

Anhang 13
zu Kapitel 6.2.5 Standort B - Ermittlung der Vorzugsvariante

Bewertungskriterien Standort B

verkehrliche Parameter				
		Variante B1	Variante B2	Variante B3
Entfernung zum Hauptbahnhof / ÖPNV	+ kurze Wegstrecke o mittlere Wegstrecke - lange Wegstrecke	o	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	-	o
Verknüpfung K+R/Taxi mit FBT	+ gute Verknüpfung o mittlere Verknüpfung - schlechte Verknüpfung	+	o	o
Leistungsfähigkeit der angrenzenden Knotenpunkte	+ hohe Leistungsfähigkeit und Reserven o mittlere Leistungsfähigkeit und Reserven - geringe Leistungsfähigkeit	-	+	+

städtebauliche Parameter				
		Variante B1	Variante B2	Variante B3
Sichtbarkeit des Terminals im Stadtraum	+ gut sichtbar o sichtbar - schlecht sichtbar	-	+	+
Effizienz der Grundstückszuschnitte	+ hohe Effizienz o mittlere Effizienz - geringe Effizienz	o	o	o
Durchlässigkeit für terminalfremde Nutzer	+ hohe Durchlässigkeit o mittlere Durchlässigkeit - geringe Durchlässigkeit	o	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 B1	Variante B2	Variante B3
Befahrbarkeit für Busse und Pkw (Konflikte zwischen Bussen und PKW)	+ gute Befahrbarkeit/ wenige Konflikte o mittlere Befahrbarkeit/ vorhandene Konflikte - schlechte Befahrbarkeit/ viele Konflikte	o	o	+
Nutzung durch den Fahrgast / Verknüpfung Servicegebäude und Haltestellen	+ gute Verknüpfung o mittlere Verknüpfung - schlechte Verknüpfung	+	+	+
Einsehbarkeit des FBT vom Servicegebäude / soziale Sicherheit	+ hohe soziale Sicherheit o mittlere soziale Sicherheit - geringe soziale Sicherheit	+	+	o
Überquerungsnotwendigkeit von Busfahrbahnen durch Fahrgäste	+ wenige Überquerungen erforderlich o mittlere Überquerungen erforderlich - viele Überquerungen erforderlich	+	-	+

wirtschaftliche Parameter				
		Variante B1	Variante B2	Variante B3
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	o

Auswertung / Rang				
		Variante B1	Variante B2	Variante B3
		6 x "+" 12 x "o" 3 x "-"	8 x "+" 6 x "o" 7 x "-"	9 x "+" 7 x "o" 5 x "-"
		Rang 3	Rang 2	Rang 1