



Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Harburg

| | |
|-------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| Antwort / Stellungnahme des Bezirksamtes | Drucksachen-Nr.: 20-3083.01 Datum: 10.08.2017 |
|-------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|

| Beratungsfolge | | |
|----------------|----------------|-------|
| | Gremium | Datum |
| Öffentlich | Hauptausschuss | |

Antwort zur Anfrage AfD betr. Fahrradstation Harburger Bahnhof II

Sachverhalt:

Aus der Beantwortung der Anfrage der AfD-Fraktion (Drs. 20-3059) zum Sachstand der Fahrradstation am Harburger Bahnhof ergeben sich weitere Fragen:

1. Warum hat die Bahn in Bezug auf die Realisierung einer Fahrradstation zwischen den Gleisen 3 und 4 erst nach einem Jahr geantwortet?

- Warum wurde eine Realisierung an diesem Standort zwischen den Gleisen 3 und 4 offenbar erneut geprüft und wer hat dieses aus welchen Gründen veranlasst?
- Wann fanden Prüfungen im vorherigen Zeitraum statt und wer hat diese in Auftrag gegeben?
- Aus welchen Gründen befürworten das Bezirksamt, Planer und BSU den Mittelbahnsteig (Gleis 3 und 4)?

2. Welche vertraglichen Hürden sprechen gegen eine Nutzung der Tiefgarage (Expressguthalle) als Fahrrad-Parkhaus bzw. Fahrradstation?

- Bitte tabellarisch darstellen, welche Flächen an welche Nutzer als Parkfläche für welche Dauer an diesem Standort vermietet werden (bitte mit Kündigungsfristen)?
- Inwieweit wird die Fläche als Müllplatz aktuell genutzt?
- Welche Maßnahmen wären erforderlich, um diese Fläche als Auslagerungsfläche zu nutzen? Bitte in diesem Zusammenhang, die vergangenen Baumaßnahmen seit 2010 aufführen und zukünftige zu benennen. Bitte tabellarisch, einzeln und mit Datum aufführen.
- Aus welchen Gründen befürworten das Bezirksamt, Planer und BUE die Tiefgarage als Standort?

3. In benanntem Workshop mit der DB AG am 11.7.2017, wird Harburg als "Third Place" in der "Smart City" verstanden? Was wird darunter verstanden?

- mit welchen Projektpartnern wurde im Rahmen des Workshops gesprochen und mit welchem Ergebnis?

4. Zu welcher Bewertung gelangt die im September 2010 vorgelegte "Studie zur Voruntersuchung einer Fahrradstation am S-Bahnhof Hamburg-Harburg"? In welcher Höhe entfallen die Kosten im Einzelnen? Bitte anhand der Untersuchung der einzelnen Standortfaktoren und Wirtschaftlichkeit, der Nutzwertanalyse und der Machbarkeitsstudie darstellen.

5. Zu welcher Bewertung gelangt die im Februar 2012 "Ergänzende Untersuchung zur Machbarkeitsstudie einer Fahrradstation am S-Bahnhof Hamburg-Harburg"? In welcher Höhe entfallen die Kosten im Einzelnen? Bitte anhand der Untersuchung der einzelnen Standortfaktoren und Wirtschaftlichkeit, der Nutzwertanalyse und der Machbarkeitsstudie darstellen.

6. Wird die von der Park and Ride Betriebsgesellschaft mbH Beauftragte weitere Untersuchung, Standorte zur Realisierung einer Fahrradstation am Harburger Bahnhof untersuchen?

a) Auf welche Rahmenbedingungen und ggf. welchen Anpassungsbedarf werden welche Standorte untersucht?

b) Wann werden die Ergebnisse dieser Untersuchung vorgelegt?

7. Aus welchen Gründen befürworten Bezirksamt, BWVI und Planer den Standort Walter-Dudek-Brücke?

8. Welche Entfernung vom Harburger Bahnhof und welche Flächen weisen die von der S-Bahn Hamburg und der Bahn favorisierten Standorte 1 und 2 auf? (s. Drs. 20-3059, Frage 4)

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG **Bezirksamt Harburg**

10. August 2017

Das Bezirksamt Harburg nimmt zu der Anfrage der AfD-Fraktion (Drs. 20-3083) wie folgt Stellung:

1. *Warum hat die Bahn in Bezug auf die Realisierung einer Fahrradstation zwischen den Gleisen 3 und 4 erst nach einem Jahr geantwortet?*

Es handelt sich bei dem 29.03.2017 um einen Schreibfehler. Der Antwortbrief hat den Bezirk am 29.03.2016 erreicht.

a) Warum wurde eine Realisierung an diesem Standort zwischen den Gleisen 3 und 4 offenbar erneut geprüft und wer hat dieses aus welchen Gründen veranlasst?

Nachdem die Konzernbeauftragte durch die Deutsche Bahn AG eingesetzt wurde, fand eine Begrüßungsgespräch mit Vertretern des Dezernats Wirtschaft, Bauen und Umwelt statt. U.a. wurde der Sachverhalt der Fahrradstation erörtert und daraufhin eine erneuerte Stellungnahme mit dem Ziel einer Zustimmung für den Standort angestrengt.

b) Wann fanden Prüfungen im vorherigen Zeitraum statt und wer hat diese in Auftrag gegeben?

Zwischen dem 4. Quartal 2014 und Februar 2016 wurde die Deutsche Bahn AG mehrfach durch das Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt zur Stellungnahme hinsichtlich der Realisierung einer Fahrradstation zwischen den Gleisen 3 und 4 aufgefordert. Die DB Immobilien, als von der DB Netz AG und DB Station & Service AG bevollmächtigtes Unternehmen, hat dem Bezirk die negativen Gesamtstimmungen zum o. g. Vorhaben zugeschickt.

c) Aus welchen Gründen befürworten das Bezirksamt, Planer und BSU den Mittelbahnsteig (Gleis 3 und 4)?

In der 1. Stufe der bezirklichen Machbarkeitsstudie (Stand: September 2010) hat der Mittelbahnsteig die beste Einschätzung erhalten.

„Fazit: Nach Anwendung der Nutzwertanalyse stechen zwei Standorte hervor. Dies sind der Standort 1 auf dem nördlichen Mittelbahnsteig mit 141 Punkten und der Standort 5 oberhalb der Rampe auf dem Bahnhofsvorplatz mit 131 Punkten. Der Standort 5 / Rampe weist jedoch in einem Bewertungskriterium eine mangelhafte Beurteilung auf. Der Standort / Bahnsteig Nord hingegen hat eine insgesamt gute, ausgeglichene Beurteilung ohne jegliche Ausreißer.“

Der Bezirk hat sich dieser Einschätzung angeschlossen.

2. Welche vertraglichen Hürden sprechen gegen eine Nutzung der Tiefgarage (Expressguthalle) als Fahrrad-Parkhaus bzw. Fahrradstation?

a) Bitte tabellarisch darstellen, welche Flächen an welche Nutzer als Parkfläche für welche Dauer an diesem Standort vermietet werden (bitte mit Kündigungsfristen)?

Die Flächenverwaltung liegt bei der DB Station & Service AG und nicht in der Verantwortung des Bezirksamtes.

b) Inwieweit wird die Fläche als Müllplatz aktuell genutzt?

Vgl. Antwort Teilfrage a).

c) Welche Maßnahmen wären erforderlich, um diese Fläche als Auslagerungsfläche zu nutzen? Bitte in diesem Zusammenhang, die vergangenen Baumaßnahmen seit 2010 aufführen und zukünftige zu benennen. Bitte tabellarisch, einzeln und mit Datum aufführen.

Vgl. Antwort Teilfrage a) sowie b).

d) Aus welchen Gründen befürworten das Bezirksamt, Planer und BUE die Tiefgarage als Standort?

Die Tiefgarage wurde aufgrund von möglichen Flächenpotenzialen ab Februar 2016 intensiv verfolgt und durch das Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt befürwortet.

3. In benanntem Workshop mit der DB AG am 11.7.2017, wird Harburg als "Third Place" in der "Smart City" verstanden? Was wird darunter verstanden?

Neben Arbeitsplatz und Wohnung wird die Bahn für immer mehr Menschen ein ‚Third Place‘ – ein zusätzlicher Ort zum Arbeiten und zur Kommunikation. Dafür muss eine digitale Spitzenversorgung auf der gesamten Reisekette angeboten werden: leistungsfähiger und lückenloser Mobilfunkempfang, ein schneller Internetzugang in den Bahnhöfen sowie WLAN in allen Zügen – im Fern- und Regionalverkehr. So kann die Bahn das Verkehrsmittel des digitalen Zeitalters werden.“

a) Mit welchen Projektpartnern wurde im Rahmen des Workshops gesprochen und mit welchem Ergebnis?

DB Station&Service AG: Dr. Meike Niedbal I.SVE

Michael Dominidiato I.SV-N-HMB

Peer-Oliver Gebert I.SV-N-V

Knut Marscholek-Uecker I.SV-N-I(M)

Ariane Weber I.SV-N-V(M)

Timo Otten I.SBO(2)

Gerold Coenen I.SVE 1

Bezirksamt Harburg: Jörg Penner

Hans Lied

Kornelia Ott

Adrian Andres

Gerald Böckler

Heiko Stolzenburg

Kunstverein Harburger Bahnhof e.V.: Julia Sökeland

Ursula Herbst

Es wurden folgende nächste Schritte im WS verabredet:

Im August soll eine gemeinsame Begehung des Bahnhofs durchgeführt werden. Als Beteiligte sind Architekten und ein Künstler (Kontakt stellt der Kunstverein her) sowie Vertreter von Smart Cities geplant. Hierbei sollen kurzfristige Maßnahmen wie z.B. ein „Aufräumen“ des Bahnhofs konkretisiert werden und erste preisliche Indikationen gemacht werden. Es soll ferner eine Integration von künstlerischen Elementen in die Wegeleitung geprüft werden.

Ein Mitarbeiter der DB Station & Service AG möchte eine Unterlage für ein bereits erarbeitetes „ba-sic“-Programm (v.a. aus Mitarbeitersicht) als Grundlage für die weiteren Maßnahmen zur Verfügung stellen.

Für die weitere Entwicklung des Bahnhofs und des Umfelds soll ein Folgetermin im September in kleinerer Runde abgestimmt werden.

4. *Zu welcher Bewertung gelangt die im September 2010 vorgelegte "Studie zur Voruntersuchung einer Fahrradstation am S-Bahnhof Hamburg-Harburg"? In welcher Höhe entfallen die Kosten im Einzelnen? Bitte anhand der Untersuchung der einzelnen Standortfaktoren und Wirtschaftlichkeit, der Nutzwertanalyse und der Machbarkeitsstudie darstellen.*

Vg. Anlage 1.

5. *Zu welcher Bewertung gelangt die im Februar 2012 "Ergänzende Untersuchung zur Machbarkeitsstudie einer Fahrradstation am S-Bahnhof Hamburg-Harburg"? In welcher Höhe entfallen die Kosten im Einzelnen? Bitte anhand der Untersuchung der einzelnen Standortfaktoren und Wirtschaftlichkeit, der Nutzwertanalyse und der Machbarkeitsstudie darstellen.*

Vorläufiges Fazit Nutzwertanalyse 2. Stufe Machbarkeitsstudie:

„In der Erweiterung und Überarbeitung der Nutzwertanalyse gelingt es dem Standort Neuländer Platz mit der vormaligen Vorzugsvariante Mittelbahnsteig gleichzuziehen. Dieses ist sowohl durch den Verlust vormaliger Standortvorteile (Direktanbindung S-Bahn mittels Treppe/Aufzug – Behindertenfreundlichkeit) des Standorts „Mittelbahnsteig“ zu erklären, als auch durch erweiterte Erkenntnisse und einer stärkeren Gewichtung eher pragmatischer Standortvorteile, wie z.B. Grundstücksverfügbarkeit sowie rechtliche, terminliche und wirtschaftliche Kriterien. Trotzdem bleibt der Standort „Mittelbahnsteig“ nach wie vor in den „weichen“ Kriterien, wie z.B. Städtebau, Nutzerkomfort, Signalwirkung und Imagefähigkeit, führend. Darüber hinaus hat die Nutzwertanalyse zu der Erkenntnis geführt, dass der Standort auf dem Bahnhofsvorplatz keine besonderen Stärken, weder hinsichtlich „weicher“ noch „harter“ Kriterien besitzt und folglich abgeschlagen auf dem letzten Platz landet. Es stehen demnach zwei der drei Standorte in der engeren Wahl. Es werden, trotz der Fokussierung auf zwei Standorte, alle drei Alternativen in der folgenden Vertiefungsstufe detaillierter fortgeschrieben, um für die notwendige Standortwahl die vorliegenden Einschätzungen zu bestätigen und weitere entscheidungsrelevante Informationen zu generieren.“

Bei der Wahl eines Standorts ist auf jeden Fall in Rechnung zu stellen, wie die Nachteile des jeweiligen Standorts kompensiert werden können. Dieses erscheint beim Standort „Neufelder Platz“ durch entsprechendes Marketing und aggressive Preisgestaltung zur Markteinführung möglich. Die pragmatischen Nachteile des Standorts „Mittelbahnsteig“ sind kaum zu kompensieren. Hier stellt sich die Frage, ob man diese Nachteile und Risiken in Hinblick auf die Wichtigkeit der „weichen“ Qualitätskriterien in Kauf nehmen will.

Fazit aus der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung 2. Stufe Machbarkeitsstudie:

Standort: Mittelbahnsteig

Summe (brutto) 2011 2.044.477,93 €

Kosten pro Stellplatz 3.351,60 €

Standort: Bahnhofsvorplatz Rampe

Summe (brutto) 2011 2.075.340,53 €

Kosten pro Stellplatz 4.716,68 €

Standort: Neuländer Platz

Summe (brutto) 2009 1.978.534,74 €

Kosten pro Stellplatz 2.997,85 €

„Es ist offensichtlich, dass die Variante 2 mit den äußerst hohen Kosten pro Stellplatz die unwirtschaftlichste Alternative darstellt. Bei den in den jährlichen Stellplatzkosten gleichwertigen Variante 1 und 3 wird die Wirtschaftlichkeit der Station stark durch die Auslastung bestimmt. Hier wird die Fahrradstation auf dem Mittelbahnsteig im Vorteil sein, da sie erstens eine geringere Kapazität hat und zweitens besser erschlossen ist. Es ist daher von einer besseren Auslastung und daher besseren Wirtschaftlichkeit der Station auf dem Mittelbahnsteig auszugehen.

6. Wird die von der Park and Ride Betriebsgesellschaft mbH Beauftragte weitere Untersuchung, Standorte zur Realisierung einer Fahrradstation am Harburger Bahnhof untersuchen?

a) Auf welche Rahmenbedingungen und ggf. welchen Anpassungsbedarf werden welche Standorte untersucht?

Die Machbarkeitsstudie der Park and Ride Betriebsgesellschaft mbH zielt auf folgende Angebote einer Fahrradstation:

- Gesicherte Bike+Ride-Anlagen:
- Standard-Fahrräder
- Sonderstellplätze: Lastenräder, Anhänger, ...
- Fahrradnaher Service:
- Reparatur, technischer Service
- Verkauf Zubehör
- Ggf. StadtRAD oder weitere Mieträder
- Weitere Dienstleistungen:
- Z. B. Schließfächer,
- Café, Bistro, ...
- Weitere Nutzungen: z.B. Werkstatt in Verbindung mit dem StadtRAD-System
- Die Machbarkeitsstudie untersucht relevante Angebote und deren Umfang.

- Darauf aufbauend werden Betriebskonzepte differenziert geprüft

b) Wann werden die Ergebnisse dieser Untersuchung vorgelegt?

Die Machbarkeitsstudie wurde durch die BWVI beauftragt. Aktuell liegen dem Bezirksamt keine Aussagen hinsichtlich des Zeitpunktes für die Abgabe der Ergebnisse vor.

7. Aus welchen Gründen befürworten Bezirksamt, BWVI und Planer den Standort Walter-Dudek-Brücke?

Der Standort Walter-Dudek-Brücke wird aus folgenden Punkten positiv eingeschätzt. Die Verkehrliche Erschließung, die Sichtbarkeit der Fahrradstation am Verkehrsknoten, die Eigentumsverhältnisse (Verwaltungsvermögen des Bezirkes), die Erweiterbarkeit der vorhandenen Nutzungsmöglichkeiten sowie die Umsetzungsmöglichkeit werden als sehr positiv eingeschätzt.

8. Welche Entfernung vom Harburger Bahnhof und welche Flächen weisen die von der S-Bahn Hamburg und der Bahn favorisierten Standorte 1 und 2 auf? (s. Drs. 20-3059, Frage 4)

Bei den von der Deutschen Bahn AG favorisierten Standorte 1 und 2 (s. Drs. 20-3059, Frage 4) liegen dem Bezirksamt keine Flächen bzw. Entfernungen vor. Die Standorte sind bis dato noch nicht in die BWVI Machbarkeitsstudie eingeflossen.

Völsch

Studie zur Voruntersuchung einer Fahrradstation am S-Bahnhof Hamburg-Harburg

Auftraggeber:

**Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Harburg
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Harburger Rathausplatz 4
21073 Hamburg**



Diese Machbarkeitsstudie besteht aus 32 Seiten zzgl. 29 Anlagen mit insgesamt 41 Seiten.

5 Nutzwertanalyse

5.1 Allgemeines

Auf Basis der allgemeinen Standortuntersuchung, der Funktionalität und der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung wird ein Nutzwertanalyseverfahren zur objektiven Beurteilung der einzelnen Standorte angewandt. Hierzu sind diskrete Faktoren / Qualitäten ermittelt worden, welche mit einem Schulnotensystem von 1 - 6 in umgekehrter Reihenfolge bewertet worden sind, d.h. die höchste Punktzahl stellt die höchste Qualität dar. Da die einzelnen Qualitäten von unterschiedlicher Wichtigkeit sind, sind sie noch mit einem Bedeutungsfaktor von 1 – 3 versehen worden. Zur Beurteilung der einzelnen Standorte wird die Summe aus den Produkten / der Multiplikation der Bewertungsfaktoren mit den entsprechenden Bedeutungsfaktoren gebildet. Die höchste Summe besitzt demnach den höchsten Nutzwert. Die Bewertungsfaktoren sind im Einzelnen:

1. Qualität der Umsteigebeziehungen zur S-Bahn: Nähe / Konflikte / Barrieren
2. Qualität der Umsteigebeziehungen zur Regionalbahn: Nähe / Konflikte / Barrieren
3. Sichtbarkeit / Wirkung des Gebäudes: Erkennbarkeit / Image
4. Soziale Sicherheit: Transparenz / Helligkeit / Offenheit des Grundrisses
5. Äußere Erschließung (unmittelbares Umfeld) : Erreichbarkeit aus den Hauptrichtungen / Mängel / Qualitäten
6. Verkehrliche Auswirkungen: Stellplatzverlust / Flächenverluste für andere Verkehrsträger / Verlagerungen
7. Erweiterbarkeit des Stellplatzangebots: Flächenreserven innerhalb / außerhalb der Station
8. Funktionalität des Gebäudes : Niveauunterschiede / Schwellenfreiheit / Übersichtlichkeit / mögl. Ergänzungsnutzungen
9. Bau- und planungsrechtliche Bedingungen: Grundstückseigentümer / Genehmigungsfähigkeit
10. Städtebauliche Integration: Nähe zum Zielort / verkehrliche Integration / Sicht- und Erkennbarkeit
11. Baukosten: Flächeneffizienz / Ausstattung / Folgekosten
12. Bewirtschaftungskosten: Instandhaltung / Betrieb / Personal
13. Landschaftsökologische Folgen: Verlust von Bäumen / Pflanzen / Versiegelungen
14. Arbeitsbedingungen: Belichtung / Belüftung / Arbeitsrecht

5.2 Standorte

5.2.1 Standort 1 / Bahnsteig Nord:

| | Kriterium | Bewertung (Schulnote) | | | | | | Faktor | | | Gewichtete Bewertung ("gespiegelte" Schulnote x Gewichtungsfaktor) |
|----|-------------------------------------------------|-----------------------|---|---|---|---|---|--------|---|---|--------------------------------------------------------------------------|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 1 | 2 | 3 | |
| 1 | Qualität der Umsteigebeziehung zur S- Bahn | | | | | | | | | | 15 |
| 2 | Qualität der Umsteigebeziehung zur Regionalbahn | | | | | | | | | | 15 |
| 3 | Sichtbarkeit / Wirkung des Gebäudes | | | | | | | | | | 18 |
| 4 | Äußere Erschließung | | | | | | | | | | 15 |
| 5 | Verkehrliche Auswirkungen | | | | | | | | | | 12 |
| 6 | Flächenpotential | | | | | | | | | | 8 |
| 7 | Erweiterbarkeit | | | | | | | | | | 10 |
| 8 | Funktionalität des Gebäudes | | | | | | | | | | 10 |
| 9 | Bau- und Planungsrechtliche Bedingungen | | | | | | | | | | 8 |
| 10 | Städtebauliche Integration | | | | | | | | | | 10 |
| 11 | Baukosten | | | | | | | | | | 6 |
| 12 | Bewirtschaftungskosten | | | | | | | | | | 5 |
| 13 | Landschaftsökologische Folgen | | | | | | | | | | 4 |
| 14 | Arbeitsbedingungen | | | | | | | | | | 5 |

141

5.2.2 Standort 2 / S-Bahntunnel:

| | Kriterium | Bewertung (Schulnote) | | | | | | Faktor | | | Gewichtete Bewertung ("gespiegelte" Schulnote x Gewichtungsfaktor) |
|----|-------------------------------------------------|-----------------------|---|---|---|---|---|--------|---|---|--------------------------------------------------------------------------|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 1 | 2 | 3 | |
| 1 | Qualität der Umsteigebeziehung zur S- Bahn | | | | | | | | | | 18 |
| 2 | Qualität der Umsteigebeziehung zur Regionalbahn | | | | | | | | | | 15 |
| 3 | Sichtbarkeit / Wirkung des Gebäudes | | | | | | | | | | 6 |
| 4 | Außere Erschließung | | | | | | | | | | 9 |
| 5 | Verkehrliche Auswirkungen | | | | | | | | | | 12 |
| 6 | Flächenpotential | | | | | | | | | | 8 |
| 7 | Erweiterbarkeit | | | | | | | | | | 2 |
| 8 | Funktionalität des Gebäudes | | | | | | | | | | 8 |
| 9 | Bau- und Planungsrechtliche Bedingungen | | | | | | | | | | 6 |
| 10 | Städtebauliche Integration | | | | | | | | | | 8 |
| 11 | Baukosten | | | | | | | | | | 10 |
| 12 | Bewirtschaftungskosten | | | | | | | | | | 5 |
| 13 | Landschaftsökologische Folgen | | | | | | | | | | 5 |
| 14 | Arbeitsbedingungen | | | | | | | | | | 2 |

114

5.2.3 Standort 3 / Busbahnhof:

| | Kriterium | Bewertung (Schulnote) | | | | | | Faktor | | | Gewichtete Bewertung ("gespiegelte" Schulnote x Gewichtungsfaktor) |
|----|-------------------------------------------------|-----------------------|---|---|---|---|---|--------|---|---|--------------------------------------------------------------------------|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 1 | 2 | 3 | |
| 1 | Qualität der Umsteigebeziehung zur S- Bahn | | | | | | | | | | 18 |
| 2 | Qualität der Umsteigebeziehung zur Regionalbahn | | | | | | | | | | 9 |
| 3 | Sichtbarkeit / Wirkung des Gebäudes | | | | | | | | | | 12 |
| 4 | Außere Erschließung | | | | | | | | | | 12 |
| 5 | Verkehrliche Auswirkungen | | | | | | | | | | 6 |
| 6 | Flächenpotential | | | | | | | | | | 4 |
| 7 | Erweiterbarkeit | | | | | | | | | | 8 |
| 8 | Funktionalität des Gebäudes | | | | | | | | | | 8 |
| 9 | Bau- und Planungsrechtliche Bedingungen | | | | | | | | | | 8 |
| 10 | Städtebauliche Integration | | | | | | | | | | 12 |
| 11 | Baukosten | | | | | | | | | | 4 |
| 12 | Bewirtschaftungskosten | | | | | | | | | | 5 |
| 13 | Landschaftsökologische Folgen | | | | | | | | | | 6 |
| 14 | Arbeitsbedingungen | | | | | | | | | | 5 |

117

5.2.4 Standort 4 / Tiefgarage:

| | Kriterium | Bewertung (Schulnote) | | | | | | Faktor | | | Gewichtete Bewertung ("gespiegelte" Schulnote x Gewichtungsfaktor) |
|----|-------------------------------------------------|-----------------------|---|---|---|---|---|--------|---|---|--------------------------------------------------------------------------|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 1 | 2 | 3 | |
| 1 | Qualität der Umsteigebeziehung zur S- Bahn | | | | | | | | | | 12 |
| 2 | Qualität der Umsteigebeziehung zur Regionalbahn | | | | | | | | | | 12 |
| 3 | Sichtbarkeit / Wirkung des Gebäudes | | | | | | | | | | 3 |
| 4 | Außere Erschließung | | | | | | | | | | 6 |
| 5 | Verkehrliche Auswirkungen | | | | | | | | | | 6 |
| 6 | Flächenpotential | | | | | | | | | | 6 |
| 7 | Erweiterbarkeit | | | | | | | | | | 6 |
| 8 | Funktionalität des Gebäudes | | | | | | | | | | 8 |
| 9 | Bau- und Planungsrechtliche Bedingungen | | | | | | | | | | 8 |
| 10 | Städtebauliche Integration | | | | | | | | | | 8 |
| 11 | Baukosten | | | | | | | | | | 10 |
| 12 | Bewirtschaftungskosten | | | | | | | | | | 4 |
| 13 | Landschaftsökologische Folgen | | | | | | | | | | 6 |
| 14 | Arbeitsbedingungen | | | | | | | | | | 3 |

98

5.2.5 Standort 5 / Rampe:

| | Kriterium | Bewertung (Schulnote) | | | | | | Faktor | | | Gewichtete Bewertung ("gespiegelte" Schulnote x Gewichtungsfaktor) |
|----|-------------------------------------------------|-----------------------|---|---|---|---|---|--------|---|---|--------------------------------------------------------------------------|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 1 | 2 | 3 | |
| 1 | Qualität der Umsteigebeziehung zur S- Bahn | | | | | | | | | | 15 |
| 2 | Qualität der Umsteigebeziehung zur Regionalbahn | | | | | | | | | | 18 |
| 3 | Sichtbarkeit / Wirkung des Gebäudes | | | | | | | | | | 15 |
| 4 | Außere Erschließung | | | | | | | | | | 12 |
| 5 | Verkehrliche Auswirkungen | | | | | | | | | | 12 |
| 6 | Flächenpotential | | | | | | | | | | 6 |
| 7 | Erweiterbarkeit | | | | | | | | | | 8 |
| 8 | Funktionalität des Gebäudes | | | | | | | | | | 10 |
| 9 | Bau- und Planungsrechtliche Bedingungen | | | | | | | | | | 10 |
| 10 | Städtebauliche Integration | | | | | | | | | | 8 |
| 11 | Baukosten | | | | | | | | | | 4 |
| 12 | Bewirtschaftungskosten | | | | | | | | | | 5 |
| 13 | Landschaftsökologische Folgen | | | | | | | | | | 3 |
| 14 | Arbeitsbedingungen | | | | | | | | | | 5 |

131

5.2.6 Standort 6 /Neuländer Platz:

| | Kriterium | Bewertung (Schulnote) | | | | | | Faktor | | | Gewichtete Bewertung ("gespiegelte" Schulnote x Gewichtungsfaktor) |
|----|-------------------------------------------------|-----------------------|---|---|---|---|---|--------|---|---|--------------------------------------------------------------------------|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 1 | 2 | 3 | |
| 1 | Qualität der Umsteigebeziehung zur S- Bahn | | | | | | | | | | 15 |
| 2 | Qualität der Umsteigebeziehung zur Regionalbahn | | | | | | | | | | 9 |
| 3 | Sichtbarkeit / Wirkung des Gebäudes | | | | | | | | | | 9 |
| 4 | Außere Erschließung | | | | | | | | | | 9 |
| 5 | Verkehrliche Auswirkungen | | | | | | | | | | 3 |
| 6 | Flächenpotential | | | | | | | | | | 8 |
| 7 | Erweiterbarkeit | | | | | | | | | | 12 |
| 8 | Funktionalität des Gebäudes | | | | | | | | | | 12 |
| 9 | Bau- und Planungsrechtliche Bedingungen | | | | | | | | | | 10 |
| 10 | Städtebauliche Integration | | | | | | | | | | 8 |
| 11 | Baukosten | | | | | | | | | | 12 |
| 12 | Bewirtschaftungskosten | | | | | | | | | | 5 |
| 13 | Landschaftsökologische Folgen | | | | | | | | | | 3 |
| 14 | Arbeitsbedingungen | | | | | | | | | | 5 |

120

5.3 Fazit

Nach Anwendung der Nutzwertanalyse stechen zwei Standorte hervor. Dies sind der Standort 1 auf dem nördlichen Mittelbahnsteig mit 141 Punkten und der Standort 5 oberhalb der Rampe auf dem Bahnhofsvorplatz mit 131 Punkten. Der Standort 5 / Rampe weist jedoch in einem Bewertungskriterium eine mangelhafte Beurteilung auf. Der Standort / Bahnsteig Nord hingegen hat eine insgesamt gute, ausgeglichene Beurteilung ohne jegliche Ausreißer.