
Anliegerbeteiligung
10.05.2016

**Mobilitätsdrehscheibe
Berliner Platz**



 **GGT L**
Garten- und Tiefbaubetriebe Lindau

Inhalt

1. Begrüßung
2. Stadtspaziergang Berliner Platz
3. Aufgabenstellung
4. Knotenpunktvarianten
5. Mobilitätsdrehscheibe
6. Weiteres Vorgehen/ Ausblick
7. Diskussion

Inhalt

1. Begrüßung
2. **Stadtspaziergang Berliner Platz**
3. Aufgabenstellung
4. Knotenpunktvarianten
5. Mobilitätsdrehscheibe
6. Weiteres Vorgehen/ Ausblick
7. Diskussion

2. Stadtpaziergang Berliner Platz (26. Juni 2015)

- Fernbahnhof Reutin
 - Städtebauliche Entwicklung (optimale Ausnutzung der Flächen)
 - Verbindung zum See
- Bregenzer Straße (West)
 - Entwicklung des Rad- und Fußverkehrs
- Rickenbacher Straße
 - ZUP zum Berliner Platz (Verknüpfung)
 - Rickenbacher Straße beruhigen, ggf. als Sackgasse
- Verkehrsknoten Berliner Platz
 - Verbesserung der Verkehrsqualität
 - Bahnhofserschließung im Bestand nicht möglich
 - Reduktion der Verkehrsmengen
 - Abfangen der motorisierten Touristen
- Bregenzer Straße (Ost)
 - Parkplätze für Pkw
 - Fern- und Regionalbusse



Inhalt

1. Begrüßung
2. Stadtspaziergang Berliner Platz
3. **Aufgabenstellung**
4. Knotenpunktvarianten
5. Mobilitätsdrehscheibe
6. Weiteres Vorgehen/ Ausblick
7. Diskussion

3. Aufgabenstellung

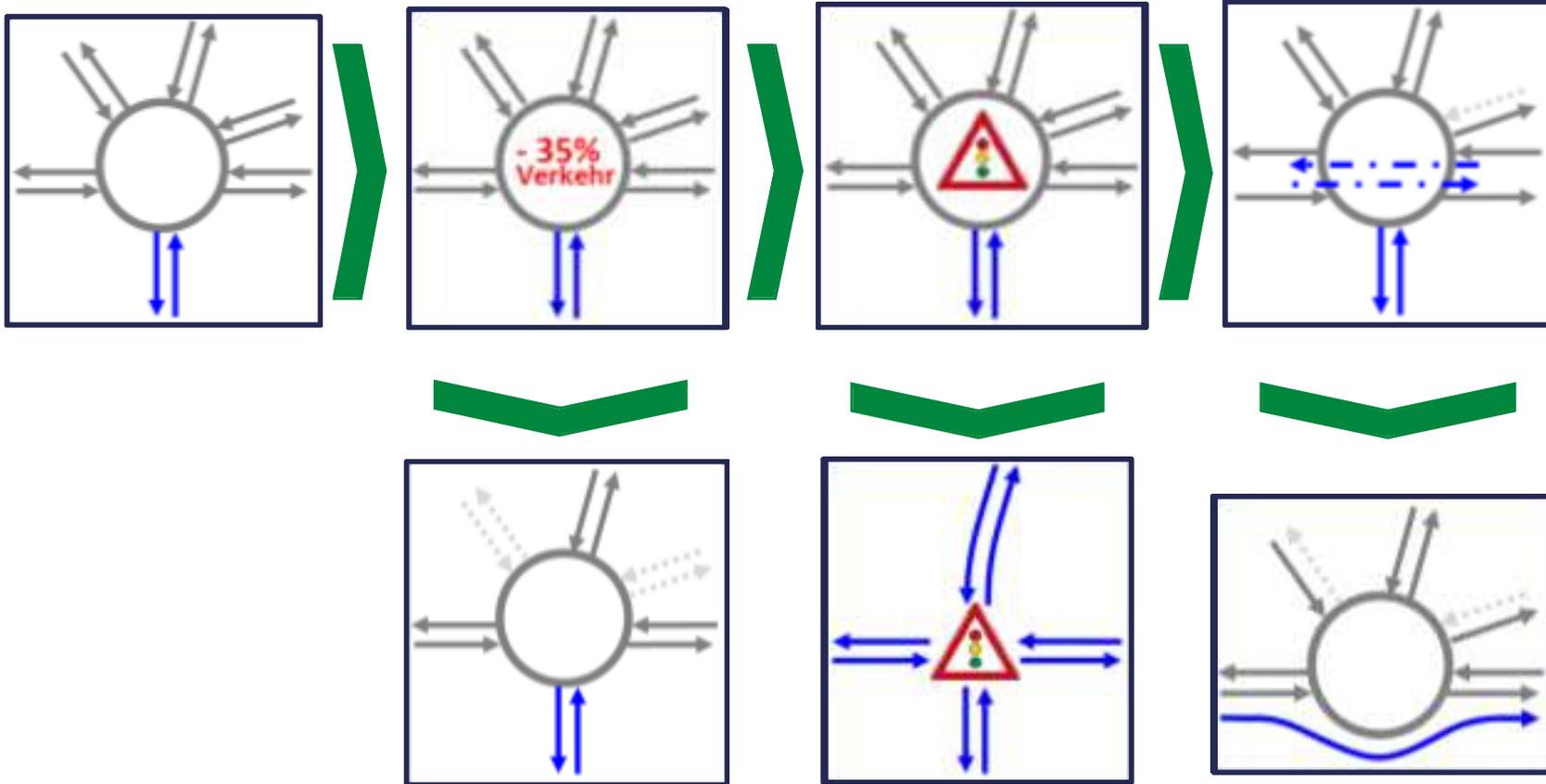
- Sicherstellung komfortabler Zu- und Abgängen für **Rad- und Fußverkehr** zum neuen Fernbahnhof Reutin
- Integration von Haltemöglichkeiten für den zukünftigen **Busverkehr**
→ *einschließlich Überlegungen zur Verlegung des ZUP*
- Aufzeigen von Möglichkeiten zu **P+R-Anlagen** auf dem Bahnhofsgelände
- Einbeziehung von **Kfz-Vorfahrt** für Pkw und Taxen in unmittelbarer Nähe des Bahnhofsgebäudes
- Leistungsfähige und sichere **Verkehrsabwicklung** am Berliner Platz
→ *einschließlich sicherer und komfortabler Abwicklung des Fuß- und Radverkehrs*
- Städtebaulich ansprechende Konzeption der **Verkehrsanlagen**

Inhalt

1. Begrüßung
2. Stadtspaziergang Berliner Platz
3. Aufgabenstellung
4. **Knotenpunktvarianten**
5. Mobilitätsdrehzscheibe
6. Weiteres Vorgehen/ Ausblick
7. Diskussion

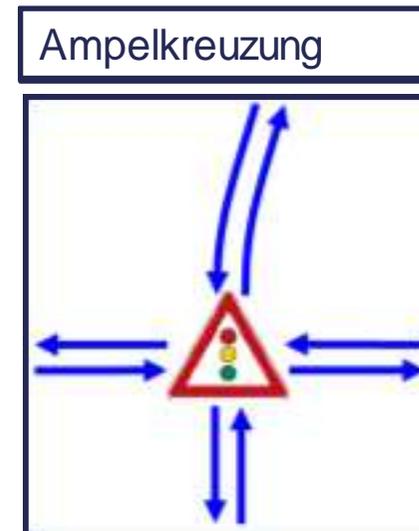
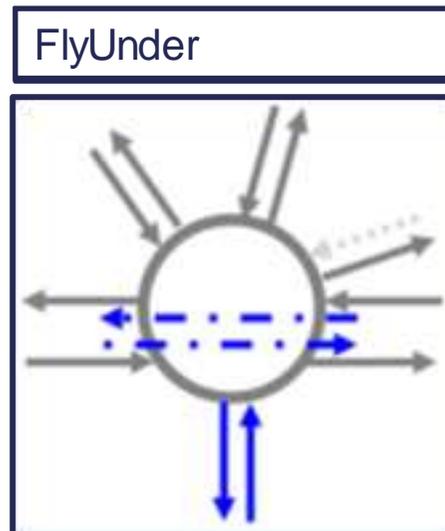
4. Knotenpunktvarianten

- Erarbeitung von **möglichen Knotenpunktformen** für den Berliner Platz



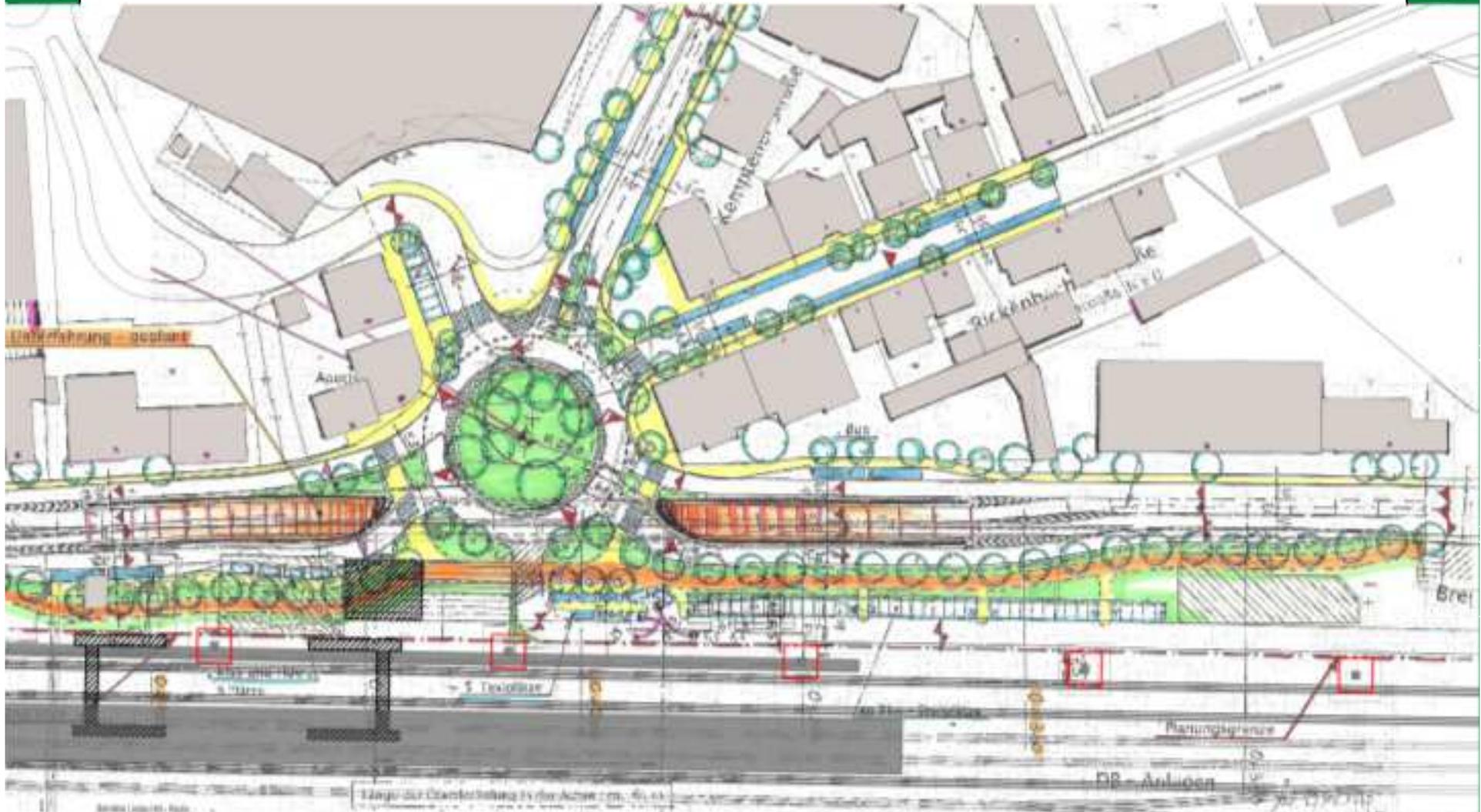
4. Knotenpunktvarianten

- **Variantenbewertung** durch Ingenieurbüro
 - zwei Varianten in der engeren Wahl



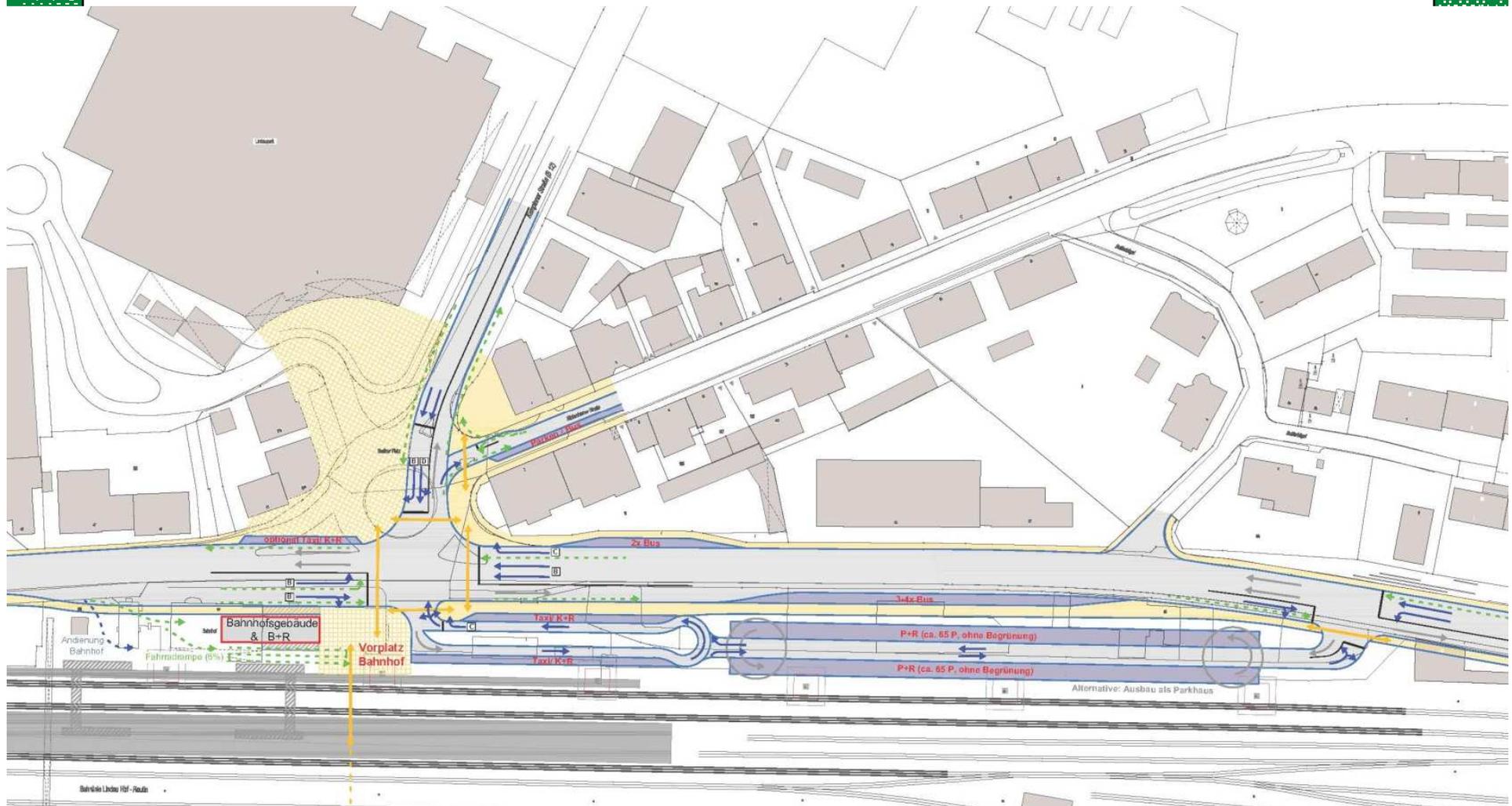
4. Knotenpunktvarianten

- Erarbeitung von **zwei Verkehrskonzepten**
→ detaillierte Betrachtung mit entwurfstechnischer Darstellung



4. Knotenpunktvarianten

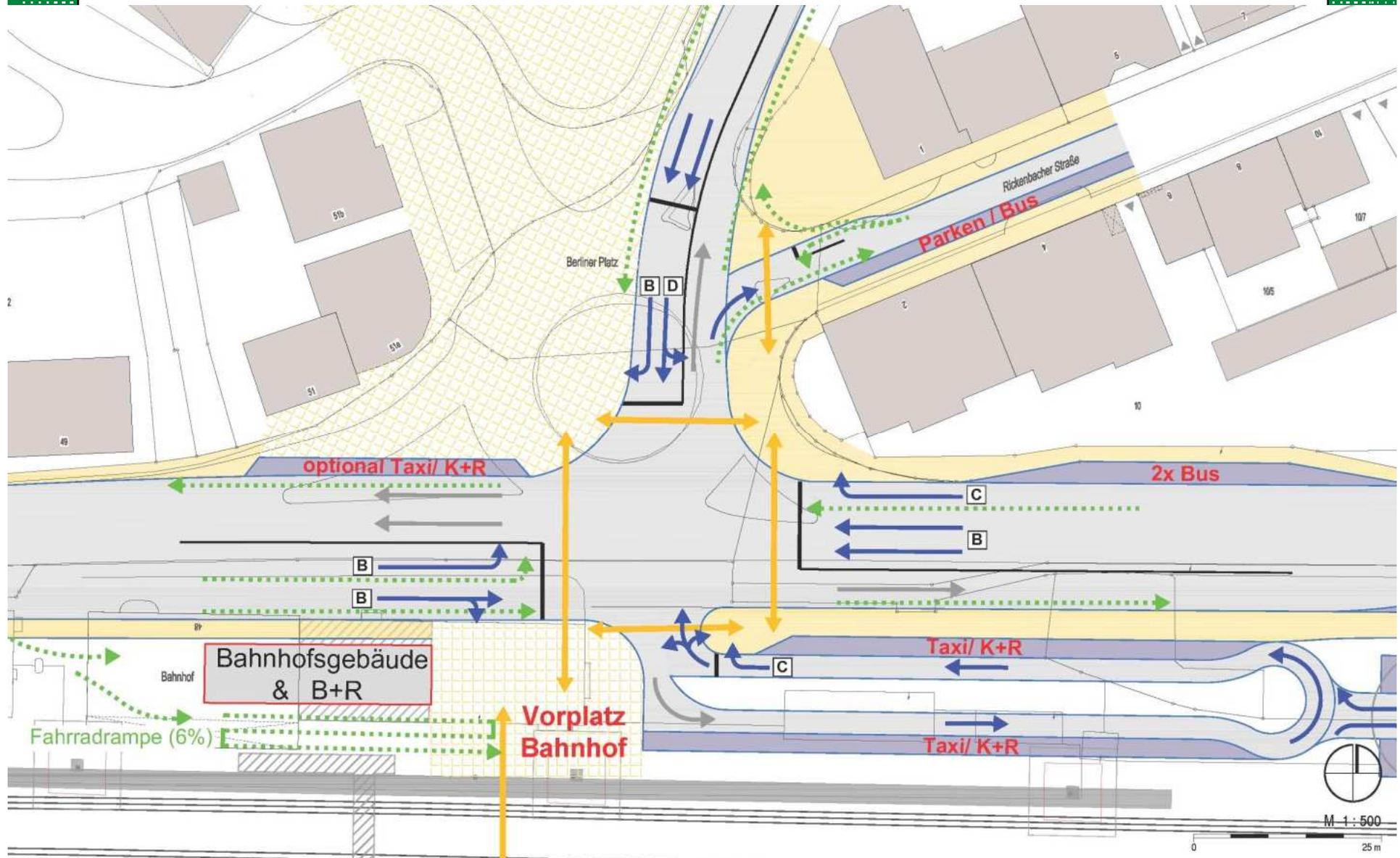
- Erarbeitung von **zwei Verkehrskonzepten**
→ detaillierte Betrachtung mit entwurfstechnischer Darstellung



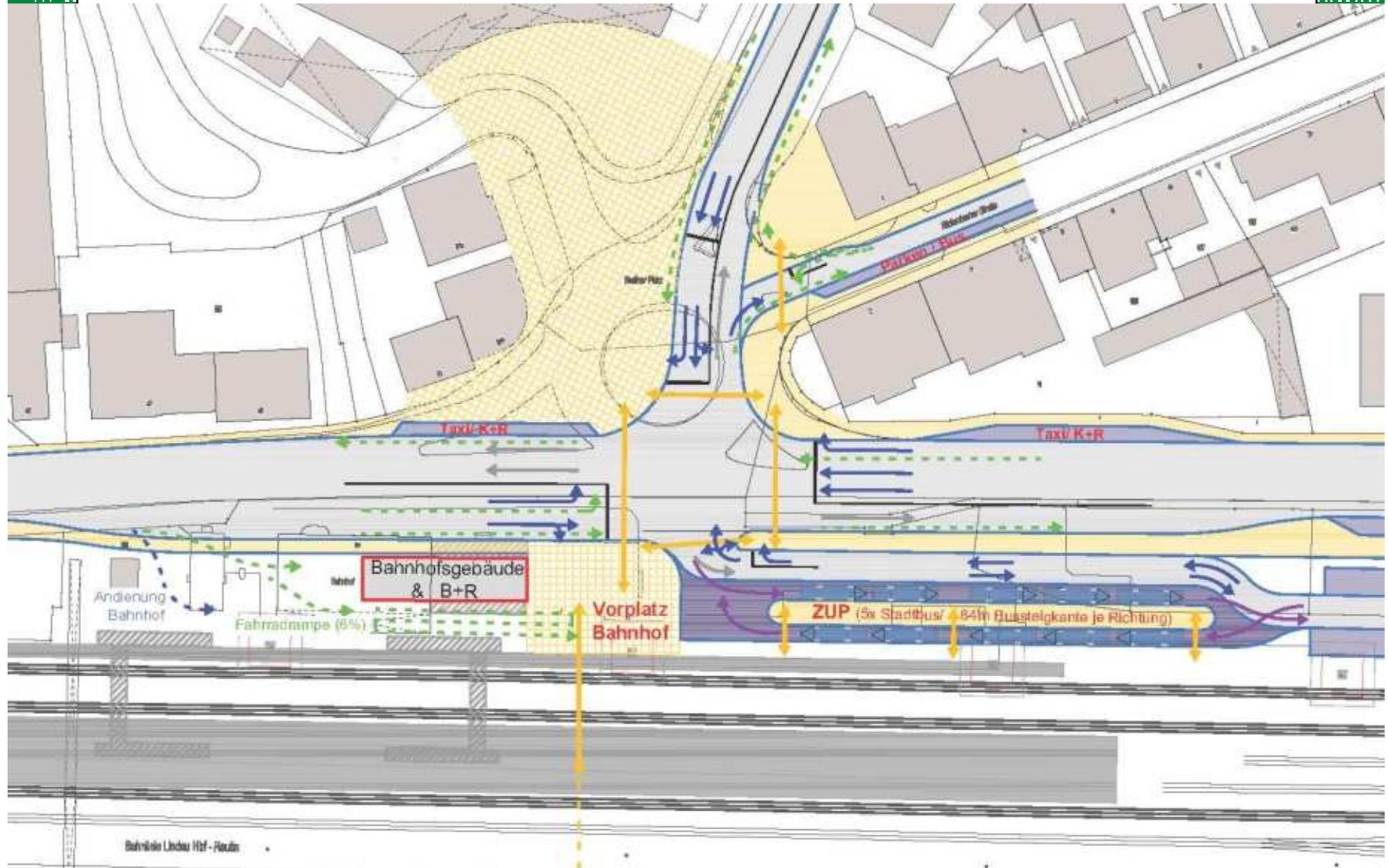
Inhalt

1. Begrüßung
2. Stadtspaziergang Berliner Platz
3. Aufgabenstellung
4. Knotenpunktvarianten
5. **Mobilitätsdrehscheibe**
6. Weiteres Vorgehen/ Ausblick
7. Diskussion

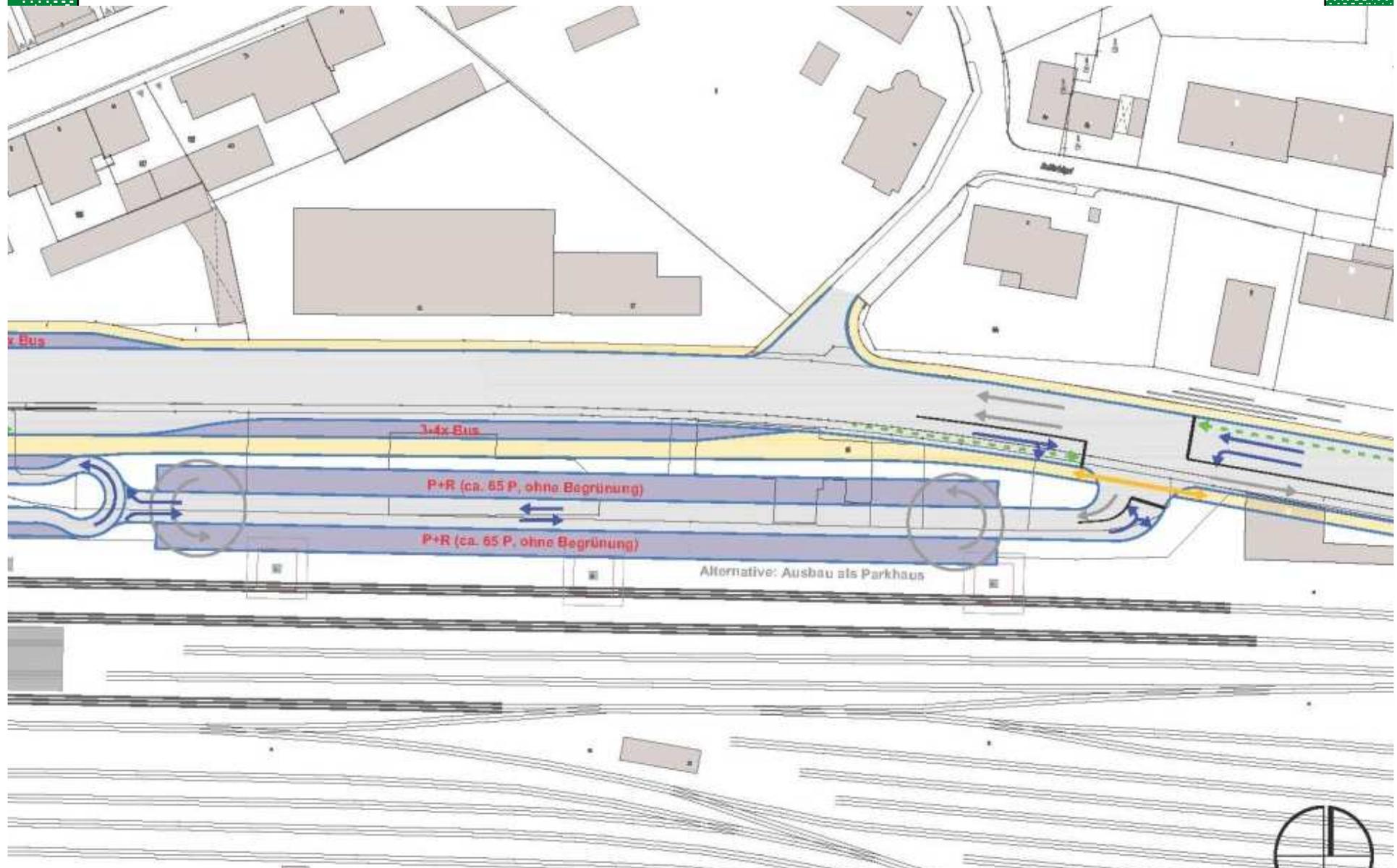
5. Mobilitätsdrehscheibe



5. Mobilitätsdrehscheibe

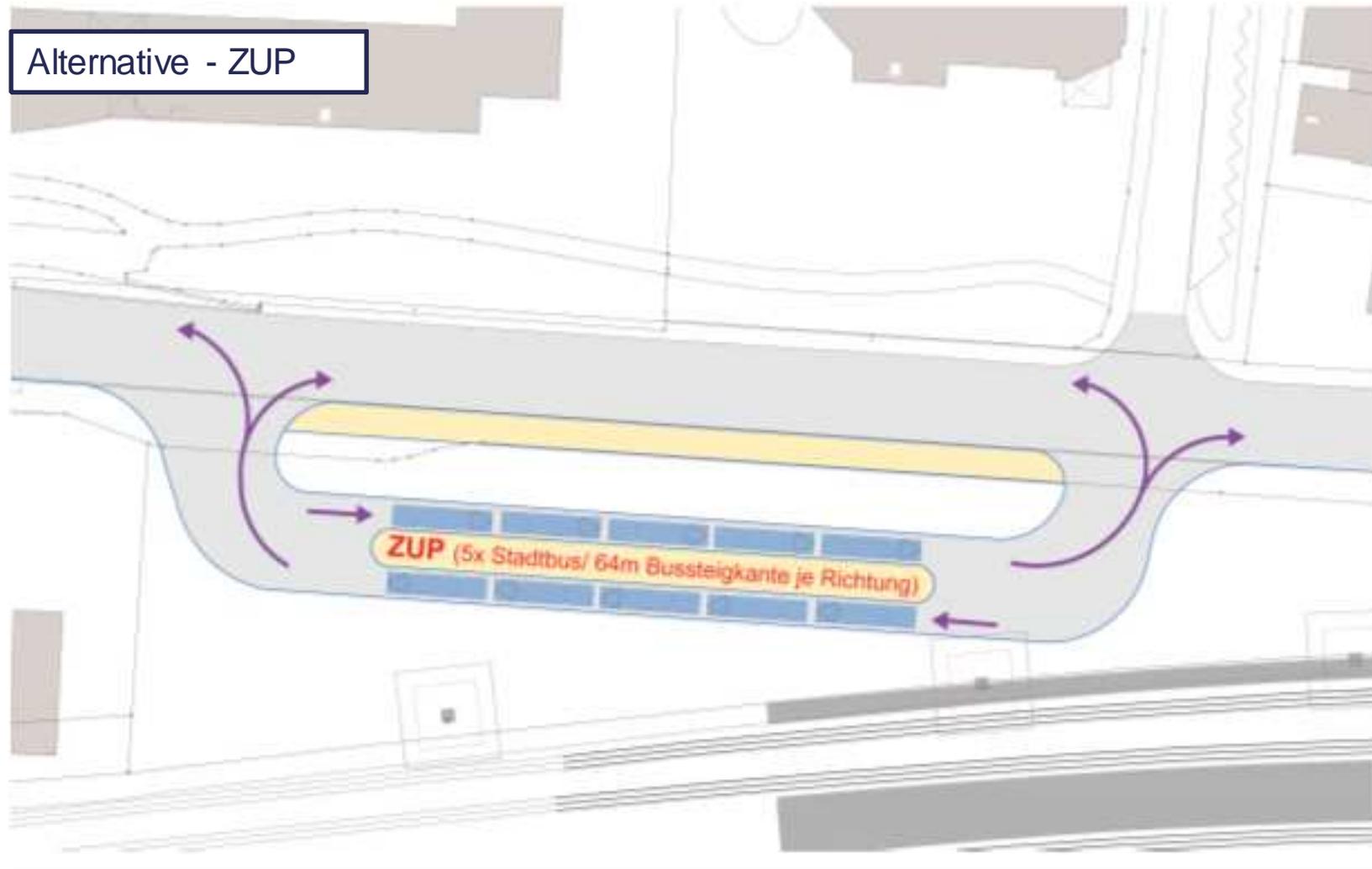


5. Mobilitätsdrehscheibe



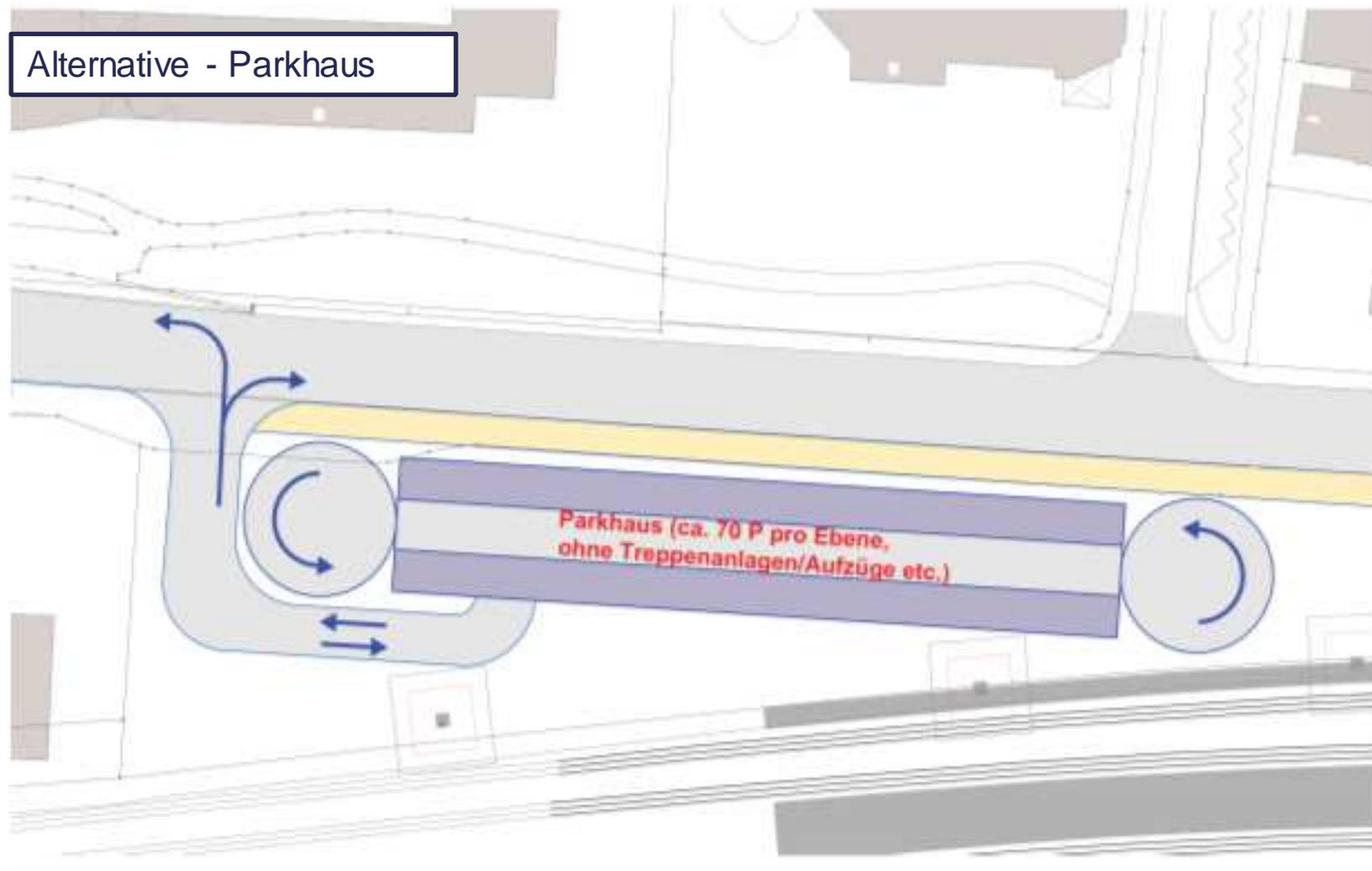
5. Mobilitätsdrehscheibe

Alternative - ZUP



5. Mobilitätsdrehscheibe

Alternative - Parkhaus



Inhalt

1. Begrüßung
2. Stadtspaziergang Berliner Platz
3. Aufgabenstellung
4. Knotenpunktvarianten
5. Mobilitätsdrehscheibe
6. **Weiteres Vorgehen/ Ausblick**
7. Diskussion

6. Weiteres Vorgehen/ Ausblick

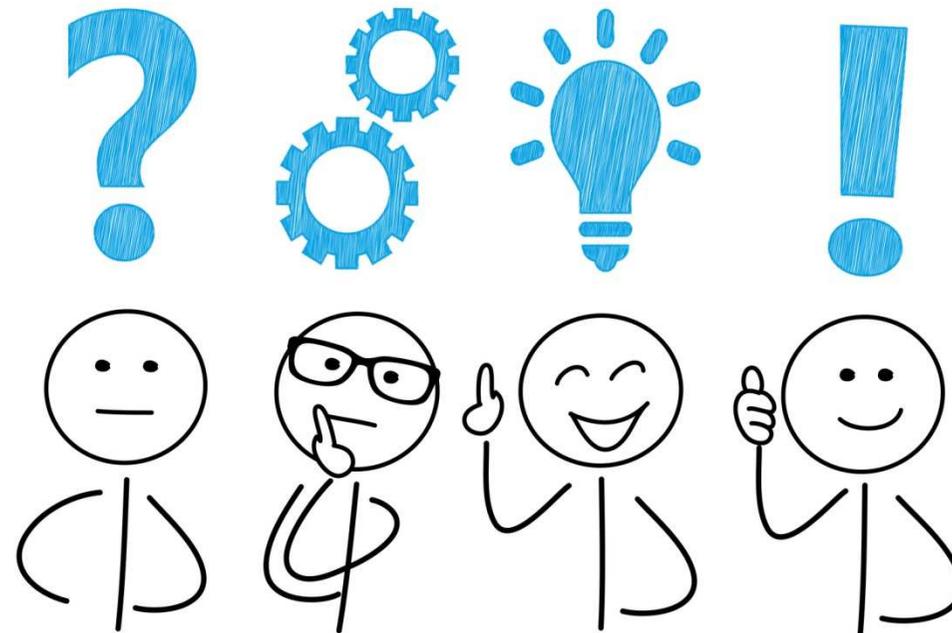
- ✓ **Stadtrat** am 16. März 2016:
Entscheidung über die weitere Prüfung der Variante „**Signalisierte Kreuzung**“
- ✓ **Verkehrstechnische Prüfung**
 - FlyUnder - Qualitätsstufe B (A)
 - Ampelkreuzung - Qualitätsstufe D (B)
- ✓ weitere Abstimmung mit **Staatlichem Bauamt** und **Lindaupark**
- ✓ **Anliegerbeteiligung**
 - Erarbeitung eines Schlussberichts durch Ingenieurbüro R+T mit:
 - detaillierter Betrachtung eines Verkehrskonzeptes
 - Strukturkonzept für die Flächen südlich der Bregenzer Straße
 - KLiMo-Bürgerworkshop im Juni 2016
 - Maßnahmen
 - Vorberatung im Werkausschuss am 28. Juli 2016
 - Beratung im Stadtrat am 28. September 2016
 - Empfehlungsbeschluss
 - Entscheidung durch den Bund (Staatliche Bauamt Kempten)

Inhalt

1. Begrüßung
2. Stadtspaziergang Berliner Platz
3. Aufgabenstellung
4. Knotenpunktvarianten
5. Mobilitätsdrehscheibe
6. Weiteres Vorgehen/ Ausblick
7. **Diskussion**

7. Diskussion der Anlieger

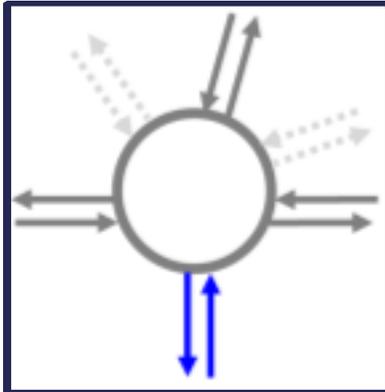
- Fragen?
- Ideen?
- Anregungen?



Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!

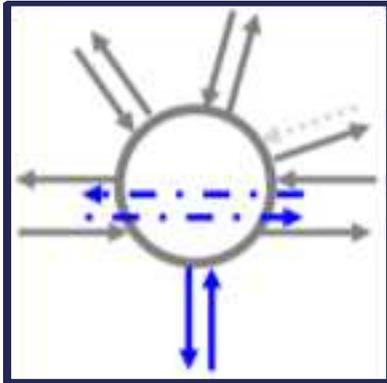
Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!

Variante 1 - einstreifiger Kreisel + abhängen Lindaupark TG & Rickenbacher Straße



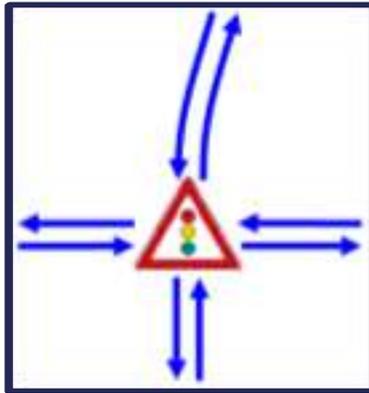
- Verbesserungen für Rad- und Fußverkehr durch separate Radverkehrsanlagen im Seitenraum
 - Verminderung von Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr und Kfz im Zulauf auf Lindaupark
 - Verbesserung des Verkehrsflusses im Kreisel
 - Kreisel bietet weiterhin Wendemöglichkeit
- keine Verbesserung der Leistungsfähigkeit am Kreisel gegenüber heute
 - durch neuen Bahnhof Reutin zukünftig vermehrt Störungen im Verkehrsablauf durch querenden Fuß- und Radverkehr
 - Neugewinn an Platzfläche vorm Lindaupark
 - Bahnansanbindung im Süden möglich

Variante 2 - Ertüchtigung Kreisel; einstreifig mit FlyUnder (Grundlage: Verkehrsgutachten Stahl und Partner)



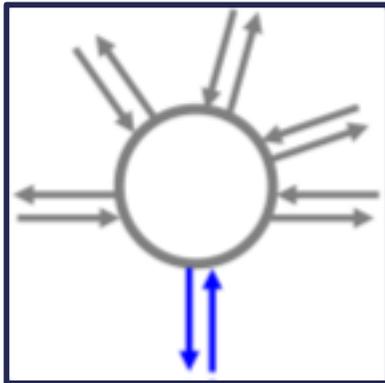
- Verbesserungen für Rad- und Fußverkehr durch separate Radverkehrsanlagen im Seitenraum
- Befahrung der Kreisel-Fahrbahn bei einstreifigen Kreiseln für Radfahrer möglich
- Kreisel bietet weiterhin Wendemöglichkeit
- Leistungsfähigkeit durch FlyUnder am Kreisel gegeben
- Kurze Wartezeiten in den Spitzenstunden sowie in Schwachverkehrszeiten
- Bahnhofsanbindung im Süden möglich
- Sehr hoher Flächenverbrauch für Fahrstreifen und Tunnelbauwerke
→ hohe Trennwirkung
- Kein Vorplatz und Bahnhofsgebäude im westlichen Bahnhofsbereich möglich

Variante 3 - Signalisierter Knotenpunkt



- Verbesserungen für Rad- und Fußverkehr durch separate Radverkehrsanlagen und sichere Querungen
 - Optimierte Querungsstellen
→ Stärkung der (Sicht-)Achse Lindaupark/ Reutin Zentrum und Bahnhof
 - Bündelung der verkehrsstärksten Zufahrtsstraßen
 - Knotenpunkt durch Signalisierung Leistungsfähig
-
- Störungsfreier Verkehrsfluss
→ Aufwertung des gesamten Berliner Platzes
 - Busbeschleunigung möglich
 - Knotenpunkt ermöglicht nicht alle Abbiegebeziehungen
→ keine Wendemöglichkeit
 - Bahnhofsanbindung im Süden möglich
 - Schlanke Linienführung
→ Neugewinn an Platzflächen

Variante 4 - Bestandskreisel + neue Anbindung Bahnhof



- Verbesserungen für Rad- und Fußverkehr durch separate Radverkehrsanlagen im Seitenraum
- Unübersichtliche Verkehrsführung im Zulauf auf Lindaupark
→ Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr und Kfz
- Queren von zweistreifigen Kreiselzufahrten erforderlich
- Kreisel bietet weiterhin Wendemöglichkeit
- Zulauf Lindaupark führt zu Staubildungen, bis in die Kreiselfahrbahn
- Weitere Vers...
- Starke Gerad...
aus anderen ...
- Bahnhofsanbindung im Süden möglich
- Hoher Flächenverbrauch durch zweistreifige Kreiselzu-/ Abfahrten

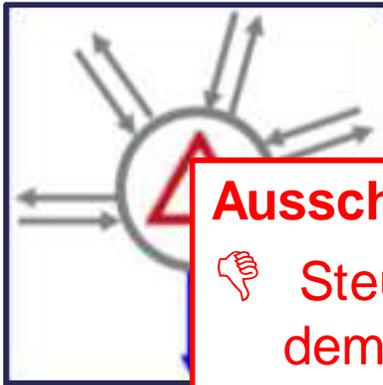
Ausschlusskriterium



Queren von zweistreifigen Kreisel-
Zufahrten nicht richtlinienkonform

en in den Kreisel

Variante 5 - Bestandskreisel + Signalisierung



- Verbesserungen für Rad- und Fußverkehr durch separate Radverkehrsanlagen im Seitenraum

Ausschlusskriterium

- ☹ Steuerungen nach dem „Turbinenprinzip“ und dem Prinzip „Aufgeweitete Kreuzung“ nicht möglich, da Außerndurchmesser < 50 m
- ☹ Steuerungsprinzip „Aufgeweitete Kreuzung“ eignet sich nicht für 5-armige Kreisel
- ☹ Keine Verbesserung der Leistungsfähigkeit

- Kreisel
- Durch
der Kr
- Bahnh
- Kein zusätzlicher Flächenverbrauch

der

innerhalb

Variante 6 - einstreifiger Kreisel + Verkehrsverminderung 35%



- Verbesserungen für Rad- und Fußverkehr durch separate Radverkehrsanlagen
- Minimierung der Konfliktpunkte zwischen Rad und Fuß

Ausschlusskriterium

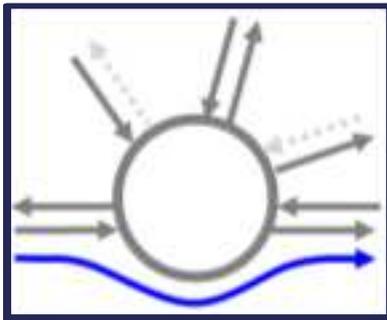
- ☹️ Ausreichende Leistungsfähigkeiten lassen sich nur durch Verkehrsverminderungen von bis zu 35% erreichen
- ☹️ Dieser Wert wird selbst bei kompletter Verlagerung des Tourismus- und Durchgangsverkehrs als nicht realistisch eingeschätzt

- Kreisel
- Kreisel
Wartez
- Neuge
- Bahnh

Kreiseln

d kurze

Variante 7 - Ertüchtigung Kreisel; zweistreifig mit Bypass



- Verbesserungen für Rad- und Fußverkehr durch separate Radverkehrsanlagen im Seitenraum
- Häufiges Queren von Kreiselarmen und Bypass erforderlich
- Kreisel bietet weiterhin Wendemöglichkeit

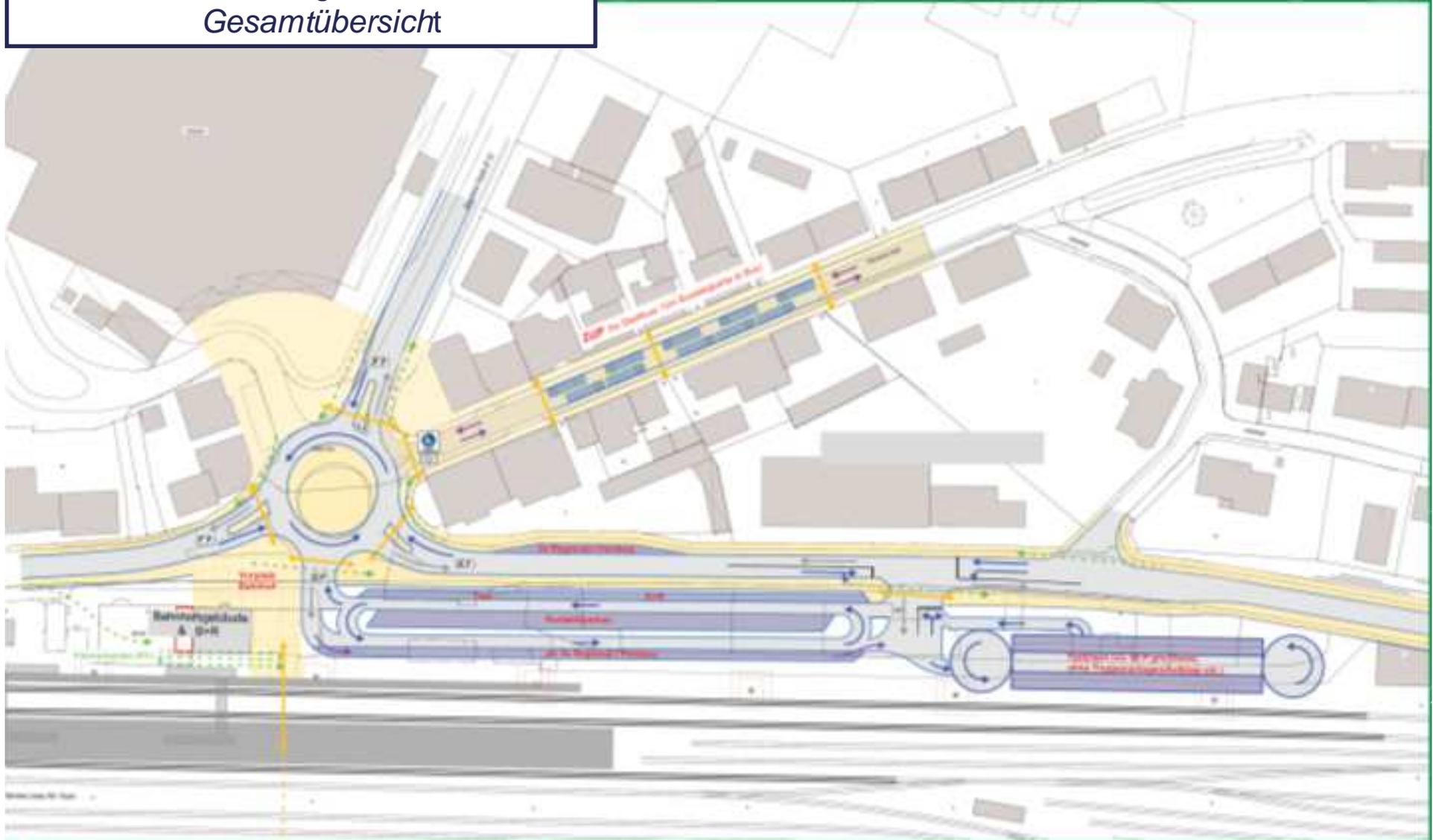
- Verbesserung des Verkehrsflusses im Kreiseldruck Anschluss Variante 7 (siehe Lindau)
- Ausreichend
- Inanspruchnahme weiterer Flächen für Fahrbahnen
- Aufgrund des Bypasses keine direkte Bahnhofsanbindung im Süden möglich

Ausschlusskriterium



Queren von zweistreifigen Kreisel-
Zufahrten nicht richtlinienkonform

Variante 1 - einstreifiger Kreisel
Gesamtübersicht



Variante 1 - einstreifiger Kreisel + abhängen Lindaupark TG & Rickenbacher Str. Detail - Knotenpunkt

