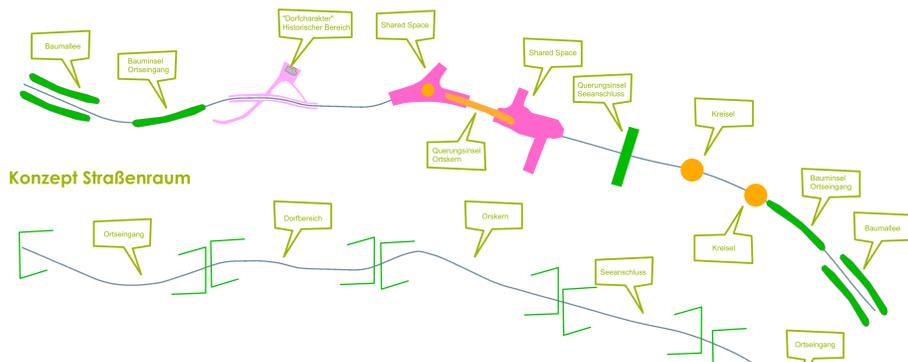


# UMGESTALTUNG DER MEERSBURGER- UND ZEPPELINSTRASSE | FISCHBACH - FRIEDRICHSHAFEN



## Konzept Straßenraum

## Bauabschnittsbildung

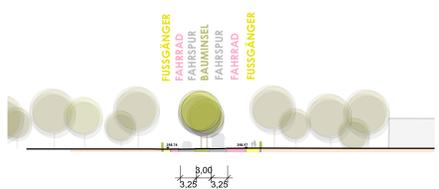
## Erläuterungen

Aufgrund der zukünftig geringeren Verkehrsstärke auf rund 12.800 Kfz/24 h ergeben sich Gestaltungspotenziale für die Meersburger- und Zeppelinstraße. Das Gestaltungskonzept und die vorgeschlagenen Maßnahmen sind klar ablesbar und wirken sich geschwindigkeitsdämpfend aus. Vorgehen ist für die verschiedenen Straßensituationen bzw. örtlichen Gegebenheiten die entsprechende Straßenraum- und Querschnittsgestaltung.

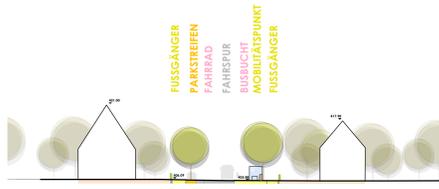
Für die formulierten Planungsaufgaben wie **Ortszugang, historische Dorfzone, Ortskernzone, Seerand, Schulzone und Kleingartenanlagen** werden entsprechende gestalterische und funktionale Elemente definiert, die den Anforderungen für alle Verkehrsteilnehmer gerecht werden. Weiter zeigt das Planungskonzept auf, wie die bisherige Trennung der beiden Straßen aufgehoben werden kann und das Planungsziel einer besseren gestalterischen und funktionalen **Verknüpfung in Nord-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 beidseitig Grünstreifen mit entsprechender Abgrenzung zum Geh- bzw. Radweg vorgesehen. Im Bereich des Ortszuges erfolgt ein Fahrbahnverswenk mit **begünter Mittelinsel**. Um dem Radverkehr in westliche Fahrtrichtung einen Übergang zum Campingplatz zu ermöglichen, wird eine ausreichend breite Querungsstelle von 3 m vom nördlichen zum südlichen Radweg eingerichtet. Der südliche Abschnitt des Radwegs zwischen Querungsstelle und Zufahrt Campingplatz wird für Zweirichtungsverkehr ausgewiesen. Die Fahrbahnbreiten im Bereich der Mittelinsel im Ortszugang westlich der Zufahrt Steinacker 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 Schutzstreifen beinhaltet. Durch die Reduzierung des Straßenquerschnitts auf insgesamt **7,50m (beidseitig 1,50m Schutzstreifen, Fahrbahnbreite 4,50m)** werden seitliche Flächen gewonnen, um einerseits den Fußgängern deutlich breitere Gehwege anzubieten und Baumpflanzungen zu ermöglichen. Zudem führt die Situation mit Schutzstreifen auch zu einer Verlangsamung der Geschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs. In Kombination mit dem Fahrbahnteller 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 7,50m Gesamtfahrbahnbreite** wird entsprechend im weiteren Verlauf der Meersburger Straße fortgesetzt. Aufgrund der zur Verfügung stehenden Verkehrsfläche werden die Knotenpunkte in der Meersburger Straße als vorfahrtsberechtigten Knotenpunkte ohne Linksabbiegefahrspuren angelegt.

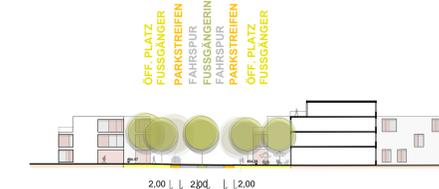
Die Ortskernzone als **„Neue Ortskernzone“** wird baulich neu definiert und erhält eine wichtige Verknüpfungsfunktion in Nord-Süd-Richtung. Ausgangspunkt ist der städtebauliche Hochpunkt, der von dem geplanten Hotel ausgeht. Durch die bauliche **Neuordnung** (u.a. Pflegeheim) wird die Ortskernzone neu gefasst, Raumkanten definiert, räumlich neu zioniert und mit dem großzügigen **öffentlichen Platz** (Wasserspiel, Sitzgelegenheiten, einheitlicher Hebel) ergänzt. Neben dem geplanten Hotel und Pflegeheim, werden bauliche Entwicklungen und Nutzungen aufgezeigt, die eine attraktive und beliebte Ortskernzone als **„Neue Ortskernzone“** definiert.



Schnitt Ortszugang 1:500 a-a



Schnitt Buskap 1:500 b-b



Schnitt Ortskern 1:500 c-c

Im mittleren Abschnitt der Ortsdurchfahrt wird der Knotenpunkt Meersburger Straße / Zeppelinstraße / Einmündung Spaltensteiner Straße zu einem **Kreisverkehr mit SharedSpace-Charakter** umgebaut. Aufgrund der baulichen Situation ist hier ein Minderverkehr mit einem Gesamtdurchmesser von 20m möglich. Die Schutzstreifen für den Radverkehr werden aufgelöst und in einen SharedSpace-Bereich überführt. Dabei wird jedoch darauf geachtet, dass der Knotenpunkt weiterhin den Charakter eines Kreisverkehrs aufweist. Insgesamt können hierdurch erhebliche **Flächengewinne für den Fußgängerverkehr** 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 Aufsichtsbereich 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. Zur Verdeutlichung des Übergangs in dem zentralen Bereich mit gesänderten Nutzungen wird auch hier ein **Straßenbelag mit SharedSpace-Charakter** in den beiden Einmündungsbereichen vorgeschlagen. 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 / 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** auszuschließen 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 Grünanlage wiederum eine Materialänderung entsprechend zuvor erläuterten **SharedSpace-Bereich** 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 **Verlockerung** von Regenwasser integriert. Durch die vorgeschlagene Verankerung der bestehenden Straßenelemente in ein **Parkhaus** kann hier ein autofreies attraktives **Wohnquartier** zwischen dem parkartigen Baumbestand entstehen.

Der Knotenpunkt Kapellenstraße / Zeppelinstraße / Zufahrt Tannenhag-Schule wird zu einem kleinen Kreisverkehr umgebaut. Gleiches gilt für den Knotenpunkt Zeppelinstraße / Hohentwielstraße / Zufahrt Tannenhag-Schule. Beide **Kreisverkehre** haben einen Mindestdurchmesser für kleine Kreisverkehrsplätze von 26,0m.

Zwischen den Kreisverkehren wird der Radverkehr wieder 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 den Kreisverkehrsplätzen erfolgen mit Zebrastreifen, wobei am Kreisverkehr Hohentwielstraße die Fußgängerunterführung weiterhin beibehalten wird. Durch die beiden Kreisverkehre kann zudem eine **Optimierung des Schulbusverkehrs** erreicht werden. Dieser wird in der Zufahrt zur Tannenhag-Schule über den Kreisverkehr Kapellenstraße geführt und in Einbahnstraßenrichtung über den Kreisverkehr Zeppelinstraße / Hohentwielstraße wieder ausgeleitet.

Durch die Anordnung der zwei Kreisverkehre entlang der Zeppelinstraße ergibt sich die funktionale Optimierung für den **Parkplatzsuchverkehr** und die Liefer- und Abholstationen für die Busse und Kleinbusse. Durch die verkehrliche Regelung ist es den Bussen vorbehalten den Vorbereich zu durchfahren und durch die entsprechende Straßenbreite ist ein **Überholen** von wartenden 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 Kreisverkehr angeordnet werden und könnte als ein Parkplatzeangebot für die angrenzende Kleingartenanlage 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.

Nach dem Kreisverkehr mit der Hohentwielstraße wird der Radverkehr über entsprechende Schleusen wieder auf eine parallele Radwegführung ausgeleitet und parallel zum Fußgängerverkehr geführt. Um die besondere Situation im ruhenden Verkehr im Bereich der **Kleingartenanlage** Rechnung zu tragen, wird im Außenortsabschnitt vorgeschlagen hier auch eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50km/h auszuweisen und hier Langsitzplätze (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.

## Ökologie und Nachhaltigkeit



Gestaltungsplan 1:1000

Schwarz/Grünplan 1:2000