



Workshop zum Berliner Platz

am 28.02.2018 im
Großen Sitzungssaal des
Alten Rathauses



Tagesordnung

1. Projektüberblick - Meilensteine
2. Ziele für das Verkehrskonzept
3. Vorstellung der Ergebnisse der Arbeitsgruppe
4. Städtebaulicher Wettbewerb
5. „Übergangslösung“
Berliner Platz und Bahnhofserschließung
6. Diskussion der Workshopteilnehmer

1. Projektüberblick - Meilensteine

- Beschluss zur Lösung der temporären Verkehrsprobleme am Berliner Platz und in der Bregenzer Straße 2012
- Verkehrskonzept Berliner Platz (Büro Stahl) 2013
- Vergabebeschluss KLiMo 2014
- Ortsteilbegehung Berliner Platz 2015
- Vergabebeschluss Planung Berliner Platz und Bahnhofserschließung 2015
- Vorstellung der Planungsergebnisse - Grundsatzbeschluss 2016
- Prüfauftrag zur Verkehrsuntersuchung Lindaupark-Erweiterung 2017



2. Ziele für das Verkehrskonzept

- ① sichere und möglichst komfortable Abwicklung des Fuß- und Radverkehrs (im Knoten)
- ① B+R als KLiMo-Station (eventuell als „Radhaus“) in unmittelbarer Bahnhofsnähe
- ① optimale Verknüpfung des Bahnhofs mit dem ÖPNV (Regionalbus und Stadtbus) und dem Fernbusverkehr
- ① K+R und Taxi-Vorfahrt am Bahnhof
- ① ausreichend Stellplätze für Bahnnutzer
- ① Möglichkeit zur Integration eines mehrgeschossigen P+R-Gebäudes
- ① leistungsfähige und sichere Abwicklung des MIV
- ① gute Anbindung des Berliner Platzes an das Radroutennetz
- ① städtebauliche Integration der Verkehrsanlagen
- ① Verbesserung der Erreichbarkeit des Lindauparks
- ① Sicherstellung einer leistungsfähigen Erschließung des Vier-Linden-Quartiers
- ① Zweirichtungsverkehr in der Rickenbacher Straße
- ① gute Erreichbarkeit der bestehenden Nutzen (Apotheke, Ärztehaus, Sportgeschäft, Post, ...)

2. Ziele für das Verkehrskonzept



Prioritätenfestlegung - Diskussion

- ☉ sichere und möglichst komfortable Abwicklung des Fuß- und Radverkehrs (im Knoten) ★★
- ☉ B+R als KLiMo-Station (evtl. als „Radhaus“) in unmittelbarer Bahnhofsnähe ★★
- ☉ optimale Verknüpfung des Bahnhofs mit dem ÖPNV (Regionalbus und Stadtbus) und dem Fernbusverkehr ★★★★★
- ☉ K+R und Taxi-Vorfahrt am Bahnhof ★★★★★
- ☉ ausreichend Stellplätze für Bahnnutzer ★★★★★
- ☉ Möglichkeit zur Integration eines mehrgeschossigen P+R-Gebäudes ★★
- ☉ leistungsfähige und sichere Abwicklung des MIV ★★★★★
- ☉ gute Anbindung des Berliner Platzes an das Radroutennetz ★★
- ☉ städtebauliche Integration der Verkehrsanlagen ★
- ☉ Verbesserung der Erreichbarkeit des Lindauparks ★
- ☉ Sicherstellung einer leistungsfähigen Erschließung des Vier-Linden-Quartiers ★
- ☉ Zweirichtungsverkehr in der Rickenbacher Straße ★
- ☉ gute Erreichbarkeit der bestehenden Nutzen (Apotheke, Ärztehaus, Sportgeschäft, Post,...) ★
- ☉ Möglichkeit zum Bau eines Geh- und Radwegsteiges zwischen Bahnhof und Ladestraße * ★★
- ☉ Erhaltung der Platanen entlang der Bregenzer Straße * ★★

3. Vorstellung der Ergebnisse der Arbeitsgruppe

Mitglieder

- M. Kaiser und W. Böhm (Stadträte)
- Hr. Engstler vom Büro Besch und Partner (Verkehrsplanung)
- Hr. Stoll (Polizei)
- Hr. Rockstroh und Hr. Schneckenburger (Lindaupark)
- Hr. Deuring und Hr. Hoffmann (i+R, Vier-Linden-Quartier)
- Hr. Stiefenhofer (Straßenverkehrsbehörde)
- Hr. Valdes (Mobilitätsplanung)
- Hr. Koschka (Stadtplanung)
- Hr. Kattau (Arbeitsgruppenleitung)

Termine

- 1. AG-Sitzung am 14.12.2017
- Abstimmung mit Staatlichem Bauamt Kempten am 18.01.2018
- 2. AG-Sitzung am 24.01.2018
- 3. AG-Sitzung am 20.02.2018



3. Vorstellung der Ergebnisse der Arbeitsgruppe

Auftrag und Randbedingungen

Auftrag an Besch und Partner KG aus Feldkirch vom 23.10.2017

- Entwurf einer Verkehrslösung für den Berliner Platzes samt Umfeld

- Entspannung und Entzerrung der gesamten **Verkehrssituation**
- Verbesserung des **Fuß- und Radverkehrs**
- Verbesserung der **ÖPNV-Erschließung** (Bahn, Bus)
- **Aufwertung** des Berliner Platzes
- keine Sperrung der **Rickenbacher Straße**
- Verzicht auf **Zufahrt Lindaupark** direkt vom Berliner Platz
→ Zufahrt Lindaupark über Kemptener Straße auf Höhe Post
- Zufahrt „**Vier-Linden-Quartier**“ über Kemptener Straße (Wettbewerbsergebnis)
- Verzicht auf **Bahnhofszufahrt** direkt vom Berliner Platz

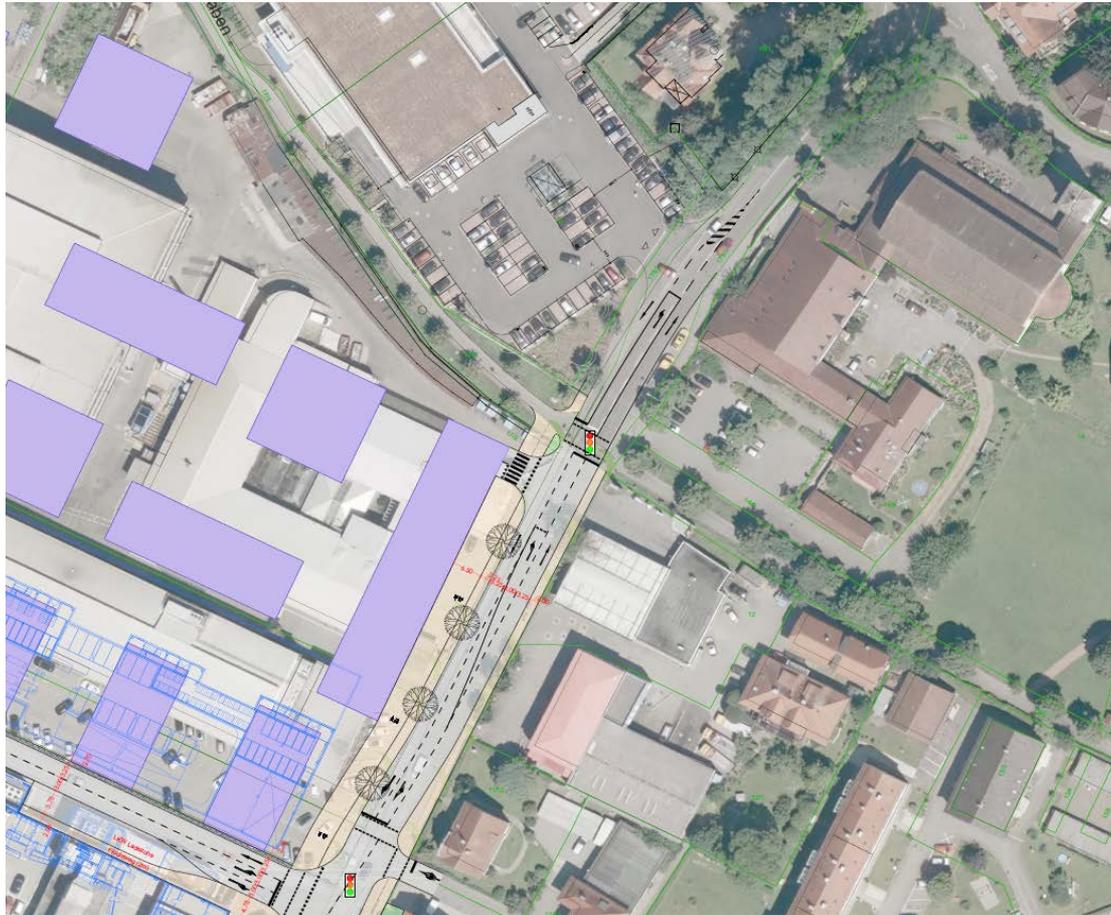
3. Vorstellung der Ergebnisse der Arbeitsgruppe

Untersuchungsgebiet



3. Vorstellung der Ergebnisse der Arbeitsgruppe

Erschließung „Vier-Linden-Quartier“



3. Vorstellung der Ergebnisse der Arbeitsgruppe

Erschließung Lindaupark - Variante „signalisierte Einmündung“



3. Vorstellung der Ergebnisse der Arbeitsgruppe

Erschließung Lindaupark - Variante „kleiner Kreisverkehr“



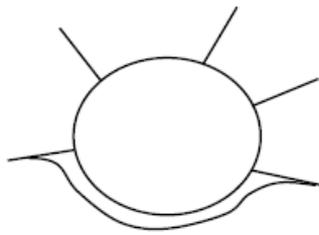
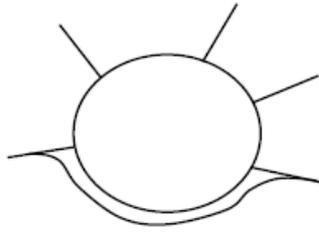
3. Vorstellung der Ergebnisse der Arbeitsgruppe

Bahnhofserschließung



3. Vorstellung der Ergebnisse der Arbeitsgruppe

Verkehrsknoten Berliner Platz - Variantenvorstellung

Nr	Knotenform		Verkehrsbelastung	Leistungsfähigkeit Verkehrsqualität	Fuß- und Radquerungen
	Berliner Platz	Lindapark Nord			
0	Bestand	Bestand	Bestand	Qualitätsstufe F (Zufahrt Bregenz)	Verschlechterung des Verkehrsfluß
1	Turbokreisel  Bauzustand bis 2020	Bestand	Bestand	Qualitätsstufe E (Grenze zu F)	geringe Verschlechterung des Verkehrsfluß
2	Turbokreisel  Bauzustand 2020 bis 2024	Bestand	Bestand plus Bahnhalt Reutin	Qualitätsstufe F (Grenze zu E)	Verschlechterung des Verkehrsfluß

3. Vorstellung der Ergebnisse der Arbeitsgruppe

Verkehrsknoten Berliner Platz - Variantenvorstellung

Nr	Knotenform		Verkehrsbelastung	Leistungsfähigkeit Verkehrsqualität	Fuß- und Radquerungen
	Berliner Platz	Lindaupark Nord			
3a	<p>Turbokreisel</p> <p>ab 2024</p>	VLSA	Prognose 2030 mit Bahnhalt Reutin und Erweiterungen Lindau Park und Vier Linden Areal	<p>Auslastung 92%</p> <p>Qualitätsstufe E (Zufahrt Bregenz)</p>	Arm Insel + 300FG (dieser Arm ist nicht maßgebend)
3b	<p>Turbokreisel</p> <p>ab 2024</p>	<p>Bestand entsprechende Staulänge in der Kemptener Straße erforderlich (mind 50m)</p>	Prognose 2030 mit Bahnhalt Reutin und Erweiterungen Lindau Park und Vier Linden Areal	<p>Qualitätsstufe F (Zufahrt Lindaupark)</p>	Arm Insel + 300 FG (dieser Arm ist nicht maßgebend)
4	<p>mehrere Bypässe</p> <p>ab 2024</p>	VLSA	Prognose 2030 mit Bahnhalt Reutin und Erweiterungen Lindau Park und Vier Linden Areal	<p>Auslastung 89%</p> <p>Qualitätsstufe E (Grenze zu D)</p>	Arm Insel + 300 FG Verschlechterung des Verkehrsfluß

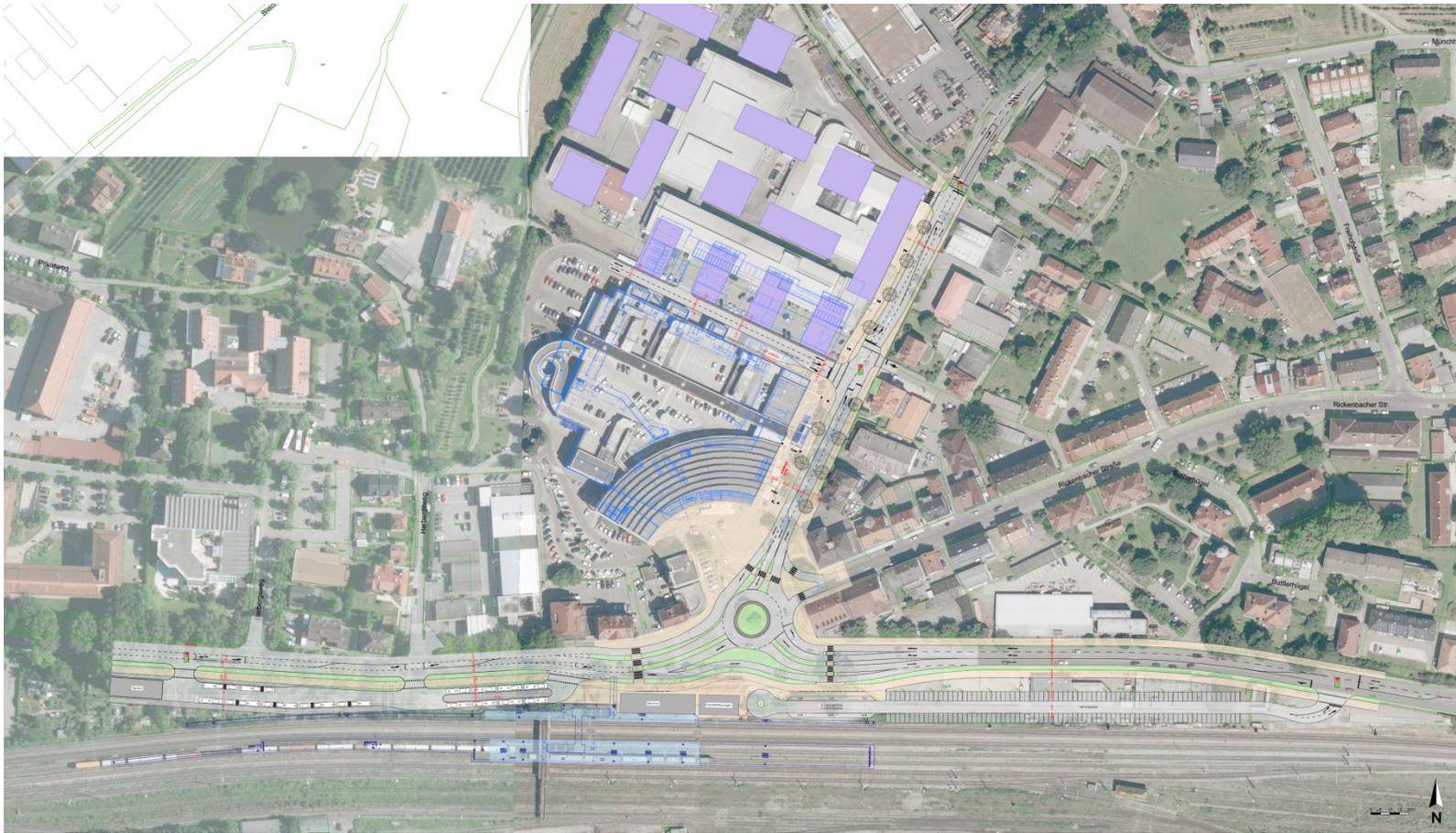
3. Vorstellung der Ergebnisse der Arbeitsgruppe

Verkehrsknoten Berliner Platz - Variantenvorstellung

Nr	Knotenform		Verkehrsbelastung	Leistungsfähigkeit Verkehrsqualität	Fuß- und Radquerungen
	Berliner Platz	Lindapark Nord			
5a	<p>VLSA</p> <p>ab 2024</p>	VLSA	Prognose 2030 mit Bahnhof Reutin und Erweiterungen Lindau Park und Vier Linden Areal	<p>Auslastung 95%</p> <p>Qualitätsstufe D</p>	Arm Insel + 300 FG wirkt sich kaum aus
5b	<p>VLSA</p> <p>ab 2024</p>	VLSA	Prognose 2030 mit Bahnhof Reutin und Erweiterungen Lindau Park und Vier Linden Areal	<p>Auslastung 88%</p> <p>Qualitätsstufe C</p>	Arm Insel + 300 FG wirkt sich kaum aus
6	<p>Fly Under</p> <p>ab 2024</p>	Bestand	Prognose 2030 mit Bahnhof Reutin und Erweiterungen Lindau Park und Vier Linden Areal	<p>Qualitätsstufe A/B</p> <p>(deutlich ausreichend)</p>	

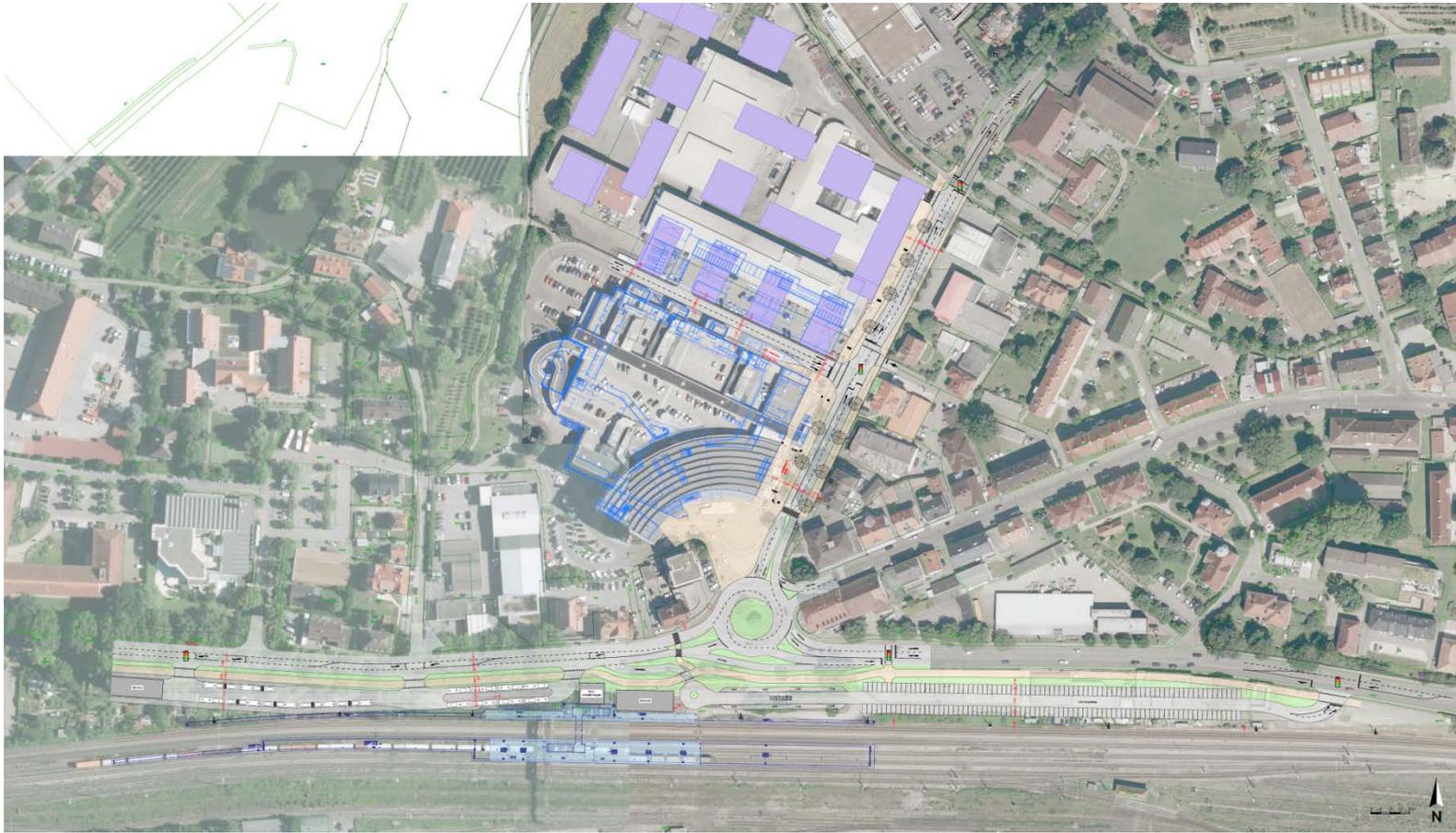
3. Vorstellung der Ergebnisse der Arbeitsgruppe

Verkehrsknoten Berliner Platz - Variante „Bypass-Lösung“



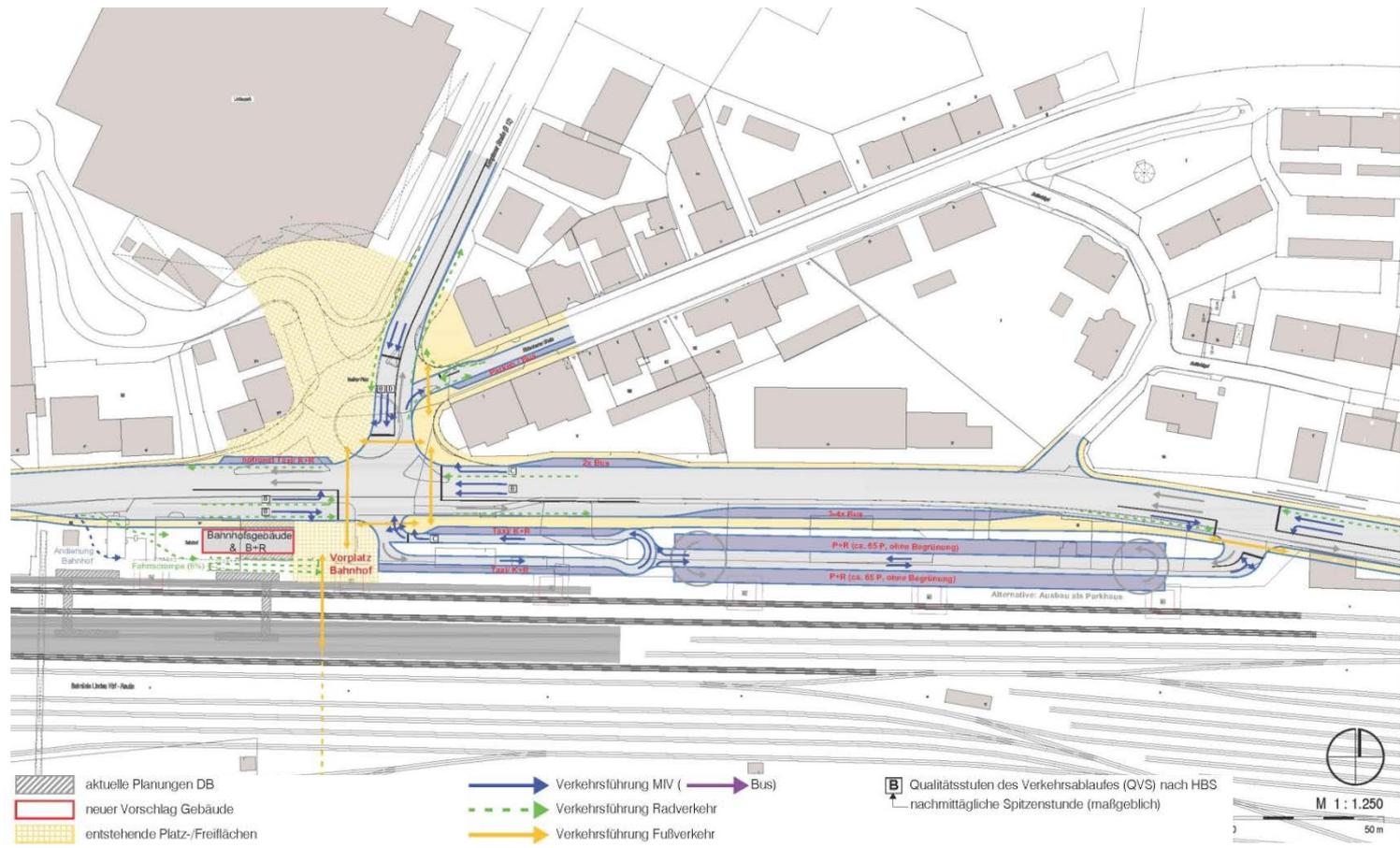
3. Vorstellung der Ergebnisse der Arbeitsgruppe

Verkehrsknoten Berliner Platz - Variante „Turbokreisel“



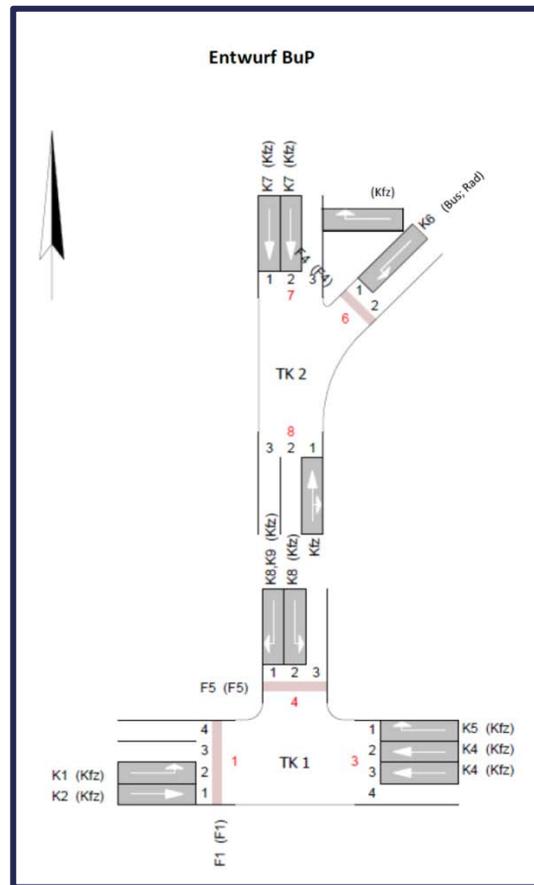
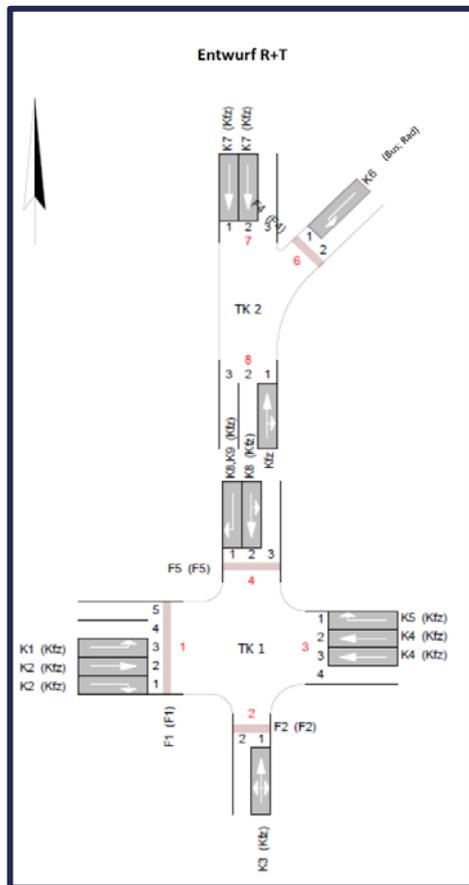
3. Vorstellung der Ergebnisse der Arbeitsgruppe

Verkehrsknoten Berliner Platz - Variante „Ampel-Lösung“



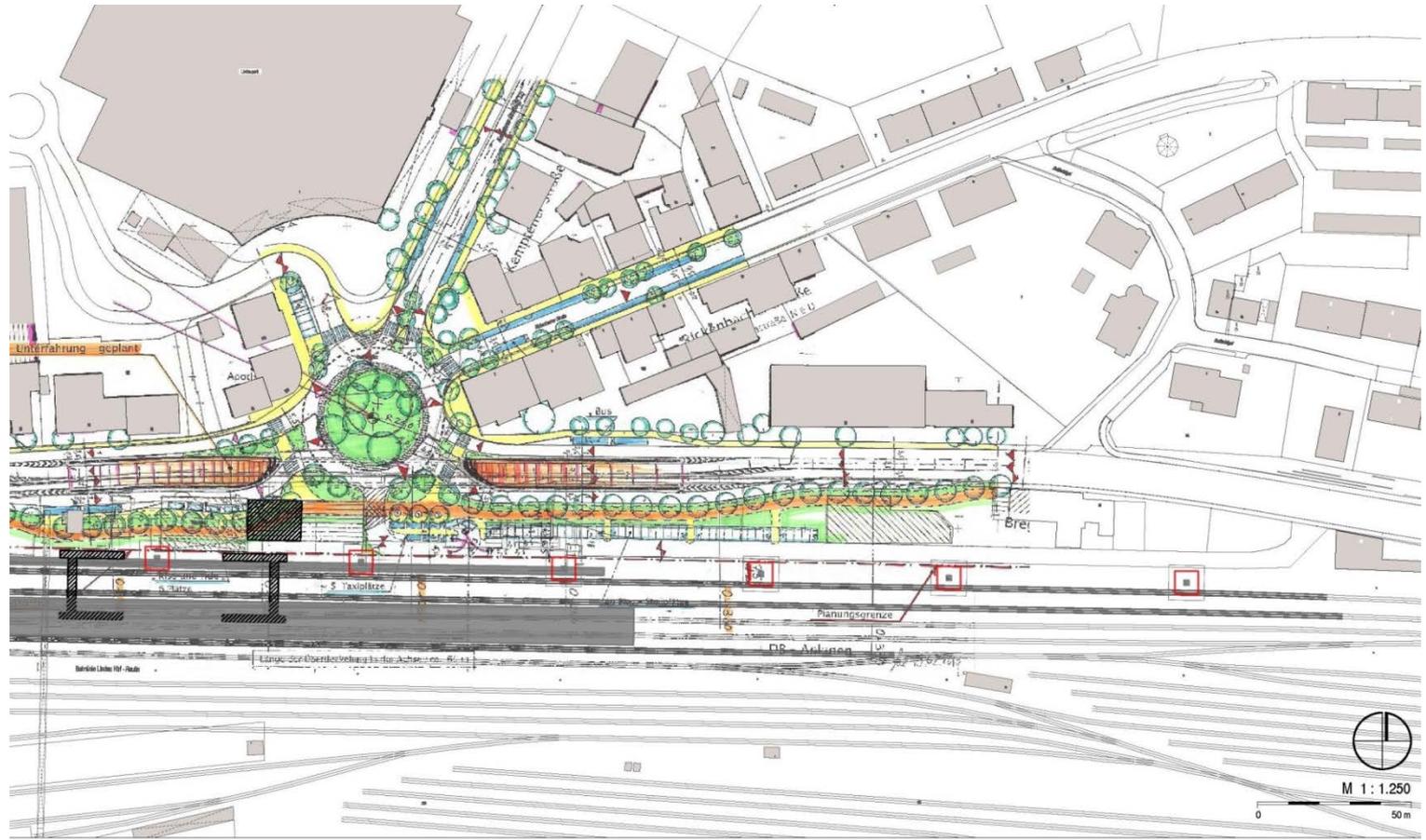
3. Vorstellung der Ergebnisse der Arbeitsgruppe

Verkehrsknoten Berliner Platz - Variante „Ampel-Lösung“



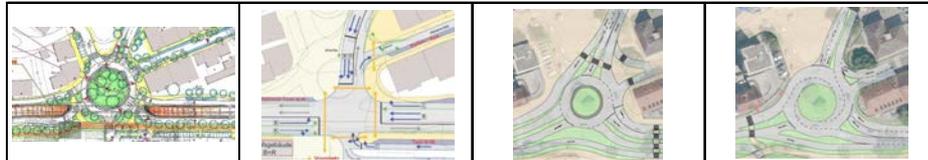
3. Vorstellung der Ergebnisse der Arbeitsgruppe

Verkehrsknoten Berliner Platz - Variante „Tunnel/ FlyUnder“



3. Vorstellung der Ergebnisse der Arbeitsgruppe

Variantenbewertung



Ziele	Tunnel/ FlyUnder	Ampel-Lösung	Bypass-Lösung	Turbokreisel
sichere und komfortable Abwicklung des Fuß- und Radverkehrs (im Knoten)	o	+	-	-
B+R als KLiMo-Station (eventuell als „Radhaus“) in unmittelbarer Bahnhofsnähe	+	+	+	+
optimale Verknüpfung des Bahnhofs mit dem ÖPNV (Regionalbus und Stadtbus) und dem Fernbusverkehr	o	+	o	o
K+R und Taxi-Vorfahrt am Bahnhof	+	+	+	+
Möglichkeit zur Integration eines mehrgeschossigen P+R-Gebäudes	+	+	+	+
leistungsfähige und sichere Abwicklung des MIV	+	+	o	o
optimale Anbindung des Berliner Platzes an das Radroutennetz	/	/	/	/
städtebauliche Integration der Verkehrsanlagen	/	/	/	/
Verbesserung der Erreichbarkeit des Lindauparks	+	+	+	+
Sicherstellung einer leistungsfähigen Erschließung des Vier-Linden-Quartiers	+	+	+	+
Zweirichtungsverkehr in der Rickenbacher Straße	+	+	+	+
gute Erreichbarkeit der bestehenden Nutzungen (Apotheke, Ärztehaus, Sportgeschäft, Post, ...)	o	o	-	o

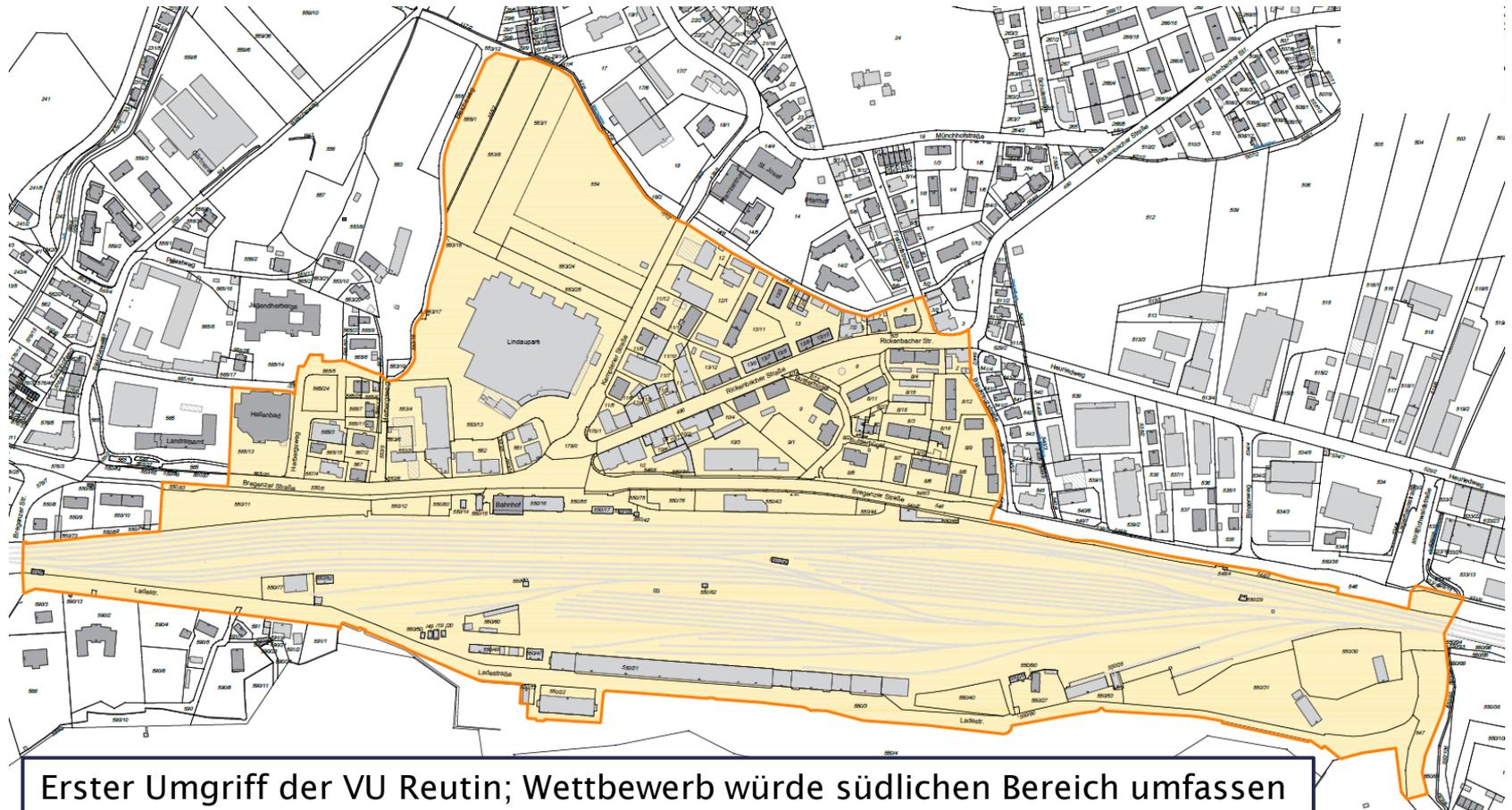
4. Städtebaulicher Wettbewerb

Warum jetzt eine städtebauliche Betrachtung des Berliner Platzes?

- Die verschiedenen Varianten erfüllen die gesetzten Ziele nicht voll zufriedenstellend
- Berliner Platz stellt künftig das Zentrum auf dem Festland dar, das v.a. baulich u. funktional weiterentwickelt wird (Bahnflächen Reutin, 4-Linden-Quartier, Lindaupark)
- bislang: Anbindung des BHF hatte oberste Priorität! Durch Anbindung des BHF im Osten (Buttlerhügel) ohne Zufahrt vom Kreisverkehr ist der zeitliche Druck weg!
- damit kann eine gesamthafte städtebauliche Entwicklung des gesamten Bereichs in Form des kommenden städtebaulichen Wettbewerbs geprüft und gelöst werden
- bis zur endgültigen Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses ist eine verkehrliche Übergangslösung, basierend auf dem bestehenden Kreisverkehr möglich!

4. Städtebaulicher Wettbewerb

Welchen Umgriff könnte der Wettbewerb haben?



4. Städtebaulicher Wettbewerb

Wie sieht der weitere Fahrplan bei der Entwicklung der Bahnflächen Reutin und des Berliner Platzes aus?

- vereinbart: Voruntersuchungen 2020
- Stadt macht aber bereits 2018 die Vorbereitenden Untersuchungen!
- Wettbewerbsverfahren Beginn 2019
- Damit steht 2019 / 2020 **endgültige Lösung** fest
- anschließend Bauleitplanverfahren

5. „Übergangslösung“ Berliner Platz und Bahnhofserschließung

Randbedingungen

- Baustelleneinrichtungsflächen der DB bis 2020
- altes Bahnhofsgebäude steht bis 2020 ff.
- Lindauparkzufahrt SÜD muss bis mind. 2020 erhalten bleiben



5. „Übergangslösung“ Berliner Platz und Bahnhoferschließung

→ **vorrangiges Ziel:**
funktionierender Bahnhof Lindau-Reutin ab Ende 2020!

Erschließungsinfrastruktur für Bahnhof (Mindestanforderung)

- K+R, Taxi, P+R (MIV)
- B+R (Radverkehr)
- Bushaltestellen
 - Stadtbus wie Bestand
 - Regional- und Fernbus als Provisorium

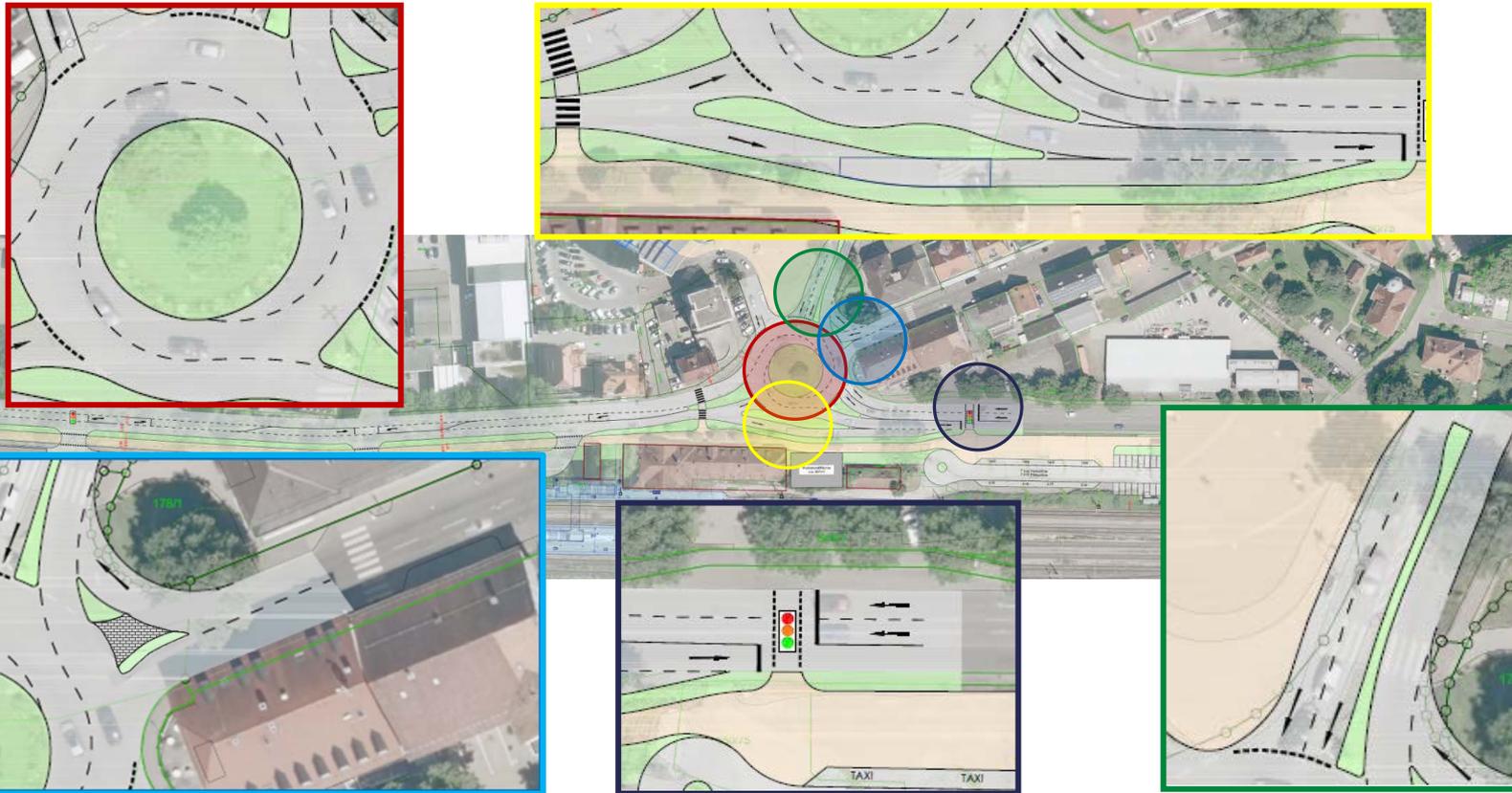
5. „Übergangslösung“ Berliner Platz und Bahnhofserschließung

BA I - Einmündung OST (Bahnhofserschließung für MIV)



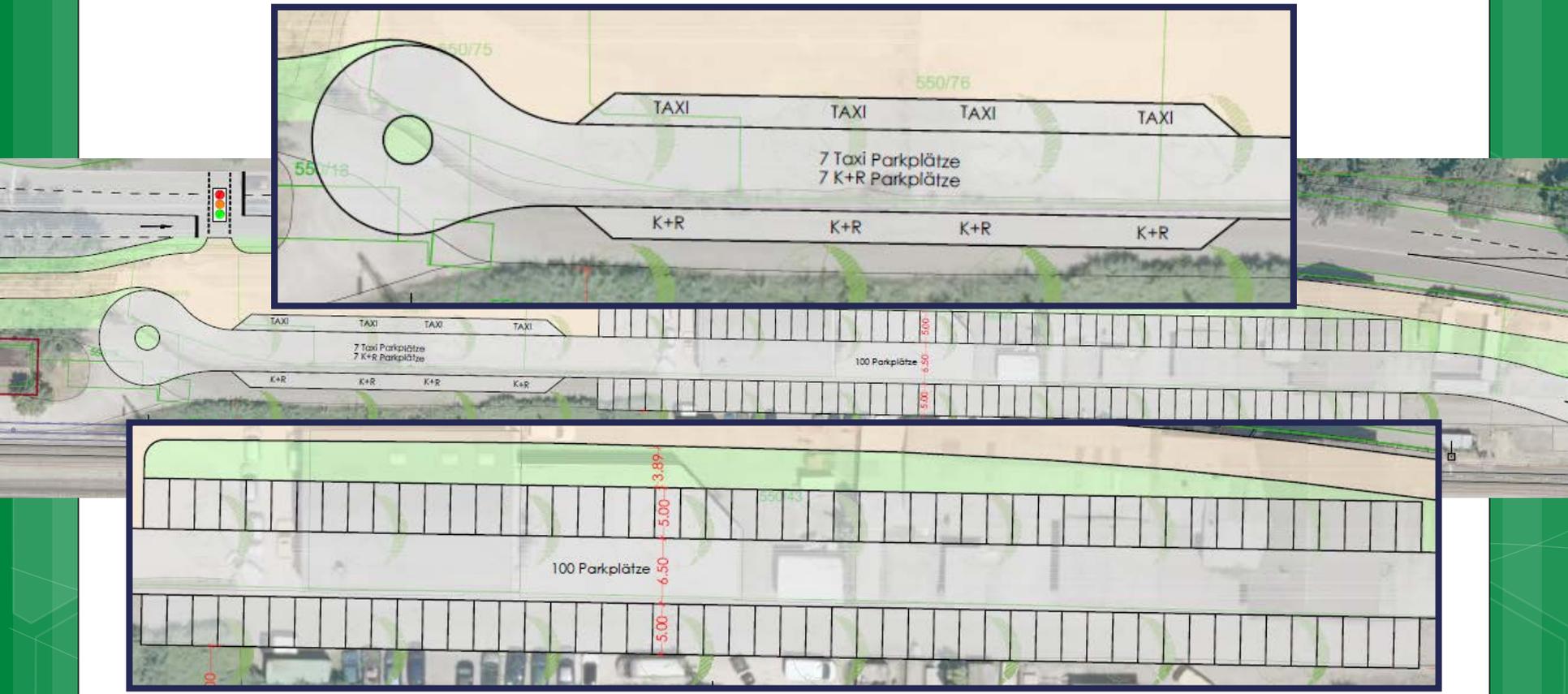
5. „Übergangslösung“ Berliner Platz und Bahnhofserschließung

BA II - Optimierung Verkehrsknoten Berliner Platz



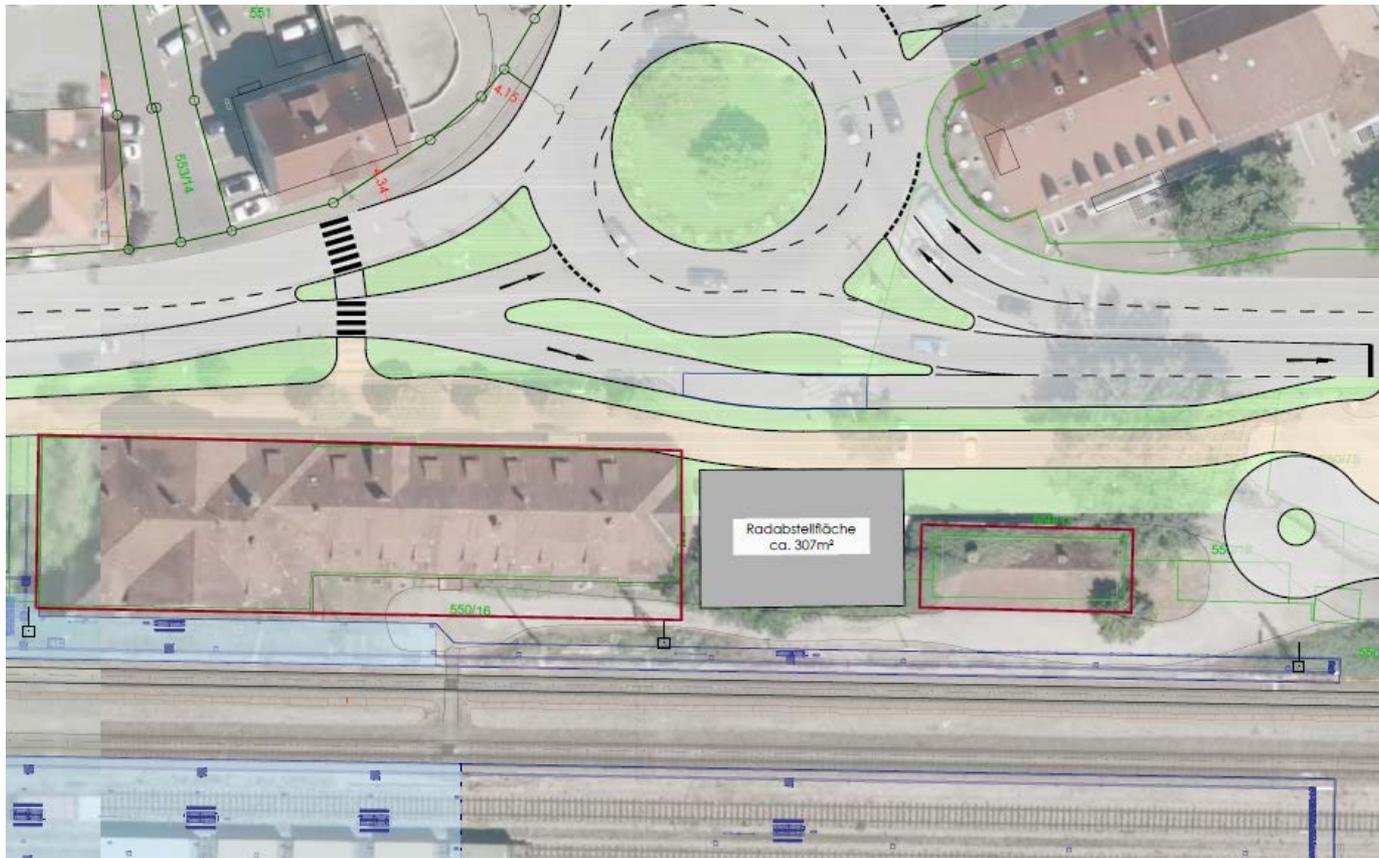
5. „Übergangslösung“ Berliner Platz und Bahnhofserschließung

BA III - Parkierung / K+R / Taxi



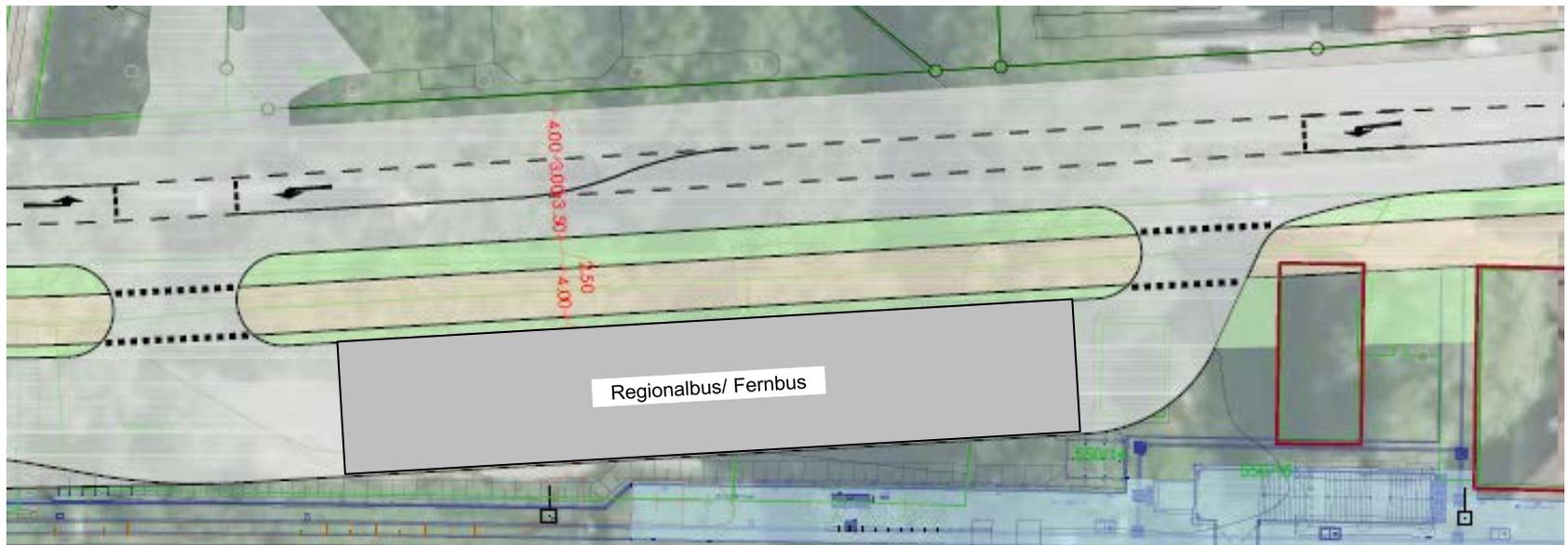
5. „Übergangslösung“ Berliner Platz und Bahnhoferserschließung

BA IV - B+R (KLiMo-Station in Nähe des neuen Bahnhofstegs)



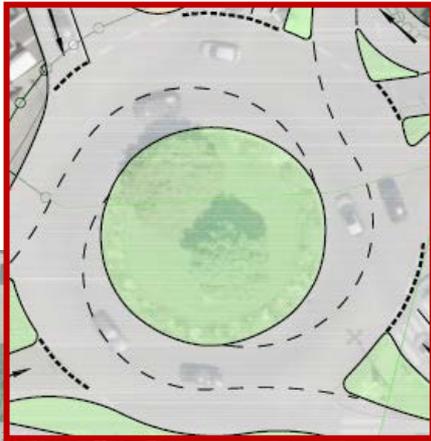
5. „Übergangslösung“ Berliner Platz und Bahnhoferschließung

BA V - Haltestellen für Regional- und Fernbusse



6. Diskussion der Workshopteilnehmer

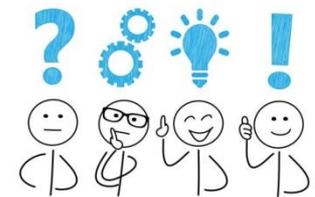
Kurzfristige Übergangslösung zur Bahnhofserschließung (2020-2025)



6. Diskussion der Workshopteilnehmer

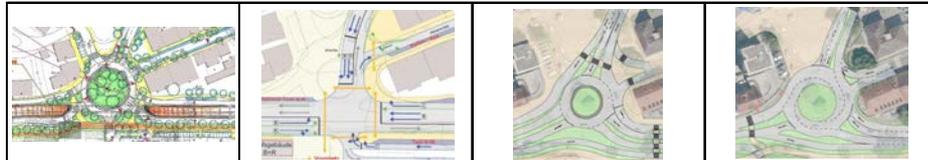
zur kurzfristigen Übergangslösung zur Bahnhofserschließung (2020-2025):

- Ist die östliche Bahnhofserschließung auch mit einem Kreisverkehr möglich?
Antwort Hr. Engstler: nur denkbar mit Ost-West-Bypass.
- Ein Vorteil der Ü-Lösung ist der Erhalt der Platanenreihe.
- Auch schon bei Ü-Lösung ist eine Geh- und Radwegverbindung entlang der Bregenzer Straße notwendig.
- Kosten und Finanzierungsvorschlag der Ü-Lösung sollen für die Beratung im Stadtrat vorbereitet werden.
- Ü-Lösung ist gute Probe zur Beurteilung der Entwicklung der verkehrlichen Situation am Berliner Platz, mit dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen (Bahnhof).
- Zur Stadtratssitzung soll eine mögliche Rückstau- bzw. Koordinationsproblematik der geplanten Signalanlagen erläutert werden.



6. Diskussion der Workshopteilnehmer

Varianten zur langfristigen Verkehrskonzeption und deren Bewertung

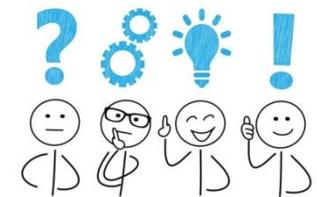


Ziele	Tunnel/ FlyUnder	Ampel-Lösung	Bypass-Lösung	Turbokreisel
sichere und komfortable Abwicklung des Fuß- und Radverkehrs (im Knoten)	o	+	-	-
B+R als KLiMo-Station (eventuell als „Radhaus“) in unmittelbarer Bahnhofsnähe	+	+	+	+
optimale Verknüpfung des Bahnhofs mit dem ÖPNV (Regionalbus und Stadtbus) und dem Fernbusverkehr	o	+	o	o
K+R und Taxi-Vorfahrt am Bahnhof	+	+	+	+
Möglichkeit zur Integration eines mehrgeschossigen P+R-Gebäudes	+	+	+	+
leistungsfähige und sichere Abwicklung des MIV	+	+	o	o
optimale Anbindung des Berliner Platzes an das Radroutennetz	/	/	/	/
städtebauliche Integration der Verkehrsanlagen	/	/	/	/
Verbesserung der Erreichbarkeit des Lindauparks	+	+	+	+
Sicherstellung einer leistungsfähigen Erschließung des Vier-Linden-Quartiers	+	+	+	+
Zweirichtungsverkehr in der Rickenbacher Straße	+	+	+	+
gute Erreichbarkeit der bestehenden Nutzungen (Apotheke, Ärztehaus, Sportgeschäft, Post, ...)	o	o	-	o

6. Diskussion der Workshopteilnehmer

zu den Varianten zur langfristigen Verkehrskonzeption und deren Bewertung:

- Sinnvolle Anordnung der Fernbusse unter Beachtung der Verbindungen und Flächensparsamkeit.
- Verbesserung der Situation für Fußgänger und Radfahrer durch Stegverbindungen über dem Knoten (Rampen in alle Hauptrichtungen).
Beispiele für Steglösungen (auch über Gebäuden) gibt es in den Niederlanden.
- Verkehrsentlastung durch Stärkung des Umweltverbundes.
- Erhalt der Platanen entlang der Bregenzer Straße soll ein definiertes Ziel sein!
- Durch Übergangslösung verzögert sich die endgültige Lösung weiter.
Antwort Herr Kattau: Aufgrund des Zeitplans des Lindauparks sind Lösungen mit Verzicht auf die Süd-Zufahrt des Lindauparks nicht kurzfristig möglich!
Tunnel wäre auch nach zügiger Planungs- und Bauphase bis zur Bahnhofseröffnung fertig geworden.
- Staatliche Bauamt wurde durch die Arbeitsgruppe beteiligt. Es wird gewünscht, dass ein Vertreter des Staatlichen Bauamtes bei der Stadtratsberatung anwesend ist.
- Standplätze und Gestaltung der Bushaltestellen (Stadtbus, Regionalbus, Fernbus) muss noch weiter verfeinert und auf Anbieter angepasst werden.
- Der ggf. notwendige Grunderwerb soll vorbereitet werden.



6. Diskussion der Workshopteilnehmer

weitere Vorgehensweise

- Bürgerinformation Berliner Platz 2018
- Stadtratsbeschluss zur Übergangslösung 2018
- Definition der verkehrlichen Aufgabenstellung 2018
- Städtebaulicher Wettbewerb 2019
- Stadtratsbeschluss zum Verkehrskonzept 2020
- Bahnhofseröffnung mit Übergangslösung 2020
- Infrastrukturplanung Berliner Platz 2021
- Baurechtsverfahren 2022
- Baubeschluss 2023
- Bau der Infrastrukturanlagen 2024
- Verkehrsfreigabe Berliner Platz 2025

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**