

Bewertungskriterien	Mittelbahnsteig ohne Anbindung Dreieichbahn (V2 MBS 2017)	Vorzugsvariante Außenbahnsteig (V VP)	Variante Nutzerinitiative 1a (V NI 1a)	Variante Nutzerinitiative 1b (V NI 1b)
Potenzial Dreieichbahn	- bei beiden Varianten ist eine Anbindung der RTW an die Gleisanlagen der Dreieichbahn möglich, jedoch muss die Dreieichbahn hierfür außer Betrieb genommen werden => der Nutzen der Dreieichbahn würde in diesem Fall jedoch ohnein entfallen => dies ermöglicht die Nutzung der Dreieichbahn-Gleisanlagen sowie der zugehörigen Bahnsteigkanten für die RTW => beide Stumpfgleise sowie die jeweiligen Bahnsteigkanten verlieren in diesem Fall deren Nutzen => sollte die Verlängerung der RTW auf der Dreieichbahn das Ziel sein wäre eine neue Bahnsteigkante (Mittelbahnsteig o. Außenbahnsteig) nur als Übergangslösung zu sehen => Vorteil Außenbahnsteig, da weniger aufwendig		- bei beiden Varianten bleibt der Anschluss der Dreieichbahn erhalten	
Nutzungsqualität und Umsteigebeziehungen	- direkter Umstige von RTW in Dreieichbahn - geringsten Laufwege => sowohl barrierefrei als auch nicht barrierefrei - barrierefreie Anbindung neuer Bahnsteig mittels Aufzug ohne Rampe => gute Nutzungsqualität	- längere Laufwege zum Umsteigen - barrierefreie Anbindung neuer Bahnsteig mittels Rampe => etwas geringere Nutzungsqualität	- direkter Umstieg von RTW in Dreieichbahn - längste Umsteigebeziehung zum S-Bahn-Bahnsteig sowie zum Bahnhofsvorplatz - barrierefreie Anbindung neuer Bahnsteig über Bestandsbahnsteig mittels Aufzug ohne Rampe - durch Verschiebung des Dreieichbahnhalts => längere Laufwege für Dreieichbahn zu Bahnhofsvorplatz und S-Bahn => geringste Nutzungsqualität	- direkter Umstieg von RTW in Dreieichbahn - längste Umsteigebeziehung zum S-Bahn-Bahnsteig sowie zum Bahnhofsvorplatz - barrierefreie Anbindung neuer Bahnsteig mittels Aufzug ohne Rampe => geringe Nutzungsqualität
Wege				
Bahnsteig Dreieichbahn (Gleis 1)				
barrierefrei	0	116 (1 Aufzug, ohne Rampe)	0	0
nicht barrierefrei	0	70	0	0
Bahnsteig S-Bahn (Gleis 2 u. 3)				
barrierefrei	45 (2 Aufzüge, ohne Rampe)	137 (1 Aufzug, ohne Rampe)	187 (2 Aufzüge, ohne Rampe)	187 (2 Aufzüge, ohne Rampe)
nicht barrierefrei	70	94	172	172
Bahnhofsvorplatz				
barrierefrei	50 (1 Aufzug, ohne Rampe)	60 (kein Aufzug, mit Rampe)	191 (1 Aufzug, ohne Rampe)	191 (1 Aufzug, ohne Rampe)
nicht barrierefrei	62	60	176	176
Neue Lage Dreieichbahn				
Verlängerung der Laufwege der Dreieichbahn	0	0	80	0
Bautechnische Belange				
Baumaßnahmen	- Rückbau Bahnsteig Dreieichbahn - Neubau Mittelbahnsteig - Versetzen des bestehenden Dachs (denkmalschutz) - Neubau Anschluss an PU - Rückbau Stumpfgleis - Neubau Stumpfgleis (RTW) - Rückbau bestehendes Dreieichbahn-Gleis - Neubau Dreieichbahn-Gleis - Ertüchtigung PU für Anschluss des Bahnsteigzugangs	- Neubau Außenbahnsteig - Neubau Zuwegung (Rampe) - Rückbau Stumpfgleis - Neubau Stumpfgleis (RTW)	- Provisorischer Außenbahnsteig für Dreieichbahn während Neubau Mittelbahnsteig erforderlich - Neubau Gleis Dreieichbahn - Anpassung/Umbau Weichenverbindung zwischen Dreieichbahn und Strecke 3601 - Anschluss Dreieichbahn-Gleis - Rückbau bestehendes Dreieichbahn-Gleis - Neubau Stumpfgleis (RTW) - Neubau Mittelbahnsteig (ca. 225m)	- Provisorischer Außenbahnsteig für Dreieichbahn während Neubau Mittelbahnsteig erforderlich - Versetzen des bestehenden Dachs (Denkmalschutz) - Rückbau Treppe - Neubau Gleis Dreieichbahn - Rückbau bestehndes Dreieichbahn-Gleis - Anpassung/Umbau Weichenverbindung zwischen Dreieichbahn und Strecke 3601 - Anschluss Dreieichbahn-Gleis - Neubau Stumpfgleis (RTW) - Neubau Mittelbahnsteig (ca. 150m)
Betriebl. Konsequenzen - Bahn-Sperrpausen/ Scheinenersatzverkehr	- Sperrpausenerfordernis für die Dreieichbahn (Strecke 3655) und der weiteren betroffenen Strecken (Regional- und Fernverkehr): => während Baumaßnahmen im Bereich der Oberleitungsanlagen => während der Baumaßnahmen der Leit- und Sicherungstechnik			
	- Sperrpausenerfordernis Dreieichbahn für Bau RTW-Gleis: => während der gesamten Baumaßnahme => Schienenersatzverkehr zwischen dem Bf Dreieich-Buchschlag und Bf Dreieich-Sprendlingen	- Sperrpausenerfordernis Dreieichbahn für Bau RTW-Gleis: => grundsätzlich kein Erfordernis => jedoch kurze Sperrpause für den Gleisanschluss des Stumpfgleises an die Dreieichbahn erforderlich	- Sperrpausenerfordernis Dreieichbahn: => Sperrpause für den Einbau der Weiche und die Verzeihung im Süden => Umverlegung des Dreieichbahn-Verkehrs auf neues Gleis und Nutzung eines provisorischen Außenbahnsteigs während dem Bau des neuen Mittelbahns Dreieichbahn	
Naturschutzfachliche Belange (Umwelt/Wasser)	- geringer dauerhafter Eingriff in die angrenzenden Waldflächen erforderlich - Bauzeitliche Inanspruchnahme von Waldflächen - Baumaßnahmen ausschließlich in WSB III B	- Eingriffe in den Wald sowie die Bebauung im Bereich der WSB III A bzw. WSB III B erforderlich	- kein dauerhafter Eingriff in die angrenzenden Waldflächen erforderlich - Bauzeitliche Inanspruchnahme von Waldflächen - Baumaßnahmen ausschließlich in WSB III B	
Eisenbahntechnische und eisenbahnbetriebl. Belange	- Einfahrt in das Stumpfgleis mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h möglich => erfordert betriebliche Berücksichtigung - Ausfahrt aus dem Stumpfgleis Richtung Bf Neu-Isenburg kann mit 60 km/h erfolgen - Ein- und Ausfahrt auf Dreieichbahn mit einer Geschwindigkeit von 60 km/h möglich			
Planrechtliche Belange	- Eingriff Denkmalschutz => Versetzen des Bahnsteigdachs des Dreieichbahn-Bahnsteigs	- kein Eingriff in Denkmalschutz	- kein Eingriff in Denkmalschutz	- Eingriff Denkmalschutz => Versetzen des Dachs über dem Treppenzugang zur PU
Wirtschaftliche Belange	7.549.000 €	2.871.000 €	4.079.000 €	4.590.000 €