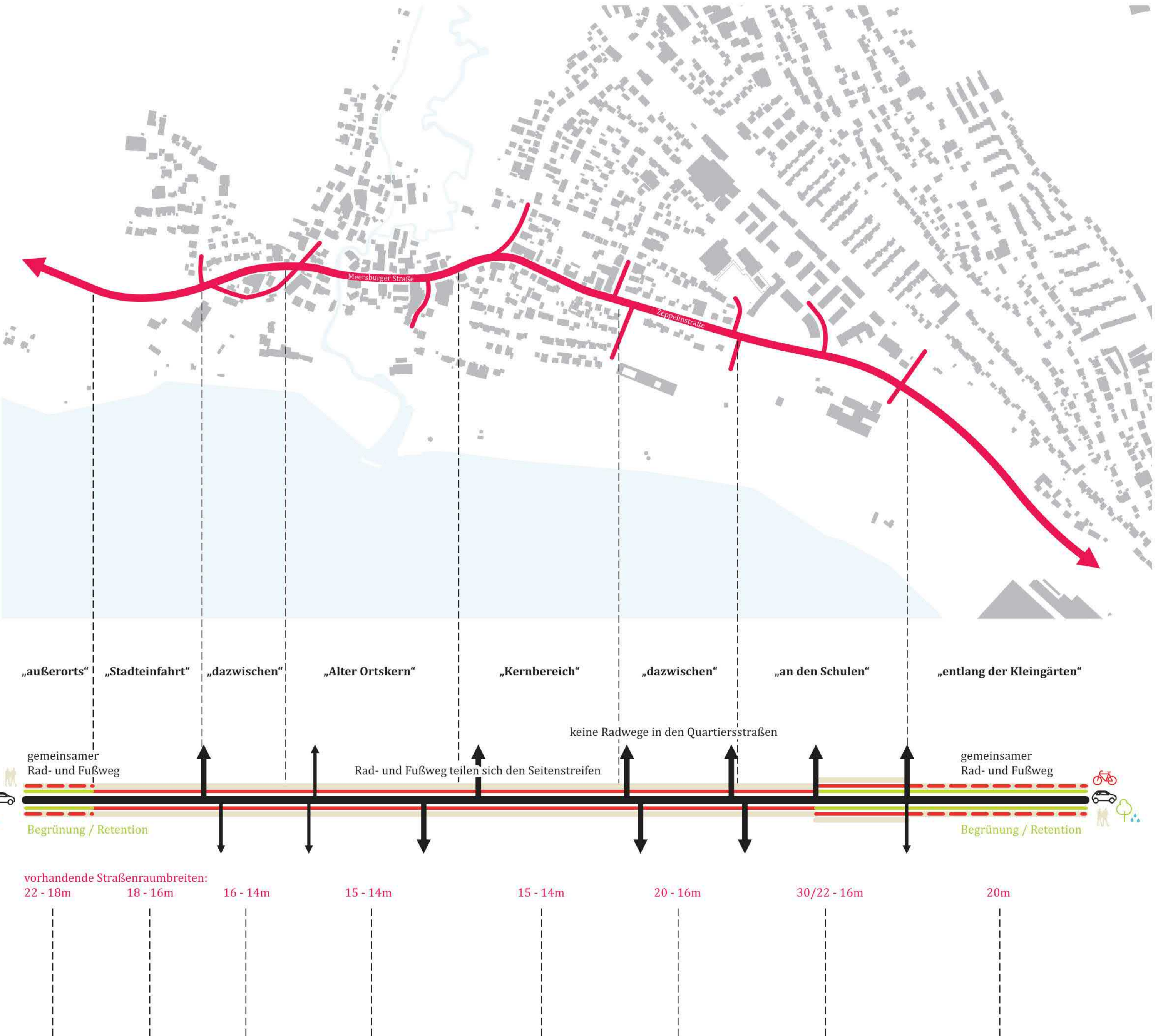


Schön wär's...



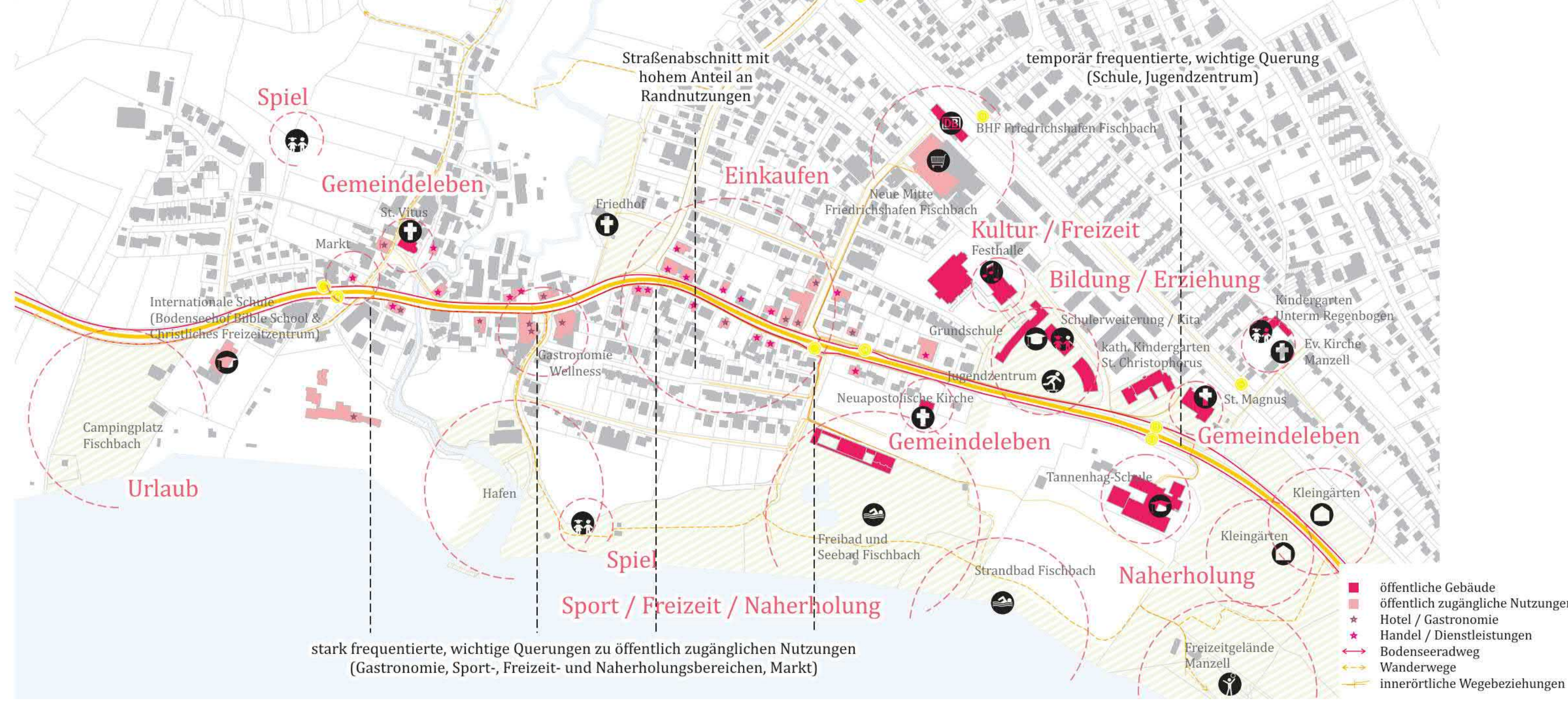
1,0m	Regelbreite mind. 2,5m	2,0m - 2,5m	Regelbreite mind. 2,0m	1,0m	mind. 6,5m
Sitzgelegenheiten beanspruchen einen Raum von mind. 1m für Bank und Beinfreiheit.	Gehwegbreiten von 3,25m und mehr wären schön, insbesondere vor dem Hintergrund einer hohen touristischen Nutzung, als Verweilfläche vor Schaufenstern oder für Menschen mit Handicaps. Kommen Aufstellflächen für Gastronomie oder Stellplätze für Fahrräder dazu, sind weitere 2,0m einzuplanen... Der Platzbedarf für ein PKW-Stellplatz (bspw. für die Geschäftskundschaft) beträgt 2,5 x 5,0m.	Grünstreifen mit Bäumen brauchen eine Mindestbreite von 2m für den Wurzelraum.	Ein separater Radweg mit einer Breite von 2,5m wäre schön, insbesondere als vielbefahrene Bodenseeradwegroute.	Grünstreifen ohne Bäume sollten wenigstens 1m breit sein.	Die Fahrbahnbreite für Hauptverkehrsstraßen mit Bus- und LKW-Verkehr sollte bei 2 Fahrstreifen mindestens 6,5m betragen.
✓	✓	✓	✓	✓	✓
✗	✗	✗	✗	✗	✗
✗	✗	✗	✗	✗	✗
✗	✗	✗	✗	✗	✗
✗	✗	✗	✗	✗	✗
✓	✓	✓	✓	✓	✓
✓	✓	✓	✓	✓	✓
✓	✓	✓	✓	✓	✓

... aktuelle Situation im Stadtraum

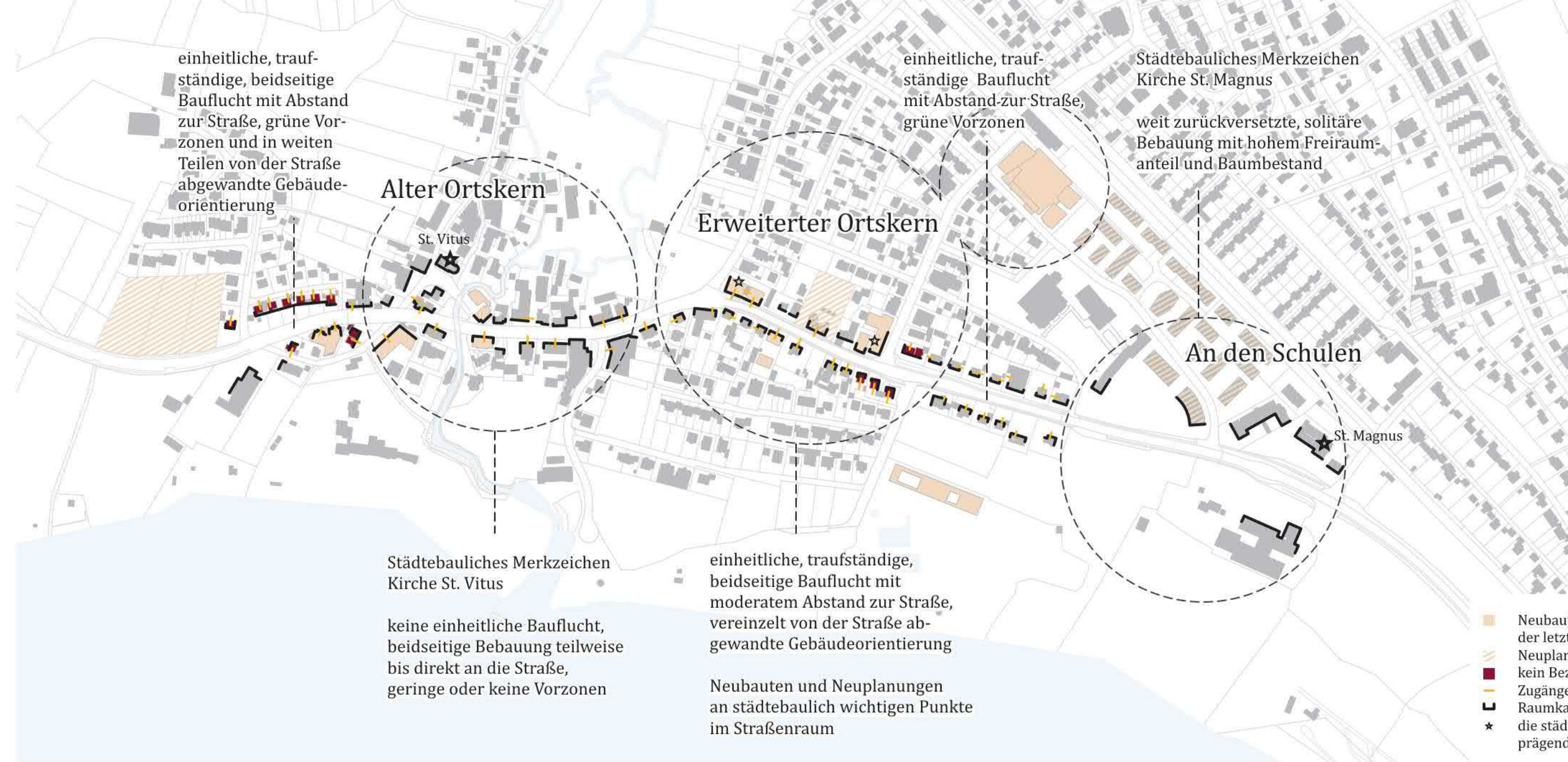


Stadträumliches und stadtstrukturelles Verständnis

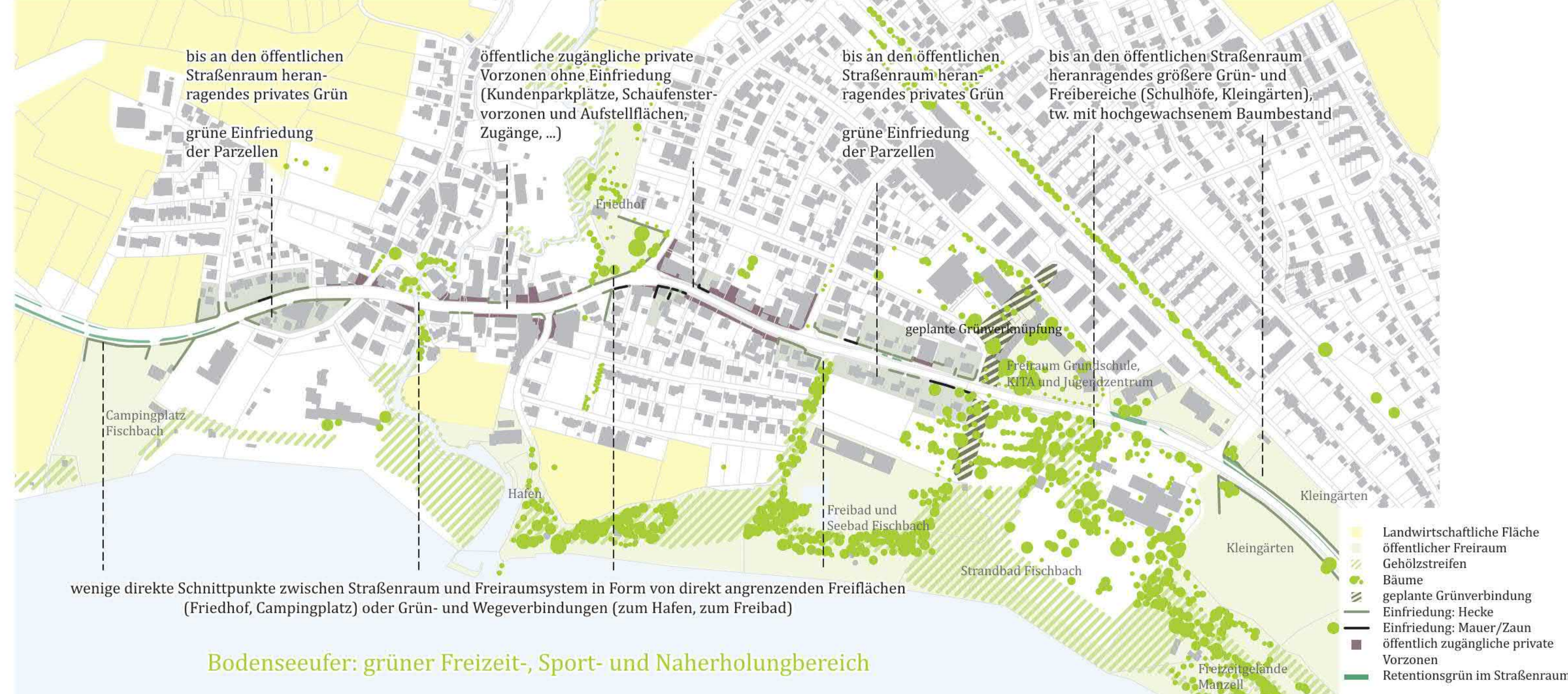
Nutzung / Wegebeziehungen



Stadtgestalt



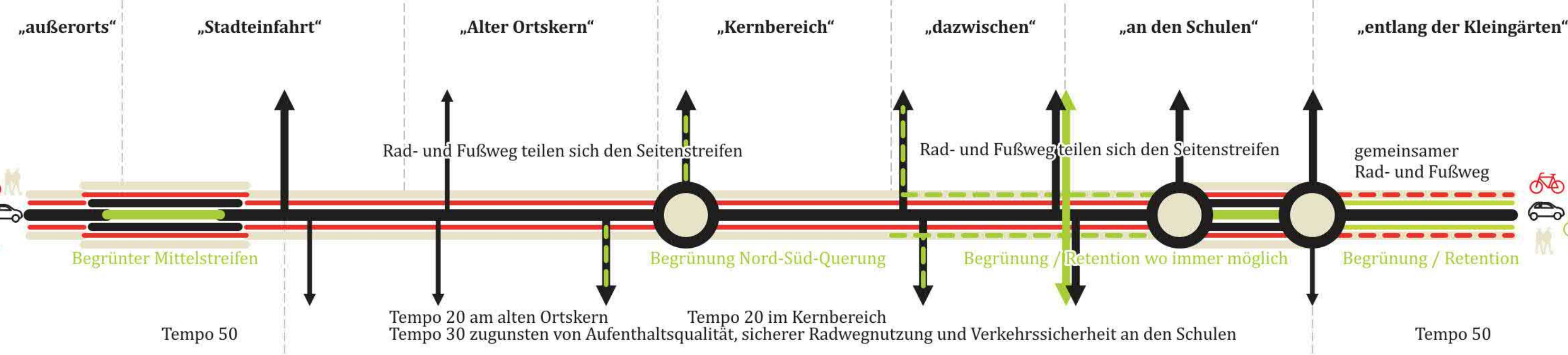
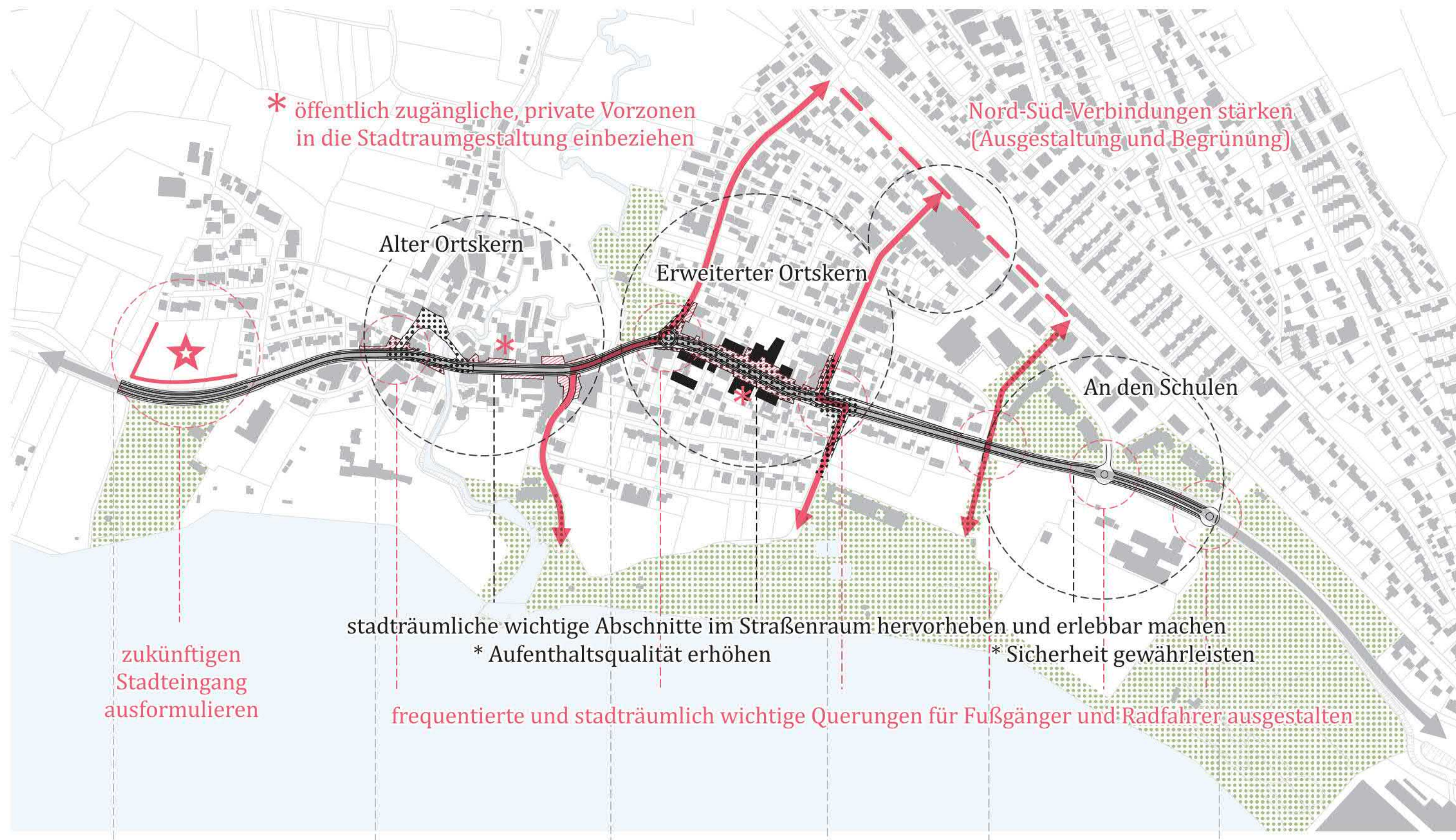
Freiraumstruktur



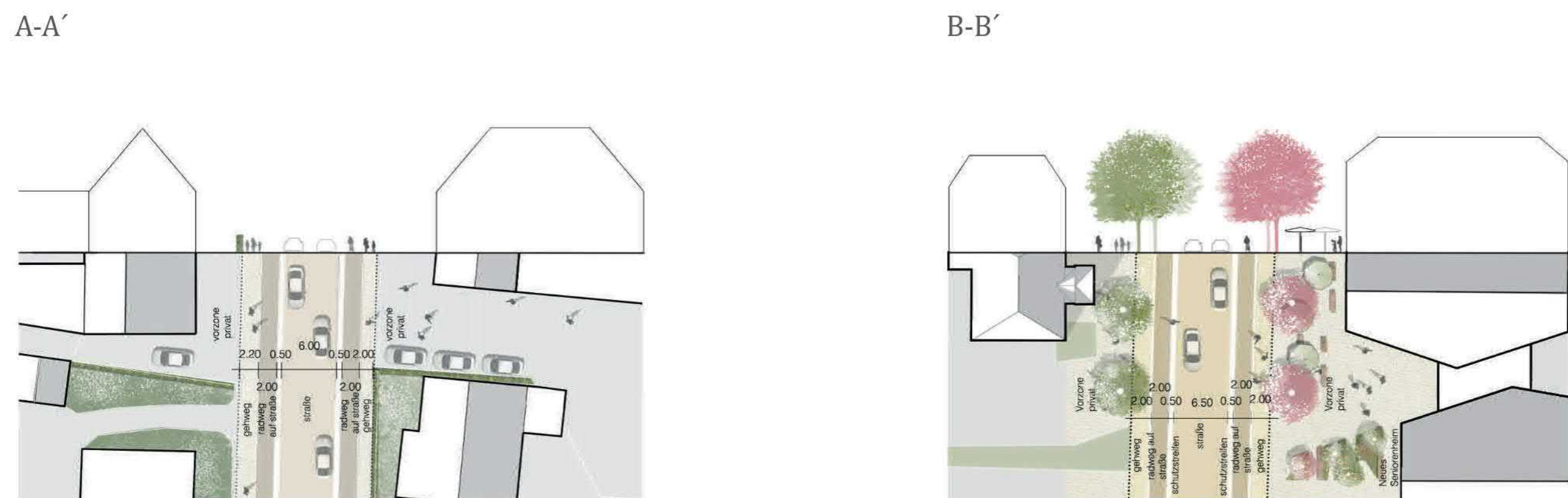
Gestaltungsplan 1:1000



Idee / Realisierungsabschnitte



Schnitte 1:500 (NEUPLANUNG)



Aufgabe und Zielsetzung

Der Neubau B31 als Ortsumfahrung und die Umwidmung der jetzigen Ortsdurchfahrt zur Gemeindestraße eröffnet die Chance zur Aufwertung und Umgestaltung des Straßen- und damit öffentlichen Stadtraums. Mit den bisherigen Verkehrsmengen inklusive LKW-Schwerverkehr dominierte die motorisierte Mobilität über die anderen Verkehrsteilnehmer. Der in Teilen beengte Straßenquerschnitt behinderte zudem Fußgänger und Radfahrer, die sich in weiten Abschnitten des Seitenstreifen teilen mussten, was bspw. die Attraktivität und Funktionalität des überregionalen Bodenseeradwegs deutlich einschränkte oder die Sicherheit für Fußgänger gefährdete. Das dichte Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmer ließ im Stadtraum keine Aufenthaltsqualität aufkommen. Bisher hauptsächlich Ortsdurchfahrt besteht mit der Umgestaltung die Möglichkeit, dem Ortsteil Fischbach wichtige Bereiche wie die nicht erkennbare Ortsmitte zurückzugeben bzw. neu zu schaffen. Klassische zentrale Freibereiche, Platzflächen o.ä. sind in der gewachsenen städtebaulichen Struktur nicht vorhanden.

Worin können und sollten zukünftig die verbindenden Qualitäten einer bisher trennenden, viel befahrenen Verkehrsachse liegen? Worin drückt sich die Bedeutung und Gestaltung der Zeppelinstraße und Meersburger Straße im stadträumlichen Zusammenhang aus? Welche Funktion kommt der Straße und ihren angrenzenden Stadträumen zusätzlich zum Verkehr zu? Welche Nutzergruppen und Freiraumsprüche gilt es zu berücksichtigen?

Stadträumliche Gliederung

Die Meersburger Straße / Zeppelinstraße bilden den westlichen Städteingang Friedrichshafens. Sie sind die städtebauliche Adresse für Besucher und Bewohner und bilden das Rückgrat zwischen den Stadtquartieren und Freizeitzonungen am Bodensee - hier laufen alle Wege zusammen bzw. queren die Achse, die Straßen tangieren und verbinden die wichtige Orte im Gefüge des Stadttells. Sie werden daher auch zukünftig wichtige und verhältnismäßig viel befahrene Wegeverbindungen und Durchwegungen für alle Verkehrsteilnehmer sein - allerdings mit anderen Geschwindigkeiten und deutlich gleichberechtigter.

Die beiden Kirchen St. Vitus und St. Magnus definieren als städtebauliche Dominanten den Anfang und das Ende der stadträumlichen Adresse Fischbach im Bereich der Meersburger- und Zeppelinstraße. Die Siedlungsentwicklung entlang des Bodensees und Zusammenwachsen der Stadtteile ist für das Fehlen einer geografischen Ortsmitte verantwortlich. Funktionale Schwerpunkte sind die Hotels + Gastronomiebetriebe an der Fischerstraße, die erweiterte Kernzone mit ihren kleinen Geschäftszonungen in den Erdgeschoss entlang der Zeppelinstraße, der Handelschwerpunkt Neue Mitte am Bahnhof sowie die Freizeitanlage am Bodensee. Der historische Ortskern entlang des Straßenraums ist heute nur noch durch die ungeordnete Stellung der Gebäude und unmittelbare Nähe zur Straße ohne Einfriedungen oder Vorzonen ablesbar.

Umgestaltungsansätze

Die vorliegende Aufgabe ist nicht allein auf die Neugestaltung des Straßenraums beschränkt, sondern eine Gestaltung und Aufwertung des Stadtraums: öffentlicher Raum, d.h. für die öffentlich zugänglichen Flächen entlang der Zeppelinstraße und Meersburger Straße. Es erscheint daher sinnvoll, auch die eigentumsrechtlich „privaten“, nicht abgesperrten und für jedermann frei zugänglichen Vorzonen in die Betrachtung und Gestaltungsaufgabe miteinzubeziehen. Deren zukünftige Qualitäten sollten nach Möglichkeit nicht nur auf die derzeitige Nutzung als Kundenparkplatz, Aufstellfläche, Sitzbereich für Außengastronomie oder Schaufenstervorzone beschränkt sein, sondern mögliche gestalterische Potenziale und Aufenthaltsqualitäten umfassen - als Teil des stadträumlichen Zusammenhangs entlang von Zeppelinstraße und Meersburger Straße.

Mit einer einheitlichen Gestaltung des öffentlichen Stadtraums mit wiederkehrenden Materialien soll eine Identität geschaffen werden, die Touristen und Bewohner die Orientierung erleichtern helfen und die stadträumlichen wichtigen Orte gestalterisch miteinander verbindet. Die stadträumlichen Abschnitte mit ihren unterschiedlichen Nutzungsansprüchen und Gestaltungsqualitäten sollen dabei Berücksichtigung finden.

Grundsätzliche Ziele sind:

- mehr Raum, Bewegungsfreiheit und Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer
- Begrünung und Retention als Beitrag zur Klimaanpassung und gestalterischer Aufwertung wo immer möglich
- einheitliche (thematische) Farbgebung, Materialität und Möblierung sowie mit dem Straßenraum abgestimmte Gestaltung für die frei zugänglichen privaten Vorzonen als Teil des öffentlichen Stadtraums
- Ordnung und ggf. Bündelung des ruhenden Verkehrs (Kundenparkplätze / Stellplatzproblematik Kleingärten)
- Leitsystem für Besucher und Touristen
- aktive Einbeziehung von Anrainern und interessierter Stadtbürgerschaft

Stadtraumgestaltung - Straßenabschnitte

* Es wird ein Standard für die Verkehrsführung definiert. Dieser ist so gewählt, dass er fast an jeder stadträumlichen Stelle umsetzbar ist. An einigen Stellen wären Zukäufe von privaten Anrainern nötig. Diese bewegen sich in der Regel im Bereich von 0,35 - 1m. Wir gehen davon aus, dass diese Zukäufe einvernehmlich umsetzbar sind. Sollte dies nicht der Fall sein, muss der Regelquerschnitt für Engstellen angewendet werden.

Systematik der Straßenquerschnitte		Ortsbezug
2m	2m 1,5m 1,5m 2m	50
2m	2m 1,5m 6,5m	30
2m	2m 1,5m 6m	20/30
1,5m	1,5m 6m	20

(bei ausreichendem Raum)

Innerorts Standard

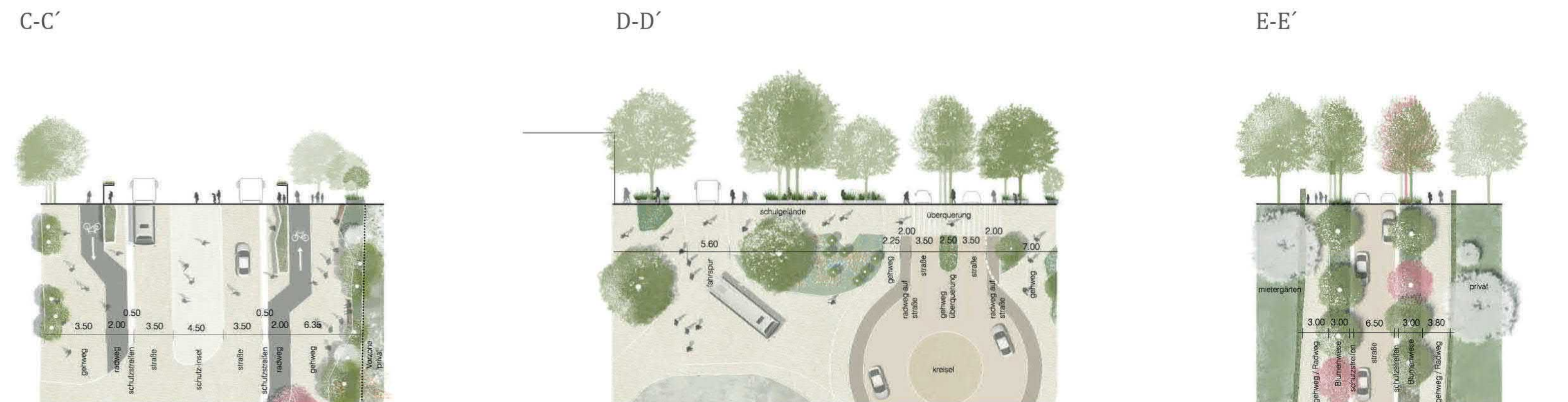
(an Engstellen)

Stadteingang West - der Anmutung der Straße außerorts kann durch intensive Baumpflanzung zu einer richtigen Überlandallee aufgewertet werden. Der straßenbegleitende Bodenseeradweg erfährt hierdurch eine willkommene Verschattung in Zeiten steigender Temperaturen. Die geplante bauliche Entwicklung verlängert die bisherige Stadteinfahrt, die mit einem bepflanzten Mittelstreifen als gestalterische Einengung zur Geschwindigkeitsreduzierung beginnt.

Für dem gesamten innerörtlichen Bereich wird vor dem Hintergrund von mehr Sicherheit und Aufenthaltsqualität eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 vorgeschlagen. Im Bereich der historischen Mitte, die durch Prägestraße (Farb- oder Gestaltwechsel) stadträumlich hervorgehoben werden und vorhandene Querungen erleichtern helfen soll, gilt zukünftig Tempo 20. Dem gleichen Konzept unterliegt der Bereich der erweiterten Kernzone. Es wird zudem ein Regelwerk vorgeschlagen, dass die öffentlich zugänglichen privaten Vorzonen als Teil des öffentlichen Stadtraums begreift und ausgestaltet. Dadurch besteht die Chance, durch Begrünung und Möblierung an strategisch wichtigen Stellen die Aufenthaltsqualität deutlich zu erhöhen und dem Kernbereich ein neues Gesicht zu geben, als wichtige Adresse im Stadtraum.

Eine besondere innerörtliche Verdichtung der öffentlichen Nutzungen abseits der Hauptstraße in der „2. Reihe“. Die entsprechenden Nord-Süd-Querungen und wichtigen Wegeverbindungen Richtung Hafen, Freibad und Bodensee sowie sonstigen grünen Freizeitzonungen sind gestalterisch aufzuwerten und von der Ortsdurchfahrt aus sichtbar zu machen.

Der östliche Straßenabschnitt an den Schulen und entlang der Kleingärten lässt sich durch seine großzügigen Freiräume und den vorhandenen Baumbestand als grüne Ortsdurchfahrt charakterisieren. Dieses Thema wird durch weitere Begrünung und einen bepflanzten Mittelstreifen intensiviert. Ein weiterer Aspekt ist die Gewährleistung der Sicherheit für die Schulen. Die Vorzone der Tannenhang-Schule erfährt zu diesem Zweck eine Neuordnung und Ausgestaltung der Vorfahrt bzw. Vorplätze. Der Busausstieg für Schüler, die Bushaltestelle des Linienverkehrs und Kurzzeitparkplätze werden hier an einem Ort zusammengefasst. Als Lösung für die Stellplatzproblematik entlang der Kleingärten wird zu einer Neuordnung und Befestigung des bestehenden Parkplatzes vorgeschlagen, zum anderen die Erweiterung und Neugestaltung des Bedienstetenparkplatzes vor der Schule, der nur temporäre für den Schulparkplatz genutzt ansonsten auch für Kleingärten zugänglich gemacht werden sollte.



SchwarzGrünplan 1:2000



Vorschläge zur Begrünung



In vielen Bereichen entlang der Zeppelinstraße und Meersburger Straße lässt sich grünes Flair mit dauerhaften Baumpflanzungen im Stadtraum nur unter Mitwirkung der Anrainer und Grundstückseigentümer verwirklichen. Der gestalterische Spielraum und vor allem der tatsächliche vorhandene Platz ist in den öffentlichen Straßenflächen im Altort und der Kernzone leider nicht vorhanden. Der Raumbedarf und die funktionalen Ansprüche des Verkehrs lassen eine entsprechende Gestaltung/Begrünung unter den gegebenen Rahmenbedingungen nicht zu. Trotzdem ist die Neupflanzung von Blumen entlang der Straße ein wichtiges stadtgestalterisches Thema. Für ausreichend dimensionierte Straßenabschnitte (Stadteinfahrt, Bereich an den Schulen) wird eine intensive Begrünung, in anderen Bereichen die Begrünung auf privatem Grund unter Mitwirkung der Grundstückseigentümer vorgeschlagen. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten eignen sich insbesondere Anfang und Ende der Ortsdurchfahrt für Baumstandorte, die in lockerer Aufstellung als Mittelinsel den Straßenraum begleiten und die Stadteingänge markieren.

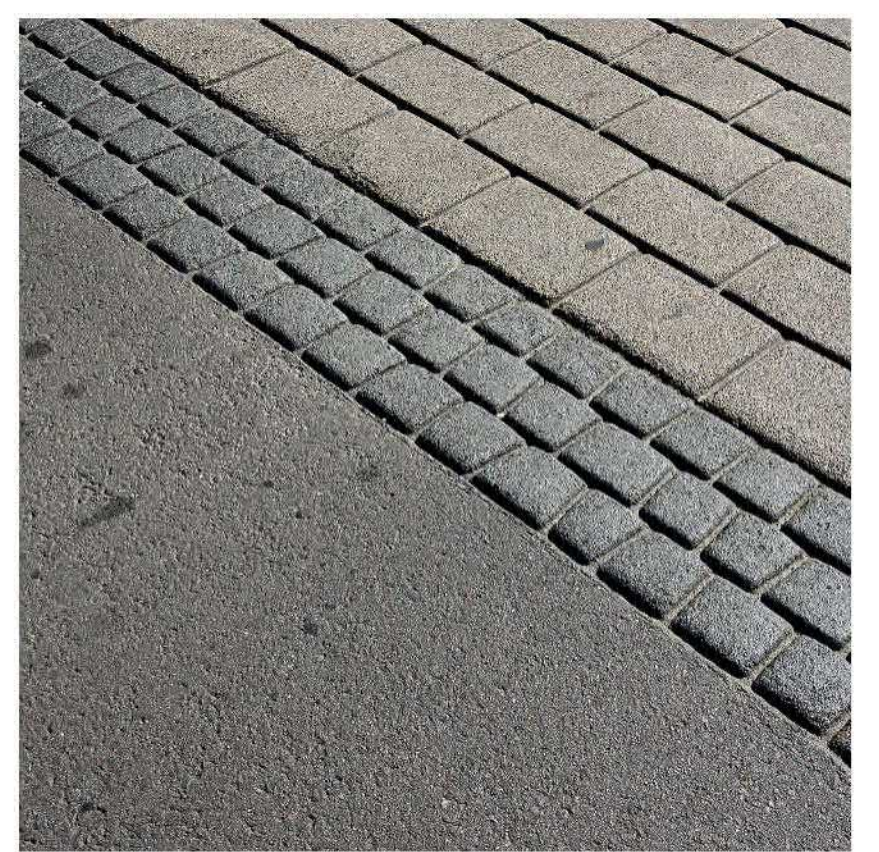
In der Kernzone wären Bäume ein willkommener Schattenspender für die öffentlich zugänglichen Erdgeschossnutzungen. Ein perspektivisch begrünter Straßenraum sollte das Ziel und der Ansporn zur Mitgestaltung für Einwohner und Politik sein, um lebenswerten Stadtraum für Bewohner und Besucher zu schaffen. Ein zweiter, leichter umzusetzender und auf den öffentlichen Stadträumen umzusetzender Baustein ist die Bepflanzung mit Stauden in kleineren und größeren Hochbeeten entlang ausreichend dimensionierter Straßenabschnitte. Vorgeschlagen werden hitzeresistente, pflegeleichte, insektenfreundliche, dem mediterranen Klima des Bodensees angepasste Pflanzen, die zudem robust genug für den urbanen Raum sind. Bäume sollten schnell wachsend sein, mit einer Baumkrone, die genügend Schatten spendet. Zur Attraktivierung des Stadtraums, zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität sowie als Beitrag zur ökologischen Aufwertung und Förderung der Artenvielfalt werden bei geeigneten Gehwegbreiten Hochbeete mit Stauden und Blumenwiesen-Pflanzungen angelegt, die zudem

Sitzmöglichkeiten bieten sollen. Diese Form der Stadtraumgestaltung eignet sich sehr gut für die aktive Einbeziehung der Bürgerschaft, die sich an Pflanzungen und Pflege, bspw. in Form von Patenschaften oder auch Urban Gardening Projekten beteiligen können, um Fischbach für Bewohner und Besucher schöner, grüner und lebenswerter zu gestalten.

Baumauswahl z.B.: Acer campestre (Feldahorn), Acer platanoides (Spitzahorn), Carpinus betulus (Hainbuche), Tilia cordata (Winterlinde)...

Vegetationsplanung wie z.B.: Sedum telephium (Fetthenne), Knautia macedonica (mazedonische Witwenblume), Gaura lindheimeri (Prachtkerze), Nepeta x fassenii (Katzenminze), Lavandula angustifolia (Lavendel), Rudbeckia fulgida (Echter Sonnenhut), Rosmarinus officinalis (Rosmarin), Echinacea purpurea (Purpur-Sonnenhut), Blumenwiese-Ansaaten...

Materialvorschlag



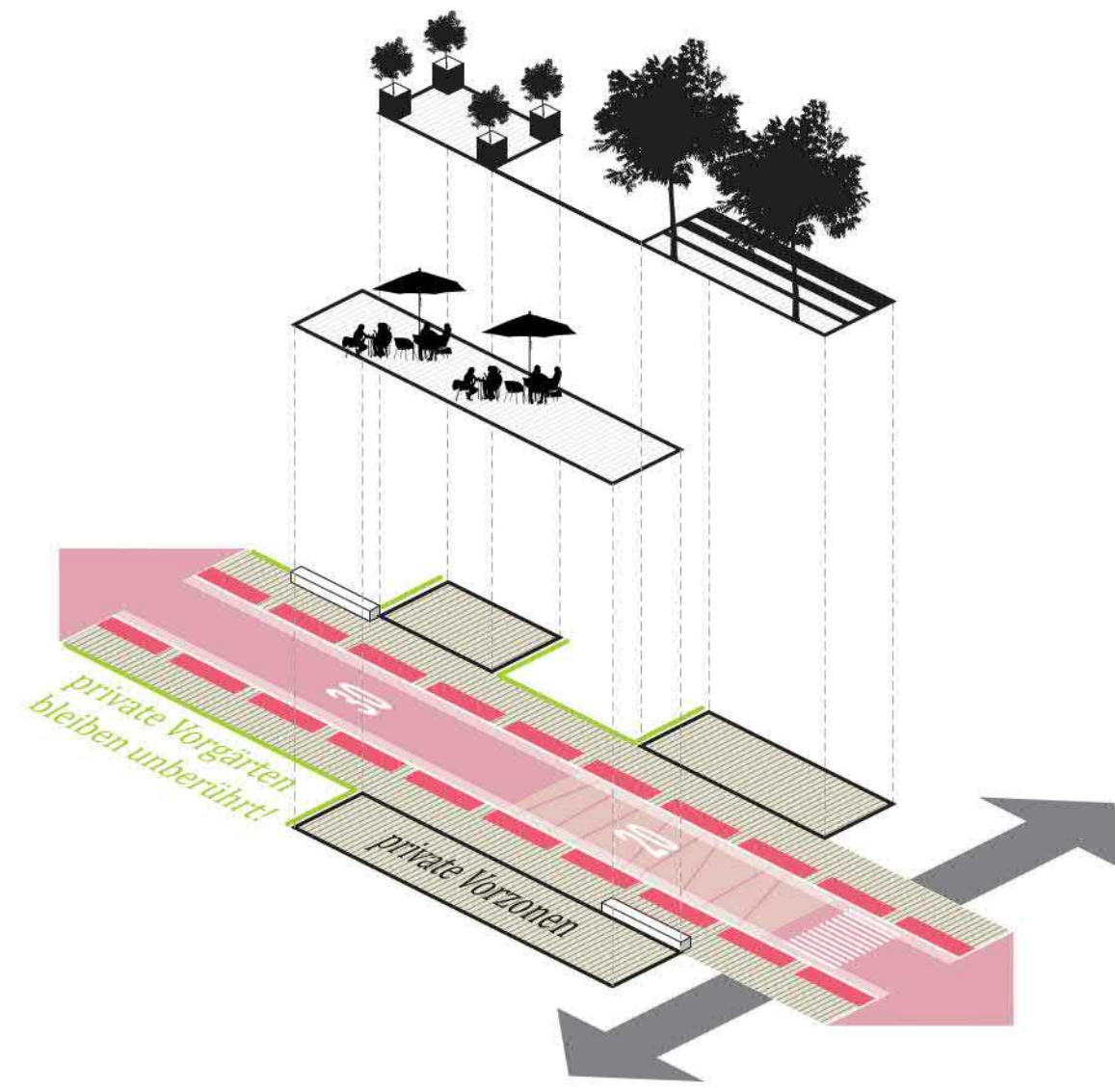
Kein Kopfstein- oder Betonsteinpflaster, sondern in den Asphalt geprägte Steinmuster mit unterschiedlicher Farbgebung als Vorschlag zur Straßenraumgestaltung - für den Schutzstreifen und zur Betonung der Querungen.



Idee eines Baukastens zur Stadtraumgestaltung

Öffentlicher Stadtraum + optionale Vorschläge für öffentlich zugängliche, private Vorzonen

Um im räumlich beschränkten Kernbereich die Gestaltungsmöglichkeiten zu erhöhen, sollte der Dialog mit den Anrainern und Grundstückseigentümern zur Einbeziehung öffentlich zugänglicher Vorzonen gesucht werden. Vorgeschlagen wird ein einheitliches CI für den neuen Stadtraum entlang der Meersburger Straße und Zeppelinstraße. In ihrer neuen Funktion als Stadtstraße erhalten die Straßenräume so eine einheitliche Ausgestaltung und bilden in der Wahrnehmung des Stadtraums die Grundierung und das verbindende Band für Aufenthalt und angrenzende Nutzungen.



Vorschlag zur abgestimmten Gestaltung öffentlich zugänglicher, privater Vorzonen im Dialog mit den Grundstückseigentümern

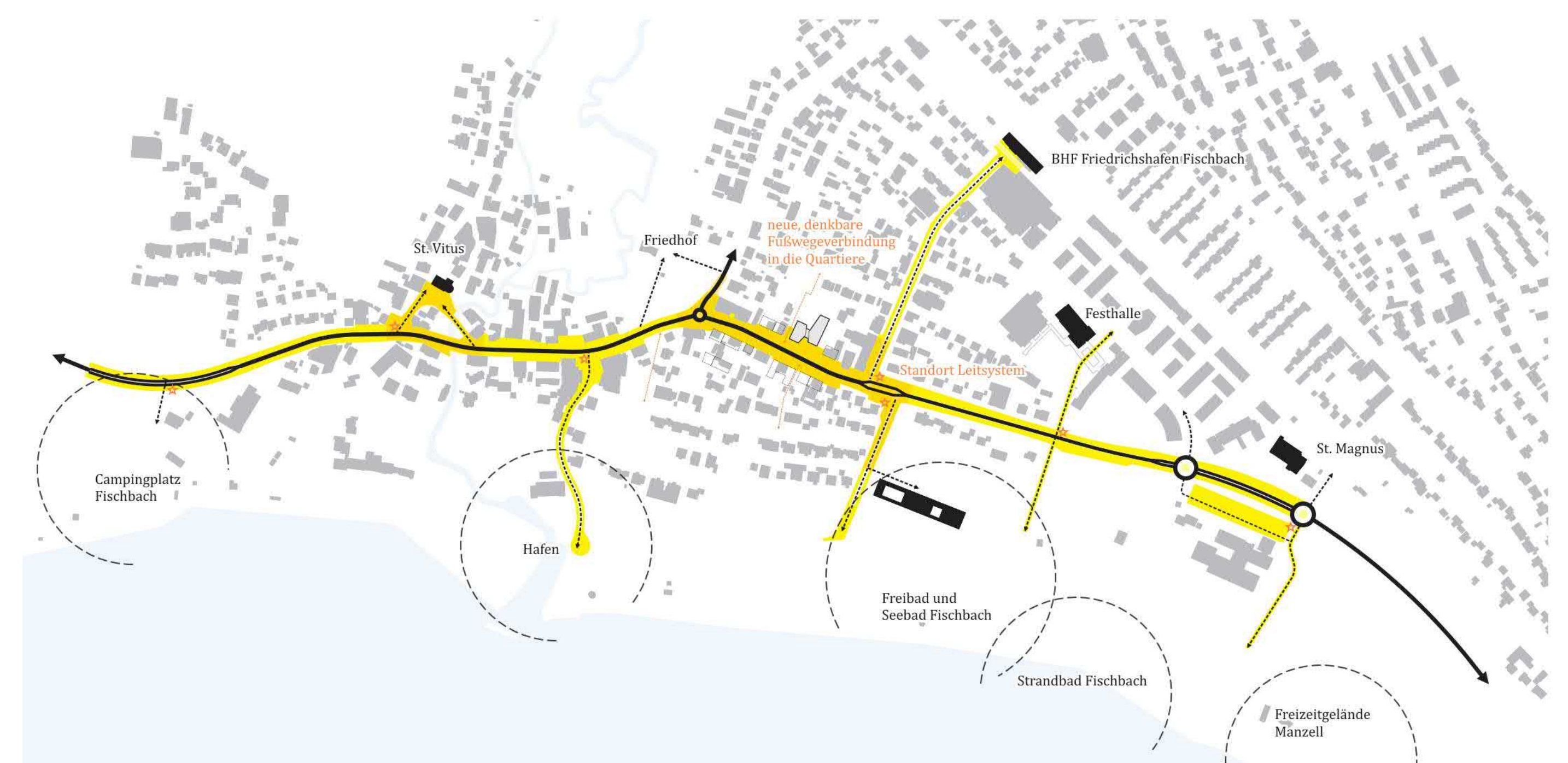
- öffentlich zugängliche, private Vorzonen (nicht Vorgärten!)
 - Vorzonen vor Geschäften, der Außenbereich für Gastronomie, Kundenparkplätze, die Eingangsbereiche der Hotels sollten als erweiterter Teil des öffentlichen Stadtraums auf privatem Grund verstanden werden
 - Sie bilden zusammen mit dem jeweiligen Gebäude die visuelle Adresse für die an den Stadtraum angrenzenden Randnutzungen und sollten in die grundsätzliche Neugestaltung miteinbezogen werden
 - Ziel: auf die Gestaltung des öffentlichen Stadtraums abgestimmte Ausgestaltung, d.h. Grundierung + Einfriedung + Bepflanzung + Nutzung denkbarer Oberflächen sind z.B. je nach Nutzung farblich abgestimmte Pflasterungen oder Holzdecks
- temporäre Möblierung und Begrünung
 - stimmiges, unaufgeregtes Erscheinungsbild
 - Bereiche für Außengastronomie sollen als Teil des Stadtraums wirken
 - trennende Elemente (Sichtschutz, Zäune etc.) sind nicht erwünscht
 - als Element zur Gestaltung des öffentlichen Raums, nicht als Abgrenzung des privaten Grundstücks zu verwenden
 - klare Vorgaben für Werbeanlagen und Auslagen
- dauerhafte Begrünung
 - aufgrund des begrenzten Raums lassen sich im Kernbereich Baumpflanzungen nur in Abstimmung mit den Anrainern auf privatem Grund realisieren!

Die grundsätzliche Idee mit den darin enthaltenen Vorschlägen sind mit den Geschäftsleuten und Grundstückseigentümern gemeinsam auszuarbeiten, zu konkretisieren und weiterzuentwickeln. Zur Abstimmung und rechtlichen Umsetzung wird ein städtische Gestaltsatzung empfohlen!

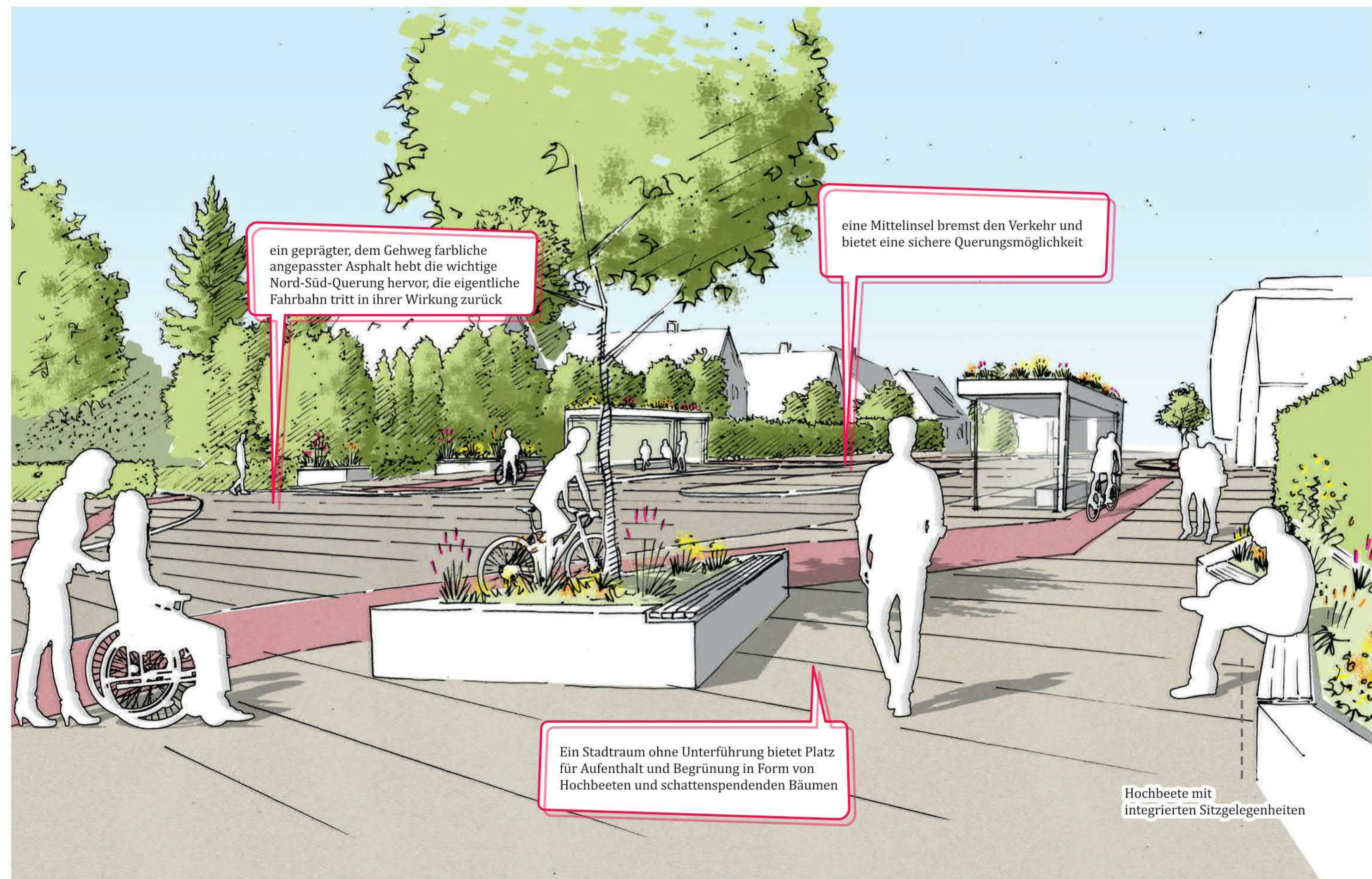
Öffentlicher Stadtraum

- Gehweg
 - Regelbreite 2,0m (im Bereich beengter Straßenquerschnitte Reduzierung auf das absolute Mindestmaß von 1,80m) mit Fahrbahn und privaten Vorzonen abgestimmte farblich Gestaltung zugunsten eines einheitlichen Stadtraums
- Radweg
 - Teil des Seitenstreifens
 - farblich abgesetzt, zur besseren Herausstellung als Bodenseeradweg und Zeichen einer umweltfreundlichen Nahmobilität
 - im Bereich beengter Straßenquerschnitte Reduzierung auf das absolute Mindestmaß (1,60m)
- Fahrbahn
 - durchgehend 6,5m Fahrbahnquerschnitt für 2 Fahrspuren
 - Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30
 - eingefärbter Asphalt als einheitliche Grundgestalt und Visualisierung des neu Inwertgesetzten Stadtraums
 - Prägeasphalt für bestimmte stadträumliche Abschnitte (historischer Altort / Ortskernbereich), insbesondere auch zur Hervorhebung der Querungen
 - farblich abgesetzter, geprägter (oder gepflasterter) Randstreifen von 0,5m Breite als optische Fahrbahnverengung zur Geschwindigkeitsreduzierung
- Stadtmöbel
 - als Standort für dauerhafte Sitzgelegenheiten an städtebaulich sinnvollen Orten entlang des Straßenraums an der Grundstücksgrenze denkbar

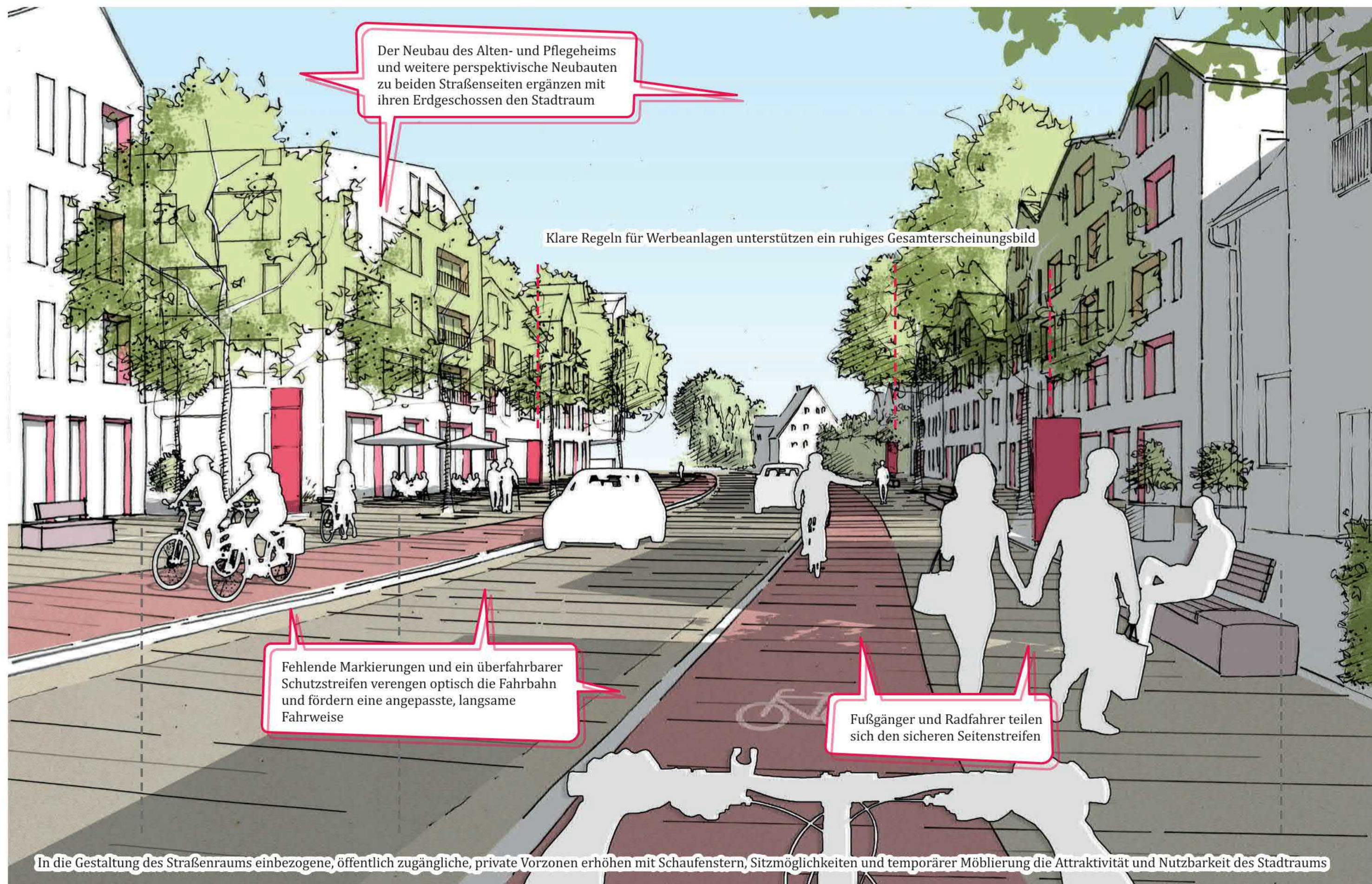
Bereiche einheitlicher Ausgestaltung



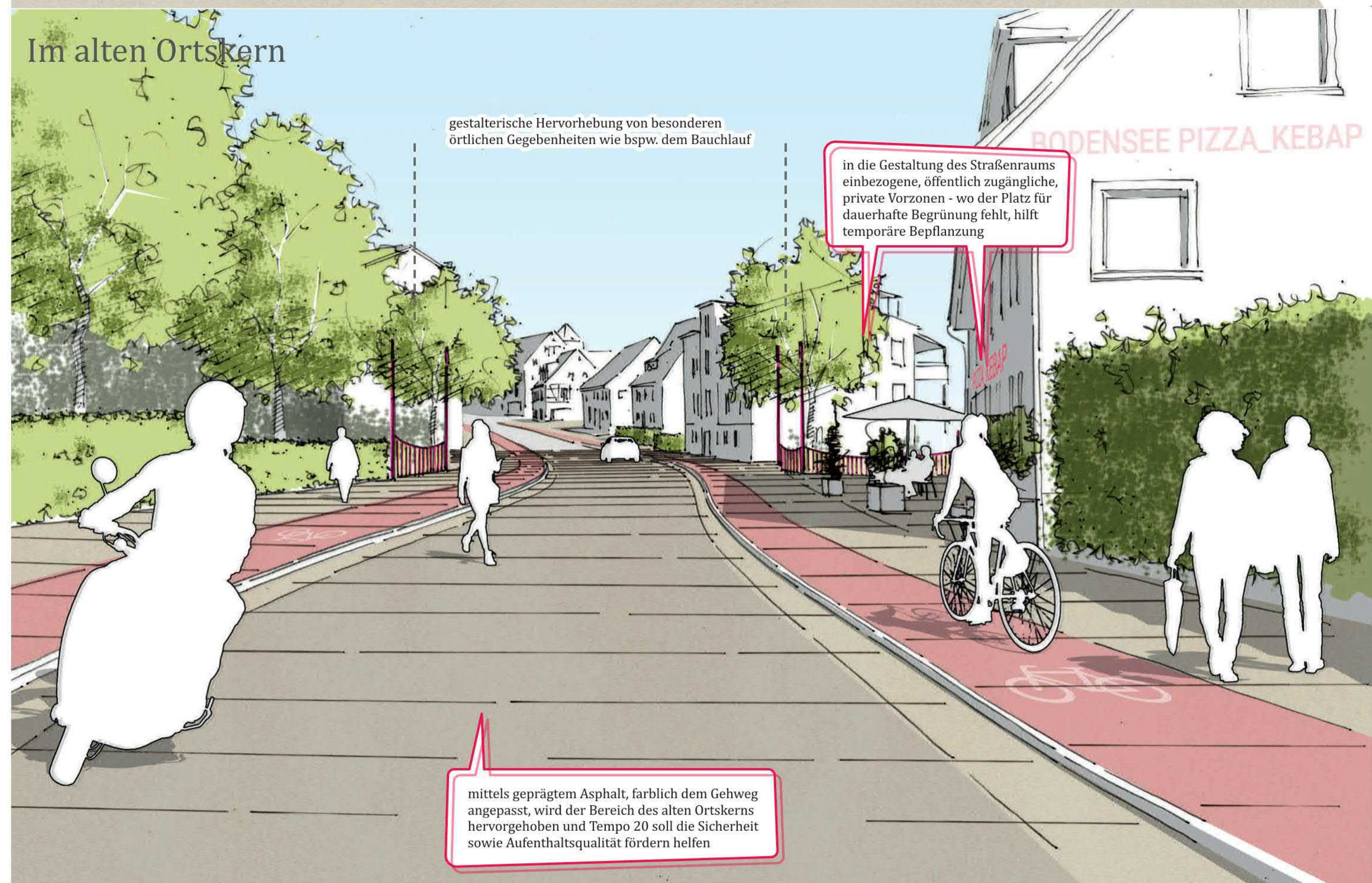
Einblicke in den neuen Straßenraum - Querung an der Bushaltestelle



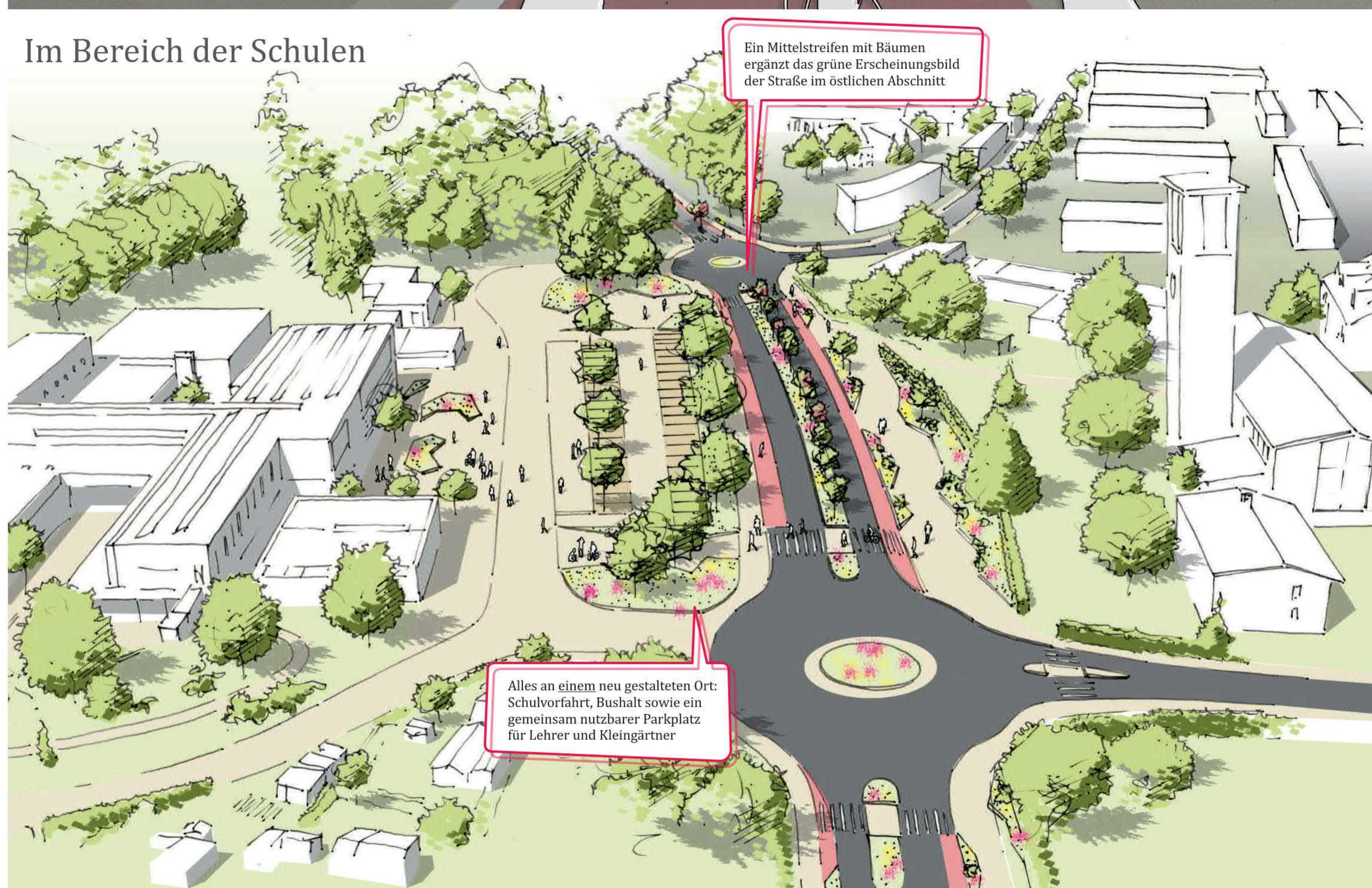
Kernbereich - Urbanität mit Kleinteiligkeit



Im alten Ortskern



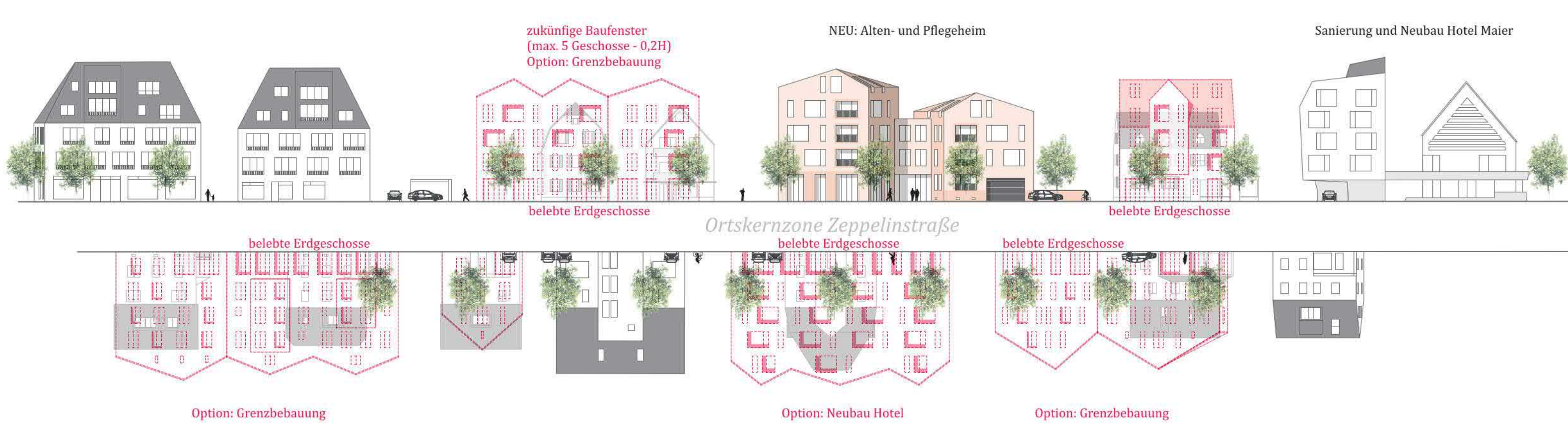
Im Bereich der Schulen



Vertiefung Ortskernzone 1:500



Fassadenabwicklung / Höhenentwicklung Ortskernzone 1:500



Städtebauliche Entwicklung im Ortskern

Im Zuge von mittel- oder langfristigen Veränderungen (Sanierung, Nutzungsänderung, Neubau) kann über eine moderate Anpassung der Höhenentwicklung nachgedacht werden. Unter Wahrung der bestehenden Eigentumsverhältnisse und einer ortstypischen Kleinteiligkeit bietet der Ansatz der Zulassung von Grenzbebauung die Möglichkeit, bauliche Einheiten optisch zu gemeinsamen Straßenfronten zusammenzulegen und urbane Nachverdichtung zu erreichen. Die vorgeschlagene Traufständigkeit erleichtert die Einhaltung von Abstandsflächen und hebt die Ortskerne zukünftig städtebaulich von den umliegenden Stadtbereichen ab. Entscheidend für die Qualität des Stadtraums in diesem zentralen Bereich bleibt aber die Nutzung der Gebäude, insbesondere in den Erdgeschossen. Im vertiefenden Planwerk und der Fassadenabwicklung sind daher nur zukünftige Baufenster für eine maximal 4-geschossige Neubebauung + Dach unter Berücksichtigung der ortstypischen Bauweise (ausgebauete Dächer), der vorhandenen Flurstücksgrenzen und Abstandsflächen (Kerngebiet 0,2H) als Option dargestellt, wobei auf kleineren Parzellen maximal 3 Geschosse + Dach realisierbar sind. Eine zu erwartende bauliche Veränderung des Bestands könnte bspw. die Erweiterung des ansässigen Hotelbetriebs oder die Bebauung eines bisher unbebauten Flurstücks sein. Eine moderat zurückver-setzte Bauflucht erhöht den Gestaltungsspielraum für den Stadtraum im Bereich öffentlich zugänglicher Vorzonen und schafft Platz für Begrünung oder Außengastronomie.

Einfügen und Ausgestaltung der geplanten Altenwohn- und Pflegeeinrichtung

Der Standort profitiert sowohl von den vorhandenen freiräumlichen Qualitäten (großzügige Grünflächen mit hochgewachsenem Baumbestand) als auch von der Lage an der Zeppelinstraße und ermöglicht gleichzeitig die stadträumliche Aufwertung durch die Ausbildung einer Vorzone. Die vorgeschlagenen zwei, unterschiedlich hohen Gebäude orientieren sich in ihrer Dimension, Höhe und Kubatur am nachbarschaftliche Bestand bzw. den Neubauten der letzten Jahre. Sie greifen dabei bewusst das Wechselspiel zwischen Giebel- und traufständigen Gebäuden entlang der Straße auf, entwickeln die durch die angestrebte Nutzung relativ große bauliche Einheit in die Tiefe des Grundstücks und vermeiden so eine großflächige Fassade und Dominanz zur Straße. Die zueinander versetzten, unterschiedlich großen Gebäudeteile bilden an der Front einen gemeinsamen, zurückspringenden Eingangsbereich aus, während der alte Baumbestand im rückwärtigen Bereich von einer Überbauung ausgespart wird. Ein Besuchercafé dient als öffentliche und den Straßenraum belebende Erdgeschossnutzung. Die Tiefgarage stellt eine Option dar, nicht nur Mitarbeiter und Besucherstellplätze unterzubringen, sondern auch die verteilten Kundenparkplätze der Geschäfte entlang der Straße an einem Ort zu bündeln und den Straßenraum bzw. die angrenzenden Vorzonen frei von parkenden Autos zu halten - zugunsten einer höheren Aufenthaltsqualität und der Chance der Gestaltung, Begrünung und Möblierung des Stadtraums.