



ISEK Friedrichshafen

Umsetzung des
integrierten Stadtentwicklungskonzepts

Erster Umsetzungsbericht 2017—2020



ISEK Friedrichshafen
Wir gestalten Zukunft!



Inhaltsverzeichnis

Teil A

Einleitung und Ausgangssituation	3
1. Anlass und Ziele des ISEK-Prozesses.....	4
2. Strukturelle Voraussetzungen für die Projektumsetzung.....	6
3. Konzept zur Steuerung, Monitoring und Evaluation des ISEK-Prozesses	7
4. Weiterentwicklung von Organisation und Arbeitsformen.....	18

Teil B

Umsetzungsstand der ISEK-Leitprojekte und Projektbausteine	23
0.1. Aufbau und Inhalt der Steckbriefe und des Berichts.....	24
0.2. Corona, ISEK und Stadtentwicklung.....	30
1. Leitprojekt 1 Aktionsprogramm „Wohnraum in Friedrichshafen“	43
2. Leitprojekt 2 Verkehrsentwicklungsplan	53
3. Leitprojekt 3 Klimastadt	60
4. Leitprojekt 4 Grüne und blaue Infrastruktur	72
5. Leitprojekt 5 Planungskultur und Bürgerbeteiligung	78
6. Leitprojekt 6 Attraktives Stadtbild	82
7. Leitprojekt 7 Einkaufsstadt mit Aufenthaltsqualität	87
8. Leitprojekt 8 Attraktiver Wirtschaftsstandort	94
9. Leitprojekt 9 Sozialraumorientierte Quartiersentwicklung	100
10. Leitprojekt 10 Zukunftsquartier Fallenbrunnen	105
11. Leitprojekt 11 Hinterer Hafen „Wasserstadt Friedrichshafen“	110
12. Leitprojekt 12 Ufergesamtkonzept	112
13. Leitprojekt 13 Stadt 4.0 / Digitale Transformation	115
14. Leitprojekt 14 Tourismus und Erholung	121
15. Leitprojekt 15 Universitätsstadt Friedrichshafen	128
16. Leitprojekt 16 Toleranz-Offensive zur Integration	132
17. Leitprojekt 17 Kultur und Kunst in Friedrichshafen	138

Anlagen 142

Anlage 1

Übersicht ISEK-Projekte und Umsetzungsstände	143
--	-----

Anlage 2

Projektdatenblätter im Original	144
---------------------------------------	-----

Impressum	145
-----------------	-----

Teil A

Einleitung und Ausgangssituation

1 Anlass und Ziele des ISEK-Prozesses

Die Stadtentwicklung steht vor gesellschaftspolitischen Herausforderungen wie dem demografischen Wandel, der Globalisierung der Märkte, der verschärften Einkommenspolarisierung, fragilen Gesellschaftsstrukturen mit Individualisierungs- und Abschottungstendenzen oder auch den Auswirkungen der Digitalisierung. Das ISEK soll sich als langfristige Planungsgrundlage diesen Herausforderungen stellen und dabei alle Themen der Stadtentwicklung behandeln, wie etwa Wohnen, Flächenentwicklung, Verkehr, Lärm oder Klimaschutz.

Themenübergreifend arbeiten, alle Bereiche der nachhaltigen Stadtentwicklung in den Blick nehmen, Querbezüge und Wechselwirkungen berücksichtigen und weit nach vorn blicken: Diese Grundsätze galten für den zweijährigen Arbeitsprozess 2015 bis 2017, in dem das ISEK entstanden ist. Gleichzeitig war und ist das ISEK eine Plattform, um alle relevanten Akteure und Interessierten aus Friedrichshafen in die Diskussion zur zukünftigen Entwicklung der Stadt einzubeziehen. In einem breit angelegten Beteiligungsverfahren kamen dabei Informationsveranstaltungen, Umfragen, Workshops und Online-Foren zum Einsatz, die möglichst viele Bürgerinnen und Bürger, Fachleute und verschiedene Interessens- und Zielgruppen einbinden konnten.

Gleichzeitig waren die Chancen, die ein umfassendes Entwicklungskonzept für die strategische Planung bieten, Anlass für das ISEK - angesichts der vielfältigen Herausforderungen und zum Teil unterschiedlichen Interessen sollte der ISEK-Prozess Grundlagen für gemeinsam getragene Lösungen in den kommenden Jahren legen. Die partizipative Erarbeitung sollte zum gegenseitigen Verständnis beitragen und konkrete Handlungsansätze für die zukünftige Stadtentwicklung ergeben, die alle Bereiche der nachhaltigen Stadt aufgreifen.

Der ISEK-Prozess und seine Ergebnisse bilden so eine wichtige Grundlage für weitere konzeptionelle Planungsansätze, nicht zuletzt auch für die Fortschreibung des Flächennutzungsplans.

Kernstück des ISEK ist das **Handlungskonzept**, das mit Leitlinien, Zielen und dem räumlichen Leitbild die gewünschte Zukunft Friedrichshafens beschreibt und das mit Leitprojekten konkrete Instrumente benennt, um diese Ziele zu erreichen. Im Sinne des umfassenden Ansatzes der integrierten Stadtentwicklung führt das ISEK dabei sowohl neue als auch vorhandene Projektansätze zusammen.

Die Perspektive des ISEK reicht weit in die Zukunft. Ein Großteil der Projekte hat einen mehrjährigen Zeithorizont und die Ziele sind auf einen Zeitraum von 15 bis 20 Jahren ausgelegt. Viele Schritte sind jedoch zeitnah anzugehen, erste Projekte gingen bereits während des Arbeitsprozesses in die Umsetzung.

Stadtentwicklung ist ein dauerhaft angelegter Prozess. Ein ISEK ist daher kein statisches Konzept, das unverändert für mehrere Jahrzehnte gilt. In seinen Grundzügen gibt es durchaus langjährige Orientierung, es sollte jedoch regelmäßig überprüft und bei Bedarf fortgeschrieben werden. Denn nicht alle Entwicklungen, die auf Friedrichshafen zukommen, lassen sich bereits heute vorhersehen. Bei manchen Projekten werden sich im Zuge der Umsetzung weitere Bausteine ergeben, die die Projekte sinnvoll ergänzen. Neue gute Ideen werden aufkommen, die das ISEK anreichern können.

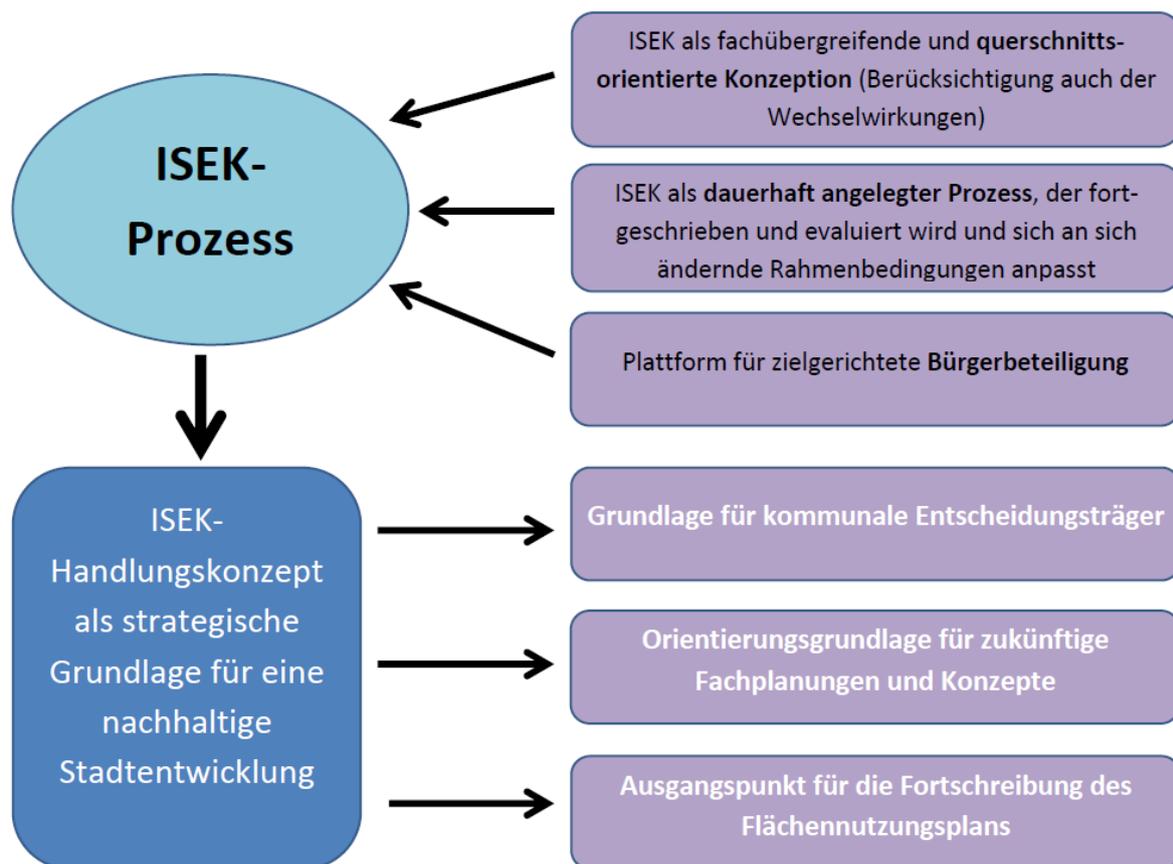


Abb. A.1: Anlass und Ziele des ISEK (Winkel)

Inhalt des ISEK – Das ISEK-Handlungskonzept

ISEK-Abschlussbericht

Kern des ISEK und Herzstück des Abschlussberichts ist das ISEK-Handlungskonzept, in dem die aus den ursprünglich 900 Projektideen entwickelten 17 Leitprojekte mit ihren Projektbausteinen / Maßnahmenvorschlägen definiert werden. Ergänzt werden diese durch ein räumliches Leitbild für die Gesamtstadt sowie die Definition von baulich-gestalterischen und grünen Entwicklungsräumen. Der Abschlussbericht mit seinem Handlungsprogramm wurde vom Gemeinderat in der Sitzung am 11. Dezember 2017 beschlossen (DS 2017 / V00296) und wird als strategisches Programm der zukünftigen Stadtentwicklung zugrunde gelegt.

Projektumsetzung

Mit dem Beschluss über das Handlungskonzept befindet sich das ISEK in der Umsetzungsphase. Einige der ISEK-Projektbausteine sind mittlerweile bereits konkret gestartet, andere werden in den nächsten Jahren beginnen. Im Handlungskonzept werden kurzfristige und mittel- bis längerfristig umzusetzende ISEK-Projektbausteine definiert. Welche der Maßnahmen tatsächlich in den nächsten Jahren umgesetzt werden können, hängt letztendlich davon ab, ob und in welcher Höhe im jeweiligen Doppelhaushalt Projektmittel zur Verfügung stehen.

Diese Projektbausteine werden dann von den projektverantwortlichen Fachämtern in Form detaillierter Projektsteckbriefe inhaltlich weiter ausgearbeitet und über eigene Projektbeschlüsse in den Gemeinderat eingebracht.

Die Beschreibung der Projektstände ist Gegenstand des Teils B dieses Berichts.

2 Strukturelle Voraussetzungen für die Projektumsetzung

Um die Projektumsetzung sicherstellen und den Prozess dauerhaft am Laufen halten zu können ist es erforderlich, bestimmte strukturelle Voraussetzungen zu schaffen. Diese sind:

2.a Sicherstellen der Ressourcen für die Projektumsetzung

ISEK-Prozesskosten

Für die Haushaltsjahre 2018 und 2019 wurde ein fester Ansatz für „ISEK-Evaluation“ eingestellt. Dieser Ansatz soll auch für die kommenden Haushaltsjahre weitergeführt werden und stellt sicher, dass der Prozess dauerhaft weiterlaufen kann.

ISEK-Projektmittel / Haushaltsmittel

Die Projektverantwortung und damit auch die Verantwortung für die Finanzierung der ISEK-Projekte liegt ausschließlich bei den Fachämtern. Im ISEK-Abschlussbericht wurden die Leitprojektvorschläge mit einer Kostenschätzung versehen als Grundlage für die Mittelanmeldung für den Doppelhaushalt 2018/19. Diese Projektkosten müssen mit dem Fortschritt der jeweiligen Projekte oder beim Start von Anschluss- oder neuen Projekten fortgeschrieben und die entsprechenden Haushaltsmittel rechtzeitig angemeldet werden. Dies erfolgt entweder bereits im Rahmen des Haushaltsmeldeverfahrens oder über konkrete Projektbeschlüsse.

Personalbedarf zur Projektumsetzung in den Fachämtern

Eine Erstabschätzung des Bedarfs neuer Personalstellen wurde bereits mit dem Beschluss

des ISEK-Abschlussberichts im Dezember 2017 (DS 2017 / V00296) abgegeben. Mittlerweile wurden einige neue Stellen geschaffen, die der Umsetzung von ISEK-Projekten dienen.

Die Notwendigkeit evtl. zusätzlichen Personals zur Umsetzung der ISEK-Projekte ist durch die verantwortlichen Fachämter zu ermitteln und mit den jeweiligen Projektbeschlüssen anzumelden.

2.b Personelle Ressourcen zur ISEK-Steuerung

Die Personalstelle eines ISEK-Verantwortlichen für die Steuerung des ISEK-Prozesses wurde dauerhaft eingerichtet. Damit ist die ISEK-Steuerung handlungsfähig und der Aufbau der Strukturen zur Umsetzung und Evaluierung kann erfolgen.

2.c Erarbeitung eines Konzepts zur ISEK-Steuerung, zur Evaluierung und zum Monitoring des ISEK-Prozesses (siehe dazu Ausführungen auf S. 7 ff.)

2.d Anpassung organisatorischer Strukturen und Arbeitsmethoden in der Verwaltung (siehe dazu Ausführungen auf S. 20 ff.)

3 Konzept zu Steuerung, Monitoring und Evaluation des ISEK-Prozesses

Ein konkreter Vorschlag der Verwaltung zur Steuerung des ISEK-Prozesses sowie zum Monitoring und zur Evaluation war Gegenstand einer Beschlussvorlage im TA am 23.07.2018 (DS 2018 / V00158).

Mittlerweile wurden die meisten der dort beschriebenen Maßnahmen sowie vorgeschlagenen Elemente umgesetzt.

Zentrale ISEK-Steuerung

Geklärt wurde die organisatorische und personelle Zuordnung und Zuständigkeit für das Thema ISEK bei der Stadt Friedrichshafen.

Eingerichtet wurde die Funktion des ISEK-Steuerers („ISEK-Beauftragter“) innerhalb des neu formierten Amtes für Stadtplanung und Umwelt. Neben den Abteilungen „Stadtplanung“ und „Landschaftsplanung und Umwelt“ wurde eine übergeordnete und der Amtsleitung direkt zugeordnete Stelle „Integrierte Stadtentwicklung / ISEK“ geschaffen.

Dem ISEK-Beauftragten obliegt die zentrale Steuerung des ISEK in der Stadt Friedrichshafen. Als fester Ansprechpartner zu ISEK steuert und evaluiert er den Prozess, koordiniert die Projektumsetzung und steht als „Kümmerer“ für alle Fragen rund um die integrierte Stadtentwicklung zur Verfügung.

Bei der Zuständigkeit für die Umsetzung der ISEK-Projekte ergibt sich eine klare **Aufgabenabgrenzung**:

Das projektverantwortliche **Fachamt** ist für die fachliche Ausgestaltung und operative Umsetzung der Projekte alleinverantwortlich.

Der ISEK-Beauftragte steuert den Prozess und überwacht die Projektumsetzung. Er steht aber auch als Ansprechpartner für Verfahrensfragen zur Verfügung und er kann bei dezernats- oder ämterübergreifenden Projekten und Fragestellungen koordinierend tätig werden.

Im Rahmen der Weiterentwicklung von Strukturen in der Verwaltung könnte die ISEK-Steuerung auch in eine andere, übergeordnete Verwaltungsstruktur eingebunden werden, z.B. in eine dezernatsübergreifende Lenkungsgruppe „Integrierte und nachhaltige Stadtentwicklung“ (siehe dazu unter Punkt 4, Modell 2)

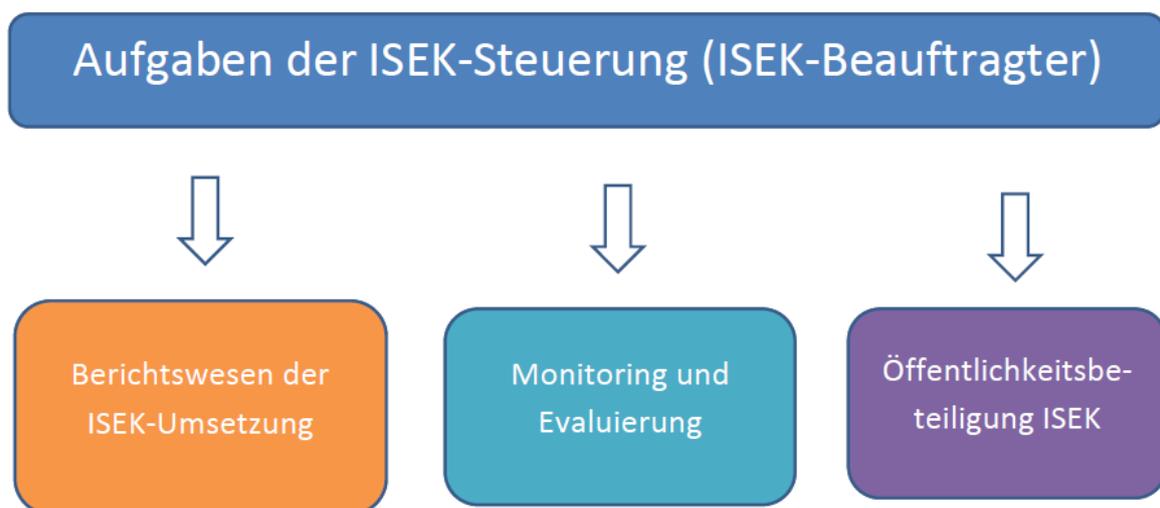


Abb. A.2: Aufgaben der ISEK-Steuerung (Winkel)

Fortschreibung, Monitoring und Evaluation des ISEK

Um die Umsetzung der im ISEK beschlossenen Projektbausteine sicherstellen zu können, braucht es eine Umsetzungskontrolle mit einer regelmäßigen Berichterstattung über den Fortschritt der Umsetzung. Dazu sieht das ISEK-Handlungskonzept ein System der Evaluierung und des Monitorings vor. Der ISEK-Abschlussbericht enthält im fünften Kapitel bereits Vorschläge dazu. Die Verwaltung hat hierzu nun konkrete Vorschläge erarbeitet, wie zu den

Umsetzungsbausteinen der ISEK-Steuerung, nämlich „Berichtswesen“, „Evaluation“ und „Beteiligungsprozess“, geeignete Strukturen und Instrumente in der Stadtverwaltung geschaffen werden können.

Berichtswesen

Zunächst geht es darum, die Umsetzung der Projekte und Maßnahmen zu überwachen und darüber regelmäßig zu berichten. Dazu wurden bzw. werden unterschiedliche Instrumente entwickelt und eingesetzt.

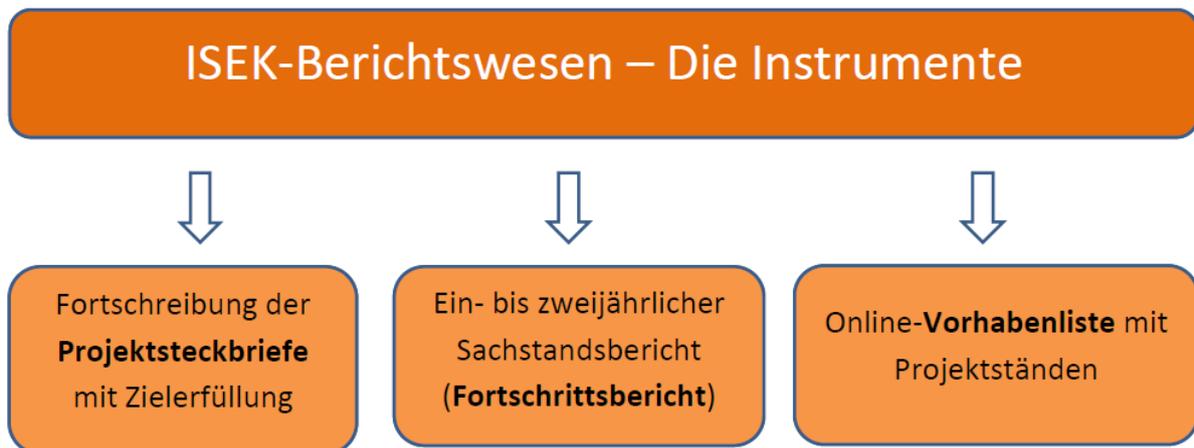


Abb. A.3: Instrumente des ISEK-Berichtswesens (Winkel)

Fortschrittsbericht

Der Bericht über die Umsetzung der ISEK-Projekte wird in einem ein- bis zweijährlichen Turnus über einen sog. Fortschrittsbericht erstellt und dem Gemeinderat vorgestellt.

Diese Berichterstattung geschieht auf einfach zu handhabende Weise durch Projektsteckbriefe und eine verbale Beschreibung.

Projektsteckbriefe

Für jeden Projektbaustein wird ein Projektsteckbrief erstellt und in etwa jährlichem Turnus durch das Fachamt in Abstimmung mit dem ISEK-Beauftragten aktualisiert. Der Projektsteckbrief gibt auch Auskunft über die Zielerfüllung. Bei der Beschreibung soll auch geprüft werden, ob evtl. Bedarf für eine Korrektur oder Nachsteuerung des Projekts oder des Projektziels besteht.

Online- Vorhabenliste

Die Stadtverwaltung hat seit Anfang 2020 auf der Plattform des Beteiligungsportals „sags-doch“ eine online-basierte Vorhabenliste eingerichtet, in der mit Zustimmung des Gemeinderates für die Stadtentwicklung wichtige Vorhaben und Maßnahmen der Stadt Friedrichshafen dargestellt und die jeweiligen Projektstände intern und auch für die Bürgerinnen und Bürger abrufbar sind. Die Federführung liegt bei der Stabsstelle Bürgerbeteiligung (SBB). Alle ISEK-Projekte sollen in diese Vorhabenübersicht eingebunden werden, so dass es nur eine Plattform für diese Projekte und Vorhaben in Friedrichshafen gibt.

Das Ziel ist eine weitgehende Verzahnung der Vorhabenliste mit den ISEK-Projektsteckbriefen; dadurch wird erreicht, dass die Darstellung der Projektstände durch die Fachämter nicht doppelt, sondern nur einmal erfolgt und sowohl im ISEK-Bericht als auch in der Online-Vorhabenliste abgebildet wird. Für die Projekterfassung könnte ggf. die bisherige Projektsteckbriefliste durch kleinere Modifizierungen auch für die Vorhabenliste eingesetzt werden.

Voraussetzung ist, dass die Projektstände auch aktuell eingepflegt werden. Mit Einführung der öffentlich abrufbaren „Online-Projektliste“ haben sich die Erwartungen an die Aktualität der beschriebenen Projektstände erhöht. Eine jährliche Abfrage bei den Fachämtern, wie es das bisherige System durch die ISEK-Projektsteckbriefe vorsieht, wird zukünftig nicht mehr ausreichen.

Monitoring und Evaluierung (und ggf. Nachsteuerung)

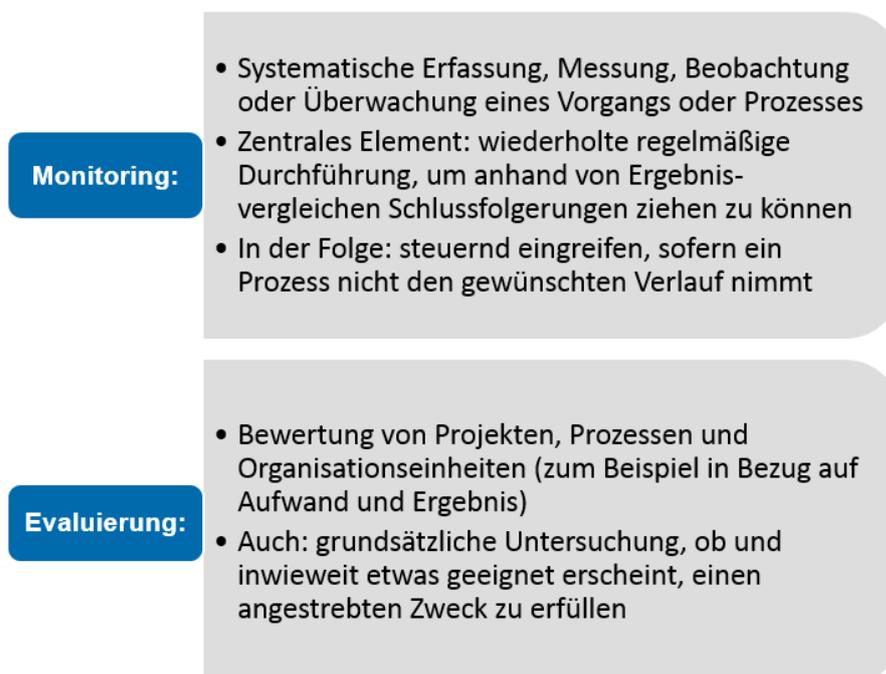


Abb. A.4: Begriffsabgrenzung Monitoring und Evaluierung (KoRiS)

Begriffsabgrenzung

Beim **Monitoring** (auch Controlling genannt) geht es im Wesentlichen um die regelmäßige systematische Beobachtung und Überwachung des Projektverlaufs.

Eine Funktion des Monitorings besteht darin, für Prozesse oder Maßnahmen festzustellen, ob diese den gewünschten Verlauf nehmen.

Zudem ist ein Monitoring letztendlich Grundlage für die Durchführung einer Evaluierung (s.u.).

Bei der **Evaluierung** (oder auch Evaluation) geht es um die Begutachtung und Bewertung des Projektverlaufs insbesondere im Hinblick auf die Erfüllung des angestrebten Zwecks / Leitziels.

Leitfrage ist dabei: Inwieweit ist bzw. war das Projekt / der Projektbaustein geeignet, den angestrebten Zweck (Leitziel) zu erfüllen?

Für eine Evaluation werden Daten methodisch erhoben und systematisch dokumentiert, um die Ergebnisse nachvollziehbar und überprüfbar zu machen. Die Bewertung erfolgt durch den Vergleich der ermittelten Ist-Werte mit vorher festgelegten Soll-Werten anhand festgelegter **Indikatoren**.

Als Ergebnis der Monitoring-gestützten Evaluierung lassen sich Schlussfolgerungen und ggf. steuernde Eingriffe ableiten. Dadurch dient die Evaluation der rückblickenden **Wirkungskontrolle** sowie der vorausschauenden Steuerung von Maßnahmen und Prozessen.

Somit dient die Evaluation letztendlich auch der **Prozessoptimierung**, da anhand des Ergebnisses der Evaluation der Maßnahmen und Ziele auch der Prozess selbst angepasst und untersucht werden kann.

Instrumente des ISEK-Monitorings und der ISEK-Evaluation konkret

Bei der ISEK-Evaluierung ist zu beachten, dass es zum einen um die Evaluierung der Leitprojektbausteine geht, zum anderen aber auch um die Evaluierung der ISEK-Leitziele.

Beides setzt auf das ISEK-Berichtswesen auf. Während es beim Fortschrittsbericht und der Online-Projektliste um die Überwachung der Umsetzung der **ISEK-Projekte** und ISEK-Maßnahmen geht, soll mit dem ISEK-Check die Umsetzung der **ISEK-Leitziele** überprüft werden.

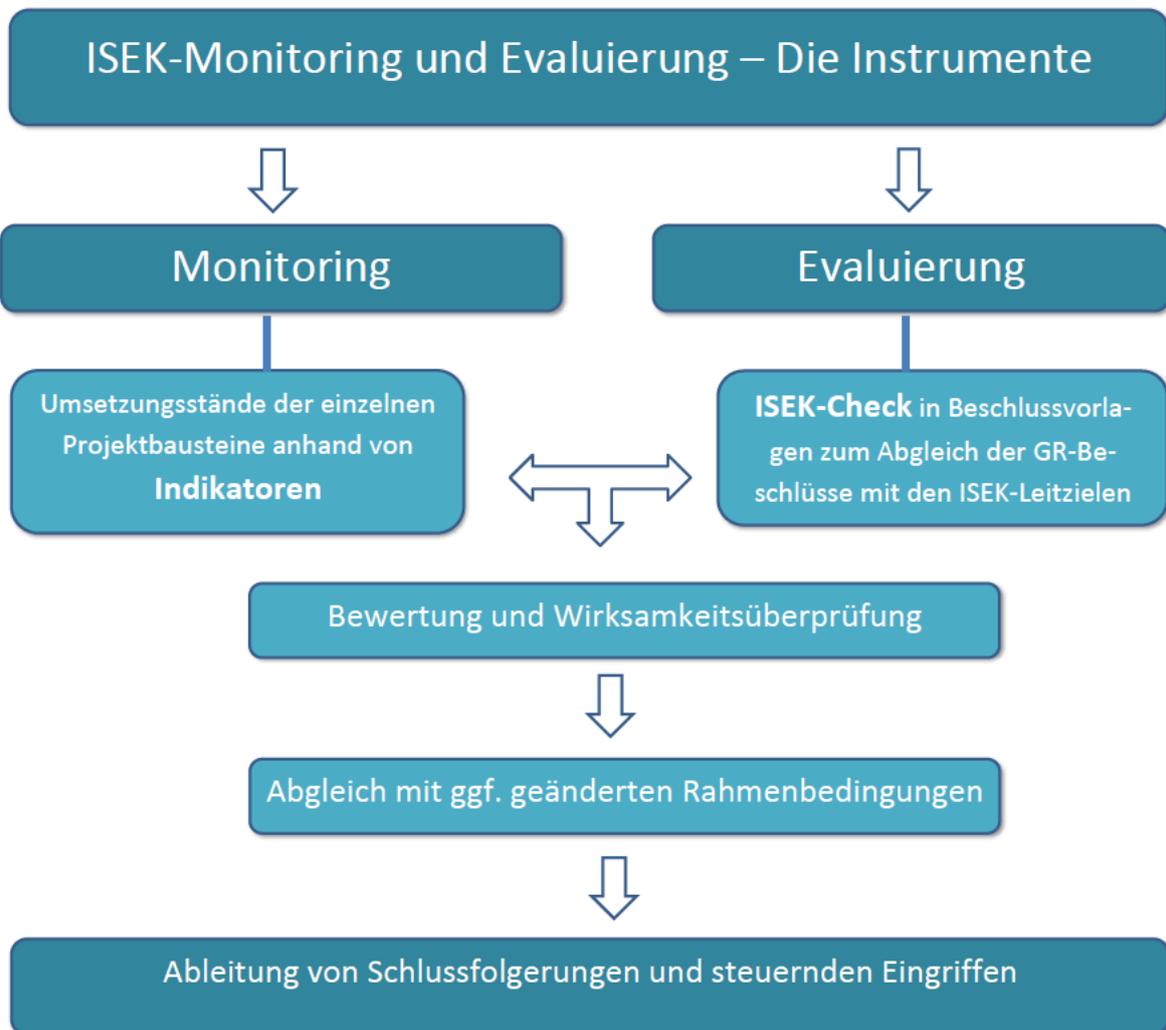


Abb. A.5: Instrumente des Monitorings und der Evaluation (Winkel)

Parallel zur Überwachung der Projektumsetzung ist auch ein Monitoring der ISEK-Ziele erforderlich. Erst durch die Verknüpfung beider Evaluierungen lässt sich letztendlich die Frage beantworten, ob durch die Umsetzung der Projekte die ursprünglich formulierten Ziele erreicht werden konnten (Wirksamkeitsüberprüfung).

Die Bedeutung von Indikatoren

Diese Überprüfung erfolgt anhand von Indikatoren, die für jeden Projektbaustein (im Projektsteckbrief) explizit festgelegt und in regelmäßigen Abständen erhoben werden, um im Vergleich über eine gewisse Zeitspanne Entwicklungen ablesen zu können. Diese lassen wichtige Schlussfolgerungen zur weiteren Entwicklung und zur Wirksamkeit zu.

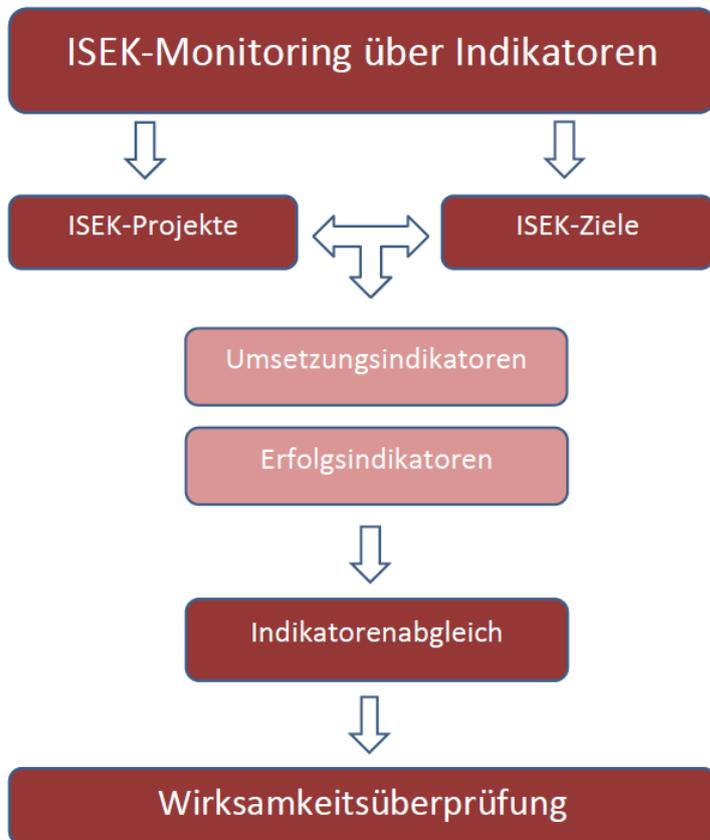


Abb. A.6: Monitoring über Indikatoren (Winkel)

ISEK-Check

Entsprechend des Konzeptbeschlusses zum ISEK ist die Einführung eines **ISEK-Checks** für Sitzungsvorlagen vorgesehen. Die ISEK-Steuerung sieht einen solchen ISEK-Check als das wichtigste Monitoring-Instrument für ISEK an. Mit diesem Element soll zu allen stadtentwicklungsrelevanten Beschlüssen im Gemeinderat mittels einer Checkliste die Übereinstimmung mit den Zielen des ISEK abgeprüft werden. Damit hat der ISEK-Check gleichzeitig auch eine Evaluierungsfunktion.

Während der Fortschrittsbericht die Umsetzung der ISEK-Projektbausteine und -maßnahmen dokumentiert, soll der ISEK-Check die Umsetzung der (strategischen) ISEK-Leitziele sicherstellen (wie im Abschlussbericht auf S. 57 ff. beschrieben). Der ISEK-Check soll in die Beschlussvorlage integriert werden.

ISEK-Kurzprüfcheck und Integration in Beschlussvorlage

Bei der Integration des ISEK-Checks in die Beschlussvorlage ist darauf zu achten, dass es sich um ein einfach zu handhabendes System handelt.

Die Abarbeitung der gesamten ISEK-Leitziele ist zu aufwendig, um sie auf alle Beschlüsse des Gemeinderats anwenden zu können. Deswegen wird das Prüfverfahren beschränkt auf diejenigen Projekte, die von besonderer Bedeutung für die Stadtentwicklung sind, gemessen an den Zielen des ISEK.

Die ISEK-Steuerung hat dazu folgenden Vorschlag erarbeitet:

Aus dem Gesamtkatalog der ISEK-Ziele wurde ein „Vorprüfungscheck“ entwickelt, mit dessen Hilfe relativ schnell und mit wenigen Basisfragen die grundsätzliche Relevanz eines Beschlusses für ISEK für die Handlungsfelder abgefragt werden kann.

ISEK-Leitziele - Kurzprüfcheck

ISEK-Leitziele (Kurzübersicht)	Leitfragen für ISEK-Check		
Handlungsfeld 1 Verkehr und Mobilität			
Leitlinie:			
1. Friedrichshafen mobil – stadtverträglich, umweltbewusst und zukunftsfähig	Das Projekt / der Beschluss leistet einen wichtigen Beitrag, die Mobilität in Friederichshafen stadtverträglich, umweltbewusst und zukunftsfähig zu entwickeln		
	Grundsätzliche Betroffenheit		
	ja		nein
	X		
	Zielerfüllung der Einzelziele		
	positiv	neutral	negativ
Ziele:			
1.1 Mobilität für alle:	X		
1.2 Mobilität in Einklang mit der Umwelt:		X	
1.3 Mobilität vernetzt:		x	
1.4 Mobilität innovativ:	x		
1.5 Mobilität für eine lebenswerte und attraktive Stadt:	X		
1.6 Mobilität über die Grenzen hinaus:			x

Abb. A.7: ISEK-Check: Ausschnitt für Kurzcheckliste; Beispiel zu Handlungsfeld 1 (Winkel)

Der Kurzprüfcheck soll bei Anmeldung eines Beschlusspunktes vom Fachamt durchgeführt werden. Er wird jedoch nicht Bestandteil der Sitzungsvorlage.

Sollte eine Relevanz im Sinne des ISEK gegeben sein, wird auf der Beschlussvorlage lediglich die Übereinstimmung der Vorlage mit den ISEK-Zielen kurz beschrieben und auf das Ergebnis

der durchgeführten Prüfung hingewiesen. Der Checkbogen kann zur Erläuterung als Anlage der Vorlage beigefügt werden.

Das Schlussfazit in der Sitzungsvorlage könnte dann lauten:

- „Das Vorhaben dient der Erfüllung / Umsetzung folgender ISEK-Leitziele...“
- Oder:
- „Das Vorhaben widerspricht folgenden ISEK-Leitzielen ...“

Bei vielen Projekten dürften sowohl befördernde als auch hemmende Leitziele berührt werden. Daher müsste eine verbale Begründung anschließen, warum das Projekt – z.B. unter Abwägung verschiedener Kriterien – dennoch umgesetzt werden soll.

Integration eines Klimarelevanzchecks

Die ISEK-Steuerung untersucht, wie das zunehmend an Bedeutung gewinnende Thema „Klima“ bei der Prüfung angemessen abgebildet werden kann. Ausgangspunkt der Überlegung ist eine Handreichung des Städtetags, der gemeinsam mit dem Deutschen Institut für Urbanistik (difu) eine „Orientierungshilfe für die Prüfung klimarelevanter Beschlussvorlagen (PKB) in kommunalen Vertretungskörperschaften“ erarbeitet hat. Dieser Klimarelevanzcheck ist in zwei Stufen vorgesehen und soll die Auswirkungen städtischer Beschlüsse auf das Klima transparent darstellen.

Die ISEK-Steuerung sieht die Möglichkeit, dass im ISEK-Kurzprüfcheck beim Handlungsfeld 3 unter der Leitlinie „Friedrichshafen – nachhaltige, klimaeffiziente und grüne Stadt am Bodensee“ eine **Prüfung der Klimarelevanz** auf Basis der o.g. Handreichung leicht integriert werden kann.

Zumindest die Stufe 1 „Voreinschätzung der Klimarelevanz“ ließe sich in den bestehenden ISEK-Kurzcheck integrieren.

Dazu müssten die drei Bewertungsfelder (positiv – neutral – negativ) für das Thema Klima-einfach ersetzt werden durch folgende Formulierung:

Auswirkungen auf den **Klimaschutz**:

+ positiv

o keine

- negativ.

Wenn in dieser ersten Stufe eine positive oder negative Auswirkung festgestellt wird, schließt sich eine 2. Stufe der Prüfung daran an. Diese Prüfung der Klimawirkung erfolgt in einer vierstufigen Bewertung mit einem Ampelfarbensystem der Kategorien:

Erhebliche Reduktion / geringfügige Reduktion / geringfügige Erhöhung / erhebliche Erhöhung [der CO₂-/Treibhausgas-Emissionen].

Diese Bewertung kann ergänzt werden durch eine kurze verbale Beschreibung.

Ergänzend könnte auch eine Prüfung zur Klimafolgenanpassung vorgenommen werden.

Auswirkungen auf die **Klimafolgenanpassung** / Klimaresilienz:

+ stärkend

o neutral

- schwächend.

Während die Klimarelevanz der Stufe 1 vom Fachamt im Rahmen des ISEK-Checks einfach durchgeführt werden kann, wird die Prüfung der Stufe 2 zu den Klimaauswirkungen i.d.R. in Kooperation mit dem für Klima zuständigen Amt, (i.d.R. das SU und oder das SBA), durchgeführt, unter Berücksichtigung bestimmter Parameter und Orientierungswerte des CO₂-Verbrauchs.

Zusammenführung von ISEK-Check mit dem NI-Check BW

Um die Instrumente des Berichtswesens und Controllings bei der Stadt nicht weiter zu vielfältigen, wird angestrebt, in einem ISEK-Check bestehende oder geplante Instrumente so weit wie möglich zusammenzuführen.

Im Bereich des Nachhaltigkeitsberichtswesens wird im Land Baden-Württemberg ein Prüfinstrumentarium erprobt, durch welches Projekte und Prozesse auf ihre Nachhaltigkeit überprüft werden können.

Nachdem in der Stadt bereits seit längerem geplant ist, zur Absicherung der Ziele des Nachhaltigkeitsberichts einen Nachhaltigkeitscheck auf der Grundlage des NI-Check für Kommunen in BW einzuführen und in Gemeinderatsvorlagen zu implementieren, sollte unbedingt versucht werden, die beiden Instrumente zu einem gemeinsamen System zu verbinden. Dies liegt schon deshalb nahe, weil es generell eine enge Verzahnung zwischen den Themen Nachhaltigkeit und Integrierte Stadtentwicklung gibt.

Die bisherigen Überlegungen einer Integration gehen dahin, dass mit der Anmeldung eines Beschlussgegenstands vom Fachamt – ggf. in Abstimmung mit dem ISEK-Beauftragten - auf Grundlage des ISEK-Checks entscheidet, ob ergänzend ein **NI-Check** durchgeführt werden sollte.

Diese Empfehlung sollte ebenfalls in die Beschlussvorlage aufgenommen werden; dies könnte erfolgen durch einfaches Ankreuzen:

Durchführung eines N-checks wird empfohlen

ja

nein

Das N!-Check-Verfahren ist so vom Session-Verfahren abgekoppelt und nachgelagert. Dies macht Sinn, da die Prüfung umfangreich ist und in Kooperation mit den Klimaverantwortlichen erfolgen muss. Dies ist angesichts der Kürze eines Vorlagen-Abstimmungsverfahrens i.d.R. nicht zu leisten.

Das Amt für Stadtplanung und Umwelt (SU) beabsichtigt, ein geeignetes Instrument sowohl zur Überwachung der Nachhaltigkeitsziele als auch des ISEK zu entwickeln.

Dazu wird eine Förderung durch die LUBW beantragt; es ist die Beauftragung einer externen Beratung auf dieser Grundlage, ggf. in Kooperation mit einer weiteren Kommune beabsichtigt.

Öffentlichkeits- und Bürgerbeteiligung im ISEK-Prozess

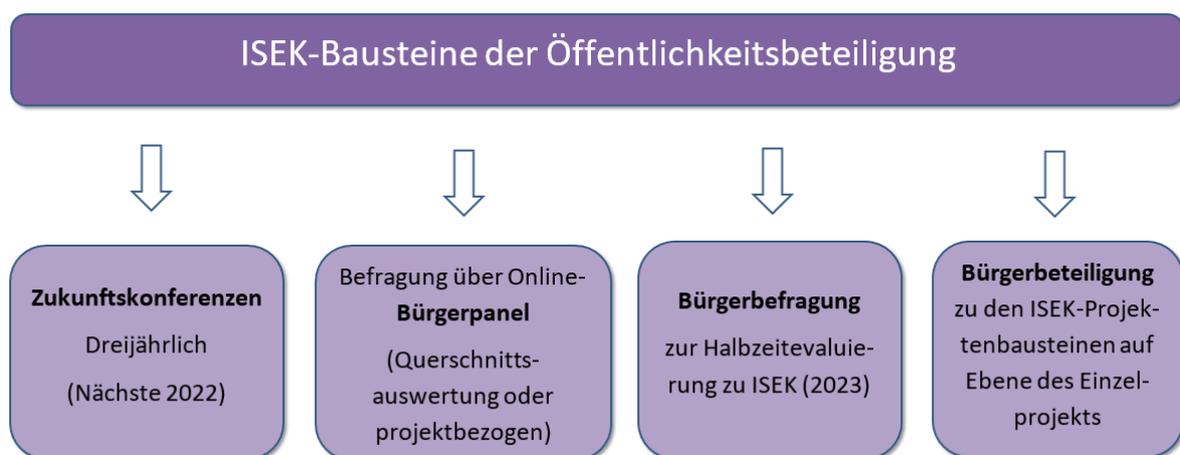


Abb. A.8: Bausteine der Öffentlichkeits- und Bürgerbeteiligung im ISEK (Winkel)

Zukunftskonferenzen

Zukunftskonferenzen sind öffentliche Veranstaltungen, die im Abstand von 3 Jahren vorgesehen sind. Bei diesen ein- bis zweitägigen Veranstaltungen sind die Bürgerinnen und Bürger die Hauptakteure. In der Zukunftskonferenz soll ein kompaktes „Update“ der ISEK-Ziele und Projekte durchgeführt werden. Das Paket der Leitprojekte wird auf den Prüfstand gestellt und auf Grundlage der sechs Handlungsfelder auf Ergänzungen und Änderungen hin abgeklöpft. Dabei können auch neue Leitprojekte entstehen oder Priorisierungen geändert werden.

Hierbei werden aktuelle Entwicklungen, geänderte Rahmenbedingungen, geplante Großprojekte oder geänderte politische Schwerpunkte in die Veranstaltung eingespielt und die Auswirkungen auf die bestehenden Entwicklungsziele und Projektbausteine bewertet.

Damit stellt die Zukunftskonferenz einen wesentlichen Beitrag dazu dar, den Prozess an aktuelle Entwicklungen anzupassen.

Die nächste Zukunftskonferenz ist in 2022 vorgesehen.

Bürgerbefragung

Sieben Jahre nach Beginn des ISEK-Prozesses ist eine Bürgerbefragung zu ISEK vorgesehen (Halbzeitevaluierung). Die repräsentativ gestaltete Befragung wird sich im Fragenkatalog an der postalischen Befragung zum Start des ISEK-Prozesses orientieren. Dadurch können Veränderungen in der Einschätzung bestimmter Themen herausgearbeitet und die Wirksamkeit der Maßnahmen evaluiert werden.

Online-Bürgerumfragen (Bürgerpanel)

Ergänzt werden sollen die Informations- und Beteiligungselemente durch Online-Bürgerumfragen. Momentan laufen in der Stadtverwaltung Vorbereitungen für den Einsatz eines solchen Online-Umfragemoduls; es wird voraussichtlich ab 2022 zur Verfügung stehen. Das Modul eignet sich gut als Abfrageelement in Vorbereitung zu den Zukunftskonferenzen für ISEK. Es lässt sich auch für die ISEK-Evaluation einsetzen, um die Bürgerinnen und Bürger zu bestimmten ISEK-Projekten zu befragen und um in Erfahrung zu bringen, ob sich Meinungsbilder mittlerweile geändert haben.

Beteiligung auf der Projektebene

Auf der Ebene der Projektumsetzung ist ebenfalls i.d.R. eine Form der Bürgerinformation oder Öffentlichkeitsbeteiligung vorgesehen. Teilweise enthalten die Projektsteckbriefe dazu Vorschläge; zudem werden zukünftig die „Leitlinien zur Bürgerbeteiligung“ Anwendung finden, die in Verbindung mit einer Vorhabenliste Standards für die Öffentlichkeitsbeteiligung von Projekten liefern.

4 Weiterentwicklung von Organisation und Arbeitsformen

Die Herausforderungen und Aufgabenstellungen einer Stadtverwaltung werden zunehmend vielschichtiger. Somit stellt sich auch für Friedrichshafen die Frage, wie die zunehmend komplexen Planungsprozesse gesteuert werden können, um adäquate Lösungen zu finden. Im Besonderen gilt dies für den großen Aufgabenkomplex der Digitalisierung.

Der ISEK-Prozess ist eine Antwort auf diese Herausforderungen und das geeignete Instrument für die Erarbeitung von integrierten Strategien, Zielen und Maßnahmen.

Für die Umsetzung und Weiterführung von ISEK sind jedoch Lösungsansätze für die Verwaltung zu entwickeln, um integrierte Planungs- und Gestaltungsprozesse zielgerichtet umsetzen zu können.

Der ISEK-Prozess hat noch weitergehende Fragestellungen aufgeworfen:

- Wie kann das Verwaltungshandeln an die komplexen, sich wandelnden Herausforderungen angepasst werden?
- Wie muss sich eine Stadtverwaltung aufstellen und ihr Handeln weiterentwickeln, damit notwendige Lösungen dynamisch angestoßen, gesteuert und umgesetzt werden können?

Querschnittsorientiertes Denken / querschnittsorientierte Strukturen

Voraussetzung für integriertes Arbeiten und die zielgerichtete Umsetzung von ISEK ist das vernetzte querschnittsorientierte Denken und Arbeiten. Dies gelingt besser in einer Verwaltungsorganisation, die nicht nach Fachthemen linienhaft organisiert ist, sondern die in der Projektbearbeitung notwendige Querschnittsorientierung abbildet.

Die konsequente Umsetzung von ISEK erfordert damit letztlich auch eine Diskussion bzw. ein Hinterfragen vorhandener Verwaltungsstrukturen.

Beispiel Ludwigsburg

Die Stadt Ludwigsburg hat sich parallel zum ISEK mit dem Wandel der Verwaltungsstruktur beschäftigt. Unterstützend wurde in Ludwigsburg ein Prozess zur Begleitung der Organisationsveränderungen und zur Entwicklung einer gemeinsamen Führungsphilosophie aufgesetzt.

Letztlich gibt es verschiedene Ansätze, die Querschnittsorientierung bei fachübergreifenden und vernetzten Themenstellungen der Stadtentwicklung sicherzustellen.

Modell 1

Dezernatsübergreifende themenbezogene Koordinatoren

Konkret sind solche Projektkoordinatoren im Bereich „Nachhaltiges Management der Klimaziele und Klimawirkungen“ vorgesehen.

Im Zusammenhang mit den Beschlüssen zu den beiden wichtigen Projektbausteinen „Klimaanpassungskonzept 2030“ und „Energie- und Klimaschutzkonzept 2030“ wird für die Umsetzung der Klimabeschlüsse und –maßnahmen eine Form der Organisation vorgeschlagen, die

dem besonderen Querschnittscharakter des Themas „Klima und Energie“ versucht gerecht zu werden.

Die Beschlussvorlage zum Klimaschutzkonzept (SV 2020 / V 00073-1) sieht dazu die Schaffung dreier Stellen vor, die mit jeweils unterschiedlichen Schwerpunkten an der vernetzten und integrierten Koordination und Abstimmung des Themas Klima innerhalb der Stadtverwaltung und auch mit den externen Akteuren betraut werden.

Konkret handelt es sich um folgende Stellen:

- Stelle „Nachhaltige Mobilität“ zur Entwicklung einer innovativen, emissionsarmen und klimaneutralen urbanen Mobilität.
- Stelle „Klimaangepasste Stadtentwicklung“ zur integrativen Umsetzung des Klimaanpassungskonzeptes 2030 (SV 2020 / V 00067-1) an den Schnittstellen zwischen Klimaschutz und nachhaltiger Stadtentwicklung.
- Stelle „Klimaneutrale Stadtverwaltung“ im Kommunalen Energiemanagement (KEM) zur Umsetzung der Klimaneutralität der städtischen Liegenschaften und des städtischen Verwaltungsbetriebs in enger Abstimmung mit dem Kaufmännischen Gebäudemanagement (KGM), dem Fuhrparkmanagement, dem Mobilitätsmanagement, dem Beschaffungswesen etc.

Die zentralen Aufgaben der drei neu zu schaffenden Stellen sind sowohl eine koordinierende Funktion im Sinne integrativer Arbeitsweise als auch die operative Verantwortung für die praktische Umsetzung konkreter Maßnahmen.

Geplant ist, dass die o.g. Stellen und die zugehörigen Arbeitsgruppen eng zusammenarbeiten. Es sind auch geeignete Verfahrensabläufe zur Sicherstellung einer engen Abstimmung und Kooperation der benannten Aufgabenbereiche zu etablieren.

Eine ähnliche fachbezogen dezernatsübergreifende Steuerungsgruppe wird auch vorgeschlagen zum Thema Sport (siehe dazu unter 14.2)

Modell 2

Dezernatsübergreifende Lenkungsgruppe „Integrierte und nachhaltige Stadtentwicklung“

Eine Weiterführung des Modells 1 besteht darin, die bisher getrennten Steuerungsgruppen zu Klimaanpassung und European Energy Award zusammenzuführen zu einer **dezernatsübergreifenden Lenkungsgruppe „Nachhaltige Stadtentwicklung Friedrichshafen“**. Darin sollten ganz im Sinne der ISEK-Steuerung die Handlungsfelder Nachhaltige Mobilität, Klimaschutz und Klimaanpassung in Verbindung mit den Querschnittsthemen Bürgerbeteiligung, Smart City/Digitalisierung und Zusammenarbeit von Stadt und Region eine Schlüsselrolle haben.

Somit wäre die Lenkungsgruppe thematisch erweitert und würde sich umfassend mit allen Handlungsfeldern der Stadtentwicklung / des ISEK beschäftigen. In diese ist sinnvollerweise die ISEK-Steuerung (ISEK-Beauftragter) einzubinden.

Die operative Arbeit muss selbstverständlich in **thematischen Projektgruppen** geleistet werden. Die Entscheidungskompetenzen und Budgetverantwortung ist ebenso wie die organisatorische Zuordnung der Stellen noch verwaltungsintern abzuklären.

Wenn gewünscht könnte die Lenkungsgruppe „Nachhaltige Stadtentwicklung Friedrichshafen“ in gewissen Abständen um Vertreter/innen des Gemeinderates erweitert werden, wie dies schon bei anderen Aufgaben zentraler Bedeutung gehandhabt wurde (z.B. beim Radverkehr) oder für die Rückkopplung der Politik zum ISEK-Geschehen oder zu wichtigen Grundsatzentscheidungen angedacht ist (**ISEK-Koordinierungsgruppe**; Anlage 1 zu SV 2018 / V 00158).

Modell 3

Dezernatsübergreifende selbständige Geschäftsstelle ISEK / nachhaltige Stadtentwicklung

Die Variante einer Geschäftsstelle geht von der Vorstellung aus, dass diese Einheit keinem Dezernat direkt zugeordnet, sondern neutral agiert ohne Weisungsbindung durch die Dezernenten und ähnlich wie eine städtische GmbH ausgerichtet ist.

Die Geschäftsstellenleitung hat hier die Rolle als Steuerer und Makler gleichberechtigter Akteure.

Die wichtigen Entscheidungen trifft ein „Steuergremium“, das gleichzeitig als „Aufsichtsrat“ über die Geschäftsstelle fungiert. Es würde aus den Dezernenten oder deren Abordnungen bestehen und dadurch Einfluss und Gestaltungsmöglichkeit in der Stadtentwicklung behalten. Das Steuergremium würde sich ca. 2-3 mal im Jahr treffen, um Grundsatzangelegenheiten der Stadtentwicklung zu erörtern und operative Aufgaben aus den Dezernaten abzustimmen.

Arbeiten in Projektstrukturen

Alternativ oder ergänzend dazu sind begleitende Maßnahmen auch auf der operativen Ebene für eine effektivere querschnittsorientierte Arbeit in der Stadtverwaltung sinnvoll. Verstärkte Arbeit in interdisziplinären Projektgruppen (fachübergreifend) könnte hier ein schneller Lösungsansatz sein.

Beispiel Ludwigsburg:

Die Stadt Ludwigsburg hat ein „Handbuch für Projektmanagement“ mit Vorschlägen für das Arbeiten in zeitlich befristeten Projektstrukturen erarbeitet, um für die integrierte Stadtentwicklung erfolgreich Projekte umsetzen zu können.

Organisatorische Vorgaben für Projektgruppen sind in Friedrichshafen im Ansatz bereits vorhanden; es erscheint jedoch sinnvoll, diese detaillierter auszuarbeiten und für deren Anwendung offensiv zu werben.

Empfehlung

- Einrichtung einer dezernatsübergreifenden Lenkungsgruppe „Integrierte und nachhaltige Stadtentwicklung“ prüfen
- Handbuch für Projektmanagement und das Arbeiten in Projektstrukturen erarbeiten
Umsetzung innerhalb der Verwaltung forcieren.

Teil B

Umsetzungsstand der ISEK-Leitprojekte und
Projektbausteine

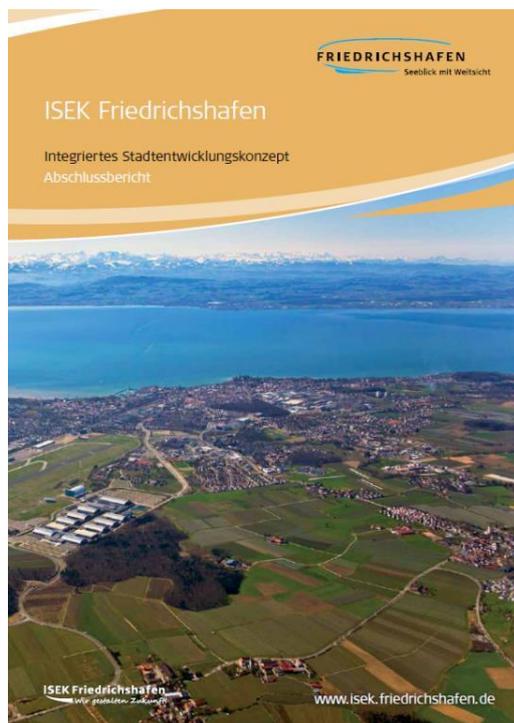
0.1 Aufbau und Inhalt der Steckbriefe und des Berichts

Eine Gesamtübersicht über die 70 einzelnen Projektbausteine und deren Umsetzungsstand ist als Anlage 1 beigefügt.

Die Tabelle bietet einen Überblick über die Gesamtheit der definierten ISEK-Projektbausteine, die sich bereits in der Umsetzung befinden oder sogar bereits abgeschlossen sind. Gegenstand dieser Tabelle ist die auf der Grundlage des ISEK-Handlungskonzeptes konkretisierte und inhaltlich weiter ausgearbeitete Projektliste.

Anlage 2 dieses Berichts enthält die fachlich ausgearbeiteten Projektblätter zu den einzelnen Projektbausteinen, die Gegenstand dieses Berichts sind.

Die Projektsteckbriefe basieren auf den Steckbriefen für die übergeordneten 17 Leitprojekte, wie sie im ausführlichen Abschlussbericht zu ISEK enthalten sind und lehnen sich auch im Aufbau an diese an.



ISEK-Abschlussbericht - Konzeptbeschluss ISEK durch den Gemeinderat am 11.12.2017

Bestandteile mit Querbezügen in diesem Bericht:

- Leilinen und Leitziele S. 64 ff.
- Räumliches Leitbild S. 74 ff
- Leitprojektsteckbriefe S. 92 ff.
- Projektbausteinvorschläge und Realisierungszeiträume (Tab.9) S. 123 ff.
- Projektpool S. 126 ff.

Abb. B.1: Deckblatt ISEK-Abschlussbericht

Das Projektsteckbrief-Formular

Die ISEK-Steuerung hat dazu ein einfaches **Projektsteckbrief-Formular** erarbeitet, auf dessen Grundlage die ISEK-Projektbausteine einheitlich beschrieben werden. Das Formular ist so gestaltet, dass es für die Berichterstattung und Evaluation der Zielerfüllung genutzt werden kann.

Das Formular sollte sich zukünftig auch an den Vorgaben der geplanten **Online-Projektliste** orientieren (siehe dazu unter Controllinginstrumente, S. 11), um eine einfache Integration in dieses Online-System zu ermöglichen.

Der Projektsteckbrief beschreibt folgende wesentliche Inhalte, um auch Ausgangsbasis sein zu können für ein Zielerfüllungs-Monitoring (siehe dazu unter Teil A, S. 9 ff.):

- Um was geht es bei dem Projektbaustein (Projektziel)?
- Inhaltliche Beschreibung des Projekts
- Zeitliche Perspektive, ggf. Projektabschnittsbildung unter der Leitfrage:
„Bis wann sollen welche Ziele bzw. Teilziele erreicht oder Maßnahmen umgesetzt sein?“

Zu den Inhalten der Steckbriefe

Die Ausarbeitung der Projektsteckbriefe liegt in der Verantwortlichkeit der Fachämter. Vor allem die Projektbeschreibung und der Projektstand werden i.d.R. von den federführenden Fachämtern ausgefüllt / fortgeschrieben. Die weitere inhaltliche Ergänzung sowie die redaktionelle Überarbeitung erfolgen durch den ISEK-Beauftragten. Die inhaltliche Anpassung ist auch Folge der Berücksichtigung von Querbezügen zu anderen Themen und Projekten.

Zu den Inhalten der Projektsteckbriefe im Einzelnen:

Abschließende Definition und Beschreibung der kurzfristigen ISEK-Projektbausteine

Nachdem bereits im Doppelhaushalt 2018/19 Projektmittel durch die Fachämter angemeldet worden sind, ist ein Gesamtüberblick über die kurzfristig zu realisierenden Projekte möglich. Im ISEK-Abschlussbericht wurden dazu bereits Projektvorschläge gemacht; Zielhorizont war damals 2020. Zudem werden im Steckbrief die Projektbausteine und das Projektziel fachlich detailliert beschrieben.

Ein Teil dieser als kurzfristig eingestuften Projekte ist mittlerweile bereits umgesetzt (siehe dazu Übersichtstabelle in der Anlage 1).

Vorschläge für Anschlussprojekte (mittelfristig / langfristig)

Bisher erfolgte bei der Definition der Projektbausteine eine Konzentration auf die kurzfristigen ISEK-Projekte, die innerhalb der Jahre 2018/19 umgesetzt werden sollen.

Aus heutiger Sicht ist die Perspektive 2020 und 2021/2022 noch als kurzfristig anzusehen, also Projekte, die binnen der nächsten 2 Jahre umgesetzt werden.

Die Nennung mittel- und langfristiger Projektbausteine für die Umsetzung in der Tabelle 9 im Abschlussbericht (S. 123/124) war als Vorschlag zu verstehen, der nun mit den Fachämtern abgestimmt und konkretisiert werden soll.

Aus heutiger Perspektive ist die mittelfristige Projektphase bis 2025/2026 zu sehen, langfristige Projekte reichen bis 2030.

Es liegt in der Verantwortung der Fachämter, die Plausibilität und faktische Umsetzbarkeit (Ressourcenverfügbarkeit) der dauerhaften Fortführung von Projekten oder von neuen mittelfristigen Anschlussprojekten zu klären. In jedem Fall sollen diese Projekte natürlich geeignet sein, die ISEK-Leitziele weiter zu verfolgen.

Eine weitergehende Festlegung von neuen Maßnahmen über die mittelfristige Perspektive hinaus macht keinen Sinn, da die Projektliste mit den Maßnahmen letztendlich alle 3 Jahre in den Zukunftskonferenzen überprüft und angepasst werden soll.

Vorschläge für Indikatoren

Die Projektsteckbriefe enthalten Vorschläge für Indikatoren. Für die Evaluation von Projekten und die Überprüfung der Wirksamkeit ist es hilfreich, Indikatoren zu benennen, die regelmäßig erfasst werden und dadurch eine Entwicklung aufzeigen können. Daher werden in den Steckbriefen Vorschläge für solche Indikatoren abgefragt. Die Vorschläge für Indikatoren stammen sowohl von den Fachämtern als auch vom ISEK-Beauftragten.

Nicht für jedes Projekt können Indikatoren benannt werden bzw. nicht für jedes Projekt sind diese sinnvoll. Zu beachten ist zudem, dass die den Indikatoren zugrundeliegenden statistischen Daten auch verfügbar sein müssen (z. B. durch das Statistische Landesamt) oder mit angemessenem Aufwand beschafft oder selbst erhoben werden können.

Vorschläge für Bürgerbeteiligungen

Sofern sinnvoll enthalten die Projektbögen Vorschläge zu den Möglichkeiten und die konkrete Form einer Öffentlichkeitsbeteiligung im Zusammenhang mit der Umsetzung der Projekte.

An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass die Bürgerbeteiligung für städtische Projekte und Vorhaben künftig auf der Grundlage der „Leitlinien zur Bürgerbeteiligung“ (siehe dazu LP 5.1) in standardisierter Form erfolgen wird. Parallel ist mittlerweile eine Online-Vorhabenliste eingeführt worden, die u.a. sämtliche ISEK-Projektbausteine enthalten wird. Mit dem Beschluss des Gemeinderats über die Leitlinien und dem Start der Vorhabenliste erfolgt eine Entscheidung darüber, welche Projekte und mit welcher Form der Öffentlichkeitsbeteiligung aufgenommen werden. Insofern sind die Vorschläge für die Bürgerbeteiligung zum jetzigen Zeitpunkt als erste unverbindliche Anregung zu verstehen. Grundsätzlich hängt die Form der Bürgerbeteiligung vom Gestaltungsspielraum, von den vorhandenen Ressourcen sowie von der Zielgruppe ab.

Projektmittel / Haushaltsmittel

Die Projektverantwortung und damit auch die Verantwortung für die Finanzierung der ISEK-Projekte liegt ausschließlich bei den Fachämtern. Im Abschlussbericht zum ISEK-Prozess wurden die Leitprojektvorschläge als Grundlage für die Mittelanmeldung für den Doppelhaushalt 2018/19 mit einer Kostenschätzung versehen. Diese Projektkosten müssen mit dem Fortschritt der jeweiligen Projekte oder beim Start von Anschluss- oder Neu-Projekten fortgeschrieben und die entsprechenden Haushaltsmittel rechtzeitig angemeldet werden. Dies erfolgt entweder bereits im Rahmen des Haushaltsmeldeverfahrens oder über konkrete Projektbeschlüsse.

Zum Ausblick und den Empfehlungen zur Weiterentwicklung der einzelnen ISEK-Projekte

Der ISEK-Umsetzungsbericht soll sich nicht auf die bloße Zusammenstellung der Projektstände beschränken, sondern es soll der Anspruch dieses „Fortschrittsberichts“ sein, aus den Ergebnissen der bisherigen Projektumsetzung auch Analysen und Ableitungen für die Weiterentwicklung von Leitprojekten und Projektbausteinen zu machen.

Diese Empfehlungen finden sich zu jedem Leitprojekt jeweils im Unterpunkt 4 (X.4).

Die dort genannten Empfehlungen zur Weiterentwicklung der Projekte oder zum Vorschlag neuer Projekte sowie der Hinweis auf künftige neue Themenschwerpunkte basieren auf folgenden Überlegungen:

- Bei der Auswertung der Projektsteckbriefe aus den Fachämtern ergeben sich neue Querbezüge, die eine Neuordnung der Projekte sinnvoll machen.
- Aufgrund der Auswertung von Daten oder der Verfolgung von Indikatoren ergibt sich ein neues Konfliktfeld, durch das Untersuchungs- oder Handlungsbedarf ausgelöst wird.
- Erfahrungen oder Probleme bei der operativen Umsetzung eines Projekts führen zu einer Neubewertung oder Anpassung von Projekten.

- Anregungen aus der Bürgerschaft, z. B. aus dem „sag’s-doch“-Beteiligungstool oder aus Bürgerkontakten im Rahmen der stadtplanerischen Tätigkeit.
- Verfolgung der allgemeinen Fachdiskussionen zur Stadtentwicklung in Fachliteratur, Lehre und Forschung, z.B. über Deutsches Institut für Urbanistik (difu), über Deutschen Städtetag, über Netzwerkarbeit und Städteaustausch.
- Aktuelle kommunalpolitische Diskussionen zu bestimmten Themenstellungen werden aufgegriffen.

Wichtig ist dabei, dass sich die Vorschläge für neue Projekte immer an den formulierten Leitzielen des jeweiligen Projektbausteins orientieren und nicht im Widerspruch zu diesen stehen. Die Projektvorschläge können auch aus dem Projektpool der ursprünglich 900 Projektideen stammen, die im ISEK-Prozess erarbeitet wurden, die aber zunächst keine Berücksichtigung für die Benennung der Leitprojekte gefunden haben (siehe ISEK-Abschlussbericht S.126 ff.).

Da sich das System der Stadtbeobachtung über Indikatoren im Aufbau befindet und zum vorliegenden Umsetzungsbericht noch keine Entwicklung anhand von Indikatoren belegt werden kann, basieren die Einschätzungen und Vorschläge in diesem Bericht vor allem auf der Grundlage von Beobachtungen, eigenen Erfahrungen und Rückmeldungen aus Fachämtern oder Bürgerkontakten.

Bis zum nächsten Umsetzungsbericht stehen für viele Projektbausteine Indikatoren zur Verfügung, die für die Evaluation von längerfristigen Entwicklungen geeignet sind. In der Folge können für kommende Umsetzungsberichte Empfehlungen konkret empirisch abgeleitet werden.

Zum Umgang mit abgeschlossenen Projekten

Wenn ein Projektbaustein im Sinne der ursprünglich formulierten Zielrichtung als abgeschlossen eingestuft werden kann (in der ISEK-Umsetzungsliste grün markiert), gibt es mehrere Möglichkeiten, wie mit diesem Projekt umgegangen werden soll:

Fall 1

Es handelt sich um ein klar abgegrenztes Projekt, das mit seiner Umsetzung abgeschlossen ist und auch keiner weiteren Evaluation bedarf.

Beispiel: Einrichtung eines Gestaltungsbeirats (LP 5.2)

- Das Projekt wird als ISEK-Projektbaustein herausgenommen.

Fall 2

Es handelt sich um ein klar abgegrenztes Projekt, das aber sinnvollerweise einer weiteren Evaluation bedarf.

Beispiel: Kulturentwicklungsplan erstellen (LP 17.1)

- Das Projekt wird als ISEK-Projektbaustein belassen und ist Gegenstand des I-SEK-Monitorings.

Fall 3

Es handelt sich bei dem Projekt um eine Konzeption, die in eine Umsetzungsphase übergeht; unter diese Rubrik fallen Programme, deren fester Bestandteil die Umsetzung definierter Maßnahmen und Einzelprojekte ist.

Beispiel: Stadtklimaanalyse und Klimaanpassungskonzept

- Das Programm wird neu formuliert und übergeleitet in ein oder mehrere umsetzungsorientierte Anschlussprojekte (z.B. 69 Anschlussprojekte im Fall des Klimaanpassungskonzepts).
- Dazu wurde ein neuer Projektbaustein 3.4 eingeführt (Umsetzung des European Climate Adaption Award).

0.2 Corona, ISEK und Stadtentwicklung

Bestandsaufnahme und Befund: Corona und die Auswirkungen auf die Stadtentwicklung

Ausgangslage

Kein anderes Ereignis hat so einschneidende Auswirkungen auf das Leben und die Stadtgesellschaft wie die momentane Corona-Krise, die offiziell mit der Ausrufung zur weltweiten Pandemie durch die WHO am 11.03.2020 begann und bis zum jetzigen Zeitpunkt anhält.

Bausteine der Pandemiemaßnahmen wie Kontaktbeschränkungen, Ausgangssperren, Schließung von sozialen Einrichtungen, Geschäften, Dienstleistungen und Gastronomie, Lockdown von Wirtschaftsbetrieben führen zu Folgen, die Auswirkungen haben sowohl auf das Leben aller Bürgerinnen und Bürger als auch auf die Stadtpolitik.

Für die Kommunen sind vor allem die finanziellen Auswirkungen von Einnahmeausfällen und erhöhten Ausgaben zur Pandemiebekämpfung von Bedeutung, zudem das Arbeiten im Krisenmodus in einer dynamischen Lage mit der Notwendigkeit des „Fahrens auf Sicht“.

Für die Bürger stellen neben individuellen Betroffenheiten wie eine Corona-Infektion oder Kurzarbeit die Erfahrung eines Alltags unter Pandemiebedingungen mit den Einschränkungen des öffentlichen Lebens und privaten Freiheiten einen Einschnitt dar, der vom Einzelnen ein hohes Maß an Anpassungsfähigkeit verlangt.

Die Erfahrung des Erlebnisses der Krise hat das Bewusstsein der Menschen und die Sicht auf viele Dinge geändert. Dieses neue Bewusstsein wird auch dann noch weiterwirken, wenn der Virus z.B. durch einen Impfstoff seine Gefährlichkeit verloren hat und akzeptierter Alltag unseres Lebens geworden ist.

Zudem ist davon auszugehen, dass virologische Bedrohungen – die regelmäßig auftreten – sich aufgrund der Globalisierung und hohen Vernetzung verstärkt zu weltweiten Pandemien entwickeln werden.

Künftige Stadtstrukturen müssen sich darauf einstellen, und entsprechende Strukturen vorhalten und resilient gestaltet sein (s.u.).

Stadtentwicklungsziele und Corona

Langfristige Zielvorgaben, die sich an nachhaltigen Grundsätzen orientieren, insbesondere auch Strategien der Klima- und Verkehrswende, werden durch die Coronakrise nicht grundsätzlich in Frage gestellt - ansonsten wären diese Ziele nicht nachhaltig. Insbesondere Strategien der Klima- und Verkehrswende werden durch die Krise nicht in Frage gestellt.

Nachverdichtung, urbane Dichte und Nutzungsmischung sind nach wie vor sinnvolle Strategien. Allerdings hat die Kritik an der Dichte während der Coronakrise zugenommen, da Dichte in Pandemiezeiten als Bedrohung empfunden und daher anders bewertet wird. Urbane Dichte wird in Zukunft von den Bürgerinnen und Bürgern nur akzeptiert, wenn die dichte Stadt auch genügend Rückzugsräume bietet. Hier kommt insbesondere der Schaffung und Qualifizierung grüner öffentlicher Freiräume eine hohe Bedeutung zu („doppelte Innenentwicklung“).

Das Leitbild der **doppelten Innenentwicklung** verfolgt das Ziel, Flächenreserven im Bestand baulich sinnvoll zu nutzen, gleichzeitig aber auch **urbanes Grün** zu entwickeln, zu vernetzen und qualitativ aufzuwerten. Zielkonflikte zwischen baulicher und freiraumbezogener Entwicklung sind dabei nicht immer vermeidbar, nicht selten gehen aber diese Konflikte zu Lasten städtischer Frei- und Grünräume.

Ein wichtiges Ziel der Stadtentwicklung gewinnt in der Krise an Bedeutung, nämlich das der **Resilienz**. Angesichts der auch in Zukunft latenten Gefahr von Pandemien muss eine Stadt auch unter Pandemiebedingungen funktionieren. Die Stärkung der Resilienz hilft einer Stadt, Corona oder vergleichbare Krisen gut zu überstehen.

Resilienz im Zusammenhang mit der Stadtentwicklung bedeutet, in einer integrierten Betrachtung die Robustheit einer Stadt durch ein vorausschauendes Krisen- und Risikomanagement zu stärken, auch durch die Schaffung anpassungs- und lernfähiger Strukturen und Systeme in einer Stadt.

Neben Pandemien können auch Naturkatastrophen, gesellschaftliche Polarisierung sowie Klimafolgen wie beispielsweise thermische Belastung oder Starkregen das System Stadt negativ beeinflussen.

Elemente resilienter Stadtstrukturen sind eine gute technische und soziale Infrastruktur sowie Maßnahmen der Klimaanpassung im Sinne der Risikovorsorge; unterstützend können intelligent vernetzte digitale Systeme zum Erfolg beitragen.

Unter Berücksichtigung der Erfahrungen in der Krise sollten in Zukunft schwerpunktmäßig Maßnahmen in den Blick genommen werden, die die **Resilienz** und Krisenfestigkeit der Stadt weiter erhöhen.

Dabei zeigt sich, dass die Verfolgung einer **nachhaltigen Stadtentwicklung** der richtige Ansatz ist. Maßnahmen der nachhaltigen Stadtentwicklung wirken sich letztendlich immer positiv auf die Robustheit einer Stadt aus. Nachhaltigkeit und Resilienz sind untrennbar miteinander verbundene Zielansätze einer integrierten Stadtentwicklung.

Das Klimaanpassungskonzept der Stadt Friedrichshafen, das Hochwassermanagement, der Ausbau der grünen und blauen Infrastruktur sind hier exemplarisch zu nennen.

Strategien der Stadtentwicklung in Corona-Zeiten

Im Hinblick auf die weitere Planung und die Frage, wie geht es nach Corona weiter und welche langfristigen Änderungen zeichnen sich ab, muss die durch die dynamische Situation bedingte situative durch eine zukunftsorientiertere Blickweise abgelöst werden. Dazu hat sich das **Arbeiten mit Szenarien** als hilfreich erwiesen.

Die Krise hat auch vor Augen geführt, wie wichtig es ist, flexibel agieren zu können, um auf Unvorhergesehenes vorbereitet zu sein. Strategien und Konzepte sollten flexibel ausgerichtet sein.

Das Arbeiten in Szenarien statt mit linearen Zielvorgaben könnte auch für das **ISEK** eine adäquate Antwort für die integrierte Stadtentwicklung sein.

Da momentan keine empirischen Daten zu den Folgen von Corona vorliegen, können die Auswirkungen nur anhand von Beobachtungen und Einschätzungen beschrieben werden.

Fokus auf Friedrichshafen: Auswirkungen von Corona auf ISEK

Mit ISEK hat die Stadt Friedrichshafen ein Instrument, das die Flexibilität aufweist, auf geänderte Rahmenbedingungen zu reagieren und Stadtentwicklungsziele bei Bedarf anzupassen.

Die im ISEK formulierten Ziele und Projekte sind auf der Grundlage der Nachhaltigkeit und Langfristigkeit entwickelt worden. Trotz des einschneidenden Ereignisses der Coronakrise für das Stadtleben und die Stadtgesellschaft sind die Leitlinien nach wie vor gültig.

Keines der genannten Projekte muss durch Corona grundsätzlich in Frage gestellt werden. Die Handlungsfähigkeit kann allenfalls durch die finanzielle Schieflage der Gemeindehaushalte infolge der Coronakrise entstehen.

Finanzielle Auswirkungen auf die Kommunen

Die möglichen finanziellen Auswirkungen der Coronakrise auf den städtischen Haushalt lassen sich zum momentanen Zeitpunkt schwer fassen.

Zu den Auswirkungen, die als sicher gelten, zählen Einnahmeausfälle bei städtischen Einrichtungen und Dienstleistungen, Gewerbesteuerausfälle und Umsatzeinbrüche, auch bei den Stiftungsbetrieben.

Zu den Risiken, die sich schwer voraussagen lassen, gehören Firmeninsolvenzen, mögliche Mehrausgaben für Sozialleistungen aufgrund steigender Arbeitslosenzahlen sowie steigende Gesundheitskosten.

Alle Auswirkungen lassen sich weder im Umfang noch in ihrer Dauerhaftigkeit sicher vorher-sagen.

Klar ist jedenfalls: Ohne eine finanzielle Kompensation eines Teils dieser finanziellen Auswir-kungen durch Bund und Länder kann die Handlungsfähigkeit der Kommunen nicht mehr ge-währleistet werden.

Tatsächlich wurden zur Abminderung der finanziellen Folgen der Corona-Krise durch Bund und Land eine Reihe von Hilfspaketen aufgelegt. Durch diese sollen die coronabedingten Einnahmerückgänge und Mehraufwendungen der kommunalen Träger kompensiert und für eine gewisse Planungssicherheit der kommunalen Haushalte gesorgt werden. Dies ist für 2020 weitestgehend gelungen.

Für die kommenden Jahre sind große Unsicherheiten für die Haushaltsplanung zu erwarten. Zum einen ist ein Ende der Coronakrise momentan nicht absehbar, zum anderen gibt es noch keine Aussagen über Kompensation durch finanzielle Förderungen durch Bund und Land in 2021 und den Folgejahren. Daher besteht Unklarheit darüber, wie stark und wie lange sich die finanziellen Auswirkungen auf die kommunalen Haushalte auswirken werden.

Für ISEK bedeutet dies letztlich, dass Unklarheit besteht über Umsetzbarkeit und Finanzier-barkeit der ISEK-Projektmittel.
--

Verschiedene Effekte im Hinblick auf bestehende Ziele und laufende Projekte

Im Hinblick auf die formulierten Ziele und Projektbausteine im ISEK könnten sich ganz unter-schiedliche Auswirkungen ergeben.

Grundsätzlich sind folgende Effekte durch Corona auf die ISEK-Ziele und –Projekte denkbar:

a) Bestätigung der Zielrichtung / Verstärkung

Unter den Bedingungen der Coronakrise verstärkt sich die Einsicht für die Notwendigkeit der Umsetzung bestimmter Projekte und Ziele.

Beispiel:

- Die Notwendigkeit, den Innenstadt-Einzelhandel durch städtebauliche Maßnahmen zu stärken (LP 7).
- Die Bewährung des Quartiersmanagements als wertvoller Hilfsbaustein in der Krise (LP 9).
- Die Bestätigung der hohen Bedeutung qualitativ hochwertiger Grünflächen (LP 4).

b) Beschleunigungseffekte durch Corona bei bestimmten Entwicklungen

Beschleunigungseffekte zeigen sich in den Bereichen, in denen Maßnahmen durchgeführt wurden, die für die akute Bewältigung der Krise notwendig waren und dadurch eine beschleunigte Umsetzung eines Projekts bewirken.

Es geht auch um Projekte, die vorgezogen realisiert werden, weil sie einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung der Krise leisten.

Beispiel:

Dies trifft auf bestimmte Projekte im Zusammenhang mit der Digitalisierung zu, insbesondere auf den Ausbau der digitalen städtischen Dienstleistungen für die Bürgerschaft (LP 13).

c) Corona führt zu einer differenzierteren Bewertung von Zielen (Risikoabschätzung, etc.)

Darunter fallen Projekte, für die vor dem Hintergrund der Pandemieerfahrung eine Neubewertung vorgenommen wird, die möglicherweise zum Verzicht oder inhaltlichen Neubeschreibung eines Projekts führen.

Beispiel:

Aktuell kein Projekt bekannt.

d) Projekte werden zeitlich zurückgeworfen

Das Projekt als solches wird nicht infrage gestellt und bleibt nach wie vor gültig; jedoch führt der Einbruch in den Gemeindefinanzen aufgrund der finanziellen Auswirkungen der Coronakrise dazu, dass Projekte z.B. auf der Zeitschiene von der kurzfristigen in die mittelfristige Realisierungsphase verschoben werden.

Über konkrete Verschiebung von ISEK-Projekten kann erst nach einer Projektfestlegung und –priorisierung durch den Gemeinderat im Rahmen der Haushaltsplanung für 2021 und 2022 entschieden werden.

e) Projekte fallen den gekürzten Haushaltsmitteln zum Opfer

Ein vollständiges Streichen einzelner Projekte (aus finanziellen Gründen) ist zwar grundsätzlich denkbar, erscheint aber nicht geboten, da alle im ISEK genannten Projektbausteine Ergebnis eines umfangreichen Bürgerbeteiligungsprozesses sind und explizit Bürgerprojekte sind. Eine Streichung erfordert eine nachvollziehbare politische Begründung gegenüber den Bürgern.

Sollten aufgrund der Notlage der städtischen Finanzen absehbar mehrere ISEK-Projekte nicht zur Umsetzung können, bietet es sich an, eine abgewandelte Form der Zukunftskonferenz in 2021 durchzuführen, um unter den geänderten Randbedingungen eine Neupriorisierung und den Verzicht einzelner Projekte mit den Bürgern gemeinsam erarbeiten zu können.

f) Coronakrise als Weichensteller (z.B. für die Verkehrswende)

Vielfach könnte die Coronakrise als Weichensteller wirken, z.B. in Bereichen, in denen sich durch geänderte Lebensweisen (z.B. Homeoffice, geänderte Mobilität) andere Handlungsnotwendigkeiten ergeben.

Einige der Effekte können sich als vorübergehend erweisen, andere könnten sich dauerhaft halten.

Beispiel:

Für das Leitprojekt 2 (Verkehrsentwicklungsplan) könnte sich die Coronakrise als Weichensteller für die Verkehrswende in Friedrichshafen erweisen.

Konkrete Auswirkungen auf ausgewählte ISEK-Leitprojekte

Leitprojekt 1 – Aktionsprogramm „Wohnraum in Friedrichshafen“

Inwieweit durch Corona und den Siegeszug der **Heimarbeit** eine Entspannung auf dem Wohnungsmarkt in Friedrichshafen zu erwarten ist, lässt sich schwer einschätzen.

Auf der einen Seite könnte die Heimarbeit zu einer Renaissance der ländlichen Räume und des Bodenseehinterlands führen, da Wohnorte nicht mehr ausschließlich nach Pendlerkriterien ausgesucht werden. Dies könnte wiederum eine leichte Entspannung des Wohnungsmarkts in Friedrichshafen zur Folge haben.

Auf der anderen Seite könnte gerade ohne Zwang zu einer Bindung an den Arbeitsort die Wohnortwahl noch öfter auf die Bodenseeregion fallen als bewusste Entscheidung für ein attraktives Wohnumfeld.

Leitziele des Städtebaus wie die **Nachverdichtung** und das Streben nach urbaner Dichte werden nun noch deutlicher hinterfragt. Urbane Dichte wird in Zeiten der Pandemie auch als gesundheitsgefährdende Bedrohung empfunden.

Da die Bedeutung wohnungsnaher Grün- und Freibereiche gleichzeitig zugenommen hat, ist der zentrale Zielkonflikt der Siedlungsentwicklung „**Doppelte Innenentwicklung**“ noch deutlicher in den Fokus geraten. Möglicherweise fallen die Antworten auf diese Zielkonflikt Diskussion unter den Erfahrungen der Pandemiekrise differenzierter aus.

Durch die Ausgangsbeschränkungen, Quarantänephasen und den Trend zum Homeoffice hat die **Wohnung** als Lebens- und Arbeitsraum eine gesteigerte Bedeutung gewonnen.

Dies wird Konsequenzen haben auf das Nachfrageverhalten bezüglich Größe und auch den Grundrisszuschnitt von Wohnungen. Die Nachfrage nach flexiblen Grundrissen, die Wohnen und Arbeiten (Homeoffice) besser ermöglichen als momentan, wird vermutlich zunehmen.

Auch die **wirtschaftlichen Folgewirkungen** werden Auswirkungen auf den Wohnungsmarkt haben. Eine Zunahme der Arbeitslosigkeit ist realistisch betrachtet spätestens nach Auslaufen der Kurzarbeitsregeln zu erwarten.

Dadurch wird es vermutlich auch zu einer Verschiebung der Nachfrage bei einzelnen Preissegmenten kommen.

Leitprojekt 2 - Verkehrsentwicklungsplan

Die Coronakrise hat durch verstärktes Homeoffice, durch Kurzarbeit oder durch Quarantäneauflagen zu einem veränderten **Mobilitätsverhalten** und zu Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl geführt. Die Zahl der Fahrten und der Strecken hat abgenommen.

Der Rückgang der Mobilität durch Ausbau des Homeoffice dürfte tendenziell als langfristiger Trend zu sehen sein. Zudem ist davon auszugehen, dass in Zukunft verstärkt Dienstreisen durch Videokonferenzen ersetzt werden.

Auch wird es zu einer zeitlichen Entflechtung der **Pendlerverkehre** durch verstärktes Heimarbeiten und zeitliche Flexibilisierung der Arbeitszeitmodelle kommen.

Besonders betroffen von der veränderten Verkehrsmittelwahl ist der **ÖPNV**. Der Lockdown in der Wirtschaft, die zeitweise Schließung öffentlicher Einrichtungen, Schulen und Dienstleistungen, die Ausgangs- und Reisebeschränkungen sowie die Zunahme des Homeoffice haben zu einem starken Einbruch des öffentlichen Verkehrs, speziell auch im Stadtbusverkehr geführt und damit zu hohen Einnahmeausfällen. Mittlerweile hat das Angebot im ÖPNV wieder das Corona-Vorniveau erreicht, jedoch bleibt die Nachfrage hinter dem Niveau des Vorjahres zurück. Auch deshalb, weil Busfahren als Ansteckungsrisiko gesehen wird, was allerdings wissenschaftlich nicht belegt werden kann.

Der positive Aufwärtstrend des Stadtverkehrs aus den letzten Jahren scheint zunächst gestoppt. Ob die – nach wie vor unstrittige – Förderung des ÖPNV durch kostenintensiven Ausbau auf der Angebotsseite (Linien und Takte) im Stadtverkehr Friedrichshafen angesichts der Einnahmeausfälle fortgeführt werden kann, bzw. in welchem Umfang, ist zu beobachten.

Als großer Gewinner bei der Änderung der Verkehrsmittelwahl ist das Fahrrad zu sehen. Der **Radverkehr** hat stark zugenommen und es wird davon ausgegangen, dass der Trend zum Rad langfristig erhalten bleiben dürfte. Damit verbunden dürfte auch eine Zunahme des Fußverkehrs sein.

Der Verkehrsentwicklungsplan sollte auf diese Veränderungen reagieren und ggf. Entwicklungsziele anpassen.

Vor allem im Dienstleistungssektor und im Bereich Forschung und Entwicklung wird die verstärkte Inanspruchnahme von Heimarbeit zu strukturellen Veränderungen auch in großen **Betrieben** führen. Dies könnte Auswirkungen haben auf den Flächen- und den Stellplatzbedarf.

Leitprojekt 3 - Klimastadt

Die Klimaziele und die Klimaschutzkonzepte werden durch Corona nicht berührt. Die Stadt hat mit dem im November 2020 durch den Gemeinderat beschlossenen Paket zu Klima, Klimaanpassung und Energie den richtigen Weg eingeschlagen, den sie konsequent weiterbeschreiben soll (SV 2020 / V 00067-1 und 73-1)

Die entscheidende Frage ist die, ob das Klimabudget und die im Klimakonzept beschriebenen Maßnahmen in den nächsten Jahren im nötigen Umfang finanzierbar sind.

Verändertes Mobilitätsverhalten, Lockdown der Wirtschaft und Homeoffice haben kurzfristig zu einer geringfügigen Abnahme des CO₂-Ausstosses geführt. Diese positiven Effekte aufgrund Corona werden vermutlich nicht dauerhaft sein.

Die Phase des Shutdowns hat aber gezeigt: durch eine Verhaltensänderung können auch bereits kurzfristig messbare Veränderungen erzielt werden. Dies sollte Ansporn sein, den Weg der Energiewende konsequent weiterzugehen.

Leitprojekt 4 – Grüne und blaue Infrastruktur

Die Bedeutung der öffentlichen Grün- und Freiflächen ist in der Coronakrise weiter gewachsen. Öffentliche Freiflächen wurden in Zeiten des Lockdowns und der Reisebeschränkung zu wichtigen Naherholungsräumen. Es hat sich gezeigt, welchen wesentlichen Beitrag Grünflächen für die künftige Resilienz einer Stadt auch in Krisenzeiten leisten.

Leitprojekt 5 – Planungskultur und Bürgerbeteiligung

Durch den erzwungenen Verzicht auf die Durchführung von Präsenzveranstaltungen zur Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger wurde der Trend zu Online-Beteiligungsformaten verstärkt. Bestehende Instrumente zur Online-Bürgerbeteiligung wurden von der Stadt verstärkt genutzt und der Trend wird zu einer Beschleunigung der Digitalisierung von Beteiligungen und städtischen Dienstleistungen führen.

Leitprojekt 7 – Einkaufsstadt mit Aufenthaltsqualität

Die Corona-Krise und der Lockdown haben vielen Einrichtungen, die für die Attraktivität der Innenstadt von entscheidender Bedeutung sind, stark geschadet. Neben dem Einzelhandel betrifft dies beispielsweise die Gastronomie, aber auch viele Dienstleister und Anbieter im Bereich Kunst und Kultur.

Folgende Entwicklungen zum Wandel der Innenstadt zeichnen sich ab:

- Der Trend der Kundschaft zum Onlinekauf wurde durch den Lockdown beschleunigt und hat den stationären Einzelhandel weiter unter Druck gesetzt.
- Die Bedeutung des öffentlichen Raums und innerstädtischer Grünflächen hat im Bewusstsein der Bürger in der Krise eher noch zugenommen
- Insgesamt könnte die Coronakrise den Funktionswandel der Innenstadt beschleunigen
- Die Entwicklung bietet Anlass, den Funktionswandel der Innenstadt mit planerischen Konzepten zu steuern und neue Konzepte für die Zukunft zu entwickeln, bei denen ggf. nicht mehr das Einkaufen im Mittelpunkt stehen muss (z. B. Offenbach - „Zukunftskonzept Innenstadt“).

Die Krise führt vor Augen, dass die im LP 7 beschriebenen Maßnahmen unverzichtbar sind und möglichst bald umgesetzt werden sollten, um die Aufenthaltsqualität zu verbessern und den Nutzungsmix an unterschiedlichen Angeboten in der Innenstadt zu erhalten.

Leitprojekt 8 – Attraktiver Wirtschaftsstandort

Vordringliches Ziel muss es zunächst sein, die Wirtschaftskraft wieder so weit wie möglich anzukurbeln, dass das Vor-Corona-Niveau erreicht wird. Die in Kurzarbeit befindlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sollten nach Möglichkeit alle in den vollen Beschäftigungsumfang zurückkehren können. Es ist allerdings zu befürchten, dass dies nicht in jedem Fall gelingen wird und die Zahl der Arbeitslosen spätestens nach Ablauf der Kurzarbeiter-Sonderregelungen in Friedrichshafen steigen wird.

Folgende Entwicklungstrends sind möglich:

- Zunahme der Arbeitslosenzahlen
- Der Trend zum Homeoffice wird sich verstärken
- Es wird ein Beschleunigungseffekt zur Umstellung der Produktion auf digitale Prozesse gesehen (Industrie 4.0).
- Allerdings wird es in der nächsten Zeit eher schwierig sein, den Umsatz zu generieren, der nötig ist, um in den digitalen Umbau zu investieren.

- Geplante Investitionen werden von Unternehmen neu bewertet, vielfach geschoben oder sogar gestrichen. Auswirkungen auf die Nachfrage nach (Erweiterungs-)Flächen sind noch unklar.
- Die Zukunft des Flughafens bleibt ungewiss; es ist fraglich ob der Flughafen angesichts der ggf. dauerhaften Krise der Luftfahrt einen entscheidenden Beitrag zum wirtschaftlichen Wiederaufstieg der Stadt leisten können.
- Corona beschleunigt die Veränderung der Messelandschaft. Denkbar ist ein Trend, Warenpräsentation und Marketing verstärkt über Onlineformate anstelle von großen Präsenzmessen anzubieten. Die langfristigen Auswirkungen dieses Trends auf die Messe GmbH sind schwer einschätzbar.

Die für die Wirtschaftsstruktur Friedrichshafens prägende Branche Automotive / Fahrzeugbau steckte bereits vor Corona in Umbrüchen. Die Weichen hin zu einem Strukturwandel hin zur Elektromobilität und zum autonomen Fahren wurden zwar rechtzeitig gestellt, der nötige Strukturwandel erfordert jedoch weitere umfangreiche Investitionen, für die nach der Krise ggf. zunächst weniger Kapital zur Verfügung stehen wird. Ebenso stark von der Corona-Krise betroffen, ist auch die mit Friedrichshafen historisch eng verwobene Branche der Luft- und Raumfahrt. Durch die derzeit geringe Nachfrage nach Flügen und somit auch nach der Produktion von Flugzeugen, sind die in der Avionik bzw. in der Ausstattung / Herstellung von Geräten für die Luftfahrt tätigen Unternehmen besonders betroffen.

Leitprojekt 9 – Sozialraumorientierte Quartiersentwicklung

Die Krise hat die hohe Bedeutung des Quartiers als wichtigen Lebens-, Arbeits- und Versorgungsraum aufgezeigt und damit dem LP 9 Auftrieb gegeben.

Das Ziel, die Quartiere zu stärken, konsequent ein Quartiersmanagement aufzubauen und um weitere Funktionen zu ergänzen, hat sich in der Krise als richtig erwiesen. Ein stabiles und gut ausgestattetes Quartier trägt wesentlich zur Resilienz der Stadt in Krisenfällen bei.

Leitprojekt 13 – Stadt 4.0 / Digitale Transformation

Es wird erwartet, dass durch die Erfahrungen des Lockdowns und der Einschränkung der Bewegungsfreiheit der Druck auf die Umsetzung von Digitalisierungsprozessen beschleunigt werden wird.

Homeoffice, Homeschooling, die Verlagerung von Bürgerdienstleistungen auf das Internet haben die Bedeutung des LP13 für alle Lebensbereiche aufgezeigt.

Es hat sich gezeigt, dass das Vorhandensein digitaler Infrastruktur, Strukturen und Angebote wesentlich zur Resilienz der Stadt beiträgt. Daher kann die Coronakrise Ansporn sein, die Leitprojekte des LP 13 zügig umzusetzen und auch den Ausbau der Infrastruktur mit schnellem Internet zu beschleunigen.

Leitprojekt 14 – Tourismus und Erholung

Die Auswirkungen der Coronakrise für den Tourismus in Friedrichshafen sind schwer abzuschätzen.

Auf der einen Seite gehörte die Bodenseeregion wegen der internationalen Reiseeinschränkungen bzw. Reisewarnungen als eines der beliebtesten innerdeutschen Reiseziele zu den Gewinnern der Krise. Dadurch zeigten sich an einigen Wochenenden die negativen Ausprägungen des Tourismus wie Überlastungserscheinungen, speziell im Uferbereich.

Andererseits haben die zeitweise Schließung von Beherbergungs- und Tourismusbetrieben sowie die Hygienevorschriften eine volle Ausschöpfung der Kapazitäten verhindert. Ob die Übernachtungszahlen wieder das Vor-Corona-Niveau erreichen werden, wird auch von der weiteren Entwicklung des Geschäftsreisetourismus (inkl. Messe, Tagungen) abhängen.

Der Trend zum Urlaub in Deutschland könnte längerfristig anhalten, was dem Bodenseetourismus dauerhaft zu Gute kommt.

Die Coronakrise hat jedenfalls die Einschätzung verstärkt, dass eine Hinwendung zu mehr Qualität anstatt Masse der richtige Weg ist. Zugleich wird es nötig sein, den Druck auf sensible Bereiche durch konsequente Besucherlenkung zu mildern.

Leitprojekt 17 – Kultur und Kunst

Die Kultur gehört zu den Bereichen, die mit am härtesten von Corona betroffen sind. Viele Kulturschaffende kämpfen aufgrund des Lockdowns und der hohen Hygienevorschriften um wirtschaftliches Überleben.

Das Nachdenken über neue Konzepte der Kultur hat längst begonnen. Viele innovative Ideen sowie neue Veranstaltungsformate wurden ausprobiert, um auch unter Pandemiebedingungen Kultur anbieten zu können. Vieles davon hat sich durchaus bewährt und könnte auch in Zukunft aufrecht erhalten bleiben.

Möglicherweise gibt es unabhängig von Corona einen leichten Trend weg von Megaveranstaltungen und Großevents in vollbesetzten Hallen hin zu kleineren Veranstaltungen in anderem Rahmen.

Diese Trends müssten bei einer Fortschreibung des Kulturentwicklungskonzepts berücksichtigt werden.

Konsequenzen für den weiteren ISEK-Prozess und Fazit

Offene Fragen

Bezüglich der Ausrichtung der Stadtentwicklung und der ISEK-Ziele ergeben sich folgende offene Fragestellungen, die sich aus heutiger Sicht nicht sicher beantworten lassen:

- Gibt es nach der Krise eine Rückkehr in einen Zustand wie vor der Krise oder wird die Pandemie Dauerzustand und neue Normalität?

- Führt die Pandemie zu einem radikalen Umdenken in der Art zu wirtschaften und zu leben?
- Wird die Pandemie als Chance verstanden, Fehlentwicklungen zu korrigieren und die notwendigen Veränderungen jetzt konsequent anzugehen?
- Werden sich Wirtschaft und Arbeitsmarkt wieder soweit erholen und das Steueraufkommen soweit stabilisieren, dass hohe Investitionen in große Projekte möglich sind?

Es wird letztendlich darum gehen, ob trotz der finanziellen Auswirkungen der Coronakrise noch ein ausreichender Handlungsspielraum erhalten bleibt, um ISEK-Projekte im vorgeschlagenen Umfang / in der vorgeschlagenen Zeit umzusetzen.

Konsequenzen für den weiteren ISEK-Prozess

Mögliche Konsequenzen aus Corona für den weiteren ISEK-Prozess könnten sein:

Terminierung der Zukunftskonferenz überprüfen

Da sich infolge der Pandemie bestimmte Entwicklungsparameter geändert haben bzw. wichtige Weichenstellungen und Neubewertungen anstehen, könnte es Sinn machen, die ISEK-Ziele und Projekte vor dem Hintergrund dieser Veränderung durch eine umfangreiche Öffentlichkeitsbeteiligung auf den Prüfstand zu stellen.

Das bevorzugte Instrument für eine solche Beteiligung ist die Zukunftskonferenz.

Diese ist bisher in 2022 vorgesehen; der Termin sollte überprüft und ggf. angepasst werden aufgrund folgender Sachlage:

- Eine Zukunftskonferenz macht dann Sinn, wenn die Pandemielage weitgehend beendet ist und größere Öffentlichkeitsveranstaltungen wieder möglich sind.
- Zudem macht sie erst Sinn, wenn sich die längerfristigen Auswirkungen der Pandemie bereits einigermaßen klar absehen lassen. Dies könnte ggf. auch erst nach 2022 der Fall sein.

Neupriorisierung der Projekte

Unter den Erfahrungen der Pandemie und vor dem Hintergrund der künftigen finanziellen Rahmenbedingungen muss erneut die Priorität mancher Projekte und Maßnahmen aus dem ISEK überprüft werden.

Folgende Maßnahmen aus ISEK werden als besonders wichtig angesehen, um die Resilienz Friedrichshafens für die Zukunft zu stärken:

- Maßnahmen der Klimaanpassung (LP 3.1)
- Hochwassermanagement
- Aufwertung und Qualifizierung der öffentlichen Frei- und Grünflächen (LP 4)
- Ausbau der digitalen Infrastruktur (LP 13)

- Ausbau des Quartiersmanagements (LP 9).

Überprüfung der Realisierungsphasen

Ähnliches gilt für die Realisierungsphasen. Hier muss zu jedem Projekt ein Abgleich mit den verfügbaren Haushaltsmitteln vorgenommen werden und ggf. ein Projekt oder einzelne Projektphasen zurückgestellt oder auf der Zeitschiene gestreckt werden. Es wird aber auch Projektbausteine geben, deren Umsetzung beschleunigt werden sollte.

Mögliche Inhaltliche Anpassungen

Unter Berücksichtigung der Erfahrungen aus der Krise sollten in Zukunft schwerpunktmäßig Maßnahmen in den Blick genommen werden, die die Resilienz und Krisenfestigkeit der Stadt weiter erhöhen.

Fazit:

Das Leitziel einer nachhaltigen Stadtentwicklung hat sich bewährt und kann mit wenigen inhaltlichen Korrekturen oder anderen Schwerpunktsetzungen weiterverfolgt werden.

1.

Leitprojekt Nr. 1

Aktionsprogramm „Wohnraum in Friedrichshafen“

1.1 Allgemeines zur Entwicklung des Leitprojekts

Die Schaffung von Wohnraum wurde bereits zu Beginn des ISEK-Prozesses als eines der dringlichsten Aufgaben der Stadtpolitik identifiziert und gleichzeitig erkannt, dass sich diese Aufgabenstellung nur mit einem ganzen Paket an abgestimmten Maßnahmen aus den unterschiedlichen Handlungsfeldern lösen lässt.

Wohnbauentwicklung und Wohnungsversorgung ist ein klassisches Querschnittsthema der Stadtentwicklung, weil der Mangel an Wohnraum viele Bereiche der Stadtentwicklung berührt.

Der Bedarf zur Schaffung neuer Wohneinheiten beläuft sich auf ca. 400 WE pro Jahr. Diese können durch die Nutzbarmachung unbebauter Flächenpotentiale im bebauten Bereich gewonnen werden, durch Nachverdichtungen oder auch durch Neuausweisungen bisher unbebauter Flächen auf der Grundlage des FNP 2015. Ein wichtiges Hindernis für die Realisierung dieser Flächenpotentiale ist dabei bislang die mangelnde Flächenverfügbarkeit, da die meisten Potentialflächen in Privateigentum sind.

Insbesondere mit den verschiedenen Bausteinen des Handlungsprogramms **„Wohnraum in Friedrichshafen“**, das im Mai 2017 durch den Gemeinderat beschlossen wurde, hat die Stadt Friedrichshafen mittlerweile eine solide Basis an Instrumenten, Vorgehensweisen und Förderprogrammen zur Verfügung, um schnell und strategisch abgestimmt den Wohnungsbau in Friedrichshafen zu forcieren (DS-Nr.- 2016 / V00350).

1.2 Statusbericht zu einzelnen Projektbausteinen

Förderprogramme

Die vom Amt für Vermessung und Liegenschaften aufgelegten Förderprogramme der sozialen Wohnraumförderung (Eigentumsförderung und Mietraumförderung) in den unterschiedlichen Segmenten sind vielfältig, zielgerichtet und gut ausgestattet. Eine regelmäßige Berichterstattung / Monitoring zu den Förderprogrammen (zuletzt im Gemeinderat März 2019, DS-Nr. 2019 / V00046) beschreibt die Wirksamkeit der einzelnen Programme und macht Vorschläge für eine Neuausrichtung bzw. Aufstockung

einzelner Förderprogramme (z.B. die Aufstockung der Förderung für seniorengerechten und barrierefreien Umbau), um die Treffsicherheit der Programme und Fördermittel auch in Zukunft sicherzustellen.

Damit besitzt dieses Projekt ein vorbildliches Evaluierungssystem, das auch für das ISEK-Monitoring genutzt werden kann.

Flächennutzungsplan

Das Ziel, mehr Wohnungen zu bauen, lässt sich nicht ohne die Realisierung neuer Wohnbauflächen umsetzen.

Der Flächennutzungsplan ist der geeignete Fachplan, um auf der Basis umfangreicher fachgutachterlicher Untersuchungen (z. B. Landschaftsplan) eine Gesamtabwägung für das Stadtgebiet vorzunehmen und geeignete Siedlungsflächen bedarfsgerecht auszuweisen.

Ein Grundsatzbeschluss zum Einstieg in die Fortschreibung des FNP könnte Mitte 2021 erfolgen, danach ist eine vorbereitende Strategiediskussion vorgesehen. Der offizielle Start in das Fortschreibungsverfahren (Einleitungsbeschluss) ist in der zweiten Jahreshälfte 2022 vorgesehen. Dies wäre ein wichtiger Schritt zur Absicherung und Umsetzung vieler im ISEK formulierter Ziele - vor allem im Bereich der Siedlungsflächenausweisung.

1.3 Gesamtbewertung und Einschätzung in Bezug auf die Stadtentwicklung

Querschnittsaufgabe Wohnbauentwicklung

Wohnbauentwicklung und Wohnungsversorgung sind ein Querschnittsthema der Stadtentwicklung, weil der Mangel an bezahlbarem Wohnraum viele Bereiche der Stadtentwicklung berührt. So ist z.B. die Versorgung mit bezahlbarem Wohnraum zu einer sozialen Frage geworden, und zunehmend ist auch die örtliche Wirtschaft betroffen, da der Wohnraumangel den Fachkräftemangel noch verstärkt.

Zielkonflikt der Siedlungsentwicklung

Zu beachten ist immer, dass sich die Wohnbauentwicklung in einem zentralen **Zielkonflikt** bewegt, der auch im Rahmen des ISEK-Prozesses klar herausgearbeitet werden konnte:

Durch die bauliche Nutzung von noch unbebauten innerstädtischen Baulücken und die Aufstockung / Erweiterung im Bestand gehen innerstädtische Freiflächen verloren, die ggf. für das direkte Wohnumfeld wichtig sind, die aus Gründen des Natur- und Landschaftsschutzes bedeutsam sind oder die für die Klimafolgenanpassung zunehmend wichtig werden.

Siedlungsentwicklung und Freiflächenentwicklung: Qualifizierte Nachverdichtung

Daher ist es absolut konsequent, dass von der Stadt Friedrichshafen parallel zum Aktionsprogramm Wohnraum auch die Grünflächenkonzeption (LP 4) und das Klimaanpassungskonzept (LP 3) für Friedrichshafen erarbeitet worden sind.

Eine verzahnte Vorgehensweise ist hier zwingend geboten. Ziel soll sein, eine „qualifizierte Nachverdichtung“ in dem Maße umzusetzen, dass mit der Schaffung zusätzlichen Wohnraums im Bestand der Verlust wertvoller Grün- und Freiflächen minimiert werden kann, bestehende Grünflächen aufgewertet werden und für die wachsende Bevölkerung auch in angemessenem Umfang wohnungsnahe Grünflächen neu geschaffen werden.

Umsetzungsinstrument Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan ist ein wichtiges formales Umsetzungsinstrument des ISEK.

Zum einen dient der FNP als formelle Umsetzung und Absicherung aller ISEK-Ziele und Projektbausteine mit räumlichem Bezug und auf der anderen Seite dient ISEK als Grundlage für die strategische Ableitung der Darstellungen und der räumlichen Entwicklungsziele des FNP.

Der FNP steuert die Siedlungsentwicklung und hat damit eine herausragende Bedeutung für die Wohnraumschaffung gemäß LP 1. Der FNP hat klassische Integrationsfunktion für die meisten Themen der Stadtentwicklung und der Stadtplanung.

Außer der Umsetzung der ISEK-Ziele gibt es eine Reihe von Gründen, die ebenfalls eine baldige Fortschreibung des FNP erforderlich machen:

- Planungshorizont des gültigen FNP erreicht („2015“)
- Integration der mittlerweile 5 FNP-Änderungen
- FNP-Flächen bereits realisiert oder aus faktischen Gründen (z. B. Besitzverhältnisse) nicht umsetzbar
- Gesteigerte Nachfrage und Bedarf an zusätzlichen Bauflächen (Wohnen **und** Gewerbe)
- Anpassung des FNP an geänderte Rahmenbedingungen und verschärfte gesetzliche Anforderungen, aber auch an die Änderungen des neuen Regionalplans
- Erfordernis der Abschichtung neuer Fachthemen bereits auf der Ebene des FNP.
- Genehmigungen von FNP-Änderungsverfahren durch das RP Tübingen werden immer schwieriger; i.d.R. werden neue Flächen nur noch genehmigt im Gegenzug zur Herausnahme bereits genehmigter nicht realisierter Bauflächen;

solche Flächentausche sind aber mangels Tauschflächen für die Stadt Friedrichshafen praktisch nicht mehr möglich.

- Die seit 2007 gültige INSPIRE-Richtlinie zur Schaffung einer einheitlichen Geodateninfrastruktur in der EU erfordert einen Neuaufbau des Kartenwerks auf anderen Basisdaten und in geändertem Datenformat.

1.4 Ausblick / Weiterentwicklung des Leitprojektes

Verschiedene Ansätze aus den unterschiedlichsten Handlungsfeldern können einen Beitrag zur Entlastung des Wohnungsmarkts leisten.

Letztlich stellen sich die mangelnde Verfügbarkeit und die Schwierigkeit der Aktivierung von Bauland als der entscheidende Engpass bei der bedarfsgerechten Wohnraumschaffung dar.

Aufgrund dieses Engpasses stehen alle Akteure des Wohnungsmarktes auch im Bereich des sozial gebundenen Wohnens untereinander in Konkurrenz. Daher wird es nötig sein, Prioritäten festzulegen, welche Grundstücke für die Förderung bestimmter Akteure oder Wohnformen besonders geeignet sind und bevorzugt werden sollen.

Ein solcher Handlungsspielraum besteht nur, wenn die Stadt die Grundstücke selbst besitzt oder die Verfügungsvollmacht hat. Daher kommt einer vorausschauenden Grunderwerbspolitik sowie der Aktivierung von Bauland eine entscheidende Bedeutung zu.

Zudem zeigt sich, dass in den letzten zwei Jahren Entwicklungen an Bedeutung gewonnen haben, die Einfluss auf den Wohnungsmarkt haben und der angestrebten Entwicklung hin zu einer Entspannung des Wohnungsmarktes in Friedrichshafen entgegenstehen. Daher gilt es, das Maßnahmenpaket zu ergänzen bzw. neue Schwerpunkte zu setzen.

Umwandlung von Dauerwohnungen in Ferienwohnungen in den Fokus nehmen

Trend Wohnungsumwandlung

Ein Problem des knappen Wohnungsmarkts ist die Tatsache, dass verstärkt bestehender Wohnraum der „normalen“ Wohnnutzung entzogen wird, z.B. durch Umwandlung in Ferienwohnungen.

Dies ist ein europaweiter Trend, der vor allem in den beliebten Zielen des europäischen Städtetourismus anzutreffen ist (z.B. Berlin, Barcelona, Amsterdam, Venedig, Paris), aber auch deutsche Touristenziele und Ferienregionen wie den Bodensee betrifft.

Durch die Umwandlung von dauerhaftem Wohnraum in periodisch vermietete Ferienwohnungen wird der Druck auf den örtlichen Wohnungsmarkt verstärkt und das Preisniveau in die Höhe getrieben.

Problemeingrenzung für Friedrichshafen

Es gibt Hinweise darauf, dass auch Friedrichshafen von dieser Entwicklung betroffen ist und dass es sich um eine nicht unwesentliche Größenordnung handelt. Daher besteht auch hier Handlungsbedarf.

Es wird empfohlen, die Entwicklung bei den Ferienwohnungen stärker in den Blick zu nehmen; insbesondere die nicht genehmigten Umwandlungen und die Vermietungsplattformen im Internet sollten genau beobachtet werden.

Sollten sich die Hinweise für Friedrichshafen bestätigen, ist ein Maßnahmenprogramm zu entwickeln, das das Handlungsprogramm „Wohnraum in Friedrichshafen“ wirksam ergänzt.

Kurzfristig erscheint es sinnvoll, zunächst einen Überblick über den Umfang dieses grauen Markts zu bekommen. Genaue empirische Daten für Friedrichshafen liegen bisher nicht vor, belastbare Zahlen sind schwer zu bekommen.

Mit einer möglichen Einführung der EBC (Echt-Bodensee Card) würde sich die Datenlage zum privaten Ferienwohnungsmarkt verbessern (siehe auch LP 14).

Maßnahmen zur Eindämmung von Umnutzungen

Im zweiten Schritt wäre dann über mögliche Maßnahmen zur Eindämmung dieses Markts zu entscheiden.

Planungsrechtlich gibt es seit 2017 Möglichkeiten, die Umwandlung oder die Aufteilung von Wohnungen in Ferienwohnungen über Festsetzungen im Bebauungsplan zu verbieten.

Außerhalb von Bauleitplanverfahren können Umwandlungen nur mittels einer Satzung geregelt bzw. ausgeschlossen werden, einer sog. **Zweckentfremdungssatzung**. Eine solche Satzung ist in BW auf Grundlage des „Gesetzes über das Verbot der Zweckentfremdung von Wohnraum“ (ZwEWG) seit 2013 möglich.

Der Landesgesetzgeber arbeitet aktuell an einer Gesetzesänderung, durch die eine Anzeigepflicht ergänzt werden soll. Dadurch können Betreiber von Internetportalen zur Ferienvermietung wie AirBnB zur Auskunft über die Klarnamen der Vermieter gegenüber den Kommunen verpflichtet werden. Ergänzt werden soll dies durch eine allgemeine Registrierungs- und Anzeigepflicht für die Überlassung einer Ferienwohnung. Zudem sollen die Bußgelder für die ungenehmigte Vermietung einer Ferienwohnung deutlich erhöht werden.

Mit dieser Gesetzesänderung stünde der Stadt mit der Zweckentfremdungssatzung ein wertvolles Instrument zur Eindämmung des grauen Ferienwohnungsmarktes zur Verfügung.

Der Wirksamkeit als Steuerungselement gegenüber steht jedoch der relativ hohe personelle Aufwand für Überprüfung und Ahndung der Zweckentfremdung. Daher bedarf es vor Einführung einer sorgfältigen Abwägung.

Empfehlung

- Belastbare Daten zur Umwandlung von Dauerwohnraum in Ferienwohnungen erheben
- Handlungsprogramm erarbeiten, u. a. Zweckentfremdungssatzung prüfen

Wohnungsmarktbeobachtung mit stärkerer Ausdifferenzierung der Bedarfe

Wohnungsmärkte differenzieren sich immer mehr aus, Wohnungsnachfragen werden vielfältiger und spezialisierter. Die Wohnungsmarktbeobachtung muss darauf reagieren.

Aktuell wird von einem Wohnungsbedarf von 400 WE pro Jahr ausgegangen. Bislang bezieht sich die Ausdifferenzierung dieses Bedarfs hauptsächlich auf den Preis (in Bezug zum verfügbaren Einkommen) und die Differenzierung zwischen freiem Wohnungsmarkt und preisgebundenem oder gefördertem Wohnraum. Untergeordnet geht es auch um Wohnungsgrößen oder um bestimmte Anforderungen an die Wohnung wie Barrierefreiheit oder betreutes Wohnen.

Für die zielgerichtete Schaffung und Förderung von Wohnungen gilt es, zusätzlich auch verstärkt auf besondere Wohnungsformen oder Wohnmodelle einzugehen und deren Bedarf zu ermitteln, z. B.:

- Baugemeinschaften
- Genossenschaftlich orientierte Wohnmodelle
- Mehrgenerationenwohnen
- Co-Working-Wohnmodelle (Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten).

Erst wenn eine differenzierte Bedarfsanalyse für solche besonderen Wohnungsformen vorliegt, kann auch eine nachfragegerechte Förderung erfolgen. Das Fördersystem der Stadt müsste dann ggf. angepasst werden.

Förderung von gemeinwohlorientierten Wohnprojekten

Baugemeinschaften und Baugruppen

Baugruppen haben als Form der Eigentumsbildung eine zunehmende Bedeutung. Das gemeinschaftliche Bauen hat viele Vorteile gegenüber dem Kauf einer Eigentumswohnung auf dem freien Markt. So lassen sich individuelle Wohnbedürfnisse von Anfang an einplanen, i.d.R. ist das Bauen auch preiswerter, da gegenüber dem Bau über Bauträger die Gewinnerzielung wegfällt. Somit ist es auch für Schwellenhaushalte eine Möglichkeit zur Eigentumsbildung.

In Friedrichshafen wird die Möglichkeit des gemeinschaftlichen Bauens bislang wenig genutzt. Es wird empfohlen, Privatinitiativen in dieser Richtung durch die Stadt stärker zu fördern.

Betreuung von Baugruppen durch die Stadt

Ein Baustein zur Förderung von Baugruppen ist die stärkere Betreuung durch die Stadt. Es zeigt sich, dass diejenigen Städte, die bereits erfolgreich viele Baugruppenprojekte realisiert haben (wie z.B. Ulm, Tübingen, Karlsruhe) einen festen Ansprechpartner in der Stadtverwaltung haben, der Hilfestellungen leistet.

Momentan sind in Friedrichshafen zwei Baugruppenprojekte geplant, in den Baugebieten Ittenhausen-Nord und im Lachenäcker. Diese könnten als Pilotprojekte im o.g. Sinne genutzt werden.

Stärkung / Förderung genossenschaftlichen Bauens

Genossenschaftlicher Wohnungsbau ist in Friedrichshafen vor allem durch größere Wohnbaugenossenschaften präsent (z.B. Kreisbaugenossenschaft oder Postbaugenossenschaft). Die Rechtsform der Genossenschaft ist aber auch für kleinere private Wohninitiativen interessant und von zunehmender Bedeutung.

Genossenschaftlich organisierte Wohnprojekte sind wie Baugruppen nicht gewinnorientiert. Oft werden gemeinschaftlich genutzte Bereiche und Räume miteingeplant, die zu einem flächensparenden Wohnungsbau führen; Angebote der „Share-economy“ sind bei Genossenschaften sehr verbreitet. Daher sollten Genossenschaften mit solchen Ansätzen gezielter gefördert werden.

Bei Grundstücksvergaben können Genossenschaften von der Vergabeform der Konzeptvergabe profitieren.

Verstärkter Einsatz von Konzeptvergaben

Ein Mittel auf diesem Weg könnte sein, die Anwendung von Konzeptvergaben zu forcieren. Bei Konzeptvergaben werden Grundstücke nicht zum Höchstgebot vergeben, sondern danach, wie gut der Bewerber dem in der Ausschreibung beschriebenen Konzept entspricht. Auf diesem Weg können spezielle Anforderungen und Zielsetzungen der Gemeinden langfristig gesichert werden. Neben dem bezahlbaren Wohnen können dies auch Nachhaltigkeit, ökologische Standards, Nutzungsmischung und Nahversorgungsangebote, soziale Mischung oder bestimmte Gestaltqualitäten sein. Für die Erreichung von Konzeptzielen wird ein Abschlag beim Kaufpreis gewährt. Dadurch haben auch Akteure mit nicht-kommerziellen Zielen, die sich dem Gemeinwohl verpflichtet fühlen, eine Chance auf eine Baulandentwicklung.

Konzeptvergaben können daher neben den weitergehenden städtebaulichen Zielen (s.o.) auch einen Beitrag zur nachfrageorientierten Schaffung auch spezialisierter Wohnprojekte leisten.

Konzeptvergaben sind sehr individuell auf das einzelne städtebauliche Projekt gestrickt und daher aufwändiger als „normale“ Grundstücksausschreibungen. Wichtige Fragestellungen zum Verfahrensablauf, zu den Inhalten der Konzeptausschreibung, zu den Bewertungskriterien und Preisabschlägen beim Auswahlverfahren sowie der dauerhaften Sicherung der Konzepte stellen sich bei jedem Verfahren neu.

Allerdings besteht die Gefahr der Überfrachtung der Anforderungen, weshalb der Einsatz gezielt und passgenau erfolgen sollte.

Empfehlung

- Verstärkter Einsatz der Konzeptvergabe bei Grundstücksvergaben prüfen, um insbesondere gemeinwohl- oder ökologisch orientierte genossenschaftliche Wohnprojekte zu fördern.
- Benennung eines Ansprechpartners zur Betreuung von Baugemeinschaften und Informationskampagne zum Vorteil des Bauens in Baugruppen.

Auf- bzw. Ausbau des eigenen städtischen Wohnungsangebots

Es zeigt sich, dass es besondere Engpässe bei der Versorgung besonderer Nachfragegruppen gibt, die im normalen System des preisgebundenen oder sozial geförderten Wohnraums Probleme haben, deren Wohnraumversorgung aber in der Verantwortung der Stadt liegt. Zudem ist es generell hilfreich, eine freie Verfügungsmasse an Wohnungen zu besitzen, um für unvorhersehbare Entwicklungen und Nachfragen handlungsfähig zu sein.

Nicht zuletzt könnte das Anbieten eigener Mitarbeiterwohnungen die angespannte Bewerbersituation im öffentlichen Dienst entschärfen und die Verwaltung in die Lage versetzen, qualifizierte Mitarbeiter zu gewinnen, die ansonsten aufgrund der angespannten Wohnsituation einen anderen Arbeitgeber oder eine andere Region vorziehen.

Im Rahmen des „Kommunalfonds Wohnraumoffensive BW“ hat das Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg neue Förderprogramme aufgelegt, z. B. das Programm „Wohnungsbau BW – kommunal“. Dieses Programm zielt darauf ab, Städte und Gemeinden beim Aufbau / Ausbau eines preisgünstigen kommunalen Mietwohnungsbestands in eigener Regie zu unterstützen, der einkommensschwächeren Haushalten zugutekommen soll.

Das Land kann Kommunen im Rahmen dieses Programms weit höhere Fördersätze gewähren als bei der allgemeinen sozialen Mietraumförderung, ohne gegen EU-Beihilferecht zu verstoßen.

Interessant ist dies z.B. für folgende Nachfragegruppen:

- Personen mit schlechten Wohnperspektiven
- Bedienstete der Stadtverwaltung mit Wohnberechtigung.

Forcierung des Betriebswohnungsbaus

Friedrichshafen mit seiner historisch großen Bedeutung als Industriestandort und Sitz großer Industrieunternehmen hat eine große Tradition des Werkwohnungsbaus (z.B. Zeppelinendorf, Dorniersiedlung). Diese Tradition ist in den letzten Jahrzehnten kaum mehr weitergeführt worden. Hier sollten Stadt und Betriebe gemeinsam ausloten, wie der Bau betriebseigener Wohnungen für Mitarbeiter forciert werden kann.

Auch für dieses Thema gibt es Fördermöglichkeiten des Landeswirtschaftsministeriums; ein weiterer Baustein des „Kommunalfonds Wohnraumoffensive BW“ ist das Programm „Wohnungsbau BW – Mitarbeiterwohnen“, mit dem der Bau von Mitarbeiterwohnungen durch Unternehmen gefördert werden soll.

Mit der Novellierung des Landeswohnraumfördergesetzes wurde dieses Fördermodell ins Gesetz (§ 6 Abs. 1 Satz 2 LWoFG) aufgenommen; Förderungen sind seit 13. Mai 2020 möglich.

Die abgestimmten Anstrengungen zur Forcierung des Betriebswohnungsbaus unter Ausschöpfung der Förderprogramme könnte ein Thema des nächsten Wohnbaugipfels sein.

Empfehlung

- Forcierung des stadteigenen und des Betriebswohnungsbaus unter Inanspruchnahme der neu aufgelegten Landesförderprogramme des „Kommunalfonds Wohnraumoffensive BW“.
- Thema im nächsten Wohnbaugipfel behandeln.

Weiterentwicklung der Bindungsfristen

Bindungsfristen für den geförderten Wohnungsbau

Die Stadt unternimmt einiges, um das Angebot an preisgebundenen Wohnungen zu erhöhen. Im Blick haben muss Friedrichshafen natürlich auch, dass Wohnungen nach gewisser Zeit aus der Preisbindung fallen.

Das Ziel muss sein, dass in Friedrichshafen jedes Jahr mehr preisgebundene Wohnungen geschaffen werden, als durch Auslauf der Preisbindung wegfallen.

Bei einer Erhöhung der Bindungsfristen um weitere 5 Jahre hätte die Stadt mehr Zeit, für einen Ersatz der durch Bindungsfristablauf wegfallenden preisgebundenen Wohnungen zu sorgen.

Empfehlung

- Erhöhung der Bindungsfrist geförderter Wohnungen von 25 auf 30 Jahre

2.

Leitprojekt Nr. 2

Verkehrsentwicklungsplan

2.1 Allgemeines zur Entwicklung des Leitprojekts

Der Verkehr gehört zu den wichtigsten, öffentlichkeitsbedeutendsten und meistdiskutierten Themen in der Stadtentwicklung. Daher kommt der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans eine sehr hohe Bedeutung zu, da er sowohl die strategischen Leitlinien der zukünftigen Verkehrsentwicklung als auch konkrete Maßnahmen in den einzelnen Verkehrsbereichen bündelt.

Verzahnung VEP und ISEK

Bei den parallel laufenden Verfahren zur Erarbeitung des ISEK und des VEP fand eine enge Verzahnung statt. Insbesondere die Öffentlichkeitsbeteiligung zum VEP wurde komplett in das Beteiligungsverfahren des ISEK integriert. Eine inhaltliche Verzahnung findet im Abschlussbericht zu ISEK in der Weise statt, dass der VEP als Ganzes ein Leitprojekt des ISEK darstellt (LP 2).

Unterschiedliche Beschlusslagen

Für den Umgang mit dem VEP in diesem ISEK-Sachstandsbericht ist von Bedeutung, dass die Beschlusslagen für beide Konzepte unterschiedlich sind. Das ISEK-Handlungskonzept wurde vom Gemeinderat verabschiedet; dagegen liegt zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Umsetzungsberichts noch kein Beschluss über den VEP vor.

Beschlusslage zum VEP

In der Gemeinderatssitzung vom 28.09.2020 (DS-Nr. 2020 / V00128) wurde eine abschließende Beschlussfassung zum VEP auf Wunsch des Gemeinderats zunächst zurückgestellt, um nach Inbetriebnahme der B 31neu sowie einem daran anschließenden „Gewöhnungszeitraum“ von ca. einem Jahr durch neue Verkehrserhebungen eine dann aktuelle Datengrundlage zu schaffen. Mit den daraus gewonnenen Erkenntnissen sowie dann auch noch zusätzlich einzubringenden Gesichtspunkten (z. B. hinsichtlich Klimaschutzzielen, etc.) soll der VEP frühestens Ende 2022 / Anfang 2023 beschlossen werden.

Bisher erarbeitete Inhalte des VEP (Erkenntnisse / Ergebnisse): Stand 2019

In der Wahl der Verkehrsmittel der Friedrichshafener Bevölkerung überwiegt heute der motorisierte Individualverkehr mit etwa 57 %. Als wesentliches Ziel des Verkehrsentwicklungsplans wurde festgelegt, künftig mindestens 50 % aller Wege zu Fuß, mit

dem Fahrrad oder mit dem ÖPNV zurückzulegen. Sämtliche Anstrengungen bei der Entwicklung und Umsetzung verkehrlicher Maßnahmen sind daher auf die intensive Förderung der Verkehrsarten im Umweltverbund zu legen.

Im Sinne der ausgegebenen Ziele sind folgende Handlungsansätze in den umfangreichen Maßnahmenkatalog eingeflossen:

- Maßnahmen zur verträglichen und gezielten Abwicklung des Kfz-Verkehrs einschließlich Ansätzen für das Parken
- Maßnahmen zum Ausbau und zur Verbesserung im ÖPNV
- Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs (im wesentlichen aufbauend auf das vorliegende Radverkehrskonzept)
- Maßnahmen zur Verbesserung für Fußgänger
- Begleitende organisatorische und planerische Maßnahmen zur Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsmittel sowie informelle Maßnahmen

Die im Zielszenario enthaltenen 47 Maßnahmen werden nach Realisierbarkeit eingestuft, in funktionale und zeitliche Abhängigkeiten gebracht und nach Umsetzungsstufen unterschieden.

Integration der VEP-Projektbausteine im ISEK

Es bedarf der Festlegung von Regeln für den Umgang mit Projektsteinen aus dem VEP für die Übergangszeit bis zum endgültigen Gemeinderatsbeschluss.

Der VEP-Entwurf schlägt **47 Einzelmaßnahmen** vor, die einem oder mehreren Wirkungsbereichen der Verkehrsentwicklung auf Grundlage der erarbeiteten Leitziele zugeordnet werden können. Diese sind:

- Fußgängerverkehr (F)
- Radverkehr (R)
- ÖPNV (Ö)
- Kfz-Verkehr (K)
- Parken (P)
- Verknüpfung, Strategische Maßnahmen, Sonstige (S).

Zudem enthält der VEP auch eine Übersicht zur zeitlichen Einordnung dieser Maßnahmen in kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen. Aus heutiger Sicht ist die Perspektive 2020 und 2021/2022 noch als kurzfristig anzusehen, also Projekte, die binnen der nächsten 3 Jahre umgesetzt werden.

Die mittelfristige Projektphase reicht bis 2025/2026, langfristige Projekte reichen bis 2030. Zur Neudefinition der Projektzeitphasen siehe auch Kap. 0.1.

Hier müsste ggf. eine Neueinstufung der Projekte des VEP erfolgen, damit die Einstufung der drei Projektphasen im VEP und im ISEK zeitlich synchronisiert ist.

Grundsätzlich ist jede dieser Einzelmaßnahmen als eigener ISEK-Projektbaustein zu sehen, da die Einzelmaßnahmen auch verschiedenen Fachämtern zugeordnet werden können. Allerdings werden aus dem Maßnahmenkatalog nur solche Maßnahmen mit eigenen Projektdatenblättern übernommen, die folgende Voraussetzungen erfüllen:

- Die Projekte sind im VEP als kurzfristige Maßnahme bis 2020 bzw. 2022 vorgesehen.
- Es werden solche Maßnahmen aufgenommen, die unabhängig vom ausstehenden Gemeinderatsbeschluss über den Gesamt-VEP von der Verwaltung bearbeitet werden, weil es bereits Projektbeschlüsse des Gemeinderats zu den Maßnahmen gab oder weil es sich um Maßnahmen / Tätigkeiten der laufenden Verwaltung handelt.

Um einen Gesamtüberblick über die kurzfristigen VEP-Projekte zu bekommen, sind alle Maßnahmen in der Übersichtstabelle zur Umsetzung (Anlage 1) enthalten; also auch diejenigen, zu denen mangels Beschlusslage und Finanzierung derzeit keine weiteren Aussagen oder Bewertungen getroffen werden können. Letztere werden in der Tabelle grau markiert, zudem wurden für diese keine Projektsteckbriefe angelegt. Dies betrifft die 7 Projektbausteine 2.10, 2.14, 2.15, 2.22, 2.26, 2.29 und 2.37.

Konsequenzen aus der Beschlusslage zum VEP für ISEK

Es besteht Einigkeit darin, dass die o.g. Zielrichtung von 50% Anteil Umweltverbund am modal-split als das Leitziel gilt, an dem sich das weitere Verwaltungshandeln orientieren soll, auch wenn der VEP nicht formell beschlossen ist.

In der Zwischenzeit können die als wichtig angesehenen Projekte als vorgezogene Maßnahmen umgesetzt werden, wenn sie dem o.g. Ziel nicht entgegenstehen.

Vorgezogene Maßnahmen zum VEP

Bereits in den vergangenen Jahren wurden bestimmte Themenstellungen des VEP vorgezogen realisiert. Zu nennen sind:

- Verkehrsführung Friedrichstraße (Variantenuntersuchung für 3 Zeithorizonte)
- Machbarkeitsstudie Friedrichstraße (Leistungsfähigkeitsnachweis und Entwürfe)
- Grundlagenermittlung und Variantenvergleich ZOB Stadtmitte
- Mobilitätskonzept Zeppelin Universität
- Lärmuntersuchungen (Berg, Albrechtstraße und innere Umgehung insgesamt, Keplerstraße, Dornierquartier)

- Parkleitsystem
- Wettbewerb Uferpark mit Friedrichstraße und Bahnhofvorplatz

2.2 Statusbericht zu einzelnen Projektbausteinen

Bei der bisherigen Umsetzung der verkehrspolitischen Ziele und Einzelprojekte des VEP zeichnen sich drei Schwerpunkte ab:

1. Maßnahmen zum Radverkehr:

- Die Umsetzung und Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes
- Planungen für ein Radparkhaus am Stadtbahnhof und Ausbau der Radabstellanlagen im Stadtgebiet
- Bau und Weiterplanung des Velorings und Planung für einen Radschnellweg Richtung Ravensburg.

2. Bau der B 31neu und die Folgemaßnahmen im Stadtgebiet

- Neubau der B 31neu Umfahrung Friedrichshafen West mit Anschlusspunkten
- Rückbau und Umgestaltung der alten B 31-Straßenabschnitte (z.B. Friedrichstraße, Zeppelinstraße Fischbach)
- Umgestaltung der zu- und ableitenden Straßenabschnitte (z. B. Kreuzungsumgestaltung zu Kreisverkehren).

3. Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität

- Carsharing-Projekt mit Elektroautos („emma“)
- Einrichtung von Stellplätzen für Elektroautos im Parkraum mit Ladesäulen und allgemeiner Ausbau der Ladeinfrastruktur
- Förderung von E-Lastenfahrrädern und Elektrorollern durch die Stadt.

2.3 Gesamtbewertung und Einschätzung in Bezug auf die Stadtentwicklung mit fachlichen Querbezügen

Der VEP enthält nicht nur konkrete Umsetzungsmaßnahmen, er bildet auch strategische Entwicklungsziele für die künftige Verkehrsentwicklung in Friedrichshafen ab. Damit stellt er eines der wichtigsten Fachkonzeptionen für die Stadtentwicklung dar; zudem ist er aufgrund der großen Anzahl von 47 Einzelmaßnahmen eines der bedeutenden Maßnahmenpakete im Rahmen der ISEK-Projekte.

Ein starker Querbezug besteht zum Thema Klima (LP 3 – Klimastadt).

Das im November 2020 durch den Gemeinderat beschlossene „**Energie- und Klimaschutzkonzept 2030**“ (siehe dazu LP 3) enthält eine ganze Reihe von Maßnahmen, die den Verkehrssektor betreffen. Im Leitbild Energie und Klimaschutz 2030 – 2050 werden dazu folgende Ziele benannt:

a. Klima Mobil - auf dem Weg zur Verkehrswende 2030

- Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans VEP FN 2020 zu einer Konzeption "Klimaneutrale Mobilität Friedrichshafen 2040 / 2050".
- CO₂-armer Verkehr im Bereich der ehemaligen Altstadt (Innenstadt Süd) bis 2030. Danach Einfahrtbeschränkungen für Pkws, die diese Voraussetzungen nicht erfüllen. Ab 2035 gilt diese Regelung auch für Lkws und Busse.
- Kostenloses Parken für Fahrzeuge mit Alternativantrieben (Elektro- / Wasserstofffahrzeuge).
- Kostenlose Fahrradmitnahme im ÖPNV inklusive Schiffverkehr.
- Entwicklung eines Citylogistik-Konzepts für den Lieferverkehr.
- Einrichtung eines autonomen Pendelverkehrs zwischen Stadt- und Hafenbahnhof bis 2030 (z.B. E-Mover von ZF).
- Schaffung einer schnellen Schiffsverbindung zwischen Friedrichshafen und Romanshorn mit Alternativantrieben bis 2030 in Ergänzung zur bestehenden Fährverbindung.
- Fahrradparkhäuser für die Stadt, Industrie und den großflächigen Einzelhandel.
- Systematische Ausweisung von Fahrradstraßen, vor allem im Bereich der Kernstadt, da dort die höchste Radverkehrsdichte herrscht.
- Realisierung von Radschnellwegen wie dem Velo-Ring auch in kleinen Teilabschnitten
 - Lückenschluss im Radwegenetz der Stadt Friedrichshafen durch Schaffung neuer Verbindungen zur Verkürzung weiter Umwege.
 - Ergänzung des Spazierwegenetzes im grünen Bogen um die Kernstadt Friedrichshafen.
 - Ausbau einer Wasserstoffinfrastruktur mit dem Stadtwerk am See und der Industrie

Diese Ziele werden mit den Energie- und klimapolitischen Arbeitsprogrammen für den eea Gold konkretisiert (siehe DS 2020 / V00073-1, Anlage 2).

b. Auch Maßnahmen aus dem „**Klimaanpassungskonzept**“ betreffen teilweise den Verkehrssektor, allen voran im Maßnahmenkomplex B - Mobilität und öffentliche Verkehrsinfrastruktur:

BI1-MOB Optimieren des Linienvverkehrs und Erhöhen der Taktichte im Stadtverkehr
2020 - 2024

BI2-MOB	Wartebereiche im Stadtverkehr klimaangepasst gestalten 2020 - 2024
BI3-MOB	Nutzen und Fördern alternativer Fahrzeugantriebe in öffentlichen Fuhrparks und im ÖPNV 2020 - 2024
BI4-MOB	Klimaangepasste Neugestaltung der Ortsdurchfahrt Friedrichshafen und inneren Umgehung im bisherigen Verlauf der B31alt 2022 ff.
BI5-MOB	Optimierung und Teilentsiegelung von Verkehrsflächen 2020 ff.
BV1-MOB	Fahrradwege und Gehwege beschatten

In der o.g. Beschlussvorlage ist auch die Neuschaffung **einer Stelle für „Nachhaltige Mobilität“** vorgesehen, die sich schwerpunktmäßig mit der Umsetzung einer innovativen, emissionsarmen und klimaneutralen urbanen Mobilität beschäftigen soll.

Die Aufgabenstellung dieser Vom Gemeinderat am 16.11.2020 beschlossenen Stelle lautet:

- Umsetzung und Weiterentwicklung des VEP im Sinne einer konsequenten Mobilitätswende
- Ausbau des Umweltverbundes durch integrative Maßnahmen zur Förderung von Fußverkehr, Radverkehr und öffentlichem Nahverkehr
- Vernetzung aller für die Verkehrswende in Friedrichshafen wichtigen Akteure und Gestaltung einer proaktiven Kommunikation nach innen und außen
- Koordination des Betrieblichen Mobilitätsmanagements der Stadt Friedrichshafen in Abstimmung mit den anderen großen Arbeitgebern in Friedrichshafen
- Koordination der Zusammenarbeit in den Bereichen Verkehrstechnik und Verkehrswirtschaft in der Region, namentlich mit den städtischen Beteiligungs- und Stiftungsunternehmen
- Implementierung von z.B. aus Landesnetzwerken wie der AG Fahrradfreundliche Kommune oder dem Kompetenznetz Klima mobil gewonnenen Handlungsansätzen und Modellprojekten und Einwerbung einschlägiger Fördermittel

Die Schaffung dieser Stelle soll zur Erreichung der mit dem Energie- und Klimaschutzkonzept 2030 und dem Klimaanpassungskonzept Friedrichshafen 2030 benannten Ziele beitragen und unterstreicht damit den engen Bezug zwischen den Themen Klima und Verkehr.

Mittlerweile konnten Fördermittel für die Personalstelle „nachhaltige Mobilität“ gewonnen werden. Förderschwerpunkte sind die „Koordination von Mobilitätsstationen“ sowie „Datenmanagement im Bereich Fahrzeug-Sharing und Parkraum“. Diese beiden Schwerpunkte werden aufgrund ihrer Förderung aktuell vorrangig behandelt.

2.4 Ausblick / Weiterentwicklung des Leitprojektes

Vieles zur Weiterentwicklung des LP 2 ist bereits unter Kap. 2.1 beschrieben und sehr stark abhängig von der abschließenden Beschlusslage zum VEP voraussichtlich im Jahr 2023.

Maßnahmen zur Lärmaktionsplanung

LP 2.30 („Tempo-30-Regelungen gemäß Lärmaktionsplan“) bezog sich zunächst auf die Lärmaktionsplanung Stufe 2; diese Stufe der Lärmaktionsplanung und die zugehörigen Maßnahmen sind mittlerweile komplett umgesetzt.

Inwieweit in den folgenden LAP-Stufen Tempo-30-Regelungen erforderlich sein werden, ist mit Fortschreibung des Lärmaktionsplans in der Zukunft zu prüfen.

Dies ist vor allem im Zusammenhang mit der vollständigen Inbetriebnahme der B 31neu ab Sommer 2021 und den daraus resultierenden Verlagerungen im Gesamtstraßennetz zu sehen.

Der im März 2021 zur Beschlussfassung anstehende LAP 3 sieht zwei zusätzliche Tempo 30-Strecken vor. Er wurde notwendig, nachdem die LUBW für die Bundes- und Landesstraßen 2018 neue Verkehrszählungen übermittelt hat, ersetzt aber nicht die für den Zeitpunkt nach Eröffnung der B 31neu vorgesehene grundlegende Überprüfung der städtischen Lärmaktionsplanung. Mit der Vorlage dieses LAP 4 ist ebenfalls 2023 zu rechnen.

City-Logistik

Bei der Citylogistik handelt es sich um ein Querschnittsthema, das für die Verkehrsentwicklung und die Wirtschaftsentwicklung gleichermaßen bedeutsam ist und zudem große Auswirkungen hat auf die Entwicklung der Innenstadt.

Daher muss die City-Logistik bei der Neuausrichtung des VEP ab 2022 ein wichtiges Thema bei der Zielausrichtung des Verkehrs werden.

Die City-Logistik ist auch ein wichtiger Baustein im Gewerbeentwicklungskonzept und wird daher im (LP 8.1) näher beschrieben.

3.

Leitprojekt Nr. 3

Klimastadt

3.1 Allgemeines zur Entwicklung des Leitprojekts

Leitprojekt 3 „Klimastadt“ ist im Rahmen integrierter und nachhaltiger Stadtentwicklung eines der Schlüsselprojekte. Dies nicht nur aufgrund der starken Überschneidungen mit anderen Leitprojekten, zum Beispiel 1 „Aktionsprogramm Wohnraum“, 2 „Verkehrsentwicklung“, 4 „Grüne und blaue Infrastruktur“ oder 10 „Zukunftsquartier Fallenbrunnen“ und 11 „Hinterer Hafen“, sondern auch aufgrund des hohen gesellschaftlichen und ökonomischen Stellenwerts, den die Themen Klimaschutz und Klimaanpassung besitzen. Dazu hat nicht zuletzt auch die Jugendbewegung „Fridays for Future“ beigetragen. Antworten auf Fragen wie wir Energieversorgung und Mobilität, Bauen, Ernährung und Freizeit künftig klimaneutral gestalten können, werden wahlentscheidend und bestimmen den Aktienkurs großer Unternehmen mit, in vielen Regionen der Erde entscheiden sie über Krieg und Frieden.

Die Stadt Friedrichshafen zeichnet sich zusammen mit ihrem Stadtwerk seit 30 Jahren durch eine eigenständige Energie- und Klimaschutzpolitik aus. 1997 hat sie ein Kommunales Energiemanagement eingeführt, 1998 ein mit jährlich 120.000 bis 150.000 EUR dotiertes Förderprogramm für private Energiespar- und Klimaschutzmaßnahmen, seit 2006 beteiligt sich die Stadt als eine der ersten in Baden-Württemberg am **European Energy Award** (eea) und hat sich 2011 mit dem **Energie- und Klimaschutzkonzept 2020** ambitionierte Ziele gesteckt.

Dies orientiert an den Klimaschutzzielen von Paris (2015) fortzuschreiben und auszubauen war das erklärte Ziel der **Projektbausteine 3.1 und 3.2**.

In der Erkenntnis, dass trotz all dieser Bemühungen der weltweite Klimawandel fortschreitet und auch vor unserer Region nicht Halt macht, nein, im Gegenteil, sich aufgrund unserer Lage in der Nordhemisphäre der Erde sich sogar deutlicher auswirkt als im weltweiten Mittel und bereits heute erhebliche Auswirkungen auf Stadtklima, Hochwassergefahrenlagen sowie Land- und Forstwirtschaft hat, wurde mit **Projektbaustein 3.3** der Auftrag an die Stadtverwaltung formuliert, planerische **Maßnahmen zur Klimafolgenanpassung** zu entwickeln.

Im Ergebnis, so die Idee, sollte am Ende ein **ganzheitlicher Masterplan Klimastadt** stehen.

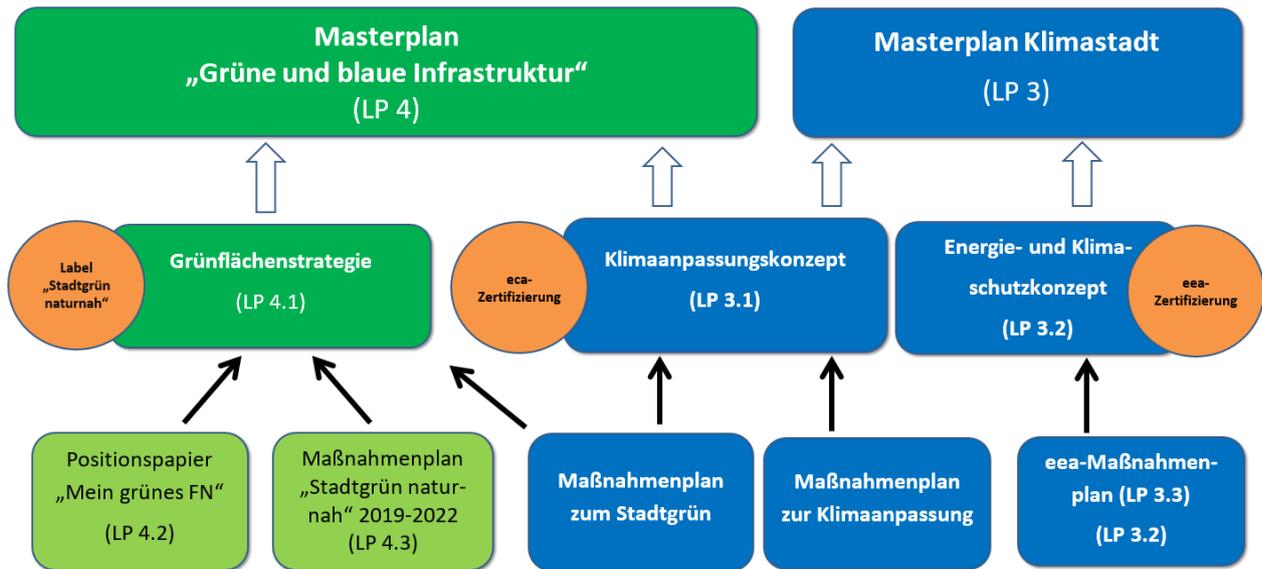


Abb. B.2: Bestandteile des Masterplans Klimastadt (Amt für Stadtplanung und Umwelt)

Die Grafik verdeutlicht auch, welcher Bezug zwischen dem LP 4 „Grüne und blaue Infrastruktur“ und dem LP 3 „Klimastadt“ besteht.

Insbesondere beim Thema „Klimafolgenanpassung“ zeigt sich eine starke Verknüpfung mit dem Thema der städtischen Grünflächen mit starken Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung.

Der Masterplan Klimastadt steht auf drei Säulen:

1. Das Klimaanpassungskonzept 2030

Ganzheitlich, mit anderen Stadtentwicklungszielen harmonisiert und auf Langfristigkeit ausgerichtet wurde es 2020 zum ersten Mal erstellt.

2. Das Energie- und Klimaschutzkonzept 2030

Aufbauend auf 30 Jahren Erfahrungen im Klimaschutz werden mit dem 2020 fortgeschriebenen Klimaschutzkonzept neue und den aktuellen Herausforderungen angemessene Ziele in den Fokus genommen.

3. Das Klima-Budget 2020 ff.

Klimaschutz und Klimaanpassung gibt es nicht zum Nulltarif. Die rechtzeitige Umsetzung der als notwendig erkannten Maßnahmen bedarf einer ausreichenden Finanzierung. Dazu soll ein dauerhaftes Budget im Haushalt für die Umsetzung innovativer Projekte im Bereich Klimaschutz und Klimaanpassung geschaffen werden.

3.2 Statusbericht zu einzelnen Projektbausteinen

Mit der Umsetzung der benannten Projektbausteine wurde bereits parallel zum ISEK-Prozess 2016 begonnen:

Energie- und Klimaschutzkonzept und European Energy Award

- 2019 wurde die Energieagentur Ravensburg mit den Vorbereitungen zur **Fortschreibung des Energie- und Klimaschutzkonzeptes** 2020 orientiert an den Klimaschutzzielen von Paris, d.h. der Klimaneutralität bis 2050 beauftragt (**Projektbaustein 3.1**). Mit Beschluss des Energie- und Klimaschutzkonzeptes 2030 durch den Gemeinderat am 16.11.2020 (DS-Nr. 2020 / V 00073-1) ist dieser Projektbaustein erfolgreich abgeschlossen. Die Umsetzung des Konzeptes wird künftig unter dem Baustein 3.2 weiterverfolgt.
- Nach der ersten Rezertifizierung mit dem eea Gold im Herbst 2016 stand die Erfüllung des **Energiepolitischen Arbeitsprogramms** 2016 – 2020 auf der Agenda (**Projektbaustein 3.2**). Im November 2020 hat die Stadt die zweite Rezertifizierung für den eea Gold erfolgreich absolviert, das Ergebnis wird im Frühjahr 2021 bekannt gegeben.
- Der **Umsetzungsstand** der im Energie- und klimapolitischen Arbeitsprogramm 2030 enthaltenen 98 Maßnahmen stellt sich Ende 2020 wie folgend dar:

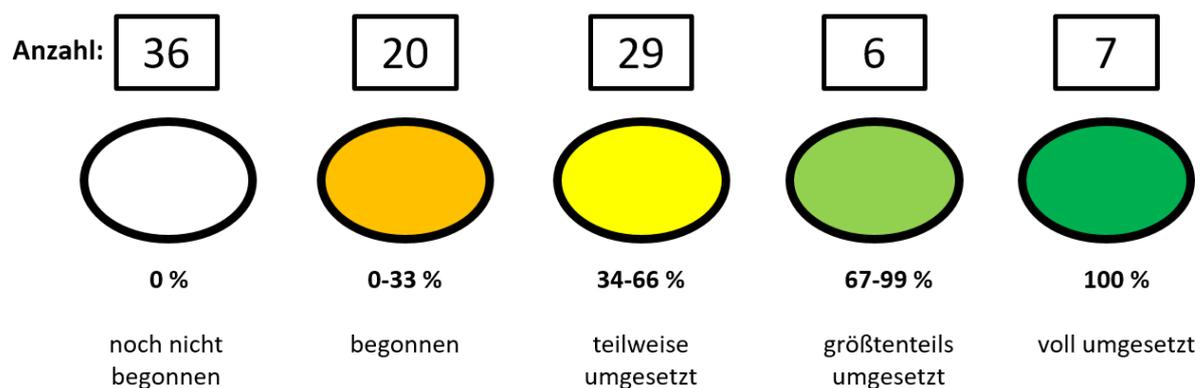


Abb. B.3: Umsetzungsstand der Maßnahmen des Energie- und Klimaschutzes

Klimauntersuchung, Klimaanpassungskonzept und European Climate Adaptation Award

- 2016 entstand in Zusammenarbeit mit der PH Weingarten eine erste Thermalkartierung für das Stadtgebiet, die im Ergebnis die starke innerstädtische Klimaerwärmung

während der heißen Sommerwochen bestätigte und die Notwendigkeit einer **gesamtstädtischen Klimaanalyse** deutlich machte. Diese wurde 2018 mit Fördermitteln aus der Nationalen Klimaschutzinitiative als Teilkonzept „Klimaanpassung“ in Auftrag gegeben.

- Im Ergebnis liegt das **Klimaanpassungskonzept 2030** der Stadt Friedrichshafen vor, das am 16.11.2020 vom Gemeinderat beschlossen worden ist (DS 2020 / V00067-1). Um wie beim Thema Energie und Klimaschutz zwischen Strategiekonzeption und Maßnahmenumsetzung unterscheiden zu können, wurde das Anpassungskonzept als **Projektbaustein 3.3** gefasst, der mit dem Gemeinderatsbeschluss bis zu seiner nächsten Fortschreibung vorläufig abgeschlossen ist.
- Der Gemeinderat hat am 16.11.2020 auch beschlossen, dass sich Friedrichshafen am **European Climate Adaptation Award (eca)** beteiligen sollte. Dabei handelt es sich um ein deutsches Qualitätsmanagement- und Zertifizierungsinstrument für die kommunale Klimaanpassung nach dem Vorbild des European Energy Award (eea) - Projektbaustein 3.3.

Der eca ist ein Programm für Städte und Gemeinden, die ihre Anpassungskapazität an den Klimawandel identifizieren und die Umsetzung von Klimaanpassungsmaßnahmen systematisch vorantreiben wollen.

Die Teilnahme am eca wie die kontinuierliche Umsetzung des mit dem Anpassungskonzept beschlossenen Maßnahmenkatalogs wird künftig unter dem **neuen Projektbaustein 3.4** gefasst.

- Der **Umsetzungsstand** der im Maßnahmenkatalog enthaltenen 69 Maßnahmen stellt sich Ende 2020 wie folgend dar:

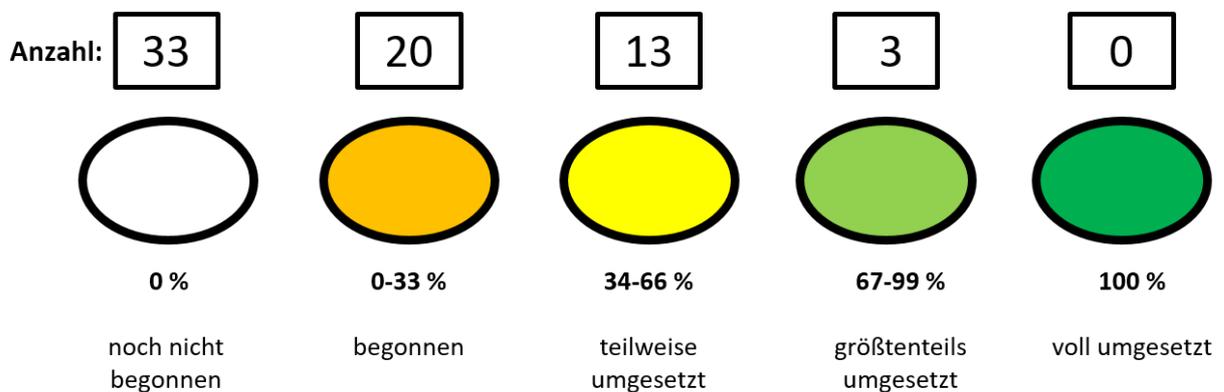


Abb. B.4: Umsetzungsstand der Maßnahmen der Klimaanpassung

3.3 Gesamtbewertung und Einschätzung in Bezug auf die Stadtentwicklung mit fachlichen Querbezügen

Viele der im **ISEK** angesprochenen Handlungsfelder, Zielsetzungen und konkreten Projekte haben starken Bezug und zahlreiche Überschneidungen mit den Zukunftsthemen Klimaschutz und Klimaanpassung (vgl. 3.1). Dieser Zusammenhang ist im nachfolgenden Schaubild am Beispiel der Klimaanpassung dargestellt.

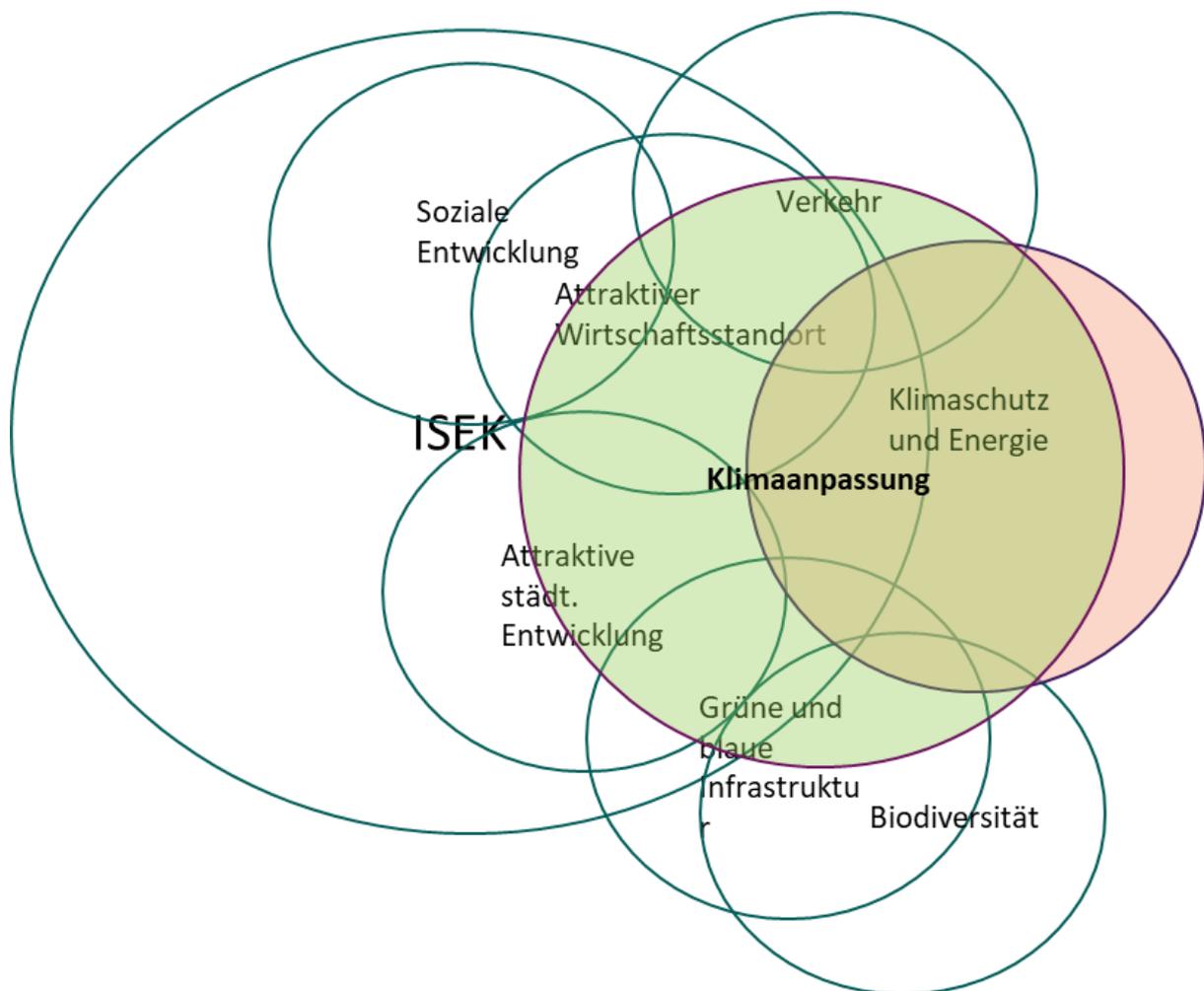


Abb. B.5: ISEK und Klima mit Bezug zu weiteren Themen der Stadtentwicklung;
Quelle: Eigene Darstellung Stadt Friedrichshafen, Dr. Marius Eisele

Mit Blick auf die Maßnahmenkataloge wird dies an den betroffenen Handlungsfeldern zukünftiger Stadtentwicklung noch deutlicher:

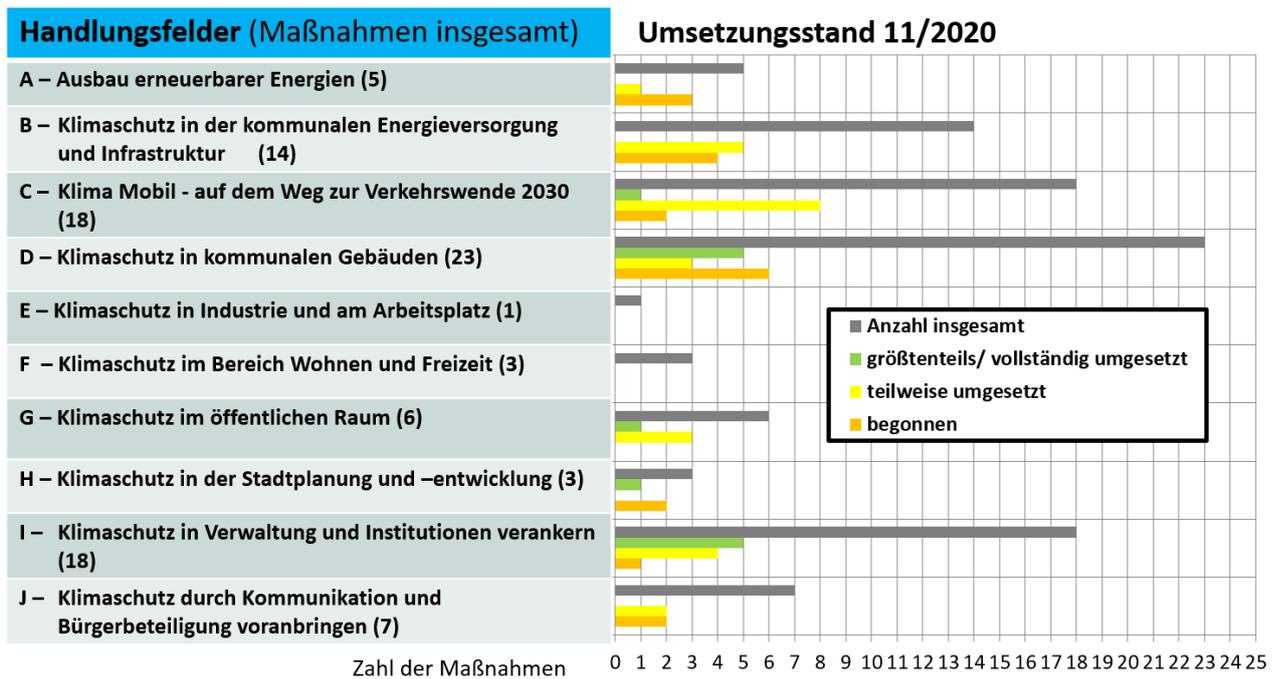


Abb. B.6: Handlungsfelder Klimaschutzkonzept Friedrichshafen 2030 mit Umsetzungsstand

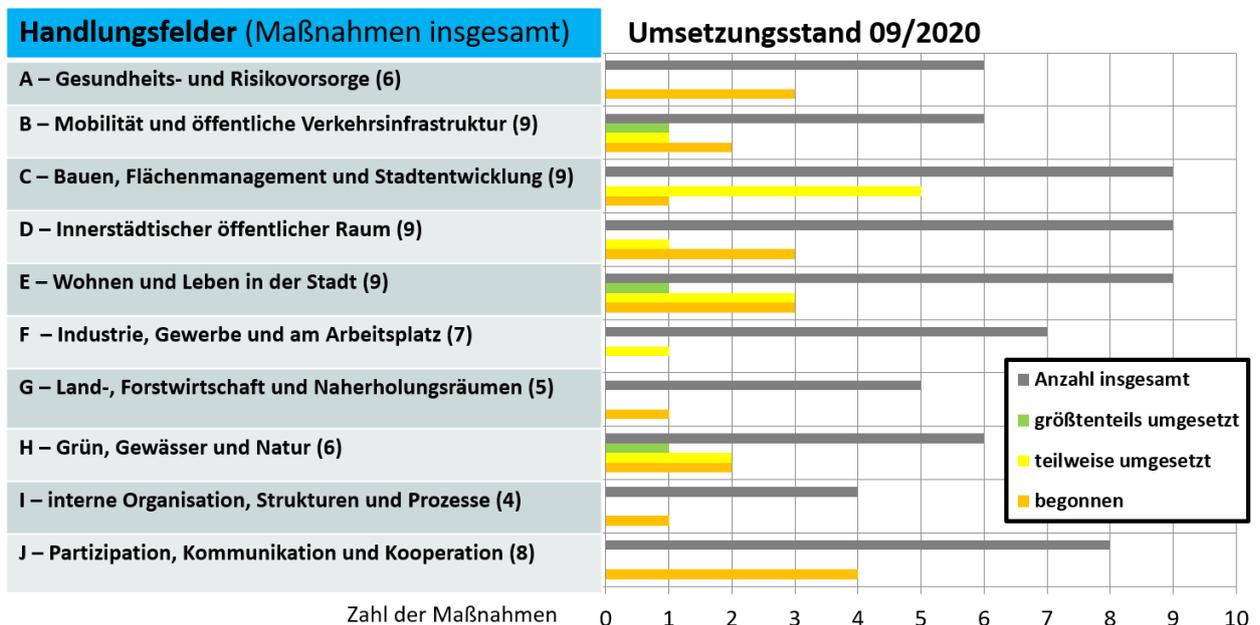


Abb. B.7: Handlungsfelder Klimaanpassungskonzept Friedrichshafen 2030 mit Umsetzungsstand

Beide Maßnahmenkataloge zusammen sind nicht weniger als ein umfassendes Programm zur nachhaltigen Stadtentwicklung mit Fokus auf Klimaschutz und Klimaanpassung. Bezieht

man die starken Bezüge zu Leitprojekt 4 „Grüne und blaue Infrastruktur“ mit dessen Zielsetzung auch zur **Förderung der Biodiversität** im Stadtgebiet mit ein, so rückt eine weitere der globalen Schlüsselherausforderungen in den Blick, nämlich der Erhalt der Artenvielfalt, ohne die Gesundheit und Ernährung der Menschheit nicht möglich sein werden.

Leitprojekt 3 durchdringt damit wie allenfalls die Querschnittsthemen Bürgerbeteiligung, Digitalisierung und Zusammenarbeit von Stadt und Region das gesamte Stadtentwicklungskonzept.

3.4 Ausblick / Weiterentwicklung des Leitprojektes

Die Zeichen der Zeit verstehen

Der Zusammenhang zwischen Klimaerwärmung und unserem Verbrauch fossiler Energie ist Gewissheit - und dies nicht erst seit heute. Politisch vereinbarte Ziele wurden in den letzten Jahren nicht immer konsequent genug umgesetzt. Wenn wir aber so weitermachen, werden unsere Kinder und Enkelkinder ein schweres Leben haben.

Es ist unsere Verantwortung aus dieser Erkenntnis entschlossen umzusteuern. Wir haben keine Zeit mehr zu verlieren und dürfen uns durch (vermeintliche) Sachzwänge, Einzelinteressen und Widerstände nicht davon abhalten lassen, das Notwendige zu tun.

Wo wollen wir hin?

Bis zum Jahr 2020 wollten wir unsere Energieeffizienz gegenüber 1990 um 20 % erhöhen, den CO₂-Ausstoß um 20 % verringern und den Anteil erneuerbarer Energie sowie der Kraft-Wärme-Koppelung deutlich erhöhen. Wir haben in den zurückliegenden 30 Jahren viel geleistet, aber unsere bisherigen Ziele noch nicht vollständig erreicht.

Der Gemeinderat hat sich im Mai 2019 zu den Klimaschutzzielen von Paris bekannt. Soll die durch den Menschen maßgeblich mitverursachte Klimaerwärmung bis Ende dieses Jahrhunderts unter 2° C bleiben, müssen wir unsere Treibhausgasemissionen weitgehend auf null zurückführen. Das heißt, dass wir in den kommenden 15 – 30 Jahren noch über 80 % des Weges vor uns haben, also viermal mehr erreichen müssen als in den vergangenen 30 Jahren.

Wie wollen wir diese wichtigen Ziele erreichen?

Klimaschutz und Klimaanpassung werden auch in Friedrichshafen nicht zum Nulltarif zu haben sein. Wir müssen in die Verkehrsinfrastruktur investieren, in die Moderni-

sierung unserer städtischen Liegenschaften und in Neubauten. Ebenso in Maßnahmen zum Hochwasser- und Gewässerschutz sowie zum Stadtgrün und zur Landschaftspflege, um nur wenige Beispiele zu nennen.

Dabei muss neben der Frage nach der Art und Weise, wie diese Vorhaben klimaverträglich ausgeführt werden können, auch die Frage beantwortet werden, auf welche Projekte wir zugunsten der Nachhaltigkeit verzichten sollten. Hierbei kann ein Energie- / Klima- / Nachhaltigkeitscheck helfen. Dafür gibt es bereits praktikable Instrumente und wir werden überlegen, wie wir diese Möglichkeiten als Entscheidungsgrundlage nutzen können.

Dabei geht es letztlich auch um Innovationen, weniger Lärm, bessere Luft, weniger Staus und Rückgewinn an Fläche, den Erhalt unserer Wirtschaftskraft und Arbeitsplätze – also Nachhaltigkeit in einem umfassenden Sinn. Also:

- Wie kann unser Beitrag zur Mobilitätswende aussehen?
- Wie kann unser Beitrag zur Energiewende aussehen?
- Wie kann unser Beitrag zur Wärmewende aussehen?
- Wie können wir CO₂-Emissionen reduzieren?
- Wie können wir noch vorhandene CO₂-Emissionen kompensieren?

Die Beantwortung dieser Fragen und die Umsetzung der daraus folgenden Maßnahmen sollen die Bürgerschaft, die lokale Wirtschaft einschließlich der großen Unternehmen, Landnutzern und Verbände gewonnen werden. Eine wichtige Rolle wird dabei auch den städtischen Beteiligungs- und Stiftungsunternehmen zukommen.

Das geplante Klimabudget ist notwendige Voraussetzung, um nennenswert voranzukommen.

Mit welchen personelle Ressourcen und in welcher organisatorischen Zuordnung?

Um die Stadtverwaltung in die Lage zu versetzen, die oben genannten Aufgaben zu stemmen, hat der Gemeinderat am 16.11.2020 beschlossen, die formalen, organisatorischen und finanziellen Voraussetzungen für die baldmögliche **Besetzung dreier zusätzlicher und unbefristeter Stellen** schaffen zu wollen:

- **Stelle „Nachhaltige Mobilität“** zur Entwicklung einer innovativen, emissionsarmen und klimaneutralen urbanen Mobilitätskonzepts 2030
- **Stelle „Klimaneutrale Stadtverwaltung“** im Kommunalen Energiemanagement (KEM) zur Erlangung der Klimaneutralität aller städtischen Liegenschaften und ihres Betriebs bis 2040.

Die organisatorische Zuordnung der Stellen ist im Zuge der näheren Stellenbeschreibungen zu klären. Dies gilt auch für die Etablierung geeigneter Verfahrensabläufe zur Sicherstellung einer engen Abstimmung und Zusammenarbeit der benannten Aufgabenbereiche. Die Finanzierung der drei Stellen soll aus dem Klimabudget erfolgen; soweit zeitnah und mit verhältnismäßigem Aufwand möglich und sinnvoll unterstützt durch Fördermittel des Landes oder Bundes.

Welche konkreten Maßnahmen bzw. Projektbausteine stehen zur Bearbeitung an?

Mobilität

- Attraktivität Busverkehr erhöhen
 - Taktzahlerhöhung, Netzausbau, Tarifgestaltung
 - alternative Antriebe mit dem Ziel der CO₂-Reduktion
 - digitale Fahrplananzeigen in Echtzeit
 - Barrierefreiheit und kurze Wege zu den Haltestellen
- Attraktivität Fußverkehr erhöhen
 - ausgehend von den Überlegungen des Verkehrsentwicklungsplanes Erarbeitung und Umsetzung einer Gesamtkonzeption für den Fußverkehr vergleichbar dem Radverkehrskonzept
 - Barrieren beim Fußverkehr reduzieren
 - wo notwendig und möglich das Sicherheitsgefühl z.B. durch intelligente Straßenbeleuchtung verbessern
- Attraktivität Radverkehr erhöhen
 - neben den vielen Einzelmaßnahmen durchgehende Routen ausweisen, wenn möglich auch mit Privilegierung
 - Fahrradstraßen, Radschnellwege, Veloring, bessere Radweg-Beschilde- rung / -markierung
- Schienenverkehr
 - Nicht mehr benötigte Flächen im Stadtgebiet erschließen und für effiziente Formen der Mobilität nutzen (z.B. Radschnellweg entlang der Bahn- strecke Stadtbahnhof –Löwental)
- Autoverkehr
 - effizientere Nutzung der Flächen für den Autoverkehr mit dem Ziel, das Auto wieder vom **Steh**zeug zum **Fahr**zeug zu machen

- Parkplätze grundsätzlich nur noch mehrgeschossig bauen und gewonnene Flächen für andere Nutzungen öffnen (z.B. Rad- und Fußverkehr, Grün, Wohnraum, Aufenthaltsqualität)
- Carsharing ausbauen
- Elektromobilität
 - Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Autos und E-Räder
 - Fokussierung der Ladeinfrastruktur im Stadtzentrum auf die Parkhäuser
 - in den Ortschaften und in Wohnquartieren die Grundversorgung mit Ladesäulen sicherstellen
 - Carsharing-Parkplätze in Friedrichshafen mit Ladesäulen ausstatten.
- Städtischer Fuhrpark
 - weitere konsequente Digitalisierung aller Dienststellen der Stadtverwaltung mit dem Ziel, die Fahrten der Botenmeisterei zu reduzieren
 - intelligentes Müllmanagement für die öffentlichen Mülleimer mit dem Ziel, nur noch bedarfsabhängig zu leeren
 - Anteil der alternativen Antriebe für notwendige Fahrzeuge erhöhen.
- Mobilitätsmanagement insgesamt verbessern
 - Innerbetriebliches Mobilitätsmanagement organisatorisch und inhaltlich weiterentwickeln

Erneuerbare Energien

- Photovoltaik: aufbauend auf das Maßnahmenpaket der SWSee zur Stromwende
 - Errichtung von Photovoltaik-Anlagen an Gebäuden, Fassaden, Parkhäusern und fixen oberirdischen Parkplätzen
 - Errichtung von Photovoltaik-Anlagen zur Eigenstromerzeugung auf städtischen Dächern und Fassaden (kommunale Liegenschaften und Anlagen)
 - Ausweisung von städtischen Dachflächen für Bürgersolaranlagen
 - Ausbau von Photovoltaik-Anlagen bei städtischen Gesellschaften und Flächen.
- Photovoltaik: aufbauend auf das Maßnahmenpaket des SBA

- um das Ziel, 35% des Strombedarfs der städtischen Liegenschaften bis 2020 aus erneuerbaren Energie im Stadtgebiet zu erzeugen, fehlen uns mit Stand 2018 noch ca. 2.600 MWh. Bis 2030 insgesamt ca. 4.000 MWh.
- dafür müssen wir jedes Jahr 360 kWp Photovoltaik-Anlagen zubauen (ca. 500.000 €/Jahr)

Städtische Gebäude und Liegenschaften / Gebäude und Liegenschaften der Zeppelin-Stiftung

- Energiebedarf reduzieren
 - konsequente Umstellung auf LED-Beleuchtung
 -
- Energieeffizienz verbessern
 - Fenster-, Dach- und Fassadensanierungen
- Wärmeeffizienz verbessern
 - Anteil Nahwärme erhöhen
 - Heizungen mit fossilen Brennstoffen austauschen

Da Neubauten von Gebäuden oft deutlich größer ausgelegt werden wie die Vorgänger, muss der Energiestandard der Neubauten entsprechend hoch ausgeführt werden (wünschenswert sind Null-Energie-Häuser und Energie-Plus-Häuser, die bilanziell so viel Energie produzieren wie sie verbrauchen (ca. 15-30 % Mehrkosten gegenüber herkömmlicher Massivbauweise).

Vorteil dieser Vorgehensweise ist die damit einhergehende Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien bei Wärme und Strom. Bedeutet für die Bauvorhaben der nächsten Doppelhaushalte Mehrkosten in Höhe von ca. 2 Millionen jährlich.
- Bauen mit Holz und nachhaltigen Baustoffen
 - zur langfristigen Bindung von CO₂ in den verwendeten Naturmaterialien.

Bürgerinformation und Bürgerbeteiligung

- Dachflächenkataster für Photovoltaik-Anlagen über die städtische Homepage
- dezentrale Energieberatung in Quartieren

- Erstellung eines Kommunikationskonzeptes bis Ende 2021.

CO₂-Kompensation

- Städtischer Fuhrpark
 - Bildung eines Teil-Budgets zur gesonderten Finanzierung der Umstellung auf alternative Antriebe (Berechnungsgrundlage z.B. Literverbrauch Benzin/Diesel in CO₂-Äquivalenten mit zunächst 50 € je Tonne CO₂)
- Dienstliche Flugreisen
 - Bildung eines Teil-Budgets zur gesonderten Finanzierung von CO₂-mindernden Klimaschutzprojekten in Friedrichshafen

Nachhaltiges Bauen

- Innenverdichtung ja, aber nicht auf Kosten der Lebensqualität durch Verlust von Stadtgrün und Freiflächen
- Bauen im Außenbereich / auf der grünen Wiese nur bei guter Anbindung an ÖPNV und Radverkehr
- Bauen in Passivhaus-Bauweise oder Energie-Plus-Standard
- Bauen mit ausreichend öffentlichen Grünflächen
- eine Basis-Infrastruktur mit Ladesäulen und intelligenter Ladesteuerung wird in neuen Baugebieten vorgesehen
- Wohnraumförderung durch Programme zum Klimaschutz ergänzen.

Messbare Zielgrößen

- Aufbauend auf der Energie- und CO₂-Bilanz für das Stadtgebiet 2015 bzw. dessen Fortschreibung 2020
- Fortschreibung der eea-Indikatoren und Einführung entsprechender Kennzahlen für die Klimaanpassung
- Einführung eines verbindlichen Energie- / Klima- / Nachhaltigkeitschecks für wichtige Beschlussvorlagen.

4.

Leitprojekt Nr. 4

Grüne und Blaue Infrastruktur

4.1 Allgemeines zur Entwicklung des Leitprojekts

Gesteigerte Bedeutung von Freiflächen

Den Freiräumen in der Stadt wird in der Zukunft eine verstärkte Bedeutung zukommen. Städte müssen grüner und blauer werden. Grüne Infrastruktur meint Grünstrukturen und grüne Freiflächen in der Stadt, die es zu erhalten, aufzuwerten und neu zu schaffen gilt. Mit blauer Infrastruktur werden Wasserflächen beschrieben (Bäche, Seen aber auch Brunnen und Wassergestaltungselemente). Die gesteigerte Bedeutung ergibt sich in zweifacher Hinsicht:

1. Wachsender Flächenbedarf durch Bevölkerungszunahme

Ein Mehrbedarf an städtischen Grünflächen ergibt sich bereits aufgrund der allgemeinen Bevölkerungszunahme und aufgrund der Tatsache, dass durch verdichtete Bauweisen mehr Menschen dichter zusammenleben.

Als Richtgröße wird in einschlägigen Fachpublikationen ein Bedarf von 8qm Grünfläche pro Einwohner angesetzt.

2. Bedeutung für die Klimafolgenanpassung

Zum anderen kommt den innerstädtischen Freiflächen eine bedeutende Funktion für die Klimafolgenanpassung zu. Die vernetzte Planung und Umsetzung grün-blauer Infrastruktur unterstützt die Klimaanpassung.

Nicht zu vergessen ist auch die Bedeutung für den Natur- und Landschaftsschutz und den Erhalt der Artenvielfalt.

Verlust von Grünflächen durch bauliche Nachverdichtung

Durch die bauliche Nutzung von noch unbebauten innerstädtischen Baulücken und Erweiterungen im Bestand im Sinne der Innenentwicklung gehen innerstädtische Freiflächen verloren, die für das direkte Wohnumfeld eine wichtige Bedeutung besitzen.

Innerstädtische Grün- und Freiflächen sind hier Gegenstand eines Zielkonflikts der Innenentwicklung, der auch im Rahmen des ISEK-Prozesses klar herausgearbeitet werden konnte. Der Konflikt besteht darin, dass durch die bauliche Nutzung von noch un-

bebauten innerstädtischen Baulücken und die Erweiterungen im Bestand innerstädtische Freiflächen verloren gehen können, die jedoch für das direkte Wohnumfeld eine wichtige Bedeutung besitzen.

Daher ist es absolut konsequent, dass von der Stadt Friedrichshafen parallel zum Aktionsprogramm Wohnraum auch die Grünflächenkonzeption (LP 4) und das Klimaanpassungskonzept (LP 3) für Friedrichshafen erarbeitet worden sind.

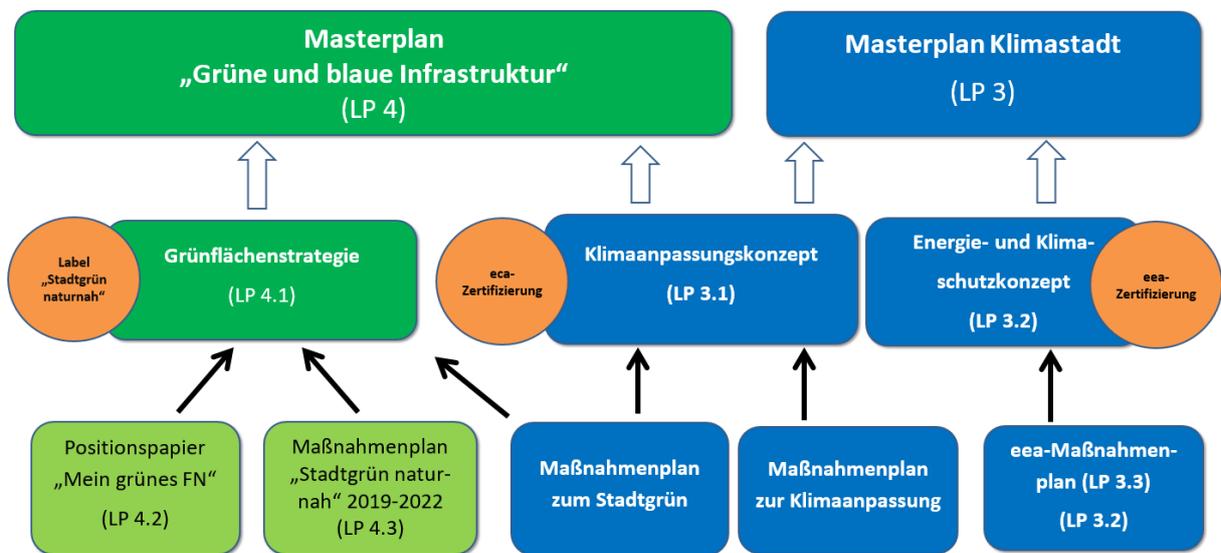


Abb. B.2: Bestandteile des LP 4 und Querbezug zum LP 3 (Amt für Stadtplanung und Umwelt)

Die Grafik verdeutlicht, welcher Bezug zwischen dem LP 4 „Grüne und blaue Infrastruktur“ und dem LP 3 „Klimastadt“ besteht.

Eine starke Verknüpfung des Themas der städtischen Grünflächen mit starken Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung zeigt sich z. B. beim Thema „Klimafolgenanpassung“.

Diese verzahnte Vorgehensweise ist hier zwingend erforderlich. Ziel ist, eine „qualifizierte Nachverdichtung“ in dem Maße zu erreichen, dass mit der Schaffung zusätzlichen Wohnraums im Bestand der Verlust wertvoller Grün- und Freiflächen verringert wird, die verbleibenden Grünflächen aufgewertet werden und nach Möglichkeit zusätzliche Grünflächen, die auch öffentlich zugänglich sind, geschaffen werden.

4.2 Statusbericht zu einzelnen Projektbausteinen

Grünflächenkonzept / Grünflächenstrategie

Um die vielschichtige Bedeutung des Stadtgrüns darzustellen und aufzuzeigen, wo und wie grüne Belange künftig das Handeln der Stadt mitgestalten sollen, wurde eine Grünflächenstrategie erarbeitet. Zwei Bestandteile dieser städtischen Grünflächenkonzeption wurden im Mai 2019 vom Gemeinderat verabschiedet (DS-Nr. 2019 / V00109)

1. **Das Positionspapier „Unser grünes Friedrichshafen“.**

Ziel des Positionspapiers ist es, das weite Aufgabengebiet „Stadtgrün in Friedrichshafen“ kompakt, umfassend und anschaulich darzustellen und seine Bedeutung für die weitere Stadtentwicklung aufzuzeigen.

„Unser grünes Friedrichshafen“ stellt Leitlinien für den künftigen Umgang mit dem Stadtgrün auf. Diese besitzen Allgemeingültigkeit und beschränken sich nicht ausschließlich auf das öffentliche Grün. Die Anwendung der Leitlinien auf die Stadt Friedrichshafen wird durch zahlreiche Beispiele und Projekte veranschaulicht.

2. **Der Maßnahmenplan „Stadtgrün naturnah“**

Mit der vom Gemeinderat beschlossenen Grünflächenstrategie hat sich die Stadt erfolgreich um das Label „Stadtgrün naturnah“ beworben, das der Stadt im September 2019 vom Bündnis der Kommunen für biologische Vielfalt e.V. und dem Bundesumweltministerium für zunächst drei Jahre in „Silber“ verliehen wurde. Ziel ist eine stete Verbesserung der Qualität des Stadtgrüns in allen im Positionspapier beschriebenen Handlungsfeldern.

Der Maßnahmenplan „Stadtgrün naturnah“ enthält in seiner Fassung 2019 rund 40 Maßnahmen, von denen viele bereits während der Erarbeitungsphase in die Umsetzung genommen worden sind. Für das interne Audit zur Halbzeit der Zertifizierung Anfang 2021 erfolgt derzeit die Evaluierung des Umsetzungsstandes. Beispielhaft seien als erfolgreich umgesetzte Maßnahmen genannt:

- Umwandlung von intensiv gepflegten Rasenflächen zu extensiven Blumenwiesen beispielsweise im Fallenbrunnen, am Barbarossakreisel, bei der ZF-Arena, am Ortsrand von Wiggerhausen und am Bürgerhaus in Kluffern
- Bepflanzung von vier innerstädt. Kreisverkehren in der Nordstadt mit Staudenmischpflanzungen
- Naturnahe Pflanzungen am neu errichteten Seehasenfundus in Ailingen
- Pflanzung von Hecken mit heimischen Straucharten beispielsweise am Karl-May-bach-Platz und in der Waggerhauser Straße

- Konzeption zur Pflanzung zusätzlicher Bäume in der Innenstadt, die mit der Pflanzung der ersten 5 Straßenbäume in der Fußgängerzone im Winter 2020/2021 umgesetzt wird
- Im Frühjahr 2020 wurde der Marie-Curie-Platz im erweiterten Baugebiet Wiggenhausen Süd mit 24 Baumpflanzungen fertiggestellt
- Schon 2018 der erste Abschnitt des Velorings mit Blühflächen, Strauch- und Baumpflanzungen versehen, wofür die Stadt 2020 im Rahmen des Wettbewerbs „Vorbildliches Straßenbegleitgrün“ ausgezeichnet wurde.

Klimaanpassungskonzept

Mit dem Leitprojekt "Ein Baum für jede Häflerin/jeden Häfler" aus dem im November 2020 beschlossenen Klimaanpassungskonzept (DS 2020 / V00067-1) sollen in den nächsten 5 Jahren 62.000 Bäume im Stadtgebiet gepflanzt werden. Ein erster Anfang mit 3.000 Bäumen wurde im Frühjahr 2020 vom Stadtbauamt an der B31-Anschlussstelle in Fischbach gemacht. Über Pflanzungen im Stadt- und Verkehrsgrün hat das Stadtbauamt darüber hinaus seit Herbst 2019 den städt. Baumbestand um rd. 220 Bäume erhöht, 100 davon wurden mit Bürgerspendsen im Rahmen der Aktion „Bürger spenden Bäume“ mitfinanziert.

4.3 Gesamtbewertung und Einschätzung in Bezug auf die Stadtentwicklung mit fachlichen Querbezügen

Stadtgrün fällt auf, wenn es fehlt. Stadtgrün mindert die Klimafolgen – der Schatten eines Baumes im Hochsommer ist wohltuend. Als Naturerlebnisraum ist Stadtgrün von unschätzbarem Wert – nicht nur für Stadtkinder. Als Begegnungsort fördert Stadtgrün den sozialen Zusammenhalt, als Sport- und Bewegungsraum die Gesundheit. Nicht zuletzt trägt die Landschaftsarchitektur entscheidend zur Stadtgestaltung bei. Der Schlüssel für eine zukunftsfähige Stadt ist im Grün zu finden.

Mit der Verabschiedung des Klimaanpassungskonzepts Ende 2020 wurden allen voran im Maßnahmenkonzept H – Klimarobustes Grün, Gewässer und Natur in der Stadt eine ganze Reihe von Maßnahmen beschlossen, die sich mit der Schaffung und Aufwertung von Stadtgrün beschäftigen:

- | | |
|----------|--|
| HI1-GRÜN | Planungs- und Pflegestandards für Grün- und Freiflächen 2021 – 2022 (teilweise umgesetzt) |
| HI2-GRÜN | Standards für die klimaangepasste Neupflanzung und den Erhalt von Stadtbäumen 2021 – 2022 (größtenteils umgesetzt) |

- HI3-GRÜN/LP Leitprojekt „Einen Baum für jede Häflerin und jeden Häfler“ 2020 - 2025 (Umsetzung wie oben beschrieben begonnen)
- HI4-GRÜN Weiterführen und klimaangepasstes Gestalten von Gewässerrenaturierungsmaßnahmen 2020 ff. (teilweise umgesetzt)
- HI5-GRÜN Begrünungssatzung für das Siedlungsgebiet Friedrichshafens 2020 – 2021 (begonnen)
- HI6-GRÜN Klimaangepasste Pachtregelungen für städtische Kleingärten.

Aus den verschiedenen Projekten zur Stärkung des Stadtgrüns zusammen mit den planerischen Maßnahmen zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels entsteht ein Gesamtkonzept im Sinne des ISEK-Leitprojektes 4 „Grüne und blaue Infrastruktur“.

Die Grafik B.2 auf S. 72 verdeutlicht zum einen, wie die einzelnen Bausteine zum Stadtgrün am Ende in ein gesamtstädtisches Grünentwicklungskonzept einfließen werden, das wiederum als wichtiger Fachbeitrag in die FNP-Fortschreibung eingeht. Zum anderen zeigt sie auf, welche inhaltlichen Querbezüge zwischen dem LP 4 „Grüne und blaue Infrastruktur“ und dem LP 3 „Klimastadt“ bestehen.

4.4 Ausblick / Weiterentwicklung des Leitprojektes

Für die weitere Umsetzung des Projektes entscheidend ist, in welcher die Höhe das geplanten Klimabudget bereitgestellt werden kann. Angedacht war Ende 2019 ein jährlicher Betrag von 100 EUR je Einwohner.

Sport als Funktion des Stadtgrüns stärker in den Blick nehmen

Veränderungen in der Sportnachfrage sowie die Veränderungen in der Altersstruktur mit höherem Anteil älterer Menschen werden zu einer verstärkten Nachfrage nach Sport- und Bewegungsangeboten in den wohnungsnahen Freiflächen und Grünflächen führen.

Bislang stehen landschaftsökologische und klimatische Überlegungen im Mittelpunkt der Strategien und Planungen für städtische Grünflächen.

Mit den Anforderungen an die Nutzbarkeit für Sport und Bewegung wird sich die Flächenkonkurrenz und der Nutzungsdruck auf die städtischen Grün- und Freiflächen weiter verstärken. Bei der Planung multifunktionaler Grünflächen werden die speziellen Belange des Breitensports und der Bewegungsförderung in stärkerem Maße zu berücksichtigen sein. Dazu ist es wichtig, im Sinne einer integrativen Planung frühzeitig die für Sport Verantwortlichen bei

der Freiflächenplanung einzubeziehen und dabei auch das Potential der Sportvereine zu nutzen.

Ein gelungenes Beispiel einer solchen Integration ist der „Meistershofener Parcours“ (siehe dazu unter 14.2).

Insgesamt sollte die Sportplanung und die Bedeutung der Bewegung und des Sports stärker in der Stadtentwicklung berücksichtigt und im ISEK verankert werden. Hier besteht ein enger Bezug zum Projektbaustein 14.2 „Sport- und Freizeitangebote ausbauen“.

5.

Leitprojekt Nr. 5

Planungskultur und Bürgerbeteiligung

5.1 Allgemeines zur Entwicklung des Leitprojekts

Bürgerbeteiligung

Mittlerweile gehört Friedrichshafen auch in der Außensicht zu den Vorreitern im Land, was Bürgerbeteiligung angeht. Der ISEK-Prozess selbst war dazu ein wichtiger Baustein. Zudem wurden in der Präambel zum ISEK-Prozess bereits Grundlagen für die Bürgerbeteiligung formuliert, die die Basis bildeten für das LP 5.1 „Leitlinien zur Bürgerbeteiligung“.

Meilensteine der Bürgerbeteiligung in Friedrichshafen waren und sind z.B.:

- Die Durchführung öffentlicher Workshop-Verfahren bei der Neuplanung oder wesentlichen Überplanung von Baugebieten
- Die Einführung einer Beteiligungs- und Mitmachplattform „sags doch“.

Der Standard der Öffentlichkeitsbeteiligung in FN ist bereits sehr hoch. Die „Leitlinien zur Bürgerbeteiligung“ werden daher schwerpunktmäßig nicht dazu nötig sein, um die Angebote auszubauen, sondern Sie dienen eher dazu, die Vorgehensweise bei Bürgerbeteiligungen zu systematisieren sowie die Spielregeln und das Rollenverständnis der Beteiligten zu klären und festzulegen.

Weiterhin ist es eine wichtige Aufgabe, zielgerichtet zu beteiligen und Wege zu finden, verstärkt Jüngere an den Prozessen der Stadt zu beteiligen.

5.2 Statusbericht zu einzelnen Projektbausteinen

Leitlinien zur Bürgerbeteiligung

Das Verfahren zur Erarbeitung der Leitlinien ist abgeschlossen, der Beschluss im Gemeinderat erfolgte im November 2019 (DS-Nr. 2019 / V 00269/1).

Online-Vorhabenliste

Neben den Leitlinien zur Bürgerbeteiligung wurde auch eine Online- Vorhabenliste eingeführt. Sie ist seit Mitte 2020 auf der Homepage der Stadt aufrufbar unter der Web-adresse:

<https://friedrichshafen.sags-doch.de/topic/vorhabenliste-fn>.

Die Einführung einer Online-Projektliste stellt einen wichtigen Schritt bei der Transparenz über die Tätigkeiten und Projekte der Stadt Friedrichshafen dar. Sie spielt auch für das ISEK-Monitoring eine wichtige Rolle, da auch die Projektstände zu den ISEK-Projektbausteinen online abrufbar sind.

Gestaltungsbeirat einrichten

Der Gestaltungsbeirat hat seine Arbeit aufgenommen und erzielt bereits eine große öffentliche Aufmerksamkeit. Insbesondere durch die Veröffentlichung der Tagesordnung und den z.T. öffentlichen Beiratssitzungen des Gestaltungsbeirats wird eine größere Transparenz bei wichtigen Bauvorhaben in der Stadt hergestellt. Überdies hat die Geschäftsstelle im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit mit „Standpunkte“ ein neues Veranstaltungsformat etabliert und im Juni die erste Ausgabe der Zeitschrift für Baukultur, Architektur und Stadtgestaltung veröffentlicht.

5.3 Gesamtbewertung und Einschätzung in Bezug auf die Stadtentwicklung mit fachlichen Querbezügen

Die Bürgerbeteiligung gehört zu den wichtigen Querschnittsthemen der Stadtentwicklung und zum unverzichtbaren Kern einer integrierten Stadtentwicklung.

Daher sieht das Monitoring- und Evaluierungskonzept zu ISEK auch verschiedene Bausteine der Öffentlichkeitsbeteiligung vor, die in der Grafik auf [S.18](#) verdeutlicht werden.

Es ist auch Aufgabe des ISEK, für die einzelnen Projektbausteine die Möglichkeiten einer sinnvollen Bürgerbeteiligung auszuloten und Vorschläge zu machen - diese sind dann in den Projektsteckbriefen enthalten.

Die Leitlinien zur Bürgerbeteiligung werden künftig auch den Rahmen für die Öffentlichkeitsbeteiligung der ISEK-Projekte bilden. Ein wichtiges Verknüpfungselement zwischen den in den Beteiligungsleitlinien verankerten Vorgaben und ISEK stellt die Online-Vorhabenliste dar.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau und der Aufwertung des Quartiersmanagements ist vorgesehen, Bürgerbeteiligung verstärkt auch auf der Ebene des Stadtquartiers zu verankern (siehe dazu unter LP 9).

5.4 Ausblick / Weiterentwicklung des Leitprojektes

Leitlinien zur Bürgerbeteiligung

Mit dem Beschluss der Leitlinien zur Bürgerbeteiligung wurde auch eine externe Evaluierung mitbeschlossen. Diese sieht vor, dass die Leitlinien nach drei bis maximal fünf Jahren überprüft und ggf. nachbearbeitet werden sollen.

Ideenwerkstatt zur Stadtentwicklung

Sowohl im Rahmen der ISEK-Workshops als auch in verschiedenen Bürgerkontakten wurde der ersatzlose Wegfall der provisorischen „ISEK-Werkstatt“ im EG des Technischen Rathauses bedauert und es wurde angeregt, einen dauerhaften Raum für den besseren Austausch zwischen Stadtverwaltung und Bürgerschaft als festen Anlaufpunkt einzurichten. Dies könnte eine Ergänzung zu den bestehenden Angeboten der laufenden Bürgerbeteiligung darstellen.

Eine solche feste Räumlichkeit könnte zunächst dem Informationsaustausch dienen, zusätzlich aber auch ein Forum sein für den Ideenaustausch zur Stadtentwicklung zwischen Verwaltung und Bürgern sowie Raum bieten für Vorträge, Diskussionen, Präsentation und Ausstellungen.

Für die Umsetzung sind vorab eine Reihe von Fragestellungen und Rahmenbedingungen zu klären:

- Ausrichtung / Zielfindung / Aufgabenspektrum der Ideenwerkstatt
- Raumbedarf / Größe / Ausstattung
- Standort- und Objektfindung
- Betreuungsumfang und Personalbedarf
- Ggf. Auslagerung bestimmter Angebote / Funktionen
- Einbindung in bestehende Strukturen der Beteiligung
- Verknüpfung mit Online-Angeboten.

Alle diese Fragestellungen müssten durch die Verwaltung zunächst mittels einer Machbarkeitsstudie im Detail geprüft und der Konzeptansatz einer solchen Ideenwerkstatt mit konkretem Inhalt gefüllt werden.

Gestaltungsbeirat einrichten

Der Projektbaustein ist komplett umgesetzt und kann daher aus dem weiteren ISEK-Prozess herausgenommen werden.

Empfehlung

- Prüfung der Machbarkeit eines festen Raums im Sinne eines „Stadtlabors“ und einer „Ideenwerkstatt zur Stadtentwicklung“.

6.

Leitprojekt Nr. 6

Attraktives Stadtbild

6.1 Allgemeines zur Entwicklung des Leitprojekts

Im Rahmen des ISEK-Beteiligungsprozesses zeigte sich, dass den Bürgern das Stadtbild in Friedrichshafen ein wichtiges Anliegen ist. Darauf reagiert dieses Leitprojekt.

Der Projektbaustein 6.1 bildet das Spektrum der **informellen Instrumente** in der Stadtplanung ab, nämlich:

- Rahmenpläne
- Gestaltungskonzepte
- Gestaltungssatzungen.

Zugleich geht es hier auch um die **Bauberatung** von Bauherren und Architekten, womit es ohne Gestaltungskonzepte oder Satzungen oftmals gelingt, Positives für das Stadtbild zu erreichen.

Insgesamt ist es ein Anliegen der Stadt, die **Baukultur** in Friedrichshafen zu fördern und dazu geeignete Projekte auf den Weg zu bringen. Diesem Zweck dient neben dem Gestaltungsbeirat (LP 5.2) der neu geschaffene Baukulturpreis.

Baukulturpreis

Der vom Gemeinderat im Dezember 2019 beschlossene (DS 2019/ V 00312) Baukulturpreis der Stadt Friedrichshafen wurde erstmals in 2020 ausgelobt und stellt eine ideale Ergänzung zu den anderen Projektbausteinen des ISEK-Bausteins Nr. 6 dar. Ziel ist, einen weiteren Anreiz für qualitätsvolles Bauen zu schaffen, die lokale Baukultur zu stärken und das öffentliche Bewusstsein für Baukultur im Alltag zu schärfen.

Mit dem Baukulturpreis wurde 2020 erstmals ein lokales Auszeichnungsverfahren für Architektur ausgelobt. Der Baukulturpreis soll alle zwei Jahre vergeben werden und ist mit 10.000 Euro Preisgeld dotiert. Mit dem Preis können sowohl städtebauliche, objekt- oder grünplanerische Projekte ausgezeichnet werden.

Die erste Preisverleihung des Baukulturpreises fand am 30.09.2020 statt. Die Ergebnisse des Auszeichnungsverfahrens sind einzusehen unter der Webpräsenz:

www.friedrichshafen.de/baukulturpreis.

6.2 Statusbericht zu einzelnen Projektbausteinen

Erfassung besonders erhaltenswerter Bausubstanz

Die Erfassung und Vermittlung der besonders erhaltenswerten Bausubstanz (bEB) liegt in der Projektverantwortung der Geschäftsstelle des Gestaltungsbeirats. Der Gemeinderatsbeschluss erfolgte im November 2019, der Projektstart fand im Januar 2020 statt. Im Zuge der Corona-Pandemie musste das Projekt an März pausiert werden. Eine voraussichtliche Wiederaufnahme des Projekts ist für Frühjahr / Sommer 2021 geplant.

Straßenumgestaltungen

Als eines der wichtigsten städtebaulichen Planungen zur Verbesserung der Stadtgestalt sind die Umgestaltungen der innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen zu nennen, die nach Inbetriebnahme der B 31 neu zurückgebaut werden können.

Zu erwähnen ist hier das Konzept zur temporären Umgestaltung des Straßenzugs Albrecht-/ Maybachstraße. Nach Eröffnung der B31 im Sommer 2021 ist dieser Straßenzug nicht mehr Hauptstrecke für den Durchgangsverkehr. Somit können die Straßenquerschnitte reduziert werden. Auf dem neu zur Verfügung stehenden Platz werden Markierungen für Fahrradstreifen ausgeführt und temporären Begrünungsmaßnahmen in der Straßenmitte hergestellt.

Momentan in der konkreten Überplanung befindet sich der Straßenabschnitt **Meersburger- und Zeppelinstraße in Fischbach** (DS-Nr. 2019 / V 00376).

Mit der baulich-funktionalen Umgestaltung soll eine gestalterische Aufwertung des Straßenraums und seiner Randbereiche sowie des Ortsbilds insgesamt erreicht werden. Im Detail geht es um folgende Maßnahmen:

- Neuordnung Ruhender Verkehr
- Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr
- Begrünungsmaßnahmen zur Aufwertung der Aufenthaltsqualität und zur Klimaanpassung
- Optimierung der ÖPNV-Haltestellen
- Angebote für Elektromobilität und alternative Mobilitätsangebote
- Sicherstellung von Barrierefreiheit.

Als Beteiligungsverfahren ist ein zweistufiges Workshopverfahren vorgesehen, bei dem die erste Stufe als Online-Bürgerworkshop mittlerweile bereits durchgeführt wurde (September bis November 2020).

Gestaltungskonzept Innenstadt und Adenauerplatz

Von großer Bedeutung sind die Planungskonzepte zur Umgestaltungen in der Innenstadt. Zum Gesamtgestaltungskonzept, zur Neugestaltung des Adenauerplatzes und zum Zollareal siehe Ausführungen im LP 7.

6.3 Gesamtbewertung und Einschätzung in Bezug auf die Stadtentwicklung mit fachlichen Querbezügen

Das Stadtbild wird auch über weitere ISEK-Projektbausteine abgebildet. Folgende Projektbausteine des ISEK befassen sich mit Stadtgestalt und haben ein attraktives Stadtbild zum Ziel:

- LP 2.15 „Aufwertung von Seitenräumen und Plätzen“
- LP 2.5 „Umgestaltung ZOB“
- LP 4.3 „Maßnahmen zur grünen und blauen Infrastruktur“
- LP 7.1 „Gesamtgestaltungskonzept für die Innenstadt“
- LP 10 „Zukunftsquartier Fallenbrunnen“
- LP 12.1 „Uferpromenade bzw. Ufergesamtkonzept“.

6.4 Ausblick / Weiterentwicklung des Leitprojektes

Förderprogramme zur Erhaltung bedeutsamer Gebäude

Für Gebäude, die nicht offiziell Denkmale nach Denkmalrecht sind, gibt es rechtlich keine Pflicht zur Erhaltung. Das bedeutet, der Erhalt eines Gebäudes erfolgt durch den Bauherrn auf rein freiwilliger Basis. Daher bedarf es bei der Umsetzung der Liste bedeutsamer Gebäude weiterer unterstützender Maßnahmen.

Um dem Bauherrn eines in der Liste der „erhaltenswerten Bausubstanz“ aufgeführten Gebäudes einen Anreiz für den Erhalt zu geben, soll ein stadt eigenes Förderprogramm entwickelt werden, um eine finanzielle Unterstützung für den Bauherrn zu gewähren. Welche Art und Höhe der Förderung hier möglich und zielführend sein kann, müsste von der Verwaltung noch intensiv geprüft werden.

Ergänzend zu einem möglichen Förderprogramm soll ein Flyer entwickelt werden, der bisher bestehende Förderprogramme und Einsparmöglichkeiten für den Bauherrn aufzeigt. So bietet die Energieeinsparverordnung (EnEV) attraktive Befreiungsmöglichkeiten für den Erhalt besonderer örtlicher Bausubstanz und es gibt seitens der staatlichen Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) ein Förderprogramm.

Strukturkonzept zur städtebaulichen Entwicklung

In Friedrichshafen werden fast flächendeckend über Baulinienpläne und Bebauungspläne bzw. städtebauliche Satzungen für die einzelnen Baugebiete auch gestalterische Vorgaben über textliche Festsetzungen getroffen. Zudem gibt es für einige Ortsteile informelle Rahmenpläne, in denen weitergehende Aussagen zur Gestalt getroffen werden.

Was Friedrichshafen bislang jedoch noch fehlt, ist ein auf die Gesamtstadt bezogener und sich aus der Struktur der Gesamtstadt ableitender Plan mit gestalterischen Grundaussagen zu Siedlungsentwicklung und städtebaulichen Dichten. Es geht nicht um gestalterische Vorgaben zu Fassade oder Fensterformate (dies wäre eher Inhalt eines Rahmenplans), sondern um Grundflächenzahlen, Gebäudehöhen, Kubaturen und deren Verteilung im Stadtgebiet.

Bisher trifft einzig das im Rahmen des Flächennutzungsplans entwickelte „Siedlungsstrukturelle Leitbild“ im Ansatz und sehr groben Maßstab Aussagen über die Verteilung der Siedlungsentwicklung in Friedrichshafen.

Ein solches gesamtstädtisches Strukturkonzept könnte hilfreich sein, Schwerpunkte für künftige Nachverdichtungen festzulegen. Nur ein auf Gesamtstadtebene abgewogener Plan kann Grundsatzdiskussionen über Eignung und Umfang von Nachverdichtungen auf der Ebene jedes einzelnen Baugebiets / des Bebauungsplans vermeiden helfen.

Inhalte eines solchen Strukturkonzeptes könnten sein:

- Grundgerüst von städtebaulichen Entwicklungsachsen
- Dichtekonzept und Dichtemodell; bei einem solchen Dichtemodell ist u.a. die Erreichbarkeit des ÖPNV zu berücksichtigen und die Siedlungsdichte im Bereich von Bahn- bzw. Bus-Haltepunkten zu erhöhen.
- Prüfung der Stadtzonen auf Eignung und Verträglichkeit von Nachverdichtungen in der Fläche sowie in die Höhe („Verdichtung durch Erhöhung“).
- Konzept für gezielte Aufstockung und Höhenentwicklung vorhandener bzw. neu zu schaffender Strukturen.

Ein solches Konzept ist auch eine ideale Grundlage für die Diskussion über die Ausweisung neuer Siedlungsflächen im FNP.

Daher schlägt die Verwaltung vor, das o.g. Strukturkonzept im Rahmen der geplanten Strategiediskussion vorgezogen zum formellen Verfahren zur Fortschreibung des FNP zu erarbeiten /siehe LP 1.2).

Empfehlung

- Erarbeitung eines städtebaulichen Strukturkonzeptes zur Siedlungsentwicklung als Bestandteil der Strategiediskussion im Rahmen der Fortschreibung des FNP.
- Prüfung von Förderanreizen für Bauherren zum Erhalt eines Gebäudes mit Gestaltungsqualität.

7.

Leitprojekt Nr. 7

Einkaufsstadt mit Aufenthaltsqualität

7.1 Allgemeines zur Entwicklung des Leitprojekts

Die Situation des stationären Einzelhandels ist in den letzten Jahren zunehmend schwieriger geworden. Das Einkaufsverhalten hat sich geändert; der Online-Handel verzeichnet hohe Wachstumsraten und setzt den Innenstadt-Einzelhandel stark unter Druck. Durch die Corona-Pandemie haben sich diese Probleme weiter verschärft.

Vor dieser Ausgangslage kann nur durch konzertierte Aktion und ein abgestimmtes Maßnahmenkonzept aller an der Innenstadtentwicklung Beteiligten eine Aufwertung der Innenstadt erreicht werden. Akteure sind Stadt, Händler, Gastronomen, Dienstleister, Eigentümer, Kulturschaffende.

Dem Einzelhandel kommt die Leitfunktion in der Innenstadt zu, dennoch ist es die interessante Nutzungsmischung und die Vielfalt der Angebote, die das Flair einer Innenstadt ausmachen. Daher muss der Nutzungsmix in den Fokus genommen werden. Das heißt, auch die ergänzenden Funktionen von Gastronomie und Kultur müssen planerisch berücksichtigt werden.

So äußern sich Bürgerinnen und Bürger zwar immer wieder zur Sortimentsstruktur des Einzelhandels, mindestens genauso oft werden allerdings Defizite beim gastronomischen und kulturellen Angebot in der Innenstadt beklagt. Insbesondere wird geäußert, dass die Vielfältigkeit der Gastronomieangebote zu eingeschränkt ist. Während das Angebot an touristisch ausgerichteter Gastronomie groß ist, wird das Fehlen von Szenekneipen für jüngeres Publikum, Cafébars und Erlebnisgastronomie bemängelt.

Eine qualitätsvolle Stadtgestaltung kommt letztlich allen Nutzungen in der Innenstadt zugute und erhöht die Ansiedlungschancen von Angeboten i.S. des angestrebten Nutzungsmix.

Daher beschäftigt sich Projektbaustein 7.1 mit folgenden Maßnahmen zur gestalterischen Aufwertung der Innenstadt:

- Stadtmöblierungskonzept
- Grünkonzept
- Belagskonzept
- Beleuchtungskonzept (Lichtmasterplan)

- Ideen für die Aufwertung der Passagen
- Ideen für die Umgestaltung der innerstädtischen Plätze
- Kunst im öffentlichen Raum.

Der Projektbaustein setzt sich schwerpunktmäßig aus Maßnahmen zusammen, mit denen die Stadt Friedrichshafen die Rahmenbedingungen für den örtlichen Einzelhandel und andere Nutzer verbessern kann.

Jedoch sollte darauf hingewiesen werden, dass nur durch eine abgestimmte Vorgehensweise aller Beteiligten eine Verbesserung erzielt werden kann. Auch die Händler sind in der Pflicht, ihren Beitrag zu leisten und sich den veränderten Rahmenbedingungen anzupassen, um zukunftsfähig zu bleiben.

7.2 Statusbericht zu einzelnen Projektbausteinen

Gestaltungskonzept Innenstadt

Ziel ist, die vielen bereits schon vorliegenden Konzeptüberlegungen mit ergänzenden Komponenten in ein Gesamtkonzept einzubringen.

Zunächst wurden auf Wunsch des Gemeinderats durch die Verwaltung in Form einer Strukturanalyse die Entwicklungspotentiale und die Entwicklungshemmnisse aufbereitet. Die Präsentation dieser Strukturanalyse erfolgte im Dezember 2019 im Gemeinderat (DS-Nr. 2019 / V 00329). Dabei wurde die weitere Vorgehensweise für die Innenstadt festgelegt.

Diese sieht für die Innenstadtgestaltung vor, dass ein Konzept zur Begrünung und einheitlichen Möblierung der gesamten Innenstadt als Direktmaßnahme erarbeitet werden soll, wobei die **Begrünung des Adenauerplatzes** als prioritäre Maßnahme vorgezogen wird.

Zu berücksichtigen ist, dass die Plankonzepte für die Innenstadt von einer Reihe weiterer planerischer Projekte angrenzend an die Innenstadt abhängen und mit diesen in eine schlüssige Gesamtplanung gebracht werden müssen. Dies sind außer dem Zollgebäude mit Umfeld:

- Uferkonzept und Neugestaltung der Friedrichstraße
- Planungen zum Museumskonzept / Erweiterung ZM
- Planungen zur Neugestaltung der Seestraße.

Neugestaltung / Begrünung des Adenauerplatzes

Ziele der Umgestaltung des Adenauerplatzes sind u. a.:

- Maßnahmen zur Reduktion der thermischen Belastung durch Erhöhung des Anteils klimatisch wirksamen Stadtgrüns.
- Berücksichtigung vielfältiger Interessen und Nutzungen wie Märkte (Freitags-Wochenmarkt und Samstags-Schlemmermarkt) oder auch unterschiedlichste andere Veranstaltungsformate.

Das Büro K1 hat sich mit der bestehenden Thematik auf dem Adenauerplatz auseinandergesetzt und drei Varianten für eine mögliche Umgestaltung erarbeitet.

Die Variante „Hain“ schlägt ein grünes Dach aus Klimabäumen auf dem Adenauerplatz vor. Der Hain ist als wassergebundene Fläche gestaltet und bietet flexible Nutzungsmöglichkeiten im Schatten unter Bäumen. Unter dem Baumdach können z.B. mobile Sitzelemente zum Aufenthalt zur Verfügung gestellt werden.

Die Variante setzt jedoch eine Verlegung der bestehenden Märkte vom Adenauerplatz auf den Buchhornplatz voraus, was vom Gemeinderat mehrheitlich kritisch gesehen wurde. Daher wird momentan durch das Büro K1 eine Überarbeitung des Entwurfs auf der Grundlage der Variante „Hain“ vorgenommen unter der Maßgabe, dass der Wochenmarkt sowie der Schlemmermarkt auf dem Platz verbleiben können. Dies erfordert eine neue räumliche Verteilung der Bäume und grüngestalteten Flächenanteile des Platzes.

Über den überarbeiteten Entwurf soll der Gemeinderat in der Februar-Sitzung 2021 entscheiden.

Zollgebäude

Die Planungen für das Zollgebäude wurden bisher noch nicht angegangen. Momentan ist das Bestandsgebäude befristet für Büro-Zwischennutzungen belegt.

Der Gemeinderat hat in seiner Sitzung im Dezember 2019 den Start in die städtebauliche Überplanung des Areals des ehemaligen Zollgebäudes in 2020 beschlossen (s.u.) und die Verwaltung mit der Grundlagenermittlung für ein Wettbewerbsverfahren für das Zollareal beauftragt. In diesem Zusammenhang ist dann rechtzeitig über die Umsiedlung der Zwischennutzungen zu entscheiden.

In jedem Fall sollte die Bürgerschaft dabei umfassend in den Planungsprozess einbezogen werden in Form einer Planungswerkstatt.

Im September 2020 hat der Gemeinderat ergänzend beschlossen, dass die Planungswerkstatt trotz Corona im Spätjahr 2020 stattfinden soll (DS-Nr. 2020 / V 00145). Allerdings erfolgt die Durchführung in digitaler Form und ohne die vorgesehene Präsenzveranstaltung. Die Online-Beteiligung zum Zollareal fand zwischen Anfang Dezember 2020 und Mitte Januar 2021 statt.

Das Wettbewerbsverfahren zum Areal des ehemaligen Zollgebäudes wird dann voraussichtlich in 2021 durchgeführt.

7.3 Gesamtbewertung und Einschätzung in Bezug auf die Stadtentwicklung mit fachlichen Querbezügen

Innenstadtentwicklung insgesamt

Bei der Innenstadtentwicklung handelt es sich um ein stark fachübergreifendes Thema, das auch im ISEK Querbezüge zu anderen Projektbausteinen aufweist.

Neben dem Gestaltungskonzept Innenstadt (LP 7.1) und den Planungen für das Zollhofareal (LP 7.2) wurden weitere, flankierende Maßnahmen zur Innenstadtaufwertung in Angriff genommen. Viele der ISEK-Projektsteine dienen direkt oder indirekt der Aufwertung der Innenstadt:

- LP 2; verschiedene Maßnahmen des VEP führen zur besseren Anbindung und Erreichbarkeit der Innenstadt.
- LP 4; die Neupflanzung von Bäumen sowie die grüne Umgestaltung von Plätzen in der Innenstadt trägt zu einer deutlichen Steigerung der Aufenthaltsqualität bei
- Museumskonzept mit Attraktivierung Zeppelin Museum und Ausbau des kulturellen Angebots in der Innenstadt.
- LP 12; Neugestaltung des Uferparks und der Friedrichstraße sorgen für eine Attraktivierung und Erhöhung des Angebots
- Städtebauliches Konzept für den hinteren Hafen (LP 12)
- LP 14; Tourismuskonzept, Ausbau der touristischen Infrastruktur
- LP 4; Grüne und blaue Infrastruktur.

Zollgebäude

Es ist unstrittig, dass der Umnutzung des Zollgebäudes eine entscheidende Bedeutung für die Zukunftsfähigkeit der Innenstadt Friedrichshafens zukommt.

Zum einen hat das Areal aufgrund seiner zentralen Lage innerhalb der Innenstadt große Ausstrahlung auf nahezu die gesamte Altstadt - insbesondere darf man sich durch einen städtebaulich qualitätsvollen Neubau eine Impulswirkung für weitere Aufwertungen in der Schanzstraße und der City-Passage versprechen.

Zum anderen handelt es sich um das größte disponible Flächenpotential in der Innenstadt und das einzige, das auch für Nutzungen in Frage kommt, die wegen der

Grundstückszuschnitte anderswo nicht möglich sind. So wäre hier großflächige Einzelhandelsnutzung möglich, was zu einer enormen Aufwertung der Einzelhandelsinnestadt führen würde. Ebenso wäre das Areal auch gut geeignet für jene ergänzenden Nutzungen, die bisher in der Innenstadt fehlen oder unterrepräsentiert sind, wie Kneipen, Erlebnisgastronomie und kulturelle Angebote. Daher spielt auch gerade die Frage der künftigen internen Nutzung eine wichtige Rolle.

Es ist zu begrüßen, dass es durch den Gemeinderat nunmehr eine klare Beschlusslage dazu gibt, dass die Verwaltung in konkrete Planungsüberlegungen zur Umnutzung einsteigt.

Im nächsten Schritt sollten erste städtebauliche Grundüberlegungen formuliert werden, z. B. zum Umgang mit dem Bestand, zum Flächenlayout, zu Größe und Stellung eines Neubaus, zum Nutzungskonzept sowie zur Gestaltung des Freiraums zwischen Kirche St. Nikolaus, Rathaus und dem Zollgebäude mit seinem für die südliche Innenstadt bedeutsamen Baumbestand. Diese Grundüberlegungen sollen dann in eine Wettbewerbsausschreibung einfließen. Gleichzeitig ist das Verfahren einer begleitenden Bürgerbeteiligung zu entwickeln.

7.4 Ausblick / Weiterentwicklung des Leitprojektes

Stärkung der Innenstadt-Kooperation – Projektgruppe Innenstadt

Die Innenstadt stellt sich als Querschnittsthema mit vielen fachübergreifenden Bezügen dar. Momentan sind die Zuständigkeiten für die Innenstadt stark zersplittert, z. T. über Dezer-natsgrenzen hinweg. Zuständige Ämter sind neben dem Stadtmarketing z.B. SU, BSO, SBA, BOA, AVL. Dazu kommen noch weitere Betroffene und Vertretergruppen wie Tourist Infor-mation, Medienhaus, Kulturbüro, Zeppelin Museum, Stadtwerk am See, Stadtforum, Polizei.

Das Stadtmarketing übernimmt im Wesentlichen die Funktion als zentraler Ansprechpartner im Sinne eines „Kümmerers“ für alle Belange der Innenstadt und hat die Vernetzungsfunk-tion für alle Beteiligten inne.

Die Zersplitterung der Zuständigkeiten und die komplexe Abstimmungsproblematik erschwe-ren eine zügige Umsetzung von Projekten, Ideen und Maßnahmen. Als Folge dessen ist ein Umsetzungs- und Kontrolldefizit zu verzeichnen.

Dies betrifft neben den ISEK-Projektbausteinen zur Innenstadt auch die Umsetzung der Ge-staltungssatzung, der Werbeanlagensatzung sowie die Umsetzung der Nutzungsvereinbarun-gen bei Benutzungen im öffentlichen Raum auf Basis der Sondernutzungssatzung.

Im Rahmen des ISEK-Prozesses wurde vielfach ein Vollzugsdefizit bei der Umsetzung der vorhandenen Satzungen bemängelt, sowohl von Seiten der Bürger und Kunden als auch von den Einzelhändlern. Daher werden aus dem ISEK-Prozess Vorschläge zur Optimierung erwartet.

Momentan wird neben projektbezogenen Abstimmungsgesprächen zur Innenstadt mit unterschiedlichen Akteuren zweimal jährlich ein Rundgang der wichtigsten Entscheider für die Innenstadt durchgeführt unter Federführung des Stadtmarketings, bei denen Defizite ggf. gemeinsam festgestellt werden. Bei bedeutenden Verstößen erfolgt eine schriftliche Benachrichtigung der Laden- oder Grundstückseigentümer. Rechtsmittelfähige Bescheide ergehen selten, Sanktionierungen müssen so gut wie nie erfolgen. Zahlreiche Anregungen aus dem Rundgang wurden bereits aufgegriffen und die Zahl der Verstöße hat sich deutlich verringert.

Der Beirat der Stadtmarketing Friedrichshafen GmbH hat daher die Einrichtung eines Innenstadtbündnisses beschlossen. In dessen Rahmen kann die Innenstadt-Zusammenarbeit auch über eine Projektgruppe institutionalisiert werden. Damit könnte die Bedeutung des Themas Innenstadt und die Arbeit der Innenstadt-Akteure aufgewertet werden. Die Konzeption des Innenstadtbündnisses wird aktuell erstellt.

In der Praxis könnten die Projektgruppe in regelmäßigen Abständen tagen, um Ideen zu entwickeln und anfallende Fragen zur Innenstadt gemeinsam und auf kurzen Entscheidungswegen zu klären. Neben den zentralen städtischen Verantwortlichen (Stadtmarketing, BSO und SU) wären als feste Mitglieder SBA, BOA, AVL und Stadtforum vorzusehen; bei Bedarf themenbezogen auch Stadtverkehr, Stadtwerk am See, Tourist Information, Zeppelin Museum, Vertreter aus der Gruppe der Hauseigentümer und Investoren, Polizei o. A. Durch die feste Einbindung privater Akteure aus Wirtschaft und Gesellschaft in die Projektgruppe soll auch der Informationsaustausch zwischen Stadt und anderen Innenstadtakeuren verbessert werden.

Fördertopfeinrichtung für private Gestaltungsmaßnahmen

Um der Umsetzung der Gestaltungssatzung mehr Geltung zu verschaffen, sollte über Fördertöpfe nachgedacht werden, mit denen einzelne Aspekte der Gestaltung hervorgehoben werden können. So ist zu überlegen, Bauherren, die einen neuen Fassadenanstrich nach dem Farbleitplan der Stadt durchführen, durch einen Förderzuschuss zu belohnen. Einen solchen Förderzuschuss hatte es bereits in früheren Jahren einmal gegeben, sodass er wiederbelebt werden könnte.

Neben dem o. g. Förderprogramm könnten auch Preise ausgelobt werden, die private Initiativen zur Gestaltung honorieren, z. B. ein Schaufenstergestaltungspreis.

Empfehlung

- Gründung einer Projektgruppe „Innenstadt“
- Auslobung von Preisen und Förderzuschüssen für private Initiativen zur Gestaltung.

8.

Leitprojekt Nr. 8

Attraktiver Wirtschaftsstandort

8.1 Allgemeines zur Entwicklung des Leitprojekts

Flächenverfügbarkeit und Flächenkonkurrenz für Gewerbeflächen

Ein limitierender Faktor bei der weiteren Gewerbeentwicklung ist die Flächenverfügbarkeit. Freie Potenziale in bestehenden Gewerbegebieten der Stadt sind weitestgehend erschöpft, Flächenpotenziale aus dem Flächennutzungsplan umgesetzt. Die Neuausweisung von Bauflächen ist damit auch rechtlichen Restriktionen unterworfen. Die wenigen planerisch geeigneten Flächen stehen in Konkurrenz zu anderen Flächennutzungen. Da die Schaffung von Wohnraum bei der Stadt Friedrichshafen die höchste Priorität hat, werden für Wohnbau geeignete Flächen i.d.R. nicht als Gewerbeflächenpotentiale vorgesehen oder umgewandelt.

Auf der regionalplanerischen Ebene wurde im Rahmen der Fortschreibung des Regionalplans eine größere Fläche als Vorranggebiet für Industrie und Gewerbe durch den Regionalverband vorgeschlagen.

Aus Sicht der Verwaltung wäre diese Flächenoption im Bereich Hirschlatt außerordentlich wichtig, um in Zukunft als Oberzentrum überhaupt noch handlungsfähig bei der Gewerbeentwicklung zu sein.

Die Suche nach geeigneten Gewerbeflächen wird intensiv vorangetrieben. Im Rahmen der geplanten Fortschreibung des Flächennutzungsplans ab 2020 sollen weitere gewerbliche Flächenpotentiale über eine fachliche Gesamtabwägung gesucht und in den FNP aufgenommen werden.

Hierfür wird vorbereitend in 2021 ein aktualisiertes Gutachten zum zukünftigen Gewerbeflächenbedarf erstellt werden, das genauere branchenbezogene Erkenntnisse über Flächenbedarf und Flächendefizite im gewerblichen Bereich bringen wird. Hierbei werden sowohl die Auswirkungen der Corona-Pandemie als auch der Transformation bestehender Wirtschaftszweige berücksichtigt. Ergänzend sollen bestehende Nachverdichtungspotentiale untersucht werden.

8.2 Statusbericht zu einzelnen Projektbausteinen

Innovationsförderung, Technologietransfer, RITZ

Als eines der konkreten Projekte ist für den Bereich der Gründungs- und Innovationsförderung das „RITZ“ (Regionales Innovations- und Technologietransferzentrum) im Fallenbrunnen zu nennen. Das RITZ, Ende November 2020 fertiggestellt, wird Anfang 2021 seiner Bestimmung übergeben.

Mit der Ansiedlung des RITZ im Fallenbrunnen hat die Stadt gemeinsam mit dem Bodenseekreis einen bedeutenden Schritt gemacht im Hinblick auf Innovationstransfer und Wissensbündelung. Dem RITZ kommt im Zusammenspiel mit der IWT Wirtschaft und Technik GmbH die wichtige Aufgabe zu, die Vernetzung zwischen Hochschulen und Unternehmen herzustellen bzw. auszubauen. Mit dem Gebäude des RITZ wird der Raum zur Vernetzung zwischen Hochschulen und Unternehmen hergestellt. Hierbei übernimmt die IWT Wirtschaft und Technik GmbH eine aktive Rolle.

RITZ ist künftig zum einen Anlaufstelle für zukunftsorientierte Geschäftsmodelle, um kreative Ideen interdisziplinär zusammenzubringen und Innovationsketten zu bilden. Schwerpunkt dieser Wissensbündelung sind die Zukunftsthemen Digitalisierung und nachhaltige Mobilität der Zukunft.

Zum anderen stellt RITZ auch vielfältige Räumlichkeiten zur Verfügung für Labore, Werkstätten, flexible offene Büroflächen, Maker-Space, die innovationsorientierten Unternehmen branchenübergreifende Kooperationen, Know-How-Transfer und Netzwerkbildung erleichtern.

RITZ soll dazu beitragen, den Standort Friedrichshafen und sein Profil als High-Tech-Standort weiter auszubauen.

Strategisches Gewerbeentwicklungskonzept

Die Wirtschaftsförderung der Stadt Friedrichshafen ist strategisch gut aufgestellt. Zu allen wichtigen Themen gibt es konzeptionelle Überlegungen und Projektideen. Viele Projekte laufen, deren Potenziale in Kooperation mit externen Partnern (bspw. mit IWT und ZF zum Testfeld; mit ZU und RITZ im Bereich Gründen), künftig noch weiter ausgebaut und verstetigt werden können.

Die Zusammenfassung der einzelnen Bausteine zu einer übergeordneten Gesamtstrategie analog eines Handlungskonzepts Wirtschaft, angereichert um einzelne neue Themen wie z. B. alternative Energien (u.a. Wasserstoff H₂), wäre sinnvoll und zielführend. Die Leistbarkeit steht unter dem Vorbehalt ausreichender personeller Ressourcen bei der Stabsstelle Wirtschaftsförderung (SWF).

8.3 Gesamtbewertung und Einschätzung in Bezug auf die Stadtentwicklung mit fachlichen Querbezügen

Gewerbeentwicklungskonzept

Perspektivisch wird die Erarbeitung eines „Gewerbeentwicklungskonzeptes“ von großer Bedeutung sein, weil es die Tätigkeiten der Wirtschaftsförderung auf eine konzeptionelle Grundlage stellt und dabei auch die Zukunftsthemen wie Wirtschaft 4.0 oder City-Logistik eingearbeitet werden können.

Die Erarbeitung eines solchen strategischen Entwicklungskonzepts wäre zudem eine wichtige Grundlage für die anstehende Fortschreibung des Flächennutzungsplans (LP 1.2).

City-Logistik

City-Logistik hat bisher kaum Berücksichtigung in der Stadtentwicklung gefunden. Dabei handelt es sich auch bei Citylogistik um ein Querschnittsthema, das für die Verkehrsentwicklung und die Wirtschaftsentwicklung gleichermaßen bedeutsam ist und zudem große Auswirkungen hat auf die Entwicklung der Innenstadt. Die City-Logistik sollte daher ein wichtiger Baustein im Gewerbeentwicklungskonzept sein (LP 8.1).

Schwerpunkt Bestandspflege und qualitative Betriebsentwicklung

Gerade weil eine Gewerbeflächenentwicklung nur begrenzt möglich ist, wird der Schwerpunkt in den kommenden Jahren auf der qualitativen Entwicklung des Bestands liegen.

Dies beinhaltet zum einen die Betriebsgelände der großen Gewerbebetriebe. Hier ergibt sich durch die Erarbeitung von **Betriebsentwicklungskonzeptionen** eine große Chance auf die qualitative Weiterentwicklung der Flächen. Folgende Themen könnten darin planerisch bearbeitet werden:

- Bestehende Nachverdichtungspotentiale systematisch erfassen und für bauliche Erweiterungen planerisch nutzbar machen
- Neuorganisation des ruhenden Verkehrs durch den Bau von Parkhäusern
- Anpassung der Betriebsgelände an den Klimawandel mit Anpassungsmaßnahmen (Vorschläge dazu im Klimaanpassungskonzept)
- Energetische Sanierung der Gebäude
- Ökologische Aufwertung der Freibereiche durch Grünflächen und -strukturen
- Entwicklung von modernen Mobilitätskonzepten innerhalb des Betriebsgeländes und in Verknüpfung mit dem städtischen und regionalen Verkehrssystem.

Zum anderen besteht auch für die städtischen Gewerbegebiete ein Bedarf zur Überplanung bzw. Aufwertung. Auch hier besteht Nachholbedarf bei der klimatischen und ökologischen Aufwertung der öffentlichen sowie der privaten gewerblichen Flächenanteile der Gewerbegebiete.

Industrie 4.0

Der Ausbau der vorhandenen digitalen Infrastruktur (u.a. Breitband, vgl. LP 13) ist für die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts Friedrichshafens und die Ausübung wirtschaftlicher Tätigkeiten im Bereich Industrie 4.0, KI, Big Data, Internet of Things etc. unerlässlich. Die Verbesserung und Weiterentwicklung der Standortfaktoren wird daher durch die SWF konsequent forciert. Einzelprojekte zur Digitalisierung der Häfler Unternehmen können darüber hinaus initiiert oder in Kooperation mit bestehenden externen Partnern umgesetzt werden.

Wandel der Mobilität als Teil der Innovationsförderung

Die Transformation der Wirtschaft, insbesondere der Automobilwirtschaft, wirft neue Herausforderungen im Bereich Elektromobilität und Automatisiertem Fahren / Autonomem Fahren auf. Die Wirtschaftsförderung ist daher bereits mit der ZF und der IWT Wirtschaft und Technik GmbH am Testfeld Friedrichshafen aktiv (autonomes Fahren). Darüber hinaus begleitet und unterstützt sie die Unternehmen bei erforderlichen Umstellungen und Prozessen. Im Bereich der Elektromobilität ist das Stadtwerk am See für die Umsetzung (LP 2.46) zuständig. Die SWF unterstützt hier in ihrer Funktion als erster Ansprechpartner für Unternehmen. Für einen ggf. entstehenden Handwerkerhof könnte die Konzeption und die Bereitstellung eines elektromobilen Fahrzeugpools in Abstimmung mit dem Stadtwerk vorgesehen werden.

8.4 Ausblick / Weiterentwicklung des Leitprojektes

City-Logistik und urbane Verkehrs- und Lieferkonzepte in den Fokus nehmen

Mit dem wachsenden Erfolg des Onlinehandels werden das Paketsende-Aufkommen und die Endkundenbelieferung nach sämtlichen Prognosen in den nächsten Jahren deutlich zunehmen. Sowohl die Anzahl der Lieferfahrzeuge als auch die Lieferwege werden sich erhöhen und dadurch die Verkehrs- und Umweltbelastung in Innenstadt und Wohnquartieren verstärken, da konventionell fast alle KEP-Dienstleister (Kurier-, Express- und Paketdienste) mit Dieselfahrzeugen zustellen.

Schon deshalb besteht Handlungsbedarf auch für Friedrichshafen.

Verschiedene Forschungsvorhaben und Pilotprojekte erproben bereits seit einigen Jahren neue Ansätze, die Lieferverkehre vor allem in den Innenstädten zu verringern und umweltverträglicher zu gestalten.

Bewährt haben sich die Einrichtung von Pick-up-Points (Abholstationen) sowie Micro-Hubs in Kombination mit elektrifizierten, Lieferfahrzeugen auf Quartiersebene.

Kern solcher modernen Logistikkonzepte ist ein abgestuftes System von Lieferwegen, die i.d.R. von außen nach innen kleinteiliger werden.

Bausteine eines solchen auch räumlich abgestuften Konzeptes sind:

- Vor den Toren der Stadt:

Multifunktionale Logistikflächen, in denen Lagerkapazitäten für die Speditionen und Paketdienste zur Verfügung stehen und wohin die Waren überregional durch größere LkW's angeliefert werden.

- An den Rändern der Innenstadt:

Übergabepunkte „Micro-Hubs“ (Zwischenlager und Umladecontainer für die Weiterverladung durch die Paketdienste oder „Pick-up-points“ (Abholstationen zur Abholung durch die Endkunden, ähnlich einem Postfach); Transport vom Zentrallager nur noch mit kleineren LkW's oder Kleintransportern zu den Übergabepunkten.

- Letzte-Meile-Verkehre:

Ab den Übergangspunkten in die Innenstadt oder in die Wohnquartiere werden im besten Fall keine Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren verwendet. Die Lieferung zum Kunden findet mit Lastenfahrrädern, automatischen Paketrobotern oder durch Sackkarren statt.

City-Logistik ist auch ein bedeutendes Thema für Smart City, da für die letzte Meile zunehmend der Einsatz automatisierter Systeme getestet wird.

Alle diese Entwicklungen bedürfen der Schaffung bestimmter Rahmenbedingungen und insgesamt eines abgestimmten konzeptionellen Vorgehens.

Vor einer Umsetzung sind dann weitere Fragen zu beantworten, z.B.:

- Vorhandensein / Verfügbarkeit von geeigneten Flächen vor allem im Stadtrandbereich (1. Stufe)
- Beachten der Anforderungen an städtische Verkehrssysteme und innerstädtische Logistikflächen
- Erforderlichkeit des Ausbaus / der Anpassung bestehender Verkehrsinfrastruktur

- Einrichtung von innerstädtischen Logistikflächen ggf. durch Umnutzung von Leerständen
- Klärung der (verkehrs-)rechtlichen Rahmenbedingungen
- Realisierung integrierter Logistikbausteine in Neubauquartieren
- Möglichkeiten zur Anpassung von Bestandsquartieren.

Im Rahmen des Konjunkturpakets wurde im Bundeswirtschaftsministerium das Programm „Zukunftsinvestitionen für Fahrzeughersteller und Zulieferindustrie“ (Ziffer 35c, <http://www.kopa35c.de>) mit 2 Milliarden Euro für die Zeit von 2020 – 2024 initiiert. Dies kann speziell durch das ortsansässige Hightech-Gewerbe beantragt und u.a. auf Basis des Reallabors Testfeld Friedrichshafen angewendet werden.

Erfahrungsgemäß werden Förderaufrufe teilweise kurzfristig zur Einreichung veröffentlicht. Die Wirtschaftsförderung betreibt und intensiviert daher aktiv strategisches und themenbezogenes Partner- und Netzwerkmanagement z.B. hinsichtlich City-Logistik (Technologie, Wissenschaft, Anwender) oder auch für automatisiertes und vernetztes Fahren (Testfeld).

Empfehlung

- Erarbeitung eines City-Logistik-Konzepts und Integration in die Gewerbeentwicklungsstrategie

9.

Leitprojekt Nr. 9

Sozialraumorientierte Quartiersentwicklung

9.1 Allgemeines zur Entwicklung des Leitprojekts

Das Quartiersmanagement (QuMa) hat in vielerlei Hinsicht eine Stärkung und Aufwertung erfahren. Die Pandemie hat gezeigt, wie wichtig der nahe Lebensraum für Städte ist. Im Januar 2019 wurde eine eigene Abteilung „Quartiersmanagement“ geschaffen. Neben dem Aufbau weiterer Quartiersbüros und der personellen Aufrüstung findet auch eine strukturelle und inhaltliche Aufwertung statt, indem verschiedene Aufgaben und Zuständigkeiten operativ auf die Ebene der Quartiere verlegt werden.

Dies macht nicht nur im Bereich der sozialen Angebote Sinn, sondern auch im Bereich des ehrenamtlichen und bürgerschaftlichen Engagements sowie im Bereich der Bürgermitbestimmung und des Bürgerdialogs, z. B. auch zu stadtplanerischen oder baulichen Projekten.

Durch die Bildung von interdisziplinären „**Quartiersteams**“ sollen die unterschiedlichen Themen auf der Quartiersebene durch Kooperation der jeweils zuständigen Fachmitarbeiter koordiniert und zusammengeführt werden.

9.2 Statusbericht zu einzelnen Projektbausteinen

Der Aufbau des **Quartiersmanagements** wird vom zuständigen Fachamt SFJ konsequent vorangetrieben. Dies betrifft sowohl die personelle Ausstattung als auch die Schaffung von Beratungsangeboten und die Bereitstellung der entsprechenden Räumlichkeiten und Treffpunkte.

Vier Stadtteile werden über das QuMa bereits mit **Quartierstreffs / Quartiersbüros** versorgt, zwei weitere befinden sich in der Planung

Für die Quartiersräumlichkeiten werden Wochenpläne mit Angeboten für die Quartiersbewohner erstellt; die jeweiligen Angebote sind von Treff zu Treff unterschiedlich und zugeschnitten auf den speziellen Bedarf sowie die jeweils aktuelle Situation im Quartier. Es gibt zum einen niederschwellige Angebote, durch die die Gemeinschaft und Nachbarschaft gestärkt werden soll (z. B. Spieleabende, offenes Café oder regelmäßige Bewohnerversammlungen, Büchertauschregal), zum anderen Angebote, die von Ehrenamtlichen durchgeführt

werden, z. B. Antragshilfe, Spielgruppe, Hausaufgabenbetreuung, verschiedene Sportangebote, etc.

Das QuMa vor Ort ist interdisziplinär gekennzeichnet durch die Bildung von **Quartiersteams**, durch die unterschiedlichste Bedarfe und Nachfragen aus dem sozialen Bereich abgedeckt werden.

Quartiersteams werden nach und nach in allen Quartierstreffs installiert. Ziel der Quartiersteams ist die fachliche Abstimmung der operativen Maßnahmen zur Verbesserung der Lebenssituation der relevanten Zielgruppen im Quartier.

Die Quartiersteams bestehen aus Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des SFJ, die vor Ort ihre speziellen Aufgaben umsetzen, z.B.:

- Quartiersmanager (Moderation)
- Integrationsmanager
- Mitarbeiter des Kinder- und Jugendtreffs
- Schulsozialarbeiter.

Bei Bedarf werden weitere Akteure hinzugeholt, z. B. Vertreter des BSO, Vertreter des AVL, oder Vertreter der jeweiligen vor Ort ansässigen Wohnungsunternehmen, z. B. SWG, Siedlungswerk, Zeppelin-Wohlfahrt oder weitere Akteure aus dem Sozialraum, z. B. Mitarbeiter von Familientreffs, Schulen, Initiativen bzw. Vereine etc. Auch die projektbezogene Mitarbeit eines Vertreters der Stadtplanung kann sinnvoll sein, wenn z. B. städtebauliche Planungen im Quartier über Bürgerbeteiligung begleitet werden sollen.

Friedrichshafen ist Mitglied **des Netzwerks „Stadtlabore zur inklusiven Quartiersentwicklung“**, ein Projekt des Städtetags, gefördert durch das Land Baden-Württemberg.

Dabei versteht sich das Netzwerk nicht nur als Austauschplattform, sondern als eine Art Lern- und Experimentierwerkstatt, um neue Formen der Quartiersentwicklung zu testen. Diese Netzwerkarbeit kann helfen, das QuMa bei der Stadt weiter qualitativ auszubauen. Im Zuge der Teilnahme entsteht für das Quartier Allmannsweiler ein Film zur inklusiven Quartiersentwicklung.

Zudem ist das Fachamt seit 2020 Mitglied in der Landesarbeitsgemeinschaft Soziale Stadtentwicklung und Gemeinwesenarbeit.

Mit der Ernennung eines **Behindertenbeauftragten** und der Implementierung formalisierter Beteiligungsformen wird sichergestellt, dass die Anforderungen und Belange behinderter Menschen vor allem bei Planungsprozessen in den Quartieren rechtzeitig berücksichtigt und miteingeplant werden können.

Über Themen und Arbeit des Beauftragten für die Belange von Menschen mit Behinderungen im Hinblick auf Barrierefreiheit erfolgt ein regelmäßiger Sachstandsbericht im Ausschuss PBU, zuletzt im Januar 2020 (DS-Nr. 2019 / V 00392).

Die **Barrierefreiheit** wird Stück für Stück umgesetzt. Der jährliche Etat für Maßnahmen des barrierefreien Umbaus ist begrenzt, so dass die Barrierefreiheit im öffentlichen Raum in den Quartieren langsam aber stetig voranschreitet.

9.3 Gesamtbewertung und Einschätzung in Bezug auf die Stadtentwicklung mit fachlichen Querbezügen

Dem Quartiersmanagement kommt im Rahmen der Stadtentwicklung eine entscheidende Bedeutung zu. Viele der in ISEK angesprochenen Themen und viele der Probleme schlagen sich in den Stadtteilen oder Quartieren nieder und können auch dort am besten gelöst werden.

Die Einrichtung interdisziplinärer Quartiersteams ist vorbildlich im Sinne des ISEK-Ansatzes, integriert und vernetzt zu arbeiten.

Die Quartiersteams stellen einen idealen Anknüpfungspunkt dar, um die Vernetzung des QuMa über das SFJ hinaus auch mit anderen Dezernaten und Fachämtern auszubauen und ggf. mit weiteren Themen anzureichern.

Der Ausbau des Quartiersmanagements hat aus zweierlei Sicht eine positive Funktion für die Stadtentwicklung. Zum einen geht es um die Schaffung von möglichst vielen Angeboten im Nahbereich, um die Stadt der kurzen Wege und die Vermeidung von innerstädtischem Verkehr.

Zum anderen geht es um Niederschwelligkeit. Angebote der Stadtverwaltung, insbesondere im sozialen Bereich, sollten möglichst niederschwellig im Quartier verortet sein. Somit können die Menschen im direkten Wohn- und Nahraum abgeholt werden. Zukünftig werden u. a. die Themen „Älter werden im Quartier“ und „Digitalisierung“ eine enorme Bedeutung haben.

Ziel sollte es sein, dass bei jeder Neuplanung von Stadtquartieren oder dem wesentlichen Ausbau auch die sozialen Belange gleich zu Beginn mit eingeplant werden.

Die Bestrebung, Dienstleistungen und Angebote aus der Zentralverwaltung auf die Quartiers-ebenen zu verlagern und dem QuMa zuzuordnen (wie z. B. der Bereich Bürgerschaftliches Engagement), ist ein nachvollziehbarer und im Sinne des Vernetzungsgedankens von ISEK begrüßenswerter Ansatz.

Vorstellbar ist auch die stärkere Zusammenarbeit mit den Quartiersteams bei quartiersbezogenen Bürgerbeteiligungen, die künftig häufiger auf der Ebene des Quartiers durchgeführt werden könnten.

9.4 Ausblick / Weiterentwicklung des Leitprojektes

Der Bedarf für die Einrichtung eines Quartiersmanagements in weiteren Stadtteilen ist zu prüfen; zudem ist der Bedarf einer personellen Aufstockung bestehender Quartiersmanager sowie die Bereitstellung von erforderlichen finanziellen Ressourcen zu prüfen.

Verbesserung der dezernatsübergreifenden Vernetzung – institutionalisierte Abstimmungsrunden

Austausch und Vernetzung der Akteure innerhalb des Dezernats III funktioniert gut und ist durch die Quartiersteams sichergestellt.

Wichtig ist zunächst, sicherzustellen, dass das QuMa rechtzeitig informiert wird über neue Baugebiete / größere Überplanungen, Umnutzungen, damit die Belange des QuMa von Anfang an mit eingeplant werden können.

Hilfreich wäre außerdem eine Handreichung, welche qualitativen Anforderungen zur Umsetzung des QuMa gegeben sind; insbesondere auch, welche Anforderungen baulicher Art für die Einrichtung eines QuMa in den Baugebieten bestehen, damit SU / SBA diese Maßgaben frühzeitig mit einplanen können.

Eine solche Handreichung wird momentan innerhalb des Netzwerks Stadtlabor erarbeitet und könnte – für Friedrichshafen angepasst – für o.g. Zweck verwendet werden.

Aufgrund der zunehmenden Vernetzung des Themas Quartiersmanagement schlägt die ISEK-Steuerung regelmäßige Abstimmungsgespräche zwischen SFJ – QuMa und den Fachämtern des Dezernats IV zu aktuellen Themenstellungen des QuMa vor. Dort sollte über anstehende Baugebietsplanungen gesprochen werden, um eine rechtzeitige Information und frühzeitige Berücksichtigung der Belange des QuMa zu ermöglichen und dadurch eine bessere Ressourcenplanung durch die Abteilung QuMa sicherzustellen.

Ggf. könnten Teilnehmer des Dezernats IV projektbezogen auch an den Treffen der Projektteams teilnehmen.

Empfehlung

- Institutionalisierung von Abstimmungsgesprächen zwischen dem Quartiersmanagement und dem Dezernat IV
- Erarbeitung einer Handreichung zur Berücksichtigung von Anforderungen zur Umsetzung des Quartiersmanagements
- Erarbeitung eines Projektzeitplans, wann und wo neue Quartiersräumlichkeiten mittelfristig entstehen
- Ausbau / Aufstockung des Quartiersmanagements für weitere Stadtteile prüfen.

10.

Leitprojekt Nr. 10

Zukunftsquartier Fallenbrunnen

10.1 Allgemeines zur Entwicklung des Leitprojekts

Nach Aufgabe der militärischen Liegenschaften im Stadtgebiet ergaben sich innerhalb kürzester Zeit große Flächenreserven zur Siedlungsentwicklung. Der Fallenbrunnen als größte Konversionsfläche im Stadtgebiet hat eine ausgeprägte in sich abgeschlossene Erschließungs- und Gebäudestruktur mit charakteristischen Gebäuden und vielfältigen Grünstrukturen und damit beste Voraussetzungen zur Entwicklung einer „eigenständigen Adresse“ im Stadtgebiet.

Mit der strategischen Ausrichtung der Stadt, den Gebäudebestand zunächst günstig zu vermieten, wurde bereits sehr früh eine Plattform für Kulturschaffende und Existenzgründer geschaffen, die eine unternehmerische, künstlerische und kulturelle „Innovationskultur“ im Fallenbrunnen etabliert haben. In der Weiterentwicklung des Fallenbrunnens war die Nutzungsvielfalt und Innovationskraft der Ausgangspunkt im Bemühen, den Fallenbrunnen in seiner besonderen Ausrichtung zu stärken und die Stadtentwicklungsthemen an einem zukunftsorientierten Kontext auszurichten.

Die Anforderungen durch den digitalen Wandel in der Arbeitswelt und Gesellschaft sowie das Bedürfnis an eine durchmischte Stadt mit mehr Qualitäten an Erholungs-, Erlebnis- und Begegnungsräumen sollen im Fallenbrunnen als Zukunftsquartier entwickelt werden.

10.2 Statusbericht zu einzelnen Projektbausteinen

Die Entwicklung im Südwesten, im „**Wissenspark Fallenbrunnen**“, ist inzwischen größtenteils abgeschlossen und bietet Raum für Bildung, Gewerbe, Kultur und besondere Wohnformen. Die Module Hochschule, Kultur, studentisches Wohnen sind weitgehend realisiert. Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen, die kooperationsgerechte Co-Working-Arbeitsplätze anbieten, befinden sich in der Konzeptions- oder Bauphase oder stehen wie das RITZ unmittelbar vor der Eröffnung (vgl. LP 8).

Der Neubau des Gebäudes für das „**RITZ**“ (Regionales Innovations- und Technologietransferzentrum) ist als ein wichtiger Baustein für diesen speziellen Nutzungsmix zu nennen. Das Gebäude wurde zum Jahresende 2020 planmäßig fertiggestellt, so dass der operative Betrieb im Januar 2021 beginnen wird.

Der Schwerpunkt der zukünftigen Entwicklung liegt auf dem Entwicklungsbereich „**Fallenbrunnen-Nordost**“. Hier konnte die Stadt 2015 eine 13,4 ha große Fläche erwerben, die nun planerisch entwickelt werden soll; angestrebt wird ein Nutzungsmix durch hochschulaffine gewerbliche Nutzungen und zukunftsorientierte Wohnmodelle.

Gleichzeitig spielt das Thema **Mobilität** im gesamten Fallenbrunnen eine große Rolle. So soll die bisher große Anzahl ebenerdiger Stellplätze zugunsten alternativer Mobilitätskonzepte in Zukunft nicht mehr zur Verfügung gestellt werden.

Fallenbrunnen-Nordost, aber auch der gesamte Fallenbrunnen, erscheint gut geeignet, um im Sinne des LP 13 „Stadt 4.0, Digitale Transformation“ Ideen zu **Smart-City-Anwendungen** zu entwickeln, zum Einsatz zu bringen und auszutesten, um die entwickelten Ideen ggf. auch in anderen Quartieren der Stadt anzuwenden. In diesem Sinne könnte Fallenbrunnen die Rolle eines Smart-City-Testlabors übernehmen.

Dazu wurden im Rahmen eines offenen Smart-City-Hackathons in Kooperation mit innovativen Institutionen und Unternehmen als Mentoren konkrete interdisziplinäre Ideen und Projektansätze insbesondere für die nachhaltige, vernetzte und technologiebasierte Entwicklung des Zukunftsquartiers Fallenbrunnen erarbeitet.

Ein erster Ansatz besteht in der Erweiterung der Teststrecke für automatisiertes Fahren bis in das Fallenbrunnen Areal.

Folgende Projektideen wurden im Hackathon bearbeitet:

Smart City Dashboard

- Konzeption eines smarten Beleuchtungssystems
- Offene Kulturbilder
- Nutzer-Gebäude-Integration/BauLAB FN
- My Home – Plattform für vernetzte Nachbarschaft
- Mobilität im Fallenbrunnen.

Grundlage der städtebaulichen Entwicklung ist ein **Rahmenplan** für Fallenbrunnen, der im Juli 2020 vom Gemeinderat verabschiedet worden ist (DS-Nr. 2020 / V 00040). Er enthält u.a. folgende inhaltlichen Vorgaben:

- Entwicklung des Gesamtbereiches Nordost als Klimaquartier
- Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung Fallenbrunnen - Oberhof - Hauptfriedhof

i.S.d. städtischen Grünflächenstrategie

- Entwicklung eines Freiraumkonzeptes mit Berücksichtigung der fachlichen Anforderungen an Artenschutz, Klimaanpassung, Naherholung und Integration in das Gesamtareal Fallenbrunnen
- Einbeziehung des Bereiches um das ehem. Heizhauses in die Entwicklung
- Umsetzung der fachlichen Anforderungen aus Natur- und Artenschutz, insbesondere. Biotopverbundplanung
- Flächenneutrale Gesamtentwicklung: Neutralität zwischen dauerhaft zu roden und aufzuforstenden Flächen aufgrund Waldausgleich, sowie Vermeidung von Habitatverlusten
- Ganzheitliches, bedarfsorientiertes und innovatives Mobilitätskonzept, Aspekte u.a. Parksituation Hochschulen, Parkhaus, Bustaktung, Ausbau alternativer Mobilitätsangebote
- Anbindung Veloring über Ost- und Westzufahrt; alternativ Routenführung parallel zur Haupterschließung
- Prüfung individuell zugeschnittene sozialraumorientierte Quartiersentwicklung
- Einbindung in das Nahwärmenetz Fallenbrunnen
- Berücksichtigung von Smart-City-Aspekten.

Folgende Schritte sind auf Basis des Grundsatzbeschlusses bereits erfolgt:

- September bis November 2020 Online-Bürgerbeteiligung
- November 2020: Durchführung eines studentischen Hackathons mit der HS Karlsruhe
- Dezember 2020: Durchführung eines Smart City Hackathons.

Das weitere Verfahren zur Überplanung des Fallenbrunnenquartiers Nordost ist wie folgt vorgesehen:

- Februar 2021: Beschluss Auslobungstext im Gemeinderat
- Bis Ende Juli 2021: Durchführung städtebaulicher Ideenwettbewerb
- Herbst 2021 Aufstellungsbeschluss Bebauungsplan mit Wettbewerbsergebnis.

10.3 Gesamtbewertung und Einschätzung in Bezug auf die Stadtentwicklung mit fachlichen Querbezügen

Der Fallenbrunnen wurde im ISEK als baulich-gestalterischer Entwicklungsraum und als eines der bedeutendsten Stadtentwicklungsquartiere definiert.

Das Quartier hat sowohl durch seine Lage im Stadtgebiet als auch durch seine bauliche Struktur Alleinstellungsmerkmal für Friedrichshafen. Das Konzept, den Fallenbrunnen zu einem **Modellquartier** für Bildung, Wohnen, Arbeiten, Kultur und Natur zu machen hat sich bewährt und wird auch in Zukunft konsequent weiterverfolgt.

Der einzigartige Nutzungsmix mit dem Schwerpunkt „Wissen“, hochschulaffines Gewerbe und zukunftsorientiertes Wohnen sind die Zielrichtungen der baulichen Entwicklung.

Die Nutzung „Wohnen“ soll im Rahmen zukunftsorientierter Wohnformen entwickelt werden, in der z.B. neue Bauweisen und Bauherrenmodelle beispielhaft entwickelt werden. „Normales Wohnen“ entspricht nicht dem innovativen Ansatz des Fallenbrunnens und sollte nur untergeordnet realisiert werden. Der Fokus liegt im Fallenbrunnen Nordost schwerpunktmäßig im gewerblichen Bereich und ist im Wesentlichen auf Synergien zwischen Forschungs- und Entwicklungsunternehmen und Hochschuleinrichtungen sowie wissenschaftlichen Dienstleistungen ausgerichtet. Hierbei soll auch die Errichtung eines Handwerker- und Gewerbehofs geprüft werden, um Gründerinnen und Gründer aus dem Handwerk sowie forschungs- und wissensorientierten kleinst- und kleineren Betrieben, die primär in geschäftlicher Verbindung mit den Hochschulen stehen, kombinierten Platz zu bieten. Denkbar wäre hier auch die Etablierung eines elektromobilen Fahrzeugpools (vgl. LP 2.46).

Falls der Umfang der entstehenden Wohnnutzung einen bestimmten Umfang erreicht (knapp 50%) wäre ein eigenes **Quartiersmanagement** sinnvoll; daher sollte in diesem Fall räumlich ein Quartierszentrum mit eingeplant werden.

10.4 Ausblick / Weiterentwicklung des Leitprojektes

Schwerpunkte und Perspektiven für die weitere Entwicklung des Areals könnten sein:

- Entwicklung eines Mobilitätskonzepts für den Fallenbrunnen auf Basis städtebaulicher Wettbewerb und Ergebnissen der Beteiligungsverfahren; Mobilitätshub, ZF-Ego-Mover für Mikromobilität im Fallenbrunnen.
- Klimaangepasstes Bauen, großer Anteil an Holzbauweise, Reduzierung des Energiebedarfs der Gebäude auf das Minimum, solare Versorgung der Gebäude. Entsprechende bauliche und energetische Standards könnten bei der zum Ende des gesamten Planungsverfahrens anstehenden Vergabe der Erbbaurechte eingefordert werden.

- Konzeptvergabe könnte für die Wohnbebauung Anwendung finden, um die oben beschriebenen Bau- und Klimastandards sowie bestimmte Nutzungsmischungen zu bekommen.
- Standort für eine Nahwärmeversorgung durch Wasserstoff könnte geprüft werden.

11.

Leitprojekt Nr. 11

Hinterer Hafen „Wasserstadt Friedrichshafen“

11.1 Allgemeines zur Entwicklung des Leitprojekts

Beim Hinteren Hafen handelt es sich um ein Filetstück der zukünftigen Stadtentwicklung und um die größte und bedeutendste Entwicklungsfläche in direkter Anbindung an die Innenstadt und in Seenähe.

Seit 2015 wird an planerischen Überlegungen für den Hinteren Hafen gearbeitet. Erster konkreter Schritt war die Einleitung vorbereitender Untersuchungen zur Ausweisung eines Sanierungsgebietes.

Die Entwicklung des Hinteren Hafens ist von einer Reihe von Rand- und Rahmenbedingungen abhängig, die noch geklärt werden müssen. Auch sind verschiedene Grundstückseigentümer mit teilweise konträren Nutzungsansprüchen betroffen. Das komplexe Planverfahren wird zudem voraussichtlich ohne zusätzliches Personal in der Verwaltung nicht zu leisten sein. Vor diesem Hintergrund ist ein zeitnaher Einstieg in das Projekt kaum möglich.

Für das **Zeppelin Museum** gibt es Pläne für eine Erweiterung und Neukonzeption in mehreren Ausbaustufen. Kern der Überlegungen ist eine überarbeitete Ausstellungskonzeption und die dreistufige Erweiterung des Bestandsgebäudes. Erste Ausbaustufe wäre der Neubau einer Kunsthalle.

Die Erweiterungsplanung des Zeppelin-Museums könnte als ein erstes Modul und Startschuss für die Überplanung des Bereichs am Hinteren Hafen angesehen werden.

11.2 Statusbericht zu einzelnen Projektbausteinen

Ein städtebauliches **Gesamtkonzept** und ein **Sanierungsverfahren** für den Hinteren Hafen konnte v.a. auch aufgrund der komplexen Eigentumsverhältnisse und der Nutzungsstrukturen von der Stadt bislang nicht in Angriff genommen werden.

Auch die Planungen für den westlichen Teilbereich für die Erweiterung des Zeppelin Museums werden momentan nicht weitergeführt aufgrund der unklaren Haushaltslage wegen Corona.

11.3 Gesamtbewertung und Einschätzung in Bezug auf die Stadtentwicklung mit fachlichen Querbezügen

Beim Hinteren Hafen handelt es sich um ein Filetstück der innenstadt- und seenahen Stadtentwicklung.

Die Fläche bietet große Chancen für einen interessanten Mix unterschiedlichster Nutzungen, die zum einen zu einer enormen Aufwertung der Innenstadt und des Stadtbilds führen können, zum anderen aber auch einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung der Wohnraumproblematik darstellen werden. Daher wäre eine zügige Umsetzung wünschenswert.

11.4 Ausblick / Weiterentwicklung des Leitprojektes

Durch das (zunächst zurückgestellte) Vorhaben der Erweiterung des Zeppelin Museums kommt Bewegung in das Stadtquartier und diesen positiven Impuls sollte die Stadt aufnehmen und zum Anlass nehmen, in die städtebauliche Planung des Gesamtquartiers einzusteigen und die Klärung der Randbedingungen zu forcieren.

12.

Leitprojekt Nr. 12

Ufergesamtkonzept

12.1 Allgemeines zur Entwicklung des Leitprojekts

Der Fokus bei der Überplanung und Weiterentwicklung des Uferbereichs in Friedrichshafen liegt momentan auf dem innenstadtnahen Bereich des Uferparks zwischen Schlosshorn und Karlstraße als Übergang in die dicht bebaute Innenstadt.

Der Uferpark ist wichtigster intensiv genutzter Freiraum, kulturelles Zentrum und Adresse der Stadt Friedrichshafen. Der hohe Nutzungsgrad und vielfältige Nutzungskonkurrenzen haben jedoch in vielfältiger Hinsicht sehr großes Konfliktpotenzial zur Folge. Ein Konzept zur Nutzungssteuerung der beanspruchten Flächen ist daher sinnvoll. Über einen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb sollen Ideen zur Neuordnung und gestalterischen Aufwertung gefunden werden. Mit der Umgestaltung des Uferparks sollen gleichzeitig auch Planungsideen für die Friedrichstraße und den Bahnhofsvorplatz für eine bessere Einbindung in die Stadt sorgen.

Wenn auch prioritär der Uferpark als Kernstück des Seeufers in Friedrichshafen Gegenstand einer planerischen Überarbeitung ist, gilt es dennoch nicht aus den Augen zu verlieren, dass es viele Bereiche entlang des Ufers gibt, die aus unterschiedlichen Gründen planerischen Überlegungen unterzogen werden sollten.

Grundlage dazu bildet auch die „**Gesamtkonzeption ufernaher Seeweg**“ von 2005, überarbeitet im Jahr 2007. Die Konzeption war zuletzt 2011 Gegenstand gemeinderätlicher Behandlung (DS-Nr. V 00159/2011).

Das Konzept sieht in 10 Teilabschnitten zwischen Grenzhof im Westen und dem Graf-Zeppelein-Haus im Osten einen öffentlich zugänglichen Uferweg vor, zugleich aber auch Maßnahmen, die zu einer Aufwertung des seenahen Naturerlebnisses bestimmter Uferabschnitte führen.

Mittlerweile wurden in mehreren Teilbereichen Umgestaltungs- und Aufwertungsmaßnahmen im Uferbereich auf der Grundlage der Gesamtkonzeption umgesetzt. Solche Teilmaßnahmen sind z. B.:

- 2015 Bau und Gestaltung eines **Uferwegs** zwischen dem Freizeitgelände Manzell und dem Seemooser Horn unmittelbar am Wasser zu Füßen des Werksgeländes Manzell der **MTU**.
- Am Seemooser Horn wurden seit 2010 in Zusammenarbeit mit der Postsportgemeinschaft PSG und der Zeppelin University ZU umfangreiche Besucherlenkungsmaßnahmen im Uferbereich realisiert, die zum Ziel haben, den Seehag zu sanieren und die vorgelagerte Ufervegetation wiederherzustellen. Dies ist in den zurückliegenden zehn Jahren dank einer beschränkten Uferzugänglichkeit erfolgreich gelungen.
- Uferumgestaltung am Königsweg in Höhe **Reiherweg** zur Verbesserung der Seezugänglichkeit und der Aufenthaltsqualität (2018/2019).
- Im weiteren Verlauf des Königswegs Richtung Stadtmitte Neugestaltung des Seeufers im Bereich des **Jugendzeltlager Seemoos** (2017) durch Abbruch der Ufermauern und Schaffung eines Badestrands sowie Neubau eines Stegs. Dieser Bereich ist der Öffentlichkeit nicht zugänglich.
- Im Strandbad Friedrichshafen wurde 2018 die untere **Terrasse des Seewasserwerkes** zurückgebaut und das Ufer in diesem Bereich wieder begrünt.

12.2 Statusbericht zu einzelnen Projektbausteinen

Seit 2015 steht der Uferpark zwischen Graf-Zeppelin-Haus und Karlstraße im planerischen Fokus. Seither gab es einen städtebaulichen Wettbewerb und mehrere Angebote der Bürgerbeteiligung, die eine sehr große Resonanz in der Bürgerschaft gefunden haben.

Mit dem Wettbewerb zur Überplanung sollen u.a. folgende konkrete Ziele erreicht werden:

- Die Gestaltung eines neuen nutzbaren Ufers mit attraktiven Seezugängen,
- Die Zonierung des Parks in belebte Zonen und Rückzugsbereiche,
- Die Erschließung bisher nicht zugänglicher Bereiche im westlichen Teil des Parks,
- Eine bessere Anbindung an die Friedrichstrasse / den Bahnhof
- Eine adäquate Uferverbindung GZH – Schlosshorn,
- Die Definition und Befestigung bespielter bzw. bewirtschafteter Flächen (Seehasenfest, Kulturufer etc.)

Das überarbeitete Ergebnis des Wettbewerbs und der Bürgerbeteiligung wurde im Dezember 2019 im Gemeinderat präsentiert und über die weiteren Realisierungsschritte einzelner Module des Entwurfs sowie über zusätzliche inhaltliche Ergänzungen beschlossen (DS-Nr. 2019 / V 00303). Zum Verfahren wurde festgelegt, dass die beiden Verkehrsthemen zur

Friedrichstraße sowie zur Neugestaltung des Stadtbahnhofs zunächst vom Uferpark abgetrennt werden und im Rahmen des VEP näher untersucht werden sollen.

12.3 Gesamtbewertung und Einschätzung in Bezug auf die Stadtentwicklung mit fachlichen Querbezügen

Der Uferpark ist nicht nur ein Aushängeschild der Stadt mit hoher touristischer Bedeutung, sondern hat als große innerstädtische Freifläche mit unmittelbarem Bezug zum Bodensee insgesamt eine herausragende Funktion für die Naherholung für Einwohner und Besucher gleichermaßen.

Die Umsetzung der **Gesamtkonzeption zum Uferweg** bietet viele Anknüpfungspunkte, eine naturschutzfachliche Aufwertung entlang des Bodenseeufer zu realisieren und dadurch neben den Klimazielen auch Naherholung und Tourismusqualität zu stärken.

12.4 Ausblick / Weiterentwicklung des Leitprojektes

Neben der Abarbeitung weiterer Planungsschritte zum Wettbewerb Uferpark ist die Aufwertung weiterer Uferbereiche in Zukunft geplant.

Aufwertung der Uferzone im Bereich Rotachmündung

Für den Bereich der Rotachmündung gibt es nach dem 2018 erfolgten Rückbau einer Flußrampe im unmittelbaren Mündungsbereich konkrete Pläne für die behutsame Umgestaltung der Wege und Freizeiteinrichtungen vor dem Campingplatz CAP Rotach, die zusammen mit der Aufwertung des Wohnmobil-Stellplatzes an der Lindauer Straße umgesetzt werden sollten (vgl. LP 14.4).

Aufwertung des Königswegs im Bereich Jugendzeltlagers Seemoos

Mit der Diözese Rottenburg werden Gespräche geführt über eine Verbreiterung des Königswegs im Zuge der geplanten Sanierung des Zeltlagers verbunden mit einer temporären Öffnung des Ufergrundstücks für die Öffentlichkeit in den Wintermonaten.

13.

Leitprojekt Nr. 13

Stadt 4.0 / Digitale Transformation

13.1 Allgemeines zur Entwicklung des Leitprojekts

Die Digitalisierung ist die wichtigste Entwicklung der Gegenwart und in der Zukunft. Digitalisierungsprozesse beeinflussen bereits seit vielen Jahren alle Lebensbereiche und durchdringen alle Aufgabenfelder des städtischen Handelns. Die Transformation ist dabei sowohl Herausforderung und Chance.

Für die Stadtverwaltung liegt die Herausforderung gleichermaßen im technischen wie im organisatorischen und personellen Bereich. Innerhalb der Stadtverwaltung ist das Thema organisatorisch neu aufgestellt, zum 01.05.2019 wurde das Amt für Digitalisierung, Smart City und Informationstechnik gegründet.

Als Dach für alle Digitalisierungsaktivitäten der Stadt mit den verschiedenen Handlungsfeldern und vielen Beteiligten wurde im Juli 2016 „fn.digital“ initiiert. Unter diesem Dach wurden bisher verschiedene Projekte auf den Weg gebracht.

Die **Vision einer smart city fn** geht weit über die flächendeckende Bereitstellung von Infrastrukturmaßnahmen wie Breitbandversorgung hinaus. Der digitale Wandel auf kommunaler Ebene setzt sich ebenso innovative Angebote im Bereich der Daseinsvorsorge zum Ziel. Hierbei sind neben Mobilität, Verkehr und Bildung auch die lokale Wirtschaft, Tourismus, Gesundheit, Kultur und Freizeit zu betrachten. Entscheidender Erfolgsfaktor bei der Entwicklung und Nutzung der digitalen Angebote für diese Handlungsfelder ist die breite Einbeziehung und Vernetzung der lokalen Akteure und Interessengruppen aus allen Bereichen. Die digitale Transformation ist damit ein wichtiger Baustein auf dem Weg zu smart city fn.

Vision für die städtischen (Dienst)-Leistungen:

Die wesentlichen Prozesse sind optimiert, konsolidiert und digitalisiert – zum Vorteil der Bürgerinnen und Bürger, der Unternehmen und Institutionen und der eigenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Medienbruchfreie Prozesse und Online-Bürgerdienste sind einfach, schnell und sicher. Damit leistet die Stadt Friedrichshafen ihren Beitrag zur digitalen Gesellschaft, ist Vorbild für andere Kommunen und Impulsgeber für die digitale Infrastruktur und Dienstleistungen – über die Verwaltung hinaus.

Im Rahmen von fn.digital wurden vom DIG in Abstimmung mit den Dezernaten und Fachämtern Ansprechpartner, sog. fn-digital-Lotsen als dezentrale Innovatoren, Bindeglieder und Multiplikatoren benannt.

13.2 Statusbericht zu einzelnen Projektbausteinen

Ausbau digitaler Infrastruktur (LP 13.1)

- Ausbau Glasfasernetz (Breitband)

Im Juli 2018 wurde die tkt teleconsult beauftragt, eine Bestandsaufnahme der Breitbandversorgung in Friedrichshafen vorzunehmen, mit dem Ziel, das Breitbandnetz in Friedrichshafen auszubauen und sogenannte weiße Flecken zu ermitteln (unterversorgte Gebiete).

- WLAN im Stadtgebiet

Zusätzlich zum freien WiFi in den Bussen, wurde die Teledata beauftragt, an relevanten Orten im Stadtgebiet freies WLAN anzubieten.

Bündelung von Strukturen und Zuständigkeiten (LP 13.2)

Mit der Neuschaffung eines Amtes für Digitalisierung (DIG) durch Bündelung aller städtischen Zuständigkeiten und Mitarbeiter rund um das Thema Digitalisierung und der Benennung eines Hauptverantwortlichen für den Digitalisierungsprozess in der Stadtverwaltung, dem sog. Chief Digital Officer (CDO), macht die Stadt einen wichtigen Schritt zur Aufgabenbündelung und klaren Zuordnung der Verantwortlichkeiten.

Damit die Chancen und Möglichkeiten der Digitalisierung effektiv genutzt und die Risiken möglichst klein gehalten werden können, sind die Aspekte der Digitalisierung und der Organisation in einem Amt gebündelt.

Die neuen technischen Möglichkeiten werden als Antwort auf die Herausforderungen der Zukunft gesehen. Die Möglichkeiten der Digitalisierung werden aufgegriffen und im Sinne der Nutzer umgesetzt. Dabei werden die technischen und organisatorischen Rahmenbedingungen für eine effiziente Stadtverwaltung kontinuierlich weiterentwickelt und verbessert.

Digitalisierungsansätze werden aufgegriffen, vernetzt und gemeinsam mit internen und externen Partnern Innovationen angestoßen. Neue Herausforderungen erfordern neue Arbeitsweisen. Agilität, Flexibilität und Nutzerzentriertheit sind dafür die Leitlinien.

Das DIG nimmt damit in der Verwaltung eine Schlüsselrolle ein, ist Dienstleister, Koordinator, Ermöglicher und Innovationstreiber.

Digitalisierung der Verwaltung (nach innen und nach außen LP 13.3)

Das übergeordnete, langfristige Ziel von fn.digital ist die Schaffung einer zukunftsfähigen, bürger- und mitarbeiterorientierten digitalen Verwaltung und Stadt. Der Leitgedanke lautet: „einfach, schnell und sicher“.

Die konkreten Ziele und Nutzen sowie aktuelle Aktivitäten in den einzelnen Themenfeldern sind im Folgenden aufgeführt:

- **Arbeit 4.0**

Ziel: Die Stadt Friedrichshafen verfügt über geeignetes und gut qualifiziertes Personal. Mit der Digitalisierung verändert sich die Arbeitswelt – auch in der Stadtverwaltung Friedrichshafen. Der entscheidende Faktor für die Funktionsfähigkeit der Verwaltung ist geeignetes und qualifiziertes Personal.

- flexible Arbeitsmodelle
- Hochwertiger Service durch qualifiziertes Personal
- Sicherer und datenschutzkonformer Umgang der Beschäftigten mit elektronischen Arbeitsmitteln und Daten.

Beispiele von Aktivitäten in diesem Themenfeld:

- Verbesserung der digitalen Kompetenz
- Arbeitsplatzausstattung
- Mitarbeiterportal
- Telearbeit

- **Digitale Prozesse**

Ziel: Die wesentlichen Prozesse der Stadtverwaltung sind flexibel, effizient und medienbruchfrei gestaltet.

- Serviceverbesserung
- Qualitätssteigerung
- Kostensenkung, Wirtschaftlichkeit
- Höhere Transparenz

Beispiele von Aktivitäten in diesem Themenfeld:

- Dokumentenmanagement
- Elektronische Akte (E-Akte)
- Service-BW
- E-Payment-Komponente
- Baustellenmanagement
- Straßenzustandsmanagement

- Aufruf- und Ticketsystem

Beispiele von aktuellen Überlegungen:

- Strukturierte Workflows auf Basis des Dokumentenmanagementsystems

• Datenmanagement, -schutz

Ziel: Daten aus verschiedenen (führenden) Systemen sind über das Datenportal unter Beachtung des Datenschutzes verfügbar.

- Daten unterschiedlicher Quellen sind stets aktuell verfügbar und steigern damit die Qualität von Informationen und Entscheidungen.
- Redundante Daten und damit ein Mehrfachpflegeaufwand sowie Datensilos sind nicht mehr vorhanden.

Beispiele von Aktivitäten in diesem Themenfeld:

- Datenmanagement
- Datenkodex
- Datenzensus

• Digitale Infrastruktur

Ziel: Die digitale Infrastruktur in der Stadtverwaltung ist aufgebaut und läuft zuverlässig.

- Die immer relevanteren Arbeitsmittel wie Hard- und Software stehen für die Beschäftigten zur Verfügung.
- Mobiles Arbeiten über Tablets, Smartphones etc. ist möglich

Beispiele von Aktivitäten in diesem Themenfeld:

- Cloud-Lösungen
- Konsolidierung der Serverumgebung durch weitere Virtualisierung
- Anbindung der Schulen und weiterer städt. Gebäude über Glasfaser und Vernetzung untereinander
- Überarbeitung der Netzwerkinfrastruktur in der Stadtverwaltung
- Ausstattung neuer städt. Gebäude und Ergänzung in vorhandenen Gebäuden der IT-Infrastruktur (Netzwerk, Telekommunikation).
- Zutrittskontrolle und Zeiterfassung

• Datensicherheit

Ziel: Das Sicherheitskonzept ist erstellt und entsprechende technische Schutzmaßnahmen sind eingerichtet.

- Schutzmaßnahmen vor Cyber-Kriminalität sind vorhanden
- Verfahren zur Erkennung von Schadsoftware
- Berechtigungskonzepte
- Zugriffs- und Zugangskontrolle

Beispiele von Aktivitäten in diesem Themenfeld:

- Laufende Prüfung und Anpassung der technischen Schutzmaßnahmen

• **Online-Anwendungen**

Ziel: Ein qualitativ hochwertiges städtisches Internet-Portal als Zugang für Bürgerschaft und Unternehmen in die Stadtverwaltung steht zur Verfügung.

- Der Internetauftritt der Stadt ist auf allen Endgeräten nutzbar.
- Die Inhalte auf dem städtischen Internetauftritt werden ansprechend, modern und zielgruppengerecht präsentiert.
- Das Serviceangebot der Stadt ist online nutzbar und wird über einen einheitlichen Eingangskanal angeboten. Das Angebot ist homogenisiert, konsistent und zielgruppengerecht ausgerichtet.
- Öffentliche Informationen der Stadt sind frei zugänglich.

Beispiele von Aktivitäten in diesem Themenfeld:

- Implementierung einer neuen Suchmaschine zur Verbesserung der Suchergebnisse und Trefferliste auf der Website
- laufende Überprüfung der städtischen Online-Anwendungen außerhalb der städtischen Website auf Integration bzw. bessere Anbindung
- Prüfung der Nutzung der städtischen Geodaten für die Kartendarstellungen online.

13.3 Gesamtbewertung und Einschätzung in Bezug auf die Stadtentwicklung mit fachlichen Querbezügen

Die digitale Transformation ist ein wesentlicher Bestandteil auf dem Weg zu einer smart city fn.

Smart City ist ein Element der integrierten Stadtentwicklung und soll als Querschnittsthema in verschiedenen Bereichen zum Erreichen übergeordneter Ziele beitragen. Diese Ziele sind im ISEK-Handlungskonzept aufgelistet.

Smart City als klassisches Querschnittsthema verbindet folgende typische Handlungsfelder:

- IKT-Infrastruktur
- E-Governance
- Verkehr und Mobilität
- Energie und Umwelt
- Wohnen und Gebäude
- Wirtschaft und Gewerbe.

Insgesamt ist die Digitalisierung auch ein Instrument, um die Stadt und das Verwaltungshandeln nachhaltiger zu gestalten.

Ein starker Zusammenhang besteht zum Thema Klima und Energie. Hier kann die digitale Transformation helfen, durch den Einsatz smarterer Techniken die Energieeffizienz zu erhöhen und den CO₂-Einsatz in der Stadt zu senken.

Investitionen in die digitale Infrastruktur verursachen Kosten, aber sie schaffen Standortvorteile für die Stadt. Diese Vorteile wirken sich aus auf die Wirtschaft, denn die Infrastruktur sichert Entwicklungsoptionen für die Industrie 4.0 und damit den Industriestandort Friedrichshafen. Digitale Infrastruktur schafft aber auch einen Mehrwert für die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger einer Stadt; diesen Mehrwert gilt es zu generieren und herauszustellen.

13.4 Ausblick / Weiterentwicklung des Leitprojektes

Die vom Amt für Digitalisierung, Informationstechnik und Smart City erarbeiteten „Leitsätze für die Digitalisierung“ enthalten bereits die wesentlichen Bestandteile für die digitale Agenda und sind Grundlage aller digitalen Aktivitäten der Stadt.

Konkrete Inhalte zum Sachstand fn.digital und Ausblick/Weiterentwicklung wird es künftig vom Amt für Digitalisierung über gesonderte Berichte zu fn.digital geben.

14.

Leitprojekt Nr. 14

Tourismus und Erholung

14.1 Allgemeines zur Entwicklung des Leitprojekts

Zahlen zum Tourismus aus dem Jahr 2019 in der Bodenseeregion zeigen auf, dass die Übernachtungszahlen in manchen Seegemeinden rückläufig sind oder stagnieren, lediglich Friedrichshafen konnte weiterhin Wachstum aufzeigen. Messe, Kongress-, Geschäfts- und Erholungstourismus waren dabei gleichermaßen von großer Bedeutung. Inwieweit sich die Corona-Pandemie auf die weitere Entwicklung auswirkt, lässt sich Ende 2020 noch nicht verbindlich abschätzen.

Neben einer guten Marketingstrategie trägt eine Vielfalt von touristischen Angeboten aus den verschiedensten Bereichen (Kultur, Museen, Naherholung, Freizeit, Sport) zum Erfolg des Tourismus in Friedrichshafen bei. Diese Angebote kommen nicht nur dem Tourismusgeschäft, sondern allen Bewohnern Friedrichshafens zugute.

Bei der Modernisierung und Neuschaffung von Angeboten in diesem Bereich ist in Zukunft verstärkt auf Nachhaltigkeit und die Bereitstellung von digitalen Angeboten zu achten.

Wichtigste Akteure im Tourismus sind außer der Tourist-Information (TI), die Verkehrsvereine, der Ortsverband des DeHoGa, das Stadtmarketing und das Graf-Zeppelin-Haus sowie das Kulturbüro und die touristischen Leistungsträger wie das Schulmuseum, das Zeppelin Museum sowie die Zeppelin-Reederei (DZR).

Während beim TI der Focus auf den Übernachtungsgästen liegt, kümmert sich das Stadtmarketing schwerpunktmäßig um Tagesgäste.

Als weitere Akteure sind zu nennen:

- Das Amt für Stadtplanung und Umwelt für die Wander-Infrastruktur
- Das Stadtbauamt für die Radwege-Infrastruktur sowie für Spielplätze und Grünanlagen
- Das Amt für Bildung, Betreuung und Sport für die Sportangebote.

Beim Ausbau von Angeboten der touristischen Infrastruktur besteht auch ein Querbezug zu den Leitprojekten 4 „Grüne und blaue Infrastruktur“ und 12 „Ufergesamtconcept“. Die qualitativen Aufwertungen im Bereich der Grün- und Freiflächen kommen zwar allen Nutzern in Friedrichshafen zugute, es steht aber außer Frage, dass diese Angebote gerade auch für den nachhaltigen Tourismus eine steigende Bedeutung erlangen.

14.2 Statusbericht zu einzelnen Projektbausteinen

Ganzheitliches Tourismuskonzept

Ziel ist die Erarbeitung einer Marketingstrategie und eines Aktionsplans für die nächsten 10 Jahre. Die Grundlagen dazu, z. B. eine Zielgruppenanalyse, wurde im Jahr 2020 angestoßen und soll im Sommer 2021 durch die Tourist-Information Friedrichshafen fertig gestellt werden.

Durch die zu erwartenden Veränderung der Gästestruktur auf Grund des Wandels im Geschäftsreisetourismus erhöht sich die Bedeutung eines Konzepts. Auch die Zusammenarbeit der touristischen Akteure in der Stadt sollte zeitnah klar geregelt werden. Das Konzept soll die Basis für das weitere Handeln der Tourist-Informationen bestimmen.

Ausbau von Sport- und Freizeitangeboten

In den letzten Jahren wurden sukzessive die Spiel- und Sportangebote in Friedrichshafen ausgebaut.

Im Bereich Spielen wurden bestehende **Spielplätze** umgestaltet und modernisiert, einige neu angelegt, wie z. B. im Pfatthaagacker sowie im Baugebiet Berg (i.d.R. unter Beteiligung der Anlieger und Nutzer).

Über Sportförderzuschüsse der Stadt bzw. Stiftung wurden eine Reihe von **Vereins-sportanlagen** gefördert, z. B. Kunstrasenfelder, das Gesundheitszentrum Ettenkirch, der Neubau eines Vereinsheims sowie in Planung das DAV-Kletterzentrum.

Die meisten Maßnahmen im Hinblick auf das Investitionsvolumen betreffen städtische Sport- und Freizeitanlagen, z. B.:

- Neubau der Sporthallen in Kluftern und Ailingen und Fischbach
- Umgestaltung von Schulhöfen (z. B. Karl-Maybach-Gymnasium und in Ailingen).
- Modernisierung der Skater-Anlage an der Ravensburger Straße
- Neuanlage von Bewegungsparcours im Riedlewald und am Meistershofener Holz.

Der „Meistershofener Parcours“ entstand auf Initiative der BKK ZF & Partner und wurde im Juli 2020 eröffnet. Wohnungsnah wurde in Wiggerhausen-Süd ein 2,4 km langer Weg im Grünen ausgewiesen, der mit 7 Trainingsstationen dazu einlädt, sich sportlich zu betätigen und dadurch der Bewegungs- und Gesundheitsförderung der Bürger dient.

- Neuausschilderung der Wanderwege im Bereich der B 31 neu Umfahrung Friedrichshafen.

Das bedeutendste Projekt der letzten Jahre war jedoch die Umsetzung des Bäderkonzeptes mit Neubau des Sportbads am Riedlewald und Generalsanierung des Frei- und Seebads in Fischbach.

14.3 Gesamtbewertung und Einschätzung in Bezug auf die Stadtentwicklung mit fachlichen Querbezügen

Übernachtungszahlen sind nach wie vor die entscheidende Kennziffer, um den Erfolg des Tourismus zu messen.

Qualitative Kriterien werden dabei bislang kaum berücksichtigt. Zwar spielt das wachsende Phänomen des „Overtourism“ in Friedrichshafen noch keine Rolle. Dennoch sind auch in Friedrichshafen in den Urlaubszeiten bestimmte negative Ausprägungen des Tourismus zu spüren, die sich im Jahr 2020 teilweise verstärkt haben.

Als bedeutendste Folge ist die **Flächenkonkurrenz von Hauptwohnen und Ferienwohnen** zu nennen. Durch die steigende Nachfrage im Übernachtungsgewerbe wird der Druck auf den ohnehin schon überhitzten Wohnungs- und Grundstücksmarkt in Friedrichshafen weiter erhöht.

- Solange das Übernachtungsgewerbe boomt und lukrativ für Investoren ist, besteht in Zukunft in Mischgebieten vermehrt die Gefahr, dass die Flächenkonkurrenz zuungunsten des Wohnungsbaus zunimmt und durch Neubau von Hotels und Ferienwohnungen anstelle von Dauerwohnen weniger Wohnungen neu gebaut werden als benötigt.
- Der boomende Tourismus und die erhöhte Nachfrage nach individuellen und möglichst preiswerten Unterkünften ist auf der anderen Seite auch der Grund, warum immer mehr Dauerwohnungen dem Markt entzogen und von den Eigentümern zu Ferienwohnungen umgewandelt werden, z. T. ungenehmigt.

Beide Entwicklungen führen zu einer Verknappung auf dem Wohnungsmarkt und wirken einem Abbremsen der Wohnungsmieten entgegen. Durch den Einsatz verschiedener wohnungspolitischer und planungsrechtlicher Instrumente soll dieser Konkurrenz zugunsten des Dauerwohnens begegnet werden (siehe auch LP 1).

Vor diesem Hintergrund ist es aber in jedem Fall sinnvoll, auch hier die Frage nach einer Grenze des Wachstums zu stellen:

Ist eine weitere Steigerung der Übernachtungszahlen und der -kapazitäten unbedingt anzustreben?

Oder soll eine Hinwendung hin zu sanftem, nachhaltigen Tourismus erfolgen, der mehr die Qualität als die Quantität in den Vordergrund stellt?

14.4 Ausblick / Weiterentwicklung des Leitprojektes

Echt Bodensee Card

Gemeldete Urlaubsgäste können im Verkehrsverbund öffentliche Verkehrsmittel kostenlos nutzen. Finanziert wird dies durch eine Tourismusabgabe / Kurtaxe, die pro Nacht und Gast erhoben wird.

Dadurch ergeben sich zwei Vorteile, die mit der Einführung der EBC verknüpft sind:

- Unstrittig kann die EBC einen entscheidenden Beitrag zur Minderung des motorisierten Individualverkehrs während der Urlaubszeit und damit zur Minderung von CO₂-Emissionen und zur Erreichung der Klimaziele leisten.
- Ein weiterer Vorteil ist, dass mit der EBC und der damit verbundenen Kurtaxe ein Meldesystem verknüpft ist. Es ist zu erwarten, dass dadurch mehr Anbieter von Ferienunterkünften erfasst werden, sich die Datenlage insgesamt verbessert und Schwarzvermietungen eingedämmt werden können (siehe dazu auch unter LP 1 zu „Erfassung des grauen Markts von Ferienwohnungen“).

Die Einführung der EBC in Friedrichshafen war bereits mehrmals Gegenstand gemeinsamer Behandlung. Konkret soll ein Starttermin für den 01.01.2022 geprüft werden. Dazu wurde eine Arbeitsgruppe unter Projektleitung des Stadtmarketings gebildet.

Ausbau Caravan-Tourismus

Der Trend zum Urlaub mit dem eigenen Wohnmobil oder Caravan erfreut sich steigender Beliebtheit. Die Beschränkungen im Reiseverkehr i. Z. mit der Corona-Pandemie wie Grenzschließungen, Flugverbote und Hotelübernachtungsverbot haben zu einem regelrechten Boom der Wohnmobilbranche geführt. Alle Prognosen gehen davon aus, dass der Trend dauerhaft anhalten wird.

Für Friedrichshafen gilt es, in diesem Segment weitere Angebote zu schaffen und bestehende Infrastruktur auszubauen. Nur durch die Schaffung ausreichender Platzkapazitäten lässt sich verhindern, dass sensible Bereiche insbesondere des Bodenseeuferes durch wildes Camping oder Caravanning belastet werden, wie dies im Sommer 2020 vielerorts zu beobachten war.

Die geplante Sanierung und gestalterische Aufwertung des bestehenden Wohnmobilstellplatzes im Bereich der Rotachmündung kann hier nur ein erster Schritt sein.

Im Rahmen der FNP-Fortschreibung sollte auch nach zusätzlichen geeigneten Flächen für Wohnmobil-Stellplätze gesucht werden.

Die Ortschaft Ailingen ist im Zuge des Neubaus der Rotachhalle an einer Ausweisung eines zweiten Wohnmobilstellplatzes in Friedrichshafen interessiert.

Neuausgabe des Friedrichshafener Wanderbuches

Das Wandern unmittelbar vor der Haustür gewinnt immer mehr an Bedeutung. Es ist kostengünstig und gesund, klimaverträglich und identitätsstiftend. Am Bodensee haben wir das große Glück, in einer höchst attraktiven und vielgestaltigen Landschaft zu leben. Mit dem wachsenden Wissen um die gesundheitliche Bedeutung regelmäßiger Bewegung und der zunehmenden Sensibilität bezüglich des Klimawandels entdecken immer mehr Menschen den Reiz des Wanderns in ihrem direkten Umfeld. Darüber hinaus verzichten viele Menschen wegen der aktuellen Corona-Pandemie auf Fernreisen und richten ihren Blick auf die nähere Umgebung. Der gut ausgebaute ÖPNV macht es möglich, sämtliche Wanderungen rund um Friedrichshafen ganz umweltfreundlich ohne die Benutzung des privaten PKW durchzuführen, denn alle im Wanderbuch gemachten Vorschläge starten und enden an Haltestellen des Stadtbusses und der Bahn.

Die 1. Auflage des Friedrichshafener Wanderbuchs erschien 2002, die 2. Auflage wegen der überraschend großen Nachfrage 2003. Seither erfolgte keine Aktualisierung des Inhalts mehr. Von der 2. Auflage gibt es nur noch kleine Restbestände mit aufgehobener Preisbindung. Insgesamt wurde das Wanderbuch ca. 5000 x verkauft, eine erstaunlich hohe Zahl angesichts der lokalen Beschränkung des Inhalts.

Eine vollständige Neubearbeitung ist erforderlich wegen einer Vielzahl von Veränderungen, wie z.B.

- Bau der Umgehungsstraße B 31 West mit veränderten Wegeführungen
- Neuanlage des Uferwegs vor der MTU in Manzell
- Neue Spazierrundwege (z.B. beim Klinikum und am Meistershofener Holz, weitere sind geplant)
- Ortsrundweg Kluftern
- Neue innerstädtische Fußwege-Beschilderung
- Kartengrundlage an vielen Stellen städtebaulich überholt

Die Neubearbeitung des Friedrichshafener Wanderbuchs soll im Frühjahr 2022 vorliegen. In diesem Zuge sollen auch die Übersichtstafeln an wichtigen Ausgangspunkten im Stadtgebiet aktualisiert und erneuert werden und das digitale Wanderangebot in Form einer Wander-App verbessert werden. Diese soll auch dazu dienen, die schönsten Aussichtspunkte am Ufer und auf den Höhen um die Ortschaften besser zu erschließen.

Die mit der Hilfe von ehrenamtlichen Wegewarten vom Amt für Stadtplanung und Umwelt unterhaltene gelbe Wanderwege-Beschilderung zählt zusammen mit den blauen Informationstafeln des Bodenseepfads (www.bodenseepfad.de) schon seit Jahren zu den besten in der Region Bodensee-Oberschwaben.

Stärkere Vernetzung des Themas Sport in der Stadtentwicklung

Es hat sich gezeigt, dass es bei Planungen mit Auswirkungen auf die Sportentwicklung Verbesserungsbedarf bei der Abstimmung zwischen den Dezernaten III und IV gibt. Sport und Bewegung als Querschnittsthemen sind innerhalb der Stadtverwaltung enger zu koordinieren.

Dabei sind folgende Fragen zu klären:

- Wie kann Sport stärker in der Stadtentwicklung verankert werden?
- Wie lässt sich die Querschnittsbedeutung des Sports angemessen abbilden?
- Welche Strukturen können hier die Koordination sicherstellen?
- Wie können Angebote des Sports besser und rechtzeitig bei Planungen / Konzepten / Bauvorhaben berücksichtigt werden?

Die ISEK-Steuerung schlägt vor, eine dezernatsübergreifende Steuerungsgruppe Sport einzurichten, um die Abstimmung zu Themen des Sports zu institutionalisieren, die gegenseitige Information über Projekte sicherzustellen und ggf. auch strategische Fragestellungen gemeinsam zu erörtern.

Die Gruppe sollte sich in Form eines Jour-fixe vierteljährlich treffen.

Teilnehmer der Gruppe sollten sein:

- Bürgermeister der Dezernate III und IV
- Amts- und/oder Abteilungsleiter BBS, SBA, SU
- SFJ, Abteilung Quartiersmanagement
- Ggf. ISEK-Beauftragter als Koordinator
- Projektbezogen weitere Teilnehmer (z.B. Vertreter der Sportverbände oder Sportvereine).

Angemerkt sei an dieser Stelle, dass sich die Frage der querschnittsorientierten Steuerung wichtiger Stadtentwicklungsaufgaben auch in anderen Handlungsfeldern wie Klimaschutz, Klimaanpassung, Mobilität oder Digitalisierung stellt. Auch hier sind geeignete Steuerungsformate zu etablieren (vgl. Teil A, Kap. 4 dieses Berichts).

Thesen zur Bedeutung des Sports in der Stadtentwicklung

- Sport ist ein wesentlicher Baustein der stadtgesellschaftlichen Entwicklung
- Immer mehr Menschen nutzen den öffentlichen Raum für Sport und Bewegung
- Plätze, Straßen und Parks müssen bewegungsfreundlich gestaltet werden

- z. B. durch ParkSport-Konzepte
- Durch Nachverdichtungen und Flächenkonkurrenzen wird der Raum für Sport und Bewegung immer knapper.
- Sportakteure sollten in Gestaltungsprozesse im Stadtraum besser eingebunden werden; neue Kooperationen zwischen Sport, Gesundheit und Stadtplanung sollten erprobt werden.

Empfehlungen

- Einführung der EBC
- Ausbau der Infrastruktur für den Caravanan-Tourismus
- Neuausgabe des Friedrichshafener Wanderbuches in Verbindung mit dem Ausbau des digitalen Wanderangebotes
- Einrichtung einer dezernatsübergreifenden Steuerungsgruppe Sport
- Erarbeitung von Vorschlägen durch die ISEK-Steuerung, wie Sport besser in der Stadtentwicklung abgebildet werden kann
- Erarbeitung von Konzepten zur Aufwertung von öffentlichen Räumen und Grünflächen für Sport und Bewegung
- Einrichtung einer eigenen Stelle zur Bewegungsförderung beim für Sport zuständigen Fachamt.

15.

Leitprojekt Nr. 15

Universitätsstadt Friedrichshafen

15.1 Allgemeines zur Entwicklung des Leitprojekts

Die beiden Hochschulen in Friedrichshafen, die Zeppelin Universität und die Duale Hochschule DHBW Campus Friedrichshafen, haben sich in den letzten Jahren positiv entwickelt. Lehre und Forschung an den Hochschulen haben einen guten Ruf und helfen, das Profil Friedrichshafens als Universitätsstadt zu stärken.

Das Leitprojekt beschreibt alle Maßnahmen, die das Miteinander und die Synergien zwischen der Stadt Friedrichshafen und den Hochschulen fördern. Eine solche Zusammenarbeit ist auf ganz unterschiedlichen Gebieten sinnvoll.

Zum einen geht es darum, die Synergien zwischen Forschung, Wissenschaft und örtlicher Wirtschaft zu nutzen.

Die Hochschulen mit dem Schwerpunkt im technischen Bereich bilden eine gute Voraussetzung für eine starke Verzahnung zwischen Forschung und Lehre und der örtlichen Wirtschaft, insbesondere im Bereich Forschung und Entwicklung.

Durch eine engere Kooperation zwischen den Hochschulen, der örtlichen Wirtschaft und den Industriebetrieben sollen beide Seiten profitieren.

Ziele einer solchen Kooperation sind:

- Förderung des Wissenstransfers
- Gründerförderung für Startups und Ausgründungen aus der Hochschule

Ziel soll auch sein, den Fachkräftemangel in Industrie und Wirtschaft zu mindern. Dies kann gelingen durch eine bedarfsgenaue Ausbildung und eine frühzeitige Mitarbeit in den Betrieben, vor allem im Rahmen der Dualen Ausbildung.

Wichtigstes Kooperationsprojekt in Friedrichshafen ist das RITZ Regionales Innovations- und Technologietransfer Zentrum (s.u.).

Zum anderen geht es darum, das Miteinander zwischen Häflerinnen / Häflern und den Studierenden zu verbessern, studentisches Leben in der Stadt zu etablieren, studentische Angebote zu schaffen und kulturelle Initiativen von studentischer Seite zu fördern. Von einer solchen Zusammenarbeit können beide Seiten nur profitieren.

Studentische Gruppen und Initiativen bereichern bereits heute auf vielfältige Art und Weise die Stadt, doch bleiben viele Aktionen auf den Campusbereich im Fallenbrunnen beschränkt.

Allerdings werden studentische Kulturveranstaltungen immer öfters auch in der Innenstadt durchgeführt. Zu nennen ist hier z. B. das durch die ZU initiierte „Seekult-Festival“, das in 2020 bereits das zehnjährige Jubiläum feiert.

15.2 Statusbericht zu einzelnen Projektbausteinen

Studentisches Leben fördern

Folgende Projekte, die Zusammenarbeit stärken und studentisches Leben fördern sind bereits umgesetzt:

- Informationsmöglichkeiten für Studierende durch jährliche Erstsemesterbegrüßung mit Begrüßungspaket, extra Stadtführungen etc.; Absprache der Aktion und des Bedarfs mit Studentischem Vizepräsidenten der ZU und Studierenden
- Förderung studentischer Initiativen (z.B. 'Singing Balconies') künftig als Bestandteil des Kulturentwicklungsplans (Teilprojekt freie Kulturförderung). Darüber hinaus werden viele Initiativen auf unterschiedlichste Weise beraten und unterstützt (z.B. Frühstücksbus, Lange Nacht der Musik, Seekult,...)
- Unterstützung des alternativen studentischen Kultur- und Wohnprojekts „Blaue Blume“ durch planungsrechtliche Standortsicherung im Fallenbrunnen
- Einführung von Studentenrabatten bei Eintritten (bisher nur durch private Veranstalter).

Kooperation Hochschulen – Unternehmen

Mit der Errichtung des „RITZ“ (Regionales Innovations- und Technologietransferzentrum) im Fallenbrunnen in direkter Nachbarschaft zu den Hochschulen hat die Stadt gemeinsam mit dem Bodenseekreis einen bedeutenden Schritt gemacht im Hinblick auf Innovationstransfer und Wissensbündelung. RITZ kommt damit eine wichtige Aufgabe zu, die Plattform für eine Vernetzung zwischen Hochschulen und Unternehmen herzustellen bzw. auszubauen (siehe auch LP 8.3).

Das Gebäude wurde zum Jahresende 2020 planmäßig fertiggestellt, so dass der operative Betrieb im Januar 2021 beginnen wird.

Bestehende Kooperationen sollen weiter ausgebaut und neue Projekte der Kooperation in die Umsetzung gegeben werden. Aufgabe der Stadt ist es vor allem, die finanziellen, räumlichen und ggf. planungsrechtlichen Voraussetzungen für solche Kooperationen zu schaffen.

15.3 Gesamtbewertung und Einschätzung in Bezug auf die Stadtentwicklung mit fachlichen Querbezügen

Bei vielen der auch im Rahmen des ISEK vorgebrachten Anregungen und Wünsche der Studierenden an die Stadt handelt es sich um Themen, die in erster Linie keine studentenspezifischen Themen sind.

Noch vor dem (kulturellen) Angebot in der Stadt wurde der Mangel an Wohnraum als eines der dringendsten Probleme aus Studentensicht genannt; vorrangig gesucht werden Studentenwohnheime oder kleinere Wohnungen.

Insofern besteht hier ein enger Bezug zum LP 1, Aktionsprogramm Wohnraum; oder mit anderen Worten: Ein gutes und vielfältiges Wohnungsangebot ist eines der wirkungsvollsten Maßnahmen, um die Attraktivität Friedrichshafens als Studentenstadt zu erhöhen.

Ebenfalls angesprochen wurde der Wunsch nach gemeinsamen Begegnungs- und Bildungsräumen auch außerhalb des Fallenbrunnens. Hier besteht ein direkter Bezug zum LP 9.2 „Treffpunkte und Angebote für einzelne Zielgruppen ausbauen“.

Hier könnten Begegnungsstätten oder ein Begegnungscafé entstehen, um die Kommunikation zwischen der Stadtverwaltung, Bürgerinnen und Bürgern und den Studierenden auszubauen und zu verstetigen.

Mit dem neuen Kulturentwicklungskonzept (siehe LP 17.1) ist die Kultur mit und für Studierende in Friedrichshafen auf eine institutionalisierte Grundlage gestellt, da die freie (studentische) Kulturförderung künftig ein fester Bestandteil des Kulturentwicklungskonzepts ist.

Schwierig zu erfüllen ist allerdings der Wunsch nach „junger“ Kneipenkultur, vor allem in der Innenstadt. Die Stadt kann hier lediglich private Initiativen begünstigen.

Fallenbrunnen mit seiner Entwicklungszielrichtung als „Wissenspark“ hat sich als Hauptstandort der Hochschullandschaft entwickelt und stellt auch den räumlichen Schwerpunkt des studentischen Lebens und der studentischen Kultur dar (siehe dazu auch LP 10.3 und 10.4).

Es sollte Ziel der Stadt sein, möglichst viele Absolventen nach ihrem Studium in der Stadt zu halten. Dies ist auch bedeutsam, um den Fachkräftemangel in Industrie und Wirtschaft zu mindern.

Alle Attraktivierungsmaßnahmen aus dem ISEK-Handlungsprogramm können Bausteine zu diesem Ziel sein. Der Wohnungsmarkt spielt dabei sicher eine Schlüsselrolle.

15.4 Ausblick / Weiterentwicklung des Leitprojektes

Klare Verantwortlichkeiten und Ansprechpartner

Im Bereich der Kooperation zwischen Stadt und Hochschulen gibt es mit der Städtischen Wirtschaftsförderung für die Bereiche Wissenstransfer, Gründung und Fachkräftesicherung eine klare Verantwortlichkeit. Die SWF kann speziell für den Austausch und die Kooperation von Wirtschaft und Wissenschaft auf die zukünftigen Angebote des RITZ in Zusammenarbeit mit der IWT Wirtschaft und Technik GmbH zurückgreifen. Im Bereich der Angebote für Schülerinnen und Schüler bzw. der Heranführung an MINT-Berufe gibt es im Zusammenspiel mit der Wissenswerkstatt e.V. ergänzendes Angebot

Zu LP 15.1 gibt es sowohl auf städtischer als auch auf Hochschuleseite mehrere Akteure, die sich mit der Zusammenarbeit zwischen Stadt und den Hochschulen auseinandersetzen, wobei die Verantwortlichkeiten nicht abschließend geklärt sind.

Wichtiger Akteur und Netzwerkpartner auf städtischer Seite ist bislang das Stadtmarketing. Es wäre wünschenswert, dass es (auch) in Zukunft für das Thema einen zentralen Ansprechpartner gibt, der alle Themen und Initiativen koordiniert.

Auch für die Stadt wäre es wichtig, dass die beiden Hochschulen DHBW und ZU feste Ansprechpartner für einen kontinuierlichen Austausch benennen.

16.

Leitprojekt Nr. 16

Toleranz-Offensive zur Integration

16.1 Allgemeines zur Entwicklung des Leitprojekts

Die Integrationspolitik der Stadt Friedrichshafen wurde in den letzten Jahren organisatorisch und inhaltlich auf eine neue Grundlage gestellt. Mit der neuen Struktur hat die Stadt auf die dynamisch sich ändernden gesellschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen angemessen und mit wirksamen Maßnahmen reagiert.

Die Zuständigkeiten wurden neu geregelt, und es erfolgte eine deutliche personelle Aufstockung im Bereich der Integration, die zum größten Teil durch finanzielle Zuschüsse vom Land gedeckt ist.

Durch die Einbindung der ehemaligen Stabsstelle Integration als Abteilung in das Amt für Soziales, Familie und Jugend (SFJ) wird eine bessere und koordinierte Zusammenarbeit mit anderen wichtigen Bereichen ermöglicht, z. B. mit dem Quartiersmanagement, der Kinder- und Jugendarbeit, der Schulsozialarbeit und den Sozialen Diensten.

Schwerpunkte der Abteilung sind zum einen das Integrationsmanagement mit insgesamt 8 Mitarbeitenden, die drei integrationspolitischen Gremien, die Stärkung des bürgerschaftlichen Engagements der Migrantenorganisationen und, seit der Neustrukturierung, auch das Interkulturelle Stadtfest.

Eine für die operative Umsetzung bedeutende Maßnahme ist die Zusammenarbeit mit dem **Quartiersmanagement** (siehe auch LP 9.1). Die neu eingerichteten Quartiersteams, in die auch das Integrationsmanagement eingebunden ist, sind gut angelaufen und bündeln Ressourcen vor Ort. In den Quartiersbüros werden gemeinsame Projekte und Angebote durchgeführt und so die Integration Geflüchteter und Zugewanderter in den Sozialraum gefördert.

Die Neuorganisation der **integrationspolitischen Gremien** ist ein wichtiges Instrument zur Förderung der demokratischen Partizipation von Menschen mit Migrationshintergrund, zur Stärkung des gesellschaftlichen Zusammenhalts und zur nachhaltigen Etablierung von Strukturen der Integrationsarbeit.

Der **Integrationsbeirat**, der sich mit seinen zahlreichen Aktivitäten und Kooperationen für die Chancengleichheit von Menschen mit Migrationshintergrund in Friedrichshafen einsetzt, hat eine strategische Funktion und berät den Gemeinderat in allen integrationspolitischen

Fragen in Friedrichshafen. Er setzt Expertenwissen ein, um neue Entwicklungen, Trends und Tendenzen aufzufangen und ihnen zu begegnen. Seine Mitglieder sind: 8 sachkundige Einwohner/innen mit Migrationshintergrund, 6 Vertreter/innen der Gemeinderatsfraktionen, 6 professionelle Träger der Integrationsarbeit, die geschäftsführende Schulleitung, Vertreter der Verwaltung und des Jugendparlaments.

Das Forum der Kulturen ist operativ ausgerichtet. Seine Aufgaben sind die Umsetzung der strategischen Konzepte des Integrationsbeirats und die Durchführung von Projekten. Austausch und Vernetzung untereinander sowie die Zusammenarbeit mit Kooperationspartnern sind weitere Ziele. Die Anzahl der Mitglieder ist nicht beschränkt, sondern das Forum der Kulturen ist offen für alle Organisationen, die im Bereich Integration und interkulturelles Zusammenleben aktiv sind, z.B. Migrantenselbstorganisationen, Helferkreise oder Initiativen. Die Verknüpfung zwischen dem Forum der Kulturen und dem Interkulturellen Stadtfest sorgt für mehr Effizienz bei der Organisation dieser Großveranstaltung.

Beim Forum der Religionen handelt es sich um ein neu geschaffenes Gremium. Es hat die Aufgabe, Diskussionen über gesellschaftlich relevante religiöse Themen anzustoßen. Dabei geht es nicht um explizit theologische Auseinandersetzungen, sondern um Respekt und Toleranz im Zusammenleben verschiedener Religions- und Glaubensgemeinschaften. Insbesondere Extremismusprävention soll ein Schwerpunkt des Forums sein. Ebenso hat das Forum die Aufgabe, interreligiöse Konflikte zu verhindern oder zu entschärfen. Das Forum setzt sich aus den Glaubensgemeinschaften Friedrichshafens, religiös orientierten Migrantenselbstorganisationen sowie sachkundigen Einwohnerinnen und Einwohnern mit Migrationshintergrund und weiteren Experten zusammen.

Operativer Schwerpunkt der Integrationsarbeit der letzten Jahre war das **Integrationsmanagement**, das Flüchtlinge in der Anschlussunterbringung begleitet. Ziel des Integrationsmanagements ist es, die Selbständigkeit der in Friedrichshafen lebenden Flüchtlinge zu stärken, damit sie in der Lage sind, die vorgesehenen Regelangebote in Anspruch zu nehmen.

Nennenswert sind auch die von der Stadt finanzierten Angebote der Caritas zur **Stärkung der mehrsprachigen Sprachfähigkeiten und der Elternkompetenz** bei Familien mit Migrationshintergrund. Diese Angebote fügen sich in den strategischen Schwerpunkt „Integration durch Bildung“ ein.

Das jährlich stattfindende **Interkulturelle Stadtfest** hat sich zu einem der beliebtesten Straßenfeste in Friedrichshafen entwickelt, bei dem kulturelle Vielfalt in der Öffentlichkeit sichtbar wird und interkulturelle Begegnung stattfindet. Auf Grund seines vielfältigen Programms lockt es Besucher aus der gesamten Region und darüber hinaus nach Friedrichshafen und leistet damit auch einen Beitrag zum Leitprojekt 14.

16.2 Statusbericht zu einzelnen Projektbausteinen

Integrationspolitische Gremien

Die drei neuen integrationspolitischen Gremien der Stadt Friedrichshafen haben ihre Arbeit aufgenommen:

Der Integrationsbeirat hat sich 2019 neu konstituiert und bereits eine Geschäftsordnung sowie die strategischen Schwerpunkte für seine Legislaturperiode verabschiedet. Diese sind:

1. „WIR-Gefühl“ entwickeln und Identität schaffen
2. Transparenz schaffen
3. Demokratie stärken
4. Integration durch Bildung

Als erste Maßnahme im Sinne der Transparenz wurde beschlossen, einen eigenen Integrationsplan für die Stadt Friedrichshafen zu erarbeiten. Dieser nimmt Elemente aus dem Integrationsplan des Bodenseekreises sowie aus einem 2019 verabschiedeten Impuls- und Positionspapier des Städtetags Baden-Württemberg auf und passt sie an die lokalen Gegebenheiten an. Die Handlungsfelder und Ziele wurden bereits vom Integrationsbeirat beschlossen, als nächster Schritt folgen die Formulierung von möglichen Maßnahmen und von Indikatoren.

Das Forum der Kulturen hat neben einer Teamvision und einer Vereinbarung zur Zusammenarbeit als ersten inhaltlichen Schwerpunkt ein Projekt zur Stärkung der Erziehungskompetenz zugewanderter Eltern definiert. Dieses Projekt wird im Rahmen einer Arbeitsgruppe derzeit konkretisiert.

Im November 2019 fand die sehr erfolgreiche Auftaktveranstaltung des Forums der Religionen statt, bei der auch ein Vertreter des Sozial- und Integrationsministeriums anwesend war. Bei dieser Veranstaltung und der folgenden ersten Sitzung im Februar 2020 wurden erste Leitplanken für die künftige Ausrichtung des Forums erarbeitet.

Haus der Kulturen

Am 25.02.2019 verabschiedete der Gemeinderat das Konzept zur dezentralen Unterbringung der Migrantenorganisationen, nach dem das Gebäude Eckenerstraße 17 zum "Haus der Kulturen" aufgewertet und als Starterhaus für neue Vereine dienen soll. Parallel unterstützt die Abteilung Integration die Migrantenorganisationen durch die Vermittlung von freierwerdenden Räumen, sowohl zur dauerhaften Anmietung als auch für einzelne Veranstaltungen.

Die Stadtverwaltung verfolgt eine dezentrale Konzeption der Unterbringung von Migranten- und interkulturellen Vereinen. Durch die Dezentralisierung kommt es zu einer

besseren Verteilung und Durchmischung im Stadtgebiet, und es entstehen mehr Kontaktmöglichkeiten zwischen Einwohnerschaft und Migrantenorganisationen. Das "Haus der Kulturen" ist ein Baustein dieses Konzepts und soll Vereinen als Starterhaus dienen, aber auch Anlaufstelle mit Beratungsangebot und Veranstaltungsräumen sein.

Die Umsetzung des Konzepts in die Praxis hat sich als schwierig erwiesen: Zwar wurde die Beratungsstelle im Haus der Kulturen eingerichtet und wird gut angenommen. Bzgl. der Sanierung gab es jedoch aufgrund der Bausubstanz und der nicht auskömmlichen Finanzmittel nur geringe Fortschritte.

Darüber hinaus hat sich gezeigt, dass die Kaltmiete i.H. v. 12 €/qm dazu führt, dass nicht geförderte Vereine sich die Anmietung von Räumlichkeiten im Haus der Kulturen de facto nicht leisten können. Daher sind dort nach wie vor bis auf eine Ausnahme nur geförderte Vereine untergebracht. Auf Grund des allgemeinen Mangels an Räumlichkeiten haben nach wie vor einige Migrantenorganisationen keine Räume für ihre Aktivitäten zur Verfügung. Dennoch ist die Vermittlung von dauerhaften Vereinsräumlichkeiten seit Verabschiedung des neuen Konzepts in drei Fällen gelungen, die Beratung bzgl. Veranstaltungsräumen erfolgt laufend.

Integrationsmanagement

Die Finanzierung des Integrationsmanagements durch das Land wurde um weitere zwei Jahre verlängert, sodass dessen Weiterführung bis 2023 gesichert ist. Die weitere Perspektive ist unklar, da das Integrationsmanagement im Rahmen von 2 Planstellen und 6 befristeten Stellen durchgeführt wird.

Zum Stand der Umsetzung des Integrationsmanagements wird auf den letzten Sachstandsbericht im Ausschuss KSA vom Mai 2020 verwiesen (DS-Nr. 2020 / V 00064).

16.3 Gesamtbewertung und Einschätzung in Bezug auf die Stadtentwicklung mit fachlichen Querbezügen

Toleranz ist ein gesellschaftliches Querschnittsthema, das in alle Lebensbereiche wirken soll, und daher eine bedeutende Vernetzungsfunktion hat.

Insbesondere angesichts der aktuellen gesellschaftlichen Tendenzen hinsichtlich Polarisierung, Populismus, Verrohung des Diskurses und demokratiefeindlicher Strömungen sowie der verschiedenen Ausprägungen von Extremismus (Islamophobie, Antisemitismus, Rechts extremismus, politischer Islam...) sind die strategischen Schwerpunkte „WIR-Gefühl entwickeln und Identität schaffen“ und „Demokratie stärken“, die vom Integrationsbeirat für die

Legislaturperiode 2020-2024 priorisiert wurden, von großer Bedeutung. Der Schwerpunkt „Integration durch Bildung“ ist gerade angesichts der drohenden Verstärkung von Bildungsungerechtigkeit als Folge der Corona-Pandemie wichtiger denn je.

Auch im Hinblick auf die demografische Entwicklung wird das Thema Integration noch über viele Jahre, wenn nicht Jahrzehnte, essenziell für den sozialen Frieden und den Zusammenhalt der Stadtgesellschaft bleiben. Bereits 2011 lag der Anteil der Minderjährigen mit Migrationshintergrund im Bodenseekreis bei 27,5%.

Die Barrierefreiheit wird im öffentlichen Raum in öffentlichen Gebäuden, an Bushaltestellen und auf öffentlichen Plätzen und Verkehrsknoten Stück für Stück umgesetzt entsprechend dem jährlich zur Verfügung stehenden Haushaltsbudgets (siehe dazu auch LP 9.3).

Auch der städtische Internetauftritt und die Online-Angebote der Stadtverwaltung sind bereits barrierefrei gestaltet bzw. die Barrierefreiheit wird auch in diesem Bereich weiter ausgebaut.

Mit der Ernennung eines **Behindertenbeauftragten** und der Implementierung formalisierter Beteiligungsformen wird sichergestellt, dass die Anforderungen und Belange behinderter Menschen vor allem bei Planungsprozessen in den Quartieren rechtzeitig berücksichtigt werden können.

16.4 Ausblick / Weiterentwicklung des Leitprojektes

Da die Integrationsarbeit insbesondere von persönlichen Begegnungen und Austausch lebt, war dieses Leitprojekt besonders von den Kontaktbeschränkungen betroffen. Unter den sozialen und wirtschaftlichen Folgen der Pandemie leiden Geflüchtete und Zugewanderte besonders, sei es durch den Verlust prekärer Arbeitsverhältnisse, Unterbrechungen beim Spracherwerb, beengte Wohnverhältnisse oder Überforderungen angesichts von Home Schooling. Auch das bürgerschaftliche Engagement von Migrant*innenorganisationen war und ist stark beeinträchtigt durch persönliche Sorgen ihrer Mitglieder, Restriktionen bzgl. Vereinsaktivitäten und nicht zuletzt finanzielle Einbußen, insbesondere durch die Absage des Interkulturellen Stadtfests.

Auch die Arbeit der integrationspolitischen Gremien wurde unterbrochen und dadurch entstehende Netzwerke und Strukturen geschwächt.

Diesen Rückstand gilt es nun aufzuholen. Ein besonderer Aspekt hierbei ist die Digitalisierung, die bei allen Zielgruppen der Integrationsarbeit gestärkt werden muss.

Weitere inhaltliche Schwerpunkte werden die genannten Bereiche Demokratiestärkung, Extremismusprävention und Förderung des gesellschaftlichen Zusammenhalts sein. Hier bietet sich eine Teilnahme am Bundesprogramm „Demokratie leben“ an, um in diesem Bereich einen noch deutlicheren Schwerpunkt zu setzen.

Ein weiteres neues Themenfeld, das angegangen werden soll, ist die Arbeit mit Männern bzw. Vätern mit Flucht- bzw. Migrationshintergrund.

Der Integrationsplan für die Stadt Friedrichshafen, der im Laufe des Jahres 2021 fertig gestellt und vom Gemeinderat verabschiedet werden soll, wird die Basis für die Arbeit der kommenden Jahre sein.

17.

Leitprojekt Nr. 17

Kultur und Kunst in Friedrichshafen

17.1 Allgemeines zur Entwicklung des Leitprojekts

Das kulturelle Angebot in Friedrichshafen ist für eine Stadt dieser Größe ausgesprochen vielfältig und zahlreich. Sowohl städtische Angebote als auch die Kulturveranstaltungen privater Veranstalter oder durch Kulturvereine bieten ein breites Spektrum an kulturellen Angeboten aller Genres.

Nicht zuletzt durch Kulturfördermittel der Stadt kann ein solches Angebot an kultureller Vielfalt in Friedrichshafen erhalten bleiben.

Die wichtigste konzeptionelle Arbeit im Bereich dieses ISEK-Leitprojekts bestand in den vergangenen drei Jahren in der Erarbeitung eines Kulturentwicklungskonzepts (KEK). Mit der Verabschiedung dieses Konzeptes im April 2019 ist ein zentraler Baustein des Leitprojekts 17 zum ISEK umgesetzt (DS-Nr. 2019 / V 00089).

Die wesentlichen Zielrichtungen des Kulturentwicklungskonzepts sind:

- KEK als Grundlage für die künftige Ausrichtung der Kulturarbeit der Stadt Friedrichshafen.
- KEK gibt Leitplanken vor für die zukünftige Entwicklung, u.a. bei Bespielung der Veranstaltungsorte, gemeinsamen Marketingaktivitäten oder der Optimierung des kulturellen Angebots.
- KEK fördert die bessere und intensivere Vernetzung der Akteure, z.B. bei den Austauschrunden zur Koordination des Veranstaltungskalenders (künftig 2 Mal jährlich).
- KEK sichert die Bürgermitbestimmung; je nach Bedarf werden sowohl Online-Umfragen mit breiter Bürgerbeteiligung wie auch Expertenworkshops zu bestimmten Themen durchgeführt.
- KEK gibt Antworten auf aktuelle Fragestellungen, z. B. Prüfung der städtischen Strukturen bei der Kulturförderung (Kulturvereinsförderungsrichtlinien, Kulturförderung im Rahmen des bürgerschaftlichen Engagements, Aktivitäten des Kulturbüros).
- KEK wird alle 3 Jahre überprüft und ggf. angepasst.

Besonderes Anliegen ist, neben den bestehenden Kulturangeboten neue Ideen und Initiativen im kulturellen und künstlerischen Bereich zu fördern, um auch die Vielfalt weiter zu erhöhen. Dazu versucht die Stadt, den Initiatoren mit dem KEK einen Rahmen zu geben, räumlich, ideell und finanziell.

2019 startete eine privat Initiative mit einer Online-Petition „**Aufleben in FN**“. Die Initiative will Ideen sammeln für eine kulturelle Aufwertung der Innenstadt und ein vielfältigeres Kulturangebot.

Auch als Reaktion auf diese Initiative wurden im März 2020 (DS-Nr. 2019 / V 00342) durch den Gemeinderat für eine Neuorganisation der Festkultur in der **Innenstadt Leitlinien für Veranstaltungen im Freien in der Innenstadt** beschlossen (s.u.).

17.2 Statusbericht zu einzelnen Projektbausteinen

Kulturentwicklungskonzept

Mit der Verabschiedung des Kulturentwicklungskonzepts hat die Kulturarbeit in Friedrichshafen einen strategischen Rahmen für die Stadt und für die Kulturanbieter sowie klare Leitlinien für die Weiterentwicklung ihrer kulturellen Angebote erhalten.

Inhaltliches Kernstück ist der zweite Teil des KEK, das Handlungskonzept, das eine Liste mit konkreten Umsetzungsmaßnahmen enthält, wie sie sukzessive angegangen und bearbeitet werden sollen; die Koordination hierzu übernimmt eine „Koordinierungsgruppe“, die aus Vertretern von Stadtverwaltung und Stadtmarketing besteht.

Positiv anzumerken ist, dass das KEK als nicht statisches, sondern als lebendiges Papier mit eigenem 3-jährlichen Monitoring geplant ist, was auch das ISEK-Monitoring vereinfacht.

Das KEK befindet sich momentan bereits in seiner ersten Fortschreibung. Im Zuge dieser Fortschreibung wurde eine Arbeitsgruppe Kulturförderung gebildet. Ziel der AG ist es, neue Kulturförderrichtlinien zu erarbeiten. Neben der Förderung für Kulturvereine sollen zusätzlich neue Richtlinien erstellen für:

- einmalige Kulturprojekte, also für die Projektförderung
- für Kulturinstitutionen, die regelmäßig gefördert werden, also für die institutionelle Förderung.

Leitlinien für Veranstaltungen im Freien in der Innenstadt (Festkultur)

Ziel der Leitlinie ist es, bei der Auswahl von Mehrtages- oder größeren Tagesveranstaltungen in der Innenstadt von Friedrichshafen zu helfen und potentiellen Veranstaltern eine Orientierungshilfe zu geben, ohne aber ein starres Regelwerk zu sein.

Ziel ist letztlich, Bürgern und Besuchern im Jahresverlauf ein ausgewogenes, buntes, zur Stadt Friedrichshafen passendes Angebot an guten Veranstaltungen zu bieten.

Dazu wurde ein Kriterienkatalog für die Auswahl von Veranstaltungen entwickelt. Besonders willkommen sind Veranstaltungen, die eines oder mehrere der folgenden Kriterien erfüllen:

- Eigenheiten, die Friedrichshafen besonders machen oder für Friedrichshafen typisch sind, werden erlebbar.
- Förderung des Images von Friedrichshafen.
- Exklusivität in Stadt oder Region.
- Bereicherung des gesamtstädtischen Angebotspektrums.
- Überregionale Ausstrahlung.
- Förderung der Brauchtumpflege.
- Unterstützung gemeinnütziger Organisationen und Interessen.
- Förderung der Saisonerweiterung.

17.3 Gesamtbewertung und Einschätzung in Bezug auf die Stadtentwicklung mit fachlichen Querbezügen

Das Kulturangebot stellt einen wichtigen Faktor zur Steigerung der Attraktivität einer Stadt dar. Ein vielfältiges Kulturprogramm dient nicht nur den Häflerinnen und Häflern, sondern hat auch für den Tourismus eine große Bedeutung.

Kulturangebote speziell in der Innenstadt leisten einen Beitrag zur Stärkung des Einzelhandels; außerdem können Kulturveranstaltungen einen Beitrag zur Integration leisten (z.B. Interkulturelles Stadtfest).

17.4 Ausblick / Weiterentwicklung des Leitprojektes

Kunst und Kultur scheitert oft am Mangel verfügbarer oder bezahlbarer Räume. Auf der anderen Seite entstehen in Stadtumbaugebieten oder in Neubaugebieten immer wieder Gebäudeteile oder Räume, die im Entstehen sind, oder vor dem Abbruch stehen, oder wegen Umbaus kurzfristig leer fallen. Diese leerstehenden Räume könnten für Kulturinitiativen nutzbar gemacht werden. Solche Räume sind für Kreative und Kulturschaffende interessant, weil Sie günstig zu bekommen sind und die Kurzfristigkeit der Nutzbarkeit für viele Kunstschaffende kein Hindernis darstellt.

Einige (Groß-)Städte haben mittlerweile entsprechende Angebote in Form einer Art Zwischennutzungsraumbörse für Kulturschaffende aufgebaut und auch konkrete Ansprechpartner und Verantwortliche in der Verwaltung installiert.

Die Stadt Friedrichshafen sollte prüfen, ob eine solche Zwischennutzungsvermittlung ggf. auch für Friedrichshafen in Frage kommt.

Empfehlung

- Prüfung der Einführung einer Zwischennutzungsraumbörse für Kulturschaffende.

Anlagen

Anlage 1

Übersicht ISEK-Projekte und Umsetzungsstände
(separate Datei)

Anlage 2

Projektdatenblätter im Original
(separate Datei)



Impressum:

Stadt Friedrichshafen
Amt für Stadtplanung und Umwelt
Integrierte Stadtentwicklung / ISEK
Charlottenstraße 12
88045 Friedrichshafen

Projektbearbeitung: Hans-Jürgen Winkel
Tel. 07541 203-4600
stadtplanung@friedrichshafen.de
www.isek.friedrichshafen.de

V. i. S. d. P.: Klaus Sauter
Alle Angaben ohne Gewähr. Stand 02/2021

