

ISEK Friedrichshafen

Integriertes Stadtentwicklungskonzept
Abschlussbericht



Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK)

ISEK Friedrichshafen
Wir gestalten Zukunft!



Stadt Friedrichshafen

Stadtplanungsamt
Charlottenstraße 12
88045 Friedrichshafen
Tel.: 07541/203-4600
Fax: 07541/203-84600

Ansprechpartner:
Dipl.-Ing. Klaus Sauter
Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Winkel

stadtplanungsamt@friedrichshafen.de
www.friedrichshafen.de

KoRiS – Kommunikative Stadt- und Regionalentwicklung

Bödekerstraße 11
30161 Hannover
Tel.: 0511/590974-30
Fax: 0511/590974-60

Bearbeitung:
Dipl.-Ing. Stephanie Rahlf (Projektleitung)
Dipl.-Geogr. Caroline Welpinghus (stellv. Projektleitung)
Dipl.-Ing. Kerstin Hanebeck
Dipl.-Geogr. Christoph Lahner
Julian David M.A.

Wissenschaftliche Begleitung:
Prof. Dr. Heidi Sinning
Prof. Dr.-Ing. Jörg Knieling M.A.

info@koris-hannover.de
www.koris-hannover.de

Umschlaggestaltung: www.lake-of-consens.com



Februar 2018

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	4
Tabellenverzeichnis	5
Abkürzungsverzeichnis	6
Grußwort Dr. Stefan Köhler, Erster Bürgermeister der Stadt Friedrichshafen	7
1 Einführung: Anlass und Ziele des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts	9
2 Ablauf und Beteiligungsprozess zum ISEK	11
2.1 Grundsätze für den Beteiligungsprozess.....	11
2.2 Ablauf im Überblick.....	12
2.3 Beteiligungsformate, Gremien und Veranstaltungen	13
2.4 Information und Öffentlichkeitsarbeit	19
2.5 Einbindung von Politik und Verwaltung.....	20
3 Bestandsanalyse	21
3.1 Trends in der Stadtentwicklung	22
3.2 Ausgangssituation in Friedrichshafen	25
3.2.1 Lage im Raum.....	25
3.2.2 Siedlungsstruktur	26
3.2.3 Demografische Entwicklung.....	30
3.3 Themenanalyse und zentrale Stärken und Schwächen.....	33
3.3.1 Verkehr und Mobilität.....	33
3.3.2 Tourismus und Freizeit.....	37
3.3.3 Umwelt: Landschaft, Landwirtschaft, Klimaschutz	40
3.3.4 Wohnen, Freiraum, Baukultur	43
3.3.5 Wirtschaft, Handel, Innenstadt.....	49
3.3.6 Kultur, Bildung, Gesundheit, Soziales	54
3.3.7 Querschnittsthemen	58
3.4 Zusammenfassung: Handlungsbedarfe für Friedrichshafen	59
4 Handlungskonzept	62
4.1 Leitbild.....	63
4.1.1 Aufbau des Leitbildes	63
4.1.2 Leitlinien.....	64
4.1.3 Handlungsfelder und -ziele	66
4.1.4 Räumliches Leitbild	74
4.2 Leitprojekte	88
4.2.1 Leitprojekte in der Übersicht	88
4.2.2 Leitprojekte im Detail.....	92
4.2.3 Übersicht über Projektbausteine und Realisierungszeiträume	123
4.3 Projektpool.....	126
5 Evaluierung und Monitoring	133
6 Ausblick: Wie geht es weiter? – Die nächsten Schritte	136
Anhang 1: Quellenverzeichnis	139
Anhang 2: Bildnachweis	143
Anhang 3: Graphic Recording aus der ISEK-Auftaktveranstaltung	144
Anhang 4: Fraktionserklärungen zum ISEK	145

Separate Anlagen

ISEK-Bürgerbefragung 2016

ISEK-Pressespiegel

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Ablauf des ISEK-Prozesses im Überblick	12
Abbildung 2:	Beteiligte Institutionen, Initiativen und Unternehmen am ISEK Friedrichshafen (Teilnahme an Veranstaltungen oder Interviews; Auswahl)	18
Abbildung 3:	Auswahl übergeordneter Trends und Entwicklungen	22
Abbildung 4:	Raumstruktur der Region Bodensee-Oberschwaben	26
Abbildung 5:	Das Stadtgebiet von Friedrichshafen	27
Abbildung 6:	Flächennutzung in den Siedlungsbereichen	28
Abbildung 7:	Anteile der Flächennutzung.....	29
Abbildung 8:	Flächennutzung außerhalb der Siedlungsbereiche.....	29
Abbildung 9:	Indizierte Bevölkerungsentwicklung von 2001 bis 2015	30
Abbildung 10:	Bevölkerungswachstum, Geburten- und Wanderungssaldo von 2001 bis 2015	31
Abbildung 11:	Veränderung der Bevölkerungszahl 2012 bis 2035 in Prozent	31
Abbildung 12:	Bevölkerungsprognosen für die Stadt Friedrichshafen	32
Abbildung 13:	Verkehrsmittelwahl der Friedrichshafener Bevölkerung (Gesamtverkehr 2013)	33
Abbildung 14:	Vorbehaltsnetz Bestand (MIV).....	34
Abbildung 15:	Endenergieverbrauch und CO ₂ -Emissionen nach Hauptverbrauchern im Stadtgebiet Friedrichshafens (2010)	41
Abbildung 16:	Haushaltsprognose Bodenseekreis (2010 bis 2030)	45
Abbildung 17:	Prognose der Wohnflächennachfrage im Bodenseekreis.....	45
Abbildung 18:	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach ausgewählten Wirtschaftsbereichen im Vergleich (2016).....	49
Abbildung 19:	Einzelhandelskonzentration in der Stadt Friedrichshafen.....	51
Abbildung 20:	Kaufkraft je Einwohnerin/Einwohner in Euro (2013)	52
Abbildung 21:	Räumliches Leitbild der Stadt Friedrichshafen	74
Abbildung 22:	Räumliches Leitbild, Ausschnitt Innenstadt.....	75
Abbildung 23:	Projektauswahlkriterien für die ISEK-Leitprojekte.....	88
Abbildung 24:	Die drei Säulen des Monitoring- und Evaluierungskonzepts für das ISEK	133

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Im ISEK berücksichtigte Konzepte (Auswahl, alphabetisch sortiert)	21
Tabelle 2:	Bevölkerungszahlen und -dichten	28
Tabelle 3:	Beherbergung im Reiseverkehr in Friedrichshafen 2010-2014	38
Tabelle 4:	Ergebnisse der Baulückenerfassung (in Hektar)	46
Tabelle 5:	Aktueller Stand der Flächenentwicklung FNP 2006 in Hektar	46
Tabelle 6:	Leitprojekte und Bezug zu Projektauswahlkriterien	89
Tabelle 7:	Beitrag der Leitprojekte zu den Zielen der Handlungsfelder	90
Tabelle 8:	Leitprojekte – Umsetzungspriorität, Zeitschiene, Aufwand und Federführung	91
Tabelle 9:	Übersicht über Projektbausteine, Vorschlag zu Realisierungszeiträumen und Kostenschätzung für kurzfristige Maßnahmen	123

Abkürzungsverzeichnis

B31	Bundesstraße 31
BBSR	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
DHBW	Duale Hochschule Baden-Württemberg
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
ESF	Europäischer Sozialfonds
EU	Europäische Union
EW	Einwohnerinnen und Einwohner
FN	Friedrichshafen (offizielles Kraftfahrzeug-Kennzeichen)
FNP	Flächennutzungsplan
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
IT	Informationstechnik
Kfz	Kraftfahrzeug
KG	Koordinierungsgruppe
Lkw	Lastkraftwagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MTU	Motoren- und Turbinen-Union Friedrichshafen GmbH
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VHS	Volkshochschule
WLAN	Wireless Local Area Network (drahtloses lokales Netzwerk)
ZF	Zahnradfabrik Friedrichshafen AG
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
ZU	Zeppelin Universität

Grußwort Dr. Stefan Köhler, Erster Bürgermeister der Stadt Friedrichshafen

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,

„Wir gestalten Zukunft“ – unter diesem Motto hat sich die Stadt Friedrichshafen im Oktober 2015 mit einem Grundsatzbeschluss des Gemeinderats auf den Weg gemacht, über den Prozess eines integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) mit den Bürgern gemeinsam erstmals eine gesamtstädtische und fachübergreifende Konzeption für eine zukunftsgerechte nachhaltige Stadtentwicklung zu erarbeiten.



Oberbürgermeister Brand drückte in der Auftaktveranstaltung im April 2016 seine Erwartungshaltung so aus: „ISEK soll die themenübergreifende, verbindende Klammer für die Stadtentwicklung Friedrichshafens für die nächsten 20 Jahre sein“.

Vor diesem Hintergrund galt es, Antworten zu finden auf die aktuellen globalen und gesellschaftlichen Herausforderungen der Stadtentwicklung und dabei für bestehende Interessenskonflikte Kompromisse zu erarbeiten, die von einem breiten Bürgerkonsens getragen werden.

Zu diesem Zweck sah der ISEK-Prozess einen für Friedrichshafen pilothaften, breit angelegten Bürgerbeteiligungsprozess vor. In einer Vielzahl von Workshops und Veranstaltungen wurden möglichst viele Bürgerinnen und Bürger, Fachleute und verschiedene Interessens- und Zielgruppen eingebunden. Dabei haben die Bürger 900 Projektideen zu allen Themenfeldern erarbeitet, aus denen schließlich Leitprojekte und Maßnahmen entwickelt wurden.

Der nun vorliegende ISEK-Abschlussbericht mit dem Handlungskonzept ist das Ergebnis dieses zweijährigen Beteiligungsprozesses. Er enthält Leitziele, Leitprojekte und konkrete Maßnahmen als Projektbausteine, die in den nächsten Jahren umgesetzt werden sollen.

Zudem stellt das ISEK-Handlungskonzept die strategische Grundlage zur Sicherstellung einer nachhaltigen Stadtentwicklung in Friedrichshafen bis 2030 dar, an der sich alle zukünftigen Planungen und Konzepte orientieren müssen.

Mit dem vorliegenden Bericht und dem Handlungskonzept ist das ISEK nicht zu Ende, sondern jetzt beginnt die Phase der Umsetzung. ISEK versteht sich als laufender und flexibel angelegter Prozess, der fortgeschrieben, ausgewertet und bei Bedarf an sich ändernde Rahmenbedingungen angepasst werden muss. Dazu wird in der Verwaltung eine zentrale ISEK-Steuerung sowie ein Monitoring- und Evaluierungssystem eingerichtet. Die Umsetzung der Maßnahmen soll überwacht und der Umsetzungsfortschritt regelmäßig und transparent dokumentiert werden. Auch die Bürgerbeteiligung zum ISEK wird in regelmäßigen Abständen weitergeführt.

Danke sagen möchte ich an dieser Stelle allen, die sich im ISEK-Verfahren aktiv eingesetzt haben.

In erster Linie gilt mein Dank den Hauptakteuren des ISEK, nämlich den Bürgerinnen und Bürgern, für die rege Teilnahme und intensive Mitarbeit an der Erarbeitung des Konzeptes.

Für die gute organisatorische und konzeptionelle Betreuung bedanke ich mich beim gesamten ISEK-Team, Frau Rahlf und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern vom Büro KoRiS sowie den Verantwortlichen im Stadtplanungsamt. Dem Gemeinderat danke ich für die engagierte und zeitintensive Begleitung während des gesamten Prozesses. In zahlreichen ISEK-Veranstaltungen wie z. B. einer Exkursion, zwei Klausursitzungen und einer Sondersitzung zum ISEK wurden inhaltlich wichtige Impulse gesetzt und die Ergebnisse des ISEK in kommunalpolitische Beschlüsse umgesetzt. Durch eine projektbegleitende Koordinierungsgruppe wurde zudem die kontinuierliche Rückkoppelung zwischen Beteiligungsprozess, Verwaltung und Kommunalpolitik sichergestellt.

Mein Wunsch zum Abschluss an alle Bürgerinnen und Bürger: Halten Sie den Prozess lebendig. Bringen Sie sich auch in Zukunft in das ISEK ein; nutzen Sie weiterhin das Angebot zur Mitgestaltung unserer Stadt. Ich freue mich, Sie bei einer der nächsten Veranstaltungen zu treffen.



Dr.-Ing. Stefan Köhler
Erster Bürgermeister

1 Einführung: Anlass und Ziele des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts

„Unter integrierter Stadtentwicklungspolitik verstehen wir eine gleichzeitige und gerechte Berücksichtigung der für die Entwicklung von Städten relevanten Belange und Interessen. Integrierte Stadtentwicklungspolitik ist ein Prozess. In diesem Prozess findet die Koordinierung zentraler städtischer Politikfelder in räumlicher, sachlicher und zeitlicher Hinsicht statt. Die Einbeziehung der wirtschaftlichen Akteure, Interessengruppen und der Öffentlichkeit sind hierbei unabdingbar. Integrierte Stadtentwicklungspolitik ist eine zentrale Voraussetzung für die Umsetzung der europäischen Nachhaltigkeitsstrategie. Ihre Umsetzung ist eine Aufgabe von europäischer Dimension, in der jedoch die örtlichen Besonderheiten berücksichtigt und das Subsidiaritätsprinzip gewahrt werden muss“

Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt vom 25. Mai 2007, Anhang 1

Integriert statt sektoral – diese Prämisse steckt bereits im Titel, und sie ist Richtschnur der Stadt Friedrichshafen für das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK). 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 knapp zweijährigen Arbeitsprozess, 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.

Anlass für die Stadt Friedrichshafen, ein ISEK auf den Weg zu bringen, sind die besonderen Voraussetzungen Friedrichshafens und die Herausforderungen für die Stadtentwicklung, die sich daraus ergeben:

- Die Stadt mit ihren aktuell gut 60.000 Einwohnerinnen und Einwohnern zeichnet sich durch eine hohe wirtschaftliche Dynamik aus. Sie ist geprägt durch zahlreiche Industrieunternehmen, deren Wurzeln oft in die Zeit des Luftschiffbaus zurückreichen. Als 'der' Wirtschafts- und Industriestandort am Bodensee ist Friedrichshafen gefordert, gute Rahmenbedingungen für die Betriebe zu gewährleisten und gleichzeitig eine gute Lebens- und Umweltqualität sicherzustellen.
- Mit den attraktiven Arbeitsplätzen und der Lage am Bodensee verzeichnet Friedrichshafen als Wohnstandort eine große Nachfrage. Die Preise auf dem Wohnungsmarkt haben in den letzten Jahren stark angezogen, so dass zunehmende Pendlerzahlen festzustellen sind, da Beschäftigte der Häfler Unternehmen auf günstigere Wohnstandorte im Umland ausweichen. Die Stadt setzt darauf, weitere Flächen für den Wohnungsbau zu mobilisieren, stößt dabei aber zunehmend an Grenzen. Zunehmende Flächenkonflikte erfordern gegenseitige Rücksichtnahme und machen Aushandlungsprozesse notwendig, um für alle Seiten akzeptable Kompromisse zu finden.
- Aufgrund der zunehmenden Pendlerzahlen, aber auch durch hohes Verkehrsaufkommen zu Messezeiten und innerstädtische Engpässe steigen die Belastungen durch Pkw- und Lkw-Verkehr. Beeinträchtigungen von Wohngebieten und entlang des Bodenseeufer sind die Folge.
- Die direkte Lage am Bodensee macht die Stadt als touristisches Ziel attraktiv und ist Grundlage für die hohe Freizeitqualität, die sich in steigenden Gästezahlen niederschlägt. Hinzu kommt die große Nachfrage im Beherbergungsbereich durch Geschäftsreisende, insbesondere zu Messezeiten, so dass Bettenkapazitäten zeitweise eng werden. Die naturräumliche Lage und die Besonderheit als Zeppelinstadt bedeuten große Potenziale für Freizeit und Tourismus. Bei einem Ausbau gilt es, Umwelt- und Naturschutzbelange zu beachten.
- Das Stadtgebiet ist im Süden durch die Lage am See begrenzt, im Norden schließen Gebiete mit intensiver landwirtschaftlicher Nutzung, insbesondere Obstbau, an das Stadtgebiet an, die einer Ausdehnung von Siedlungs- oder Gewerbeflächen in diese Richtung entgegenstehen. Flughafen, Messe und Industriestandorte belegen große Flächenareale, und es deutet sich bereits weiterer

Flächenbedarf an. Die Innenentwicklung gewinnt deshalb zunehmend an Bedeutung, birgt jedoch Konfliktpotenzial und bedeutet hohen Aufwand, um verträgliche Lösungen zu finden.

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

Kernstück des ISEK ist damit das Handlungskonzept, das mit Leitlinien, Handlungsfeldern und Zielen eine gewünschte Zukunft Friedrichshafens beschreibt und das mit dem räumlichen Leitbild sowie den Leitprojekten konkrete Instrumente benennt, um die 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: Viele der Projekte haben einen mehrjährigen Zeithorizont, und die Ziele sind auf einen Zeitraum von zehn bis 15 Jahren ausgelegt. Viele Schritte sind jedoch zeitnah anzugehen, so dass das ISEK im optimalen Fall unmittelbar nach Fertigstellung greift – und manchmal auch schon vorher: Erste Projekte lassen sich bereits während des Arbeitsprozesses anschieben.

Im Blick zu behalten ist, dass Stadtentwicklung ein Prozess ist. Ein ISEK ist daher kein statisches Konzept, das vollkommen unverändert für mehrere Jahre oder gar 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.

In diesem Sinne: Der ISEK-Bericht liegt nun vor und schließt als wichtiger Meilenstein die Arbeitsphase der ISEK-Erstellung ab – die Arbeit an der Stadtentwicklung geht weiter.

2 Ablauf und Beteiligungsprozess zum ISEK

2.1 Grundsätze für den Beteiligungsprozess

Fundierte Grundlagen für die Arbeit

Grundlage für die Diskussionen im Beteiligungsprozess zum ISEK Friedrichshafen waren Datenanalysen, Auswertungen vorliegender Untersuchungen und Konzepte, Bestandsaufnahmen vor Ort sowie Experteninterviews. Die Ergebnisse mündeten in eine erste Analyse von Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken für die Entwicklung von Friedrichshafen, die im weiteren Beteiligungsprozess ergänzt und verfeinert wurde.

Breit angelegter Beteiligungsprozess mit unterschiedlichen Formaten

Das ISEK Friedrichshafen ist in einem breit angelegten Beteiligungsprozess entstanden, der zahlreiche Akteure der Stadtgesellschaft und alle relevanten Zielgruppen einbezogen hat. Unterschiedliche Beteiligungs- und Veranstaltungsformate, abgestimmt auf die jeweiligen Akteursgruppen, kennzeichneten den Prozess: Das Spektrum reichte von einer repräsentativen Befragung zum Start des ISEK und Experteninterviews über öffentliche Foren mit externen Referenten und Workshops, kleine Runden mit gezielter Einbindung einzelner Gruppen bis zu online-gestützten Beteiligungsangeboten.

Akteursanalyse für die gezielte Ansprache und breite Information

Erster Schritt für den Beteiligungsprozess zum ISEK war eine Akteursanalyse, um sicherzustellen, dass alle relevanten Akteure erreicht und eingebunden werden. Institutionen und organisierte Akteure konnten somit persönlich zu den öffentlichen Veranstaltungen eingeladen werden. Auch die Interviewpartner ergaben sich aus dieser Akteursanalyse.

Neben der gezielten Ansprache hat sich die Stadt Friedrichshafen einen für alle Interessierten offenen Beteiligungsprozess auf die Fahnen geschrieben, um auch neue Akteure einzubinden und für eine Mitarbeit zu gewinnen. Sie hat dafür unterschiedliche Kanäle der Öffentlichkeitsarbeit genutzt (siehe Kapitel 2.4: Information und Öffentlichkeitsarbeit).

Integrativer Charakter bei Themen und Beteiligung

Der Beteiligungsprozess zum ISEK war geprägt durch ein integratives Vorgehen, sowohl thematisch als auch in Bezug auf die Akteure. Besonders in den übergreifenden Workshop-Runden war die Verzahnung der Themen ein zentrales Merkmal: Der Wechsel von gemeinsamen Arbeitsphasen in großer Runde, der Vertiefung einzelner Themen in kleineren Gruppen und der Arbeit mit rotierenden Verfahren und verschiedenen Stationen zu den Arbeitsfeldern des ISEK haben das breite Themenspektrum der Stadtentwicklung aufgegriffen. Das Spektrum der Beteiligten hat alle relevanten Bereiche der Stadtentwicklung von Friedrichshafen abgedeckt. Spezifische Zielgruppenangebote haben dafür gesorgt, dass auch Gruppen mitgewirkt haben, die in öffentlichen Beteiligungsprozessen oft unterrepräsentiert sind. Die gemeinsame Arbeit hat zahlreiche Ideen hervorgebracht, die verschiedene Bereiche und unterschiedliche Zuständigkeiten verzahnen. Der umfangreiche Fundus greift alle Themen der Stadtentwicklung und die festgestellten Potenziale und Handlungsbedarfe auf.

Koordination und Prozess-Steuerung in Abstimmung mit Verwaltung und Politik

Flankiert wurde der Arbeitsprozess durch eine Koordinierungsgruppe aus Verwaltung, Politik und beauftragtem Fachbüro, die regelmäßig getagt hat, um Zwischenergebnisse zu beraten und das weitere Vorgehen abzustimmen. Die politischen Mitglieder der Koordinierungsgruppe waren gleichzeitig das Bindeglied zum Gemeinderat und damit zur politischen Entscheidungsebene. Darüber hinaus dienten Klausursitzungen des Gemeinderates dazu, alle politischen Vertreterinnen und Vertreter direkt in das ISEK einzubinden.

2.2 Ablauf im Überblick

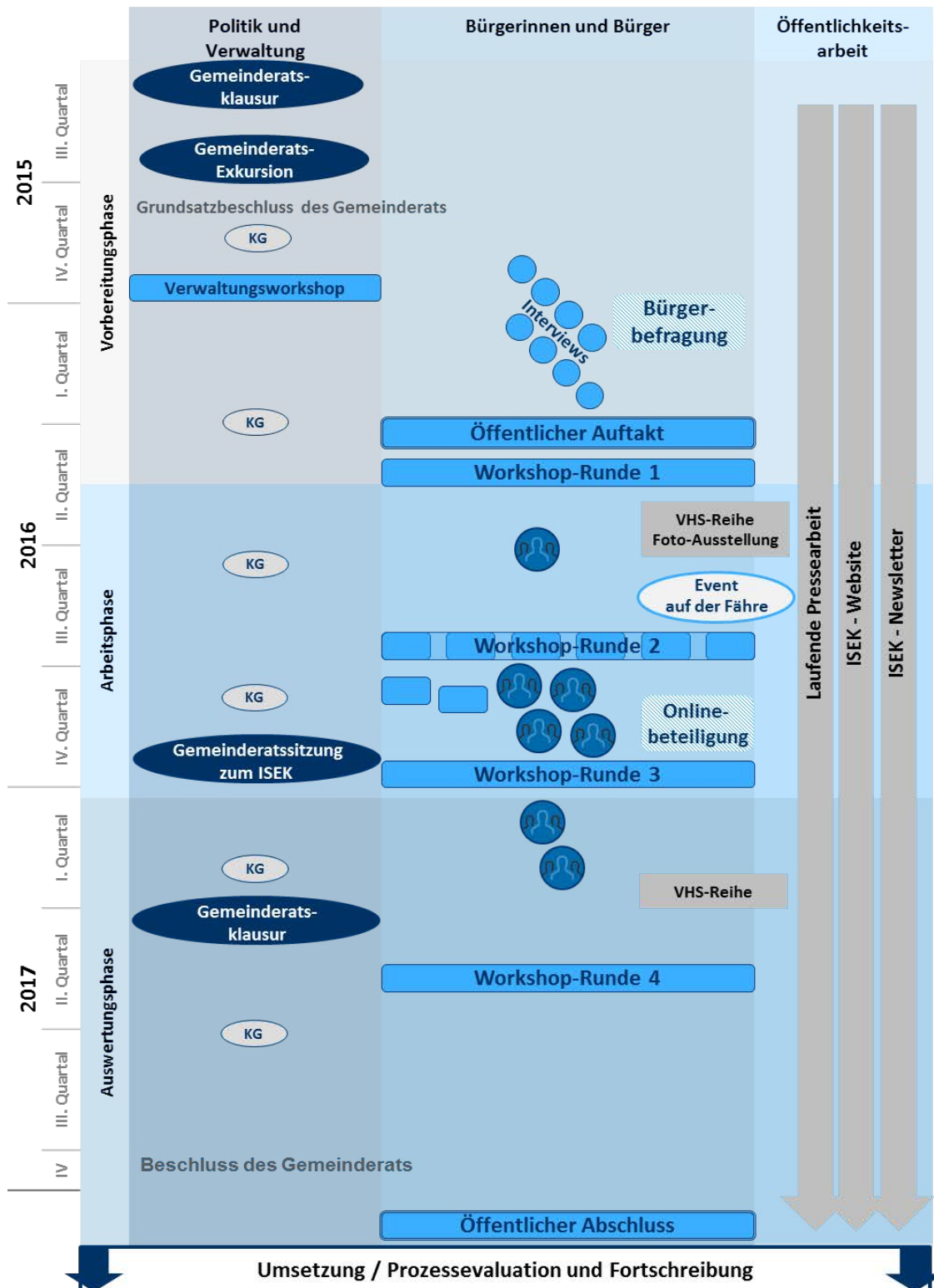


Abbildung 1: Ablauf des ISEK-Prozesses im Überblick

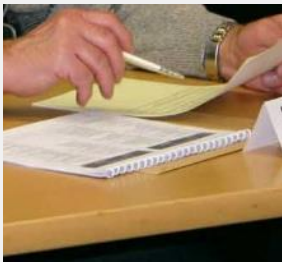
Legende

-  Workshop
-  Experten- und Zielgruppenbeteiligung
-  Weitere Beteiligungsformate
-  Koordinierungsgruppe

[Quelle: Eigene Darstellung]

2.3 Beteiligungsformate, Gremien und Veranstaltungen

Experten-Interviews



Wann?

→ Frühjahr 2016

Wie?

→ Leitfadengestützte Interviews

Wer?

→ 32 Gespräche mit 39 Akteuren aus Bildung und Wissenschaft, Tourismus, Wirtschaft, Handel, Industrie, Landwirtschaft, Soziales, Umwelt und Naturschutz, Mobilität, Wohnungsbau und Immobilien, Gesundheit, Energieversorgung, übergeordnete Planung, Politik, Verwaltung und Initiativen

Was?

→ Alle Themen des ISEK
→ Aktuelle Situation, Stärken und Schwächen
→ Herausforderungen und Handlungsbedarf
→ Potenziale und Handlungsansätze

Befragung der Bürgerinnen und Bürger



Wann?

→ Januar 2016

Wie?

→ Repräsentative Befragung (handschriftlich per Post/Einwurf oder online mit Zugangscode auf der ISEK-Website)
→ Offene Befragung (getrennte Auswertung, handschriftlich per Post/Einwurf oder online über einen nicht passwortgeschützten Bereich auf der ISEK-Website)
→ Acht Seiten mit insgesamt 24 Fragen
→ Abgleich mit der Befragung 2002, um Entwicklung nachvollziehen zu können

Wer?

→ Repräsentative Befragung: 3.500 angeschriebene Personen mit Erstwohnsitz in Friedrichshafen ab 16 Jahren, Rücklauf von 1.292 Fragebögen (37%), hohe Übereinstimmung der Stichprobe mit tatsächlicher Bevölkerungszusammensetzung
→ Offene Befragung: 952 ausgefüllte Fragebögen

Was?

→ Lebensqualität und Stadtimage
→ Wohnen in Friedrichshafen
→ Aktueller Handlungsbedarf in Friedrichshafen
→ Zukunft Friedrichshafens
→ Bürgerengagement und Bürgerbeteiligung

Öffentliche Veranstaltungen: Auftakt und Workshop-Runden

ISEK-Auftakt „Wir gestalten Zukunft“



Wann?

→ 05.04.2016

Wer?

→ Gut 250 Interessierte aus der Stadt Friedrichshafen und einzelne aus der Region



Wie?

- Impulsvortrag externer Referent
- Fishbowl-Diskussion
- Offenes Forum für Ergänzungen
- Graphik Recording

Was?

- Alle Themen des ISEK
- Bestandsaufnahme
- Stärken, Schwächen, Herausforderungen
- Weiterer Ablauf des ISEK-Prozesses

ISEK-Workshop 1 „Friedrichshafen heute – Friedrichshafen morgen“

Wann?

→ 22.04.2016

Wer?

→ 80 Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen der Stadt Friedrichshafen



Wie?

- Input im Plenum
- Kleingruppen
- Themenforen

Was?

→ Alle Themen des ISEK
→ Potenziale und Handlungsbedarf, Schwerpunkte
→ Vision und Ziele



ISEK-Workshoprunde 2 in der ISEK-Werkstatt



Wann?

- Juli 2016 (sechs Themen-Workshops)
- Oktober 2016 (zwei Vertiefungsworkshops zu VEP und Stadtbahnhof)

Wer?

→ Jeweils 30 bis 50 Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit Bezug zu den Themen



Wie?

- Input im Plenum
- Kleingruppen

Was?

→ Jeweils ein Themenkomplex des ISEK:

- Verkehr und Mobilität
- Tourismus und Freizeit
- Umwelt
- Baukultur, Wohnen und Freiraum
- Handel und Innenstadt
- Kultur, Bildung, Gesundheit und Soziales

→ Ziele und Handlungsansätze



ISEK-Workshop 3 „Das ISEK nimmt Gestalt an“



Wann?
→ 09.12.2016

Wer?
→ 60 Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen der Stadt Friedrichshafen



Wie?
→ Input im Plenum
→ ISEK-Marktplatz
→ ISEK-Projektinseln
→ Meinungsbild zu Konfliktthemen

Was?
→ Alle Themen des ISEK
→ Leitprojekte

ISEK-Workshop 4 „Projekte für die Zukunft“

Wann?
→ 23.05.2017

Wer?
→ 60 Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen der Stadt Friedrichshafen



Wie?
→ Input im Plenum
→ ISEK-Marktplatz

Was?
→ Alle Themen des ISEK
→ Räumliches Leitbild und Entwicklungsbereiche
→ Leitprojekte



Zielgruppenbeteiligung

ISEK-Jugendforum „Gestalte deine Stadt“



Wann?
→ 16.06.2016

Wie?
→ Wechselnde Kleingruppen und Plenum
→ Organisation gemeinsam mit der Arbeitsgruppe Jugendparlament FN

Wer?
→ Rund 35 Jugendliche aus Friedrichshafen

Was?
→ Alle Themen des ISEK
→ Stärken und Schwächen aus Sicht von Jugendlichen
→ Projekte für die Zukunft

ISEK-Expertenforum „Friedrichshafen – Smart City?“

Wann?

→ 13.10.2016

Wie?

- Input zur aktuellen Diskussion 'Smart City'
- Diskussion

Wer?

→ Etwa 20 Akteure aus Wissenschaft, (Finanz-)Wirtschaft und Verwaltung

Was?

→ Handlungsbedarf und Anknüpfungspunkte beim Thema Smart City in Friedrichshafen



ISEK-Seniorencafé



Wann?

→ 26.10.2016

Wie?

→ Vormittagscafé in der ISEK-Werkstatt mit Diskussion an Gruppentischen

Wer?

→ Gut 20 Seniorinnen und Senioren aus Friedrichshafen und Vertreter von Senioreneinrichtungen und Initiativen

Was?

- Alle Themen des ISEK
- Stärken und Schwächen aus Sicht von Senioren
- Projekte für die Zukunft

ISEK-Händlerforum

Wann?

→ 27.10.2016

Wie?

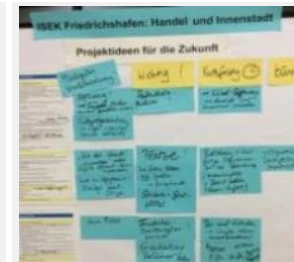
→ Statement- und Diskussionsrunde

Wer?

→ Rund 15 Händlerinnen und Händler aus Friedrichshafen sowie Stadtmarketing und Stadtforum

Was?

→ Prioritäten, kurzfristige Ansätze und Möglichkeiten zur Bündelung von Handlungsansätzen



Studierenden-Workshop „Studierende und Stadt – gemeinsam Zukunft gestalten“



Wann?

→ 10.11.2016

Wie?

- Wechselnde Kleingruppen und Plenum
- Organisation mit Studierendenvertretungen von ZU/DHBW

Wer?

→ Rund 50 Studierende von ZU und DHBW
→ Zur Abschlusspräsentation zusätzlich Vertreterinnen und Vertreter des Gemeinderates

Was?

- Alle Themen des ISEK
- Stärken und Schwächen aus Sicht von Studierenden
- Projekte für die Zukunft

ISEK-Wirtschaftsforum

Wann?

→ 25.01.2017

Wie?

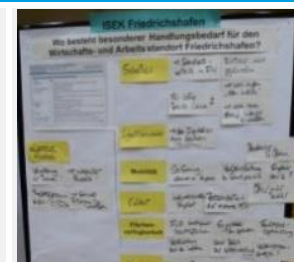
→ Statement- und Diskussionsrunde

Wer?

→ Rund 15 Vertreterinnen und Vertreter aus Wirtschaft und Industrie Friedrichshafens, Wirtschaftsförderung

Was?

→ Herausforderungen, Handlungsbedarf und Projektideen aus Sicht von Industrie und Wirtschaft Friedrichshafens



ISEK-Expertenforum Integration und Migration



Wann?
→ 21.02.2017

Wie?
→ Statement- und Diskussionsrunde

Wer?
→ Rund 15 Vertreterinnen und Vertreter aus Institutionen, Netzwerken und Initiativen im Bereich Integration und Migration

Was?
→ Herausforderungen, Handlungsbedarf und Projektideen für Integration in Friedrichshafen

ISEK-Forum Smart City „Friedrichshafen auf dem Weg zur digitalen Stadt der Zukunft“

Wann?
→ 17.03.2017

Wie?
→ Impulsvortrag externer Referent
→ Round Table-Diskussion

Wer?
→ Rund 40 interessierte Gäste
→ Round Table: Wissenschaft, Wirtschaft, Stadtmarketing, Verwaltung

Was?
→ Erfahrungen und Ansätze anderer Städte, Beispiel München
→ Chancen und Risiken für die Stadtentwicklung, Handlungsansätze



Online-Angebot

Beteiligung über die sag's doch-Plattform



Wann?
→ 14.11.-05.12.2016

Wie?
→ Dreiwöchiges Online-Angebot

Wer?
→ Knapp 2.300 Zugriffe
→ Aktive Beteiligung von 142 Bürgerinnen und Bürgern

Was?
→ Ergänzung und Kommentierung der Projektvorschläge

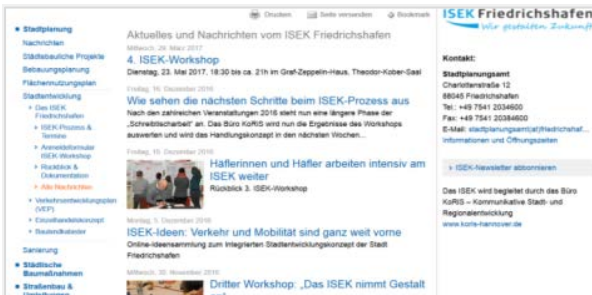
Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club Bodenseekreis	Freundeskreis Polozk e.V.	Messe Friedrichshafen GmbH	Personalamt; Stabsstelle Integration; Amt für Bildung, Familie und Sport; Amt für Vermessung und Liegenschaften; Stadtbauamt; Stadtplanungsamt)
Arbeitskreis Umwelt Ailingen	Friedrich Raumausstattung	MiniaturGolf Friedrichshafen	Stadtforum Friedrichshafen e.V.
Architektenkammer Baden-Württemberg, Kammergruppe Bodenseekreis	Fritz Moll Textilwerke GmbH & Co. KG	MTU Friedrichshafen GmbH	Stadtmarketing Friedrichshafen GmbH
Betriebssportgemeinschaft Dornier	Gemeinderat der Stadt Friedrichshafen	Müller Moden GmbH	Stadtseniorenrat
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Ortsgruppe Friedrichshafen	Geschichtsverein Ailingen-Berg	Musikschule Friedrichshafen	Stadtverband Sporttreibender Vereine Friedrichshafen e.V.
Bürgerbüro Kontakt3	Goldschmiede Wähnel	Narrenzunft Ailingen e.V.	Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH
Bürgerinitiative Schätzlesruh	Graf Zeppelin Haus	Narrenzunft Seegockel Friedrichshafen im Verein zur Pflege des Volkstums Friedrichshafen e.V.	Südkurier GmbH
Bürgerinnen und Bürger der Stadt Friedrichshafen	Gramm GmbH & Co. KG	Naturfreunde Friedrichshafen e.V.	tarienna GmbH
Campingfreunde Friedrichshafen e.V.	Greenpeace Friedrichshafen	Optikhaus Hammer OHG	Teestube Friedrichshafen e.V.
Caritas Bodensee-Oberschwaben	Handwerkskammer Ulm (Bildungsakademie Friedrichshafen)	Pauline 13 e.V.	Tennisclub Ailingen e.V.
CarSharing am Bodensee e.V.	HEKA Stefan Zimmer e.K.	PRISMA Zentrum für Standort- und Regionalentwicklung GmbH	Thomas und Martin Kiebele GbR
Christliches Jugenddorfwerk Deutschland, Jugendmigrationsdienst	Hochschule Ravensburg-Weingarten	Pro Sarajevo e.V.	Touristinformation Ailingen
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee (RAB)	Hotel Goldener Hirsch	Radballverein Immergrün Ailingen 1908 e.V.	Touristinformation Friedrichshafen
Deutsche Bodensee Tourismus GmbH (DBT)	Industrie- und Handelskammer Bodensee-Oberschwaben	RavensBuch GmbH	Turn- und Sportverein Fischbach e.V.
Deutsches Rotes Kreuz, Ortsverein Friedrichshafen e.V.	Initiative gegen Verkehrslärm auf den Straßen Bodensee-Straße/Äußere Ailinger Straße	Realschule Ailingen	Verein zur Pflege des Volkstums Friedrichshafen e.V.
Die Blaue Blume e.V.	Interkultureller Frauenarbeitskreis GEA e.V.	Regio-TV Bodensee (Halle Friedrichshafen)	Vertreterinnen und Vertreter der politischen Parteien und Jugendorganisationen
Dietrich Stahl- und Metallbau GmbH	Jugendparlament Friedrichshafen	Regionalverband Bodensee Oberschwaben	Vertreterinnen und Vertreter der Stadt-, Gemeinde- und Ortschaftsräte
DJH Jugendherberge Friedrichshafen	Kassenärztliche Vereinigung Baden-Württemberg	RehaSportGemeinschaft Friedrichshafen e.V.	VfB Friedrichshafen Volleyball GmbH
Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Friedrichshafen e.V.	Katholische Gesamtkirchengemeinde Friedrichshafen	Ruderverein Friedrichshafen e.V.	Volksbank Friedrichshafen eG
Duale Hochschule Baden-Württemberg Friedrichshafen	Katholischer Deutscher Frauenbund	Sachverständigenbüro Peter Kostenbäder	Werner Saupp Moden e.K.
ESV Friedrichshafen e.V.	Katholischer Kindergarten Ave Maria	Schwäbische Zeitung	Wirtschaftsförderung Bodenseekreis GmbH
Evangelische Gesamtkirchengemeinde Friedrichshafen	Katholischer Kindergarten Maria Schutz	See Eye Wear GmbH	Wissenswerkstatt Friedrichshafen e.V.
Evangelische Heimstiftung - Königin Paulinenstift	Kienzle, Vögele & Blasberg GmbH	Segel-Motorboot-Club Friedrichshafen e.V.	Wohn- und Pflegegemeinschaft St. Martin
Familientreff INSEL Friedrichshafen e.V.	Kreisbauernverband Tettngang e.V., Ortsverband Ettenkirch	Sehzentrum Optik Müller	Zeppelin GmbH
FC Friedrichshafen 1967 e.V.	Kulturbüro Friedrichshafen	Seniorenzentrum und Betreutes Wohnen Gustav-Werner-Stift Friedrichshafen	Zeppelin Museum Friedrichshafen GmbH
Filmclub Friedrichshafen	Landratsamt Bodenseekreis (Landrat; Amtsleitung; Forstamt; Straßenbauamt; Jugendamt)	Sofar Sounds Friedrichshafen	Zeppelin Universität gemeinnützige GmbH
Flughafen Friedrichshafen GmbH	Lauftreff Friedrichshafen	Soroptimistinnen Friedrichshafen	Zeppelin Wohlfahrt GmbH
FN 2030	Leben am See - St.-Antonius-Stiftung Liebenau	Sparkasse Bodensee	ZF Friedrichshafen AG
Franziskuszentrum / St. Anna-Hilfe gGmbH	Leder Meid GmbH	Speth Foto Video GmbH	
	Lukanischer Kulturverein e.V.	Stadt Friedrichshafen (Oberbürgermeister; Abteilung Kommunikation und Medien; Stabsstelle Wirtschaftsförderung; Stadt- und Stiftungspflege; Amt für Bürgerservice, Sicherheit und Umwelt; Haupt- und	
	Medienhaus am See		

Abbildung 2: Beteiligte Institutionen, Initiativen und Unternehmen am ISEK Friedrichshafen (Teilnahme an Veranstaltungen oder Interviews; Auswahl)

[Quelle: Eigene Darstellung]

2.4 Information und Öffentlichkeitsarbeit

ISEK-Homepage



Wann?

→ Während der gesamten Laufzeit des ISEK

Was?

→ Grundsätzliche Informationen zum ISEK, zu Anlass und Hintergründen
 → Anmeldeoption für den regelmäßig erscheinenden ISEK-Newsletter
 → Ankündigung von Veranstaltungen
 → Aktuelle Meldungen, Berich-

VHS-Reihe zur Stadtentwicklung



Wann?

→ Sommer 2016, Frühjahr 2017

Was?

→ Vortrags- und Diskussionsforen zu aktuellen Themen der Stadtentwicklung mit externen Referenten
 – Integrierte Stadtentwicklung
 – ISEK-Beispiele
 – Smart City

Fotoausstellung „Friedrichshafen – Im Spannungsfeld zwischen Naturraum und Industrie“ von Achim Mende



Wann?

→ Frühjahr 2016

Was?

→ Impressionen aus Friedrichshafen mit Bezug zu Themen des ISEK
 → Aktuelle Themen und Konflikte der Stadtentwicklung mit künstlerischen Mitteln in den Blick gerückt

ISEK-Event auf der Fähre



Wann?

→ 17.06.2016

Was?

→ Fahrt auf der Euregia mit rund 500 Gästen entlang des Friedrichshafener Bodenseeufer
 → Talkrunde zur Stadtentwicklung
 → ISEK-Infostand mit Sammlung von Anregungen zum ISEK

2.5 Einbindung von Politik und Verwaltung

Klausursitzungen des Gemeinderates



Wann?

- 11.07.2015
- 07.04.2017

Wie?

- Ganztägige Klausursitzungen mit Workshop-Charakter

Wer?

- Gemeinderat Stadt Friedrichshafen
- Verwaltung

Was?

- Alle Themen des ISEK
- Analyse, Trends und Rahmenbedingungen, Stärken und Schwächen, Strategie, Leitprojekte, räumliches Leitbild

Exkursion des Gemeinderats in andere ISEK-Städte

Wann?

- 18./19.09.2015

Wie?

- 2-tägige Exkursion mit Besichtigung von Projekten und Erfahrungsberichten

Wer?

- Gemeinderat Stadt Friedrichshafen
- Verwaltung

Was?

- Erfahrungen anderer Städte mit ISEK-Prozessen, beispielhafte Projekte, Umsetzung von ISEK
 - Karlsruhe
 - Nürtingen



Sondersitzung des Gemeinderates zum ISEK



Wann?

- 30.11.2016

Wie?

- Bericht zum ISEK in gesonderter Sitzung

Wer?

- Gemeinderat Stadt Friedrichshafen
- Verwaltung

Was?

- Alle Themen des ISEK
- Aktueller Arbeitsstand, bisheriger Arbeitsprozess, Entwurf Handlungskonzept

Verwaltungs-Workshop zum ISEK

Wann?

- 02.12.2015

Wie?

- Bericht, Statementrunde, Diskussion

Wer?

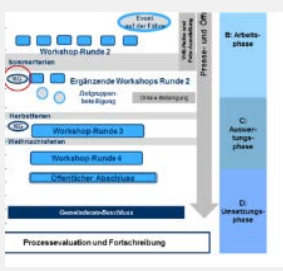
- Alle Fachbereiche der Stadtverwaltung Friedrichshafen

Was?

- Alle Themen des ISEK, geplanter Arbeitsprozess, Bezüge zu den Aktivitäten der Fachbereiche



ISEK-Koordinierungsgruppe



Wann?

- Sechs Termine von Ende 2015 bis Mitte 2017

Wie?

- Sitzungen mit Arbeitsberichten und Diskussion

Wer?

- Fraktionsvertreterinnen und -vertreter des Gemeinderats
- 1. Bürgermeister
- Stadtplanungsamt

Was?

- Alle Themen des ISEK
- Aktueller Arbeitsstand, bisheriger Arbeitsprozess und anstehende Arbeitsschritte, Zwischenergebnisse

3 Bestandsanalyse

Die Bestandsanalyse stellt zunächst die relevanten aktuellen Entwicklungen und Trends in der Stadtentwicklung auf Bundesebene dar, die für die „Stadt der Zukunft“ von besonderer Bedeutung sind. Anschließend ist die spezifische Ausgangssituation in Friedrichshafen in den verschiedenen Themenbereichen der Stadtentwicklung dargestellt. Grundlage sind statistische Daten und aktuelle Untersuchungen. Dabei wurden bereits vorliegende Konzepte und Gutachten der Stadt Friedrichshafen einbezogen:

Tabelle 1: Im ISEK berücksichtigte Konzepte (Auswahl, alphabetisch sortiert)

Konzepte und Gutachten zu Stadt und Region	Erscheinungsjahr
Baulandkataster	2015
Einzelhandelskonzept	Fortschreibung: 2013
Energie- und Klimaschutzkonzept	2011
Flächennutzungsplan Friedrichshafen Immenstaad	2006
Landschaftsplan	2005
Lärmaktionsplan	Stufe 1: 2011
Nachhaltigkeitsbericht	2016
Nahverkehrsplan des Bodenseekreises	2011
Planungskodex	2011
Radverkehrskonzept	Fortschreibung: 2013
Rahmenplan Friedrichstraße	2011
Regionalplan Bodensee-Oberschwaben	Fortschreibung: 2015
Schulentwicklungsplanung	2015
Sportentwicklungsplanung	2015
Stadtbiotopkartierung	2005
Stadtentwicklungsplanung STEP	2002
Strategisches Bäderkonzept	2012
Tourismus-Leitbild	Modifikation: 2015
Verkehrsentwicklungsplan - Entwurf	Geplant: 2018

Ausgewählte historische Wegmarken der Stadtentwicklung in Friedrichshafen

1811

Zusammenschluss der Reichsstadt Hofen und der Gemeinde Buchhorn zur Stadt Friedrichshafen durch König Friedrich I. von Württemberg

1847

Eröffnung des Teilstücks der "Südbahn", der ersten Eisenbahnstrecke Baden-Württembergs, von Friedrichshafen nach Ravensburg

3.1 Trends in der Stadtentwicklung

Die Städte stehen vor zahlreichen Herausforderungen: Globalisierungsprozesse und Strukturwandel, Wanderungsbewegungen und demografischer Wandel sind nur einige Trends, mit denen sich die Städte auseinandersetzen müssen. Die Nachhaltigkeit als übergeordnetes Leitbild für zukunftsfähige Städte gewinnt weiter an Bedeutung und ist in konkrete Handlungsansätze zu überführen, genauso wie der damit zusammenhängende Trend zu einer multimodalen Mobilität. Seit einigen Jahren kommt die Entwicklung von „Smart Cities“ hinzu, die die zunehmende Digitalisierung im Stadtleben in den Fokus rücken.



Abbildung 3: Auswahl übergeordneter Trends und Entwicklungen

[Quelle: Eigene Darstellung]

Globalisierungsprozesse und Strukturwandel

In der derzeitigen **Übergangsphase zur Wissensgesellschaft** herrscht ein verschärfter Wettbewerb zwischen Städten und Regionen untereinander. Die Wissensökonomie flexibilisiert und vervielfältigt das Arbeitsleben. Das bietet einerseits Chancen, Familie und Beruf besser zu vereinbaren, verstärkt andererseits aber auch die Unsicherheiten für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer (vgl. DEUTSCHER STÄDTETAG 2015). Der Wettbewerb um Fachkräfte, Führungskräfte und Investitionen findet regional und zunehmend global statt, und Produktionsprozesse werden im Zuge der Globalisierung unabhängiger von den lokalen Bedingungen. Große Unternehmen wählen ihre Standorte so zunehmend nach den niedrigsten Steuern und Kosten für Arbeitskräfte aus (vgl. DIFU 2015).

Parallel gewinnt der Dienstleistungssektor weiter an Bedeutung und sorgt für eine wachsende **Tertiärisierung der Gesellschaft**. Die stärkere Virtualisierung und Digitalisierung in der Arbeitswelt lässt neue Informationstechniken entstehen. Daneben entwickeln sich neue Formen der Arbeitsorganisation, die von einer gesteigerten Flexibilität, befristeten Arbeitsverträgen, einer größeren Unabhängigkeit und von einer Vermischung des Arbeits- und Privatlebens geprägt sind (ebd.).

Ausgewählte historische Wegmarken der Stadtentwicklung in Friedrichshafen

1859

Beginn der Industrialisierung in Friedrichshafen mit Gründung der Lederfabrik Hüni & Co.

1869

Aufnahme des Eisenbahnfahrbetriebs zwischen Friedrichshafen und Romanshorn (Schweiz)

Tiefgreifende räumliche Auswirkungen auf die Innenstädte haben die Entwicklungen im **Einzelhandel**. Durch Konzentrationsprozesse und Internationalisierung von Unternehmen dominieren wenige, zumeist international operierende Einzelhandelskonzerne am Markt, während eigentümergeführte Einzelbetriebe an Bedeutung verlieren. Das führt zu einer Angleichung des Angebots und einer drohenden Uniformität der Innenstädte. Darüber hinaus müssen sich die Einzelhandelsbetriebe gegenüber dem wachsenden Anteil des Online-Handels wie auch den Standorten auf der Grünen Wiese behaupten, die aufgrund der veränderten Standortanforderungen, wie zum Beispiel die Erreichbarkeit durch den motorisierten Individualverkehr im Zuge der Suburbanisierung, entstanden sind. Parallel lassen wachsende Verkaufsflächen bei geringer Zunahme beziehungsweise Stagnation des Umsatzes in vielen Innenstädten die Flächenproduktivität sinken (vgl. HWWI 2013).

Aufgrund des stetig wachsenden technischen Fortschritts erfährt auch die **Landwirtschaft** einen tiefgreifenden Strukturwandel. Seit Jahrzehnten weist die Landwirtschaft enorme Produktivitätssteigerungen auf. Insgesamt ist ein Trend zu einer zunehmenden durchschnittlichen Betriebsgröße zu beobachten, und die Betriebe sind zumeist hochgradig spezialisiert. Die Zahl kleinerer Betriebe, deren wirtschaftliche Rentabilität oft nicht mehr gewährleistet werden kann, ist dagegen rückläufig. Sinkende Betriebszahlen in der Landwirtschaft sind die Folge. Wachstumspotenziale befinden sich insbesondere im Bereich des ökologischen Landbaus, dessen Anteil an der Gesamtzahl wirtschaftlicher Betriebe stetig zunimmt (vgl. DBV 2015).

In der **Tourismusbranche** sind wachsende Ansprüche der Gäste zu beobachten, die Qualität der Urlaubsangebote spielt eine immer größere Rolle. Individuelle Reisen, die das Bedürfnis nach einzigartigen Erlebnissen befriedigen, rücken zunehmend in den Fokus. Aber auch das Interesse an Städtereisen und Kurztrips von zwei bis vier Tagen steigt. Gleichzeitig wächst die Nachfrage nach naturtouristischen Angeboten wie auch das Interesse an Wellness- und Wohlfühlreisen sowie Bildungs- und Kulturtourismus. Verbunden mit dem demografischen Wandel ändern sich auch die Zielgruppen im Tourismus. Neben mehr reisenden Singles und kleinen Haushalten werden mehr Reiseerfahrene und aktive „Best-Ager“, Großeltern mit ihren Enkeln, Familien und nicht-familiäre Reisegruppen in den Mittelpunkt aktueller Tourismusentwicklungen rücken (vgl. KUNTIKUM 2015 und LOHMANN 2012). Ebenfalls auf Wachstumskurs ist der Tagungs- und Veranstaltungstourismus, die sogenannte MICE-Industrie (Akronym für die englischen Begriffe Meetings, Incentives, Conventions und Events: Tagungen, von Unternehmen veranstaltete Anreiz- und Belohnungsreisen, Kongresse und ähnliche Veranstaltungen, vgl. BADEN-WÜRTTEMBERGISCHER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMERTAG 2014).

Demografischer Wandel und Wanderungsbewegungen

Der demografische Wandel wird die gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland in den nächsten Jahrzehnten erheblich beeinflussen. Er ist gekennzeichnet durch eine niedrige Geburtenrate, eine steigende Lebenserwartung und einen wachsenden Anteil von Migrantinnen und Migranten bei bundesweit stagnierenden bis rückläufigen Bevölkerungszahlen (vgl. BBSR 2015a).

Zudem verursachen die oben beschriebenen Globalisierungs- und Strukturwandelprozesse unterschiedliche Wanderungsbewegungen. Die Auswirkungen der demografischen Entwicklung und der Wanderungsbewegungen fallen dabei regional sehr unterschiedlich aus. Während viele ländliche Räume vor der Herausforderung von starken Abwanderungsprozessen stehen, verstärkt sich der Trend zu einer **Reurbanisierung**. 2008 lebten weltweit erstmals mehr Menschen in der Stadt als auf

Ausgewählte historische Wegmarken der Stadtentwicklung in Friedrichshafen

1908

Gründung der Luftschiffbau Zeppelin GmbH und der Zeppelin-Stiftung

1912

Übersiedelung der Luftfahrzeug-Motorenbau GmbH (später Maybach-Motorenbau und heute MTU Friedrichshafen) von Bissingen/Enz

dem Land. Nach Prognosen der Vereinten Nationen kann der Anteil der Stadtbewohnerinnen und -bewohner bis 2050 auf bis zu 75 % steigen (vgl. BGL 2014). Dieser Wert ist in Deutschland bereits heute erreicht. Auch wenn der Verstädterungsgrad regional sehr unterschiedlich ausgeprägt ist, lässt sich ein anhaltender Trend von Zuwanderungen durch Auszubildende, Studierende, Migranten, Flüchtlinge, Familien und ältere Menschen „zurück in die Stadt“ feststellen, der bereits gegenwärtig zu Angebotsengpässen in vielen Städten führt (vgl. BBSR 2015b).

In 70 % aller Haushalte leben dabei nur ein bis zwei Personen. Die durchschnittliche Haushaltsgröße sinkt, während die Anzahl der Haushalte bundesweit zunimmt. Auch die **Wohnfläche pro Kopf** und die **Wohnflächennachfrage** steigen, was sich unmittelbar auf den Wohnungsmarkt auswirkt. Zu verzeichnen ist parallel eine steigende Nachfrage nach Wohneigentum (vgl. ebd.).

Die Ansprüche an die städtischen Räume, die eine attraktive Nutzungsmischung und kurze Wege zwischen Arbeiten, Wohnen, Bildung und Freizeit versprechen, steigen. Durch die seit Jahren **zunehmende Individualisierung der Lebensstile** stehen die Städte zudem vor der Herausforderung, den unterschiedlichen Anforderungen der Bevölkerungsgruppen gerecht zu werden und bezahlbaren Wohnraum anbieten zu können (vgl. LENTZ UND SIEDENTOP 2015).

Nachhaltigkeit in der Stadtentwicklung

Städte nehmen eine Schlüsselrolle bei der Erfüllung der auf Bundesebene festgelegten **Klimaschutzziele**, die Treibhausgasemissionen von 1990 bis 2020 um 40 % und bis 2050 um 80 % zu reduzieren, ein. Zum einen tragen sie erheblich zum Ressourcenverbrauch und zum klimaschädlichen CO₂-Ausstoß bei, zum anderen verfügen sie gleichzeitig aufgrund der hohen Bevölkerungsdichte über ein hohes Potenzial für eine effizientere Nutzung begrenzter Ressourcen (vgl. PORSCHE 2010). Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung sollte die Stadt der Zukunft ressourcen- und energieeffizient und klimaangepasst sein. Energiesparende Bauweisen, der Einsatz erneuerbarer Energien und die Steigerung der Energieeffizienz stellen die zentralen Ansatzpunkte für eine zukunftsorientierte, umweltschonende Entwicklung dar (vgl. BMBF 2015).

Trotz der Anstrengungen für den Klimaschutz ist die größtenteils anthropogen durch Treibhausgasemissionen verursachte Erderwärmung global nicht mehr aufzuhalten. Der **Klimawandel** äußert sich global unter anderem in einem Anstieg des Meeresspiegels. An die lokalen Auswirkungen wie häufigere Extremwetterereignisse (Stürme, Starkregen) und die Verschiebung der Lebensräume in der Pflanzen- und Tierwelt müssen sich die Städte individuell **anpassen**.

Eine Herausforderung ist es, den Trend steigender Wohnflächennachfrage mit **nachhaltiger Siedlungsentwicklung** und Reduzierung der Flächeninanspruchnahme zu vereinbaren. Aktuell werden in Deutschland täglich ca. 73 Hektar als Siedlungs- und Verkehrsfläche neu ausgewiesen, obwohl die Bundesregierung in der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie aus dem Jahr 2002 das Ziel verankert hat, bis zum Jahr 2020 den Flächenverbrauch auf maximal 30 Hektar pro Tag zu begrenzen. Nach dem Baugesetzbuch sind Kommunen angehalten, **Innen- vor Außenentwicklung** zu betreiben. Sie sollen Grund und Boden in den Außenbereichen schonen, eine Zersiedelung vermeiden und die Möglichkeiten zur Innenentwicklung durch Revitalisierung von Brachflächen, Konversionsflächen, Baulücken oder auch Leerständen ausschöpfen (vgl. BMUB 2015).

Ausgewählte historische Wegmarken der Stadtentwicklung in Friedrichshafen

1913

Gründung der Zeppelin-Wohlfahrt, die unter anderem die Arbeitersiedlungen errichtete

1914 bis 1918

Erster Weltkrieg: Zerstörungen durch Bombenangriffe, bis zu 10.000 beschäftigte Arbeitnehmer in Friedrichshafen durch Rüstungskonjunktur

Die **Freiraumqualität und -struktur** ist ein zentraler Aspekt der nachhaltigen Stadtentwicklung, um angesichts der zunehmenden Verdichtung und Flächennutzung Standort- und Freiraumqualitäten zu erhalten oder auszubauen. Grün- und Wasserflächen können das Bild einer Stadt prägen und einen wichtigen Beitrag für das Stadtklima und die biologische Vielfalt leisten. Lebenswerte öffentliche Räume erfüllen zudem eine wichtige soziale Funktion, da sie die Aufenthaltsqualität steigern und Begegnungen sowie Identifikation ermöglichen (vgl. PETEREK 2015 und BGL 2014).

Multimodale Mobilität

Für die „Stadt der Zukunft“ steht die Gestaltung des städtischen Verkehrs zunehmend im Fokus, nicht zuletzt, da die Mobilität hohen Einfluss auf die Wohn- und Umweltqualität hat. Nach wie vor macht der motorisierte Individualverkehr (MIV) auch in dicht besiedelten Kernstädten bundesweit den größten Anteil an den zurückgelegten Wegen aus, vor den Fußwegen und dem ÖPNV. Im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung gilt es, die **verschiedenen Mobilitätsformen** und -angebote im Blick zu haben und miteinander zu vernetzen. Ein großes Potenzial der Alltagsmobilität für städtische Räume liegt in der Gestaltung einer **Stadt der kurzen Wege** mit einem hohen Anteil an Fußgänger- und Fahrradverkehr. Gute CarSharing-, RideSharing- und BikeSharing-Konzepte mit Verknüpfungspunkten zum öffentlichen Personennahverkehr können den Bedarf am motorisierten Individualverkehr deutlich reduzieren und so nicht nur zur Nachhaltigkeit beitragen, sondern auch Räume gewinnen, beispielsweise für die Siedlungs- oder Freiraumentwicklung. Zudem spielt zunehmend die **Elektromobilität** eine Rolle im öffentlichen Raum, ob als Antriebsform im ÖPNV, beim CarSharing oder bei der Errichtung von Ladeinfrastruktur (vgl. DLR 2015 und PETEREK 2015).

Städte als „Smart Cities“

Private und gesellschaftliche Prozesse erfahren eine zunehmende **Digitalisierung**: Von der industriellen Produktion über Dienstleistung und Handel bis hin zur Mobilität und der Steuerung der Gebäudetechnik (Smart Grid/Smart Metering) erstrecken sich Digitalisierungsprozesse. Der Begriff **„Smart City“** fasst die technologischen Innovationen in der Stadtentwicklung zusammen, die teilweise bauliche Infrastrukturen ergänzen oder sogar ersetzen können. Aufgrund der steigenden kommunalen Belastungen durch die Aufrechterhaltung der Infrastrukturen gilt es, die Chancen für eine nachhaltige Entwicklung durch technologieorientierte Modelle zu nutzen. Die gesellschaftlichen und politischen Dimensionen und Risiken für Datenschutz und Datensicherheit, Versorgungssicherheit der Daseinsvorsorge und sozialräumliches Gleichgewicht sind dabei im Blick zu behalten (vgl. DEUTSCHER STÄDTE-TAG 2015).

3.2 Ausgangssituation in Friedrichshafen

3.2.1 Lage im Raum

Die Große Kreisstadt Friedrichshafen liegt im Südosten Baden-Württembergs, gehört zum Regierungsbezirk Tübingen und ist Verwaltungssitz des Landkreises Bodenseekreis. Friedrichshafen bildet mit den Städten Ravensburg und Weingarten im Landkreis Ravensburg das Oberzentrum in der Raumordnungs- und Planungsregion Bodensee-Oberschwaben (siehe Abbildung 4).

Ausgewählte historische Wegmarken der Stadtentwicklung in Friedrichshafen

1914

Gründung der Versuchsabteilung von Flugzeugingenieur Claude Dornier

1914 bis 1918

Gründung der Zahnradfabrik Friedrichshafen (ZF)

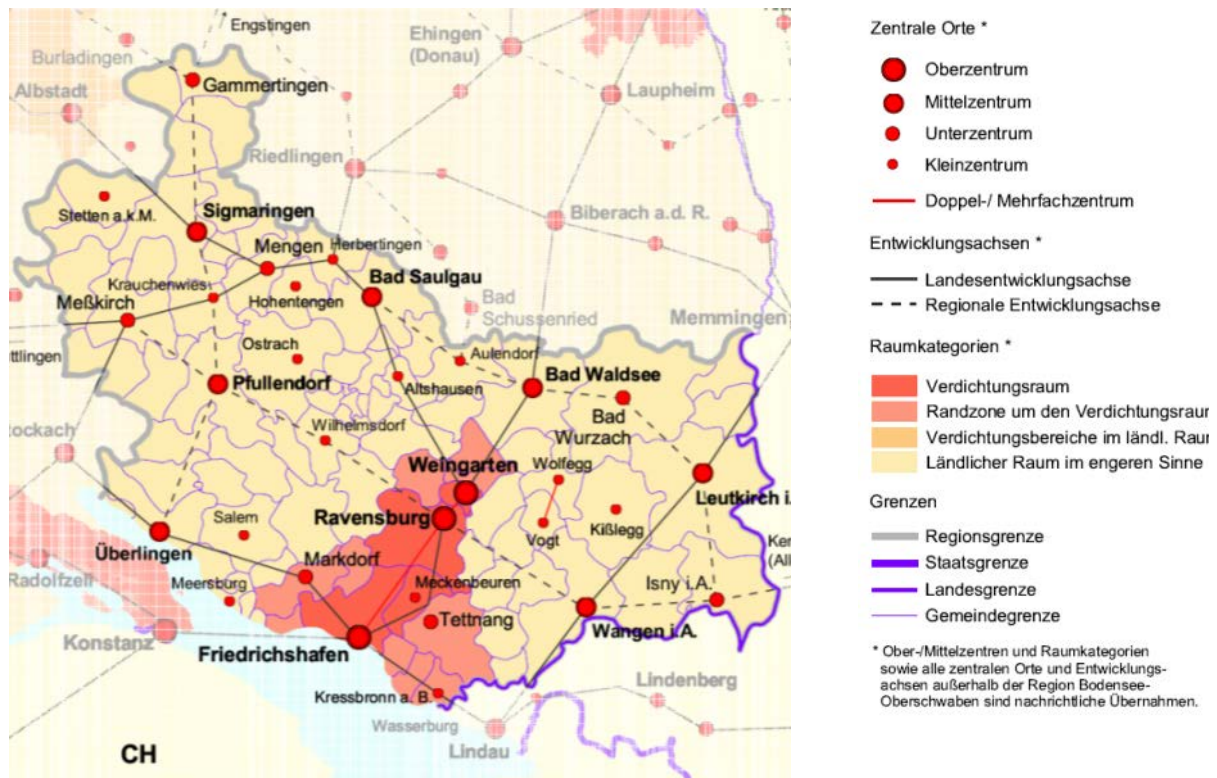


Abbildung 4: Raumstruktur der Region Bodensee-Oberschwaben

[Quelle: Regionalverband Bodensee-Oberschwaben 2015]

Friedrichshafen gehört zur naturräumlichen Haupteinheit Bodenseebecken. Der Großteil des Stadtbereichs liegt im nördlichen Bodensee-Hügelland, das östliche Gebiet Friedrichshafens gehört zum Schussenbecken. Das Landschaftsbild ist insbesondere von der Lage am Bodensee, der urbanen Kernstadt sowie durch landwirtschaftliche Strukturen der im Hinterland gelegenen Stadt- und Ortsteile geprägt (vgl. Stocks 2005).

Im Westen und Nordwesten grenzt die Stadt an die Gemeinde Immenstaad am Bodensee, die Stadt Markdorf und die Gemeinde Oberteuringen sowie im Osten an die Gemeinden Meckenbeuren und Eriskirch (jeweils Bodenseekreis). Im Norden schließt die Stadt Ravensburg im Landkreis Ravensburg an.

3.2.2 Siedlungsstruktur

Die Stadt Friedrichshafen besteht aus den ländlich geprägten Ortschaften Ailingen, Ettenkirch, Klufftern und Raderach sowie dem Stadtgebiet Friedrichshafen mit den Stadtteilen Mitte, Nord, Ost, West, Fischbach und Schnetzenhausen (siehe Abbildung 5).

Ausgewählte historische Wegmarken der Stadtentwicklung in Friedrichshafen

1922

Umwandlung der ZF in eine Aktiengesellschaft

1937

Einstellung der zivilen Luftschifffahrt nach der "Hindenburg"-Katastrophe in den USA



Abbildung 5: Das Stadtgebiet von Friedrichshafen

[Quelle: Eigene Darstellung nach GIS-Daten der STADT FRIEDRICHSHAFEN 2017b]

Die Ortschaften im ländlichen Raum sind dabei mit Bevölkerungsdichten zwischen 156 und 530 Einwohnerinnen und Einwohnern (EW) je Quadratkilometer (km²) wesentlich dünner besiedelt als die Stadtteile der Kernstadt, die im Schnitt eine Dichte von 1.645 EW/km² aufweisen (siehe Tabelle 2).

Ausgewählte historische Wegmarken der Stadtentwicklung in Friedrichshafen

1939 bis 1945

Zweiter Weltkrieg: Erheblicher Ausbau der Industriestandorte, dazugehöriger Siedlungen und Baracken für Zwangsarbeiter, großflächige Zerstörung durch Bombenangriffe

1947

Übergang der Zeppelin-Stiftung mit einer eindeutigen Ausrichtung auf wohltätige Zwecke an die Stadt Friedrichshafen

Tabelle 2: Bevölkerungszahlen und -dichten

Gebiet/Ortschaft	Einwohnerinnen und Einwohner ¹	Fläche	Bevölkerungsdichte
Kernstadt ²	47.158	28,7 km²	1.645 EW/km²
Raderach	391	2,5 km²	156 EW/km²
Ailingen	7.533	14,2 km²	530 EW/km²
Kluftern	3.529	6,9 km²	510 EW/km²
Ettenkirch	1.830	17,7 km²	103 EW/km²
Stadt Friedrichshafen	60.441	69,9 km²	864 EW/km²

¹ Stand: 31.12.2016

² mit den Stadtteilen Mitte, West, Nord, Ost, Fischbach und Schnetzenhausen

[Quelle: StaLa 2017a, Stadt Friedrichshafen 2017a]

Rund 50 % der Fläche werden landwirtschaftlich genutzt, was in etwa dem Kreis- und Landesniveau entspricht. Der Anteil der Siedlungsflächen (in Abbildung 6 näher unterteilt in Industrie- und Gewerbeflächen, Mischnutzungs- und Wohnflächen) und Verkehrsflächen ist dagegen mit knapp 30 % deutlich höher als im Bodenseekreis (siehe Abbildung 7).

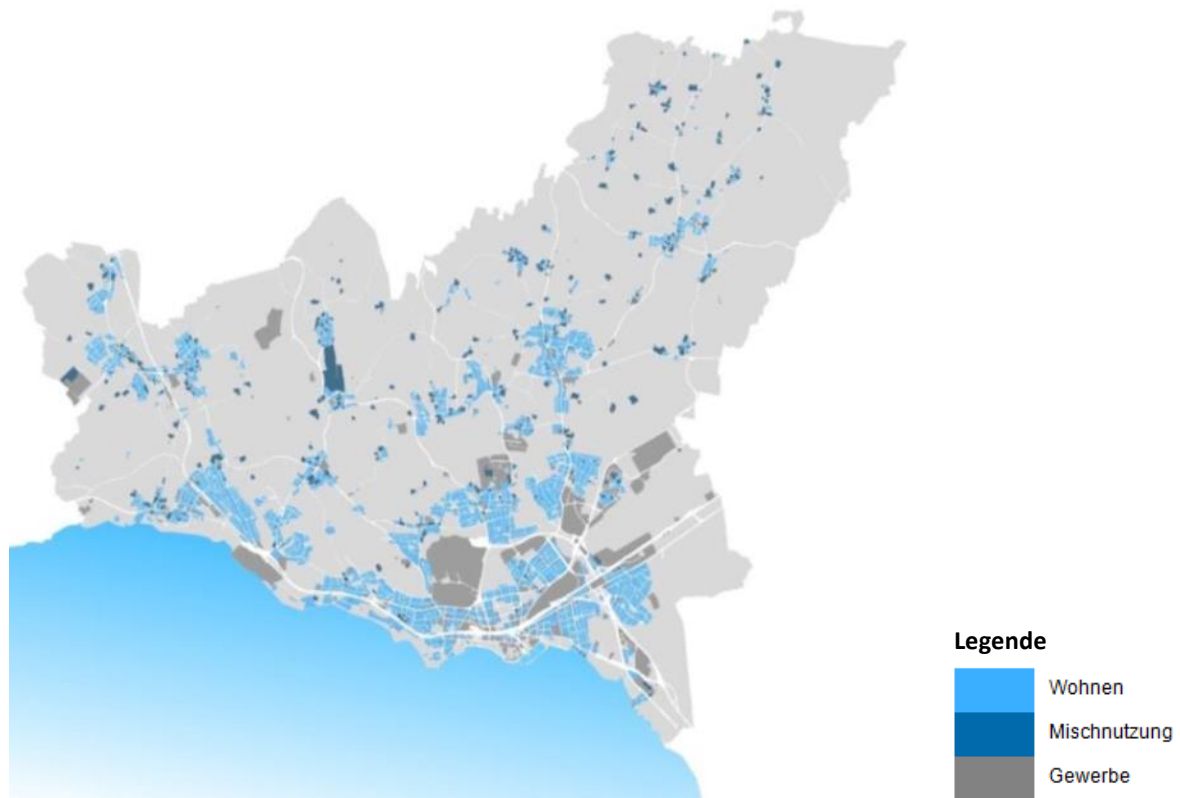


Abbildung 6: Flächennutzung in den Siedlungsbereichen

[Quelle: Eigene Darstellung nach GIS-Daten der STADT FRIEDRICHSHAFEN 2017b]

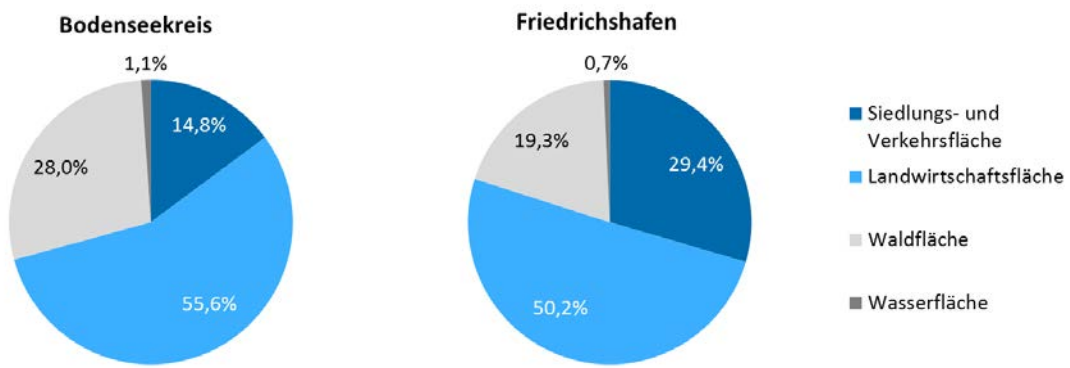
Ausgewählte historische Wegmarken der Stadtentwicklung in Friedrichshafen

1950

Ausrichtung der ersten Internationalen Bodensee-Messe (IBO) als Grundstein für die heutige Messe Friedrichshafen, Wiederaufbau der Altstadt

1955

Konzentration des Hauptgeschäftes auf Verkauf und Service von Baufahrzeugen bei Zeppelin, Bau von Rathaus und "City-Tower" in typischer Nachkriegsarchitektur in der Innenstadt



[Quelle: Eigene Darstellung nach STALA 2017b]

Abbildung 7: Anteile der Flächennutzung

Die Flächennutzung außerhalb der Siedlungsbereiche zeigt den hohen Anteil der Obstbauflächen (siehe Abbildung 8).

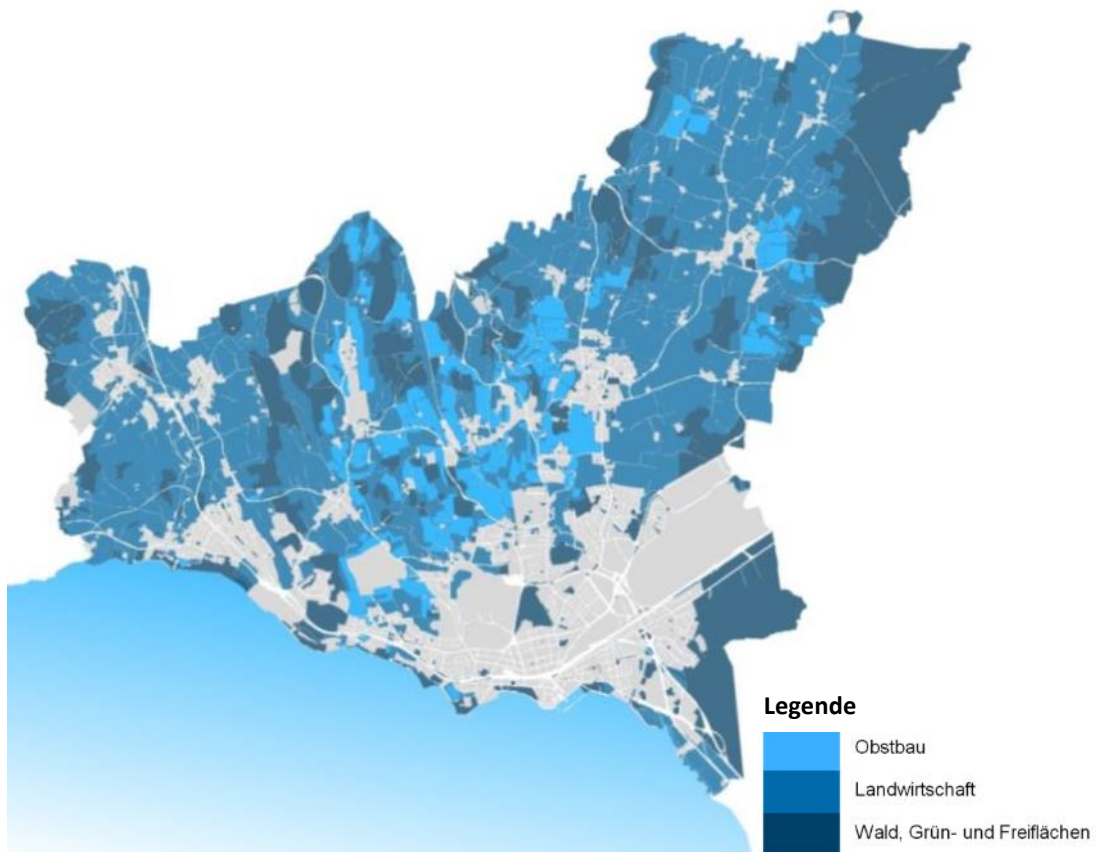


Abbildung 8: Flächennutzung außerhalb der Siedlungsbereiche

[Quelle: Eigene Darstellung nach GIS-Daten der STADT FRIEDRICHSHAFEN 2017b]

Ausgewählte historische Wegmarken der Stadtentwicklung in Friedrichshafen

1971 bis 1972

Eingemeindung von Ailingen, Raderach, Kluftern und Ettenkirch

1973

Gründung des Bodenseekreises mit Verwaltungssitz in Friedrichshafen, zahlreiche Investitionen in Bildungs- und Sporteinrichtungen aufgrund starken Bevölkerungswachstums

3.2.3 Demografische Entwicklung

Sieht man von dem deutlichen Bevölkerungsrückgang 2011 ab, der durch die Aktualisierung der Datengrundlagen im Zuge der bundesweiten Zensus-Erhebung statistisch bedingt ist, weisen das Land Baden-Württemberg, der Bodenseekreis und die Stadt Friedrichshafen im Gegensatz zum Bundestrend kontinuierlich steigende Bevölkerungszahlen auf (siehe Abbildung 9). Friedrichshafen konnte von 2001 bis 2015 von 57.538 um 7 % auf 59.108 Einwohnerinnen und Einwohner wachsen. 2016 waren nach einem weiteren Zuwachs bereits 60.441 Menschen in der Stadt registriert.

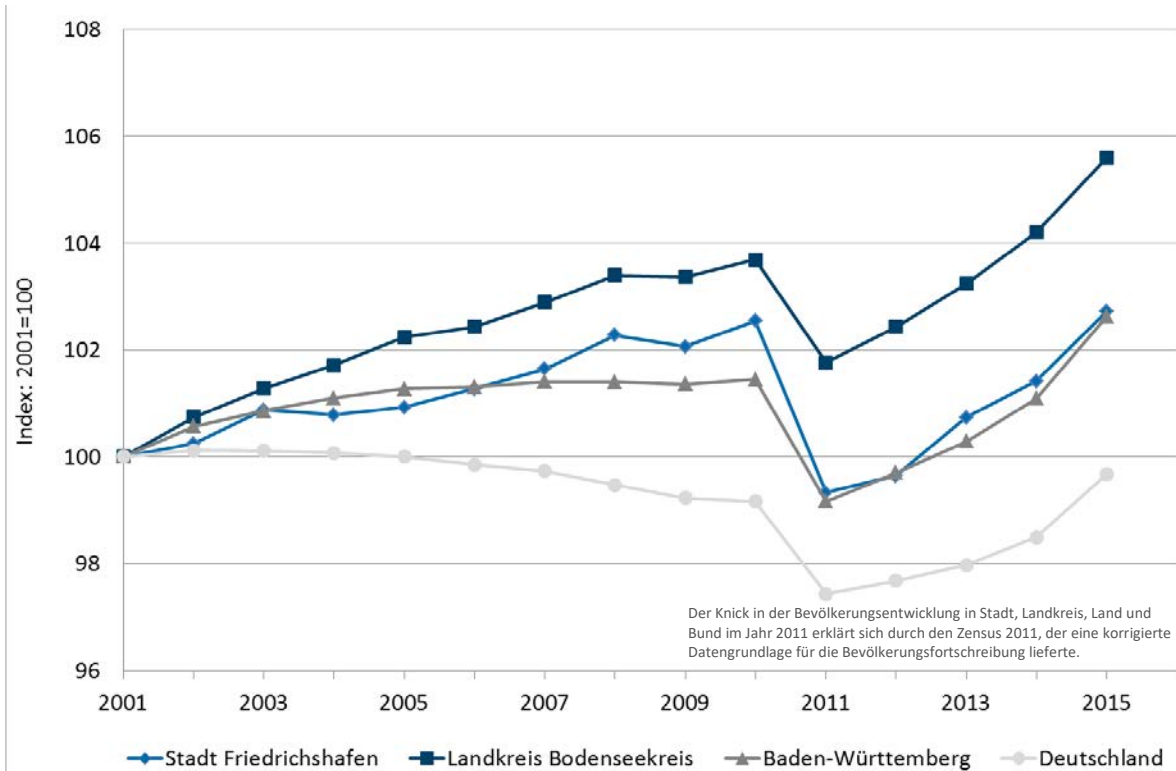


Abbildung 9: Indizierte Bevölkerungsentwicklung von 2001 bis 2015

[Quelle: STALA 2017a]

In der Stadt Friedrichshafen sorgt vor allem der überdurchschnittliche Anteil von Bürgerinnen und Bürgern zwischen 20 und 35 Jahren für eine Abschwächung des „Pillenknicks“ (vgl. KRÄMER-MANDEAU UND SCHARNHORST-ENGEL 2015). Ähnlich wie in den benachbarten Kreisstädten Ravensburg und Konstanz und in der zweitgrößten Großstadt Baden-Württembergs, Karlsruhe, ist das Geburtensaldo in Friedrichshafen mit -1,2 % dabei allerdings negativ. Das Wachstum ist wie in den anderen Städten vor allem auf das hohe Wanderungssaldo in Höhe von 8,2 % zurückzuführen (siehe Abbildung 10).

Ausgewählte historische Wegmarken der Stadtentwicklung in Friedrichshafen

1981

Erstmalige Entstehung eines Gesamtkonzeptes zur Innenstadtentwicklung mit dem Leitplan "Stadtmitte-1981"

1985

Eröffnung des Graf-Zeppelin-Hauses, Beginn der Sanierung der Altstadt und der nördlichen Innenstadt

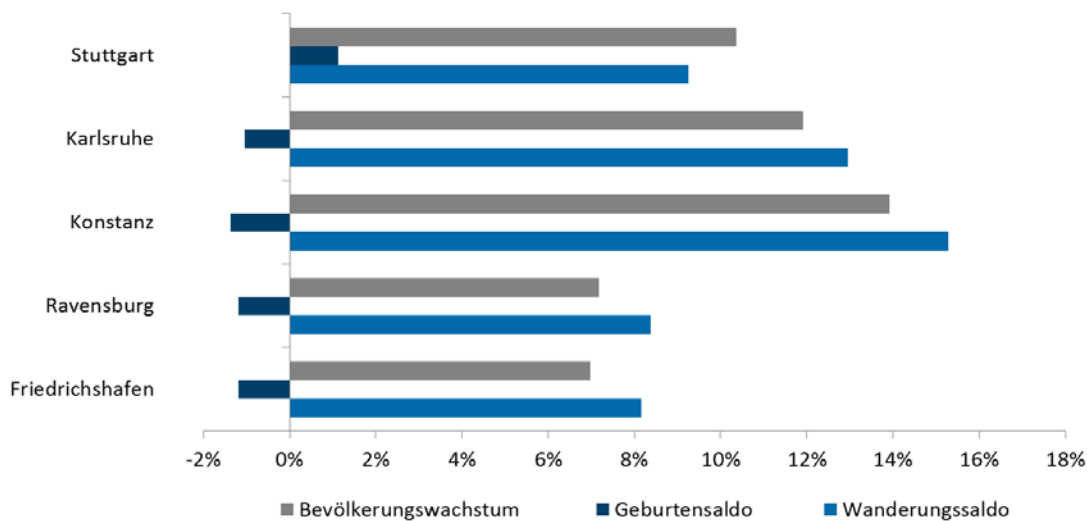


Abbildung 10: Bevölkerungswachstum, Geburten- und Wanderungssaldo von 2001 bis 2015

[Quelle: STALA 2017c]

Anmerkung: Bei Städten und Gemeinden mit Landeserstaufnahmeeinrichtung für Flüchtlinge (LEA) kann es durch die hohe Zahl an Zu- und Fortzügen zu verfahrensbedingten Schwankungen in der amtlichen Bevölkerungsfortschreibung und der Ermittlung der amtlichen Bevölkerungszahlen kommen. Das betrifft hier die Zahlen für die Stadt Karlsruhe 2014 und 2015.

Mit einem prognostizierten Wachstum von 3,4 % gehört Baden-Württemberg zu den wenigen Bundesländern Deutschlands, die bis zum Jahr 2035 weitere Bevölkerungsgewinne verzeichnen werden. Der Bodenseekreis zählt nach einer Prognose des BBSR mit sogar 9,3 % Bevölkerungszunahme bis 2035 zu den wenigen stark wachsenden Regionen in Deutschland (siehe Abbildung 11). Wanderungsgewinne durch Flüchtlinge sind dabei nicht berücksichtigt.

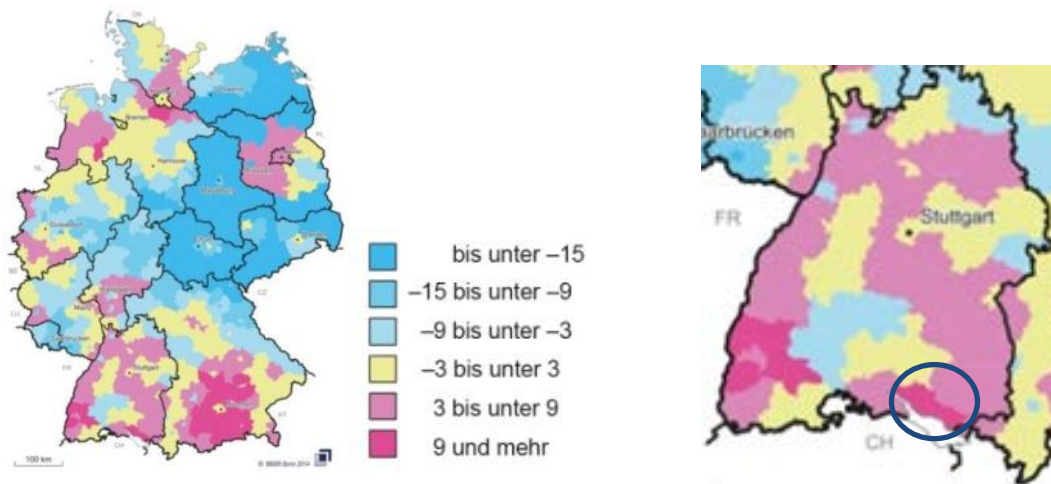


Abbildung 11: Veränderung der Bevölkerungszahl 2012 bis 2035 in Prozent

[Quelle: BBSR 2015a]

Ausgewählte historische Wegmarken der Stadtentwicklung in Friedrichshafen

1992

Freigabe zahlreicher militärisch genutzter Anlagen durch den Abzug der französischen Garnison, Erweiterung der Fußgängerzone in der Innenstadt

1992

Eröffnung des Zeppelin Museums im Hafenbahnhof

Überträgt man die Werte der BBSR-Studie für den Bodenseekreis auf die Stadt Friedrichshafen, könnte die Bevölkerung bis 2030 auf über 62.500 Personen ansteigen. Auch andere Studien prognostizieren für den Bodenseekreis ein Wachstum, wenn auch in geringerem Umfang (Statistisches Landesamt: 4,8 % von 2014 bis 2030, Bertelsmann Stiftung: 3,3 % von 2012 bis 2030). Allein die Entwicklung der Bevölkerungszahlen von 2014 bis 2016 zeigt bereits deutlich höhere Wachstumsraten als diese Studien (siehe Abbildung 12).

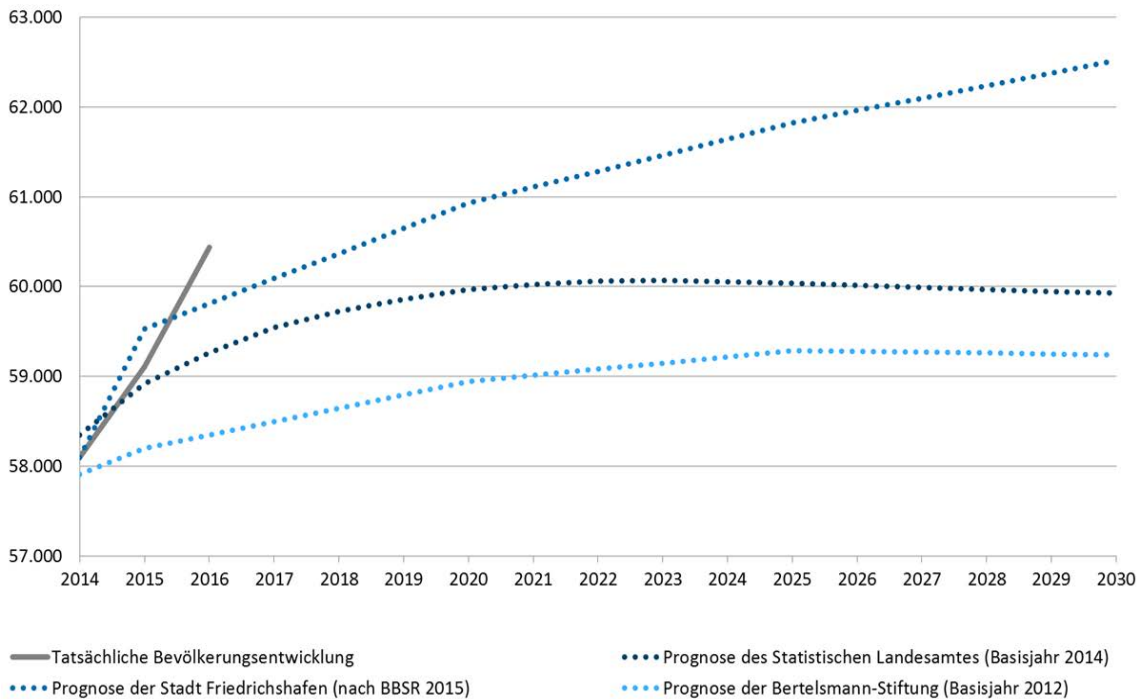


Abbildung 12: Bevölkerungsprognosen für die Stadt Friedrichshafen

[Quelle: Eigene Darstellung nach STADT FRIEDRICHSHAFEN 2017a, STALA 2017a und BERTELSMANN STIFTUNG 2017]

Ausgewählte historische Wegmarken der Stadtentwicklung in Friedrichshafen

2007

Eröffnung des Medianhauses am See "K42"

2009

Eröffnung des Dornier-Museums

3.3 Themenanalyse und zentrale Stärken und Schwächen

3.3.1 Verkehr und Mobilität

Verkehrsmittelanteile im Überblick

Der Modal Split stellt die Verteilung der Verkehrsmittelwahl dar. Die Haushaltsbefragung im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) für die Stadt Friedrichshafen aus dem Jahr 2013 zeigt, dass die Bürgerinnen und Bürger 44 % ihrer Wege selbst mit dem Pkw zurücklegen und 10 % als Pkw-Mitfahrer. Dieser Anteil liegt in den äußeren Ortschaften wie Ettenkirch und Raderach nochmals etwas höher. Der Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege beläuft sich auf 25 %, zu Fuß werden 13 % der Wege zurückgelegt. Hier liegen die Werte in der Kernstadt und in den kernstadtnahen Stadtteilen höher. Der Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) beträgt 5 %.

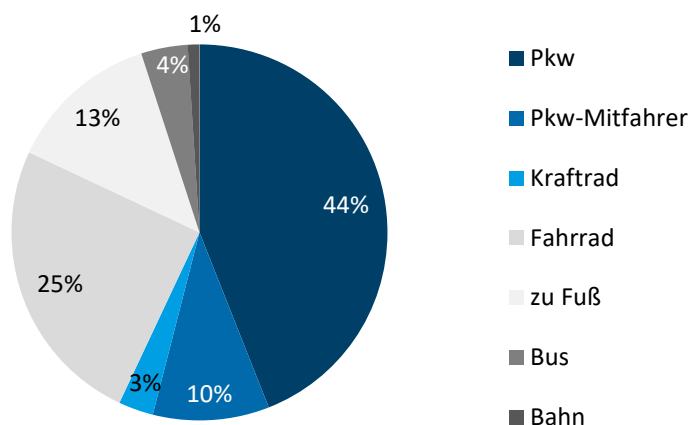


Abbildung 13: Verkehrsmittelwahl der Friedrichshafener Bevölkerung (Gesamtverkehr 2013)

[Quelle: brenner BERNARD ingenieure GmbH 2013]

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die hohe Präsenz der Kraftfahrzeuge, unter anderem auf der Bundesstraße 31 (Richtung Freiburg und Lindau, Haupterschließung Kategorie 1, siehe Abbildung 14), der Bundesstraße 30 nach Neu-Ulm und weiteren Verkehrsachsen (Haupterschließung Kategorie 2, siehe Abbildung 14), prägt das Stadtbild. Die Straßeninfrastruktur ist stark ausgelastet und sorgt teilweise für beengte Räume, die Konflikte zwischen dem motorisierten Individualverkehr und den weiteren Verkehrsteilnehmenden entstehen lassen. Hohe und in den letzten Jahren weiter zunehmende Einpendlerzahlen verstärken diese Effekte. Abhilfe soll hier vor allem der Bau der B31n als Umgehungsstraße mit einer neuen Verkehrsführung und Erschließung schaffen. Gemeinsam mit weiteren, begleitenden Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans soll der Neubau die Verkehrssituation in der Innenstadt wesentlich entschärfen (vgl. BRENNER BERNARD INGENIEURE GMBH 2013).

Ausgewählte historische Wegmarken der Stadtentwicklung in Friedrichshafen

2011

Friedrichshafen wird erstmals Universitätsstadt durch die Verleihung der Promotions- und Habilitationsrechte an die Zeppelin Universität

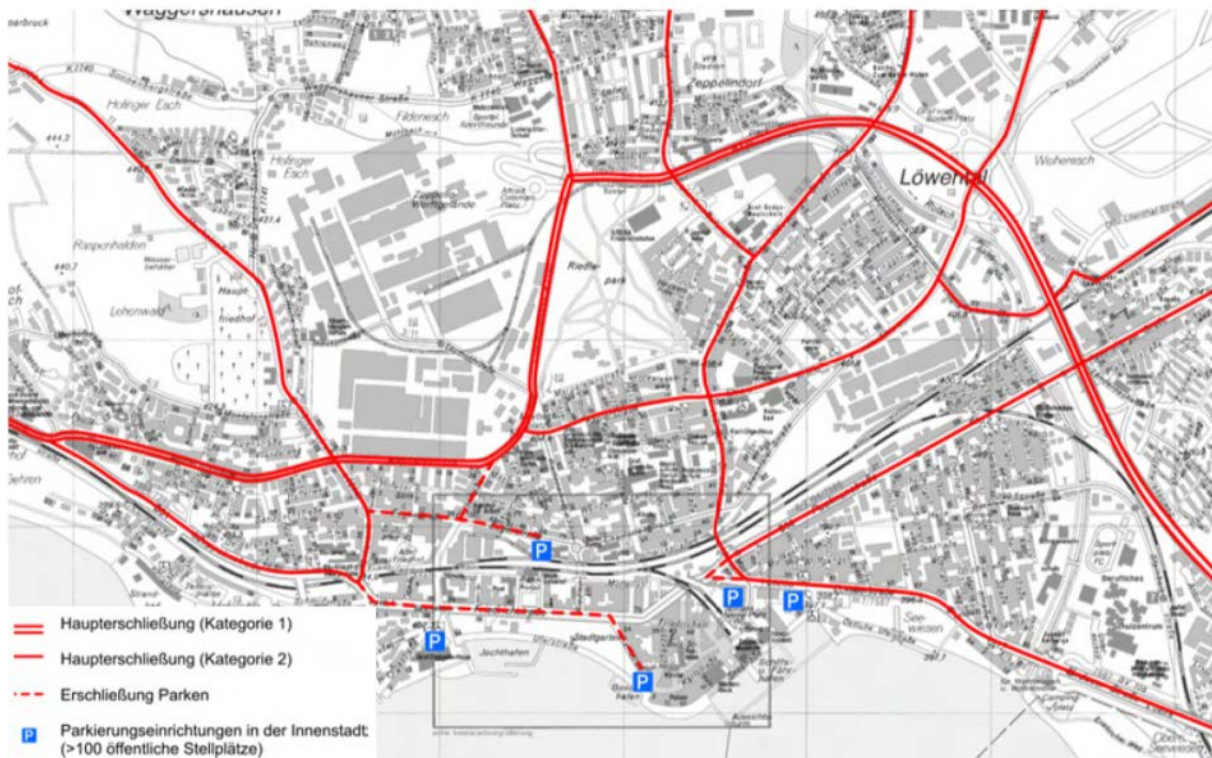


Abbildung 14: Vorbehaltsnetz Bestand (MIV)

[Quelle: brenner BERNARD ingenieure GmbH 2013]

Fahrradverkehr

Der Anteil des Radverkehrs am Modal Split ist mit 25 % bereits sehr hoch und mit den Werten einer klassischen „Fahrradstadt“ wie zum Beispiel der Großstadt Freiburg mit 27 % vergleichbar (zum Vergleich, Deutschland: 10 %, Baden-Württemberg: 7,7 %, Ludwigsburg: 10 %, Ulm: 11 %, Konstanz: 22 %). Das Radverkehrskonzept der Stadt Friedrichshafen identifiziert neben einem Sanierungsbedarf an Bestandsstrecken auch einen notwendigen Neubau von Radwegen. Als Maßnahmen schlägt das Konzept unter anderem den Bau von Radschnellwegen, die Schaffung eines Vorrangnetzes für den Fahrradverkehr und die grundsätzliche Schaffung eines einprägsamen Netzkonzeptes mit Radialen und einem „Veloring“ mit Verteilerfunktion vor (vgl. VIA 2013). Einzelne Bausteine befinden sich teilweise bereits in der Umsetzung.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Eine moderne Busflotte im Stadtverkehr (mit WLAN-Verbindung) sowie eine effektive Fahrplanstruktur, eine hohe Taktfrequenz und eine gute Erreichbarkeit der Innenstadt und umliegender Orte sorgen für eine vergleichsweise hohe Zufriedenheit der Bürgerinnen und Bürger mit dem ÖPNV in Friedrichshafen (vgl. BRENNER BERNARD INGENIEURE GMBH 2013). Auch in der Bürgerbefragung im Rahmen des ISEK-Prozesses sehen über die Hälfte der Befragten keine Probleme im öffentlichen Verkehr zwischen den Stadtteilen und in der Innenstadt (vgl. Auszug Bürgerbefragung ISEK 2016 auf Seite 36). Dennoch fällt der Anteil des ÖPNV an den zurückgelegten Wegen mit 5 % sehr gering aus. Bundesweit beträgt der Anteil im Raumtyp „Kernstadt“ durchschnittlich etwa 15 %, Großstädte wie Ulm oder Freiburg liegen mit 16 % bzw. 18 % sogar über diesem Wert. Im Raumtyp „Umland“ beträgt der Anteil noch 10 %, was in etwa auch Städte wie Ludwigsburg und Konstanz (mit 8 % oder 11 %) erreichen. Defizite bestehen aktuell am Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB), dessen Kapazitätsgrenze erreicht ist, und in der Erreichbarkeit einzelner Orte wie zum Beispiel der Zeppelin Universität (vgl. LANDRATSAMT BODENSEEKREIS 2011).

Ergänzende Mobilitätsangebote

Organisiert über die Plattform des DB-CarSharing-Systems „Flinkster“ bietet der Verein „Bodensee mobil“ derzeit neun Car-Sharing-Fahrzeuge in Friedrichshafen an. Mit „CampusMobil“ ist 2015 ein rein elektrischer CarSharing-Fuhrpark mit fünf Fahrzeugen an den Hochschulstandorten Fallenbrunnen und Seemooser Horn hinzugekommen.

Fahrradverleihsysteme werden derzeit nur im touristischen Zusammenhang und nicht als ergänzende Angebote zur Alltagsmobilität vermarktet (vgl. CARSHARING AM BODENSEE E.V. 2017, NETZWERK OBER-SCHWABEN 2017).

Überregionale Anbindung

Der Schienenverkehr verläuft über den Stadtbahnhof Friedrichshafen nach Ulm über die 1850 eröffnete „Südbahn“, die älteste Eisenbahnstrecke Baden-Württembergs, und die „Bodenseegürtelbahn“ nach Stahringen und Lindau. Beide Strecken sind nicht elektrifiziert und können bislang nur mit Dieseltriebwagen befahren werden. Neben den Zügen des Regionalverkehrs (Regio-Shuttle, Interregio-Express und Bodensee-Oberschwaben-Bahn) hält mit dem Intercity 119 (von Münster nach Innsbruck) ein Fernverkehrszug in Friedrichshafen. Die bereits beschlossene und im Bundesverkehrswegeplan 2030 neu bewertete Elektrifizierung der Bahnstrecken soll 2021 abgeschlossen sein und die Anbindung an den Fernverkehr deutlich verbessern sowie eine umsteigefreie Verbindung zum Hauptbahnhof Stuttgart ermöglichen. In der ISEK-Bürgerbefragung sehen 77 % einen mittleren bis hohen Handlungsbedarf, diese Verbindungen auszubauen (vgl. Auszug Bürgerbefragung ISEK 2016 auf Seite 37). Der Hafbahnhof gewährleistet eine direkte Anbindung des Schienenverkehrs mit dem Fährverkehr.

Die Anbindung an den Fernverkehr über Straße und Schiene wird unter anderem von Gewerbetreibenden überwiegend als gut empfunden (vgl. IHK 2012). Für den Straßenverkehr erfolgt die Anbindung über die bereits erwähnten Bundesstraßen B30 und B31.

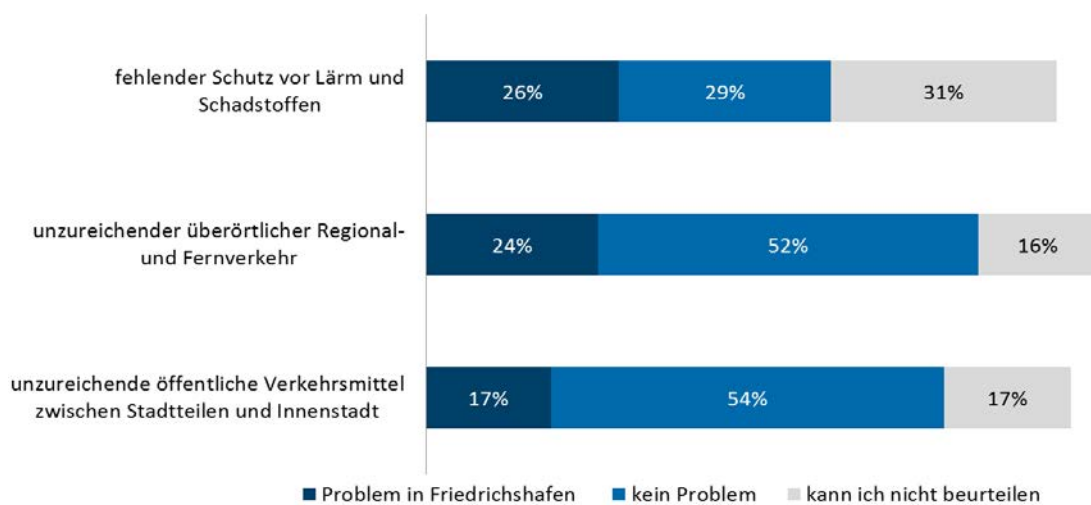
Anschluss an den Flugverkehr besteht über den Regionalflughafen Bodensee-Airport mit besonderer Bedeutung für die lokale Industrie und Messewirtschaft. Neben dem internationalen Flughafen Stuttgart und dem Regionalflughafen Karlsruhe/Baden-Baden ist der Bodensee-Airport einer von drei für den Passagierverkehr bedeutenden Flughäfen in Baden-Württemberg. Die Anzahl der Flüge ist in den letzten Jahren jedoch zurückgegangen. Im Jahr 2006 erfolgte noch eine Abfertigung von rund 630.000 Passagieren. Nachdem die Zahl 2013 sogar unter die wirtschaftlich kritische Marke von 500.000 Passagieren gesunken war, sind es mittlerweile etwa 511.000 Passagiere. Für einst nachgefragte Linienverbindungen nach Berlin, Hamburg oder Nordrhein-Westfalen (Köln/Bonn und Düsseldorf) gibt es derzeit keine Anbieter mehr (vgl. STADT FRIEDRICHSHAFEN 2015a und STALA 2017d).

Verkehr und Mobilität	
Stärken und Potenziale	Schwächen und Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Geplanter Verlauf der B31n als Umgehungsstraße ermöglicht Neugestaltung des Verkehrs in der Kernstadt ➤ Mit 25 % vergleichsweise hoher und tendenziell steigender Anteil des Radverkehrs am Modal Split ➤ Gutes ÖPNV-Angebot (Fahrplanstruktur, Taktfrequenz, Erreichbarkeit, moderne Busflotte) und vergleichsweise hohe Zufriedenheit mit dem ÖPNV ➤ Überregionale Bedeutung des Bodensee-Airports mit Anschluss an den internationalen Flugverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Sehr hohes Verkehrsaufkommen in der Innenstadt, beengte Räume im Kernstadtbereich für Radfahrer und Fußgänger ➤ Stark ausgelastete Verkehrsinfrastruktur ➤ Sanierungs- und Neubaubedarf bei Radverkehrswegen ➤ Mit 5 % geringer Anteil des ÖPNV am Modal Split ➤ ZOB an Kapazitätsgrenze ➤ Stadtbahnhof ist nicht barrierefrei ➤ Nur eine direkte Fernverkehrsverbindung, noch keine elektrifizierte Bahnstrecke

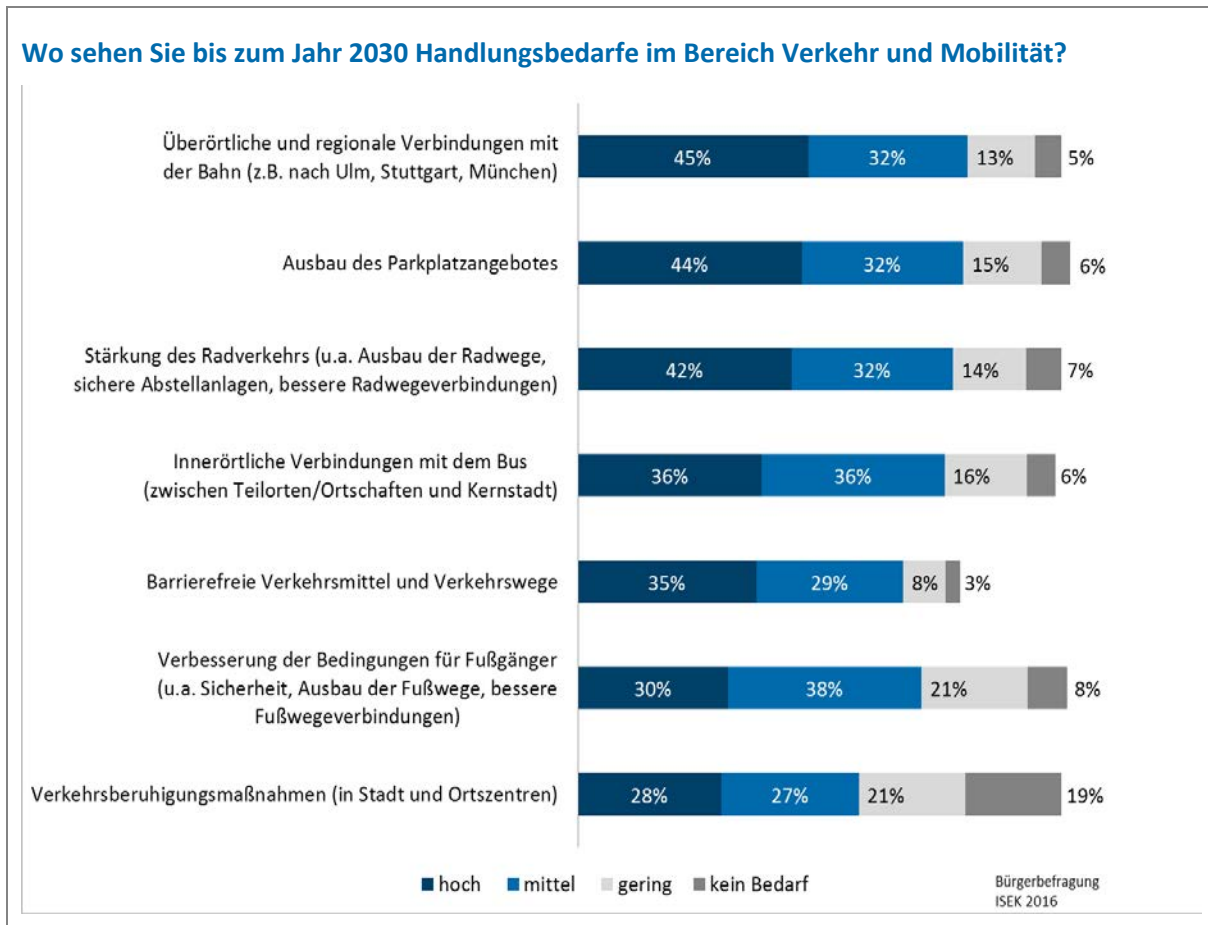
Stärken und Potenziale	Schwächen und Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Anbindung Fähre und Katamaran an überregionale Bahnverbindungen durch Hafenbahn 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Fehlende attraktive Linienverbindungen des Bodensee-Airports
Ergänzungen aus dem Beteiligungsprozess (Zusammenfassung)	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Seehasenfest-Organisation, Sonderbusse bei Veranstaltungen ➤ Gutes Angebot an Nachtbussen und Ruf-Taxi ➤ Fernbusverbindungen (z.B. nach Freiburg, München) ➤ Viele Bahnhofhaltepunkte 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Zu verbessernde Verkehrsregelung (z.B. Ampelschaltung, Blitzer, Temporeduzierung) ➤ Zu geringe Verkehrskontrolle (auch ruhender Verkehr) ➤ Zunahme LKW-Verkehr in den nächsten Jahren ➤ Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmenden (z.B. Fahrrad- und Autoverkehr in der Friedrichstraße oder Fahrrad- und Fußverkehr an Bodenseeradweg, Friedrichstraße, Seepromenade) ➤ Zum Teil fehlende direkte Verbindungen (mit Rad, zu Fuß) ➤ Kein überregionales ÖPNV-Angebot im Nachtverkehr, fehlendes Rufbussystem Umland, nicht alle Verkehrsmittel im Tarifverbund ➤ Kaum eigene Fahrspuren für zügigen Busverkehr ➤ Fehlendes Park-and-Ride-Konzept ➤ SPNV-Taktung und Anbindung sind zu verbessern, Projekt „Bodensee-S-Bahn“ wird nicht weiter verfolgt ➤ Keine Mobilitätskonzepte der Großbetriebe ➤ Noch zu wenig Infrastruktur für E-Autos

Ergebnisse aus der Bürgerbefragung

Wo sehen Sie Probleme in Friedrichshafen im Bereich Verkehr und Mobilität und wo nicht?



Bürgerbefragung
ISEK 2016



3.3.2 Tourismus und Freizeit

Tourismusangebote und Freizeitwert

Die Lage am Bodensee und die Nähe zu den Alpen verschaffen Friedrichshafen einen erheblichen Freizeitwert. Die Stadt kann sich mit der Zugehörigkeit zur Destination Bodensee und der Nähe zu den Bergen im Allgäu, Österreich und der Schweiz gut touristisch vermarkten. Auf dem Bodensee finden neben Schiffs- und Bootsausflügen Wassersportveranstaltungen wie die Claude-Dornier-Regatta und der Bodensee-Cup statt.

Überregionale Bedeutung hat Friedrichshafen auch als Standort für das Bodenseefestival, das Seehausfest oder das Kulturufer sowie durch das Zeppelin Museum und das Dornier-Museum. Diese Einrichtungen und Veranstaltungen haben neben ihrer touristischen Anziehungskraft auch eine hohe Bedeutung für die Freizeitgestaltung der Einwohnerinnen und Einwohner Friedrichshafens. In der ISEK-Bürgerbefragung sehen 63 % keine größeren Mängel im kulturellen Angebot. Auch die Dichte und Qualität der Sportstätten sorgt für einen hohen Freizeitwert. 36 % der Befragten sehen hier keinen oder nur geringen Ausbaubedarf. Am meisten bemängelt wurden indes fehlende gastronomische Angebote (vgl. Auszug Bürgerbefragung ISEK 2016 auf Seite 39f.).

Übernachtungszahlen

Bei der Anzahl der Übernachtungen verzeichnet Friedrichshafen von 2010 bis 2016 mit über 180.000 Übernachtungen mehr einen Anstieg um fast ein Drittel (2010: 555.413 Übernachtungen, 2016: 738.571 Übernachtungen), was einen überdurchschnittlichen Wert von über zwölf Übernachtungen je Einwohnerin und Einwohner bedeutet (Deutschland: 5,3 Übernachtungen, Baden-Württemberg: 4,6 Übernachtungen). Auch die Anzahl der ausländischen Ankünfte und Übernachtungen konnte sich in den letzten Jahren positiv entwickeln. Die Zahl der Beherbergungsbetriebe blieb dabei nahezu konstant.

Tabelle 3: Beherbergung im Reiseverkehr in Friedrichshafen 2010-2014

Jahr	Betriebe	Bettenanzahl	Übernachtungen		Aufenthaltsdauer Tage
			Insgesamt	Ausländer	
2010	50	3.961	555.413	100.536	2,6
2011	49	3.939	571.974	105.308	2,5
2012	51	4.028	600.904	114.748	2,4
2013	51	3.912	587.399	114.392	2,4
2014	52	4.237	651.408	126.954	2,3
2015	52	4.415	700.161	143.420	2,3
2016	50	4.295	738.571	150.985	2,3

[Quelle: StALA 2017h]

Ein Großteil dieser Übernachtungen geht vor allem auf Geschäftsreisende zurück, was sich auch in der relativ kurzen durchschnittlichen Aufenthaltsdauer von 2,3 Tagen widerspiegelt. Gerade zu Messezeiten und zur Hauptsaison entstehen dabei Engpässe im Übernachtungsangebot. Insgesamt gilt die Qualität des Angebotes aufgrund des Investitionsstaus in einigen Hotels als ausbaufähig. Touristisch ist Friedrichshafen unter anderem über die Mitgliedschaft in der Internationalen Bodensee Tourismus GmbH organisiert und damit Bestandteil einer weltweit vermarkteten Tourismusregion mit jährlich insgesamt etwa 11 Millionen Übernachtungen.

Das wachsende Segment des Fahrradtourismus stellt eine wichtige Einnahmequelle für Gaststätten und Beherbergungsbetriebe in der Stadt Friedrichshafen dar. Mit dem Bodenseeradweg verläuft einer der beliebtesten Radfernwege Europas durch das Stadtgebiet.

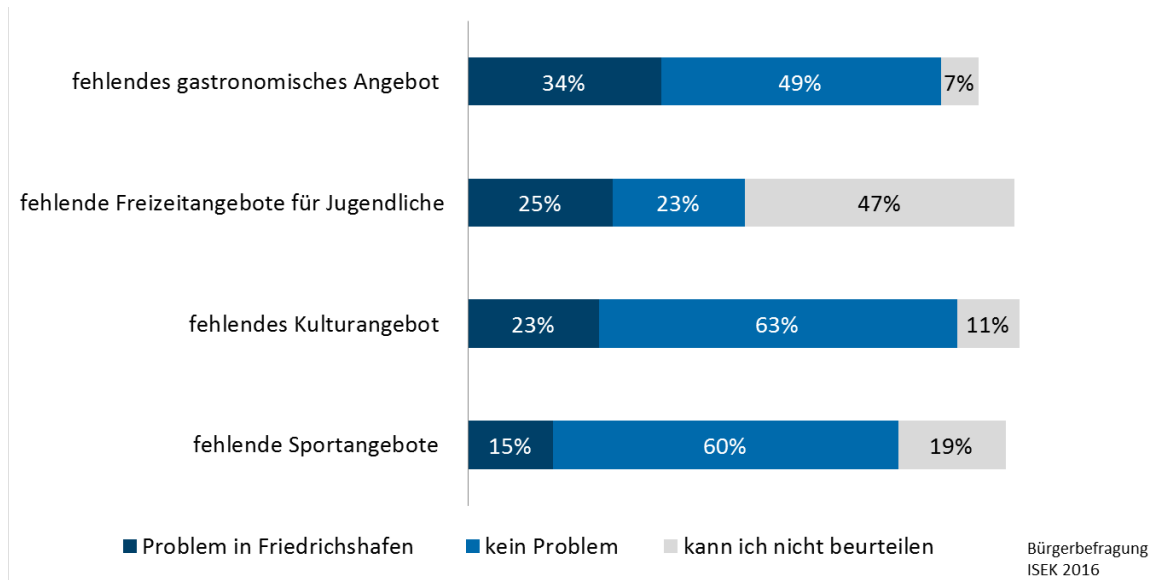
Ein weiterer touristischer Anziehungspunkt und wichtiges Element zur Freizeitgestaltung der Bewohnerinnen und Bewohner ist das kulturelle Angebot der Stadt (siehe Kapitel 3.3.6).

Tourismus und Freizeit	
Stärken und Potenziale	Schwächen und Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Übernachtungszahlen mit über zwölf Übernachtungen je Einwohnerin und Einwohner im Jahr deutlich über Bundes- und Landesdurchschnitt ➤ Mitgliedschaft in der international positionierten Tourismusregion Bodensee (u.a. bedeutender Fahrradtourismus und überregional bedeutende Segelwettbewerbe) ➤ Vielfältige touristische und Freizeitangebote ➤ Zahlreiche Alleinstellungsmerkmale: Zeppelinflug, Bodensee, Uferpromenade, überregional bedeutsame Feste, Zeppelin Museum 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Große Abhängigkeit von Geschäftsreisenden und Saisonzeiten ➤ Engpässe bei Übernachtungsmöglichkeiten, z.B. zu Messezeiten und zur Hauptsaison ➤ Investitionsstau in einigen Hotels, geringes Angebot im gehobenen Segment
Ergänzungen aus dem Beteiligungsprozess (Zusammenfassung)	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Spitzensport als Anziehungspunkt ➤ Vielfältiges Gastronomie-Angebot ➤ Hohe Lebensqualität durch gute Freizeit- und Naherholungsmöglichkeiten vor Ort oder in unmittelbarer Nähe (z.B. See, Strandbad, Freibad, Skifahren, Medienhaus) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aussterben von kleinen Hotelbetrieben durch Hotelketten, Überangebot der Hotelketten außerhalb der Messezeiten ➤ Mangelhafte Wege und Infrastruktur für Radtourismus ➤ Fehlendes ÖPNV-Angebot für Gäste

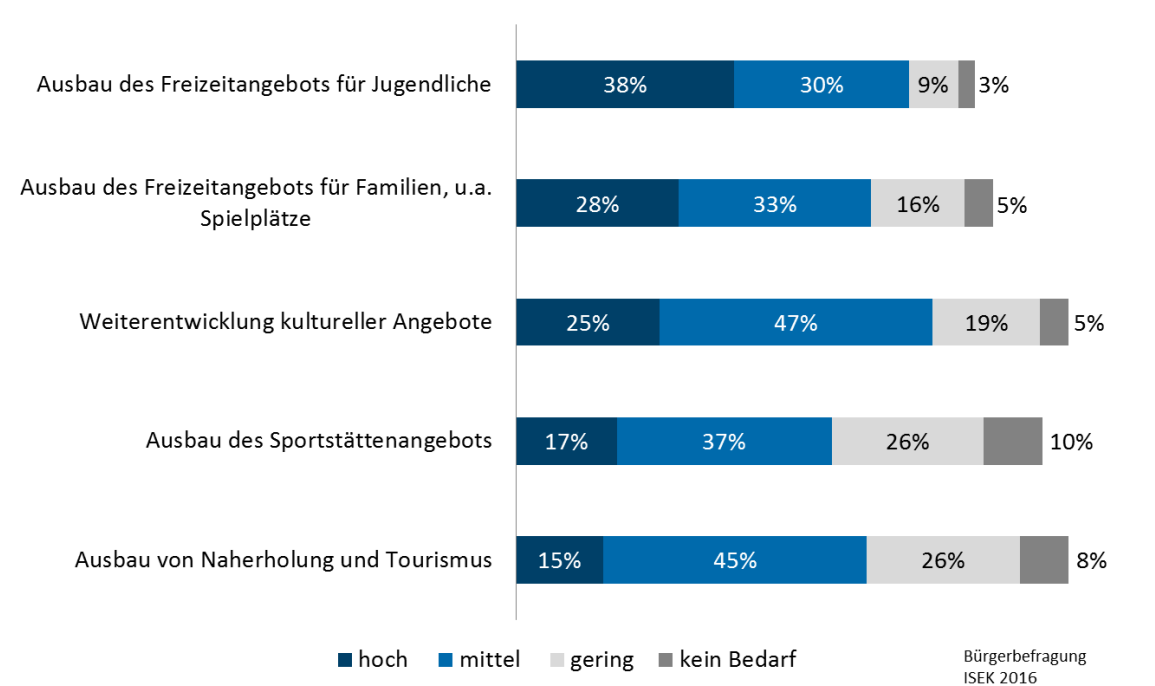
Ergänzungen aus dem Beteiligungsprozess (Zusammenfassung)	
	<ul style="list-style-type: none"> ↳ Zu wenig Nachtleben; Tanzlokale, alternative Kneipen, Kleinkunst-Locations mit Flair fehlen ↳ Offene, frei zugängliche Sport- und Aktivangebote fehlen, Skateparks wurden abgeschafft ↳ Das Kulturangebot ist überregional ausgerichtet, es fehlen Angebote für die Einwohnerinnen und Einwohner Friedrichshafens

Ergebnisse aus der Bürgerbefragung

Wo sehen Sie Probleme in Friedrichshafen im Bereich Tourismus und Freizeit und wo nicht?



Wo sehen Sie bis zum Jahr 2030 Handlungsbedarfe im Bereich Tourismus und Freizeit?



3.3.3 Umwelt: Landschaft, Landwirtschaft, Klimaschutz

Landschaftliche Rahmenbedingungen

Neben dem Bodensee sind die Talräume Lipbach, Brunnisach und Rotach sowie die Waldzüge Weißenauer Wald, Brochenzeller Wald und Seewald als Freiräume von hoher regionaler Bedeutung. Lokal relevante Strukturen wie die Fischbacher Senke oder der Talraum des Riedgrabens und des Bichenbachs vernetzen diese regionalen Freiräume. Mit dem Landschaftsplan, der unter anderem Alleen und Gewässerzüge berücksichtigt, möchte die Stadt Friedrichshafen seit 2005 die attraktiven Freiraumstrukturen sichern und weiterentwickeln, während der Flächenbedarf weiter zunimmt. Wohnungsmarkt, Gewerbe und Industrie benötigen sowohl Ausgleichsflächen als auch Flächen zur weiteren Expansion (vgl. STOCKS 2005). 68 % der befragten Bürgerinnen und Bürger Friedrichshafens messen dem Erhalt von Natur und Landschaft in der Stadtentwicklung bis 2030 eine hohe Bedeutung bei (vgl. Auszug Bürgerbefragung ISEK 2016 auf Seite 42).

Land- und Obstbauwirtschaft

Die günstigen klimatischen Bedingungen und Böden mit guter Wasserversorgung und Belichtung bedeuten gute Standortfaktoren für die Land- und Obstbauwirtschaft und ermöglichen eine hohe Wertschöpfung. Wie in der gesamten Bodenseeregion, die überregional für ihre Apfelplantagen bekannt ist, hat die Obstbauwirtschaft auch in Friedrichshafen traditionell eine hohe Bedeutung. Große zusammenhängende Plantagen liegen nördlich von Friedrichshafen bis Ettenkirch. Erhebliche Flächenanteile hat auch zumeist als Intensivweiden genutztes Grünland, die landwirtschaftliche Nutzung durch Ackerbau fällt verhältnismäßig gering aus (vgl. STOCKS 2005).

Die eher geringen Betriebsgrößen spiegeln den hohen Anteil des Obstanbaus an der Landwirtschaftsfläche wider. Der Anteil von kleineren landwirtschaftlichen Betrieben unter fünf Hektar Fläche ist mit einem Drittel höher als im Bodenseekreis (ca. 27 %) und im Land Baden-Württemberg (18 %). Zudem gibt es mit gut 3 % deutlich weniger Betriebe mit mehr als 50 Hektar Betriebsgröße als im Bodenseekreis (9 %) und in Baden-Württemberg (20 %). Analog zum Kreis- und Landestrend ist der Anteil der Haupterwerbsbetriebe zugunsten der Nebenerwerbsbetriebe deutlich gesunken, liegt mit 58,2 % aber noch deutlich über dem Landesdurchschnitt von nur 37,5 % der Betriebe, die dem Haupterwerb dienen. Die Obstbauwirtschaft sieht sich wie die Landwirtschaft allgemein einem zunehmenden globalen Wettbewerb ausgesetzt (vgl. STOCKS 2005, STALA 2017f, STALA 2017i, STOTTELE UND HAPKE 2016).

Klimaschutz und Klimaanpassung

Die Stadt Friedrichshafen engagiert sich bereits seit 20 Jahren für Energieeffizienz und Klimaschutz im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Mit dem in 2011 erarbeiteten „Energie- und Klimaschutzkonzept 2020“ wurde Friedrichshafen im Jahr 2012 als eine von fünf Kommunen in Baden-Württemberg, die überdurchschnittlich hohes Engagement im kommunalen Energiemanagement und Klimaschutz zeigen, mit dem European Energy Award (eea) in Gold ausgezeichnet (vgl. STADT FRIEDRICHSHAFEN 2013a). 2017 konnte die Stadt den eea erneut in Gold gewinnen.

In der Energie- und CO₂-Bilanz bildet sich die Wirtschaftsstruktur Friedrichshafens mit dem dominanten Industriesektor ab, der vor allem aufgrund des hohen Strombedarfs allein 47 % der CO₂-Emissionen verursacht und damit für deutlich höhere Anteile verantwortlich ist als die Sektoren private Haushalte (24 %), Verkehr (18 %) und Gewerbe, Handel und Dienstleistungen (9 %). Der Anteil der öffentlichen Liegenschaften am Endenergieverbrauch ist mit nur 2 % wie bundesweit in nahezu allen vergleichbaren Kommunen sehr gering (vgl. KEA 2012).

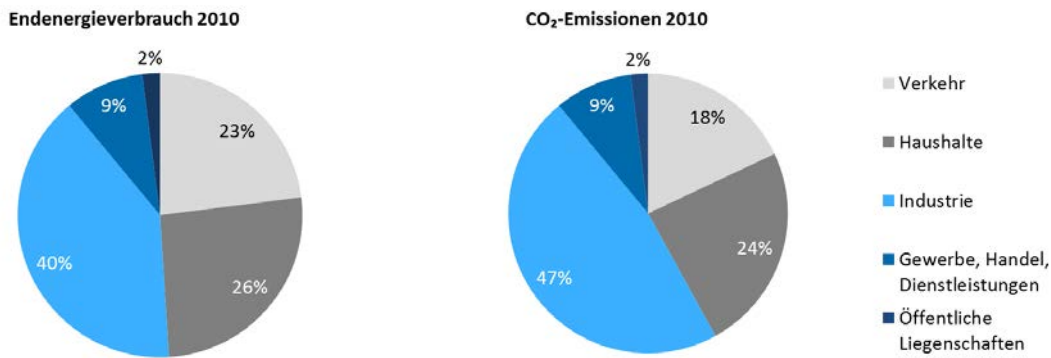


Abbildung 15: Endenergieverbrauch und CO₂-Emissionen nach Hauptverbrauchern im Stadtgebiet Friedrichshafens (2010)

[Quelle: Eigene Darstellung nach STADT FRIEDRICHSHAFEN 2013a]

Um den Klimawandel zu verlangsamen, setzt sich die Bundesrepublik Deutschland das Ziel, die CO₂-Emissionen bis 2050 auf 2 t/a pro Kopf zu reduzieren. Die Stadt Friedrichshafen liegt derzeit mit 11,0 t/a CO₂ pro Kopf etwas unter dem Bundesdurchschnitt, kommt aber entgegen des bundesweiten Trends deutlich sinkender CO₂-Emissionen auf denselben Wert wie im Jahr 1990. Während private Haushalte (-10 %) und öffentliche Liegenschaften (-36 %) in dieser Zeit für einen deutlichen Rückgang der Emissionen in Friedrichshafen sorgen, ist der Sektor Industrie trotz zahlreicher erfolgreicher Anstrengungen für eine höhere Energieeffizienz für eine Steigerung von 33 % seiner Emissionen verantwortlich. Das liegt vor allem an der wirtschaftlichen Prosperität mit gestiegenen Produktions- und Beschäftigtenzahlen. Die Stadt Friedrichshafen verfolgt aktuell das Ziel, ihre CO₂-Emissionen bis 2030 gegenüber 1990 um 30 % zu reduzieren.

Aufgrund der topografischen Gegebenheiten gibt es keine Windkraftanlagen im Stadtgebiet. Der Anteil der lokal erzeugten erneuerbaren Energie aus Holz, Solarenergie, Pflanzenöl, Geothermie oder Klärgas am Endenergieverbrauch hat sich von 2000 bis 2010 zwar verdreifacht, ist mit 2 % des Stromverbrauchs und 4 % des Wärmebedarfes 2010 aber noch gering und deutlich unter dem Bundesdurchschnitt (Strom: ca. 17 %, Wärme: ca. 11 %, vgl. STADT FRIEDRICHSHAFEN 2011a).

Neben der zweifachen Auszeichnung mit dem eea in Gold für die zahlreichen Klimaschutz- und Effizienzmaßnahmen in ihren Liegenschaften ist die Stadt Friedrichshafen seit 2015 auch als „Fairtrade-Town“ zertifiziert. Dazu haben Maßnahmen beigetragen, die neben nachhaltigem und sozialverträglichem Konsum unter anderem auch Klimaschutzaspekte aufgreifen. Mit dem E-CarSharing-Projekt „emma – e-mobil mit Anschluss“ hat sich die Stadt bereits für nachhaltige Mobilitätsformen eingesetzt, die derzeit weiterentwickelt werden (vgl. STADT FRIEDRICHSHAFEN 2013a und siehe Kapitel 3.3.1). Das Interesse und Engagement der Bürgerschaft zeigt sich auch in der ISEK-Bürgerbefragung, in der 75 % bis 2030 einen mittleren bis hohen Handlungsbedarf sehen, die Nutzung erneuerbarer Energien in Friedrichshafen auszubauen (vgl. Abbildung auf der nächsten Seite aus der separaten Anlage: ISEK-Bürgerbefragung).

Umwelt: Landschaft, Landwirtschaft, Klimaschutz	
Stärken und Potenziale	Schwächen und Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Attraktiver Natur- und Landschaftsraum ➤ Obstbau mit überregionaler Bedeutung ➤ Hohe Wertschöpfung auf den landwirtschaftlich genutzten Flächen, gute Standortfaktoren (Böden, Wasserversorgung, Belichtung, Temperaturen) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Nutzungsintensivierung in der Feldflur ➤ Flächenverlust durch Neuausweisung von Siedlungsflächen sowie für Ausgleichsflächen ➤ Abnahme der Haupterwerbsbetriebe im Obstbau ➤ Intensiver globaler Wettbewerb in der Landwirtschaft

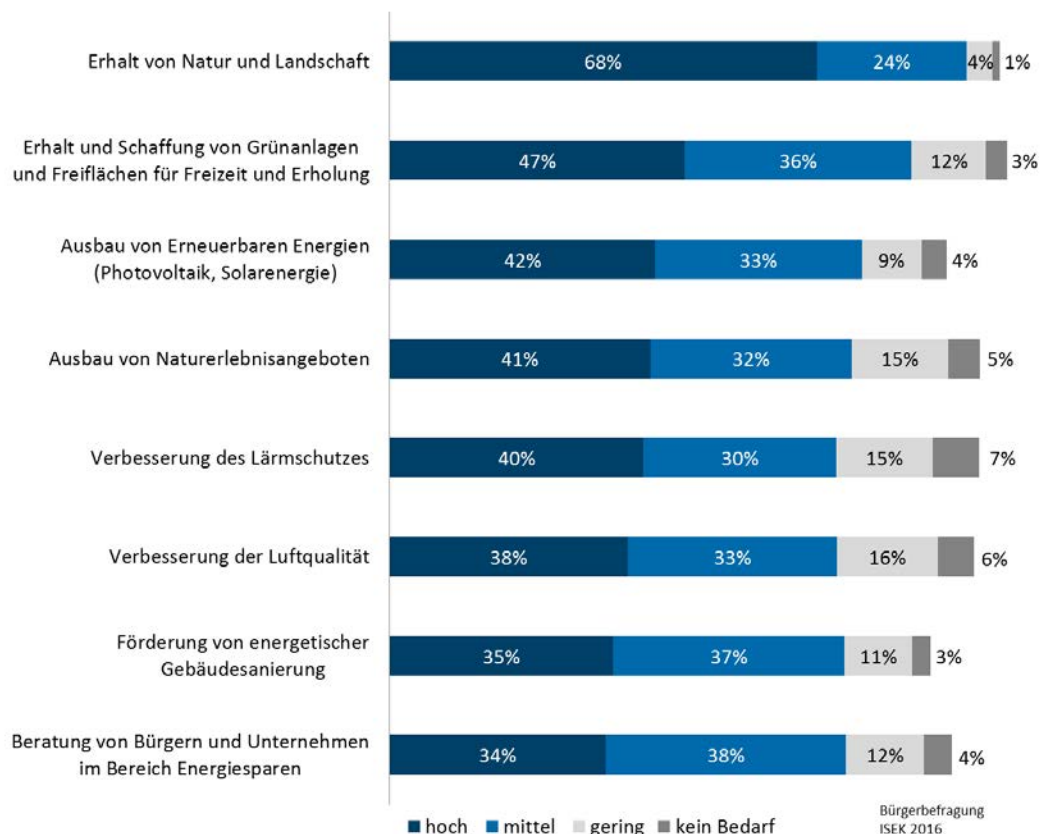
Stärken und Potenziale	Schwächen und Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Engagement der Stadt für Nachhaltigkeit, Energieeffizienz und erneuerbare Energien (zweifache Auszeichnung „European Energy Award“ in Gold, Auszeichnung „FairTrade Stadt“, mit Projekt „emma – e-mobil mit Anschluss“ eine der Modellregionen Elektromobilität des Bundes) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Anteil der lokal erzeugten erneuerbaren Energie am Endenergieverbrauch liegt noch deutlich unter dem Bundesdurchschnitt

Ergänzungen aus dem Beteiligungsprozess (Zusammenfassung)

<ul style="list-style-type: none"> ➤ Vorhandene Erholungsräume nahe des Stadtzentrums (z.B. Riedlepark, Fallenbrunnen) ➤ Neuer Uferweg MTU ➤ Wanderwegenetz gut ausgebaut ➤ Aktive Naturschutzverbände 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Großer Schadstoffausstoß durch Verkehr und Industrie, Friedrichshafen ist keine „grüne Stadt“ ➤ Konflikt zwischen Nachverdichtung und Durchgrünung (Frischluftschneisen, Hitzeausgleich), Verlust von Freiflächen durch Versiegelung, Verbauung des Seeufers ➤ Fehlender Umweltschutz: kein ausreichender Baumschutz, Monokultur ➤ „Hagelschutznetz-Landschaft“ ➤ Zustand Gewässer: zu stark verbaut/verdolt, naturverträglicher Hochwasserschutz und natürliche Retentionsräume fehlen
--	---

Ergebnisse aus der Bürgerbefragung

Wo sehen Sie bis zum Jahr 2030 Handlungsbedarfe im Bereich Umwelt: Landschaft, Landwirtschaft, Klimaschutz?



3.3.4 Wohnen, Freiraum, Baukultur

Aktuelle Wohnungssituation

Friedrichshafen gilt als attraktiver Wohnort für alle Bevölkerungsgruppen. Neben Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern, die sich aufgrund der wirtschaftlichen Stärke der Region hier niederlassen, zieht die attraktive landschaftliche Lage am Bodensee in unmittelbarer Nähe der Alpen verstärkt ältere und wohlhabende Menschen auf der Suche nach einem Altersruhesitz an. Durch die gute Infrastruktur ist Friedrichshafen ebenfalls ein beliebter Wohnort für Familien. Studentisches Leben spielt durch die Hochschulen und universitären Einrichtungen eine immer stärkere Rolle (STADT FRIEDRICHSHAFEN 2013b).

Die durchschnittliche Haushaltsgröße bleibt bei leicht wachsenden Bevölkerungszahlen in Friedrichshafen mit 2,1 Personen pro Haushalt seit 2011 konstant und liegt damit etwas über dem Bundesdurchschnitt von 2,02 Personen. Der größte Anteil von über 37 % aller Haushalte entfällt dabei auf Einpersonenhaushalte (STADT FRIEDRICHSHAFEN 2013b, STADT FRIEDRICHSHAFEN 2017c).

Freiraum, Baukultur und Stadtbild

Neben der naturräumlichen Lage am Bodensee beeinflussen auch die zentrumsnahen industriellen Anlagen und Industriegebiete und großflächige Infrastrukturanlagen wie Bahntrassen und Bundesstraßen, die teilweise eine hohe Barrierewirkung haben und Lärmschwerpunkte (vor allem entlang der B31 von Fischbach bis in die Kernstadt) bilden, das Stadtbild. Darüber hinaus prägen Friedrichshafen Arbeitersiedlungen aus dem frühen 20. Jahrhundert und vor allem zweckmäßig errichtete Gebäude der Baujahre 1948 bis 1968, darunter ein hoher Anteil von Geschosswohnungsbau, die nach der flächendeckenden Zerstörung im Zweiten Weltkrieg durch schnelles Wachstum der Stadt in der Nachkriegszeit entstanden sind. Vereinzelt sind Baudenkmäler und architektonisch und gestalterisch hochwertige Gebäude wie das Dornier-Museum, das Zeppelin Museum, das Zeppelindorf und einzelne Schul- und Kindergartengebäude vorzufinden.

In der Innenstadt verfügen einige wichtige Plätze und Straßenzüge nur über eine geringe Aufenthaltsqualität und/oder weisen funktionale und städtebauliche Defizite auf, so zum Beispiel Buchhorn, Adenauer- und Kirchplatz oder Schanz- und Friedrichstraße. Der Zugang zum Bodenseeufer ist an vielen Stellen nur eingeschränkt möglich. Große Einzelhandelsstandorte wie beispielsweise an der Äußeren Ailingen Straße oder an der Stockerholzstraße in Manzell sind städtebaulich nicht integriert. Den hoch frequentierten Ortseingängen im Osten und Westen der Stadt fehlt eine klar definierte Kontur.

Für die Innenstadt entstehen durch den Bau der Bundesstraße 31n als Umgehungsstraße, die den Innenstadtverkehr wesentlich entlasten wird, zukünftig Gestaltungschancen. Eine Neugestaltung des Bodenseeuferbereiches ist bereits geplant.

Bodensee, Täler und Waldzüge bilden außerhalb der Kernstadt wichtige und erhaltenswerte Freiflächen. Im Stadtraum geben öffentliche Freiräume wie der Hauptfriedhof, der Riedlepark, der Uferpark oder auch das Bodenseeufer östlich der Hafenanlage den Siedlungsbereichen eine Struktur, sind aber sowohl qualitativ als auch quantitativ noch stark ausbaufähig. Der Freiraum steht dabei unter dem Druck des hohen Flächenbedarfes (vgl. STOCKS 2005, WICK + PARTNER 2011 und POGGENPOHL, MÜLLER UND DR. KÖHLER 2012).

Wohnungsmarkt

Insgesamt ist der Wohnungsmarkt Friedrichshafens durch eine Wohnraumknappheit aufgrund eines Überhangs an Wohnraumsuchenden gekennzeichnet. In diesem so genannten „Vermietermarkt“ besteht mit 7,39 Euro/m² 2016 ein sehr hohes Mietpreisniveau (im Vergleich: Stuttgart: 8,95 Euro/m² in 2016, Ulm: 7,23 Euro/m², Ravensburg: 6,93 Euro/m², Baden-Württemberg: 6,39 Euro/m², Deutschland: 6,21 Euro/m², jeweils 2015). Für die Vermieter besteht keine dringende Notwendigkeit, mit Investitionen die Attraktivität der Immobilie zu sichern. Die Schwelle für nicht oder kaum vermietba-

re Objekte liegt sehr hoch. Leerstände sind somit nur bei einzelnen privaten Vermietern oder bei fälligen Modernisierungen festzustellen (vgl. STADT FRIEDRICHSHAFEN 2016, LANDESHAUPTSTADT STUTTGART 2017, STADT ULM 2015, WIKTORIN 2017, FABRICIUS 2017).

Vor allem fehlt es an kostengünstigen Wohnungen für kleine Haushalte sowie für Großfamilien. Das stetig steigende Mietpreis- und Betriebskostenniveau sorgt für eine weitere Belastung der Mieterinnen und Mieter. Viele „Nachkriegsbauten“ der Jahre 1949 bis 1968, die allein 42 % des Wohnungsbestandes ausmachen und einen großen Anteil der Mietwohnungen stellen, stehen vor dem zweiten Renovierungszyklus und weisen einen hohen Bedarf an energetischen Sanierungen auf, was die Problematik zusätzlich verstärkt (vgl. STADT FRIEDRICHSHAFEN 2013b).

Die Steuerungsmöglichkeiten der Stadt auf dem Wohnungsmarkt sind dabei begrenzt. Der Anteil des kommunalen Wohnungsbaus liegt in Friedrichshafen mit 7,4 % unter dem Bundesdurchschnitt von 9 %. Der Bestand an geförderten Wohnungen liegt mit gut 4 % und 624 Einheiten deutlich unter dem als sozialverträglich geltenden Mindeststandard von 10 % der reinen Miethaushalte, was knapp 1.500 Wohneinheiten entspräche. Die Anzahl der ausgestellten Wohnberechtigungsscheine ist in den letzten Jahren von 201 (2010) auf 309 (2015) kontinuierlich gestiegen (STADT FRIEDRICHSHAFEN 2013b und STADT FRIEDRICHSHAFEN 2017c).

Gleichzeitig gibt es einen Mangel an attraktivem Wohnraum im gehobenen Preissegment. Durch die hohe Nachfrage auf dem Wohnungsmarkt rutschen Wohnungssuchende aus höheren in tiefere Preissegmente und verdrängen dort Personen mit niedrigeren Einkommen. Für diese reduziert sich das ohnehin schon knappe Wohnraumangebot weiter (vgl. STADT FRIEDRICHSHAFEN 2013b).

Eine weitere Herausforderung ist die Integration von durch Wohnungsverlust ordnungsrechtlich untergebrachten Personen oder Familien in den Mietwohnungsmarkt. Diese bleiben oftmals sehr lange Zeiträume in ihren Unterkünften (STADT FRIEDRICHSHAFEN 2013b).

Die Anzahl der Bauinteressenten ist in den letzten Jahren von etwa 60 (2008) auf 760 (2016) erheblich gestiegen (STADT FRIEDRICHSHAFEN 2017c).

Die für Nachfrager angespannte Wohnungsmarktsituation sorgt wiederum für Impulse in der Immobilien- und Wohnungswirtschaft, die verstärkt Bauprojekte realisieren und damit neuen Wohnraum schaffen möchte. Dabei sind die sozialverträglichen Auswirkungen und Verschiebungen auf dem Wohnungsmarkt genauer zu beobachten. Teilweise gibt es bereits (aus unterschiedlichen Motiven gegründete) Bürgerinitiativen gegen Projekte zur Entwicklung weiterer Flächen und Wohnbebauung. Die Stadt ist mit Workshop- und Wettbewerbsverfahren bemüht, gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern verträgliche Lösungen zu finden.

Viele Einwohnerinnen und Einwohner Friedrichshafens bemängeln in der ISEK-Bürgerbefragung 2016 das zu geringe Wohnungsangebot, zu hohe Grundstückspreise und zu hohe Mieten (jeweils über 60 %). 70 % sehen hohen Handlungsbedarf, bezahlbaren Wohnraum zu schaffen (vgl. Auszug Bürgerbefragung ISEK 2016 auf Seite 48f.).

Wohnungsmarktprognosen

Nach der BBSR-Wohnungsmarktprognose von 2015 für das Jahr 2030 lässt sich durch Bevölkerungswachstum und die steigende Wohnflächennachfrage eine weiterhin angespannte Marktlage erwarten. Im Bodenseekreis wächst die Wohnflächennachfrage insgesamt um knapp 13 %. Während die Nachfrage nach Mehrfamilienhäuser um knapp 8 % zunimmt, verzeichnet die Nachfrage nach Ein- und Zweifamilienhäusern einen Zuwachs von knapp 14 % und wird die Wohnflächennachfrage nach Mehrfamilienhäusern übertreffen (siehe Abbildung 16 und Abbildung 17). Im gesamten Bodenseekreis entsteht bis 2030 ein Neubaubedarf von 14.200 Wohnungen (BBSR 2015b).

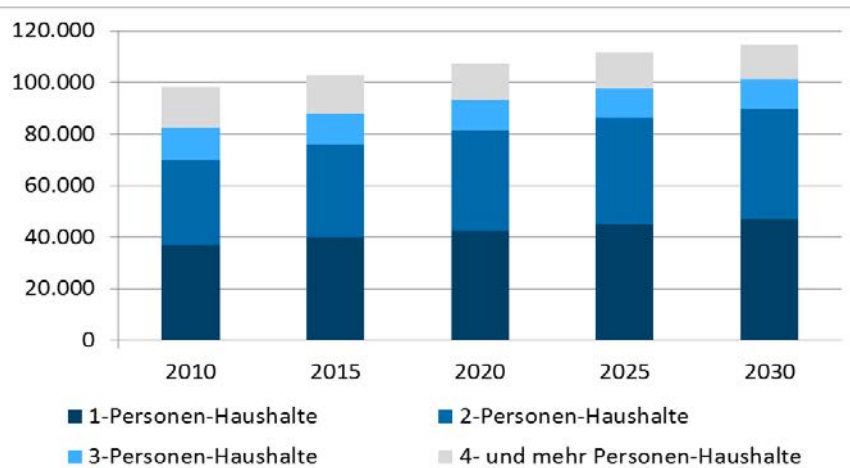


Abbildung 16: Haushaltsprognose Bodenseekreis (2010 bis 2030)

[Quelle: Eigene Darstellung nach BBSR 2015b]

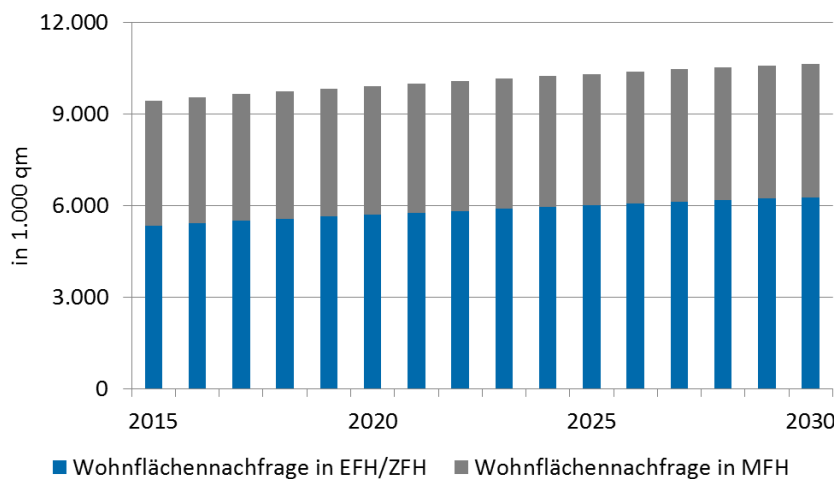


Abbildung 17: Prognose der Wohnflächennachfrage im Bodenseekreis

[Quelle: Eigene Darstellung nach BBSR 2015b]

Die Stadt Friedrichshafen rechnet auf dieser Grundlage mit einem jährlichen Bedarf von etwa 300 Wohneinheiten, hinzukommen noch etwa 100 Wohneinheiten jährlich zur Anschlussunterbringung von Flüchtlingen. Bis 2019 wird ein Bedarf von etwa 1.400 Wohneinheiten erwartet, für dessen Deckung die Stadt derzeit im Rahmen der Wohnraumentwicklung die grundstücks- und planungsrechtlichen Voraussetzungen schaffen möchte (STADT FRIEDRICHSHAFEN 2017c).

Der Bestand geförderter Wohnungen in Friedrichshafen sinkt bis 2020 voraussichtlich auf 372 Einheiten bzw. auf 512 Einheiten, wenn man die geplanten 140 Wohneinheiten des dritten Bauabschnittes in der „Solarstadt“ Wiggenhausen berücksichtigt. Bis 2030 soll der Bestand gar auf 322 bzw. 462 Einheiten zurückgehen. Auch hier versucht die Stadt derzeit im Rahmen der Wohnraumentwicklung entgegenzusteuern (STADT FRIEDRICHSHAFEN 2017c).

Flächenpotenziale

Die Verfügbarkeit von Fläche ist in der Stadt Friedrichshafen sowohl für den Wohnungsmarkt als auch für Gewerbe und Industrie ein wichtiges Thema. Mit einem Baulandkataster hat die Stadt Friedrichshafen 2014 das innerstädtische Baulandpotenzial nutzungsbezogen dargestellt und ausgewertet.

Zum einen wurden die innerstädtischen Baulücken erfasst. Dazu erfolgte eine Erhebung aller innerörtlichen Baulandpotenziale, die unter Berücksichtigung der rechtlichen Rahmenbedingungen für

eine Bebauung potenziell zur Verfügung stehen. Erfasst wurden Baulücken und geringfügig bebaute Grundstücke mit einer Fläche von mindestens 250 m² sowie größere, zusammenhängende Flächenpotenziale, die sich aus rechtskräftigen Bebauungsplänen ergeben. Für die Gesamtstadt Friedrichshafen besteht ein Flächenpotenzial von insgesamt 50,7 Hektar (siehe Tabelle 4). Der Großteil der Wohn- und Mischbauflächen befindet sich jedoch in Privateigentum, weshalb die Stadt nur einen sehr eingeschränkten Einfluss auf die Aktivierung der Flächen hat.

Tabelle 4: Ergebnisse der Baulückenerfassung (in Hektar)

	Wohnbaunutzung	Mischbaunutzung	Gewerbliche Nutzung	Gesamt
FN Stadt	18,0	6,3	9,9	34,2
privat	16,9	5,3	2,9	25,1
städtisch	1,1	1,0	7,0	9,1
Ailingen	3,6	3,7	–	7,3
privat	3,6	3,7	–	7,3
städtisch	–	–	–	–
Ettenkirch	1,0	0,4	–	1,4
privat	1,0	0,4	–	1,4
städtisch	–	–	–	–
Kluftern	3,4	1,1	1,0	5,5
privat	3,0	1,1	–	4,1
städtisch	0,4	–	1,0	1,4
Raderach	1,4	–	–	1,4
privat	1,4	–	–	1,4
städtisch	–	–	–	–
FN Gesamt	27,4	11,5	11,8	50,7
privat	25,9	10,5	3,8	40,2
städtisch	1,5	1,0	8,0	10,5

[Quelle: Stadt Friedrichshafen 2015b]

Zum anderen hat die Stadt die noch zur Verfügung stehenden Baulandreserven nach dem Flächennutzungsplan 2015 erfasst. Friedrichshafen standen 2015 demnach 51,3 Hektar Wohnbaufläche, 30,6 Hektar gemischte Baufläche sowie 4,4 Hektar gewerbliche Baufläche grundsätzlich zur Verfügung (siehe Tabelle 5), doch auch davon ist ein großer Teil Privateigentum, für den eine mögliche Entwicklung derzeit nicht abzusehen ist.

Tabelle 5: Aktueller Stand der Flächenentwicklung FNP 2006 in Hektar

	Wohnbaufläche	Gemischte Baufläche	Gewerbliche Baufläche
Geplant	56,7	57,8	17,0
bebaut*	5,4	27,2	12,6
Baulandreserven insgesamt	51,3	30,6	4,4
davon privat:	37,5	27,9	4,4

*durch B-Pläne konkretisiert, baurechtlich gesichert bzw. Bebauung über §35 BauGB

[Quelle: Stadt Friedrichshafen 2015b]

3,5 Hektar der geplanten Misch- und Wohnbaufläche befinden sich aktuell in Aufstellung, für weitere 6 Hektar wird das Bauleitplanverfahren vorbereitet. Über Flächennutzungsplanänderungen wurden zudem weitere 15,2 Hektar Gewerbefläche entwickelt (STADT FRIEDRICHSHAFEN 2015b).

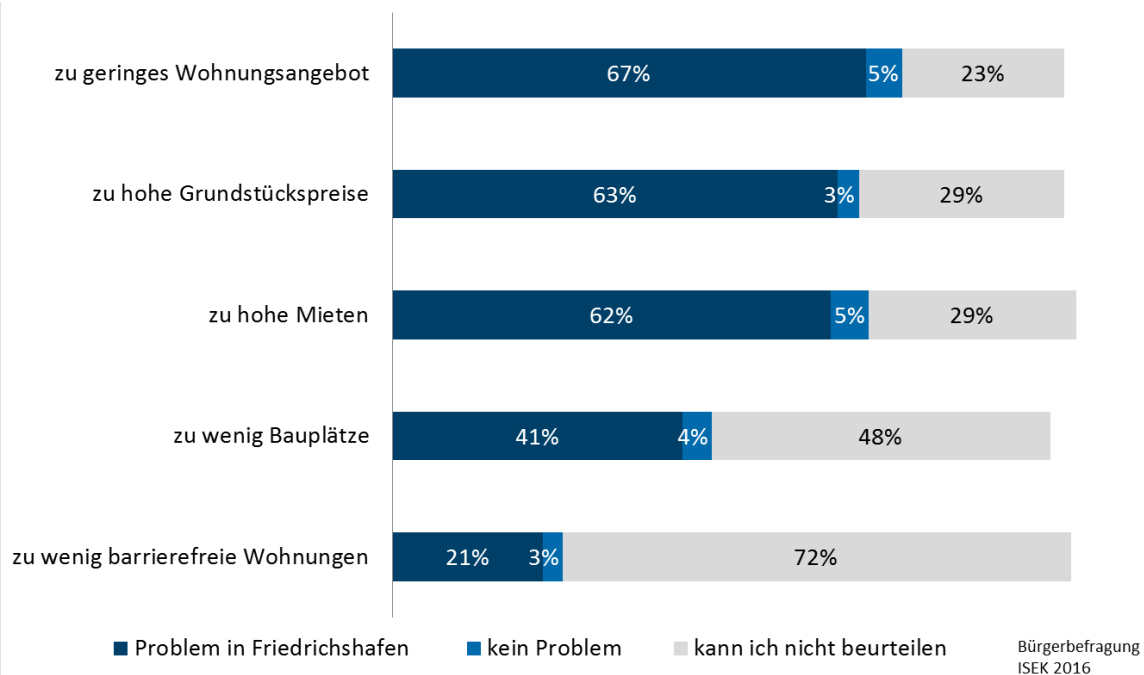
Wohnen, Freiraum, Baukultur	
Stärken und Potenziale	Schwächen und Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Anziehungskraft als Wirtschafts- und Hochschulstandort mit attraktivem landschaftlichen Umfeld und guter Versorgungsstruktur ➤ Geringer Leerstand (vereinzelter Leerstand auf dem privaten Wohnungsmarkt, nahezu kein Leerstand im kommunalen/gewerblichen Wohnungsmarkt) ➤ Wirtschaftliche Impulse für die Immobilien- und Wohnungswirtschaft („Vermietermarkt“, verstärkte Bautätigkeiten) ➤ Vorhandene Bauflächenreserven (gut 80 Hektar) und Baulücken (knapp 40 Hektar) für Wohn- und Mischbebauung ➤ Workshop- und Wettbewerbsverfahren ➤ Gute Beispiele für Architektur und Gestaltung ➤ Städtebauliche Entwicklungschancen durch die geplante Neugestaltung des Uferbereiches und den Bau der B31 als Umgehungsstraße 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Hohes Preisniveau auf dem Wohnungsmarkt ➤ Wohnraumknappheit, z.B. im Hinblick auf günstigen Wohnraum für kleine Haushalte und Großfamilien und von attraktivem Wohnraum im gehobenen Preissegment ➤ Geringe Steuerungsmöglichkeiten durch die Stadt (Anteile geförderter Wohnungen unter Mindeststandard, Anteile kommunaler Wohnungsbau unter Bundesdurchschnitt) ➤ Hoher Bedarf an energetischen Sanierungen bei Mietwohnungen der Baualtersklasse 1949-1968 ➤ Geringes Aktivierungspotenzial der Bauflächenreserven und Baulücken durch die Stadt (hoher Anteil in Privatbesitz) ➤ Konflikte bei Flächenentwicklung und Bauvorhaben ➤ Lärmschwerpunkte entlang der B31 ➤ Freiraumqualitäten im öffentlichen Raum zum Teil zu verbessern ➤ Starke städtebauliche Prägung durch die Industrie und den Wiederaufbau nach dem 2. Weltkrieg, Defizite durch großflächige Anlagen mit Barrierewirkung ➤ Teilweise fehlende Aufenthaltsqualität in der Innenstadt ➤ Teilweise funktionale und städtebauliche Defizite in Bereichen der Kernstadt, eingeschränkte Zugangsmöglichkeiten zum Uferbereich des Bodensees ➤ Fehlende städtebauliche Integration mancher Einzelhandelsstandorte
Ergänzungen aus dem Beteiligungsprozess (Zusammenfassung)	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Hohe Lebens- und Aufenthaltsqualität (u.a. aufgrund des Bodensees und der geografischen Lage) ➤ Geschichtsträchtige Wohnsiedlungen und vorhandene Altbausubstanz ➤ Finanzielles Potenzial (Wirtschaft, privat, Kommune) ➤ Studentische/alternative Lebensentwürfe („Blaue Blume“) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Vielfalt der Lebensstile erfordert Vielfalt des Bauens; mangelnde Angebote für Studierende und innovative Wohnformen (z.B. Mehrgenerationenwohnen, bezahlbare inklusive Angebote), schlechtes Preis-Leistungsverhältnis ➤ Gefahr: Nachverdichtung ohne ausreichende Berücksichtigung möglicher Nachteile (z.B. Verlust von Lebensqualität, weniger Grün- und Freiflächen, Lärm)

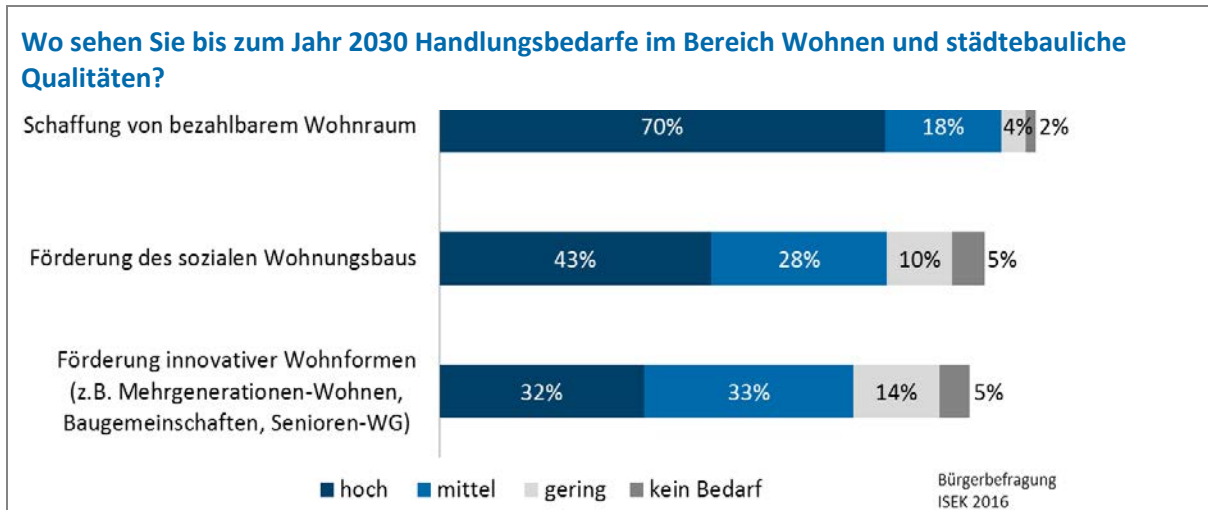
Ergänzungen aus dem Beteiligungsprozess (Zusammenfassung)

- ↘ Fehlende Gestaltungs- und Erhaltungssatzung, fehlender Gestaltungsbeirat (→ keine ausreichende Bewahrung der Baukultur, vorhandene Bausünden, Verlust von städtebaulichen Qualitäten)
- ↘ Fehlende Visionen
- ↘ Günstige Neubauten („quadratisch, praktisch, gut“), „Baukultur“ ist überkommen (Kasernenstil, überholte Baulinien, Dachneigungen, Firstrichtung)
- ↘ Zu hoher Flächenverbrauch durch Pkw-Stellplätze an neuen Wohnungen
- ↘ Fehlende Quartierszentren in der Stadt; funktionierende Stadtviertel bei Wachstum notwendig
- ↘ Fehlende Erschließung des Fallenbrunnens (Parksituation, Beleuchtung, Versorgung/Kiosk)
- ↘ Industriegebiet prägt graues Stadtbild, Altstadt war früher „bunter“, Ortsmitte Fischbach: Beton
- ↘ Defizite am Stadtbahnhof (Gestaltung, Verkehrssituation, Gefühl der Unsicherheit)
- ↘ Unterführungen unattraktiv (Kitzenwiese, Stadtbahnhof)
- ↘ Teilweise Leerstände sichtbar

Ergebnisse aus der Bürgerbefragung

Wo sehen Sie Probleme in Friedrichshafen im Bereich Wohnen und städtebauliche Qualitäten und wo nicht?





3.3.5 Wirtschaft, Handel, Innenstadt

Wirtschaftsstruktur

Der Bodenseekreis belegt mit der Kreisstadt Friedrichshafen im bundesweiten Wirtschaftsranking aller (Land-)Kreise und kreisfreier Städte Platz 7 und gilt als besonders innovative Region mit hoher Dynamik und sehr hohen Zukunftschancen. Die Arbeitslosenquote bewegt sich 2016 im Bodenseekreis mit 2,8 % deutlich unter dem Bundes- und Landesdurchschnitt von 6,1 % bzw. 3,8 % (STALA 2017g). Mit rund 35.379 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ist Friedrichshafen 2016 eine der wirtschaftsstärksten Städte im Bodenseeraum (Im Vergleich: Ravensburg: 34.844, Konstanz: 30.486, Lindau: 12.422, STALA 2017e). Die hohe Arbeitsplatzzentralität spiegelt sich auch in einem Pendlerüberschuss wider, der in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen ist. 9.981 Auspendlern standen 2016 20.038 Einpendler gegenüber (STALA 2017g).

Entgegen des übergeordneten Trends einer zunehmenden Tertiärisierung spielt das produzierende Gewerbe in Friedrichshafen nach wie vor die dominierende Rolle. Über die Hälfte (52 %) aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten und damit deutlich mehr als auf Kreis- und Landesebene waren im Jahr 2016 in diesem Sektor tätig, im Sektor Dienstleistungen waren es 32 % und im Bereich Handel, Verkehr und Gastgewerbe 16 % (siehe Abbildung 18). Die Betriebe unternehmen vielfältige Anstrengungen, um Fachkräfte zu gewinnen, und können ihre Bedarfe derzeit decken.

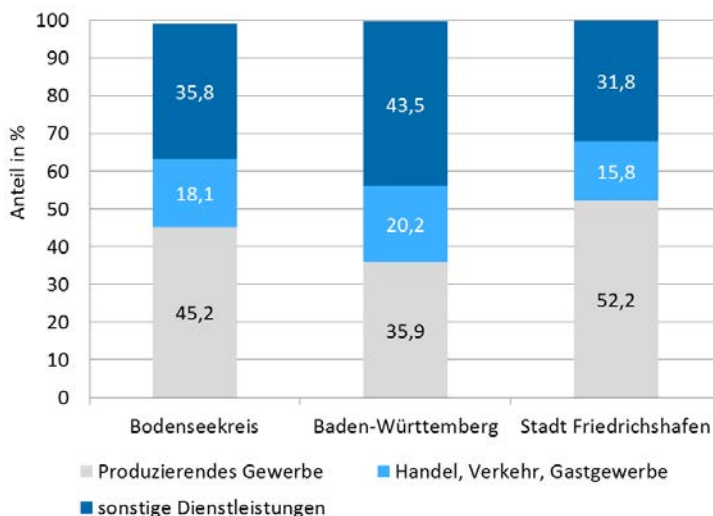


Abbildung 18: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach ausgewählten Wirtschaftsbereichen im Vergleich (2016)

[Quelle: Eigene Darstellung nach STALA 2017g]

Neben zahlreichen kleinen und mittelständischen Betrieben prägen international agierende Unternehmen der Luftfahrt-, Automobil- und Softwarebranche den Standort. Wichtige Industrieunternehmen sind u.a. MTU Friedrichshafen GmbH, ZF Friedrichshafen AG, und Zeppelin Silos & System GmbH (STADT FRIEDRICHSHAFEN 2015c), die teilweise auch ihren Hauptsitz in Friedrichshafen haben und der Stadt hohe Gewerbesteuererinnahmen ermöglichen. Die hohe wirtschaftliche Bedeutung der Automobilbranche für Friedrichshafen wird bei Konjunkturschwankungen spürbar. Mit der Initiative „BodenseeARea – fascination aerospace“ soll das Cluster der Luft- und Raumfahrt ausgebaut werden.

Besonders relevante Standortvorteile der Region sind aus Sicht der Unternehmen nach einer Umfrage der IHK Bodensee-Oberschwaben „harte Faktoren“ wie die Verfügbarkeit einer Breitbandverbindung, die Erreichbarkeit über die Straße und Strompreise, aber auch eher „weiche“, also dem Unternehmenspersonal zuträglichere Faktoren, wie die landschaftliche Attraktivität und die Umweltqualität. Grundsätzlich sind die Gewerbetreibenden mit dem Standort Friedrichshafen zufrieden. Mit Kampagnen versuchen die Wirtschaftsförderungen des Bodenseekreises und umliegender Landkreise den technisch ausgerichteten Wirtschaftsraum Bodensee mit Bildungs- und Stellenangeboten weiterhin überregional zu vermarkten (vgl. IHK BODENSEE-OBERSCHWABEN 2012).

Die Zeppelin-Stiftung, die soziales und kulturelles Engagement unterstützt, zeigt als Eigentümerin der Zeppelin GmbH und Mehrheitseigentümerin der ZF Friedrichshafen AG die enge Verflechtung der Unternehmen mit der Stadtgesellschaft.

Industrie

Nach der Übernahme des Automobilzulieferers TRW im Jahr 2015 ist die ZF Friedrichshafen AG mit nun 30 Milliarden Euro Umsatz und weltweit 130.000 Mitarbeitern zum zweitgrößten Unternehmen der Branche aufgestiegen. Die Bedeutung des Unternehmens verdeutlicht sich zum einen in den Beschäftigtenzahlen, denn die 8.500 Mitarbeiter am Standort Friedrichshafen machen fast 30 % aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Stadtgebiet aus. Zum anderen wirkt sich das auch räumlich aus: 2016 wurde die neue Unternehmenszentrale „ZF Forum“ auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs errichtet, derzeit entsteht im nördlichen Stadtgebiet ein neues Getriebeprüfzentrum. Darüber hinaus ist die ZF Friedrichshafen AG bestrebt, mit Immobiliengeschäften ihr unmittelbares Umfeld aufzuwerten.

Impulse setzen die industriellen Arbeitgeber auch mit vielen Aufträgen an die etwa 300 Ingenieurbüros im Bereich der IHK Bodensee-Oberschwaben. Der sehr hohe, globale Wettbewerbsdruck zwischen den Automobilzulieferern sorgt jedoch für Unsicherheiten bei den Arbeitnehmern.

In vielen Industriebetrieben besteht wie auch bei einigen kleineren und mittleren Unternehmen des Gewerbes und des Handwerkes nach wie vor ein hoher Flächenbedarf. Gemäß dem Baulandkataster stehen noch Baulandreserven von 4,4 Hektar zur Verfügung. Baulücken ergeben sogar ein theoretisches Potenzial von 11,8 Hektar für die gewerbliche Nutzung, die aufgrund der Besitzstruktur und der Flächengröße einzelner Parzellen aber kaum geeignet sind. Insbesondere für die zentrumsnahen Gewerbe- und Industrieflächen bestehen kaum Entwicklungsmöglichkeiten (STADT FRIEDRICHSHAFEN 2015b).

Tagungen und Messewirtschaft

Als einer der modernsten und größten Messestandorte in Baden-Württemberg war Friedrichshafen 2015 Gastgeber für insgesamt 28 internationale Fachmessen, Gastmessen und Ausstellungen, wie zum Beispiel IBO (Internationale Bodensee-Messe), Interboot, Tuning World, Eurobike oder AERO Friedrichshafen (STADT FRIEDRICHSHAFEN 2015a). Wirtschaftliche Effekte ergeben sich auch durch die zahlreichen Tagungen und Übernachtungen von Geschäftsreisenden. 2014 hat allein die ZF Friedrichshafen AG 20.000 Übernachtungen für Kunden, Gäste und Mitarbeiter gebucht. Um sich auf dem internationalen MICE-Markt zu platzieren, sind Institutionen aus Friedrichshafen im Netzwerk

BodenseeMeeting organisiert, das Tagungseinrichtungen und Organisationen aus vier Ländern einbindet.

Ein wichtiger Faktor für die Tagungs- und Messewirtschaft ist auch der Bodensee-Airport mit Anbindung zur internationalen Drehscheibe Frankfurt.

Gewerbe, Handel, Dienstleistungen

Analog zum Bundestrend wachsen in Friedrichshafen die Verkaufsflächen im Einzelhandel. Entgegen des bundesweiten Trends steigt dabei seit 2000 sogar die Flächenproduktivität. Insgesamt haben in Friedrichshafen 2012 413 Einzelhandelsbetriebe auf einer Verkaufsfläche von rund 127.100 Quadratmetern einen Umsatz von rund 411,6 Milliarden Euro erwirtschaftet. Die räumliche Nahversorgungssituation in Friedrichshafen ist insgesamt gut.

Die Innenstadt bildet mit einem umfangreichen Einzelhandels-, Gastronomie- und Dienstleistungsangebot einen zentralen Versorgungsbereich. Weitere zentrale Versorgungsbereiche sind in der Kernstadt die Charlottenstraße und Hofen sowie in den Außenbereichen bedingt auch Ailingen-Süd. Das Bodensee-Center, der Agglomerationsraum „Äußere Ailingen Straße“ und der großflächige Supermarkt in Fischbach zählen zu den nicht integrierten Einzelhandelsstandorten. Vor allem die nicht integrierten Lagen haben in den vergangenen zehn Jahren vom Verkaufsflächen- und Umsatzwachstum profitiert (siehe Abbildung 19). Den Einfluss auf die Belebung der Innenstadt gilt es dabei kritisch zu beobachten. Laut der Befragung während des ISEK-Prozesses sehen 56 % der Bürgerinnen und Bürger hohen Handlungsbedarf zur Stärkung von Einzelhandel und Dienstleistungen im Stadtzentrum (vgl. Auszug -Bürgerbefragung ISEK 2016 auf der Seite 55).

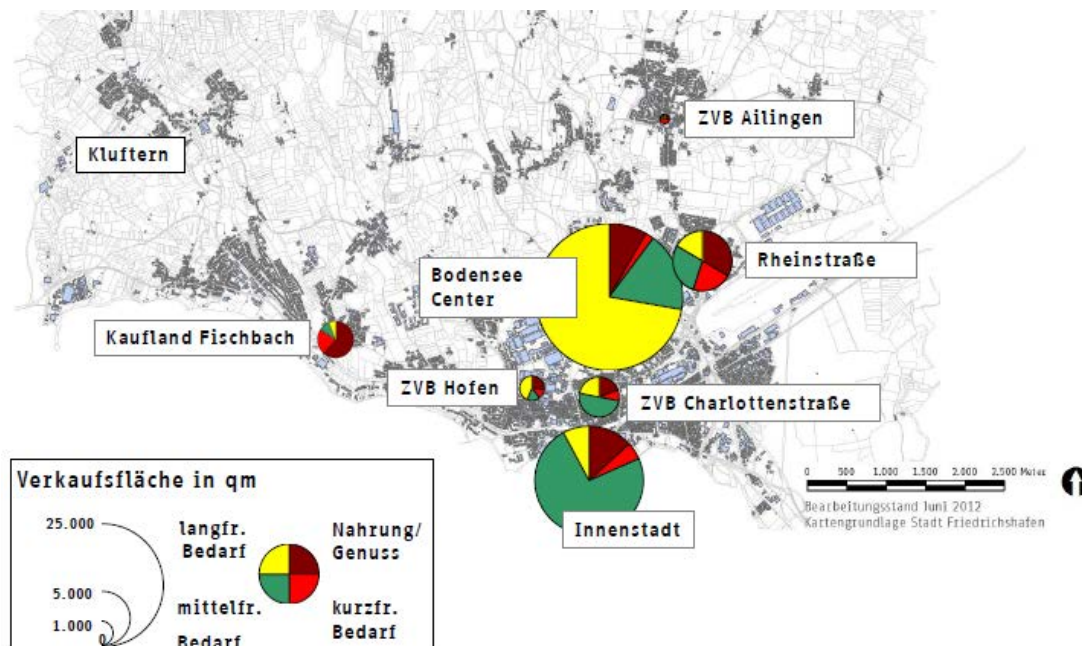


Abbildung 19: Einzelhandelskonzentration in der Stadt Friedrichshafen

[Quelle: ACOCELLA 2013]

Die Innenstadt konnte ihre dominante Rolle als Versorgungsstandort in den letzten Jahren rein quantitativ halten und leicht ausbauen, was sich auch in den geringen Leerstandsquoten im Einzelhandel verdeutlicht. Die Angebote in den weiteren zentralen Versorgungsbereichen (Hofen, Charlottenstraße und Ailingen) sind indes ausbaufähig. In den sonstigen städtebaulich integrierten Lagen außerhalb zentraler Versorgungsbereiche, nämlich in der Faberstraße, in der Pacellistraße und in St. Georgen in der Kernstadt sowie an der Hauptstraße in Ailingen, sind Umsatz und Verkaufsfläche sogar stark zurückgegangen. In den Ortsteilen Kluftern, Raderach, Schnetzenhausen und Ettenkirch gibt es keine oder nur sehr wenige Einzelhandelsangebote mit geringer Kaufkraftbindung (vgl. ACOCELLA 2013).

Mehr als drei Viertel der Teilnehmenden an der ISEK-Bürgerbefragung sehen beim Ausbau der wohnortnahen Versorgung einen mittleren bis hohen Handlungsbedarf (vgl. Auszug Bürgerbefragung ISEK 2016 auf der Seite 54).

Insgesamt lässt sich für das gesamte Stadtgebiet aber von einer guten Nahversorgungssituation sprechen. Bis 2025 kann die Verkaufsfläche in der Stadt Friedrichshafen nach Prognose des Einzelhandelskonzeptes von 2013 dabei noch um etwa 15 % bis 36 % (rund 20.000 bis 46.000 Quadratmeter) zunehmen (vgl. ACOCELLA 2013).

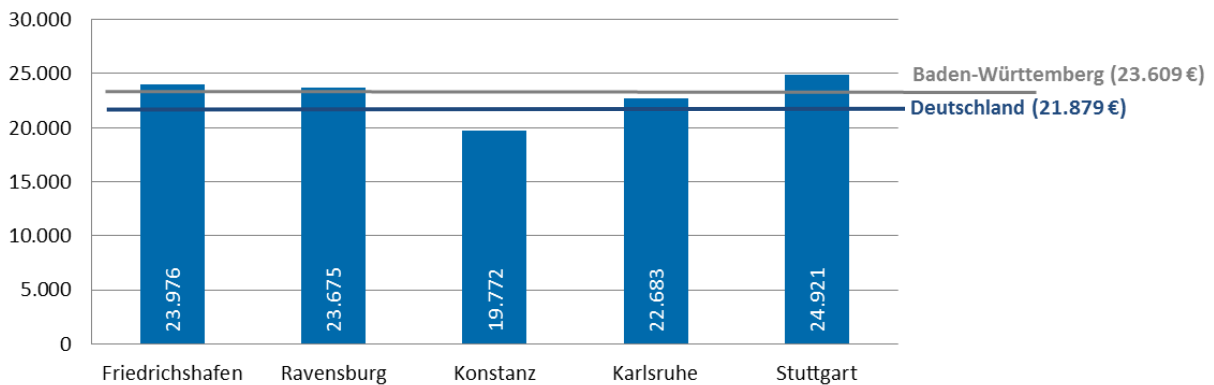


Abbildung 20: Kaufkraft je Einwohner/Inwohner in Euro (2013)

[Quelle: Eigene Darstellung nach IHK Bodensee-Oberschwaben 2015, Stadt Konstanz 2015, MBR 2016, GfK 2015]

Die Stadt Friedrichshafen verfügt über ein überdurchschnittliches Kaufkraftniveau (siehe Abbildung 20). Im Einzelhandel kann die Stadt in den letzten Jahren zudem wachsende Kaufkraftzuflüsse verzeichnen. Eine Kaufkraftbindungsquote von über 100 % signalisiert die überregionale Wirkung des Einzelhandels, da mehr Umsatz erzielt wird, als Kaufkraft in der Region vorhanden ist. Die Kaufkraftbindungsquote ist von 104 % im Jahr 2000 auf 113 % im Jahr 2012 gestiegen, was vor allem auf die wachsende Kaufkraftbindung im Marktsegment der mittel- und langfristigen Bedarfsgüter zurückzuführen ist.

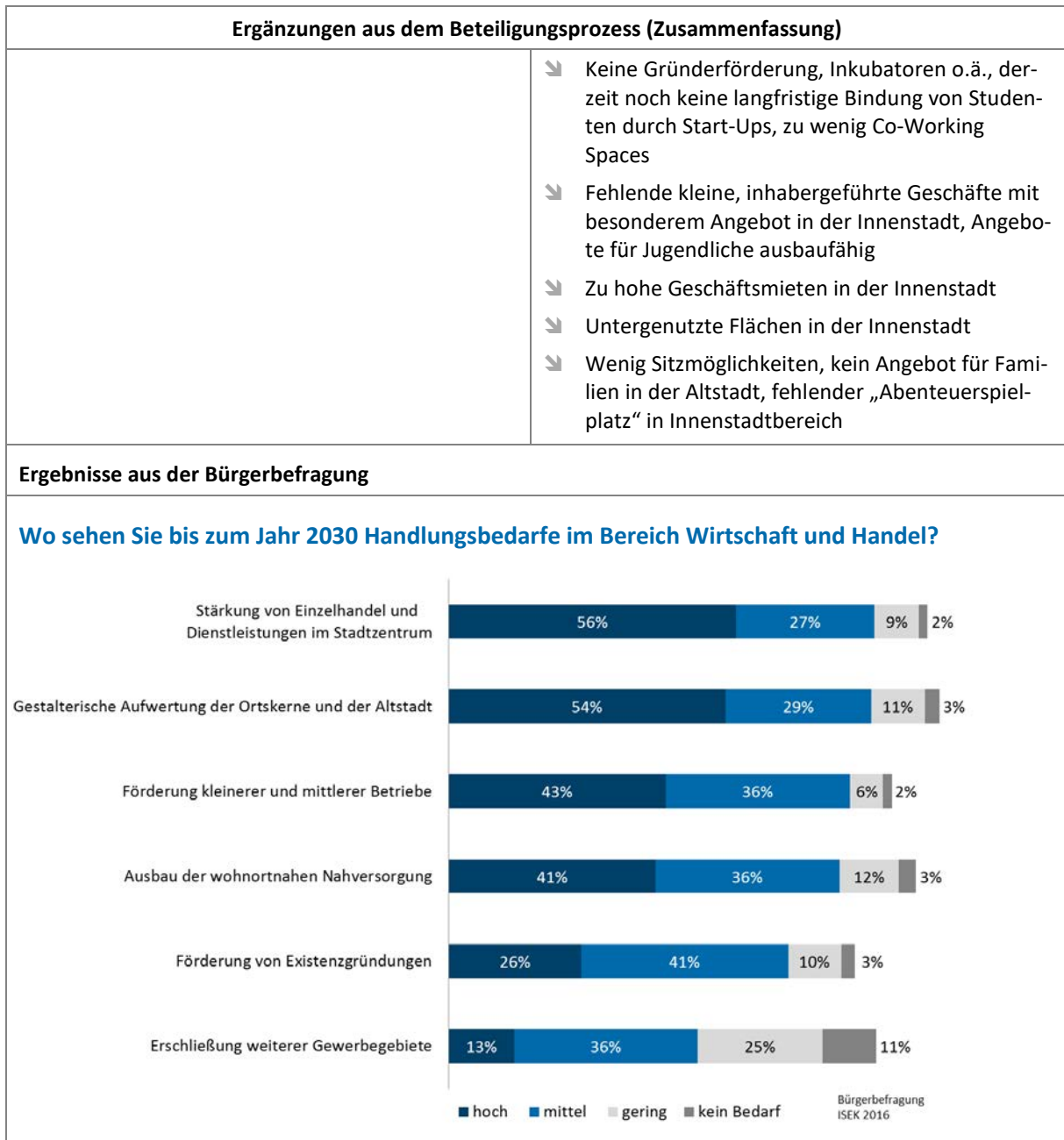
Die Werte variieren dabei räumlich jedoch stark. Während sich die Kaufkraftbindung in der Innenstadt auf über 150 % und in der nördlichen Kernstadt noch auf fast 100 % beläuft, schaffen es übrige Versorgungsstandorte kaum, die lokale Kaufkraft zu binden (östliche Kernstadt: 62 %, Fischbach: 48 %, Ailingen: 40 %, westliche Kernstadt: 35 %, Kluftern: 23 %). Um die Kaufkraft junger Kundschaft steht Friedrichshafen dabei zunehmend in Wettbewerb mit benachbarten Standorten wie zum Beispiel dem Gänsbühl-Center in Ravensburg (vgl. ACOCELLA 2013).

Einzelhändler profitieren in Friedrichshafen von einer sehr guten Frequenz zwischen Ostern und Anfang November. Herausforderungen stellen dabei das sogenannte „Winterloch“ mit eher schwacher Nachfrage und das steigende Mietpreinsniveau in der Stadt dar, das insbesondere für inhabergeführte Einzelhändler erheblich sinkende Margen bedeutet.

Viele Einzelhändler und Dienstleister sind in dem Verein Stadtforum Friedrichshafen e.V. organisiert, der die Gewerbetreibenden unter anderem angesichts des zunehmenden Online-Handels unterstützen möchte.

Für nachhaltigen Konsum wirbt das Label „FairTrade-Stadt“, das Friedrichshafen dank der Initiative von Stadtverwaltung, Kirchengemeinden, Zeppelin Universität, verschiedenen Firmen, Händlern und Dienstleistern auszeichnet.

Wirtschaft, Handel, Innenstadt	
Stärken und Potenziale	Schwächen und Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Finanzieller Handlungsspielraum der Stadt durch hohe Gewerbesteuererinnahmen und die Zeppelin-Stiftung ➤ Hohe Wirtschaftskraft, Friedrichshafen ist Kreisstadt des besonders innovativen Bodenseekreises (im bundesweiten Vergleich auf Platz 7) mit „hoher Dynamik“ und „sehr hohen Zukunftschancen“ ➤ Überregionale Bedeutung als Tagungsort und einer der landesweit größten und modernsten Messestandorte ➤ Hohe Arbeitsmarktzentralität (etwa doppelt so viele Ein- wie Auspendler) ➤ Standort international bedeutender Maschinenbauunternehmen ➤ (Noch) kein Fachkräftemangel bzw. Aktivitäten der Unternehmen zur Fachkräftegewinnung ➤ Leerstandsquote beim Einzelhandel in der Innenstadt sehr gering ➤ Arbeitslosenquote unter Bundes- und Landesdurchschnitt ➤ Vielfältiges Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot in der Innenstadt ➤ Zufriedenheit der Gewerbetreibenden mit dem Standort Friedrichshafen ➤ Entgegen des Bundestrends steigende Flächenproduktivität des Einzelhandels, Kaufkraftzuflüsse für die gesamte Stadt Friedrichshafen ➤ Insgesamt gute räumliche Nahversorgungssituation 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Hohe Abhängigkeit von der Automobilzulieferbranche, die global unter hohem Wettbewerbsdruck steht ➤ Geringes Flächenpotenzial für eine gewerbliche/industrielle Nutzung, insbesondere für die vorhandenen zentrumsnahen Gebiete ➤ Rückgang von Verkaufsfläche und Umsatz in den städtebaulich integrierten Lagen außerhalb zentraler Versorgungsbereiche ➤ Ausbaufähige Einzelhandelsangebote in den zentralen Versorgungsbereichen (Hofen, Charlottenstraße, Ailingen) ➤ In einigen Ortsteilen keine oder nur sehr wenig Einzelhandelsangebote mit geringer Kaufkraftbindung ➤ Mangelnde Belebung der Innenstadt (u.a. gastronomische Angebote, Konkurrenz durch das Bodensee Center)
Ergänzungen aus dem Beteiligungsprozess (Zusammenfassung)	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Gutes Angebot an regionalen Produkten, Wochenmärkten und Hofläden 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Hohe Konjunkturabhängigkeit der Wirtschaft ➤ Interessenskonflikte durch innerstädtische Industrie ➤ Mittelstand, Kleinunternehmen und Handwerk im Schatten der Industrie; wenig Gewerbeflächen für kleinere Gewerbetreibende ➤ Fachkräftemangel (Handel, Handwerk, soziale Berufe) ➤ „Wirtschaft/Industrie/Verwaltung 4.0“ nicht vorbereitet; keine Unterstützung des Handels bei ausstehender Digitalisierung, Versorgung mit Breitband in der Region (für Telearbeit) und Glasfaserkabeln in Gebäuden noch ausbaufähig



3.3.6 Kultur, Bildung, Gesundheit, Soziales

Kulturelles Leben

Dank der stadteigenen Zeppelin-Stiftung kann Friedrichshafen im kulturellen Bereich mit einem gewissen finanziellen Handlungsspielraum agieren und kulturelle Infrastrukturen aufrechterhalten. Die Angebote spielen dabei sowohl für die Bürgerinnen und Bürger als auch in der touristischen Vermarktung eine Rolle. Hohe Besucherzahlen weisen die Technik- und Kunst-Museen Zeppelin Museum (etwa 240.000/Jahr) und Dornier-Museum (etwa 120.000/Jahr) auf, die Tagesgäste anziehen. Ein sehr vielseitiger Standort ist das Graf Zeppelin Haus mit über 280.000 Gästen im Jahr und durchschnittlich über zwei Veranstaltungen täglich. Das jährlich stattfindende Bodenseefestival mit internationalen Künstlern lockt über 100.000 Gäste an. Friedrichshafen profitiert dabei auch von der Nähe zur kulturellen Hochburg Bregenz in Österreich, die sich derzeit im Verbund als Europäische Kulturhauptstadt „Bregenz/Rheintal/Bodensee“ 2024 bewirbt. Speziell für jüngere, ausländische oder generationenübergreifende Zielgruppen besteht jedoch Nachholbedarf (vgl. GROßKOPF 2014, HÄFELE 2016, LUTZ 2016).

Schul- und Hochschulbildung

Der Schulstandort Friedrichshafen durchläuft wie bundesweit nahezu alle Kommunen große Veränderungsprozesse. Neben den Grundschulen gibt es derzeit zwei städtische Werkrealschulen, drei Realschulen, zwei Gemeinschaftsschulen, zwei städtische Gymnasien sowie zwei städtische Sonderschulen. Zwei Sonderschulen, eine Werkrealschule und zwei Fachoberschulen bzw. Gymnasien in privater Trägerschaft sowie ein Berufskolleg und eine berufsbildende Schule ergänzen das öffentliche Bildungsangebot (vgl. KRÄMER-MANDEAU & SCHARNHORST-ENGEL 2015).

Im Rahmen der Schulentwicklungsplanung zeichnet sich ab, dass das Modell der Werkrealschulen künftig vor großen Herausforderungen steht. Die 2014 gegründeten Gemeinschaftsschulen sind dagegen sehr erfolgreich gestartet. Ein leichtes Wachstum verzeichnen neben den Grundschulen auch weiterhin die Realschulen, während die Schülerzahlen der Gymnasien einen eher instabilen Verlauf zeigen und keinen klaren Trend erkennen lassen. Die Dynamik bedeutet auch veränderte Anforderungen an die Infrastruktur. Einzelne Standorte wie zum Beispiel die Werkrealschule Pestalozzi sind mittlerweile geschlossen oder von der Schließung bedroht, vor allem an den Ganztagschulen besteht indes ein Bedarf an zusätzlichen Klassenräumen und Mensen. Seit 2009 ergänzt die gut nachgefragte Privatschule „Swiss International School“ die Schullandschaft (vgl. KRÄMER-MANDEAU & SCHARNHORST-ENGEL 2015).

Insgesamt 2.500 Personen studieren derzeit in Friedrichshafen. Neben der Zeppelin Universität am Seemooser Horn und in Fallenbrunnen, die seit der verliehenen Promotions- und Habilitationsrechte Friedrichshafen die Bezeichnung „Universitätsstadt“ ermöglicht, haben auch die Duale Hochschule Baden-Württemberg, Ravensburg (ebenfalls Fallenbrunnen) und die DIPLOMA Hochschule (Flughafen) Standorte in Friedrichshafen (vgl. KRÄMER-MANDEAU & SCHARNHORST-ENGEL 2015).

Gesundheitswesen

Die Kassenärztliche Vereinigung Baden-Württemberg stuft die medizinische Versorgung in Friedrichshafen als gut ein. Dazu tragen das gut ausgestattete städtische Klinikum, ein hoher Versorgungsgrad mit Hausärzten (110 %ige Deckung des Bedarfes) und gute Erreichbarkeiten bei. Die aktuelle und die geplante Ärztedichte weisen gegenüber des relativen Bedarfs im Mittelbereich des östlichen Bodenseekreis landesweit die höchsten Werte auf, woraus sich eine günstige Versorgungsprognose insgesamt ableiten lässt. Speziell im Bereich der Hausärzte könnten bis 2030 jedoch Engpässe entstehen (vgl. KVBW 2015).

Soziale Infrastruktur

Neben Kindergarten- und Krippenplätzen bestehen mehrere Betreuungsangebote für Kinder in Friedrichshafen. Etablierte Kinder- und Jugendtreffs bestehen in der Kernstadt, beispielsweise mit dem 2016 für 6,7 Millionen Euro sanierten und barrierefrei gestalteten Jugendzentrum Molke, sowie in den Ortsteilen Ailingen, Ettenkirch und Kluftern. Gerade in den kleineren Ortsteilen gibt es zudem einen hohen Anteil ehrenamtlich tätiger Personen. Den höchsten Handlungsbedarf für die Zukunft sehen die Bürgerinnen und Bürger Friedrichshafens bei der Integrationsarbeit und der Förderung des Zusammenlebens (vgl. Auszug Bürgerbefragung ISEK 2016 auf Seite 57).

Die Versorgung mit Sportstätten gilt als sehr gut, was sich auch in hohen Zufriedenheitswerten mit dem Sport- und Freizeitangebot im Rahmen der Sportentwicklungsplanung widerspiegelt. Neben Handlungsempfehlungen für die Angebots- und Organisationsstruktur verfolgt die Stadt auch aufwändige Infrastrukturmaßnahmen wie den Bau von zwei Hallenbädern (vgl. IKPS 2015 und ALTENBURG UNTERNEHMENSBERATUNG 2012).

Kulturelle Bildungsangebote bestehen mit der Musikschule Friedrichshafen und verschiedenen Bibliotheken wie dem Medienhaus am See, der Bodenseebibliothek und der auch Externen zugänglichen Bibliothek der Zeppelin Universität im Zeppelin Museum. Angebote zur Erwachsenenbildung bietet die VHS Friedrichshafen an (vgl. IKPS 2015).

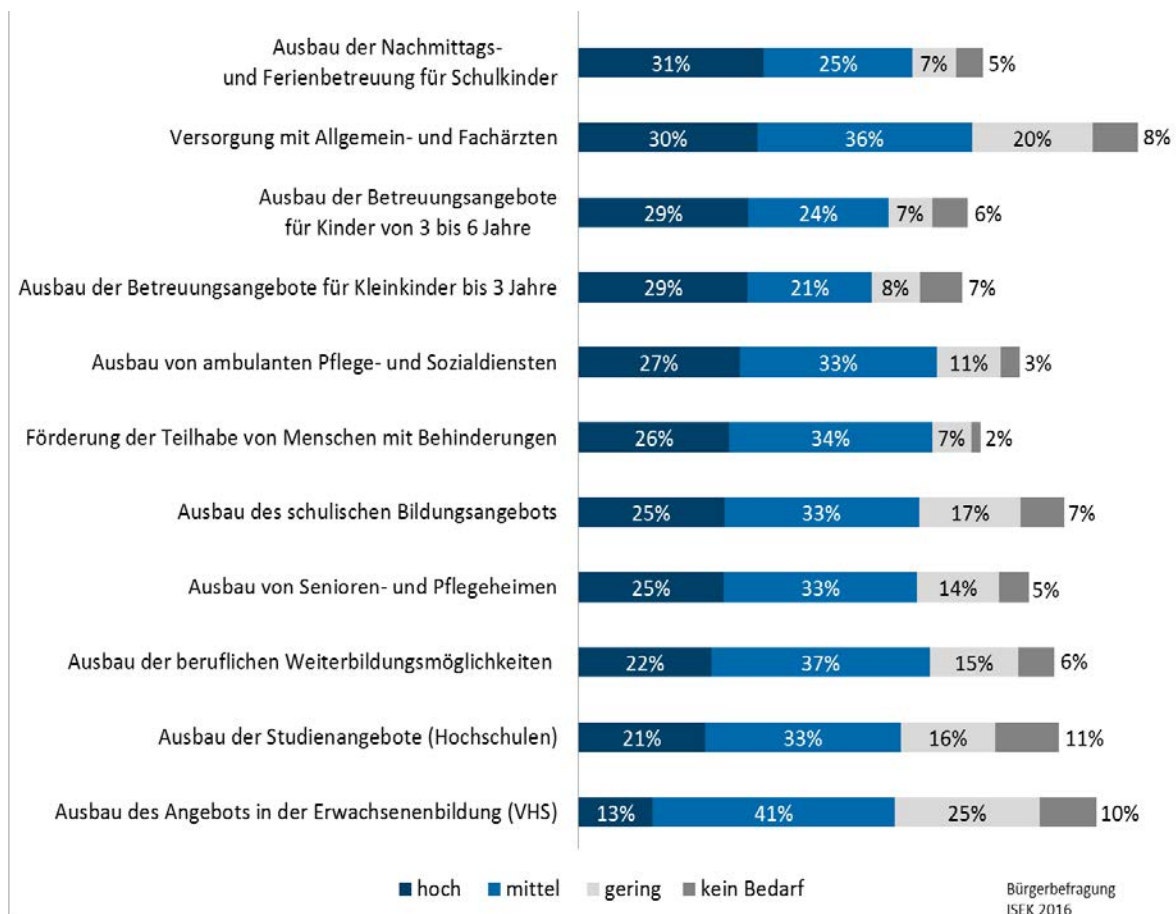
Kultur, Bildung, Gesundheit, Soziales	
Stärken und Potenziale	Schwächen und Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Vergleichsweise hoher Stellenwert der Kultur im städtischen Etat ➤ Vielfältige kulturelle Angebote mit z.T. überregionaler Bedeutung, gute kulturelle Infrastruktur ➤ Erfolgreicher Start von neuen Schulformen ➤ Universitätsstadt mit etwa 2.500 Studierenden in mehreren Hochschulstandorten ➤ Deutlich höhere aktuelle und geplante Ärztedichte als der relative Bedarf ➤ Guter statistischer Versorgungsgrad mit Hausärzten (knapp 110 %), gute Erreichbarkeit der Ärzte ➤ Städtisches Klinikum mit sehr guter Ausstattung ➤ Sehr gute Versorgung mit Sportstätten-Infrastruktur, hohe Zufriedenheit mit dem Sport- und Freizeitangebot ➤ Etablierte Kinder- und Jugendtreffs in der Kernstadt und in einigen Ortsteilen ➤ Versorgungsangebot an Kindergarten- und Krippenplätzen sowie Betreuungsangebote für Kinder 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Kulturangebot für jüngere Zielgruppen und ausländische Mitbürgerinnen und -bürger sowie generationenübergreifendes Angebot noch ausbaufähig ➤ Veränderte Anforderungen an die Schulformen durch große Dynamik der Schülerzahlen (Grundschulen: leichtes Wachstum, Werkrealschulen: deutlicher Rückgang), ggf. Anpassung der Schulstandorte ➤ Bedarf an zusätzlichen Räumen für Mensen und Klassenräume (vor allem für Ganztagschulen) ➤ Mögliche Versorgungsengpässe speziell bei Hausärzten bis 2030
Ergänzungen aus dem Beteiligungsprozess (Zusammenfassung)	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Familienfreundlichkeit (Angebote wie Familienzentrum, Molke, Spielehaus, Medienhaus) ➤ Große Unterstützung der Selbsthilfegruppen ➤ Aktive Zusammenarbeit der Kirchen ➤ Enges soziales Netz ➤ Gutes Vereinsleben, gute Zusammenarbeit zwischen Stadt und Vereinen ➤ Zeppelin Museum: tolle Architektur (Denkmalschutz), Vernetzung, Diskurs, Bildung 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Einseitige Verwendung des Etats für die Hochkultur ➤ Fehlende Veranstaltungsorte für Jugendkultur, fehlender Fokus auf die freie Kunst- und Kulturszene und innovative Angebote sowie die Studentenkultur ➤ Dezentrale Struktur der Kultur, keine Verbindung untereinander ➤ Wenig Kooperationen zwischen Uni und VHS, Stadtverwaltung und DHBW, ungenutzte Synergien zwischen Hochschulen und Stadt ➤ Wenig Häfler an Häfler-Hochschulen ➤ Fehlende Willkommenskultur für junge Leute, fehlende Akzeptanz für die Studierenden ➤ Hausärzte mit zu wenig Hausbesuchen ➤ Fach- und Arbeitskräftemangel in sozialen Berufen (z.B. Pflege) ➤ Trennung von Senioren- und Jugendtreffs statt Verfolgung von Mehrgenerationen-Ansätzen (Wohnen, Spielen, Leben) ➤ Es fehlen bunte Quartiere

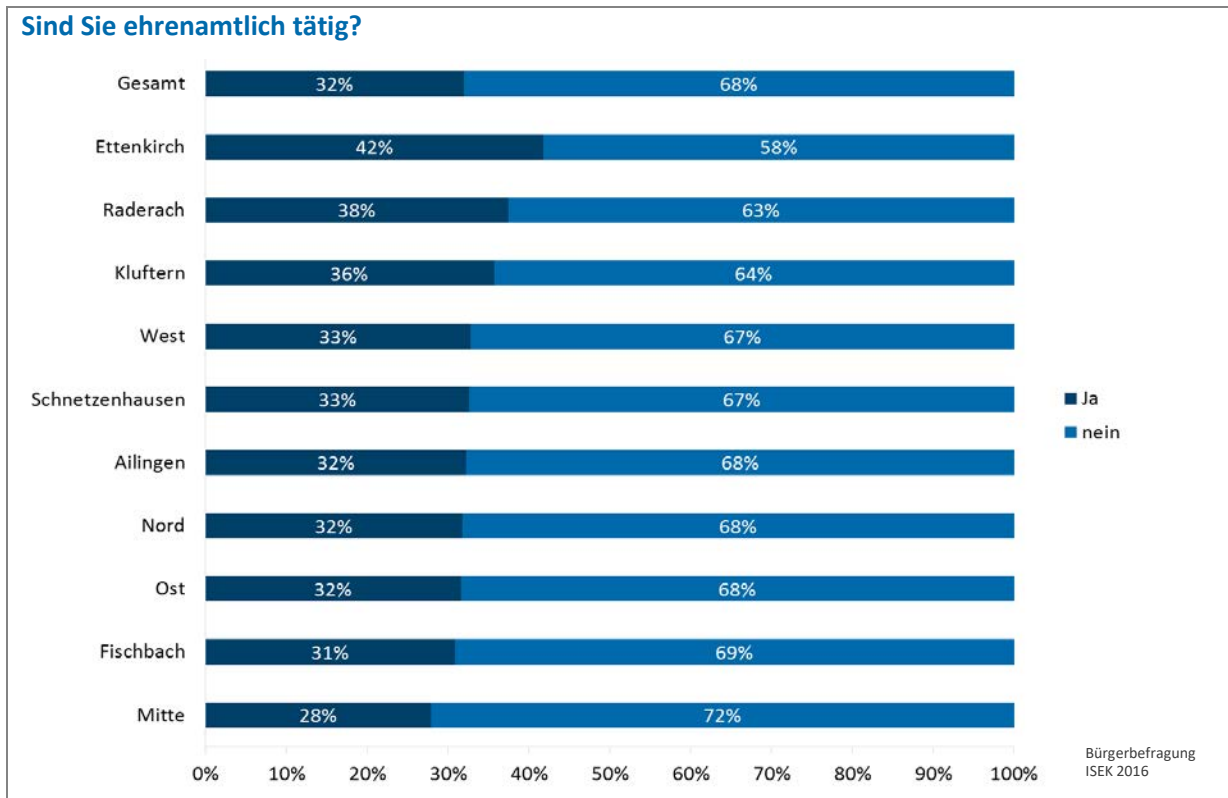
Ergänzungen aus dem Beteiligungsprozess (Zusammenfassung)

- Fehlendes Angebot an öffentlichen Toiletten in den Ortschaften
 - Gefahr der Verteuerung durch den Zuzug einkommensstarker Bevölkerungsschichten
 - Wenig Prävention von Obdachlosigkeit
 - Kein Konzept zur Verbesserung der Barrierefreiheit in der Stadt (z.B. Access City Award der EU)
- Zu wenig Toleranz

Ergebnisse aus der Bürgerbefragung

Wo sehen Sie bis zum Jahr 2030 Handlungsbedarfe im Bereich Bildung, Gesundheit und Soziales?





3.3.7 Querschnittsthemen

Bürgerbeteiligung

Die Stadt Friedrichshafen verfügt über einige Erfahrungen mit Bürgerbeteiligung unabhängig vom Beteiligungsprozess für das ISEK. Bereits 1997 wurden vier Bürgerforen im Rahmen der Lokalen Agenda 21 ins Leben gerufen, die sich zentralen Themen der Stadtentwicklung widmeten. Gezielte Beteiligungsverfahren initiierte die Stadt auch im Rahmen der Stadtentwicklungsplanung „STEP“ 2002, des Flächennutzungsplanes und des Sportentwicklungsplanes 2006 oder des Energie- und Klimaschutzkonzeptes 2011. Workshopverfahren hat die Stadt unter anderem bereits in Allmansweiler durchgeführt, seit Ende 2016 läuft ein derartiges Verfahren zur Entwicklung der Ortsmitte Fischbach.

Die niedrigschwellige Online-Plattform „Sag's doch!“ bietet zahlreiche Möglichkeiten, Anliegen an die Stadt heranzutragen und öffentlich zu dokumentieren. Auch zielgerichtete Beteiligungsverfahren organisiert die Stadt über die Plattform, wie in jüngerer Vergangenheit zum Beispiel zum Lärmaktionsplan, zur Neugestaltung des Uferparks oder zur Stadtteilentwicklung in Fischbach.

Zusammenarbeit in Stadt und Region

Mit dem Flächennutzungsplan 2015, den die Stadt Friedrichshafen 2006 gemeinsam mit der benachbarten Gemeinde Immenstaad erstellt hat, bestehen Erfahrungen in der interkommunalen Zusammenarbeit.

Gemeinsam mit den Wirtschaftsförderungen der Kommunen im Bodenseekreis und den umliegenden Landkreisen Ravensburg, Konstanz, Lindau und Sigmaringen positioniert die Stadt den Wirtschaftsraum Bodensee mit der Kampagne „KIS – Karriere im Süden“.

Darüber hinaus ist Friedrichshafen mit der international geprägten Bodensee-Region seit 2007 in der Gemeinschaftsinitiative „Interreg“ aktiv, mit der die EU über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) grenzübergreifende Maßnahmen fördert. Friedrichshafen beteiligte sich unter anderem an Projekten wie der „Internationalen Bodensee Tourismus GmbH“, „Städte gestalten Zukunft – gesellschaftlichen Wandel gemeinsam gestalten“, „BodenseeMeeting“ als Netzwerk für Events, Kongresse und Tagungen oder dem Jugend-Integrationsprojekt „next level“.

Digitalisierung/Smart City/Neue Technologien

Mit dem Projekt „T-City“ hat die Stadt Friedrichshafen in Zusammenarbeit mit der Telekom bereits von 2006 bis 2012 in den Themenfeldern „Lernen und Forschen“, „Mobilität und Verkehr“, „Tourismus und Kultur“, „Bürger, Stadt und Staat“, „Wirtschaft und Arbeit“ und „Gesundheit und Betreuung“ mehr als 40 innovative Ansätze erprobt und teilweise wissenschaftlich begleiten lassen.

Querschnittsthemen	
Bürgerbeteiligung Zusammenarbeit in Stadt und Region Digitalisierung/Smart City/Neue Technologien	
Stärken und Potenziale	Schwächen und Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Überregionale Zusammenarbeit im Rahmen von Interreg-Projekten ➤ Überregionale Zusammenarbeit im Kulturbereich ➤ Internationalität der Bodenseeregion ➤ Workshopverfahren bei Bebauungsplänen und Bauvorhaben; Beteiligungsformate über die Plattform „Sag's doch“ und im Rahmen der Erstellung von Konzepten wie z.B. Lärmaktionsplan ➤ Verwaltung, Unternehmen und Hochschulen verfügen bereits über Erfahrungen mit Digitalisierungsprozessen 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Zum Teil ungleiche Voraussetzungen bei den Kommunen in der Region (Beispiel Finanzen) ➤ Noch keine kontinuierliche Einbindung der Hochschulen in die Stadtentwicklung ➤ Ausbaumöglichkeiten bei ressortübergreifender Zusammenarbeit in der Verwaltung ➤ Digitalisierung birgt Wettbewerbsrisiken für kleinere Unternehmen, z.B. im Einzelhandel oder in Handwerk und Industrie (kostspielige Technologie)
Ergänzungen aus dem Beteiligungsprozess (Zusammenfassung)	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Zusammenarbeit zwischen DBT (Deutsche Bodensee Tourismus GmbH) und IBT (Internationale Bodensee Tourismus GmbH) ➤ Chancen, mit Digitalisierung Beteiligungsprozesse und damit das ehrenamtliche Engagement zu stärken 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Interregionale Zusammenarbeit/Raumordnung kommt zu kurz ➤ Mittelstand wandert ab, nur Großindustrie zählt, und bekommt Flächen

3.4 Zusammenfassung: Handlungsbedarfe für Friedrichshafen

Verkehr und Mobilität
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Multimodales Verkehrssystem schaffen: Verschiedene Mobilitätsformen und -angebote vernetzen ▪ 'Stadt der kurzen Wege': Nahmobilität fördern ▪ ÖPNV optimieren und ausbauen ▪ Attraktive Fuß- und Radwegenetze einrichten ▪ Konzepte wie Carsharing, Bikesharing, Verknüpfungspunkte mit öffentlichen Verkehrsmitteln fördern ▪ Verkehrsaufkommen in der Innenstadt reduzieren ▪ Elektromobilität ausbauen ▪ Verkehrslärm und Emissionen reduzieren ▪ Barrierefreiheit berücksichtigen

Tourismus und Freizeit

- Standort über Alleinstellungsmerkmale weiter profilieren, 'Zugpferde' und Leuchttürme unterstützen
- Saisonabhängigkeit abbauen
- Beherbergungsbereich weiterentwickeln
- Freizeit- und Kulturangebote zielgruppengerecht weiterentwickeln und ausbauen, junge Generation besonders in den Blick nehmen
- Angebot an niedrigschwelligen Kulturangeboten ausbauen
- Regionale Zusammenarbeit weiter stärken

Umwelt: Landschaft, Landwirtschaft und Klimaschutz

- Wertvolle Natur- und Landschaftsräume bewahren und schützen
- Umwelt- und ressourcenschonende Siedlungsentwicklung betreiben
- Grün- und Freiflächen in der Stadt aufwerten
- An den bisherigen Aktivitäten im Klimaschutz anknüpfen und weitere Maßnahmen des Klimaschutzkonzepts umsetzen
- Maßnahmen zur klimaangepassten Stadt fördern

Wohnen, Freiraum, Baukultur

- Wohnraumknappheit entgegenwirken, Wohnraum für alle Bevölkerungsgruppen vorhalten
- Baulücken und vorhandene Flächenreserven für Wohnbebauung erschließen
- Vorhandene Altbausubstanz und schutzwürdige Gebäude erhalten
- Möglichkeiten prüfen, um Barrierewirkung von Infrastrukturen zu reduzieren
- Städtebauliche Defizite beheben
- Zugänglichkeit zum Bodensee verbessern
- Lebens- und Aufenthaltsqualität aufrechterhalten
- Freiraumqualitäten im öffentlichen Raum verbessern

Wirtschaft, Handel, Innenstadt

- Aufenthaltsqualität in der Innenstadt verbessern und Innenstadt beleben
- Öffentlichen Raum barrierefrei und ansprechend gestalten
- Nahversorgungsfunktion erhalten und stärken – 'Kurze Wege'
- Vielfalt an unterschiedlichen Nutzungen (Einzelhandel, Dienstleistungen, Wohnen, Gastronomie etc.) bewahren und ausbauen
- Innenstadt als Ort der Identifikation besonders in den Blick nehmen
- Gute Rahmenbedingungen für den Handel sicherstellen
- Arbeitsplätze sichern und zusätzliche schaffen

Kultur, Bildung, Gesundheit und Soziales

- Kulturangebote zielgruppengerecht weiterentwickeln und ausbauen, junge Generation besonders in den Blick nehmen
- Angebot an niedrigschwelligen Kulturangeboten ausbauen
- Integration fördern
- Ehrenamt und Bürgerengagement ausbauen
- Bildungsangebot sichern und ausbauen
- Medizinische Versorgung sicherstellen
- Generationsübergreifendes Zusammenleben fördern
- Betreuungsangebote ausbauen und Familienfreundlichkeit stärken
- Studentisches Leben in Friedrichshafen verankern
- Zusammenarbeit zwischen Hochschulen und Stadt verbessern

Querschnittsthemen

- Bürgerbeteiligung ausbauen und verankern
- Verwaltungsinterne und überregionale Zusammenarbeit verbessern
- Chancen des digitalen Wandels nutzen und verankern

4 Handlungskonzept

Präambel

Für das Handlungskonzept des ISEK und den folgenden Umsetzungsprozess gelten folgende zentrale Eckpunkte:

Raumbezug

Das Handlungskonzept bezieht sich auf das Stadtgebiet Friedrichshafen mit den Stadtteilen Mitte, Nord, Ost, West, Fischbach und Schnetzenhausen und die Ortschaften Ailingen, Ettenkirch, Kluftern und Raderach.

Zeithorizont

Das Handlungskonzept nimmt die Entwicklung der Stadt Friedrichshafen für die nächsten 15 bis 20 Jahre in den Blick.

Übergreifendes Leitmotiv

Übergreifendes Leitmotiv im Leitbild für Friedrichshafen ist die Verzahnung von Verdichtung mit der Stärkung von Freiraumqualitäten und Grün, die bei allen Projekten mit Raumbezug Richtschnur sein soll.

Einbindung der Bevölkerung

Das Handlungskonzept für Friedrichshafen wurde in einem breit angelegten Beteiligungsprozess mit vielen Akteuren gemeinsam entwickelt.

Für die Umsetzung des ISEK-Handlungskonzeptes und zukünftige Projekte der Stadtentwicklung gilt es, an den ISEK-Beteiligungsprozess und weitere Beteiligungsverfahren in Friedrichshafen anzuknüpfen und die 'Kultur der Beteiligung' weiter zu verstetigen. Leitlinien für die Bürgerbeteiligung, wie sie bereits viele beteiligungserfahrene Städte aufgestellt haben, können hier eine transparente und verlässliche Grundlage sein.

Die detaillierte Ausarbeitung der Leitlinien sollte in einem dialogischen Prozess zwischen Verwaltung, Politik und Bürgerschaft erfolgen, damit sie die spezifischen Belange Friedrichshafens berücksichtigen und als gemeinsame Grundlage akzeptiert werden.

Eckpunkte der Leitlinien für die Bürgerbeteiligung könnten sein:

- Beteiligung von Beginn an:
Frühzeitige, transparente und verständliche Information über Vorhaben in der Stadt
- Beteiligung mit Konzept:
Individuelle Beteiligungskonzepte für einzelne Vorhaben (wie läuft das Verfahren ab, wer kann sich wie beteiligen, wer moderiert)
- Beteiligung für alle:
Unterschiedliche Methoden und an verschiedene Zielgruppen angepasste Beteiligungsangebote (z.B. Bürgergutachten, Beteiligung von Kindern und Jugendlichen etc.)
- Beteiligung mit klarer Perspektive:
Transparenz der Verfahren und Nachvollziehbarkeit, wie mit den Ergebnissen der Beteiligung umgegangen wird und wer entscheidet
- Beteiligung in angemessenem Rahmen:
Beachtung von Ressourcen und des Verhältnisses von Kosten und Nutzen
- Beteiligung als Lernprozess:
Beteiligungsverfahren auswerten und weiterentwickeln

(siehe dazu auch Kapitel 4.2.2, Leitprojekt Nr. 5 'Planungskultur und Bürgerbeteiligung', Baustein 1)

4.1 Leitbild

4.1.1 Aufbau des Leitbildes

Das Leitbild für Friedrichshafen besteht aus einem Text- und einem Kartenteil. Der Textteil setzt sich aus mehreren **Leitlinien**, die die gewünschte Entwicklung in wichtigen Handlungsfeldern und Querschnittsthemen der Stadtentwicklung skizzieren, zusammen (siehe Kapitel 4.1.2). Die Leitlinien setzen sich in den **Zielen** fort: Die Ziele konkretisieren die gewünschte Entwicklung und beschreiben einen gewünschten Zielzustand (siehe Kapitel 0).

Das **räumliche Leitbild** Friedrichshafens verortet Schwerpunkte für die Entwicklung im Stadtgebiet (siehe Kapitel 4.1.4): Auf Grundlage der Bestandsanalyse und im Laufe des Beteiligungsprozesses haben sich „Baulich-gestalterische Entwicklungsräume“ und „Grüne Entwicklungsräume“ herauskristallisiert, bei denen besonderer planerischer Handlungsbedarf besteht. Diese Orte sind für die gesamtstädtische Entwicklung von besonderer Bedeutung.

Zusammen beschreiben Leitlinien, Ziele und das räumliche Leitbild ein umfassendes Bild von Friedrichshafens Zukunft, das Orientierung für zukünftiges Handeln in der Stadtentwicklung geben soll.

Bausteine		Inhalte / Worum geht es?
Leitbild Was ist unsere Vorstellung für die Entwicklung Friedrichshafens in den kommenden Jahren und Jahrzehnten? Welche Leitlinien sollen für die Entwicklung gelten?	Leitlinien Handlungsfelder und Querschnittsthemen (Kapitel 4.1.2 und 4.1.3)	→ Wichtige Themen für die Stadtentwicklung in Friedrichshafen
	Ziele (Kapitel 4.1.3)	→ Grundsätzliche Zielrichtungen für die einzelnen Handlungsfelder
	Räumliches Leitbild (Kapitel 4.1.4)	→ Räumlicher Orientierungsrahmen für die zukünftige städtische Entwicklung Friedrichshafens → Zukunftsorte: Orte mit planerischem Handlungsbedarf und hoher Bedeutung für die gesamtstädtische Entwicklung
Leitprojekte und ISEK-Projektpool Wie gelangen wir zu unseren Zielen?	Leitprojekte (Kapitel 4.2)	→ Konkrete Ideen für die Zukunft von Friedrichshafen, die für die zukünftige Stadtentwicklung von besonders hoher Bedeutung sind
	ISEK-Projektpool (Kapitel 4.3)	→ Restliche Ideen für die Zukunft von Friedrichshafen

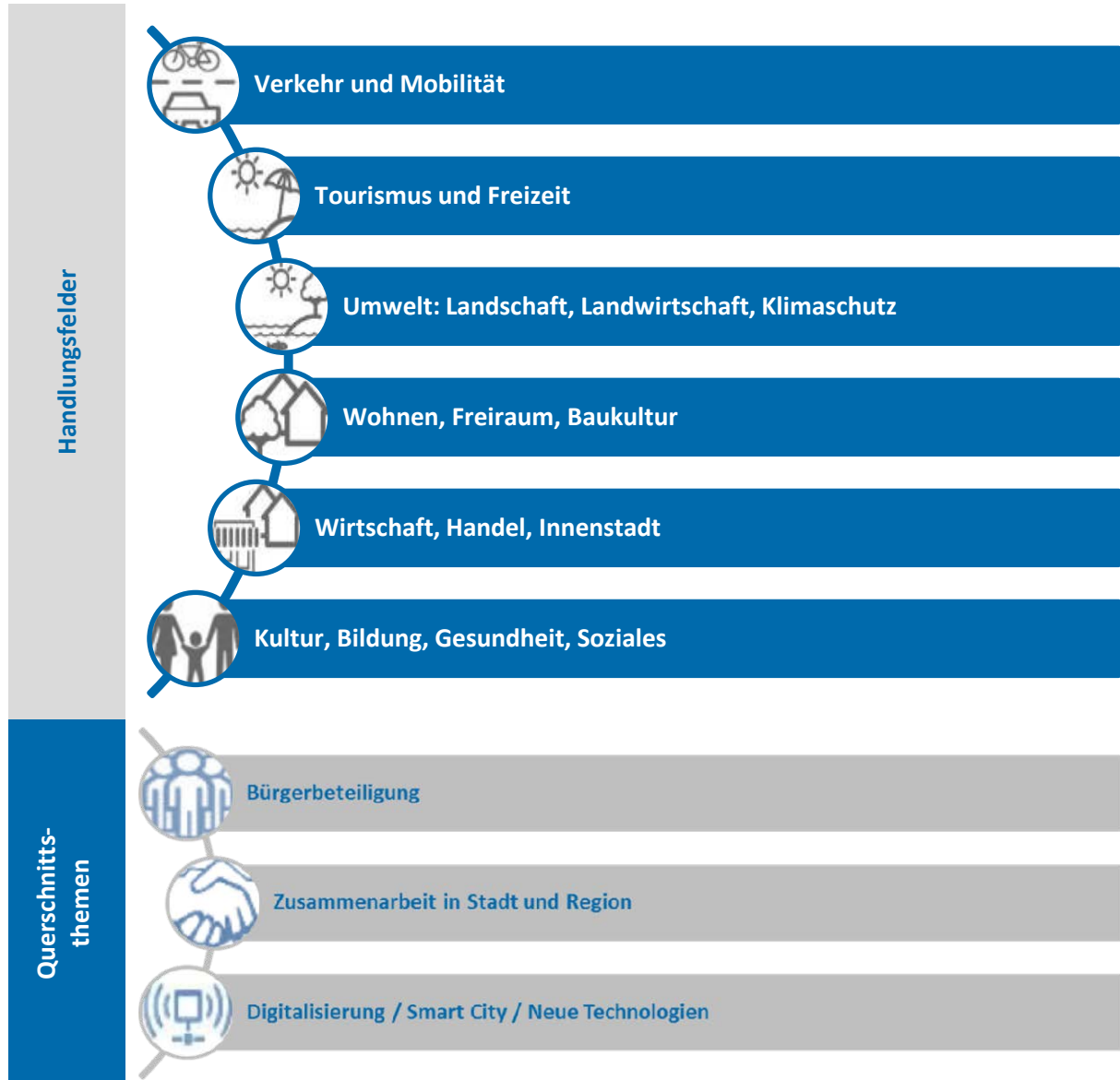
4.1.2 Leitlinien

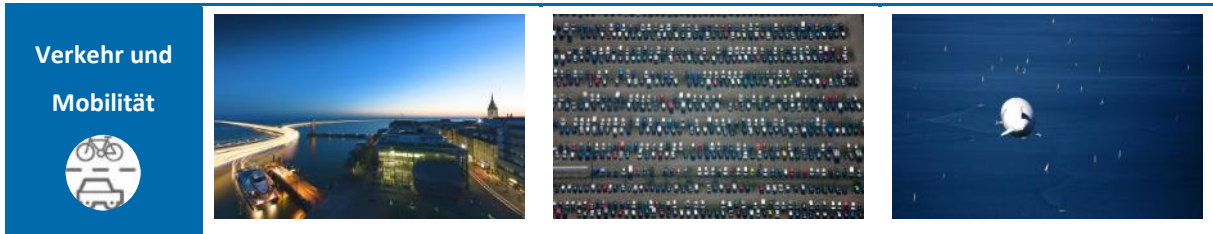
<p>Verkehr und Mobilität</p> <p>Friedrichshafen mobil – stadtverträglich, umweltbewusst und zukunftsfähig</p>	 
 	<p>Tourismus und Freizeit</p> <p>Friedrichshafen – Tourismusstadt mit besonderem Profil und Ort zum Erholen</p>
<p>Umwelt: Landschaft, Landwirtschaft, Klimaschutz</p> <p>Friedrichshafen – nachhaltige, klimaeffiziente und grüne Stadt am Bodensee</p>	 
 	<p>Baukultur, Wohnen und Freiraum</p> <p>Friedrichshafen – kompakte Stadt mit Baukultur und Lebensqualität</p>
<p>Wirtschaft, Handel und Innenstadt</p> <p>Friedrichshafen – dynamischer Wirtschaftsstandort und Einkaufsstadt am Bodensee mit Flair</p>	 
 	<p>Kultur, Bildung, Gesundheit, Soziales</p> <p>Friedrichshafen – soziale Stadt und Stadt für alle</p>

	<p>Bürgerbeteiligung</p> <p>Friedrichshafen – Bürger informiert und beteiligt</p>	
	<p>Zusammenarbeit von Stadt und Region</p> <p>Friedrichshafen – gemeinsam mit den Nachbarn</p>	
	<p>Smart City / Digitalisierung</p> <p>Friedrichshafen – smart und digital</p>	

4.1.3 Handlungsfelder und -ziele

Die Ziele konkretisieren die gewünschte Entwicklung in den sechs Handlungsfeldern und drei Querschnittsthemen der Stadtentwicklung Friedrichshafens. Sie sind als 'Zielzustand' formuliert, den die Stadt in den kommenden 15 bis 20 Jahren erreichen will.



**Ziele:**→ **Mobilität für alle:**

Barrierefreiheit ist eine wichtige Richtschnur für den Verkehr in Friedrichshafen. Alle Angebote sind bezahlbar und ohne Hürden zu erreichen und bieten allen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern gleichwertige Mobilitätschancen.

→ **Mobilität im Einklang mit der Umwelt:**

Der Verkehr in Friedrichshafen ist umweltverträglich ausgebaut, auf neue Flächenversiegelungen konnte weitestgehend verzichtet werden. Ein attraktives Wegenetz macht Friedrichshafen zu einer fahrrad- und fußgängerfreundlichen Stadt. Das Mobilitätsverhalten der Einheimischen, Pendler und Gäste hat sich zugunsten einer ressourcenschonenden, emissionsarmen Verkehrsentwicklung verändert: Der Anteil der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr) am Modal Split hat sich durch attraktive Angebote auf mindestens 50 % erhöht und der Anteil des verbrennungsmotorisierten Individualverkehrs reduziert.

→ **Mobilität vernetzt:**

In Friedrichshafen und über alle seine Teillorte hinweg sind die verschiedenen Verkehrsträger gut miteinander verknüpft und aufeinander abgestimmt. Der Umstieg von einem Verkehrsträger auf den anderen ist einfach möglich. Ein angemessenes Stellplatzangebot wird vorgehalten, so dass die Nutzerinnen und Nutzer Angebote je nach Bedarf kombinieren können. Die Stadt ist damit einer der Vorreiter für eine intermodale Verkehrsmittelnutzung.

→ **Mobilität innovativ:**

Friedrichshafen setzt auf innovative Mobilitätsformen für alle Generationen. Die Stadt hat die Voraussetzungen für neue Technologien im Verkehrsbereich weiter ausgebaut und hält die nötige Infrastruktur dafür vor. E-Mobilität ist fester Bestandteil im Verkehrsangebot, genauso wie Car- oder Bike-Sharing und weitere technologische Neuerungen, zum Beispiel autonomes und vernetztes Fahren.

→ **Mobilität für eine lebenswerte und attraktive Stadt:**

Intelligent vernetzte Verkehrslösungen entlasten Innenstadt und Wohnquartiere Friedrichshafens vom Durchgangsverkehr. Nach dem Motto 'Stadt der kurzen Wege' wird Verkehr vermieden, Verkehrslärm und weitere Emissionen sind deutlich zurückgegangen. Intelligente Verkehrslösungen reduzieren den Verkehr, erhöhen die Aufenthaltsqualität und sichern die Erreichbarkeit der Innenstadt.

→ **Mobilität über die Grenzen hinaus:**

Die verkehrliche Anbindung von Friedrichshafen hat sich sehr verbessert. Die Stadt ist schnell und bequem mit allen Verkehrsträgern erreichbar, wovon Einheimische, Pendler wie auch Gäste und Wirtschaft profitieren. Die gute Anbindung und der enge Takt bei Bus, Bahn, Fähre und Katamaran sowie Rufbus und Taxi stärkt zudem die Stadt als Wirtschaftsstandort.



Ziele:

→ **Vorsprung durch Qualität:**

Friedrichshafen setzt auf Qualität statt Quantität der touristischen Angebote und hat diese zukunftsorientiert und zielgruppengerecht weiterentwickelt. Die Qualität der touristischen Infrastruktur stimmt.

→ **Tourismusstadt mit Profil:**

Friedrichshafen ist ein erfolgreicher und profilierter Tourismusstandort, insbesondere durch die touristischen Alleinstellungsmerkmale, zum Beispiel Bodensee, Zeppelin Museum und Dornier-Museum. Die Vermarktung über Themen wie beispielsweise Radfahren, Wandern und Wasser läuft Hand in Hand mit übergeordneten Ebenen und mit den Anbietern vor Ort.

→ **Stärke durch Zusammenarbeit:**

Die touristischen Akteure arbeiten sowohl in der Stadt als auch in der Region eng zusammen. Angebote sind vernetzt, aufeinander abgestimmt und punkten durch interessante Verknüpfungen verschiedener thematischer Angebote.

→ **Stadt zum Erholen:**

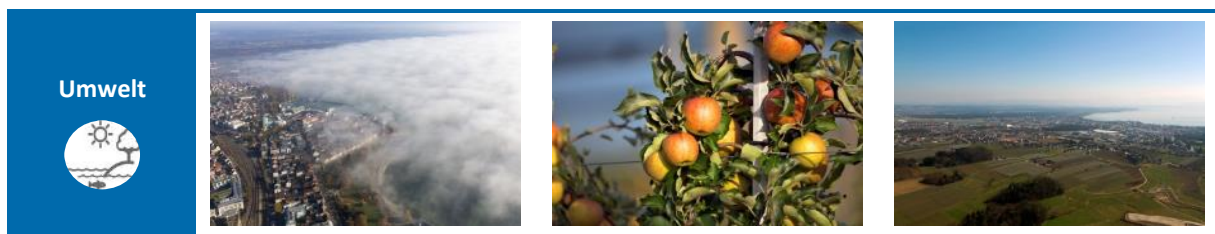
Das Naherholungsangebot in Friedrichshafen ist optimal ausgebaut und auf die Bedürfnisse von Jung und Alt sowie Familien zugeschnitten. Attraktive Freiräume und Grünflächen laden zum Aufenthalt am See, in der Stadt und im Umland ein.

→ **Freizeit bunt und beliebt:**

Die Freizeitmöglichkeiten in Friedrichshafen sind vielfältig und erfreuen sich einer großen Nachfrage. Auch für die junge Generation bietet die Stadt ein attraktives Angebot.

→ **Tourismus im Einklang mit der Natur:**

Friedrichshafen setzt beim Tourismus auf Umweltverträglichkeit. So steht den Gästen beispielsweise ein attraktives Angebot an naturnahen und sanften Tourismusangeboten zur Verfügung. Das gute Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln ermöglicht die umweltfreundliche Fortbewegung.



Ziele:

→ **Bodensee für alle:**

Die für Friedrichshafen so charakteristische Landschaft am Bodensee bleibt für die nachfolgenden Generationen erhalten. Der Bodensee bietet Pflanzen, Tieren und Menschen attraktive Lebensräume. Der Zugang zum Bodensee ist weitestgehend barrierefrei möglich, gleichzeitig sind besonders schützenswerte Bereiche der natürlichen Entwicklung überlassen.

→ **Natur schützen und erleben:**

Bewohnerinnen und Bewohner sowie Gäste Friedrichshafens sind für die besonderen Schätze der Natur in und um Friedrichshafen sensibilisiert. Sie sind motiviert, Natur und Umwelt zu schützen und die Biodiversität zu erhalten. Die Stadt betreibt eine vorausschauende Grünflächenplanung, die sowohl Naturerlebnisräume für die Menschen als auch Schutzräume für besonders sensible Pflanzen und Tierarten im Blick hat. Grüne und blaue Infrastruktur im Siedlungsbereich leistet ihren Beitrag für die Umweltqualität.

→ **Landwirtschaft und Obstbau – nachhaltig und innovativ:**

Landwirtschaft und Obstbau in und um Friedrichshafen prägen und erhalten die über Jahrhunderte gewachsene Landschaft in der Bodenseeregion. Die Betriebe bewirtschaften den Boden nachhaltig und umweltverträglich und nutzen innovative Methoden. So bleiben sie wettbewerbsfähig, haben eine Perspektive und erzeugen qualitativ hochwertige, gesunde Lebensmittel, die auf kurzem Weg zum Verbraucher kommen.

→ **Im Klimaschutz weit voran:**

Friedrichshafen nutzt seine Erfolge und Erfahrungen im Klimaschutz und verstärkt sein Engagement weiter. Bürgerschaft, Unternehmen und Stadt - alle machen mit und leisten ihren individuellen Beitrag im Verbund mit anderen Kommunen. Friedrichshafen schreibt sein Energie- und Klimaschutzkonzept fort und wird auf dieser Grundlage im Jahr 2030 CO₂-neutral und schadstoffarm.

→ **Klimawandel im Blick:**

Friedrichshafen gestaltet die Anpassung an den Klimawandel aktiv. Die Stadt betreibt vorausschauenden und ganzheitlichen Hochwasserschutz und erhält Grünflächen und Frischluftschneisen für ein angenehmes Stadtklima. Bei Neubauvorhaben werden planerische Maßnahmen zur Minimierung von Wärmeinseleffekten angewendet.

→ **Umwelt- und ressourcenschonende Siedlungsentwicklung:**

Die Stadt hat bei der Siedlungsentwicklung einen Kompromiss zwischen der erforderlichen Ausweisung neuer Baugebiete sowie dem Erhalt und der Schaffung von Grün- und Freiflächen gefunden. Neue Versiegelung ist soweit wie möglich minimiert.



Ziele:

→ **Siedlungsentwicklung kompakt und nachhaltig:**

Der Fokus der Siedlungsentwicklung liegt in Friedrichshafen auf der Innenentwicklung und Nachverdichtung. Gebiete mit Entwicklungspotenzial im Innenbereich Friedrichshafens sind behutsam und der Umgebung angepasst erschlossen, Brachen und Baulücken aktiviert. Dabei beachtet die Stadt wichtige Grünachsen und Freiluftschneisen. Die Stadt nutzt dabei auch die Möglichkeiten, sinnvoll und nach Maß in die Höhe zu gehen. Flächen am Rand der Siedlungsbereiche entwickelt die Stadt nur an besonders geeigneten Standorten. Hohe Umweltstandards bei Bauweise und Freiflächengestaltung sind wichtige Richtschnur.

→ **Stadt mit Baukultur:**

Baukultur und Stadtgestaltqualität haben einen hohen Stellenwert. Die Stadt wirkt darauf hin, historische Bausubstanz zu bewahren und nutzt dafür ein Kataster schützenswerter Gebäude, das die besonderen Voraussetzungen in Friedrichshafen berücksichtigt. Bei Neubauten stellt die Stadt hohe Ansprüche an die Qualität des Bauens und bekennt sich zu stadtbildprägenden Bauvorhaben. Friedrichshafen setzt auf das Wettbewerbswesen und konkurrierende Verfahren als ein Instrument zur Sicherung der Baukultur, der städtebaulichen und architektonischen Qualität. Bei der Bautätigkeit achtet die Stadt darauf, wichtige Stadtstrukturen zu bewahren und zu entwickeln. Die Stadteingänge sind klar konturiert und ansprechend.

→ **Wohnstandort für alle:**

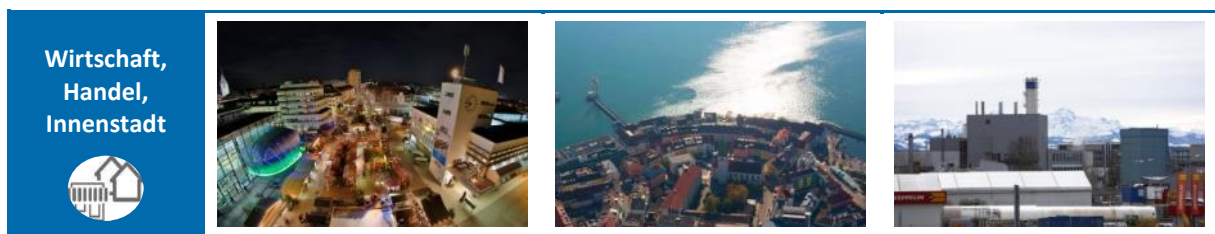
Friedrichshafen ist ein attraktiver Wohnstandort und verfügt über Wohnangebote in allen Marktsegmenten. Auch für niedrige Einkommen ist bezahlbarer Wohnraum vorhanden, und in den Quartieren ist eine soziale Durchmischung gegeben. Innovative Wohnformen sowie generationsübergreifende und altersgerechte Angebote sind stark ausgebaut. Das Angebot erfüllt die Bedürfnisse der unterschiedlichen Nutzergruppen in Bezug auf Preis, Qualität und Größe und richtet sich prioritär an die örtliche Bevölkerung.

→ **Wohnen in belebten Quartieren:**

Die Wohnquartiere sind belebt und das soziale Umfeld intakt. Die Stadtteile und Ortschaften verfügen über Treffpunkte und Angebote für Jung und Alt und weisen eine hohe Aufenthaltsqualität auf.

→ **Freiräume vielfältig und grün:**

Friedrichshafen hat attraktive öffentliche Freiräume, die zum Verweilen einladen und Begegnungsorte für die Häflerinnen und Häfler sowie für Gäste sind. Vertikale Grünräume/Fassadenbegrünungen ergänzen die städtischen Freiraumstrukturen.



Ziele:

→ **Innenstadt vielfältig und lebendig:**

Friedrichshafens Innenstadt ist Mittelpunkt des gesellschaftlichen Lebens. Belebte Freiräume und Plätze sowie eine gute Mischung unterschiedlicher Nutzungen – von Handel und Dienstleistungen über Wohnen bis hin zu Gastronomie, Freizeit und Kultur – ziehen Einheimische und Gäste aller Altersgruppen an. Hier halten sich alle gerne auf. Friedrichshafens vitaler Kern strahlt auf die gesamte Stadt aus.

→ **Innenstadt gut erreichbar:**

Die Innenstadt Friedrichshafens ist über alle Verkehrsmittel gut angebunden und für alle Bevölkerungsgruppen gut erreichbar. Der emissionsproduzierende motorisierte Verkehr in der Innenstadt ist zugunsten anderer Verkehrsträger reduziert, und Belastungen durch Staus und Emissionen sind stark zurückgegangen. Fußgängerfreundliche und barrierefreie Gestaltung laden zum Besuch ein.

→ **Innenstadt – Das Gesicht der Stadt:**

Die Innenstadt hat an markanten Orten besondere bauliche Qualitäten. Entwicklungsbereiche wie zum Beispiel der Hintere Hafen, der Uferbereich oder das Zollareal sind mit hohen baulichen Ansprüchen gestaltet. Der eigene Charme moderner Architektur sowie qualitätsvolle und grüne Plätze in Friedrichshafen begeistern Gäste sowie Häflerinnen und Häfler. Friedrichshafen konnte damit die eigene Identität im baulichen Bereich stärken und geht selbstbewusst mit seiner besonderen Geschichte um.

→ **Einkaufsstadt am Bodensee:**

Friedrichshafen ist als Einkaufsstadt über die Stadtgrenzen hinaus bekannt. Die Stadt hat ihr Profil als „Einkaufsstadt am Bodensee“ weiter gestärkt, indem sie dieses Alleinstellungsmerkmal durch die Verknüpfung von Fußgängerzone und See funktional und gestalterisch deutlicher herausgearbeitet hat. Das Sortimentsangebot hat sich verbessert, und die Innenstadt verfügt über einen ausgewogenen Branchenmix. Sowohl inhabergeführte, individuelle Geschäfte wie Filialisten finden ihren Platz.

→ **Nahversorgung überall:**

Friedrichshafen bietet als „Stadt der kurzen Wege“ im gesamten Stadtgebiet eine wohnungsnaher Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs und verfügt über eine entsprechende Infrastruktur. Der stationäre Handel ist mit digitalen Plattformen intelligent verknüpft.

→ **Starker und dynamischer Wirtschaftsstandort Friedrichshafen:**

Die bestehenden Betriebe haben langfristige Perspektiven am Standort Friedrichshafen, die Bestandssicherung ist ein zentrales Anliegen der Stadt.

→ **Fach- und Führungskräfte in Friedrichshafen:**

Die Unternehmen in Friedrichshafen haben keine Schwierigkeiten, Fachkräfte zu finden, da die Stadt und die Umlandkommunen mit ihren Standortfaktoren überzeugen können: bezahlbarer Wohnraum, ein abgestimmtes ÖPNV-Angebot für Pendler, ein gutes Kinderbetreuungsangebot und eine moderne digitale Infrastruktur machen die Stadt zu einem attraktiven Arbeitsort.



Ziele:

→ **Kultur für alle:**

Das kulturelle Angebot in Friedrichshafen ist facettenreich und bietet für alle Alters- und Bevölkerungsgruppen etwas. Sowohl Hochkultur als auch Kleinkunst und die freie Kunstszene machen Friedrichshafen aus und sind anerkannte Bausteine des kulturellen Angebots. Es gibt vielfältige Gelegenheiten zum Austausch der Kulturen, und die Stadt bietet Freiräume für neue Ideen.

→ **Inklusion und Integration erfolgreich:**

Friedrichshafen punktet mit einem erfolgreichen Miteinander aller gesellschaftlicher Gruppen – in der Gesamtstadt wie auch auf Quartiersebene. Die Stadt hält die notwendige Infrastruktur dafür vor und hat ein gut funktionierendes Netzwerk aller Akteure ermöglicht.

→ **Bildungs- und Universitätsstadt am Bodensee:**

Friedrichshafen hat sein vielfältiges schulisches Angebot an die aktuelle Nachfrage und Anforderungen angepasst und verfügt über tragfähige und hochwertige schulische Strukturen, die wichtiger Standortfaktor für die Stadt als Wohnstandort sind. Das Hochschul- und Universitätsangebot konnte weiter ausgebaut werden, und die Stadt hat sich erfolgreich als Hochschul- und Bildungsstandort am Bodensee profiliert. Stadt und Hochschulen arbeiten eng zusammen und nutzen die Synergien, die sich daraus sowohl für die Stadtentwicklung als auch für die Hochschulen ergeben. Studentisches Leben ist Teil des gesellschaftlichen Lebens in Friedrichshafen.

→ **Qualifizierung lebenslang:**

„Lebenslanges Lernen“ ist für die Häflerinnen und Häfler eine Selbstverständlichkeit. Aus- und Weiterbildungsangebote sind in einer großen Themenvielfalt gut ausgebaut, nutzen ein breites Medienspektrum von herkömmlich bis modern und sind allen Bevölkerungsgruppen zugänglich.

→ **Gesundheit ohne weite Wege:**

Die ärztliche Versorgung sowie Gesundheits- und Pflegeangebote haben ein hohes Niveau und sind in Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen langfristig gesichert.

→ **Generationenübergreifende Begegnungen:**

In Friedrichshafen gibt es vielfältige Begegnungsmöglichkeiten, Treffpunkte und Angebote für gemeinsame Aktivitäten, die alle Generationen ansprechen. Das Angebot reicht von Treffpunkten für Jugendliche über Seniorentreffpunkte bis zu generationsübergreifenden Angeboten, die gut miteinander vernetzt sind. Der Austausch und das produktive Miteinander der Generationen gehören in Friedrichshafen dazu.

→ **Friedrichshafen – gut betreut und familienfreundlich:**

Friedrichshafen verfügt über ein breites Spektrum an sozialen Angeboten und punktet mit hoher Familienfreundlichkeit. Sowohl Betreuungsangebote für die älteren Generationen als auch für Kinder und Jugendliche sind umfassend vorhanden. Die Vereinbarkeit von Familie und Beruf ist gut gewährleistet.

→ **In Vereinen und Ehrenamt engagiert:**

Es ist gelungen, das ehrenamtliche soziale, kulturelle, politische und umweltpolitische Engagement der Häflerinnen und Häfler weiter auszubauen und die Vereinsarbeit zu fördern und zu stärken. Die Stadt unterstützt das bürgerschaftliche Engagement und bürgerschaftliche Initiativen aktiv. Ehrenamtlich Tätige erfahren eine hohe Anerkennung.

→ **Gesundes Leben in Friedrichshafen:**

Es ist gelungen, Emissionen zum Beispiel aus Industrie und Verkehr zu reduzieren.

**Ziele:****→ Bürger informiert und beteiligt:**

In Friedrichshafen ist die Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern bei Planungsvorhaben ausgebaut und fest verankert. Je nach Anlass gibt es punktuelle und kontinuierliche Möglichkeiten der Mitwirkung. Die Stadt setzt auf Transparenz und macht notwendige Informationen einfach zugänglich. Friedrichshafens Bürgerinnen und Bürger bringen sich aktiv in die verschiedenen Planungen ein.

→ Friedrichshafen smart und digital:

Friedrichshafen hat die Chancen der Digitalisierung erkannt und erfolgreich erste Modellprojekte auf dem Weg zur smarten und digitalen Stadt umgesetzt. Der Ansatz der Smart City ist innerhalb und außerhalb der Verwaltung fest verankert und durch den Einsatz innovativer Technologien können intelligente Lösungen für bedeutende Bereiche der Stadtentwicklung erzielt werden.

→ Gemeinsam mit den Nachbarn:

Die Stadtverwaltung Friedrichshafens hat die ressortübergreifende Zusammenarbeit ausgebaut und verstetigt. Auch über die Stadtgrenzen hinweg nutzt Friedrichshafen die Vorteile von Kooperationen und hat die Zusammenarbeit auf interkommunaler und regionaler Ebene stark ausgebaut. Vor allem in den Bereichen Mobilität, Wohnen, Tourismus und Gewerbeflächenentwicklung setzt die Stadt auf die stadtgrenzenübergreifende Abstimmung.

4.1.4 Räumliches Leitbild

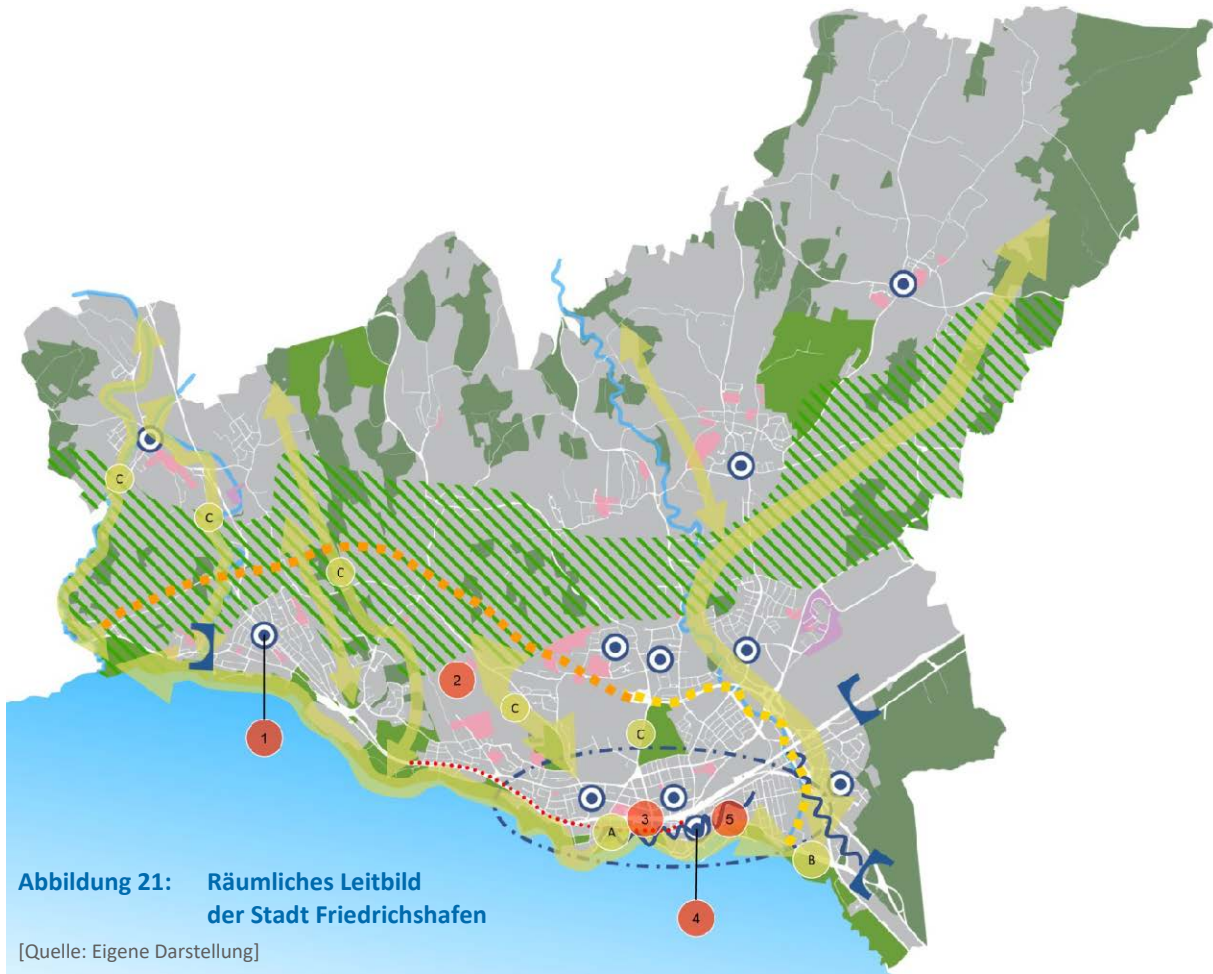


Abbildung 21: Räumliches Leitbild der Stadt Friedrichshafen

[Quelle: Eigene Darstellung]

Legende

- Wohnen**
(Potenzielle) Entwicklung von Flächen
- Gewerbe**
Entwicklung von Flächen
- Blaue Infrastruktur** (Auswahl; nur linienförmige)
Schutz und Erlebbarkeit von Wasserflächen
- Grüne Infrastruktur** (Beispiele)
Erhalt von Landschaftsschutz- und Naturschutzgebieten sowie von innerstädtischen Freiraum- und Grünflächen
- Wald**
Erhalt und Entwicklung
- Grünzäsur**
Grüner Freiraum zwischen den Siedlungsbereichen
- Grünachsen** (Auswahl)
Vernetzung von Grün- und Freiflächen
- Verkehrsentlastung**
Entwicklungschancen durch neue Verkehrsführung
- Straßeninfrastruktur**
Neubau der B31n
- Fahrradverkehr**
Ausbau des Velorings
- Barriere**
Aufhebung der raumtrennenden Wirkung
- Ortseingang**
Stärkere Definition und Ausprägung
- Verdichtung im Stadtkern**
Stärkung der Innenentwicklung bei Erhalt der Freiraumqualitäten

Baulich-gestalterische Entwicklungsräume

Orte mit hoher Bedeutung für die gesamtstädtische Entwicklung

- 1** Fischbach Zentrum
- 2** Fallenbrunnen
- 3** Friedrichstraße und Stadtbahnhof
- 4** Kernstadt
- 5** Hinterer Hafen

Grüne Entwicklungsräume

Orte mit hoher Bedeutung für die städtische Freiraum- und Grünflächenentwicklung

- A** Uferpark
- B** Rotachmündung
- C** Grünachsen

Quartierskerne

Orte mit hoher lokaler Bedeutung

- Erhalt / Weiterentwicklung örtlicher Strukturen**

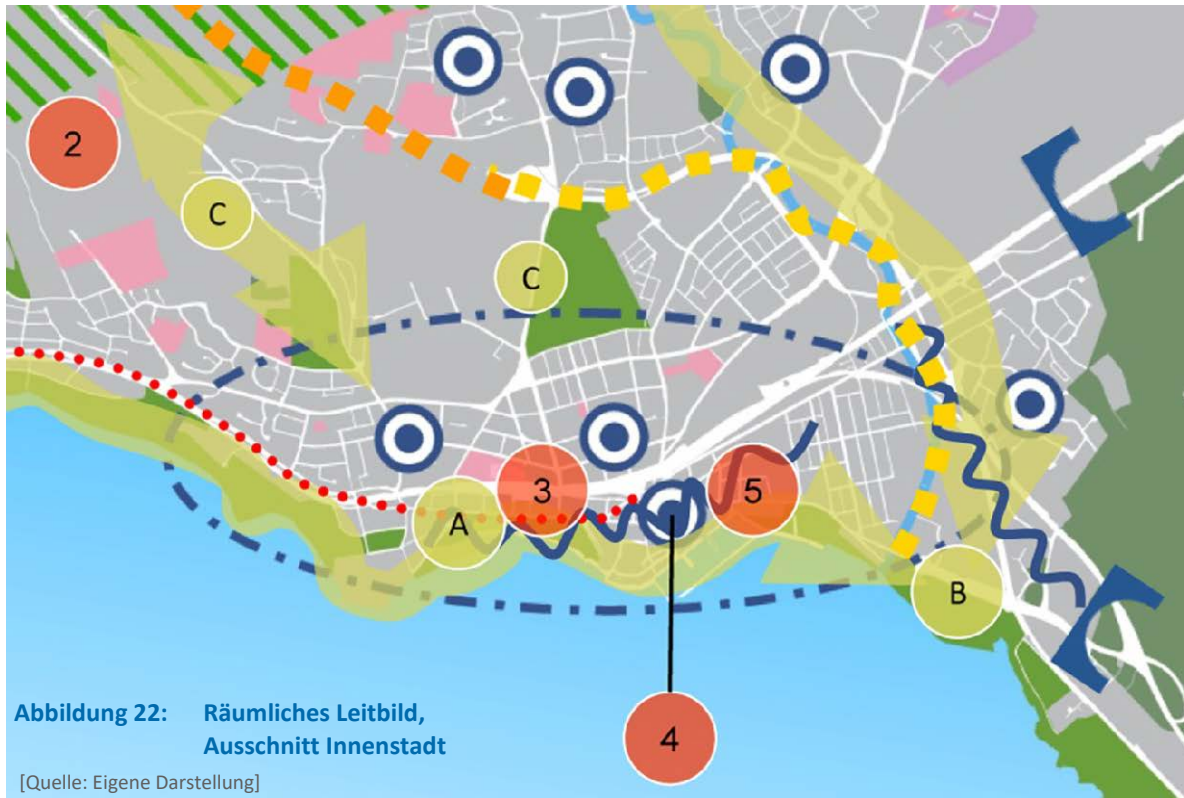


Abbildung 22: Räumliches Leitbild, Ausschnitt Innenstadt

[Quelle: Eigene Darstellung]

Legende

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> Wohnen
(Potenzielle) Entwicklung von Flächen Gewerbe
Entwicklung von Flächen Blaue Infrastruktur (Auswahl; nur linienförmige)
Schutz und Erlebbarkeit von Wasserflächen Grüne Infrastruktur (Beispiele)
Erhalt von Landschaftsschutz- und Naturschutzgebieten sowie von innerstädtischen Freiraum- und Grünflächen Grünzäsur
Grüner Freiraum zwischen den Siedlungsbereichen Grünachsen (Auswahl)
Vernetzung von Grün- und Freiflächen Verkehrsentlastung
Entwicklungschancen durch neue Verkehrsführung Straßeninfrastruktur
Neubau der B31n Fahrradverkehr
Ausbau des Velorings Barriere
Aufhebung der raumtrennenden Wirkung Ortseingang
Stärkere Definition und Ausprägung Verdichtung im Stadtkern
Stärkung der Innenentwicklung bei Erhalt der Freiraumqualitäten | <p>Baulich-gestalterische Entwicklungsräume
Orte mit hoher Bedeutung für die gesamtstädtische Entwicklung</p> <ul style="list-style-type: none"> 2 Fallenbrunnen 3 Friedrichstraße und Stadtbahnhof 4 Kernstadt 5 Hinterer Hafen <p>Grüne Entwicklungsräume
Orte mit hoher Bedeutung für die städtische Freiraum- und Grünflächenentwicklung</p> <ul style="list-style-type: none"> A Uferpark B Rotachmündung C Grünachsen <p>Quartierskerne
Orte mit hoher lokaler Bedeutung</p> <ul style="list-style-type: none"> Erhalt / Weiterentwicklung örtlicher Strukturen |
|---|--|

1 Fischbach Zentrum

Überblick



Zukunftsthemen

- Öffentlicher Raum
Soziale Begegnungen ermöglichen
- Wohnen
Preisgünstigen Wohnraum schaffen
- Kultur und Freizeit
Stabile Strukturen fördern
- Freiraum und Grün
Hochwertige Flächen sichern und entwickeln
- Anbindung
Räumliche Bezüge herstellen

Impressionen



Ausgangslage

Das gewerblich geprägte Kerngebiet des dicht besiedelten Stadtteils Fischbach weist südlich des Haltepunktes der Bodenseegürtelbahn eine ungeordnete und uneinheitliche bauliche Gestaltung auf. Die Neuaufstellung des Bebauungsplans „Eisenbahnstraße“ hat im Rahmen eines Workshopverfahrens bereits begonnen, erste Schritte einer Umgestaltung sind bereits in der Realisierung. Im ehemaligen Bahnhofsgelände finden kulturelle Veranstaltungen statt, die Anziehungskraft über den Stadtteil hinaus haben. Die B31 bildet einen Lärmschwerpunkt und trennt die Ortsmitte vom Uferbereich. Ein großflächiger Supermarkt bindet außerhalb des Zentrums viel Kaufkraft.

Potenziale

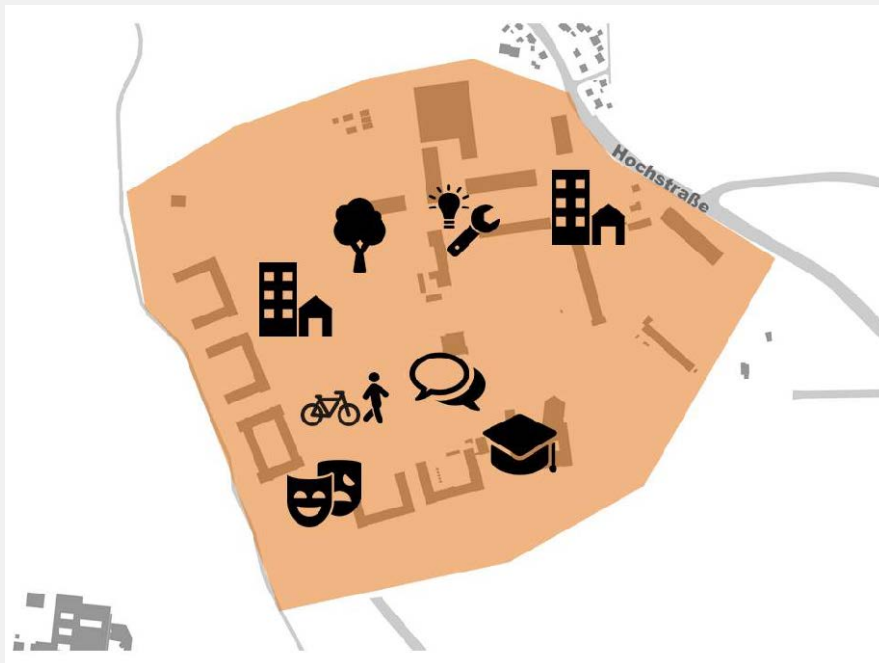
- Umfassende städtebauliche Entwicklungschancen durch die derzeitigen Bautätigkeiten und die Neuaufstellung des Bebauungsplans „Eisenbahnstraße“ im Rahmen eines Workshopverfahrens mit Bürgerbeteiligungsprozess
- Schaffung einer vielschichtigen, den Innenbereich stärkende Nutzungsmischung
- Schaffung von preisgünstigem Wohnraum für alle Generationen
- Überwindung der Barrierewirkung der Zeppelinstraße und Herstellung räumlicher Bezüge zum Bodenseeufer

Leitprojekte mit besonderer Bedeutung für den Entwicklungsraum (siehe Kapitel 4.2.2)

- Aktionsprogramm 'Wohnraum in Friedrichshafen'
- Planungskultur und Bürgerbeteiligung
- Attraktives Stadtbild
- Kultur und Kunst in Friedrichshafen

2 Fallenbrunnen

Überblick



Zukunftsthemen

-  Bildung und Wissenschaft
-  Kreative Arbeitsatmosphäre ermöglichen
-  Hochschulaffines Gewerbe
-  Attraktiven Standort entwickeln
-  Kultur und Freizeit
-  Stabile Strukturen fördern
-  Wohnen
-  Preisgünstigen Wohnraum schaffen
-  Mobilität
-  Konfliktfreien Verkehr ermöglichen
-  **Freiraum und Grün**
-  Hochwertige Flächen sichern und entwickeln
-  Öffentlicher Raum
-  Soziale Begegnungen ermöglichen








Impressionen



Ausgangslage

Das ehemalige Kasernengelände Fallenbrunnen, das einen hohen Anteil geschützter und schützenswerter Biotope aufweist, ist seit 2015 vollumfänglich im Besitz der Stadt Friedrichshafen. Die Nachnutzung fällt bereits sehr vielfältig aus, so sind dort die Zeppelin Universität, die Duale Hochschule Baden-Württemberg, die SIS Swiss International School Friedrichshafen, das Studierendenwerk Bodensee, das Kulturhaus Caserne sowie eine Asylunterkunft und ein Stellplatz für E-Car-Sharing angesiedelt.

Potenziale

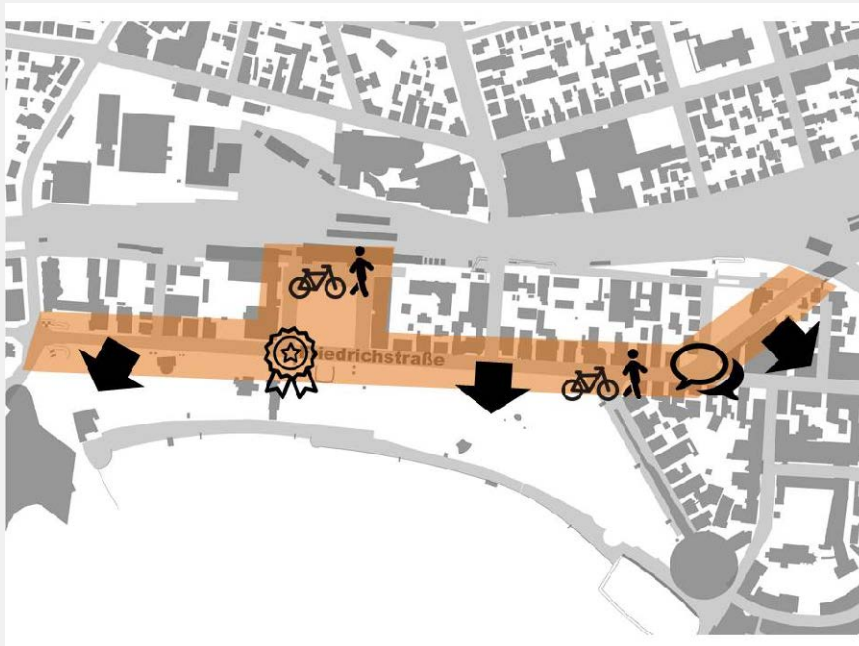
-  Kurzfristiges Entwicklungspotenzial für Gewerbeflächen (hochschulaffines Gewerbe, Forschung und Entwicklung) und Wohnbauland im Nordosten
-  Schaffung von preisgünstigem Wohnraum für Studierende
-  Förderung der freien Kulturszene Friedrichshafens und Schaffung von Kulturangeboten
-  Ausbau des Bildungs- und Wissenschaftsstandortes
-  Weitere Erschließung des Geländes (Infrastruktur für Fahrradverkehr, Organisation der Parkplätze, Straßenbeleuchtung, kleine Versorgungseinrichtungen)
-  Belebung der öffentlichen Räume und Intensivierung des Austauschs, Schaffung von Begegnungsmöglichkeiten
-  Entwicklung als wichtiger Standort für Stadtgrün, Ökologie und Naherholung

Leitprojekte mit besonderer Bedeutung für den Entwicklungsraum (siehe Kapitel 4.2.2)





- Zukunftsquartier Fallenbrunnen: Bildung – Wohnen – Arbeiten – Kultur – Natur
- Universitätsstadt Friedrichshafen
- Sozialraumorientierte Quartiersentwicklung
- Aktionsprogramm 'Wohnraum in Friedrichshafen'
- Planungskultur und Bürgerbeteiligung
- Attraktives Stadtbild
- Grüne und Blaue Infrastruktur
- Kultur und Kunst in Friedrichshafen

3 Friedrichstraße und Stadtbahnhof

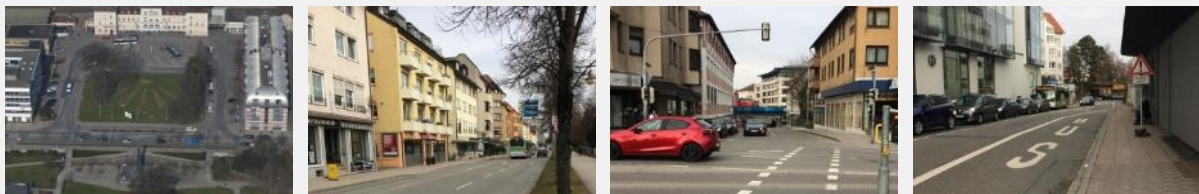
Überblick



Zukunftsthemen

- Mobilität*
-  *Konfliktfreien Verkehr ermöglichen*
- Öffentlicher Raum*
-  *Soziale Begegnungen ermöglichen*
- Städtebauliche Qualität*
-  *Identitätsstiftende Orte erhalten / schaffen*
- Anbindung*
-  *Räumliche Bezüge herstellen*








Impressionen



Ausgangslage

Die Friedrichstraße ist ein Teilstück der Bundesstraße 31 und bildet eine der zentralen Verkehrsachsen der Stadt. Der parallele Verlauf zum Bodenseeufer verleiht ihr einen „Promenadencharakter“, durch hohe Verkehrsstärken (bis zu 19.000 Kfz am Tag) und einen breiten Verkehrsraum (durchgängig drei Kfz-Fahrs Spuren) übt sie jedoch eine starke Trennwirkung aus und verfügt nur über beengte Bewegungs- und Aufenthaltsräume für Fußgänger und Radfahrer im Seitenraum. Zur zukünftigen verkehrlichen Gestaltung der Friedrichstraße wurden im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans verschiedene Varianten erarbeitet. Ab 2018 soll die Umsetzung der Planung erfolgen. Der Stadtbahnhof ist nur bedingt barrierefrei gestaltet. Der Bahnhofsvorplatz dient als ZOB, der in der heutigen Form an seiner Kapazitätsgrenze ist.

Potenziale

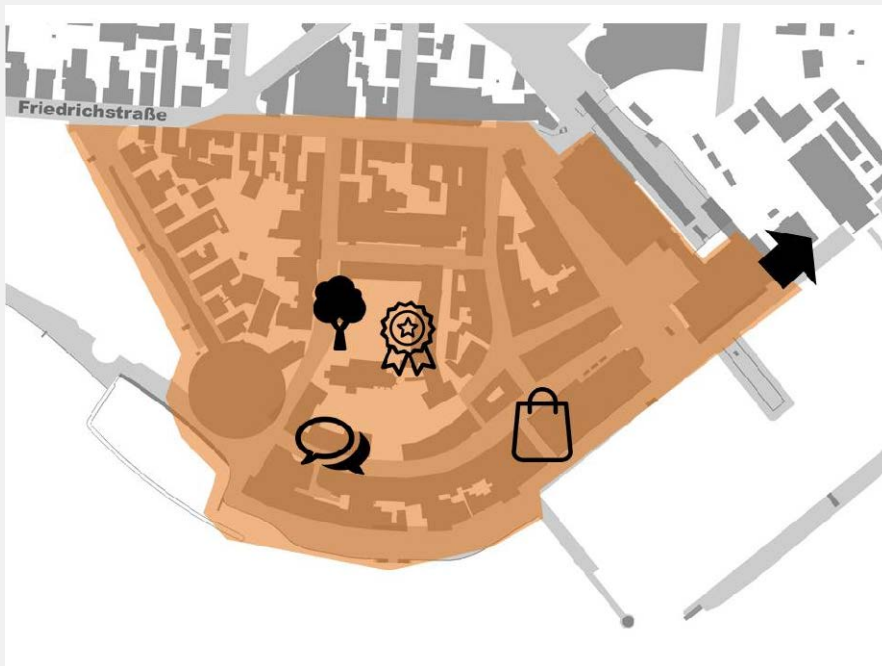
-  Erhebliches städtebauliches Entwicklungspotenzial durch die zu erwartende Verkehrsberuhigung nach Fertigstellung der Umgehungsstraße B31n
-  Gestaltung eines konfliktfreien Verkehrsraums für die einzelnen Teilnehmerinnen und Teilnehmer (Fuß-, Fahrrad- und Autoverkehr)
-  Steigerung der Aufenthaltsqualität
-  Verbesserung der Zugänglichkeit zum Uferpark und zur Innenstadt
-  Barrierefreie Gestaltung des Stadtbahnhofes
-  Schaffung eines attraktiven Ankunftsortes für Gäste
-  Einrichtung von Mobilitätsstationen, um verschiedene Mobilitätsangebote miteinander zu verknüpfen

Leitprojekte mit besonderer Bedeutung für den Entwicklungsraum (siehe Kapitel 4.2.2)

- Verkehrsentwicklungsplan
- Attraktives Stadtbild
- Einkaufsstadt mit Aufenthaltsqualität
- Ufergesamtkonzept

4 Kernstadt

Überblick



Zukunftsthemen

- Öffentlicher Raum
- Soziale Begegnungen ermöglichen
- Städtebauliche Qualität
- Identitätsstiftende Orte schaffen
- Einkaufen
- Vielfältigen Einzelhandel stärken
- Freiraum und Grün**
- Hochwertige Flächen sichern und entwickeln
- Anbindung
- Räumliche Bezüge herstellen

Impressionen



Ausgangslage

Durch die Lage am Bodenseeufer verfügt die Kernstadt über ein Alleinstellungsmerkmal. Als zentraler Versorgungsbereich hat sie ein breites Einzelhandels-, Gastronomie- und Dienstleistungsangebot mit relativ geringem Leerstand, jedoch gibt es nur wenig inhabergeführte Geschäfte. Es droht eine zunehmende „Filiation“ der Innenstadt. Neben dem Onlinehandel konkurrieren vor allem Standorte in den nicht integrierten Lagen Friedrichshafens um die Kaufkraft. Orte mit potenziell hoher Attraktivität wie die Innenhöfe im Dreieck Schanzstraße/Karlstraße/Friedrichstraße sind für die Öffentlichkeit nicht zugänglich. Einige Plätze der Kernstadt, wie z.B. Kirchplatz, Buchhornplatz oder Adenauerplatz, weisen gestalterische Defizite auf und werden als wenig belebt wahrgenommen.

Potenziale

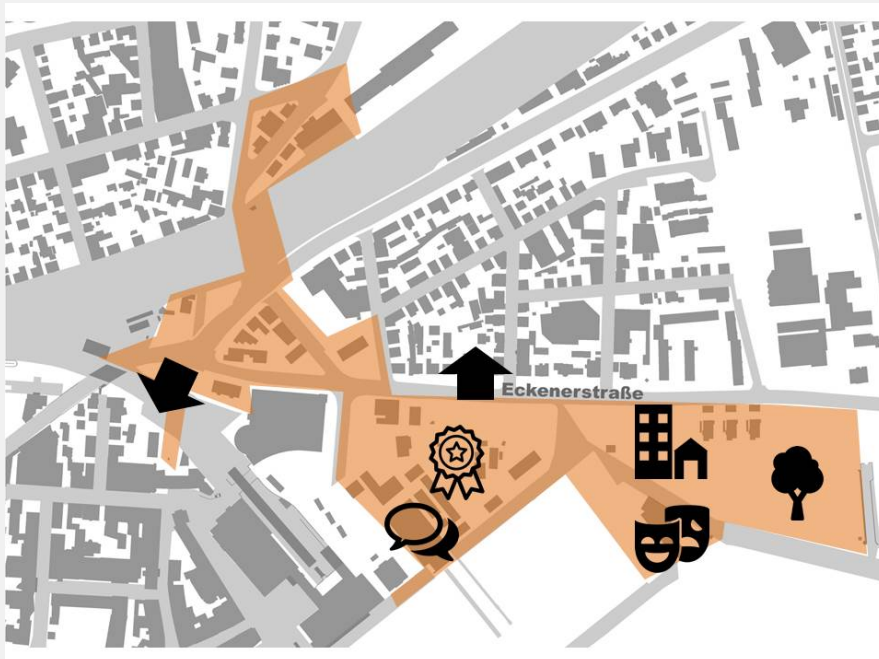
- Betonung der Kernstadt als identitätsstiftenden Ort für Friedrichshafen
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität der innenstädtischen Plätze für alle Bevölkerungsgruppen: Kirchplatz, Buchhornplatz, Adenauerplatz (z.B. barrierefreie Gestaltung, Begrünung und Sitzmöglichkeiten, Gastronomie)
- Stärkung des innenstädtischen Einzelhandels

Leitprojekte mit besonderer Bedeutung für den Entwicklungsraum (siehe Kapitel 4.2.2)







- Einkaufsstadt mit Aufenthaltsqualität
- Attraktives Stadtbild
- Grüne und Blaue Infrastruktur

5 Hinterer Hafen

Überblick



Zukunftsthemen

-  Öffentlicher Raum
Soziale Begegnungen ermöglichen
-  Städtebauliche Qualität
Identitätsstiftende Orte schaffen
-  Wohnen
Preisgünstigen Wohnraum schaffen
-  Freizeit und Kultur
Stabile Strukturen fördern
-  Freiraum und Grün
Hochwertige Flächen sichern und entwickeln
-  Anbindung
Räumliche Bezüge herstellen

Impressionen








Ausgangslage

Das etwa 10 Hektar große Areal des Hinteren Hafens ist mit Anlegern für Fähren, Katamaran und Wassersport sowie der unmittelbaren Nähe zum Zeppelin Museum und zum Festplatz ein wichtiger Freizeit- und Kulturstandort. Die Bahntrasse und der Hafenbahnhof erwirken jedoch eine Trennung von der Kernstadt. Städtebaulich ergibt sich eine ungeordnete Situation mit teilweise wenig definierten Flächen und gestalterischen Defiziten am Busbahnhof oder in den Randbereichen der Hafenanlagen. Die Stadt konnte für das Gebiet bereits Städtebauförderungsmittel in Höhe von 1,4 Mio. Euro einwerben.

Die Abgrenzung des baulich-gestalterischen Entwicklungsraums 5 'Hinterer Hafen' entspricht der Abgrenzung der Vorbereitenden Untersuchungen zur Ausweisung eines Sanierungsgebietes.

Potenziale

-  Städtebauliche Aufwertung
-  Räumliche Anbindung des Gebietes an den Stadtkern und die angrenzenden Siedlungsbereiche
-  Attraktivierung des gesamten Hafenbereiches
-  Schaffung von Wohnraum
-  Verbesserung des Freizeit- und Naherholungsangebotes

Leitprojekte mit besonderer Bedeutung für den Entwicklungsraum (siehe Kapitel 4.2.2)

- Hinterer Hafen: 'Wasserstadt FN – Erholen – Wohnen – Arbeiten am Wasser'
- Planungskultur und Bürgerbeteiligung
- Attraktives Stadtbild

5 Hinterer Hafen

- Einkaufsstadt mit Aufenthaltsqualität
- Aktionsprogramm 'Wohnraum in Friedrichshafen'
- Tourismus und Erholung in der Zeppelinstadt
- Grüne und blaue Infrastruktur

A Uferpark

Überblick



Zukunftsthemen

-  Öffentlicher Raum
Soziale Begegnungen ermöglichen
-  Freiraum und Grün
Hochwertige Flächen sichern und entwickeln
-  Kultur und Freizeit
Stabile Strukturen fördern
-  Mobilität
Konfliktfreien Verkehr ermöglichen
-  Anbindung
Räumliche Bezüge herstellen

Impressionen






Ausgangslage

Die Promenade und der Stadtpark am Bodensee sind ein etablierter und beliebter Standort für kulturelle Veranstaltungen, weisen jedoch eine mangelnde Aufenthaltsqualität und teilweise eingeschränkte Seezugänglichkeit auf. Mauern zur Friedrichstraße und zum See erzeugen eine Barrierewirkung, es fehlen durchgängige Wegeverbindungen. Zudem bestehen Nutzungskonflikte zwischen Gastronomie, Tourismus und größeren, zeitlich begrenzten Veranstaltungen. Zur Umgestaltung des Uferparks liegt bereits ein Gemeinderatsbeschluss vor, und es ist eine Online-Beteiligung erfolgt, in der zahlreiche Ideen für die Umgestaltung benannt wurden.

Potenziale

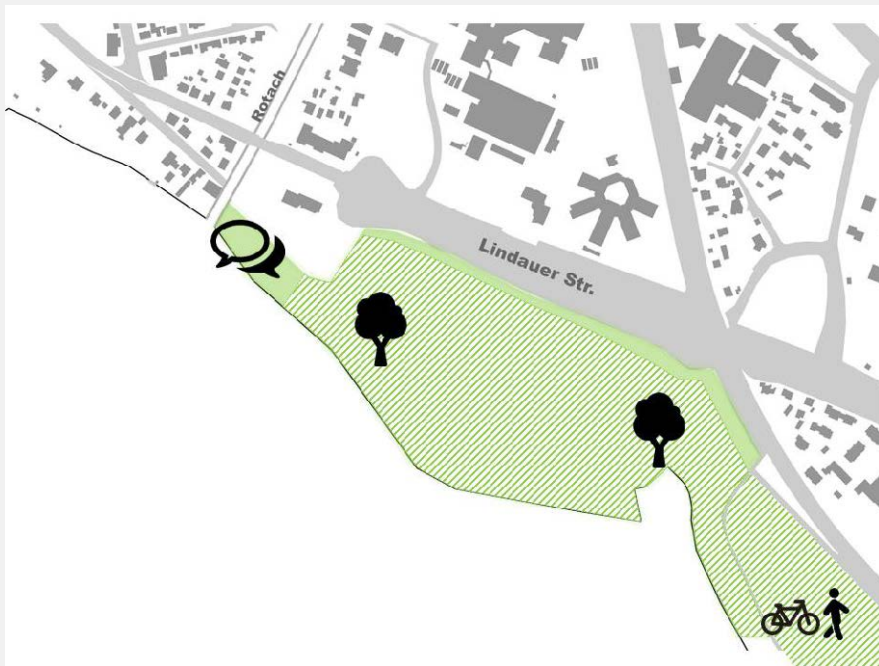
-  Aufwertung der Grünflächen und Freiraumqualitäten
-  Steigerung der Aufenthaltsqualität
-  Gestaltung eines konfliktfreien Verkehrsraums für Fuß- und Fahrradverkehr
-  Verbesserung der Zugänglichkeit zum Bodensee
-  Verbesserung der Anbindung an die Friedrichstraße und den Stadtbahnhof
-  Entwicklung zum Aushängeschild bzw. zur stadtbildprägenden Landmarke der Stadt

Leitprojekte mit besonderer Bedeutung für den Entwicklungsraum (siehe Kapitel 4.2.2)

-  Ufergesamtconcept
-  Grüne und blaue Infrastruktur

B Rotachmündung

Überblick



Legende

- Naturschutzgebiet*
- Nach BNatSchG ausgewiesene Fläche

* In der Karte teilweise mit der flächigen hellgrünen Markierung für den Grünen Entwicklungsraum überlagert

Zukunftsthemen

- Freiraum und Grün
- Hochwertige Flächen sichern und entwickeln
- Öffentlicher Raum**
Soziale Begegnungen ermöglichen
- Mobilität
Konfliktfreien Verkehr ermöglichen

Impressionen



Ausgangslage

Die im Westen durch die Rotach und einen Campingplatz, im Norden durch die stark befahrene B31 / Lindauer Straße und im Osten durch eine Streuobstwiese, einen Siedlungsbereich und ein Gartencenter begrenzte Grünfläche ist ein wichtiger Freiraum für das Stadtgebiet und bietet ungenutzte Potenziale. Ein Großteil der Fläche ist Bestandteil des Naturschutzgebietes „Eriskircher Ried“, dessen Schutzstatus zu beachten und erhalten ist. Sowohl die Rotachmündung als auch der Uferbereich sind im Bewusstsein vieler Häflerinnen und Häfler bisher jedoch kaum präsent. Der Erhalt und die Weiterentwicklung der Fläche können einen Beitrag leisten, dem an dieser Stelle schwach definierten Ost-Eingang zur Stadt eine stärker ausgeprägte Kontur zu geben.

Potenziale

- Aufwertung der Grünflächen und Freiraumqualitäten
- Stärkung des Naturschutzes und der Naturerholung
- Verbesserung der Zugänglichkeit zum Bodensee
- Entwicklung stadtbildprägender Landmarken

Leitprojekte mit besonderer Bedeutung für den Entwicklungsraum (siehe Kapitel 4.2.2)






- Ufergesamtkonzept
- Grüne und blaue Infrastruktur

C Grünachsen

Schematischer Überblick



Legende

-  Naturschutzgebiet
Nach BNatSchG ausgewiesene Fläche
- Grünachsen**
(Beispiele)
Vernetzung von Grün- und Freiflächen
-  Breite Linie: Stärkung
-  Schmale Linie: Erhaltung
- Beziehungen**
-  Potenzielle Verbindungen der Grünachsen
- Zukunftsthemen**
-  Mobilität
Konfliktfreien Verkehr ermöglichen

Impressionen






Ausgangslage

Grünachsen haben eine hohe Bedeutung für das Stadtklima und das Stadtbild und erfüllen wichtige Naherholungs- und, bezogen auf den Fußgänger- und Fahrradverkehr, Mobilitätsfunktionen. In Ansätzen bestehen diese räumlichen Bezüge bereits, sie sind jedoch ausbaufähig. Speziell in den Siedlungsbereichen besteht die Herausforderung, die Grünachsen sicht- und erlebbar zu machen.

Die beiden Grünachsen im Westen folgen dem Verlauf des Lipbachs und der Brunnisach. Die beiden Grünachsen in der Mitte laufen südlich des Hepbacher-Leimbacher Rieds zwischen Kluftern und Raderach bis zum Seemooser Horn sowie durch die östlich von Schnetzenhausen durch Obstbau und Landwirtschaft geprägten Felder vorbei am Fallenbrunnen über den Friedhof in Richtung verdichteter Siedlungsbereiche. Im Osten erstreckt sich eine Grünachse erstreckt zwischen Jettenhausen und Wiggenhausen über die Rotach, Sportanlagen und Siedlungsbereiche bis zum Riedlepark und schließlich über den Maybachplatz in die Riedleparkstraße bis zur Bahnunterführung. Die andere Grünachse folgt dem Verlauf der Rotach, die als Wasserlauf mit angrenzenden Grünflächen den Häflerinnen und Häflern bestmöglich zugänglich und erlebbar gemacht werden sollte. Der Veloring soll bis zur Ailinger Straße weitgehend parallel zu dieser Achse verlaufen und kann einen wichtigen Beitrag leisten, den Fahrradanteil im Alltagsverkehr zu erhöhen und dadurch den Modal Split zugunsten des Umweltverbundes zu verändern. Ein durchgängiger Uferweg von Immenstaad bis zum Eriskircher Ried, der die horizontale Grünachse entlang des Uferbereiches betont, konnte bislang nur in Ansätzen umgesetzt werden.

Potenziale

-  Aufwertung der Grünflächen und Freiraumqualitäten
-  Steigerung der Aufenthaltsqualität
-  Gestaltung eines konfliktfreien Verkehrsraums für Fuß- und Fahrradverkehr

C	Grünachsen
➤	Entwicklung stadtbildprägender Landmarken
➤	Verbindung der Grünachsen in Ost-West-Richtung durch Fußwegebeziehungen
Leitprojekte mit besonderer Bedeutung für den Entwicklungsraum (siehe Kapitel 4.2.2)	
▪	Grüne und blaue Infrastruktur
▪	Ufergesamtkonzept
▪	Verkehrsentwicklungsplan
▪	Planungskultur und Bürgerbeteiligung

4.2 Leitprojekte

4.2.1 Leitprojekte in der Übersicht

Das ISEK-Handlungskonzept umfasst insgesamt 17 Leitprojekte mit jeweils mehreren Projektbausteinen. Die Leitprojekte basieren auf der Bestandsanalyse und dem abgeleiteten Handlungsbedarf sowie den Ergebnissen des Beteiligungsprozesses zum ISEK. KoRiS hat die Projektideen aus dem Beteiligungsprozess thematisch sortiert, zu Bausteinen zusammengefasst und überprüft, welche Projektauswahlkriterien (siehe Abbildung 23) sie erfüllen.








Das Projekt ist...	Erläuterung	
 nachhaltig	Das Projekt berücksichtigt im Sinne der Nachhaltigkeit ökologische, ökonomische und soziale Belange.	Mindestkriterien
 spezifisch	Das Projekt greift Besonderheiten und spezifische Gegebenheiten von Friedrichshafen auf.	
 umsetzungsorientiert	Das Projekt ist realisierbar (z.B. im Hinblick auf rechtliche und finanzielle Rahmenbedingungen).	
 dringlich	Das Projekt reagiert auf einen dringenden Handlungsbedarf, bei dem die Stadt kurzfristig handeln muss.	Zusatzkriterien
 kooperativ	Das Projekt stärkt die Zusammenarbeit zwischen Bürgerschaft, Privatwirtschaft, Verwaltung und Politik.	
 integrativ	Das Projekt hat Bezüge zu mehreren Handlungsfeldern und integriert verschiedene Interessen.	
 innovativ	Das Projekt hat innovativen Charakter für die Stadt Friedrichshafen (neue Themen, veränderte oder neue Handlungs- und Herangehensweisen).	
 inklusiv	Das Projekt trägt dazu bei, dass sich alle Bewohnerinnen und Bewohner Friedrichshafens zur Gesellschaft zugehörig fühlen.	
 effektiv	Das Projekt hat im Verhältnis zum Aufwand einen großen Effekt/Nutzen für die Stadtentwicklung.	
 klimaschützend	Das Projekt trägt zum Klimaschutz bei.	











Abbildung 23: Projektauswahlkriterien für die ISEK-Leitprojekte

Die 17 Leitprojekte erfüllen jeweils die drei Mindestkriterien und darüber hinaus zwischen zwei bis sechs der Zusatzkriterien (siehe Tabelle 6). Viele der Leitprojekte sind integrativ und haben somit Bezüge zu mehreren Handlungsfeldern des ISEK, wie Tabelle 7 veranschaulicht.

Angaben zur Umsetzungspriorität, zum erwartenden Aufwand und zur möglichen Zeitschiene für die Umsetzung der Leitprojekte enthält Tabelle 8.

Bei den Leitprojekten handelt es sich insgesamt um konkrete Ideen für die Zukunft von Friedrichshafen, die für die zukünftige Stadtentwicklung von besonders hoher Bedeutung ist. Detaillierte Hinweise aus dem ISEK-Beteiligungsprozess zu den Leitprojekten sowie weitere Ideen für die Zukunft Friedrichshafens sind im Projektpool in Kapitel 4.3 dargestellt. Im Rahmen des ISEK-Monitorings gilt es die Ideen des ISEK-Projektpools stetig zu überprüfen, bei Bedarf sind die Ideen als Projektbaustein in ein vorhandenes Leitprojekt aufzunehmen oder zu einem neuen Leitprojekt zu entwickeln.

Tabelle 6: Leitprojekte und Bezug zu Projektauswahlkriterien

Leitprojekt (Kurztitel)	Projektauswahlkriterien									
										
1. Aktionsprogramm 'Wohnraum in Friedrichshafen'										
2. Verkehrsentwicklungsplan										
3. Klimastadt										
4. Grüne und blaue Infrastruktur										
5. Planungskultur und Bürgerbeteiligung										
6. Attraktives Stadtbild										
7. Einkaufsstadt mit Aufenthaltsqualität										
8. Attraktiver Wirtschaftsstandort										
9. Sozialraumorientierte Quartiersentwicklung										
10. Zukunftsquartier Fallenbrunnen										
11. Hinterer Hafen: 'Wasserstadt FN'										
12. Ufergesamtkonzept										
13. Stadt 4.0										
14. Tourismus und Erholung in der Zeppelinstadt										
15. Universitätsstadt Friedrichshafen										
16. Toleranz-Offensive und Integration										
17. Kultur und Kunst in Friedrichshafen										

Projektauswahlkriterien:

-  nachhaltig
-  spezifisch
-  umsetzungsorientiert
-  dringlich
-  kooperativ
-  integrativ
-  innovativ
-  inklusiv
-  effektiv
-  klimaschützend


Tabelle 7: Beitrag der Leitprojekte zu den Zielen der Handlungsfelder

Leitprojekt (Kurztitel)	Handlungsfelder								
	Verkehr, Mobilität	Tourismus, Freizeit	Umwelt	Wohnen, Freiraum, Baukultur	Wirtschaft, Handel, Innenstadt	Kultur, Bildung, Gesundheit, Soziales	Bürgerbeteiligung	Zusammenarbeit	Smart City
1. Aktionsprogramm 'Wohnraum in Friedrichshafen'			▶	▶					
2. Verkehrsentwicklungsplan	▶	▶			▶				
3. Klimastadt	▶		▶					▶	
4. Grüne und blaue Infrastruktur		▶	▶	▶			▶		
5. Planungskultur und Bürgerbeteiligung			▶	▶			▶		
6. Attraktives Stadtbild		▶		▶	▶				
7. Einkaufsstadt mit Aufenthaltsqualität		▶		▶	▶				
8. Attraktiver Wirtschaftsstandort	▶			▶	▶	▶			
9. Sozialraumorientierte Quartiersentwicklung				▶	▶	▶	▶		
10. Zukunftsquartier Fallenbrunnen			▶	▶	▶	▶	▶		
11. Hinterer Hafen: 'Wasserstadt FN'		▶	▶	▶	▶	▶	▶		
12. Ufergesamtkonzept		▶	▶	▶	▶		▶		
13. Stadt 4.0		▶			▶	▶	▶		▶
14. Tourismus und Erholung in der ZeppelinStadt		▶	▶					▶	
15. Universitätsstadt Friedrichshafen						▶		▶	
16. Toleranz-Offensive und Integration						▶		▶	
17. Kultur und Kunst in Friedrichshafen						▶			

Tabelle 8: Leitprojekte – Umsetzungspriorität, Zeitschiene, Aufwand und Federführung

Leitprojekt (Kurztitel)	Zeitschiene				Aufwand			Federführung
	● = Ideenphase ● = Planungsphase ● = Umsetzungsphase				gering	mittel	hoch	
	2018	2019	2020 bis 2030					
Umsetzungspriorität: sehr hoch								
1. Aktionsprogramm 'Wohnraum in Friedrichshafen'	●	●	●	●			×	Amt für Vermessung und Liegenschaften
Umsetzungspriorität: hoch								
2. Verkehrsentwicklungsplan	●	●	●	●			×	Stadtbauamt
3. Klimastadt	●	●	●	●			×	Amt für Bürgerservice, Sicherheit und Umwelt Stadtbauamt
4. Grüne und blaue Infrastruktur	●	●	●	●			×	Amt für Bürgerservice, Sicherheit und Umwelt Stadtbauamt
5. Planungskultur und Bürgerbeteiligung	●	●	●	●			×	Stabsstelle Bürgerschaftliches Engagement
6. Attraktives Stadtbild	●	●	●	●			×	Stadtplanungsamt
7. Einkaufsstadt mit Aufenthaltsqualität	●	●	●	●			×	Stadtplanungsamt Stadtbauamt
8. Attraktiver Wirtschaftsstandort	●	●	●	●			×	Stabsstelle Wirtschaftsförderung
9. Sozialraumorientierte Quartiersentwicklung	●	●	●	●			×	Amt für Bildung, Familie und Sport Amt für Soziales Stadtplanungsamt
10. Zukunftsquartier Fallenbrunnen	●	●	●	●			×	Stadtplanungsamt Stadtbauamt
11. Hinterer Hafen: 'Wasserstadt FN'	●	●	●	●			×	Stadtplanungsamt Stadtbauamt
12. Ufergesamtkonzept	●	●	●	●			×	Stadtplanungsamt Stadtbauamt
13. Stadt 4.0	●	●	●	●			×	Stabsstelle Wirtschaftsförderung
Umsetzungspriorität: mittel								
14. Tourismus und Erholung in der Zeppelinstadt	●	●	●	●			×	Amt für Tourismus
15. Universitätsstadt Friedrichshafen	●	●	●	●			×	Amt für Bildung, Familie und Sport
16. Toleranz-Offensive und Integration	●	●	●	●			×	Stabsstelle Integration
17. Kultur und Kunst in Friedrichshafen	●	●	●	●			×	Kulturbüro

4.2.2 Leitprojekte im Detail

Aktionsprogramm 'Wohnraum in Friedrichshafen'		Nr. 1
		
Bezug zu Handlungs- feldern des ISEK	<input type="checkbox"/> Verkehr und Mobilität <input type="checkbox"/> Tourismus und Freizeit <input checked="" type="checkbox"/> Umwelt <input type="checkbox"/> Querschnittsthema Smart City <input type="checkbox"/> Querschnittsthema Bürgerbeteiligung	
Projektart	<input checked="" type="checkbox"/> Wohnen, Freiraum, Baukultur <input type="checkbox"/> Wirtschaft, Handel, Innenstadt <input type="checkbox"/> Kultur, Bildung, Gesundheit, Soziales <input type="checkbox"/> Querschnittsthema Zusammenarbeit	
Umsetzungspriorität	<input checked="" type="checkbox"/> sehr hoch <input type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel	
Beschreibung	<p>Projektbausteine:</p> <p>1. Konzept „Wohnraum in Friedrichshafen“ aufstellen und anwenden Bestandteile und Strategien:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Zukünftige Wohnbaulandentwicklung (Baulücken, Nachverdichtung im Bestand¹, Potenzialflächen des Flächennutzungsplans etc.) – Baulandpolitik: Verfahrensweise der Grundstücksbeschaffung – Friedrichshafener Baulandmodell: Quote für geförderten (preisgebundenen) Wohnraum bei der Neuschaffung oder wesentlichen Änderung von Baurechten – Aufstellung von vorhabenbezogenen Bebauungsplänen: Anwendung des 8-Punkte-Plans als Grundlage für vorhabenbezogene Bebauungspläne – Etablierung eines Wohnbaugipfels – Begründung von Miet- und Belegungsbindungen im Mietwohnungsbestand (Kommunale Belegungsrechte) / finanzielle Förderung durch die Stadt/Stiftung <p>2. Flächennutzungsplan 2015 der Verwaltungsgemeinschaft Friedrichshafen – Immenstaad fortschreiben</p> <ul style="list-style-type: none"> – Im Fokus stehen dabei die Planinhalte: Wohnen, Gewerbe und Einzelhandel, Sonderflächen, Gemeinbedarf, Verkehr, technische Ver- und Entsorgung, Land- und Forstwirtschaft, Grünflächen, Naherholung, Sport, Schutzbereiche <p>3. Beteiligungsverfahren bei zukünftigen Flächenentwicklungen etablieren (siehe Leitprojekt <i>Planungskultur und Bürgerbeteiligung</i>)</p> <ul style="list-style-type: none"> – Ziel: Gemeinsam Lösungen entwickeln und Kompromisse ausloten (z.B. Schätzlesruh/Oberhof, Flurstück 380) <p>4. Innovative Wohnformen fördern, z.B.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Genossenschaftsmodelle, Wohnquartiere mit Bauherrengemeinschaften – Mehrgenerationenhäuser und -wohnungen, Studentisches Wohnen, Studentenwohnheime, Wohngemeinschaften für Senioren und Menschen mit Behinderung sowie betreutes Wohnen 	

¹ Empfehlung: flankiert durch Strategien für neue Freiraumqualitäten als Ausgleich (ggf. Konzeption für eine "Qualifizierte Nachverdichtung") mit frühzeitiger Beteiligung, um gemeinsam getragene Lösungen zu erreichen

Aktionsprogramm 'Wohnraum in Friedrichshafen'

Nr. 1



	<ul style="list-style-type: none"> – Modelle für Kurzzeit-Wohnen (z.B. für Studenten, Berufstätige) <p>Bei allen Aktivitäten zur Schaffung von Wohnraum in Friedrichshafen gilt es, die Richtschnur „Stärkung der Freiraumqualität bei Nachverdichtung“ zu berücksichtigen (siehe Kap. 4, Präambel).</p>
Projektphase	<input type="checkbox"/> Ideenphase <input checked="" type="checkbox"/> Konzeptphase <input type="checkbox"/> Umsetzungsphase
Zeitraumen	<p>Projektstart: 2017</p> <p>Projektlaufzeit: Konzepterstellung im Jahr 2017, Umsetzung: mehrjährig</p>
Projektverantwortung	<p>Stadtplanungsamt, Amt für Vermessung und Liegenschaften, Bauordnungsamt, Städtische Bauverwaltung</p> <p>Weitere Beteiligte: u.a. Städtische Wohnungsbaugesellschaft SWG</p>
Gebietskulisse (Hauptwirkungsbereich)	<input checked="" type="checkbox"/> lokal (Stadt Friedrichshafen) <input type="checkbox"/> interkommunal / überregional
Kosten	<p>Fortschreibung Flächennutzungsplan: ca. 250.000 bis 300.000 Euro</p> <p>Kosten: abhängig von Art und Umfang der Maßnahmen</p> <p>Haushaltsrelevant: ja</p>
Bezug zu Handlungsfeldzielen	<p>Das Projekt leistet einen Beitrag zur Erreichung folgender ISEK-Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wohnstandort für alle ▪ Siedlungsentwicklung kompakt und nachhaltig ▪ Umwelt- und ressourcenschonende Siedlungsentwicklung ▪ Gemeinsam mit den Nachbarn
Bezug zu Handlungsbedarf	<p>Das Projekt trägt dazu bei, der Wohnraumknappheit entgegenzuwirken, Wohnraum für alle Bevölkerungsgruppen vorzuhalten und Baulücken sowie vorhandene Flächenreserven für die Wohnbebauung in Friedrichshafen zu erschließen.</p>
Bezug zu weiteren Leitprojekten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Planungskultur und Bürgerbeteiligung ▪ Zukunftsquartier Fallenbrunnen: Bildung – Wohnen – Arbeiten – Kultur – Natur ▪ Hinterer Hafen: 'Wasserstadt FN – Erholen – Wohnen – Arbeiten am Wasser'
Gute Beispiele	<p>Hinweis: Das Bundesbauministerium und das BBSR fördern aktuell einige Modellkommunen, die mit neuen Ansätzen mehr ungenutzte Flächen für den Wohnungsbau aktivieren wollen. Die Städte setzen dafür Innenentwicklungsmanager ein und erweitern mit verschiedenen Bausteinen eine aktive Innenentwicklung. Empfehlung: Zwischenergebnisse des Modellprojekts auswerten und ggf. Innenentwicklungsmanager in Friedrichshafen einstellen.</p>

Verkehrsentwicklungsplan (VEP)

Nr. 2



Bezug zu Handlungsfeldern des ISEK	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr und Mobilität <input checked="" type="checkbox"/> Tourismus und Freizeit <input type="checkbox"/> Umwelt <input type="checkbox"/> Querschnittsthema Smart City <input type="checkbox"/> Querschnittsthema Bürgerbeteiligung	<input type="checkbox"/> Wohnen, Freiraum, Baukultur <input checked="" type="checkbox"/> Wirtschaft, Handel, Innenstadt <input type="checkbox"/> Kultur, Bildung, Gesundheit, Soziales <input type="checkbox"/> Querschnittsthema Zusammenarbeit
Projektart	<input type="checkbox"/> Konzept / Analyse / Gutachten <input checked="" type="checkbox"/> Bauprojekt <input checked="" type="checkbox"/> Öffentlichkeitsarbeit / Kommunikation	
Umsetzungspriorität	<input type="checkbox"/> sehr hoch <input checked="" type="checkbox"/> hoch* <input type="checkbox"/> mittel <small>* Bei Bewertung im 4. Workshop des ISEK-Prozesses unter den fünf Projekten mit der höchsten Priorität</small>	
Beschreibung	<p>Nach Fertigstellung des VEP gilt es diesen nach Beschluss des Gemeinderates umzusetzen. Im Rahmen des sich derzeit noch in der Aufstellung befindlichen VEP (bearbeitet durch die brenner BERNARD ingenieure GmbH) wurden mit einem Prognosebezugsfall und in zwei aufeinander aufbauenden Szenarien verkehrliche Maßnahmen bewertet. Diese wurden um weitere Maßnahmenvorschläge und Ideen aus dem ISEK-Beteiligungsprozess ergänzt und weiter spezifiziert.</p> <p>Folgende Maßnahmen werden im VEP betrachtet:</p> <p>1. Verkehrlich bewertete Maßnahmen:</p> <p>Maßnahmen zur Straßeninfrastruktur:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bau der B 31neu - Bau der B 30neu - Südumfahrung Schnetzenhausen - Ausbau K 7743neu (OU Kluftern) - Bau K 7743neu (OU Markdorf) - Südumfahrung Kehlen - Umgestaltung der Friedrichstraße zur Geschäftsstraße (Variante 1) - Wegweisung/Verkehrslenkung im Sinne des MIV-Vorbehaltsnetzes - Dynamisches Parkleitsystem - Nördliche Entlastungsstraße mit den Anschlüssen an die B 30neu im Bereich Flughafen und an die B 31neu im Bereich Schnetzenhausen - Begleitende Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (Lipbach, Kluftern, Efrizweiler, Fischbach und Zeppelinstraße) - Tempo-30-Regelungen aus dem Lärmaktionsplan (Paulinenstraße, Friedrichstraße, Werastraße, Eugenstraße und Keplerstraße) - Durchfahrtsverbot auf der Friedrichstraße in Höhe des Orion-Knotens (Variante 3) - Verkehrsfluss speziell zu Stoßzeiten im Pendlerverkehr optimieren, um Emissionen zu reduzieren - Parkraumbewirtschaftungskonzept - P+R Anlagen (zum Beispiel an den Bahnhöfen Kluftern, Manzell, Fischbach, Löwental) 	

Verkehrsentwicklungsplan (VEP)

Nr. 2



- Parkraum (Parkhaus und P+R-Anlagen) an den Randbereichen der Innenstadt schaffen, um ggf. Parkflächen in der Innenstadt umnutzen zu können

Maßnahmen im Fußgänger- und Radverkehr:

- Verbesserung der Querungen z.B. an Bahnanlagen und Haupteerschließungsstraßen
- Erleichtern der Zugänglichkeit zur Innenstadt
- Aufwertung der Seitenräume und Erhöhung der Aufenthaltsqualität an zentralen Plätzen
- Umsetzung des Radverkehrskonzeptes der Stadt Friedrichshafen
- Neue Fuß- und Radwegeverbindung Löwentalerstr. - Paulinenstr. mit Anbindung an den SPNV-Haltepunkt ZF-Forum
- Schaffung / Optimierung von Fußgänger- und Radwegeverbindungen (mit Naherholungs- und Sportfunktion) zwischen den Ortschaften

Maßnahmen im ÖPNV:

- Aufwertung ZOB (Stadtbahnhof)
- Neue Innenstadthaltestelle „Stadtmitte“ (bereits vorzeitig umgesetzt)
- Aufwertung von Haltestellen (Zugänglichkeit, Barrierefreiheit, dynamische Fahrgastinformation)
- Verbesserte Erschließung von Randbereichen (direkte Linien, dichter Takt, etc.)
- Einbindung neuer Aufsiedlungen ins Liniennetz
- Neuer SPNV-Haltepunkt ZF-Forum
- Verbessertes SPNV-Angebot Markdorf – Friedrichshafen
- Neue Bushaltestelle Graf-Zeppelin-Haus

Übergreifende Maßnahmen:

- Mobilitätsbeauftragten/Verkehrsbeauftragten in der Stadtverwaltung benennen, der für alle Mobilitätsformen zuständig ist

Sonstige Maßnahmen:

- Mobilitätskonzept Zeppelin Universität
- Mobilitätskonzepte für Wirtschaftsstandorte (ZF, MTU und Zeppelin Systems)
- Mobilitätsstationen an zentralen Standorten, in Teilorten und in Wohngebieten

2. Maßnahmen aus dem Beteiligungsprozess

Aus dem Beteiligungsprozess zum ISEK/VEP kristallisierten sich folgende Schwerpunkte bzw. Maßnahmenvorschläge heraus, die es im weiteren Aufstellungsprozess des VEP besonders zu berücksichtigen gilt:


- Fahrrad- und fußgängerfreundliches Friedrichshafen (Ausbau der Infrastruktur, z.B. Abstellanlagen, Umsetzung des Radverkehrskonzeptes, Fußwege optimieren)
- ÖPNV-Anbindungen und dazugehörige Infrastruktur ausbauen: Dynamische Fahrgastanzeige, Echtzeitinformation, Taktung der Buslinien und Erweiterung von Haltestellen prüfen
- Elektromobilität und innovative Mobilitätskonzepte fördern (Sharingkonzepte: Carsharing/Bikesharing, Infrastruktur für Elektromobilität, Park & Ride-Anlagen)

Verkehrsentwicklungsplan (VEP)

Nr. 2



	<p>schaffen, Parkleitsystem)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Umweltfreundliche Mobilität fördern, z.B. in Form von Kampagnen/Aktionen - Friedrichstraße umgestalten - Einführung der Bodensee S-Bahn - Stadtbahnhof barrierefrei gestalten - Betriebliches Mobilitätsmanagement fördern - Anbindung/Erreichbarkeit der Innenstadt optimieren <p>Hinweise: Im Rahmen des VEP wird aufbauend auf die verkehrliche Untersuchung der oben genannten Maßnahmen eine Realisierungskonzeption erarbeitet. Dabei werden die Maßnahmen weiter spezifiziert und unter Beachtung zeitlicher und funktioneller Abhängigkeiten zu einer stufenweisen Umsetzung empfohlen.</p>
Projektphase	<input type="checkbox"/> Ideenphase <input checked="" type="checkbox"/> Konzeptphase <input type="checkbox"/> Umsetzungsphase
Zeitraum	<p>Projektstart: 2017/2018 (nach Beschlussfassung des Gemeinderats zum VEP) Projektlaufzeit: mehrjährig</p>
Projektverantwortung	<p>Stadtbauamt, Stadt Friedrichshafen Weitere Beteiligte: u.a. Stadtwerke am See, Stadtverkehr Friedrichshafen, Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbundgesellschaft (bodo)</p>
Gebietskulisse	<input type="checkbox"/> lokal (Stadt Friedrichshafen) <input checked="" type="checkbox"/> interkommunal / überregional
Kosten	<p>von Art und Umfang der einzelnen Maßnahmen abhängig Haushaltsrelevant: ja</p>
Bezug zu Handlungs-feldzielen	<p>Das Projekt leistet einen Beitrag zur Erreichung folgender ISEK-Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mobilität in Einklang mit der Umwelt ▪ Mobilität vernetzt ▪ Mobilität innovativ ▪ Mobilität für eine lebenswerte und attraktive Stadt ▪ Innenstadt gut erreichbar ▪ Tourismus im Einklang mit der Natur ▪ Gemeinsam mit den Nachbarn
Bezug zu Handlungsbedarf	<p>Das Projekt trägt dazu bei, den ÖPNV zu optimieren und auszubauen, attraktive Fuß- und Radwegenetze einzurichten, Konzepte wie Carsharing, Bikesharing und Verknüpfungspunkte mit öffentlichen Verkehrsmitteln sowie Elektromobilität zu fördern.</p>
Bezug zu weiteren Leitprojekten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tourismus und Erholung in der Zeppelinstadt ▪ Klimastadt ▪ Attraktiver Wirtschaftsstandort ▪ Einkaufsstadt mit Aufenthaltsqualität

Klimastadt		Nr. 3
		
Bezug zu Handlungsfeldern des ISEK	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr und Mobilität <input checked="" type="checkbox"/> Tourismus und Freizeit <input checked="" type="checkbox"/> Umwelt <input checked="" type="checkbox"/> Querschnittsthema Smart City <input type="checkbox"/> Querschnittsthema Bürgerbeteiligung <input checked="" type="checkbox"/> Wohnen, Freiraum, Baukultur <input type="checkbox"/> Wirtschaft, Handel, Innenstadt <input type="checkbox"/> Kultur, Bildung, Gesundheit, Soziales <input checked="" type="checkbox"/> Querschnittsthema Zusammenarbeit	
Projektart	<input checked="" type="checkbox"/> Konzept / Analyse / Gutachten <input checked="" type="checkbox"/> Bauprojekt <input checked="" type="checkbox"/> Öffentlichkeitsarbeit / Kommunikation	
Umsetzungspriorität	<input type="checkbox"/> sehr hoch <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel	
Beschreibung	<p>Projektbausteine</p> <ol style="list-style-type: none"> Energie- und Klimaschutzkonzept weiter umsetzen und fortschreiben Maßnahmenkatalog zur Aufrechterhaltung des European Energy Awards in Gold aktualisieren und umsetzen Planerische Maßnahmen zur Klimafolgenanpassung entwickeln (z.B. im Bereich Hochwasserschutz, Vermeidung von Wärmeinseln, Sturmschäden, Starkregen) <p>Das Projekt kann dabei an zahlreiche laufende Aktivitäten anknüpfen, zum Beispiel an Projekte des „Stadtwerk am See“ im Bereich der Kommunikation und Beratung (Energieberatungsangebote, Energiespar-Shop und Informationsportale), Versorgungsangebote („Mein Hausstrom“, „Mein Energiedach“, „Mein Öko Auto Strom“ für private Haushalte und Unternehmen) bis hin zu eigenen Förderprogrammen zu Elektromobilität, Heizungspumpen und Haushaltsgeräten.</p>	
Projektphase	<input type="checkbox"/> Ideenphase <input checked="" type="checkbox"/> Konzeptphase <input checked="" type="checkbox"/> Umsetzungsphase	
Zeitraumen	Projektstart: 2018 Projektlaufzeit: mehrjährig	
Projektverantwortung	Amt für Bürgerservice, Sicherheit und Umwelt – Abteilung Umwelt und Naturschutz Stadtbauamt - Sachgebiet Kommunales Energiemanagement (KEM) Weitere Beteiligte: u.a. ggf. Energieagentur Ravensburg	
Gebietskulisse (Hauptwirkungsbereich)	<input checked="" type="checkbox"/> lokal (Stadt Friedrichshafen) <input type="checkbox"/> interkommunal / überregional	
Kosten	Kosten der Maßnahmenumsetzung: abhängig von Art und Umfang der Maßnahmen Haushaltsrelevant: ja	
Bezug zu Handlungsfeldzielen	Das Projekt leistet einen Beitrag zur Erreichung folgender ISEK-Ziele: <ul style="list-style-type: none"> Im Klimaschutz weit voran Klimawandel im Blick 	
Bezug zu Handlungsbedarf	Das Projekt trägt dazu bei, an den bisherigen Aktivitäten im Klimaschutz anzuknüpfen und weitere Maßnahmen des Klimaschutzkonzeptes umzusetzen sowie Maßnahmen zur klimaangepassten Stadt zu fördern.	
Bezug zu weiteren Leitprojekten	<ul style="list-style-type: none"> Grüne und blaue Infrastruktur 	

Grüne und blaue Infrastruktur

Nr. 4



Bezug zu Handlungsfeldern des ISEK	<input type="checkbox"/> Verkehr und Mobilität <input checked="" type="checkbox"/> Tourismus und Freizeit <input checked="" type="checkbox"/> Umwelt <input type="checkbox"/> Querschnittsthema Smart City <input checked="" type="checkbox"/> Querschnittsthema Bürgerbeteiligung	<input checked="" type="checkbox"/> Wohnen, Freiraum, Baukultur <input type="checkbox"/> Wirtschaft, Handel, Innenstadt <input type="checkbox"/> Kultur, Bildung, Gesundheit, Soziales <input type="checkbox"/> Querschnittsthema Zusammenarbeit
Projektart	<input checked="" type="checkbox"/> Konzept / Analyse / Gutachten <input checked="" type="checkbox"/> Bauprojekt <input checked="" type="checkbox"/> Öffentlichkeitsarbeit / Kommunikation	
Umsetzungspriorität	<input type="checkbox"/> sehr hoch <input checked="" type="checkbox"/> hoch* <input type="checkbox"/> mittel	
* Bei Bewertung im 4. Workshop des ISEK-Prozesses unter den fünf Projekten mit der höchsten Priorität		
Beschreibung	<p>Projektbausteine:</p> <p>1. Grünflächenkonzept aufstellen und umsetzen</p> <p>Die Aufstellung und Umsetzung eines Grünflächenkonzeptes soll dazu beitragen, die vorhandenen Grünstrukturen der Stadt zu sichern und neue Grünflächen und Strukturen, beispielsweise entlang der Fließgewässer, zu ergänzen, vernetzen und mit der umgebenen Landschaft zu verbinden.</p> <p>Mögliche Inhalte/Ansätze:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sicherung und ggf. Erweiterung bestehender Grünflächen - Neuentwicklung von Grünflächen (kleine Parkanlagen, Themengärten) - Vernetzung der Grünflächen - Maßnahmen zum Baumschutz, Baum- und Alleepflanzungen an Straßen <p>2. Kampagne 'Grün im öffentlichen Raum' zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität</p> <ul style="list-style-type: none"> - Grün im öffentlichen Raum schaffen: vertikale Gärten, Fassadenbegrünung und Begrünung von Häuser- und Industriedächern entwickeln, planungsrechtliche Grundlagen für nutzbare begrünte Flachdächer berücksichtigen bzw. schaffen - Innerstädtische Begrünung und Wasserelemente: Pflanzkübel in ansprechender Gestaltung aufstellen, Bäume pflanzen (u.a. als Schattenspender im Sommer), grüne Sitzoasen schaffen (z.B. auf Adenauer- und oberem Kirchplatz), Wasser als Gestaltungselement einsetzen, kontinuierliche Pflege des Grüns - Gartenbau fördern: Ansatz 'Essbare Stadt' zur Aufwertung öffentlicher Flächen durch Nutzpflanzen, Urban Gardening - Pflege des Grüns optimieren: Patenschaften für Grünstreifen/Bäume an Straßen durch Anwohnerinnen und Anwohner 	
Projektphase	<input checked="" type="checkbox"/> Ideenphase <input type="checkbox"/> Konzeptphase <input type="checkbox"/> Umsetzungsphase	
Zeitraumen	Projektstart: 2018 Projektlaufzeit: Erstellung des Konzepts: 1-2 Jahre; Umsetzung: mehrjährig	

Grüne und blaue Infrastruktur

Nr. 4



Projektverantwortung	Amt für Bürgerservice, Sicherheit und Umwelt – Abteilung Umwelt und Naturschutz Stadtbauamt, Abteilung Grünflächen und Friedhofsverwaltung Stadtplanungsamt Ortschaften, Jugendparlament
Gebietskulisse (Hauptwirkungsbereich)	<input checked="" type="checkbox"/> lokal (Stadt Friedrichshafen) <input type="checkbox"/> interkommunal / überregional
Kosten	Kosten der Konzepterstellung: ca. 40.000-70.000 Euro Kosten der Maßnahmenumsetzung: abhängig von Art und Umfang der Maßnahmen Haushaltsrelevant: ja (ggf. Bezuschussung von Fassaden- und Dachbegrünung durch die Stadt)
Bezug zu Handlungsfeldzielen	Das Projekt leistet einen Beitrag zur Erreichung folgender ISEK-Ziele: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Natur schützen und erleben ▪ Freiräume vielfältig und grün
Bezug zu Handlungsbedarf	Das Projekt trägt dazu bei, wertvolle Natur- und Landschaftsräume zu schützen und zu bewahren, Grün- und Freiflächen in der Stadt aufzuwerten und Freiraumqualitäten im öffentlichen Raum zu verbessern.
Bezug zu weiteren Leitprojekten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ufergesamtkonzept ▪ Einkaufsstadt mit Aufenthaltsqualität
Gute Beispiele	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Städte, die den Ansatz 'Essbare Stadt' verfolgen: Andernach (Vorreiter seit 2008), Ansbach, Lörrach, Regensburg, Tübingen ▪ Städte, die vertikale Gärten z.B. als Bio-Tech-Filter einsetzen, um nachweislich die Luftqualität zu verbessern: Dresden, Berlin (Green City Solutions) ▪ Städte, die durch Fassadenbegrünung gezielt gegen den Wärmeinseleffekt vorgehen: Paris, München, Bonn

Planungskultur und Bürgerbeteiligung

Nr. 5



Bezug zu Handlungsfeldern des ISEK	<input type="checkbox"/> Verkehr und Mobilität <input type="checkbox"/> Tourismus und Freizeit <input checked="" type="checkbox"/> Umwelt <input type="checkbox"/> Querschnittsthema Smart City <input checked="" type="checkbox"/> Querschnittsthema Bürgerbeteiligung	<input checked="" type="checkbox"/> Wohnen, Freiraum, Baukultur <input type="checkbox"/> Wirtschaft, Handel, Innenstadt <input type="checkbox"/> Kultur, Bildung, Gesundheit, Soziales <input type="checkbox"/> Querschnittsthema Zusammenarbeit
Projektart	<input checked="" type="checkbox"/> Konzept / Analyse / Gutachten <input type="checkbox"/> Bauprojekt <input checked="" type="checkbox"/> Öffentlichkeitsarbeit / Kommunikation	
Umsetzungspriorität	<input type="checkbox"/> sehr hoch <input checked="" type="checkbox"/> hoch* <input type="checkbox"/> mittel <small>* Bei Bewertung im 4. Workshop des ISEK-Prozesses unter den fünf Projekten mit der höchsten Priorität</small>	
Beschreibung	<p>Projektbausteine:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Leitlinien zur Bürgerbeteiligung erarbeiten und anwenden <ul style="list-style-type: none"> - Ziel: Transparente und verlässliche Beteiligungskultur etablieren, Einbindung der Öffentlichkeit z.B. mit Elementen der Methode 'Bürgergutachten' - Inhalte: Ziele der Bürgerbeteiligung in Friedrichshafen, Grundsätze und Ablauf von Teilnahmeverfahren, Zielgruppenbeteiligung und Methodenkoffer, Zuständigkeiten - Anknüpfungspunkte: ISEK-Prozess, Workshopverfahren zu Bauvorhaben, Online-Beteiligung über die Sag's doch-Plattform - Einbeziehung des Jugendparlaments 2. Gestaltungsbeirat gründen und Geschäftsordnung erarbeiten <ul style="list-style-type: none"> - Ziel: Frühzeitige Beurteilung von Planungen und Bauvorhaben seitens eines unabhängigen Gremiums 3. Wettbewerbswesen zur Sicherstellung der städtebaulichen Qualität verankern 4. Planungskodex der Stadt anwenden und weiterentwickeln 5. Vorausschauende Planung etablieren (aufgrund langer Vorlaufzeiten für technische Infrastrukturen) 	
Projektphase	<input checked="" type="checkbox"/> Ideenphase <input type="checkbox"/> Konzeptphase <input type="checkbox"/> Umsetzungsphase	
Zeitraumen	Projektstart: 2017/2018 Projektlaufzeit: mehrjährig	
Projektverantwortung	Koordinierungsstelle Bürgerschaftliches Engagement, Stadtplanungsamt Weitere Beteiligte: zuständige Ämter der Stadt Friedrichshafen, Bürgerinnen und Bürger	
Gebietskulisse (Hauptwirkungsbereich)	<input checked="" type="checkbox"/> lokal (Stadt Friedrichshafen) <input type="checkbox"/> interkommunal / überregional	

Planungskultur und Bürgerbeteiligung

Nr. 5



Kosten	<p>Kosten für den Entwicklungsprozess von Leitlinien zur Bürgerbeteiligung: 15.000 Euro (in Abhängigkeit vom Umfang des Prozesses)</p> <p>Kosten für den Gestaltungsbeirat: 100.000 Euro jährlich und bis zu 1,5 Personalstellen</p> <p>Kosten für Workshop-Verfahren mit Bürgerbeteiligung: 40.000 – 100.000 Euro je nach Gebietsgröße</p> <p>Haushaltsrelevant: ja</p>
Bezug zu Handlungsfeldzielen	<p>Das Projekt leistet einen Beitrag zur Erreichung folgender ISEK-Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bürger informiert und beteiligt ▪ Stadt mit Baukultur ▪ Siedlungsentwicklung kompakt und nachhaltig ▪ Umwelt- und ressourcenschonende Siedlungsentwicklung
Bezug zu Handlungsbedarf	<p>Das Projekt trägt dazu bei, die Bürgerbeteiligung in Friedrichshafen auszubauen und zu verankern und vorhandene Altbausubstanz und schutzwürdige Gebäude zu erhalten und städtebauliche Defizite zu beheben.</p>
Bezug zu weiteren Leitprojekten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Attraktives Stadtbild ▪ Zukunftsquartier Fallenbrunnen: Bildung – Wohnen – Arbeiten – Kultur – Natur ▪ Hinterer Hafen: 'Wasserstadt FN – Erholen – Wohnen – Arbeiten am Wasser' ▪ Ufergesamtkonzept
Gute Beispiele	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gestaltungsbeiräte <ul style="list-style-type: none"> – 130 Städte haben Gestaltungsbeiräte installiert (z.B. Stadt Konstanz, Stand 2016) – Forschungsprojekt des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung „Perspektiven für die Baukultur in Städten und Gemeinden – Mehr Qualität durch Gestaltungsbeiräte“ (Start Oktober 2016)

Attraktives Stadtbild

Nr. 6



Bezug zu Handlungsfeldern des ISEK	<input type="checkbox"/> Verkehr und Mobilität <input checked="" type="checkbox"/> Tourismus und Freizeit <input type="checkbox"/> Umwelt <input type="checkbox"/> Querschnittsthema Smart City <input type="checkbox"/> Querschnittsthema Bürgerbeteiligung	<input checked="" type="checkbox"/> Wohnen, Freiraum, Baukultur <input checked="" type="checkbox"/> Wirtschaft, Handel, Innenstadt <input type="checkbox"/> Kultur, Bildung, Gesundheit, Soziales <input type="checkbox"/> Querschnittsthema Zusammenarbeit
Projektart	<input type="checkbox"/> Konzept / Analyse / Gutachten <input checked="" type="checkbox"/> Bauprojekt <input type="checkbox"/> Öffentlichkeitsarbeit / Kommunikation	
Umsetzungspriorität	<input type="checkbox"/> sehr hoch <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel	
Beschreibung	<p>Projektbausteine:</p> <p>1. Stadtbild durch bauliche Maßnahmen aufwerten</p> <ul style="list-style-type: none"> – Innenstadt (siehe Leitprojekt „Einkaufsstadt mit Aufenthaltsqualität“) – Quartiere: Gestaltungskonzepte für Quartiere/Straßen für eine Ensemblewirkung und harmonische Gestaltung – Stadteingänge: attraktiver gestalten, z.B. Kunstinstallation zur Kennzeichnung und als Portale zur Stadt <p>2. Bausubstanz von stadtbildprägenden Bauten berücksichtigen</p> <ul style="list-style-type: none"> – Register erhaltenswerter Bauten erstellen und anwenden <p>Es besteht ein unmittelbarer Bezug zur Aufwertung der Qualität des Stadtgrüns.</p>	
Projektphase	<input checked="" type="checkbox"/> Ideenphase <input type="checkbox"/> Konzeptphase <input type="checkbox"/> Umsetzungsphase	
Zeitraumen	Projektstart: 2017 Projektlaufzeit: mehrjährig	
Projektverantwortung	Stadtplanungsamt	
Gebietskulisse (Hauptwirkungsbereich)	<input checked="" type="checkbox"/> lokal (Stadt Friedrichshafen) <input type="checkbox"/> interkommunal / überregional	
Kosten	von Art und Umfang der einzelnen Maßnahmen abhängig Haushaltsrelevant: ja	
Bezug zu Handlungsfeldzielen	Das Projekt leistet einen Beitrag zur Erreichung folgender ISEK-Ziele: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Innenstadt: Das Gesicht der Stadt ▪ Stadt mit Baukultur 	
Bezug zu Handlungsbedarf	Das Projekt trägt dazu bei, die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt zu verbessern und die Innenstadt zu beleben.	
Bezug zu weiteren Leitprojekten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Planungskultur und Bürgerbeteiligung ▪ Hinterer Hafen: 'Wasserstadt FN – Erholen – Wohnen – Arbeiten am Wasser' ▪ Ufergesamtkonzept ▪ Grüne und blaue Infrastruktur 	

Einkaufsstadt mit Aufenthaltsqualität

Nr. 7



Bezug zu Handlungsfeldern des ISEK	<input type="checkbox"/> Verkehr und Mobilität <input checked="" type="checkbox"/> Tourismus und Freizeit <input type="checkbox"/> Umwelt <input type="checkbox"/> Querschnittsthema Smart City <input type="checkbox"/> Querschnittsthema Bürgerbeteiligung	<input checked="" type="checkbox"/> Wohnen, Freiraum, Baukultur <input checked="" type="checkbox"/> Wirtschaft, Handel, Innenstadt <input type="checkbox"/> Kultur, Bildung, Gesundheit, Soziales <input type="checkbox"/> Querschnittsthema Zusammenarbeit
Projektart	<input checked="" type="checkbox"/> Konzept / Analyse / Gutachten <input checked="" type="checkbox"/> Bauprojekt <input checked="" type="checkbox"/> Öffentlichkeitsarbeit / Kommunikation	
Umsetzungspriorität	<input type="checkbox"/> sehr hoch <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel	
Beschreibung	<p>Projektbausteine:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Qualitätsvolle innerstädtische Begrünung (siehe auch Leitprojekt „Grüne und blaue Infrastruktur“) 2. Masterplan zur Stadtmöblierung Friedrichshafen <ul style="list-style-type: none"> – Definition von Gestaltungsleitlinien für Stadtmöbel in Friedrichshafen (z.B. einheitliche Gestaltung von hochwertigen Sitzmöbeln) – Stadtmöbel in der Gesamtstadt aufstellen (z.B. Bänke, Liegebänke, Sitzcken in der Innenstadt) 3. Beleuchtungskonzept (Lichtmasterplan) <ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung der Beleuchtung zur Gestaltung des 'Nachtgesichts' von Friedrichshafen (z.B. Licht-Dioden-Spiele, smarte Straßenlaternen), Neuordnung des städtischen Erscheinungsbildes in der Dunkelheit, Profilbildung der Stadt 4. Gestaltungssatzung <ul style="list-style-type: none"> – Bestehende Satzung prüfen und ggf. anpassen, um eine einheitliche, atmosphärische Gestaltung der Innenstadt zu erzielen (z.B. Farbkonzept integrieren) – Kontinuierliche Berücksichtigung der Gestaltungssatzung gewährleisten 5. Kunst im öffentlichen Raum <ul style="list-style-type: none"> – Wettbewerb „Kunst in FN“: Standorte identifizieren und zu Künstlern Kontakt aufnehmen 6. Randbereiche der Innenstadt attraktivieren (z.B. Riedleparkstraße, „Mausloch“ etc.) 7. Zoll-Areal zum Publikumsmagnet in der Innenstadt entwickeln <ul style="list-style-type: none"> – Mit attraktivem Nutzungskonzept: Einzelhandel und Gastronomie – Gastronomie: z.B. Außengastronomie, Systemgastronomie – Einzelhandel: attraktives, ergänzendes Sortimentsangebot (Sortimentslücken nach Einzelhandelskonzept füllen) 8. City-Passage neu gestalten und aufwerten 9. Einzelhandelskonzept umsetzen <ul style="list-style-type: none"> – u.a. Angebotsstruktur im Einzelhandel verbessern 	

Einkaufsstadt mit Aufenthaltsqualität

Nr. 7



Projektphase	<input checked="" type="checkbox"/> Ideenphase <input type="checkbox"/> Konzeptphase <input type="checkbox"/> Umsetzungsphase
Zeitrahmen	Projektstart: 2018 Projektlaufzeit: Bausteine 1, 4, 9: mehrjährig; Bausteine 2,3,5,6: 2-3 Jahre (Konzepterstellung und Umsetzung), Baustein 7 und 8: Zielhorizont 2030
Projektverantwortung	Stadtplanungsamt, Stadtbauamt – Abteilung Grünflächen und Friedhofsverwaltung Weitere Beteiligte: u.a. Stadtmarketing GmbH, Stadtforum Friedrichshafen e.V., Investoren
Gebietskulisse (Hauptwirkungsbereich)	<input checked="" type="checkbox"/> lokal (Stadt Friedrichshafen) <input type="checkbox"/> interkommunal / überregional
Kosten	Beleuchtungskonzept: Konzepterstellung: ca. 50.000 Euro, Umsetzung: je nach Umfang Masterplan Stadtmöblierung: Konzepterstellung: ca. 30.000 Euro, Umsetzung: je nach Umfang Ggf. gestiftete Bänke durch Bürgerinnen und Bürger bzw. Unternehmen (pro Bank ca. 500 Euro) Haushaltsrelevant: ja
Bezug zu Handlungsfeldzielen	Das Projekt leistet einen Beitrag zur Erreichung folgender ISEK-Ziele: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Innenstadt vielfältig und lebendig ▪ Innenstadt: Das Gesicht der Stadt ▪ Freiräume vielfältig und grün ▪ Einkaufsstadt am Bodensee
Bezug zu Handlungsbedarf	Das Projekt trägt dazu bei, die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt zu verbessern, die Innenstadt zu beleben, die Innenstadt als Ort der Identifikation besonders in den Blick zu nehmen, gute Rahmenbedingungen für den Handel zu schaffen und sicherzustellen sowie die Vielfalt an unterschiedlichen Nutzungen zu bewahren und auszubauen.
Bezug zu weiteren Leitprojekten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Grüne und blaue Infrastruktur ▪ Ufergesamtkonzept
Gute Beispiele	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beleuchtungskonzepte: Lichtmasterplan Koblenz, Lichtkonzepte Neustadt a. Rübenberge, Mainz, Rosenheim, Bamberg, Zürich ▪ Stadtmöblierung: Gestaltungskonzept zur privaten und öffentlichen Möblierung Baden-Baden, Stadtmöblierungskatalog Düsseldorf, Innenstadtkonzept Kaufbeuren (Neugestaltung inklusive Stadtmöbel und Beleuchtung), Herstellerwettbewerb Stadtmöblierung Forchheim

Attraktiver Wirtschaftsstandort

Nr. 8



Bezug zu Handlungsfeldern des ISEK	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr und Mobilität <input type="checkbox"/> Tourismus und Freizeit <input type="checkbox"/> Umwelt <input type="checkbox"/> Querschnittsthema Smart City <input type="checkbox"/> Querschnittsthema Bürgerbeteiligung	<input checked="" type="checkbox"/> Wohnen, Freiraum, Baukultur <input checked="" type="checkbox"/> Wirtschaft, Handel, Innenstadt <input checked="" type="checkbox"/> Kultur, Bildung, Gesundheit, Soziales <input type="checkbox"/> Querschnittsthema Zusammenarbeit
Projektart	<input checked="" type="checkbox"/> Konzept / Analyse / Gutachten <input type="checkbox"/> Bauprojekt <input checked="" type="checkbox"/> Öffentlichkeitsarbeit / Kommunikation	
Umsetzungspriorität	<input type="checkbox"/> sehr hoch <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel	
Beschreibung	<p>Projektbausteine:</p> <p>Um den Wirtschaftsstandort Friedrichshafen zu stärken, gilt es insbesondere attraktive Rahmenbedingungen zur Ansiedlung von Fachkräften sicherzustellen. Dies bezieht sich vor allem auf die Bereiche Wohnen und Mobilität (siehe Leitprojekte „Aktionsprogramm Wohnraum in Friedrichshafen“ und „Verkehrsentwicklungsplan“)</p> <p>Darüber hinaus können folgende Bausteine den Wirtschaftsstandort stärken:</p> <p>1. Gewerbeflächenentwicklung</p> <ul style="list-style-type: none"> – Regionale Zusammenarbeit ausbauen und prüfen, ob Ausbau des vorhandenen Gewerbeflächenpools der Wirtschaftsförderung Bodenseekreis sinnvoll – Entwicklung multifunktionaler Logistikflächen, um den gewerblichen Lieferverkehr optimieren zu können <p>2. Start-Up-Center Fallenbrunnen</p> <ul style="list-style-type: none"> – Einrichtung einer Gründungsberatung für Start-Ups (siehe Leitprojekt „Zukunftsquartier Fallenbrunnen: Bildung – Wohnen – Arbeiten – Kultur – Natur“) 	
Projektphase	<input checked="" type="checkbox"/> Ideenphase <input type="checkbox"/> Konzeptphase <input type="checkbox"/> Umsetzungsphase	
Zeitraumen	Projektstart: 2018 Projektlaufzeit: mehrjährig	
Projektverantwortung	Stabsstelle Wirtschaftsförderung in Zusammenarbeit mit weiteren zuständigen Ämtern der Stadt Weitere Beteiligte: u.a. ZU, DHBW, Kammern und Verbände, Wirtschaftsförderung Bodenseekreis	
Gebietskulisse (Hauptwirkungsbereich)	<input type="checkbox"/> lokal (Stadt Friedrichshafen) <input checked="" type="checkbox"/> interkommunal / überregional	
Kosten	von Art und Umfang der einzelnen Maßnahmen abhängig Haushaltsrelevant: ja	

Attraktiver Wirtschaftsstandort

Nr. 8



Bezug zu Handlungs- feldzielen	<p>Das Projekt leistet einen Beitrag zur Erreichung folgender ISEK-Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Starker und dynamischer Wirtschaftsstandort Friedrichshafen ▪ Fach- und Führungskräfte in Friedrichshafen ▪ Wohnraum für alle ▪ Mobilität für alle ▪ Mobilität vernetzt ▪ Gemeinsam mit den Nachbarn
Bezug zu Handlungs- bedarf	<p>Das Projekt trägt dazu bei, Arbeitsplätze in Friedrichshafen zu sichern und zusätzliche zu schaffen.</p>
Bezug zu weiteren Leitprojekten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zukunftsquartier Fallenbrunnen: Bildung – Wohnen – Arbeiten – Kultur – Natur ▪ Verkehrsentwicklungsplan ▪ Aktionsprogramm 'Wohnraum in Friedrichshafen'

Sozialraumorientierte Quartiersentwicklung

Nr. 9



Bezug zu Handlungsfeldern des ISEK	<input type="checkbox"/> Verkehr und Mobilität <input type="checkbox"/> Tourismus und Freizeit <input type="checkbox"/> Umwelt <input type="checkbox"/> Querschnittsthema Smart City <input checked="" type="checkbox"/> Querschnittsthema Bürgerbeteiligung	<input checked="" type="checkbox"/> Wohnen, Freiraum, Baukultur <input checked="" type="checkbox"/> Wirtschaft, Handel, Innenstadt <input checked="" type="checkbox"/> Kultur, Bildung, Gesundheit, Soziales <input type="checkbox"/> Querschnittsthema Zusammenarbeit
Projektart	<input checked="" type="checkbox"/> Konzept / Analyse / Gutachten <input checked="" type="checkbox"/> Bauprojekt <input checked="" type="checkbox"/> Öffentlichkeitsarbeit / Kommunikation	
Umsetzungspriorität	<input type="checkbox"/> sehr hoch <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel	
Beschreibung	<p>Projektbausteine:</p> <p>1. Lebendige Quartiere</p> <ul style="list-style-type: none"> - Strukturen stärken und ausbauen: Pflege und Ausbau der Anlaufstellen für Kinder und Jugendliche, Nachbarschaftshilfe (Nachbarn helfen Nachbarn) - Quartiersentwicklung fördern: Multifunktionalität gewährleisten, Aufenthaltsqualität erhöhen, Quartiersplatz begrünen, Nahversorgung sichern - Prüfen, ob Einführung von Stadtteilbeauftragten/Quartiersmanagement sinnvoll (mögliche Aufgaben Integration und Inklusion, Sozialraummanagement; ggf. Erarbeitung von Quartiersmanagementkonzepten erforderlich) - Ausweitung der stadtteilübergreifenden Quartiersarbeit zur Vernetzung von Jung und Alt - Familienfreundlichkeit fördern: Frühförderprogramm für Eltern von Kleinkindern und soziale Beratung ausbauen, Möglichkeiten zum beruflichen Wiedereinstieg nach der Elternzeit fördern, Infrastrukturen: Familienparkplätze schaffen, Vergünstigungen für junge Familien <p>2. Generationenübergreifende Treffpunkte und Angebote schaffen (behindertengerecht und barrierefrei)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Strategische Konzeption für „Generationenübergreifendes Zusammenleben in FN“ erarbeiten - Öffentlichen Raum auf Barrieren prüfen, barrierefrei umgestalten und Senioren- und Familienfreundlichkeit berücksichtigen (barrierefreie Gestaltung von Plätzen, Straßenbelag ausbessern (z.B. Karlstraße, Buchhornplatz), Sitzmöglichkeiten für Senioren (im öffentlichen Raum wie auch in Geschäften), barrierefreie Zugänge zu Geschäften, barrierefreie Orte über Wheelmap.org bekannt machen, Treppe bei Nikolauskirche barrierefrei gestalten) - Quartiersbezogene, offene Begegnungsräume schaffen, insbesondere auch in den Ortschaften außerhalb (z.B. Stadtgemeinschaftshaus, Mehrgenerationenzentren und -häuser) <p>3. Treffpunkte und Angebote für einzelne Zielgruppen ausbauen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vorhandene Angebote und Treffpunkte für Senioren ausbauen und bekannter machen, Seniorenbeirat vernetzen (wichtig: Angebote zentral erreichbar) - Jugendcafé einrichten: Konzept ausarbeiten (jugendgerechte Preise, warme 	

Sozialraumorientierte Quartiersentwicklung

Nr. 9



	<p>Mahlzeiten, Jugendliche unterstützen als Aushilfe, Auftritte jugendlicher Künstler), Räumlichkeit: ggf. in der Molke</p> <ul style="list-style-type: none"> – Studenten: Café, Workshops, Diskussions- und Informationsplattform, Stadtlabor (siehe Leitprojekt „Zukunftsquartier Fallenbrunnen: Bildung – Wohnen – Arbeiten – Kultur – Natur“) – Kinder: Vorhandene Spielplätze optimieren und neu denken, Spielgeräte im öffentlichen Raum in der Innenstadt etablieren, Kinderbetreuung ausbauen (prüfen, bei welchen Angeboten eine Nachfrage besteht)
Projektphase	<input checked="" type="checkbox"/> Ideenphase <input type="checkbox"/> Konzeptphase <input type="checkbox"/> Umsetzungsphase
Zeitrahmen	<p>Projektstart: 2018 Projektlaufzeit: mehrjährig</p>
Projektverantwortung	<p>Amt für Bildung, Familie und Sport, Amt für Soziales, Stadtplanungsamt Weitere Beteiligte: u.a. Stadtforum e.V.</p>
Gebietskulisse (Hauptwirkungsbereich)	<input checked="" type="checkbox"/> lokal (Stadt Friedrichshafen) <input type="checkbox"/> interkommunal / überregional
Kosten	<p>von Art und Umfang der einzelnen Maßnahmen abhängig (z.B. Neubau eines Spielplatzes: bis zu 50.000 Euro) Haushaltsrelevant: ja</p>
Bezug zu Handlungsfeldzielen	<p>Das Projekt leistet einen Beitrag zur Erreichung folgender ISEK-Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Generationenübergreifende Begegnungen ▪ Wohnen in belebten Quartieren ▪ Friedrichshafen – gut betreut und familienfreundlich ▪ Innenstadt gut erreichbar
Bezug zu Handlungsbedarf	<p>Das Projekt trägt dazu bei, das generationsübergreifende Zusammenleben und die Inklusion zu fördern, den öffentlichen Raum barrierefrei zu gestalten, Betreuungsangebote auszubauen, und die Familienfreundlichkeit Friedrichshafens zu stärken.</p>
Bezug zu weiteren Leitprojekten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zukunftsquartier Fallenbrunnen: Bildung – Wohnen – Arbeiten – Kultur – Natur ▪ Planungskultur und Bürgerbeteiligung ▪ Attraktives Stadtbild ▪ Einkaufsstadt mit Aufenthaltsqualität

Zukunftsquartier Fallenbrunnen: Bildung – Wohnen – Arbeiten – Kultur – Natur

Nr. 10



Bezug zu Handlungsfeldern des ISEK	<input type="checkbox"/> Verkehr und Mobilität <input type="checkbox"/> Tourismus und Freizeit <input checked="" type="checkbox"/> Umwelt <input type="checkbox"/> Querschnittsthema Smart City <input checked="" type="checkbox"/> Querschnittsthema Bürgerbeteiligung	<input checked="" type="checkbox"/> Wohnen, Freiraum, Baukultur <input checked="" type="checkbox"/> Wirtschaft, Handel, Innenstadt <input checked="" type="checkbox"/> Kultur, Bildung, Gesundheit, Soziales <input type="checkbox"/> Querschnittsthema Zusammenarbeit
Projektart	<input checked="" type="checkbox"/> Konzept / Analyse / Gutachten <input checked="" type="checkbox"/> Bauprojekt <input type="checkbox"/> Öffentlichkeitsarbeit / Kommunikation	
Umsetzungspriorität	<input type="checkbox"/> sehr hoch <input checked="" type="checkbox"/> hoch* <input type="checkbox"/> mittel <small>* Bei Bewertung im 4. Workshop des ISEK-Prozesses unter den fünf Projekten mit der höchsten Priorität</small>	
Beschreibung	<p>Projektbausteine:</p> <p>Ziel: Fallenbrunnen zu einem innovativen Modellquartier mit einem Nutzungsmix aus Bildung, Wohnen, Arbeiten und Kultur entwickeln:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Arbeiten und Bildung <ul style="list-style-type: none"> – Unistandort ausbauen, Forschung und Lehre fördern (z.B. Ansiedlung von Forschungsinstituten) – RITZ Innovations- und Technologietransfer-Zentrum fördern (Plattform für überbetriebliche Forschung für kleinere und mittlere Unternehmen in der Region) – Prüfen, ob Einrichtung einer Gründungsberatung für Start-Ups möglich – Generierung weiterer Gewerbeflächen 2. Wohnen <ul style="list-style-type: none"> – Bezahlbaren Wohnraum schaffen, insbesondere Angebote für Studierende: Studentenwohnheime, Wohngemeinschaften – Parkplatzsituation anpassen 3. Kultur <ul style="list-style-type: none"> – Freie Kulturszene fördern und Treffpunkte schaffen: Cafés und weitere gastronomische Angebote – Kulturelle Angebote für Studenten und Häfler schaffen – Urban Gardening etablieren 4. Zusammenarbeit <ul style="list-style-type: none"> – Wettbewerbsverfahren durchführen (prüfen, ob internationaler Wettbewerb sinnvoll und Ansatz „Gartenstadt des 21. Jahrhunderts“ umsetzbar) – Beteiligungsprozess durchführen und verstetigen 	
Projektphase	<input checked="" type="checkbox"/> Ideenphase <input type="checkbox"/> Konzeptphase <input type="checkbox"/> Umsetzungsphase	
Zeitrahmen	Projektstart: In den nächsten 1-2 Jahren Projektlaufzeit: Zielhorizont 2030	

Zukunftsquartier Fallenbrunnen: Bildung – Wohnen – Arbeiten – Kultur – Natur

Nr. 10



Projektverantwortung	<p>Stadtplanungsamt, Stadtbauamt</p> <p>Weitere Beteiligte: Städtische Wohnungsbaugesellschaft SWG, Städtische Wirtschaftsförderung, Kulturforum, ZU, DHBW, Studierende, Kulturschaffende, Kulturforum, Bürgerinnen und Bürger, Jugendparlament</p>
Gebietskulisse (Hauptwirkungsbereich)	<p><input checked="" type="checkbox"/> lokal (Stadt Friedrichshafen) <input type="checkbox"/> interkommunal / überregional</p>
Kosten	<p>Kosten: abhängig von Art und Umfang der Maßnahmen</p> <p>Haushaltsrelevant: ja</p>
Bezug zu Handlungsfeldzielen	<p>Das Projekt leistet einen Beitrag zur Erreichung folgender ISEK-Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadt mit Baukultur ▪ Wohnen in belebten Quartieren ▪ Wohnstandort für alle ▪ Freiräume vielfältig und grün ▪ Kultur für alle ▪ Bildungs- und Universitätsstadt am Bodensee
Bezug zu Handlungsbedarf	<p>Das Projekt trägt dazu bei, das Kulturangebot zielgruppengerecht weiterzuentwickeln und auszubauen, das Bildungsangebot auszubauen, allen Bevölkerungsgruppen Wohnraum vorzuhalten und städtebauliche Defizite zu beheben.</p>
Bezug zu weiteren Leitprojekten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Attraktiver Wirtschaftsstandort ▪ Aktionsprogramm 'Wohnraum in Friedrichshafen' ▪ Kultur und Kunst in Friedrichshafen ▪ Universitätsstadt Friedrichshafen ▪ Planungskultur und Bürgerbeteiligung

Hinterer Hafen: 'Wasserstadt FN – Erholen – Wohnen – Arbeiten am Wasser'

Nr. 11



Bezug zu Handlungsfeldern des ISEK	<input type="checkbox"/> Verkehr und Mobilität <input checked="" type="checkbox"/> Tourismus und Freizeit <input checked="" type="checkbox"/> Umwelt <input type="checkbox"/> Querschnittsthema Smart City <input checked="" type="checkbox"/> Querschnittsthema Bürgerbeteiligung	<input checked="" type="checkbox"/> Wohnen, Freiraum, Baukultur <input checked="" type="checkbox"/> Wirtschaft, Handel, Innenstadt <input checked="" type="checkbox"/> Kultur, Bildung, Gesundheit, Soziales <input type="checkbox"/> Querschnittsthema Zusammenarbeit
Projektart	<input checked="" type="checkbox"/> Konzept / Analyse / Gutachten <input checked="" type="checkbox"/> Bauprojekt <input type="checkbox"/> Öffentlichkeitsarbeit / Kommunikation	
Umsetzungspriorität	<input type="checkbox"/> sehr hoch <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel	
Beschreibung	<p>Projektbausteine:</p> <p>1. Konzept zur multifunktionalen Nutzung mit städtebaulicher Ausstrahlungskraft entwickeln und umsetzen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ansätze: Wohnen, Gastronomie, Einzelhandel, Freizeit - Vorgehen: Wettbewerbsverfahren und Beteiligungsprozess durchführen 	
Projektphase	<input checked="" type="checkbox"/> Ideenphase <input type="checkbox"/> Konzeptphase <input type="checkbox"/> Umsetzungsphase	
Zeitraumen	Projektstart: 2018 Projektlaufzeit: Zielhorizont 2030	
Projektverantwortung	Stadtplanungsamt, Stadtbauamt Weitere Beteiligte: u.a. ansässige Vereine, Stadtforum, Bürgerinnen und Bürger	
Gebietskulisse (Hauptwirkungsbereich)	<input checked="" type="checkbox"/> lokal (Stadt Friedrichshafen) <input type="checkbox"/> interkommunal / überregional	
Kosten	Städtebauförderungsmittel sind bereits zugesagt, die insbesondere für die weiteren Planungsarbeiten vorgesehen sind. Weitere Kosten abhängig von Art und Umfang der Maßnahmen Haushaltsrelevant: ja	
Bezug zu Handlungsfeldzielen	Das Projekt leistet einen Beitrag zur Erreichung folgender ISEK-Ziele: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Siedlungsentwicklung kompakt und nachhaltig ▪ Innenstadt: Das Gesicht der Stadt ▪ Innenstadt vielseitig und lebendig ▪ Bodensee für alle ▪ Freiräume vielfältig und grün 	
Bezug zu Handlungsbedarf	Das Projekt trägt dazu bei, städtebauliche Defizite zu beheben, die Zugänglichkeit zum Bodensee und Freiraumqualitäten im öffentlichen Raum zu verbessern, allen Bevölkerungsgruppen Wohnraum vorzuhalten sowie Grün- und Freiflächen in der Stadt aufzuwerten.	
Bezug zu weiteren Leitprojekten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einkaufsstadt mit Aufenthaltsqualität 	

Ufergesamtkonzept

Nr. 12



Bezug zu Handlungsfeldern des ISEK	<input type="checkbox"/> Verkehr und Mobilität <input checked="" type="checkbox"/> Tourismus und Freizeit <input checked="" type="checkbox"/> Umwelt <input type="checkbox"/> Querschnittsthema Smart City <input checked="" type="checkbox"/> Querschnittsthema Bürgerbeteiligung	<input checked="" type="checkbox"/> Wohnen, Freiraum, Baukultur <input checked="" type="checkbox"/> Wirtschaft, Handel, Innenstadt <input type="checkbox"/> Kultur, Bildung, Gesundheit, Soziales <input type="checkbox"/> Querschnittsthema Zusammenarbeit
Projektart	<input checked="" type="checkbox"/> Konzept / Analyse / Gutachten <input checked="" type="checkbox"/> Bauprojekt <input type="checkbox"/> Öffentlichkeitsarbeit / Kommunikation	
Umsetzungspriorität	<input type="checkbox"/> sehr hoch <input checked="" type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel	
Beschreibung	<p>Projektbausteine:</p> <p>1. Wettbewerb zur Ufergestaltung zwischen Schlosshorn und Karlstraße durchführen (mit Beteiligungsprozess)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trennung zwischen baulich-gestalterischen und natur- bzw. freiraumbezogenen Maßnahmen prüfen <p>2. Ufergesamtkonzept zwischen Lipbach und Rotach umsetzen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gestaltung eines besonderen Schwerpunktes der blauen und grünen Infrastruktur 	
Projektphase	<input checked="" type="checkbox"/> Ideenphase <input type="checkbox"/> Konzeptphase <input type="checkbox"/> Umsetzungsphase	
Zeitraumen	Projektstart: 2017 Projektlaufzeit: 6-8 Jahre	
Projektverantwortung	Stadtplanungsamt, Stadtbauamt – Abteilung Grünflächen und Friedhofsverwaltung, Amt für Bürgerservice, Sicherheit und Umwelt – Abteilung Umwelt und Naturschutz Weitere Beteiligte: u.a. Bürgerinnen und Bürger, Jugendparlament	
Gebietskulisse (Hauptwirkungsbereich)	<input checked="" type="checkbox"/> lokal (Stadt Friedrichshafen) <input type="checkbox"/> interkommunal / überregional	
Kosten	Kosten für Wettbewerbe: ca. 600.000 Euro Umsetzung: abhängig von Art und Umfang der Maßnahmen Haushaltsrelevant: ja	
Bezug zu Handlungsfeldzielen	Das Projekt leistet einen Beitrag zur Erreichung folgender ISEK-Ziele: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Freiräume vielfältig und grün ▪ Natur schützen und erleben ▪ Innenstadt: Das Gesicht der Stadt ▪ Bodensee für alle 	

Ufergesamt-konzept

Nr. 12



Bezug zu Handlungsbedarf	Das Projekt trägt dazu bei, die Freiraumqualitäten im öffentlichen Raum zu verbessern, die Grün- und Freiflächen der Stadt aufzuwerten und die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt zu verbessern.
Bezug zu weiteren Leitprojekten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Grüne und blaue Infrastruktur ▪ Einkaufsstadt mit Aufenthaltsqualität

Stadt 4.0

Nr. 13



Bezug zu Handlungsfeldern des ISEK	<input type="checkbox"/> Verkehr und Mobilität <input checked="" type="checkbox"/> Tourismus und Freizeit <input type="checkbox"/> Umwelt <input checked="" type="checkbox"/> Querschnittsthema Smart City <input checked="" type="checkbox"/> Querschnittsthema Bürgerbeteiligung	<input type="checkbox"/> Wohnen, Freiraum, Baukultur <input checked="" type="checkbox"/> Wirtschaft, Handel, Innenstadt <input checked="" type="checkbox"/> Kultur, Bildung, Gesundheit, Soziales <input type="checkbox"/> Querschnittsthema Zusammenarbeit
Projektart	<input type="checkbox"/> Konzept / Analyse / Gutachten <input type="checkbox"/> Bauprojekt <input checked="" type="checkbox"/> Öffentlichkeitsarbeit / Kommunikation	
Umsetzungspriorität	<input type="checkbox"/> sehr hoch <input checked="" type="checkbox"/> hoch* <input type="checkbox"/> mittel <small>* Bei Bewertung im 4. Workshop des ISEK-Prozesses unter den fünf Projekten mit der höchsten Priorität</small>	
Beschreibung	<p>Projektbausteine:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ausbau der digitalen Infrastruktur <ul style="list-style-type: none"> – Breitbandausbau (glasfaserbasierte Gigabit-Netzwerke, Glasfaserhausanschluss: Fibre to the home/building), Ziel: 100 %ige Breitbandversorgung – Freies WLAN im Stadtgebiet und in öffentlichen Einrichtungen Friedrichshafens 2. Personelle Strukturen/Zuständigkeitsbereiche entwickeln <ul style="list-style-type: none"> – Einrichtung einer koordinierenden Stelle, die Thema Digitalisierung voranbringt, prüfen (in Zusammenarbeit von Wirtschaft, Stadt und Hochschulen, Organisationsform und Sitz der Stelle zu klären; ggf. in Zusammenarbeit mit der Stabsstelle Stadtentwicklung) – Arbeitskreis gründen, der das Thema vertieft und die nächsten umzusetzenden Meilensteine erarbeitet, Gremium sollte sich aus Mitarbeitern der Stadtverwaltung sowie zentralen Akteuren der Stadtgesellschaft zusammensetzen 3. Verwaltungsinterne Prozesse optimieren und Digitalisierung der Verwaltung und der Prozessstrukturen umsetzen <ul style="list-style-type: none"> – Digitale Kompetenzen der Mitarbeiter der Stadtverwaltung fördern – E-Government-/Digitalisierungsstrategie für Friedrichshafen erarbeiten (z.B. B-Pläne etc. online zugänglich machen) (Bezug zum laufenden Projekt fn-digital) 4. Modellprojekte umsetzen <ul style="list-style-type: none"> – Innerhalb der Verwaltung: Ansätze sind noch auszuarbeiten, z.B. im Bereich Open Government: transparente Bürgerbeteiligung etablieren (u.a. über die Sag's doch-Plattform) <i>(siehe Leitprojekt „Planungskultur und Bürgerbeteiligung“)</i> – Außerhalb der Verwaltung: Noch zu prüfen, welche Ansätze zunächst verfolgt werden sollen 	
Projektphase	<input checked="" type="checkbox"/> Ideenphase <input type="checkbox"/> Konzeptphase <input type="checkbox"/> Umsetzungsphase	

Stadt 4.0

Nr. 13



Zeitraumen	<p>Projektstart: 2017</p> <p>Projektlaufzeit: Baustein 1 Zielhorizont 2025; Baustein 2: laufender Prozess</p> <p>Baustein 3 und 4: mehrjährig</p>
Projektverantwortung	<p>Städtische Wirtschaftsförderung in Zusammenarbeit mit weiteren zuständigen Ämtern, zu gründende Arbeitsgruppe</p>
Gebietskulisse (Hauptwirkungsbereich)	<p><input checked="" type="checkbox"/> lokal (Stadt Friedrichshafen) <input type="checkbox"/> interkommunal / überregional</p>
Kosten	<p>Kosten: Einrichtung einer koordinierenden Personalstelle, weitere Kosten abhängig von Art und Umfang der Maßnahmen</p> <p>Haushaltsrelevant: ja</p>
Bezug zu Handlungsfeldzielen	<p>Das Projekt leistet einen Beitrag zur Erreichung folgender ISEK-Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Friedrichshafen smart und digital ▪ Gemeinsam mit den Nachbarn
Bezug zu Handlungsbedarf	<p>Das Projekt trägt dazu bei, die Chancen des digitalen Wandels zu nutzen und in der Stadt zu verankern.</p>
Bezug zu weiteren Leitprojekten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrsentwicklungsplan

Tourismus und Erholung in der Zeppelinstadt

Nr. 14



Bezug zu Handlungsfeldern des ISEK

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Verkehr und Mobilität | <input type="checkbox"/> Wohnen, Freiraum, Baukultur |
| <input checked="" type="checkbox"/> Tourismus und Freizeit | <input type="checkbox"/> Wirtschaft, Handel, Innenstadt |
| <input checked="" type="checkbox"/> Umwelt | <input type="checkbox"/> Kultur, Bildung, Gesundheit, Soziales |
| <input type="checkbox"/> Querschnittsthema Smart City | <input checked="" type="checkbox"/> Querschnittsthema Zusammenarbeit |
| <input type="checkbox"/> Querschnittsthema Bürgerbeteiligung | |

Projektart

- Konzept / Analyse / Gutachten
- Bauprojekt
- Öffentlichkeitsarbeit / Kommunikation

Umsetzungspriorität

- sehr hoch hoch mittel

Beschreibung

Projektbausteine:

- 1. Alleinstellungsmerkmale und Profil Friedrichshafens vermarkten**
 - Ansätze: „Marke Zeppelin“, Industriegeschichte bzw. Bedeutung der Luftfahrt für Friedrichshafen, Bodensee
- 2. Touristische Infrastruktur und Angebote optimieren und ausbauen, z.B.**
 - Beschilderung vereinheitlichen, internationalisieren und ergänzen (Barrierefreiheit berücksichtigen)
 - Aufenthaltsqualität verbessern: Uferpark umgestalten, Stadtbild aufwerten
 - Freizeitangebote rund um den Bodensee weiterentwickeln
 - Beherbergungsangebot optimieren: Hotels modernisieren, außergewöhnliche und individuelle Übernachtungsmöglichkeiten schaffen, weitere Wohnmobilstellplätze einrichten
- 3. Angebote vernetzen und Vermarktung ausbauen**
 - Friedrichshafen-Guide mit touristischen Zielen und Fotos erstellen
 - Einführung der Echt Bodensee-Card prüfen (ggf. Anknüpfungspunkte im Rahmen des Leitprojektes „Verkehrsentwicklungsplan“)
 - Gemeinsamer Veranstaltungskalender
 - Internetseite attraktiver gestalten
- 4. Ggf. vertiefende Zielgruppenanalyse und Tourismuskonzept für Friedrichshafen erstellen**
- 5. Sport- und Freizeitangebote ausbauen**
 - Sportstätten: an der Uni und beim Sport- oder Strandbad, freie, offene Sportanlagen für Jung und Alt
 - Angebote im öffentlichen Raum: Fitness- und Sportgeräte (Calisthenics) bzw. Fitnesspfad, Beach-Volleyball-Felder, „Joggen in der Stadt“ (spezieller Fußweg-Belag)
 - Bodensee: Wassersportangebote ausbauen (z.B. Mitsegeln und Stand-Up-Paddeling)
 - Musikangebote erweitern
- 6. Erholungsinfrastruktur und Naherholungsangebote ausbauen ('Natur und aktiv')**

Tourismus und Erholung in der Zeppelinstadt

Nr. 14



	<ul style="list-style-type: none"> - Wanderwege in den Ortschaften erschließen - Verbindung von Grünflächen, z.B. Grüner Pfad - Zugänglichkeit zum See in der Innenstadt verbessern, Tische und weitere Liegestühle/-bänke am See aufstellen (siehe Leitprojekt „Ufergesamtkonzept“)
Projektphase	<input checked="" type="checkbox"/> Ideenphase <input type="checkbox"/> Konzeptphase <input type="checkbox"/> Umsetzungsphase
Zeitraumen	Projektstart: 2018 Projektlaufzeit: mehrjährig
Projektverantwortung	Amt für Tourismus, Amt für Bildung, Familie und Sport Weitere Beteiligte: u.a. Stadtmarketing GmbH, Deutsche Bodensee Tourismus GmbH, Touristische Einrichtungen und Leistungsträger Friedrichshafens, Jugendparlament, weitere Institutionen und Vereine wie z.B. Molke, Sportvereine, Segelvereine
Gebietskulisse (Hauptwirkungsbereich)	<input type="checkbox"/> lokal (Stadt Friedrichshafen) <input checked="" type="checkbox"/> interkommunal / überregional
Kosten	Aufstellung Marketing-Tourismuskonzept ca. 20.000 – 40.000 Euro; weitere Kosten von Art und Umfang der einzelnen Maßnahmen abhängig Fitnessgeräte: 7.000 Euro pro Stück Haushaltsrelevant: ja
Bezug zu Handlungsfeldzielen	Das Projekt leistet einen Beitrag zur Erreichung folgender ISEK-Ziele: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Vorsprung durch Qualität ▪ Tourismusstadt mit Profil ▪ Gemeinsam an einem Strang ▪ Stadt zum Erholen ▪ Freizeit bunt und beliebt ▪ Natur schützen und erleben ▪ Gemeinsam mit den Nachbarn
Bezug zu Handlungsbedarf	Das Projekt trägt dazu bei, Friedrichshafen über Alleinstellungsmerkmale weiter zu profilieren, 'Zugpferde' und Leuchttürme zu unterstützen, den Beherbergungsbereich weiterzuentwickeln, die regionale Zusammenarbeit weiter zu stärken sowie Freizeitangebote zielgruppengerecht weiterzuentwickeln und auszubauen und dabei insbesondere auch die junge Generation in den Blick zu nehmen.
Bezug zu weiteren Leitprojekten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ufergesamtkonzept ▪ Grüne und blaue Infrastruktur ▪ Einkaufsstadt mit Aufenthaltsqualität ▪ Attraktives Stadtbild ▪ Hinterer Hafen: 'Wasserstadt FN – Erholen – Wohnen – Arbeiten am Wasser' ▪ Verkehrsentwicklungsplan

Universitätsstadt Friedrichshafen

Nr. 15



Bezug zu Handlungsfeldern des ISEK	<input type="checkbox"/> Verkehr und Mobilität <input type="checkbox"/> Tourismus und Freizeit <input type="checkbox"/> Umwelt <input type="checkbox"/> Querschnittsthema Smart City <input type="checkbox"/> Querschnittsthema Bürgerbeteiligung	<input type="checkbox"/> Wohnen, Freiraum, Baukultur <input type="checkbox"/> Wirtschaft, Handel, Innenstadt <input checked="" type="checkbox"/> Kultur, Bildung, Gesundheit, Soziales <input checked="" type="checkbox"/> Querschnittsthema Zusammenarbeit
Projektart	<input type="checkbox"/> Konzept / Analyse / Gutachten <input type="checkbox"/> Bauprojekt <input checked="" type="checkbox"/> Öffentlichkeitsarbeit / Kommunikation	
Umsetzungspriorität	<input type="checkbox"/> sehr hoch <input type="checkbox"/> hoch <input checked="" type="checkbox"/> mittel	
Beschreibung	<p>Projektbausteine:</p> <p>1. Studentisches Leben in Friedrichshafen fördern (außerhalb der Hochschule)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Informationsmöglichkeiten für Studierende ausbauen bzw. weiterhin nutzen (z.B. vorhandene Willkommensbroschüre) - Wohnraum in Friedrichshafen schaffen, v.a. Studentenwohnheime (siehe Leitprojekt „Aktionsprogramm 'Wohnraum in Friedrichshafen',,) - Gemeinsame Begegnungs- und Bildungsräume schaffen (siehe Leitprojekt Sozialraumorientierte Quartiersentwicklung) - Studentische Initiativen fördern (z.B. 'Singing Balconies') - Studentenrabatte einführen <p>2. Zusammenarbeit zwischen Stadt und Uni stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kommunikation zwischen der Stadtverwaltung, Bürgerinnen und Bürgern und den Studierenden ausbauen und verstetigen (Ideen: Café, Foren, Begegnungstätten) - Kontakt zwischen Schulen und Uni stärken <p>3. Hochschulstandort stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> - Forschungsprojekte zwischen Hochschulen, Stadt und/oder Unternehmen initiieren - Lehre und Studiengänge ausbauen 	
Projektphase	<input checked="" type="checkbox"/> Ideenphase <input type="checkbox"/> Konzeptphase <input type="checkbox"/> Umsetzungsphase	
Zeitraumen	Projektstart: 2018 Projektlaufzeit: mehrjährig	
Projektverantwortung	Amt für Familie, Bildung und Sport Weitere Beteiligte: u.a. Zeppelin Universität, DHBW	
Gebietskulisse (Hauptwirkungsbe-reich)	<input checked="" type="checkbox"/> lokal (Stadt Friedrichshafen) <input type="checkbox"/> interkommunal / überregional	

Universitätsstadt Friedrichshafen

Nr. 15



Kosten	von Art und Umfang der einzelnen Maßnahmen abhängig Haushaltsrelevant: nein
Bezug zu Handlungsfeldzielen	Das Projekt leistet einen Beitrag zur Erreichung folgender ISEK-Ziele: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bildungs- und Universitätsstadt am Bodensee ▪ Gemeinsam an einem Strang
Bezug zu Handlungsbedarf	Das Projekt trägt dazu bei, studentisches Leben in Friedrichshafen zu verankern und die Zusammenarbeit zwischen Hochschulen und Stadt zu verbessern.
Bezug zu weiteren Leitprojekten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zukunftsquartier Fallenbrunnen: Bildung – Wohnen – Arbeiten – Kultur – Natur ▪ Aktionsprogramm 'Wohnraum in Friedrichshafen' ▪ Sozialraumorientierte Quartiersentwicklung

Toleranz-Offensive und Integration

Nr. 16



Bezug zu Handlungsfeldern des ISEK	<input type="checkbox"/> Verkehr und Mobilität <input type="checkbox"/> Tourismus und Freizeit <input type="checkbox"/> Umwelt <input type="checkbox"/> Querschnittsthema Smart City <input type="checkbox"/> Querschnittsthema Bürgerbeteiligung	<input type="checkbox"/> Wohnen, Freiraum, Baukultur <input type="checkbox"/> Wirtschaft, Handel, Innenstadt <input checked="" type="checkbox"/> Kultur, Bildung, Gesundheit, Soziales <input checked="" type="checkbox"/> Querschnittsthema Zusammenarbeit
Projektart	<input type="checkbox"/> Konzept / Analyse / Gutachten <input type="checkbox"/> Bauprojekt <input checked="" type="checkbox"/> Öffentlichkeitsarbeit / Kommunikation	
Umsetzungspriorität	<input type="checkbox"/> sehr hoch <input type="checkbox"/> hoch <input checked="" type="checkbox"/> mittel	
Beschreibung	<p>Projektbausteine:</p> <p>1. Kommunikation und Austausch verbessern</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bestehende Netzwerke und Initiativen bekannter machen und ausbauen (z.B. Pressearbeit, Veranstaltungen, Runde Tische einrichten, Kommunikation verbessern, Übersicht über bestehende Initiativen in Friedrichshafen zur Integration erstellen/auf städtischer Homepage einstellen) - Anti-Diskriminierungskampagne, kommunale Ausländervertretung weiter stärken - Interkulturelle Öffnung von Vereinen und Organisationen fördern; kostenlose Schulungen für Vereine verstetigen <p>2. Begegnungsorte schaffen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vorhandene Räume für Initiativen öffnen und Räumlichkeiten zur Verfügung stellen, z.B. für Sprachkurse, 'Experimentierräume' (im gesamten Stadtgebiet) <p>3. Ressourcen bereitstellen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Personelle Ressourcen in Kitas und Schulen zur Förderung der Integration und der Zwei-/Mehrsprachigkeit langfristig sicherstellen/ausbauen 	
Projektphase	<input checked="" type="checkbox"/> Ideenphase <input type="checkbox"/> Konzeptphase <input type="checkbox"/> Umsetzungsphase	
Zeitrahmen	Projektstart: 2018 Projektlaufzeit: mehrjährig	
Projektverantwortung	Stabsstelle Integrationsbeauftragte, Amt für Soziales, Flüchtlingsbeauftragter Weitere Beteiligte: u.a. zuständige Vereine, Verbände, Organisationen und Institutionen, Landratsamt Bodenseekreis	
Gebietskulisse (Hauptwirkungsbereich)	<input checked="" type="checkbox"/> lokal (Stadt Friedrichshafen) <input type="checkbox"/> interkommunal / überregional	
Kosten	von Art und Umfang der einzelnen Maßnahmen abhängig Haushaltsrelevant: ja	

Toleranz-Offensive und Integration

Nr. 16



Bezug zu Handlungs- feldzielen	Das Projekt leistet einen Beitrag zur Erreichung folgender ISEK-Ziele: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Inklusion und Integration erfolgreich
Bezug zu Handlungsbedarf	Das Projekt trägt dazu bei, die Integration in Friedrichshafen zu fördern und das Ehren- amt und Bürgerengagement auszubauen.
Bezug zu weiteren Leitprojekten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sozialraumorientierte Quartiersentwicklung

Kultur und Kunst in Friedrichshafen

Nr. 17



Bezug zu Handlungsfeldern des ISEK	<input type="checkbox"/> Verkehr und Mobilität <input type="checkbox"/> Tourismus und Freizeit <input type="checkbox"/> Umwelt <input type="checkbox"/> Querschnittsthema Smart City <input type="checkbox"/> Querschnittsthema Bürgerbeteiligung	<input type="checkbox"/> Wohnen, Freiraum, Baukultur <input type="checkbox"/> Wirtschaft, Handel, Innenstadt <input checked="" type="checkbox"/> Kultur, Bildung, Gesundheit, Soziales <input type="checkbox"/> Querschnittsthema Zusammenarbeit
Projektart	<input checked="" type="checkbox"/> Konzept / Analyse / Gutachten <input type="checkbox"/> Bauprojekt <input type="checkbox"/> Öffentlichkeitsarbeit / Kommunikation	
Umsetzungspriorität	<input type="checkbox"/> sehr hoch <input type="checkbox"/> hoch <input checked="" type="checkbox"/> mittel	
Beschreibung	<p>Projektbausteine:</p> <p>1. Kulturentwicklungsplan zur strategischen Weiterentwicklung der Kunst- und Kulturangebote in Friedrichshafen</p> <ul style="list-style-type: none"> – Bestehende Ansprechpartner mit Koordinierungsfunktion einbeziehen <p>2. Kulturelle Initiativen fördern und integrieren</p>	
Projektphase	<input checked="" type="checkbox"/> Ideenphase <input type="checkbox"/> Konzeptphase <input type="checkbox"/> Umsetzungsphase	
Zeitraumen	Projektstart: 2018 Projektlaufzeit: Konzepterarbeitung: 1-2 Jahre, Umsetzung: mehrjährig	
Projektverantwortung	Kulturbüro Weitere Beteiligte: u.a. Kulturschaffende und Vereine in Friedrichshafen	
Gebietskulisse (Hauptwirkungsbereich)	<input checked="" type="checkbox"/> lokal (Stadt Friedrichshafen) <input type="checkbox"/> interkommunal / überregional	
Kosten	Konzepterstellung: ca. 30.000 Euro Maßnahmenumsetzung: abhängig von Art und Umfang der Maßnahmen Haushaltsrelevant: ja	
Bezug zu Handlungsfeldzielen	Das Projekt leistet einen Beitrag zur Erreichung folgender ISEK-Ziele: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kultur für alle 	
Bezug zu Handlungsbedarf	Das Projekt trägt dazu bei, das Kulturangebot zielgruppengerecht weiterzuentwickeln und auszubauen.	
Bezug zu weiteren Leitprojekten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zukunftsquartier Fallenbrunnen: Bildung – Wohnen – Arbeiten – Kultur – Natur 	

4.2.3 Übersicht über Projektbausteine und Realisierungszeiträume

Viele Bausteine der Leitprojekte sind in Abhängigkeit der Maßnahmen noch weiterzuentwickeln, weshalb die folgende Übersicht zur ersten Orientierung dient. Die Tabelle stellt für jedes Leitprojekt als Vorschlag dar, welche Projektbausteine kurzfristig (d. h. innerhalb der nächsten 2-3 Jahre) und welche mittel- bis langfristig (d. h. bis 2030) umgesetzt werden könnten.

Zudem ist eine Kostenschätzung enthalten für diejenigen Projekte, die für eine kurzfristige Realisierung vorgesehen sind.

Tabelle 9: Übersicht über Projektbausteine, Vorschlag zu Realisierungszeiträumen und Kostenschätzung für kurzfristige Maßnahmen

Nr.	Leitprojekt (Kurztitel)	Projektbaustein		
		Realisierungszeitraum		
		Kurzfristige Maßnahmen	Projektkostenschätzung	Mittel- bis langfristige Maßnahmen
1	Aktionsprogramm 'Wohnraum in Friedrichshafen'	Workshopverfahren zu einzelnen Potenzialflächen	200.000 €	Workshopverfahren zu einzelnen Potenzialflächen
		Jährlicher Wohnbaugipfel	5.000 €/a	Jährlicher Wohnbaugipfel
		Fortschreibung FNP	300.000 €	Verfahren FNP und Weiterführung
2	Verkehrsentwicklungsplan	Friedrichstraße: Planung	200.000 €	Friedrichstraße: Bauliche Umsetzung
		Busbahnhof: Planung	200.000 €	Busbahnhof: Bauliche Umsetzung
		Maßnahmen im Fußgänger- und Radverkehr: Planung	100.000 €	Maßnahmen im Fußgänger- und Radverkehr: Umsetzung
3	Klimastadt	Klimaschutzkonzept: Planungskosten Fortschreibung	30.000 €	Umsetzung Energie- und Klimaschutzkonzept
		Kommunales Energiekonzept; AK Energie	15.000 €	Kommunales Energiekonzept; AK Energie
		Energie- und Klimaschutzkonzept: Städtisches Förderprogramm	200.000 €/a	Energie- und Klimaschutzkonzept: Städtisches Förderprogramm
		Klimauntersuchung und Klimafolgenanpassungskonzept	200.000 €	Klimafolgenanpassung: Planung und Umsetzung
		European Energy Award: Planung Aktualisierung	15.000 €	
4	Grüne und blaue Infrastruktur	Grünflächenkonzept: Planung	70.000 €	Grünflächenkonzept: Umsetzung
		Grüne und blaue Infrastruktur: Umsetzung erster Maßnahmen	100.000 €	Grüne und blaue Infrastruktur: Umsetzung weiterer Maßnahmen
		Förderprogramm für private Maßnahmen/Wettbewerb	10.000 €	Förderprogramm für private Maßnahmen/Wettbewerb

Nr.	Leitprojekt (Kurztitel)	Projektbaustein			
		Realisierungszeitraum			
		Kurzfristige Maßnahmen	Projektkostenschätzung	Mittel- bis langfristige Maßnahmen	
5	Planungskultur und Bürgerbeteiligung	Erarbeitung Leitlinien: Externe Unterstützung Beteiligungsprozess	15.000 €	Beteiligungs- und Moderationsverfahren	
		Gestaltungsbeirat: Gründung und Betreuung	140.000 €/a	Betrieb Geschäftsstelle Gestaltungsbeirat Gestaltungsbeirat: Betreuung und fachliche Zuarbeit	
6	Attraktives Stadtbild	Gestaltungskonzepte für Quartiere: Planungskosten	200.000 €	Gestaltungskonzepte für Quartiere: Planungs- und Baukosten	
		Register erhaltenswerter Bauten	40.000 €	Gestaltungskonzept Stadteingänge: Planungs- und Baukosten	
7	Einkaufsstadt mit Aufenthaltsqualität				
		Gesamtgestaltungskonzept für die Innenstadt	Gestaltungsleitlinien für Stadtmöbel und Stadtbegrünung: Planungskosten	100.000 €	Erneuerung Stadtmöblierung
			Beleuchtungskonzept: Planung		Beleuchtungskonzept: Umsetzung
		Erneuerung Stadtmöblierung (Sofortmaßnahme)	20.000 €		
Städtebauliche Planung und Wettbewerbe für die Innenstadt	Konzept Zoll-Areal: Planung	50.000 €	Zoll-Areal: Umsetzung Konzept		
	Einzelhandelskonzept: Umsetzung (Überplanung Adenauerplatz und Kirchplatz; Beseitigung der Rückseiten, Vernetzung)	70.000 €	Gestaltung Randbereiche der Innenstadt: Planung und Umsetzung		
			Kunst im öffentlichen Raum Überplanung Quartier 13		
8	Attraktiver Wirtschaftsstandort	Gründungsberatung	60.000 €/a	Gründungsberatung	
		Zuschüsse zu Existenzgründungen („Gutscheine“)	50.000 €/a	Existenzgründungsförderung	
9	Sozialraumorientierung	Barrierefreiheit öffentlicher Räume prüfen: Bestandsaufnahme	15.000 €	Barrierefreiheit öffentlicher Räume: Umsetzung	
		Erarbeitung einer Konzeption „Generationsübergreifendes Zusammenleben in FN“	30.000 €	Konzeption „Generationsübergreifendes Zusammenleben in FN“: Umsetzung	
		Generationsübergreifende Treffpunkte und Angebote: Planung Modellprojekt		Generationsübergreifende Treffpunkte und Angebote: Umsetzung	
		Quartiersarbeit ausbauen: Personal bereitstellen	60.000 €	Quartiersarbeit	

Nr.	Leitprojekt (Kurztitel)	Projektbaustein		
		Realisierungszeitraum		
		Kurzfristige Maßnahmen	Projektkostenschätzung	Mittel- bis langfristige Maßnahmen
10	Zukunftsquartier Fallenbrunnen	Wettbewerb mit Beteiligungsprozess	200.000 €	Planung
				Bauliche Umsetzung
11	Hinterer Hafen: 'Was- serstadt FN'	Wettbewerb mit Beteiligungsprozess	200.000 €	Abwicklung Sanierungsverfahren
		Planung	700.000 €	Bauliche Umsetzung
12	Ufergesamtkonzept	Konzeption und Planung	200.000 €	Umsetzung
13	Stadt 4.0	Einrichtung Koordinierungsstelle für die Digitalisierung in FN Erarbeitung einer Digitalisierungsstrategie	90.000 €/a	Strategische Umsetzung, Vernetzung von Akteuren
		Infrastrukturausbau (WLAN-Hotspots, Unterstützung des Breitbandausbaus)	500.000 €	Infrastrukturausbau
		Qualifizierung und Fortbildung städtischer Mitarbeiter	25.000 €	Qualifizierung und Fortbildung städtischer Mitarbeiter
14	Tourismus und Erholung in der Zeppelinstadt	Zielgruppenanalyse und Tourismuskonzept: Planung	50.000 €	Tourismus- und Freizeitinfrastruktur
		Tourismus- und Freizeitinfrastruktur und Marketing	250.000 €	Marketing
15	Universitätsstadt Friedrichshafen	Veranstaltungen und Events	50.000 €	Veranstaltungen und Events
16	Toleranz-Offensive zur Integration	Öffentlichkeitsarbeit und Medienkampagnen	10.000 €	Öffentlichkeitsarbeit und Medienkampagnen
		Netzwerktreffen	5.000 €	Netzwerktreffen
		Raumangebote (Begegnungsorte)	10.000 €	Raumangebote (Begegnungsorte)
17	Kultur und Kunst in Friedrichshafen	Kulturentwicklungsplan erstellen	30.000 €	Umsetzung

4.3 Projektpool

Wie in Kapitel 4.2.1 einleitend beschrieben, hat der ISEK-Beteiligungsprozess auch Ideen zu einzelnen Leitprojekten hervorgebracht, die noch zu überprüfen und/oder weiter auszuarbeiten sind. Die folgende Tabelle zeigt eine Auswahl der detaillierten Ideen und Hinweise:

Leitprojekt 1: Aktionsprogramm 'Wohnraum in Friedrichshafen'
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wohnraum: Baugenehmigungen an 30 % Sozialbindung koppeln; preisgebundenen Wohnraum schaffen am Hinteren Hafen, auf dem RAB-Gelände, im Fallenbrunnen, in Oberhof sowie im gesamten Bodenseekreis; Weitergabe des Vorkaufsrechts der Stadt an Genossenschaften/Städtische Wohnungsbaugesellschaft; Neubauquote mit 1.000 Wohnungen pro Jahr einführen; Wohnungsleerstände aktivieren (Erfassen und Anreize zur Vermietung schaffen); länger leerstehende Ferienwohnungen mit „Sozialabgabe“ belasten; Bestand an Zweitwohnungen reduzieren; Werkwohnungsbau der Industrie; Anreize für ältere Menschen in Einfamilienhäusern schaffen, diese für Mitmieter zu öffnen; Tauschbörse einrichten (Einfamilienhäuser gegen Wohnungen); Mietzuschuss für arme Senioren (Zeppelinstiftung); Berücksichtigung barrierefreier Stellflächen für Kinderwagen, Rollatoren und Fahrräder; Fischbach: niedrigere Gebäudestrukturen, kein Flachdach ▪ Nachverdichtung: Potenzialanalyse zum Dachausbau: Bis zu welcher Höhe kann verdichtet werden? Mehrstöckige Häuser nach dem „Hundertwasser-Prinzip“ (Bsp. „Waldspirale Darmstadt“), Anreize für ideenreiche, ökologische Bauprojekte setzen; Bauplätze schaffen ohne Grünverlust ▪ Flächenentwicklung Schätzlesruh/Oberhof III: Grünflächen bewahren versus Bebauung; Ideen zum Erhalt: Landwirtschaftspark; Frischluftschneise; Bauernhof in der Stadt mit Experimentierfeld für Gemüse- und Obstprojekte für interessierte Familien, Schulen und Kindergärten; Festlegung im Flächennutzungsplan als multifunktionales, gemeinwohlorientiertes Natur- und Entwicklungsgebiet mit stadtnaher, ökologisch ausgerichteter Landwirtschaft und Streuobstwiesen mit Schutzfunktion für Artenvielfalt, Landschaft und Naherholung ▪ Flurstück 380 (Fischbach, Hegastraße): Erhalt wertvoller Grünfläche (Freiraum und Durchgrünung), Nutzung z.B. als 'Grünes Klassenzimmer', für Kindergarten-Naturgruppe und als Frischluftschneise
Leitprojekt 2: Verkehrsentwicklungsplan
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Echte Gleichstellung des Radverkehrs zum motorisierten Verkehr: baulich getrennte Radwege, Fahrbahnreparaturen radfreundlich, Grünstreifen entlang viel befahrener Straßen (gutes Beispiel: Ehlersstraße) ▪ Querverbindungen der Ausfallstraßen nach Ailingen, Berg, Unterraderach, Schnetzenhausen vorsehen ▪ Andere Radquerung an der Rotachmündung: Radführung von Eriskirch kommend
Leitprojekt 3: Klimastadt
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Deckungsgrad des Energieverbrauchs durch „Erneuerbare Energien“ erhöhen ▪ Unterstützungsmaßnahmen für die Energiewende: Mehr Beteiligung der Stadtwerke am See an Projekten zur erneuerbaren Energieerzeugung; (z.B. an Windkraftanlagen außerhalb der Region) weitere Investitionen (auch mit Bürgerbeteiligung) ▪ Niedrigenergie-Baugebiete, öffentliche Gebäude und Industriedächer: Photovoltaik-Anlagen auf den Dächern installieren ▪ Contracting (für Heizungsanlagen mit alternativen Energieträgern) ▪ Nah- und Fernwärme ausbauen (Industrieabwärme nutzen) ▪ Intelligente Beleuchtungssysteme ▪ Information und Sensibilisierung der Bevölkerung bzgl. Energieeinsparungen und der Nutzung von erneuerbaren Energien ▪ Hochwasserschutz: natürliche Überflutungsflächen, gesamten Flusslauf der Rotach renaturieren (keine Uferbefestigung bzw. kein technischer Hochwasserschutz, Überlauflächen und Auen der Rotach von der Quelle an schaffen bzw. erhalten, in der Stadt entsiegeln, überbaute Kanäle und Bäche wieder freilegen); überregionale Zusammenarbeit stärken; Starkregenmanagement

Leitprojekt 4: Grüne und blaue Infrastruktur

- Bei Bauprojekten größeren Grünanteil der Grundstücke einfordern
- Straßenzüge begrünen (z.B. Keplerstraße, Maybachstraße; Vorbild: Riedleparkstraße), „gestapelte Landschaften“
- Erhalt der Freiräume prüfen: Wiese an der Allgäuer Straße/Zeppeleinstraße, Friedhofsareal, Dorniersiedlung, Schlossareal, Uferzone, Schätzlesruh, „Goißawäldel“, Naturnahe Uferzonen der Rotach (durchgängig), Stadtplätze
- Riedlewald zugänglicher machen (zugebaut, von öffentlichen Straßen abgeschnitten)
- Landschaftsschutzgebiete nicht weiter zubauen
- In Fischbach Grünachsen (z.B. vom Bahnhof Manzell über Dorniersiedlung bis Muntenriedstr.) und Grünflächen mit Spiel- und Aufenthaltsqualität entwickeln
- Maßnahmen zum Bienenert: Streuobstwiesen bewahren und neue schaffen, Wildblumenwiesen
- Frischluftschneisen landwirtschaftlich nutzen
- Innerstädtische Grünflächen vermarkten/promoten (Alleinstellungsmerkmal „Landwirtschaft in the City“)
- Rotachweg durchgängig begehbar machen (Aistegstraße/Trautenmühleweg/Stadtwerke) durchgängig machen
- Baumpflanzungen fördern (z.B. bei Parkplätzen „Schattenbäume“ per Satzung vorschreiben)
- Bäume in der Glärnischstr. (zwischen Landesratsamt und Kreuzung Oberhofstr.) und an der Rotach im Unterlauf erhalten / schützen
- Efeubewuchs überprüfen (wichtig für Vögel; ggf. an großen Bäumen im Riedlewald zu entfernen)
- Natur- und Landschaftsschutzgebiete großräumig ausschildern

Leitprojekt 5: Planungskultur und Beteiligung

- Bürgerentscheid und Volksabstimmungen nach dem Schweizer Modell einführen
- Bürgerinnen und Bürger in den Gestaltungsbeirat einbeziehen
- Mehr Bürgerinnen und Bürger beteiligen (mehr Werbung, Personen direkt „abholen“)

Leitprojekt 6: Attraktives Stadtbild

- Innenstadt: Rahmenplan Friedrichstraße umsetzen; Gebäudestrukturen definieren (Blockrandbebauung, „Würfelhaus“); radikale Maßnahmen (z.B. Abriss) überprüfen; Fassade des City-Towers erneuern, als Leuchtturm umgestalten; Badehaus errichten (östlich des Ruderclubs); Verbindung Süd-/Nordstadt (Paulinenstraße und Löwentaler Straße/Ehlersstraße) schaffen, Barrierewirkung des Betriebsgeländes aufheben; „Altes Arbeitsamt“-Areal (Eckenerstr./Montfortstr.): Fläche neu gestalten, Ort für Begegnungen schaffen; Alte Schmiede-Werkstatt als Museumsverkaufsfläche, Parkplatz als Museumsviertel (terrassenförmig angelegt mit Aussichtsterrasse, Gastronomie); Zufahrt zur Fähre ansprechend gestalten; Erhalt des Festplatzes am Dampferhafen; lange Tiefgarageneinfahrt in der Karlstraße durch kurze Einfahrt an der Friedrichstraße ersetzen
- Bausubstanz: Vorkaufsrecht der Stadt bei historischer Bausubstanz nutzen; Bauerhaltungssatzung verwirklichen; Konzept zur Unterstützung von Eigentümern erhaltenswerter Gebäude aufstellen; regionale Baukultur (z.B. Dachformen in Rotachallee/Hinterer Hafen/östliche Uferstraße) schützen
- RAB-Gelände/Eugenstraße: Gelände entwickeln; Gehwege verbreitern, als begrünte Wohn- und Geschäftsstraße entwickeln
- Weniger Stellflächen für Autos im öffentlichen Raum
- Bach- und Flussläufe (teilweise unterirdisch verlaufend) bei der Neugestaltung von Stadtquartieren berücksichtigen
- Beratung, Betreuung und finanzielle Unterstützung von Denkmälern ausbauen

Leitprojekt 7: Einkaufsstadt mit Aufenthaltsqualität

- Einzelhandel: Kommunikation zwischen Handel und Politik verbessern und verstetigen; Service verbes-

sern (verkaufsoffene Sonntage, längere Öffnungszeiten der Gastronomie); Altes Zollamt zu einem 'Bed and Breakfast' für junges Publikum umgestalten; vielfältiges Angebot gewährleisten (Boutiquen, Fachgeschäfte für große Größen, gehobenes Angebot und Markengeschäfte, Haushaltswaren und Kochkurse; Start-up-Unternehmer mit neuen Geschäftsideen, Pop-up Stores, Geschenkartikel und Wohnaccessoires); Läden im Erdgeschoss durch Arkaden attraktiver machen; bei Neubauten Ladenfläche im Erdgeschoss berücksichtigen; Vermarktung von regionalen Produkten und Landwirte mit Hofläden fördern

- Hafen: Begrünung und Attraktivierung; Belebung der Kaimauer und der Ablegekais mit Gastronomie und Lounges
- Zoll-Areal: Händler und Organisationen des Handels bei Überlegungen zur Ansiedlung einbinden
- Attraktive Flaniermeilen entwickeln (durchgängig von Eriskircher Ried bis Fischbach, Friedrichstraße, Charlottenstraße)
- Plätze beleben und neu gestalten: Franziskusplatz (Grünflächen und Fahrradabstellanlagen), Antoniusplatz und Fridolin-Endraß-Platz, RAB-Gelände/Eugenstraße, Adenauerplatz (wieder Bäume pflanzen, Belebung mit z.B. Kleinkunst, Live-Musik, Märkte), Oberer Kirchplatz (Aufwertung der Grünanlagen nicht „zubauen“), Buchhornplatz, Wilhelmsplatz (Außengastronomie, Begrünung), Wilhelmstraße (Aufwertung des historischen Brunnens), Promenade (Bestuhlung optimieren/auflockern), Areal Schanz-/Karl-/Friedrichstraße
- Gastronomische Angebote: Kneipenkultur (u.a. mit Live-Musik) etablieren; Restaurants (z.B. deutsche Küche); zweites Beach-Café am Gondelhafen; GZH-Gastronomie modernisieren
- Christkindlesmarkt aufwerten, Anbindung der Stände an den Adenauerplatz
- Farbkonzept mit Motto (z.B. 'FN – die weiße Stadt am See')
- Kunst im öffentlichen Raum: Alleinstellungsmerkmal 'Zeppelin' thematisieren

Leitprojekt 8: Attraktiver Wirtschaftsstandort

- Start-Up-Center: ggf. Synergien mit der ZU zu nutzen („pioneer port“ in der Fallenstr.); enge Anbindung an Hochschulen, Wirtschaftsförderung, Stadt Friedrichshafen, Landkreis Bodenseekreis, Land Baden-Württemberg, Bund; Coaches von IHK, Professoren, Wirtschaft; Räumlichkeiten am Seemoser Horn, Coworking Spaces
- Diversität fordern, nicht nur Automobilindustrie
- Produktion zu zivilen Zwecken: rüstungsfreie Zone FN / Bodensee-Region
- Gewerbe in die Höhe bauen

Leitprojekt 9: Sozialraumorientierte Quartiersentwicklung

- Treffpunkte: Gemeinschaftsräume / Nachbarschaftstreffs in Wohnquartieren (aber auch im öffentlichen Raum) mit Aktivitäten und Angeboten, wie bspw. kreative Workshops (Werken, Kunst, Theater, Literatur, Musik); generationenübergreifendes Seehasentheater; Näh-Café und Repair-Café; Indoor-Familiencafé; Nachtcafé am Bahnhof für Obdachlose
- Spiel- und Sportplätze: Abenteuerspielplatz, Indoor-Spielecafé, Spielplatz am Seemoserhorn, Fußballplatz und Spielplatz in Hofen, Erlebnisspielplatz im Uferpark, Skate-Anlage, funktionierende Wasserspielplätze, Plätze neugestalten (z.B. Holzwerken, Tiere als Motto); Waldkindergärten
- Sanierung bestehender Kindergärten
- Angebote: Kino- und Tanz-Nachmittage für Senioren (z.B. im K42 oder Zeppelin Museum); Babysitterbörse; Ausweitung der Ferienspiele in den Sommerferien; Vernetzung von Kindergärten mit Seniorenheimen
- Stadtteilübergreifende Quartiersarbeit: Gemeinwesenarbeit/Moderation wichtig (beugen Frustrationen vor); Vernetzungsarbeit (Schulen untereinander und mit der ZU); Gesundheitsprävention (gesundes Leben fördern, Fördermöglichkeiten des Präventionsgesetzes nutzen)

Leitprojekt 10: Zukunftsquartier Fallenbrunnen

- Wohnraum: Bebauung mit Charme und viel grün umsetzen; Wohnraum auch für Nicht-Studenten schaffen (Durchmischung); Identitätsstiftende Gebäude erhalten / rekonstruieren, Infotafeln an den Gebäuden zur Geschichte

- Anbindungen: ÖPNV optimieren (Zusammenwachsen von Stadt und Campus ermöglichen); Fußwegbeziehungen überprüfen (zu Kindergärten und Schulen, breit genug für z.B. Kinderwagen?); Anliegende der Zufahrtachsen (z.B. Glärnischstr.) vor übermäßigem Verkehr schützen; Quartier für Verkehr durchlässig machen
- Kulturangebote: Lesungen, Konzerte, Ausstellungen, interkulturelle Begegnungsstätte
- Gastronomie: z.B. im ehemaligen Hangar, Heizhaus
- Parken: prüfen, ob Bau einer Tiefgarage möglich
- Vernetzung mit anderen Quartieren (z.B. in Form von Runden Tischen)

Leitprojekt 11: Hinterer Hafen: 'Wasserstadt FN'

- Areal unabhängig von Bedürfnissen des Seehasenfestes aufwerten
- Gebiet nicht kommerziell verunstalten (siehe Beispiel Bodan-Werft Kressbronn)
- Kein Parkhaus

Leitprojekt 12: Ufergesamtkonzept

- Parkanlage: Angebote zur attraktiven Freizeitgestaltung; Sitz- und Liegemöglichkeiten schaffen; Bäume pflanzen und beschildern
- Seeufer: Uferanlagen sanieren; Zugänglichkeit zum See verbessern; Uferweg gestalten und integrieren (nach Osten bis Eriskirch, nach Westen bis Fischbach); Uferpromenade auflockern, zweite Freitreppe (zwischen Gondelfahrt und Freitreppe); Schwimm- und Bademöglichkeit am See schaffen; naturnahe Uferzonen schützen, störungsfreie Naturzone großräumig ausschildern; nicht in die Flachwasserzone des Bodensees eingreifen; Natürlichkeit der Parkanlage erhalten und Raum für Spontaneität lassen; Radweg optimieren; Beleuchtung am Königsweg einrichten (vom Schloss bis mind. Schwimmbad); Promenadenweg rund um den Bodensee
- Städtebauliche Anbindung: Vorhandenes Museumsgelände und Innenstadt einbeziehen
- Spiel- und Sportplätze: Größere Spielplätze, Abenteuerspielplatz, Barfußpfad, Wasserspielplatz, Kreideplatz für Kinder, Sportmöglichkeiten für Erwachsene, Beachvolleyballplatz
- Angebote/Nutzungen: Ruhebereiche; Meditationswiese; Kleinkunst- und Musikecken; Maler-Ecken; Labyrinth; Heilkräutergarten; Klangteppich; Vesper-Tische; Gastronomieecke; Überdachung vor Konzertschiff und Sitzgelegenheiten; Speakers-Corner; Offener Bücherschrank; Geben- und Nehmen-Turm; Wasser-Licht-Musik-Klangspiele

Leitprojekt 13: Stadt 4.0

- Bürgerbeteiligung: Verknüpfung von „Sag's doch“ mit offenem Ratsinformationssystem
- Verwaltung: Digitalisierung z.B. bei Akten- und Vorgangsbearbeitungssystemen, im Standesamt und Bauamt (digitale Bauverfahren, 3D-Darstellung von Planungsergebnissen); offener Haushalt und offene Datenbestände; smarte städtische Gebäude; FN als Pionierstadt für Virtual Reality
- Gesundheit/Medizin: Teleradiologie/Telemedizin, E-Health Infrastruktur schaffen, Assistenzsysteme
- Energieversorgung: Smart Grid und Smart Metering
- Tourismus: freies WLAN in Hotels; Digitalisierung von Infomaterial, Infotheken; Städtische Webcam an Haldenbergkapelle und am Moleturm (Wetterfotodatenbank: Speicherung von Aufnahmen als optisches Wetterarchiv)
- Wirtschaft: Attraktives Umfeld für Tech-Unternehmen schaffen; Begleitung von Handel, Industrie und Handwerk auf dem Weg zur Digitalisierung; Open Data; Vernetzung der Wirtschaft
- Mobilität: Intelligente Verkehrsleit- und Parksysteeme; autonomes Fahren (Fördertopf „urban driving“), autonomer Stadtverkehr mit E-Kleinbussen; ticketfreier ÖPNV; Leihräder; E-CarSharing, Ladeinfrastruktur inklusive Abrechnungsmodelle für Elektromobilität; digitale Transportlösungen im Lieferverkehr (Smart Delivery)
- Sicherheit: IT-Sicherheit ausbauen, Online/Cloud Services
- Schule: Unterricht digitalisieren; Schülerinnen und Schüler an die Kommunalpolitik heranführen (ggf.

Zusammenarbeit mit Jugendparlament); Möglichkeiten für PC-Nutzung und offenes WLAN an Schulen

- Testformate: Schaufenster, Barcamp, Ideenaustausch, Erprobungsplan, Begegnungsraum, Eventraum, Hackathon (für Bürgerinnen und Bürger, ZU, DHBW, Wirtschaft, Verwaltung, Politik zu digitalen Themen der Stadt), städtisches Innovationslabor Digitalisierung/Handel

Leitprojekt 14: Tourismus und Erholung in der Zeppelinstadt

- Tourismus: Angebote im Bereich „Natur und Aktiv“; analoge und digitale Stadtführungen; Geschichtsrundgang; Tourist-Info: Öffnungszeiten verlängern, zweiten Standort am Hafen (Sonntagsöffnung mit Serviceerweiterung); Willkommensgruß-Tafel aufstellen; Architekturtourismus anbieten; Hotelangebot ausweiten (gehobenes Angebot am Hinteren Hafen); Reisen mit dem Hund fördern; Ferienwohnungen klassifizieren; Altstadt-Parkhaus umbenennen (Begriff Altstadt nicht zutreffend); Ittenhauser-Mühle: Kanal ausbaggern, Mühle ggf. als Museum; Museumsdorf Zeppelinindorf; Feuerwehrmuseum Ettenkirch einbinden; Onlinekalender in Papierversion veröffentlichen; Kneippanlage in der Stadt; Bädermarketing stärken; Badestrand am Schloss attraktiver gestalten; Schloss mit einbeziehen; Wasserwand im See mit Klang-Licht-Farb-Projektionen; schwimmende Inseln, Seebühnen/Pontons für Gastronomie und Diskos; Musikschiif/Theaterschiif; Planetarium einrichten; Beispiel „Birdly“ Ulm-Stories: 3D-Simulator Flug
- Freizeit und Erholung: Bestehende Einrichtungen auch für Gäste öffnen (z.B. Kletterhalle, Spielehaus); Joggingstrecke in der Stadt; nicht-organisierten Sport fördern; beleuchtete Wegführung; Skulpturenpfad; finanzielle Unterstützung von Jugendtreffs und Erhalt des Skateparks (z.B. in Fischbach); Tanzlokale für Jung und Alt; Ausweisung einer Disko-/Lärmzone zur Verbesserung des Nachtlebens (ggf. Richtung Flughafen/Messegelände); Yachthafen am Bodensee ansprechend mit Sanitäreanlagen gestalten; Badesteg im Bodensee am Fischbacher Freibad; Anlegestelle für Kursschiffe am Fischbacher Hafen; Panoramatafel und Viscope; öffentliche Grillmöglichkeiten im Umland (z.B. an Spielplätzen) prüfen; Start- und Landplätze für Natursportart Drachen- und Gleitschirmfliegen; Förderung des Breitensports

Leitprojekt 15: Universitätsstadt Friedrichshafen

- Treffpunkte: Café/Restaurant am Seemoser Horn und Spielplatz für Stadt und Studenten öffnen; Begegnungsstätten auch in der Innenstadt schaffen; Tandem-Partnerschaften zwischen Studenten und Häflern (Ausübung gemeinsamer Aktivitäten, z.B. Kochkurse, Talk-Runden; Bekanntmachung über ZU-Newsletter und Presse)
- Hochschulangebot: Masterstudiengang Ultraleicht-Luftfahrt-Geräte (ggf. Unterstützung der Zeppelin-Stiftung); Informationen zu Lehrformaten an ZU, DHBW und VHS bündeln und veröffentlichen; staatliche Hochschule in Friedrichshafen etablieren; Forschungsförderung; Volkshochschul-Seminare mit Ressourcennutzung der Uni; „Börse“ für wissenschaftliche Forschung von Stadt und Unternehmen

Leitprojekt 16: Toleranz-Offensive und Integration

- Kommunikation: Aktionen, Flyer, Plakate, Infoveranstaltungen, Themenabende, offene Bürgergespräche (Oberbürgermeister lädt zu Themengesprächen in der Stadt ein, zum Beispiel zu Integration/Flüchtlingssituation); Patenschaft-Programm zwischen Häflern und Zugezogenen entwickeln; kulturelle Gepflogenheiten niederschwellig vermitteln; Austausch der verschiedenen Religionen fördern (Rat der Religionen); interreligiösen Dialog professionalisieren; Grundwertepapier als Basis erarbeiten
- Integration: Projekt „Ausbildungsbotschafter“ (Initiative der IHK) übertragen; Kooperation von BA und Jobcenter bei Flüchtlingen verbessern; Initiative „Frühlingserwachen-Zusammenleben“; welt_raum e.V. unterstützen und verstetigen; soziales Jahr/Praktikum für junge Migranten bei der Stadtverwaltung ermöglichen; freier bzw. rabattierter Eintritt für Asylanten und junge Erwachsene mit besonderem Bedarf ins Studio 17, Zeppelin Museum und Dornier-Museum
- Inklusion: wheelmap.org nutzen; Inklusionsunternehmen wie Cap Rotach unterstützen und ausbauen; Spezialschulen zur Inklusion erhalten; Armutsprävention ausbauen
- Bildung: Wertschätzung für Sprachen in Regelschulen ausbauen; Ethik-Unterricht nutzen, um überreligiöse Werte und Toleranz zu vermitteln
- Vereine öffnen: Brauchtums- und Fastnachtsvereine, Feuerwehr

Leitprojekt 17: Kunst und Kultur in Friedrichshafen

- Kulturangebote: Kulturufer-Konzept über das ganze Jahr auf viele Veranstaltungsorte verteilen, vielfältigeres Angebot schaffen; interkulturelles Stadtfest; dezentrale Kulturangebote mit KULTUR-Bus kostenlos

verbinden; Open-Mic-Night; Poetry-Slam; Bücherschränke, -Zelle, offene Bibliothek; Arabische und Persische Filmwoche; Informationsbereitstellung verbessern (Print und Online, gestaltet in einfacher Sprache), ggf. Kunst-App; Stadtmuseum im alten Zollgebäude umsetzen, Geschichtspfade öffentlich machen, z.B. „europäischer Arbeitspfad“; Schulmuseum stärken, Anbau prüfen; Kunstfreitag beibehalten; Bahnhof Fischbach erhalten, „kulturelle Mitte“ in Fischbach entwickeln; Nachmittagsangebote verstärken

- Theater: Theater für ausländische Mitbürgerinnen und Mitbürger; „Theaterhaus“ (Bevölkerung als Akteure), Sprechtheater; Bühne am See
- Musik: Konzerte in der Musikmuschel für Nachwuchsbands; Picknickkonzerte; Sofar Sounds Konzerte (internationale Plattform „Songs from a room“); Jazz-Festival am See auf Booten (Vorbild „Jazz in de Gracht“ aus Den Haag); Musikinstrumente in der Stadt („offenes Klavier“); Open Air Konzerte in der Caserne; Konzerte auf dem Messegelände veranstalten, Freigelände für Rock- und Jazzfestivals am Hangar nutzen
- Street Art und Straßenkunst: Spraypaint-Künstler fördern, hochwertige Graffitis in Unterführungen ermöglichen; Räume für Straßenmusiker, Akrobaten, Porträtzeichner, Karikaturzeichner, Airbrush-Tattoos und Flashmobs freigeben
- Räume schaffen: innerstädtische Plattform für Präsentationen (Kneipen, Hinterer Hafen, Kutter-Hafen); Platz für verschiedene kreative Künstler schaffen (z.B. Kunst-Kulturhaus); JazzPort Friedrichshafen e.V. im Fallenbrunnen; Kulturheizkessel am Fallenbrunnen; Kulturwerft
- Kultur und Gastronomie: Literatur-Café, Bücherei mit Lese-Café; Theater-Café; Alternative Cafés
- Medienhaus am See: Öffnungszeiten erweitern, z.B. auch sonntags; elektronische Rückgabe-Briefkästen; DVD-Verleih

Weitere Projektideen, die sich keinem Leitprojekt direkt zuordnen lassen:

Handlungsfeld Umwelt: Landschaft, Landwirtschaft, Klimaschutz

- Umweltbildung für alle Altersgruppen ausbauen, z.B. in Schulen zu den Themen Naturschutz und Landwirtschaft; grünes Klassenzimmer (z.B. in der Dorniersiedlung); Naturkindergarten; Haus am Bodensee mit Hotel und Naturschutzangebot für Hotelgäste; Erlebnisräume schaffen
- Kläranlage mit 4. Reinigungsstufe (Mikroplastik, Arzneimittelrückstände)
- Bessere Förderung von Umweltschutzvereinen
- Ökologisch hochwertige Landwirtschaft fördern, z.B. durch finanzielle Unterstützung; nach Permakultur-Kriterien arbeiten
- Forderungen an die Landwirtschaft: Weniger Hagelschutznetze, Hagelschutznetze besser in grün, Hagelschutznetze nur kombiniert mit Biotopvernetzung, humuserhaltende Bodenwirtschaft, Weniger Maisfelder (Monokultur)
- Sensibilisierung der Bevölkerung (Akzeptanz für Hagelschutznetze schaffen, Infotafeln zur Landwirtschaft (z.B. Hopfenwanderweg), Hof zu Hof-Tour per Rad anbieten, um Produktion zu präsentieren)

Handlungsfeld Wohnen, Freiraum, Baukultur

- Masterplan und Stadtmodell; Stadtentwicklungskonzept „balanced cities“
- Bei Dunkelheit mehr Polizei einsetzen
- Straßenunterführungen mit Videokamera ausrüsten
- Straßenreinigung verbessern (z.B. in der Eugenstraße zwischen Olga- und Riedleparkstraße)
- Sanitäranlagen ausbauen: mehr öffentliche Toiletten (barrierefrei), z.B. zwischen Schlosskirche und Innenstadt
- Gleisanlagen (Zu-/Ausfahrten Friedrichshafen) schöner gestalten
- Tiefgaragenstellplätze für Schwerbehinderte (3,50 m breit) bei privaten großen Bauinvestoren fehlen

Handlungsfeld Wirtschaft, Handel, Innenstadt

- Einkaufsmöglichkeiten in den Wohnquartieren sichern und schaffen (z.B. zentraler Versorgungsbereich Hofen um Werastraße, St. Georgen/Kitzenwiese etc.)

- Regionale Wirtschaft fördern, Hofläden erhalten
- Einflussnahme auf Angebotsstruktur im Einzelhandel ausüben, z.B. Fonds zur Unterstützung einrichten
- Lieferservice für Lebensmittel auch von Discountern anbieten
- ZF-Parkplatz anders nutzen: Tiefgaragen bauen und darüber Wohnungen

Handlungsfeld Kultur, Bildung, Gesundheit, Soziales

- Schulisches Bildungsangebot ausbauen: Jugendkunstschule in Friedrichshafen installieren, Realschule und Gymnasium in Fischbach; ortsteilnahe Schulen ausbauen (Ailingen-Ettenkirch-Fischbach); Schulhöfe verbessern: im Campus-Viertel Aufenthaltsqualität verbessern, gemeinsamen Schulhof von Pestalozzischule, Graf-Zeppelin-Gymnasium und Musikschule aufwerten (öffentliche Nutzung); Zusammenarbeit und Kooperation zwischen den Schulen ausbauen; ggf. kostenintensive Bereiche der Schulen zentral organisieren; Ganztagschulen: qualitativ hochwertige Verpflegung gewährleisten; Lange Nacht der Technik etablieren; Bildungscampus Kita-Grundschule, Kinderuni, Wissenswerkstatt; Evaluierung des Angebotsbedarfs für Schulen
- Weiterbildungsangebote ausbauen: Unterstützung von: Gewaltfrei durchboxen e.V., RegioWin: Lernfabrik, Schul-Verweigerer-Projekt (Kopf-Herz-Hand); Weiterentwicklung des IWT (Institut für Weiterbildung, Wissens- und Technologietransfer); Hectorakademie ausbauen; Projekte für Bildungsferne und generationenübergreifende Angebote schaffen, z.B. „Expertenprojekte“: Ältere Menschen unterstützen junge Menschen auf ihrem Bildungsweg
- Ehrenamt ausbauen: Bürgerbüro für Menschen in Not einrichten; Tauschring: Tauschen am See bekannter machen; Vereinsräume schaffen (z.B. Segelvereinsheime), Leerstehende Räumlichkeiten für Vereine abgeben (z.B. Max Grünbeck-Haus); „Bürgerbüro Kontakt3“ neu strukturieren; Infoblatt Mitte mit Angeboten und Berichten
- Medizinische Versorgung/Gesundheitsförderung: Ausreichende Hausärzte in den Stadtteilen/Quartieren und mehr Fachärzte; Besucherparkplätze bei Ärzten, Pflegediensten und Apotheken einrichten; stationäre und ambulante Hospizarbeit ausbauen; Einführung der Mittagsruhe, Glockenklang der Kirche Nikolaus vermindern

5 Evaluierung und Monitoring

Das ISEK weist den Weg in die Zukunft und skizziert wichtige Entwicklungspfade für die kommenden zehn bis 15 Jahre. Dabei ist das ISEK selbst als dynamisch zu verstehen: Wenn es für einen langjährigen Zeithorizont gute Orientierung geben soll, ist eine regelmäßige Überprüfung des eingeschlagenen Weges zu empfehlen. Neue Entwicklungen, die auf Friedrichshafen zukommen, Erfahrungen bei der Projektumsetzung, neue Erkenntnisse und Ideen können so in die ISEK-Umsetzung einfließen und das Konzept aktuell halten.


Ein Monitoring- und Evaluierungskonzept aus den drei Säulen **Berichtswesen, Steuerung** und **Beteiligungsprozess zur Stadtentwicklung** kann sicherstellen, dass das ISEK über mehrere Jahre der Orientierungsrahmen der Häfler Stadtentwicklung bleibt und Friedrichshafen gleichzeitig neue Trends und Entwicklungen im Blick behält. Mit dem weiteren Beteiligungsprozess setzt die Stadt zudem fort, was sie im Rahmen der ISEK-Erarbeitung angeschoben hat und bietet auch weiterhin eine Plattform für alle Akteure der Stadtgesellschaft, an der Stadtentwicklung mitzuwirken.





Abbildung 24: Die drei Säulen des Monitoring- und Evaluierungskonzepts für das ISEK

Die drei Säulen des Evaluierungs- und Monitoringkonzepts sind dabei eng verzahnt: Erkenntnisse aus dem Monitoring dienen dem Steuerungs-Gremium dazu, bei Bedarf nachzjustieren. Der Beteiligungsprozess kann neue Impulse für die Stadtentwicklung hervorbringen. Ein enger Zusammenhang besteht mit dem Umsetzungsprozess für das ISEK (siehe Kapitel 6), dessen integraler Bestandteil Monitoring und Evaluierung sein sollte.

Folgende Arbeitsschritte, Gremien und Verfahrensweisen empfehlen sich für die drei Bausteine des Monitoring- und Evaluierungskonzepts zum ISEK:

	Baustein 1 – Berichtswesen: ISEK-Fortschrittsbericht und Monitoring (Kennzahlen der Stadtentwicklung, Trends und Rahmenbedingungen)
Wie?	→ an ISEK-Bestandsanalyse und Handlungskonzept orientieren → mit Nachhaltigkeitsbericht verzahnen
Wozu?	→ Veränderungen und Umsetzungsfortschritt zeigen
Wann?	→ Fortschrittsbericht (Sachstandsbericht): jährlich → Monitoring: Basisindikatoren jährlich, ausführliche Indikatoren alle fünf Jahre (siehe auch Exkurs auf übernächster Seite)
Wer?	→ Stadtverwaltung, ggf. externe Unterstützung

	Baustein 2 – Steuerung: Verwaltungsinterne Arbeitsgruppe und ISEK-Projektgruppe / ISEK-Check für Gemeinderats-Vorlagen
Wie?	<ul style="list-style-type: none"> → Regelmäßiger Austausch in festen Gremien → ISEK-Check als fester Prüfposten für alle Vorhaben, über die der Gemeinderat berät → ISEK-Beauftragte/r zur Weiterführung des ISEK-Prozesses
Wozu?	→ Umsetzung fachübergreifend abstimmen und Politik einbinden, ISEK als Orientierungsrahmen verankern
Wann?	<ul style="list-style-type: none"> → Verwaltungsinterne Arbeitsgruppe: quartalsweise → ISEK-Projektgruppe: ein bis zwei Treffen im Jahr, ggf. gleichzeitig zur Begleitung der FNP-Aufstellung nutzen → ISEK-Check: kontinuierlich vor/in jeder Gemeinderatssitzung
Wer?	→ Stadtverwaltung und Politik

	Baustein 3 – Beteiligungsprozess: ISEK-Zukunftskonferenz, Befragung der Bürgerinnen und Bürger, Online-Beteiligung, ISEK-Gemeinderatsklausur
Wie?	<ul style="list-style-type: none"> → ISEK-Zukunftskonferenz: Öffentliche Einladung aller Interessierten → Befragung der Bürgerinnen und Bürger: Repräsentative Auswahl → Online-Beteiligung: alle Interessierten → ISEK-Gemeinderatsklausur: Gemeinderat, Stadtverwaltung
Wozu?	<ul style="list-style-type: none"> → Stand Umsetzung öffentlich machen, Beteiligungskultur festigen → Ideen zum Bürgerhaushalt einholen → Bürgerbefragung: Einschätzungen eines Querschnitts der Bevölkerung abfragen → Gemeinderat intensiv einbinden
Wann?	<ul style="list-style-type: none"> → ISEK-Zukunftskonferenz: alle zwei Jahre (im Wechsel: große Tages- und kleinere Halbtagskonferenzen) → Online-Beteiligung: alle zwei Jahre, in Verbindung mit dem Bürgerhaushalt → Bürgerbefragung: nach sieben Jahren (Halbzeitevaluierung) → ISEK-Gemeinderatsklausur: alle zwei Jahre
Wer?	<ul style="list-style-type: none"> → Organisation: Stadtverwaltung, ggf. mit externer Unterstützung → Teilnahme: abhängig vom Format, siehe oben ('Wie?')

EXKURS: Fortschrittsbericht und Monitoring**Fortschrittsbericht: Dokumentation der Umsetzungsschritte**

- Stand ISEK-Projekte: noch nicht begonnen / in Vorbereitung / in Umsetzung / umgesetzt / zurückgestellt
- Neue Projekte/Bausteine
- Eingesetzte Finanzmittel

Monitoring: Einführung eines Stadtbeobachtungssystems über Indikatoren zu wichtigen Themen

- Demografie: Bevölkerungsentwicklung und -prognose
- Wirtschaft: Beschäftigte, Betriebe, Kaufkraft
- Wohnen: Wohnungsmarkt (Wohneinheiten, Preise), Haushaltsprognose, Wohnflächennachfrage, Flächenpotenziale
- Verkehr: Einpendler/Auspendler, Verkehrsmittelwahl (Modal Split)
- Tourismus: Gästeübernachtungen
- Umwelt: CO₂-Emissionen, Energieverbrauch, Flächenentwicklung, Nachhaltigkeitsbericht

Grundsätzliche Voraussetzungen

- Personelle Ressourcen
- Zuständigkeiten und Arbeitsstrukturen in der Stadtverwaltung, z.B. ISEK-Beauftragte/r

6 Ausblick: Wie geht es weiter? – Die nächsten Schritte

ISEK-Leitprojekte und räumliche Entwicklungsbereiche weiter konkretisieren

Der vorliegende ISEK-Bericht ist gleichzeitig Abschluss und Startschuss: Nun gilt es, die Umsetzung der Leitprojekte anzugehen und die Ansätze in den räumlichen Entwicklungsbereichen weiter zu konkretisieren.

Die Projektsteckbriefe und Skizzen der räumlichen Entwicklungsbereiche benennen bereits wichtige Eckpunkte, die in den kommenden Monaten weiter auszuarbeiten sind. Für die besonders dringlichen Projekte sind die ersten Bausteine soweit zu konkretisieren, dass sie als Anträge dem Gemeinderat zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt werden können. Erste grobe Kostenschätzungen, die der ISEK-Bericht enthält, sind weiter aufzuschlüsseln und durch genauere Berechnungen zu ergänzen.

Erste Projekte umsetzen

Erste ISEK-Projekte stehen bereits in den Startlöchern:

- Das Ufergesamtkonzept, das während der ISEK-Erarbeitung auf den Weg gebracht wurde, ist als ein wichtiges Leitprojekt und räumlicher Entwicklungsbereich in das ISEK integriert. Die Arbeit am ISEK hat die Bedeutung des Projekts bestätigt, und die Umsetzung erster wichtiger Schritte schließt nun unmittelbar an: Der Wettbewerb mit namhaften Planungsbüros ist 2017 erfolgt.
- Das Aktionsprogramm „Wohnraum in Friedrichshafen“ ist mit höchster Priorität im ISEK verankert und bereits am 22.05.2017 vom Gemeinderat beschlossen worden.
- Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) ist eng mit dem ISEK verzahnt, der Beteiligungsprozess nach Start des ISEK verknüpft worden. Während der gesamten ISEK-Bearbeitung fand eine enge Abstimmung mit dem VEP statt, der die Details der Verkehrsentwicklung in Friedrichshafen enthalten wird. Ziel ist, den VEP zeitnah zu beschließen, so dass unmittelbar im Anschluss wichtige verkehrliche Maßnahmen in Angriff genommen werden können, deren Bedeutung das ISEK unterstreicht.
- Der räumliche Entwicklungsbereich „Hinterer Hafen“ ist bereits als Förderkulisse der Städtebauförderung anerkannt, so dass die umfangreichen Planungsarbeiten zeitnah starten können.
- Zum räumlichen Entwicklungsbereich „Fischbach Zentrum“ hat die Stadt 2017 ein Wettbewerbsverfahren durchgeführt, der Siegerentwurf ist gekürt.

Flächennutzungsplan fortschreiben

Das ISEK mit seiner Entwicklungsperspektive bis etwa zum Jahr 2030 bietet sich als eine Grundlage an, den Flächennutzungsplan (FNP) von 2006 fortzuschreiben. Der gültige FNP hat als zeitlichen Horizont das Jahr 2015, so dass ein aktualisierter FNP wieder einen ähnlichen Zeithorizont wie der geltende abdecken würde. Der FNP bietet zugleich die Chance, Aussagen des ISEK räumlich weiter zu konkretisieren und in einer verbindlichen Plangrundlage zu verankern.

Ressourcen für die Projektumsetzung sicherstellen

Die gesicherte Finanzierung ist eine zentrale Voraussetzung für die Umsetzung der ISEK-Projekte. Neben den Haushaltsmitteln der Stadt Friedrichshafen sind Fördergelder von Land, Bund und EU potenzielle Quellen. Beispiel ist die Städtebauförderung auf Bundesebene, die Friedrichshafen mit dem ISEK für weitere Projekte erschließen kann. Mittel aus der Nationalen Klimaschutzinitiative können für ISEK-Projekte im Umwelt-, Klima- und Verkehrsbereich zum Tragen kommen. Fördergelder aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) oder dem Europäischen Sozialfonds (ESF) können Projekte im Wirtschafts- oder dem Sozialbereich unterstützen. Landesmittel kommen beispielsweise für Projekte im Personennahverkehr, Tourismus oder zur Integration und Teilhabe in

Frage. Abzuwägen ist jeweils, welcher Aufwand mit einem Förderantrag verbunden ist, ob Aufwand und Nutzen in einem angemessenen Verhältnis stehen und wie lange die Antragsverfahren dauern.

Neben den finanziellen Ressourcen benötigen die Umsetzung und Fortschreibung des ISEK (siehe Kapitel 5) entsprechende personelle Ressourcen in der Verwaltung. Das Modell der/des ISEK-Beauftragten aus der ISEK-Erarbeitung könnte auch für die Zukunft eine sinnvolle Struktur sein, um die Fäden an einer Stelle zusammenlaufen zu lassen. Projektbezogen lassen sich in vielen Fällen vorhandene Ressourcen in der Verwaltung nutzen, insbesondere wenn klare inhaltliche Zuständigkeiten vorhanden sind. Bei einigen Themen wie zum Beispiel Smart City/Stadt 4.0 ist jedoch davon auszugehen, dass zusätzliche Ressourcen erforderlich sind, um entsprechende Aktivitäten und Strategien in der Stadt und der Stadtverwaltung weiter voranzubringen.

Stadtgesellschaft über Stand und nächste Schritte auf dem Laufenden halten

Es ist zu erwarten, dass der Schwung des ISEK-Prozesses in den nächsten Monaten in erste wichtige Umsetzungsschritte mündet. Da viele der ISEK-Projekte jedoch sehr umfassend und anspruchsvoll sind, sind viele dieser Schritte eher planerische Meilensteine – bis zur baulichen Umsetzung und zur Einrichtung entsprechender Strukturen wird es noch eine Zeit dauern. Da das ISEK für viele erst damit 'sichtbar' wird, ist eine kontinuierliche Kommunikation über Stand und Vorgehen eine wichtige Aufgabe für die kommenden Monate und Jahre.

ISEK fortschreiben und Beteiligungskultur aufrechterhalten

Für eine zielgerichtete Umsetzung des ISEK und die langfristige Arbeit mit dem ISEK als strategischem Konzept ist eine Überprüfung und Fortschreibung in den kommenden Jahren zu empfehlen. Aus diesem Grund enthält der vorliegende ISEK-Bericht bereits einen Vorschlag für ein strukturiertes und handhabbares Monitoring- und Evaluierungskonzept (siehe Kapitel 5). Die weitere Beteiligung der verschiedenen Akteure der Stadtgesellschaft, die sich auch im Leitprojekt 'Planungskultur und Bürgerbeteiligung' und in der Präambel zum Handlungskonzept findet, wäre damit bereits mit einigen konkreten Ansätzen verankert.

Anhang 1: Quellenverzeichnis

- ACOCELLA, DR. DONATO 2013: Stadt Friedrichshafen - Gutachten als Grundlage für die Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes, Lörrach/Dortmund
- ALTENBURG UNTERNEHMENSBERATUNG 2012: Strategisches Bäderkonzept Friedrichshafen, Düsseldorf
- Baden-Württembergischer Industrie- und Handelskammertag (Hrsg.) 2014: IHK Destination Winter-2014, Stuttgart
- BBSR (BUNDESINSTITUT FÜR BAU-, STADT- UND RAUMFORSCHUNG) 2015a: Die Raumordnungsprognose 2035 nach dem Zensus in BBSR-Analysen Kompakt 05/2015
- BBSR (BUNDESINSTITUT FÜR BAU-, STADT- UND RAUMFORSCHUNG) 2015b: Wohnungsmarktprognose 2030 in BBSR-Analysen Kompakt 07/2015
- BERTELSMANN STIFTUNG 2017: Statistische Daten
 (<http://www.wegweiser-kommune.de/statistik/bevoelkerungsstruktur>) Zugriff: Mai 2017
- BGL (Bundesverband Garten-, Landschafts- und Sportplatzbau e.V.) 2014: Charta Zukunft der Stadt und Grün
- BMBF (BUNDESMINISTERIUM FÜR BILDUNG UND FORSCHUNG) 2015: Zukunftsstadt – Strategische Forschungs- und Innovationsagenda
- BMUB (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit) 2015: Flächenverbrauch. (www.bmub.bund.de), Zugriff: Juni 2015
- BRENNER BERNARD INGENIEURE GMBH 2013: Stadt Friedrichshafen Verkehrsentwicklungsplan, Präsentation Technischer Ausschuss 3. Dezember 2013
- CARSHARING AM BODENSEE E.V. (Hrsg.) 2017: Bodensee Mobil. (www.bodenseemobil.de), Zugriff: Mai 2017
- DBV (DEUTSCHER BAUERNVERBAND) 2015: Situationsbericht 2014/2015 – Trends und Fakten zur Landwirtschaft
- DEUTSCHER STÄDTETAG (Hrsg.) 2015: Integrierte Stadtentwicklungsplanung und Stadtentwicklungsmanagement. Positionspapier des Deutschen Städtetages, Berlin und Köln
- DIFU (DEUTSCHES INSTITUT FÜR URBANISTIK) 2015: Deutsche Städte und Globalisierung (www.difu.de)
 Zugriff: Juni 2015
- DLR (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt, Institut für Verkehrsforschung) 2015: Mobilität und Urbane Entwicklung. (www.dlr.de), Zugriff: Juni 2015
- GfK (GESELLSCHAFT FÜR KONSUMFORSCHUNG) 2015: Kaufkraft der Deutschen steigt 2016 um 2 Prozent
 (https://www.gfk.com/fileadmin/user_upload/dyna_content/DE/documents/Press_Releases/2015/20151214_PM_GfK-Kaufkraft-Deutschland-2016.pdf), Zugriff: Mai 2017
- GROßKOPF, STEFAN 2014: Dornier-Museum zeigt „Kreativität und Mut“, In: Schwäbische Zeitung, 02.10.2014
- HÄFELE, DANIEL 2016: Für das Zeppelin-Museum geht's aufwärts. In: Schwäbische Zeitung, 30.06.2016
- HWWI (Hamburgisches Weltwirtschaftsinstitut) 2013: Einzelhandel im Wandel

- IHK BODENSEE-OBERSCHWABEN 2012: IHK Standortumfrage 2012, Wirtschaftsstandort Friedrichshafen, Weingarten
- IHK BODENSEE-OBERSCHWABEN 2015: Kaufkraft in Bodensee-Oberschwaben 2015 (https://www.weingarten.ihk.de/blob/rvihk24/servicemarken/presse_channel/cdownload_channel/2736482/2e7691aa2e0968ca42518f3d31b94ec7/Presse_2015_3Quartal_Kaufkraft_Grafik4_Ig_310815-data.pdf), Zugriff: Mai 2017
- IKPS (INSTITUT FÜR KOOPERATIVE PLANUNG UND SPORTENTWICKLUNG) 2015: Sportentwicklungsplanung Friedrichshafen - Abschlussbericht, Stuttgart
- KEA (KLIMASCHUTZ- UND ENERGIEAGENTUR BADEN-WÜRTTEMBERG GMBH) 2012: Energie- und CO₂-Bilanz 1990-2020 (Stand 2010) für die Stadt Friedrichshafen, Karlsruhe
- KOMMUNALENTWICKLUNG LEG BADEN-WÜRTTEMBERG GMBH 2002: Stadtentwicklungsplanung Friedrichshafen, Friedrichshafen
- KRÄMER-MANDEAU, WOLFGANG UND GUIDO SCHARNHORST-ENGEL 2015: Schulentwicklungsplanung Stadt Friedrichshafen, Bonn
- KUNTIKUM 2015: Klimawandel und nachhaltige Tourismusedwicklung (www.klimatrends.de), Zugriff: Juni 2015
- KVBW (Hrsg.) (Kassenärztliche Vereinigung Baden-Württemberg) 2015: Die ambulante medizinische Versorgung 2015, Stuttgart
- LANDESHAUPTSTADT STUTTGART 2017: Der Mietspiegel für 2017 und 2018 liegt vor - Mieten in Stuttgart steigen weiter an, (http://service.stuttgart.de/lhs-services/komunis/documents/11460_1_Mieten_in_Stuttgart_steigen_weiter_an___der_Mietspiegel_fuer_2017_und_2018_liegt_vor.pdf), Zugriff: Mai 2017
- LANDRATSAMT BODENSEEKREIS 2011: Nahverkehrsplan des Bodenseekreises, Friedrichshafen
- LENTZ, SEBASTIAN, STEFAN SIEDENTOP 2015: Leben in der Stadt der Zukunft. In: Nachrichten der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Heft 1/2015
- LOHMANN, PROF. MARTIN 2012: Weltraum oder Balkonien – Wie reisen im Menschen im Jahr 2030? Zukunftstrends und ihre Auswirkungen auf die Tourismusbranche
- LUTZ, JEANNE 2016: Veranstalter ziehen Bilanz: Viel Applaus fürs Kulturufer, In: Südkurier, 09.08.2016
- MBR (MB-RESEARCH) 2016: Kaufkraft 2016 in Deutschland (www.mb-research.de/_download/MBR-Kaufkraft-2016-Kreise.pdf), Zugriff: Mai 2017
- NETZWERK OBERSCHWABEN GMBH (HRSG.) 2017: EMobil im Süden – Elektromobilität in der Region Bodensee-Oberschwaben. (<http://www.emobil-im-sueden.de>), Zugriff: Mai 2017
- PETEREK, PROF. DR.-ING. MICHAEL 2015: Ansprüche und Eckpfeiler einer nachhaltigen Stadtentwicklung
- Poggenpohl, Jens, Markus Müller und Dr. Stefan Köhler 2012: Die bewegliche Stadt
- PORSCHKE, LARS 2010: Stadtentwicklung voller erneuerbarer Energie. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 9/2010
- REGIONALVERBAND BODENSEE-OBERSCHWABEN (2015): Fortschreibung des Regionalplans Bodensee-Oberschwaben Kapitel 2: Regionale Siedlungsstruktur, Bericht der Verbandsverwaltung, Planungsausschuss am 10.06.2015

- STADT FRIEDRICHSHAFEN 2005: Schriftenreihe Umwelt der Stadt Friedrichshafen, Band 3: Stadtbiotopkartierung, Friedrichshafen
- STADT FRIEDRICHSHAFEN 2011a: Energie- und Klimaschutzkonzept Friedrichshafen 2020, Friedrichshafen
- STADT FRIEDRICHSHAFEN 2011b: Lärmaktionsplan der Stadt Friedrichshafen – Stufe 1 Straßenverkehr, Friedrichshafen
- STADT FRIEDRICHSHAFEN 2013a: Energie und Klimaschutz. Eine Investition in die Zukunft, Friedrichshafen
- STADT FRIEDRICHSHAFEN 2013b: Wohnungsbericht 2013, Friedrichshafen
- STADT FRIEDRICHSHAFEN 2015a: Zahlen, Daten und Fakten
(<https://www.friedrichshafen.de/unsere-stadt/zahlen-daten-fakten>), Zugriff: Mai 2017
- STADT FRIEDRICHSHAFEN 2015b: Baulandkataster – Erhebung des innerstädtischen Baulandpotenzials in der Kernstadt und in allen Ortsteilen, Erster Ergebnisbericht (Stand: 20.05.2015)
- STADT FRIEDRICHSHAFEN 2015c: Wirtschaftsstandort Friedrichshafen
(<https://www.friedrichshafen.de/wirtschaft-verkehr/wirtschaftsstandort-friedrichshafen/>), Zugriff: Mai 2017
- STADT FRIEDRICHSHAFEN 2016: Qualifizierter Mietspiegel 2016 für Friedrichshafen, Friedrichshafen
- STADT FRIEDRICHSHAFEN 2017a: Unsere Stadt
(<https://www.friedrichshafen.de/unsere-stadt/stadtteile>), Zugriff: Mai 2017
- STADT FRIEDRICHSHAFEN 2017b: Amt f. Vermessung u. Liegenschaften: ALKIS-Daten der 5 Gemarkungen
- STADT FRIEDRICHSHAFEN 2017c: Sitzungsvorlage „Wohnraum für Friedrichshafen“, Drucksache-Nr. 2016 / V 00350
- STADT KONSTANZ 2015: Konstanzer Stadtteilprofile 2014 - Statistiken und Kennzahlen, Konstanz
- STADT ULM 2015: Mietspiegel Ulm und Neu-Ulm 2015, Ulm
- STALA 2017a: Tabelle – Bevölkerung, Gebiet und Bevölkerungsdichte
(www.statistik.baden-wuerttemberg.de), Zugriff: Mai 2017
- STALA 2017b: Tabelle - Flächennutzung in den Gemeinden
(www.statistik.baden-wuerttemberg.de), Zugriff: Mai 2017
- STALA 2017c: Tabelle - Bevölkerungsbilanz seit 2001 nach Geschlecht Stadt Friedrichshafen
(www.statistik.baden-wuerttemberg.de), Zugriff: Mai 2017
- STALA 2017d: Tabelle – Personen- und Güterverkehr – Flugverkehr
(www.statistik.baden-wuerttemberg.de), Zugriff: Mai 2017
- STALA 2017e: Tabelle - Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftszweigen
(www.statistik.baden-wuerttemberg.de), Zugriff: Mai 2017
- STALA 2017f: Tabelle - Landwirtschaftliche Betriebsgrößenstruktur
(www.statistik.baden-wuerttemberg.de), Zugriff: Mai 2017
- STALA 2017g: Tabelle –insgesamt. Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte sowie Berufspendler über die Gemeindegrenzen (www.statistik.baden-wuerttemberg.de) Zugriff: Juni 2015

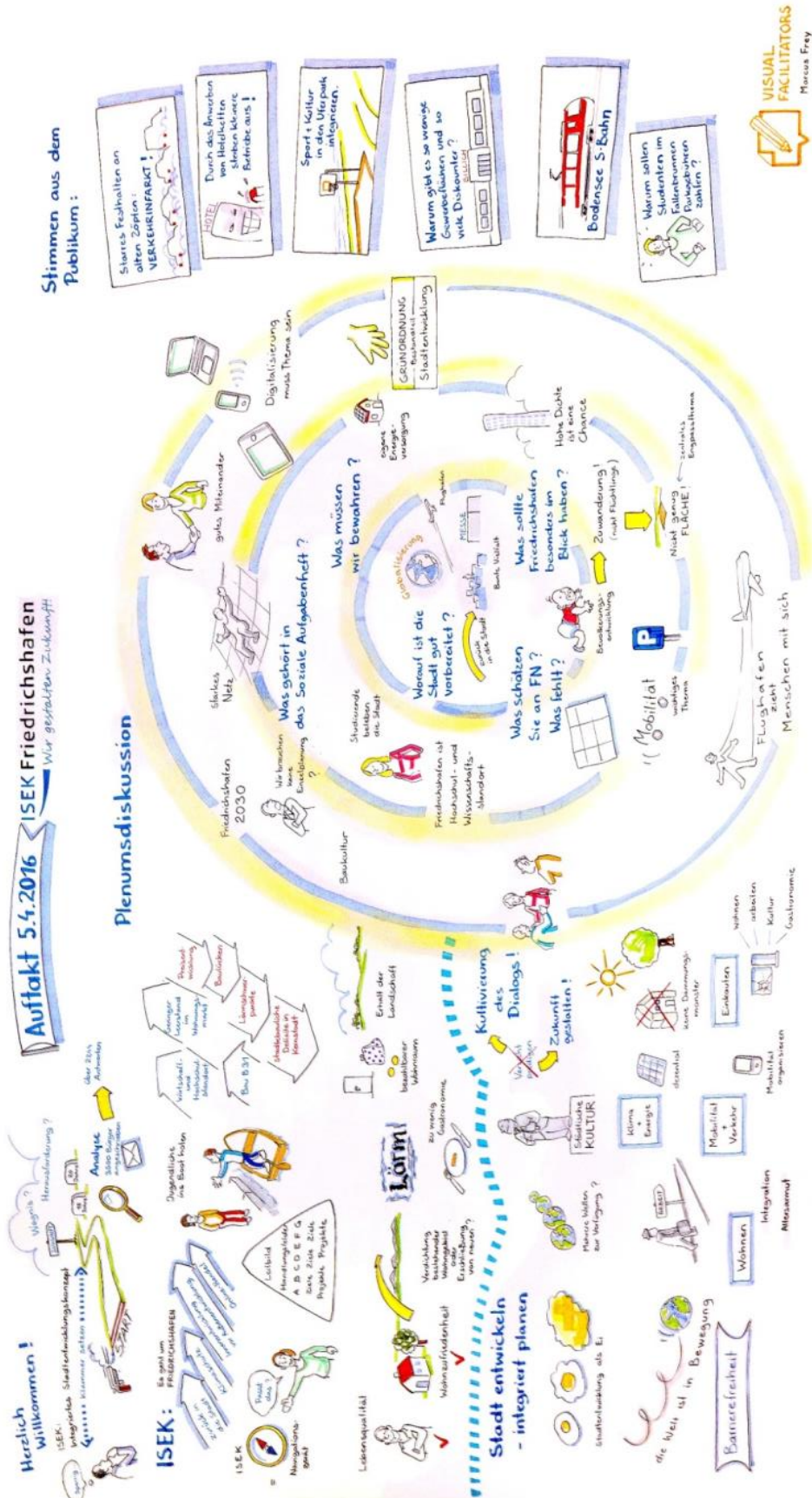
- STALA 2017h: Tabelle - Beherbergung im Reiseverkehr
(www.statistik.baden-wuerttemberg.de), Zugriff: Mai 2017
- STALA 2017i: Tabelle - Landwirtschaftliche Haupt- und Nebenerwerbsbetriebe (www.statistik.baden-wuerttemberg.de), Zugriff: Mai 2017
- STOCKS, BURCHARD 2005: Landschaftsplanerische Beiträge zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes der VVG Friedrichshafen – Immenstaad, Friedrichshafen
- STOTTELE, DR. TILLMANN UND CHRISTIANE HAPKE 2016: Nachhaltigkeitsbericht 2015 der Stadt Friedrichshafen, Friedrichshafen
- Verwaltungsgemeinschaft Friedrichshafen Immenstaad 2006: Flächennutzungsplan 2015, Friedrichshafen
- VIA EG 2013: Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes der Stadt Friedrichshafen, Köln
- WICK + PARTNER 2011: Rahmenplan Friedrichstraße, Stuttgart
- WIKTORIN, ANNE 2017: So hoch sind die Mietpreise in Deutschland.
(http://www.focus.de/immobilien/mieten/mietspiegel/staedtevergleich_aid_9009.html), Zugriff: Mai 2017

Anhang 2: Bildnachweis

Nummerierung jeweils von oben links bis unten rechts auf den einzelnen Seiten

S. 13: KoRiS (Nr. 1 und Nr. 3), Pixabay (Nr. 2), Felix Kästle/Stadt Friedrichshafen (Nr. 4 und Nr. 5) | S. 14: Felix Kästle/Stadt Friedrichshafen (Nr. 1 und Nr. 2), KoRiS (Nr. 3 bis Nr. 12) | S. 15: KoRiS (alle) | S. 16: KoRiS (alle) | S. 17: KoRiS (Nr. 1 und Nr. 2), Stadt Friedrichshafen (Nr. 3) | S. 18: KoRiS | S. 19: Stadt Friedrichshafen (Nr. 1), KoRiS (Nr. 2 bis Nr. 4) | S. 20: KoRiS (Nr. 1, Nr. 2, Nr. 4 und Nr. 5), Stadt Friedrichshafen (Nr. 3) | S. 64: Achim Mende (alle) | S. 65: Achim Mende (alle) | S. 67: Achim Mende (alle) | S. 68: Achim Mende (alle) | S. 69: Achim Mende (Nr. 1 und Nr. 3), KoRiS (Nr. 2) | S. 70: Achim Mende (alle) | S. 71: KoRiS (Nr. 1 und Nr. 3), Achim Mende (Nr. 2) | S. 73: Achim Mende (Foto Nr. 1) | S. 76: Achim Mende (Nr. 1), KoRiS (Nr. 2 bis Nr. 4) | S. 77: Achim Mende (Nr. 1), KoRiS (Nr. 2 bis Nr. 4) | S. 79: Achim Mende (Nr. 1), KoRiS (Nr. 2 bis Nr. 4) | S. 81: Achim Mende (Nr. 1 und Nr. 2), KoRiS (Nr. 3 und Nr. 4) | S. 82: Achim Mende (Nr. 1 und Nr. 2), KoRiS (Nr. 3 und Nr. 4) | S. 84: Achim Mende (Nr. 1), KoRiS (Nr. 2 bis Nr. 4) | S. 85: Achim Mende (Nr. 1), Martin Kaistra (Nr. 2), KoRiS (Nr.3), Pixabay (Nr. 4) | S. 86: Achim Mende (Nr. 1), Pixabay (Nr. 2 bis Nr. 4) | S. 92: Achim Mende (Nr. 1 und Nr. 3), KoRiS (Nr. 2) | S. 94: Achim Mende (Nr. 1 und Nr. 2), KoRiS (Nr. 3) | S. 97: Pixabay (Nr. 1), Fotolia, Urheber ‚smuki‘ (Nr. 2), ©Elisabeth Potzal/PIXELIO (Nr. 3) | S. 98: Achim Mende (alle) | S. 100: Felix Kästle/Stadt Friedrichshafen (Nr. 1), KoRiS (Nr. 2 und Nr. 3) | S. 102: Achim Mende (alle) | S. 103: Pixabay (Nr. 1 und Nr. 3), Achim Mende (Nr. 2) | S. 105: Achim Mende (alle) | S. 107: Stadt Friedrichshafen (Nr. 1), Achim Mende (Nr. 2), KoRiS (Nr. 3) | S. 109: KoRiS (alle) | S. 111: Achim Mende (alle) | S. 112: Achim Mende (Nr. 1), KoRiS (Nr. 2 und Nr. 3) | S. 114: Achim Mende (Nr. 1), Pixabay (Nr. 2 und Nr. 3) | S. 116: Achim Mende (alle) | S. 118: Achim Mende (Nr. 1), KoRiS (Nr. 2 und Nr. 3) | S. 120: Pixabay (alle) | S. 122: Achim Mende (Nr. 1 und Nr. 2), KoRiS (Nr. 3) | S. 133: KoRiS (alle) | S. 134: KoRiS (alle)

Anhang 3: Graphic Recording aus der ISEK-Auftaktveranstaltung



Anhang 4: Fraktionserklärungen zum ISEK

Fraktion CDU

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,

das ISEK-Projekt ist aus Sicht der CDU-Fraktion ein Meilenstein der Stadtentwicklung Friedrichshafens. Von Beginn an ein interaktiver Prozess, als Zusammenspiel zwischen vielfältigen Akteuren gedacht. Stadtverwaltung, Stadtpolitik und die Bürgerinnen und Bürger hatten und haben die Möglichkeit, jeweils eigene Positionen und Standpunkte einzubringen, zu diskutieren und Strategien für gemeinsame Ziele im Interesse und zum Wohl unserer Stadt zu entwickeln.

ISEK hat uns ein besseres Bild von dem verschafft, was Bürgerinnen und Bürger sich wünschen. Welche Belange aus Sicht der Häflerinnen und Häfler von Bedeutung sind.

Bürgerbefragungen kombiniert mit Erkenntnissen aus Workshops geben Auskunft über viele unterschiedliche Wünsche und Vorstellungen. Auch wenn Workshop-Runden stets Momentaufnahmen und die Diskussionen der Stadtgesellschaft immer im Fluss sind, unterschiedliche Altersschichten erwartungsgemäß vielfältige Prioritäten setzen und sich die Handlungsfelder in den Stadt- und Ortsteilen naturgemäß unterscheiden, hat ISEK uns gezeigt: Die große Mehrheit der Bürger nimmt Friedrichshafen als eine lebenswerte Stadt wahr. Eine lebendige pulsierende Stadt mit hoher Angebotsstruktur ist uns allen wichtig.

Aus Sicht der CDU Fraktion haben folgende Handlungsfelder aus dem ISEK-Prozess hohe zukunftsweisende Bedeutung:

Attraktives Stadtbild mit Stärkung der Infrastruktur:

Der Internethandel wirkt sich auf die Angebotsstrukturen des Einzelhandels aus, er wird die Innenstädte verändern. Die Politik kann die Infrastruktur stärken und stützend eingreifen. Mit Bildung von Kernzonen nebst zukunftsfähiger Angebotsstruktur: Attraktive öffentliche Plätze, Sport- und Spielflächen, Einkaufsmöglichkeiten, Apotheken, Krankenhäuser, Ärztehäuser, Restaurants.

Lebendige Stadtgesellschaft:

Ausgewogene vielfältige Angebote zur Förderung von Vereinen, Jugendarbeit, Barrierefreiheit, Freizeitangebote bei Teilhabe und Integration aller gesellschaftlichen Gruppen von der Jugend bis zu unseren Seniorinnen und Senioren.

Lebenswertes Wohnen:

Mehr bezahlbarer Wohnraum, gesundes Augenmaß und Gleichgewicht im Maß der Innenverdichtung, Stadtklima und Stadtgrün bis zur Haustür, Garantie der urbanen Sicherheit, Lärmschutz, ÖPNV bei gesicherter Daseinsvorsorge und intelligenter Nahversorgung.

ISEK hat unserer Stadtgesellschaft geholfen nicht nur ein Gefühl zu bekommen, wo der Schuh drückt, sondern auch wohin die Zukunft geht. Unsere Stadt unterliegt der ständigen Veränderung – sie ist dem Wandel unterworfen. Die Suche nach den „richtigen Entscheidungen“ ist niemals abgeschlossen, vielmehr ein andauernder Prozess.

ISEK schaut auf unser gesamtes Stadtgebiet, beleuchtet vielfältige Themen und Facetten und entwickelt Strategien für ein auch in Zukunft attraktives, wettbewerbsfähiges und lebenswertes Friedrichshafen. Wie alle Städte steht auch Friedrichshafen vor ständig wachsenden Herausforderungen, die weit schneller in das städtische Leben eingreifen, als vor zehn Jahren. Digitalisierung und demografischer Wandel lauten die Stichworte, sind dabei aber allenfalls die Spitze des Eisbergs. ISEK hilft uns diesen Herausforderungen entschlossen und zielgerichtet zu begegnen. Der ISEK-Prozess war und ist ein Musterbeispiel gelungener Bürgerbeteiligung. Die Ergebnisse bilden die fortzuschreibende Basis im Rahmen der Ziele und Handlungsoptionen für die kommenden Jahre.

Als gewählte Stadträtinnen und Stadträte danken wir allen Häflern, die sich so vorbildlich beteiligt und in den anspruchsvollen Prozess aktiv eingebracht haben.

Für die CDU Gemeinderatsfraktion

Dr. Achim Brotzer (Vors.)

Fraktion FW

ISEK ist weder als eine konkrete Planung oder ein „Wunschkonzert“ zu verstehen, sondern dient als Leitbild für Stadt und Teilorte mit ihrer hohen Dynamik für die kommenden Jahre. ISEK ist nie ein fertig abgeschlossener Prozess, sondern es muss laufend an die Umstände und Situationen angepasst und weiterentwickelt werden.

ISEK ist ein lebendiges Werkzeug zur Stadtgestaltung für die Menschen der kommenden Generationen. Veränderte Lebensbedingungen und -weisen, fortschreitende Digitalisierung, veränderte Arbeitsweisen und Arbeitszeiten, neue Formen von Verkehrsmitteln, auch beim Individualverkehr, sowie ein anderes Einkaufs- oder Freizeitverhalten sind die Parameter, an denen sich dieser komplexe Prozess weiter orientiert.

Friedrichshafen ist eine Stadt mit hoher Eigendynamik, die mitunter sehr stark durch die hier ansässige Industrie beeinflusst wird. Friedrichshafen ist aber auch ein Messe-, Kongress- und Hochschulstandort und bietet für den Tourismus ebenfalls richtig viel Potenzial. Sie hat aber auch Lebensqualität und Freizeitwert für die Menschen hier in der Region. All diese Fakten spiegeln sich im Bevölkerungswachstum und Zuwachs wider. Stetige und steigende Nachfrage an Wohnraum oder Bauland, sind ebenso – wie die zunehmende Zahl an Pendlern – Auswirkungen dieser dynamischen Entwicklung.

ISEK soll aber auch die Grundlage zur Fortschreibung des nächsten FNP's bieten. Das Umland im nördlichen Halbkreis ist historisch durch landwirtschaftliche Nutzung geprägt. Im Süden liegt der Bodensee als ökologisch sehr wertvolles Gewässer und Trinkwasserspeicher. Betrachtet man heute die bestehenden Flächen, so bestehen sie zu drei Vierteln aus Landwirtschafts- und Waldfläche. Bei der Zahl der Flächen, die für Wohnbau oder Gewerbe in Frage kommen, sind rund 80 Prozent in Privatbesitz. Hinzu kommt der Trend „Zurück in die Stadt“ sowie die gesetzliche Vorgabe „Innen- vor Außenentwicklung“ oder auch ökologischer Ausgleich.

All diese Herausforderungen wie Demografie & Gesellschaft, Klima & Landschaft, Wohnen sowie Wirtschaft & Verkehr waren Anlass, einen erfahrenen Partner zu suchen und mit der Umsetzung von ISEK zu beauftragen.

Der Gemeinderat hat im Juli 2015 im Rahmen einer Klausurtagung den Startschuss gegeben, um mit dem Büro KoRiS aus Hannover diesen Prozess aufzugreifen und umzusetzen. An dieser Stelle möchten wir die Projektleiterin Frau Stephanie Rahlf nicht unerwähnt lassen. Sie hat gemeinsam mit ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern alle Prozessschritte wie Bürgerbefragung, Workshops, Expertenforen, Klausurtagungen, Reflexionsrunden u. v. m. mit einem sehr hohen Maß an Kompetenz, Kreativität, Einfühlungsvermögen, Nachhaltigkeit, Zielstrebigkeit und persönlichem Engagement begleitet und geleitet. Seitens der Stadtverwaltung wurde der Prozess vom Dezernat VI durch Herrn Winkel als „Kümmerer“ begleitet und parallel durch eine Koordinierungsgruppe – bestehend aus Vertretern der Verwaltung und den Fraktionen im Gemeinderat – die Meilensteine definiert, reflektiert und abgestimmt.

Ziel des ISEK-Prozesses war von Anfang an, die Menschen hier in der Stadt und den Teilorten so aktiv wie möglich einzubeziehen. Daher gilt auch unser besonderer Dank allen Bürgerinnen und Bürgern, Gruppierungen oder Interessensgemeinschaften, die teilweise sehr intensiv mitgewirkt und mitgearbeitet haben. Nun gilt es, diese Leitprojekte weiterzuverfolgen und einer detaillierteren Planung bzw. Umsetzungsmöglichkeit zuzuführen.

Diese komplexe Aufgabe erfordert zusätzliche Stellen sowie einen hauptamtlichen „Kümmerer“ in der Verwaltung. Ebenfalls müssen bei den kommenden Haushaltsplanungen Projektmittel eingeplant und bereitgestellt werden, damit ISEK unterbrechungsfrei weitergeführt werden kann.

Fazit: Die Fraktion der Freien Wähler hat sich hier ganz klar sowie einstimmig für diesen Weg ausgesprochen und wünscht sich für die Zukunft, dass ISEK weiterhin als lebendiger Prozess von allen Beteiligten – wie Verwaltung, Bürgerschaft und Kommunalpolitik – weitergetragen und fortgeführt wird.

Für die FW Gemeinderatsfraktion

Eberhard Ortlieb (Vors.)

Fraktion SPD

Für eine soziale Stadt! Wie und wo soll sich unsere Stadt entwickeln? Mit dem ISEK – dem integrierten Stadtentwicklungskonzept – wurde sicherlich der größte und aufwändigste Einwohner-Beteiligungsprozess in Friedrichshafen durchgeführt. Dieser Prozess setzt sich fort und hat den Anspruch, die Menschen, unterschiedliche Akteure und Interessen einzubeziehen. Bewusst wurde darauf geachtet, möglichst alle relevanten Bereiche abzudecken und auch Gruppen zu beteiligen, die sich sonst eher seltener zu Wort melden. Wirtschaftliche Entwicklung, Verkehr, Wohnen, Freizeit, Natur stehen oft nicht mehr nebeneinander sondern konfrontativ gegenüber und müssen verhandelt werden. Gemeinsam Lösungen zu erarbeiten, die nachhaltig für uns Menschen und unsere Stadt sind – das ist die Idealvorstellung. Wie der Name schon verrät, wollen wir möglichst „integrativ“ und „ganzheitlich“ vorgehen.

17 Leitprojekte (= konkrete Ideen für Friedrichshafen) wurden definiert. Wir wollen künftig alle Beschlüsse des Gemeinderates einem „ISEK-Check“ unterwerfen. In jährlichen „Fortschrittsberichten“ die evtl. mit den bisherigen „Nachhaltigkeitsberichten“ zusammengefasst werden können, soll Zwischenbilanz über das Erreichte gezogen werden. Im ISEK haben wir Leitlinien für unsere Heimatstadt Friedrichshafen formuliert. Es wird Sie nicht verwundern, dass uns als sozialdemokratische Gemeinderatsfraktion das Leitziel „Friedrichshafen – soziale Stadt und Stadt für alle“ mit den Schwerpunkten bei Kultur, Bildung, Gesundheit und Soziales besonders am Herzen liegt.

Aber natürlich möchten wir als Infrastruktur-Partei auch Friedrichshafen als „Stadt der Mobilität“, als Hafenstadt, Wiege der Luftfahrt und wichtigen Eisenbahnknotenpunkt sowie als bedeutenden Industrie- und Wirtschaftsstandort erhalten und weiter entwickeln. Wir unterstützen, dass Friedrichshafen eine Bildungs-Stadt mit allen Schularten, Hochschulen und einer Universität ist. Ein ganz starker Anteil und Schwerpunkt im ISEK zeigt sich in den Umwelt-Themen: Klimawandel, Naturschutz, umweltschonende Bebauung, mehr Stadtgrün und Grünachsen, gute Aufenthaltsqualität, Klima-Anpassungsstrategie. Der Verbund von Grünflächen – auch im Sinne des Erhalts der Artenvielfalt – sowie mehr Grün und Aufenthaltsqualität in der Stadt ist den Einwohnern unserer Stadt wichtig.

Spannend sind auch die „räumlichen Entwicklungsbereiche“ (= Orte) in Friedrichshafen, die ausdrücklich verändert werden sollen: Die Kernstadt, das Fischbacher Zentrum, der Fallenbrunnen, die Friedrichstraße, der Bahnhof, der Hintere Hafen, der Uferpark und die Rotachmündung.

Gerade durch den hohen Bedarf an weiteren Wohnungen und die damit notwendige Nachverdichtung sowie der Tatsache, dass Friedrichshafen Zuzugsregion ist, bekommt für uns das Leitziel „Sozialraumorientierte Quartiersentwicklung“ ein besonderes Gewicht! Der demografische Wandel betrifft uns alle. Nachbarschaft ist nicht mehr selbstverständlich und entwickelt sich nicht immer von alleine. Es bedarf dazu guter Planung, eines Quartiersmanagements und unterstützender Angebote. Die Umsetzung der ISEK-Ziele und die Begleitung und die dauerhafte Fortsetzung (Verstetigung) des ganzen Prozesses können nur gelingen, wenn wir auch das dafür notwendige und zusätzliche Personal und die Struktur beschließen. Das Monitoring (Kontrolle der Umsetzung) und die Steuerung der einzelnen Projekte müssen dezernatsübergreifend erfolgen. Wir sind gespannt auf neue Organisationsstrukturen um die komplexen Herausforderungen zu meistern und auch bereit, die dafür notwendigen Beschlüsse zu fassen.

Für die SPD Gemeinderatsfraktion

Dieter Stauber (Vors.)

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Grüne haben ISEK-Konzept gerne zugestimmt. Das vorliegende ISEK-Konzept ist durch die intensive Zusammenarbeit von Bürgern, Verwaltung und Gemeinderat entstanden. Das Büro KoRIS, mit seinen engagierten Mitarbeitern hat mit seiner strukturierten Organisation und Erfahrung einen wesentlichen Beitrag zu diesem umfassenden Konzept geleistet. Durch die rege Teilnahme vieler Häfler Bürgerinnen und Bürger an den ISEK-Workshops sind viele Vorschläge in das Stadtentwicklungskonzept eingeflossen. Das gezielte Zugehen auf unterschiedliche Bevölkerungsgruppen und die Ideenabfrage – beispielsweise bei den Studierenden und Jugendlichen der Stadt Friedrichshafen – half dabei, die verschiedenen Gruppen unserer Stadt an dem Prozess zu beteiligen. Erfreulich ist aus unserer Sicht besonders, dass sich schon jetzt zeigt, wie viele Bürgerwünsche sich mit den Zielen der Grünen Fraktion decken. So kristallisierten sich aus den zahlreichen Workshop-Runden die Themen „Stadtgrün“ und „ÖPNV“ als Themen mit einer besonderen Gewichtung heraus.

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept ist als Grundstein und Wegweiser für weitere Konzeptionen und Planungen, welche nach und nach zur Umsetzung gebracht werden müssen, zu betrachten. Hierfür wurden im Handlungskonzept schon themenbezogene Leitprojekte formuliert. Nach Abschluss des ISEK befinden wir uns nun bei vielen Leitprojekten in der Ideen- und Planungsphase, bevor es dann zur Umsetzung kommt. Eines dieser Leitprojekte, die „Grüne und Blaue Infrastruktur“ soll mit Hilfe eines Grünraumkonzeptes verwirklicht und umgesetzt werden. Um das Grünraumkonzept möglichst zeitnah auf den Weg zu bringen, hat unsere Fraktion hierzu schon einen Antrag zum Doppelhaushalt 2018/19 gestellt. Mit einem weiteren Antrag wollen wir u. a. ein besseres Angebot im Busverkehr erreichen und beantragen die Verdichtung des Stadtverkehrs auf einen Halbstundentakt.

Dass die gesteckten Ziele des ISEK-Prozesses regelmäßig im Rahmen eines Monitorings überprüft werden sollen, begrüßen wir sehr. Erst durch dieses Monitoring wird erkennbar, ob die Erkenntnisse aus diesem Prozess in die zukünftigen Entscheidungen des Gemeinderates mit eingeflossen sind oder ob sich hinter dem ISEK nicht – wie es öfter in den Raum gestellt wurde – lediglich eine Schubladenplanung verbirgt. Die Grünen haben dem ISEK-Konzept gerne zugestimmt. Schließlich ist es das Ergebnis eines umfangreichen Bürgerbeteiligungsprozesses – und das sollten wir alle ernst nehmen. Wir freuen uns auf das weitere Arbeiten mit diesem Handlungsleitfaden und werden uns für die Umsetzung der aus unserer Sicht sinnvollen Projekte einsetzen.

Für die Bündnis 90/Die Grünen Gemeinderatsfraktion

Mathilde Gombert (Vors.)

Fraktion ÖDP/parteilos

Die Fraktionsgemeinschaft ÖDP/parteilos begrüßte den Beteiligungsprozess des ISEK von Anfang an und war selbst aktiv in die Workshops eingebunden. In dieser Zeit hat sich gezeigt, wie wichtig es ist, den Blick der Bürgerinnen und Bürger aus einer anderen Richtung mit einfließen zu lassen. Diese fühlten sich wertgeschätzt und brachten wertvolle Vorschläge und Anregungen mit ein. Durch die professionelle Zielgruppenbeteiligung konnte gewährleistet werden, dass alle Altersgruppen der Stadt Ihre Vorstellungen miteinander diskutieren und besprechen konnten. Viele Aspekte aus diesen Treffen und Workshops, die seit 2015 gesammelt wurden, sind in die Leitprojekte eingeflossen, sie dienen dem Gemeinderat und der Stadtverwaltung als Vorlage, um unsere Stadt zukünftig lebens- und liebenswert weiter zu entwickeln.

Wir danken allen Beteiligten:

dem Büro KoRiS für die Moderation des Prozesses

EBM Dr. Köhler für den offenen Umgang mit der Thematik

den Mitgliedern der Koordinierungsgruppe und des Gemeinderates

der Stadtverwaltung/Stadtplanungsamt für die Aufarbeitung der Ergebnisse, besonders Herrn Winkel

den Beteiligten der Expertenrunden sowie den Bürgerinnen und Bürgern, die an diesem Prozess teilgenommen haben

Für die ÖDP/parteilose Gemeinderatsfraktion

Sylvia Hiß-Petrowitz (Vors.)

Gruppe FDP

Das integrierte Stadt-Entwicklungskonzept (ISEK) für Friedrichshafen ist auf der Zielgeraden, ein Prozess, den man sicher als gelungen bezeichnen kann. Mit kompetenter Hilfe der Firma KoRiS, hier im Besonderen durch Frau Rahlf, den Mitarbeitern in der Verwaltung, den Mitgliedern der Gemeinderates und etlichen engagierten Bürgern wurde die aktuelle Situation beleuchtet und bewertet, über die Zukunft diskutiert und eine vielfältige und konstruktive Ideensammlung gemeinsam erarbeitet. Das Ergebnis kann sich wirklich sehen lassen! Die vielen Stunden in Workshops, Veranstaltungen und vor allem das Geld für diesen Prozess in die Hand zu nehmen, hat sich wirklich gelohnt!

Jetzt heißt es konsequent die gesetzten Handlungsschwerpunkte, durch gezielte Maßnahmen umzusetzen, also wichtige Weichen für die Zukunft Friedrichshafens zu stellen, z. B. „grüne Finger“ für die Naherholung und den Luftaustausch. Hier kann uns das „6-Punkte-Programm“ zur Umsetzung des ISEK, das Frau Rahlf in der Gemeinderatssitzung am 11.12.2016 vorgestellt hat, sehr helfen!

Wir halten es zwingend notwendig, die Stelle eines „Kümmerers“ für die Umsetzungsphase sofort zu besetzen! Wie schon im Technischen Ausschuss besprochen, wird die FDP den entsprechenden interfraktionellen Antrag unterstützen. Die eigentliche Arbeit der Umsetzung beginnt jetzt!

Unser Dank gilt allen Beteiligten! Frau Rahlf, Frau Welpinghus und den Mitarbeitern der Firma KoRiS, Herrn Sauter, Herrn Winkel, Herrn Dr. Köhler, allen KollegInnen des Gemeinderates sowie den engagierten Häfler Bürgern, die gezeigt haben, wie wichtig Ihnen ihre Stadt ist! Und auch der Presse, die diesen Prozess mit guten Berichten begleitet hat!

Für die FDP Gemeinderatsgruppe

Gaby Lamparsky (Vors.)

Herausgeber

Stadt Friedrichshafen
Stadtplanungsamt
Dipl.-Ing. Klaus Sauter (V. i. S. d. P.)
Charlottenstrasse 12
88045 Friedrichshafen
www.isek.friedrichshafen.de

