



RAPP Regoplan GmbH
Max-Stronaws-Str. 116
77652 Offenburg
Telefon: +49 7811 1317 0
kontakt@rapp-regoplan.de

Bearbeitet	Datum	Name
gezeichnet	31.10.2019	Al-Hadi
geprüft	31.10.2019	Baum
Konstanz, den 31.10.2019		



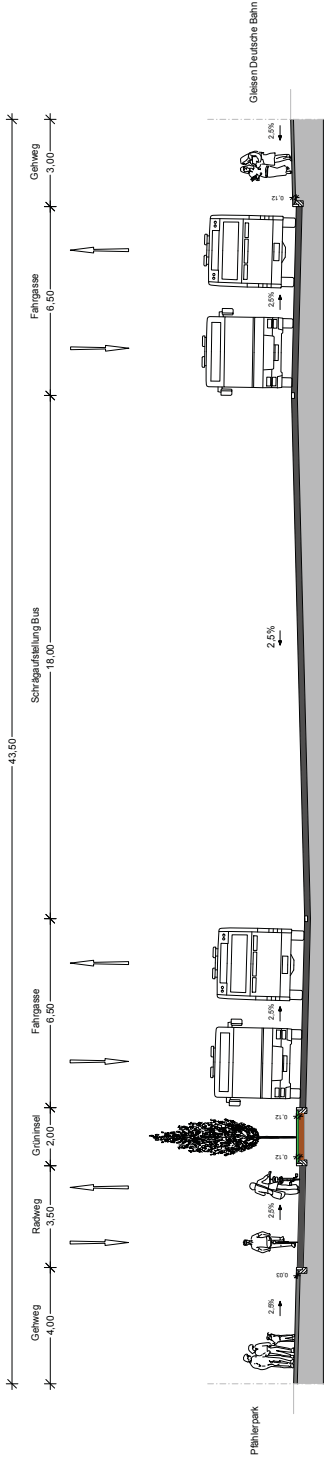
Stadt Offenburg
Hauptstraße 90
77652 Offenburg

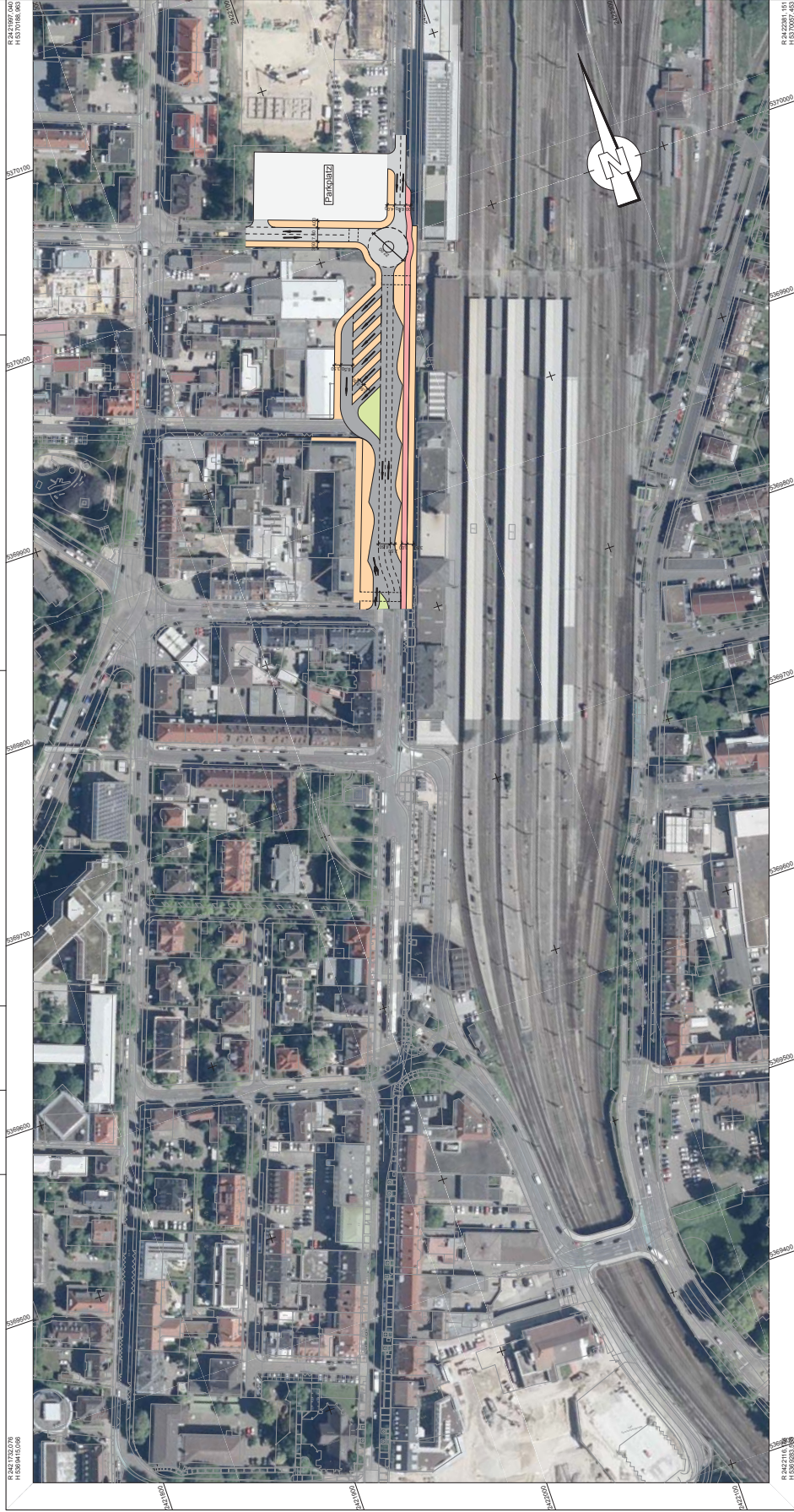
Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

MACHBARKEITSSTUDIE

Stadt Offenburg	Unterlage / Blatt-Nr. : /
Strasse / Abzahn-Nr. / Station:	Schnitt A-A
PROJUS-Nr.: -	Variante Süd
Maßstab: 1:100	
Bahnhofsareal Offenburg	
Aufgestellt:	
Offenburg, den	

Schnitt A-A
Variante Süd





R 242 1752 076
H 530 9415 006
R 242 17607 040
H 5370106 903

R 242 2115 000
H 530 9415 006
R 242 20381 101
H 5370012 450

Planung

- Macroware
- OPW
- OPW + Radfahrer
- Radfahrer
- Fußgänger
- Grünfläche

RAPP

Stadt Offenburg
Hauptstadtstraße
79633 Offenburg
Telefon: +49 7931 1317-0
E-Mail: info@rapp-plan.de

Stadt Offenburg
Hauptstadtstraße
79633 Offenburg

Nr.	Außer Anweisung	Datum	Zeichen

MACHBARKEITSSTUDIE

Umrissplan Nr. 2 / 2
Lageplan
Nordverlegung

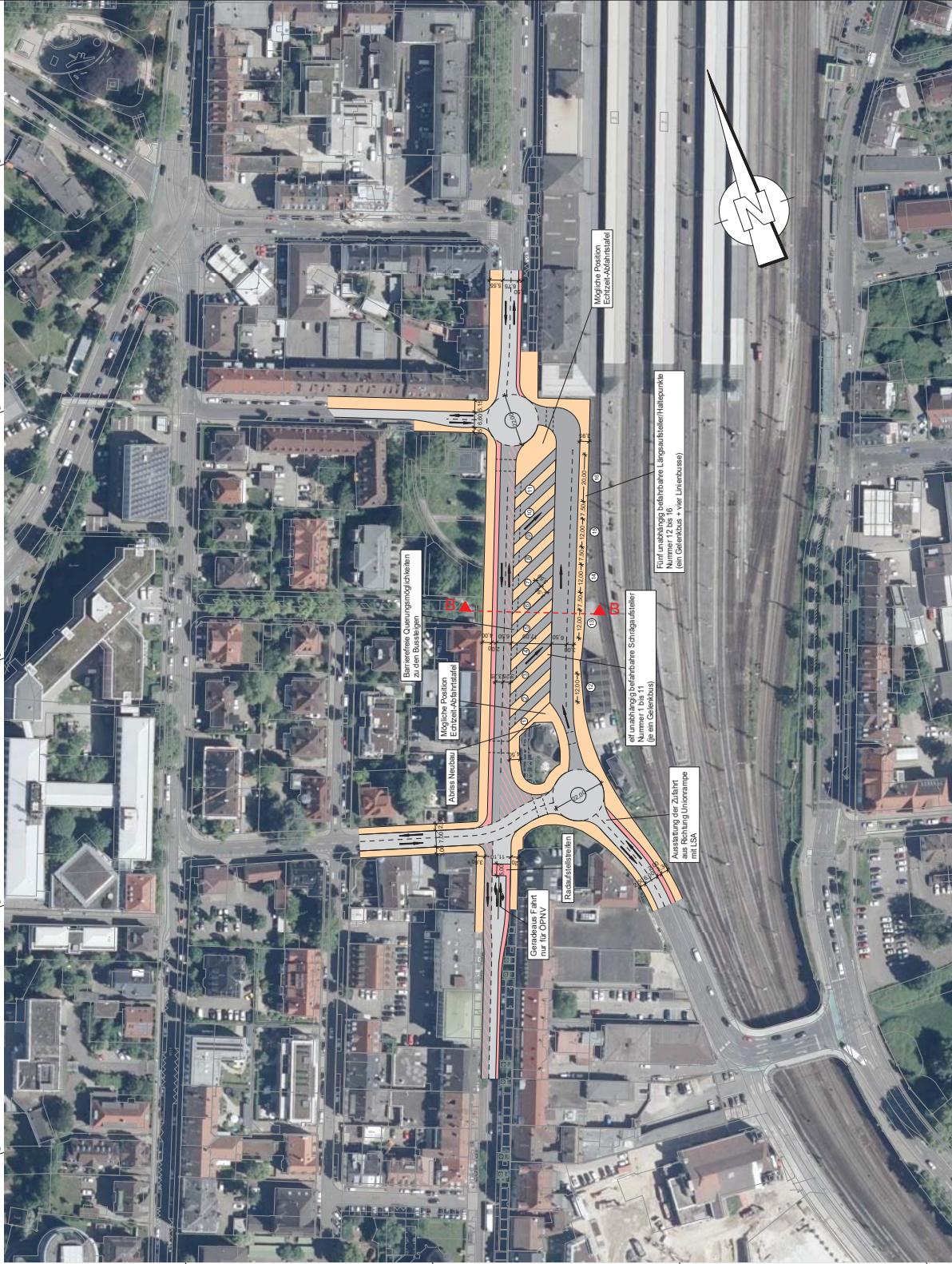
PROJEKT-Nr. :
Masthöhe : 11000

Bahnhofsareal Offenburg

Aufgabendt.
Offenlegung des

Beilage 3.2.a

Projekt: MACH 07 - Bahnhofsareal Nr. 1 u. 2, Datum: 06.11.2019



Planung								
	Mischverkehr							
	OPNV							
	OPNV + Radfahrer							
	Radfahrer							
	Fußgänger							
	Grünfläche							
	Prüfung verkehrsbenutziger Bereich							
	Nummerierung Haltepunkte							

 RAPP Rapp-Bauhof GmbH	Rapp-Bauhof GmbH Max-Strömer-Str. 116 78447 Konstanz Telefon: +49 7531 1317 0		beauftragte Geschäftsstelle geprüft	Datum Mai 2020 Mai 2020 Mai 2020	Name Reissner Korman
	Konstanzer, den 25.05.2020				
	Konstanzer Rapp-RegioPlan.de				
	(Signaturen)				

 **Stadt
Offenburg**

Stadt Offenburg
Hauptstadtsparkhaus
Hauptstraße 90
77652 Offenburg

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen	

MACHBARKEITSTUDIE

Stadt Offenburg	Unterlage / Blatt-Nr.: 5/ 4
Straße / Abschn.-Nr. / Station:	Lageplan
PROJ.-Nr.: -	Südvergrößerung 2
	Maßstab: 1:1000

Bahnhofsareal Offenburg		
Aufgestellt:		
Offenburg, den		



Planung	
Mischverkehr	
OPNV	
OPNV + Radfahrer	
Radfahrer	
Fußgänger	
Grünfläche	
Prüfung verkehrsbenutzender Bereich	
Numerierung Haltepunkte	①

 RAPP Rapp Bauplan GmbH Marktstr. 116 78447 Konstanz Telefon: +49 7531 1317 0 kons@rapp-regional.de	bestätigt	Datum	Name
	gezeichnet	bis 2026	Mai
	geprüft	bis 2026	Reserve
			Normen

 **Stadt
Offenburg**

Stadt Offenburg
Hauptstadtsparkhaus
Hauptstraße 90
77652 Offenburg

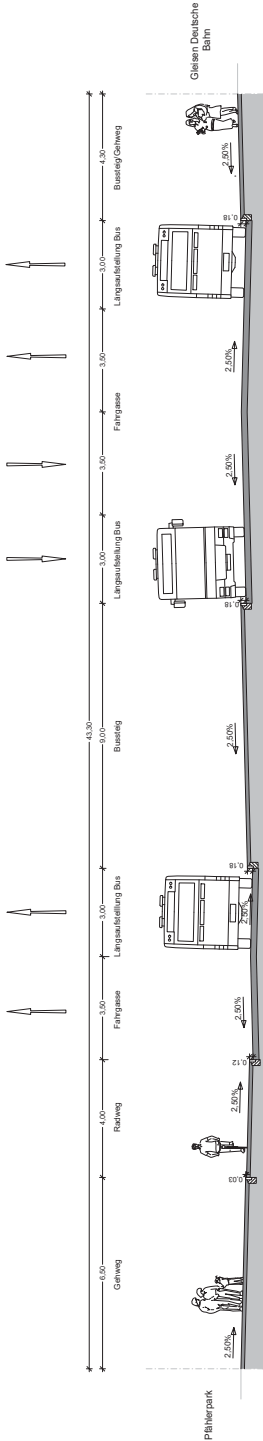
Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen	

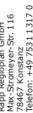
MACHBARKEITSTUDIE

Stadt Offenburg	Unterlage / Blatt-Nr.: 5/ 5
Straße / Abschn.-Nr. / Station:	Lageplan
PROJ-Nr.: -	Südvergrößerung 3
	Maßstab: 1:1000

Bahnhofsareal Offenburg		
Aufgestellt:		
Offenburg, den		

Schnitt C-C
Südvergrößerung 3



		Datum		Name
		bearbeitet	Maßstab	Maßstab
		gezeichnet	Maßstab	Maßstab
		geprüft	Maßstab	Kontrolliert

Rapp Regioplan GmbH Postfach 100 78667 Konstanz Telefon: +49 7531 1317 0 Telefax: +49 7531 1317 1 Internet: www.rapp-regioplan.de		Datum		Name
Stadt Offenburg Hauptstraße 90 78532 Offenburg		Maßstab		Maßstab
Stadt Offenburg Hauptstraße 90 78532 Offenburg		Maßstab		Kontrolliert
Stadt Offenburg Hauptstraße 90 78532 Offenburg		Maßstab		Kontrolliert

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

MACHBARKEITSSTUDIE

Stadt Offenburg	Umfeld / Blatt-Nr.: 14 / 3
Straße / Abschn.-Nr. / Station:	Schnitt C-C
PROJIS-Nr.: -	Südvergrößerung 3
	Maßstab: 1:100

Bahnhofsareal Offenburg

Aufgestellt:	
Offenburg, den	



Planung

- Mischverkehr
- ÖPNV
- ÖPNV + Radfahrer
- Radfahrer
- Fußgänger
- Grünfläche
- Prüfung verkehrsbenutzter Bereich
- ①

Nummerierung Haltepunkte

RAPP	Rapp Regioplan GmbH Hauptstraße 116 78467 Konstanz Telefon: +49 7531 1317 0 konstanz@rapp-regioplan.de	bearbeitet	Datum	Name
		gezeichnet	Mai 2020	Mai
		geprüft	Mai 2020	Konstan
		Konstanz, den 25.05.2020		

Stadt Offenburg		Stadt Offenburg Historisches Rathaus Hauptstraße 90 77652 Offenburg
--	--	--

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

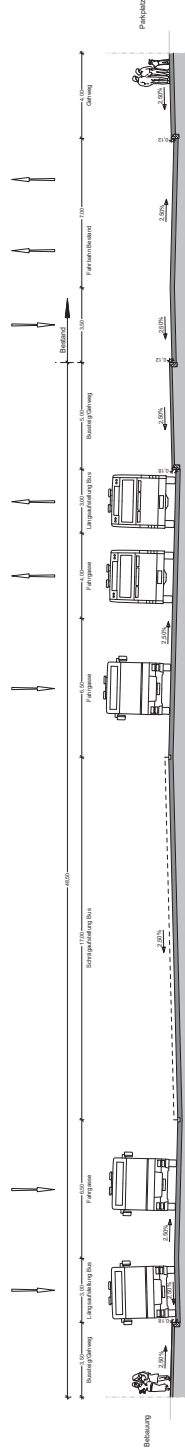
MACHBARKEITSSTUDIE

Stadt Offenburg	Unterlage / Blatt-Nr.: 5 / 6
Lageplan	
Straße / Abschn.-Nr. / Station:	Nordverlegung 3
PROJUS-Nr.: -	Maßstab: 1:1000

Bahnhofsaereal Offenburg

Aufgestellt:	
Offenburg, den	

Schnitt D-D
Nordverlegung 3



Beilage 3.6.b

[illegible]

**Stadt:
Dienburg**

Stadt Offenburg
Historisches Rathaus
Postfach 100
77652 Offenburg

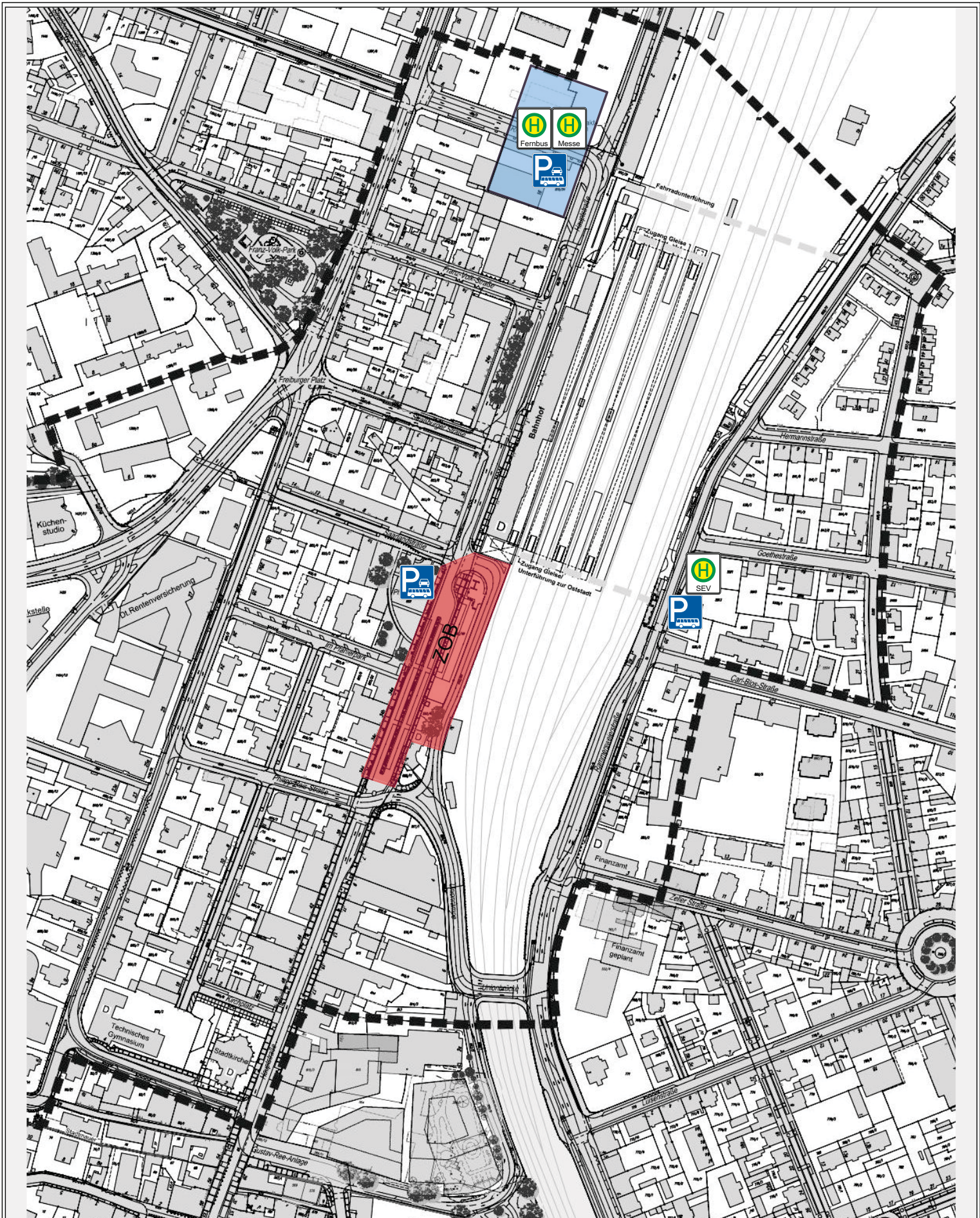
Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen	

MACHBARKEITSSTUDIE

Stadt Offenburg	Unterlage/Blatt-Nr.: 14 / 4
Strasse/Abkürz.-Nr. / Station:	Schnitt D-D Nordverlagung 3
PROJEK.-N.:	Maßstab: 1:100

Bahnhofsareal Offenburg

Aufgabe:	
Offenbarung des	



Legende

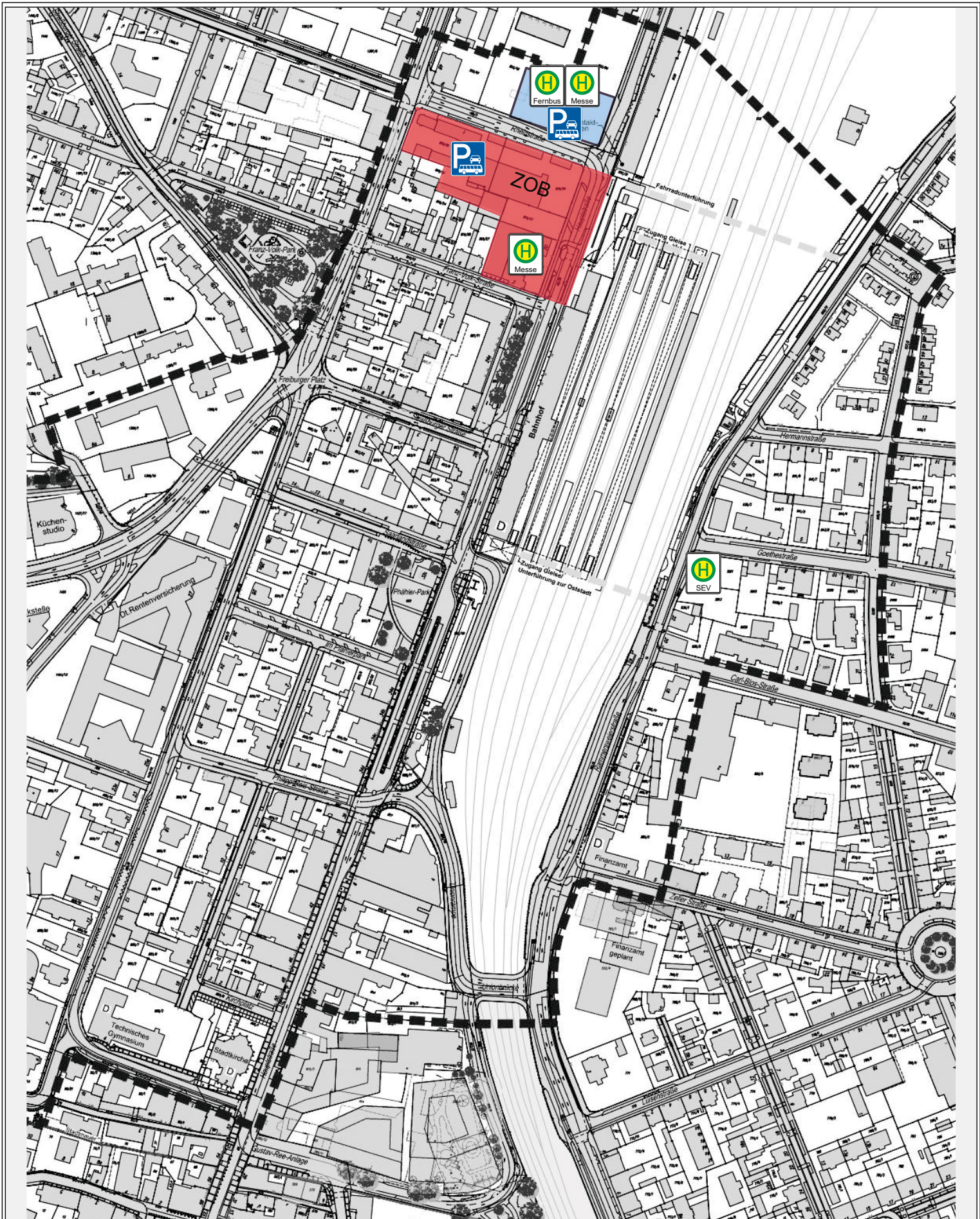


Haltepunkte für Fernbus, Messe-Shuttle bzw. SEV



Warteposition für Busse bzw.
Busse und Parkplatz Dienst-Pkw

**Verkehrsuntersuchung für
die Entwicklung des
Bahnhofareals in Offenburg**
Standortübersicht weitere Funktionsflächen
ÖPNV, ZOB-Standort Süd



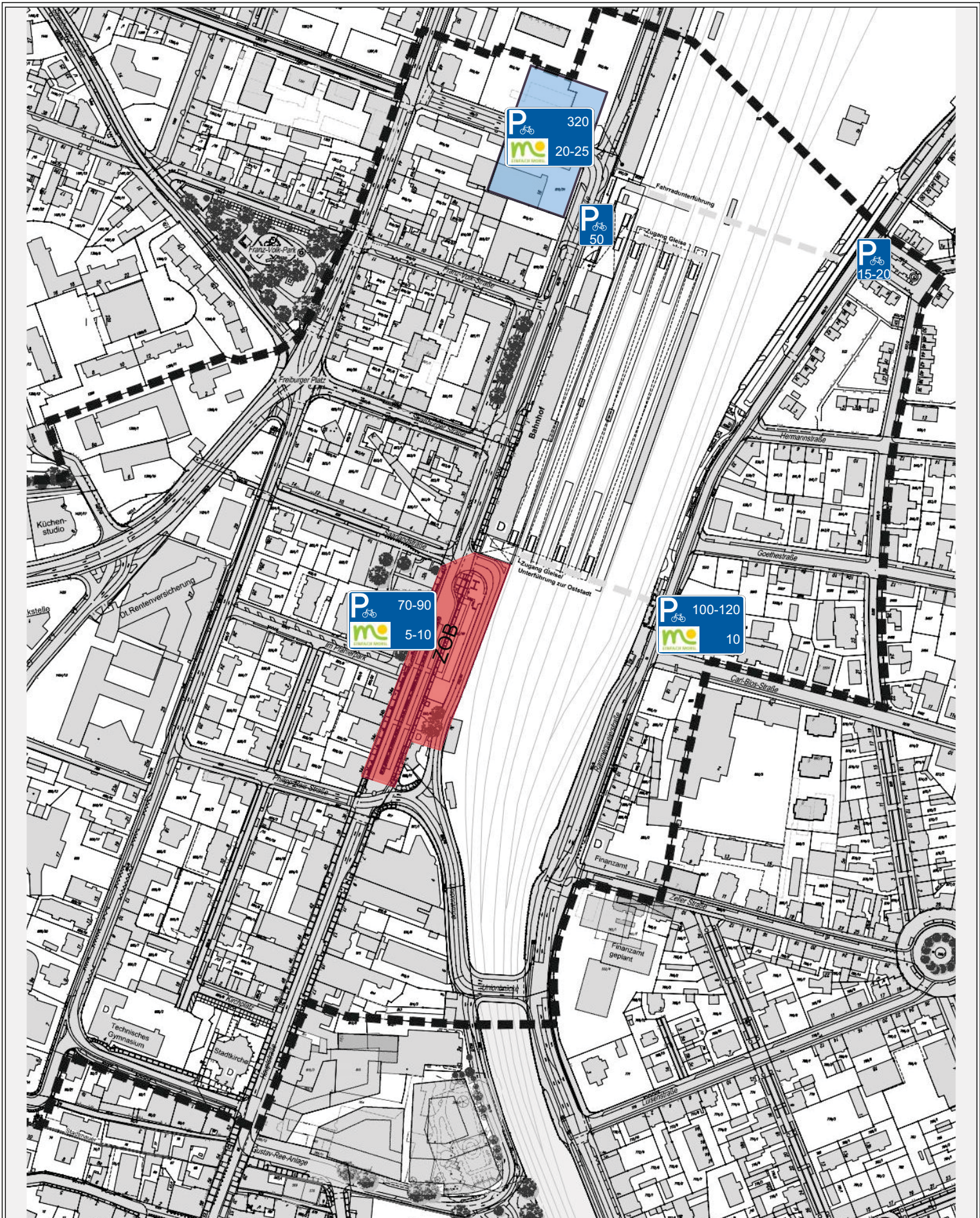
Legende



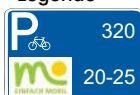
Haltepunkte für Fernbus, Messe-Shuttle bzw. SEV



Warteposition für Busse bzw.
Busse und Parkplatz Dienst-Pkw

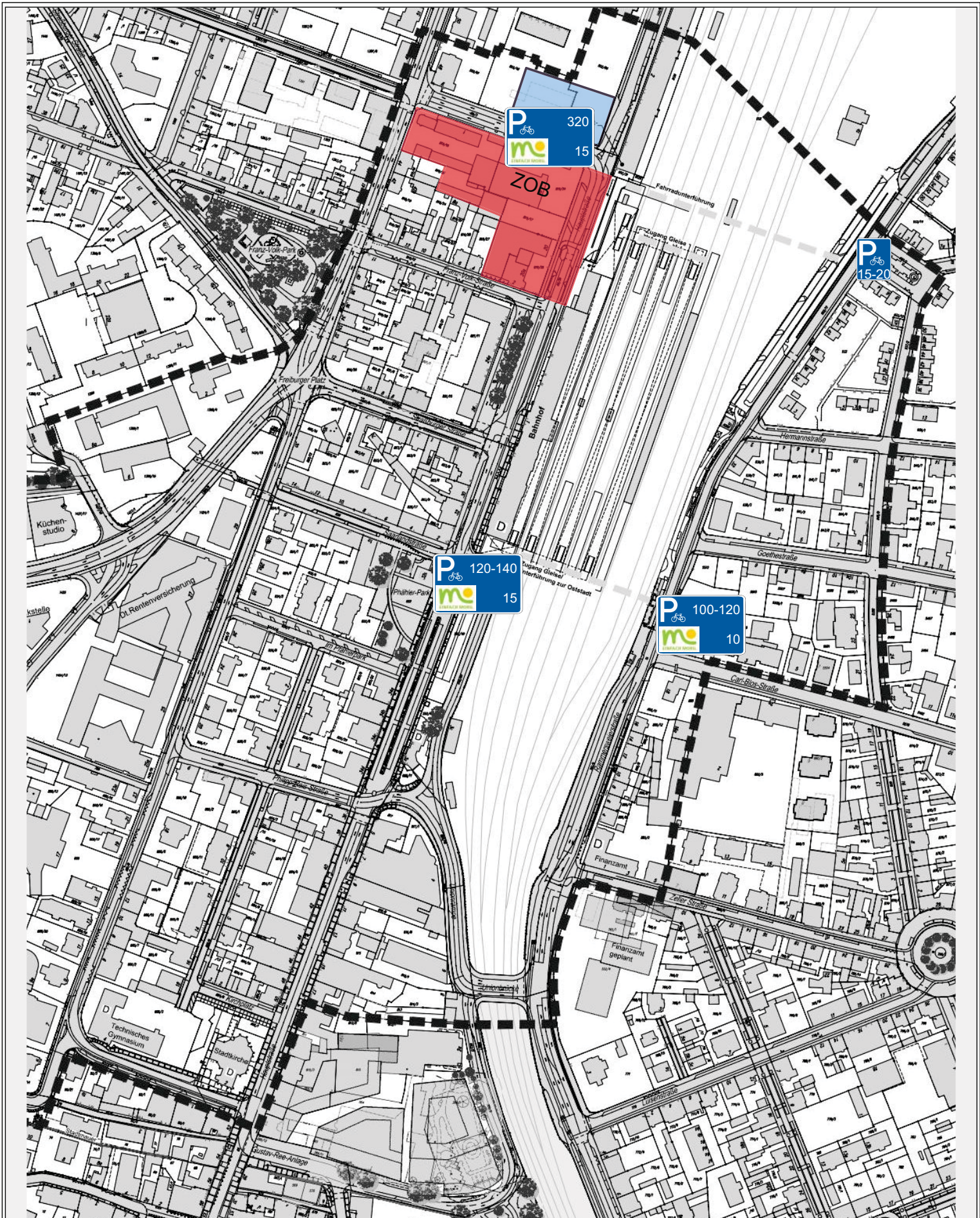


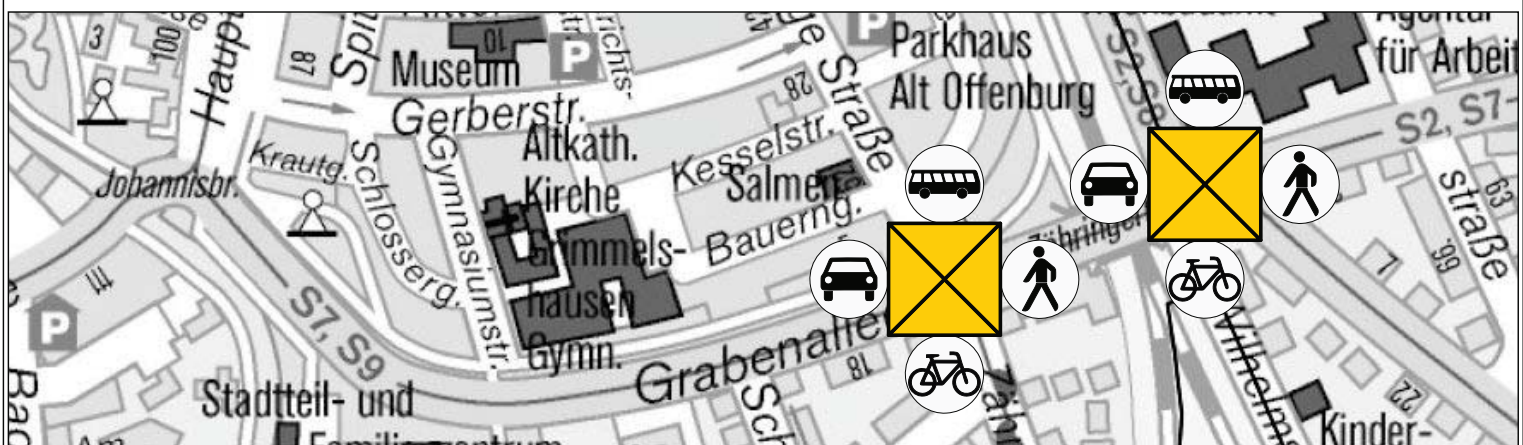
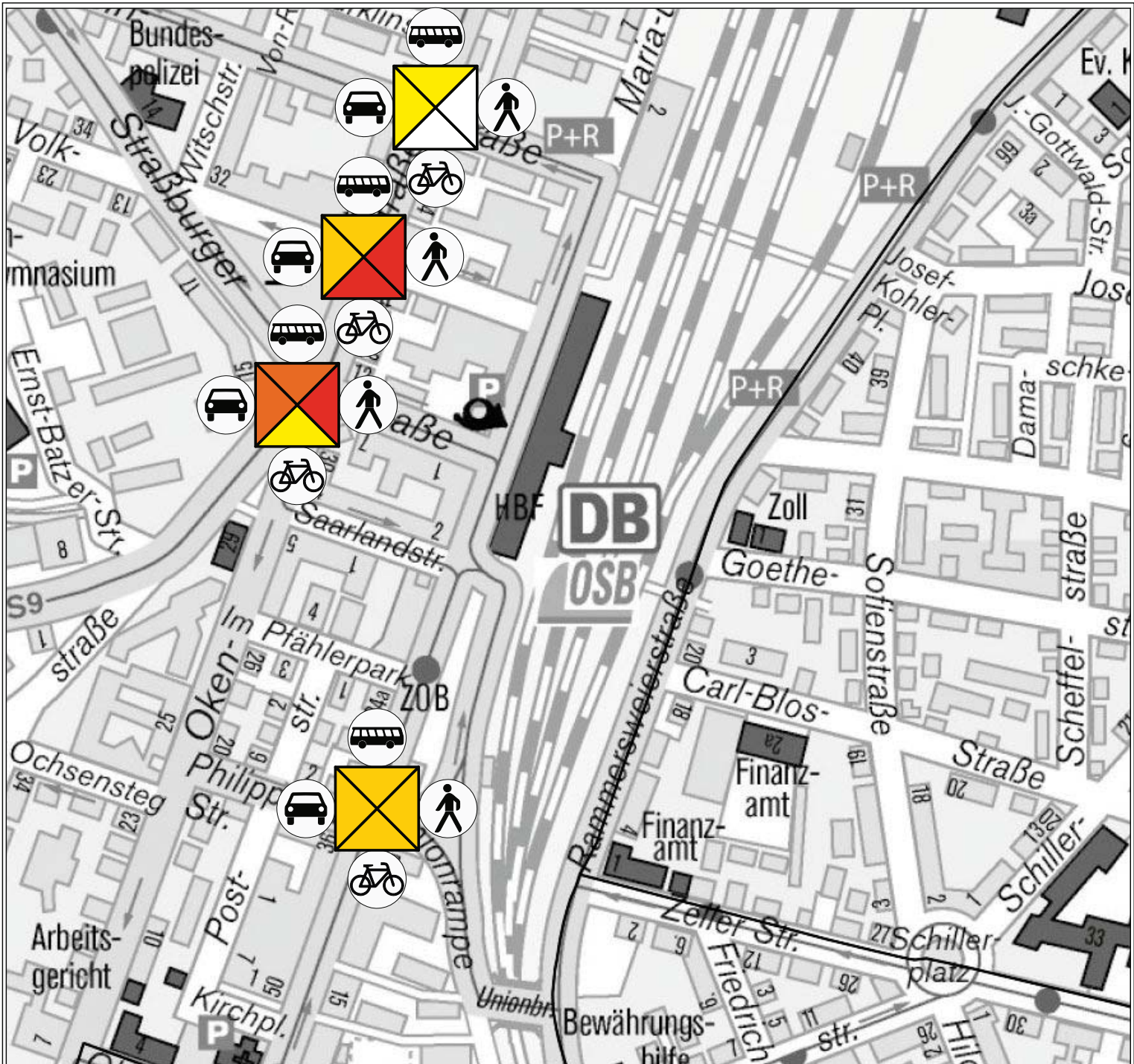
Legende



Anzahl Radabstellanlagen
Anzahl Rad-Sharing-Fahrzeuge
Anzahl Radabstellanlagen

Verkehrsuntersuchung für
die Entwicklung des
Bahnhofareals in Offenburg
Standortübersicht Radabstellanlagen,
ZOB-Standort Süd





Legende

Qualität des Verkehrsablaufs

	A		keine Angaben
	B		
	C		
	D		
	E		
	F		



Qualität des Verkehrsablaufs im ÖPNV

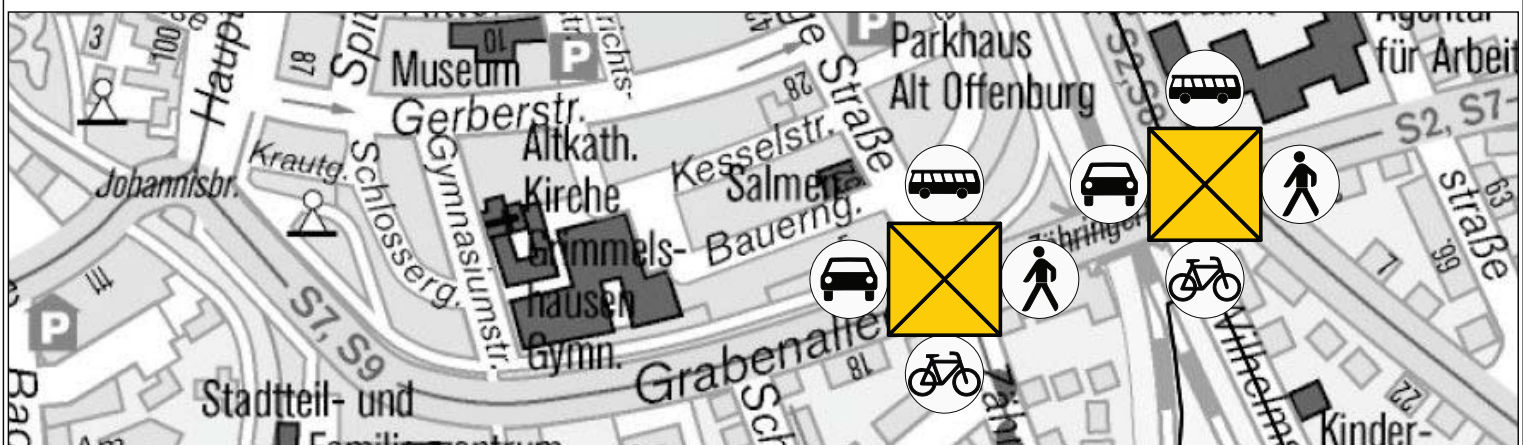
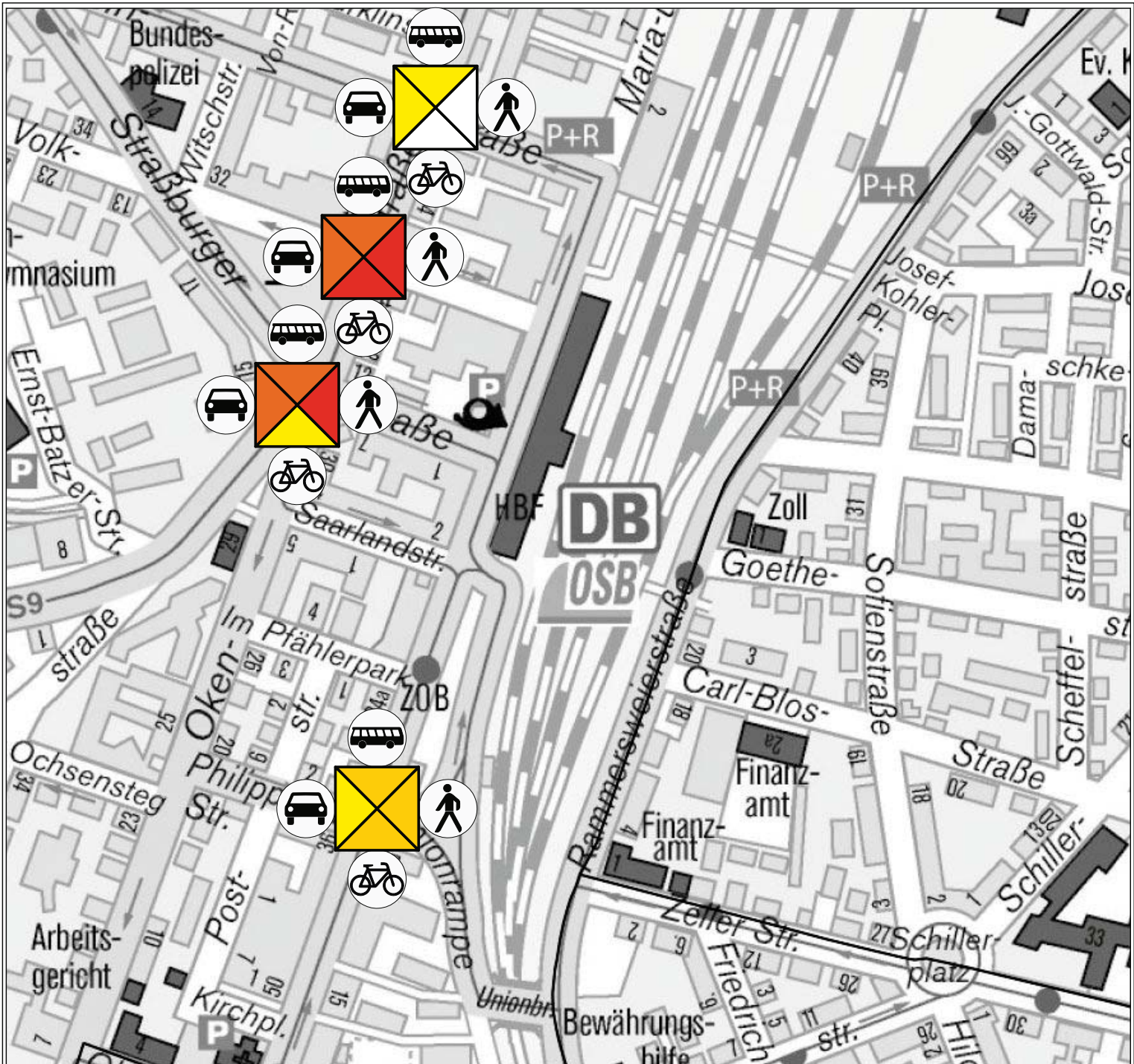
Qualität des Verkehrsablaufs im Fuverkehr

Qualität des Verkehrsablaufs im Radverkehr

Qualität des Verkehrsablaufs im MIV

Verkehrsuntersuchung für die Entwicklung des Bahnhofareals in Offenburg

Leistungsfähigkeit ausgewählter Knoten
Variante Führung MIV-Durchgangsverkehr
durch Bahnhofsumfeld, ZOB-Standort Süd,
ohne Nordquerung



Legende

Qualität des Verkehrsablaufs

	A		keine Angaben
	B		
	C		
	D		
	E		
	F		



Qualität des Verkehrsablaufs im ÖPNV

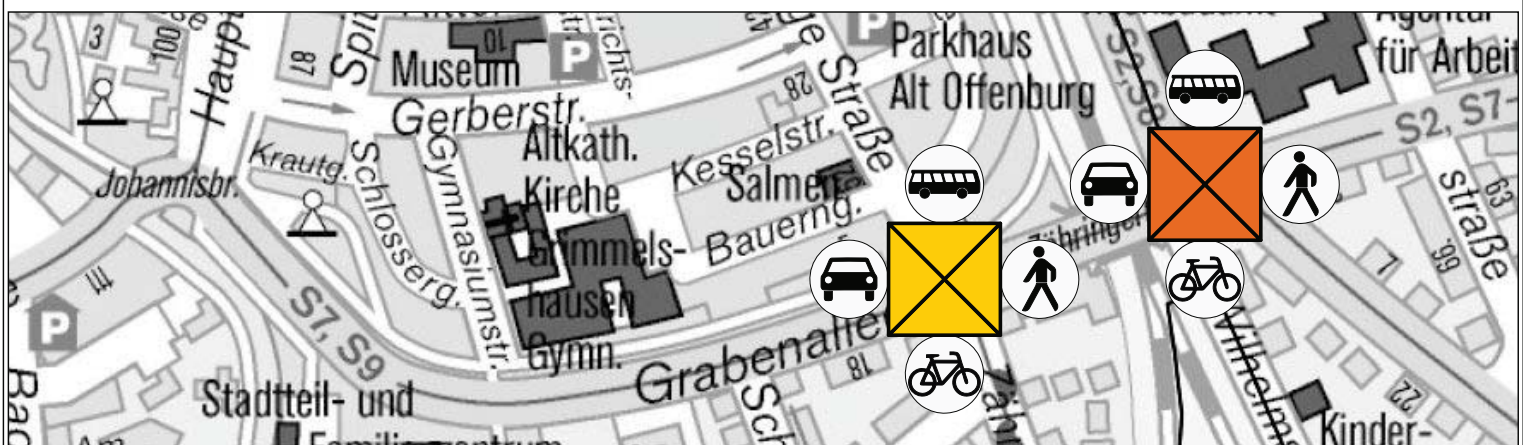
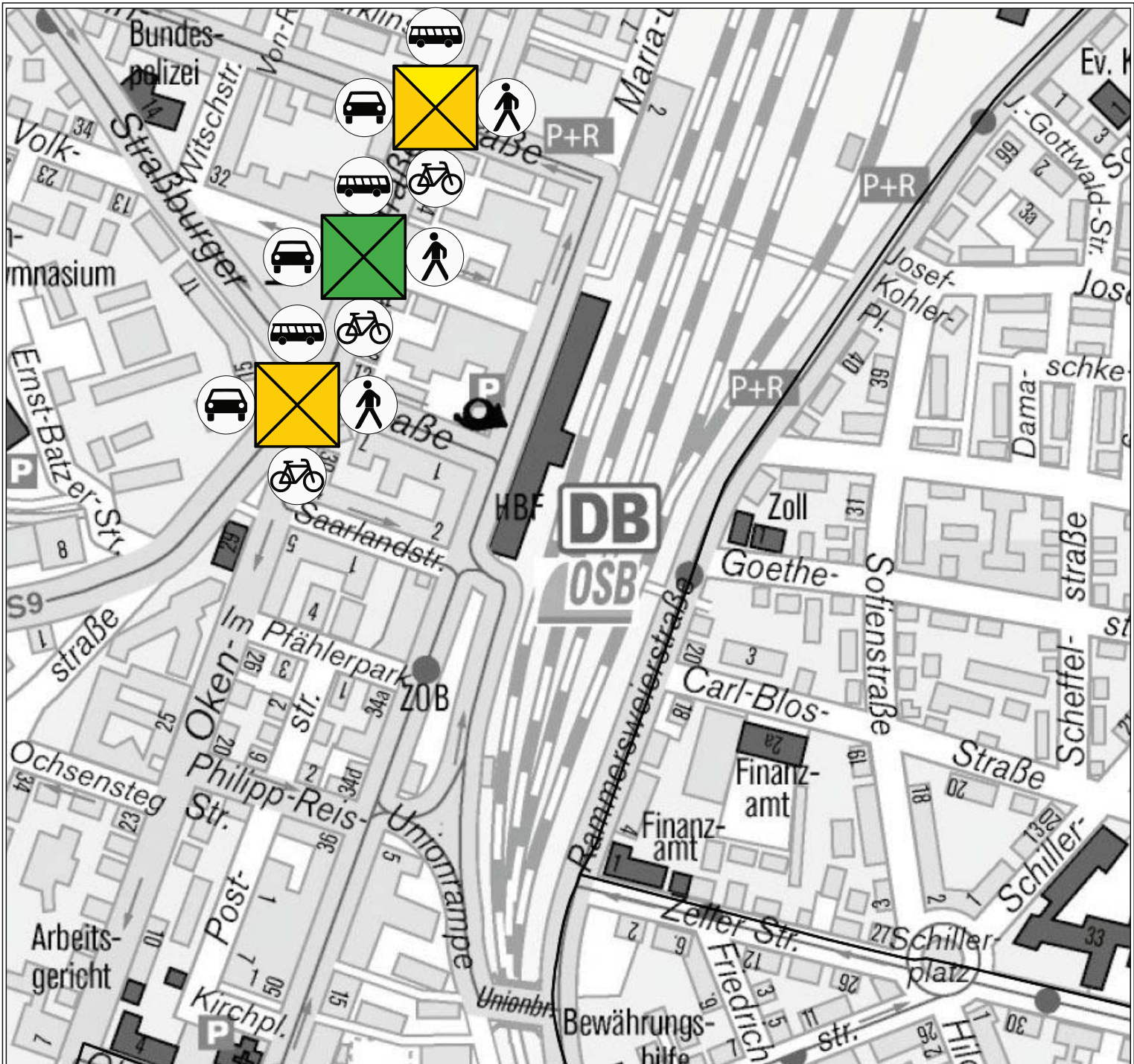
Qualität des Verkehrsablaufs im Fuverkehr

Qualität des Verkehrsablaufs im Radverkehr

Qualität des Verkehrsablaufs im MIV

Verkehrsuntersuchung für die Entwicklung des Bahnhofareals in Oldenburg

Leistungsfähigkeit ausgewählter Knoten
Variante Führung MIV-Durchgangsverkehr
durch Bahnhofsumfeld, ZOB-Standort Süd,
mit Nordquerung



Legende

Qualität des Verkehrsablaufs

	A		keine Angaben
	B		
	C		
	D		
	E		
	F		



Qualität des Verkehrsablaufs im ÖPNV

Qualität des Verkehrsablaufs im Fuverkehr

Qualität des Verkehrsablaufs im Radverkehr

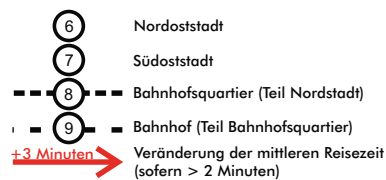
Qualität des Verkehrsablaufs im MIV

Verkehrsuntersuchung für die Entwicklung des Bahnhofareals in Offenburg

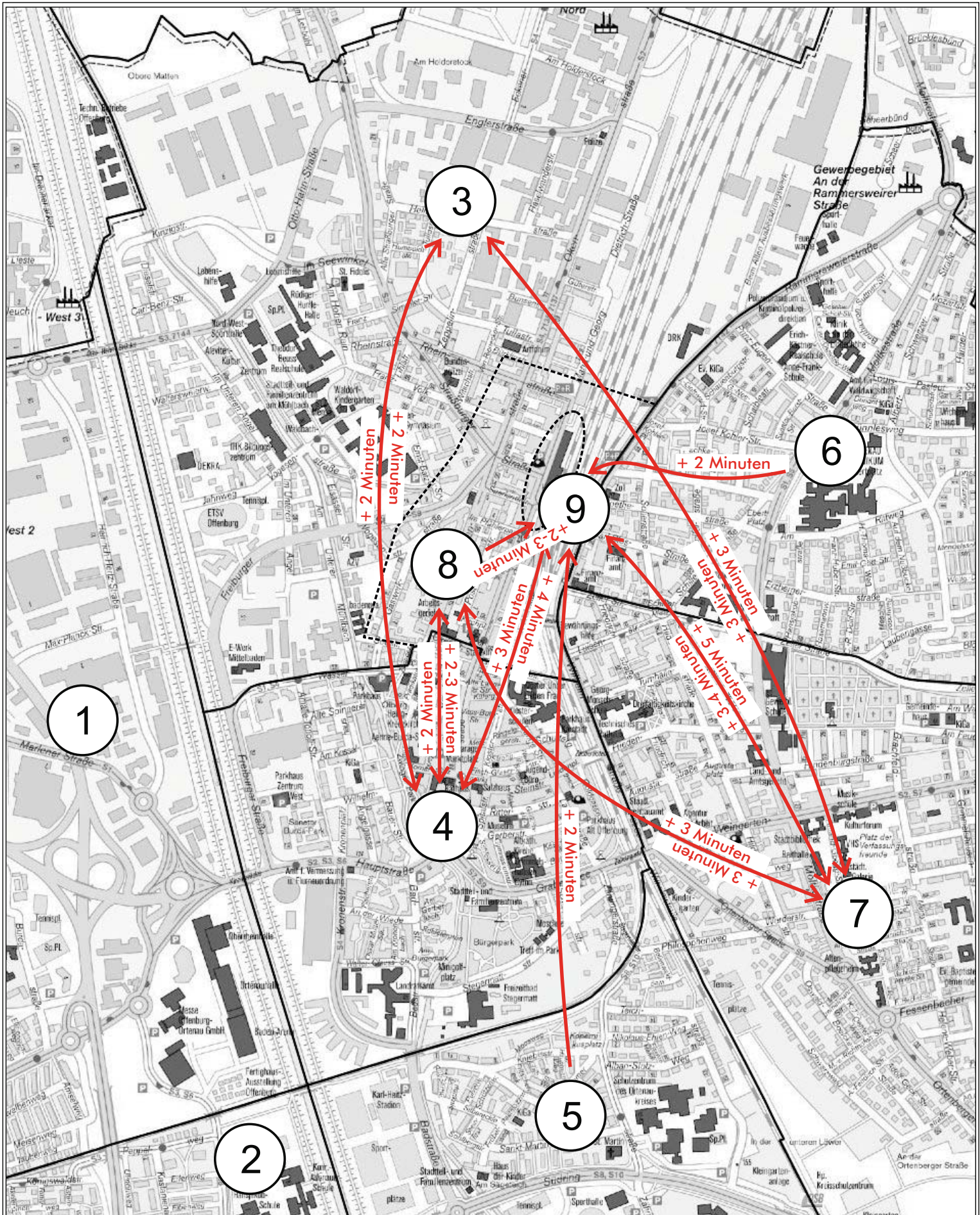
Leistungsfähigkeit ausgewählter Knoten
Variante Variante Großräumige Verlagerung
MIV-Durchgangsverkehr, ZOB-Standort Süd,
ohne Nordquerung



	Stadtteilgrenzen
1	Weststadt
2	Südweststadt
3	Nordstadt
4	Innenstadt
5	Nordstadt



05.06.2020



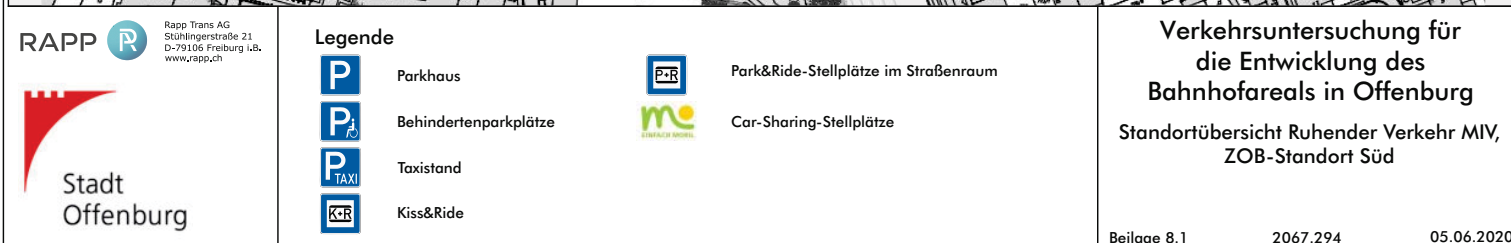
Legende

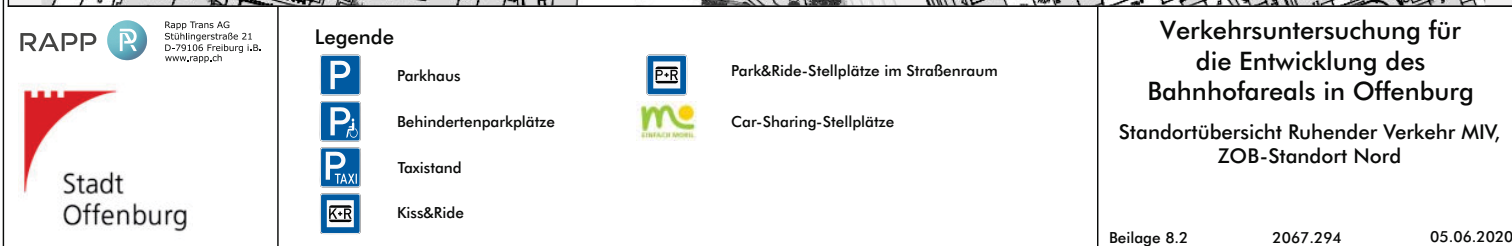
- 1 Weststadt
- 2 Südweststadt
- 3 Nordstadt
- 4 Innenstadt
- 5 Nordstadt

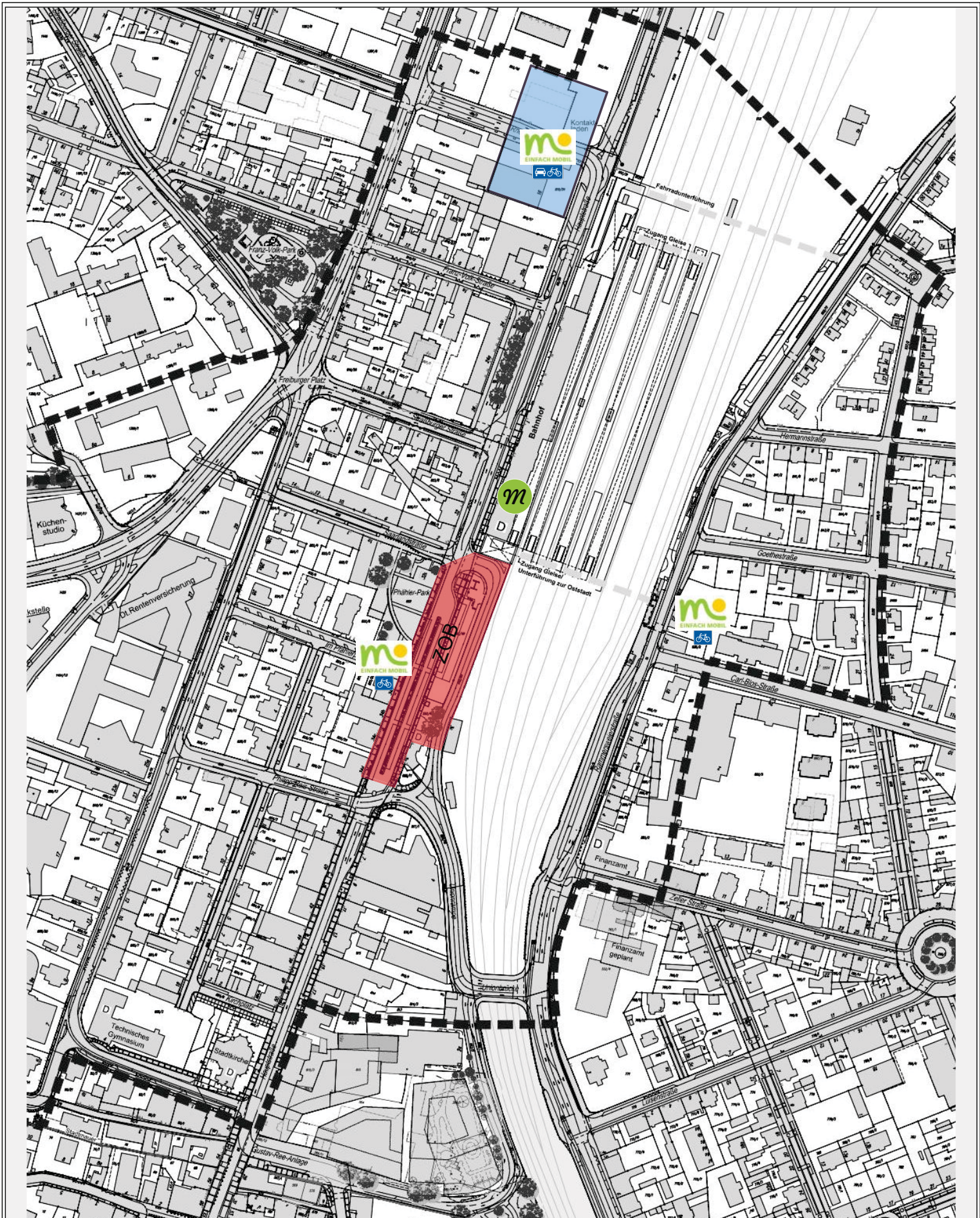
- 6 Nordoststadt
- 7 Südoststadt
- 8 Bahnhofquartier (Teil Nordstadt)
- 9 Bahnhof (Teil Bahnhofquartier)
- + 3 Minuten → Veränderung der mittleren Reisezeit (sofern > 2 Minuten)

Verkehrsuntersuchung für die Entwicklung des Bahnhofareals in Offenburg

Veränderung der mittleren Reisezeiten im MIV, Variante Großräumige Verlagerung MIV-Durchgangsverkehr, mit Nordquerung



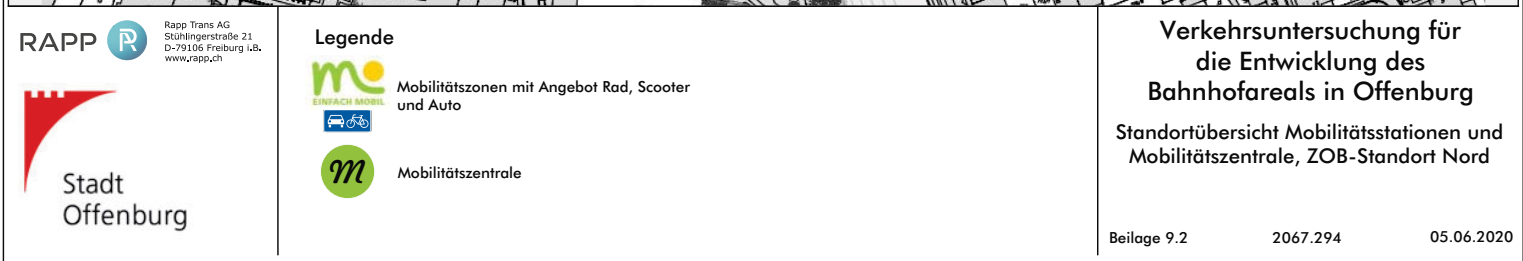


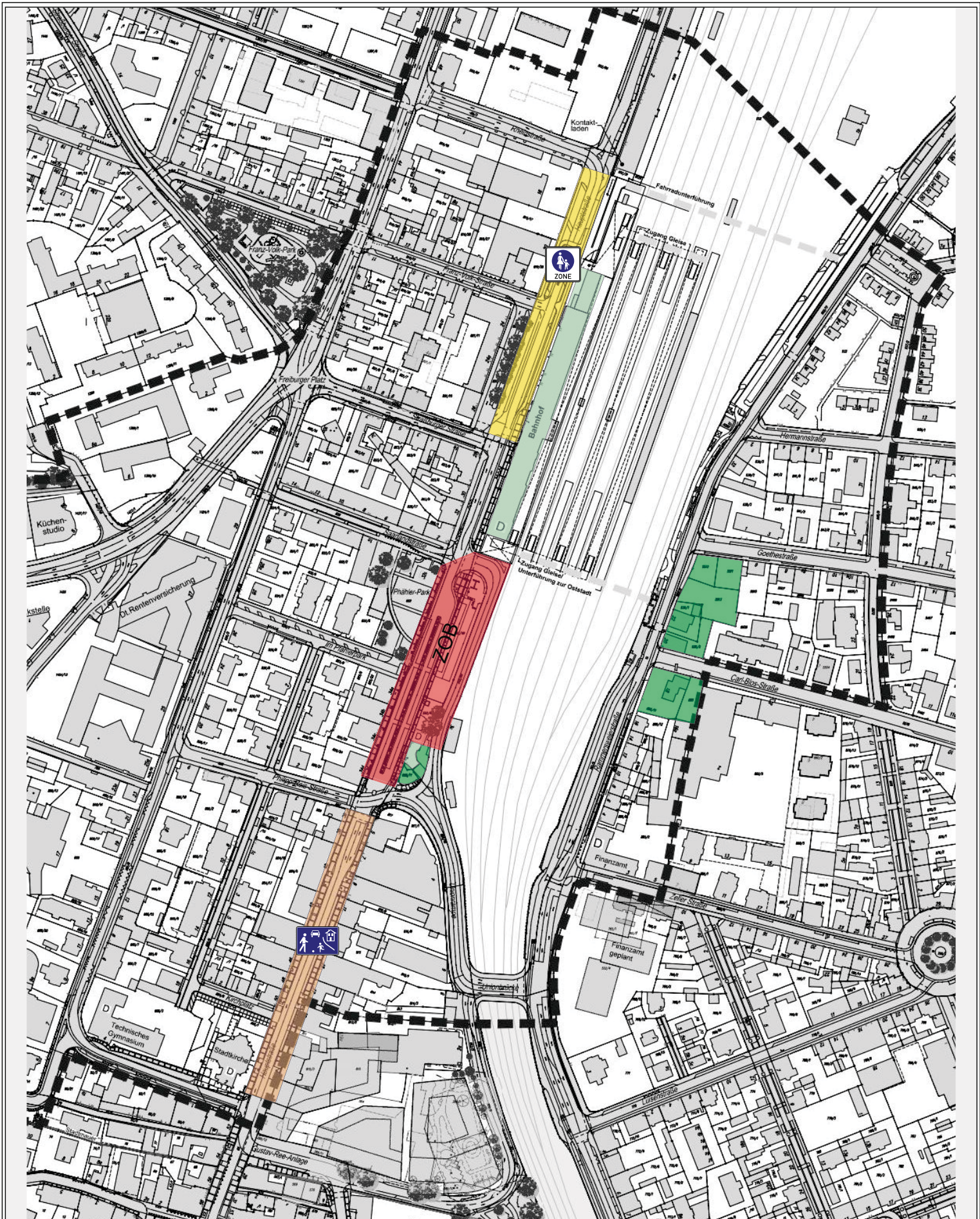


Legende

 Mobilitätszonen mit Angebot Rad, Scooter
bzw. Rad, Scooter und Auto

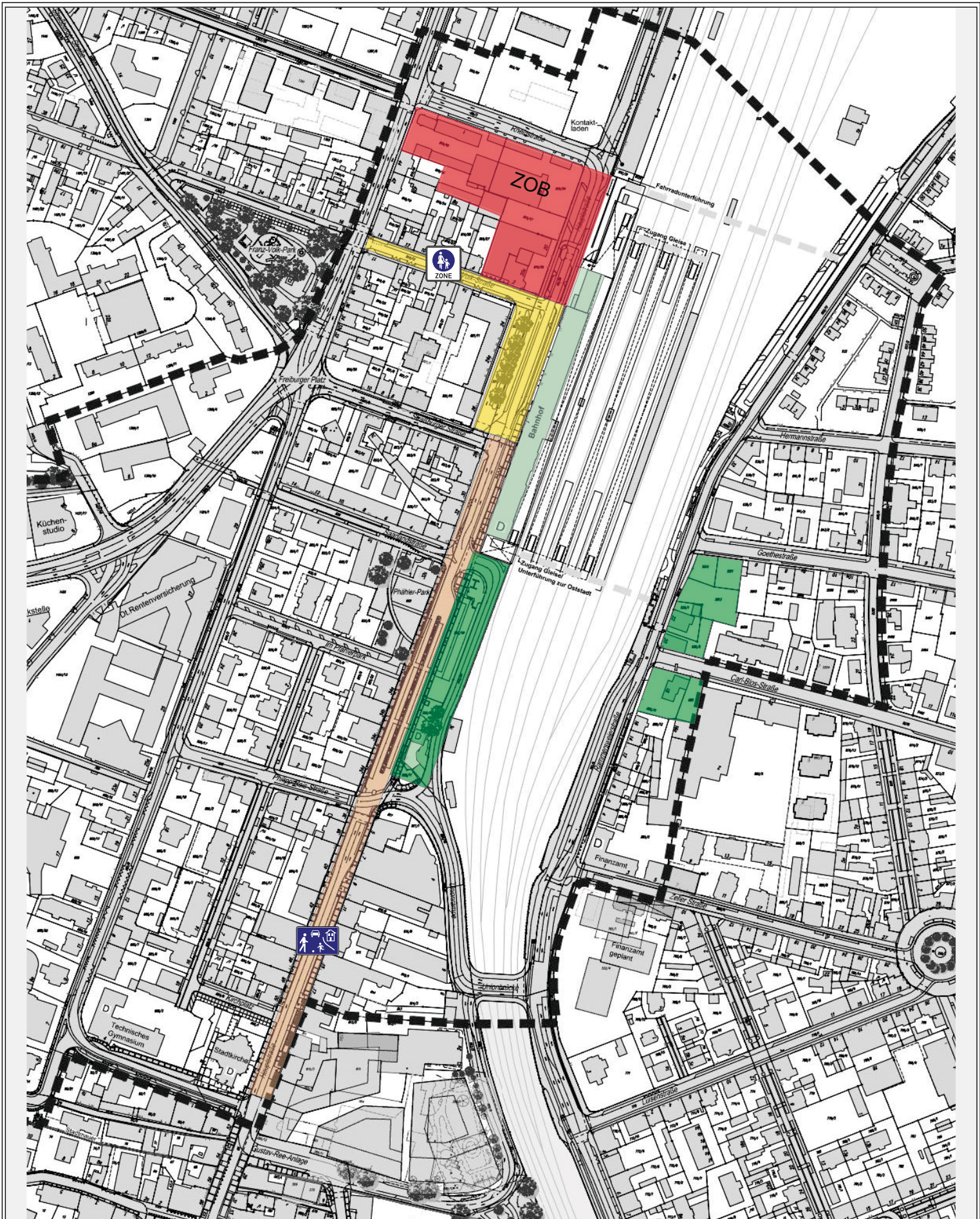
 Mobilitätszentrale





Legende

-  Fußgängerzone
-  Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
-  Aufwertung Gebäude
-  Aufwertung Freiflächen



Legende

-  Fußgängerzone
-  Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
-  Aufwertung Gebäude
-  Aufwertung Freiflächen

Hauptkriterien	Unterkriterien	Indikatoren	Bewertung (Ausprägung Indikator, Punktbewertung)		Variante Durchgangsverkehr, ZOB Süd, ohne Nordquerung	Variante Verlagerung, ZOB Süd, ohne Nordquerung	Variante Verlagerung, ZOB Nord, ohne Nordquerung
			Bestand 2025	Bestand 2025 wird als Basis genommen.	1	2	1
A3 Hohe Fahrgastkapazität schaffen		Anzahl Haltepunkte, Aufwärtskompatibilität für Ausbau, Ausrichtung auf Gelenkbusse	0		- Je nach Ausgestaltung des ZOB Süd, gibt es maximal 15 bzw. 16 Haltepunkte. - Bei der Variante mit nur 15 Haltepunkten profitiert der Fuß- und Radverkehr von breiteren Geh- bzw. Radwegen entlang des ZOB.	- Der ZOB bietet Flächen für mindestens 18 Haltepunkte und ermöglicht die Einrichtung weiterer Haltepunkte. - Je nach Ausgestaltung des ZOB sind 3 bzw. 12 der Haltepunkte auf Gelenkbusse ausgerichtet.	- Je nach Ausgestaltung des ZOB sind 3 bzw. 12 der Haltepunkte auf Gelenkbusse ausgerichtet.
					- Eine Aufwärtskompatibilität ist bei Verlegung des Dreier-Pavillons gegeben. Es könnte dort ein weiterer Haltepunkt eingerichtet werden mit logischer Integration in den ZOB. - Eine weitere Aufwärtskompatibilität ist bei Umnutzung des Pflasterparks möglich. Eine logische Integration in den ZOB ist kaum möglich. Zudem wirkt sich dies negativ auf die Führung des Fuß- und Radverkehrs entlang der stark befahrenen Nord-Süd-Achse (Bahnhof / Innenstadt) aus (Sicherheitserbußen bei Führung durch ZOB, Umwegige Verbindung entlang des ZOB).	- Eine Aufwärtskompatibilität ist vorhanden. Es bestehen Restflächen (bspw. als Wartepositionen genutzt), auf denen mit geringem bis mäßigem Aufwand weitere Haltepunkte mit logischer Integration in den ZOB eingerichtet werden können.	- Eine Aufwärtskompatibilität ist vorhanden. Es bestehen Restflächen (bspw. als Wartepositionen genutzt), auf denen mit geringem bis mäßigem Aufwand weitere Haltepunkte mit logischer Integration in den ZOB eingerichtet werden können.
					- Keine Restflächen verfügbar.		- Eine Aufwärtskompatibilität ist vorhanden. Es bestehen Restflächen (bspw. als Wartepositionen genutzt), auf denen mit geringem bis mäßigem Aufwand weitere Haltepunkte mit logischer Integration in den ZOB eingerichtet werden können.
							- Der ZOB bietet Flächen für mindestens 18 Haltepunkte und ermöglicht die Einrichtung weiterer Haltepunkte.
A4 Betriebliche Flexibilität vorhanden		Vermeidung gegenseitiger Behinderungen (Fahrmanöver, Erreichbarkeit Haltepunkte, Möglichkeit längerer Standzeiten), Wartepositionen	0	Bestand 2025 wird als Basis genommen.	1	1	1
					- Behinderungen bei Fahrmanövern innerhalb des ZOB durch haltende Busse.	- Der ZOB richtet sich nach den neusten Normen und verfügt über ausreichend breite Fahrbahnen.	- Der ZOB richtet sich nach den neusten Normen und verfügt über ausreichend breite Fahrbahnen.
					- Gegenseitige Behinderung der Busse bei An-/ Abfahrt mehrerer Haltepunkte am selbem Bussteig.	- Alle Haltepunkte sind unabhängig anfahrbar. - Teilweise ist hierfür die Taktung der Linien zu beachten.	- Je nach Ausgestaltung des ZOB sind 12 bzw. 8 Haltepunkte unabhängig anfahrbar. - Teilweise ist hierfür die Taktung der Linien zu beachten.
					- Keine Verfügbarkeit von Wartepositionen.	- Wartepositionen können grundsätzlich auf Flächen des Pflasterparks vorgesehen werden. Die Erschließung ist zu prüfen, hat voraussichtlich aber negative Auswirkungen (Fuß- / Radverkehrsführung, Rückwärtsmanöver auf Kfz-befahrene Straße). - Alternative Standorte können in direkter Nähe zum ZOB gefunden werden.	- Wartepositionen können grundsätzlich auf Flächen des Pflasterparks vorgesehen werden. Die Erschließung ist zu prüfen, hat voraussichtlich aber negative Auswirkungen (Fuß- / Radverkehrsführung, Rückwärtsmanöver auf Kfz-befahrene Straße). - Alternative Standorte können in direkter Nähe zum ZOB gefunden werden.
A5 Fahrgastkomfort erhöhen		Normgerechte Dimensionierung der Warteflächen, Übersichtlichkeit des ZOB, Add-ons (Stützgeleitnetzen, Wetterschutz, Echtzeit-Adressinformation etc.)	0	Bestand 2025 wird als Basis genommen.	2	2	2
					- Beengte Verhältnisse an Bussteigen.	- Dank normgerechter Dimensionierung bestehen ausreichende Warteflächen für Reisende.	- Dank normgerechter Dimensionierung bestehen ausreichende Warteflächen für Reisende.
					- ZOB ist relativ schmal und lang, weswegen er mäßig übersichtlich erscheint.	- Durch die Verbreiterung des ZOB scheint er nicht mehr so in die Länge gezogen. Die Übersichtlichkeit kann dank Gliederung der Bussteige in zwei Bereiche erhöht werden.	- Der ZOB ist je nach Ausgestaltung des ZOB im Wesentlichen in 2 bzw. 3 Bereiche gegliedert, recht kompakt und übersichtlich gehalten.
					- Add-ons in gewissem Umfang gegeben, doch Ausbau möglich, z.B. Echtzeitinfo innerhalb des ZOB.	- Add-ons sind in ausreichendem Maße vorgehen. - Ergänzungen sind gegenüber heute möglich.	- Add-ons sind in ausreichendem Maße vorgehen. - Ergänzungen sind gegenüber heute möglich.

Hauptkriterien	Unterkriterien	Indikatoren	Bewertung (Ausprägung Indikator, Punktbewertung)		Variante Durchgangsverkehr, ZOB Süd, ohne Nordquerung	Variante Durchgangsverkehr, ZOB Nord, ohne Nordquerung	Variante Verlagerung, ZOB Süd, ohne Nordquerung	Variante Verlagerung, ZOB Nord, ohne Nordquerung				
A6 Kurzer Umstiegsweg Bahnhof - ZOB	Kurze und direkte Führung zu den Bahngleisen, geringer Querungsbedarf von Fahrbahnen	Bestand 2025	Bestand 2025 wird als Basis genommen.	0	1	-1	1	-1				
				- Der ZOB befindet sich direkt bei der südlichen Bahnunterführung.	- Der ZOB befindet sich direkt bei der südlichen Bahnunterführung.	- Der ZOB befindet sich direkt bei der südlichen Bahnunterführung.	- Der ZOB befindet sich direkt bei der südlichen Bahnunterführung.	- Der ZOB befindet sich direkt bei der neuen nördlichen Bahnquerung.				
				- Die Hauptstraße ist zu queren, wobei der Fußverkehr bevorrechtigt ist. - Zur Erreichbarkeit weiterer Haltepunkte bedarf es ggf. der Querung einer Einrichtungsspur.	- Unabhängig der ZOB-Ausgestaltung können gewisse Haltepunkte auf direktem Weg und ohne Querung von Fahrbahnen erreicht werden. - Je nach Ausgestaltung des ZOB sind weitere Haltepunkte mittels einmaliger Querung einer Fahrbahn im Gegenrichtungsregime sowie ggf. mehrerer Bussteige erreichbar.	- Unabhängig der ZOB-Ausgestaltung können gewisse Haltepunkte auf direktem Weg und ohne Querung von Fahrbahnen erreicht werden. - Je nach Ausgestaltung des ZOB sind weitere Haltepunkte mittels einmaliger Querung einer Fahrbahn im Gegenrichtungsregime sowie ggf. mehrerer Bussteige erreichbar.	- Unabhängig der ZOB-Ausgestaltung bedarf es mindestens der Querung einer Fahrbahn im Gegenrichtungsverkehr. Ggf. sind weitere Fahrbahnen oder Bussteige zu queren.	- Unabhängig der ZOB-Ausgestaltung bedarf es mindestens der Querung einer Fahrbahn im Gegenrichtungsverkehr. Ggf. sind weitere Fahrbahnen oder Bussteige zu queren.				
A7 Vollständige Barrierefreiheit	Sicherstellung Barrierefreiheit, Existenz Blindenleitsystem	Bestand 2025 wird als Basis genommen.	0	2	1	2	1					
			- Im Allgemeinen sind kurze Umstiegswege gegeben. - Für die am weitesten entfernten Haltepunkte ergibt sich ein Fußweg von rund 170m bis zur Bahnunterführung.	- Im Allgemeinen sind kurze Umstiegswege gegeben. - Für die am weitesten entfernten Haltepunkte ergibt sich ein Fußweg von rund 150m bis zur nächsten Bahnunterführung. - Keine Veränderung der Umstiegswege auf den Bahnsteigen.	- Im Allgemeinen sind kurze Umstiegswege gegeben. - Für die am weitesten entfernten Haltepunkte ergibt sich ein Fußweg von rund 70m bis zur nächsten Bahnunterführung. - Da sich die neue nördliche Bahnquerung relativ am Ende der Bahnsteige befindet, resultieren zwischen Zug und ZOB längere Umstiegswege von bis zu 150m (Bahnsteig entlang bis nördlichen Bahnquerung bzw. via südliche Bahnunterführung entlang Bahnhofsgelände).	- Im Allgemeinen sind kurze Umstiegswege gegeben. - Für die am weitesten entfernten Haltepunkte ergibt sich ein Fußweg von rund 150m bis zur nächsten Bahnunterführung. - Keine Veränderung der Umstiegswege auf den Bahnsteigen.	- Im Allgemeinen sind kurze Umstiegswege gegeben. - Für die am weitesten entfernten Haltepunkte ergibt sich ein Fußweg von rund 70m bis zur nächsten Bahnquerung. - Da sich die neue nördliche Bahnquerung relativ am Ende der Bahnsteige befindet, resultieren zwischen Zug und ZOB längere Umstiegswege von bis zu 150m (Bahnsteig entlang bis nördlichen Bahnquerung bzw. via südliche Bahnunterführung entlang Bahnhofsgelände).					
			- Der ZOB ist zwar barrierefrei zugänglich, doch bieten die Bussteige keinen barrierefreien Einstieg. - Auf Grund der betrieblichen Behinderungen können die Haltepunkte häufig nicht korrekt angefahren werden. Barrierefreiheit wäre auch bei passender Bussteighöhe somit nicht gegeben. - Es gibt kein Blindenleitsystem.	- Der ZOB sowie die einzelnen Bussteige sind barrierefrei zugänglich.	- Der ZOB sowie die einzelnen Bussteige sind barrierefrei zugänglich.	- Der ZOB sowie die einzelnen Bussteige sind barrierefrei zugänglich.	- Der ZOB sowie die einzelnen Bussteige sind barrierefrei zugänglich.					
Zwischenbewertung Hauptkriterium A			1,29	0,00	0,71	1,57	1,00					
								- Die Bussteige bieten einen barrierefreien Einstieg. Dieser ist dank korrekter Anfahrtsmöglichkeit der Busse gewährleistet.	- Die Bussteige bieten einen barrierefreien Einstieg. Dieser ist dank korrekter Anfahrtsmöglichkeit der Busse gewährleistet.	- Die Bussteige bieten einen barrierefreien Einstieg. Dieser ist dank korrekter Anfahrtsmöglichkeit der Busse gewährleistet.	- Die Bussteige bieten einen barrierefreien Einstieg. Dieser ist dank korrekter Anfahrtsmöglichkeit der Busse gewährleistet.	
								- Ein Blindenleitsystem ist im Bereich des ZOB vorgesehen.	- Ein Blindenleitsystem ist im Bereich des ZOB vorgesehen.	- Ein Blindenleitsystem ist im Bereich des ZOB vorgesehen.	- Ein Blindenleitsystem ist im Bereich des ZOB vorgesehen.	
									- Die Bahnsteige sind über die südliche Bahnunterführung barrierefrei erschlossen. - Der Bedarf eines barrierefreien Zugangs von den Bahnsteigen zur neuen nördlichen Bahnquerung ist nicht zwingend erforderlich.	- Die Bahnsteige sind über die südliche Bahnunterführung barrierefrei erschlossen. - Der Bedarf eines barrierefreien Zugangs von den Bahnsteigen zur neuen nördlichen Bahnquerung ist nicht zwingend erforderlich.	- Die Bahnsteige sind über die südliche Bahnunterführung barrierefrei erschlossen. - Der Bedarf eines barrierefreien Zugangs von den Bahnsteigen zur neuen nördlichen Bahnquerung ist nicht zwingend erforderlich.	- Die Bahnsteige sind über die südliche Bahnunterführung barrierefrei erschlossen. - Der Bedarf eines barrierefreien Zugangs von den Bahnsteigen zur neuen nördlichen Bahnquerung ist nicht zwingend erforderlich.

Hauptkriterien	Unterkriterien	Indikatoren	Bewertung (Ausprägung Indikator, Punktbewertung)		Variante Durchgangsverkehr, ZOB Süd, ohne Nordquerung	Variante Durchgangsverkehr, ZOB Nord, ohne Nordquerung	Variante Verlagerung, ZOB Süd, ohne Nordquerung	Variante Verlagerung, ZOB Nord, ohne Nordquerung	
			Bestand 2025	Bestand 2025 wird als Basis genommen.					1
B Radverkehr	B1 Rad- und Kfz-Verkehr trennen	Veränderung der Anzahl Konfliktpunkte mit dem MIV	Bestand 2025 wird als Basis genommen.	0	1	- Radachsen N-S liegt auf tendenziell schwach Kfz-befahrener Straße, teils auf Umweltschneisen, Nördliche Radachse O-W liegt auf Kfz-freier Straße. - Im Allgemeinen somit kaum Konfliktpunkte im Längsverkehr.	- Radachsen N-S und O-W liegen auf schwach bis nicht Kfz-befahrenen Straßen, teils auf Umweltschneisen. - Im Allgemeinen somit kaum Konfliktpunkte im Längsverkehr.	- Radachsen N-S und O-W liegen auf schwach bis nicht Kfz-befahrenen Straßen, teils auf Umweltschneisen. - Im Allgemeinen somit kaum Konfliktpunkte im Längsverkehr.	2
			- Konfliktpunkte entlang und bei Querung Okenstraße, entlang Hauptstraße sowie bei Querung Philipp-Reis-Straße.			- Davon ausgenommen ist O-W-Achse Unionrampe, wo der Radverkehr kurzzeitig im Bereich des ZOB ungesichert auf stark befahrene Straße geführt wird und somit ein Konfliktpunkt mit dem MIV besteht.	- Konfliktpunkte bei Querung Okenstraße und Philipp-Reis-Straße.	-	-
			-			- Konfliktpunkte bei Querung Okenstraße (u.a. Freiburger Platz) und Philipp-Reis-Straße.	-	- Ggf. Konfliktpunkte bei Querung der nördlichen Okenstraße.	- Ggf. Konfliktpunkte bei Querung der nördlichen Okenstraße.
B2 Kurze Wartezeiten planen	Minimierung der Wartezeiten an Knoten	Minimierung der Wartezeiten an Knoten	Bestand 2025 wird als Basis genommen.	0	0	- Längere Wartezeiten bei N-S-Achse an Knoten Philipp-Reis-Straße. - Kaum Wartezeiten entlang N-S-Achse.	- Längere Wartezeiten bei N-S-Achse an Knoten Philipp-Reis-Straße. - Bessere Bedienung begünstigt raschere Grünphase für Radverkehr.	- Kaum Wartezeiten entlang N-S-Achse.	2
			- Mäßig lange Wartezeiten bei N-S-Achse an Knoten Philipp-Reis-Straße.			- Sehr lange Wartezeiten bei O-W-Achse an Knoten entlang Okenstraße. - Grundsätzlich mäßig bis längere Wartezeiten durch Fußgängerübergang bei der südlichen Bahnunterführung. - In Realität deshalb häufig auf Gehweg ausgewichen.	- Sehr lange Wartezeiten bei O-W-Achse an Knoten entlang Okenstraße. - Deutlich geringere Fußverkehrsströme, da nur Fußverkehr mit Bezug Bahnhof - Innenstadt oder Westen die Radachse quert und unterschiedliche Beziehungen dabei ggf. geographisch getrennt sind.	- Mäßig lange Wartezeiten bei O-W-Achse an Knoten entlang nördlicher Okenstraße. - Geringere Fußverkehrsströme, da nur Fußverkehr mit Bezug Bahnhof - Innenstadt oder Westen die Radachse quert und unterschiedliche Beziehungen dabei ggf. geographisch getrennt sind.	- Mäßig lange Wartezeiten bei O-W-Achse an Knoten entlang nördlicher Okenstraße. - Deutlich geringere Fußverkehrsströme, da nur Fußverkehr mit Bezug Bahnhof - Innenstadt oder Westen die Radachse quert und unterschiedliche Beziehungen dabei ggf. geographisch getrennt sind.
			Bestand 2025 wird als Basis genommen.	0	0			1	2
B3 Durchgängige, sichere Wegführung herstellen	Schließen von Lücken, kurze und attraktive Führung, Angebot weiterer Radachsen	Schließen von Lücken, kurze und attraktive Führung, Angebot weiterer Radachsen	Bestand 2025 wird als Basis genommen.	0	0	- Durchgängige N-S-Achse mit direkter Anbindung des Bahnhofs, des ZOB, Radabstellanlagen und der Innenstadt. - Je nach Ausgestaltung des ZOB etwas umwegige Führung im Bereich des ZOB. - Durchgängige O-W-Achse dank neuer nördlicher Bahnquerung. - Zudem Verdichtung der O-W-Achse durch Schaffung einer weiteren Fahrbeziehung mit direkter Anbindung an Bahnhof.	- Durchgängige N-S-Achse mit direkter Anbindung des Bahnhofs, des ZOB, Radabstellanlagen und der Innenstadt. - Je nach Ausgestaltung des ZOB etwas umwegige Führung im Bereich des ZOB. - Durchgängige O-W-Achse dank neuer nördlicher Bahnquerung. - Zudem Verdichtung der O-W-Achse durch Schaffung weiterer Fahrbeziehungen mit direkter Anbindung an Bahnhof bzw. direkter und attraktiver Führung von / zur Oststadt.	- Durchgängige N-S-Achse mit direkter Anbindung des Bahnhofs, des ZOB, Radabstellanlagen und der Innenstadt. - Je nach Ausgestaltung des ZOB etwas umwegige Führung im Bereich des ZOB. - Durchgängige O-W-Achse dank neuer nördlicher Bahnquerung. - Zudem Verdichtung der O-W-Achse durch Schaffung weiterer Fahrbeziehungen mit direkter Anbindung an Bahnhof bzw. direkter und attraktiver Führung von / zur Oststadt.	2
			- N-S-Achse mit Lücken und in Fahrtrichtung Süden ohne direkte Anbindung an den Bahnhof und ZOB. - O-W-Achse nur schwach ausgebaut bzw. teilweise nur in einer Fahrtrichtung 2 - Zudem Verdichtung der O-W-Achse durch Schaffung einer weiteren Fahrbeziehung mit direkter Anbindung an Bahnhof.			- Führung des Radverkehrs zwischen ZOB und Unionrampe auf stark belasteter Straße im Mischverkehr (fehlende Flächen für sichere Führung).	- Führung des Radverkehrs zwischen ZOB und Unionrampe auf stark belasteter Straße im Mischverkehr (fehlende Flächen für sichere Führung).	-	-
			-			-	-	-	-
B4 Abstellanlagen ausbauen und verbessern	Ausreichendes Stellplatzangebot, ausreichender Ausbaustandard	Ausreichendes Stellplatzangebot, ausreichender Ausbaustandard	Bestand 2025 wird als Basis genommen.	0	2	- Einrichtung zusätzlicher Radabstellanlagen bereits der Bahnanlagen mit unterschiedlicher Organisationsform zur Abdeckung der jeweiligen Nachfrage - Fokus auf Stellplätze mit besonders hohem Ausbaustandard (Radparkhaus). - Standorte entlang relevanter Beziehungen gegeben (Bahnhofszugänge - ZOB - Ostseite). - Nachrüstung von Radabstellanlagen mit nur akzeptablem Ausbaustandard (Witterungsschutz) - soweit möglich.	- Einrichtung zusätzlicher Radabstellanlagen bereits der Bahnanlagen mit unterschiedlicher Organisationsform zur Abdeckung der jeweiligen Nachfrage - Fokus auf Stellplätze mit besonders hohem Ausbaustandard (Radparkhaus). - Standorte entlang relevanter Beziehungen gegeben (Bahnhofszugänge - ZOB - Ostseite). - Nachrüstung von Radabstellanlagen mit nur akzeptablem Ausbaustandard (Witterungsschutz) - soweit möglich.	- Einrichtung zusätzlicher Radabstellanlagen bereits der Bahnanlagen mit unterschiedlicher Organisationsform zur Abdeckung der jeweiligen Nachfrage - Fokus auf Stellplätze mit besonders hohem Ausbaustandard (Radparkhaus). - Standorte entlang relevanter Beziehungen gegeben (Bahnhofszugänge - ZOB - Ostseite). - Nachrüstung von Radabstellanlagen mit nur akzeptablem Ausbaustandard (Witterungsschutz) - soweit möglich.	2
			- Stellplatzdefizit auf beiden Seiten der Bahnanlagen. Hochwertige Anlagen (Radhaus, Fahrradboxen), doch teilweise Radabstellanlagen mit nicht ausreichendem Ausbaustandard.			-	-	-	-
			-			-	-	-	-
Zwischenbewertung Hauptkriterium B			0.00	0.75	0.75	0.75	1.75	2	

Hauptkriterien	Unterkriterien	Indikatoren	Bewertung (Ausprägung Indikator, Punktbewertung)		Variante Durchgangsverkehr, ZOB Süd, ohne Nordquerung	Variante Durchgangsverkehr, ZOB Nord, ohne Nordquerung	Variante Verlagerung, ZOB Süd, ohne Nordquerung	Variante Verlagerung, ZOB Nord, ohne Nordquerung
C Fußverkehr	C1 Konflikte mit Kfz-Verkehr vermeiden	Veränderung der Anzahl Konfliktpunkte mit dem MV	Bestand 2025		1	2	1	2
			Bestand 2025 wird als Basis genommen.	0				
	- Konfliktpunkte bei Querung Rammersweierstraße, Hauptstraße, ZOB.	- Ggf. Konfliktpunkt bei Querung Rammersweierstraße (Südunterführung).	- Kaum Konfliktpunkt bei Rammersweierstraße, da Fußgängeraukommen gleichmäßiger auf beide Bahnhöferungen verteilt.	- Ggf. Konfliktpunkt bei Querung Rammersweierstraße (Südunterführung).	- Keine direkten Konfliktpunkte, da bei unsignalisierten Fußgängerquerungen mit starken Fußgängerströmen tendenziell geringes MV-Aufkommen bzw. nur geringes Fußgängeraukommen auf tendenziell stärker belasteten Straßen.			
	C2 Kurze Wartezeiten planen	Minimierung der Wartezeiten an Knoten	- Erhöhtes Konfliktpotential bei Querungen Philipp-Reis-Straße / Unionrampe und Okenstraße (Schulweg).	- Erhöhtes Konfliktpotential bei Querung Philipp-Reis-Straße / Unionrampe und Okenstraße (Schulweg).	- Erhöhtes Konfliktpotential bei Querung nördlicher Okenstraße (Schulweg).	- Erhöhtes Konfliktpotential bei Querung nördlicher Okenstraße (Schulweg).	- Erhöhtes Konfliktpotential bei Querung nördlicher Okenstraße (Schulweg).	
			Bestand 2025 wird als Basis genommen.	0	0	2	2	
	C3 Durchgängige, sichere Wegführung herstellen	Schließen von Lücken, Herstellung sicherer Wegführung	- Mäßig lange Wartezeiten bei Achse ZOB / Bahnhof - Innenstadt an Knoten Philipp-Reis-Straße;	- Längere Wartezeiten bei Achse ZOB / Bahnhof - Innenstadt an Knoten Philipp-Reis-Straße; Busanmeldung begünstigt ggf. raschere Grünphase für Fußverkehr; je nach Buslinie kann durch Busanmeldung aber eine noch längere Rotphase resultieren.	- Längere Wartezeiten bei Achse ZOB / Bahnhof - Innenstadt an Knoten Philipp-Reis-Straße; Busanmeldung begünstigt ggf. raschere Grünphase für Fußverkehr; je nach Buslinie kann durch Busanmeldung aber eine noch längere Rotphase resultieren.	- Längere Wartezeiten bei Achse ZOB / Bahnhof - Innenstadt an Knoten Philipp-Reis-Straße; Busanmeldung begünstigt ggf. raschere Grünphase für Fußverkehr; je nach Buslinie kann durch Busanmeldung aber eine noch längere Rotphase resultieren.	- Kaum Wartezeiten entlang Achse ZOB / Bahnhof - Innenstadt.	- Kaum Wartezeiten entlang Achse ZOB / Bahnhof - Innenstadt.
			- Sehr lange Wartezeiten an Knoten entlang Okenstraße, insbesondere bei Ost-West-Querung.	- Sehr lange Wartezeiten an Knoten entlang Okenstraße, insbesondere bei Ost-West-Querung.	- Sehr lange Wartezeiten an Knoten entlang Okenstraße, insbesondere bei Ost-West-Querung.	- Mäßig lange Wartezeiten an Knoten entlang nördlicher Okenstraße, insbesondere bei Ost-West-Querung.		
			Bestand 2025 wird als Basis genommen.	0	1	1	1	2
			- Durchgängige Führung im Wesentlichen gegeben für relevante Beziehungen ZOB / Bahnhof - Innen-, Ost- und weitere Weststadt.	- Durchgängige Führung gegeben für relevante Beziehungen ZOB / Bahnhof - Innen-, Ost- und weitere Weststadt.	- Durchgängige Führung gegeben für relevante Beziehungen ZOB / Bahnhof - Innen-, Ost- und weitere Weststadt.	- Durchgängige Führung gegeben für relevante Beziehungen ZOB / Bahnhof - Innen-, Ost- und weitere Weststadt.	- Verdichtung dank neuer nördlicher Bahnhöferungen.	- Verdichtung dank neuer nördlicher Bahnhöferungen.
			- Je nach Ausgestaltung des ZOB etwas unweilige Führung im Bereich des ZOB oder aber erhöhtes Konfliktpotential.	- Je nach Ausgestaltung des ZOB etwas unweilige Führung im Bereich des ZOB oder aber erhöhtes Konfliktpotential.	- Führung entlang tendenziell schwächer belasteter und teils Kfz-freier sowie gut beleuchteter Straßen fördert Beibeh.	- Führung entlang tendenziell schwächer belasteter und teils Kfz-freier sowie gut beleuchteter Straßen fördert Beibeh.	- Das Sicherheitsgefühl wird gesteigert.	- Das Sicherheitsgefühl wird gesteigert.
			- Der Fußverkehr wird an den Rand gedrängt mit entsprechenden Sicherheitsanbußen.	- Der Fußverkehr wird an den Rand gedrängt mit entsprechenden Sicherheitsanbußen.	- Der Fußverkehr wird an den Rand gedrängt mit entsprechenden Sicherheitsanbußen.	- Der Fußverkehr wird an den Rand gedrängt mit entsprechenden Sicherheitsanbußen.	- Das Sicherheitsgefühl wird gesteigert.	- Das Sicherheitsgefühl wird gesteigert.
			- Entlang der Fußverbindungen dominiert der Kfz-Verkehr.	- Entlang der Fußverbindungen dominiert der Kfz-Verkehr.	- Der Fußverkehr wird an den Rand gedrängt mit entsprechenden Sicherheitsanbußen.	- Der Fußverkehr wird an den Rand gedrängt mit entsprechenden Sicherheitsanbußen.	- Führung entlang schwach belasteter und teils Kfz-freier sowie gut beleuchteter Straßen fördert Beibeh.	- Führung entlang schwach belasteter und teils Kfz-freier sowie gut beleuchteter Straßen fördert Beibeh.
- Karrendurchfahrt wirkt düster, es kam kein Sicherheitsgefühl vermittelt werden.			- Karrendurchfahrt wirkt düster, es kam kein Sicherheitsgefühl vermittelt werden.	- Karrendurchfahrt wirkt düster, es kam kein Sicherheitsgefühl vermittelt werden.	- Karrendurchfahrt wirkt düster, es kam kein Sicherheitsgefühl vermittelt werden.	- Ausgestaltung der neuen nördlichen Bahnhöferungen entsprechend neuesten Standards ermöglicht Gewährleistung des Sicherheitsgefühls.	- Ausgestaltung der neuen nördlichen Bahnhöferungen entsprechend neuesten Standards ermöglicht Gewährleistung des Sicherheitsgefühls.	
C4 Wege attraktiv gestalten	Aufwertungsmöglichkeiten	Bestand 2025 wird als Basis genommen.	0	1	1	2	2	
		-	-	-	-	-		
		- ZOB / Bahnhof - Innenstadt unattraktive Führung entlang stark befahrener Straße.	- ZOB / Bahnhof - Innenstadt relativ attraktive Führung.	- ZOB / Bahnhof - Innenstadt relativ attraktive Führung.	- ZOB / Bahnhof - Innenstadt attraktive Führung.	- ZOB / Bahnhof - Innenstadt attraktive Führung.	- ZOB / Bahnhof - Innenstadt attraktive Führung.	
		- Auf Grund der sich überlagernden Fußgängerströme (Erschließung Bahngelände, Anbindung Oststadt an Weststadt / ZOB) begünstigte Verhältnisse bei bestehender Unterführung.	- ZOB / Bahnhof - Oststadt mäßig attraktive Führung.	- ZOB / Bahnhof - Oststadt mäßig attraktive Führung.	- ZOB / Bahnhof - Oststadt mäßig attraktive Führung.	- ZOB / Bahnhof - Oststadt mäßig attraktive Führung.	- ZOB / Bahnhof - Oststadt mäßig attraktive Führung.	
		- Weststadt - Oststadt unattraktive Führung durch relativ düstere Karrendurchfahrt.	- Weststadt - Oststadt attraktive Führung dank Ersatz Karrendurchfahrt durch neue nördliche Bahnhöferungen.	- Weststadt - Oststadt attraktive Führung dank Ersatz Karrendurchfahrt durch neue nördliche Bahnhöferungen.	- Weststadt - Oststadt attraktive Führung dank Ersatz Karrendurchfahrt durch neue nördliche Bahnhöferungen.	- Weststadt - Oststadt attraktive Führung dank Ersatz Karrendurchfahrt durch neue nördliche Bahnhöferungen.	- Weststadt - Oststadt attraktive Führung dank Ersatz Karrendurchfahrt durch neue nördliche Bahnhöferungen.	

Hauptkriterien		Indikatoren Direktheit, Distanz	Bewertung (Ausprägung Indikator, Punktbewertung)			
Unterkriterien	C5 Kurze Wegestrecken zu städtischen Zielen		Variante Durchgangsverkehr, ZOB Süd, ohne Nordquerung	Variante Durchgangsverkehr, ZOB Nord, ohne Nordquerung	Variante Verlagerung, ZOB Süd, ohne Nordquerung	Variante Verlagerung, ZOB Nord, ohne Nordquerung
			Bestand 2025	Bestand 2025 wird als Basis genommen.	0	1
						-1
			- ZOB / Bahnhof - Innenstadt relativ direkte Führung. - ZOB liegt nahe der Innenstadt.	- ZOB / Bahnhof - Innenstadt trotz Aufteilung der verschiedenen Fußgängerströmen mit relativ direkter Führung. - Innenstadt beginnt dank der attraktiven Gestaltung des ehemaligen ZOB-Geländes sowie Einrichtung einer verkehrsamen Zone entlang der südlichen Hauptstraße quasi direkt südlich des ZOB.	- ZOB / Bahnhof - Innenstadt mit relativ direkter Führung via ehemaliges ZOB-Gelände. - Innenstadt beginnt dank der attraktiven Gestaltung des ehemaligen ZOB-Geländes sowie Einrichtung einer verkehrsamen Zone entlang der Hauptstraße quasi direkt südlich des Bahnhofsgebäudes.	- Bahnhof - Innenstadt mit relativ direkter Führung via ehemaliges ZOB-Gelände. - Innenstadt beginnt dank der attraktiven Gestaltung des ehemaligen ZOB-Geländes sowie Einrichtung einer verkehrsamen Zone entlang der Hauptstraße quasi direkt südlich des Bahnhofsgebäudes.
			- ZOB - Oststadt relativ direkte Führung. - Bahnhof - Oststadt teilweise deutlicher Umweg, da Bahngleise nur vom Süden erschlossen.	- ZOB - Oststadt relativ direkte Führung. - Bahnhof - Oststadt dank neuer nördlicher Bahnquerung deutlich besser erschlossen.	- ZOB - Oststadt direkte Führung via neue nördliche Bahnquerung. - Bahnhof - Oststadt dank neuer nördlicher Bahnquerung deutlich besser erschlossen.	- ZOB - Oststadt direkte Führung via neue nördliche Bahnquerung. - Bahnhof - Oststadt dank neuer nördlicher Bahnquerung deutlich besser erschlossen.
			-	-	-	-

Hauptkriterien	Unterkriterien	Indikatoren	Bewertung (Ausprägung Indikator, Punktbewertung)		Variante Durchgangsverkehr, ZOB Nord, ohne Nordquerung	Variante Verlagerung, ZOB Süd, ohne Nordquerung	Variante Verlagerung, ZOB Nord, ohne Nordquerung
D1 Kfz-Verkehr	Unterkriterien D1 Verkehrsfluss Durchgangsverkehr größräumig gewährleisten	Leistungsfähigkeit, Kapazitätsreserven	Bestand 2025	0	1	1	1
			- Bestand 2025 wird als Basis genommen.				
			- Leistungsstärke an Knoten Freiburger Platz erreicht bzw. überschritten.	- Leistungsstärke an Knoten Freiburger Platz trotz Verzicht auf direkte Führung des Linksabbiegers von südlicher Okenstraße zur Freiburger Straße ("Linksabbieger Freiburger Platz") praktisch erreicht.	- Leistungsstärke an Knoten Freiburger Platz trotz Verzicht auf direkte Führung des Linksabbiegers von südlicher Okenstraße zur Freiburger Straße ("Linksabbieger Freiburger Platz") praktisch erreicht.	- Ausreichende Leistungsstärke am Knoten Freiburger Platz. - Restkapazitäten verfügbar.	- Ausreichende Leistungsstärke am Knoten Freiburger Platz. - Restkapazitäten verfügbar.
D2	Belastungen Durchgangsverkehr für Anlieger verringern	Erhöhung Wohnlichkeit für Anlieger Verringerung der Verkehrsbelastungen und Fahrlast im Bahnhofsareal Verlagerung des Durchgangsverkehrs	- Ausreichende Leistungsstärke entlang nördlicher Okenstraße, Restkapazitäten vorhanden.	- Ausreichende Leistungsstärke entlang nördlicher Okenstraße trotz Führung des "Linksabbiegers Freiburger Platz".	- Ausreichende Leistungsstärke entlang nördlicher Okenstraße.	- Ausreichende Leistungsstärke entlang nördlicher Okenstraße.	- Ausreichende Leistungsstärke entlang nördlicher Okenstraße.
			- Leistungsstärke entlang Achse Grabenallee / Hauptstraße teilweise erreicht.	- Ausreichende Leistungsstärke entlang Achse Grabenallee / Hauptstraße.	- Restkapazitäten vorhanden.	- Restkapazitäten vorhanden.	- Restkapazitäten vorhanden.
			- Leistungsstärke entlang Achse B3 / B33 Otto-Hahn-Straße teilweise praktisch erreicht.	- Ausreichende Leistungsstärke entlang Achse B3 / B33 Otto-Hahn-Straße erreichbar.	- Restkapazitäten vorhanden.	- Restkapazitäten vorhanden.	- Restkapazitäten vorhanden.
D3	Erreichbarkeit für Anlieger sicherstellen	Veränderung der Reisezeiten für Bahnhofsquartier	Bestand 2025 wird als Basis genommen.	0	1	2	2
			- Hohe Verkehrsbelastungen im gesamten Bahnhofsareal, wodurch Wohnlichkeit mäßig, insbesondere entlang Okenstraße, Philipp-Reis-Straße, Hauptstraße und Straßburger Straße.	- Deutliche Erhöhung der Wohnlichkeit für Anlieger entlang Saarlandsstraße, Straßburger Straße, Rheinstraße, nördlicher Hauptstraße und nördlicher Okenstraße auf Grund spürbarer Abnahme der Verkehrsbelastungen.	- Deutliche Erhöhung der Wohnlichkeit für Anlieger entlang Straßburger Straße, Rheinstraße, Hauptstraße nördlich Philipp-Reis-Straße und nördlicher Okenstraße auf Grund spürbarer Abnahme der Verkehrsbelastungen.	- Deutliche Erhöhung der Wohnlichkeit für praktisch alle Anlieger auf Grund spürbarer Abnahme der Verkehrsbelastungen.	- Deutliche Erhöhung der Wohnlichkeit für praktisch alle Anlieger auf Grund spürbarer Abnahme der Verkehrsbelastungen.
			- Erreichbarkeit ist gegeben.	- Erreichbarkeit für alle Fahndbeziehungen gegeben; Wegfahrt Richtung Süden / Südwesten teilweise nur via Freiburger Platz möglich.	- Erreichbarkeit für alle Fahndbeziehungen gegeben; Wegfahrt Richtung Süden / Südwesten teilweise nur via Freiburger Platz möglich.	- Erreichbarkeit grundsätzlich gegeben, doch teilweise längere Umwegfahrten erforderlich.	- Erreichbarkeit grundsätzlich gegeben, doch teilweise längere Umwegfahrten erforderlich.
D4	Direkte Anfahrbarkeit Bahnhof	Bedarf von Umwegfahrten, Veränderung der Reisezeiten zum Bahnhof	Bestand 2025 wird als Basis genommen.	0	0	0	0
			- Bedarf aus allen Richtungen auf relativ direktem Weg erschlossen.	- Bahnhofsquartier ist relativ direkt erreichbar.	- Bahnhofsquartier ist relativ direkt erreichbar.	- Bahnhofsquartier ist relativ direkt erreichbar.	- Bahnhofsquartier ist relativ direkt erreichbar.
			- Direkte Anfahrbarkeit ist gegeben.	- Direkte Anfahrbarkeit ist gegeben.	- Direkte Anfahrbarkeit ist gegeben.	- Direkte Anfahrbarkeit ist gegeben.	- Direkte Anfahrbarkeit ist gegeben.

Hauptkriterien		Bewertung (Ausprägung Indikator, Punktbewertung)		Variante Durchgangsverkehr, ZOB Süd, ohne Nordquerung		Variante Durchgangsverkehr, ZOB Nord, ohne Nordquerung		Variante Verlagerung, ZOB Süd, ohne Nordquerung		Variante Verlagerung, ZOB Nord, ohne Nordquerung	
Unterkriterien	Indikatoren	Bestand 2025									
D5: Parken und Halten optimieren	Veränderung bzgl. Parksuchverkehr, Verfügbarkeit zentral gelegener Parkplätze, Angemessene Bewirtschaftung	Bestand 2025 wird als Basis genommen.	0	1	1	1	1	1	1	1	1
			- Einormer Parksuchverkehr vorhanden.	- Schaffung ausreichenden Stielplatzangebots, insbesondere auf Westseite der Bahnanlagen.	- Schaffung ausreichenden Stielplatzangebots, insbesondere auf Westseite der Bahnanlagen.	- Schaffung ausreichenden Stielplatzangebots, insbesondere auf Westseite der Bahnanlagen.	- Schaffung ausreichenden Stielplatzangebots, insbesondere auf Westseite der Bahnanlagen.	- Schaffung ausreichenden Stielplatzangebots, insbesondere auf Westseite der Bahnanlagen.			
			-	-	-	-	-	-			
			- Deutliche Reduktion Parksuchverkehr durch zentrales Parken (neues Parkhaus Nord, direkte Schaffung an Hauptverkehrsradmezz), Straßensparken nur noch für Bewohner / Beschäftigte.	- Deutliche Reduktion Parksuchverkehr durch zentrales Parken (neues Parkhaus Nord, direkte Schaffung an Hauptverkehrsradmezz), Straßensparken nur noch für Bewohner / Beschäftigte.	- Deutliche Reduktion Parksuchverkehr durch zentrales Parken (neues Parkhaus Nord, direkte Schaffung an Hauptverkehrsradmezz), Straßensparken nur noch für Bewohner / Beschäftigte.	- Deutliche Reduktion Parksuchverkehr durch zentrales Parken (neues Parkhaus Nord, direkte Schaffung an Hauptverkehrsradmezz), Straßensparken nur noch für Bewohner / Beschäftigte.					
			- K&R, Taxi, Behinderten-Parkplätze in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof / ZOB.	- K&R, Taxi, Behinderten-Parkplätze in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof / ZOB.	- K&R, Taxi, Behinderten-Parkplätze in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof / ZOB.	- K&R, Taxi, Behinderten-Parkplätze in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof / ZOB.					
	- Unterschiedliche Bewirtschaftungsformen mit Begünstigung von Parksuchverkehr.		- Vereinheitlichung der Parkraumbewirtschaftung; Schaffung von Anreizen zur Verkehrsführung bzw. zur Wahl des Zielforts.	- Vereinheitlichung der Parkraumbewirtschaftung; Schaffung von Anreizen zur Verkehrsführung bzw. zur Wahl des Zielforts.	- Vereinheitlichung der Parkraumbewirtschaftung; Schaffung von Anreizen zur Verkehrsführung bzw. zur Wahl des Zielforts.	- Vereinheitlichung der Parkraumbewirtschaftung; Schaffung von Anreizen zur Verkehrsführung bzw. zur Wahl des Zielforts.	- Vereinheitlichung der Parkraumbewirtschaftung; Schaffung von Anreizen zur Verkehrsführung bzw. zur Wahl des Zielforts.	- Vereinheitlichung der Parkraumbewirtschaftung; Schaffung von Anreizen zur Verkehrsführung bzw. zur Wahl des Zielforts.	- Vereinheitlichung der Parkraumbewirtschaftung; Schaffung von Anreizen zur Verkehrsführung bzw. zur Wahl des Zielforts.	- Vereinheitlichung der Parkraumbewirtschaftung; Schaffung von Anreizen zur Verkehrsführung bzw. zur Wahl des Zielforts.	
Zwischenbewertung Hauptkriterium D		0.00	0.60	0.60	0.60	0.60	0.60	0.60	0.60	0.60	

Hauptkriterien		Indikatoren	Bewertung (Ausprägung Indikator, Punktbewertung)		Variante Durchgangsverkehr, ZOB Süd, ohne Nordquerung	Variante Durchgangsverkehr, ZOB Nord, ohne Nordquerung	Variante Verlagerung, ZOB Süd, ohne Nordquerung	Variante Verlagerung, ZOB Nord, ohne Nordquerung
E1 Freiraum und Umwelt	Unterkriterien		Bestand 2025	Bestand 2025 wird als Basis genommen.				
	E1 Grün erhalten und weiterentwickeln	Schaffung weiterer Grünflächen	Bestand 2025 wird als Basis genommen. - Im Bahnhofsareal dominieren Verkehrsflächen. - Auf Höhe des Bahnhofsgebäudes gibt es eine Baumreihe. - Zwischen ZOB und Hauptstraße gibt es eine relativ unbedeutende kleine Grünfläche mit zwei Bäumen. - Ihr Erholungsfaktor ist auf Grund fehlender Gestaltung gering.	0	- Im Zuge der Schaffung eines Bahnhofsvorplatzes wird die Baumreihe erhalten und weitere Begrünung vorgesehen. - Aufhebung der Grünfläche auf dem heutigen ZOB-Gelände zu Gunsten des ZOB. Diese kann auf den Flächen im nördlichen Bereich des Bahnhofsareals (über-)kompensiert werden. - Bei Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs entlang der südlichen Hauptstraße ist ebenfalls Begrünung vorgesehen. - Ein Ersatz für die aufgehobene Fläche ist gesamtfrat ggf. möglich.	- Je nach Ausgestaltung des ZOB kann ein Bahnhofsorplatz geschaffen werden. - Die Baumreihe wird nach Möglichkeit erhalten oder aber alternative Begrünung vorgesehen. - Einrichtung eines Grünareals auf dem ehemaligen ZOB-Gelände. - Bei Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs entlang der südlichen Hauptstraße ist ebenfalls Begrünung vorgesehen. - Ein Ersatz für die aufgehobene Fläche ist gesamtfrat ggf. möglich.	- Im Zuge der Schaffung eines Bahnhofsvorplatzes wird die Baumreihe erhalten und weitere Begrünung vorgesehen. - Die Baumreihe wird nach Möglichkeit erhalten oder aber alternative Begrünung vorgesehen. - Aufhebung der Grünfläche auf dem heutigen ZOB-Gelände zu Gunsten des ZOB. Diese kann auf den Flächen im nördlichen Bereich des Bahnhofsareals (über-)kompensiert werden. - Bei Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs entlang der südlichen Hauptstraße ist ebenfalls Begrünung vorgesehen. - Ein Ersatz für die aufgehobene Fläche ist gesamtfrat ggf. möglich.	- Je nach Ausgestaltung des ZOB kann ein Bahnhofsorplatz geschaffen werden. - Die Baumreihe wird nach Möglichkeit erhalten oder aber alternative Begrünung vorgesehen. - Einrichtung eines Grünareals auf dem ehemaligen ZOB-Gelände. - Bei Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs entlang der südlichen Hauptstraße ist ebenfalls Begrünung vorgesehen.
	E2 Klimaschutzziel und Klimawandel berücksichtigen	Schaffung von Flächen zu Gunsten des Umweltverbunds, Angebot klimagünstiger Verkehrsmittel	Bestand 2025 wird als Basis genommen. - Der ZOB bietet keine Kapazitäten für eine umfassende Angebotserhöhung. - Die Verkehrsflächen im gesamten Bahnhofsareal dienen primär dem Kfz-Verkehr. - Einbahnregelungen gelten häufig auch für den Radverkehr.	0	- Vereinzelt werden Flächen des ruhenden Verkehrs aufgehoben, um bessere Verhältnisse für den Fuß- (Gehwegbreite) und Radverkehr (Gegenrichtungsregime) zu schaffen. - Das Angebot klimagünstiger Mobilitätsformen wird ausgeweitet. - Flächen, insbesondere auch im Norden des Bahnhofsareals, bieten Potential einer passenden Ausstattung / Ausführung (Photovoltaik, Dachbegrünung, intelligente Beschattung / Belüftung von Stadträumen, Starkregenschutz etc.).	- Vereinzelt werden Flächen des ruhenden Verkehrs aufgehoben, um bessere Verhältnisse für den Fuß- (Gehwegbreite) und Radverkehr (Gegenrichtungsregime) zu schaffen. - Das Angebot klimagünstiger Mobilitätsformen wird ausgeweitet. - Flächen, insbesondere auch im Norden des Bahnhofsareals, bieten Potential einer passenden Ausstattung / Ausführung (Photovoltaik, Dachbegrünung, intelligente Beschattung / Belüftung von Stadträumen, Starkregenschutz etc.).	- Auf mehreren Straßenzügen werden Flächen des ruhenden Verkehrs aufgehoben, um bessere Verhältnisse für den Fuß- (Gehwegbreite) und Radverkehr (Gegenrichtungsregime) zu schaffen. - Das Angebot klimagünstiger Mobilitätsformen wird ausgeweitet. - Gewisse Flächen bieten Potential einer passenden Ausstattung / Ausführung (Photovoltaik, Dachbegrünung, intelligente Beschattung / Belüftung von Stadträumen, Starkregenschutz etc.).	- Auf mehreren Straßenzügen werden Flächen des ruhenden Verkehrs aufgehoben, um bessere Verhältnisse für den Fuß- (Gehwegbreite) und Radverkehr (Gegenrichtungsregime) zu schaffen. - Das Angebot klimagünstiger Mobilitätsformen wird ausgeweitet. - Gewisse Flächen bieten Potential einer passenden Ausstattung / Ausführung (Photovoltaik, Dachbegrünung, intelligente Beschattung / Belüftung von Stadträumen, Starkregenschutz etc.).
	E3 Aktionsräume für Kinder und Jugendliche mitdenken	Schaffung entsprechender Flächen	Bestand 2025 wird als Basis genommen. - Im Bahnhofsareal gibt es kaum Freiräume für Kinder und Jugendliche. - Verbesserungswürdig. - Gesamtes Bahnhofsareal dominiert durch Kfz-Verkehr und Verkehrsflächen. Es gibt keine autofreien und kaum verkehrsarme Bereiche.	0	- Schaffung entsprechender Flächen im Bereich des neuen Bahnhofsvorplatzes möglich. - Voraussetzungen eher im nördlichen Bereich einordenbar. - Attraktivität höher, je südlicher bzw. näher an ZOB und Innenstadt. - Weitere Möglichkeit auf Flächen des Pfäherparks.	- Schaffung entsprechender Flächen im Bereich des neuen Bahnhofsvorplatzes möglich. - Voraussetzungen eher im nördlichen Bereich einordenbar. - Attraktivität höher, je südlicher bzw. näher an ZOB und Innenstadt. - Weitere Möglichkeit auf Flächen des Pfäherparks.	- Schaffung entsprechender Flächen je nach Platzverfügbarkeit bzw. Umsetzungskonzept im Bereich des ehemaligen ZOB-Geländes.	- Schaffung entsprechender Flächen je nach Platzverfügbarkeit bzw. Umsetzungskonzept im Bereich des ehemaligen ZOB-Geländes.
	E4 Aufenthaltsqualität verbessern und Sicherheit gewährleisten	Veränderung der Aufenthaltsqualität, Schaffung autofreier Bereiche, Erhöhung der Sicherheit	Bestand 2025 wird als Basis genommen. - Aufenthaltsqualität im gesamten Bahnhofsareal verbesserungswürdig. - Gesamtes Bahnhofsareal dominiert durch Kfz-Verkehr und Verkehrsflächen. Es gibt keine autofreien und kaum verkehrsarme Bereiche.	0	- Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Wesentlichen im Bereich Bahnhofsgebäude - Innenstadt (autofreier Bereich, verkehrsarme Zone). - Schaffung neuer Fahrten bzw. Wege im Fuß- und Radverkehr mit Reisezweck Erhöhung. - Mäßige bis deutliche Verbesserung der Sicherheit entlang der südlichen Hauptstraße dank Verkehrsberuhigung inkl. Umsetzung weiterer städtebaulicher Potentiale.	- Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Wesentlichen im Bereich Franz-Volk-Park - Bahnhofsgebäude - Innenstadt (autofreie Bereiche, verkehrsarme Zonen). - Schaffung neuer Fahrten bzw. Wege im Fuß- und Radverkehr mit Reisezweck Erhöhung. - Mäßige bis deutliche Verbesserung der Sicherheit entlang der südlichen Hauptstraße dank Verkehrsberuhigung inkl. Umsetzung weiterer städtebaulicher Potentiale.	- Erhöhung der Aufenthaltsqualität quasi im gesamten Bahnhofsareal, insbesondere im Bereich Franz-Volk-Park - Bahnhofsgebäude - Innenstadt (autofreie Bereiche, verkehrsarme Zonen). - Schaffung neuer Fahrten bzw. Wege im Fuß- und Radverkehr mit Reisezweck Erhöhung. - Mäßige bis deutliche Verbesserung der Sicherheit entlang der südlichen Hauptstraße dank Verkehrsberuhigung inkl. Umsetzung weiterer städtebaulicher Potentiale.	- Erhöhung der Aufenthaltsqualität quasi im gesamten Bahnhofsareal, insbesondere im Bereich Franz-Volk-Park - Bahnhofsgebäude - Innenstadt (autofreie Bereiche, verkehrsarme Zonen). - Schaffung neuer Fahrten bzw. Wege im Fuß- und Radverkehr mit Reisezweck Erhöhung. - Mäßige bis deutliche Verbesserung der Sicherheit entlang der südlichen Hauptstraße dank Verkehrsberuhigung inkl. Umsetzung weiterer städtebaulicher Potentiale.
Zwischenbewertung Hauptkriterium E			0.00	1.25	1.50	1.50	1.75	

Hauptkriterien	Unterkriterien	Indikatoren	Bewertung (Ausprägung Indikator, Punktbewertung)		Varianter Durchgangsverkehr, ZOB Süd, ohne Nordquerung	Varianter Durchgangsverkehr, ZOB Nord, ohne Nordquerung
F1 Stadtbau und Stadtgestaltung	Historisches Bahnhofsgebäude erhalten und sanieren	Veränderung der Fußfrequenzen im Bereich des Bahnhofsgebäudes	Bestand 2025	0	1	2
			- Tendenzial geringe Fußfrequenzen im nördlichen Bahnhofsbereich. - Allgemeine Frequenzzunahme durch neues Parkhaus im Norden und geplante Fuß- und Radwegeverbindungen. - Hauptbezug der Passantenströme ab südlicher Bahnhoisunterführung in Richtung Süden, wodurch nördlicher Bahnhofsbereich nur mäßig stark frequentiert.	- Allgemeine Frequenzzunahme durch neues Parkhaus im Norden und geplante Fuß- und Radwegeverbindungen sowie ZOB im Norden. - Bahnhofsgelände liegt zentral inmitten der Passanten- (ZOB - Innenstadt) und Reisendenströme (ZOB - Bahnsteige).	- Starke allgemeine Frequenzzunahme durch neues Parkhaus im Norden, geplante Fuß- und Radwegeverbindungen. - Hauptbezug der Passantenströme ab südlicher Bahnhoisunterführung in Richtung Süden, wodurch nördlicher Bahnhofsbereich nur mäßig stark frequentiert.	
F2	Leerstände im Bahnhof mit attraktiven Nutzungen reaktivieren	Reaktivierungspotential	Bestand 2025 wird als Basis genommen.	0	1	2
F3 Bahnhofs-vorplatz mit hoher Gestaltung und Aufenthaltsqualität	Veränderung der Aufenthaltsqualität vor dem Bahnhofsgebäude, Veränderung der Verkehrsbelastungen		- Das Bahnhofsgebäude sieht praktisch leer.	- Aufwertung und Belebung des Bahnhofsgebäudes, insbesondere im Bereich des Bahnhofs-vorplatzes. - Unterbringung der Mobilitätszentrale im südlichen Teil des Bahnhofsgebäudes.	- Aufwertung und Belebung des Bahnhofsgebäudes, insbesondere im Bereich des Bahnhofs-vorplatzes. - Unterbringung der Mobilitätszentrale im südlichen Teil des Bahnhofsgebäudes.	- Aufwertung und Belebung des Bahnhofsgebäudes, insbesondere im Bereich des Bahnhofs-vorplatzes. - Unterbringung der Mobilitätszentrale im südlichen Teil des Bahnhofsgebäudes.
			- Allerdings ZOB mit Trennwirkung zwischen Innenstadt und Bahnhofsgebäude.	- Allerdings ZOB mit Trennwirkung zwischen Innenstadt und Bahnhofsgebäude.	-	- Potential für Reaktivierung gewinnt grundsätzlich dank direkter und besserer Innenstadtanbindung. Allerdings ZOB mit Trennwirkung zwischen Innenstadt und Bahnhofsgebäude.
F4 Achse Bahnhof - Innenstadt stärken	Städtebauliche Potentiale		Bestand 2025 wird als Basis genommen.	0	2	1
			- Der Bahnhofs-vorplatz wird vom Kfz-Verkehr dominiert. - Bis zu rund 11.000 Fahrzeuge passieren ihn täglich. - Das ÖPNV-Aufkommen ist dabei vernachlässigbar. - Aufenthaltsqualität ist kaum gegeben und deutlich verbesserungswürdig. - Es gibt keine autofreien und kaum verkehrsarme Bereiche.	- Im südlichen Bereich des Bahnhofsgebäudes verkehrsarme Zone geschaffen, die Kfz-Belastungen nehmen um knapp 90% ab. - Deutliche Erhöhung der Aufenthaltsqualität vor dem Bahnhofsgebäude mittels Schaffung eines Rad befahren). - Geringes ÖPNV-Aufkommen vor dem Bahnhofsgebäude (rund 3 Stadt-, 2 Regionalbuslinien).	- Im südlichen Bereich des Bahnhofsgebäudes verkehrsarme Zone geschaffen, die Kfz-Belastungen nehmen um knapp 90% ab. - Wegen Standort ZOB im Wesentlichen nur mittlere Erhöhung der Aufenthaltsqualität vor dem Bahnhofsgebäude möglich. - Insbesondere erhöhtes ÖPNV-Aufkommen vor dem Bahnhofsgebäude (rund 9 Stadt-, 6 Regionalbuslinien).	- Im südlichen Bereich des Bahnhofsgebäudes verkehrsarme Zone geschaffen, die Kfz-Belastungen nehmen um knapp 95% ab. - Wegen Standort ZOB im Wesentlichen nur mittlere Erhöhung der Aufenthaltsqualität vor dem Bahnhofsgebäude möglich. - Insbesondere erhöhtes ÖPNV-Aufkommen vor dem Bahnhofsgebäude (rund 9 Stadt-, 6 Regionalbuslinien).
F5 Grundstücke mit Quartier neu in Wert setzen	Flächen mit potentieller Wertsteigerung		Bestand 2025 wird als Basis genommen.	0	1	2
			- Dank ZOB im Süden wird Bahnhof nah an Innenstadt gebracht. - Gleichfalls erschwert der ZOB eine direkte, barrierefreie Durchgängigkeit zum Bahnhof. - Starke Verkehrsachse Philipp-Reis-Straße unterbricht Innenstadtv Verbindung. - Achse nimmt primär Verbindungsfunktion wahr.	- Dank ZOB im Süden wird Bahnhof nah an Innenstadt gebracht. - Gleichfalls erschwert der ZOB eine direkte, barrierefreie Durchgängigkeit zum Bahnhof. - Starke Verkehrsachse Philipp-Reis-Straße unterbricht Innenstadtv Verbindung. - Achse nimmt im Süden eher Verbindungsfunktion, im nördlichen Abschnitt aber auch Erholungsfunktion wahr.	- Dank ZOB im Süden wird Bahnhof nah an Innenstadt gebracht. - Gleichfalls erschwert der ZOB eine direkte, barrierefreie Durchgängigkeit zum Bahnhof. - Direkte und verkehrsarme Innenstadtv Verbindung. - Achse nimmt Verbindungs-, Erholungs- und Erlebnistfunktion wahr und bietet Zwischenziele. - Sehr gute Orientierung im Stadtlgefüge dank Freihaltung des Stadtenrées (Sichtbeziehung zwischen Bahnhof und Innenstadt) wird auf Grund des ZOB mit großräumiger Überdachung beeinträchtigt.	
Zwischenbewertung Hauptkriterium F			0.00	1.00	1.20	1.40
Total (Hauptziele gewichtet)			0.00	1.16	1.01	1.63
						1.60
						1.56

Hauptkriterien	Unterkriterien	Indikatoren	Variante Durchgangsverkehr, ZOB Süd, mit Nordquerung				Variante Verlagerung, ZOB Süd, mit Nordquerung				Variante Verlagerung, ZOB Nord, mit Nordquerung			
			Bestand 2025				Dito ohne NQ				Dito ohne NQ			
A3 Hohe Fahrgastkapazität schaffen		Anzahl Haltepunkte, Aufwärtskompatibilität für Ausbau, Ausrichtung auf Gelenkbusse	Bestand 2025 wird als Basis genommen.				Dito ohne NQ				Dito ohne NQ			
			- Je nach Ausgestaltung des ZOB Flächen gibt es maximal 15 bzw. 16 Haltepunkte. - Bei der Variante mit nur 15 Haltepunkten profitiert der Fuß- und Radverkehr von breiteren Geh- bzw. Radwegen entlang des ZOB.				- Der ZOB bietet Flächen für mindestens 18 Haltepunkten und ermöglicht die Einrichtung weiterer Haltepunkte.				- Je nach Ausgestaltung des ZOB Flächen gibt es maximal 15 bzw. 16 Haltepunkte. - Bei der Variante mit nur 15 Haltepunkten profitiert der Fuß- und Radverkehr von breiteren Geh- bzw. Radwegen entlang des ZOB.			
			- Haltepunkte ursprünglich kaum auf Gelenkbusse ausgerichtet.				- Je nach Ausgestaltung des ZOB sind 3 bzw. 12 der Haltepunkte auf Gelenkbusse ausgerichtet.				- Je nach Ausgestaltung des ZOB sind 3 bzw. 12 der Haltepunkte auf Gelenkbusse ausgerichtet.			
			- Keine Restflächen verfügbar.				- Eine Aufwärtskompatibilität ist bei Verlegung des Dreier-Pavillons gegeben. Es könnte dort ein weiterer Haltepunkt eingerichtet werden mit logischer Integration in den ZOB. - Eine weitere Aufwärtskompatibilität ist bei Umnutzung des Pflasterparks möglich. Eine logische Integration in den ZOB ist kaum möglich. Zudem wirkt sich dies negativ auf die Führung des Fuß- und Radverkehrs entlang der stark befahrenen Nord-Süd-Achse (Bahnhof / Innenstadt) aus (Sicherheitserbußen bei Führung durch ZOB, Umwegige Verbindung entlang des ZOB).				- Eine Aufwärtskompatibilität ist bei Verlegung des Dreier-Pavillons gegeben. Es könnte dort ein weiterer Haltepunkt eingerichtet werden mit logischer Integration in den ZOB. - Eine weitere Aufwärtskompatibilität ist bei Umnutzung des Pflasterparks möglich. Eine logische Integration in den ZOB ist kaum möglich. Zudem wirkt sich dies negativ auf die Führung des Fuß- und Radverkehrs entlang der stark befahrenen Nord-Süd-Achse (Bahnhof / Innenstadt) aus (Sicherheitserbußen bei Führung durch ZOB, Umwegige Verbindung entlang des ZOB).			
A4 Betriebliche Flexibilität vorhanden		Vermeidung gegenseitiger Behinderungen (Fahrmanöver, Erreichbarkeit Haltepunkte, Möglichkeit längerer Standzeiten), Wartepositionen	Bestand 2025 wird als Basis genommen.				Dito ohne NQ				Dito ohne NQ			
			- Behinderungen bei Fahrmanövern innerhalb des ZOB durch haltende Busse.				- Der ZOB richtet sich nach den neusten Normen und verfügt über ausreichend breite Fahrbahnen.				- Der ZOB richtet sich nach den neusten Normen und verfügt über ausreichend breite Fahrbahnen.			
			- Gegenseitige Behinderung der Busse bei An-/ Abfahrt mehrerer Haltepunkte am selbem Bussteig.				- Alle Haltepunkte sind unabhängig anfahrbar. - Teilweise ist hierfür die Taktung der Linien zu beachten.				- Alle Haltepunkte sind unabhängig anfahrbar. - Teilweise ist hierfür die Taktung der Linien zu beachten.			
			- Keine Verfügbarkeit von Wartepositionen.				- Wartepositionen können grundsätzlich auf Flächen des Pflasterparks vorgesehen werden. Die Erschließung ist zu prüfen, hat voraussichtlich aber negative Auswirkungen (Fuß- / Radverkehrsführung, Rückwärtsmanöver auf Kfz-befahrene Straße). - Alternative Standorte können in direkter Nähe zum ZOB gefunden werden.				- Wartepositionen können grundsätzlich auf Flächen des Pflasterparks vorgesehen werden. Die Erschließung ist zu prüfen, hat voraussichtlich aber negative Auswirkungen (Fuß- / Radverkehrsführung, Rückwärtsmanöver auf Kfz-befahrene Straße). - Alternative Standorte können in direkter Nähe zum ZOB gefunden werden.			
A5 Fahrgastkomfort erhöhen		Normgerechte Dimensionierung der Warteflächen, Übersichtlichkeit des ZOB, Add-ons (Stützgeleitnetzen, Wetterschutz, Echtzeit-Adressinformation etc.)	Bestand 2025 wird als Basis genommen.				Dito ohne NQ				Dito ohne NQ			
			- Beengte Verhältnisse an Bussteigen.				- Dank normgerechter Dimensionierung bestehen ausreichende Warteflächen für Reisende.				- Dank normgerechter Dimensionierung bestehen ausreichende Warteflächen für Reisende.			
			- ZOB ist relativ schmal und lang, weswegen er mäßig übersichtlich erscheint.				- Durch die Verbreiterung des ZOB scheint er nicht mehr so in die Länge gezogen. Die Übersichtlichkeit kann dank Gliederung der Bussteige in zwei Bereiche erhöht werden.				- Durch die Verbreiterung des ZOB scheint er nicht mehr so in die Länge gezogen. Die Übersichtlichkeit kann dank Gliederung der Bussteige in zwei Bereiche erhöht werden.			
			- Add-ons in gewissem Umfang gegeben, doch Ausbau möglich, z.B. Echtzeitinfo innerhalb des ZOB.				- Add-ons sind in ausreichendem Maße vorgehen. - Ergänzungen sind gegenüber heute möglich.				- Add-ons sind in ausreichendem Maße vorgehen. - Ergänzungen sind gegenüber heute möglich.			

Hauptkriterien	Unterkriterien	Indikatoren	Bestand 2025	Variante Durchgangsverkehr, ZOB Süd, mit Nordquerung	Variante Verlagerung, ZOB Süd, mit Nordquerung	Variante Verlagerung, ZOB Nord, mit Nordquerung	Gewicht		
A6 Kurzer Umsteigeweg Bahnhof - ZOB	Kurze und direkte Führung zu den Bahngleisen, geringer Querungsbedarf von Fahrbahnen	Bestand 2025 wird als Basis genommen. - Der ZOB befindet sich direkt bei der südlichen Bahnunterführung. - Die Hauptstraße ist zu queren, wobei der Fußverkehr bevorrechtigt ist. - Zur Erreichbarkeit weiterer Haltepunkte bedarf es ggf. der Querung einer Einrichtungsgruppe sowie ggf. mehrerer Bussteige erreichbar.	0	Dito ohne NQ	1	Dito ohne NQ	-1		
				- Der ZOB befindet sich direkt bei der südlichen Bahnunterführung. - Unabhängig der ZOB-Ausgestaltung können gewisse Haltepunkte auf direktem Weg und ohne Querung von Fahrbahnen erreicht werden. - Je nach Ausgestaltung des ZOB sind weitere Haltepunkte mittels einmaliger Querung einer Fahrbahn im Gegenrichtungsregime sowie ggf. mehrerer Bussteige erreichbar.	- Der ZOB befindet sich direkt bei der südlichen Bahnunterführung. - Unabhängig der ZOB-Ausgestaltung können gewisse Haltepunkte auf direktem Weg und ohne Querung von Fahrbahnen erreicht werden. - Je nach Ausgestaltung des ZOB sind weitere Haltepunkte mittels einmaliger Querung einer Fahrbahn im Gegenrichtungsregime sowie ggf. mehrerer Bussteige erreichbar.	- Der ZOB befindet sich direkt bei der südlichen Bahnunterführung. - Unabhängig der ZOB-Ausgestaltung bedarf es mindestens der Querung einer Fahrbahn im Gegenrichtungsverkehr. Ggf. sind weitere Haltepunkte im Gegenrichtungsregime sowie ggf. mehrerer Bussteige zu queren.	- Der ZOB befindet sich direkt bei der neuen nördlichen Bahnquerung. - Unabhängig der ZOB-Ausgestaltung bedarf es mindestens der Querung einer Fahrbahn im Gegenrichtungsverkehr. Ggf. sind weitere Haltepunkte oder Bussteige zu queren.	-1	
				- Im Allgemeinen sind kurze Umsteigewege gegeben. - Für die am weitesten entfernten Haltepunkte ergibt sich ein Fußweg von rund 170m bis zur Bahnunterführung. - Keine Veränderung der Umsteigewege auf den Bahnsteigen.	- Im Allgemeinen sind kurze Umsteigewege gegeben. - Für die am weitesten entfernten Haltepunkte ergibt sich ein Fußweg von rund 70m bis zur nächsten Bahnquerung. - Da sich die neue nördliche Bahnquerung relativ am Ende der Bahnsteige befindet, resultieren zwischen Zug und ZOB längere Umsteigewege von bis zu 150m (Bahnsteig entlang bis nördlichen Bahnquerung bzw. via südliche Bahnunterführung entlang Bahnhofsgebäude).	- Im Allgemeinen sind kurze Umsteigewege gegeben. - Für die am weitesten entfernten Haltepunkte ergibt sich ein Fußweg von rund 70m bis zur nächsten Bahnquerung. - Da sich die neue nördliche Bahnquerung relativ am Ende der Bahnsteige befindet, resultieren zwischen Zug und ZOB längere Umsteigewege von bis zu 150m (Bahnsteig entlang bis nördlichen Bahnsteigen).	- Im Allgemeinen sind kurze Umsteigewege gegeben. - Für die am weitesten entfernten Haltepunkte ergibt sich ein Fußweg von rund 70m bis zur nächsten Bahnquerung. - Da sich die neue nördliche Bahnquerung relativ am Ende der Bahnsteige befindet, resultieren zwischen Zug und ZOB längere Umsteigewege von bis zu 150m (Bahnsteig entlang bis nördlichen Bahnquerung bzw. via südliche Bahnunterführung entlang Bahnhofsgebäude).	- Im Allgemeinen sind kurze Umsteigewege gegeben. - Für die am weitesten entfernten Haltepunkte ergibt sich ein Fußweg von rund 70m bis zur nächsten Bahnquerung. - Da sich die neue nördliche Bahnquerung relativ am Ende der Bahnsteige befindet, resultieren zwischen Zug und ZOB längere Umsteigewege von bis zu 150m (Bahnsteig entlang bis nördlichen Bahnquerung bzw. via südliche Bahnunterführung entlang Bahnhofsgebäude).	1
A7 Vollständige Barrierefreiheit	Sicherstellung Barrierefreiheit, Existenz Blindenleitsystem	Bestand 2025 wird als Basis genommen.	0	Dito ohne NQ	2	Dito ohne NQ	1		
		- Der ZOB ist zwar barrierefrei zugänglich, doch bieten die Bussteige keinen barrierefreien Einstieg. - Auf Grund der betrieblichen Behinderungen können die Haltepunkte häufig nicht korrekt angefahren werden. Barrierefreiheit wäre auch bei passender Bussteighöhe somit nicht gegeben. - Es gibt kein Blindenleitsystem.	- Der ZOB sowie die einzelnen Bussteige sind barrierefrei zugänglich. - Die Bussteige bieten einen barrierefreien Einstieg. Dieser ist dank korrekter Anfahrtsmöglichkeit der Busse gewährleistet.	- Der ZOB sowie die einzelnen Bussteige sind barrierefrei zugänglich. - Die Bussteige bieten einen barrierefreien Einstieg. Dieser ist dank korrekter Anfahrtsmöglichkeit der Busse gewährleistet.	- Der ZOB sowie die einzelnen Bussteige sind barrierefrei zugänglich. - Die Bussteige bieten einen barrierefreien Einstieg. Dieser ist dank korrekter Anfahrtsmöglichkeit der Busse gewährleistet.	- Der ZOB sowie die einzelnen Bussteige sind barrierefrei zugänglich. - Die Bussteige bieten einen barrierefreien Einstieg. Dieser ist dank korrekter Anfahrtsmöglichkeit der Busse gewährleistet.	- Der ZOB sowie die einzelnen Bussteige sind barrierefrei zugänglich. - Die Bussteige bieten einen barrierefreien Einstieg. Dieser ist dank korrekter Anfahrtsmöglichkeit der Busse gewährleistet.	- Der ZOB sowie die einzelnen Bussteige sind barrierefrei zugänglich. - Die Bussteige bieten einen barrierefreien Einstieg. Dieser ist dank korrekter Anfahrtsmöglichkeit der Busse gewährleistet.	1
				- Ein Blindenleitsystem ist im Bereich des ZOB vorgesehen.	- Ein Blindenleitsystem ist im Bereich des ZOB vorgesehen.	- Ein Blindenleitsystem ist im Bereich des ZOB vorgesehen.	- Ein Blindenleitsystem ist im Bereich des ZOB vorgesehen.	- Ein Blindenleitsystem ist im Bereich des ZOB vorgesehen.	
		- Die Bahnsteige sind über die südliche Bahnunterführung barrierefrei erschlossen. - Der Bedarf eines barrierefreien Zugangs von den Bahnsteigen zur neuen nördlichen Bahnquerung ist nicht zwingend erforderlich.	- Die Bahnsteige sind über die südliche Bahnunterführung barrierefrei erschlossen. - Der Bedarf eines barrierefreien Zugangs von den Bahnsteigen zur neuen nördlichen Bahnquerung ist nicht zwingend erforderlich.	- Die Bahnsteige sind über die südliche Bahnunterführung barrierefrei erschlossen. - Der Bedarf eines barrierefreien Zugangs von den Bahnsteigen zur neuen nördlichen Bahnquerung ist nicht zwingend erforderlich.	- Die Bahnsteige sind über die südliche Bahnunterführung barrierefrei erschlossen. - Der Bedarf eines barrierefreien Zugangs von den Bahnsteigen zur neuen nördlichen Bahnquerung ist nicht zwingend erforderlich.	- Die Bahnsteige sind über die südliche Bahnunterführung barrierefrei erschlossen. - Der Bedarf eines barrierefreien Zugangs von den Bahnsteigen zur neuen nördlichen Bahnquerung ist nicht zwingend erforderlich.	- Die Bahnsteige sind über die südliche Bahnunterführung barrierefrei erschlossen. - Der Bedarf eines barrierefreien Zugangs von den Bahnsteigen zur neuen nördlichen Bahnquerung ist nicht zwingend erforderlich.	- Die Bahnsteige sind über die südliche Bahnunterführung barrierefrei erschlossen. - Der Bedarf eines barrierefreien Zugangs von den Bahnsteigen zur neuen nördlichen Bahnquerung ist nicht zwingend erforderlich.	2
Zwischenbewertung Hauptkriterium A				0,00	1,29	0,71	1,57	1,00	2

Hauptkriterien	Unterkriterien	Indikatoren	Bestand 2025	Variante Durchgangsverkehr, ZOB Süd, mit Nordquerung				Variante Verlagerung, ZOB Nord, mit Nordquerung				Gewicht
				Bestand 2025 wird als Basis genommen.	0	Dito ohne NQ	1	Dito ohne NQ	2	Dito ohne NQ	2	
B Radverkehr	B1 Rad- und Kfz-Verkehr trennen	Veränderung der Anzahl Konfliktpunkte mit dem MIV	Bestand 2025 wird als Basis genommen. -Konfliktpunkte entlang und bei Querung Okenstraße, entlang Hauptstraße sowie bei Querung Philipp-Reis-Straße. - Davon ausgenommen ist O-W-Achse Unionrampe, wo der Radverkehr kurzzeitig im Bereich des ZOB ungesichert auf stark befahrener Straße geführt wird und somit ein Konfliktpunkt mit dem MIV besteht. - Konfliktpunkte bei Querung Okenstraße (u.a. Freiburger Platz) und Philipp-Reis-Straße.	0	Dito ohne NQ	1	Dito ohne NQ	1	Dito ohne NQ	2	2	
	B2 Kurze Wartezeiten planen			0	Dito ohne NQ	0	Dito ohne NQ	2	Dito ohne NQ	2		
	B3 Durchgängige, kurze und attraktive Führung, Angebot weiterer Radachsen	Schließen von Lücken, kurze und attraktive Führung, Angebot weiterer Radachsen	Bestand 2025 wird als Basis genommen. - Mäßig lange Wartezeiten bei N-S-Achse an Knoten Philipp-Reis-Straße. - Sehr lange Wartezeiten bei O-W-Achse an Knoten entlang Okenstraße. - Grundsätzlich mäßig bis längere Wartezeiten durch Fußgängerübergang bei der südlichen Bahnunterführung. - In Realität deshalb häufig auf Gehweg ausgewichen.	0	Dito ohne NQ	0	Dito ohne NQ	1	Dito ohne NQ	2	2	
	B4 Abstellanlagen ausbauen und verbessern			0	Dito ohne NQ	2	Dito ohne NQ	2	Dito ohne NQ	2		
Zwischenbewertung Hauptkriterium B			0.00	0.75	0.75	1.75	2.00	1				

Hauptkriterien	Unterkriterien	Indikatoren	Bestand 2025	Variante Durchgangsverkehr, ZOB Süd, mit Nordquerung	Variante Durchgangsverkehr, ZOB Nord, mit Nordquerung	Variante Verlagerung, ZOB Süd, mit Nordquerung	Variante Verlagerung, ZOB Nord, mit Nordquerung	Gewicht
C Fußverkehr	C1 Konflikte mit Kfz-Verkehr vermeiden	Veränderung der Anzahl Konfliktpunkte mit dem MV	Bestand 2025 wird als Basis genommen.	0	1	2	1	2
			- Konfliktpunkte bei Querung Rammersweierstraße, Hauptstraße, ZOB.	- Ggf. Konfliktpunkt bei Querung Rammersweierstraße (Südunterführung).	- Ggf. Konfliktpunkt bei Rammersweierstraße, da Fußgänger aufkommen gleichmäßiger auf beide Bahnquerungen verteilt.	- Ggf. Konfliktpunkt bei Querung Rammersweierstraße (Südunterführung).	- Keine direkten Konfliktpunkte, da bei unsignalisierten Fußgängerquerungen mit starken Aufkommen bzw. nur geringes Fußgänger aufkommen auf tendenziell stärker belasteten Straßen.	
			- Erhöhtes Konfliktpotential bei Querungen Philipp-Reis-Straße / Unionrampe und Okenstraße (Schulweg).	- Erhöhtes Konfliktpotential bei Querung Philipp-Reis-Straße / Unionrampe und Okenstraße (Schulweg).	- Erhöhtes Konfliktpotential bei Querung Philipp-Reis-Straße / Unionrampe und Okenstraße (Schulweg).	- Erhöhtes Konfliktpotential bei Querung nördlicher Okenstraße (Schulweg).	- Erhöhtes Konfliktpotential bei Querung nördlicher Okenstraße (Schulweg).	
C2 Kurze Wartezeiten planen	Minimierung der Wartezeiten an Knoten	Bestand 2025 wird als Basis genommen.	0	0	0	2	2	
		- Mäßig lange Wartezeiten bei Achse ZOB / Bahnhof - Innenstadt an Knoten Philipp-Reis-Straße.	- Längere Wartezeiten bei Achse ZOB / Bahnhof - Innenstadt an Knoten Philipp-Reis-Straße; Busanmeldung begünstigt ggf. raschere Grünphase für Fußverkehr; je nach Buslinie kann durch Busanmeldung aber eine noch längere Rophase resultieren.	- Längere Wartezeiten bei Achse ZOB / Bahnhof - Innenstadt an Knoten Philipp-Reis-Straße; Busanmeldung begünstigt ggf. raschere Grünphase für Fußverkehr; je nach Buslinie kann durch Busanmeldung aber eine noch längere Rophase resultieren.	- Mäßig lange Wartezeiten entlang Achse ZOB / Bahnhof - Innenstadt.	- Mäßig lange Wartezeiten entlang Achse ZOB / Bahnhof - Innenstadt.		
		- Sehr lange Wartezeiten an Knoten entlang Okenstraße, insbesondere bei Ost-West-Querung.	- Sehr lange Wartezeiten an Knoten entlang Okenstraße, insbesondere bei Ost-West-Querung.	- Sehr lange Wartezeiten an Knoten entlang Okenstraße, insbesondere bei Ost-West-Querung.	- Mäßig lange Wartezeiten an Knoten entlang nördlicher Okenstraße, insbesondere bei Ost-West-Querung.	- Mäßig lange Wartezeiten an Knoten entlang nördlicher Okenstraße, insbesondere bei Ost-West-Querung.		
C3 Durchgängige, sichere Wegführung herstellen	Schließen von Lücken, Herstellung sicherer Wegführung	Bestand 2025 wird als Basis genommen.	0	1	1	1	2	
		- Durchgängige Führung im Wesentlichen gegeben für relevante Beziehungen ZOB / Bahnhof - Innen-, Ost- und weitere Weststadt.	- Durchgängige Führung gegeben für relevante Beziehungen ZOB / Bahnhof - Innen-, Ost- und weitere Weststadt.	- Durchgängige Führung gegeben für relevante Beziehungen ZOB / Bahnhof - Innen-, Ost- und weitere Weststadt.	- Durchgängige Führung gegeben für relevante Beziehungen ZOB / Bahnhof - Innen-, Ost- und weitere Weststadt.	- Durchgängige Führung gegeben für relevante Beziehungen ZOB / Bahnhof - Innen-, Ost- und weitere Weststadt.		
		- Entlang der Fußverbindungen dominiert der Kfz-Verkehr.	- Führung entlang tendenziell schwächer belasteten und teils autofreier sowie gut beleuchteter Straßen fördert Belebung.	- Führung entlang tendenziell schwächer belasteter und teils Kfz-freier sowie gut beleuchteter Straßen fördert Belebung.	- Führung entlang schwach belasteter und teils Kfz-freier sowie gut beleuchteter Straßen fördert Belebung.	- Führung entlang schwach belasteter und teils Kfz-freier sowie gut beleuchteter Straßen fördert Belebung.		
C4 Wege attraktiv gestalten	Aufwertungsmöglichkeiten	- Karrendurchfahrt wirkt düster, es kann kein Sicherheitsgefühl vermittelt werden.	- Ausgestaltung der neuen nördlichen Bahnquerung entsprechend neuesten Standards ermöglicht Gewährleistung des Sicherheitsgefühls.	- Dies ist besonders hoch im Falle einer Bahnüberführung.	- Ausgestaltung der neuen nördlichen Bahnquerung entsprechend neuesten Standards ermöglicht Gewährleistung des Sicherheitsgefühls.	- Dies ist besonders hoch im Falle einer Bahnüberführung.	- Ausgestaltung der neuen nördlichen Bahnquerung entsprechend neuesten Standards ermöglicht Gewährleistung des Sicherheitsgefühls.	- Dies ist besonders hoch im Falle einer Bahnüberführung.
		Bestand 2025 wird als Basis genommen.	0	1	1	2	2	
		- ZOB / Bahnhof - Innenstadt unattraktive Führung entlang stark befahrener Straße.	- ZOB / Bahnhof - Innenstadt relativ attraktive Führung.	- ZOB / Bahnhof - Innenstadt attraktive Führung dank Trennung unterschiedlicher Fußgängerströme.	- ZOB / Bahnhof - Innenstadt relativ attraktive Führung.	- ZOB / Bahnhof - Innenstadt attraktive Führung dank Trennung unterschiedlicher Fußgängerströme.	- ZOB / Bahnhof - Innenstadt attraktive Führung dank Trennung unterschiedlicher Fußgängerströme.	- ZOB / Bahnhof - Innenstadt attraktive Führung dank Trennung unterschiedlicher Fußgängerströme.
C4 Wege attraktiv gestalten	Aufwertungsmöglichkeiten	- ZOB / Bahnhof - Oststadt mäßig attraktive Führung.	- ZOB / Bahnhof - Oststadt mäßig attraktive Führung.	- ZOB / Bahnhof - Oststadt relativ attraktive Führung.	- ZOB / Bahnhof - Oststadt relativ attraktive Führung.	- ZOB / Bahnhof - Oststadt relativ attraktive Führung.	- ZOB / Bahnhof - Oststadt relativ attraktive Führung.	- ZOB / Bahnhof - Oststadt relativ attraktive Führung.
		- Auf Grund der sich überlagernden Fußgängerströme (Erschließung Bahngleise, Anbindung Oststadt an Weststadt / ZOB) beeinträchtigt Verhältnisse bei bestehender Unterführung.	- Auf Grund der sich überlagernden Fußgängerströme (Erschließung Bahngleise, Anbindung Oststadt an Weststadt / ZOB) beeinträchtigt Verhältnisse bei bestehender Unterführung.	- Auf Grund der sich überlagernden Fußgängerströme (Erschließung Bahngleise, Anbindung Oststadt an Weststadt / ZOB) beeinträchtigt Verhältnisse bei bestehender Unterführung.	- Auf Grund der sich überlagernden Fußgängerströme (Erschließung Bahngleise, Anbindung Oststadt an Weststadt / ZOB) beeinträchtigt Verhältnisse bei bestehender Unterführung.	- Auf Grund der sich überlagernden Fußgängerströme (Erschließung Bahngleise, Anbindung Oststadt an Weststadt / ZOB) beeinträchtigt Verhältnisse bei bestehender Unterführung.	- Auf Grund der sich überlagernden Fußgängerströme (Erschließung Bahngleise, Anbindung Oststadt an Weststadt / ZOB) beeinträchtigt Verhältnisse bei bestehender Unterführung.	- Auf Grund der sich überlagernden Fußgängerströme (Erschließung Bahngleise, Anbindung Oststadt an Weststadt / ZOB) beeinträchtigt Verhältnisse bei bestehender Unterführung.
		- Weststadt - Oststadt unattraktive Führung durch Karrendurchfahrt.	- Weststadt - Oststadt attraktive Führung dank Ersatz Karrendurchfahrt durch neue nördliche Bahnquerung, insbesondere im Falle einer Bahnüberführung.	- Weststadt - Oststadt attraktive Führung dank Ersatz Karrendurchfahrt durch neue nördliche Bahnquerung, insbesondere im Falle einer Bahnüberführung.	- Weststadt - Oststadt attraktive Führung dank Ersatz Karrendurchfahrt durch neue nördliche Bahnquerung, insbesondere im Falle einer Bahnüberführung.	- Weststadt - Oststadt attraktive Führung dank Ersatz Karrendurchfahrt durch neue nördliche Bahnquerung, insbesondere im Falle einer Bahnüberführung.	- Weststadt - Oststadt attraktive Führung dank Ersatz Karrendurchfahrt durch neue nördliche Bahnquerung, insbesondere im Falle einer Bahnüberführung.	- Weststadt - Oststadt attraktive Führung dank Ersatz Karrendurchfahrt durch neue nördliche Bahnquerung, insbesondere im Falle einer Bahnüberführung.

Hauptkriterien		Indikatoren Direktheit, Distanz	Bestand 2025		Variante Durchgangsverkehr, ZOB Süd, mit Nordquerung		Variante Durchgangsverkehr, ZOB Nord, mit Nordquerung		Variante Verlagerung, ZOB Süd, mit Nordquerung		Variante Verlagerung, ZOB Nord, mit Nordquerung		Gewicht
Unterkriterien C5 Kurze Wegestrecken zu städtischen Zielen	Bestand 2025 wird als Basis genommen.		0	Dito ohne NQ	1	Dito ohne NQ	-1	Dito ohne NQ	1	Dito ohne NQ	-1		
			- ZOB / Bahnhof - Innenstadt relativ direkte Führung. - ZOB liegt nahe der Innenstadt.		- ZOB / Bahnhof - Innenstadt trotz Aufteilung der verschiedenen Fußgängerströmen mit relativ direkter Führung. - Innenstadt beginnt dank der attraktiven Gestaltung des ehemaligen ZOB-Geländes sowie Einrichtung einer verkehrsamen Zone entlang der südlichen Hauptstraße quasi direkt südlich des ZOB.	- Bahnhof - Innenstadt mit relativ direkter Führung via ehemaliges ZOB-Gelände. - Innenstadt beginnt dank der attraktiven Gestaltung des ehemaligen ZOB-Geländes sowie Einrichtung einer verkehrsamen Zone entlang der Hauptstraße quasi direkt südlich des Bahnhofsgeländes.	- Bahnhof - Innenstadt mit relativ direkter Führung via ehemalige ZOB-Gelände. - Innenstadt beginnt dank der attraktiven Gestaltung des ehemaligen ZOB-Geländes sowie Einrichtung einer verkehrsamen Zone entlang der Hauptstraße quasi direkt südlich des Bahnhofsgeländes.	- ZOB / Bahnhof - Innenstadt trotz Aufteilung der verschiedenen Fußgängerströmen mit relativ direkter Führung. - Innenstadt beginnt dank Einrichtung einer verkehrsamen Zone entlang der südlichen Hauptstraße quasi direkt südlich des ZOB.	- ZOB - Oststadt relativ direkte Führung. - Bahnhof - Oststadt dank neuer nördlicher Bahnquerung deutlich besser erschlossen.	- Bahnhof - Oststadt dank neuer nördlicher Bahnquerung deutlich besser erschlossen. - Quasi direkte Anbindung des Franz-Volk-Parks durch Einrichtung einer Fußgängerzone entlang der östlichen Franz-Volk-Straße.	- Bahnhof - Oststadt dank neuer nördlicher Bahnquerung deutlich besser erschlossen. - Quasi direkte Anbindung des Franz-Volk-Parks durch Einrichtung einer Fußgängerzone entlang der östlichen Franz-Volk-Straße.	1	
Zwischenbewertung Hauptkriterium C			0.00		0.80		0.60		1.40		1.40	1	

Hauptkriterien	Unterkriterien	Indikatoren	Bestand 2025	Variante Durchgangsverkehr, ZOB Süd, mit Nordquerung	Variante Durchgangsverkehr, ZOB Nord, mit Nordquerung	Variante Verlagerung, ZOB Süd, mit Nordquerung	Variante Verlagerung, ZOB Nord, mit Nordquerung	Gewicht
D Kfz-Verkehr	D1 Verkehrsfluss Durchgangsverkehr großräumig gewährleisten	Leistungsfähigkeit, Kapazitätsreserven	Bestand 2025 wird als Basis genommen.	0	0	0	2	2
		- Leistungsfähigkeit an Knoten Freiburger Platz erreicht bzw. überschritten.	- Leistungsfähigkeit an Knoten Freiburger Platz trotz Verzicht auf direkte Führung des Linksabbiegers von südlicher Okenstraße zur Freiburger Straße ("Linksabbieger Freiburger Platz") praktisch erreicht.	- Leistungsfähigkeit entlang nördlicher Okenstraße teilweise praktisch erreicht.	- Leistungsfähigkeit entlang nördlicher Okenstraße teilweise praktisch erreicht.	- Ausreichende Leistungsfähigkeit am Knoten Freiburger Platz.	- Ausreichende Leistungsfähigkeit entlang nördlicher Okenstraße.	- Restkapazitäten vorhanden.
		- Ausreichende Leistungsfähigkeit entlang nördlicher Okenstraße, Restkapazitäten vorhanden.	- Ausreichende Leistungsfähigkeit entlang Achse Grabenallee / Hauptstraße teilweise erreicht.	- Ausreichende Leistungsfähigkeit entlang Achse Grabenallee / Hauptstraße.	- Ausreichende Leistungsfähigkeit entlang Achse Grabenallee / Hauptstraße.	- Vorwiegend ausreichende Leistungsfähigkeit entlang Achse Grabenallee / Hauptstraße.	- Vorwiegend ausreichende Leistungsfähigkeit entlang Achse Grabenallee / Hauptstraße.	- Gewisse Restkapazitäten vorhanden.
		- Leistungsfähigkeit entlang Achse B3 / B33 Otto-Hahn-Straße teilweise praktisch erreicht.	- Leistungsfähigkeit mit gewissen Restkapazitäten entlang Achse B3 / B33 Otto-Hahn-Straße erreichbar.	- Leistungsfähigkeit mit gewissen Restkapazitäten entlang Achse B3 / B33 Otto-Hahn-Straße erreichbar.	- Leistungsfähigkeit mit gewissen Restkapazitäten entlang Achse B3 / B33 Otto-Hahn-Straße erreichbar.	- Leistungsfähigkeit mit gewissen Restkapazitäten entlang Achse B3 / B33 Otto-Hahn-Straße erreichbar.	- Leistungsfähigkeit mit gewissen Restkapazitäten entlang Achse B3 / B33 Otto-Hahn-Straße erreichbar.	- Restkapazitäten vorhanden.
	D2 Belastungen Durchgangsverkehr für Anlieger verringern	Erhöhung Wohnlichkeit für Anlieger, Veränderung der Verkehrsbelastungen und Fahrleistung im Bahnhofsareal, Verringerung des Durchgangsverkehrs	Bestand 2025 wird als Basis genommen.	0	1	1	2	2
		- Hohe Verkehrsbelastungen im gesamten Bahnhofsareal, wodurch Wohnlichkeit mäßig, insbesondere entlang Okenstraße, Philipp-Reis-Straße, Hauptstraße und Straßburger Straße.	- Deutliche Erhöhung der Wohnlichkeit für Anlieger entlang Saarlandsstraße, Straßburger Straße, Rheinstraße und nördlicher Hauptstraße auf Grund spürbarer Abnahme der Verkehrsbelastungen.	- Mäßige Erhöhung der Wohnlichkeit für Anlieger der nördlichen Okenstraße.	- Deutliche Erhöhung der Wohnlichkeit für Anlieger entlang Straßburger Straße, Rheinstraße und Hauptstraße nördlich Philipp-Reis-Straße auf Grund spürbarer Abnahme der Verkehrsbelastungen.	- Deutliche Erhöhung der Wohnlichkeit für praktisch alle Anlieger auf Grund spürbarer Abnahme der Verkehrsbelastungen.	- Deutliche Erhöhung der Wohnlichkeit für praktisch alle Anlieger auf Grund spürbarer Abnahme der Verkehrsbelastungen.	- Einzige leichte Verschlechterung der Wohnlichkeit entlang der nördlichen Okenstraße.
		-	- Deutliche Verschlechterung der Wohnlichkeit für Anlieger der südlichen Okenstraße und Philipp-Reis-Straße.	- Abnahme der Fahrleistung im Bahnhofsareal um knapp 15%.	- Deutliche Abnahme des O-W-Durchgangsverkehrs, W-O-Durchgangsverkehrs unverändert.	- Abnahme der Fahrleistung im Bahnhofsareal um rund 40%.	- Abnahme der Fahrleistung im Bahnhofsareal um rund 40%.	- Vollständige Verlagerung des Durchgangsverkehrs.
		-	- Hoher Anteil an Durchgangsverkehr.	Bestand 2025 wird als Basis genommen.	0	0	0	-1
D3 Erreichbarkeit für Anlieger sicherstellen		Veränderung der Reisezeiten für Bahnhofsquartier	Bestand 2025 wird als Basis genommen.	0	0	0	-1	-1
		- Erreichbarkeit ist gegeben.	- Erreichbarkeit für alle Fahrbeziehungen gegeben; Wegfahrt Richtung Süden / Südwesten teilweise nur via Freiburger Platz möglich.	- Je nach Fahrbeziehung kleinere bis mittlere Umwegfahrten, jedoch ohne spürbare Reisezeitverlängerung.	- Je nach Fahrbeziehung kleinere bis mittlere Umwegfahrten, jedoch ohne spürbare Reisezeitverlängerung.	- Erreichbarkeit grundsätzlich gegeben, doch teilweise längere Umwegfahrten erforderlich.	- Erreichbarkeit grundsätzlich gegeben, doch teilweise längere Umwegfahrten erforderlich.	- Abbindung des Bahnhofsquartiers für einige Fahrbeziehungen leicht schlechter.
D4 Direkte Anfahrbarkeit Bahnhof		Bedarf von Umwegfahrten, Veränderung der Reisezeiten zum Bahnhof	Bestand 2025 wird als Basis genommen.	0	0	0	0	0
		- Zufahrt über Hauptstraße oder Saarlandsstraße, Wegfahrt über Rheinstraße oder Straßburger Straße.	- Für alle Fahrbeziehungen gilt Zufahrt über Freiburger Platz und Straßburger Straße, Wegfahrt im Wesentlichen über Franz-Volk-Straße.	- Dadurch teilweise kleiner Umweg bzw. insbesondere dank Nordquerung direktere Anfahrt für gewisse Fahrbeziehungen, jedoch ohne spürbare Reisezeitveränderung.	- Weiterhin direkte Erschließung auf Ostseite der Bahnanlagen gegeben.	- Für alle Fahrbeziehungen gilt Zufahrt über Franz-Volk-Straße, Wegfahrt über Straßburger Straße.	- Für alle Fahrbeziehungen gilt Zufahrt über Hauptstraße, Wegfahrt über Saarlandsstraße.	- Längerer Umweg für Fahrbeziehung Südsüdost von durchschnittlich 3-5 Minuten.

Hauptkriterien	Unterkriterien	D5	Indikatoren	Bestand 2025	Variante Durchgangsverkehr, ZOB Süd, mit Nordquerung	Variante Durchgangsverkehr, ZOB Nord, mit Nordquerung	Variante Verlagerung, ZOB Süd, mit Nordquerung	Variante Verlagerung, ZOB Nord, mit Nordquerung	Gewicht
			Veränderung bzgl. Parksuchverkehr, Verfügbarkeit zentral gelegener Parkplätze, Angemessene Bewirtschaftung	Bestand 2025 wird als Basis genommen.	0	2	2	2	2
			- Enormer Parksuchverkehr vorhanden.		- Schaffung ausreichenden Stellplatzangebots, insbesondere auf Westseite der Bahnanlagen.	- Schaffung ausreichenden Stellplatzangebots, insbesondere auf Westseite der Bahnanlagen.	- Schaffung ausreichenden Stellplatzangebots, insbesondere auf Westseite der Bahnanlagen.	- Schaffung ausreichenden Stellplatzangebots, insbesondere auf Westseite der Bahnanlagen.	
			-		- Rasche und direkte Zufahrt aus Osten dank Nordquerung gegeben.	- Rasche und direkte Zufahrt aus Osten dank Nordquerung gegeben.	- Rasche und direkte Zufahrt aus Osten dank Nordquerung gegeben.	- Rasche und direkte Zufahrt aus Osten dank Nordquerung gegeben.	
			- Parkplätze flächendeckend und in ihrer Funktion gemischt verteilt, was den Parksuchverkehr fördert.		- Deutliche Reduktion Parksuchverkehr durch zentrales Parken (neues Parkhaus Nord, direkte Anbindung an Hauptverkehrsstraßennetz).	- Deutliche Reduktion Parksuchverkehr durch zentrales Parken (neues Parkhaus Nord, direkte Anbindung an Hauptverkehrsstraßennetz).	- Deutliche Reduktion Parksuchverkehr durch zentrales Parken (neues Parkhaus Nord, direkte Anbindung an Hauptverkehrsstraßennetz).	- Deutliche Reduktion Parksuchverkehr durch zentrales Parken (neues Parkhaus Nord, direkte Anbindung an Hauptverkehrsstraßennetz).	
			-		- Straßenparken nur noch für Bewohner / Beschäftigte.	- Straßenparken nur noch für Bewohner / Beschäftigte.	- Straßenparken nur noch für Bewohner / Beschäftigte.	- Straßenparken nur noch für Bewohner / Beschäftigte.	
			-		- K&R, Taxi, Behinderten-Parkplätze in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof / ZOB.	- K&R, Taxi, Behinderten-Parkplätze in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof / ZOB.	- K&R, Taxi, Behinderten-Parkplätze in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof / ZOB.	- K&R, Taxi, Behinderten-Parkplätze in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof / ZOB.	
			Unterschiedliche Bewirtschaftungsformen mit Begünstigung von Parksuchverkehr.		- Vereinheitlichung der Parkraumbewirtschaftung; Schaffung von Anreizen zur Verkehrsführung bzw. zur Wahl des Zielforts.	- Vereinheitlichung der Parkraumbewirtschaftung; Schaffung von Anreizen zur Verkehrsführung bzw. zur Wahl des Zielforts.	- Vereinheitlichung der Parkraumbewirtschaftung; Schaffung von Anreizen zur Verkehrsführung bzw. zur Wahl des Zielforts.	- Vereinheitlichung der Parkraumbewirtschaftung; Schaffung von Anreizen zur Verkehrsführung bzw. zur Wahl des Zielforts.	
			Zwischenbewertung Hauptkriterium D	0.00	0.60	0.60	1.00	1.00	1

Hauptkriterien E	Unterkriterien E1: Grün erhalten und weiterentwickeln	Indikatoren Schaffung weiterer Grünflächen	Bestand 2025				Variante Durchgangsverkehr, ZOB Süd, mit Nordquerung		Variante Verlagerung, ZOB Süd, mit Nordquerung		Variante Verlagerung, ZOB Nord, mit Nordquerung		Gewicht
			Bestand 2025 wird als Basis genommen.	0	Dito ohne NQ	1	Dito ohne NQ	2	Dito ohne NQ	1	Dito ohne NQ	2	
		Schaffung von Flächen zu Gunsten des Umweltverbunds. Angebot klimagünstiger Verkehrsmittel	Bestand 2025 wird als Basis genommen. - Im Bahnhofsareal dominieren Verkehrsflächen. - Auf Höhe des Bahnhofsgebäudes gibt es eine Baumreihe. - Zwischen ZOB und Hauptstraße gibt es eine relativ unbedeutende kleine Grünfläche mit zwei Bäumen. - Ihr Erholungsfaktor ist auf Grund fehlender Gestaltung gering. - Bei Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs entlang der südlichen Hauptstraße ist ebenfalls Begrünung vorgesehen. - Ein Ersatz für die aufgehobene Fläche ist gesamtfrat ggf. möglich. - Gesamtfiatf deutliche Weiterentwicklung des Grünbestands.	0	Dito ohne NQ - Im Zuge der Schaffung eines Bahnhofsvorplatzes wird die Baumreihe erhalten und weitere Begrünung vorgesehen. - Aufhebung der Grünfläche auf dem heutigen ZOB-Gelände zu Gunsten des ZOB. Diese kann auf den Flächen im nördlichen Bereich des Bahnhofsareals (über-)kompensiert werden. - Bei Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs entlang der südlichen Hauptstraße ist ebenfalls Begrünung vorgesehen. - Ein Ersatz für die aufgehobene Fläche ist gesamtfrat ggf. möglich.	1	Dito ohne NQ - Im Zuge der Schaffung eines Bahnhofsvorplatzes wird die Baumreihe erhalten und weitere Begrünung vorgesehen. - Aufhebung der Grünfläche auf dem heutigen ZOB-Gelände zu Gunsten des ZOB. Diese kann auf den Flächen im nördlichen Bereich des Bahnhofsareals (über-)kompensiert werden. - Bei Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs entlang der südlichen Hauptstraße ist ebenfalls Begrünung vorgesehen. - Ein Ersatz für die aufgehobene Fläche ist gesamtfrat ggf. möglich.	2	Dito ohne NQ - Im Zuge der Schaffung eines Bahnhofsvorplatzes wird die Baumreihe erhalten und weitere Begrünung vorgesehen. - Aufhebung der Grünfläche auf dem heutigen ZOB-Gelände zu Gunsten des ZOB. Diese kann auf den Flächen im nördlichen Bereich des Bahnhofsareals (über-)kompensiert werden. - Bei Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs entlang der südlichen Hauptstraße ist ebenfalls Begrünung vorgesehen. - Ein Ersatz für die aufgehobene Fläche ist gesamtfrat ggf. möglich.	1	Dito ohne NQ - Je nach Ausgestaltung des ZOB kann ein Bahnhofsorplatz geschaffen werden. - Die Baumreihe wird nach Möglichkeit erhalten oder aber alternative Begrünung vorgesehen. - Einrichtung eines Grünareals auf dem ehemaligen ZOB-Gelände. - Bei Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs entlang der südlichen Hauptstraße ist ebenfalls Begrünung vorgesehen. - Gesamtfiatf deutliche Weiterentwicklung des Grünbestands.	2	
													- Je nach Ausgestaltung des ZOB kann ein Bahnhofsorplatz geschaffen werden.
													- Die Baumreihe wird nach Möglichkeit erhalten oder aber alternative Begrünung vorgesehen.
													- Aufhebung der Grünfläche auf dem heutigen ZOB-Gelände zu Gunsten des ZOB. Diese kann auf den Flächen im nördlichen Bereich des Bahnhofsareals (über-)kompensiert werden.
													- Bei Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs entlang der südlichen Hauptstraße ist ebenfalls Begrünung vorgesehen.
													- Ein Ersatz für die aufgehobene Fläche ist gesamtfrat ggf. möglich.
													- Gesamtfiatf deutliche Weiterentwicklung des Grünbestands.
													- Mittels Vergrößerung des ZOB bzw. Erhöhung der Anzahl Haltepunkte werden erste Kapazitäten im Hinblick auf die angestrebte Verdoppelung des ÖPNV geschaffen.
													- Verschiedentlich werden Spuren des Kfz-Verkehrs als Umweltspuren (Rad frei) umgenutzt.
													- Vereinzelt werden Flächen des ruhenden Verkehrs aufgehoben, um bessere Verhältnisse für den Fuß- (Gehwegbreite) und Radverkehr (Gegenechtungsregime) zu schaffen.
- Das Angebot klimagünstiger Mobilitätsformen wird ausgeweitet.													
- Flächen, insbesondere auch im Norden des Bahnhofsareals, bieten Potential einer passenden Ausstattung / Ausführung (Photovoltaik, Dachbegrünung, intelligente Beschattung / Belüftung von Stadträumen, Starkregenschutz etc.).													
- Angebotsweiterung (Nordquerung) kann Nachfragezuwachs erzeugen.													
- Bestand 2025 wird als Basis genommen.													
		Schaffung entsprechender Flächen	Bestand 2025 wird als Basis genommen. - Im Bahnhofsareal gibt es kaum Freiräume für Kinder und Jugendliche. - Aufenthaltsqualität im gesamten Bahnhofsareal verbesserungswürdig. - Gesamtes Bahnhofsareal dominiert durch Kfz-Verkehr und Verkehrsflächen. Es gibt keine autofreien und kaum verkehrsarme Bereiche.	0	Dito ohne NQ - Schaffung entsprechender Flächen im Bereich des neuen Bahnhofsorplatzes möglich. - Voraussichtlich eher im nördlichen Bereich einordenbar. - Attraktivität höher, je südlicher bzw. näher an ZOB und Innenstadt.	1	Dito ohne NQ - Schaffung entsprechender Flächen im Bereich des neuen Bahnhofsorplatzes möglich. - Voraussichtlich eher im nördlichen Bereich einordenbar. - Attraktivität höher, je südlicher bzw. näher an ZOB und Innenstadt.	2	Dito ohne NQ - Schaffung entsprechender Flächen im Bereich des neuen Bahnhofsorplatzes möglich. - Voraussichtlich eher im nördlichen Bereich einordenbar. - Attraktivität höher, je südlicher bzw. näher an ZOB und Innenstadt.	1	Dito ohne NQ - Schaffung entsprechender Flächen im Bereich des neuen Bahnhofsorplatzes möglich. - Voraussichtlich eher im nördlichen Bereich einordenbar. - Attraktivität höher, je südlicher bzw. näher an ZOB und Innenstadt.	2	
													- Schaffung entsprechender Flächen im Bereich des neuen Bahnhofsorplatzes möglich.
													- Voraussschlich eher im nördlichen Bereich einordenbar.
													- Attraktivität höher, je südlicher bzw. näher an ZOB und Innenstadt.
													- Weitere Möglichkeit auf Flächen des Pläherparks.
													- Dito ohne NQ
													- Erhöhung der Aufenthaltsqualität quasi im gesamten Bahnhofsareal, insbesondere im Bereich Franz-Volk-Park - Bahnhofsgebaude - Innenstadt (autofreie Bereiche, verkehrsarme Zonen).
													- Schaffung neuer Fahrten bzw. Wege im Fuß- und Radverkehr mit Reisezweck Erholung.
													- Mäßige bis deutliche Verbesserung der Sicherheit entlang der südlichen Hauptstraße dank Verkehrsberuhigung inkl. Umsetzung weiterer städtebaulicher Potentiale.
													- Erhöhung der Aufenthaltsqualität quasi im gesamten Bahnhofsareal, insbesondere im Bereich Franz-Volk-Park - Bahnhofsgebaude - Innenstadt (autofreie Bereiche, verkehrsarme Zonen).
		Veränderung der Aufenthaltsqualität, Schaltung autofreier Bereiche, Erhöhung der Sicherheit	Bestand 2025 wird als Basis genommen. - Aufenthaltsqualität im gesamten Bahnhofsareal verbesserungswürdig. - Gesamtes Bahnhofsareal dominiert durch Kfz-Verkehr und Verkehrsflächen. Es gibt keine autofreien und kaum verkehrsarme Bereiche.	0	Dito ohne NQ - Schaffung entsprechender Flächen im Bereich des neuen Bahnhofsorplatzes möglich. - Voraussschlich eher im nördlichen Bereich einordenbar. - Attraktivität höher, je südlicher bzw. näher an ZOB und Innenstadt.	1	Dito ohne NQ - Schaffung entsprechender Flächen im Bereich des neuen Bahnhofsorplatzes möglich. - Voraussschlich eher im nördlichen Bereich einordenbar. - Attraktivität höher, je südlicher bzw. näher an ZOB und Innenstadt.	2	Dito ohne NQ - Schaffung entsprechender Flächen im Bereich des neuen Bahnhofsorplatzes möglich. - Voraussschlich eher im nördlichen Bereich einordenbar. - Attraktivität höher, je südlicher bzw. näher an ZOB und Innenstadt.	1	Dito ohne NQ - Schaffung entsprechender Flächen im Bereich des neuen Bahnhofsorplatzes möglich. - Voraussschlich eher im nördlichen Bereich einordenbar. - Attraktivität höher, je südlicher bzw. näher an ZOB und Innenstadt.	2	
													- Schaffung entsprechender Flächen im Bereich des neuen Bahnhofsorplatzes möglich.
													- Voraussschlich eher im nördlichen Bereich einordenbar.
													- Attraktivität höher, je südlicher bzw. näher an ZOB und Innenstadt.
													- Weitere Möglichkeit auf Flächen des Pläherparks.
													- Dito ohne NQ
													- Erhöhung der Aufenthaltsqualität quasi im gesamten Bahnhofsareal, insbesondere im Bereich Franz-Volk-Park - Bahnhofsgebaude - Innenstadt (autofreie Bereiche, verkehrsarme Zonen).
													- Schaffung neuer Fahrten bzw. Wege im Fuß- und Radverkehr mit Reisezweck Erholung.
													- Mäßige bis deutliche Verbesserung der Sicherheit entlang der südlichen Hauptstraße dank Verkehrsberuhigung inkl. Umsetzung weiterer städtebaulicher Potentiale.
													- Erhöhung der Aufenthaltsqualität quasi im gesamten Bahnhofsareal, insbesondere im Bereich Franz-Volk-Park - Bahnhofsgebaude - Innenstadt (autofreie Bereiche, verkehrsarme Zonen).
		Zwischenbewertung Hauptkriterium E	0.00	1.00	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	1.50	1		

Hauptkriterien		Indikatoren	Bestand 2025		Variante Durchgangsverkehr, ZOB Süd, mit Nordquerung		Variante Verlagerung, ZOB Süd, mit Nordquerung		Variante Verlagerung, ZOB Nord, mit Nordquerung		Gewicht			
F1	Historisches Bahnhofsgebäude erhalten und sanieren		Veränderung der Fußfrequenzen im Bereich des Bahnhofsgebäudes	Bestand 2025 wird als Basis genommen.	0	Dito ohne NQ	1	Dito ohne NQ	2	Dito ohne NQ	1	Dito ohne NQ	2	
F2	Leerstände im Bahnhof mit attraktiven Nutzungen reaktivieren	Reaktivierungspotential	- Tendenz: geringe Fußfrequenzen im nördlichen Bahnhofsareal.	- Allgemeine Frequenzzunahme durch neues Parkhaus im Norden, geplante Fuß- und Radwegeverbindungen.	- Starke allgemeine Frequenzzunahme durch neues Parkhaus im Norden, geplante Fuß- und Radwegeverbindungen.	- Allgemeine Frequenzzunahme durch neues Parkhaus im Norden, geplante Fuß- und Radwegeverbindungen.	- Starke allgemeine Frequenzzunahme durch neues Parkhaus im Norden, geplante Fuß- und Radwegeverbindungen.	- Starke allgemeine Frequenzzunahme durch neues Parkhaus im Norden, geplante Fuß- und Radwegeverbindungen.	- Starke allgemeine Frequenzzunahme durch neues Parkhaus im Norden, geplante Fuß- und Radwegeverbindungen.	- Starke allgemeine Frequenzzunahme durch neues Parkhaus im Norden, geplante Fuß- und Radwegeverbindungen.	- Starke allgemeine Frequenzzunahme durch neues Parkhaus im Norden, geplante Fuß- und Radwegeverbindungen.	- Starke allgemeine Frequenzzunahme durch neues Parkhaus im Norden, geplante Fuß- und Radwegeverbindungen.		
			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
F3	Bahnhofsvorplatz mit guter Gestaltung und Aufenthaltsqualität schaffen	Veränderung der Aufenthaltsqualität vor dem Bahnhofsgebäude, Veränderung der Verkehrsbelastungen	Bestand 2025 wird als Basis genommen.	0	Dito ohne NQ	2	Dito ohne NQ	1	Dito ohne NQ	2	Dito ohne NQ	1		
F4	Achse Bahnhof - Innenstadt stadtebaulich stärken	Städtebauliche Potentiale	- Der Bahnhofsvorplatz wird vom Kfz-Verkehr dominiert.	- Im südlichen Bereich des Bahnhofsgebäudes verkehrsarme Zone geschaffen, die Kfz-Belastungen nehmen um knapp 90% ab.	- Im südlichen Bereich des Bahnhofsgebäudes verkehrsarme Zone geschaffen, die Kfz-Belastungen nehmen um knapp 90% ab.	- Im südlichen Bereich des Bahnhofsgebäudes verkehrsarme Zone geschaffen, die Kfz-Belastungen nehmen um knapp 90% ab.	- Im südlichen Bereich des Bahnhofsgebäudes verkehrsarme Zone geschaffen, die Kfz-Belastungen nehmen um knapp 90% ab.	- Im südlichen Bereich des Bahnhofsgebäudes verkehrsarme Zone geschaffen, die Kfz-Belastungen nehmen um knapp 90% ab.	- Im südlichen Bereich des Bahnhofsgebäudes verkehrsarme Zone geschaffen, die Kfz-Belastungen nehmen um knapp 90% ab.	- Im südlichen Bereich des Bahnhofsgebäudes verkehrsarme Zone geschaffen, die Kfz-Belastungen nehmen um knapp 90% ab.	- Im südlichen Bereich des Bahnhofsgebäudes verkehrsarme Zone geschaffen, die Kfz-Belastungen nehmen um knapp 90% ab.	- Im südlichen Bereich des Bahnhofsgebäudes verkehrsarme Zone geschaffen, die Kfz-Belastungen nehmen um knapp 90% ab.		
			- Bis zu rund 11000 Fahrzeuge passieren ihn täglich.	- Deutliche Erhöhung der Aufenthaltsqualität vor dem Bahnhofsgebäude mittels Schaffung eines weitläufigen Bahnhofsvorplatzes (von ÖPNV und Rad befahren).	- Wegen Standort ZOB im Wesentlichen nur mittlere Erhöhung der Aufenthaltsqualität vor dem Bahnhofsgebäude möglich.	- Deutliche Erhöhung der Aufenthaltsqualität vor dem Bahnhofsgebäude mittels Schaffung eines weitläufigen Bahnhofsvorplatzes (Rad frei).	- Deutliche Erhöhung der Aufenthaltsqualität vor dem Bahnhofsgebäude mittels Schaffung eines weitläufigen Bahnhofsvorplatzes (Rad frei).	- Deutliche Erhöhung der Aufenthaltsqualität vor dem Bahnhofsgebäude mittels Schaffung eines weitläufigen Bahnhofsvorplatzes (Rad frei).	- Deutliche Erhöhung der Aufenthaltsqualität vor dem Bahnhofsgebäude mittels Schaffung eines weitläufigen Bahnhofsvorplatzes (Rad frei).	- Deutliche Erhöhung der Aufenthaltsqualität vor dem Bahnhofsgebäude mittels Schaffung eines weitläufigen Bahnhofsvorplatzes (Rad frei).	- Deutliche Erhöhung der Aufenthaltsqualität vor dem Bahnhofsgebäude mittels Schaffung eines weitläufigen Bahnhofsvorplatzes (Rad frei).	- Deutliche Erhöhung der Aufenthaltsqualität vor dem Bahnhofsgebäude mittels Schaffung eines weitläufigen Bahnhofsvorplatzes (Rad frei).	- Deutliche Erhöhung der Aufenthaltsqualität vor dem Bahnhofsgebäude mittels Schaffung eines weitläufigen Bahnhofsvorplatzes (Rad frei).	- Deutliche Erhöhung der Aufenthaltsqualität vor dem Bahnhofsgebäude mittels Schaffung eines weitläufigen Bahnhofsvorplatzes (Rad frei).
			- Das ÖPNV-Aufkommen ist dabei vernachlässigbar.	- Aufenthaltsqualität ist kaum gegeben und deutlich verbesserungswürdig.	- Erhöhtes ÖPNV-Aufkommen vor dem Bahnhofsgebäude (rund 9 Stadt-, 6 Regionalbuslinien).	- Schaffung eines kleinen Bahnhofsvorplatzes im zentralen Bereich vor dem Bahnhofsgebäude (von ÖPNV und Rad befahren) erlaubt punktuell deutliche Erhöhung der Aufenthaltsqualität vor dem Bahnhofsgebäude.	- Schaffung eines kleinen Bahnhofsvorplatzes im zentralen Bereich vor dem Bahnhofsgebäude (von ÖPNV und Rad befahren) erlaubt punktuell deutliche Erhöhung der Aufenthaltsqualität vor dem Bahnhofsgebäude.	- Schaffung eines kleinen Bahnhofsvorplatzes im zentralen Bereich vor dem Bahnhofsgebäude (von ÖPNV und Rad befahren) erlaubt punktuell deutliche Erhöhung der Aufenthaltsqualität vor dem Bahnhofsgebäude.	- Schaffung eines kleinen Bahnhofsvorplatzes im zentralen Bereich vor dem Bahnhofsgebäude (von ÖPNV und Rad befahren) erlaubt punktuell deutliche Erhöhung der Aufenthaltsqualität vor dem Bahnhofsgebäude.	- Schaffung eines kleinen Bahnhofsvorplatzes im zentralen Bereich vor dem Bahnhofsgebäude (von ÖPNV und Rad befahren) erlaubt punktuell deutliche Erhöhung der Aufenthaltsqualität vor dem Bahnhofsgebäude.	- Schaffung eines kleinen Bahnhofsvorplatzes im zentralen Bereich vor dem Bahnhofsgebäude (von ÖPNV und Rad befahren) erlaubt punktuell deutliche Erhöhung der Aufenthaltsqualität vor dem Bahnhofsgebäude.	- Schaffung eines kleinen Bahnhofsvorplatzes im zentralen Bereich vor dem Bahnhofsgebäude (von ÖPNV und Rad befahren) erlaubt punktuell deutliche Erhöhung der Aufenthaltsqualität vor dem Bahnhofsgebäude.	- Schaffung eines kleinen Bahnhofsvorplatzes im zentralen Bereich vor dem Bahnhofsgebäude (von ÖPNV und Rad befahren) erlaubt punktuell deutliche Erhöhung der Aufenthaltsqualität vor dem Bahnhofsgebäude.	- Schaffung eines kleinen Bahnhofsvorplatzes im zentralen Bereich vor dem Bahnhofsgebäude (von ÖPNV und Rad befahren) erlaubt punktuell deutliche Erhöhung der Aufenthaltsqualität vor dem Bahnhofsgebäude.
			- Es gibt keine autofreien und kaum verkehrsarme Bereiche.	- Im südlichen Bereich des Bahnhofsgebäudes verkehrsarme Zone geschaffen.	- Im südlichen Bereich des Bahnhofsgebäudes verkehrsarme Zone geschaffen.	- Im südlichen Bereich des Bahnhofsgebäudes verkehrsarme Zone geschaffen.	- Im südlichen Bereich des Bahnhofsgebäudes verkehrsarme Zone geschaffen.	- Im südlichen Bereich des Bahnhofsgebäudes verkehrsarme Zone geschaffen.	- Im südlichen Bereich des Bahnhofsgebäudes verkehrsarme Zone geschaffen.	- Im südlichen Bereich des Bahnhofsgebäudes verkehrsarme Zone geschaffen.	- Im südlichen Bereich des Bahnhofsgebäudes verkehrsarme Zone geschaffen.	- Im südlichen Bereich des Bahnhofsgebäudes verkehrsarme Zone geschaffen.	- Im südlichen Bereich des Bahnhofsgebäudes verkehrsarme Zone geschaffen.	- Im südlichen Bereich des Bahnhofsgebäudes verkehrsarme Zone geschaffen.
			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
F5	Grundstücke mit Potential für das Quartier neu in Wert setzen	Flächen mit potentieller Wertsteigerung	Bestand 2025 wird als Basis genommen.	0	Dito ohne NQ	1	Dito ohne NQ	2	Dito ohne NQ	1	Dito ohne NQ	2		
Zwischenbewertung Hauptkriterium F			0.00	1.00	1.12	0.97	1.40	1.60	1.58					
Total (Hauptziele gewichtet)			0.00	1.12	0.97	1.40	1.60	1.58						