

Vergleich Varianten Kehr	N 1 mod	Bewertung		K 1	Bewertung		K 2	Bewertung	
		Aspekte	Kriterien		Aspekte	Kriterien		Aspekte	Kriterien
Trassenverlauf	Durchführung Kehrmühle	-	-	östliche Umfahrung Kehrmühle durch derzeitige Baulücke Alte Römerstraße	-	-	östliche Umfahrung Kehrmühle durch derzeitige Baulücke Alte Römerstraße	-	-
Beschreibung	dreigleisiger Tunnel	-	-	zwei-/ dreigleisiger Tunnel	-	-	zwei-/ dreigleisiger Tunnel sowie dreigleisiger Trog	-	-
Infrastruktur									
Streckenlänge	Basis	1		ca. 200 m Mehrlänge	2		ca. 200 m Mehrlänge	2	
Trassierung	S-Bahnsteige im Bogen	2		S-Bahnsteige in der Geraden	1		S-Bahnsteige in der Geraden	1	
Rangsumme Aspekte/ Rang Kriterium		3	1		3	1		3	1
Bahnhofstandort/ -umfeld									
Erreichbarkeit für Fußgänger und Radfahrer	Basis	1		gleichwertig	1		gleichwertig	1	
Anbindung Busbahnhof	Basis	1		längere Umsteigewege	2		längere Umsteigewege	2	
Rangsumme Aspekte/ Rang Kriterium		2	1		3	2		3	2
Auswirkungen auf Umwelt und Dritte									
Umweltauswirkungen [Reihung]									
Bauzeitliche Beeinträchtigung Wohnumfeld	Hohe Beeinträchtigung (Baulärm, nicht gegeben (Tunnel))	2		Mittlere Beeinträchtigung nicht gegeben (Tunnel)	1		Mittlere Beeinträchtigung	1	
Dauerhafte Beeinträchtigung Wohnumfeld und Erholung südlich Sempstquerung		1			1		starke Beeinträchtigung durch Trogbauwerke auf knapp 500 m	2	
Wohnumfeld bauzeitlich		3			4			2	
Zerschneidungswirkung Erholung/Stadtbild		2			4			3	
Visuelle Beeinträchtigung / Trennwirk. Wohnumfeld		2			4			3	
Stadt- / Landschaftsbild / Stadtentwicklung	geringe Beeinträchtigung Landschaftsbild, keine Beeinträchtigung Stadtbild und städtebaul. Entwicklung (B-Plan Nr. 193 I)	1		geringe Beeinträchtigung Landschaftsbild, keine Beeinträchtigung Stadtbild; städtebaul. Entwicklung (B-Plan Nr. 193 I) eingeschränkt (Ausschluss Bebauung oberhalb Tunnel)	2		geringe Beeinträchtigung Landschaftsbild, hohe Beeinträchtigung Stadtbild; städtebaul. Entwicklung (B-Plan Nr. 193 I) erheblich eingeschränkt (Trogbauwerk)	3	
Tiere / Pflanzen (Vorgaben ABSP, Regionalplanung)	dauerhafte Durchführung: Regionaler Grünzug 930 m Landschaft. Vorbehaltsgeb.: 240 m Schwerpunktgeb. ABSP: 930 m	2	3	dauerhafte Durchführung: Regionaler Grünzug 680 m Landschaft. Vorbehaltsgeb.: 110 m Schwerpunktgeb. ABSP: 680 m	1		dauerhafte Durchführung: Regionaler Grünzug 680 m Landschaft. Vorbehaltsgeb.: 110 m Schwerpunktgeb. ABSP: 680 m	1	
Fauna (Betroffenheit artenschutzrelevanter Tierarten bzw. Tiergruppen)	keine entscheidungsrelevante Beeinträchtigung	1		baubedingte Beeinträchtigung des Teiches im Fliegerhorstgelände (Bedeutung Amphibien, Tagfalter) nicht auszuschließen	2		baubedingte Beeinträchtigung des Teiches im Fliegerhorstgelände (Bedeutung Amphibien, Tagfalter) nicht auszuschließen	2	3
Flora (Flächenverbrauch Biotop- und Nutzungstypen BNT)		1	2		2	4		3	
baubedingt (temporär)	1,51 ha			2,38 ha			1,69 ha		
anlagenbedingt (dauerhaft)	4,6 1,5 ha			4,2 1,1 ha			4,7 1,8 ha		
Schall / Erschütterung [Reihung]									
Schall		1			2			3	
Erschütterung		1			2			2	
Rangsumme Aspekte/ Rang Kriterium		10	1		13	2		17	3
Auswirkungen auf Dritte									
Betroffenheiten Grundeigentum									
Nutzungsseinschränkung (privat) - Endzustand	2 Wohngrundstücke (Kehrmühle)	2		keine	1		keine	1	
Nutzungsseinschränkung (privat) - Bauzustand	2 Wohngrundstücke (Kehrmühle)	2		keine	1		keine	1	
Verlust landw. Nutzflächen (privat)	1,3 ha	2		0,2 ha	1		0,2 ha	1	
Auswirkungen B-Plan 193 (Stadt Erding)	geringe Eingriffe in den Fliegerhorst mit seiner vorhanden bzw. zukünftigen Bebauung Kompatibel mit den Planungen der Stadt Erding im Bereich neuer Bahnhof (B-Plan 193 I)	1		erhebliche Eingriffe in den Fliegerhorst mit seiner vorhanden bzw. zukünftigen Bebauung Modifikation der Planungen der Stadt Erding im Bereich neuer Bahnhof (B-Plan 193 I) erforderlich	2		Fliegerhorst mit seiner vorhanden bzw. zukünftigen Bebauung sowie das Stadtbild Konflikt mit den Planungen der Stadt Erding im Bereich neuer Bahnhof (B-Plan 193 I) infolge offenem Trogbereich	3	
Rangsumme Aspekte/ Rang Kriterium		7	3		5	1		6	2
Kosten									
Investitionskosten	Basis	2		ca. 30 Mio € höher	2		ca. 20 Mio € höher	1	
Betriebskosten	Basis	1		höher, aufgrund größerer Gesamtstreckenlänge	2		höher, aufgrund größerer Gesamtstreckenlänge	2	
Kosten für Unterhalt	Basis	1		höher, aufgrund größerer Gesamtstrecken- und Tunnellänge	3		höher, aufgrund größerer Gesamtstrecken- und Trog-/Tunnellänge	2	
Rangsumme Aspekte/ Rang Kriterium		4	1		7	3		5	2

Vergleich Varianten Kehr	N 1 mod	Bewertung		K 1	Bewertung		K 2	Bewertung	
		Apekte	Kriterien		Apekte	Kriterien		Apekte	Kriterien
<b>Bewertung</b> im Vergleich zur Var. N 1 mod bei ansonsten ähnlichem Trassenkonzept	<b>Vorzugslösung</b>			ungünstiger da:  ebenfalls erhebliche Nutzungseinschränkungen von bebauten und unbebauten Grundstückenzu bei zusätzlichen Mehrkosten von ca. 30 Mio €			ungünstiger da:  ebenfalls erhebliche Nutzungseinschränkungen von bebauten und unbebauten Grundstückenzu bei zusätzlichen Mehrkosten von ca. 20 Mio €  erhebliche Eingriffe in das Stadtbild  zusätzliche Schallbelastung der Wohngebiete Kehr und Langengeisling		
<b>Rangsumme Kriterien</b>			<b>7</b>			<b>9</b>			<b>10</b>

## METHODIK DER VARIANTENBEWERTUNG TRASSENVARIANTEN KEHR

Die Bewertung erfolgt in der Variantenmatrix in Form einer Rangvergabe, jeweils getrennt bzgl. der Kriterien

- Infrastruktur
- Bahnstandsstandort/ -umfeld
- Verkehrliche/ betriebliche Aspekte
- Auswirkungen auf die Umwelt
- Auswirkungen auf Dritte
- Kosten

Innerhalb der Kriterien erfolgt die Bewertung mehrerer Aspekte. Zu jedem Aspekt wird geprüft, welche Variante hier Vorteile gegenüber der anderen Variante aufweist. Im Ergebnis dieser Prüfung werden je Aspekt die Ränge 1 (Vorteil), 2 und 3 (Nachteil gegenüber Rang 1 bzw. 2) vergeben. Sind die Varianten in einem Aspekt gleichwertig, wird jeweils derselbe Rang vergeben. Zu jedem Kriterium werden die Ränge der Aspekte addiert und so eine Rangsumme über alle Aspekte eines Kriteriums gebildet.

Entsprechend der Rangsummen der Aspekte werden auf Ebene Kriterium die Ränge 1, 2 und 3 vergeben. D. h., die Variante mit der niedrigeren Rangsumme wird in diesem Kriterium auf Rang 1, die Variante mit der höheren Rangsumme auf Rang 2 bzw. 3 gesetzt.

Für die Gesamtbewertung werden die Ränge der Kriterien addiert und so eine Rangsumme über alle Kriterien gebildet. Entsprechend der Rangsumme der Kriterien wird in der Gesamtbewertung die Variante mit der niedrigeren Rangsumme auf Rang 1, die Variante mit der höheren Rangsumme auf Rang 2 bzw. 3 gesetzt.