

Workshop zu Friedrichstraße und Busbahnhof

12.10.2016, 18:30 – 21:00 Uhr,
ISEK-Werkstatt im Technischen Rathaus Friedrichshafen

Dokumentation der Ergebnisse



Programm

- 1 Begrüßung und Einführung
- 2 Inhaltliche Einführung der Betrachtungsräume
- 3 Verkehrsentwicklungsplan Friedrichshafen: Drei Varianten der Friedrichstraße
- 4 Arbeitsphase: Diskussion der Varianten – Was ist gut? Was ist weniger gut? (Wandelgang)
- 5 Ausblick

Moderation und Protokoll

Stephanie Rahlf, Caroline Welpinghus (Büro KoRiS)

Anlagen

I. Präsentation zum Verkehrsentwicklungsplan (separate Datei)

1 Begrüßung und Einführung

[KLAUS SAUTER, LEITER STADTPLANUNGSAMT, STADT FRIEDRICHSHAFEN/STEPHANIE RAHLF, KoRiS]

Klaus Sauter, Leiter des Stadtplanungsamtes der Stadt Friedrichshafen, heißt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Workshops zu Friedrichstraße und Busbahnhof herzlich willkommen. Aufgrund des geplanten Wettbewerbs zum Uferpark möchte die Stadt Einschätzungen der Bürgerinnen und Bürger zur Friedrichstraße und einer möglichen Verlagerung des Busbahnhofes erfahren, um diese in das weitere Wettbewerbsverfahren einspeisen zu können. Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans (VEP), den die Stadt derzeit aufstellt, hat das beauftragte Büro Brenner verschiedene Varianten für die Friedrichstraße untersucht. Die Ergebnisse dienen heute als Diskussionsgrundlage.

Der heutige Workshop dient dazu,

- über mögliche Varianten für die Entwicklung der Friedrichstraße und des Busbahnhofes zu informieren,
- Einschätzungen und Hinweise zu den Varianten zu sammeln,
- ein Meinungsbild zu Vorzugsvarianten einzuholen,
- Ergebnisse als Orientierung für den Wettbewerb zum Uferpark, ergänzend zur Online-Befragung 2015, zu nutzen.

2 Inhaltliche Einführung zu den Betrachtungsräumen

[KLAUS SAUTER, LEITER STADTPLANUNGSAMT, STADT FRIEDRICHSHAFEN]

Betrachtungsraum Uferpark

Heutige Situation:

- Nutzungskonflikte (Feste, Gastronomie, Tourismus)
- Fehlende durchgängige Wegeverbindungen
- Mangelnde Aufenthaltsqualität
- Fehlende bzw. unzureichende Seezugänglichkeit

Betrachtungsraum Friedrichstraße

Heutige Situation:

- Starke Trennwirkung durch hohe Kfz-Verkehrsstärken (bis 19.000 Kfz/24h) und einen breiten Verkehrsraum (durchgängig 3 Kfz-Fahrspuren)
- Beengte Bewegungs- und Aufenthaltsräume für Fußgänger und Radfahrer im Seitenraum

Betrachtungsraum Busbahnhof

Heutige Situation:

- ZOB am Stadtbahnhof in der heutigen Form an seiner Kapazitätsgrenze
- Weiterentwicklung im Süden prinzipiell möglich, dabei bestehen aber gewisse Einschränkungen (Platzverfügbarkeit, Denkmalschutz Bahnhofgebäude)
- Bereich der ehemaligen Eisenbahnwerkstätte/RAB (zwischen Bahn und Eugenstraße) steht für Entwicklungen zur Verfügung (ausreichende Flächenkapazitäten für möglichen Standort)

Stand der Bearbeitung:

- Prüfung der Flächenverfügbarkeit und -ermittlung ist erfolgt
- Standortüberprüfung Nord/Süd in Hinblick auf betriebliche Belange ist erfolgt
- Abwägung nach betrieblichen, städtebaulichen und VEP Belangen ist in Abstimmung
- Gemeinderats-Beschluss möglichst zeitnah

Standortbewertung:

- Vor- und Nachteile in beiden Varianten
- Beide Varianten sind grundsätzlich denkbar
- Weitere Vertiefungen in städtebaulicher und verkehrlicher Hinsicht sind für eine abschließende Bewertung erforderlich



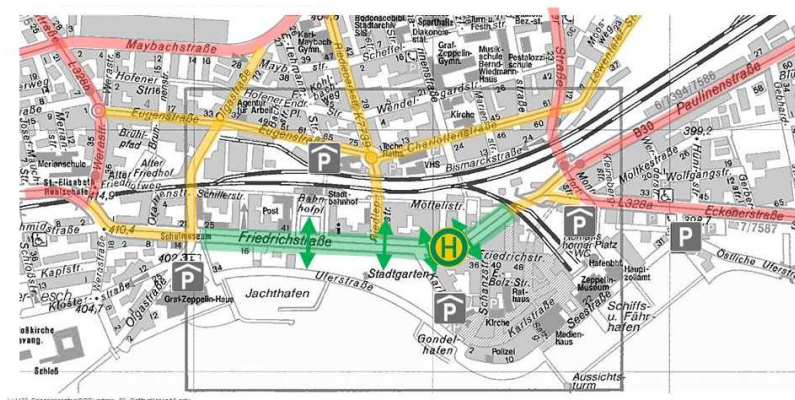
3 Verkehrsentwicklungsplan Friedrichshafen: Drei Varianten für die Friedrichstraße

[ROBERT WENZEL, DR. BRENNER INGENIEURGESELLSCHAFT]

Robert Wenzel vom Büro Brenner, das mit der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) beauftragt ist, informiert über drei verschiedene Varianten für die Friedrichstraße, die im Rahmen des VEP untersucht wurden (siehe auch Präsentation zum VEP: Anlage 1, separate Datei):

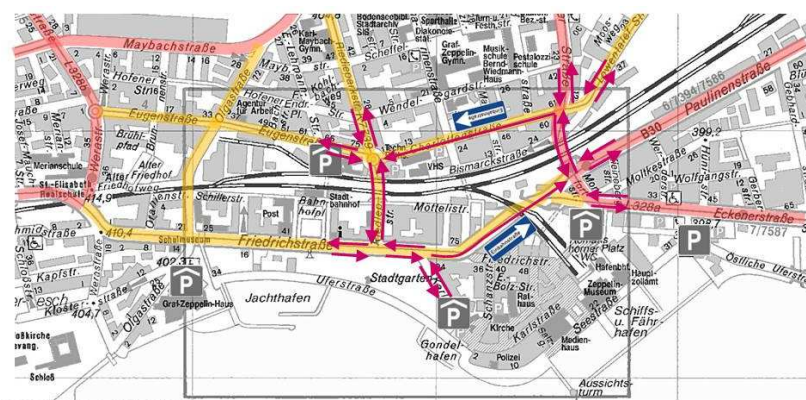
Variante 1: Umgestaltung zur Geschäftsstraße

- Reduzierung des Straßenquerschnitts auf 2 Fahrspuren
- Gestaltung der Seitenbereiche
- Straßenrand-Bushaltestelle im Bereich Orionknoten
- Hervorheben der Querungsstellen



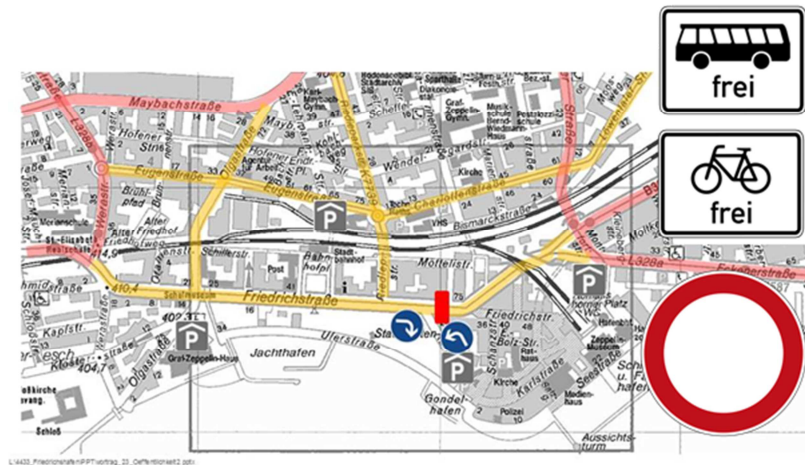
Variante 2: Einrichtungsverkehr (kleine Variante), entgegen Uhrzeigersinn

- Einrichtungsverkehr (Friedrichstr. Richtung Osten, Charlottenstraße Richtung Westen)
- Freigabe für den Busverkehr in beiden Fahrtrichtungen (kombinierte Bus- und Fahrspur)



Variante 3: Durchfahrtsverbot (Busse und Radfahrer frei)

- Durchfahrtsverbot zwischen Zufahrt PH am See und Metzstraße
- Freigabe für Busse und Radfahrer



Vergleich der Varianten

	Entlastung Friedrichstraße	Kleinräumige Verdrängung ins Nebennetz	Fahrtweiten und Fahrtzeiten	Punktueller Engpässe (Löwenunterführung)
Variante 1 <i>Umgestaltung zur Geschäftsstraße</i>	+			
Variante 2 A <i>Einrichtungsverkehr (Kleine Variante) entgegen Uhrzeigersinn</i>	+	-	-	
Variante 3 <i>Durchfahrtsverbot (Busse und Radfahrer frei)</i>	++		-	-

4 Arbeitsphase: Diskussion der Varianten – Was ist gut? Was ist weniger gut? (Wandelgang)

[TEILNEHMERINNEN UND TEILNEHMER]

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sind nach dem Zufallsprinzip in fünf Gruppen eingeteilt. Die Gruppen diskutieren nacheinander jedes Thema bzw. jede Variante:

1. Friedrichstraße: Umgestaltung zur Geschäftsstraße
2. Friedrichstraße: Einrichtungsverkehr
3. Friedrichstraße: Durchfahrtsverbot
4. Busbahnhof: Nordvariante
5. Busbahnhof: Südvariante

Fragestellungen in den fünf Themenecken:

- Was ist gut?
- Was ist weniger gut?
- Weitere Hinweise?

Die nachfolgenden Tabellen geben die Ergebnisse des Wandelgangs in den Originalformulierungen thematisch sortiert wieder.

1. Friedrichstraße: Umgestaltung zur Geschäftsstraße	
Was ist gut?	Was ist weniger gut?
<p>Verkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Allgemein flexible Verkehrsführung für den Handel/Geschäfte in der Altstadt ➤ Flexibles Erreichen der Parkhäuser am See und GZH von beiden Seiten ohne Umweg ➤ Nicht so starke Belastung für Charlottenstraße wie bei anderen Varianten ➤ Reduzierung der Fahrspuren, mehr Platz für Fahrräder <p>Städtebauliche Aspekte</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Handel in Innenstadt wird nicht abgeschnitten ➤ Ausgewogenheit der gesamten Situation ➤ Prachtallee Friedrichstraße <p>Einzelhandel</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Erhöhung der Qualität als Einkaufsstraße ➤ Erweiterung der Einkaufszone ➤ Seitenbereiche attraktiv für Geschäfte z.B. Sitzplätze draußen (Gessler etc.) <p>Weiteres</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Beste der drei Varianten ➤ Alles! ➤ Einstiegslösung als Kompromiss 	<p>Verkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Bedeutet keine wirkliche Entlastung ➤ Parkleitsystem kann Wirkung nicht entfalten, da weiterhin freie Routenwahl möglich ➤ Motorisierter Verkehr wird stauen, wenn keine Abbiegespuren mehr! ➤ Nach wie vor zu viel Verkehr, kein Freiraum für die Menschen ➤ Durchgangsverkehr in der Friedrichstraße bleibt bestehen, vor allem bei Ortskundigen <p>Städtebauliche Aspekte</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Kein integrierter Teil der Innenstadt, Straßencharakter bleibt ➤ Zementierung des bestehenden Zustandes ➤ Aufenthaltsqualität immer noch unzureichend ➤ Integration Friedrichstraße Uferpark erschwert <p>Einzelhandel</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Attraktivität für gute Geschäfte immer noch nicht gegeben
Weitere Hinweise	
<p>Verkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rad- und Fußweg entlang der Friedrichstraße besser kennzeichnen wie in anderen Städten ▪ Linksabbiegespur von Richtung Millionenschlucht zum Parkhaus am See ▪ Keine Ampeln mehr (Prüfung Tempolimit) ▪ <u>Sehr gut</u>; Voraussetzung: Tempo 30, besser "Fahrradstraße" mit Nutzung auch für Busse und PKW ▪ Grüner Bereich muss verlangsamt werden (Schrittgeschwindigkeit/max. 20 km/h) ▪ Umgestaltung zu Bus- und Fußgängerzone ▪ Reduzierung Autoverkehr, Erhöhung Frequenz Fußgänger/Radfahrer; durch Verbreiterung der Verkehrsfläche (Richtung Uferpark) ▪ Fußgängerquerung bei Schinacher ▪ Abbiegespuren erhalten! Fußgänger nur auf Geschäftsseite und Radler auf Südseite ▪ Bus- und Fußgängerzone! ▪ Anliegerzone mit Schrittgeschwindigkeit ▪ Erhöhte großflächige Inseln zur Verkehrsberuhigung ▪ Weiterführung Busspur Einmündung Werastraße bis Bahnhof ▪ Straßenbelag verändern 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Radweg als Überbauung ▪ Verhinderung Durchfahrt (lauter) Motorräder <p>Einzelhandel</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Geschäftsstraße, da nur auf einer Seite Geschäfte! ▪ Geschäftsstraße ergibt sich und kann nicht befohlen werden ▪ Ich halte es für einen Irrtum, dass Käufer die Geschäfte unbedingt mit dem Auto erreichen müssen ▪ Geschäfte in Möttelstraße ▪ Könnte Vorbereitung zum "Dichtmachen" sein ▪ Warum wird Quartier Mötteli-Friedrichstraße nicht zum Wohnviertel und z.T. Einkauf-Café etc. Viertel <p>Weiteres</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Geschäftsstraße in Verbindung mit Einbahnregelung groß ▪ Dann Variante Ø die beste, weil nichts kostet ▪ Mehr Phantasie ohne "klein" klein Zwänge ▪ Unterführung Friedrichstraße am Stadtbahnhof ▪ <u>Alle Varianten</u>: Sollen Verkehr reduzieren, brauchen aber ein Verkehrsleitsystem? Heute geht's auch gut OHNE! Kostet nur Geld

2. Friedrichstraße: Einrichtungsverkehr	
Was ist gut?	Was ist weniger gut?
<p>Verkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Gut zur Verringerung des Lärmpegels ➤ Beim Queren von Zebrastreifen muss man nur noch einseitig aufpassen! ➤ Gute Verkehrsanbindung für das Parkhaus am See ➤ Lärmschutz durch weniger Verkehr! 	<p>Verkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Überlastung der Löwenunterführung ➤ Viel zu geringe Entlastung der Friedrichstraße ➤ Längere Wegstrecken, längere Fahrzeiten = mehr Abgase ➤ Kreisverkehr Riedleparkstraße Richtung Friedrichstraße überbelastet ➤ Keine kombinierte Bus- und Fahrradspur ➤ Überlastung Riedleparkunterführung ➤ Belastung Riedleparkstraße als Boulevard! zu hoch ➤ Busse und Radfahrer auf einer Spur <p>Städtebauliche Aspekte</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Einfahrt Wohnquartiere Nordstadt erschwert <p>Weiteres</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Nicht halb, nicht ganz ➤ Wird den gedachten Anforderungen in keiner Weise gerecht
Weitere Hinweise	
<p>Verkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verzicht auf Ampeln → Kreisel ▪ Ringverkehr Lösung: Friedrichstraße über Busbahnhof in Karlstraße/Friedrichstraße in Schanzstraße über obere Karlstraße (Ende Pinos) ▪ Tempo 20, Autos als "Gäste" → siehe Konstanz ▪ Zufahrt GZH erschwert! Umweg(e) schwierig für Auswärtige ▪ Vor 8 Wochen gab es diese Route schon mal, Bus Hafen → Stadt: <u>15 min</u> ▪ Wenn Einbahn, dann auch über Olgastraße nachdenken oder Werastraße ▪ Kreisverkehr größer denken, Werastraße-Montfortstraße ▪ Einbahnregelung muss wenn für Busse und Autos gelten! ▪ Radwege sind zu schlecht erkennbar, gerade auch für Auswärtige, in anderen Städten ist es farbig sichtbar ▪ Option auf Ausweitung für Busverkehr in Karl- und Schanzstraße (Touristen → bessere Erreichbarkeit der Hotels) ▪ Es sollte Einbahn zwischen Olgastraße und Riedleparkstraße diskutiert werden ▪ Einbahnregelung im Uhrzeigersinn ▪ Einbahnstraße mit großen Fußweg und großen Radweg planen ▪ Ok, wenn Straße Tempo 30 hat, besser wenn Straße zu "Fahrradstraße" wird ▪ Wenn schon Einrichtungsverkehr, dann auch die ganze Friedrichstraße 	<p>Städtebauliche Aspekte</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Innerstädtisch: Wohnquartiere müssen attraktiv bleiben (Mieten sind sowieso hoch) ▪ Warum kein Tunnel? <p>Weiteres</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Noch das kleinere Übel, wenn eine Sperrung nicht möglich ist ▪ Keplerstraße soll doch beruhigt werden? Bäume, Aufwertung ▪ Bei allen Varianten MUSS der Verkehr in die Stadt geringer werden ▪ Einbahnrichtung bitte drehen, 2b ▪ Bringt nichts! Außer Chaos und Umwege! ▪ Unklar, welche weiteren Maßnahmen an Knoten vorgesehen sind ▪ Allgemein: Friedrichstraße geht bei Einfahrt See - Parkhaus in eine Untertunnelung → Millionenschlucht wieder raus ▪ Anschluss: Unterirdisch an die bestehenden Parkhäuser..., eventuell neuer Parkhausbereich unter dem Zollgebäude → Parkhaus am See

3. Friedrichstraße: Durchfahrtsverbot	
Was ist gut?	Was ist weniger gut?
<p>Verkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Die einzige effektive Variante, um unnötigen Durchgangsverkehr aus der Friedrichstraße zu nehmen ➤ Mit Parkleitsystem sind alle Parkhäuser optimal erreichbar ➤ Bietet Lärmschutz für die Wohngebiete ➤ Bus auf der Friedrichstraße kann Takt besser halten ➤ Reduzierung des Verkehrs, bessere Lebensqualität ➤ Verhinderung Durchfahrt Motorräder ("Poser") <p>Innenstadt</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Aufwertung der Innenstadt ➤ Innenstadt frei für die Menschen, nicht für den Verkehr ➤ Innenstadtqualität! ➤ Belebung der Innenstadt, Geld läuft ➤ Optimale Aufenthaltsqualität = steigender Umsatz im Handel <p>Städtebauliche Aspekte</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Aufenthaltsqualität ➤ Gut zum Uferpark hin integrierbar ➤ Die Variante für die menschengerechte Stadt ➤ Eltern mit Kindern sind gern in der Stadt ➤ Vielfältige Gestaltungsmöglichkeiten → Aufenthaltsqualität <p>Weiteres</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Ziel am besten erreicht 	<p>Verkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Entlastung Friedrichstraße ist zu Lasten Nordstadt zu teuer erkauft, Interessensausgleich fehlt ➤ Stärkere Verkehrsbelastung an anderen Stellen ➤ Macht keinen Sinn mit neuen Parkhaus Metzstraße ➤ Belastung Charlotten-Eugenstraße ➤ Andere Straßen werden zu sehr belastet → Nordstadt, Hofen ➤ Ausweich-/Umleitungsmöglichkeit fällt weg ➤ Permanente Verkehrsstaus an der Unterbrechungsstelle ➤ Unmöglich: Werastraße als "Hauptstraße" → 2 Schulen ➤ Komplizierte Ost-Anfahrt zum Stadtbahnhof ➤ Wendelgardstraße 3 Schulen ➤ Nordstadt als potenzielles Einkaufs-/Nahversorgungsgebiet (Einzelhandel) wird stärker belastet ➤ Untertunnelung dieses Bereichs für Durchgangsverkehr ➤ Parkhaus am See fällt weg <p>Innenstadt</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Charlottenstraße als Einkaufsstraße? ➤ Tod der Innenstadt ➤ Friedrichstraßen-Geschäfte erfahren keine Aufwertung (Fußgänger werden durch TG-Einfahrt abgeschnitten) ➤ Große Umwege für den Lieferverkehr der Altstadt <p>Städtebauliche Aspekte</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Neue Brücke wäre dann umsonst
Weitere Hinweise	
<p>Verkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kameravideoüberwachung zum Blitzen von Durchfahrern ▪ Prognose schwierig! → 2-monatige Testphase ▪ Busfahren in der Innenstadt kostenlos? Hop On/Hop Off ▪ PRR-System! → Autos bleiben draußen ▪ Raus aus dem Auto, rauf aufs Rad, rein in den Bus ▪ Versenkbarer Poller, Einsatzfahrzeug ▪ Funktioniert mit guten ÖV ▪ Park and Ride siehe Bamberg/Augsburg, Busanbindung <u>kostenlos</u> ▪ Es wird ohnehin Verkehr bleiben – Zufahrt Hotels – Zufahrt Parkhäuser ▪ Gibt es 2030 nicht andere elektronische Verkehrslenkungseinrichtungen? ▪ Zufahrt Parkhaus am See auch von Ost-Seite 	<p>Städtebauliche Aspekte</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sinn der Millionenschluchtbrücke? <p>Einzelhandel</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ REWE? ▪ "Reaktivierung" der Kepler- und Ehlersstraße ▪ Warum verlegt man die Friedrichstraße nicht in den Untergrund, in den Keller? ▪ Wie funktioniert der Wunsch der Einzelhändler nach Kurzzeitparken und Verkehr in der Innenstadt? <p>Bürgerbeteiligung</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadtratsentscheidung am 21. November 2016 Nord/Süd? <p>Weiteres</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ NEIN

3. Friedrichstraße: Durchfahrtsverbot

- Können die Parkplätze in den Innenstadtparkhäusern an die Bevölkerung verkauft werden, Stichwort: Anlieger frei
- Wenn ein Parkhaus voll ist, wie wird der Verkehr abgeleitet, der nicht in das volle Parkhaus kommt?
- Bahnhof zu früh und ohne Bürger

4. Busbahnhof: Nordvariante

Was ist gut?

Verkehr

- Weniger Verkehr Friedrichstraße
- Entflechtung des Buslinienverkehrs
- Taxi kann besser geregelt werden im Süden → Stellplätze am Bahnhof
- Bessere Anbindung der Doppelstockbusse
- Erweiterungsmöglichkeit bei stärkeren Fernbusaufkommen
- Wegfall der Umwege der Fernbusse → keine Unterführungen mehr für Busse aus München
- Parkhaus kann besser einbezogen werden

Städtebauliche Aspekte

- Attraktivierung der Nordseite (Nordstadt/Hofen)
- Heutige "Verkehrinsel" wird Teil des Uferparkkonzepts
- Bahnhof als Gebäude sichtbar
- Überdachte Warteplätze möglich
- Verkehrsarme Querung zum Uferpark

Einzelhandel

- Belebung durch Ladengeschäfte am Nordbahnhof

Weiteres

- Nichts

Was ist weniger gut?

Verkehr

- Alle Busse nach Westen/von Westen müssen durch KVP Hofen und Eugenstraße → Immissionen
- Verknüpfung mit SPNV (DB + BOB) und Regionalbusse erfordert längere Umsteigewege
- Zu wenig PKW-Abholmöglichkeiten bei Fernbussen
- Bestehendes Buskonzept wird auf den Kopf gestellt
- Eugen-/Charlottenstraße wahrscheinlich überlastet
- Neukonzept, Gesamtsystem, Stadtbuss erforderlich
- Große Umwege für Busbetrieb extrem unwirtschaftlich – ohne Zusatznutzen für Bürger
- Verkehrsleitung Busse fraglich! Kreisel Nord und Kreisel Sparkasse
- Längere Laufwege zur Bahn und Bus
- Weiter Weg für Zugfahrende

Städtebauliche Aspekte

- Toter Vorplatz am Bahnhof!
- Attraktivität lässt nach
- Stufen/Treppen, Höhendistanz, Bahnhofunterführung/Bus
- Busbahnhof wird "Schmuddelecke"
- Überbauter Busbahnhof architektonisch riskant, darf nicht "ungemütlich" sein
- Flächenverbrauch in bester Innenstadtlage für Verkehr!?

Anbindung Innenstadt

- Ausstieg an Nordseite für Besuch der Innenstadt zunehmend unwahrscheinlich
- Anbindung an die Innenstadt negativ, Orientierung der Fremden
- Anbindung an See und Innenstadt

Willkommenskultur

- Wer kommt durch den Hintereingang?
- Ankommende Reisende werden in "Hinterhof" geleitet → weg von See und Innenstadt-Orientierung

Weiteres

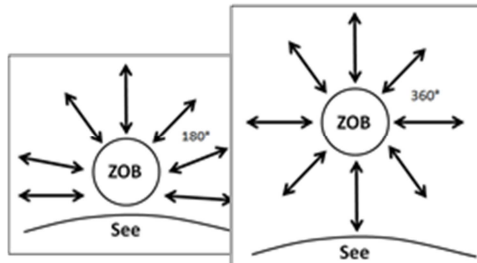
- Schaffung neuer und mehr Betroffenheit (Anwohner Eugenstraße)

4. Busbahnhof: Nordvariante

Weitere Hinweise

Verkehr

- Buslinien neu planen ist kein Gegenargument
- Taxiregelung unzureichend berücksichtigt
- Warum nicht Hafengebäude stärken?
- Gegenverkehrsvarianten erhöhen Unfallrisiken!
- Fernbusse → Nord; Stadtbusse → Süd
- ZOB als Umsteigebusbahnhof auf dem alten Messegelände/Riedlewald
- Laufverbot direkt an der Nordstrecke wegen Elektrifizierung (siehe Planfeststellung Sektor 4)
- Nur Fern- und RAB-Busse auf Nordseite
- Friedrichshafen Stadt ↔ Hafen in 5-min-Takt mit autonomem Zug- und Busverkehr dort hin einstellen



Städtebauliche Aspekte

- Die Friedrichstraße gehört unter die Erde!
- Wieso nicht zweite Bahnstrecke unterföhrung
- Ausbau der Bahnstrecke notwendig
- Wohnüberbauung über Busbahnhof nicht thematisiert
- Warum nicht einen Süd- und Nordbahnhofzugang?
- Nord- und Südvariante zur Entlastung sind nötig, Stadtbus-Süd usw.
- Verbindung von Nord und Süd durch Bahngleisüberbauung mit großen Rampen
- Flächen nördlich des Bahnhofs zur Re-Urbanisierung nutzen! Auf keinen Fall Verkehrsfläche!
- Gesamtkonzept für das restliche RAB-Grundstück!? Wie sind da die Pläne!?
- Denkmalschutz RAB-Fläche? Eventuell lieber Bahnmuseum

5. Busbahnhof: Südvariante

Was ist gut?

Verkehr

- Schnelles Umsteigen zwischen Bahn und Bus möglich
- Reduzierter MIV erlaubt bei Tempo 30 Abbau aller Ampelanlagen, Erreichbarkeit gut
- Kürzere/vorhandene Wege
- Bezug Bahn-Bus enger
- Bessere Routenführung für Busverkehr in Richtung Fischbach → 4, 5, 9, 10, 12 Seelinie

Städtebauliche Aspekte

- Mehr Übersichtlichkeit und bessere Nutzung des vorhandenen Raums
- Eine Erweiterung des Busbahnhofs in die Grünflächen hinein ist nicht ausgeschlossen

Willkommenskultur

- Willkommenskultur "Zum See" hin ausgerichtet!
- Schauseite, zum See, Vorplatz, Verteiler, Orientierung, Infrastruktur (Post, REWE, etc.)
- Attraktiver Empfang – Blick Richtung See/Uferpark, Tourismusbüro
- Ankommen in der Stadt am See

Einzelhandel

- Südseite wird mit Supermarkt noch attraktiver

Was ist weniger gut?

Verkehr

- Situation Querung Rad/Fußroute über Bahnhofsvorplatz schwierig (→ neue Achse über Brücke)
- Keine Erweiterung für Busse möglich ohne Eingriff in Grünzone
- Umsteigesituation immer im Umweg
- Die Busse stören eine harmonische Integration von Bahnhofsvorplatz mit dem Stadtpark
- Busse fahren nicht nach Süden (See!), sondern nach Osten, Westen, Norden
- Fernbusse sind zu viel für den jetzigen Bahnhofsvorplatz
- Keine Parkmöglichkeiten mehr für PKW

Städtebauliche Aspekte

- Vorplatz Hotel wird fehlgenutzt
- Bester Platz gehört den Bussen
- Überdachung nicht möglich
- Friedrichstraße zerrissen
- Tiefgarage REWE Markt quert Busbahnhof

5. Busbahnhof: Südvariante

Weitere Hinweise

Verkehr

- Bitte alle Sorten von Busverkehr an einer Stelle anbinden
- Fernbusse müssen berücksichtigt werden
- Fernbusse Anfahrt/Abfahrt, an ZOB Hafenbahnhof mehr Fläche nötig? → Vorplatz Fähre
- Warum wird der Standort Hafenbahnhof nicht in Verbindung mit dem Zug gestärkt?
- Radroute Schillerstraße-Möttelstraße muss in beiden Richtungen den Bahnhofsplatz queren können
- Eine Busbucht im Süden belassen
- Nur Fernbusse auf Nordseite oder zum Hafenbahnhof
- Fernbusse und RAB-Busse auf Nordseite, Stadtbusse belassen
- MIV auf die Nordseite, Entlastung Friedrichstraße
- PKW-Bringverkehr zum Bahnhof auf Nordseite verlegen
- Reichen die Parkplätze in dieser Variante, um Busreisende zu bringen und zu holen?
- Landbusse im Süden, Fernbusse im Norden, Stadtbusse im Süden
- Einfahrt REWE PH – wo möglich?

- Busse aufteilen: Fernverkehr → Nord; Stadtverkehr → Süd
- Parkfläche Post/Zug sehr chaotisch
- Keine Fernbusse
- Süd für Stadtbusse, Nord für Fern- und Regio-busse, Entlastung für Friedrichstraße
- (Bus)verkehr in den Norden, den Süden für Bäume, Blumen = Anbindung Uferpark

Städtebauliche Aspekte

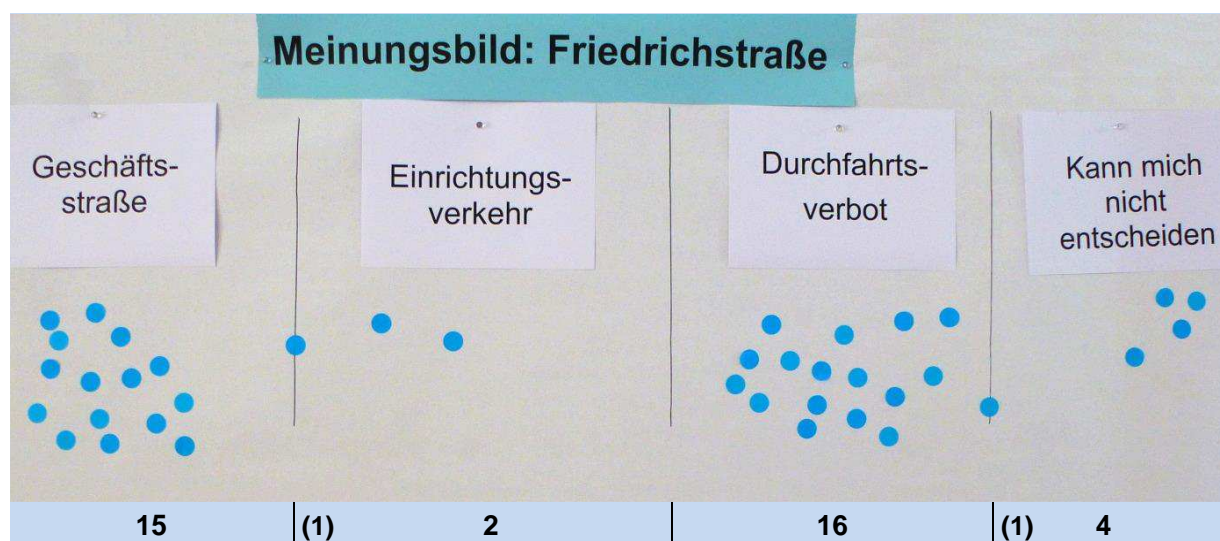
- Warum kein unterirdischer Busbahnhof → Montreal (Kanada)
- Denkmal von der Überdachung? Prisma und Seehotel halten sich auch nicht an Optik!
- Moderne Architektur für Busbahnhofüberdachung verträgt sich mit Denkmalschutz
- Grünanlage vor Bahnhof nicht weiter zubauen (Fernbus)

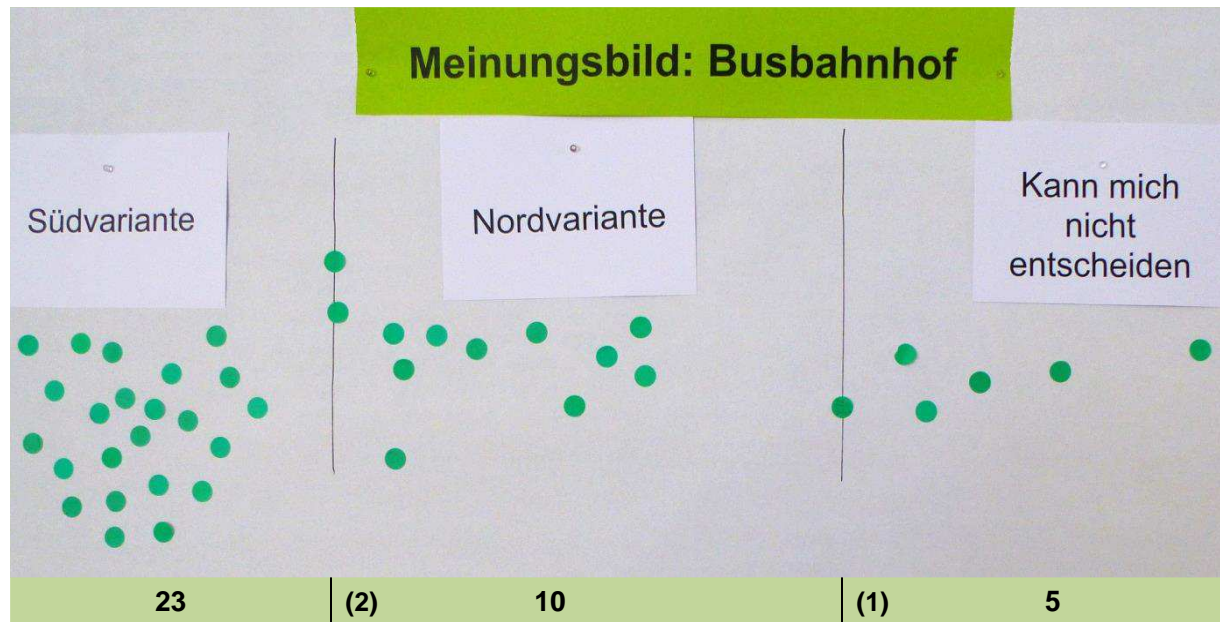
Weiteres

- Was ist mit der vorhandenen Planung des Bahnhofsplatzes (ca. vor 10 Jahren) passiert?
- Die Liste der Einschränkungen für Südvariante enthält (bewusst) Killerargumente

Meinungsbild einholen: Welches ist aus Ihrer Sicht zum jetzigen Zeitpunkt Ihre Vorzugsvariante?

Nach einer kurzen Vorstellung der Ergebnisse durch die Betreuer der Themenecken wird ein Meinungsbild zu den verschiedenen Varianten eingeholt. Dazu erhält jeder Teilnehmende einen blauen Klebepunkt für die Friedrichstraße und einen grünen Punkt für den Busbahnhof und markiert an der Stellwand die persönliche Vorzugsvariante oder die Kategorie "kann mich nicht entscheiden". Die nachfolgenden Fotos geben die Ergebnisse wieder.





5 Ausblick

Herr Sauter bedankt sich bei den Teilnehmenden für die konstruktive Mitarbeit und die wertvollen Hinweise. Die Ergebnisse zu den Varianten des Busbahnhofs werden in die nächste Sitzung des Gemeinderates sowie in die nächsten Arbeitsschritte zum Wettbewerb des Uferparks eingespeist.

Ergänzung: Gemeinderats-Behandlung des Themas Busbahnhof verschoben auf erstes Quartal 2017.

Weitere Arbeitsschritte zum Wettbewerb des Uferparks sind:

Anmerkung: Zeitschiene nachträglich aktualisiert

Vorgesehen ist ein zweistufiger Wettbewerb mit städterbaulichem Ideenwettbewerb und öffentlichem Planungsworkshop.

Beginn des Verfahrens mit Auslobung des Ideenwettbewerbs ist im ersten Quartal 2017 geplant. Die weiteren Wettbewerbsschritte werden dann im Laufe des Jahres folgen und sollen im vierten Quartal abgeschlossen sein, so dass Ende des Jahres 2017 mit dem Beginn des Bebauungsplanverfahrens gerechnet werden kann.

ISEK-Termine:

- November: Online-Beteiligung
Ergänzung: Zeitraum mittlerweile festgelegt vom 14. November bis 04. Dezember 2016
- 09. Dezember: 15 bis 19 Uhr, Öffentlicher ISEK-Workshop im Graf-Zeppelin-Gymnasium