

Entwicklungsstrategie Bahnstadt Entwicklungskonzept Bahnhofsumfeld/Postblock



September 2009

Entwicklungsstrategie Bahnstadt Entwicklungskonzept Bahnhofsumfeld/Postblock



September 2009

Stadt Ravensburg

Helmut Dunkelberg
Amtsleiter
Stadtplanungsamt Ravensburg
Seestraße 32
88214 Ravensburg
Tel. 0751 82273
E-Mail: helmut.dunkelberg@ravensburg.de

Bearbeitung:



Planungsgruppe 4 GmbH

Architekten & Stadtplaner
Berlin • Frankfurt • Moskau • Almaty
Joachim-Friedrich-Strasse 37 • D-10711 Berlin
Fon +49 30 896 80 80 • Fax +49 30 891 68 68
p4@p4berlin.de • www.p4berlin.de

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Paul M. Lösse
Dipl.-Ing. Henrik Michalski
Dipl.-Ing. Stefan Böhlke



Inhaltsverzeichnis

1	Anlass und Vorgehen	4
2	Situationsanalyse	6
2.1	Situation Bahnstadt	6
2.2	Situation Postblock und Bahnhofsumfeld	7
2.2.1	Stadtraum/ Bebauung	7
2.2.2	MIV	7
2.2.3	ÖPNV und Taxi	8
2.2.4	Fahrradverkehr	8
2.2.5	Fußgängerverkehr	9
2.3	Anforderungen unterschiedlicher Verkehrsträger	11
3	Entwicklungskonzept	11
3.1	Planungsziele Verkehr/ Stadtraum	11
3.2	Entwicklungskonzept Bahnhofsumfeld	13
3.2.1	Vorstudie zur Verkehrserschließung	13
3.2.2	Variante 1	15
3.2.3	Vorstudie zur Erweiterung des Busbahnhofs	16
3.2.4	Variante 2 (Vorzugsvariante)	20
4	Verkehrstechnische Untersuchung (Anhang)	21

1 Anlass und Vorgehen

Seit im Jahr 2000 durch die planungsgruppe 4 eine umfassende Entwicklungsstrategie für die Bahnstadt erarbeitet wurde, sind zahlreiche der geplanten Projekte realisiert worden, so z.B. der TWS-Neubau, die Radius-Ansiedlung, das Parkhaus Bahnstadt oder das LOK-Center. Im direkten Bahnhofsumfeld wurde durch den Neubau einer Unterführung und die Umgestaltung des Busbahnhofs eine Aufwertung des Standortes erreicht. Auch für den brach liegenden Postblock, der sich im städtischen Eigentum befindet, liegen inzwischen konkrete Konzepte vor und es wurden erste Gespräche mit Nutzungsinteressenten geführt. Das Postblock-Projekt gab Anlass, in einer vertiefenden Studie die städtebaulichen und verkehrstechnischen Rahmenbedingungen für eine Entwicklung des Areals herauszuarbeiten und konkrete Zielvorgaben für eine Neugestaltung des Bahnhofsumfelds zu formulieren.



Um den Postblock in einen größeren räumlichen und funktionalen Zusammenhang zu stellen, wurden im Rahmen der vorliegenden Studie zunächst die geplanten und bereits realisierten Projekte der Bahnstadt in einem Übersichtsplan zusammengestellt.



Die anschließende Situationsanalyse diente dann der Herausarbeitung der wesentlichen Stärken, Schwächen, Potenziale und Bindungen für den Postblock, den Busbahnhof und das erweiterte Bahnhofsumfeld. Neben städtebaulichen Betrachtungen stand hierbei vor allem die Verkehrssituation im Fokus, die erhebliche Defizite aufweist. Die Analyse bildete die Grundlage für die Formulierung von Planungszielen und die Erarbeitung erster Verkehrskonzepte, die mit dem Ingenieurbüro Modus Consult abgestimmt wurden.

Auf der Basis der vorbereitenden Planungen und Untersuchungen wurde dann ein Entwicklungskonzept erarbeitet und bei der ersten Projektgruppensitzung zur Diskussion gestellt. Hier bekamen auch die Vertreter der Verkehrsunternehmen und der Verwaltung Gelegenheit, Bedenken und Anregungen zu formulieren. Bei der Diskussion wurde unter anderem deutlich, dass im Rahmen der Studie eine Erweiterung des Busbahnhofs Richtung Süden geprüft werden muss. Hierfür wurden skizzenhaft vier Varianten entwickelt, die das Ingenieurbüro Modus Consult auf ihre verkehrstechnische Machbarkeit untersucht hat. Eine Vorzugsvariante bildete dann die Grundlage für eine umfassende Überarbeitung des Entwicklungskonzeptes (Variante 2), das im Rahmen der 2. Projektgruppensitzung Ende August 2009 abschließend diskutiert und grundsätzlich befürwortet wurde.



In der vorliegenden Studie wurden die wichtigsten Ergebnisse des Planungs- und Diskussionsprozesses zusammengefasst. Der Ergebnisbericht bildet die Grundlage für das weitere Verfahren und die Entscheidung über die Aufstellung eines Bebauungsplans.



Ein wesentliches Element des Verfahrens war die gemeinsame Arbeit im Rahmen einer Projektgruppe. Diese querschnittsorientierte Expertenrunde sollte bereits im Vorfeld wichtige Planungs- und Gemeinderatsentscheidungen vorbereiten und fachlich diskutieren. Im einzelnen setzte sich die Gruppe aus folgenden Personen zusammen:

- Frau Bürgermeisterin Utz
- Herr Wurm, Stadtrat
- Herr Fricker, Stadtrat
- Herr Laupheimer, DB AG/ Friedrichshafen
- Herr Löffler, BODO
- Herr Wölk, RAB
- Frau Elmer, Technische Werke Schussental
- Herr Riebler, Rechts- und Ordnungsamt
- Herr Kordeuter, Tiefbauamt
- Herr Nordmann, Tiefbauamt
- Herr Bastin, Amt für Architektur und Gebäudemanagement
- Herr Rothenhäusler, Amt für Stadtsanierung u. Projektsteuerung
- Herr Albeck, Bauordnungsamt
- Herr Krom, Bauordnungsamt
- Herr Aisenbrey / Stadtplanungsamt
- Herr Dunkelberg / Stadtplanungsamt
- Herr Storch / Stadtplanungsamt
- Herr Siebrand, Modus Consult
- Herr Dingler / Modus Consult
- Herr Lösse/ P4, Berlin
- Herr Michalski / P4, Berlin





2.2 Situation Postblock und Bahnhofsumfeld

2.2.1 Stadtraum/ Bebauung

- + Flächenpotenziale im Umfeld des Bahnhofs (nicht mehr benötigte Gleise, untergenutzte Flächen, untergenutzter Freiraum)
- + neu gestalteter Eingangsbereich im Westen/ gestalteter Stadtbalkon mit Aufenthaltsqualität (Schussenplatz)
- + Neubauvorhaben südlich des Bahnhofsvorplatzes (in Planung)
- + stadtbildprägendes Eckgebäude (Potenzial und Bindung)
- + attraktive Gestaltung/ Bepflanzung des ZOB
- + attraktiv gestalteter Landschaftsbereich an der Schussen
- Unattraktiver Eingangsbereich zur Innenstadt
- Fehlende Aufenthaltsfläche/ gestaltete Platzfläche auf der Bahnhof-Ostseite
- Imageproblem/ geringe Akzeptanz der Bahnhofswestseite
- Leerstandsgebäude mit negativer Außenwirkung
- Fehlende/ unvollständige Raumkante im Süden des Vorplatzes
- Rücknahme zukünftiger Raumkanten (Postblock) infolge zusätzlicher Flächenansprüche der angrenzenden Verkehrsnutzung
- Unklare bzw. fehlende Benennung des Vorplatzes
- Erhalt für den Bahnbetrieb notwendiger Einzelgebäude (Stellwerk)



2.2.2 MIV

- + Grundsätzlich: Anfahrbarkeit des Bahnhofs mit dem Auto durch Einbahnstraßen, komplizierte Straßenführung und Einfahrtsverboten unübersichtlich
- + Gute Anbindung des Bahnhofs von der Georgstraße; allerdings: Georgstraße als Einbahnstraße
- + gutes Angebot an Kurzzeitparkplätzen direkt vor dem Bahnhof
- + umfangreiches Parkplatzangebot (P&R und Kurzzeit) mit Entwicklungspotenzialen im Westen des Bahnhofs (Escher-Wyss-Straße) und Überkapazitäten im Parkhaus P7
- Schwierige Zufahrt zum Bahnhof von Süden (Wegeföhrung, Einbahnstraße)
- Keine Zufahrt zum Bahnhof von Norden; allerdings: ‚wilde‘ Zufahrt aufgrund unzureichender Gestaltung/ Beschilderung





- Anbindung des Bahnhofs aus Richtung Westen über die Escher-Wyss-Straße nur einseitig möglich; Richtung Norden nur über Privatstraße
- Nutzungskonflikte mit Fußgängern im Bereich Bahnhofplatz/ Zugang zum Fußgängertunnel
- Hohe Verkehrsbelastung der Georgstraße
- Unzureichende Straßenraumbreite an der Georgstraße im Bereich Postblock; Bindung für zukünftige Bebauung
- Öffentliche Erschließung des westlichen Bahnhofszugangs nur aus Richtung Süden möglich (Escher-Wyss-Straße); Richtung Norden nur Privatstraße
- Notwendigkeit von Kurzzeitparkplätzen im Umfeld des Bahnhofsvorplatzes aufgrund angrenzender Nutzungen (Bindung)
- Räumlich disperses Parkplatzangebot, Unübersichtlichkeit aufgrund der Vielzahl und der funktionalen Mischung der Standorte



2.2.3 ÖPNV und Taxi

- + Attraktiv gestalteter ZOB in direktem Umfeld des Bahnhofs
- + Direkte Zufahrtmöglichkeit für Taxis zum Bahnhofsgebäude
- Unzureichendes Angebot an Busstellplätzen: Bedarf für ca. 5 zusätzliche Bus-Cabs
- Bushaltestellen westlich des Postblocks aus gestalterischen und funktionalen Gründen problematisch
- Fehlen eines dynamischen (elektronischen) Informationssystems
- Lange Wege zwischen Bahnunterführung und Bussteigen



2.2.4 Fahrradverkehr

- + Angebot für Fahrradstellplätze nördlich und südlich des Bahnhofs für derzeitige Nachfrage ausreichend (quantitativ); aber: Standorte werden nicht in gleichem Maße angenommen
- Stellplatzangebot für weitere Erhöhung des Fahrradverkehrs (Planungsziel) unzureichend
- Unzureichendes Angebot an überdachten Stellplätzen
- Fehlende Service-, Vermietungs- und Bewachungsangebote (Fahrradstation)
- Unzureichende Beschilderung für Radfahrer

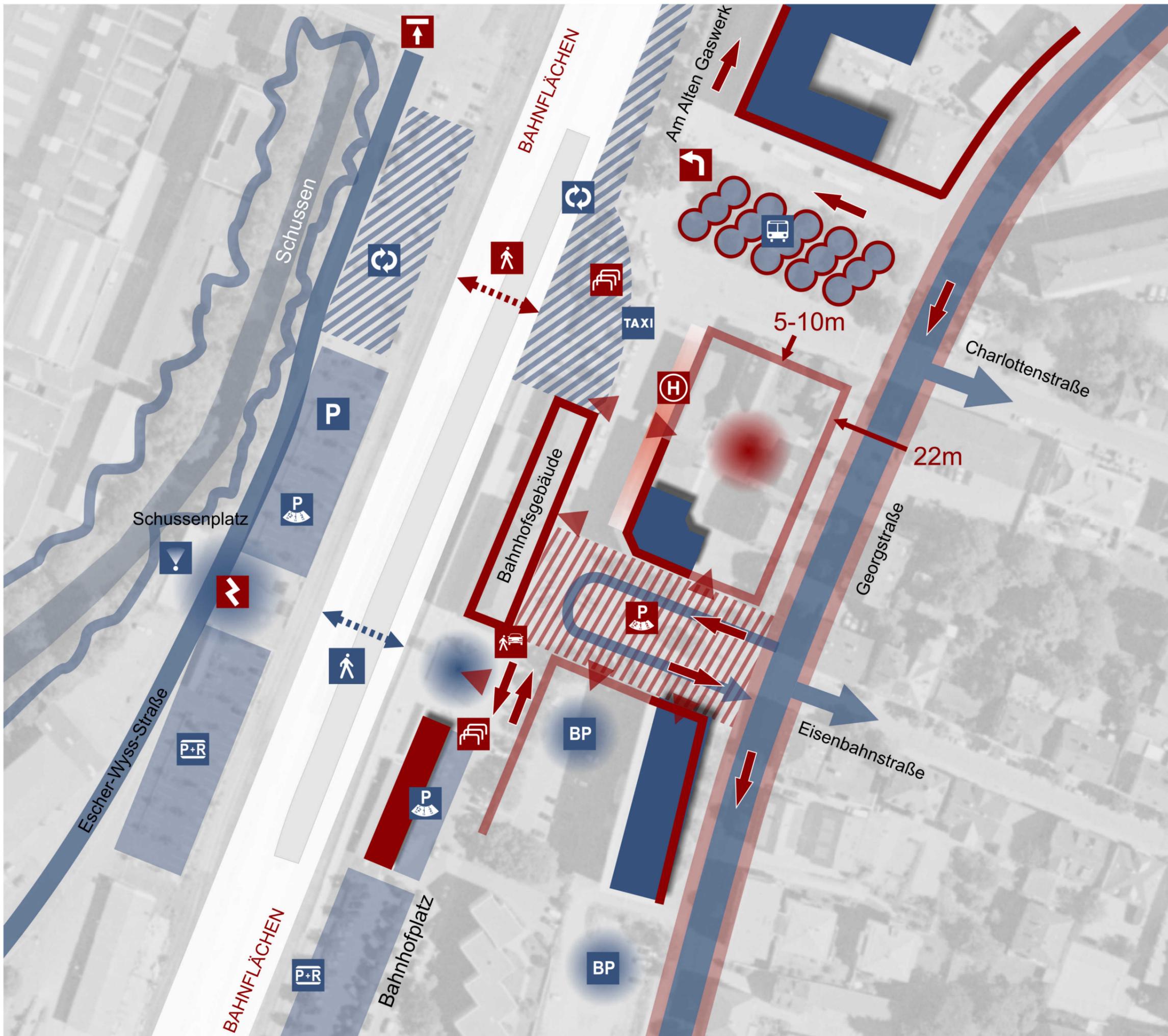




2.2.5 Fußgängerverkehr

- + Attraktiv gestaltete Fußgängerunterführung
- Unklare Eingangssituation beim Bahnhofsgebäude (kein klarer Hauptzugang)
- Nutzungskonflikte zwischen Fußgängern und KFZ beim Verlassen des Bahnhofs (Ausgang Fußgängerunterführung)
- Zu eng dimensionierte Zuwegung zwischen Georgstraße und Bahnhof
- Unzureichendes Angebot an Aufenthaltsflächen im Umfeld des Bahnhofs
- Fehlen eines zweiten Fußgängerzu- bzw. Übergangs im Norden des Bahnhofs (ehemalige Überführung nicht mehr vorhanden)





- Stärken/ Potenziale**
- neu gestalteter Bereich
 - Platzfläche an der Schussen mit hoher Aufenthaltsqualität
 - Flächenpotenzial/ Fläche mit Umstrukturierungspotenzial
 - Stadtbildprägendes Einzelgebäude
 - geplanter Neubau
 - leistungsfähige Bahnansbindung/ hohe Verkehrsbelastung
 - direkte Zufahrtsmöglichkeit zum Bahnhof
 - vorhandener Park & Ride-Standort/ Parkplatz
 - ausreichendes Angebot an Kurzzeit-Parkplätzen
 - attraktiv gestalteter Busbahnhof (ZOB)
 - vorhandener Taxisstand
 - attraktiv gestaltete Fußgängerunterführung
 - attraktive Baumpflanzung (auch Bindung)
 - gestalteter Landschaftsbereich
- Probleme/ Bindungen**
- Bereich mit negativer Außenwirkung (Leerstand)
 - Bereich mit Akzeptanz- bzw. Imageproblem
 - für den Bahnbetrieb notwendiges Einzelgebäude
 - wichtige Eingänge (vorhanden und geplant)- Bindung
 - mangelhaft gestalteter Stadteingang
 - vorhandene/ zukünftige Raumkante (Bindung)
 - notwendiger Rücksprung bisheriger Raumkanten
 - Fahrtrichtung
 - 'Wilde' Zufahrt zum Bahnhof
 - Konflikt Fußgänger-Kfz
 - notwendiges Angebot an Kurzzeit-Parkplätzen (Bindung)
 - Privatstraße/ keine langfristig gesicherte Durchfahrt
 - störender Haltestellenbereich
 - Fahrradabstellplatz ohne Entwicklungspotenzial
 - fehlende Fußgängerverbindung/ fehlender Zugang zu Gleisen



2.3 Anforderungen der unterschiedlichen Verkehrsträger

- **MIV**
- Nutzungen mit Publikumsverkehr im Umfeld des Bahnhofs benötigen ausreichendes Angebot an Kurzzeitparkplätzen
- Kiss and Ride Parkplätze im direkten Umfeld des Bahnhofszugangs
- Klare Regelung/ Beschilderung der Zufahrt zum Bahnhof
- Schutz vor Vandalismus und Diebstahl bei abgestellten Fahrzeugen
- **Fahrradfahrer**
- Bedarf an sicheren und trockenen Abstellplätzen für Räder im direkten Umfeld des Bahnhofs (evtl. Radstation)
- Notwendigkeit einer eigenen Beschilderung für Radfahrer zu Zielen im Stadtgebiet und im Umland
- **ÖPNV und Taxi**
- Kurze Wege zu Haltestellen
- Übersichtliches Informationssystem
- Attraktive, gut beleuchtete und überdachte Wartebereiche
- Geregelte Aufstellflächen für Taxis
- **Fußgänger**
- Verkehrssicherheit im gesamten Bahnhofsumfeld
- Attraktiver Stadteingang und Aufenthaltsflächen
- Klare Wegeführung zur Innenstadt oder den Bushaltestellen (Beschilderung, Gestaltung), kurze Wege zu den Bussteigen

3 Entwicklungskonzept

3.1 Planungsziele Verkehr/ Stadtraum

- Zügige Realisierung des Postblocks als Impulsprojekt für weitere Maßnahmen in der Bahnstadt
- Erhalt historischer Bezüge (Erhalt des Eckgebäudes am Postblock)
- Hohe architektonische und gestalterische Qualität beim Postblockneubau
- Schaffung eines attraktiven Stadteingangs/ Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes



- Klare Gliederung/ Trennung der unterschiedlichen Verkehrsträger
- Schaffung eines zusammenhängenden Fußgängerbereichs vor dem Bahnhofsgebäude
- Belebung des Bahnhofsumfelds durch attraktive Aufenthaltsflächen und Erdgeschossnutzungen
- Wiederherstellung der Fußgängerbrücke nördlich des Bahnhofs mit direktem Zugang zum Bahnsteig
- Deutliche Aufwertung des Angebotes für Fahrradfahrer (überdachte Stellplätze, Radstation mit Serviceangeboten)
- Kundenorientierter Ausbau des ZOB (evtl. auch elektronische Informationssysteme, Konzentration auf wenige Haltestellen mit Vorfahrt)
- Erhalt von Kurzzeitparkplätzen im Umfeld des Bahnhofs
- Funktionsgerechter Ausbau der Georgstraße im Bereich des Postblocks (Verbreiterung des Straßenraums auf 22m)
- Realisierung einer Tiefgarage unter dem Postblock mit Ausfädelspur und Abstand zum Knotenpunkt
- Verstärkte Nutzung des westlichen Bahnhofseingangs und des dortigen Parkplatzangebotes

3.2 Entwicklungskonzept Bahnhofsumfeld

3.2.1 Vorstudie zur Verkehrserschließung



Abb. 1: Verkehrssituation Status Quo



Abb. 2: Verkehrskonzept Variante 1



Abb. 3: Verkehrskonzept Variante 2



Abb. 4: Verkehrskonzept Variante 3



Verkehrskonzept Variante 1

- + Großzügige Fußgängerachse zum Bahnhof
- + Durchgehende Straßenanbindung aus Richtung Süden (keine Sackgasse)
- + Kompakte Aufstellfläche für Taxis schafft Freiräume vor dem Bahnhofsgebäude
- Keine klare Trennung der Verkehrsträger
- Fußgängerachse auf der ‚falschen‘ Seite, Hauptverkehrsströme entlang der südlichen Platzkante
- Umfangreiche Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes erforderlich
- Nutzungskonflikte zwischen Fußgängern und KFZ im Eingangsbereich der Unterführung

Verkehrskonzept Variante 2 (Vorzugskonzept)

- + Klare Trennung der Verkehrsträger
- + Behebung von Nutzungskonflikten im Eingangsbereich zur Unterführung
- + Aufweitung der Fußwege auf dem Bahnhofsvorplatz
- + Beibehaltung von Kurzzeitparkplätzen im Bahnhofsvorfeld
- + Integration bereits realisierter Baumaßnahmen (Bahnhofsvorplatz) zum Teil möglich
- + Kompakte Aufstellfläche für Taxis schafft Freiräume vor dem Bahnhofsgebäude
- Straße ‚Bahnhofplatz‘ als Sackgasse
- Keine Haltemöglichkeit unmittelbar vor dem Bahnhofsgebäude

Verkehrskonzept Variante 3

- + Klare Trennung der Verkehrsträger
- + Vorplatz als großzügiger und attraktiver Stadteingang mit potenziell hoher Aufenthaltsqualität
- + Behebung von Nutzungskonflikten im Eingangsbereich zur Unterführung
- Keine Haltemöglichkeit unmittelbar vor dem Bahnhofsgebäude
- Umfangreiche Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes erforderlich
- Wegfall der Kurzzeitparkplätze im Bahnhofsvorfeld



-  Transferium (Fußgängerbereich)
-  sonstiger Fußgängerbereich/ Platz
-  Bürgersteig/ Wege
-  Verbindungswege
-  Straßenverkehrsfläche/ Busbahnhof (Befahrbarkeit nur für ÖPNV und Taxi)
-  Bestandsgebäude
-  Gebäude in Planung mit Arkade
-  Glasüberdachung
-  Besondere Erdgeschossnutzung
-  Eingang
-  Kurzzeitparken
-  Park + Ride
-  Parkplatz
-  Kiss & Ride
-  Einbahnstraße/ Richtungspfeile
-  Wartehalle
-  Unterführung

Stadt Ravensburg
 Entwicklungsstrategie
 Bahnhofstadt



Entwicklungsbereich
 Bahnhofsumfeld / Postblock
Entwicklungskonzept Variante 1
 Maßstab: 1:1.000 (A3)

Stand: 03.09.09

 **Planungsgruppe 4 GmbH**
 Architekten & Stadtplaner
 Berlin • Frankfurt • Moskau • Almaty
 Joachim-Friedrich-Str. 37 • D-10713 Berlin
 Fon +49 30 896 80 80 • Fax +49 30 891 68 68
 p4@p4berlin.de • www.p4berlin.de



3.2.3 Vorstudie zur Erweiterung des Busbahnhofs

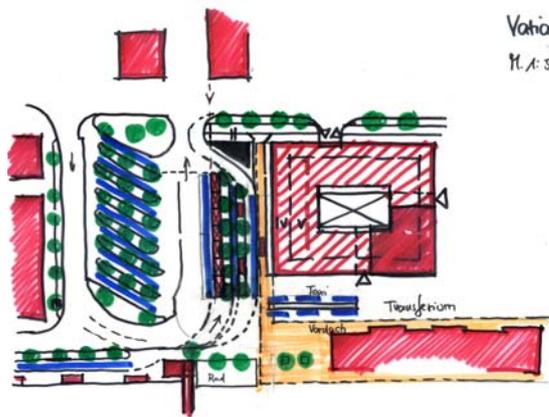


Abb. 5: Vorstudie ZOB-Erweiterung (Var.A)

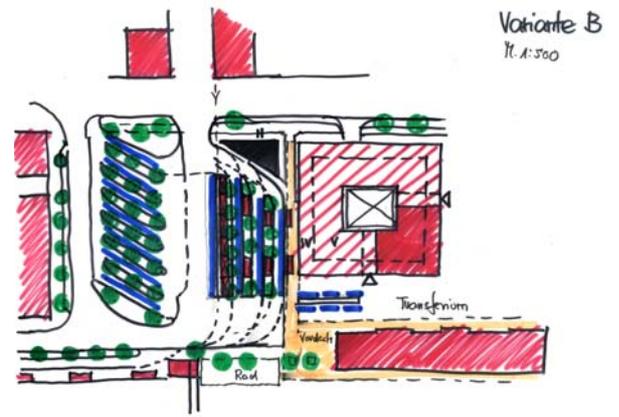


Abb. 6: Vorstudie ZOB-Erweiterung (Var.B)

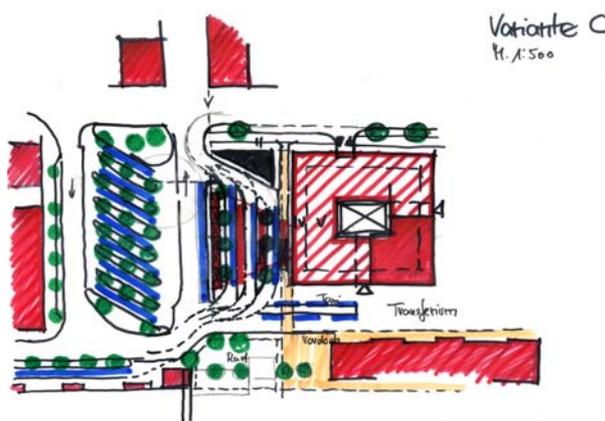


Abb. 7: Vorstudie ZOB-Erweiterung (Var.C)

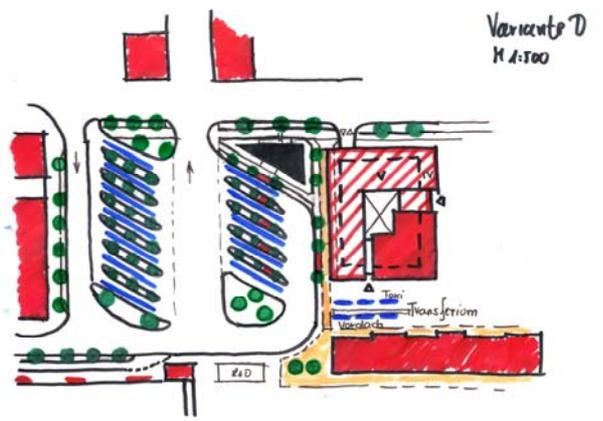


Abb. 8: Vorstudie ZOB-Erweiterung (Var.D)

3.2.4 Variante 2 (Vorzugsvariante)

- **Trennung der einzelnen Verkehrsträger:** Ein wesentliches Element des Entwicklungskonzeptes besteht in der eindeutigen Trennung des Fußgänger-, KFZ- und Busverkehrs im Umfeld des Bahnhofs. Erreicht wird dies durch eine Umwandlung der Straße ‚Bahnhofsvorplatz‘ in eine Sackgasse, der Verlagerung von Bushaltestellen auf den (zukünftig) erweiterten Busbahnhof und eine neue Gestaltung der entstehenden Platzoberfläche. Durch die Unterbrechung der Bahnhofplatz-Straße werden bestehende Konflikte zwischen Fußgängern und Autos beseitigt und der Verkehrsfluss in der Georgstraße verbessert.
- **Transferium:** Zur Aufwertung des unmittelbaren Bahnhofsumfelds und Optimierung der Wegebeziehungen wird ein durchgehender, einheitlich gestalteter Fußgängerbereich geschaffen, der nur durch Taxis überfahren werden darf. Dieses ‚Transferium‘ schafft eine attraktive und ungestörte Verbindung zwischen der Bahnunterführung und dem Busbahnhof. Darüber hinaus bietet es Aufenthaltsqualität und Raum für gastronomische Nutzungen.

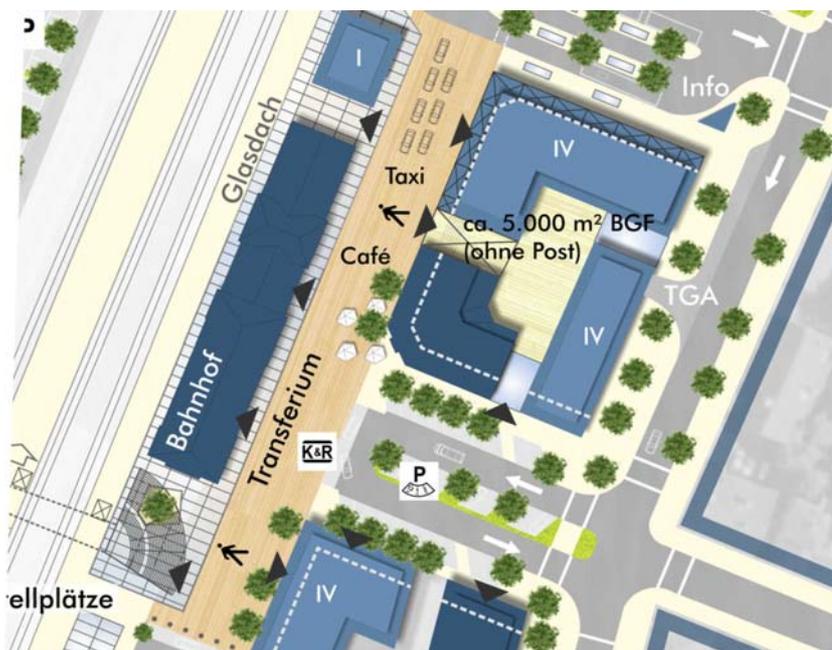


Abb. 9: Postblock, Transferium und Bahnhofsvorplatz

- **ZOB-Erweiterung:** Durch eine Verlagerung von Bushaltestellen im Bahnhofsvorfeld und zusätzlichen Stellplatzbedarf seitens der Verkehrsbetriebe ergibt sich die Notwendigkeit, den vorhandenen Busbahnhof in Richtung Süden zu erweitern. In der Abwägung verkehrlicher, wirtschaftlicher und städtebaulicher Belange sieht das Konzept die Anlage von vier zusätzlichen Bushaltestellen nördlich des Postblocks vor. Darüber hinaus werden auf einem

nicht mehr benötigten Gleis entlang der Metzgerstraße neue Wartepositionen eingerichtet. Wünschenswert ist die Einrichtung eines dynamischen (elektronischen) Kundeninformationssystems.



Abb. 10: Die Erweiterung des Busbahnhofs

- **Eschersteg:** Der Wiederaufbau des Escherstegs führt zu einer deutlich besseren Anbindung des Busbahnhofs für Fußgänger und sollte in jedem Fall zügig realisiert werden.
- **Glasüberdachung:** Eine neue, durchgehende Glasüberdachung entlang dem Bahnhofsgelände soll eine attraktive, wettergeschützte Fußwegeverbindung zwischen der Unterführung und dem Busbahnhof ermöglichen.
- **Radstellplätze/ Radstation:** Eine wichtige Zielgruppe für die Neugestaltung des Bahnhofsumfelds sind die Radfahrer. Durch das Angebot überdachter Stellplätze nördlich und südlich des Bahnhofsgeländes und zusätzlicher Serviceleistungen (Radstation) wird eine deutliche Aufwertung erreicht. Die Zufahrtmöglichkeiten zu den Stellplätzen bestehen über das Transferium bzw. über eine neue Radspur aus Richtung Norden, die im Straßenraum und über eine Verkehrsinsel geführt wird.
- **Postblock-Bebauung:** Das Postgebäude wird als historischer Trittstein erhalten und durch zwei viergeschossige Neubauten im Norden und Osten ergänzt. Die Gebäude gruppieren sich um einen internen Hof, der sich mit einer Treppe zum Fußgängerbereich und zum Bahnhof öffnet. Die Arkaden im nördlichen Gebäude bewirken eine optische Aufweitung des angrenzenden Fußgängerbereichs und können zusätzlich als Warteraum ge-

nutzt werden. Gastronomische und andere publikumswirksame Nutzungen im Erdgeschoss des Postblocks sollen zu einer Belebung des Bahnhofsumfelds beitragen. Insgesamt können durch die Neubebauung ca. 5.000 m² BGF realisiert werden (evtl. zzgl. eines Dachgeschosses mit ca. 800m²).

- **Parkplatzangebot:** Durch zusätzliche Kurzzeitparkplätze auf dem Bahnhofsvorplatz und das Angebot von Kiss&Ride Parkplätzen östlich und westlich des Bahnhofs soll es Autofahrern auch in Zukunft ermöglicht werden, den Bahnhof direkt anzufahren. Bei einer entsprechenden Beschilderung bietet hier vor allem der westliche Eingang am Escher-Wyss-Platz große Potenziale aufgrund seiner sehr guten Erschließung. Langfristig können hier auch noch weitere Parkplätze geschaffen werden.

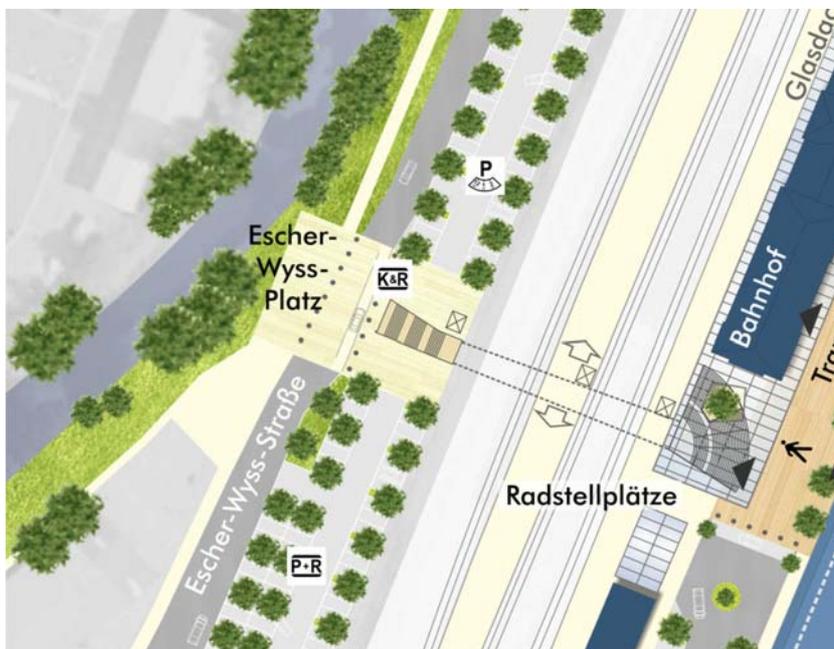


Abb. 11: Westlicher Eingangsbereich



-  Transferium (Fußgängerbereich)
-  sonstiger Fußgängerbereich/ Platz
-  Bürgersteig/ Wege
-  Verbindungswege
-  Straßenverkehrsfläche/ Busbahnhof (Befahrbarkeit nur für ÖPNV und Taxi)
-  Bestandsgebäude
-  Gebäude in Planung mit Arkade
-  Glasüberdachung
-  Besondere Erdgeschossnutzung
-  Eingang
-  Kurzzeitparken
-  Park + Ride
-  Parkplatz
-  Kiss & Ride
-  Einbahnstraße/ Richtungspfeile
-  Wartehalle
-  Unterführung

Stadt Ravensburg
 Entwicklungsstrategie
 Bahnhof



Entwicklungsbereich
 Bahnhofsumfeld / Postblock
Entwicklungskonzept Variante 2
 Maßstab: 1:1.000 (A3)

Stand: 03.09.09



Stadt Ravensburg
Konzeption Bahnhofsumfeld mit Postblock

Anhang VERKEHR

MODUS CONSULT ULM 
GmbH

Prof. Kh. Schaechterle
Dipl.-Ing. H. Siebrand
Dipl.-Ing. (FH) R. Neumann

Neue Straße 3
89077 Ulm
0731/39 94 94 -0

09.09.2009

Ausgangssituation/Status Quo

Kfz-Verkehr

Verkehrsführung und Parkstandangebot, Status Quo Schema



Straßenbelastungen Istzustand Kfz/24h

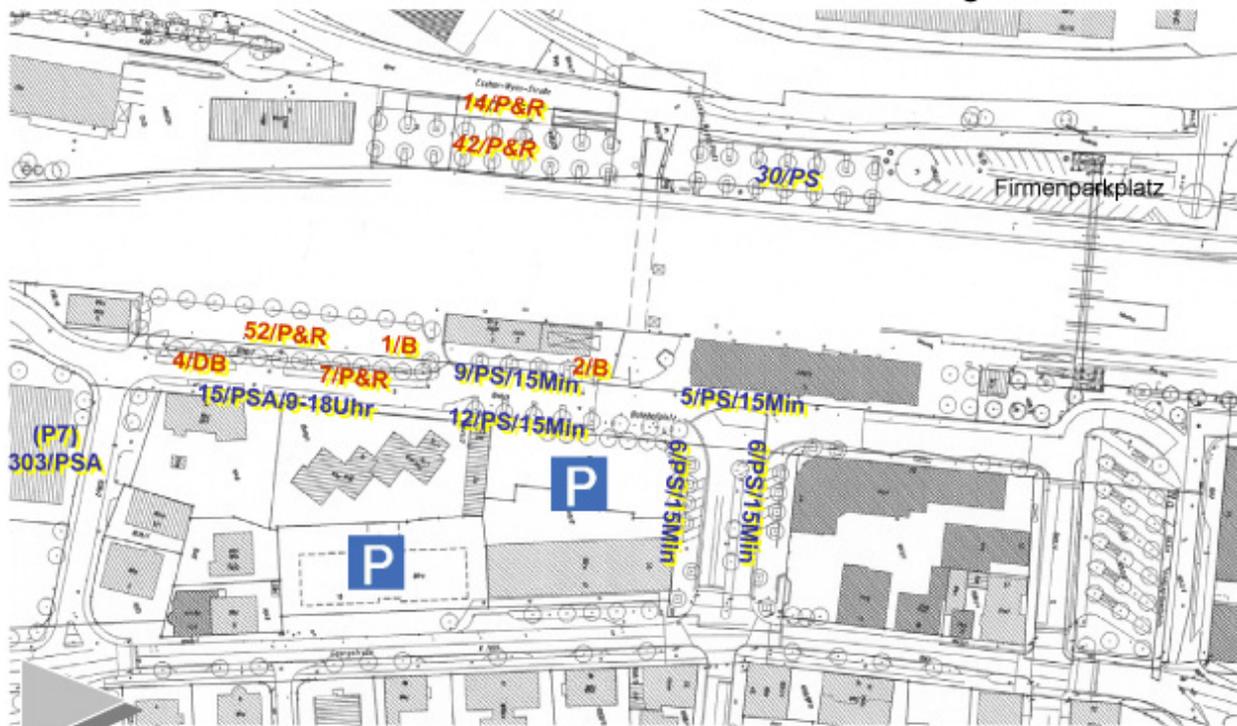
Auswertung Schleifen Lichtsignalanlagen für Di 19.05.2009



Ausgangssituation/Status Quo

Kfz-Verkehr, Parkraum

Parkstandangebot Istzustand



LEGENDE: Angebot / Bewirtschaftung (PS:Parkscheibe, PSA:-automat...) / zeitl. Eingrenzung

Parkstandangebot	Anzahl	Bewirtschaftung	zeitliche Eingrenzung
Lage			
Bereich zwischen Bahnhof u. Georgstraße			
vor Bahnhof	5	Parkscheibe	maximal 15 Minuten
Bhf. - Georgstr. Nordseite	6	Parkscheibe	maximal 15 Minuten
Bhf. - Georgstr. Südseite	6	Parkscheibe	maximal 15 Minuten
Zwischensumme Georgstraße	17		
Bahnhofplatz (Straße zwischen Bahnhof und P7)			
nördlicher Straßenabschnitt	21	Parkscheibe	maximal 15 Minuten
	2	Behindertenplätze	
südlicher Straßenabschnitt	15	Parkscheinautomat	09 bis 18 Uhr
Mitarbeiter Bahn	4		
Park & Ride	7	Park & Ride	
Parkplatz westl. Bahnhofplatz	52	Park & Ride	
	1	Behindertenparkplatz	
Zwischensumme Bahnhofplatz	102		
Westlich Bahnlinie			
südlich Bahnunterführung	56	Park & Ride	
nördlich Bahnunterführung	30		
Zwischensumme westlich Bahnlinie	86		
Angebot gesamt	205	100%	
davon			
öffentlich zugänglich	83	40%	
Park & Ride	115	56%	
res. Mitarbeiter Bahn	4	2%	
res. Behinderte	3	1%	

Ausgangssituation/Status Quo

Belegung PH P7/Bahnstadt

Nr.	Parkhaus	Datum	Zeit	Belegung			Einfahrer	Ausfahrer	Differenz
				Kurzpark	Dauerpark	Gesamt			
1	Bahnstadt	30.06.2009	00:00:00	51	0	51	0	0	0
2			01:00:00	51	0	51	1	1	0
3			02:00:00	51	0	51	0	0	0
4			03:00:00	51	0	51	0	0	0
5			04:00:00	51	0	51	0	0	0
6			05:00:00	51	0	51	0	0	0
7			06:00:00	51	0	51	0	0	0
8			07:00:00	63	0	63	14	2	12
9			08:00:00	97	0	97	40	13	27
10			09:00:00	128	0	128	36	14	22
11			10:00:00	152	0	152	44	20	24
12			11:00:00	151	0	151	13	17	-4
13			12:00:00	140	0	140	14	21	-7
14			13:00:00	127	0	127	7	20	-13
15			14:00:00	130	0	130	17	16	1
16			15:00:00	138	0	138	22	12	10
17			16:00:00	128	0	128	16	24	-8
18			17:00:00	97	0	97	18	47	-29
19			18:00:00	79	0	79	19	34	-15
20			19:00:00	63	0	63	11	27	-16
21			20:00:00	63	0	63	16	16	0
22			21:00:00	59	0	59	1	5	-4
23			22:00:00	56	0	56	1	4	-3
24			23:00:00	51	0	51	0	5	-5
25			23:59:00	51	0	51	1	1	0

Nr.	Parkhaus	Datum	Zeit	Belegung			Einfahrer	Ausfahrer	Differenz
				Kurzpark	Dauerpark	Gesamt			
1	Bahnstadt	27.06.2009	00:00:00	50	0	50	1	1	0
2			01:00:00	48	0	48	0	2	-2
3			02:00:00	48	0	48	0	0	0
4			03:00:00	48	0	48	0	0	0
5			04:00:00	48	0	48	0	0	0
6			05:00:00	48	0	48	0	0	0
7			06:00:00	48	0	48	0	0	0
8			07:00:00	48	0	48	2	2	0
9			08:00:00	48	0	48	1	1	0
10			09:00:00	55	0	55	12	7	5
11			10:00:00	82	0	82	33	6	27
12			11:00:00	131	0	131	59	13	46
13			12:00:00	171	0	171	69	29	40
14			13:00:00	171	0	171	49	50	-1
15			14:00:00	145	0	145	28	55	-27
16			15:00:00	154	0	154	47	39	8
17			16:00:00	163	0	163	46	39	7
18			17:00:00	157	0	157	33	38	-5
19			18:00:00	118	0	118	11	44	-33
20			19:00:00	83	0	83	10	43	-33
21			20:00:00	77	0	77	7	13	-6
22			21:00:00	65	0	65	3	14	-11
23			22:00:00	57	0	57	3	11	-8
24			23:00:00	55	0	55	1	3	-2
25			23:59:00	55	0	55	1	1	0

Nr.	Parkhaus	Datum	Zeit	Belegung			Einfahrer	Ausfahrer	Differenz
				Kurzpark	Dauerpark	Gesamt			
1	Bahnstadt	28.06.2009	01:00:00	54	0	54	1	2	-1
2			02:00:00	54	0	54	0	0	0
3			03:00:00	53	0	53	0	1	-1
4			04:00:00	53	0	53	0	0	0
5			05:00:00	53	0	53	0	0	0
6			06:00:00	52	0	52	0	1	-1
7			07:00:00	52	0	52	0	0	0
8			08:00:00	54	0	54	4	2	2
9			09:00:00	54	0	54	0	0	0
10			10:00:00	54	0	54	3	3	0
11			11:00:00	57	0	57	3	0	3
12			12:00:00	57	0	57	0	0	0
13			13:00:00	58	0	58	2	1	1
14			14:00:00	59	0	59	3	2	1
15			15:00:00	58	0	58	2	3	-1
16			16:00:00	59	0	59	1	1	0
17			17:00:00	64	0	64	7	2	5
18			18:00:00	61	0	61	1	4	-3
19			19:00:00	59	0	59	3	5	-2
20			20:00:00	58	0	58	0	1	-1
21			21:00:00	56	0	56	2	4	-2
22			22:00:00	53	0	53	0	3	-3
23			23:00:00	52	0	52	0	1	-1
24			23:59:00	52	0	52	1	1	0

Ausgangssituation/Status Quo

Radverkehr

Zählung der im Bahnhofsbereich abgestellten Fahrräder
Donnerstag 02.07.2009 ca. 11:30 Uhr (sonniger Sommertag)

- rd. 175 im unmittelbaren Bahnhofsbereich und südlich davon sowie
- rd. 30 nördlich des Bahnhofes (überdachte Abstellanlage)

Die bestehenden Abstellmöglichkeiten im direkten Umfeld des Bahnhofes bzw. südlich davon sind damit nahezu voll belegt, es bestehen hier nur noch geringe Reserven bzw. Lücken, ein *wildes Abstellen* findet allerdings kaum bzw. nur sehr vereinzelt statt. Die Kapazitäten der hier bestehenden Abstellanlagen scheinen demnach für den derzeitigen Bedarf ausreichend.

Die überdachte Anlage im Norden des Bahnhofes ist etwa zur Hälfte ausgelastet.

Ausgangssituation/Status Quo

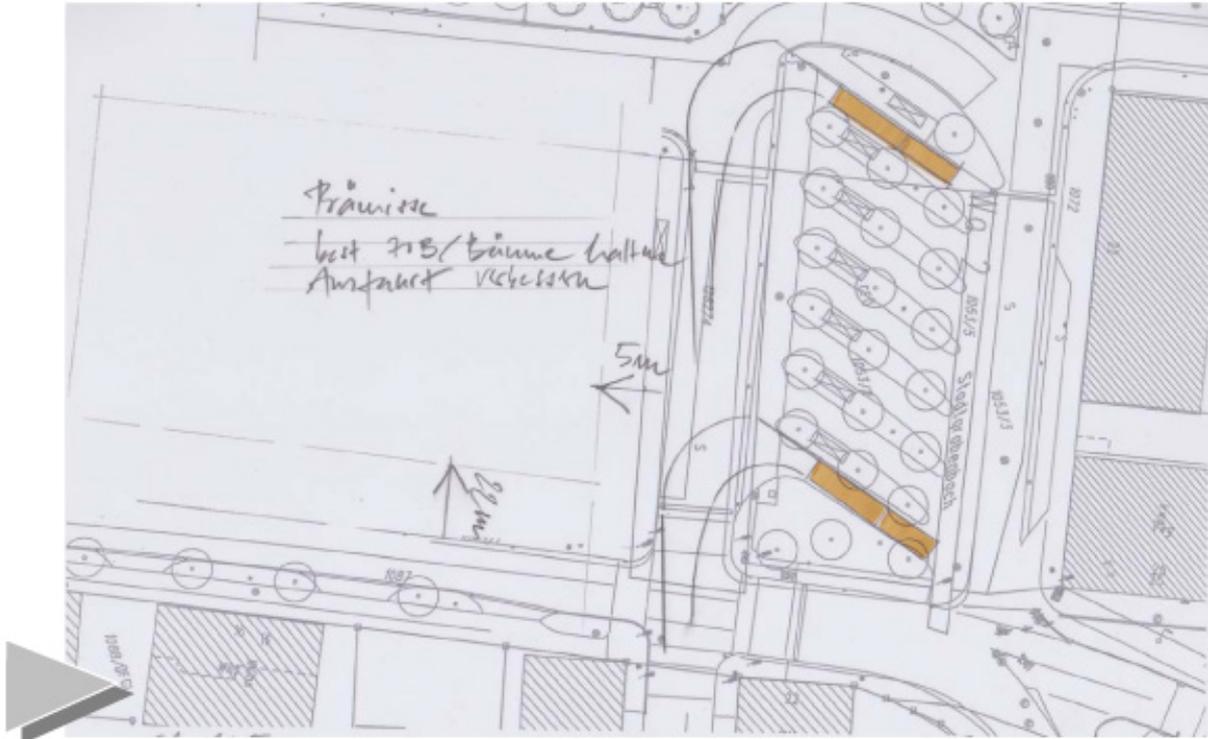
Fußgängerverkehr

Bahnhof Ravensburg				
Fußgängerfrequenzen Unterführung 2007				
Uhrzeit			Standort Ostseite	
			abwärts	aufwärts
05:00	-	06:00	106	31
06:00	-	07:00	286	331
07:00	-	08:00	264	298
08:00	-	09:00	298	418
09:00	-	10:00	124	165
10:00	-	11:00	89	232
11:00	-	12:00	249	188
12:00	-	13:00	421	221
13:00	-	14:00	350	376
14:00	-	15:00	184	155
15:00	-	16:00	405	256
16:00	-	17:00	346	370
17:00	-	18:00	277	288
18:00	-	19:00	189	226
19:00	-	20:00	137	110
Summe			3.725	3.665

Ausgangssituation/Status Quo

ZOB

Istzustand, Vorgaben für Planung



Planungsüberlegungen

Im Rahmen der weiteren Planungsüberlegungen sind in Zusammenhang mit der Thematik Verkehr zu beachten:

- Fußläufige Erschließung (auch Verknüpfung mit Innenstadt)
- Radverkehr (Zuführung, Abstellanlagen ...)
- ÖPNV (Bus u. Taxi, Zu-/Abfahrt, Haltestellen, Wartebereiche)
- SPNV (Sicherheit Ein-/Ausgangsbereich, auch Unterführung)
- Kfz-Verkehr (Bringer-/Abholdienste, Kurzhalte Kunden)
- Parken (Lage, Angebot, Sicherheit...)
- Anlieferung (Bäcker, Gaststätten, Gewerbe ...)

Planungsüberlegungen

Verkehrs- und Parkraumkonzeption

Angaben zum Verkehrsaufkommen des Kfz- und Radverkehrs bzw. der Fußgänger im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofsgebäudes und insbesondere für den Bereich östlich des Treppenbauwerkes (Konflikt zwischen Fußgänger u. Kfz-Verkehr) liegen momentan noch keine vor. Dieses und die Belegung der Parkflächen etc. sollen am 08.10.2009 erhoben werden (ein Arbeitsprogramm und Kostenangebot hierzu liegt der Stadt vor).

Das durch eine neue Nutzung im Bereich Postblock zu erwartende, zusätzliche Verkehrsaufkommen wird in Anbetracht der hohen Vorbelastung im Zuge des Hauptverkehrsstraßennetzes, so wie auch in der Georgstraße, hier nur zur einer marginalen Veränderung der Belastungszahlen bzw. Verkehrsqualität führen. Die Erschließung einer Tiefgarage mit (ansatzweise) 70 Stellplätzen, die überwiegend durch Beschäftigte des *Postblocks* genutzt werden soll, über die Georgstraße ist möglich - es wird hier nur das Rechtsein- und Rechtsausfahren von/zur Georgstraße zugelassen werden.

Zur Verkehrsberuhigung im direktem Umfeld des Bahnhofsgebäudes und insbesondere zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist es sinnvoll, die Durchfahrtsmöglichkeit für dem Kfz-Verkehr zwischen Georg- bzw. Eisenbahnstraße und dem Bahnhofplatz zu unterbrechen. Damit wird (a) der heute konfliktträchtige Bereich östlich des Treppenbauwerkes verkehrssicher und (b) die fußläufige Verbindung zur Innenstadt gestärkt. Parallel dazu ist die Parkraumkonzeption im Bereich zwischen Bahnhof und Georgstraße zu überarbeiten und die Wegweisung zum Bahnhof von der Eisenbahn- und Georgstraße nach/von Süden über den Bahnhofplatz zu führen.

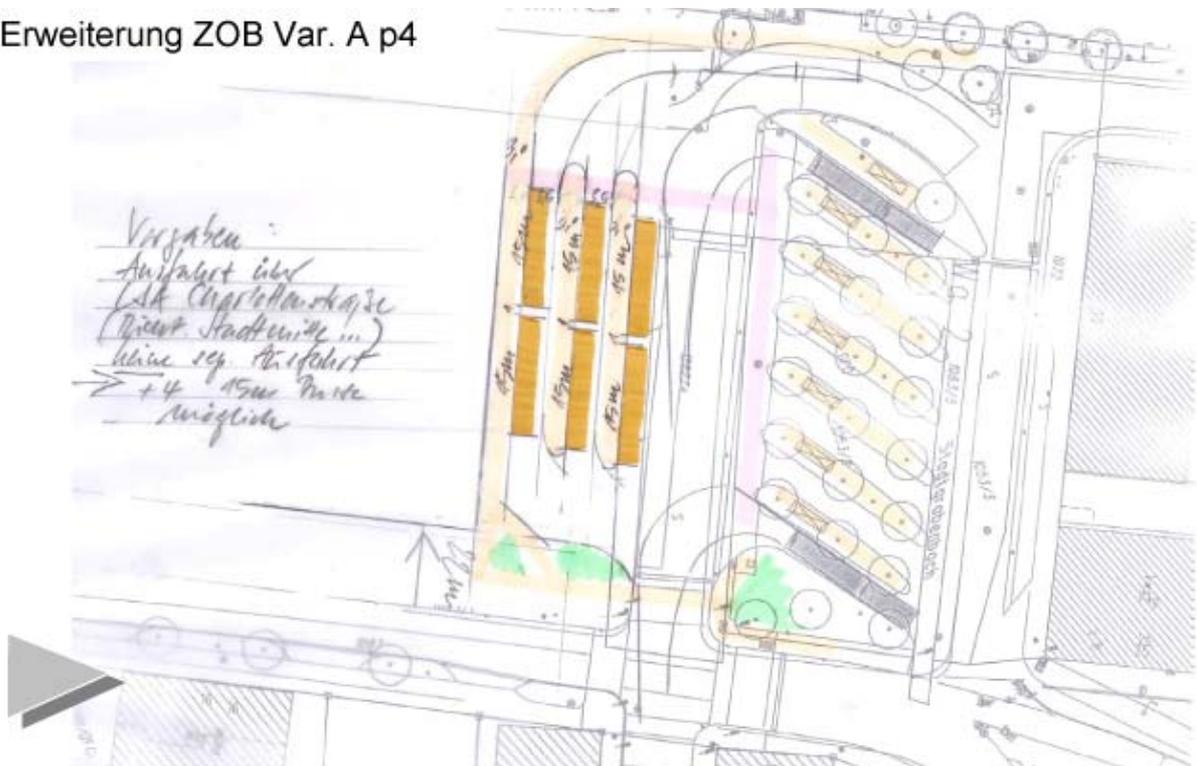
Im Bereich zwischen Bahnhof und Georgstraße soll nur noch Kurzparken und Kurzhalte (*Kiss & Ride*) stattfinden und das diesbezügliche Parkstandangebot hier nach Möglichkeit vergrößert werden. Evtl. ist hier auch über eine monetäre Bewirtschaftung der Parkplätze nachzudenken. Wer hier keinen Stellplatz findet, soll über die Georgstraße nach Süden zum Bahnhofplatz geleitet werden. Auch hier ist eine Veränderung der Parkraumkonzeption vorzunehmen, die das öffentlich zugängliche Parkstandangebot vergrößert, was hier zu Lasten des Angebotes an *Park & Ride* geht; im Gegenzug dafür soll das Angebot für *Park & Ride* auf die Westseite der Bahn vergrößert werden.

Die Nutzung und Akzeptanz des Parkstandorts westlich der Bahnlinie ist durch geeignete Maßnahmen zu stärken, womit die zeitweise sehr hohe Auslastung der Parkflächen im unmittelbaren Bahnhofsumfeld bzw. auch entlang Bahnhofplatz (was durch die Erhebungen noch zu belegen ist) reduziert wird und damit auch die derzeit im Bereich östlich der Bahnlinie zeitweise angespannte Verkehrssituation verbessert werden kann.

Planungsüberlegungen

ZOB

Erweiterung ZOB Var. A p4



Bei beengter Ausfahrt ist die zusätzliche Aufstellung von 4 x 15m-Bussen möglich. Wobei die Busse bei der Ausfahrt mit dem Heck allerdings teilweise die Warte-/Seitenflächen überstreichen. Die Tiefe der Verschiebung nach Süden ergibt sich aus der Skizze (bei je 3,5m Fahrgasse und 3m Bussteig). Die generelle Machbarkeit der Variante A/p4 ist durch die skizzenhafte Überprüfung nachgewiesen, weitere Einzelheiten sind durch eine Detailplanung zu überprüfen.