

Anhang 11
zu Kapitel 5.2.4 Standort A - Ermittlung der Vorzugsvariante

Bewertungskriterien Standort A

verkehrliche Parameter			
		Variante A1	Variante A2
Entfernung zum Hauptbahnhof / ÖPNV	+ kurze Wegstrecke o mittlere Wegstrecke - lange Wegstrecke	o	o
Eingriffe in Bestandsstraßen	+ wenig Eingriffe erforderlich o Eingriffe erforderlich - viele Eingriffe erforderlich	+	-
Anbindung an das städtische Straßennetz	+ einfache und leistungsfähige Anbindung o mittlere Anbindung - komplizierte und störende Anbindung	o	+
Anbindung an das überörtliche Straßennetz	+ einfache und leistungsfähige Anbindung o mittlere Anbindungsqualität - komplizierte und störende Anbindung	-	+
Anzahl Stellplätze K+R/Taxi	+ hohe Anzahl möglich o ausreichende Anzahl - zu geringe Anzahl	-	o
Verknüpfung K+R/Taxi mit FBT	+ gute Verknüpfung o mittlere Verknüpfung - schlechte Verknüpfung	+	o
Leistungsfähigkeit der angrenzenden Knotenpunkte	+ hohe Leistungsfähigkeit und Reserven o mittlere Leistungsfähigkeit und Reserven - geringe Leistungsfähigkeit	-	+

städtebauliche Parameter			
		Variante A1	Variante A2
Sichtbarkeit des Terminals im Stadtraum	+ gut sichtbar o sichtbar - schlecht sichtbar	-	+
Effizienz der Grundstückszuschnitte	+ hohe Effizienz o mittlere Effizienz - geringe Effizienz	o	o
Durchlässigkeit für terminalfremde Nutzer	+ hohe Durchlässigkeit o mittlere Durchlässigkeit - geringe Durchlässigkeit	o	o
städtebauliche Prägnanz	+ hohe Prägnanz o mittlere Prägnanz - geringe Prägnanz	o	+
Aufenthaltsqualität	+ hohe Aufenthaltsqualität o mittlere Aufenthaltsqualität - geringe Aufenthaltsqualität	o	+
Verdichtungspotenzial / städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten	+ hohes Verdichtungspotenzial / gute Entwicklungsmöglichkeiten o mittleres Verdichtungspotenzial / mittlere Entwicklungsmöglichkeiten - geringes Verdichtungspotenzial / geringe Entwicklungsmöglichkeiten	+	-
Nutzerfreundlichkeit / Orientierung	+ hohe Nutzerfreundlichkeit / gute Orientierung o mittlere Nutzerfreundlichkeit - geringe Nutzerfreundlichkeit	o	+

funktionale Parameter			
		Variante A1	Variante A2
Befahrbarkeit für Busse und Pkw (Konflikte zwischen Bussen und PKW)	+ gute Befahrbarkeit/ wenige Konflikte o mittlere Befahrbarkeit/ vorhandene Konflikte - schlechte Befahrbarkeit/ viele Konflikte	o	-
Nutzung durch den Fahrgast / Verknüpfung Servicegebäude und Haltestellen	+ gute Verknüpfung o mittlere Verknüpfung - schlechte Verknüpfung	+	o
Einsehbarkeit des FBT vom Servicegebäude / soziale Sicherheit	+ hohe soziale Sicherheit o mittlere soziale Sicherheit - geringe soziale Sicherheit	-	+
Überquerungsnotwendigkeit von Busfahrbahnen durch Fahrgäste	+ wenige Überquerungen erforderlich o mittlere Überquerungen erforderlich - viele Überquerungen erforderlich	o	o

wirtschaftliche Parameter			
		Variante A1	Variante A2
benötigte Fläche FBT inkl. Erschließung und K+R/Taxi	+ geringer Flächenbedarf o mittlerer Flächenbedarf - hoher Flächenbedarf	o	-
Kosten für das Servicegebäude	+ geringe Kosten / Fläche o mittlere Kosten / Fläche - hohe Kosten / Fläche	o	-
Kosten/Fläche für Verkehrsanlagen	+ geringe Kosten / Fläche o mittlere Kosten / Fläche - hohe Kosten / Fläche	o	-
Kosten/Größe der Überdachung	+ geringe Kosten / Größe o mittlere Kosten / Größe - hohe Kosten / Größe	+	o

Auswertung/Rang			
		Variante A1	Variante A2
		4 x "+" 12 x "o" 5 x "-"	7 x "+" 8 x "o" 6 x "-"
		Rang 2	Rang 1