

	Alternative 1	Alternative 2	Anmerkungen
Städtebau	<p>Der Raum zwischen Bahngebäuden und Neubauten wirkt größer.</p> <p>Durch die mehrreihige Anordnung der Haltestellen wird der ZOB als große Verkehrsanlage wahrgenommen.</p> <p>Im Gesamteindruck dominiert das Verkehrsbauwerk. Park, Allee und Baufeld treten zurück.</p> <p>Die Wartebereiche für Busfahrgäste liegen vorwiegend auf der Mittelinsel. Flächen für Wartebereiche und Zugangswege sind getrennt.</p>	<p>Der Raum zwischen Bahngebäuden und Neubauten wirkt kompakter.</p> <p>ZOB wird als Straßenabschnitt mit hintereinanderliegenden Bushaltestellen, Fahrbahn und Seitenräumen wahrgenommen.</p> <p>Busbahnhof, Allee, Park und Baufeld treten als Gesamtraum in Erscheinung und nicht als Sequenz unterschiedlicher Teilräume</p> <p>Die Seitenräume sind multifunktional gestaltet. Wartebereiche und Gehflächen sind kombiniert. Aufenthaltsflächen und Gehbereiche gehen fließend ineinander über.</p>	
Baufeld	Das Baufeld ist gut bebaubar. Durch die größere Ausdehnung der Verkehrsanlage in N-S-Richtung ist das Baufeld kleiner.	Das größere Baufeld erlaubt mehr städtebauliche Gestaltungsmöglichkeiten.	Das städtebauliche Ziel der Neuordnung wird in beiden Alternativen erreicht.
Park	Durch die größere Tiefe des ZOB wird längsseitig geringfügig Fläche vom Park beansprucht.	Durch die Länge wird am westlichen Ende geringfügig in den Park eingegriffen.	In der Summe benötigen beide Alternativen in etwa dieselben Flächen.
ZOB	<p>SVT- und Regionalbushaltestellen sind vor dem Hauptbahnhof angeordnet.</p> <p>Die kompakte Anordnung der Haltepositionen auf der Mittelinsel bietet dort eine gute Orientierung. Für die insgesamt große Zahl an Haltestellen ist ein Informations- und Orientierungssystem für die Fahrgäste vorteilhaft.</p>	<p>SVT-Haltestellen und die stärksten Regionalbus-haltestellen sind vor dem Hauptbahnhof angeordnet; zwei Regionalbushaltestellen sind westlich des Bahnhofs angeordnet.</p> <p>Die längliche Anordnung der Haltestellen bietet in Verbindung mit einem Informations- und Orientierungssystem eine gute Orientierung und Auffindbarkeit.</p>	

	<p>Vor dem Bahnhof liegt ein großer Platz, dessen nördliches Ende durch die Bussteigmittelinsel markiert wird. Busse überfahren den Platz im Zweirichtungsverkehr Für Fußgänger besteht ein flächiger Querungsbedarf.</p> <p>Auf den Bussteiginseln und vor dem Bahnhofsgebäude sind großflächigere Überdachungen möglich.</p>	<p>Der Platz vor dem Bahnhof wird im Norden begrenzt von Bushaltestellen. Der Platzbereich ist autofrei. Die Fußgängerquerungen im Bereich der Busfahrbahnen sind klar definiert und auf einen überschaubaren Raum begrenzt, was für den Busbetrieb von Vorteil ist.</p> <p>Vor dem Bahnhofsgebäude ist eine großflächige Überdachung möglich. Bei den Bussteigen sind auch kleinteiligere Überdachungen möglich.</p>	<p>Komfortabler Witterungsschutz für die Busfahrgäste sind in beiden Alternativen möglich, die Ausgestaltung ist auch vom Kostenrahmen abhängig.</p>
Verkehrsführung	<p>Der MIV (Zufahrt zur TG) wird über den östlichen Zu- und Abfahrtsbereich des ZOB geführt.</p>	<p>Der Kreisverkehrsplatz an der östlichen Zu- und Abfahrt vom ZOB bildet einen klaren Abschluss zwischen ZOB und Straße. Der MIV hat hier zusätzlich eine Wendemöglichkeit.</p>	
Fernbusse	<p>Fernbushaltestellen können zusätzlich auf dem DB-Parkplatz westlich des Bahnhofs angeordnet werden.</p>	<p>Eventuell können zwei Fernbushaltestellen westlich des Bahnhofs in Sägezahnaufstellung (günstig für Gepäckverladung) untergebracht werden, wenn zwei Regionalbuslinien in den ZOB integriert werden.</p>	
Tourismusbusse			<p>Die Standortvorschläge für die Touristikbusse zum Ein- und Aussteigen werden außerhalb des ZOB entwickelt.</p>
MIV	<p>Westlich des Bahnhofs können Parkplätze im Bereich des jetzigen DB-Parkplatzes angeordnet werden.</p>	<p>Parkplätze können westlich der Regionalbussteige und evtl. Fernbushaltesteige angeboten werden.</p>	