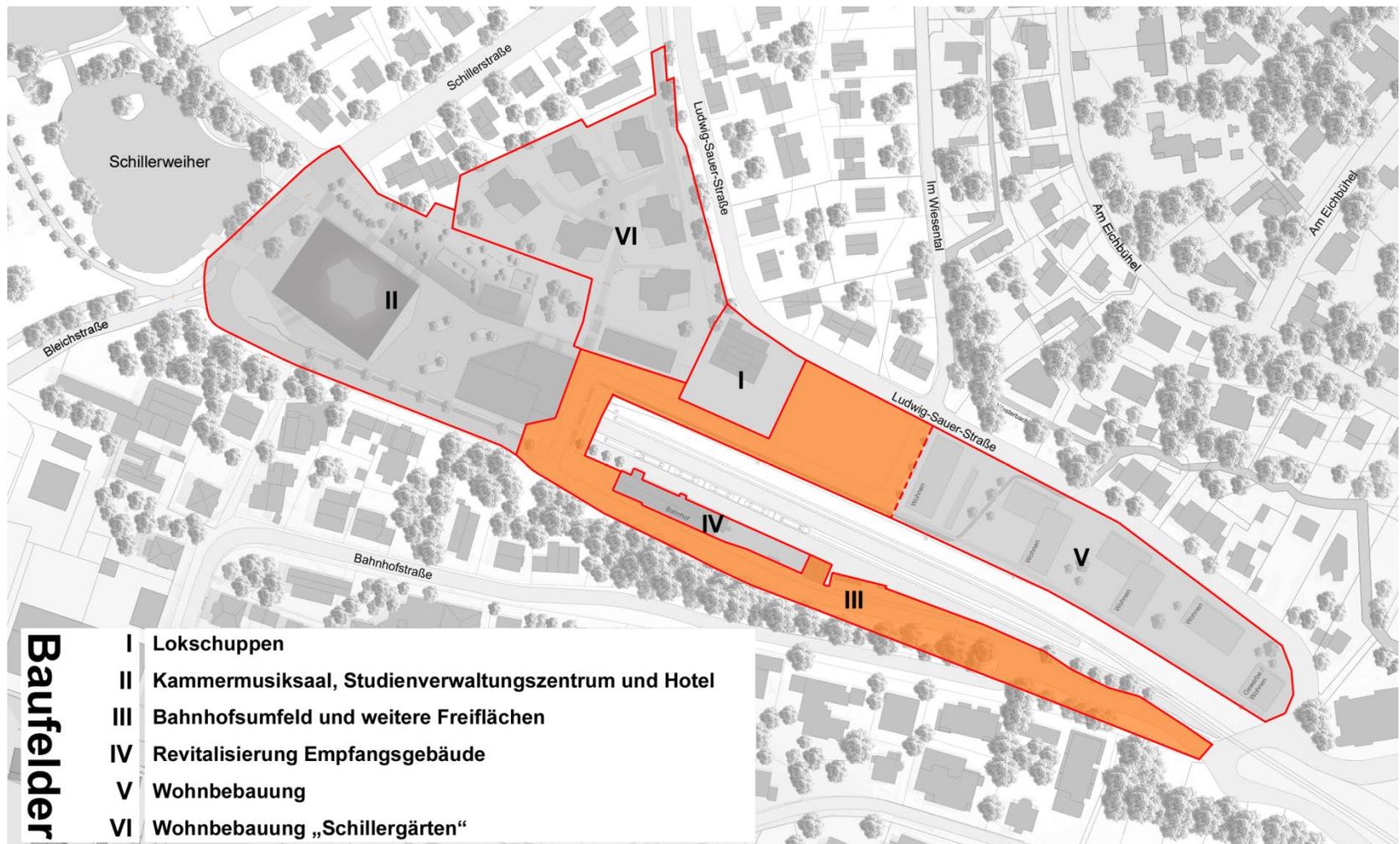


# Bahnhofsquartier Baufeld III

## - Busbahnhof -



**Den Planungsprozess begleitet eine AG Bahnhofsumfeld  
bestehend aus Vertreter\*innen des Magistrats, II, Vertreter\*innen der Verwaltung**

08.09.20	<b>ASU-Sitzung</b>	Ortstermin Busbahnhof und Vorstellung Varianten Busbahnhof
10.09.20 u. 24.09.20	<b>AG Bahnhofsumfeld</b>	Workshop Bewertung der Varianten zum Busbahnhof
19.10.20	<b>Magistratssitzung+ Vertreter aus den Fraktionen</b>	Vorstellung der Ergebnisse aus dem Workshop und weiteres Vorgehen
Geplant: 17.12.20	<b>StVV</b>	Beschluss über die Variante Busbahnhof

## 1) Barrierefreiheit

## 2) Funktionalität der Linienführung

- im Bestand (+Fidelity) gedeckt
- für zukünftige Erweiterungen gedeckt
- Änderung der Linienführung nicht erforderlich
- Unabhängiges An- und Abfahren möglich

## 3) Hohe Verkehrssicherheit

- für Fußgänger / Fahrgäste
- für sonstige Verkehrsteilnehmer (MIV, Bus, Rad)

## 4) Komfort für Fahrgäste

- Gute Orientierung und Auffindbarkeit
- Kurze Fußwege

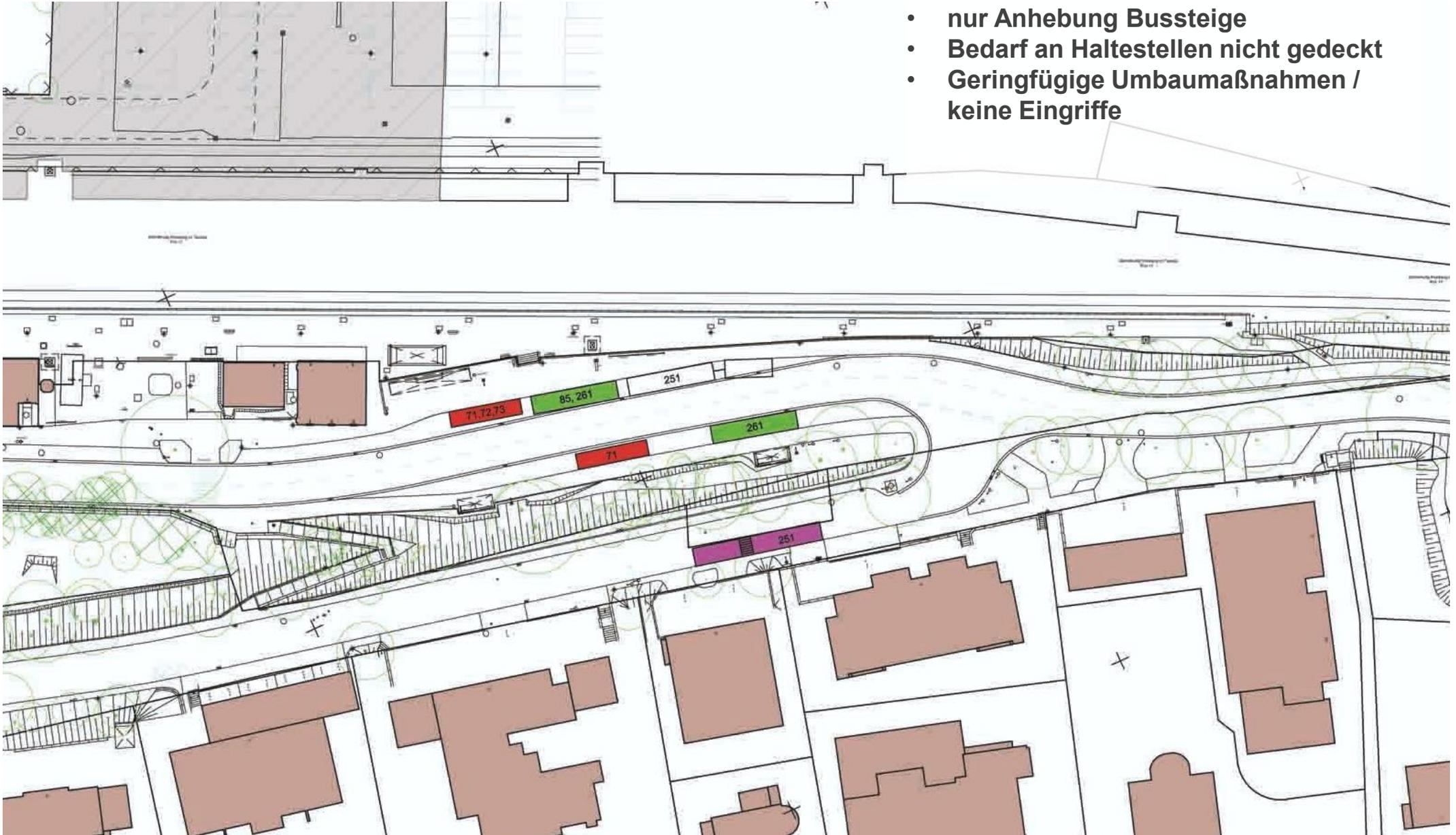
## 5) Geringe Eingriffe in den Bestand

- in Fahrbahn/Stützmauer (Umbaubereich)
- in Grünstrukturen
- in DB-Gelände

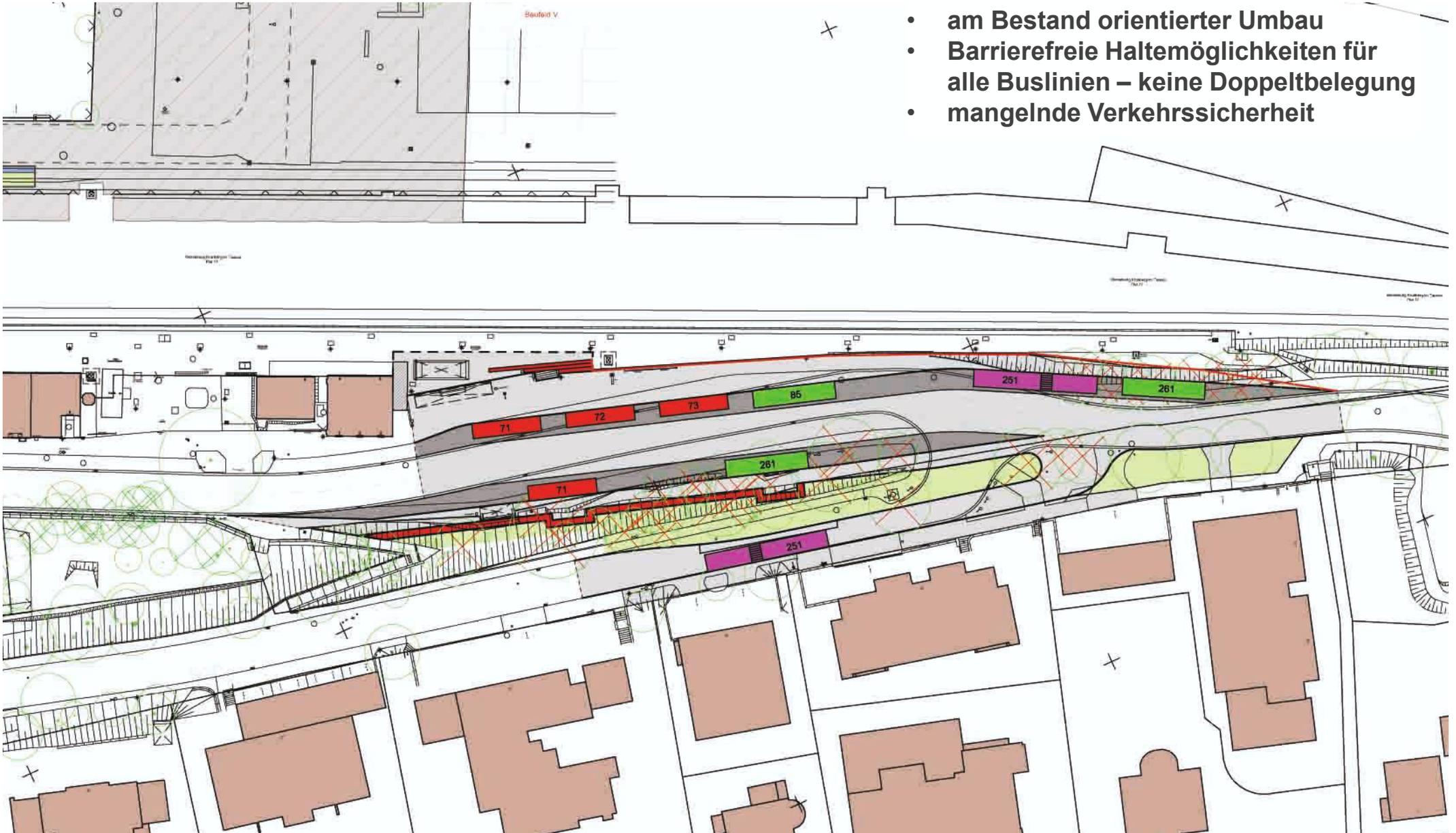
## 6) Geringe Gesamtkosten für die Stadt

# V1 Bestand - Minimalausbau

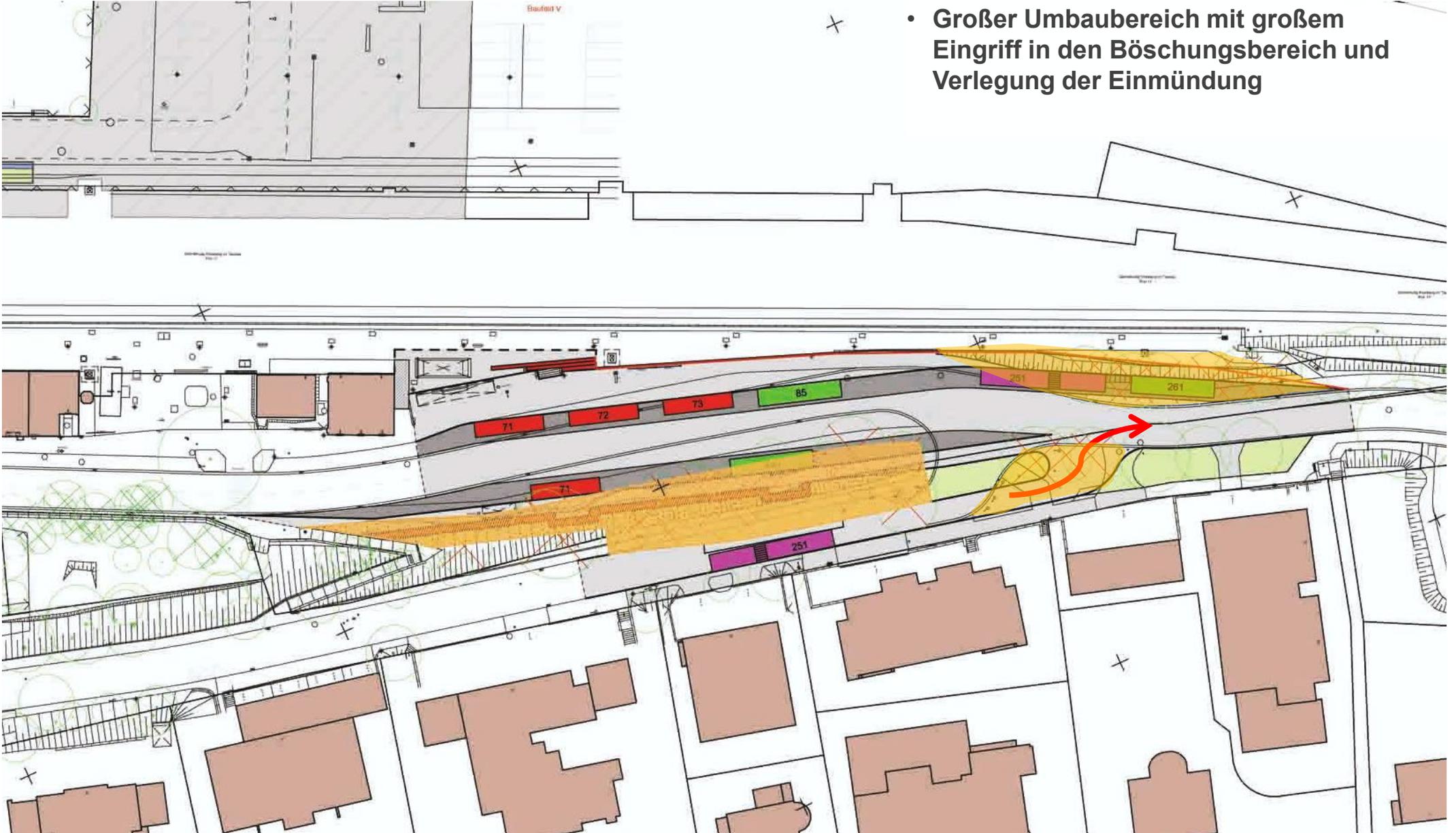
- nur Anhebung Bussteige
- Bedarf an Haltestellen nicht gedeckt
- Geringfügige Umbaumaßnahmen / keine Eingriffe



- am Bestand orientierter Umbau
- Barrierefreie Haltemöglichkeiten für alle Buslinien – keine Doppelbelegung
- mangelnde Verkehrssicherheit



- **Großer Umbaubereich mit großem Eingriff in den Böschungsbereich und Verlegung der Einmündung**



# V3 Sägezahnauaufstellung 7H

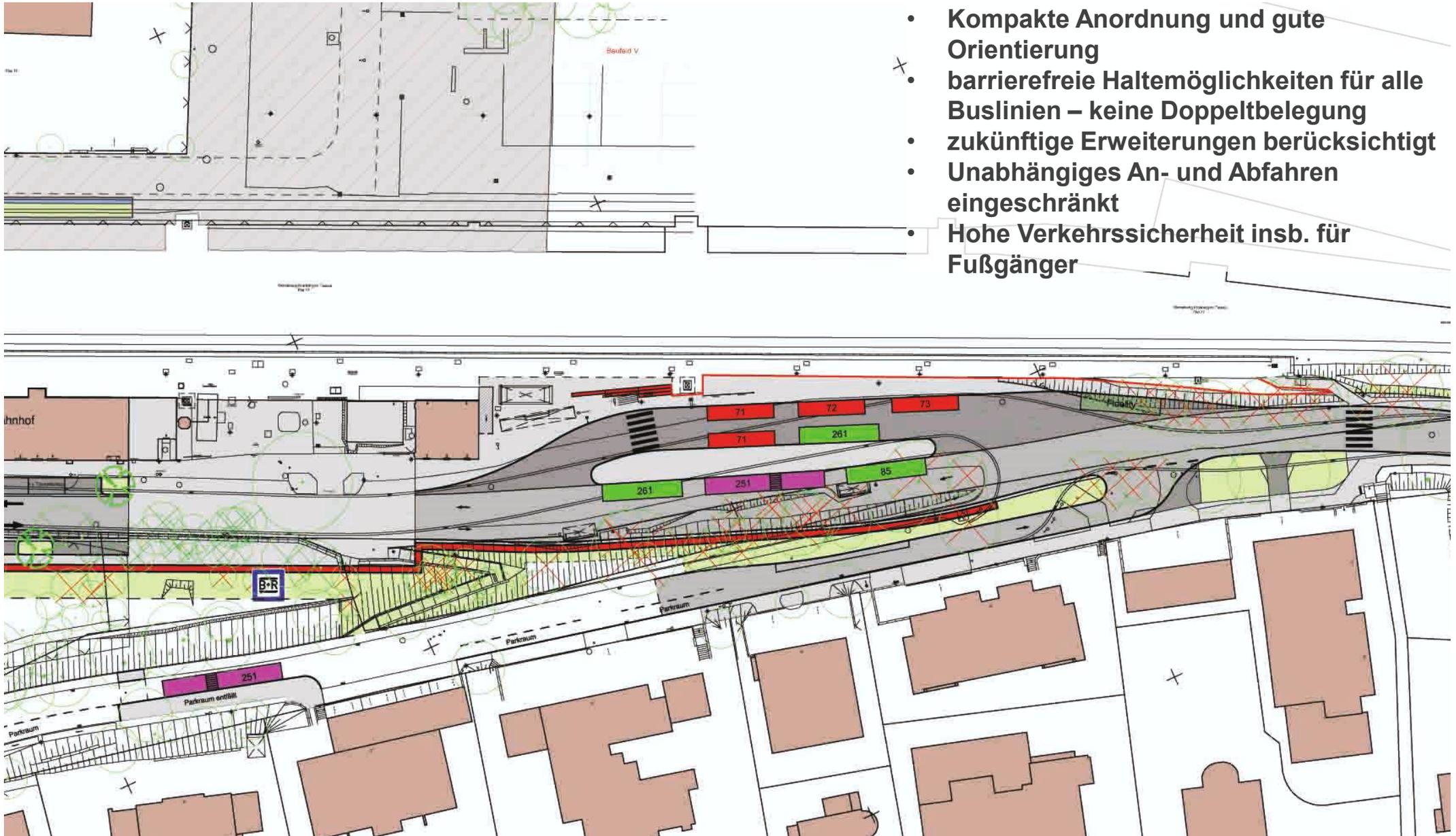


- **Barrierefreie Haltemöglichkeiten für alle Buslinien – keine Doppelbelegung**
- ✗ **bahnhofsseitig, eine Doppelbelegung am Platz**
- **zukünftige Erweiterungen berücksichtigt**
- **Unabhängiges An- und Abfahren**
- **Hohe Verkehrssicherheit**

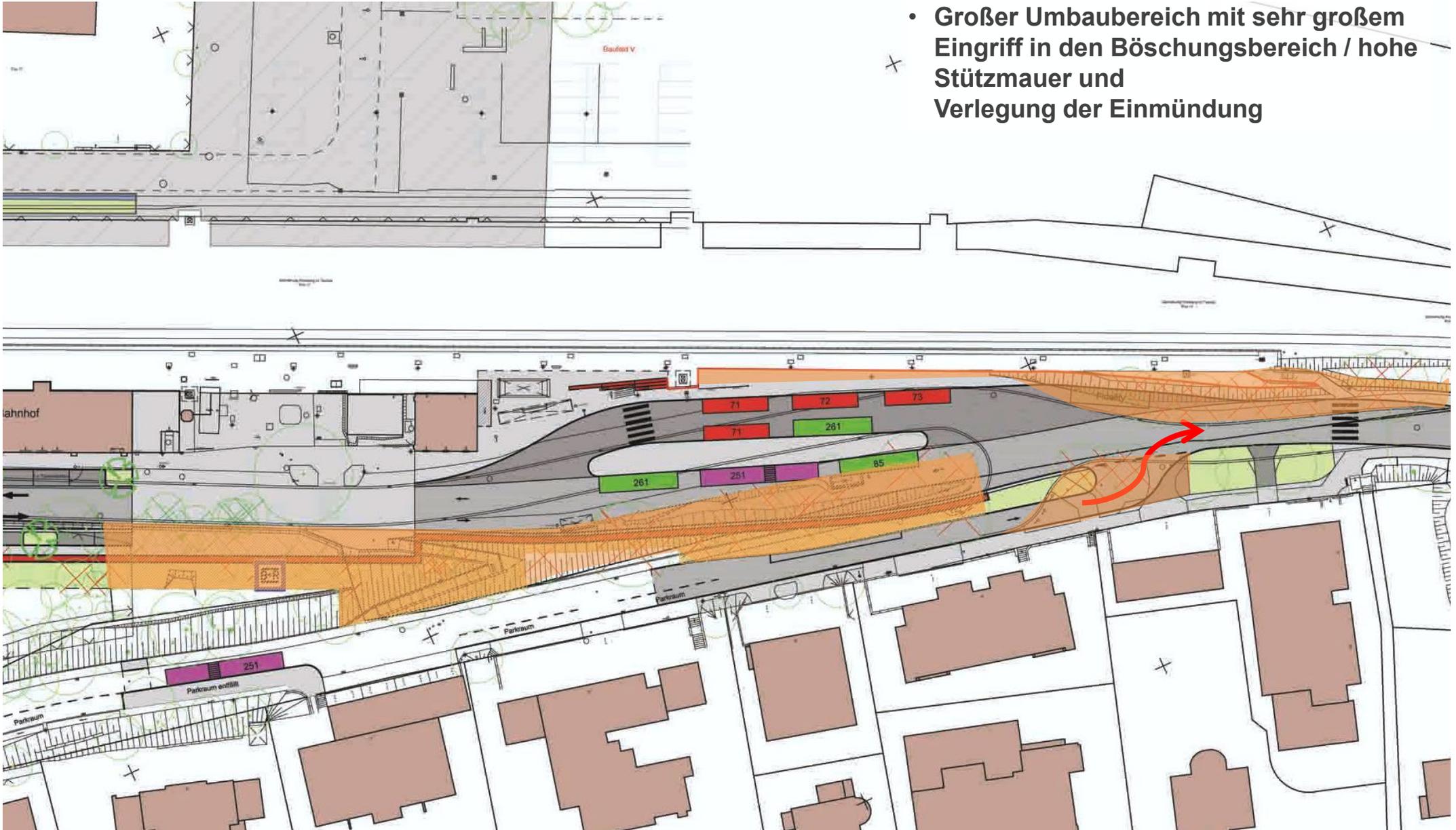
- Großer Umbaubereich mit großem Eingriff in den Böschungsbereich und Verlegung der Einmündung



# V 4 Insellösung

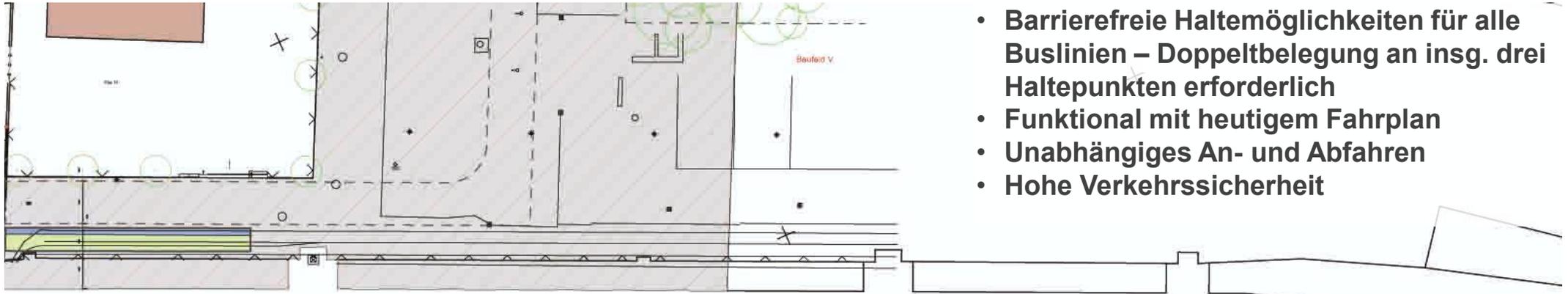


- **Kompakte Anordnung und gute Orientierung**
- **barrierefreie Haltemöglichkeiten für alle Buslinien – keine Doppelbelegung**
- **zukünftige Erweiterungen berücksichtigt**
- **Unabhängiges An- und Abfahren eingeschränkt**
- **Hohe Verkehrssicherheit insb. für Fußgänger**



- Großer Umbaubereich mit sehr großem Eingriff in den Böschungsbereich / hohe Stützmauer und Verlegung der Einmündung

# V5 Sägezahnauflistung 5H

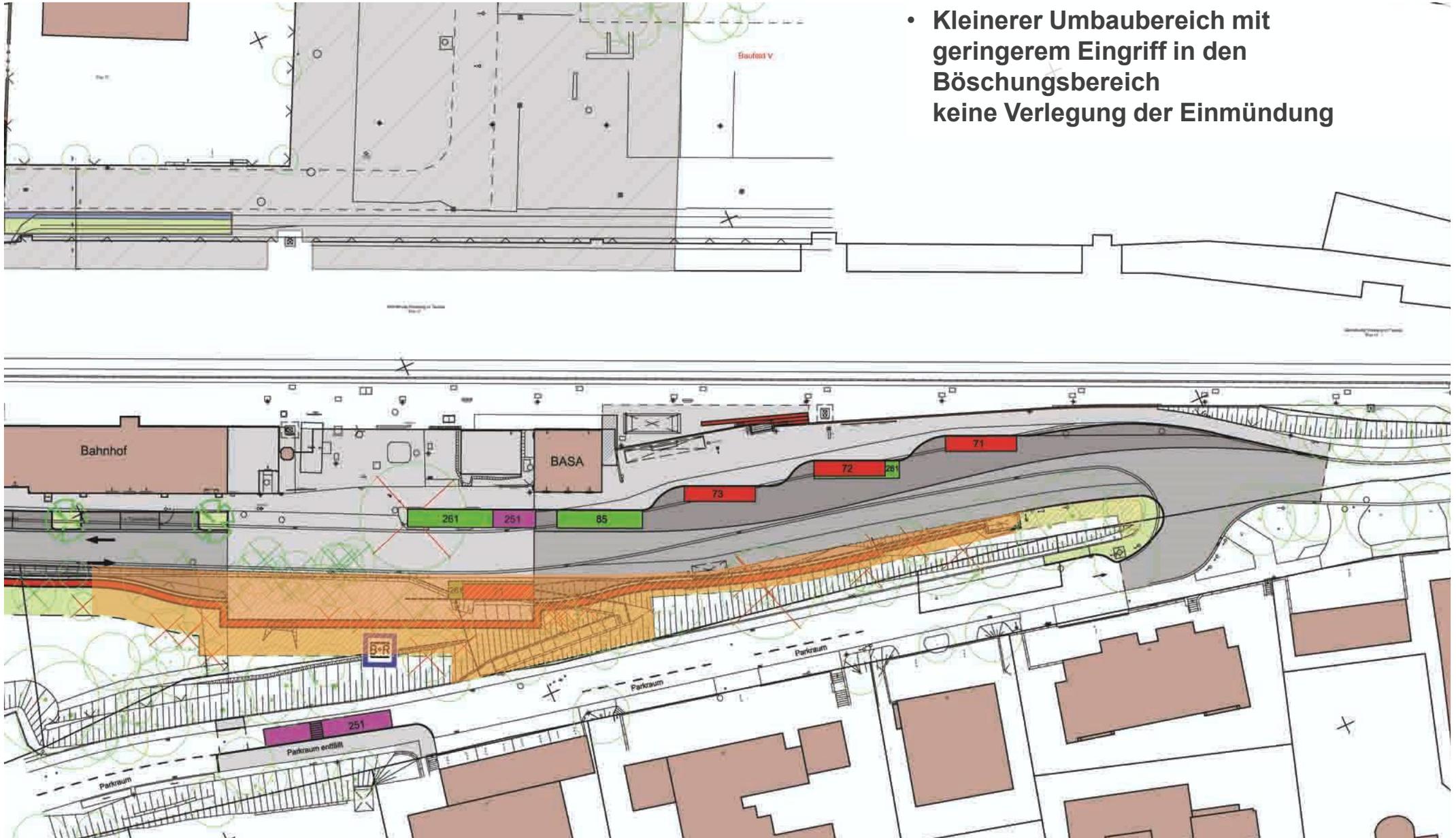


- **Barrierefreie Haltemöglichkeiten für alle Buslinien – Doppelbelegung an insg. drei Haltepunkten erforderlich**
- **Funktional mit heutigem Fahrplan**
- **Unabhängiges An- und Abfahren**
- **Hohe Verkehrssicherheit**



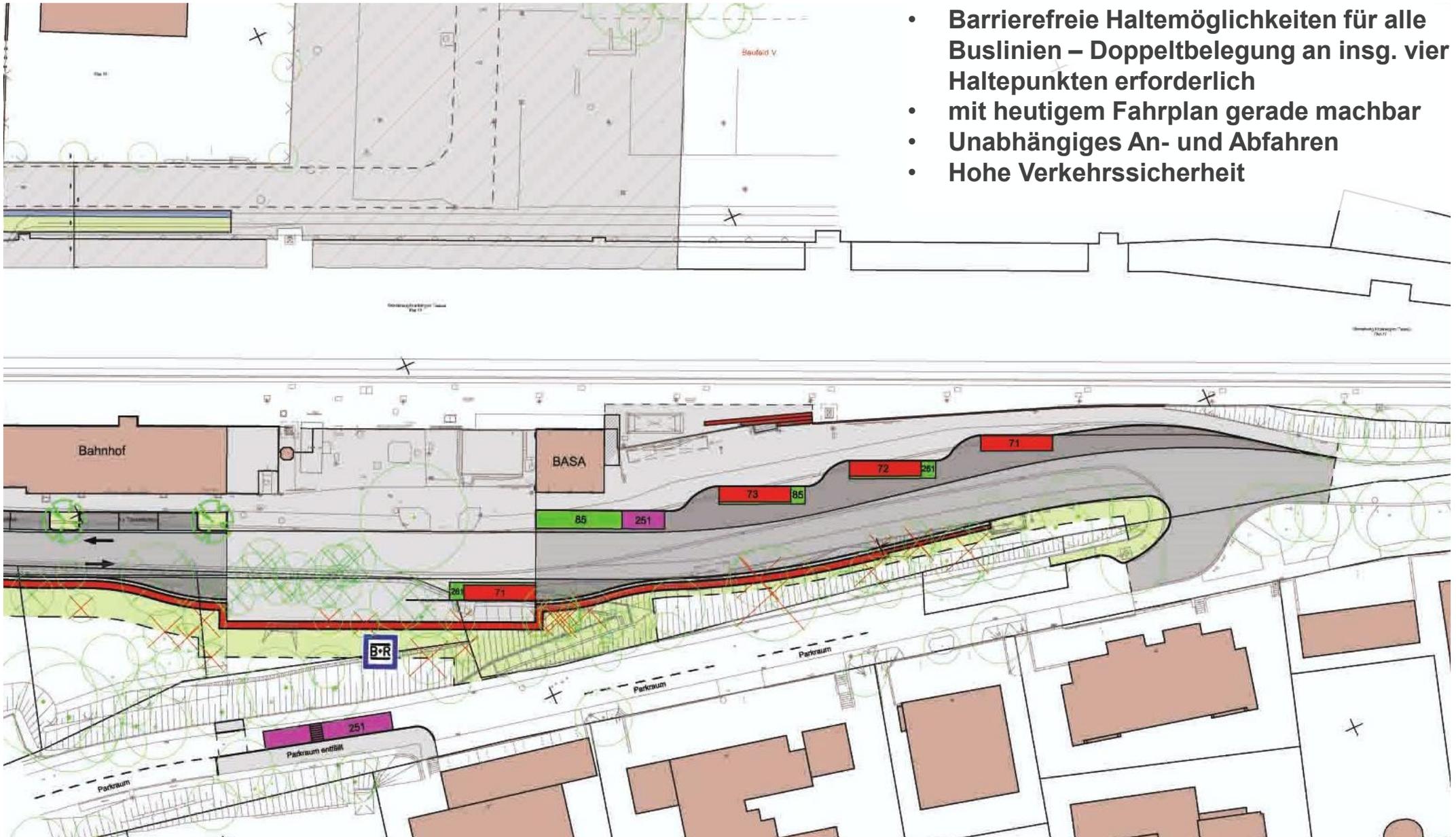
# V5 Sägezahnauflistung 5H

- **Kleinerer Umbaubereich mit geringerem Eingriff in den Böschungsbereich  
keine Verlegung der Einmündung**

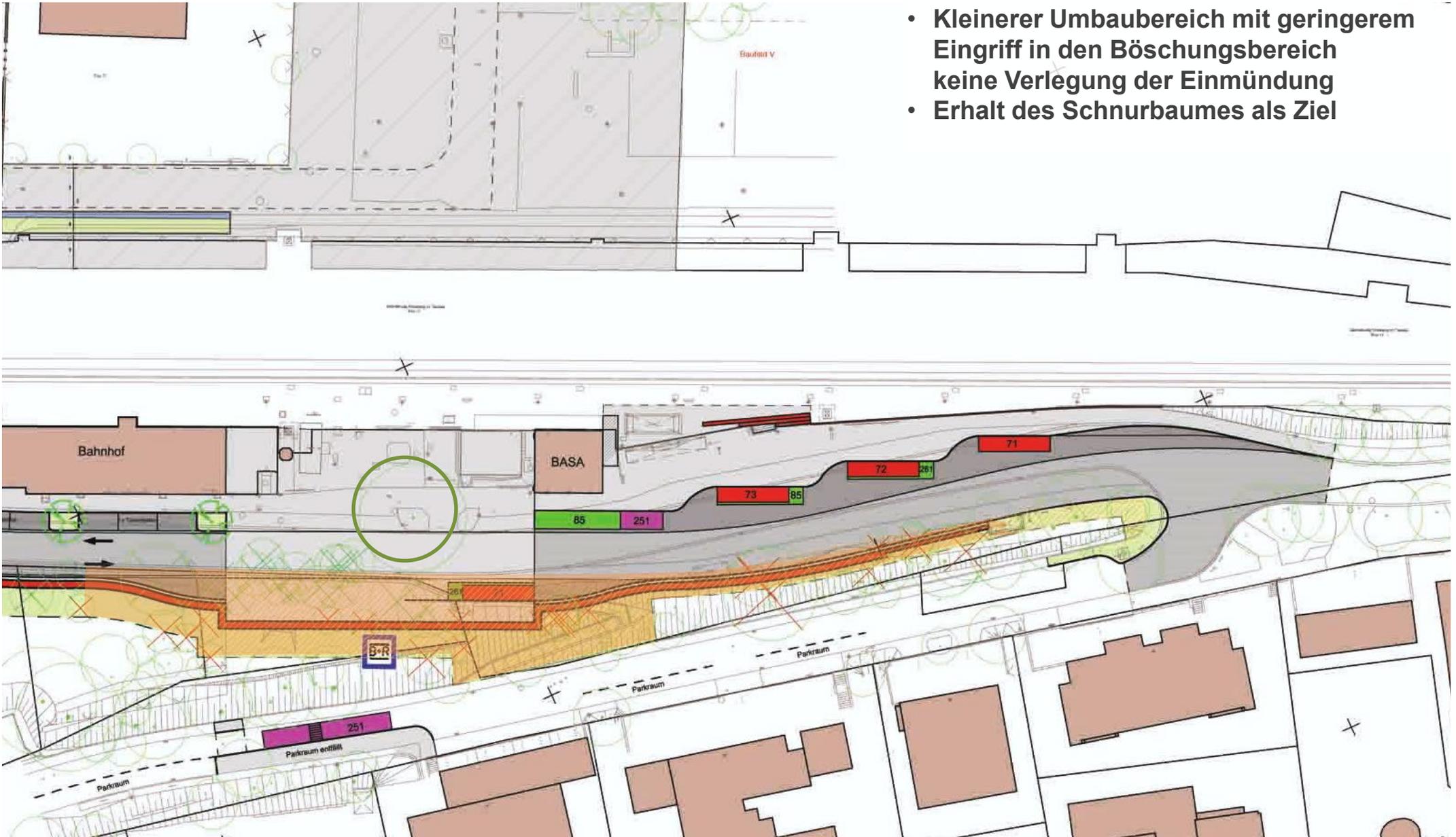


# V6 Sägezahnaufstellung 4H

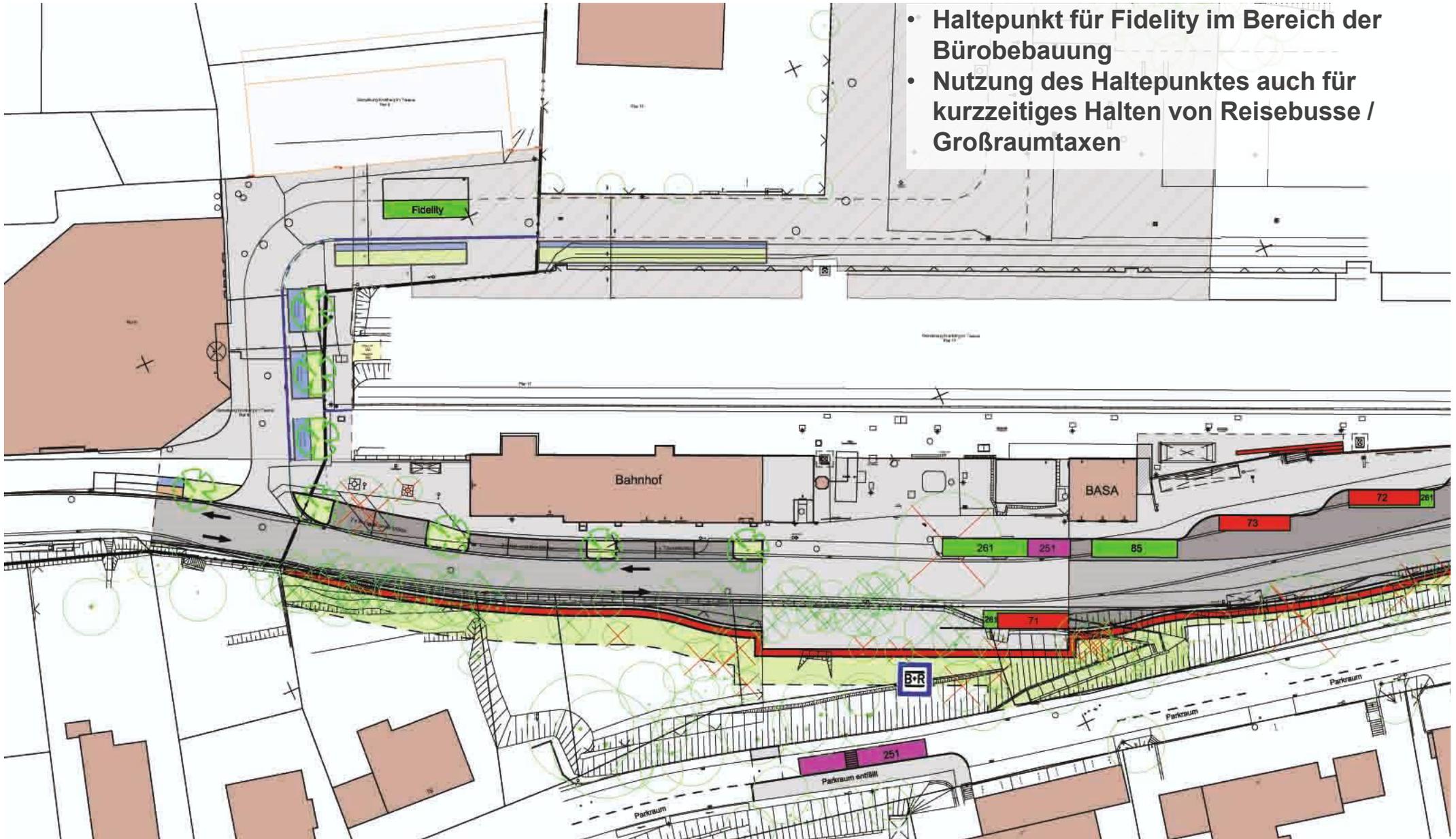
- **Barrierefreie Haltemöglichkeiten für alle Buslinien – Doppelbelegung an insg. vier Haltepunkten erforderlich**
- **mit heutigem Fahrplan gerade machbar**
- **Unabhängiges An- und Abfahren**
- **Hohe Verkehrssicherheit**



- Kleinerer Umbaubereich mit geringerem Eingriff in den Böschungsbereich
- keine Verlegung der Einmündung
- Erhalt des Schnurbaumes als Ziel



- Haltepunkt für Fidelity im Bereich der Büroebauung
- Nutzung des Haltepunktes auch für kurzzeitiges Halten von Reisebusse / Großraumtaxen



18%

### 1) Barrierefreiheit

22%

### 2) Funktionalität der Linienführung

- im Bestand (+Fidelity) gedeckt
- für zukünftige Erweiterungen gedeckt
- Änderung der Linienführung nicht erforderlich
- Unabhängiges An- und Abfahren möglich

22%

### 3) Hohe Verkehrssicherheit

- für Fußgänger / Fahrgäste
- für sonstige Verkehrsteilnehmer (MIV, Bus, Rad)

13%

### 4) Komfort für Fahrgäste

- Gute Orientierung und Auffindbarkeit
- Kurze Fußwege

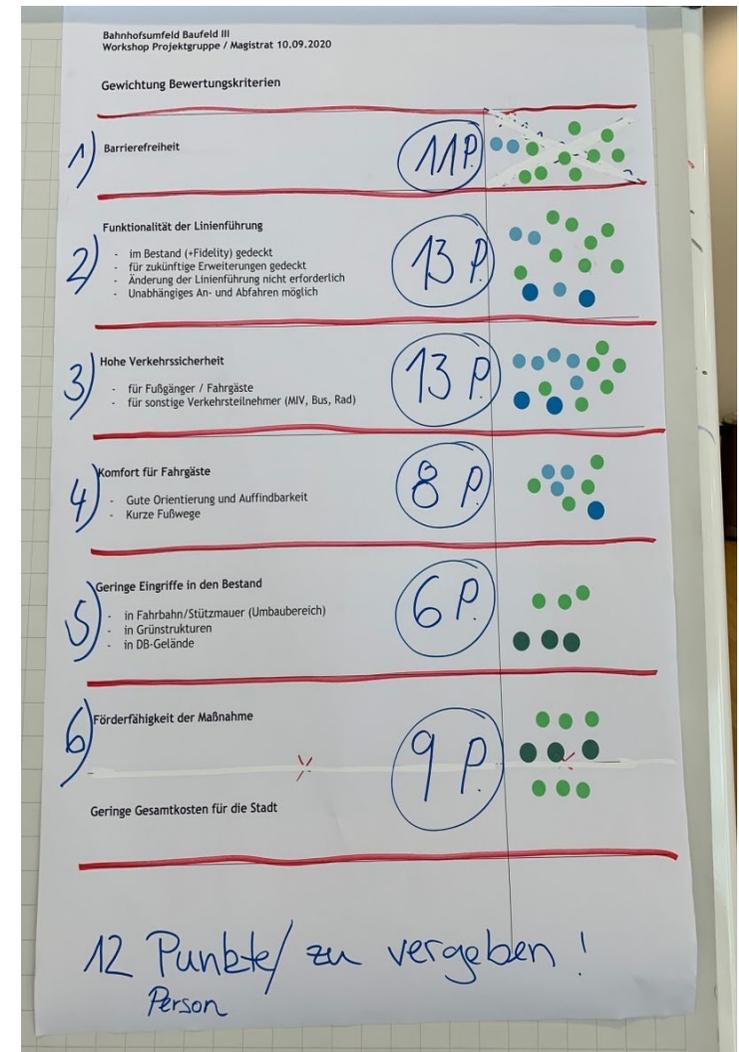
10%

### 5) Geringe Eingriffe in den Bestand

- in Fahrbahn/Stützmauer (Umbaubereich)
- in Grünstrukturen
- in DB-Gelände

15%

### 6) Geringe Gesamtkosten für die Stadt



# Workshop AG Bahnhofsumfeld

## Bewertungsmatrix

Bewertungskriterien	Wichtung	1 Bestand Minimalumbau	2 Variante Barrierefreiheit	3 Variante Sägezahn 7 H	4 Variante Insellösung	5 Variante Sägezahn 5 H	6 Variante Sägezahn 4 H
<b>Barrierefreiheit gegeben</b>		1	2	2	2	2	2
<b>Funktionalität der Linienführung im Bestand (+Fidelity) gedeckt für zukünftige Erweiterungen Änderung der Linienführung nicht erforderlich Unabhängiges An- und Abfahren möglich</b>		1	-1	1	1	1	1
<b>Hohe Verkehrssicherheit für Fahrgäste / Fußgänger für sonstige Verkehrsteilnehmer (MV, Bus, Rad)</b>		0	2	1	-1	1	1
<b>Komfort für Fahrgäste gute Orientierung und Auffindbarkeit kurze Fußwege</b>		0	-1	1	1	2	-2
<b>Geringe Eingriffe in den Bestand in Fahrbahn / Stützmauer (Unbaubereich) in Grünstrukturen in DB-Gelände</b>		2	-2	-2	-2	1	1
<b>Förderfähigkeit der Maßnahme möglich</b>		2	-2	-2	-2	1	1
<b>7</b>							
<b>8</b>							
<b>9</b>							
<b>10</b>							
<b>11</b>							
<b>12</b>							
<b>13</b>							
<b>14</b>							
<b>15</b>							
<b>16</b>							
<b>17</b>							
<b>18</b>							
<b>19</b>							
<b>20</b>							
<b>21</b>							
<b>22</b>							
<b>23</b>							
<b>24</b>							
<b>25</b>							
<b>26</b>							
<b>27</b>							
<b>28</b>							
<b>29</b>							
<b>30</b>							
<b>31</b>							
<b>32</b>							
<b>33</b>							
<b>34</b>							
<b>35</b>							
<b>36</b>							
<b>37</b>							
<b>38</b>							
<b>39</b>							
<b>40</b>							
<b>41</b>							
<b>42</b>							
<b>43</b>							
<b>44</b>							
<b>45</b>							
<b>46</b>							
<b>47</b>							
<b>48</b>							
<b>49</b>							
<b>50</b>							
<b>51</b>							
<b>52</b>							
<b>53</b>							
<b>54</b>							
<b>55</b>							
<b>56</b>							
<b>57</b>							
<b>58</b>							
<b>59</b>							
<b>60</b>							
<b>61</b>							
<b>62</b>							
<b>63</b>							
<b>64</b>							
<b>65</b>							
<b>66</b>							
<b>67</b>							
<b>68</b>							
<b>69</b>							
<b>70</b>							
<b>71</b>							
<b>72</b>							
<b>73</b>							
<b>74</b>							
<b>75</b>							
<b>76</b>							
<b>77</b>							
<b>78</b>							
<b>79</b>							
<b>80</b>							
<b>81</b>							
<b>82</b>							
<b>83</b>							
<b>84</b>							
<b>85</b>							
<b>86</b>							
<b>87</b>							
<b>88</b>							
<b>89</b>							
<b>90</b>							
<b>91</b>							
<b>92</b>							
<b>93</b>							
<b>94</b>							
<b>95</b>							
<b>96</b>							
<b>97</b>							
<b>98</b>							
<b>99</b>							
<b>100</b>							

Trifft sehr gut zu / ja	2
Trifft gut zu	1
Neutral	0
Trifft kaum zu	-1
Trifft nicht zu / nein	-2

# Workshop AG Bahnhofsumfeld

Rangfolge ohne Wichtung der Bewertungskriterien

ERGEBNIS BEWERTUNGSBOGEN

—RANGFOLGE—

V 1 Minimal	① ② ② ⑤ ⑤	<b>5</b>
V 2 Barrierefrei	③ ④ ④ ④ ⑤	<b>5</b>
V 3 Sägezahn 7H	③ ③ ③ ④ ⑥	<b>4</b>
V 4 Insel	① ③ ③ ④ ⑤	<b>3</b>
V 5 Sägezahn 5H	① ① ① ① ②	<b>1</b>
V 6 Sägezahn 4H	① ① ② ② ⑥	<b>2</b>

# Workshop AG Bahnhofsumfeld

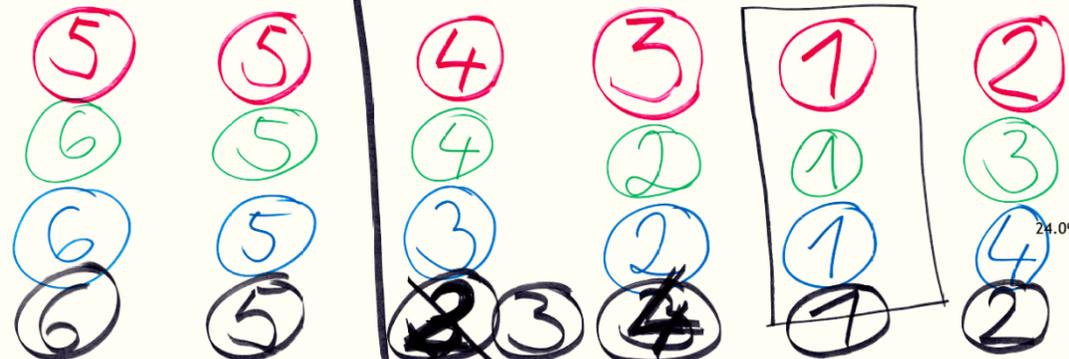
## Rangfolge mit Wichtung der Bewertungskriterien

Gestaltung des Bahnhofsumfeldes - Baufeld III

### Bewertung Varianten Busbahnhof

Bewertungskriterien	Wichtung	1 Bestand	2 Variante	3 Variante	4 Variante	5 Variante	6 Variante
		Minimalumbau	Barrierefreiheit	Sägezahn 7 H	Insellösung	Sägezahn 5 H	Sägezahn 4 H
<b>Barrierefreiheit</b>	18%						
gegeben (ja/nein)	18%	-2	2	2	2	2	2
<b>Funktionalität der Linienführung</b>	22%						
im Bestand (+Fidelity) gedeckt (ja/nein)	10%	-2	2	2	2	2	-2
für zukünftige Erweiterungen gedeckt	5%	-2	1	2	2	-1	-2
Änderung der Linienführung nicht erforderlich (ja/nein)	2%	2	-2	-2	2	2	2
Unabhängiges An- und Abfahren möglich	5%	-1	-1	1	-1	1	2
<b>Hohe Verkehrssicherheit</b>	22%						
für Fahrgäste / Fußgänger	12%	-2	-2	1	2	1	1
für sonstige Verkehrsteilnehmer (MIV, Bus, Rad)	10%	-1	2	2	-1	2	2
<b>Komfort für Fahrgäste</b>	13%						
gute Orientierung und Auffindbarkeit	7%	1	1	1	2	0	-1
kurze Fußwege	6%	2	-1	-2	2	1	1
<b>Geringe Eingriffe in den Bestand</b>	10%						
in Fahrbahn / Stützmauer (Umbaubereich)	3%	2	-1	-1	-2	1	1
in Grünstrukturen	3%	2	-2	-2	-2	0	1
in DB-Gelände (ja/nein)	4%	2	2	-2	-2	2	2
<b>Geringe Gesamtkosten für die Stadt</b>	15%						
wird zu einem späteren Zeitpunkt bewertet	15%	2	-1	-1	* -2	1	1
<b>Summe</b>							

Trifft sehr gut zu (ja)	2
Trifft gut zu	1
Neutral	0
Trifft kaum zu	-1
Trifft nicht zu (nein)	-2



Stadt Kronberg im Taunus, Fachreferat Stadtplanung

24.09.2020

# Workshop AG Bahnhofsumfeld

## Rangfolge mit Wichtung der Bewertungskriterien

Bewertungskriterien	Wichtung	1 Bestand Minimalumbau		2 Variante Barrierefreiheit		3 Variante Sägezahn 7 H		4 Variante Insellösung		5 Variante Sägezahn 5 H		6 Variante Sägezahn 4 H	
<b>Barrierefreiheit</b>	<b>18%</b>												
gegeben (ja/nein)	18%	-2	-0,36	2	0,36	2	0,36	2	0,36	2	0,36	2	0,36
<b>Funktionalität der Linienführung</b>	<b>22%</b>												
im Bestand (+Fidelity) gedeckt (ja/nein)	10%	-2	-0,2	2	0,2	2	0,2	2	0,2	2	0,2	-2	-0,2
für zukünftige Erweiterungen gedeckt	5%	-2	-0,1	1	0,05	2	0,1	2	0,1	-1	-0,05	-2	-0,1
Änderung der Linienführung nicht erforderlich (ja/nein)	2%	2	0,04	-2	-0,04	-2	-0,04	2	0,04	2	0,04	2	0,04
Unabhängiges An- und Abfahren möglich	5%	-1	-0,05	-1	-0,05	1	0,05	-1	-0,05	1	0,05	1	0,05
<b>Hohe Verkehrssicherheit</b>	<b>22%</b>												
für Fahrgäste / Fußgänger	12%	-2	-0,24	-2	-0,24	1	0,12	2	0,24	1	0,12	1	0,12
für sonstige Verkehrsteilnehmer (MIV, Bus, Rad)	10%	-1	-0,1	2	0,2	2	0,2	-1	-0,1	2	0,2	2	0,2
<b>Komfort für Fahrgäste</b>	<b>13%</b>												
gute Orientierung und Auffindbarkeit	7%	-1	-0,07	1	0,07	1	0,07	2	0,14	1	0,07	0	0
kurze Fußwege	6%	2	0,12	-1	-0,06	-2	-0,12	2	0,12	1	0,06	1	0,06
<b>Geringe Eingriffe in den Bestand</b>	<b>10%</b>												
in Fahrbahn / Stützmauer (Umbaubereich)	3%	2	0,06	-1	-0,03	-1	-0,03	-2	-0,06	1	0,03	1	0,03
in Grünstrukturen	3%	2	0,06	-2	-0,06	-2	-0,06	-2	-0,06	0	0	1	0,03
in DB-Gelände (ja/nein)	4%	2	0,08	2	0,08	-2	-0,08	-2	-0,08	2	0,08	2	0,08
<b>Geringe Gesamtkosten für die Stadt</b>	<b>15%</b>												
Einschätzung	15%	2	0,3	-1	-0,15	-1	-0,15	-2	-0,3	1	0,15	1	0,15
<b>Summe</b>	<b>100%</b>		<b>-0,46</b>		<b>0,33</b>		<b>0,62</b>		<b>0,55</b>		<b>1,31</b>		<b>0,82</b>
<b>Rangfolge</b>			<b>6</b>		<b>5</b>		<b>3</b>		<b>4</b>		<b>1</b>		<b>2</b>

# Weiteres Vorgehen

- **Beschlussvorschlag Variante 5 - Sägezahnauflistung H 5 als Grundlage für Förderantrag**
- **Beschlussvorschlag zur Aufhebung des Sperrvermerks - wird verschoben**
- **Weitere Projektgruppensitzungen mit der AG Bahnhofsumfeld zur Vertiefung:**

- **Beschlussvorschlag Variante 5 - Sägezahnaufstellung H 5 als Grundlage für Förderantrag**
- **Beschlussvorschlag zur Aufhebung des Sperrvermerks - wird verschoben**
- **Weitere Projektgruppensitzungen mit der AB Bahnhofsumfeld zur Vertiefung:**

**Haltestelle „Obere“ Bahnhofstraße und  
Verbindung zum Bahnhof  
Bike & Ride-Station  
Kurzzeitparken, Taxen und Park & Ride  
Gestaltung und Bepflanzung**

