



Amt / Abt.: 62/622
Az.:
Datum: 12.07.2016
Drucksache: 1-059/2016
TOP: Ö16
öffentliche Sitzung

Vorlage für:
Stadtrat

am:
20.07.2016

Betreff:	Sachverhalt in der Anlage
Berliner Platz - Grundsatzbeschluss	
Beschluss-Vorschlag:	
Der Stadtrat berät und beschließt über die zukünftige Knotenpunktform am Berliner Platz.	

einmalig

laufend

Finanzielle Auswirkungen:
Mittel stehen zur Verfügung

Haushaltsstelle

Unterschrift

1. Original-Ausfertigung zurück an federführendes Amt (Kopiervorlage)

Amt 62/622
Ka

Dem
Stadtrat
in **öffentlicher** Sitzung
vorgelegt

Berliner Platz - Grundsatzbeschluss

SACHVERHALT

Der vorhandene Verkehrsknoten „Berliner Platz“ muss dringend für die Anforderungen der Zukunft umgebaut werden. Der vorhandene Kreisverkehr genügt schon heute nicht den Anforderungen an einen Verkehrsknoten einer Bundesstraße. Mit dem geplanten, neuen Bahnhof „Lindau-Reutin“ sollte der gesamte Berliner Platz zu einer für alle Verkehrsarten sicheren und leistungsfähigen Mobilitätsdrehscheibe entwickelt werden. Grundvoraussetzung für die angestrebte Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsarten (Schienenverkehr, Regionalbus, Stadtbus, Radverkehr, Fußverkehr,...) ist ein leistungsfähiger Verkehrsknoten, der auch den Ansprüchen des übergeordneten Straßennetzes (Bundes- und Staatsstraßen) an dieser Stelle gerecht wird. Nach intensiver Planung und Vorbereitung sowie der Beteiligung der Bürger und der Anlieger ist es der Verwaltung gelungen, zwei mögliche Konzepte zur Lösung des vorhandenen Verkehrsproblems zu finden.

In seiner Sitzung am 16. März 2016 hatte der Stadtrat im Rahmen der Beratungen zum Berliner Platz beschlossen, dass bei der Variante „Ampelkreuzung“ die mögliche Verkehrsqualität zu ermitteln ist und die Beteiligung der Anlieger, des Lindauparks und des Staatlichen Bauamts (Straßenbaulastträger) fortgesetzt werden soll.

Bereits am 10. Mai 2016 hat es eine Informationsveranstaltung für die Anlieger des Gebiets gegeben. In der Diskussion zeigte sich kein einheitliches Bild. Während sich einige Anlieger eine kostengünstige Ampellösung vorstellen können, brachten andere Bürger eine bauliche Überführung („Fly-Over“) oder andere Kreisverkehrsvarianten in die Diskussion ein. Neben der eigentlichen Knotenpunktform ging es den Anliegern in der Diskussion aber auch um die Frage der Verkehrsvermeidung und der sinnvollen Anordnung von Parkplätzen für P+R (z.B. an der Autobahn oder im Bereich Kamelbuckelbrücke).

Mit dem „Lindaupark“ gab es mehrere Abstimmungsgespräche. Zuletzt wurde am 11. Juli 2016 gemeinsam mit dem Oberbürgermeister über die Vor- und Nachteile der beiden erarbeiteten Varianten gesprochen. Hierbei wurde deutlich, dass die Struktur des Einkaufsmarktes mit den vorhandenen Kundenstellplätzen und Andienungsbereichen sowie der Formensprache des Gebäudes auf den vorhandenen Kreisverkehr ausgerichtet wurde. Eine Änderung des Erschließungskonzeptes, wie bei der Variante „Ampelkreuzung“ erforderlich, ist ohne umfangreiche Veränderungen in und um den Lindaupark nicht möglich.

Das Staatliche Bauamt wurde ebenfalls eng in den Planungsprozess eingebunden. Die Planung inkl. des Simulationsmodells wurde in Kempten vorgestellt und diskutiert. Das Ingenieurbüro hat daraufhin die Planung vertieft und im Detail weiterentwickelt. Auf Basis der bisherigen Gespräche und des vorliegenden Berichts des Ingenieurbüros geht die Verwaltung davon aus, dass sich der Straßenbaulasträger ebenfalls eine zukunftsfähige Lösung der verkehrlichen Probleme am Berliner Platz durch eine neue signalgesteuerte Kreuzung vorstellen kann. Eine abschließende Beurteilung von Seiten des Staatlichen Bauamtes wird bis zur Stadtratssitzung vorliegen.

In der Anlage sind die Vor- und Nachteile der beiden Varianten übersichtlich zusammengestellt.

Auf Basis der Entscheidung der Knotenpunktvariante muss versucht werden, den Berliner Platz städtebaulich, räumlich zu entwickeln. Die Lösung dafür sollte über einen städtebaulichen Wettbewerb erarbeitet werden.

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat berät und beschließt über die zukünftige Knotenpunktform am Berliner Platz.

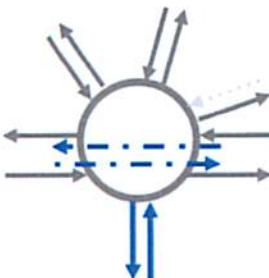
Lindau, den 12.07.2016



Kai Kattau
Werkleiter

Anlage

Abwägungsmatrix

Variante	Bewertung			
	Rad- und Fußverkehr	Motorisierter Individualverkehr (MIV) und ÖPNV	Flächeninanspruchnahme/ Anbindung Bahnhof	Städtebauliche Einschätzung (Stadtplanung)
<p>1) FlyUnder</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - Separate Radverkehrsanlagen im Seitenraum durch baulich angelegte Radwege möglich - hierdurch weiterhin Konfliktpunkte mit Fußverkehr - Befahrung der Kreiselfahrbahn bei einstreifigen Kreiseln möglich - Befahrung aufgrund der Verkehrsmengen und der Anzahl der Kreiselarmer weiterhin kritisch - Weiterhin häufiges Queren der Kreisellzu-/ Abfahrten erforderlich 	<ul style="list-style-type: none"> - Kreisell bietet weiterhin Wendemöglichkeit aus allen Richtungen in alle Richtungen - Kreisell lässt sich durch zusätzlichen FlyUnder leistungsfähig abwickeln - kurze Wartezeiten in den Spitzenstunden sowie in Schwachverkehrszeiten - Busbeschleunigung nicht nötig 	<ul style="list-style-type: none"> - Anbindung eines neuen Kreisellarmes im Süden (Bahnhof) möglich - Sehr hoher Flächenverbrauch für zusätzliche Fahrstreifen und Tunnelbauwerke - Im westlichen Bahnhofsbereich durch Tunnel-/ Rampenbauwerk kein Vorplatz und kein Bahnhofsgebäude möglich - Trennwirkung durch neue Tunnel- / Rampenbauwerke auf der Bregenzer Straße 	<ul style="list-style-type: none"> - Städtebauliche Unterstützung des raumbildenden Elementes „Lindapark“ durch Verkehrsführung als Kreisverkehr - Entzerrung der Verkehre und Aufhebung der Barrierenwirkung der Bregenzer Straße Richtung neuem Bahnhof Reutin (Durchgangsverkehr in Ebene -1)

Variante	Bewertung			
	Rad- und Fußverkehr	Motorisierter Individualverkehr (MIV) und ÖPNV	Flächeninanspruchnahme/ Anbindung Bahnhof	Städtebauliche Einschätzung (Stadtplanung)
<p>2) Ampelkreuzung</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - Separate Radverkehrsanlagen auf den zuführenden Straßen möglich - Sichere Querungen durch Einbindung in die Signalisierung - Optimierte Querungsstellen (Lage, zu querende Strecke, Anzahl) - Stärkung der Achse Lindaupark und Bahnhof 	<ul style="list-style-type: none"> - Bündelung der verkehrsstärksten Zufahrtsstraßen (Bregenzer Straße, Kemptener Straße) - Aufwertung des gesamten Bereichs Berliner Platz durch störungsfreien Verkehrsfluss - Busbeschleunigung möglich - Der signalisierte Knotenpunkt bietet keine direkte Wendemöglichkeit - Einschränkung der Fahrbeziehungen in die Rickenbacher Straße - Direktzufahrt zum Lindaupark vom Knoten nicht möglich - Verkehrsführung am Knotenpunkt ermöglicht nicht alle Abbiegebeziehungen (z.B. Linksabbiegen Richtung Bahnhof) 	<ul style="list-style-type: none"> - Schlanke Linienführung der Fahrbahnen - Neugewinn an Platzflächen; insbesondere als Vorplatz zum Lindaupark - Schaffung einer Sicht- und Fuß-/Radachse zwischen Lindaupark und Bahnhof - Eine direkte Anbindung des Bahnhofsbereichs an den Knotenpunkt ist möglich 	<ul style="list-style-type: none"> - Städtischer Raum endet in verkehrlicher Barriere (Bregenzer Straße) keine Entzerrung der Verkehre - bietet die Chance zur Städtebaulichen Neuausrichtung des gesamten Berlin Platzes - schlechte räumliche Anbindung zum neuen Bahnhof Reutin durch Barriere Bregenzer Straße - durch die verkehrlichen Einschränkungen könnte es zu Verkehrsverlagerung an andere Stellen im Stadtgebiet kommen