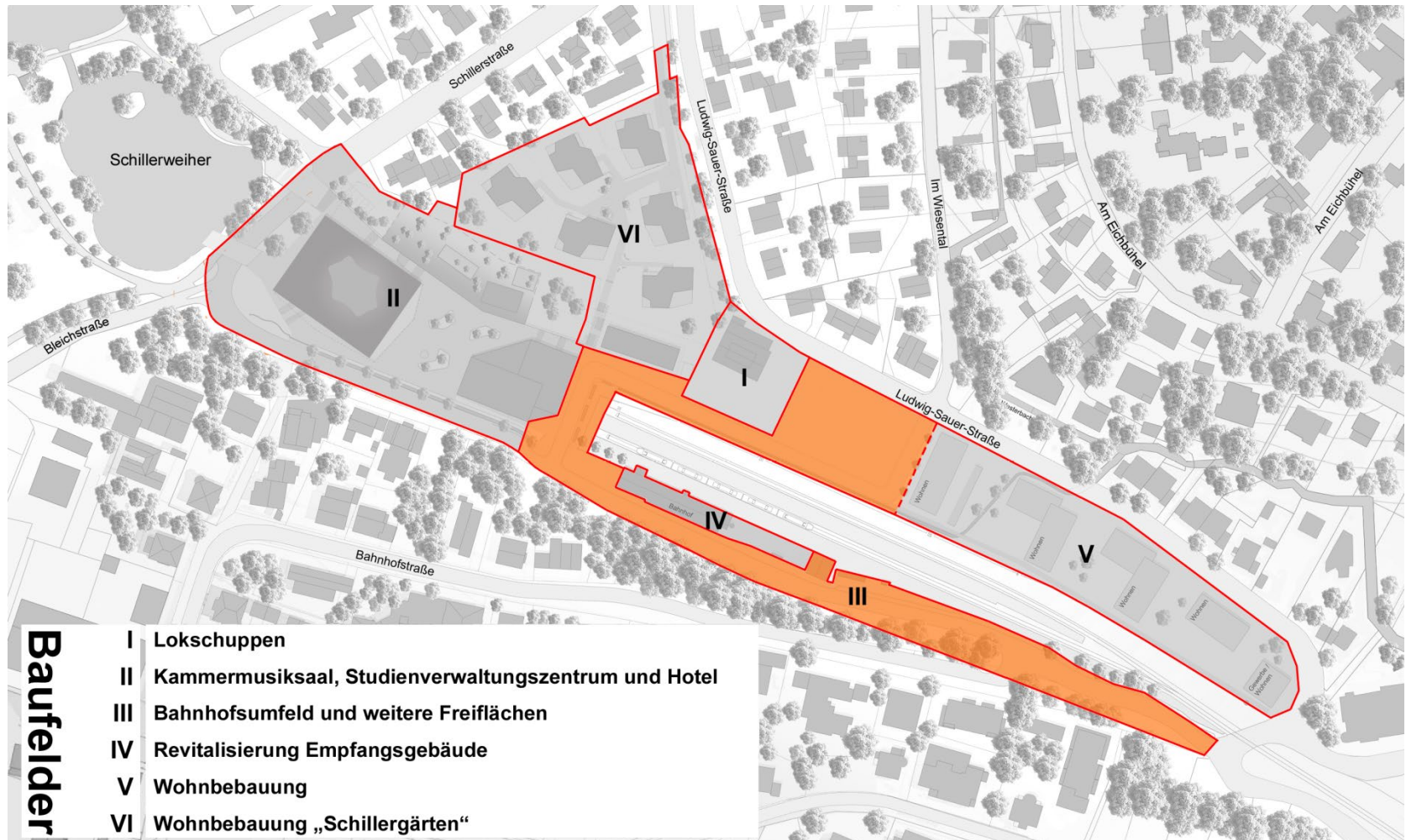


Bahnhofsquartier Baufeld III

- Busbahnhof -



Baufelder

- I** Lokschuppen
- II** Kammermusiksaal, Studienverwaltungszentrum und Hotel
- III** Bahnhofsumfeld und weitere Freiflächen
- IV** Revitalisierung Empfangsgebäude
- V** Wohnbebauung
- VI** Wohnbebauung „Schillergärten“

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

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

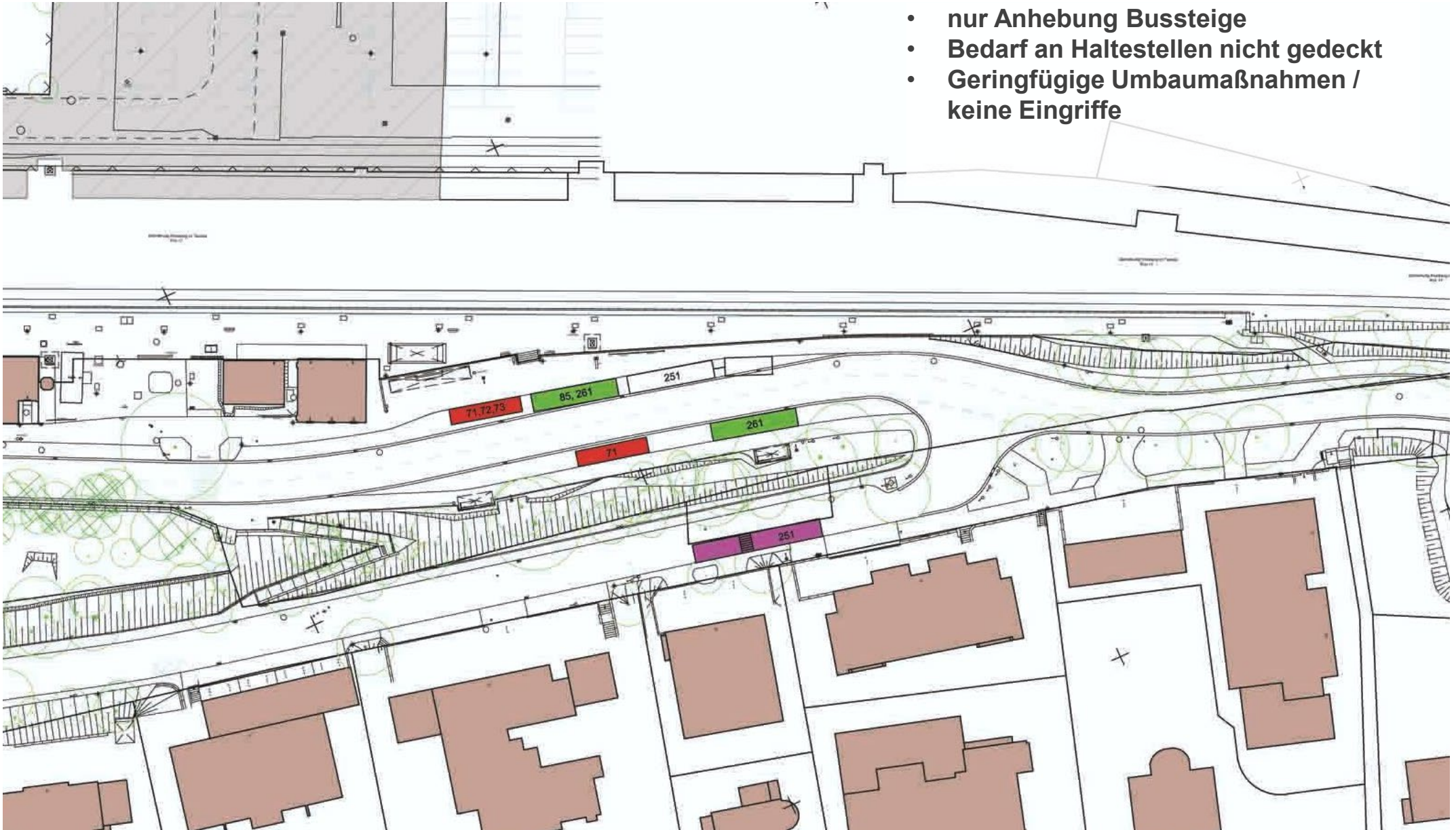
5) Geringe Eingriffe in den Bestand

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

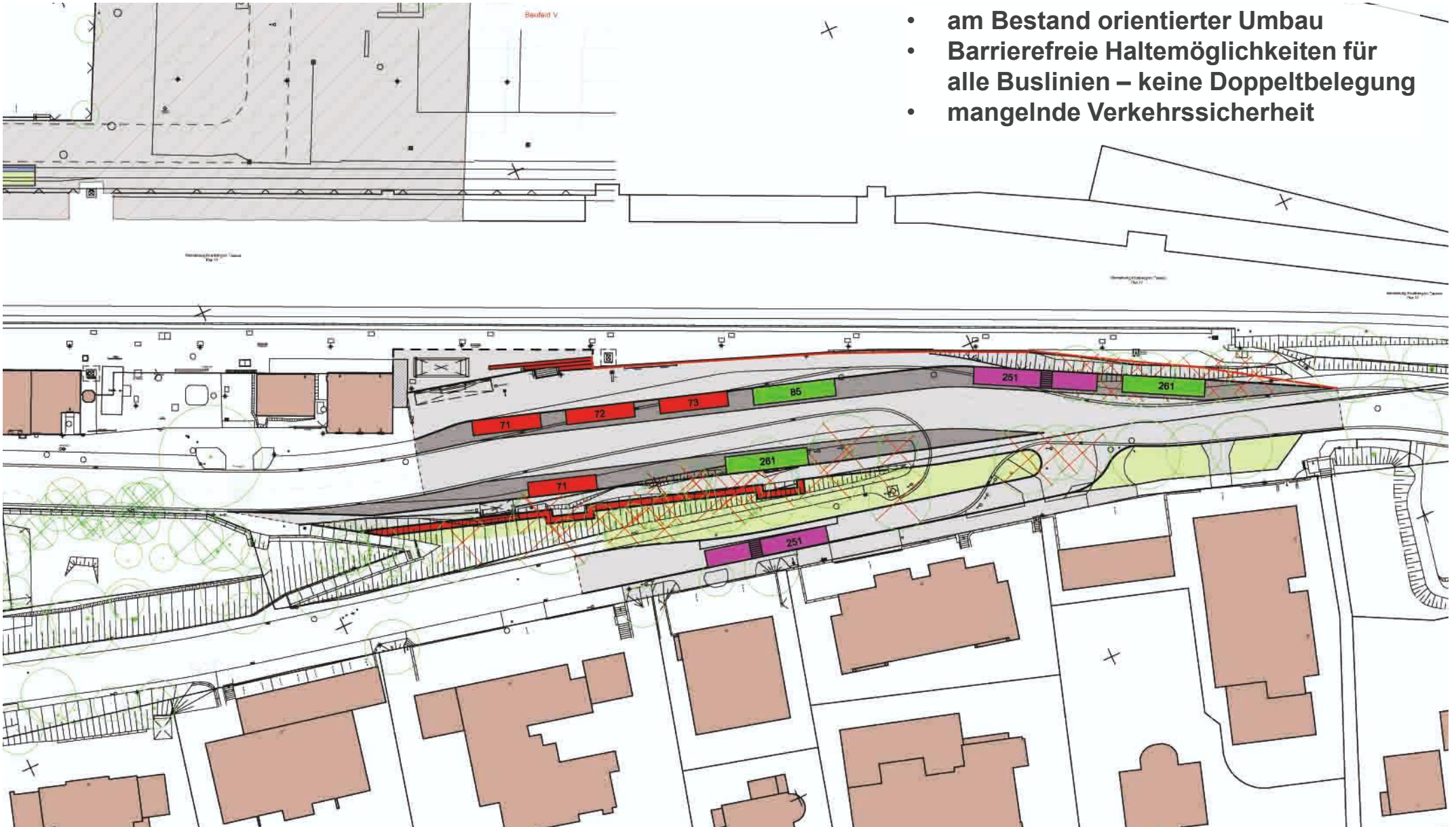
6) Geringe Gesamtkosten für die Stadt

V1 Bestand - Minimalausbau

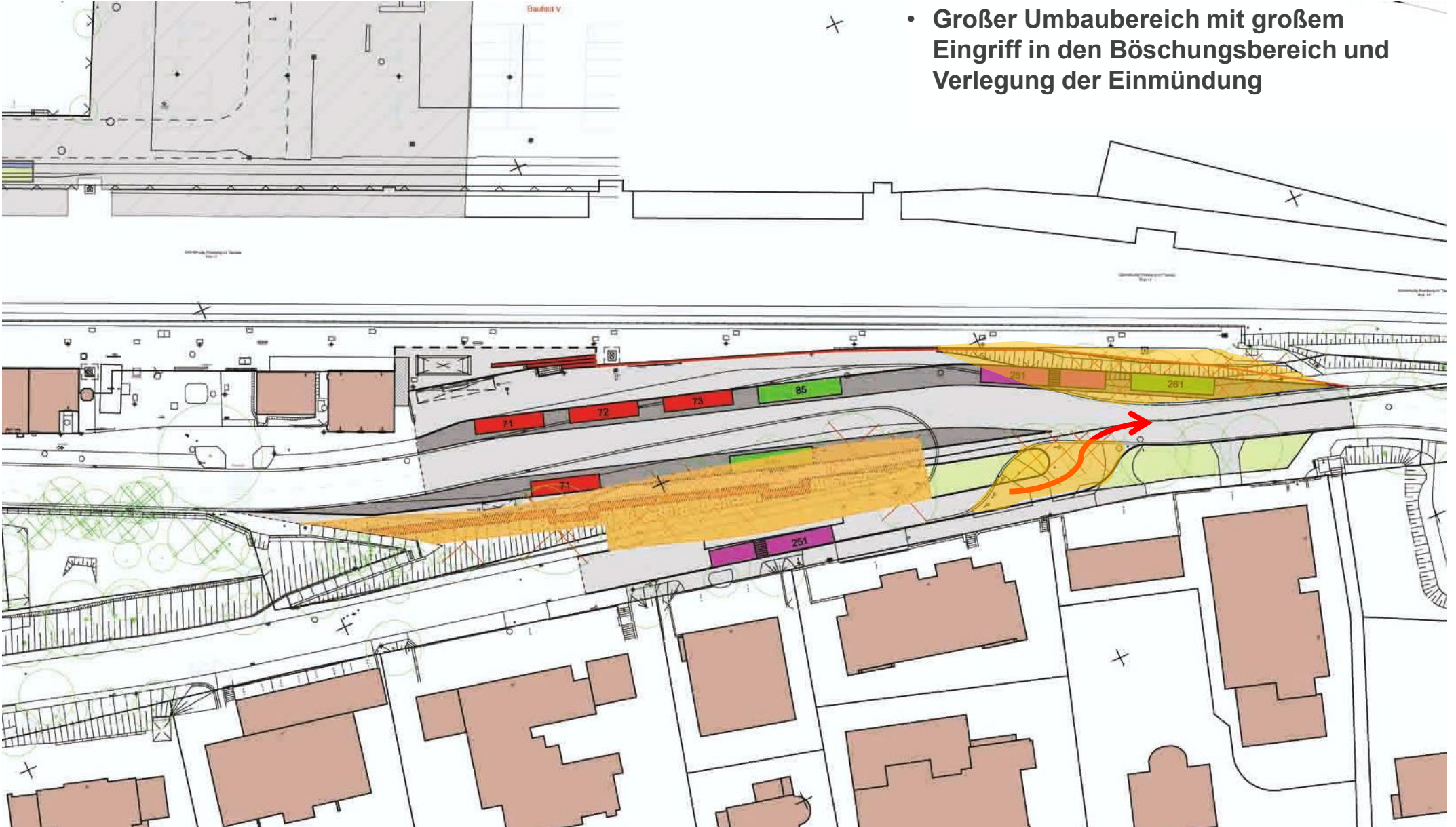
- nur Anhebung Bussteige
- Bedarf an Haltestellen nicht gedeckt
- Geringfügige Umbaumaßnahmen / keine Eingriffe



- 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



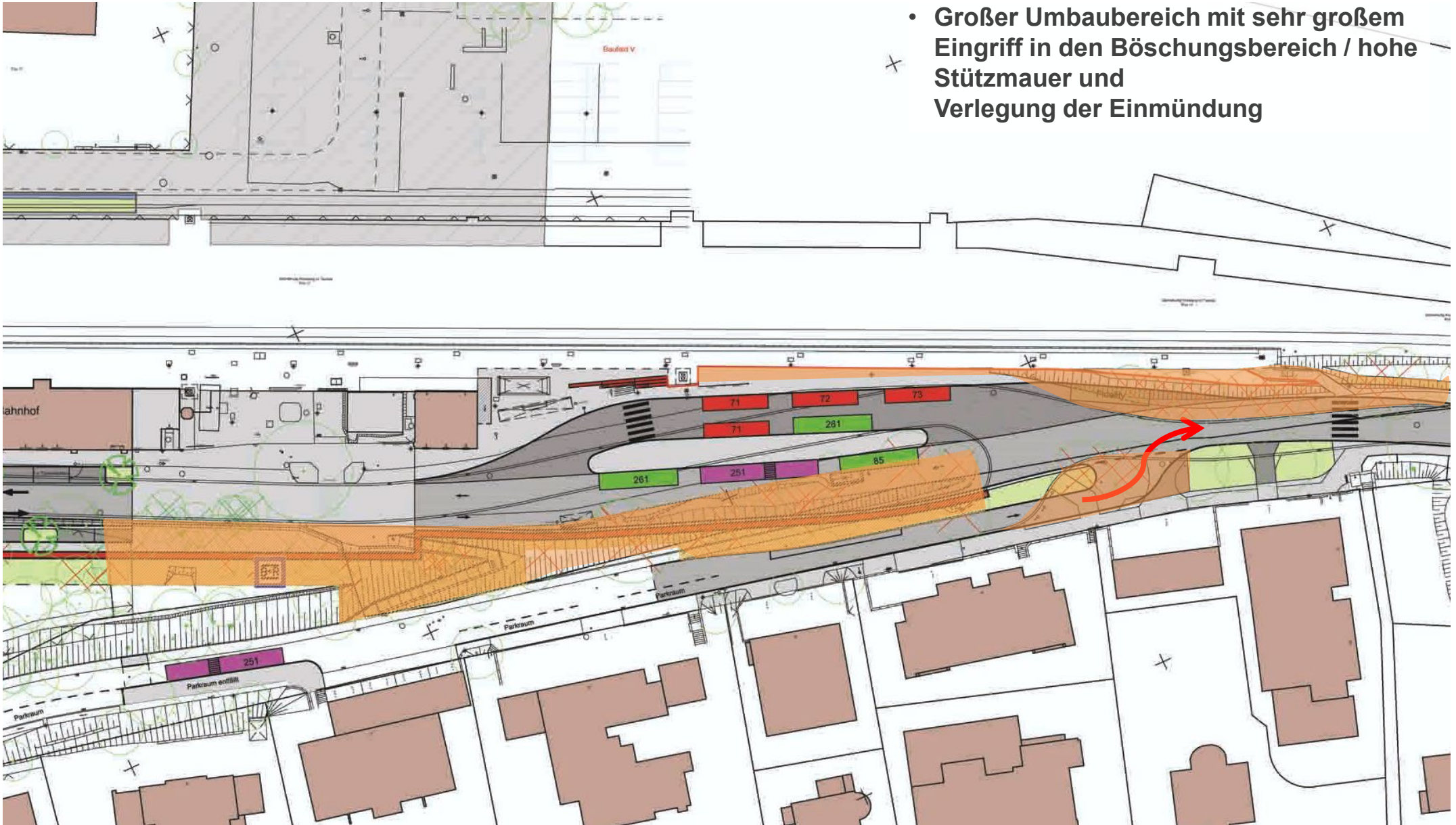
- **Barrierefreie Haltemöglichkeiten für alle Buslinien – keine Doppelbelegung**
- ✗ **bahnhofsseitig, eine Doppelbelegung am Platz**
- **zukünftige Erweiterungen berücksichtigt**
- **Unabhängiges An- und Abfahren**
- **Hohe Verkehrssicherheit**

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



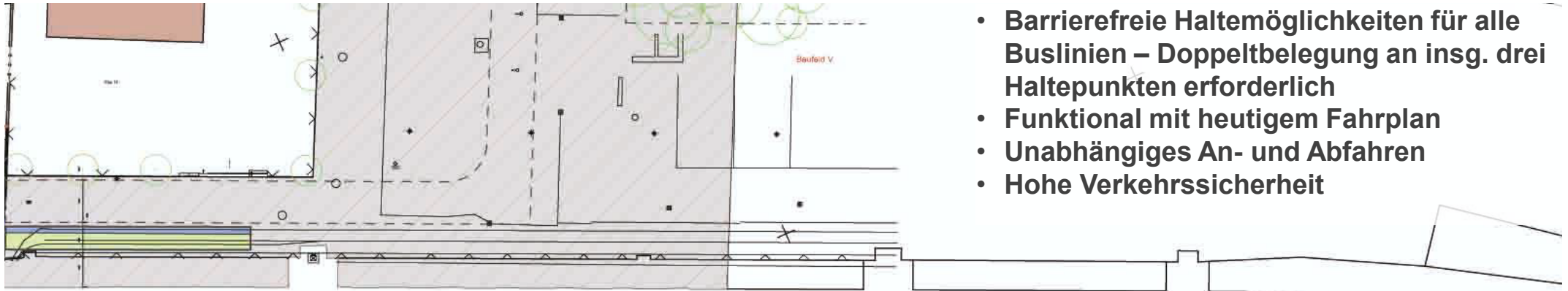


- **Kompakte Anordnung und gute Orientierung**
- **barrierefreie Haltemöglichkeiten für alle Buslinien – keine Doppelbelegung**
- **zukünftige Erweiterungen berücksichtigt**
- **Unabhängiges An- und Abfahren eingeschränkt**
- **Hohe Verkehrssicherheit insb. für Fußgänger**



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

V5 Sägezahnaufstellung 5H

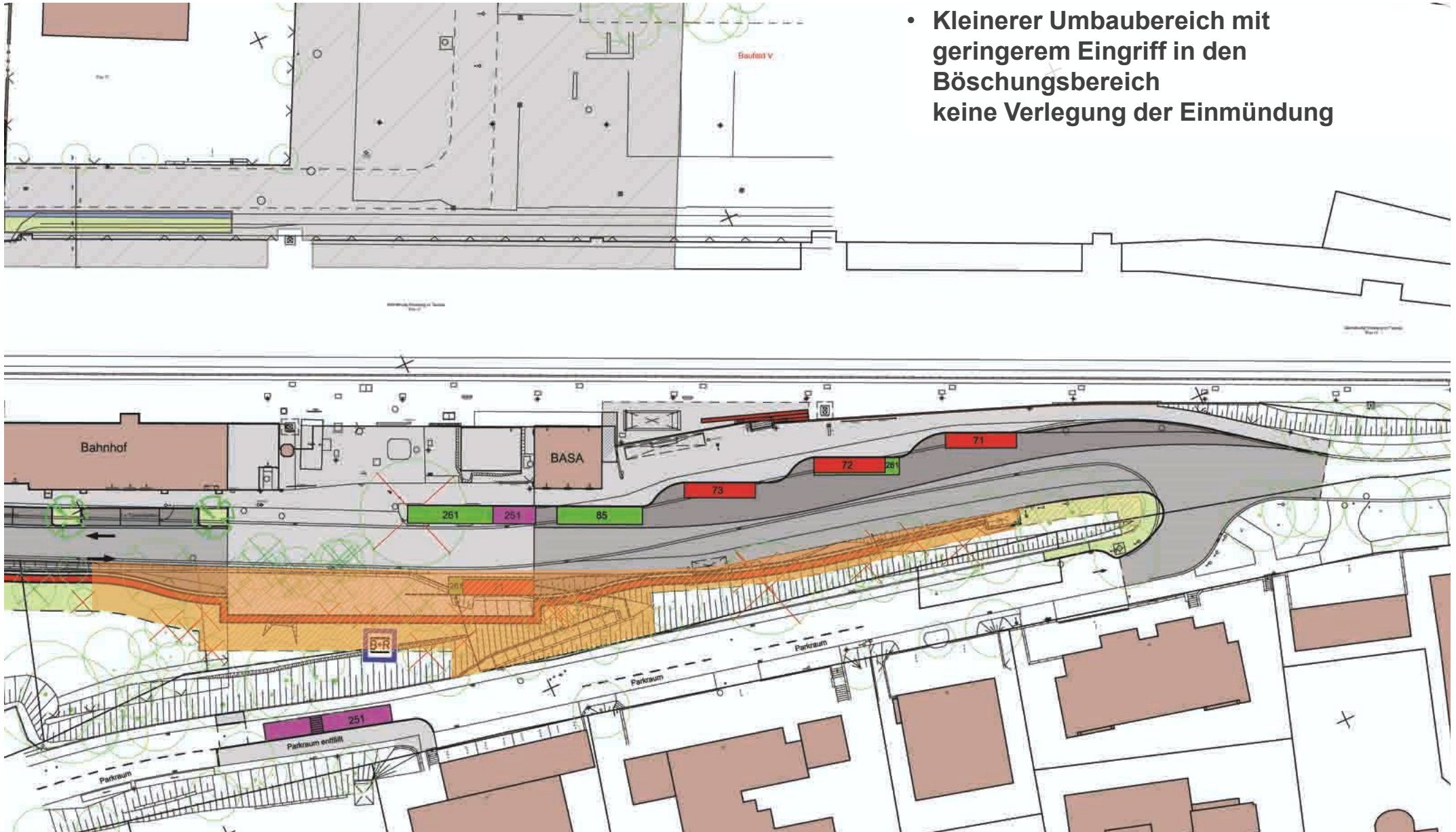


- Barrierefreie Haltemöglichkeiten für alle Buslinien – Doppelbelegung an insg. drei Haltepunkten erforderlich
- Funktional mit heutigem Fahrplan
- Unabhängiges An- und Abfahren
- Hohe Verkehrssicherheit



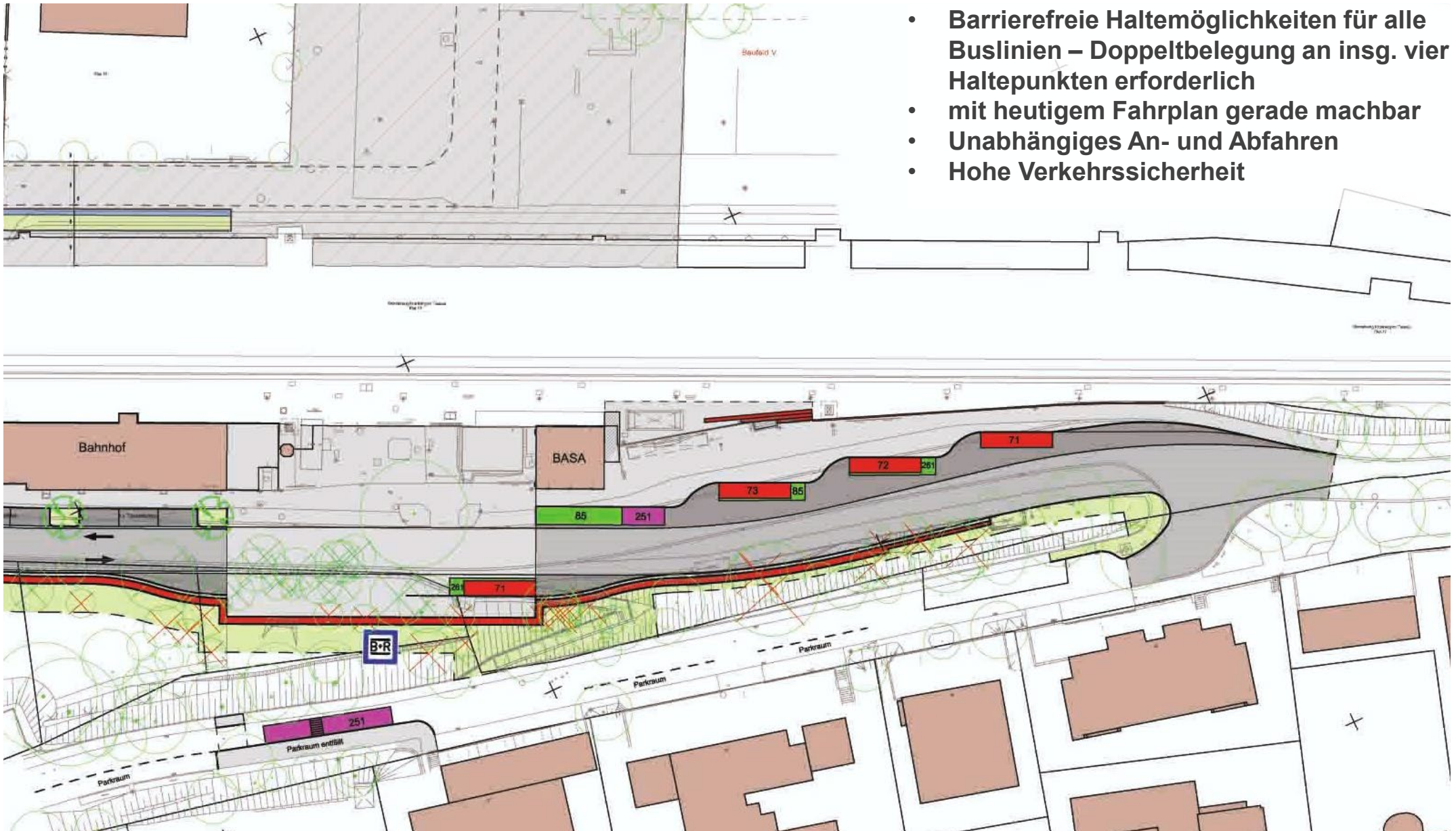
V5 Sägezahnauflistung 5H

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

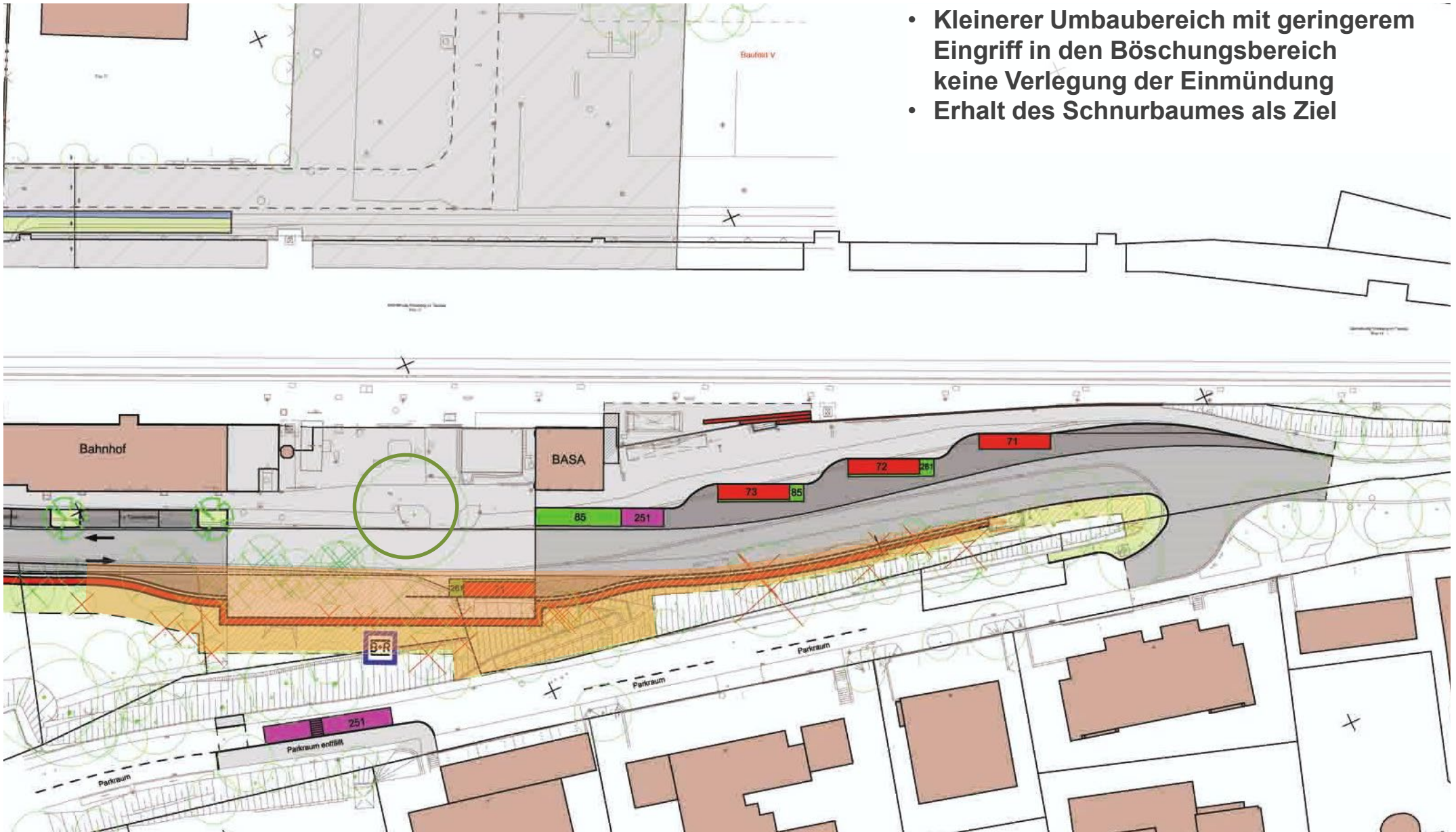


V6 Sägezahnaufstellung 4H

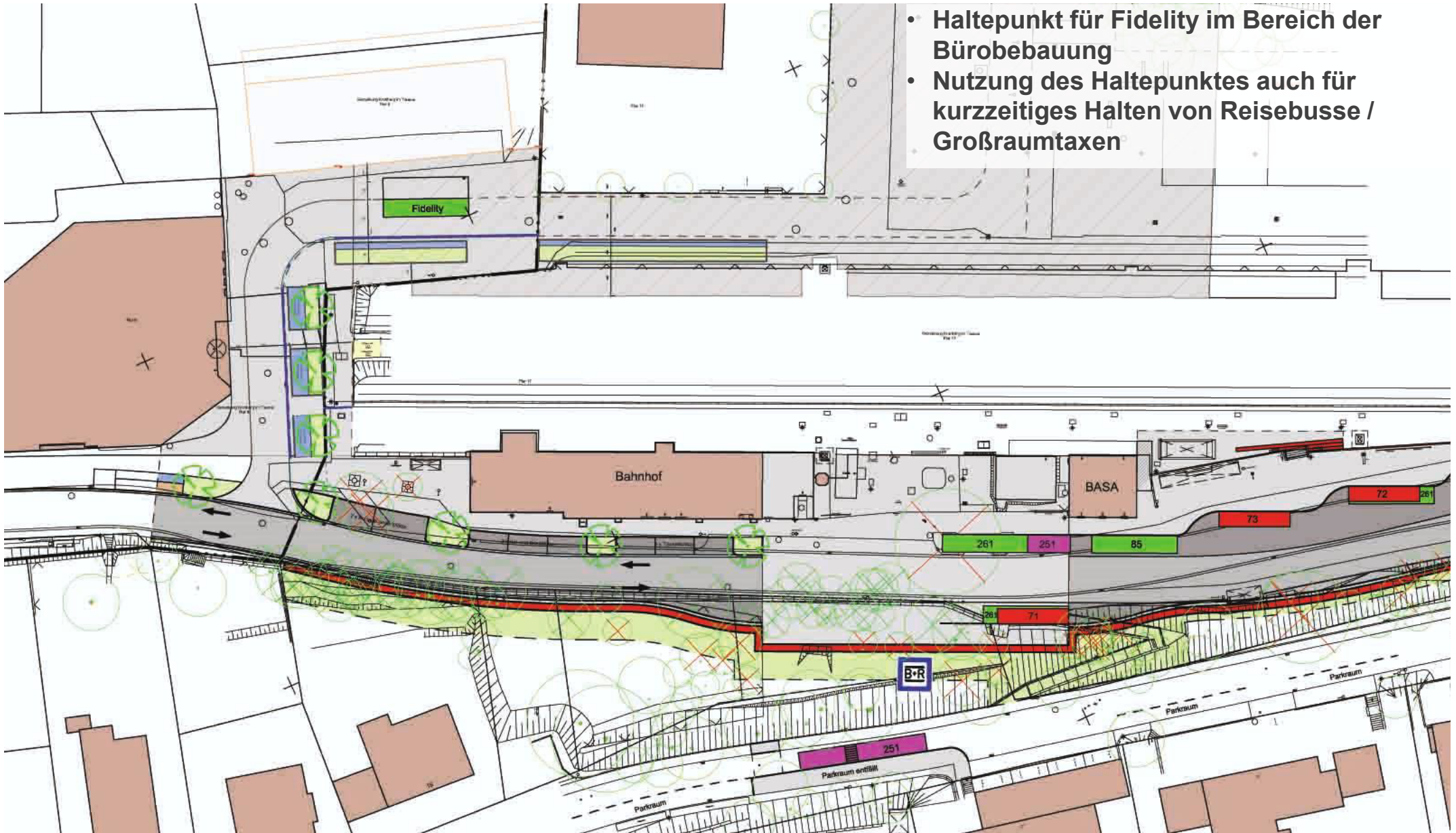
- **Barrierefreie Haltemöglichkeiten für alle Buslinien – Doppelbelegung an insg. vier Haltepunkten erforderlich**
- **mit heutigem Fahrplan gerade machbar**
- **Unabhängiges An- und Abfahren**
- **Hohe Verkehrssicherheit**



- 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

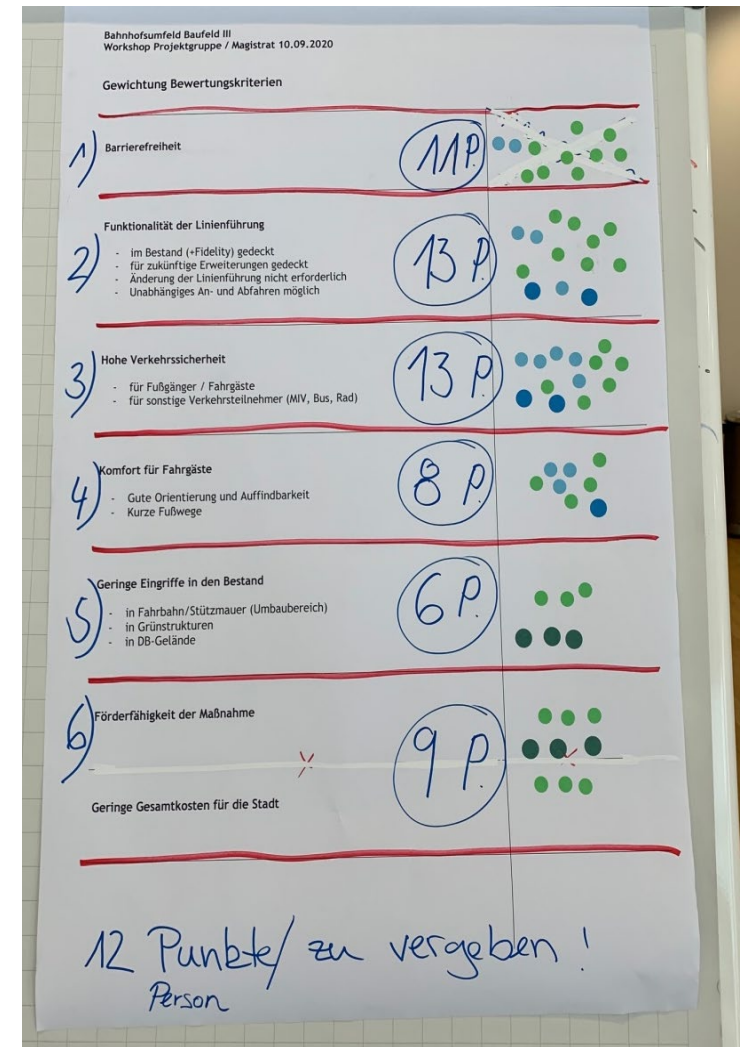
10%

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

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	5
V 2 Barrierefrei	③ ④ ④ ④ ⑤	5
V 3 Sägezahn 7H	③ ③ ③ ④ ⑥	4
V 4 Insel	① ③ ③ ④ ⑤	3
V 5 Sägezahn 5H	① ① ① ① ②	1
V 6 Sägezahn 4H	① ① ② ② ⑥	2

Workshop AG Bahnhofsumfeld

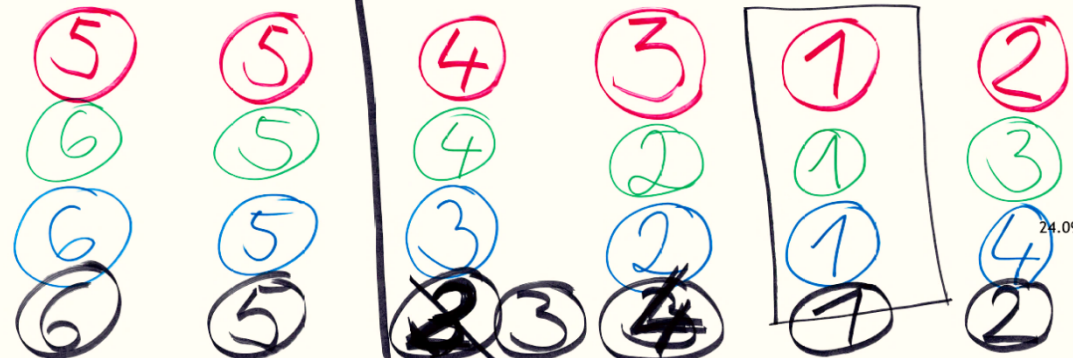
Rangfolge mit Wichtung der Bewertungskriterien

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
Barrierefreiheit	18%						
gegeben (ja/nein)	18%	-2	2	2	2	2	2
Funktionalität der Linienführung	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
Hohe Verkehrssicherheit	22%						
für Fahrgäste / Fußgänger	12%	-2	-2	1	2	1	1
für sonstige Verkehrsteilnehmer (MIV, Bus, Rad)	10%	-1	2	2	-1	2	2
Komfort für Fahrgäste	13%						
gute Orientierung und Auffindbarkeit	7%	1	1	1	2	0	-1
kurze Fußwege	6%	2	-1	-2	2	1	1
Geringe Eingriffe in den Bestand	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
Geringe Gesamtkosten für die Stadt	15%						
wird zu einem späteren Zeitpunkt bewertet	15%	2	-1	-1	* -2	1	1
Summe							

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	
Barrierefreiheit	18%												
gegeben (ja/nein)	18%	-2	-0,36	2	0,36	2	0,36	2	0,36	2	0,36	2	0,36
Funktionalität der Linienführung	22%												
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
Hohe Verkehrssicherheit	22%												
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
Komfort für Fahrgäste	13%												
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
Geringe Eingriffe in den Bestand	10%												
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
Geringe Gesamtkosten für die Stadt	15%												
Einschätzung	15%	2	0,3	-1	-0,15	-1	-0,15	-2	-0,3	1	0,15	1	0,15
Summe	100%		-0,46		0,33		0,62		0,55		1,31		0,82
Rangfolge			6		5		3		4		1		2

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 - Sägezahnauflistung 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**

