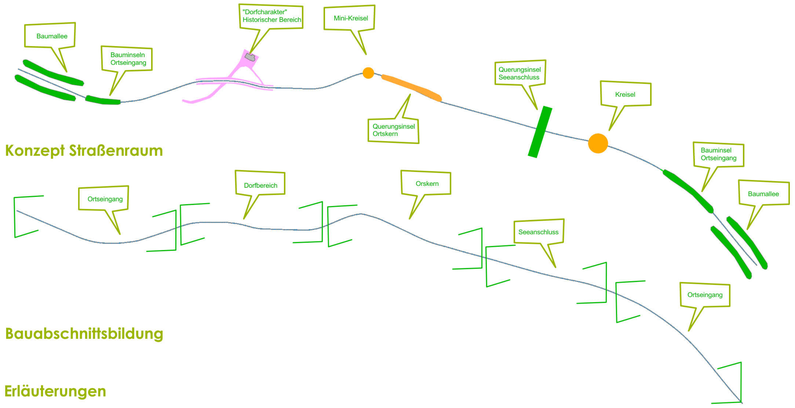
UMGESTALTUNG DER MEERSBURGER- UND ZEPPELINSTRASSE | FISCHBACH - FRIEDRICHSHAFEN

ZOLL ARCHITEKTEN STADTPLANER

KOEHLER & LEUTWEIN Ingenieurbüro für Verkehrswesen

Gänßle + Hehr

23.04.2021
ÜBERARBEITUNG



Konzept Straßenraum

Bauabschnittsbildung

Erläuterungen

Aufgrund der zukünftig geringeren Verkehrsstärke auf rund 12.800 Kfz/24 h ergeben sich Gestaltungspotentiale für die Meersburger- und Zeppelinstraße. Das Gestaltungskonzept und die vorgeschlagenen Maßnahmen sind klar ablesbar und wirken sich geschwindigkeitsdämpfend aus. Vorgesehen ist für die verschiedenen Straßensituationen bzw. örtlichen Gegebenheiten die entsprechende Straßenraum- und Querschnittsgestaltung.
Für die formulierten Planungsaufgaben wie **Ortseingang, historische Dorfzone, Ortskernzone, Seeanschluss, Schulzone und Kleingärtenanlagen** werden entsprechende gestalterische und funktionale Elemente definiert, die den Anforderungen für alle Verkehrsteilnehmer gerecht werden. Weiter zeigt das Planungskonzept auf, wie die bisherige Trennwirkung der beiden Straßen aufgehoben werden kann und das Planungsziel einer besseren gestalterischen und funktionalen **Verknüpfung in Nod-Süd-Richtung** erreicht werden kann.

Im Abschnitt der Meersburger Straße westlich der bebauten Ortslage wird der Straßenquerschnitt auf 6,50m begrenzt. Parallel zur Fahrbahn werden beidseits Grünstreifen mit entsprechender Abgrenzung zum Geh- bzw. Radweg vorgesehen. Im Bereich des Ortseingangs erfolgt ein Fahrbahnverschwenk mit **begrünter Mittelinsel**. Um dem Radverkehr in westliche Fahrtrichtung einen Übergang zum Campingplatz zu ermöglichen, wird eine ausreichend breite Querungstelle von 3 m vom nördlichen zum südlichen Radweg eingerichtet. Der südliche Abschnitt des Radwegs zwischen Querungsstelle und Zufahrt Campingplatz wird für Zweirichtungsradverkehr ausgewiesen. Die Fahrbahnbreiten im Bereich der Mittelinsel im Ortseingang westlich der Zufahrt Steinäcker sind 3,25 m breit. Somit können auch Fahrradfahrer mit Anhänger in diesem Bereich die Meersburger Straße queren. Im weiteren Abschnitt der Meersburger Straße ändert sich der Straßenquerschnitt bei einer zulässigen **Höchstgeschwindigkeit von 30m/h**. Für den weiteren Abschnitt der Meersburger Straße ist ein regelkonformer Querschnitt gewählt, der eine Führung des Radverkehrs über SRadfahrstreifen mit einer Regelbreite von 1,85m beinhaltet. Durch die Reduzierung des Straßenquerschnitts auf insgesamt **6,50m** werden seitliche Flächen gewonnen, um Radfahrstreifen zu schaffen, Gehwege auszubauen und Baumpflanzungen zu ermöglichen. In Kombination mit dem Fahrbahnteiler in der westlichen Meersburger Straße kann somit das Geschwindigkeitsniveau in diesem Abschnitt Meersburger Straße deutlich reduziert werden. Die Bushaltestelle wird auf die Straße gelegt. Dies führt ebenfalls zu einer Reduzierung des Verkehrsflusses und einer Verlangsamung des motorisierten Verkehrs. Zudem können die Busse hierdurch zumindest teilweise die Zeitverluste durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30km/h reduzieren. Dieser **Regelquerschnitt mit 6,50m Gesamtfahrbahnbreite** (zuzüglich beidseitigen Radfahrstreifen) wird entsprechend im weiteren Verlauf der Meersburger Straße fortgesetzt. Aufgrund der zur Verfügung stehenden Verkehrsfläche werden die Knotenpunkte in der Meersburger Straße als vorfahrtsberechtigte Knotenpunkte ohne Linksabbiegefahrspuren angelegt.

Die Ortskernzone als **"Neue Ortskernzone"** wird baulich neu definiert und erhält eine wichtige Verknüpfungsfunktion in Nord-Süd-Richtung. Ausgangspunkt ist der städtebauliche Hochpunkt, der von dem geplanten Hotel ausgeht. Neben dem geplanten Hotel und Pflegeheim, werden bauliche Entwicklungen und Nutzungen aufgezeigt, die eine attraktive und belebte Ortskernzone als "Neue Ortskernzone" definiert. Durch die bauliche **Neuordnung** (u.a. Pflegeheim) wird die Orstkernzone neu gefasst, Raumkanten definiert, räumlich neu zoniert und mit dem **öffentlichen Platz** (Wasserspiel, Sitzgelegenheiten) die **Aufenthaltsqualität** in der Ortskernzone gestärkt.

Im mittleren Abschnitt der Ortsdurchfahrt wird der Knotenpunkt Meersburger Straße / Zeppelinstraße / Einmündung Spaltensteiner Straße zu einem **Kreisverkehr** umgebaut. Aufgrund der baulichen Situation ist hier ein Minikreisverkehr mit einem Gesamtdurchmesser von 20m möglich. Die Radfahrstreifen für den Radverkehr werden in aufgelöst und in die Ortskernzone übergeführt. Insgesamt können hierdurch erhebliche **Flächengewinne** gewonnen werden. Dies führt in diesem Abschnitt zu einer deutlichen Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Möglichkeiten zur weiteren städtebaulichen Gestaltung. Im zentralen Abschnitt der Zeppelinstraße zwischen Spaltensteiner Straße und Poststraße wird ein **Multifunktionsstreifen** angelegt, der bei einer Geschwindigkeit von 30km/h ein flächiges Queren für Fußgänger ermöglicht. Der Aufstellbereich zwischen den beiden Fahrstreifen, die jeweils 3,25m breit sind, ist mit 2,0m so gestaltet, dass hier einerseits Fußgänger warten können und andererseits auch Fußgänger sich zwischen den Fahrstreifen bewegen können. Der Mittelstreifen wird dabei mit regelmäßigen **Baumpflanzungen** gestaltet.

Aufgrund der Besonderheit der versetzten Einmündungen Poststraße und Strandbadstraße bei gleichzeitig erheblichen Querungsbedarf für Fußgänger wird hier auf die Anlage von Kreisverkehrsplätzen verzichtet. Um hier auch das Queren für mobilitätseingeschränkte Personen zu ermöglichen oder auch für Sehschwache wird zwischen den beiden Einmündungen eine Fußgängerbedarfslichtsignalanlage eingerichtet. Diese wird als **Schlafampel** vorgesehen, die bei Nichtbenutzung vollständig aus ist. Erst wenn ein Fußgänger bei Bedarf den Schalter betätigt, wird sie aktiviert und es erfolgt die Freigabe für den Fußgänger. Der Vorteil der Schlafampeln ist, dass hier keine generelle Nutzungspflicht der Bedarfslichtsignalanlage für Fußgänger besteht. Es kann somit auch ohne Aktivierung gequert werden, sodass sich Fußgänger, auch wenn sie unmittelbar neben der Signalanlage queren, dies nicht fahrlässig tun. Durch die bauliche Umgestaltung mit unterschiedlichen Fahrbahnbelägen der Knotenpunkte Meersburger Straße / Zeppelinstraße / Spaltensteiner Straße und Zeppelinstraße / Poststraße / Strandbadstraße wird auch der **zentrale Bereich mit besonderen städtebaulichen Aspekten** hervorgehoben. Die Führung des Radverkehrs erfolgt in diesem Abschnitt der Zeppelinstraße gemeinsam mit dem motorisierten Verkehr. Somit ergeben sich auch hier deutliche Potenziale zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr.
Die Lage der Bushaltestellen auf der Fahrbahn im Bereich Poststraße werden beibehalten, um bei einem Halt der Busse ein **Überstauen des Kreuzungsbereichs** ausschließen zu können.

Im Bereich Einmündung Köberstraße hat der Wettbewerb Eisenbahnstraße ergeben, dass hier ein Grünstreifen vom Bodensee über die Zeppelinstraße in den Ort hineingeführt werden soll. Um hier ebenfalls der **Grünverbindung** Rechnung zu tragen und den deutlich erhöhten Querungsbedarf hier zu bewerkstelligen. Die Planung sieht dabei vor, in Verlängerung der Grünachse wiederum eine Materialänderung entsprechend der Gestaltungsleitlinie im Zentrum anzulegen. In dieser **Freiraumverbindung** werden Sitzelemente, zwischen der Grundschule Spielelemente, in der Nähe des Strandbades **Outdoor-Fitness-Geräte** und in den Zwischenräumen, Flächen zur **Retention** und **Versickerung** von Regenwasser integriert. Durch die vorgeschlagene Verlagerung der bestehenden Stellplatzflächen in ein **Parkhaus (Mobilitäts-Hub)** kann hier ein perspektivischer Campus für **Öffentliche Nutzung** mit direktem Anschluss an das vorgesehene Parkhaus entstehen.

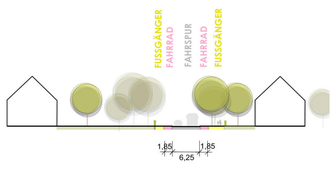
Der Knotenpunkt Kapellenstraße / Zufahrt Tannenhag-Schule wird zu einem kleinen Kreisverkehr umgebaut. Der **Kreisverkehr** hat einen Mindestdurchmesser für kleine Kreisverkehrsplätze von 26,0m.

Zwischen dem Kreisverkehr und dem östlichen Knotenpunkt (Zeppelinstr.) wird der Radverkehr auf Schutzstreifen geführt. In diesem Abschnitt werden die vorhandenen Busbuchten beibehalten, da hier aufgrund der Schulsituation von längeren Haltezeiten des Busverkehrs im Schülerverkehr ausgegangen wird. Die Querungen für Fußgänger an dem Kreisverkehrsplatz erfolgen mit Zebrastreifen, wobei am Kreisverkehr Hohentwielstraße die Fußgängerunterführung weiterhin beibehalten wird. Durch den Kreisverkehr kann zudem eine **Optimierung des Schulbusverkehrs** erreicht werden. Dieser wird in der Zufahrt zur Tannenhag-Schule über die Verlängerung der Kapellenstraße (Kreisverkehr) geführt und in Einbahnstraßenrichtung über den Knotenpunkt Zeppelinstraße / Hohentwielstraße wieder ausgeleitet.

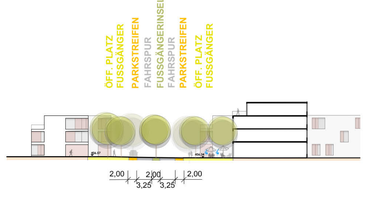
Durch die Anordnung der neuen Verkehrsführung entlang der Zeppelinstraße ergibt sich die funktionale Optimierung für den **Parkplatzsuchverkehr** und die Liefer- und Abholsituation für die Busse und Kleinbusse. Durch die verkehrliche Regelung ist es den Bussen vorbehalten den Vorbereich zu durchfahren und durch die ensprechende Straßenbreite ist ein **Überholen** von warteten Bussen möglich. Der Parkplatzsuchverkehr für die Schule kann über die westlichen liegenden Kreisverkehr ein- und ausfahren. Der im Vorfeld der Schule angeordnete **östliche Parkplatzbereich (Überlauf)** kann als erweitertes Angebot gewertet werden. Dieser Überlaufparkplatz kann über den östlichen Knotenpunkt (Zeppelinstr.) angedient werden und könnte als ein Parkplatzangebot für die angrenzende Kleingärtenanlage fungieren. Eine fußläufige Durchgängigkeit zwischen Schule und Zeppelinstraße bzw. Bushalt und Unterführung ist gegeben. Der **Vorplatz** der Tannenhagschule wird durch einen baumbestandenen Parkplatz mit Rasenfugenpflaster und Heckenelementen zum grünen **Adapter** zwischen Straße und neuem **Spielplatz** direkt vor dem Schulgebäude.

Im Bereich des Ortseingangs von Osten erfolgt eine Straßenraumgestaltung mit **begrünter Mittelinsel**. Der Radverkehr wird über entsprechende Schleusen wieder auf eine parallele Radwegeführung ausgeleitet und parallel zum Fußgängerverkehr geführt. Um die besondere Situation im ruhenden Verkehr im Bereich der **Kleingartensiedlung** Rechnung zu tragen, wird im Außerortsabschnitt vorgeschlagen hier auch eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50km/h auszuweisen und hier Längsstellplätze (vorwärts anfahrbar) einzurichten. Dies würde zu einer Entzerrung des ruhenden Verkehrs in diesem Bereich führen. Gleichzeitig kann die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer in diesem Streckenabschnitt der Zeppelinstraße hierdurch deutlich erhöht werden. Die Fahrbahnbreite beläuft sich auch hier auf 6,50m.

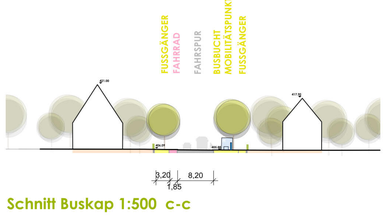
Gestaltungsplan 1:1000



Schnitt Ortseingang 1:500 a-a



Schnitt Ortskern 1:500 b-b



Schnitt Buskap 1:500 c-c

Ökologie und Nachhaltigkeit

Oberflächenwassermanagement:
Versickerungsfähige Beläge, Speicherfähige Straßenbaumstandorte,
Mulden-Rigolenversickerung,
Rohr-Rigolenversickerung.
Klimabäume:
Verwendung von klimaresistenten Baumarten

Schwarz/Grünplan 1:2000

UMGESTALTUNG DER MEERSBURGER- UND ZEPPELINSTRASSE | FISCHBACH - FRIEDRICHSHAFEN

ZOLL ARCHITEKTEN STADTPLANER

KOEHLER & LEUTWEIN Ingenieurbüro für Verkehrswesen

Gänßle + Hehr

23.04.2021
ÜBERARBEITUNG

Gestaltungsplan 1:1000

UMGESTALTUNG DER MEERSBURGER- UND ZEPPELINSTRASSE | FISCHBACH - FRIEDRICHSHAFEN

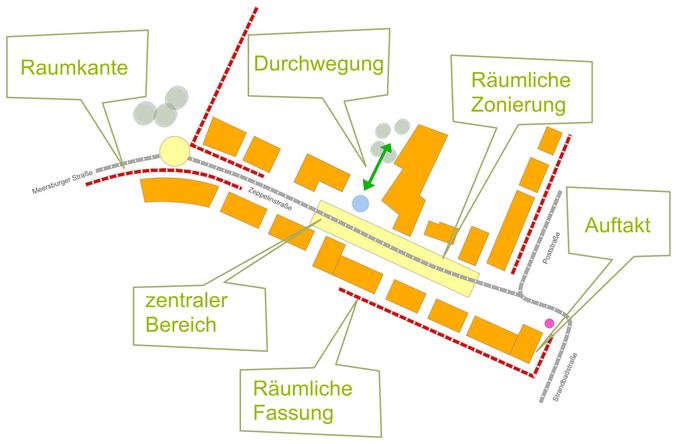
ZOLL ARCHITEKTEN STADTPLANER

KOEHLER & LEUTWEIN Ingenieurbüro für Verkehrswesen

Gänßle + Hehr

23.04.2021
ÜBERARBEITUNG

Perspektiven Ortskernzone



Konzept Ortskernzone

Ansicht 1:500

Ortskernzone 1:500

Ansicht 1:500

UMGESTALTUNG DER MEERSBURGER- UND ZEPPELINSTRASSE | FISCHBACH - FRIEDRICHSHAFEN

ZOLL ARCHITEKTEN STADTPLANER

KOEHLER & LEUTWEIN Ingenieurbüro für Verkehrswesen

Gänßle + Hehr

23.04.2021
ÜBERARBEITUNG

Funktionsschema Schule