

Vergleich Bahnhofstandort Variante N 1 mod	Variante 1	Variante 2
Bahnhofstandort	2 Bahnhöfe S-Bahn am bestehenden Bf, Überregionaler Verkehr im Fliegerhorstareal	1 Bahnhof S-Bahn und überregionaler Verkehr im Fliegerhorstareal
Beschreibung	S-Bahn im bestehenden Bahnhofsareal: Neubau Bahnhof unterirdisch, Weiternutzung der straßenseitigen Erschließung, Busse halten am bestehenden Busbahnhof, P+R Parkplätze müssten nachgerüstet werden. Überregionaler Verkehr im Fliegerhorstareal: Neubau unterirdischer Bahnhof, Neubau straßenseitige Erschließung, Busse halten am neuen Bahnhof, Neubau P+R Parkhaus.	Neubau Bahnhof unterirdisch (Tunnel); alter Bahnhof wird aufgelassen; Neubau straßenseitige Erschließung; Busbahnhof wird vollständig verlegt; Neubau P+R Parkhaus.
Planungsziel: Realisierung eines zentrumsnahen Verknüpfungsbahnhofs für den überregionalen Verkehr und den S-Bahnverkehr	wird verfehlt	wird erfüllt
Infrastruktur		
Bauliche Auswirkungen		
Bestehender Bahnhof	wird für die S-Bahn umgebaut, bleibt jedoch grundsätzlich erhalten	wird nicht weiter verwendet
derzeitiges Fliegerhorstareal	Neues unterirdisches Stationsbauwerk für den überregionalen Verkehr inkl. Zufahrten, Busbahnhof, P+R, Radabstellplätze; Abstimmung mit B-Plan 193.	Neues unterirdisches Stationsbauwerk für den S-Bahn und überregionalen Verkehr inkl. Zufahrten, Busbahnhof, P+R, Radabstellplätze; Abstimmung mit B-Plan 193
Durchfahrung Kehrmühle	dreigleisiger Tunnel	dreigleisiger Tunnel
Barrierefreiheit	gegeben	gegeben
Erschließung		
Lage zum Stadtzentrum	S-Bahn: ca. 500 m überregionaler Verkehr: ca. 900 m	ca. 900 m
Erreichbarkeit zu Fuß	S-Bahn: Sehr gut erreichbar überregionaler Verkehr: gut erreichbar	gut erreichbar
Erreichbarkeit mit dem Rad	S-Bahn: Sehr gut erreichbar überregionaler Verkehr: Sehr gut erreichbar	sehr gut erreichbar
Erreichbarkeit ÖV (Busse, Taxis)	S-Bahn: Sehr gut erreichbar überregionaler Verkehr: Sehr gut erreichbar	sehr gut erreichbar
Erreichbarkeit MIV (Kfz)	S-Bahn: Sehr gut erreichbar überregionaler Verkehr: Sehr gut erreichbar Erschließung durch Stadtzentrum über Haager Straße und Dorfener Straße	sehr gut erreichbar Erschließung außerhalb des Stadtzentrums über Anton-Bruckner-Straße und Alte Römerstraße
Parken/Pendler (P+R)	S-Bahn: begrenzt vorhanden überregionaler Verkehr: vorhanden	vorhanden
Umsteiger (S-Bahn/Überregionaler Verkehr)	lange Umsteigebeziehung zwischen S-Bahn und überregionalem Verkehr (ca. 700 m)	kurze Umsteigebeziehung
Ausbaupotential für zukünftige Entwicklungen	begrenzt	gegeben
Auswirkungen auf Umwelt und Dritte		
Umwelt		
Schutzgut Mensch (Schall, Erschütterung)	keine wesentlichen Unterschiede zwischen den beiden Varianten	keine wesentlichen Unterschiede zwischen den beiden Varianten
Schutzgut Umwelt-Natur	keine Eingriffe im Bereich des bestehenden Bahnhofs; Verlust von flächigen Gehölzen und Einzelbäumen im Fliegerhorst (unwesentlich geringer als bei Variante 2)	Rückbaumöglichkeiten im Bereich des bestehenden Bahnhofs mit Erhöhung des Grünanteils; Verlust von flächigen Gehölzen und Einzelbäumen im Fliegerhorst

Vergleich Bahnhofstandort Variante N 1 mod	Variante 1	Variante 2
Beeinträchtigung Landschaftsbild	keine wesentliche Änderung des Landschafts-/ Stadtbildes im Bereich des alten Bahnhofs / Landschaftliche Einbindung des Bf Fliegerhorst (Oberfläche) in das Stadtbild	Landschaftliche Einbindung des Bf Fliegerhorst (Oberfläche) in das Stadtbild / Rückbau des alten Bahnhofs und der anhängenden Infrastruktur mit Möglichkeit einer Aufwertung des Stadtbildes (zusätzliche Begrünung)
Eingriffe in DB-Eigentum bzw. Eigentum Dritter		
Bestehender Bahnhof	keine zusätzlichen Betroffenheiten; DB-Flächen werden weiter genutzt	keine zusätzlichen Betroffenheiten; ein Großteil der DB-Flächen nicht mehr erforderlich
derzeitiges Fliegerhorstareal	zusätzliche Betroffenheiten auf öffentlichen Flächen	zusätzliche Betroffenheiten auf öffentlichen Flächen
Durchfahrung Kehrmühle	zusätzliche Betroffenheiten auf privaten Flächen durch dreigleisigen Tunnel	zusätzliche Betroffenheiten auf privaten Flächen durch dreigleisigen Tunnel
Rechtliche Aspekte		
Durchsetzbarkeit	zwei Bahnhofstandorte im Stadtgebiet städtebaulich nicht durchsetzbar	grundsätzlich gegeben
Kosten		
Investition	Basis	geringer, da nur eine unterirdische Station errichtet wird
Betrieb	Basis	deutlich geringere Kosten da nur ein Bahnhofstandort
Bewertung		
im Vergleich zur Var. 2 (gemeinsamer Bahnhof im derzeitigen Fliegerhorstareal)	ungünstiger da: höhere Investitionskosten deutlich höhere Kosten im Betrieb städtebaulich nicht durchsetzbar verfehlt das Planungsziel der Realisierung eines zentrumsnahen Verknüpfungsbahnhofs für den überregionalen Verkehr und den S- Bahnverkehr	Vorzugslösung Übernahme in Stufe 2