

Bürgerdialog



Verkehrskonzept Berliner Platz

Rahmenbedingungen

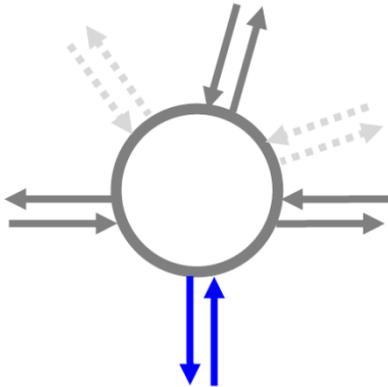
- Sicherstellung komfortabler Zu- und Abgängen für Rad- und Fußverkehr zum neuen Fernbahnhof Reutin
→ *einschließlich barrierefreier Gleisquerung, Verbindung zu geplanten Entwicklungsflächen und Radabstellanlagen*
- Integration von Haltemöglichkeiten für den zukünftigen Busverkehr
→ *einschließlich Überlegungen 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 Abwicklung des Verkehrs am Berliner Platz
→ *einschließlich sicherer und komfortabler Abwicklung des Fuß- und Radverkehrs*
- Städtebaulich ansprechende Konzeption der Verkehrsanlagen

Vorgehensweise

- Erarbeitung von möglichen Knotenpunktformen für den Berliner Platz
- Entwicklung von Bewertungskriterien
- Bewertung der entwickelten Alternativen
 - Ausschluss einzelner Alternativen
- Erarbeitung von zwei Verkehrskonzepten
 - detaillierte Betrachtung mit entwurfstechnischer Darstellung
 - einschließlich ZUP-Betrachtungen (verschiedene Standorte)
- Verkehrstechnische Prüfung eines Konzeptes mithilfe eines Mikrosimulationsmodells
 - Visualisierung des Verkehrsablaufes
 - Auswertung der Simulation hinsichtlich der Qualitätsstufen

Variantenuntersuchung

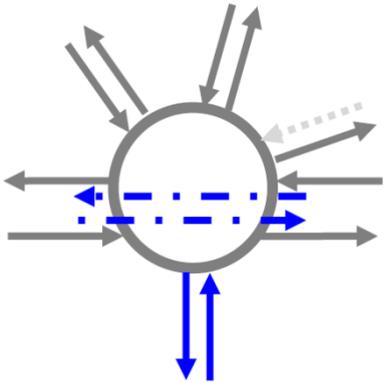
Variante 1 – einstreifiger Kreisel + abhängen Lindaupark TG und Rickenbacher Straße



- 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
- Bahnhofsanbindung im Süden möglich

Variantenuntersuchung

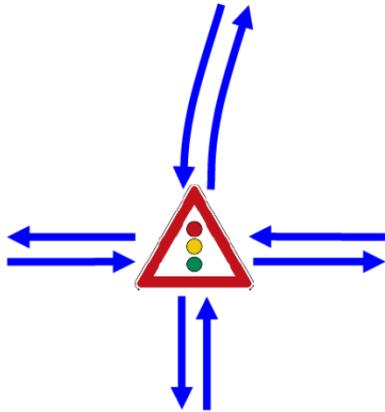
Variante 2 – Ertüchtigung Kreisel; einstreifig mit FlyUnder (Grundlage: Verkehrsgutachten Stahl und Partner)



- 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

Variantenuntersuchung

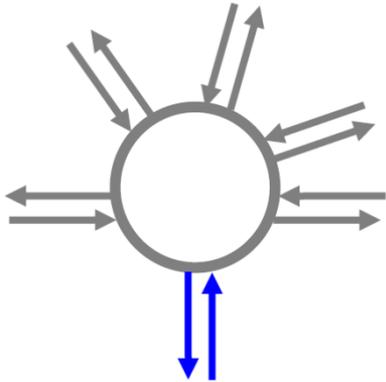
Variante 3 – Signalisierter Knotenpunkt



- 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

Variantenuntersuchung

Variante 4 – Bestandskreisel + neue Anbindung Bahnhof



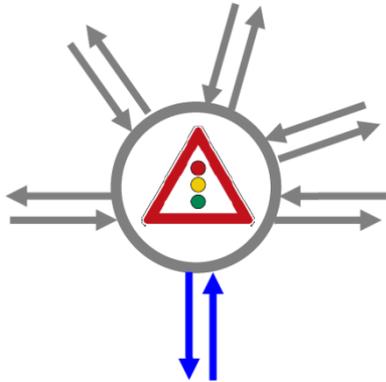
- Verbesserungen für Rad- und Fußverkehr durch separate Radverkehrsanlagen im Seitenraum
- Unübersichtliche Verkehrsführung im Zulauf auf Lindaupark
↳ Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr und Kfz

Ausschlusskriterium

- → Queren von zweistreifigen Kreisel-
- Zufahrten nicht richtlinienkonform
- Zulauf Lindaupark führt zu Staubildungen bis in die Kreiselfahrbahn
- Weitere Verschlechterung der Leistungsfähigkeit am Kreisel (!)
- Starke Geradeaus-Ströme auf Bregenzer Str. behindern Einfahren in den Kreisel aus anderen Richtungen
- Bahnhofsanbindung im Süden möglich
- Hoher Flächenverbrauch durch zweistreifige Kreisel-
zu-/ Abfahrten

Variantenuntersuchung

Variante 5 – Bestandskreisel + Signalisierung



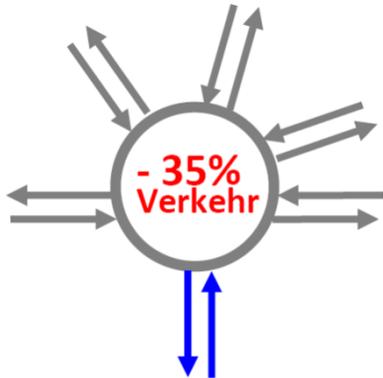
- Verbesserungen für Rad- und Fußverkehr durch separate Radverkehrsanlagen im Seitenraum
- Sichere Querungen durch Einbindung in die Signalisierung

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

Variantenuntersuchung

Variante 6 – einstreifiger Kreisel + Verkehrsverminderung 35%

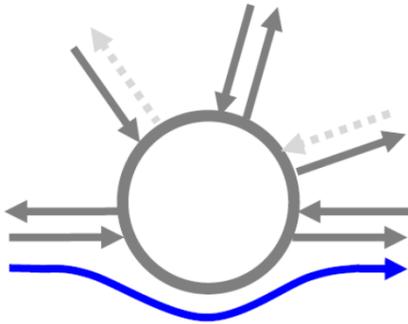


- Verbesserungen für Rad- und Fußverkehr durch separate Radverkehrsanlagen
- Minimierung der Konfliktpunkte zwischen Rad und Fuß durch Trennung (Radverkehr auf der Fahrbahn)

- **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

Variantenuntersuchung

Variante 7 – Ertüchtigung Kreisel; zweistreifig mit Bypass



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

Ausschlusskriterium

- → Queren von zweistreifigen Kreisels-
- Zufahrten nicht richtlinienkonform

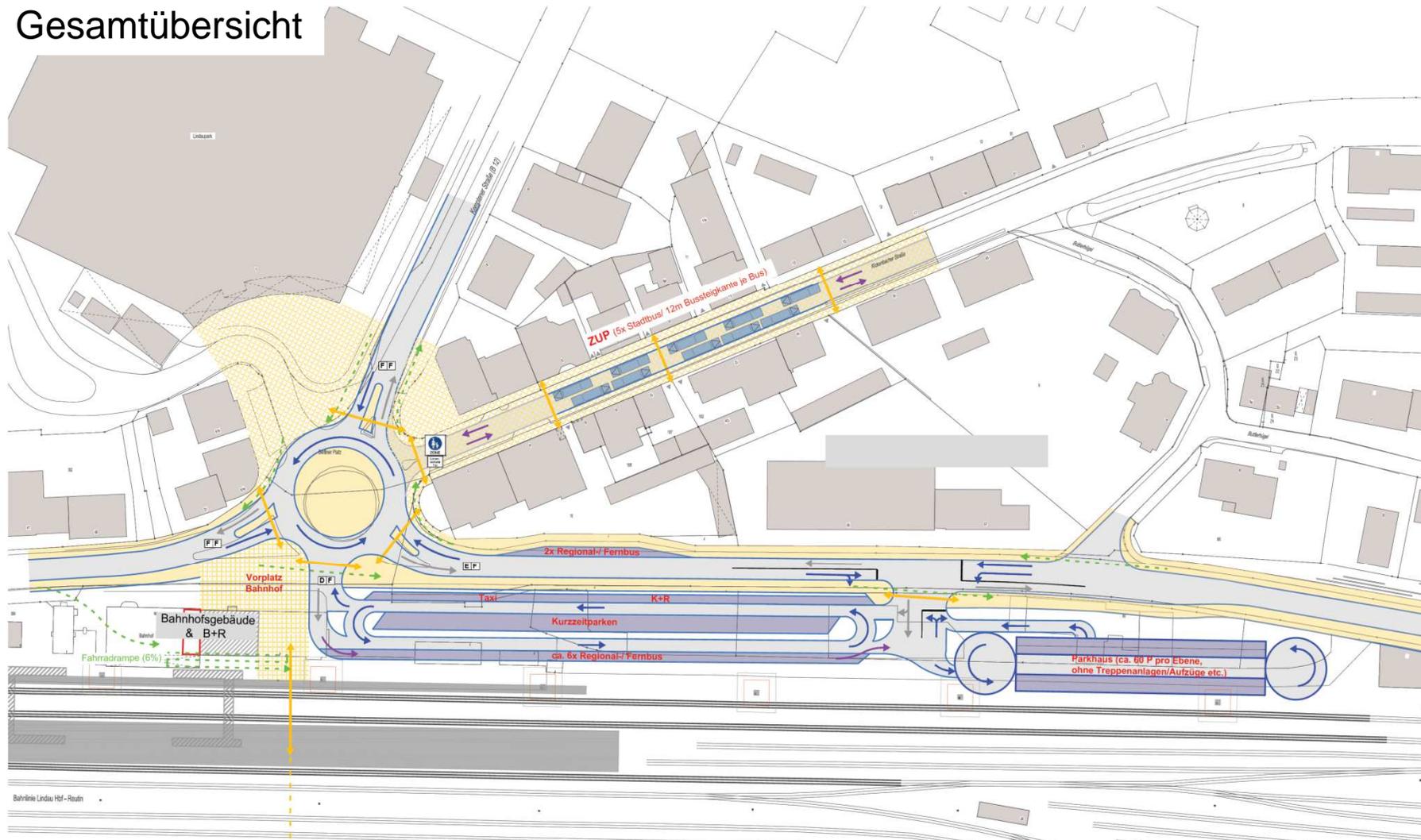
Ausschluss von Zufahrt Lindaupark

- Ausreichende Leistungsfähigkeiten am Kreisels
- Inanspruchnahme weiterer Flächen für Fahrbahnen
- Aufgrund des Bypasses keine direkte Bahnhofsanbindung im Süden möglich

Verkehrskonzept

Variante 1 – einstreifiger Kreisel + abhängen Lindaupark TG und Rickenbacher Straße

Gesamtübersicht

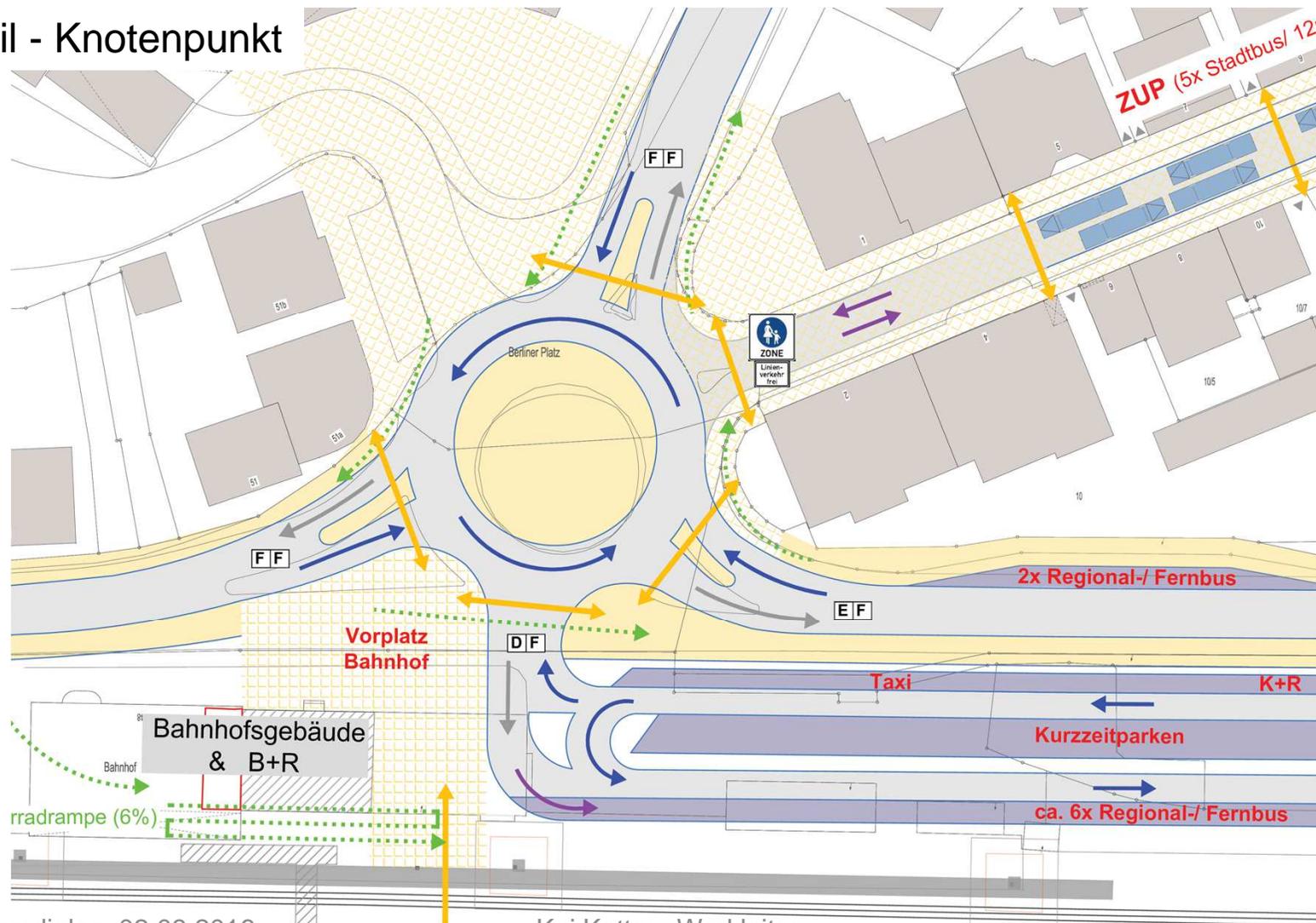


Bahnlinie Lindau-Hof-Reutin

Verkehrskonzept

Variante 1 – einstreifiger Kreisel + abhängen Lindaupark TG und Rickenbacher Straße

Detail - Knotenpunkt



Verkehrskonzept

Variante 1 – einstreifiger Kreislauf + abhängen Lindaupark TG
und Rickenbacher Straße

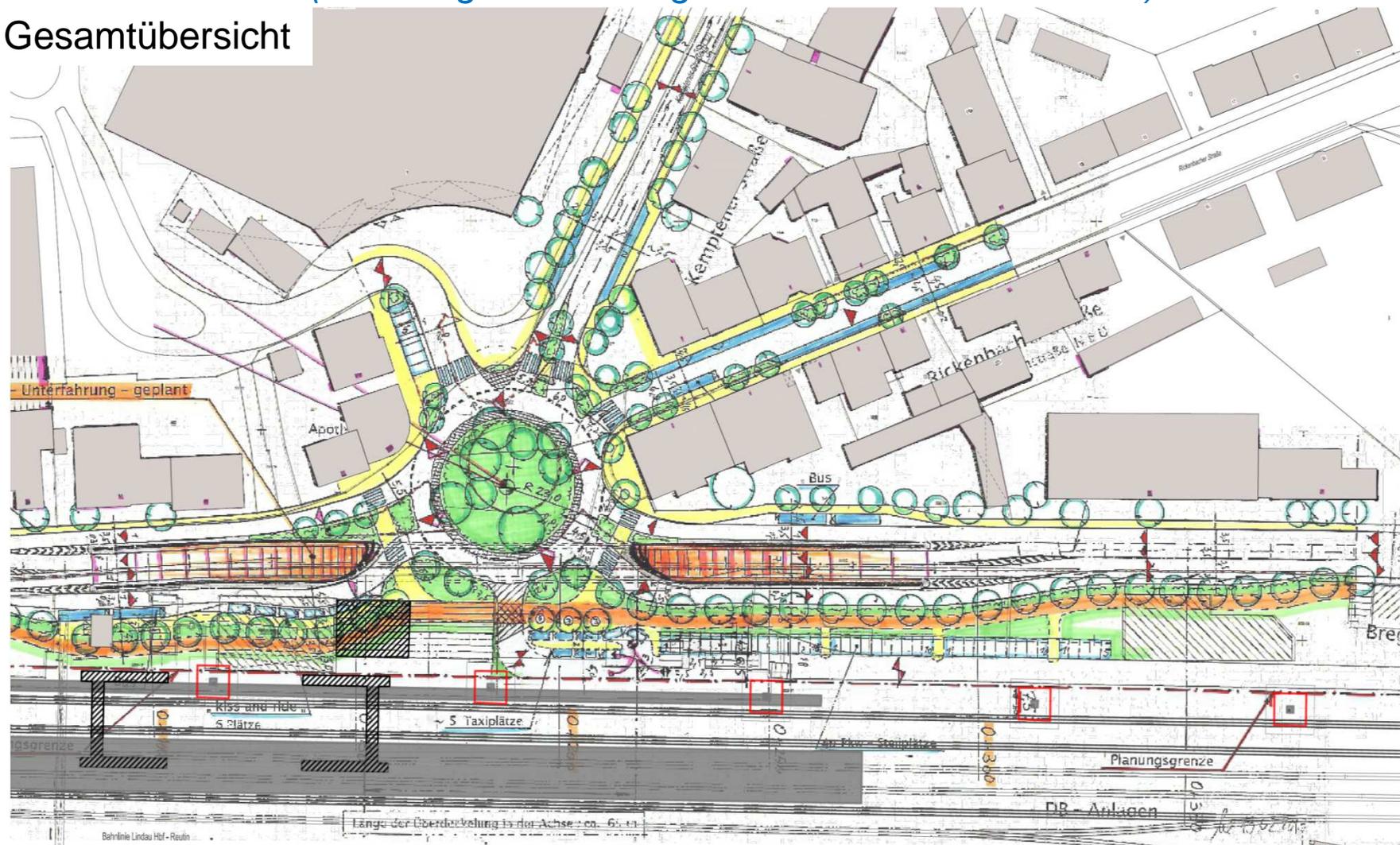
Detail – ZUP Rickenbacher Str.



Variantenuntersuchung

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

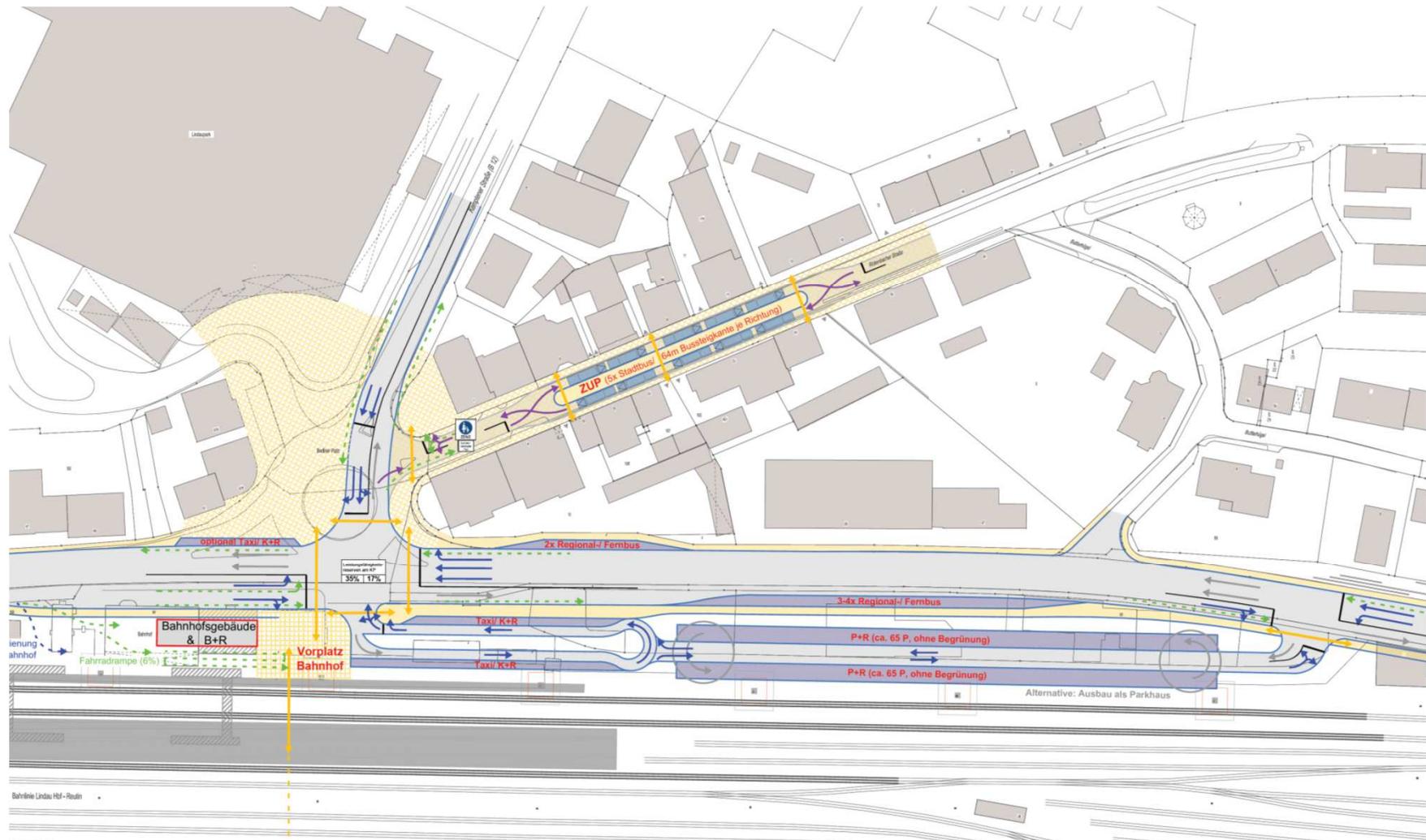
Gesamtübersicht



Variantenuntersuchung

Variante 3 – Signalisierter Knotenpunkt

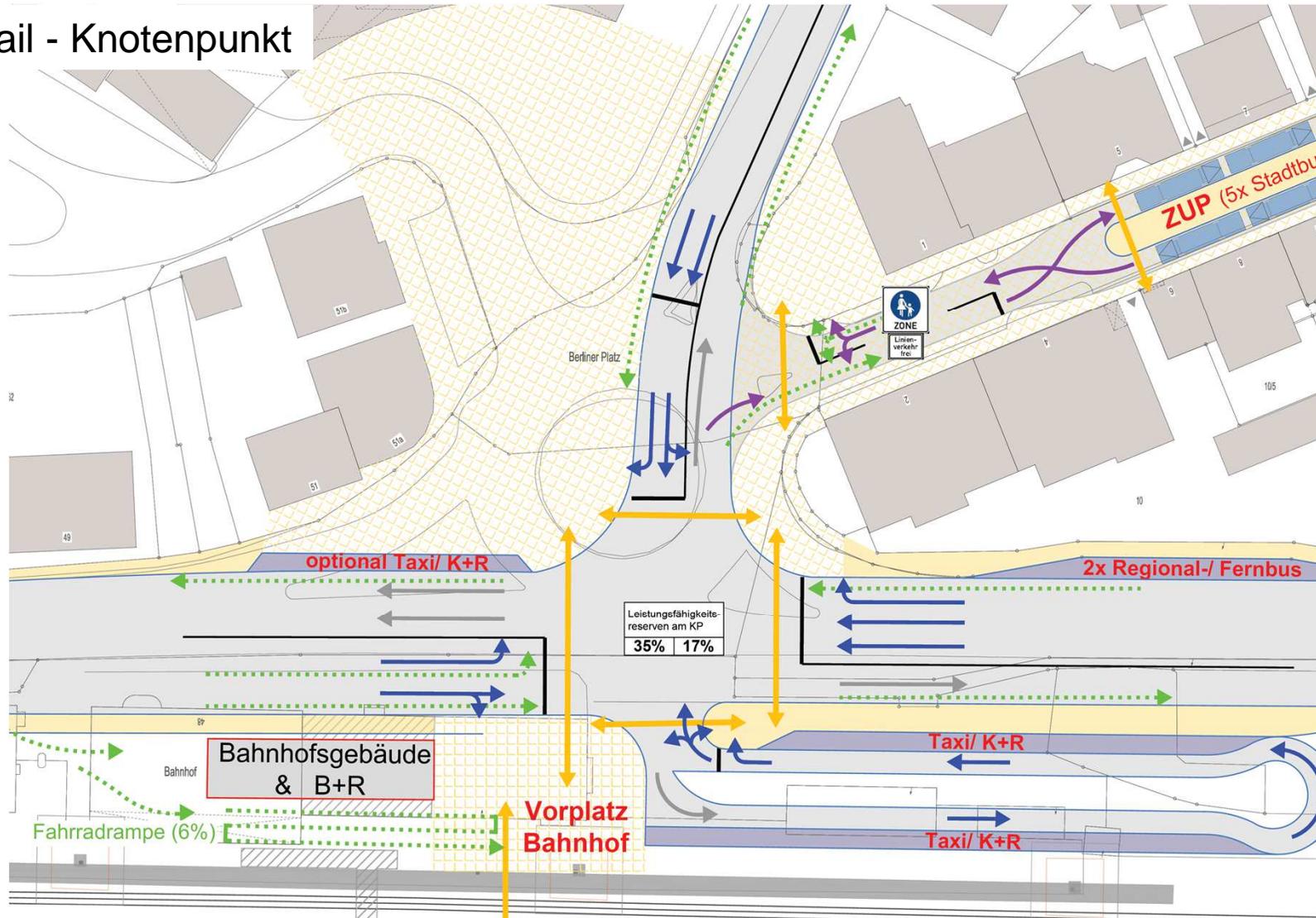
Gesamtübersicht



Variantenuntersuchung

Variante 3 – Signalisierter Knotenpunkt

Detail - Knotenpunkt



Variantenuntersuchung

Variante 3 – Signalisierter Knotenpunkt

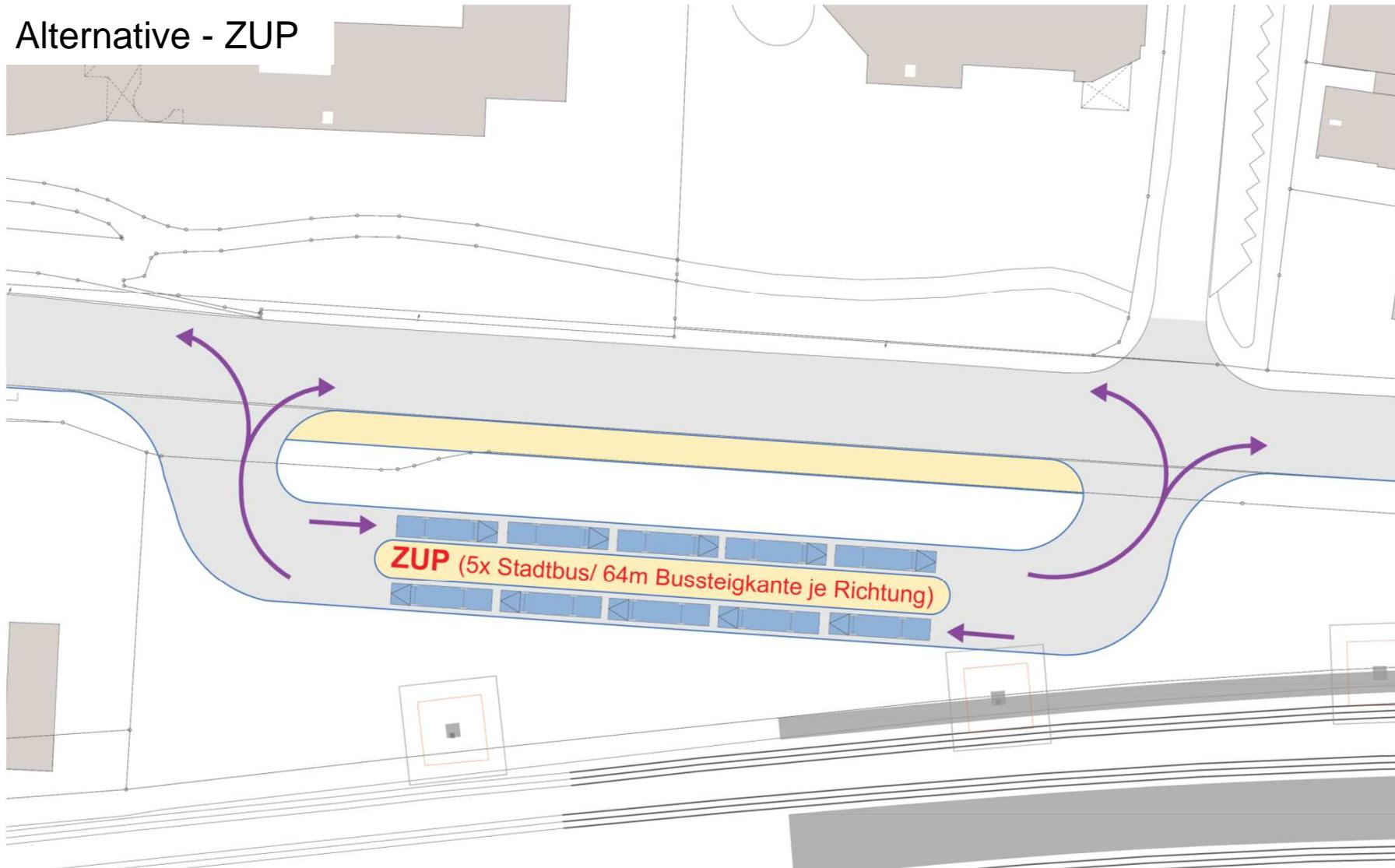
Detail – ZUP Rickenbacher Str.



Erweiterte Betrachtung

Flächenverfügbarkeit westliches Bahngrundstück

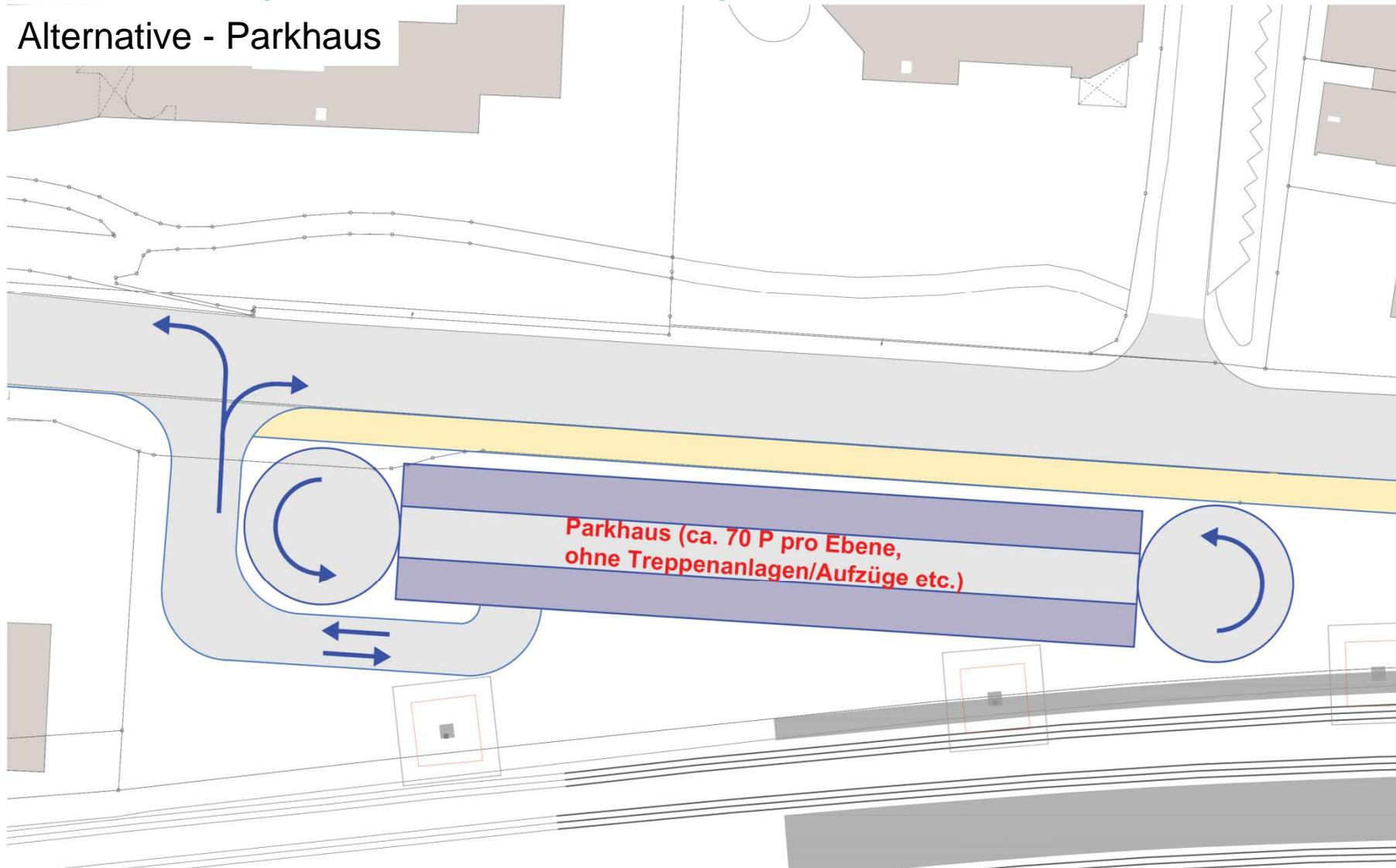
Alternative - ZUP



Erweiterte Betrachtung

Flächenverfügbarkeit westliches Bahngrundstück

Alternative - Parkhaus



Weiteres Vorgehen, Ausblick

- Entscheidung über die vertiefte Prüfung der Variante 3 im Stadtrat
- Verkehrstechnische Prüfung dieser Variante mithilfe des Mikrosimulationsmodells mit Aussagen zu:
 - Visualisierung des Verkehrsablaufes
 - Auswertung der Simulation hinsichtlich der Qualitätsstufen
- weitere Abstimmung mit Staatlichem Bauamt, Lindaupark und Anliegern
- Erarbeitung eines Schlussberichts durch R+T mit :
 - detaillierter Betrachtung eines Verkehrskonzeptes (entwurfs- und verkehrstechnisch geprüft)
 - einem groben Strukturkonzept für die Flächen des Bahnhofs

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

