

Vergleich Bahnhofstandort Variante S 5 mod	Variante 1	Variante 2
Bahnhofstandort	S-Bahn und überregionaler Verkehr am bestehenden Bahnhof	S-Bahn und überregionaler Verkehr im Fliegerhorstareal
Beschreibung	bestehender Bahnhof weiter in Betrieb; Bahnsteige werden in offener Tieflage (Trog) errichtet; 3 Bahnsteige kanten aufgrund unterschiedlicher Einstiegshöhen von S-Bahn und überregionalem Verkehr.	Bahnhof unterirdisch (Tunnel); alter Bahnhof wird aufgelassen; Neubau Erschließung Straße; Busbahnhof wird vollständig verlegt; Neubau P+R. 3 Bahnsteige kanten aufgrund unterschiedlicher Einstiegshöhen von S-Bahn und überregionalem Verkehr.
Planungsziel: Realisierung eines zentrumsnahen Verknüpfungsbahnhofs für den überregionalen Verkehr und den S-Bahnverkehr	wird erfüllt	wird erfüllt
Infrastruktur		
Bauliche Auswirkungen		
Bestehender Bahnhof	Das Empfangsgebäude, die Erschließungsstraßen, der Busbahnhof und die P+R-Anlage bleiben erhalten. Die Bahnsteige (3 Bahnsteige kanten) werden in einem Trog neu errichtet. Trotz Zweigleisigkeit erfolgt eine starke Aufweitung aufgrund der erforderlichen 3 Bahnsteige kanten (Barrierefreiheit).	wird nicht weiter verwendet
derzeitiges Fliegerhorstareal	zweigleisiger Tunnel	Neues unterirdisches Stationsbauwerk für den S-Bahn und überregionalen Verkehr inkl. Zufahrten, Busbahnhof, P+R, Rad-abstellplätze; Abstimmung mit B-Plan 193. Zweigleisig jedoch starke Aufweitung aufgrund der erforderlichen 3 Bahnsteige kanten (Barrierefreiheit).
Durchfahrung Kehrnhöhe	zweigleisiger Tunnel	annähernd zweigleisiger Tunnel (liegt teilweise noch im Aufweitungsbereich des Stationsbauwerks)
Barrierefreiheit	gegeben	gegeben
Erschließung		
Lage zum Stadtzentrum	ca. 500 m	ca. 900 m
Erreichbarkeit zu Fuß	sehr gut erreichbar	gut erreichbar
Erreichbarkeit mit dem Rad	sehr gut erreichbar	sehr gut erreichbar
Erreichbarkeit ÖV (Busse, Taxis)	sehr gut erreichbar	sehr gut erreichbar
Erreichbarkeit MIV (Kfz)	sehr gut erreichbar	sehr gut erreichbar
	Erschließung durch Stadtzentrum über Haager Straße und Dorfener Straße	Erschließung außerhalb des Stadtzentrums über Anton-Bruckner-Straße und Alte
Parken/Pendler (P+R)	begrenzt vorhanden	vorhanden
Ausbaupotential für zukünftige Entwicklungen	begrenzt vorhanden	vorhanden
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	punktueller Eingriffe im Bereich des bestehenden Bahnhofs (überwiegend versiegelte Flächen betroffen)	Rückbaumöglichkeiten im Bereich des bestehenden Bahnhofs mit Erhöhung des Grünanteils; Verlust von flächigen Gehölzen und Einzelbäumen im Fliegerhorst
Beeinträchtigung Landschaftsbild	keine wesentliche Änderung des Landschafts-/Stadtbildes im Bereich des alten Bahnhofs (tiefergelegte Bahnsteige optisch nicht wirksam) / Landschaftliche Einbindung der zusätzlichen P&R-Plätze bzw. Parkhaus 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	Betroffenheiten auf öffentlichen Flächen	größere Betroffenheiten auf öffentlichen Flächen durch Stationsbauwerk
Durchfahrung Kehrnhöhe	Betroffenheiten auf privaten Flächen durch zweigleisigen Tunnel	etwas größere Betroffenheiten auf privaten Flächen durch überwiegend zweigleisigen Tunnel mit geringem Aufweitungsbereich.

Vergleich Bahnhofstandort Variante S 5 mod	Variante 1	Variante 2
Rechtliche Aspekte		
Durchsetzbarkeit	grundsätzlich gegeben	grundsätzlich gegeben
Kosten		
Investition	Basis	höhere Kosten aufgrund größerem Stationsneubau
Betrieb	Basis	höhere Kosten aufgrund vollständig überdeckelten Stationsbauwerk
Bewertung		
im Vergleich zur Var. 1 (gemeinsamer Bahnhof im derzeitigen Bahnhofsareal)	Vorzugslösung Übernahme in Stufe 2	ungünstiger da: ungünstigere Lage zum Stadtzentrum höhere Investitionskosten höhere Betriebskosten