

**Konrad Adenauer Platz Magdeburg**  
 Bewertungsmatrix  
 Verkehrliche Aspekte

Kategorie	Bewertungskriterium	Bestand (Variante 0)	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4b	Variante 5			
Regional- und Stadtverkehrsverkehr	Anzahl der Anknüpfungshaltestellen Bedarfsmittlung Auslastung: 3 Haltestellen nach aktuellen Abfahrtszeiten und nach Zählung 2018 Wenn auch SEV abgewickelt werden soll plus 1 bis 2. (Vorkommisse inkl. SEV 2018: 3x 4 Busse, je 1x 5, 6 und 7 Busse gleichzeitig)	3	4	5	3	4	3 am ZOB, 3 bei Überliegerfläche möglich	3		
	Anzahl der Abfahrtsstationen Bedarfsmittlung Auslastung: 5 nach aktuellen Abfahrtszeiten, 6 nach Zählung 2018 Perspektivisch ZOB: Soll = 7	5	6	7	6	8	7	4		
	Erkennbarkeit durch Fahrgast aus Richtung Hbf, aus Richtung Straßenbahnhaltestellen, aus Richtung Taxi und Parkhaus	aus Richtung Hbf: gut bis mittel (tiefer Ebene Ausgang aus Hbf am K.-A.-Platz) aus Richtung Straßenbahn-Haltestelle Kölner Platz: schlecht (keine Sichtbarkeit gegeben) aus Richtung Straßenbahn-Haltestelle Adelhaidring: mittel bis schlecht (ZOB-Pylone ggf. verdeckt durch Magdeburger Ring) aus Richtung Taxi: mittel bis schlecht (City-Hotel blockiert Sichtbeziehung) aus Richtung Pkw-Parken: gut durch erhöhte Lage Pkw-Parken (ZOB-Pylone sichtbar)	aus Richtung Hbf: sehr gut aus Richtung Straßenbahn-Haltestelle Kölner Platz: schlecht (keine Sichtbarkeit gegeben) aus Richtung Straßenbahn-Haltestelle Adelhaidring: schlecht aus Richtung Taxi: sehr gut aus Richtung Pkw-Parken: sehr gut	aus Richtung Hbf: sehr gut aus Richtung Straßenbahn-Haltestelle Kölner Platz: schlecht (keine Sichtbarkeit gegeben) aus Richtung Straßenbahn-Haltestelle Adelhaidring: mittel bis schlecht (ZOB-Pylone ggf. verdeckt durch Magdeburger Ring) aus Richtung Taxi: sehr gut aus Richtung Pkw-Parken: gut	aus Richtung Hbf: sehr gut aus Richtung Straßenbahn-Haltestelle Kölner Platz: schlecht (keine Sichtbarkeit gegeben) aus Richtung Straßenbahn-Haltestelle Adelhaidring: mittel bis schlecht (ZOB-Pylone ggf. verdeckt durch Magdeburger Ring) aus Richtung Taxi: sehr gut aus Richtung Pkw-Parken: gut	aus Richtung Hbf: sehr gut aus Richtung Straßenbahn-Haltestelle Kölner Platz: schlecht (keine Sichtbarkeit gegeben) aus Richtung Straßenbahn-Haltestelle Adelhaidring: mittel bis schlecht (ZOB-Pylone ggf. verdeckt durch Magdeburger Ring) aus Richtung Taxi: sehr gut aus Richtung Pkw-Parken: sehr gut	aus Richtung Hbf: sehr gut aus Richtung Straßenbahn-Haltestelle Kölner Platz: schlecht (keine Sichtbarkeit gegeben) aus Richtung Straßenbahn-Haltestelle Adelhaidring: mittel bis schlecht (ZOB-Pylone ggf. verdeckt durch Magdeburger Ring) aus Richtung Taxi: mittel bis schlecht (City-Hotel blockiert Sichtbeziehung) aus Richtung Pkw-Parken: mittel bis schlecht (City-Hotel blockiert Sichtbeziehung)	aus Richtung Hbf: gut bis mittel (tiefer Ebene Ausgang aus Hbf am K.-A.-Platz) aus Richtung Straßenbahn-Haltestelle Kölner Platz: schlecht (keine Sichtbarkeit gegeben) aus Richtung Straßenbahn-Haltestelle Adelhaidring: mittel bis schlecht (ZOB-Pylone ggf. verdeckt durch Magdeburger Ring) aus Richtung Taxi: mittel bis schlecht (City-Hotel blockiert Sichtbeziehung) aus Richtung Pkw-Parken: mittel bis schlecht (City-Hotel blockiert Sichtbeziehung)	3	
	Zufahrtssituation	- Einfahrt behindert durch andere Verkehrsmittel (Rad, Fuß, Andienung, Fernbus, SEV)	- komplexes Erschließungssystem - Nutzung Maybachstraße zur Nutzung der Überliegerfläche zwischen Ankunft und Abfahrt fast immer notwendig	- System angelehnt an Bestand - Nutzung Maybachstraße für Weg von Ankunftsh. zu Abfahrtsstationen bei 2 der 5 verfügbaren Ankunftshaltestellen nötig	- starkes Behinderung durch Rad- und Fußverkehr	- einfaches System - Verlassen des ZOB-Bereiches nicht nötig - verflochtenes Erschließungssystem, da Anordnung der Bereiche (Ankunft/Andienung/Fernbus/Abfahrt) nicht auf ersten Blick erfassbar ist - Fahrt im Bereich Rangierfläche Fernverkehr	- einfaches System am ZOB (Bestand) - unübersichtlich durch Lage von Ankunftshaltestellen an unterschiedlichen Orten	2		
	Erreichbarkeit + Entfernung Überliegerfläche	- nicht sichtbar - über 10m entfernt - Fahrt über Maybachstraße notwendig	- nicht direkt sichtbar - sehr nah - Fahrt über Maybachstraße notwendig	- gut einsehbar - sehr nah - Nutzung Maybachstraße für Weg von Ankunftsh. zu Überliegerfl. bei 2 der 5 verfügbaren Ankunftshaltestellen notwendig	- nicht direkt sichtbar - nah (<200m) - Fahrt über Maybachstraße notwendig	- gut einsehbar - sehr nah - Fahrt über Maybachstraße nicht notwendig	- teilweise direkt sichtbar - nah (<200m) - Fahrt über Maybachstraße notwendig (auch bei Ankunftshaltestellen im süd. Bereich)	2		
	Machbarkeit der Installation eines Fahrzeug-Erfassungssystems (Zufahrtsregulierung, Erfassung der Aufenthaltsdauer) zur Umsetzung einer Engpasslösung (Benutzungsgebühren-Staffelung bei Bedarf nach Aufenthaltsdauer)	- Nachteil: Anmeldung notwendig zur Differenzierung Fernbus/ Regionalbus (einzigste Möglichkeit zur Zuordnung Kennzeichen zu Verkehrsmittel) - Nachteil: Nutzungsfreigabe zur Vermeidung möglicher illegaler Nutzer - Nachteil: Erfassung der Aufenthaltsdauer an Haltestellen notwendig - illegaler Verkehr durch Schranke, aber schwer möglich, 2. aufgrund nachgelagerter Andienungsfäche -> funktionale Kollision mit Andienung und 2. aufgrund kurzer Einfahrt und kombinierter Ein-/Ausfahrt schwierig - Vorteil: Einfahrt eindeutig (keine mehrfachen Ein-/Ausfahrtmöglichkeiten) - Vorteil: Erfassung der Aufenthaltsdauer gut möglich über Kennzeichenerfassung, jedoch nur in Kombination mit Anmeldung Differenzierung Verkehrsmittel möglich	- Nachteil: Nutzungsfreigabe zur Vermeidung illegaler Verkehrsmittel durch Schrankeinstellung gut möglich, da separate und schmale, lange Zufahrt - Vorteil: Einfahrt eindeutig nur über Überliegerfläche im Süden - Nachteil: Erfassung der Aufenthaltsdauer an (Anknüpfung) Haltestellen schwer möglich über reine Kennzeichenerfassung - Vorteil: Erfassung der Aufenthaltsdauer an Haltestellen (3 von 6 Anknüpfungshaltestellen im nördlichen Bereich) z.T. gut möglich über reine Kennzeichenerfassung, da von Überliegerfläche räumlich getrennt; jedoch für 3 Anknüpfungshaltestellen im südlichen Bereich uneindeutig bzw. weitere Erfassung notwendig (Fernbus: Wenn das gleiche Kfz-Kennzeichen zwei mal erfasst [Einfahrt von Maybachstraße e und 2. Erfassungssystem bei Einfahrt in die Fernbusstationen (z.B. per Lichtschranke) nötig]) - Nachteil: über südliche Einfahrt Überliegerfläche Zugang mehrerer Verkehrsmittel Fernbus, SEV, Regionalbus -> notwendige Differenzierung über reine Kennzeichenerfassung möglich (Fernbus: Wenn das gleiche Kfz-Kennzeichen zwei mal erfasst [Einfahrt von Maybachstraße zur Überliegerfläche und Einfahrt in Parkhaus])	- Vorteil: Nutzungsfreigabe zur Vermeidung illegaler Verkehrsmittel durch Schrankeinstellung gut möglich, da separate und schmale, lange Zufahrt - Vorteil: Einfahrt eindeutig nur über Überliegerfläche im Süden - Nachteil: Erfassung der Aufenthaltsdauer an Haltestellen schwer möglich über reine Kennzeichenerfassung - Vorteil: Erfassung der Aufenthaltsdauer an Haltestellen (3 von 6 Anknüpfungshaltestellen im nördlichen Bereich) z.T. gut möglich über reine Kennzeichenerfassung, da von Überliegerfläche räumlich getrennt; jedoch für 3 Anknüpfungshaltestellen im südlichen Bereich uneindeutig bzw. weitere Erfassung notwendig (Fernbus: Wenn das gleiche Kfz-Kennzeichen zwei mal erfasst [Einfahrt von Maybachstraße zur Überliegerfläche und Einfahrt in Parkhaus])	- Nachteil: Nutzungsfreigabe zur Vermeidung illegaler Verkehrsmittel durch Schrankeinstellung gut möglich - Vorteil: Einfahrt eindeutig (keine mehrfachen Ein-/Ausfahrtmöglichkeiten) - Vorteil: Erfassung der Aufenthaltsdauer an Haltestellen gut möglich über reine Kennzeichenerfassung, da Überliegerfläche Aufenhaltsort Bustandort (Überliegerfläche oder Haltestelle) nicht bekannt - Vorteil: Anmeldung nicht zwangsläufig notwendig zur Differenzierung Fernbus/ Regionalbus, aber komplexes kommunizierendes Erfassungssystem notwendig - Nachteil: über südliche Einfahrt Überliegerfläche Zugang mehrerer Verkehrsmittel Fernbus, SEV, Regionalbus -> notwendige Differenzierung über reine Kennzeichenerfassung möglich (Fernbus: Wenn das gleiche Kfz-Kennzeichen zwei mal erfasst [Einfahrt von Maybachstraße zur Überliegerfläche und Einfahrt in Parkhaus])	- Vorteil: Nutzungsfreigabe zur Vermeidung illegaler Verkehrsmittel durch Schrankeinstellung gut möglich - Vorteil: Einfahrt eindeutig (keine mehrfachen Ein-/Ausfahrtmöglichkeiten) - Vorteil: Erfassung der Aufenthaltsdauer an Haltestellen gut möglich über reine Kennzeichenerfassung, da Überliegerfläche Aufenhaltsort Bustandort (Überliegerfläche oder Haltestelle) nicht bekannt - Vorteil: Anmeldung nicht zwangsläufig notwendig zur Differenzierung Fernbus/ Regionalbus, aber komplexes kommunizierendes Erfassungssystem notwendig - Nachteil: über südliche Einfahrt Überliegerfläche Zugang mehrerer Verkehrsmittel Fernbus, SEV, Regionalbus -> notwendige Differenzierung über reine Kennzeichenerfassung möglich (Fernbus: Wenn das gleiche Kfz-Kennzeichen zwei mal erfasst [Einfahrt von Maybachstraße zur Überliegerfläche und Einfahrt in Parkhaus])	- Nachteil: Nutzungsfreigabe zur Vermeidung illegaler Verkehrsmittel durch Schrankeinstellung gut möglich - Vorteil: Einfahrt eindeutig (keine mehrfachen Ein-/Ausfahrtmöglichkeiten) - Vorteil: Erfassung der Aufenthaltsdauer an Haltestellen (3 von 6 Anknüpfungshaltestellen im nördlichen Bereich) z.T. gut möglich über reine Kennzeichenerfassung, da von Überliegerfläche räumlich getrennt; jedoch für 3 Anknüpfungshaltestellen im südlichen Bereich uneindeutig bzw. weitere Erfassung notwendig (Fernbus: Wenn das gleiche Kfz-Kennzeichen zwei mal erfasst [Einfahrt von Maybachstraße zur Überliegerfläche und Einfahrt in Fernbusstationen])	3		
	Komfort Fußverkehr	- Beengte Situation Ausstiegshaltestellen - Querung Fahrgasse für Erreichen der Abfahrtsstationen - Kein Blindenleitsystem zu den Bussteigen - Querung Radverkehr von Norden	- gute Umsteigebelastung Bus-Bus möglich - 4 Haltestellen direkt am Platz - gut einsehbar	- die 5 Anknüpfungshaltestellen ohne Fahrgassenquerung, 2 direkt am Platz - Querung Fahrgassen für Erreichen der Abfahrtsstationen	- Querung Fahrgasse für Erreichen der Haltestellen - Querung Radverkehr von Norden	- Gut: Nutzung einiger Zufahrt für Busse - Lage Fernbusstationen nicht sofort ersichtlich	- Beengte Situation Ausstiegshaltestellen - Querung Fahrgasse für Erreichen der Abfahrtsstationen	2		
	Fern- und Reisebusverkehr	Anzahl Haltestellen (Bedarfsmittlung: - Aus "Hinweise für die Planung von Fernbusterminals" der FGSV: Spielraum zwischen 3 und 11 - Aus Fernbusaufkommen 2018: 2x 6 Busse 8x 5 Busse 20x 4 Busse -> Soll = Durchschnitt 5 Haltestellen)	1	5	5	5	4	5	4	
		Zufahrtssituation / Betriebsablauf (Übersichtlichkeit / intuitive Erfassbarkeit Rangieren)	- Bussteig häufig besetzt - Ausfahrt teilweise zu eng	- Zufahrt hinter Parkhaus "versteckt" - simple Verkehrsführung	- Zufahrt hinter Parkhaus, aber einseitige Zufahrt für Busse - sehr simple Verkehrsführung	- Zufahrt hinter Parkhaus "versteckt" - simple Verkehrsführung	- Gut: Nutzung einiger Zufahrt für Busse - Lage Fernbusstationen nicht sofort ersichtlich	- Richtige Zufahrt nicht offensichtlich - Dann sehr simple Verkehrsführung	3	
		Erkennbarkeit durch Fahrgast aus Richtung Hbf, aus Richtung Straßenbahnhaltestellen, aus Richtung Taxi und Parkhaus	aus Richtung Hbf: gut bis mittel (tiefer Ebene Ausgang aus Hbf am K.-A.-Platz) aus Richtung Straßenbahn-Haltestelle Kölner Platz: schlecht (keine Sichtbarkeit gegeben) aus Richtung Straßenbahn-Haltestelle Adelhaidring: mittel bis schlecht (ZOB-Pylone ggf. verdeckt durch Magdeburger Ring) aus Richtung Taxi: mittel bis schlecht (City-Hotel blockiert Sichtbeziehung) aus Richtung Pkw-Parken: gut durch erhöhte Lage Pkw-Parken (ZOB-Pylone sichtbar)	aus Richtung Hbf: sehr gut aus Richtung Straßenbahn-Haltestelle Kölner Platz: schlecht (keine Sichtbarkeit gegeben) aus Richtung Straßenbahn-Haltestelle Adelhaidring: schlecht aus Richtung Taxi: sehr gut aus Richtung Pkw-Parken: sehr gut	aus Richtung Hbf: sehr gut aus Richtung Straßenbahn-Haltestelle Kölner Platz: schlecht (keine Sichtbarkeit gegeben) aus Richtung Straßenbahn-Haltestelle Adelhaidring: mittel bis schlecht (ZOB-Pylone ggf. verdeckt durch Magdeburger Ring) aus Richtung Taxi: sehr gut aus Richtung Pkw-Parken: gut	aus Richtung Hbf: sehr gut aus Richtung Straßenbahn-Haltestelle Kölner Platz: schlecht (keine Sichtbarkeit gegeben) aus Richtung Straßenbahn-Haltestelle Adelhaidring: mittel bis schlecht (ZOB-Pylone ggf. verdeckt durch Magdeburger Ring) aus Richtung Taxi: sehr gut aus Richtung Pkw-Parken: gut	aus Richtung Hbf: sehr gut aus Richtung Straßenbahn-Haltestelle Kölner Platz: schlecht (keine Sichtbarkeit gegeben) aus Richtung Straßenbahn-Haltestelle Adelhaidring: mittel bis schlecht (ZOB-Pylone ggf. verdeckt durch Magdeburger Ring) aus Richtung Taxi: sehr gut aus Richtung Pkw-Parken: sehr gut	aus Richtung Hbf: sehr gut aus Richtung Straßenbahn-Haltestelle Kölner Platz: schlecht (keine Sichtbarkeit gegeben) aus Richtung Straßenbahn-Haltestelle Adelhaidring: mittel bis schlecht (ZOB-Pylone ggf. verdeckt durch Magdeburger Ring) aus Richtung Taxi: sehr gut aus Richtung Pkw-Parken: sehr gut	aus Richtung Hbf: sehr gut aus Richtung Straßenbahn-Haltestelle Kölner Platz: schlecht (keine Sichtbarkeit gegeben) aus Richtung Straßenbahn-Haltestelle Adelhaidring: mittel bis schlecht (ZOB-Pylone ggf. verdeckt durch Magdeburger Ring) aus Richtung Taxi: sehr gut aus Richtung Pkw-Parken: sehr gut	3
Machbarkeit der Installation eines Fahrzeug-Erfassungssystems (Zufahrtsregulierung, Erfassung der Aufenthaltsdauer) zur Umsetzung einer Engpasslösung (Benutzungsgebühren-Staffelung bei Bedarf nach Aufenthaltsdauer (Nutzungsdauer Fernbusstationen))		- Differenzierung Fernbus/ Regionalbus notwendig, jedoch schwierig, nur umsetzbar mit vorheriger Anmeldung und Nutzungsfreigabe durch Schranke - Schrankeinstellung aufgrund kurzer Einfahrt und kombinierter Ein-/Ausfahrt schwierig - funktionale Kollision mit Andienung	- gut möglich, da Verkehrsart Fernbus von anderen Verkehrsmitteln (Regionalbus/ SEV/ MIV) räumlich getrennt	- gut möglich, da Verkehrsart Fernbus von anderen Verkehrsmitteln (Regionalbus/ SEV/ MIV) räumlich getrennt	- gut möglich, da Verkehrsart Fernbus von anderen Verkehrsmitteln (Regionalbus/ SEV/ MIV) räumlich getrennt	- separates Erfassungssystem direkt im Einfahrtbereich der einzelnen Fernbusstationen notwendig	- separates Erfassungssystem direkt im Einfahrtbereich der einzelnen Fernbusstationen notwendig	3		
Komfort Fußverkehr		- Querung Fahrgasse nötig - Kein Blindenleitsystem zu dem Bussteig	- Querung des ZOB nötig - Dann gute Zugänglichkeit der Haltestellen	- Querung der Fahrgassen des ZOB nötig	- sehr gut, direkte Lage an Platz	- sehr gut, direkte Lage an Platz	- sehr gut, direkte Lage an Platz	4		
SEV		Anzahl Haltestellen (Bedarfsmittlung: Zählung 2018 als Grundlage Ankunft: 2x 3 Busse 21x 2 Busse 13x 1 Bus Abfahrt: Es hielten sich max 4 Busse gleichzeitig an den BS 1-7 auf)	1	0	3 Bedarfshaltestellen	1	2 vollwertige, 2 Bedarfshaltestellen	- Mitnutzung der 3 Anknüpfungshaltestellen an Überliegerfläche	3	
		Umsetzbarkeit SEV-Betrieb (Haltestellenverfügbarkeit, Nachrücker-Fahrt von Wartezeitposition zur frei werdenden Bushaltestelle (Sichtbeziehung Parkplätze zu Abfahrtsstationen oder Einweisung notwendig))	- eine separate Haltestelle - keine Flächen fürs Nachrücker	- nur unter Mitnutzung der Haltestellen des Regional- und Fernverkehrs bei flexibler Haltestellenzuweisung - Überliegerfläche kann nur in kleinen Teilen oder mit weiterem Aufwand zum Nachrücker genutzt werden.	- An separaten Haltestellen, ggf. zusätzlich an ZOB möglich - Überliegerfläche kann größtenteils zum Nachrücker genutzt werden.	- eine separate Haltestelle - Überliegerfläche kann nicht zum Nachrücker genutzt werden	- An separaten Haltestellen, ggf. zusätzlich an ZOB möglich - Überliegerfläche kann nicht zum Nachrücker genutzt werden	- An Anknüpfungshaltestellen bei der Überliegerfläche, ggf. zusätzlich an ZOB möglich - Überliegerfläche kann nicht zum Nachrücker genutzt werden	2	
		Komfort Fußverkehr (Lage der Haltestellen)	- Beengte Situation Ausstiegshaltestellen - Querung Fahrgasse für Erreichen der Abfahrtsstationen - Kein Blindenleitsystem zu den Bussteigen	- 4 Haltestellen direkt am Platz bei Mitnutzung der Anknüpfungshaltestellen des ZOBs	- Querung frequenterer Fahrgassen des ZOB nötig - schmaler Haltestellenbereich	- bei Abwicklung über Anknüpfungshaltestellen sehr gut, sonst Querung frequenterer Fahrgassen nötig	- Querung frequenterer Fahrgassen des ZOB nötig - teilweise schmaler Haltestellenbereich	- Querung der Fahrgasse von Fernbus/Überliegerfläche	3	
		Radverkehr	Qualität + Quantität Abstellanlagen (qualitativ: überdacht (+), gesichert (+), Lage zum Hbf und quantitativ: 1.100 gesichert (+) und ungesichert mind. 160 (+))	- 97 Bäume, 66 Vorderradhalter - Teilweise überdacht - Teilweise sehr gute Lage zum Hbf	- etwa 1200 Stellplätze - gesicherte Abstellanlage möglich - gute Lage zum Hbf	- etwa 1200 Stellplätze - gesicherte Abstellanlage möglich - gute Lage zum Hbf	- etwa 1400 Stellplätze - gesicherte Abstellanlage möglich - sehr gute Lage zum Hbf	- etwa 1200 Stellplätze - gesicherte Abstellanlage möglich - gute Lage zum Hbf	- etwa 1400-1500 Stellplätze (je nach Variante/Lage der Taxistellplätze) - gesicherte Abstellanlage möglich - gute Lage zum Hbf	4
		Fußverkehr	Wegstrecke Hbf - ZOB [m] Wegstrecke ZOB - Tram [m]	90 260	60 310	60 310	90 310	60 310	90 260	2
	Wegführung Fuß- und Radverkehr	Wegführung Nord (ERA) - Querung von Zufahrten (MIV, ÖV) - Konfliktpotential mit Fußverkehr - Dimensionierung Radverkehrsanlage (Mindestmaß nach ERA)	- breite, separate, direkte Wegführung - einmal Querung Fuß-/Radverkehr	- breite, separate, direkte Wegführung - einmal Querung Fuß-/Radverkehr	- breite, separate, direkte Wegführung - einmal Querung Fuß-/Radverkehr	- breite, separate, direkte Wegführung, Fußverkehr entlang Anknüpfungshaltestellen - zweimal Querung Fuß-/Radverkehr, davon einmal der vom ZOB kommende Fußverkehr	- breite, separate, direkte Wegführung - einmal Querung Fuß-/Radverkehr	- Radverkehr - Querung Zufahrt ZOB - umwegige Wegführung westl. des ZOB - Bei Abkürzung Konflikte Fußverkehr/Anknüpfungshaltestellen/Andienung Fußverkehr - vermutlich unerlaubter Radverkehr (Abkürzung entlang der Anknüpfungshaltestellen) - Querung Zufahrt Andienung	2	
		Wegführung West (Stadtfeld) - Querung von Zufahrten (MIV, ÖV) - Konfliktpotential mit Fußverkehr - Dimensionierung Radverkehrsanlage (Mindestmaß nach ERA)	- Querung und Ballung Verkehre an Ausfahrt ZOB - Fußverkehr muss Radweg mit nutzen	- breite, separate Wegführung - einmal Querungsbereich Fuß-/Radverkehr	- breite, separate Wegführung - Querung Ausfahrt Tax/Kfz - einmal Querungsbereich Fuß-/Radverkehr	- breite, separate Wegführung - Querung Zufahrt ZOB - einmal Querung Fuß-/Radverkehr (vgl. geringe Belastung)	- breite, separate direkte Wegführung - zweimal Querung Fuß-/Radverkehr	- Querung und Verkehre an Ausfahrt ZOB - Fußverkehr muss Radweg mit nutzen	1	
		Wegführung Süd (Maybachstraße) - Querung von Zufahrten (MIV, ÖV) - Konfliktpotential mit Fußverkehr - Dimensionierung Radverkehrsanlage (Mindestmaß nach ERA)	- zu schmale Zweirichtungsradwege - geringes Konfliktpotential durch Zufahrten	- hohe Anzahl an Bus/MIV Ein- und Ausfahrten (5x)	- ZOB/MIV Ein- und Ausfahrten (3x)	- Nur Überlieger/Parkhaus Ein- und Ausfahrten (2x)	- ZOB/MIV Ein- und Ausfahrten (4x)	- Bus/Parkhaus/Andienung/Kfz Ein- und Ausfahrten (2x)	3	
	sonstige Verkehre	Attraktivität Lage Taxi / Behindertenstellplätze	sehr gut	sehr gut	gering	sehr gut	sehr gut	gut (je nach Variante sehr gut)	3	
		Attraktivität Lage K+R	sehr gut	sehr gut	gering	gut	gering	gut, große Kapazität	4	
MIV	Anzahl Stellplätze	200, nicht überdacht	- 20/1. Etage	- 20/1. Etage	- 10/1. Etage	- 10/1. Etage, 2 Geschosse mehr da kein Hybrid	- 50/1. Etage, 2 Geschosse mehr da kein Hybrid	4		
	Lage, Zugänglichkeit, Übersichtlichkeit	- geringe Entfernung - direkter Zugang nur über Treppe - keine Überdachung	- separate Zufahrt Kfz - Querung ZOB nötig	- separate Zufahrt Kfz - Querung ZOB nötig - kurzer Weg	- separate Zufahrt Kfz - direkt über Platz erreichbar	- separate Zufahrt Kfz - Querung ZOB nötig	- gemeinsame Zufahrt mit Bussen - direkt über Platz erreichbar	3		
Zwischenergebnis Regional- und Stadtverkehrsverkehr		11	17	23	19	23	17			
Zwischenergebnis Fern- und Reisebusverkehr		6	16	16	18	17	17			
Zwischenergebnis SEV		4	7	8	6	9	8			
Zwischenergebnis Radverkehr		1	4	4	4	4	4			
Zwischenergebnis Fußverkehr		4	4	4	4	4	4			
Zwischenergebnis Wegeverbindung		5	8	7	6	10	6			
Zwischenergebnis sonstige Verkehre		8	10	3	10	9	10			
Zwischenergebnis MIV		4	3	6	7	5	7			
<b>Verkehrliche Aspekte gesamt</b>		<b>43</b>	<b>69</b>	<b>71</b>	<b>74</b>	<b>81</b>	<b>73</b>			

**Konrad Adenauer Platz Magdeburg**  
 Bewertungsmatrix  
 Städtebaulich-freiräumliche Aspekte

Kategorie	Bewertungskriterium	Bestand (Variante 0)	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4b	Variante 5	
<b>Städtebaulich-räumliche Aspekte</b>								
Städtebau u. gesamtstädtischer Zusammenhang	Platzraumgestaltung / Platzraumzusammenhänge / Raumkanten / bauliche Setzungen (*ABS 1/2=Ausbaustufe 1/2)	- Nebeneinander von Teilräumen und einzelnen Funktionen ohne klaren Bezug zueinander durch: - Kleinteilige Bebauung ohne Bezug zur Umgebung - fehlende Raumkanten nach Norden und Süden - unqualifizierte nördliche räumliche Kante (Stützmauer) - unqualifizierte südliche räumliche Kante (Böschung zu P+R-Anlagen) - gestörter räumlicher Zusammenhang in Ost-West-Richtung aufgrund des Hotelstandorts, in Nord-Süd-Richtung aufgrund Topographieverprägungen - fehlende Fassung der Verbindungssache Richtung Kölner Platz - Störung der Platzfläche durch Anlieferung	- klare zentrale Platzfigur mit räumlicher Fassung zu allen Seiten - klare Raumkanten und Qualifizierung der Ränder durch neue bauliche Setzungen mit Gewicht/Baumasse (Empfangsgebäude) - klare aber zurückhaltende Setzungen, die Entwicklung rund um Kavaller IV zulassen - bauliche Fassung und dadurch Stärkung der Verbindungssache Richtung ERA - gute Einsehbarkeit aufgrund der Platzgröße	- gestreckte Platzfigur in Nord-Süd-Richtung mit baulicher Fassung des Bahnhofszugangs (Empfangsgebäude) - zentrale Platzfläche spannt sich zwischen Wall und Bahnhofseingang auf (Inszenierung Wall) - Platzweiterung/Platzfolge Richtung ERA - starke Raumkante durch Neubau-Setzung entlang der Gleise - bauliche Fassung der Verbindungssache Richtung ERA durch Sollröhrbau (Reminiszenz Ulrichstor, Korrespondenz DB-Bestandsgebäude) - bauliche Fassung des Busbahnhofs zwischen P+R-Parkhaus und Gleisanlagen - straßenbegleitendes P+R-Parkhaus: klare Setzung und Pendant zu vsl. Entwicklung auf der gegenüberliegenden Straßenseite - Störung des Platzzusammenhangs nach Norden durch K&R-Fläche	- gestreckte Platzfigur mit klarem südlichen Abschluss und eingestreuten Funktionseinheiten - klare Raumfassung Richtung Südosten - schwache Fassung der Verbindungssache Richtung Kölner Platz (Busbahnhof-Überdachung), aber Qualifizierung der Stützmauer östlich des ZOBs - Kleinteiligkeit durch in Platzfläche eingestreute Pavillons - Störung der Platzfläche durch zentrale Anlieferung und Verkehrsführung um den ZOB - evtl. zu weitläufig	- zentrale Platzfigur mit klarem Abschluss nach Nord-Ost und Wall als starkem Gegenüber im Westen - klare Gliederung nach Funktionen: nördlich (*ABS 1/2) Freifläche/Baufelder, mittig Vorplatz, südlich motorisierter Verkehr - Platzweiterung im Fingersystem Richtung Süden zu den einzelnen Verkehrsarten - bauliche Fassung und dadurch Stärkung der Verbindungssache Richtung ERA (räumliche Fassung im Bereich des ZOB nötig -> Überdachung!)	- offene Platzfigur mit klarem Abschluss nach Nord-Ost und Wall als starkem Gegenüber im Westen - klare Raumkante zu den Gleisen (mit Unterbrechung) - Abschluss im Süden durch Baumbestand und P+R-Parkhaus und Maybachstr 26 - schwache Fassung der Verbindungssache Richtung ERA (Busbahnhof-Überdachung) / unqualifizierte Kante der Stützmauer östlich des ZOBs (Bestand) - Kleinteiligkeit durch in Platzfläche eingestreute Pavillons - Störung der Platzfläche durch Verkehrsführung um den ZOB	
	Bahnhofseingang	- baulich verdunkelt und verdeckter Eingang (Zeldach) - qualitätslose Unterführung als Zugang - Rückseitencharakter	- Qualifizierung des Eingangs durch bauliche Betonung: Empfangsgebäude als einladende Willkommensgeste / Orientierungsgeber und westlicher Bahnhofszugang - helle Eingangshalle empfängt und leitet zur Unterführung	- Qualifizierung des Eingangs durch bauliche Betonung: Empfangsgebäude als einladende Willkommensgeste / Orientierungsgeber und westlicher Bahnhofszugang - helle Eingangshalle empfängt und leitet zur Unterführung	- Qualifizierung des Eingangs durch bauliche Betonung: Empfangsgebäude als einladende Willkommensgeste / zurückgenommene bauliche Setzung, da Fokus auf Fahrradparkhaus	- Qualifizierung des Eingangs durch bauliche Betonung: Empfangsgebäude als einladende Willkommensgeste / Orientierungsgeber und westlicher Bahnhofszugang - helle Eingangshalle empfängt und leitet zur Unterführung	- Qualifizierung des Eingangs durch bauliche Betonung: Empfangsgebäude als einladende Willkommensgeste / Orientierungsgeber und westlicher Bahnhofszugang - helle Eingangshalle empfängt und leitet zur Unterführung	- Qualifizierung des Eingangs durch bauliche Betonung: Empfangsgebäude als einladende Willkommensgeste / Orientierungsgeber und westlicher Bahnhofszugang - helle Eingangshalle empfängt und leitet zur Unterführung
	Orientierung und Sichtbeziehungen; Einsehbarkeit und Kriminalprävention	- eingeschränkte Einsehbarkeit und Blickbeziehung: durch Hotel, Stützwände und Höhenversprünge verstellt - Zeldach als markante Landmark - ZOB außerhalb der Öffnungszeiten (Besetz-Zeiten durch Personal) des Servicegebäudes unbewacht, viele Höhenversprünge erschweren Einsehbarkeit und dadurch Sozialkontrolle	- übersichtlich durch klare Bündelung des einsehbaren, motorisierten Verkehrs im Süden und einer freien Mitte mit Verteiler- und Aufenthaltsfunktion - Empfangsgebäude als markanter Bahnhofszugang - gute Einsehbarkeit des Fahrradparkhauses von Stadtfeld kommend -> Einsehbarkeit und soziale Kontrolle an ZOB und Haupteingang hoch, an Überliegerfläche gering - starke Raumkante u. Wegeachse in Verlängerung der Maybachstraße nach Norden als orientierungsgebendes Element im gesamtstädtischen Zusammenhang	- übersichtlich durch großzügige freie Verteiler- und Aufenthaltsfläche vor dem Hbf-Eingang - P+R-Parkhaus gut einsehbar durch Nord-Süd-Ausrichtung - gute Einsehbarkeit des Fahrradparkhauses von Stadtfeld kommend -> Einsehbarkeit und soziale Kontrolle insgesamt hoch - Empfangsgebäude als markanter Bahnhofszugang - starke Raumkante u. Wegeachse in Verlängerung der Maybachstraße nach Norden als orientierungsgebendes Element im gesamtstädtischen Zusammenhang	- Orientierungsverlust durch Weitläufigkeit und Funktionsverteilung im Süden und Norden -> Einsehbarkeit und soziale Kontrolle an ZOB und Haupteingang hoch, an Überliegerfläche gering ->> Wegeleitsystem nötig -> vorspringendes Fahrradparkhaus als markanter Orientierungsgeber - Lage des ZOB auf die Entfernung schwer sichtbar	- übersichtlich durch großzügige freie Verteiler- und Aufenthaltsfläche vor dem Hbf-Eingang - gute Einsehbarkeit des Fahrradparkhauses von Stadtfeld kommend -> Einsehbarkeit und soziale Kontrolle insgesamt hoch - Empfangsgebäude mit Kopfbau als markanter Bahnhofszugang - klares Erschließungssystem / Fingersystem in Nord-Süd-Ausrichtung	- gute Einsehbarkeit des Fahrradparkhauses von Stadtfeld kommend - Empfangsgebäude als maranter Bahnhofszugang - Orientierungsverlust durch Weitläufigkeit und Funktionsverteilung im Süden und Norden -> Einsehbarkeit und soziale Kontrolle insgesamt hoch ->> Wegeleitsystem nötig -> Lage des ZOB auf die Entfernung schwer sichtbar	- gute Einsehbarkeit des Fahrradparkhauses von Stadtfeld kommend - Empfangsgebäude als maranter Bahnhofszugang - Orientierungsverlust durch Weitläufigkeit und Funktionsverteilung im Süden und Norden -> Einsehbarkeit und soziale Kontrolle insgesamt hoch ->> Wegeleitsystem nötig -> Lage des ZOB auf die Entfernung schwer sichtbar
Freiraumqualitäten und Ökologie	Geh- und Aufenthaltsqualitäten in Straßen-, Platz- und Begleiträumen	- Konfliktpotenzial aussteigende Fahrgäste und Fußverkehr Richtung ERA - Starke Konflikte an Querungsstelle der ZOB-Zufahrt - Mangelnde Wegebreiten - Teilweise Gehwege nicht vorhanden - Aufenthaltsqualität u. -bereiche stark unterqualifiziert bzw. kaum vorhanden (fehlende hochwertige Sitzgelegenheiten, fehlende hochwertige Materialien, beschränkte Einsehbarkeit, fehlende Grünflächen, ..)	- Platzfläche als End-/Anfangspunkt der übergeordneten stadträumlichen Verbindung des Walls/Anbindung an Künnetweg - Ausbildung als Mischverkehrsfläche mit reduzierter Fahrgeschwindigkeit für PKWs - räumliche Großzügigkeit ermöglicht ausreichend Platz für Pflanzungen und Stadtmobiliar - großzügige Fußwegeverbindung mit ggf. Aufenthaltsmöglichkeiten Richtung ERA - Qualifizierung der Maybachstraße durch Raumkante des Parkhauses	- Ausbildung als Mischverkehrsfläche mit reduzierter Fahrgeschwindigkeit für PKWs - Komprimierung der Aufenthaltsangebote (Pflanzungen und Stadtmobiliar) auf dem Vorplatz - großzügige Fußwegeverbindung mit ggf. Aufenthaltsmöglichkeiten Richtung ERA - räumliche Großzügigkeit ermöglicht ausreichend Platz für Pflanzungen und Stadtmobiliar - reduzierte Aufenthaltsqualität aufgrund Lärmbelastung (s.u.)	- Interruption der Aufenthaltsbereiche durch motorisierten Verkehr - Belegung der Platzfläche durch eingestreute Pavillons / Nutzungen - Fußwegeverbindung mit ggf. Aufenthaltsmöglichkeiten Richtung ERA - räumliche Großzügigkeit ermöglicht ausreichend Platz für Pflanzungen und Stadtmobiliar - reduzierte Aufenthaltsqualität aufgrund Lärmbelastung (s.u.)	- Platzfläche als End-/Anfangspunkt der übergeordneten stadträumlichen Verbindung des Walls/Anbindung an Künnetweg - Ausbildung als Mischverkehrsfläche mit reduzierter Fahrgeschwindigkeit für PKWs - räumliche Großzügigkeit ermöglicht ausreichend Platz für Pflanzungen und Stadtmobiliar - großzügige Fußwegeverbindung mit ggf. Aufenthaltsmöglichkeiten Richtung ERA - Fingersystem im Süden ermöglicht Wartebereiche mit Platzcharakter	- Ausbildung als Mischverkehrsfläche mit reduzierter Fahrgeschwindigkeit für PKWs - Komprimierung der Aufenthaltsangebote (Pflanzungen und Stadtmobiliar) auf dem Vorplatz - mangelhafte Fußwegeverbindung Richtung ERA - keine besondere Qualifizierung der Maybachstraße	
	Räumliche Störungen, Barrierewirkungen	- Hotelstandort - Stufenanlage vor Haupteingang - Anlieferung über Platzfläche, K+R/ Taxi - Zufahrt Busbahnhof - Maybachstraße als Barriere zum Künnetweg	- Anlieferung/ K+R/ Taxi über Platzfläche - Zweirichtungsradwege - Zufahrten Maybachstraße - reduzierte Barrierewirkung Maybachstraße aufgrund Mischverkehrsfläche	- Zufahrten Anlieferung/ K+R/ Taxi nördlich des Konrad-Adenauer-Platzes - Zweirichtungsradwege - Zufahrten Maybachstraße - reduzierte Barrierewirkung aufgrund Mischverkehrsfläche	- Anlieferung/ K+R/ Taxi über Platzfläche - Maybachstraße als starke Barriere	- Taxi- und Behindertenstellplätze in Ost-West-Ausrichtung und Zufahrt Andienung - Zweirichtungsradwege - Zufahrten Maybachstraße - reduzierte Barrierewirkung aufgrund Mischverkehrsfläche und Nord-Süd-Erschließung der Verkehrsmodi	- Zufahrt Busbahnhof - Zweirichtungsradwege - Zufahrten Maybachstraße - reduzierte Barrierewirkung aufgrund Mischverkehrsfläche	- Zufahrt Busbahnhof - Zweirichtungsradwege - Zufahrten Maybachstraße - reduzierte Barrierewirkung aufgrund Mischverkehrsfläche
	Erlebbarkeit / Integration des Walls	- Hotelstandort führt zu mangelnder Sichtbarkeit - keine direkte Zugänglichkeit / Wahrnehmbarkeit des Künnetwegs	- Wall inszeniert als westliche Raumkante - direkte Zugänglichkeit des Künnetwegs über Mischverkehrsfläche - Teil des Platzes und westlicher Abschluss - hohes Potenzial zur funktionalen Aktivierung und Einbezug des Kavaller VI - Erlebbarkeit / Zugänglichkeit hoch	- Wall inszeniert als westliche Raumkante - mit Hotel: mangelnde Sichtbarkeit - keine direkte Zugänglichkeit gegeben, aber reduziert	- Wall inszeniert als westliche Raumkante - mit Hotel: mangelnde Sichtbarkeit - Erlebbarkeit / Zugänglichkeit reduziert	- Wall inszeniert als westliche Raumkante - direkte Zugänglichkeit des Künnetwegs über Mischverkehrsfläche - Aktivierung der Fläche vor dem Wall als Teil des Platzes - hohes Potenzial zur funktionalen Aktivierung und Einbezug des Kavaller VI - Erlebbarkeit / Zugänglichkeit hoch	- Wall inszeniert als westliche Raumkante - direkte Zugänglichkeit des Künnetwegs über Mischverkehrsfläche - Aktivierung der Fläche vor dem Wall als Teil des Platzes - hohes Potenzial zur funktionalen Aktivierung und Einbezug des Kavaller VI - Erlebbarkeit / Zugänglichkeit hoch	- Wall inszeniert als westliche Raumkante - direkte Zugänglichkeit des Künnetwegs über Mischverkehrsfläche - Aktivierung der Fläche vor dem Wall als Teil des Platzes - hohes Potenzial zur funktionalen Aktivierung und Einbezug des Kavaller VI - Erlebbarkeit / Zugänglichkeit hoch
	Barrierefreiheit	- zahlreiche Höhenversprünge, Treppenanlagen, Borde und Stufen - Belagsmängel - barrierefreier Zugang zu P+R nur umwegig - Teilweise nicht vorhandene Gehwege - Außerhalb Bushaltestellen kein Blindenleitsystem, mangelnde Orientierbarkeit - kein abgesenkter Bord an Hauptverbindung ZOB - Hbf	- Beseitigung der Höhenversprünge im gesamten Planungsbereich - barrierefreies Gefälle	- Beseitigung der Höhenversprünge im gesamten Planungsbereich - barrierefreies Gefälle	- Beseitigung der Höhenversprünge im gesamten Planungsbereich - barrierefreies Gefälle	- Beseitigung der Höhenversprünge im gesamten Planungsbereich - barrierefreies Gefälle	- Beseitigung der Höhenversprünge im gesamten Planungsbereich - barrierefreies Gefälle	- Beseitigung der Höhenversprünge im gesamten Planungsbereich - barrierefreies Gefälle
	Klimarelevante Aspekte (Anmerkung 1: Entsiegelung und Bepflanzung von Teilflächen der Platzflächen sind hiervon unabhängig möglich, Bewertung bezieht sich auf städtebauliche Grundfigur Anmerkung 2: Gem. Klimaaanalyse/Planungshinweise von 2013: Hohe Empfindlichkeit, Keine weitere Verdichtung, Verbesserung der Durchlüftung, und Erhöhung des Vegetationsanteils, Erhalt der Freiflächen, Entsiegelung und ggf. Begrünung von Blockinnenhöfen)	- Baumallee entlang der südlichen Maybachstraße - Baumbestand im südlichen Planungsbereich - starke Versiegelung aufgrund der einzelnen Teilerschließungen der Verkehrsmodi - Status Quo der Klimaaanalyse/Planungshinweise von 2013: Siehe Anmerkung 2	- Verlängerung der Baumallee an der Maybachstraße bis zur ERA - Erhalt einiger Bäume im südlichen Planungsbereich / Reduktion des Vegetationsanteils im Süden, mögliche Erhöhung im Norden - Möglichkeit zur vollständigen Entsiegelung im Norden bei Nichtbebauung - komprimierte / kombinierte Verkehrserschließung - reduzierte Versiegelungsnotwendigkeit für Verkehrsinfrastruktur - weitere Verdichtung, tw. Bebauung und Versiegelung der Freiflächen - Reduzierte Durchlüftung (P+R und Fahrrad-Parkhaus in OW-Richtung)	- Verlängerung der Baumallee an der Maybachstraße bis zur ERA - kaum Erhalt der Bäume im südlichen Planungsbereich / Reduktion des Vegetationsanteils - reduzierte Bebauung und Notwendigkeit zur Versiegelung im nördlichen Teil - komprimierte / kombinierte Verkehrserschließung - reduzierte Versiegelungsnotwendigkeit für Verkehrsinfrastruktur - weitere Verdichtung, tw. Bebauung und Versiegelung der Freiflächen - Reduzierte Durchlüftung (Fahrrad-Parkhaus in OW-Richtung)	- Verlängerung der Baumallee an der Maybachstraße bis zur ERA - kein Erhalt der Bäume im südlichen Planungsbereich / Reduktion des Vegetationsanteils - hoher Versiegelungsgrad durch Teilerschließungen im Norden und Süden - hohe Versiegelungsnotwendigkeit für Verkehrsinfrastruktur - weitere Verdichtung, tw. Bebauung und Versiegelung der Freiflächen - Reduzierte Durchlüftung (P+R-Parkhaus in OW-Richtung)	- Verlängerung der Baumallee an der Maybachstraße bis zur ERA - Möglichkeit zur vollständigen Entsiegelung im Norden bei Nichtbebauung / Erhöhung des Vegetationsanteils im Norden - Erhalt einiger Bäume im südlichen Planungsbereich - komprimierte / kombinierte Verkehrserschließung - reduzierte Versiegelungsnotwendigkeit für Verkehrsinfrastruktur - weitere Verdichtung, tw. Bebauung und Versiegelung der Freiflächen - Reduzierte Durchlüftung (P+R und Fahrrad-Parkhaus in OW-Richtung)	- keine Verlängerung der Baumallee an der Maybachstraße bis zur ERA - keine Möglichkeit zur Entsiegelung im Norden - Erhalt des Vegetationsanteils im Süden - komprimierte / kombinierte Verkehrserschließung - reduzierte Versiegelungsnotwendigkeit für Verkehrsinfrastruktur - weitere Verdichtung, tw. Bebauung und Versiegelung der Freiflächen - Reduzierte Durchlüftung (Fahrrad-Parkhaus in OW-Richtung)	
	Erhaltung von Grünflächen (neue Kategorie - vermtl. hinfällig aufgrund Regenrückhaltebecken)	- Baumbestand südli. K.-A.-Platz nördlich des denkmalgeschützten Bahnverwaltungsgebäudes	- Reduktion des Baumbestands im südlichen Planungsbereich, Erhalt einer Teilfläche	- kaum Erhalt von Bäumen im südlichen Planungsbereich	- kein Erhalt von Bäumen im südlichen Planungsbereich	- Reduktion des Baumbestands im südlichen Planungsbereich, Erhalt einer Teilfläche	- Erhalt Baumbestand südli. K.-A.-Platz nördlich des denkmalgeschützten Bahnverwaltungsgebäudes	
Lärm	- starke Lärmbelastung durch Bahngleise und Straßen	- hoher Lärmschutz dank durchgängiger Riegelbebauung entlang der Gleise und starker Bebauung auf Baufeld Richtung ERA	- teilweiser Lärmschutz dank abschnittsweiser Bebauung entlang der Gleise und Baufeld Richtung ERA	- hoher Lärmschutz dank durchgängiger Riegelbebauung entlang der Gleise im Süden - hohe Lärmbelastung Richtung Norden / ERA	- teilweiser (aber reduzierter) Lärmschutz dank abschnittsweiser Bebauung entlang der Gleise - Lärmschutz im Norden bei Baufeld Richtung ERA	- teilweiser Lärmschutz dank abschnittsweiser Bebauung entlang der Gleise - hohe Lärmbelastung Richtung Norden / ERA		
<b>Zwischenergebnis Städtebau u. gesamtstädtischer Zusammenhang</b>		<b>3</b>	<b>12</b>	<b>11</b>	<b>7</b>	<b>12</b>	<b>10</b>	
<b>Zwischenergebnis Freiraumqualitäten und Ökologie</b>		<b>12</b>	<b>25</b>	<b>20</b>	<b>13</b>	<b>24</b>	<b>22</b>	
<b>Städtebaulich-freiräumliche Aspekte gesamt</b>		<b>15</b>	<b>37</b>	<b>31</b>	<b>20</b>	<b>36</b>	<b>32</b>	

Konrad Adenauer Platz Magdeburg  
Bewertungsmatrix  
Realisierbarkeit

Kategorie	Bewertungskriterium	Bestand (Variante 0)	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4b	Variante 5
Realisierbarkeit	Stufenweise Umsetzbarkeit / Reihenfolge	nicht bewertbar	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abriss Zeltdach und Hotel</li> <li>• Bau Bahnhofsgebäude / Fahrradparkhaus</li> <li>• Bau ZOB</li> <li>• Bau P+R-Parkhaus / Riegelbau zum Bahnhof /Überliegerfläche</li> <li>• Rückbau alter ZOB</li> <li>• nördliche Baufeldentwicklung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abriss Zeltdach und evtl. Hotel</li> <li>• Bau Bahnhofsgebäude / Fahrradparkhaus</li> <li>• Bau ZOB</li> <li>• P+R-Parkhaus / Überliegerfläche</li> <li>• Rückbau alter ZOB</li> <li>• nördliche Baufeldentwicklung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abriss Zeltdach und evtl. Hotel</li> <li>• Bau Bahnhofsgebäude / Fahrradparkhaus</li> <li>• Bau P+R-Parkhaus / Riegelbau zum Bahnhof / Überliegerfläche</li> <li>• Anpassung Stützwandverlauf</li> <li>• Rückbau alter ZOB</li> <li>• Neubau ZOB</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abriss Zeltdach und Hotel</li> <li>• Bau Bahnhofsgebäude / Fahrradparkhaus</li> <li>• Bau ZOB</li> <li>• Bau P+R-Parkhaus / Überliegerfläche / Fernbusterminal</li> <li>• Rückbau alter ZOB</li> <li>• nördliche Baufeldentwicklung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abriss Zeltdach und Hotel</li> <li>• Bau Fahrradparkhaus, ggf. Bahnhofsgebäude</li> <li>• Bau P+R-Parkhaus / Überliegerfläche / Fernbusterminal</li> </ul>
	Bestandserhalt Bebauung	keine Veränderungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• bestehender Hotelstandort kann ggf. / in ABS1 gehalten werden</li> <li>• Erhalt Zelt in ABS1 möglich</li> <li>• Abriss bestehener ZOB</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• bestehender Hotelstandort kann ggf. / in ABS1 gehalten werden</li> <li>• Erhalt Zelt in ABS1 möglich</li> <li>• Abriss bestehener ZOB</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• bestehender Hotelstandort kann ggf. / in ABS1 gehalten werden</li> <li>• Erhalt Zelt in ABS1 möglich</li> <li>• Erhalt bestehener ZOB (Dach), aber Versetzen der Bussteige inkl. Mauer und barrierefreier Ausbau</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• bestehender Hotelstandort kann ggf. /in ABS 1 gehalten werden</li> <li>• Erhalt Zelt in ABS1 möglich</li> <li>• Abriss bestehener ZOB</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• bestehender Hotelstandort kann ggf. in ABS 1 gehalten werden</li> <li>• Erhalt Zelt in ABS1 möglich</li> <li>• Erhalt des bestehenden ZOB, aber barrierefreier Ausbau</li> </ul>
	Kostenaufwand (Anmerkung: bezieht sich auf die dem Bahnhof zugehörigen Funktionen und die Verkehrsmodi mit zugehöriger Infrastruktur; bezieht sich nicht auf evtl. Baufelder für Gewerbeflächen und Erdbewegungen (s.o.))	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kostenintensive Instandhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen und Anpassungen an Zeltdach und ZOB-Überdachung in Aussicht</li> <li>• barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen nach Magdeburger Standard</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• hohe Baukosten bzgl. Parkhaus mit Fernbusterminal und Verbindungsgang</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• hohe Baukosten bzgl. Parkhaus mit Fernbusterminal</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• höhere Baukosten bzgl. Parkhaus mit Fernbusterminal, Kreisverkehr und Versetzen der Stützmauer am RRB</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• geringere Baukosten bzgl. Parkhaus ohne Fernbusterminal</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• geringere Baukosten bzgl. Parkhaus ohne Fernbusterminal</li> <li>• Erhalt des Bestands-ZOBs: Investition für Sanierungsmaßnahmen und Neubaukosten langfristig zu beachten</li> </ul>
	Fördermöglichkeiten & Wirtschaftlichkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>- § 8 ÖPNVG LSA</li> <li>- Schnittstellenprogramm</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ÖPNV</li> <li>- § 8 ÖPNVG LSA</li> <li>-NASA:</li> <li>- Schnittstellenprogramm (ÖPNV/Rad)</li> <li>- GVFG: Verbesserung der Bedingungen im schienen- und straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).</li> <li>Voraussetzung: Generalverkehrsplan RADVERKEHR</li> <li>- Investive Maßnahmen (Bund)</li> <li>- Förderung des Alltagsradverkehrs mit EU-Mitteln (Topf aktuell leer)</li> <li>STÄDTEBAU</li> <li>ggf. Städtebauförderung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ÖPNV</li> <li>- § 8 ÖPNVG LSA</li> <li>-NASA:</li> <li>- Schnittstellenprogramm (ÖPNV/Rad)</li> <li>- GVFG: Verbesserung der Bedingungen im schienen- und straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).</li> <li>Voraussetzung: Generalverkehrsplan RADVERKEHR</li> <li>- Investive Maßnahmen (Bund)</li> <li>- Förderung des Alltagsradverkehrs mit EU-Mitteln (Topf aktuell leer)</li> <li>STÄDTEBAU</li> <li>ggf. Städtebauförderung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ÖPNV</li> <li>- § 8 ÖPNVG LSA</li> <li>-NASA:</li> <li>- Schnittstellenprogramm (ÖPNV/Rad)</li> <li>- GVFG: Verbesserung der Bedingungen im schienen- und straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).</li> <li>Voraussetzung: Generalverkehrsplan RADVERKEHR</li> <li>- Investive Maßnahmen (Bund)</li> <li>- Förderung des Alltagsradverkehrs mit EU-Mitteln (Topf aktuell leer)</li> <li>STÄDTEBAU</li> <li>ggf. Städtebauförderung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ÖPNV</li> <li>- § 8 ÖPNVG LSA</li> <li>-NASA:</li> <li>- Schnittstellenprogramm (ÖPNV/Rad)</li> <li>- GVFG: Verbesserung der Bedingungen im schienen- und straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).</li> <li>Voraussetzung: Generalverkehrsplan RADVERKEHR</li> <li>- Investive Maßnahmen (Bund)</li> <li>- Förderung des Alltagsradverkehrs mit EU-Mitteln (Topf aktuell leer)</li> <li>STÄDTEBAU</li> <li>- ggf. Städtebauförderung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ÖPNV</li> <li>- § 8 ÖPNVG LSA</li> <li>-NASA:</li> <li>- Schnittstellenprogramm (ÖPNV/Rad)</li> <li>- GVFG: Verbesserung der Bedingungen im schienen- und straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).</li> <li>Voraussetzung: Generalverkehrsplan RADVERKEHR</li> <li>- Investive Maßnahmen (Bund)</li> <li>- Förderung des Alltagsradverkehrs mit EU-Mitteln (Topf aktuell leer)</li> <li>STÄDTEBAU</li> <li>- ggf. Städtebauförderung</li> </ul>
	Nachhaltigkeit (Entsorgung, CO2-Nachweisführung) - nicht final zu bewerten sondern in Abhängigkeit von Sanierungsaufwand und Restnutzungsdauern zu sehen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bestandserhalt ZOB in Abwägung mit Sanierungsaufwand und Restnutzungsdauer des Zelt- und ZOB-Daches</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abriss Hotel, ZOB - Entsorgung Erdbewegungen, Geländemodellierung (Altlasten)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abriss Hotel, ZOB - Entsorgung Erdbewegungen, Geländemodellierung (Altlasten)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abriss ZOB, Hotel - Entsorgung Erdbewegungen, Geländemodellierung (Altlasten)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abriss ZOB - Entsorgung Erdbewegungen, Geländemodellierung (Altlasten), Bestandserhalt Zelt- und ZOB-Dach in Abwägung mit Sanierungsaufwand und Restnutzungsdauer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bestandserhalt ZOB in Abwägung mit Sanierungsaufwand und Restnutzungsdauer des Zelt- und ZOB-Daches Erdbewegungen, Geländemodellierung (Altlasten)</li> </ul>
<b>Bewertung Realisierbarkeit gesamt</b>		<b>9</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>11</b>	<b>12</b>

## Konrad Adenauer Platz Magdeburg

Bewertungsmatrix

Gesamtsumme

Kategorie	Bewertungskriterium	Bestand (Variante 0)	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4b	Variante 5
-----------	---------------------	----------------------	------------	------------	------------	-------------	------------

Zwischenergebnis Regional- und Stadtbusverkehr	11	17	23	19	23	17
Zwischenergebnis Fern- und Reisebusverkehr	6	16	16	18	17	17
Zwischenergebnis SEV	4	7	8	6	9	8
Zwischenergebnis Radverkehr	1	4	4	4	4	4
Zwischenergebnis Fußverkehr	4	4	4	4	4	4
Zwischenergebnis Wegelängen	5	8	7	6	10	6
Zwischenergebnis sonstige Verkehre	8	10	3	10	9	10
Zwischenergebnis MIV	4	3	6	7	5	7
<b>Verkehrliche Aspekte gesamt</b>	<b>43</b>	<b>69</b>	<b>71</b>	<b>74</b>	<b>81</b>	<b>73</b>
<b>Ranking</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>4</b>

Zwischenergebnis Städtebau u. gesamtstädtischer Zusammenhang	3	12	11	7	12	10
Zwischenergebnis Freiraumqualitäten und Ökologie	12	25	20	13	24	22
<b>Städtebaulich-freiräumliche Aspekte gesamt</b>	<b>15</b>	<b>37</b>	<b>31</b>	<b>20</b>	<b>36</b>	<b>32</b>
<b>Ranking</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>4</b>

<b>Realisierbarkeit gesamt</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>11</b>	<b>12</b>
<b>Ranking</b>	<b>k.A.</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>6</b>

<b>Gesamtsumme</b>	<b>67</b>	<b>116</b>	<b>112</b>	<b>103</b>	<b>128</b>	<b>117</b>
<b>Ranking gesamt</b>	<b>2</b>	<b>12</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>16</b>	<b>14</b>