überprüfung der Entscheidungsschritte 1 und 2)						
Durchfahrungslänge RWK III (m)	1.118 (100 %)	2.770 (248 %)				
Rangreihung	+	-				
	Variante B.2 ist deutlich schlechter					
Ergebnis Raumordnung	Die Variante B.2 durchquert in Kerzell auf rd. 600 m Länge einen Vorrangbereich Siedlung. Sie ist daher deutlich schlechter zu bewerten, auch wenn diese Variante bei RWK IVb (Durchquerung Vorranggebiete Hochwasser) ein besseres Ergebnis aufweist. Eine zusätzliche Betrachtung der RWK III unterstützt die Einstufung der Variante B.2 als die deutlich schlechtere.					
	+	-				



GK West – Kante B GP 59 – GP 99 Engelsburg – Bronzell						
Gesamtbewertung durch Zusammenführung der Ergebnisse beider Zielsysteme Umwelt und Raumordnung						
Variante (Sektion) [Trassenname]	B.1 (59-99) [01-02-54-57-59-99-V30, West]	B.2 (59-99) [01-02-51-53-56-47-48-59- 99-V30, West]				
höchster Entscheidungsschritt Umwelt: 2						
höchster Entscheidungsschritt Raumordnung: 1						
Kumulatives Ergebnis	<p>Bei Zusammenführung der Ergebnisse der beiden Zielsysteme zeigt sich die Variante B.2 aufgrund Trassierung durch den Siedlungsbereich von Kerzell als deutlich schlechter.</p> <p>Durch die Bündelung mit der Bestandsstrecke und den damit verbundenen erforderlichen Lärmschutz ist bei der Variante B.2 aber insgesamt eventuell eine Verringerung der Beeinträchtigungen möglich. Aus diesem Grund wird die Variante C.3 als Bündelungsvariante zusätzlich (z) mit weitergeführt.</p>					
	+	( z )				
Gesamtergebnis Kante B	<p>Variante B.1 ist weiter zu verfolgen.</p> <p>Da durch die Bündelung und den damit verbundenen erforderlichen Lärmschutz an der Bestandsstrecke aber insgesamt eine Verringerung der Beeinträchtigungen möglich sein kann, wird Variante B.2 trotz der schlechteren Bewertung zusätzlich ebenfalls mit weiter verfolgt.</p>					



## Grobkorridor West – Kante C

GK West – Kante C GP 57 – GP 99 Stork – Bronzell					
Variante (Sektion) [Trassenname]	C.1 (57-99) [01-02-54-57-99-V11, West]	C.2 (57-59-99) [01-02-54-57-59-99-V30, West]	C.3 (57-48-59-99) [01-02-51-54-56-57-48-59-99-V40, West + 01-02-54-57-59-99-V30, West]	C.4 (57-48-96-98-99) [01-02-51-53-56-58-48-98-V10, West + 01-02-51-54-56-57-48-59-99-V40, West + Bestandsstrecke 98-99]	zusätzl. Vergleich: Korridor 5 (Scoping) (57-99)
<b>Quantitative Kriterien</b>					
Trassenlänge (km)	16,00 (115 %)	16,87 (121 %)	17,19 (123 %)	13,93 (+ 4,64*) (100 %)	nicht ermittelt
Rangreihung	o	o	o	-	
Tunnellänge (km)	12,33 (178 %)	8,34 (121 %)	7,27 (105 %)	6,92 (100 %)	
längster Tunnel (km)	4,67	3,33	3,33	2,74	
(keine Rangreihung, nur informativ)					

\* Fahrstrecke auf Bestandsstrecke



GK West – Kante C GP 57 – GP 99 Stork – Bronzell					
Bewertung Umwelt					
Variante (Sektion) [Trassenname]	C.1 (57-99) [01-02-54-57-99-V11, West]	C.2 (57-59-99) [01-02-54-57-59-99-V30, West]	C.3 (57-48-59-99) [01-02-51-54-56-57-48-59-99-V40, West + 01-02-54-57-59-99-V30, West]	C.4 (57-48-98-99) [01-02-51-53-56-58-48-98-V10, West + 01-02-51-54-56-57-48-59-99-V40, West + Bestandstrecke 98-99]	zusätzl. Vergleich: Korridor 5 (Scoping) (57-99)
1. Entscheidungsschritt					
Durchfahrungslänge RWK IVa (m)	471 (924 %)	236 (463 %)	51 (100 %)	169 (331 %)	738 (1.447 %)
Rangreihung	-	-	0	0	-
	Varianten C.1 und C.2 sind deutlich schlechter; aufgrund der geringen Durchfahrungslängen (< 200 m) noch keine eindeutige Entscheidung zwischen C.3 und C.4. (Korridor 5 deutlich schlechter)				
2. Entscheidungsschritt					
Durchfahrungslänge RWK IVb (m)	3.190 (131 %)	5.219 (215 %)	6.798 (280 %)	2.429 (100 %)	5.415 (223 %)
Rangreihung	-	-	-	+	-
	Variante C.3 ist deutlich schlechter. (Korridor 5 scheidet aus)				
3. Entscheidungsschritt (Überprüfung von Entscheidungsschritt 1 und 2)					
Durchfahrungslänge RWK III (m)			9.677 (131 %)	7.392 (100 %)	
Rangreihung			-	+	
	Variante C.3 ist deutlich schlechter				
Ergebnis Umwelt	Die Varianten C.1 und C.2 werden wegen Inanspruchnahmen von Siedlungsflächen (RWK IVa) deutlich schlechter bewertet. Variante C.3 nimmt im Vergleich zu C.4 etwas geringere Siedlungsflächen / andere bestehenden Nutzungen direkt in Anspruch (RWK IVa), betrifft im Umfeld aber deutlich größere Wohnsiedlungsbereiche (Abstandsbereiche zu Wohnsiedlungen, RWK IVb) und wird daher deutlich schlechter bewertet; die Entscheidung wird im dritten Entscheidungsschritt (RWK III) unterstützt.				
	-	-	-	+	-



GK West – Kante C   GP 57 – GP 99   Stork – Bronzell					
GK West – Kante C   GP 57 – GP 99   Stork – Bronzell					
Bewertung Raumordnung					
Variante (Sektion) [Trassenname]	C.1 (57-99) [01-02-54-57-99-V11, West]	C.2 (57-59-99) [01-02-54-57-59-99-V30, West]	C.3 (57-48-59-99) [01-02-51-54-56-57-48-59-99-V40, West + 01-02-54-57-59-99-V30, West]	C.4 (57-48-98-99) [01-02-51-53-56-58-48-98-V10, West + 01-02-51-54-56-57-48-59-99-V40, West + Bestandstrecke 98-99]	zusätzl. Vergleich: Korridor 5 (Scoping) (57-99)
1. Entscheidungsschritt					
Durchfahrungslänge RWK IVa (m)	477 (>>)	222 (>>)	167 (>>)	0 (100 %)	656 (>>)
Rangreihung	-	-	o	o	-
	Die Varianten C.1 und C.2 sind deutlich schlechter zu bewerten; (Korridor 5 ebenfalls deutlich schlechter) aufgrund der geringen Durchfahrungslängen (< 200 m) noch keine eindeutige Entscheidung zwischen C.3 und C.4				
2. Entscheidungsschritt					
Durchfahrungslänge RWK IVb (m)	862 (222 %)	2.371 (611 %)	1.834 (473 %)	388 (100 %)	1.523 (395 %)
Rangreihung	-	-	-	+	-
	Die Variante C.1, C.2 und C.3 sind deutlich schlechter zu bewerten. (Korridor 5 scheidet aus)				
Ergebnis Raumordnung	Aufgrund der Durchföhrung eines Vorranggebiets Siedlung (RWK IVa) ist die Variante C.1 (in Rommerz und Dorfborn), die Variante C.2 (in Neuhof) und die Variante C.3 (in Neuhof) deutlich schlechter zu bewerten. (Korridor 5 ist deutlich schlechter)				
	-	-	-	+	(-)



GK West – Kante C GP 57 – GP 99 Stork – Bronzell					
Gesamtbewertung durch Zusammenführung der Ergebnisse beider Zielsysteme Umwelt und Raumordnung					
Variante (Sektion) [Trassenname]	C.1 (57-99) [01-02-54-57-99-V11, West]	C.2 (57-59-99) [01-02-54-57-59-99-V30, West]	C.3 (57-48-59-99) [01-02-51-54-56-57-48-59-99-V40, West + 01-02-54-57-59-99-V30, West]	C.4 (57-48-98-99) [01-02-51-53-56-58-48-98-V10, West + 01-02-51-54-56-57-48-59-99-V40, West + Bestandsstrecke 98-99]	zusätzl. Vergleich: Korridor 5 (Scoping) (57-99)
höchster Entscheidungsschritt Umwelt: 2					
höchster Entscheidungsschritt Raumordnung: 2					
Kumulatives Ergebnis	Die Varianten C.1, C.2 und C.3 sowie Korridor 5 sind nach den Kriterien beider Zielsysteme (Umwelt und Raumordnung) deutlich schlechter zu bewerten als die Variante C.4. Variante C.4 wird daher weiter verfolgt. Die Realisierung der Variante C.4 setzt allerdings die Machbarkeit eines Anschlusses an die Bestandsstrecke nördlich von Kalbach voraus, dies ist bahnbetriebstechnisch noch nicht geklärt. Bei einer Bündelung mit der Bestandsstrecke (Variante C.3) und den damit verbundenen erforderlichen Lärmschutz ist zudem eine Verringerung der Beeinträchtigungen möglich. Aus diesen Gründen wird die Variante C.3 als Bündelungsvariante zusätzlich (z) mit weitergeführt.				
	-	-	( z )	+	( - )

Gesamtergebnis Kante C	<p><b>Variante C.4 ist weiter zu verfolgen.</b></p> <p><b>Aus bahnbetrieblichen Gründen (Verknüpfung mit der Bestandsstrecke) und weil durch die Bündelung und den damit verbundenen erforderlichen Lärmschutz an der Bestandsstrecke insgesamt eine Verringerung der Beeinträchtigungen möglich sein kann, wird Variante C.3 zusätzlich ebenfalls mit weiter verfolgt.</b></p>
---------------------------	---



## Grobkorridor West – Kante D

GK West – Kante D GP 56 – GP 48 Ürzell/Klesberg – Schweben						
Variante (Sektion) [Trassenname]	D.1 (56-57-48) [01-02-51-54-56-57-48-59- 99-V40, West]	D.2 (56-48) [01-02-51-53-56-58-48- 98-V10, West]	D.3 (56-47-48) [01-02-51-53-56-47-48-59- 99-V30, West]			
<b>Quantitative Kriterien</b>						
Trassenlänge (km)	12,24 (101 %)	12,06 (100 %)	12,28 (102 %)			
Rangreihung	o	o	o			
Tunnellänge (km)	7,75 (135%)	7,24 (126 %)	5,75 (100 %)			
längster Tunnel (km)	2,74	5,03	3,26			
(keine Rangreihung, nur informativ)						



# GK West – Kante D GP 56 – GP 48 Ürzell/Klesberg – Schweben

## Bewertung Umwelt

Variante (Sektion) [Trassenname]	D.1 (56-57-48) [01-02-51-54-56-57-48- 59-99-V40, West]	D.2 (56-48) [01-02-51-53-56-58-48- 98-V10, West]	D.3 (56-47-48) [01-02-51-53-56-47-48-59- 99-V30, West]			
<b>1. Entscheidungsschritt</b>						
Durchfahrungslänge RWK IVa (m)	51 (>>)	20 (>>)	0 (100 %)			
Anzahl Durchfahrten RWK IVa	1	1	-			
Rangreihung	o	o	o			
keine eindeutige Entscheidung						
<b>2. Entscheidungsschritt</b>						
Durchfahrungslänge RWK IVb (m)	2.205 (100 %)	2.348 (106 %)	3.103 (141 %)			
Rangreihung	o	o	-			
Variante D.3 ist deutlich schlechter						
<b>3. Entscheidungsschritt</b>						
Durchfahrungslänge RWK III (m)	4.780 (106 %)	4.497 (100 %)				
Rangreihung	o	o				
keine eindeutige Entscheidung						
<b>4. Entscheidungsschritt</b>						
Durchfahrungslänge RWK II (m)	5 (100 %)	157 (>>)				
Rangreihung	o	o				
keine eindeutige Entscheidung						



GK West – Kante D GP 56 – GP 48 Ürzell/Klesberg – Schweben						
Bewertung Umwelt						
Variante (Sektion) [Trassenname]	D.1 (56-57-48) [01-02-51-54-56-57-48- 59-99-V40, West]	D.2 (56-48) [01-02-51-53-56-58-48- 98-V10, West]	D.3 (56-47-48) [01-02-51-53-56-47-48-59- 99-V30, West]			
5. Entscheidungsschritt						
Summe Flächen RWK IVa im Wirkraum 0-250 m (ha)	8,05 (100 %)	15,03 (187 %)				
Rangreihung	+	-				
	Variante D.2 ist deutlich schlechter					
Ergebnis Umwelt	Variante D.3 wird aufgrund der Durchfahrungslängen in RWK IVb (Nahbereich Siedlungsflächen) ausgeschieden. Ebenfalls aufgrund geringerer Beeinträchtigungen von Siedlungsflächen im Nahbereich erweist sich Variante D.1 im 5. Bewertungsschritt als deutlich günstiger.					
	+	-	-			



# GK West – Kante D GP 56 – GP 48 Ürzell/Klesberg – Schweben

## Bewertung Raumordnung

Variante (Sektion) [Trassenname]	D.1 (56-57-48) [01-02-51-54-56-57-48-59-99-V40, West]	D.2 (56-48) [01-02-51-53-56-58-48-98-V10, West]	D.3 (56-47-48) [01-02-51-53-56-47-48-59-99-V30, West]			
1. Entscheidungsschritt						
Durchfahrungslänge RWK IVa (m)	0 (100 %)	12 (>)	0 (100 %)			
Rangreihung	o	o	o			
	keine eindeutige Entscheidung					
2. Entscheidungsschritt						
Durchfahrungslänge RWK IVb (m)	162 (>>)	19 (100 %)	40 (>>)			
Rangreihung	o	o	o			
	aufgrund der geringen Durchfahrungslängen (< 200 m) noch keine eindeutige Entscheidung zwischen D.1 und D.3					
3. Entscheidungsschritt						
Durchfahrungslänge RWK III (m)	852 (100 %)	1.449 (170 %)	1.202 (141 %)			
Rangreihung	+	-	-			
	Variante D.1 ist deutlich besser					
Ergebnis Raumordnung	Aufgrund größerer Durchfahrungslänge in der RWK III sind die Varianten D.2 und D.3 deutlich schlechter zu bewerten.					
	+	-	-			



GK West – Kante D GP 56 – GP 48 Ürzell/Klesberg – Schweben						
Gesamtbewertung durch Zusammenführung der Ergebnisse beider Zielsysteme Umwelt und Raumordnung						
Variante (Sektion) [Trassenname]	D.1 (56-57-48) [01-02-51-54-56-57-48-59- 99-V40, West]	D.2 (56-48) [01-02-51-53-56-58-48- 98-V10, West]	D.3 (56-47-48) [01-02-51-53-56-47-48-59- 99-V30, West]			
höchster Entscheidungsschritt Umwelt: 5						
höchster Entscheidungsschritt Raumordnung: 3						
Kumulatives Ergebnis	Die Variante D.1 erweist sich sowohl bei der Umwelt- als auch bei der Raumordnungsbewertung als die deutlich günstigste und wird daher weiter verfolgt.					
	+	-	-			

Gesamtergebnis Kante D	Variante D.1 ist weiter zu verfolgen. Aufgrund einer möglicherweise bahnbetrieblich besseren und lärmtechnisch günstigeren Bewertung einer Variante mit Verknüpfung mit der Bestandsstrecke in Flieden wird die Variante D.3 als Rückstellvariante ebenfalls mit weiter verfolgt.
---------------------------	---



## Grobkorridor West – Kante E

GK West – Kante E GP 01 – GP 99 Gelnhausen – Bronzell				
Variante (Sektion) [Trassenname]	E.1 (01-02-51-54-57-48-98-99) 01-02-51-53-56-58-48-98-V10, West 01-02-51-54-56-57-48-59-99-V40, West 01-02-54-57-59-99-V30, West + Bestandstrecke 98-99	E.2 (01-02-51-54-56-57-48-98-99) 01-02-51-53-56-58-48-98-V10, West 01-02-51-54-56-57-48-59-99-V40, West + Bestandstrecke 98-99		
Quantitative Kriterien				
Trassenlänge (km)	47,88 (+ 4,64*) (100 %)	47,86 (+ 4,64*) (100 %)		
Rangreihung	o	o		
Tunnellänge (km)	27,16 (100 %)	28,57 (105 %)		
längster Tunnel (km)	5,05	5,05		
(keine Rangreihung, nur informativ)				

\* Fahrstrecke auf Bestandsstrecke



GK West – Kante E GP 01 – GP 99 Gelnhausen – Bronzell				
Bewertung Umwelt				
Variante (Sektion) [Trassenname]	E.1 (01-02-51-54-57-48-96-98-99) 01-02-51-53-56-58-48-98-V10, West 01-02-51-54-56-57-48-59-99-V40, West 01-02-54-57-59-99-V30, West + Bestandstrecke 98-99	E.2 (01-02-51-54-56-57-48-96-98-99) 01-02-51-53-56-58-48-98-V10, West 01-02-51-54-56-57-48-59-99-V40, West + Bestandstrecke 98-99		
1. Entscheidungsschritt				
Durchfahrungslänge RWK IVa (m)	670 (249 %)	269 (100 %)		
Rangreihung	-	+		
	Die Variante E.1 ist deutlich schlechter			
2. Entscheidungsschritt				
Durchfahrungslänge RWK IVb (m)	10.167 (108 %)	9.416 (100 %)		
Rangreihung	o	o		
Ergebnis Umwelt	Aufgrund der Betroffenheit von Siedlungsflächen (RWK IVa) ist Variante E.1 deutlich schlechter zu bewerten; der zweite Entscheidungsschritt (RWK IVb) widerspricht dieser Einstufung nicht.			
	-	+		



GK West – Kante E GP 01 – GP 99 Gelnhausen – Bronzell				
Bewertung Raumordnung				
Variante (Sektion) [Trassenname]	E.1 (01-02-51-54-57-48-98-99) 01-02-51-53-56-58-48-98-V10, West 01-02-51-54-56-57-48-59-99-V40, West 01-02-54-57-59-99-V30, West + Bestandstrecke 98-99	E.2 (01-02-51-54-56-57-48-98-99) 01-02-51-53-56-58-48-98-V10, West 01-02-51-54-56-57-48-59-99-V40, West + Bestandstrecke 98-99		
1. Entscheidungsschritt				
Durchfahrungslänge RWK IVa (m)	282 (>>)	0 (100 %)		
Rangreihung	-	+		
	Die Variante E.1 ist deutlich schlechter zu bewerten			
2. Entscheidungsschritt				
Durchfahrungslänge RWK IVb (m)	2.646 (100 %)	2.664 (101 %)		
Rangreihung	o	o		
Ergebnis Raumordnung	Aufgrund der Betroffenheit eines Vorangebiets Siedlung in Hintersteinau (RWK IVa) ist Variante E.1 deutlich schlechter zu bewerten. Der zweite Entscheidungsschritt (RWK IVb) widerspricht dieser Einstufung nicht.			
	-	+		



GK West – Kante E GP 01 – GP 99 Gelnhausen – Bronzell				
Gesamtbewertung durch Zusammenführung der Ergebnisse beider Zielsysteme Umwelt und Raumordnung				
<b>Variante (Sektion)</b> [Trassenname]	<b>E.1</b> <b>(01-02-51-54-57-48-98-99)</b> 01-02-51-53-56-58-48-98-V10, West 01-02-51-54-56-57-48-59-99-V40, West 01-02-54-57-59-99-V30, West + Bestandstrecke 98-99	<b>E.2</b> <b>(01-02-51-54-56-57-48-98-99)</b> 01-02-51-53-56-58-48-98-V10, West 01-02-51-54-56-57-48-59-99-V40, West + Bestandstrecke 98-99		
höchster Entscheidungsschritt Umwelt: 1				
höchster Entscheidungsschritt Raumordnung: 1				
Kumulatives Ergebnis	Variante E.2 ist nach den Kriterien beider Zielsysteme (Umwelt und Raumordnung) deutlich besser zu beurteilen als Variante E.1. Daher wird E.1 weiterverfolgt.			
	-	+		

Gesamtergebnis Kante E	Variante E.2 ist weiter zu verfolgen
---------------------------	--------------------------------------



## Grobkorridor Kinzig – Kante A

GK Kinzig – Kante A GP 02– GP 43 Haitz/Höchst – Bad Soden/Ahl						
Variante (Sektion) [Trassenname]	A.1 (02-31-43) (nord) [01-02-43-46-47-48-98- V10, Kinzig]	A.2 (02-31-43) (süd) [01-02-31-43-V10, Kinzig]	zusätzl. Vergleich: Korridor 3a (Scoping) (02-43)	zusätzl. Vergleich: Korridor 5 (Scoping) (02-43)	zusätzl. Vergleich: BVWP Gelnhausen- Fulda Wächtersbach (02-43)	
<b>Quantitative Kriterien</b>						
Trassenlänge (km)	18,49 (100 %)	18,97 (103 %)	nicht ermittelt	nicht ermittelt	18,96 (103 %)	
Rangreihung	o	o			o	
Tunnellänge (km)	1,74 (100 %)	5,82 (334 %)			8,76 (503 %)	
längster Tunnel (km)	1,30	2,32			4,10	
(keine Rangreihung, nur informativ)						



# GK Kinzig – Kante A GP 02– GP 43 Haitz/Höchst – Bad Soden/Ahl

## Bewertung Umwelt

Variante (Sektion) [Trassenname]	A.1 (02-31-43) [01-02-43-46-47-48-98- V10, Kinzig]	A.2 (02-31-43) [01-02-31-43-V10, Kinzig]	zusätzl. Vergleich: Korridor 3a (Scoping) (02-43)	zusätzl. Vergleich: Korridor 5 (Scoping) (02-43)	zusätzl. Vergleich: BVWP Gelnhausen- Fulda Wächtersbach (02-43)	
<b>1. Entscheidungsschritt</b>						
Durchfahrlängslänge RWK IVa (m)	531 (193 %)	421 (154 %)	1.816 (663 %)	302 (110 %)	274 (100 %)	
Rangreihung	o	o	-	o	o	
keine eindeutige Entscheidung (Korridor 3a deutlich schlechter)						
<b>2. Entscheidungsschritt</b>						
Durchfahrlängslänge RWK IVb (m)	14.688 (150 %)	9.955 (102 %)	15.638 (160 %)	12.895 (132)	9.744 (100 %)	
Rangreihung	-	o	-	-	o	
Variante A.1 ist deutlich schlechter zu bewerten (Korridor 3a und 5 deutlich schlechter)						
<b>3. Entscheidungsschritt</b>						
Durchfahrlängslänge RWK III (m)		12.970 (100 %)			15.115 (117 %)	
Rangreihung		o			o	
keine eindeutige Entscheidung zwischen A.2 und BVWP						
<b>4. Entscheidungsschritt</b>						
Durchfahrlängslänge RWK II (m)		11.963 (122 %)			9.792 (100 %)	
Rangreihung		o			o	
keine eindeutige Entscheidung						



GK Kinzig – Kante A GP 02– GP 43 Haitz/Höchst – Bad Soden/Ahl						
Bewertung Umwelt						
Variante (Sektion) [Trassenname]	A.1 (02-43) [01-02-43-46-47-48-98- V10, Kinzig]	A.2 (02-31-43) [01-02-31-43-V10, Kinzig]	zusätzl. Vergleich: Korridor 3a (Scoping) (02-43)	zusätzl. Vergleich: Korridor 5 (Scoping) (02-43)	zusätzl. Vergleich: BVWP Gelnhausen- Fulda Wächtersbach (02-43)	
5. Entscheidungsschritt						
Summe Flächen RWK IVa im Wirkraum 0-250 m (ha)		89,20 (120%)			74,49 (100%)	
Summe Flächen RWK IVa im Wirkraum 250-500 m (ha)		209,15 (114%)			183,19 (100%)	
Summe Flächen RWK IVb im Wirkraum 0-250 m (ha)		501,45 (105%)			475,85 (100%)	
Summe Flächen RWK IVb im Wirkraum 250-500 m (ha)		498,97 (100%)			434,49 (115%)	
Rangreihung		o			o	
	keine eindeutige Entscheidung					
Ergebnis Umwelt	Die Variante A.1 ist wegen größerer Betroffenheiten von RWK IVb-Flächen (Überschwemmungsbereich, Nahbereich Siedlungen) in der Kinzigaue deutlich schlechter zu bewerten. Die BVWP-Trasse zeigt keine klare Kontrastierung zu A.2. (Korridor 3a und Korridor 5 sind deutlich schlechter zu bewerten)					
	-	+	-	-	+	



GK Kinzig – Kante A   GP 02– GP 43   Haitz/Höchst – Bad Soden/Ahl						
Bewertung Raumordnung						
Variante (Sektion) [Trassenname]	A.1 (02-43) [01-02-43-46-47-48-98- V10, Kinzig]	A.2 (02-31-43) [01-02-31-43-V10, Kinzig]	zusätzl. Vergleich: Korridor 3a (Scoping) (02-43)	zusätzl. Vergleich: Korridor 5 (Scoping) (02-43)	zusätzl. Vergleich: BVWP Gelnhausen- Fulda Wächtersbach (02-43)	
1. Entscheidungsschritt						
Durchführungslänge RWK IVa (m)	115 (383 %)	373 (1.243 %)	929 (3.097 %)	0 (100 %)	30 (100 %)	
Rangreihung	o	-	-	o	o	
	Die Variante A.2 ist deutlich schlechter zu bewerten (Korridor 3a deutlich schlechter)					
2. Entscheidungsschritt						
Durchführungslänge RWK IVb (m)	10.797 (288 %)	6.314 (169 %)	10.517 (281 %)	10.553 (282 %)	3.744 (100 %)	
Rangreihung	-	-	-	-	+	
	Die Variante A.1 ist deutlich schlechter zu bewerten (Korridor 3a und 5 deutlich schlechter)					
Ergebnis Raumordnung	Die Varianten A.1 und A.2 sind wegen der längeren Durchführung eines Vorranggebiets Siedlung (RWK IVa) zwischen Wirtheim und Kassel und wegen der Durchführungslängen durch Vorranggebiet Hochwasser (RWK IVb) deutlich schlechter als die Westumfahrung Wächtersbach gemäß BVWP-Entwurf. (Die Scoping-Varianten scheiden aus)					
	-	-			+	



GK Kinzig – Kante A GP 02– GP 43 Haitz/Höchst – Bad Soden/Ahl						
Gesamtbewertung durch Zusammenführung der Ergebnisse beider Zielsysteme Umwelt und Raumordnung						
Variante (Sektion) [Trassenname]	A.1 (02-31-43) [01-02-43-46-47-48-98- V10, Kinzig]	A.2 (02-31-43) [01-02-31-43-V10, Kinzig]	zusätzl. Vergleich: Korridor 3a (Scoping) (02-43)	zusätzl. Vergleich: Korridor 5 (Scoping) (02-43)	zusätzl. Vergleich: BVWP Gelnhausen- Fulda Wächtersbach (02-43)	
höchster Entscheidungsschritt Umwelt: -						
höchster Entscheidungsschritt Raumordnung: 2						
Kumulatives Ergebnis	Die Varianten A.1 und A.2 sind wegen der längeren Durchfahrung von Siedlungsräumen (RWK IVa) zwischen Wirtheim und Kassel und wegen der Durchfahrungslängen durch Überschwemmungsgebiet im Auenbereich der Kinzig (RWK IVb) deutlich schlechter als die Westumfahrung Wächtersbach gemäß BVWP-Entwurf. Die BVWP-Trasse wird daher weiter verfolgt. (Die Scoping-Varianten scheiden aus)					
	-	-			+	

Gesamtergebnis Kante A	Die zusätzlich betrachtete Westumgehung Wächtersbach wird weiter verfolgt
---------------------------	---



## Grobkorridor Kinzig – Kante B

GK Kinzig – Kante B GP 02– GP 33 Haitz/Höchst – Rauher Berg						
Variante (Sektion) [Trassenname]	B.1 (02-33) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig]	B.2 (02-33) [01-02-33-35-36-39-97- V10, Kinzig]				
<b>Quantitative Kriterien</b>						
Trassenlänge (km)	18,09 (100 %)	18,12 (100 %)				
Rangreihung	o	o				
Tunnellänge (km)	7,87 (108 %)	7,27 (100 %)				
längster Tunnel (km)	1,42	1,41				
(keine Rangreihung, nur informativ)						



# GK Kinzig – Kante B GP 02– GP 33 Haitz/Höchst – Rauher Berg

## Bewertung Umwelt

Variante (Sektion) [Trassenname]	B.1 (02-33) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig]	B.2 (02-33) [01-02-33-35-36-39-97- V10, Kinzig]				
<b>1. Entscheidungsschritt</b>						
Durchfahrlänge RWK IVa (m)	100 (100 %)	100 (100 %)				
Rangreihung	o	o				
keine eindeutige Entscheidung						
<b>2. Entscheidungsschritt</b>						
Durchfahrlänge RWK IVb (m)	7.865 (123 %)	6.380 (100 %)				
Rangreihung	o	o				
keine eindeutige Entscheidung						
<b>3. Entscheidungsschritt</b>						
Durchfahrlänge RWK III (m)	11.849 (109 %)	10.862 (100 %)				
Rangreihung	o	o				
keine eindeutige Entscheidung						
<b>4. Entscheidungsschritt</b>						
Durchfahrlänge RWK II (m)	12.127 (100 %)	12.573 (104 %)				
Rangreihung	o	o				
keine eindeutige Entscheidung						



GK Kinzig – Kante B GP 02– GP 33 Haitz/Höchst – Rauher Berg						
Bewertung Umwelt						
Variante (Sektion) [Trassenname]	B.1 (02-33) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig]	B.2 (02-33) [01-02-33-35-36-39-97- V10, Kinzig]				
<b>5. Entscheidungsschritt</b>						
Summe Flächen RWK IVa im Wirkraum 0-250 m (ha)	61,34 (100 %)	66,95 (109 %)				
Summe Flächen RWK IVa im Wirkraum 250-500 m (ha)	145,48 (106 %)	154,02 (100 %)				
Summe Flächen RWK IVb im Wirkraum 0-250 m (ha)	419,07 (124 %)	337,23 (100 %)				
Summe Flächen RWK IVb im Wirkraum 250-500 m (ha)	358,12 (100 %)	362,15 (101 %)				
Rangreihung	o	o				
	keine eindeutige Entscheidung					
Ergebnis Umwelt	Eine eindeutige Kontrastierung der beiden Varianten ist nicht erkennbar.					
	o	o				



# GK Kinzig – Kante B GP 02– GP 33 Haitz/Höchst – Rauher Berg

## Bewertung Raumordnung

Variante (Sektion) [Trassenname]	B.1 (02-33) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig]	B.2 (02-33) [01-02-33-35-36-39-97- V10, Kinzig]				
1. Entscheidungsschritt						
Durchführungslänge RWK IVa (m)	0 (100 %)	366 (>>)				
Rangreihung	+	-				
	Die Variante B.2 ist deutlich schlechter zu bewerten.					
2. Entscheidungsschritt						
Durchführungslänge RWK IVb (m)	3.190 (164 %)	1.947 (100 %)				
Rangreihung	-	+				
Ergebnis Raumordnung	Aufgrund der Durchführung eines Vorranggebiets Siedlung (RWK IVa) zwischen Wirtheim und Kassel ist die Variante A.2 deutlich schlechter zu bewerten, wenngleich sich diese bei den Durchführungen RWK IVb (Querung von Überschwemmungsbereichen in der Kinzigau) als etwas schlechter darstellt. Die Entscheidung des ersten Bewertungsschrittes ist daher als gültig anzusehen. Variante B.1 wird weiter verfolgt.					
	+	-				



GK Kinzig – Kante B GP 02– GP 33 Haitz/Höchst – Rauher Berg						
Gesamtbewertung durch Zusammenführung der Ergebnisse beider Zielsysteme Umwelt und Raumordnung						
<b>Variante (Sektion)</b> [Trassenname]	<b>B.1 (02-33)</b> [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig]	<b>B.2 (02-33)</b> [01-02-33-35-36-39-97- V10, Kinzig]				
<b>höchster Entscheidungsschritt Umwelt: -</b>						
<b>höchster Entscheidungsschritt Raumordnung: 1</b>						
<b>Kumulatives Ergebnis</b>	Aufgrund der Durchfahrung eines Vorranggebiets Siedlung (RWK IVa) wird die Variante B.2 deutlich schlechter bewertet.					
	+	-				

<b>Gesamtergebnis Kante B</b>	<b>Die Variante B.1 wird weiter verfolgt</b>
-----------------------------------	--



## Grobkorridor Kinzig – Kante C

GK Kinzig – Kante C GP 43 – GP 46 Bad Soden/Ahl – Hagerkopf						
Variante (Sektion) [Trassenname]	C.1 (43-46) [01-02-43-46-47-48-98- V10, Kinzig]	C.2 (43-35-46) [35-46-V10, Kinzig + 43- 35-36-38-49-96-V10, Kinzig (= Kinzig Sued Variante 1 + Anpassung Anschluss 98)]	zusätzl. Vergleich: BVWP Gelnhausen – Fulda Fliesen (43-46)			
Quantitative Kriterien						
Trassenlänge (km)	11,50 (100 %)	13,00 (113 %)	nicht ermittelt			
Rangreihung	o	o				
Tunnellänge (km)	6,19 (138 %)	4,50 (100 %)				
längster Tunnel (km)	3,47	3,00				
(keine Rangreihung, nur informativ)						



# GK Kinzig – Kante C GP 43 – GP 46 Bad Soden/Ahl – Hagerkopf

## Bewertung Umwelt

Variante (Sektion) [Trassenname]	C.1 (43-46) [01-02-43-46-47-48-98- V10, Kinzig]	C.2 (43-35-46) [35-46-V10, Kinzig + 43- 35-36-38-49-96-V10, Kinzig (= Kinzig Sued Variante 1 + Anpassung Anschluss 98)]	zusätzl. Vergleich: BVWP Gelnhausen – Fulda Flieden (43-46)			
<b>1. Entscheidungsschritt</b>						
Durchfahrungslänge RWK IVa (m)	0 (100 %)	68 (>>)	0 (100 %)			
Rangreihung	o	o	o			
keine eindeutige Entscheidung						
<b>2. Entscheidungsschritt</b>						
Durchfahrungslänge RWK IVb (m)	925 (100 %)	3.258 (352 %)	2.386 (258 %)			
Rangreihung	+	-	-			
Variante C.2 ist deutlich schlechter						
Ergebnis Umwelt	Variante C.2 wird bei den Durchfahrungslängen RWK IVb (NSG, Überschwemmungsgebiet und Nahbereich Siedlung) deutlich schlechter bewertet. (BVWP-Trasse deutlich schlechter)					
	+	-	(-)			



# GK Kinzig - Kante C GP 43 – GP 46 Bad Soden/Ahl – Hagerkopf

## Bewertung Raumordnung

Variante (Sektion) [Trassenname]	C.1 (43-46) [01-02-43-46-47-48-98- V10, Kinzig]	C.2 (43-35-46) [35-46-V10, Kinzig + 43- 35-36-38-49-96-V10, Kinzig (= Kinzig Sued Variante 1 + Anpassung Anschluss 98)]	zusätzl. Vergleich: BVWP Gelnhausen – Fulda Flieden (43-46)			
1. Entscheidungsschritt						
Durchfahrungslänge RWK IVa (m)	0 (100 %)	0 (100 %)	0 (100 %)			
Rangreihung	o	o	o			
	keine eindeutige Entscheidung					
2. Entscheidungsschritt						
Durchfahrungslänge RWK IVb (m)	232 (116 %)	711 (306 %)	199 (100 %)			
Rangreihung	o	-	o			
	Die Variante C.2 ist deutlich schlechter zu bewerten					
Ergebnis Raumordnung	Aufgrund größerer Durchfahrungslänge in der RWK IVb ist die Variante C.2 deutlich schlechter zu bewerten. (Keine weitere Betrachtung für BVWP-Trasse, da sie nach den Kriterien der Umwelt bereits im 2. Entscheidungsschritt auszuscheiden)					
	+	-	( + )			



GK Kinzig – Kante C GP 43 – GP 46 Bad Soden/Ahl – Hagerkopf						
Gesamtbewertung durch Zusammenführung der Ergebnisse beider Zielsysteme Umwelt und Raumordnung						
<b>Variante (Sektion)</b> [Trassenname]	<b>C.1 (43-46)</b> [01-02-43-46-47-48-98- V10, Kinzig]	<b>C.2 (43-35-46)</b> [35-46-V10, Kinzig + 43- 35-36-38-49-96-V10, Kinzig (= Kinzig Sued Variante 1 + Anpassung Anschluss 98)]	<i>zusätzl. Vergleich: BVWP Gelnhausen – Fulda Flieden (43-46)</i>			
<b>höchster Entscheidungsschritt Umwelt: 2</b>						
<b>höchster Entscheidungsschritt Raumordnung: -</b>						
<b>Kumulatives Ergebnis</b>	<b>Die Variante C.1 ist nach den Kriterien beider Zielsysteme (Umwelt und Raumordnung) deutlich schlechter zu bewerten als die Variante C.2. (Die BVWP-Trasse ist nach den Kriterien der Umwelt deutlich schlechter zu bewerten als C.1 und wird daher nicht weiterverfolgt)</b>					
	+	-	(-)			

<b>Gesamtergebnis Kante C</b>	<b>Variante C.1 ist weiter zu verfolgen</b>
-----------------------------------	---



## Grobkorridor Kinzig – Kante D

GK Kinzig – Kante D GP 35 – GP 36 Steinau – Herolz						
Variante (Sektion) [Trassenname]	D.1 (35-36) [02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig (= Kinzig Variante 4)]	D.2 (35-36) [43-35-36-38-49-96-V10, Kinzig (= Kinzig Sued Variante 1 + Anpassung Anschluss 98)]				
<b>Quantitative Kriterien</b>						
Trassenlänge (km)	7,21 (104 %)	6,96 (100 %)				
Rangreihung	o	o				
Tunnellänge (km)	2,08 (101 %)	2,05 (100 %)				
längster Tunnel (km)	2,08	1,76				
(keine Rangreihung, nur informativ)						



# GK Kinzig - Kante D GP 35 – GP 36 Steinau – Herolz

## Bewertung Umwelt

Variante (Sektion) [Trassenname]	D.1 (35-36) [02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig (= Kinzig Variante 4)]	D.2 (35-36) [43-35-36-38-49-96-V10, Kinzig (= Kinzig Sued Variante 1 + Anpassung Anschluss 98)]				
<b>1. Entscheidungsschritt</b>						
Durchfahrlänge RWK IVa (m)	0 (100 %)	0 (100 %)				
Rangreihung	o	o				
keine eindeutige Entscheidung						
<b>2. Entscheidungsschritt</b>						
Durchfahrlänge RWK IVb (m)	2.240 (100 %)	2.632 (117 %)				
Rangreihung	o	o				
keine eindeutige Entscheidung						
<b>3. Entscheidungsschritt</b>						
Durchfahrlänge RWK III (m)	4.831 (119 %)	4.051 (100 %)				
Rangreihung	o	o				
keine eindeutige Entscheidung						
<b>4. Entscheidungsschritt</b>						
Durchfahrlänge RWK II (m)	5.128 (104 %)	4.910 (100 %)				
Rangreihung	o	o				
keine eindeutige Entscheidung						



# GK Kinzig - Kante D GP 35 – GP 36 Steinau – Herolz

## Bewertung Umwelt

Variante (Sektion) [Trassenname]	D.1 (35-36) [02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig (= Kinzig Variante 4)]	D.2 (35-36) [43-35-36-38-49-96-V10, Kinzig (= Kinzig Sued Variante 1 + Anpassung Anschluss 98)]				
<b>5. Entscheidungsschritt</b>						
Summe Flächen RWK IVa im Wirkraum 0-250 m (ha)	13,26 (583 %)	2,28 (100 %)				
Rangreihung	-	+				
	Variante D.1 ist deutlich schlechter					
Ergebnis Umwelt	Variante D.2 wird aufgrund der geringeren Betroffenheit von Siedlungsflächen im Nahbereich deutlich besser bewertet					
	-	+				



# GK Kinzig - Kante D GP 35 – GP 36 Steinau – Herolz

## Bewertung Raumordnung

Variante (Sektion) [Trassenname]	D.1 (35-36) [02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig (= Kinzig Variante 4)]	D.2 (35-36) [43-35-36-38-49-96-V10, Kinzig (= Kinzig Sued Variante 1 + Anpassung Anschluss 98)]				
1. Entscheidungsschritt						
Durchfahrungslänge RWK IVa (m)	0 (100 %)	0 (100 %)				
Rangreihung	o	o				
	keine eindeutige Entscheidung					
2. Entscheidungsschritt						
Durchfahrungslänge RWK IVb (m)	0 (100 %)	0 (100 %)				
Rangreihung	o	o				
	keine eindeutige Entscheidung					
3. Entscheidungsschritt						
Durchfahrungslänge RWK III (m)	3.352 (100 %)	3.751 (112 %)				
Rangreihung	o	o				
	keine eindeutige Entscheidung					
4. Entscheidungsschritt						
Durchfahrungslänge RWK II (m)	5.878 (107 %)	5.474 (100 %)				
Rangreihung	o	o				
	keine eindeutige Entscheidung					
Ergebnis Raumordnung	Hinsichtlich der Raumordnungskriterien sind die beiden Varianten gleich zu bewerten.					
	+	+				



GK Kinzig – Kante D GP 35 – GP 36 Steinau – Herolz						
Gesamtbewertung durch Zusammenführung der Ergebnisse beider Zielsysteme Umwelt und Raumordnung						
Variante (Sektion) [Trassenname]	D.1 (35-36) [02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig (= Kinzig Variante 4)]	D.2 (35-36) [43-35-36-38-49-96-V10, Kinzig (= Kinzig Sued Variante 1 + Anpassung Anschluss 98)]				
höchster Entscheidungsschritt Umwelt: 5						
höchster Entscheidungsschritt Raumordnung: -						
Kumulatives Ergebnis	Aufgrund des Ergebnisses der Umweltbewertung wird Variante D.2 weiter verfolgt; dies ist auch die etwas kürzere Variante mit geringfügig kürzerer Tunnelstrecke.					
	-	+				

Gesamtergebnis Kante D	Variante D.2 ist weiter zu verfolgen
---------------------------	--------------------------------------



## Grobkorridor Kinzig – Kante E

GK Kinzig – Kante E GP 46 – GP 49 Hagerkopf – Rückers/Schweben/Mittelkalbach						
Variante (Sektion) [Trassenname]	E.1 (46-49) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig]	E.2 (46-49) [46-98-V10, Kinzig]	zusätzl. Vergleich: Korridor 3b (Scoping) (46-49)	zusätzl. Vergleich: NBS Kinzigtal ohne Flieden (Vorentwürfe) (46-49)		
Quantitative Kriterien						
Trassenlänge (km)	8,74 (100 %)	8,96 (103 %)	nicht ermittelt	nicht ermittelt		
Rangreihung	o	o				
Tunnellänge (km)	5,21 (100 %)	6,57 (126 %)				
längster Tunnel (km)	4,40	5,13				
(keine Rangreihung, nur informativ)						



GK Kinzig – Kante E GP 46 – GP 49 Hagerkopf – Rückers/Schweben/Mittelkalbach						
Bewertung Umwelt						
Variante (Sektion) [Trassenname]	E.1 (46-49) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig]	E.2 (46-49) [46-98-V10, Kinzig]	zusätzl. Vergleich: Korridor 3b (Scoping) (46-49)	zusätzl. Vergleich: NBS Kinzigtal ohne Flieden (Vorentwürfe) (46-49)		
1. Entscheidungsschritt						
Durchfahrläng RWK IVa (m)	0 (100 %)	0 (100 %)	90 (>>)	215 (>>)		
Rangreihung	o	o	o	-		
	keine eindeutige Entscheidung					
2. Entscheidungsschritt						
Durchfahrläng RWK IVb (m)	1.812 (150 %)	1.242 (103 %)	1.207 (100 %)	1.906 (158 %)		
Rangreihung	-	o	o			
	Variante E.1 ist deutlich schlechter. (NBS Kinzigtal ohne Flieden deutlich schlechter)					
Ergebnis Umwelt	Variante E.1 ist wegen Durchfahrläng einer Wasserschutzzone II (RWK IVb) deutlich schlechter zu bewerten als die Variante E.2. (Korridor 3b und NBS Kinzig ohne Flieden Durchfahren im Gegensatz zu E.2 eine Siedlungsfläche. Daher scheiden beide Varianten aus)					
	-	+	(-)	(-)		



GK Kinzig – Kante E GP 46 – GP 49 Hagerkopf – Rückers/Schweben/Mittelkalbach						
Bewertung Raumordnung						
Variante (Sektion) [Trassenname]	E.1 (46-49) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig]	E.2 (46-49) [46-98-V10, Kinzig]	zusätzl. Vergleich: Korridor 3b (Scoping) (46-49)	zusätzl. Vergleich: NBS Kinzigtal ohne Flieden (Vorentwürfe) (46-49)		
1. Entscheidungsschritt						
Durchfahrungslänge RWK IVa (m)	0 (100 %)	0 (100 %)	99 (>> %)	0 (100 %)		
Rangreihung	o	o	o	o		
	keine eindeutige Entscheidung					
2. Entscheidungsschritt						
Durchfahrungslänge RWK IVb (m)	0 (100 %)	0 (100 %)	0 (100 %)	0 (100 %)		
Rangreihung	o	o	o	o		
	keine eindeutige Entscheidung (Korridor 3b wird wegen der Durchfahrung einer Siedlungsfläche ausgeschieden)					
3. Entscheidungsschritt						
Durchfahrungslänge RWK III (m)	656 (125 %)	649 (125 %)	521 (100 %)	572 (110 %)		
Rangreihung	o	o	o	o		
	keine eindeutige Entscheidung					
Variante (Sektion) [Trassenname]	E.1 (46-49) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig]	E.2 (46-49) [46-98-V10, Kinzig]	zusätzl. Vergleich: Korridor 3b (Scoping) (46-49)	zusätzl. Vergleich: NBS Kinzigtal ohne Flieden (Vorentwürfe) (46-49)		
4. Entscheidungsschritt						
Durchfahrungslänge RWK II (m)	3.908 (164 %)	2.382 (102 %)	2.336 (100 %)	3.686 (158 %)		
Rangreihung	-	o	o	-		
	Die Variante E.1 ist deutlich schlechter zu bewerten. (NBS Kinzigtal ohne Flieden deutlich schlechter)					



GK Kinzig – Kante E GP 46 – GP 49 Hagerkopf – Rückers/Schweben/Mittelkalbach						
Ergebnis Raumordnung	<b>Aufgrund größerer Durchfahrungslänge in der RWK II ist die Variante E.1 deutlich schlechter zu bewerten als E.2.</b> <i>(Korridor 3b ist gleichwertig wie E.2, wird aber wegen der Durchfahrung eines Vorranggebiets Siedlung (RWK IVa) ausgeschieden)</i>					
	-	+	( - )	( - )		



GK Kinzig – Kante E GP 46 – GP 49 Hagerkopf – Rückers/Schweben/Mittelkalbach						
Gesamtbewertung durch Zusammenführung der Ergebnisse beider Zielsysteme Umwelt und Raumordnung						
<b>Variante (Sektion)</b> [Trassenname]	<b>E.1 (46-49)</b> [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig]	<b>E.2 (46-49)</b> [46-98-V10, Kinzig]	<i>zusätzl. Vergleich: Korridor 3b (Scoping) (46-49)</i>	<i>zusätzl. Vergleich: NBS Kinzigtal ohne Flieden (Vorentwürfe) (46-49)</i>		
<b>höchster Entscheidungsschritt Umwelt: 2</b>						
<b>höchster Entscheidungsschritt Raumordnung: 4</b>						
<b>Kumulatives Ergebnis</b>	Die Variante E.2 ist nach den Kriterien beider Zielsysteme (Umwelt und Raumordnung) deutlich besser zu bewerten als E.1. Die beiden Varianten E.2 und Korridor 3b sind nicht deutlich kontrastiert. Jedoch ist Korridor 3b im Gegensatz zu E.2 mit der Durchfahrung einer Siedlungsfläche bzw. Vorranggebiet Siedlung verbunden. Daher wird E.2 weiter verfolgt (Korridor NBS Kinzigtal ohne Flieden ist deutlich schlechter zu bewerten als alle anderen Varianten im Vergleich)					
	-	+				

<b>Gesamtergebnis Kante E</b>	<b>Variante E.2 ist weiter zu verfolgen</b>
-----------------------------------	---



## Grobkorridor Kinzig – Kante F

GK Kinzig – Kante F GP 49 – GP 99 Rückers/Schweben/Mittelkalbach – Bronzell				
Variante (Sektion) [Trassenname]	F.1 (49-99) [46-49-99-V10, Kinzig-West]	F.2 (49-98-99) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + Bestandstrecke 98-99]	F.3 (49-96-98-99) [43-35-36-38-49-96-V10, Kinzig (= Kinzig Sued Variante 1 + Anpassung Anschluss 98) + Bestandstrecke 96-98-99]	
<b>Quantitative Kriterien</b>				
Trassenlänge (km)	11,64 (184 %)	7,25 (+ 4,64*) (115 %)	6,33 (+ 5,83) (100 %)	
Rangreihung	-	o	o	
Tunnellänge (km)	4,62 (214 %)	2,83 (131 %)	2,16 (100 %)	
längster Tunnel (km)	3,16	2,40	1,18	
(keine Rangreihung, nur informativ)				

\* Fahrstrecke auf Bestandsstrecke



GK Kinzig – Kante F GP 49 – GP 99 Rückers/Schweben/Mittelkalbach – Bronzell				
Bewertung Umwelt				
Variante (Sektion) [Trassenname]	F.1 (49-99) [46-49-99-V10, Kinzig-West]	F.2 (49-98-99) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + Bestandstrecke 98-99]	F.3 (49-96-98-99) [43-35-36-38-49-96-V10, Kinzig (= Kinzig Sued Variante 1 + Anpassung Anschluss 98) + Bestandstrecke 96-98-99]	
1. Entscheidungsschritt				
Durchfahrungslänge RWK IVa (m)	46 (100 %)	261 (567 %)	244 (530 %)	
Rangreihung	+	-	-	
	Die Varianten F.2 und F.3 sind deutlich schlechter			
2. Entscheidungsschritt				
Durchfahrungslänge RWK IVb (m)	3.344 (427 %)	784 (100 %)	2.034 (259 %)	
Rangreihung	-	+	-	
	Die Varianten F.1 und F.3 sind deutlich schlechter; F.3 wird ausgeschieden			
3. Entscheidungsschritt (Überprüfung der Entscheidungsschritte 1 und 2)				
Durchfahrungslänge RWK III (m)	7.714 (153 %)	5.056 (100 %)		
Rangreihung	-	+		
	Die Variante F.1 ist deutlich schlechter			
Ergebnis Umwelt	Aufgrund der geringeren Durchfahrung von Siedlungsflächen (RWK IVa) ist die Variante F.1 deutlich besser zu bewerten, aufgrund der geringen Durchfahrungslängen ist diese Entscheidung aber noch nicht als endgültig anzusehen. Bei RWK IVb stellt sich die Variante F.2 deutlich besser dar. F.2 wird daher besser bewertet; dies wird im Entscheidungsschritt 3 bestätigt.			
	-	+	-	



GK Kinzig – Kante F GP 49 – GP 99 Rückers/Schweben/Mittelkalbach – Bronzell

GK Kinzig – Kante F GP 49 – GP 99 Rückers/Schweben/Mittelkalbach – Bronzell

### Bewertung Raumordnung

Variante (Sektion) [Trassenname]	F.1 (49-99) [46-49-99-V10, Kinzig-West]	F.2 (49-98-99) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + Bestandstrecke 98-99]	F.3 (49-96-98-99) [43-35-36-38-49-96-V10, Kinzig (= Kinzig Sued Variante 1 + Anpassung Anschluss 98) + Bestandstrecke 96-98-99]	
1. Entscheidungsschritt				
Durchfahrlängslänge RWK IVa (m)	0 (100 %)	0 (100 %)	0 (100 %)	
Rangreihung	o	o	o	
	keine eindeutige Entscheidung			
2. Entscheidungsschritt				
Durchfahrlängslänge RWK IVb (m)	934 (>>)	0 (100 %)	0 (100 %)	
Rangreihung	-	o	o	
	Die Variante F.1 ist deutlich schlechter zu bewerten.			
3. Entscheidungsschritt				
Durchfahrlängslänge RWK III (m)		204 (100 %)	267 (131 %)	
Rangreihung		+	-	
	Die Variante F.3 ist deutlich schlechter zu bewerten.			
Ergebnis Raumordnung	Aufgrund größerer Durchfahrlängslänge in der RWK IVb (Vorranggebiet Industrie/Gewerbe (Planung), Vorranggebiet Hochwasser) ist die Variante F.1 und aufgrund größerer Durchfahrlängslänge in der RWK III die Variante F.3 deutlich schlechter zu bewerten.			
	-	+	-	



GK Kinzig – Kante F GP 49 – GP 99 Rückers/Schweben/Mittelkalbach – Bronzell				
Gesamtbewertung durch Zusammenführung der Ergebnisse beider Zielsysteme Umwelt und Raumordnung				
Variante (Sektion) [Trassenname]	F.1 (49-99) [46-49-99-V10, Kinzig-West]	F.2 (49-98-99) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + Bestandstrecke 98-99]	F.3 (49-96-98-99) [43-35-36-38-49-96-V10, Kinzig (= Kinzig Sued Variante 1 + Anpassung Anschluss 98) + Bestandstrecke 96-98-99]	
höchster Entscheidungsschritt Umwelt: 3				
höchster Entscheidungsschritt Raumordnung: 3				
Kumulatives Ergebnis	In der Zusammenführung von Umwelt und Raumordnung zeigt sich Variante F.2 als deutlich besser. Da die Machbarkeit eines Anschlusses an die Bestandsstrecke nördlich von Kalbach aber noch nicht geklärt ist, wird zur Sicherheit die Variante F.1 zusätzlich (z) mit weitergeführt.			
	( z )	+	-	

Gesamtergebnis Kante F	Variante F.2 ist weiter zu verfolgen; Variante F.1 wird als Rückstellvariante zusätzlich mit weitergeführt.
---------------------------	---



## Grobkorridor Kinzig – Kante G

GK Kinzig – Kante G GP 01 – GP 99 Gelnhäusen – Bronzell (nord)					
Variante (Sektion) [Trassenname]	G.1 (1-2-31-43-46-49-98-99) [01-02-43-46-47-48-98-V10, Kinzig + 46-98-V10, Kinzig + 01- 02-33-46-49-98-V20, Kinzig + Bestandstrecke 98-99]	G.2 (1-2-31-43-46-38-39-97- 96-98-99) [01-02-43-46-47-48-98-V10, Kinzig + 46-38-97-V10, Kinzig + Bestandstrecke 97-96-98-99]	G.3 (1-2-31-43-35-36-38-49- 98-99) [01-02-43-46-47-48-98-V10, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig + 43-35-36-38-49-96-V10, Kinzig + 01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + Bestandstrecke 98-99]	G.4 (1-2-31-43-35-36-39-99) [01-02-43-46-47-48-98-V10, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig + 39-99-V10, Kinzig-West + 43-35-36-38-49-96-V10, Kinzig]	G.5 (1-2-31-43-35-36-97-96- 98-99) [01-02-43-46-47-48-98-V10, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig + 01-02-33-35-36-39-97- V10, Kinzig + 43-35-36-38-49-96- V10, Kinzig + Bestandstrecke 97- 96-98-99]
Quantitative Kriterien					
Trassenlänge (km)	46,21 (+ 4,64*) (107 %)	43,27 (+ 9,48*) (100 %)	48,12 (+ 4,64*) (111 %)	54,24 (125 %)	44,19 (+ 9,48*) (102 %)
Rangreihung	o	o	o	o	o
Tunnellänge (km)	17,34 (124 %)	19,51 (139 %)	15,81 (113 %)	17,44 (125 %)	14,00 (100 %)
längster Tunnel (km)	5,13	6,03	3,00	3,96	5,86
(keine Rangreihung, nur informativ)					

\* Fahrstrecke auf Bestandsstrecke



# GK Kinzig – Kante G GP 01 – GP 99 Gelnhausen – Bronzell (nord)

## Bewertung Umwelt

Variante (Sektion) [Trassenname]	G.1 (1-2-31-43-46-49-98-99) [01-02-43-46-47-48-98-V10, Kinzig + 46-98-V10, Kinzig + 01- 02-33-46-49-98-V20, Kinzig + Bestandstrecke 98-99]	G.2 (1-2-31-43-46-38-97-96- 98-99) [01-02-43-46-47-48-98-V10, Kinzig + 46-38-97-V10, Kinzig + Bestandstrecke 97-96-98-99]	G.3 (1-2-31-43-35-36-38-39- 49-98-99) [01-02-43-46-47-48-98-V10, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig + 43-35-36-38-49-96-V10, Kinzig + 01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + Bestandstrecke 98-99]	G.4 (1-2-31-43-35-36-39-99) [01-02-43-46-47-48-98-V10, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig + 39-99-V10, Kinzig-West + 43-35-36-38-49-96-V10, Kinzig]	G.5 (1-2-31-43-35-36-97-96-98- 99) [01-02-43-46-47-48-98-V10, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig + 01-02-33-35-36-39-97-V10, Kinzig + 43-35-36-38-49-96-V10, Kinzig + Bestandstrecke 97-96-98-99]
<b>1. Entscheidungsschritt</b>					
Durchfahrungslänge RWK IVa (m)	792 (143 %)	649 (118 %)	792 (143 %)	601 (109 %)	552 (100 %)
Rangreihung	-	o	-	o	o
keine eindeutige Entscheidung					
<b>2. Entscheidungsschritt</b>					
Durchfahrungslänge RWK IVb (m)	17.639 (100 %)	17.659 (100 %)	20.046 (114 %)	24.845 (141 %)	20.939 (119 %)
Rangreihung	o	o	o	-	o
Die Variante G.4 ist deutlich schlechter und wird ausgeschieden					
<b>3. Entscheidungsschritt</b>					
Durchfahrungslänge RWK III (m)	29.476 (118 %)	24.959 (100 %)	33.172 (132 %)		30.923 (124 %)
Rangreihung	o	o	-		o
Die Variante G.3 ist deutlich schlechter und wird ausgeschieden					
<b>4. Entscheidungsschritt</b>					
Durchfahrungslänge RWK II (m)	24.245 (113 %)	21.531 (100 %)			27.911 (130 %)
Rangreihung	o	o			-
Die Variante G.5 ist deutlich schlechter und wird ausgeschieden					



**GK Kinzig – Kante G GP 01 – GP 99 Gelnhausen – Bronzell (nord)**

**Bewertung Umwelt**

<b>Variante (Sektion)</b> [Trassenname]	<b>G.1 (1-2-31-43-46-49-98-99)</b> [01-02-43-46-47-48-98-V10, Kinzig + 46-98-V10, Kinzig + 01- 02-33-46-49-98-V20, Kinzig + Bestandstrecke 98-99]	<b>G.2 (1-2-31-43-46-38-97-96- 98-99)</b> [01-02-43-46-47-48-98-V10, Kinzig + 46-38-97-V10, Kinzig + Bestandstrecke 97-96-98-99]	<b>G.3 (1-2-31-43-35-36-38-39- 49-98-99)</b> [01-02-43-46-47-48-98-V10, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig + 43-35-36-38-49-96-V10, Kinzig + 01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + Bestandstrecke 98-99]	<b>G.4 (1-2-31-43-35-36-39-99)</b> [01-02-43-46-47-48-98-V10, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig + 39-99-V10, Kinzig-West + 43-35-36-38-49-96-V10, Kinzig]	<b>G.5 (1-2-31-43-35-36-97-96-98-99)</b> [01-02-43-46-47-48-98-V10, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig + 01- 02-33-35-36-39-97-V10, Kinzig + 43- 35-36-38-49-96-V10, Kinzig + Bestandstrecke 97-96-98-99]
<b>5. Entscheidungsschritt</b>					
Summe Flächen RWK IVa im Wirkraum 0-250 m (ha)	105,53 (106 %)	99,43 (100 %)			
Summe Flächen RWK IVa im Wirkraum 250-500 m (ha)	257,29 (104 %)	248,20 (100 %)			
Summe Flächen RWK IVb im Wirkraum 0-250 m (ha)	915,64 (100 %)	914,87 (100 %)			
Summe Flächen RWK IVb im Wirkraum 250-500 m (ha)	875,31 (105 %)	833,95 (100 %)			
Rangreihung	o	o			
	<b>keine eindeutige Entscheidung zwischen G.1 und G.2</b>				
<b>Ergebnis Umwelt</b>	<b>Die Varianten G.1 und G.2 sind nicht ausreichend kontrastiert.</b>				
	+	+	-	-	-



# GK Kinzig – Kante G GP 01 – GP 99 Gelnhausen – Bronzell (nord)

## Bewertung Raumordnung

Variante (Sektion) [Trassenname]	G.1 (1-2-31-43-46-49-98-99) [01-02-43-46-47-48-98-V10, Kinzig + 46-98-V10, Kinzig + 01- 02-33-46-49-98-V20, Kinzig + Bestandstrecke 98-99]	G.2 (1-2-31-43-46-38-97-96- 98-99) [01-02-43-46-47-48-98-V10, Kinzig + 46-38-97-V10, Kinzig + Bestandstrecke 97-96-98-99]	G.3 (1-2-31-43-35-36-38-39- 49-98-99) [01-02-43-46-47-48-98-V10, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig + 43-35-36-38-49-96-V10, Kinzig + 01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + Bestandstrecke 98-99]	G.4 (1-2-31-43-35-36-39-99) [01-02-43-46-47-48-98-V10, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig + 39-99-V10, Kinzig-West + 43-35-36-38-49-96-V10, Kinzig]	G.5 (1-2-31-43-35-36-97-96-98- 99) [01-02-43-46-47-48-98-V10, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig + 01- 02-33-35-36-39-97-V10, Kinzig + 43- 35-36-38-49-96-V10, Kinzig + Bestandstrecke 97-96-98-99]
1. Entscheidungsschritt					
Durchfahrungslänge RWK IVa (m)	115 (100 %)	115 (100 %)	115 (100 %)	115 (100 %)	115 (100 %)
Rangreihung	o	o	o	o	o
	keine eindeutige Entscheidung				
2. Entscheidungsschritt					
Durchfahrungslänge RWK IVb (m)	11.029 (100 %)	11.029 (100 %)	11.452 (104 %)	12.365 (112 %)	11.430 (104 %)
Rangreihung	o	o	o	o	o
	keine eindeutige Entscheidung				
3. Entscheidungsschritt					
Durchfahrungslänge RWK III (m)	18.215 (101 %)	17.990 (100 %)	19.212 (107 %)	22.503 (125 %)	19.318 (107 %)
Rangreihung	o	o	o	o	o
	keine eindeutige Entscheidung				
4. Entscheidungsschritt					
Durchfahrungslänge RWK II (m)	30.780 (111 %)	27.735 (100 %)	31.288 (113 %)	39.094 (141 %)	33.429 (121 %)
Rangreihung	o	o	o	-	o
	Die Variante G.4 ist deutlich schlechter				
Ergebnis Raumordnung	Die Varianten G.1, G.2, G.3 und G.5 weisen keine deutlichen Unterschiede auf, Variante G.4 ist jedoch deutlich schlechter.				
	+	+	+	-	+



GK Kinzig – Kante G GP 01 – GP 99 Gelnhausen – Bronzell (nord)					
GK Kinzig – Kante G GP 01 – GP 99 Gelnhausen – Bronzell (nord)					
Gesamtbewertung durch Zusammenführung der Ergebnisse beider Zielsysteme Umwelt und Raumordnung					
<b>Variante (Sektion)</b> [Trassenname]	<b>G.1 (1-2-31-43-46-49-98-99)</b> [01-02-43-46-47-48-98-V10, Kinzig + 46-98-V10, Kinzig + 01- 02-33-46-49-98-V20, Kinzig + Bestandstrecke 98-99]	<b>G.2 (1-2-31-43-46-38-39-97- 96-98-99)</b> [01-02-43-46-47-48-98-V10, Kinzig + 46-38-97-V10, Kinzig + Bestandstrecke 97-96-98-99]	<b>G.3 (1-2-31-43-35-36-38-49- 98-99)</b> [01-02-43-46-47-48-98-V10, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig + 43-35-36-38-49-96-V10, Kinzig + 01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + Bestandstrecke 98-99]	<b>G.4 (1-2-31-43-35-36-39-99)</b> [01-02-43-46-47-48-98-V10, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig + 39-99-V10, Kinzig-West + 43-35-36-38-49-96-V10, Kinzig]	<b>G.5 (1-2-31-43-35-36-97-96-98- 99)</b> [01-02-43-46-47-48-98-V10, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig + 01-02-33-35-36-39-97-V10, Kinzig + 43-35-36-38-49-96-V10, Kinzig + Bestandstrecke 97-96-98-99]
höchster Entscheidungsschritt Umwelt: -					
höchster Entscheidungsschritt Raumordnung: -					
Kumulatives Ergebnis	Nach Zusammenführung der Bewertungen Umwelt und Raumordnung zeichnen sich zwischen den Varianten G.1 und G.2 keine signifikanten Unterschiede ab. G.1 weist eine längere Neubaustrecke, dafür aber eine kürzere Gesamtfahrstrecke auf. Es werden daher beide Varianten weiter verfolgt.				
	+	+	-	-	-

<b>Gesamtergebnis Kante G</b>	<b>Die Varianten G.1 und G.2 sind weiter zu verfolgen</b>
-----------------------------------	---



## Grobkorridor Kinzig – Kante H

GK Kinzig – Kante H GP 01 – GP 99 Gelnhausen – Bronzell (süd)								
Variante (Sektion) [Trassenname]	H.1 (1-2-33-46-49-98-99) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 46-98-V10, Kinzig + Bestandstrecke 98-99]	H.2 (1-2-33-46-38-39-97-96-98-99) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 46-38-97-V10, Kinzig + Bestandstrecke 97-96-98-99]	H.3 (1-2-33-35-46-49-98-99) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig + 35-46-V10, Kinzig + 46-98-V10, Kinzig + Bestandstrecke 98-99]	H.4 (1-2-33-35-46-38-39-97-96-98-99) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig + 35-46-V10, Kinzig + 46-38-97-V10, Kinzig + Bestandstrecke 97-96-98-99]	H.5 (1-2-33-35-36-38-49-98-99) ) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig + 43-35-36-38-49-96-V10, Kinzig + Bestandstrecke 98-99]	H.6 (1-2-33-35-36-39-99) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig + 39-99-V10, Kinzig-West]	H.7 (1-2-33-35-36-39-97-96-98-99) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig + 01-02-33-35-36-39-97-V10, Kinzig + Bestandstrecke 97-96-98-99]	H.8 (1-2-33-35-36-39-96-98-99) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig + 43-35-36-38-49-96-V10, Kinzig + 01-02-33-35-36-39-97-V10, Kinzig + Bestandstrecke 96-98-99]
Quantitative Kriterien								
Trassenlänge (km)	46,91 (+ 4,64*) (107 %)	43,97 (+ 9,48*) (100 %)	47,35 (+ 4,64*) (108 %)	44,41 (+ 9,48*) (101 %)	47,77 (+ 4,64*) (109 %)	53,89 (123 %)	43,84 (+ 9,48*) (100 %)	47,17 (+ 9,48*) (108 %)
Rangreihung	o	+	o	+	o	o	+	o
Tunnellänge (km)	25,88 (113 %)	28,05 (122 %)	24,63 (107 %)	26,80 (116 %)	24,80 (108 %)	26,42 (115 %)	22,99 (100 %)	23,23 (101 %)
längster Tunnel (km)	5,13	6,03	5,13	6,03	2,92	3,96	5,86	4,23
(keine Rangreihung, nur informativ)								

\* Fahrstrecke auf Bestandsstrecke



# GK Kinzig – Kante H GP 01 – GP 99 Gelnhausen – Bronzell (süd)

## Bewertung Umwelt

Variante (Sektion) [Trassenname]	H.1 (1-2-33-46-49-98-99) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 46-98-V10, Kinzig + Bestandstrecke 98-99]	H.2 (1-2-33-46-38-39-97-96-98-99) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 46-38-97-V10, Kinzig + Bestandstrecke 97-96-98-99]	H.3 (1-2-33-35-46-49-98-99) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig + 35-46-V10, Kinzig + 46-98-V10, Kinzig + Bestandstrecke 98-99]	H.4 (1-2-33-35-46-38-39-97-96-98-99) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig + 35-46-V10, Kinzig + 46-38-97-V10, Kinzig + Bestandstrecke 97-96-98-99]	H.5 (1-2-33-35-36-38-49-98-99) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig + 43-35-36-38-49-96-V10, Kinzig + Bestandstrecke 98-99]	H.6 (1-2-33-35-36-39-99) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig + 39-99-V10, Kinzig-West]	H.7 (1-2-33-35-36-39-97-96-98-99) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig + 01-02-33-35-36-39-97-V10, Kinzig + Bestandstrecke 97-96-98-99]	H.8 (1-2-33-35-36-39-96-98-99) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig + 43-35-36-38-49-96-V10, Kinzig + 01-02-33-35-36-39-97-V10, Kinzig + Bestandstrecke 96-98-99]
--	---	---	--	--	---	---	---	---

### 1. Entscheidungsschritt

Durchführungslänge RWK IVa (m)	361 (298 %)	219 (181 %)	430 (355 %)	237 (196 %)	361 (298 %)	171 (141 %)	121 (100 %)	290 (240 %)
Rangreihung	-	o	-	o	-	o	o	-

Die Varianten H.1, H.3, H.5, H.8 sind deutlich schlechter zu bewerten; keine eindeutige Entscheidung zwischen H.2, H.4, H.6 und H.7

### 2. Entscheidungsschritt

Durchführungslänge RWK IVb (m)	10.727 (100 %)	10.747 (100 %)	11.725 (109 %)	11.745 (109 %)	11.798 (110 %)	16.598 (155 %)	12.691 (118 %)	15.389 (143 %)
Rangreihung	o	o	o	o	o	-	o	-

Die Variante H.6 ist deutlich schlechter zu bewerten; die Varianten H.2, H.4 und H.7 werden weiter verfolgt

### 3. Entscheidungsschritt

Durchführungslänge RWK III (m)		17.863 (100 %)		18.017 (101 %)			23.270 (130 %)	
Rangreihung		+		+			-	

Die Variante H.7 ist deutlich schlechter zu bewerten; die Varianten H.2 und H.4 werden weiter verfolgt

## Bewertung Umwelt



# GK Kinzig – Kante H GP 01 – GP 99 Gelnhausen – Bronzell (süd)

Variante (Sektion) [Trassenname]	H.1 (1-2-33-46-49-98-99) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 46-98-V10, Kinzig + Bestandstrecke 98-99]	H.2 (1-2-33-46-38-39-97-96-98-99) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 46-38-97-V10, Kinzig + Bestandstrecke 97-96-98-99]	H.3 (1-2-33-35-46-49-98-99) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig + 35-46-V10, Kinzig + 46-98-V10, Kinzig + Bestandstrecke 98-99]	H.4 (1-2-33-35-46-38-39-97-96-98-99) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig + 35-46-V10, Kinzig + 46-38-97-V10, Kinzig + Bestandstrecke 97-96-98-99]	H.5 (1-2-33-35-36-38-49-98-99) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig + 43-35-36-38-49-96-V10, Kinzig + Bestandstrecke 98-99]	H.6 (1-2-33-35-36-39-99) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig + 39-99-V10, Kinzig-West]	H.7 (1-2-33-35-36-39-97-96-98-99) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig + 01-02-33-35-36-39-97-V10, Kinzig + Bestandstrecke 97-96-98-99]	H.8 (1-2-33-35-36-39-96-98-99) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig + 43-35-36-38-49-96-V10, Kinzig + 01-02-33-35-36-39-97-V10, Kinzig + Bestandstrecke 96-98-99]
<b>4. Entscheidungsschritt</b>								
Durchfahrungslänge RWK II (m)		17.061 (100 %)		19.516 (114 %)				
Rangreihung		+		o				
keine eindeutige Entscheidung								
<b>5. Entscheidungsschritt</b>								
Summe Flächen RWK IVa im Wirkraum 0-250 m (ha)		68,9 (100 %)		74,3 (108 %)				
Summe Flächen RWK IVa im Wirkraum 250-500 m (ha)		160,6 (100 %)		168,0 (105 %)				
Summe Flächen RWK IVb im Wirkraum 0-250 m (ha)		564,2 (100 %)		612,1 (108 %)				
Summe Flächen RWK IVb im Wirkraum 250-500 m (ha)		388,3 (100 %)		538,0 (138 %)				
Rangreihung		+		-				
<b>Ergebnis Umwelt</b>	Die Variante H.2 erweist sich im letzten Bewertungsschritt (Wohnsiedlungsflächen im weiteren Wirkraum) als deutlich besser als die übrigen Varianten. Die Variante H.2 verläuft allerdings quer über den Kinzig-Stausee, deren Machbarkeit noch nicht abschließend geklärt ist. Die zweitbeste Variante ist H.4							
	-	+	-	-	-	-	-	-



# GK Kinzig – Kante H GP 01 – GP 99 Gelnhausen – Bronzell (süd)

## Bewertung Raumordnung

Variante (Sektion) [Trassenname]	H.1 (1-2-33-46-49-98-99) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 46-98-V10, Kinzig + Bestandstrecke 98-99]	H.2 (1-2-33-46-38-39-97-96-98-99) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 46-38-97-V10, Kinzig + Bestandstrecke 97-96-98-99]	H.3 (1-2-33-35-46-49-98-99) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig + 35-46-V10, Kinzig + 46-98-V10, Kinzig + Bestandstrecke 98-99]	H.4 (1-2-33-35-46-38-39-97-96-98-99) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig + 35-46-V10, Kinzig + 46-38-97-V10, Kinzig + Bestandstrecke 97-96-98-99]	H.5 (1-2-33-35-36-38-49-98-99) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig + 43-35-36-38-49-96-V10, Kinzig + Bestandstrecke 98-99]	H.6 (1-2-33-35-36-39-99) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig + 39-99-V10, Kinzig-West]	H.7 (1-2-33-35-36-39-97-96-98-99) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig + 01-02-33-35-36-39-97-V10, Kinzig + Bestandstrecke 97-96-98-99]	H.8 (1-2-33-35-36-39-96-98-99) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig + 43-35-36-38-49-96-V10, Kinzig + 01-02-33-35-36-39-97-V10, Kinzig + Bestandstrecke 96-98-99]
<b>1. Entscheidungsschritt</b>								
Durchfahrlänge RWK IVa (m)	0 (100 %)	0 (100 %)	0 (100 %)	0 (100 %)	0 (100 %)	0 (100 %)	0 (100 %)	49 (>>)
Rangreihung	o	o	o	o	o	o	o	o
keine eindeutige Entscheidung								
<b>2. Entscheidungsschritt</b>								
Durchfahrlänge RWK IVb (m)	3.644 (109 %)	3.644 (109 %)	3.268 (102 %)	3.268 (102 %)	3.212 (101 %)	4.125 (129 %)	3.190 (100 %)	3.190 (100 %)
Rangreihung	o	o	o	o	o	o	o	o
keine eindeutige Entscheidung								
<b>3. Entscheidungsschritt</b>								
Durchfahrlänge RWK III (m)	8.214 (103 %)	7.989 (100 %)	10.037 (126 %)	9.812 (123 %)	10.496 (131 %)	13.787 (173 %)	10.602 (133 %)	11.480 (144 %)
Rangreihung	o	o	o	o	-	-	-	-
Die Varianten H.5, H.6, H.7 und H.8 sind deutlich schlechter zu bewerten.								



GK Kinzig – Kante H GP 01 – GP 99 Gelnhausen – Bronzell (süd)								
Variante (Sektion) [Trassenname]	H.1 (1-2-33-46-49-98-99) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 46-98-V10, Kinzig + Bestandstrecke 98-99]	H.2 (1-2-33-46-38-39-97-96-98-99) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 46-38-97-V10, Kinzig + Bestandstrecke 97-96-98-99]	H.3 (1-2-33-35-46-49-98-99) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig + 35-46-V10, Kinzig + 46-98-V10, Kinzig + Bestandstrecke 98-99]	H.4 (1-2-33-35-46-38-39-97-96-98-99) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig + 35-46-V10, Kinzig + 46-38-97-V10, Kinzig + Bestandstrecke 97-96-98-99]	H.5 (1-2-33-35-36-38-49-98-99) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig + 43-35-36-38-49-96-V10, Kinzig + Bestandstrecke 98-99]	H.6 (1-2-33-35-36-39-99) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig + 39-99-V10, Kinzig-West]	H.7 (1-2-33-35-36-39-97-96-98-99) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig + 01-02-33-35-36-39-97-V10, Kinzig + Bestandstrecke 97-96-98-99]	H.8 (1-2-33-35-36-39-96-98-99) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig + 43-35-36-38-49-96-V10, Kinzig + 01-02-33-35-36-39-97-V10, Kinzig + Bestandstrecke 96-98-99]
4. Entscheidungsschritt								
Durchfahrungslänge RWK II (m)	26.515 (113 %)	23.471 (100 %)	26.464 (113 %)	23.420 (100 %)				
Rangreihung	o	o	o	o				
	keine eindeutige Entscheidung							
Ergebnis Raumordnung	Aufgrund größerer Durchfahrungsängen in der RWK III sind die Varianten H.5, H.6, H.7 und H.8 deutlich schlechter zu bewerten.							
	+	+	+	+	-	-	-	-



**GK Kinzig – Kante H GP 01 – GP 99 Gelnhausen – Bronzell (süd)**

**Gesamtbewertung durch Zusammenführung der Ergebnisse beider Zielsysteme Umwelt und Raumordnung**

<b>Variante (Sektion)</b> [Trassenname]	<b>H.1 (1-2-33-46-49-98-99)</b> [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 46-98-V10, Kinzig + Bestandstrecke 98-99]	<b>H.2 (1-2-33-46-38-39-97-96-98-99)</b> [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 46-38-97-V10, Kinzig + Bestandstrecke 97-96-98-99]	<b>H.3 (1-2-33-35-46-49-98-99)</b> [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig + 35-46-V10, Kinzig + 46-98-V10, Kinzig + Bestandstrecke 98-99]	<b>H.4 (1-2-33-35-46-38-39-97-96-98-99)</b> [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig + 35-46-V10, Kinzig + 46-38-97-V10, Kinzig + Bestandstrecke 97-96-98-99]	<b>H.5 (1-2-33-35-36-38-49-98-99)</b> [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig + 43-35-36-38-49-96-V10, Kinzig + Bestandstrecke 98-99]	<b>H.6 (1-2-33-35-36-39-99)</b> [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig + 39-99-V10, Kinzig-West]	<b>H.7 (1-2-33-35-36-39-97-96-98-99)</b> [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig + 01-02-33-35-36-39-97-V10, Kinzig + Bestandstrecke 97-96-98-99]	<b>H.8 (1-2-33-35-36-39-96-98-99)</b> [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig + 43-35-36-38-49-96-V10, Kinzig + 01-02-33-35-36-39-97-V10, Kinzig + Bestandstrecke 96-98-99]
<b>höchster Entscheidungsschritt Umwelt: 5</b>								
<b>höchster Entscheidungsschritt Raumordnung: -</b>								
<b>Kumulatives Ergebnis</b>	<p>Nach Zusammenführung der Ergebnisse Umwelt und Raumordnung ist die Varianten H.2 weiter zu verfolgen.</p> <p>Die Variante H.2 verläuft jedoch quer über den Kinzig-Stausee. Die Machbarkeit dieser Variante muss noch geprüft werden. Um eine Alternative zu bewahren, wird die nach den Umweltkriterien zweitbeste Variante H.4 zusätzlich (z) mit weitergeführt.</p>							
	-	+	-	( z )	-	-	-	-

<b>Gesamtergebnis Kante H</b>	<b>Die Varianten H.2 wird weiter verfolgt. Die Variante H.4 wird als Rückstellvariante zusätzlich mit weitergeführt.</b>
-----------------------------------	--



## Grobkorridor Kinzig-West / West-Kinzig – Kante A

GK Kinzig-West / West-Kinzig – Kante A GP 43 – GP 56						
Variante (Sektion) [Trassenname]	A.1 (43-56) [43-56-V10, Kinzig-West]	A.2 (43-56) [43-56-V20, Kinzig-West]	zusätzl. Vergleich: Korridor 5 (Scoping) (43-56)			
Quantitative Kriterien						
Trassenlänge (km)	12,31 (106 %)	11,63 (100 %)	nicht ermittelt			
Rangreihung	o	o				
Tunnellänge (km)	11,28 (106 %)	10,63 (100 %)				
längster Tunnel (km)	10,40	9,88				
(keine Rangreihung, nur informativ)						



GK Kinzig-West / West-Kinzig – Kante A GP 43 – GP 56						
Bewertung Umwelt						
Variante (Sektion) [Trassenname]	A.1 (43-56) [43-56-V10, Kinzig-West]	A.2 (43-56) [43-56-V20, Kinzig-West]	zusätzl. Vergleich: Korridor 5 (Scoping) (43-56)			
1. Entscheidungsschritt						
Durchführungslänge RWK IVa (m)	0 (100 %)	50 (>>)	69 (>>)			
Rangreihung	o	o	o			
	keine eindeutige Entscheidung					
2. Entscheidungsschritt						
Durchführungslänge RWK IVb (m)	496 (100 %)	960 (194 %)	1.085 (219 %)			
Rangreihung	+	-	-			-
	Variante A.2 ist deutlich schlechter (Korridor 5 deutlich schlechter)					
Ergebnis Umwelt	Variante A.2 ist aufgrund unterirdischer Durchführung von Wasserschutzgebieten deutlich schlechter					
	+	-	( - )			



GK Kinzig-West / West-Kinzig – Kante A   GP 43 – GP 56						
Bewertung Raumordnung						
Variante (Sektion) [Trassenname]	A.1 (43-56) [43-56-V10, Kinzig-West]	A.2 (43-56) [43-56-V20, Kinzig-West]	zusätzl. Vergleich: Korridor 5 (Scoping) (43-56)			
1. Entscheidungsschritt						
Durchfahrungslänge RWK IVa (m)	0 (100 %)	0 (100 %)	0 (100 %)			
Rangreihung	o	o	o			
	keine eindeutige Entscheidung					
2. Entscheidungsschritt						
Durchfahrungslänge RWK IVb (m)	0 (100 %)	0 (100 %)	0 (100 %)			
Rangreihung	o	o	o			
	keine eindeutige Entscheidung					
3. Entscheidungsschritt						
Durchfahrungslänge RWK III (m)	215 (103 %)	208 (100 %)	244 (117 %)			
Rangreihung	o	o	o			
	keine eindeutige Entscheidung					
4. Entscheidungsschritt						
Durchfahrungslänge RWK II (m)	2.211 (102 %)	4.278 (197 %)	2.173 (100 %)			
	5	5				
Rangreihung	o	-	o			
	Die Variante A.2 ist deutlich schlechter zu bewerten.					
Ergebnis Raumordnung	Aufgrund größerer Durchfahrungslänge in der RWK II ist die Variante A.2 deutlich schlechter zu bewerten als A.1 und Korridor 5. (A. 1 und Korridor 5 sind nicht deutlich kontrastiert).					
	+	-	+			



GK Kinzig-West / West-Kinzig – Kante A GP 43 – GP 56						
Gesamtbewertung durch Zusammenführung der Ergebnisse beider Zielsysteme Umwelt und Raumordnung						
Variante (Sektion) [Trassenname]	A.1 (43-56) [43-56-V10, Kinzig-West]	A.2 (43-56) [43-56-V20, Kinzig-West]	zusätzl. Vergleich: Korridor 5 (Scoping) (43-56)			
höchster Entscheidungsschritt Umwelt: 2						
höchster Entscheidungsschritt Raumordnung: 4						
Kumulatives Ergebnis	Die Variante A.1 ist nach den Kriterien beider Zielsysteme (Umwelt und Raumordnung) deutlich besser zu bewerten als die Variante A.2. Der zusätzliche untersuchte Korridor 5 (Scoping) wird aufgrund einer deutlich schlechteren umweltfachlichen Bewertung im Vergleich zu A. 1 nicht weiter verfolgt.					
	+	-	-			

Gesamtergebnis Kante A	Variante A.1 ist weiter zu verfolgen
---------------------------	--------------------------------------



## Grobkorridor Kinzig-West / West-Kinzig – Kante B

GK Kinzig-West / West-Kinzig – Kante B GP 53 – GP 46						
Variante (Sektion) [Trassenname]	B.1 (53-46) [53-46-V20, West-Kinzig]	B.2 (53-46) [53-46-V10, West-Kinzig]				
<b>Quantitative Kriterien</b>						
Trassenlänge (km)	10,64 (100 %)	10,60 (100 %)				
Rangreihung	o	o				
Tunnellänge (km)	6,40 (100 %)	8,56 (134 %)				
längster Tunnel (km)	5,71	5,49				
(keine Rangreihung, nur informativ)						



GK Kinzig-West / West-Kinzig – Kante B   GP 53 – GP 46						
Bewertung Umwelt						
Variante (Sektion) [Trassenname]	B.1 (53-46) [53-46-V20, West-Kinzig]	B.2 (53-46) [53-46-V10, West-Kinzig]				
1. Entscheidungsschritt						
Durchfahrungslänge RWK IVa (m)	0	0				
Rangreihung	o	o				
	keine eindeutige Entscheidung					
2. Entscheidungsschritt						
Durchfahrungslänge RWK IVb (m)	1.208 (290 %)	417 (100 %)				
Rangreihung	-	+				
	Variante B.1 ist deutlich schlechter					
Ergebnis Umwelt	Variante B.1 ist aufgrund der oberirdischen Durchfahrung eines FFH-Gebiets deutlich schlechter					
	-	+				



GK Kinzig-West / West-Kinzig – Kante B   GP 53 – GP 46						
Bewertung Raumordnung						
Variante (Sektion) [Trassenname]	B.1 (53-46) [53-46-V20, West-Kinzig]	B.2 (53-46) [53-46-V10, West-Kinzig]				
1. Entscheidungsschritt						
Durchfahrungslänge RWK IVa (m)	0 (100 %)	0 (100 %)				
Rangreihung	+	+				
	keine eindeutige Entscheidung					
2. Entscheidungsschritt						
Durchfahrungslänge RWK IVb (m)	110 (100 %)	158 (144 %)				
Rangreihung	o	o				
	aufgrund der geringen Durchfahrungslängen (< 200 m) noch keine eindeutige Entscheidung					
3. Entscheidungsschritt						
Durchfahrungslänge RWK III (m)	3.892 (241 %)	1.618 (100 %)				
Rangreihung	-	+				
	Variante B.1 ist deutlich schlechter					
Ergebnis Raumordnung	Variante B.1 ist aufgrund der Betroffenheit von Vorbehaltsgebieten Grundwasser und Lagerstätten deutlich schlechter					
	-	+				



GK Kinzig-West / West-Kinzig – Kante B GP 53 – GP 46						
Gesamtbewertung durch Zusammenführung der Ergebnisse beider Zielsysteme Umwelt und Raumordnung						
Variante (Sektion) [Trassenname]	B.1 (53-46) [53-46-V20, West-Kinzig]	B.2 (53-46) [53-46-V10, West-Kinzig]				
höchster Entscheidungsschritt Umwelt: 2						
höchster Entscheidungsschritt Raumordnung: 3						
Kumulatives Ergebnis	Die Variante B.2 ist sowohl bei den Umwelt- als auch bei den Raumordnungskriterien deutlich besser zu bewerten.					
	-	+				

Gesamtergebnis Kante B	Variante B.2 ist weiter zu verfolgen
---------------------------	--------------------------------------



## Grobkorridor Kinzig-West / West-Kinzig – Kante C

GK Kinzig-West / West-Kinzig – Kante C GP 01 – GP 48						
Variante (Sektion) [Trassenname]	C.1 (01-02-43-56-57-48) [01-02-43-46-47-48-98-V10, Kinzig + 43-56-V10, Kinzig-West + 01-02-51-54-56-57-48-59-99-V40, West]	C.2 (01-02-33-56-57-48) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 33-56-V10, Kinzig-West + 01-02-51-54-56-57-48-59-99-V40, West]	C.3 (01-02-43-46-47-48) [01-02-43-46-47-48-98-V10, Kinzig + 01-02-51-53-56-47-48-59-99-V30, West]	C.4 (01-02-33-46-47-48) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 01-02-43-46-47-48-98-V10, Kinzig + 01-02-51-53-56-47-48-59-99-V30, West]		
Quantitative Kriterien						
Trassenlänge (km)	43,04 (107 %)	43,67 (108 %)	40,38 (100 %)	41,08 (102 %)		
Rangreihung	o	o	o	o		
Tunnellänge (km)	20,77 (169 %)	25,44 (207 %)	12,27 (100 %)	20,81 (170 %)		
längster Tunnel (km)	10,40	7,11	3,79	3,79		
(keine Rangreihung, nur informativ)						



# GK Kinzig-West / West-Kinzig – Kante C GP 01 – GP 48

## Bewertung Umwelt

Variante (Sektion) [Trassenname]	C.1 (01-02-43-56-57-48) [01-02-43-46-47-48-98-V10, Kinzig + 43-56-V10, Kinzig-West + 01-02-51-54-56-57-48-59-99-V40, West]	C.2 (01-02-33-56-57-48) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 33-56-V10, Kinzig-West + 01-02-51-54-56-57-48-59-99-V40, West]	C.3 (01-02-43-46-47-48) [01-02-43-46-47-48-98-V10, Kinzig + 01-02-51-53-56-47-48-59-99-V30, West]	C.4 (01-02-33-46-47-48) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 01-02-43-46-47-48-98-V10, Kinzig + 01-02-51-53-56-47-48-59-99-V30, West]		
<b>1. Entscheidungsschritt</b>						
Durchfahrungslänge RWK IVa (m)	582 (373 %)	156 (100 %)	647 (415 %)	216 (138 %)		
Rangreihung	-	o	-	o		
Die Varianten C.1 und C.3 sind deutlich schlechter						
<b>2. Entscheidungsschritt</b>						
Durchfahrungslänge RWK IVb (m)	17.389 (159 %)	10.923 (100 %)	18.113 (166 %)	11.202 (103 %)		
Rangreihung	-	o	-	o		
Die Varianten C.1 und C.3 sind deutlich schlechter; keine eindeutige Entscheidung zwischen C.2 und C.4						
<b>3. Entscheidungsschritt</b>						
Durchfahrungslänge RWK III (m)		22.281 (114 %)		19.511 (100 %)		
Rangreihung		o		o		
keine eindeutige Entscheidung zwischen C.2 und C.4						
<b>4. Entscheidungsschritt</b>						
Durchfahrungslänge RWK II (m)		14.510 (100 %)		16.148 (111 %)		
Rangreihung		o		o		
keine eindeutige Entscheidung zwischen C.2 und C.4						



# GK Kinzig-West / West-Kinzig – Kante C GP 01 – GP 48

## Bewertung Umwelt

Variante (Sektion) [Trassenname]	C.1 (01-02-43-56-57-48) [01-02-43-46-47-48-98-V10, Kinzig + 43-56-V10, Kinzig-West + 01-02-51-54-56-57-48-59-99-V40, West]	C.2 (01-02-33-56-57-48) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 33-56-V10, Kinzig-West + 01-02-51-54-56-57-48-59-99-V40, West]	C.3 (01-02-43-46-47-48) [01-02-43-46-47-48-98-V10, Kinzig + 01-02-51-53-56-47-48-59-99-V30, West]	C.4 (01-02-33-46-47-48) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 01-02-43-46-47-48-98-V10, Kinzig + 01-02-51-53-56-47-48-59-99-V30, West]		
<b>5. Entscheidungsschritt</b>						
Summe Flächen RWK IVa im Wirkraum 0-250 m (ha)		71,95 (100 %)		85,69 (119 %)		
Summe Flächen RWK IVa im Wirkraum 250-500 m (ha)		180,50 (100 %)		189,32 (105 %)		
Summe Flächen RWK IVb im Wirkraum 0-250 m (ha)		577,76 (100 %)		624,81 (108 %)		
Summe Flächen RWK IVb im Wirkraum 250-500 m (ha)		558,58 (100 %)		612,06 (110 %)		
Rangreihung		o		o		
keine eindeutige Entscheidung zwischen C.2 und C.4						
Ergebnis Umwelt	Die Varianten C.2 und C.4 sind aufgrund der Summe der Durchfahrten von RWK IVb-Flächen deutlich besser als C.1 und C.3					
	-	+	-	+		



# GK Kinzig-West / West-Kinzig – Kante C GP 01 – GP 48

## Bewertung Raumordnung

Variante (Sektion) [Trassenname]	C.1 (01-02-43-56-57-48) [01-02-43-46-47-48-98-V10, Kinzig + 43-56-V10, Kinzig-West + 01-02-51-54-56-57-48-59-99-V40, West]	C.2 (01-02-33-56-57-48) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 33-56-V10, Kinzig-West + 01-02-51-54-56-57-48-59-99-V40, West]	C.3 (01-02-43-46-47-48) [01-02-43-46-47-48-98-V10, Kinzig + 01-02-51-53-56-47-48-59-99-V30, West]	C.4 (01-02-33-46-47-48) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 01-02-43-46-47-48-98-V10, Kinzig + 01-02-51-53-56-47-48-59-99-V30, West]		
<b>1. Entscheidungsschritt</b>						
Durchfahrungslänge RWK IVa (m)	115 (>>)	0 (100 %)	115 (>>)	0 (100 %)		
Rangreihung	o	o	o	o		
keine eindeutige Entscheidung						
<b>2. Entscheidungsschritt</b>						
Durchfahrungslänge RWK IVb (m)	10.959 (300 %)	3.811 (104 %)	11.042 (302 %)	3.657 (100 %)		
Rangreihung	-	o	-	o		
Die Varianten C.1 und C.3 sind deutlich schlechter zu bewerten.						
<b>3. Entscheidungsschritt</b>						
Durchfahrungslänge RWK III (m)		8.709 (107 %)		8.175 (100 %)		
Rangreihung		o		o		
keine eindeutige Entscheidung zwischen C.2 und C.4						
<b>4. Entscheidungsschritt</b>						
Durchfahrungslänge RWK II (m)		24.489 (100 %)		25.750 (105 %)		
Rangreihung	-	+	-	+		
keine eindeutige Entscheidung zwischen C.2 und C.4						
<b>Ergebnis Raumordnung</b>	Die Varianten C.2 und C.4 sind aufgrund der Summe der Durchfahrten von RWK IVb-Flächen deutlich besser als C.1 und C.3					
	-	+	-	+		



GK Kinzig-West / West-Kinzig – Kante C GP 01 – GP 48						
Gesamtbewertung durch Zusammenführung der Ergebnisse beider Zielsysteme Umwelt und Raumordnung						
Variante (Sektion) [Trassenname]	C.1 (01-02-43-56-57-48) [01-02-43-46-47-48-98-V10, Kinzig + 43-56-V10, Kinzig-West + 01-02-51-54-56-57-48-59-99-V40, West]	C.2 (01-02-33-56-57-48) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 33-56-V10, Kinzig-West + 01-02-51-54-56-57-48-59-99-V40, West]	C.3 (01-02-43-46-47-48) [01-02-43-46-47-48-98-V10, Kinzig + 01-02-51-53-56-47-48-59-99-V30, West]	C.4 (01-02-33-46-47-48) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 01-02-43-46-47-48-98-V10, Kinzig + 01-02-51-53-56-47-48-59-99-V30, West]		
höchster Entscheidungsschritt Umwelt: -						
höchster Entscheidungsschritt Raumordnung: -						
Kumulatives Ergebnis	Die Varianten C.2 und C.4 stellen sich sowohl nach Umwelt- als auch nach Raumordnungskriterien als deutlich besser dar, sind untereinander aber nicht deutlich kontrastiert. C.4 ist etwas kürzer und weist geringere Tunnellängen auf, hebt sich dabei aber nicht signifikant von Variante C.2 ab. Es werden beide Varianten weitergeführt. *					
	-	+	-	+		

\* Variante C.2 wird in der nachfolgenden Kante Querverbindung QA zusätzlich auch den Direktverbindungen im Korridor West gegenübergestellt

Gesamtergebnis Kante C	Die Varianten C.2 und C.4 sind weiter zu verfolgen
---------------------------	--



## Zusätzlicher Vergleich Querverbindung Kinzig-West und direkte Verbindungen GK West – Kante QA

Querverbindung – Kante QA GP 01 – GP 56						
Variante (Sektion) [Trassenname]	QA.1 (01-02-51-54-56) [01-02-51-54-56-57-48-59- 99-V40, West] <i>Entspricht A.2, West</i>	QA.2 (01-02-51-53-56) [01-02-51-53-56-58-48-98- V10, West] <i>Entspricht A.3, West</i>	QA.3 (01-02-33-56) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig, 33-56-V10, Kinzig- West]			
Quantitative Kriterien						
Trassenlänge (km)	29,19 (100 %)	29,28 (100 %)	31,42 (108 %)			
Rangreihung	o	o	o			
Tunnellänge (km)	17,85 (112 %)	15,88 (100 %)	17,69 (111 %)			
längster Tunnel (km)	5,05	4,65	7,11			
(keine Rangreihung, nur informativ)						



## Querverbindung – Kante QA GP 01 – GP 56

### Bewertung Umwelt

Variante (Sektion) [Trassenname]	QA.1 (01-02-51-54-56) [01-02-51-54-56-57-48-59-99-V40, West] <i>Entspricht A.2, West</i>	QA.2 (01-02-51-53-56) [01-02-51-53-56-58-48-98-V10, West] <i>Entspricht A.3, West</i>	QA.3 (01-02-33-56) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig, 33-56-V10, Kinzig-West]			
Durchfahrungslänge RWK IVa (m)	100 (100 %)	103 (103 %)	105 (105 %)			
Rangreihung	o	o	o			
	keine eindeutige Entscheidung					
2. Entscheidungsschritt						
Durchfahrungslänge RWK IVb (m)	6.408 (100 %)	7.455 (116 %)	8.718 (136 %)			
Rangreihung	o	o	-			
	Variante QA.3 ist deutlich schlechter					
Ergebnis Umwelt	Die Querverbindung QA.3 Kinzig – West stellt sich insbesondere aufgrund längerer Durchführungen von Wasserschutzgebieten deutlich schlechter dar als die beiden Direktverbindungen QA.1 und QA2 im GK West.					
	+	+	-			



Querverbindung – Kante QA GP 01 – GP 56						
Bewertung Raumordnung						
Variante (Sektion) [Trassenname]	QA.1 (01-02-51-54-56) [01-02-51-54-56-57-48-59-99-V40, West] <i>Entspricht A.2, West</i>	QA.2 (01-02-51-53-56) [01-02-51-53-56-58-48-98-V10, West] <i>Entspricht A.3, West</i>	QA.3 (01-02-33-56) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig, 33-56-V10, Kinzig-West]			
1. Entscheidungsschritt						
Durchfahrungslänge RWK IVa (m)	0 (100 %)	0 (100 %)	0 (100 %)			
Rangreihung	o	o	o			
	keine eindeutige Entscheidung					
2. Entscheidungsschritt						
Durchfahrungslänge RWK IVb (m)	2.115 (100 %)	2.508 (119 %)	3.649 (173 %)			
Rangreihung	+	+	-			
	Variante QA.3 ist deutlich schlechter					
Ergebnis Raumordnung	Die Querverbindung Kinzig – West ist insbesondere aufgrund der Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten im Kinzigtal deutlich schlechter zu bewerten als die beiden Direktverbindungen im GK West.					
	+	+	-			



Querverbindung – Kante QA GP 01 – GP 56						
Gesamtbewertung durch Zusammenführung der Ergebnisse beider Zielsysteme Umwelt und Raumordnung						
Variante (Sektion) [Trassenname]	QA.1 (01-02-51-54-56) [01-02-51-54-56-57-48-59- 99-V40, West] <i>Entspricht A.2, West</i>	QA.2 (01-02-51-53-56) [01-02-51-53-56-58-48-98- V10, West] <i>Entspricht A.3, West</i>	QA.3 (01-02-33-56) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig, 33-56-V10, Kinzig- West]			
höchster Entscheidungsschritt Umwelt: 2						
höchster Entscheidungsschritt Raumordnung: 2						
Kumulatives Ergebnis	Die Querverbindung Kinzig – West ist sowohl nach Umwelt- als auch nach Raumordnungskriterien deutlich schlechter als die beiden Direktverbindungen im GK West und scheidet daher aus. Die Varianten QA.1 wird weiter verfolgt, QA.2 wird zusätzlich mit weiter verfolgt (siehe GK West, Kante A)					
	+	( z )	-			

Gesamtergebnis Kante QA	Die Variante QA.3 wird ausgeschieden.
----------------------------	---------------------------------------



## Zusätzlicher Vergleich Querverbindung West-Kinzig und direkte Verbindungen GK Kinzig – Kante QB

Querverbindung – Kante QB GP 01 – GP 46						
Variante (Sektion) [Trassenname]	QB.1 (01-02-31-43-46) [01-02-43-46-47-48-98-V10, Kinzig]	QB.2 (01-02-33-46) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig]	QB.3 (01-02-33-35-46) [[01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig (= Kinzig Variante 4)+ 35 - 46 - V10 Kinzig]]	QB.4 (01-02-51-53-46) [01-02-51-53-56-58-48-98-V10, West + 53 - 46 - V10 West-Kinzig]	zusätzl. Vergleich: Verbindung Hüttengrund (01-02-51-46)	
Quantitative Kriterien						
Trassenlänge (km)	29,99 (100 %)	30,69 (102 %)	31,14 (104 %)	31,12 (104 %)	nicht ermittelt	
Rangreihung	o	o	o	o		
Tunnellänge (km)	7,93 (100 %)	16,47 (208 %)	15,22 (192 %)	19,54 (246 %)		
längster Tunnel (km)	3,47	3,11	2,92	5,49		
(keine Rangreihung, nur informativ)						



Querverbindung – Kante QB GP 01 – GP 46						
Bewertung Umwelt						
Variante (Sektion) [Trassenname]	QB.1 (01-02-31-43-46) [01-02-43-46-47-48-98-V10, Kinzig ]	QB.2 (01-02-33-46) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig]	QB.3 (01-02-33-35-46) [[01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig (= Kinzig Variante 4))+ 35 - 46 - V10 Kinzig]]	QB.4 (01-02-51-53-46) [01-02-51-53-56-58-48-98-V10, West + 53 - 46 - V10 West-Kinzig]	zusätzl. Vergleich: Verbindung Huttengrund (01-02-51-46)	
1. Entscheidungsschritt						
Durchfahrungslänge RWK IVa (m)	531 (>>> %)	100 (>>> %)	169 (>>> %)	100 (>>> %)	0 (100 %)	
Rangreihung	-	o	o	o		
	QB.1 ist deutlich schlechter					
2. Entscheidungsschritt						
Durchfahrungslänge RWK IVb (m)	15.614 (250 %)	8.702 (139 %)	9.699 (155 %)	6.256 (100 %)	9.329 (149 %)	
Rangreihung	-	-	-	+		
	QB.1 bis QB.3 sind deutlich schlechter (Verbindung Huttengrund deutlich schlechter)					
Ergebnis Umwelt	Die Querverbindung QB.4 stellt sich aufgrund geringerer Betroffenheit verschiedener RWK IVb-Flächen deutlich besser dar als die Kinzig-Varianten. (Verbindung Huttengrund deutlich schlechter)					
	-	-	-	+	( - )	



## Querverbindung – Kante QB GP 01 – GP 46

### Bewertung Raumordnung

Variante (Sektion) [Trassenname]	QB.1 (01-02-31-43-46) [01-02-43-46-47-48-98- V10, Kinzig]	QB.2 (01-02-33-46) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig]	QB.3 (01-02-33-35-46) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 02-33-35-36-39-96- V30, Kinzig (= Kinzig Variante 4)+ 35-46-V10, Kinzig]	QB.4 (01-02-51-53-46) [01-02-51-53-56-58-48-98- V10, West + 53 - 46 - V10 West-Kinzig]	zusätzl. Vergleich: Verbindung Huttengrund (01-02-51-46)	
<b>1. Entscheidungsschritt</b>						
Durchfahrungslänge RWK IVa (m)	115 (>>)	0 (100 %)	49 (>>)	0 (100 %)	0 (100 %)	
Rangreihung	o	o	o	o	o	
keine eindeutige Entscheidung						
<b>2. Entscheidungsschritt</b>						
Durchfahrungslänge RWK IVb (m)	11.029 (431 %)	3.644 (142 %)	3.268 (128 %)	2.561 (100 %)	2.585 (101 %)	
Rangreihung	-	-	o	o	o	
QB.1 und QB.2 sind deutlich schlechter						
<b>3. Entscheidungsschritt</b>						
Durchfahrungslänge RWK III (m)			9.184 (144 %)	6.385 (100 %)	8.468 (133 %)	
Rangreihung			-	+	-	
QB.3 ist deutlich schlechter (Verbindung Huttengrund deutlich schlechter)						
Ergebnis Raumordnung	QB.3 und QB.4 zeichnen sich im Vergleich zu den anderen beiden Varianten durch deutlich kürzere Durchfahrten von Flächen sehr hoher Raumwiderstände (RWK IVb) aus. QB.4 ist aufgrund deutlich geringerer Durchfahrungslänge durch hohe Raumwiderstände (RWK III) besser zu bewerten als QB.3. (Verbindung Huttengrund deutlich schlechter)					
	-	-	-	+	(-)	



Querverbindung – Kante QB GP 01 – GP 46						
Gesamtbewertung durch Zusammenführung der Ergebnisse beider Zielsysteme Umwelt und Raumordnung						
Variante (Sektion) [Trassenname]	QB.1 (01-02-31-43-46) [01-02-43-46-47-48-98-V10, Kinzig]	QB.2 (01-02-33-46) [01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig]	QB.3 (01-02-33-35-46) [[01-02-33-46-49-98-V20, Kinzig + 02-33-35-36-39-96-V30, Kinzig (= Kinzig Variante 4)+ 35 - 46 - V10 Kinzig]]	QB.4 (01-02-51-53-46) [01-02-51-53-56-58-48-98-V10, West + 53-46-V10 West-Kinzig]	zusätzl. Vergleich: Verbindung Huttengrund (01-02-51-46)	
höchster Entscheidungsschritt Umwelt: 2						
höchster Entscheidungsschritt Raumordnung: 3						
Kumulatives Ergebnis	Sowohl aus umweltfachlicher als auch aus raumordnerischer Sicht schneidet die Variante QB.4, die eine Querung zwischen dem Kinzig-Korridor und dem West-Korridor darstellt, deutlich besser ab als die alternativen Varianten QB.1 bis QB.3. Daher ist die Variante QB.4 als Alternative zu den Kinzig-Varianten weiterzuverfolgen. Die Kinzig-Varianten werden aber als bestandsnahe Trassen (Bündelungsprinzip) ebenfalls weitergeführt.					
	(+)	(+)	(+)	+	(-)	
Gesamtergebnis Kante QB	Alle Varianten außer der zusätzlich betrachteten Verbindung Huttengrund werden weiterverfolgt.					

