



STADT FRIEDRICHSHAFEN

Rahmenplan Friedrichstraße Erläuterungen

ANALYSE

Lage im Raum

Die große Kreisstadt (Bodenseekreises) Friedrichshafen liegt in einer sanft geschwungenen süd- ausgerichteten Bucht am nördlichen Bodenseeufer. Sie ist zusammen mit Ravensburg und Weingarten Oberzentrum der Region Bodensee-Oberschwaben.

Gelegen an der Schnittstelle der Bundesstraßen B 31 (Lindau-Meersburg) und B 30 (Ulm-Friedrichshafen), den Bahnverbindungen Lindau-Friedrichshafen-Überlingen, sowie Stuttgart-Ulm-Friedrichshafen und dem Flughafen Bodensee-Airport besteht eine gute verkehrliche Anbindung. Friedrichshafen verfügt zudem über ein engmaschiges ÖPNV-Netz und ist Ausgangspunkt verschiedener Schifffahrtslinien und der Bodenseefähre.

Historische Entwicklung

Die Gründung Friedrichshafens erfolgte am 17. Juli 1811. König Friedrich I. von Württemberg vereinigte damals die kleine Reichsstadt Buchhorn mit dem Dorf und Schloss Hofen unter dem Namen „Schloss und Stadt Friedrichshafen“. Um die Entwicklung der neuen Hafenstadt voranzutreiben entstand das erste Stadtentwicklungskonzept, eine Planung am Reißbrett: Eine Parallele zum Bodenseeufer als neue Hauptverkehrsachse (Friedrichstraße) und zwei gleichschenklige Stichstraßen zur ehemaligen Reichsstadt, sowie zum Schloss (Karl- und Olgastraße) bildeten das Rückrat der „Neustadt“. Entlang dieser neuen Flanierpromenade wurde der Hausbau gefördert, die Südseite zum See musste allerdings frei bleiben um das Seepanorama nicht zu verstellen.

In den folgenden Jahren entwickelte sich die Stadt zum beliebten Kurort, mit dem Bau der Südbahn Ulm-Bodensee und dem Stadtbahnhof entstand ein repräsentativer Bahnhofsbau im Zentrum der Friedrichstraße mit vorgelagertem Bahnhofplatz.

Im Zusammenhang mit der florierenden industriellen Entwicklung stieg um die Jahrhundertwende der Wohnungsbedarf enorm. Die Stadt weitete sich über die Bahnlinie hinweg Richtung Norden aus, die Entwicklungen wurden durch den Baulinienplan von Geometer Eifel 1901 geregelt.

Nachdem sich die Bevölkerung bis zum 2. Weltkrieg verfünffacht hatte, wurde die rasante Entwicklung durch diesen abrupt gestoppt. Seitdem entwickelt sich Friedrichshafen in einem gemächlichen Tempo. Die Bevölkerungszahl ist stabil und leicht zunehmend. Durch den bereits jetzt absehbaren demographischen Wandel werden sich die prozentualen Anteile der Altersgruppen stark zu Gunsten der älteren Bevölkerungsgruppen verschieben.

Lage und Verknüpfung im Stadtgefüge

Das 7,9 ha große Bearbeitungs-Areal in unmittelbarer Nachbarschaft zur Innenstadt erstreckt sich nördlich der Friedrichstraße und wird im Westen von der Werastraße, im Osten von der Metzstraße sowie im Norden von der Bahnlinie begrenzt. Die wichtigsten öffentlichen Räume für das Quartier sind der Bahnhofplatz sowie der, südlich der Friedrichstraße liegende Uferpark mit der Uferpromenade. Die Friedrichstraße dominiert als zentrales Erschließungselement für Fußgänger, Radfahrer und den motorisierten Individualverkehr. Über die Karlstraße und die östliche Verlängerung der Friedrichstraße ist für Fußgänger die Anbindung an die unmittelbar angrenzende Innenstadt gegeben. Der Romanshorner Platz bildet den Trittstein über die Gleisanlagen zum Hafenbahnhof im Osten.

Im Zusammenhang der Planungen an der Metzstraße soll die Mötellstraße durch einen Fußgängersteg über die Eckenerstraße verlängert werden und bindet ggf. somit zukünftig über die Sedanstraße ebenfalls an die Innenstadt an.

In Nord-Süd-Richtung ist die Anbindung über Wera-, Olga- und Riedleparkstraße gegeben.



Zusätzliche Querungsmöglichkeiten für Fußgänger bestehen über die Bahnhofsunterführung zum Franziskusplatz und über die Mötteliunterführung, die aufgrund der weiteren Anbindung der öffentlichen Einrichtungen entlang der Katharinenstraße von besonderer Bedeutung ist.

Baustruktur

Die Bebauungsstruktur ist eine offene Blockrandbebauung, wobei in der östlichen Hälfte auch die Hinterhöfe weitestgehend überbaut sind. Die Höhen entlang der Friedrichstraße variieren von ca. zwei Geschossen mit traufständigem Dach im Westen, überwiegend vier Geschossen mit traufständigem Dach im Bereich vor dem Uferpark und drei Geschossen mit giebelständigem Dach gegenüber der Innenstadt.

Entlang der Bahn sind die Gebäude überwiegend dreigeschossig mit Dach und traufständig. Die Innenhofbebauungen sind mit ein bis drei Geschossen niedriger. Vereinzelt neue Gebäude sind fünfgeschossig.

Nutzungen

Die Nutzungsstruktur ist sehr heterogen. Entlang der Friedrichstraße gibt es überwiegend gewerbliche Nutzungen und Mischnutzungen. In der nördlichen Hälfte gibt es vereinzelt auch reines Wohnen. Sondernutzungen sind das Paulinenstift und der Bahnhof.

Freiflächen

In den westlichsten Baufeldern gibt es durch den hohen Anteil privater Einzelhausbebauung viele unversiegelte private Grünflächen mit Bäumen. Die Außenanlagen des Paulinenstifts sind neu angelegt und in einem attraktiven Zustand.

Der Bereich zwischen Paulinenstift und Post ist beinahe vollständig versiegelt. In der östlichen Hälfte des Gebiets ist die Versiegelung sehr hoch, es gibt kaum nutzbare, attraktive private Grünräume. Erhaltenswerter Baumbestand ist nur gering vorhanden.

Öffentliche Grünflächen sind die Insel im Bahnhofplatz, die einige bemerkenswerte Bäume enthält, sowie der benachbarte Uferpark mit seiner hohen Aufenthaltsqualität.

Baumreihen finden sich in der Friedrichstraße, der Olgastraße, vor dem Hotel am Bahnhofplatz sowie entlang der Fußgänger Verbindung zwischen Bahnhofplatz und Riedleparkstraße.

Die Flächen zur Bahn sind zum größten Teil versiegelt und von Parken geprägt, zwischen Oranienstraße und Olgastraße sowie an der Möttelistraße gibt es Kleingärten.

Einzelhandel

Zur Bewertung der Einzelhandelssituation der Friedrichstraße wurde ein besonderes Augenmerk auf die Erdgeschossnutzungen gelegt. Entlang der Friedrichstraße gibt es fast ausschließlich Handels- und Gastronomienutzungen. Lediglich zwischen Wera- und Olgastraße befinden sich mehrere Dienstleistungen (Arztpraxen).

Das Angebot enthält im Bearbeitungsraum viele zentrenrelevante Sortimente wie Bücher, Drogeriewaren, Pharmazeutika, Spielwaren, u.a., es gibt aber nur einen kleinen Gemüsehändler und darüber hinaus keine weiteren Nahrungsmittel. Die Versorgung ist aber durch einen großen Supermarkt, einen kleineren Biomarkt und zwei Wochenmärkte in der direkten Umgebung gesichert.

Da die Wege der Einkaufenden in der Innenstadt außerhalb der Fußgängerzone maximal bis zur Riedleparkstraße führen, erreicht die Geschäfte westlich der Apotheke Friedrichstraße 53 wenig, westlich des Bahnhofplatzes keine Laufkundschaft mehr. Teilweise sind mit Leerständen, Billigrestaurants, Vergnügungsstätten und Zwischennutzungen Trading-Down-Tendenzen erkennbar.

Eine typologische Auffälligkeit ist, dass entlang der Friedrichstraße keine privaten Eingänge angeordnet sind. Wohnungen oder Büros in den Obergeschossen werden von Norden oder von der Seite erschlossen.



Konflikte und Potenziale

Im Quartier gibt es mehrere Baulücken und minder genutzte Flächen, darunter schlecht ausgenutzte Grundstücke und minderwertige Nutzungen. Die Hinterhofsituationen im östlichen Gebiet wirken verbaut und unübersichtlich.

Durch die Lage zwischen der Friedrichstraße und dem Bahnhof mit seinem Gleiskörper ist das Quartier sowohl für den Individualverkehr als auch per ÖPNV gut erschlossen, ist aber gleichzeitig stark durch Immissionen beeinträchtigt und von Barrieren umgeben.

Es herrscht ein hoher Parkierungsdruck auf öffentliche und private Stellplätze

Die Vernetzung für Fußgänger über den Gleiskörper und über die Friedrichstraße ist gut gelöst, Über- und Unterführungen sind ausreichend vorhanden. Mängel in der Vernetzung gibt es lediglich an der Kreuzung Friedrichstraße/Eckenerstraße/Metzstraße, im westlichen Teil des Uferparks und bei der Unterführung Schillerstraße - Bahnhofplatz. Letztere ist in einem extrem schlechten Zustand und stellt einen Angstraum dar.

Am Bahnhofplatz und entlang der Geschäfte der östlichen Friedrichstraße ist die Aufenthaltsqualität für Fußgänger gering und der Nutzung nicht angemessen. Dies könnte durch eine eventuelle Verlegung des ZOB auf die nördlich gelegenen Flächen der ehemaligen Eisenbahnwerkstätten im Bereich des Bahnhofplatzes deutlich verbessert werden.

Die Promenade auf der Seeseite der Friedrichstraße wird von Fußgängern und Radfahrern stark frequentiert und ist dafür zu eng bemessen. Störungen zwischen den beiden Nutzergruppen sind die Folge und vor allem für die Fußgänger problematisch. Chancen für eine Verbesserung bestehen z.B. durch die Verlegung des Radwegs auf eine andere Trasse.

Hohe Potenziale sind der unverbaute Seeblick und die hochwertige Grünanlage Uferpark sowie die unmittelbare Nähe zu mehreren Aktivitätsräumen – der Innenstadt, dem Subzentrum Charlottenstraße und dem Bahnhof.

ENTWICKLUNGSZIELE / LEITBILDER

Die städtebauliche Struktur der Friedrichstraße ist geprägt durch die gründerzeitliche Blockrandbebauung, begründet durch die Baulinienpläne von 1892 und 1901. Auffällig ist das regelmäßige Fugenbild (Gebäudeabstände), wodurch eine für Friedrichshafen typische Körnung entsteht, die bewahrt werden sollte. Gleichzeitig können die Blöcke durch die Bildung von gemeinschaftlichen Grünbereichen im Inneren in ihrer Wohnqualität deutlich aufgewertet werden.

Die Achse der Friedrichstraße ist durch die Hochpunkte City-Tower und Orionhochhaus betont. Ein weiteres Hochhaus am Schnittpunkt Werastraße/Friedrichstraße würde die Achse zusätzlich markieren.

Die Wegeverbindungen in Ost-West-Richtung gilt es zu verbessern. Dazu gehört die Weiterführung der Parkwege(Uferpark) zwischen Zeppelin-Denkmal und Graf-Zeppelin-Haus, die Aufwertung der Gehbereiche für Fußgänger auf der Südseite der Friedrichstraße, sowie zwischen Bahnhof und Innenstadt auch auf der Nordseite und die Aufwertung und Ergänzung der nördlichen Ost-West-Verbindung.

Eine weitere Ergänzung im Wegenetz stellt die Nord-Süd-Verbindung Wörthgasse dar, eine Straße, die in älteren Plänen verzeichnet ist und später überbaut wurde.

Im Zuge einer gestalterischen Aufwertung der Friedrichstraße liegt ein besonderer Schwerpunkt auf den Kreuzungspunkten Werastraße / Friedrichstraße, Bahnhofplatz, Wörthgasse / Karlstraße / Friedrichstraße, Metzstraße / Friedrichstraße und Wilhelmstraße / Buchhornplatz / Friedrichstraße. Diese wichtigen Verknüpfungspunkte sind im gesamtinnerstädtischen Wegenetz für eine gute Orientierung von Bedeutung.

Die Friedrichstraße ist durch ihre besondere Lage ein Ort des Ankommens, der durch unterschiedliche Besucherströme tangiert wird. Dadurch ergeben sich unterschiedliche „Stadtansichten“ die sich in 3 Gruppen gliedern:



- Schiffsreisende haben eine frontale Sicht auf die Seefassade zwischen Olgastraße und Wörthgasse. Innerhalb dieses Stadtprospektes ist Gestaltungshomogenität von besonderer Relevanz. Dazu gehören neben den Fassaden auch die Rhythmik (Fugen) und eine gedeckelte Höhenentwicklung zwischen randlich fassenden Hochpunkten.
- Autofahrer, Radfahrer und Fußgänger bewegen sich entlang der Friedrichstraße in unterschiedlichen Geschwindigkeiten. Ziel ist die Figur des historischen Stadtplanungskonzeptes besonders zu inszenieren und erlebbar zu machen. Dazu gehört die Entschleunigung der Bewegungsströme sowie der Ausbau der Promenadenqualität mit der Möglichkeit, den Seeblick zu genießen.
- Bahnreisende tangieren den Nordrand des Gebiets, wodurch auch die „Rückseite“ die Funktion einer Visitenkarte erhält. Das Bild einer lebendigen, grünen Stadt am See könnte durch eine grüne Kante mit raumbildenden Sonderbäumen (z.B. Säuleneichen) erreicht werden. Vereinzelt Baukörper rhythmisieren die Reihe zusätzlich.

RAHMENPLAN

Baustruktur

Bei genauerer Untersuchung der Bebauungsstruktur fällt auf, dass die straßenraumwirksame Bebauung bestimmten Gesetzmäßigkeiten folgt:

Es gibt zwei typische Gebäudebreiten. Das „schmale Haus“ misst ca. 10m bis 15m, das „breite Haus“ ca. 20m bis 22m. Vereinzelt gibt es Ausnahmen, die jedoch alle neueren Datums sind und als „unpassend“ empfunden werden.

Die Analyse der Abstände zwischen den Gebäuden ergibt, dass mit hoher Regelmäßigkeit die Fuge ca. 4,5m bis 6m breit ist. Lediglich im westlichen Bereich, der strukturell etwas lockerer geprägt ist, und auf der Bahnseite gibt es eine „breite Fuge“ von ca. 10m bis 14m.

Gebäudebreiten und Fugen sind ein wichtiges Strukturmerkmal und tragen entscheidend zur typischen Körnung des Gebiets bei. Sie sollten deshalb nicht über- oder unterschritten werden. Falls die spezifische Nutzung des Grundstücks ein breiteres Gebäude erfordert, können Fugen auch als Glasfugen innerhalb der Fassadengestaltung und mit gleichzeitigen Rücksprüngen ausgeführt werden.

Das dritte wichtige Strukturmerkmal ist die Höhe der Gebäude. Um die angestrebte Gestaltungshomogenität des Stadtprospekts zu erreichen, ist eine einheitliche Traufhöhe von vier Geschossen mit Dach anzustreben. Im westlichen Bereich zwischen Wera- und Olgastraße verändert sich die Höhe auf zwei Geschosse mit Dach. Anfang und Ende der Friedrichstraße sind durch Hochpunkte markiert.

Um die typische Blockrandbebauung mit der wichtigen Raumkante zur Friedrichstraße zu erhalten, sind Anbaukanten vorgegeben, die sich in zwei Ordnungen gliedern:

- Die wichtige Raumkante zur Friedrichstraße und die Raumkante zur Bahntrasse (Anbaukante 1. Ordnung) erfordert zusätzlich die Einhaltung der typischen Gebäude- und Fugenbreiten sowie der vorgegebenen Traufkante.
- Die untergeordneten Raumkanten in Nord-Süd-Richtung (Anbaukanten 2. Ordnung) erfordern lediglich die Einhaltung der vorgegebenen Traufkante.

In zweiter Reihe ist eine freie Bebauung mit Höhen unterhalb der Planangabe zulässig. Um die angestrebten Grünbereiche / Höfe im Inneren der Struktur zu gewährleisten, muss der angegebene Prozentsatz der inneren Fläche als Grünfläche freigehalten werden.

Im Gleisrandbereich gibt es zusätzliche potenzielle Baufelder



Fassadengestaltung

Um das Erscheinungsbild der Friedrichstraße als „Stadtprospekt“ in seiner historischen Bedeutung zu unterstreichen und auszubauen, ist ein Grundkonsens in wesentlichen Prinzipien zur Gestaltung der Fassaden von Bedeutung. Dabei erfolgt die Gestaltung jeweils individuell und zeitgemäß, basiert aber auf wiederkehrenden Merkmalen. Im diesem Spannungsfeld zwischen ortstypischen Gestaltungsprinzipien und deren Differenziertheit als Resultat unterschiedlicher Baustile kann Identität entstehen.

Um ortstypische und prägende Elemente der Fassadengestaltung herauszufiltern, wurden die Ansichten im Betrachtungsraum untersucht und sortiert. Dabei konnten vier spezifische Fassadentypen herausgearbeitet werden:

- Typ Lochfassade A:
v.a. im westlichen Bereich, Wohntypus, zwei Geschosse, Lochfassade, Sockel. Vom Typus her ein Wohngebäude, sind hier Erdgeschoss und Obergeschoss gleich behandelt.
- Typ Lochfassade mit Differenzierung Erdgeschoss und Obergeschosse B:
Bei diesem Typus gliedert sich die Fassade anhand der Fensteröffnungen in die gesondert genutzte Erdgeschosszone und die zum Wohnen oder als Büro genutzten Obergeschosse. Die Erdgeschossfassade wird durch größere Formate zur Warenpräsentation genutzt.
- Typ Lochfassade mit Sockel C:
Die Differenzierung von Erdgeschoss und Obergeschossen wird durch einen Sockel verstärkt. Dieser entsteht durch Farb- und / oder Materialabstufung und ist räumlich abgesetzt.
- Typ Lochfassade mit aufgelöstem Erdgeschoss D:
Das Erdgeschoss ist zur noch besseren Warenpräsentation in weiten Teilen aufgelöst. Obergeschoss und Erdgeschoss lösen sich gestalterisch voneinander, wodurch die Obergeschosse isoliert wirken und das Haus zu schweben scheint.
- Sonstige E:
Einige Gebäude zeichnen sich durch ihre Alleinstellung in der Fassadengestaltung aus. Als Sondertypen widerstreben sie der gewünschten Gestaltungshomogenität.

Für die Fassadentypen A-C wurden Leitgebäude herausgefiltert und beispielhafte Fassadenmotive skizziert. Diese geben Orientierung bei Neu- und Umbauten. D und E sollten keine weitere Berücksichtigung finden.

Die Analyse der typischen Fassaden ergibt die im Folgenden beschriebenen grundlegenden und stilübergreifenden Gestaltungsprinzipien:

- Fassadengliederung:
Das Gebäude gliedert sich in die Zonen Dachgeschoss, Obergeschosse und Erdgeschoss. Die Geschosse sind durch horizontale, durchgehende Wandachsen ablesbar. Das Erdgeschoss wird durch einen Rücksprung oder ein Gurtgesims und Farbe gestalterisch abgesetzt. Die Traufkante wird durch eine plastische Ausbildung (Vorsprung, Gesims) betont.
Bei Gebäuden mit Flachdach ist die Traufkante der Übergang zwischen oberstem Vollgeschoss und zurückgesetztem Dachgeschoss.
Die Fassade ist eine regelmäßige, auf vertikale Achsen bezogene Lochfassade mit nachvollziehbarer Lastabtragung. Die Anzahl der vertikalen Achsen ist entwurfsabhängig, allerdings begrenzt auf 3-5 bei schmalen und 4-7 bei breiten Häusern. Der Abstand der vertikalen Achsen beträgt maximal 5 m. Eine asymmetrische oder unregelmäßige Verteilung ist möglich.
- Dachausbildung:
Mögliche Dachformen sind Walm- Sattel- oder Flachdächer. Bei Flachdächern muss das Dachgeschoss allseitig zurückspringen.
- Material und Farbe:
Das ortstypische Fassadenmaterial ist Putz. Schrägdächer sollten in roten Ziegeln ausgeführt werden. Die Farbigkeit der Gebäude sollte sich am Farbleitplan von Prof. Schlegel (1979) orientieren. Für den Sockel wird ein dunklerer Farbton oder ein raueres Material oder Oberfläche empfohlen, um die geschossweise Schichtung des Gebäudes zu wahren.



- Typische Fensterformate:

Die Betrachtung der vorhandenen Fensterformate ergibt, dass die Formate meist stehende Rechtecke sind. In seltenen Fällen gibt es ein liegendes rechteckiges Format. Auffällig ist die häufiger vorkommende paarweise Anordnung von stehenden Formaten. Die Fenster weisen traditionelle Unterteilungen in kleinere Öffnungsflügel auf.

Bei Neubauten kann auf die typischen Fensterformate zurückgegriffen werden, es sind aber auch moderne Formate, wie beispielsweise französische Fenster ohne Brüstung möglich, solange sie innerhalb der vorgegebenen Fensterfelder zu realisieren sind.

Materialität und Gestaltung der Details sind modern und entsprechen heutigen Standards. Die Öffnungen sollten aber durch Rahmung, Gesimse oder Vor- und Rücksprünge einen plastischen Gesamteindruck erzeugen. Die Gliederung der Fenster in mehrere Öffnungsflügel unterstützt zusätzlich ein harmonisches Fassadenrelief. Darüber hinaus ergeben sich zahlreiche Vorteile - die Fensterflügel ragen weniger tief in den Raum, Rahmen und Scharniere werden entlastet. Fenster mit unabhängigen Öffnungsflügeln und Oberlichtern bieten zudem ein hohes Maß an Flexibilität.

- Sonstige Fassadenelemente:

Typische additive Fassadenelemente sind Dachgauben und aufgrund der Südlage Balkone. Weitere hervorstehende Elemente wie z.B. Erker sind eher selten. Sie sollten, wenn überhaupt, nur ab dem 1. Obergeschoss und sehr reduziert eingesetzt werden. Dabei ist es wichtig, ein übermäßiges Eingreifen in den Straßenraum der Friedrichstraße zu vermeiden.

STÄDTEBAULICHER ENTWURF

Baustruktur

Die städtebauliche Struktur folgt den Vorgaben des Rahmenplans. Die neuen Baukörper ordnen sich entlang der Anbaukanten unter Einhaltung des vorgegebenen Fugenbilds und der Gebäudebreiten. Sie arrondieren somit die bestehenden Baukörper und fügen sich durch ihre Kleinteiligkeit nahtlos in die vorhandene Stadtstruktur ein.

Durch die Gruppierung der Gebäude um einen inneren gemeinschaftlichen Hof werden nachbarschaftliche Begegnungen gefördert. Die Struktur eignet sich für generationenübergreifende Konzepte, Familien oder Senioren, ist sehr flexibel und kann unterschiedlichste Wohn- und Arbeitsstypologien aufnehmen. Größere Gebäudetiefen entlang der Friedrichstraße eignen sich für Handels-, Gastronomie- und Büronutzungen, es sind aber auch moderne Loftkonzepte und attraktive Penthousewohnungen in den Dachgeschossen möglich. Bauformen für Investoren, Baugruppen und Einzelinteressenten sind gleichermaßen denkbar.

Die Baukörper haben entlang der Straßenräume eine einheitliche Höhe von vier Geschossen mit Dach, lediglich im westlichen Bereich sind sie zweigeschossig mit Dach. Im Inneren der Baublöcke gibt es vereinzelt niedrigere Wohngebäude. Die durchgängige Traufkante, sowie die Gestaltung der Fassaden als moderne Lochfassaden erzeugen mit dem Bestand ein homogenes Gesamtbild. Der neue Hochpunkt markiert mit einer ähnlichen Höhe wie der City Tower den Eingang in die Friedrichstraße im Westen und ergänzt die Skyline der Stadt.

Freiräume

Die Freihaltezonen in den Quartieren werden als Aufenthalts- und Spielflächen gestaltet. Durch ihre Entsiegelung und Begrünung erhöht sich die Wohnqualität und das kleinräumliche Klima.

Der Gleisrand ist durch eine prägnante Baumkante aus Säuleneichen betont, die im Zusammenspiel mit den neuen Parkhäusern rhythmisiert werden und eine attraktive Nordansicht erzeugen.

Der Bahnhofplatz kann durch die Verlagerung des ZOB neu gestaltet werden. Die Aufenthaltsbereiche vor dem Bahnhofsgebäude werden erweitert und der Platzcharakter durch eine entsprechende Gestaltung hervorgehoben. Durch das Verschieben der Kurzparker in die Schillerstraße entsteht eine beispielbare Fläche vor der Post und dem neuen Dienstleistungsgebäude auf der Westseite. Die Zone wird durch eine neue Baumreihe zusätzlich aufgewertet. Die Neuordnung des Platzes bietet die Möglichkeit, den Blick auf den See und den Weg zum Uferpark neu zu inszenieren.



Die Friedrichstraße erhält eine Doppelbaumreihe aus kleinen Zierbäumen (bsp. Zierkirschen oder geschnittene Hainbuchen), die den besonderen Charakter der Seepromenade im Gegensatz zum Uferpark mit freiwachsenden Parkbäumen unterstreichen. Vor dem Bahnhofplatz wird auf die Baumreihe verzichtet, um das Seepanorama freizuhalten.

Verkehrskonzept

Das Wegenetz für Fußgänger wird deutlich ausgebaut und verbessert. Die Fußwege im Uferpark sind nach Westen zum Graf-Zeppelin-Haus hin erweitert und erschließen somit den Park in seiner vollen Breite.

Das Profil der Friedrichstraße wird umgestaltet, um die Situation der Fußgänger auf beiden Seiten zu optimieren. Der südliche Gehweg wird von ca. 4,9m auf 3,4m verkleinert. Durch die Auslagerung des Radwegs und die Umgestaltung der Grasflächen hin zu begehbaren Baumscheiben wird die Situation für Fußgänger ruhiger und sicherer. Gleichzeitig kann der Gehweg auf der Nordseite um ca. 1,5m verbreitert werden. Das Flanieren vor den Schaufenstern entlang der Friedrichstraße wird dadurch erst ermöglicht. Die Spurbreiten für den Fahrverkehr bleiben gegenüber der heutigen Situation unverändert.

Der neue Radweg verläuft parallel zur Friedrichstraße auf dem tieferen Parkniveau. Dabei sind im Bereich des Zeppelindenkmals Fußgängerbrücken vorzusehen. Eine alternative Streckenführung durch den Park ist eventuell baulich leichter zu lösen.

Die Erschließung für den Kfz-Verkehr bleibt weitestgehend unverändert. Ein neuer rückwärtiger Anliegerweg in Verlängerung der Oranienstraße verbessert die Erschließungssituation des Gebäudes Friedrichstraße 9/1, welches heute nur über das Grundstück des Gebäudes Friedrichstraße 9 erschlossen ist. In Verlängerung könnte bahnparallel ein neuer Fußweg zur Werastraße entstehen. Die Unterführung zwischen Schillerstraße und Bahnhofplatz wird aufgegeben und die Verbindung als reguläre Straße ausgeführt. Sie gewährleistet die Erschließung der neuen Bebauung auf dem Areal der Post und die Zufahrt der Kurzparkplätze und Parkhäuser.

Die neue Wörthgasse wird nicht als Durchfahrt entwickelt, sondern dient lediglich als Fuß- und Radverbindung. Für Anlieger und zur Anlieferung eines möglichen Hotels ist die Zufahrt als Sackgasse über die Möttelstraße möglich. Die dadurch entstehende Nische an der Friedrichstraße kann z.B. für Außengastronomie genutzt werden.

Um der heutigen Parkierungsproblematik entgegenzuwirken, werden im Gleisrandbereich automatische Parkhäuser errichtet. Dieses System ermöglicht die Schaffung relativ vieler Stellplätze in einem sehr schmalen Gebäude von ca. 8m Breite. Private Parkhäuser bieten Ausweichstellplätze für die bestehenden Quartiere. Die Höfe und Straßen werden somit entlastet. Ein öffentliches Parkhaus dient als zusätzliches Angebot in Bahnhof- und Innenstadtnähe. Der ruhende Verkehr neuer Wohn- und Geschäftshäuser wird weitestgehend in Tiefgaragen untergebracht.

Der ZOB wird auf die nördliche Seite des Gleisfeldes verlegt. Eine neue Fußgängerverbindung zum ZOB auf der Westseite des Bahnhofgebäudes, mit barrierefreier Anbindung an die Gleise, sichert zusammen mit der heutigen Unterführung zum Franziskusplatz die Vernetzung zwischen ZOB und Bahnhof und ein benutzerfreundliches Angebot des ÖPNV.

Nutzungskonzept

Die Zone entlang der Friedrichstraße zwischen Riedleparkstraße und Metzstraße lässt sich eindeutig der Innenstadt zuordnen. Besucher und Einkaufende in der Innenstadt strömen auch in diesen Bereich. Dort sind Citynutzungen anzusiedeln, also Dienstleistung, Gewerbe und Beherbergung mit einem Wohnanteil von mindestens 20 %. Einzelhandel und Gastronomie im Erdgeschoss sind hier zukunftsfähig und zu fördern.

Ab der Riedleparkstraße bis zum Bahnhofplatz nehmen die Laufströme ab und beschränken sich auf den Weg vom oder zum Bahnhof. In dieser Übergangszone sind Einzelhandel und Gastronomie möglich, werden sich aber langfristig nur durch Alleinstellung oder hohe Magnetwirkung behaupten.

Im weiteren Verlauf der Friedrichstraße bis zur Werastraße und entlang der Riedleparkstraße ist eine citynahe Nutzung anzusiedeln, d.h. Dienstleistung, Gewerbe und Beherbergung mit einem Wohnanteil von mind. 20%.

In den nördlichen Bereichen entlang Oranien-, Schiller-, Mötteli- und Metzstraße liegt der Schwerpunkt auf Wohnnutzung. Der gewerbliche Anteil sollte bei maximal 40% liegen.



Maßnahmenkatalog

Der Maßnahmenplan stellt den Rahmenplan mit all seinen Maßnahmen und Projekten dar. Die einzelnen Maßnahmen sind mit Nummern und Abkürzungen versehen (vgl. nachfolgende Tabelle) und direkt im Plan verortet.

Nr.	Maßnahme / Projekt	Akteure	Priorität
1.1 U	Umbau Friedrichstraße - Aufwertung Fußgängerbereich Nordseite, breiteres Gehwegprofil vor den Geschäften und Baumpflanzungen - Auslagerung Radweg, Beruhigung und Neubepflanzung Gehweg Süd - einheitliche Oberflächengestaltung	Öffentl.	II_III
1.2 U	Fortführung des Wegenetzes im Uferpark im westlichen Bereich, optional als Radverbindung ausgebaut	Öffentl	I-II
1.3 U	Aufwertung/Umbau Bahnhofplatz - Reduzierung des Verkehrs - Schaffung von Aufenthaltsbereichen	Öffentl/ DB	I
1.4 U	Neuer Anliegerweg für Gebäude Friedrichstraße 9/1, Flst.Nr. 201 und Werastraße 22/1, Flst.Nr. 202 Fußgängerweg zwischen Oranienstraße und Werastraße	Öffentl/ DB/privat	III
1.5 U	Neubau automatische Parkhäuser (zur privaten und/oder öffentlichen Nutzung) Schaffung von ebenerdigen Kurzparkplätzen für Bahnhof	Öffentl/ DB	I-II
1.6 U	Neubau automatisches Parkhaus zur Entlastung des Parkierungsdruck der Anwohner	Öffentl	II-III
1.7 U	Landschaftsplanerische Gestaltung des Randbereichs entlang des Gleiskörpers	Öffentl/ DB	I-II
1.8 U	Schaffung Fußgängerquerung über Werastraße	Öffentl	I-II
1.9 U	Verbesserung der Fußgängerquerung über Friedrichstraße	Öffentl	I-II
2.1 A	Flst.Nr. 200/1, Friedrichstraße 1 Neubau Hochpunkt (Büro-, oder Hotelnutzung) (Alternativ auf Flst, 195/2, Werastraße 18)	Privat	II-III
2.2 W/A	Neuordnung Flst.Nr. 827/8, 827/1, Friedrichstraße 15 Neubau Bürogebäude, rückwärtiger Neubau Wohnen Gemeinsame Grünfläche Eventuell Bodenordnungen nötig	Privat	I-II
2.3 W/A	Flst.Nr. 826, Friedrichstraße 21 Abriss OG, Aufstockung EG des Bestandsgebäudes Genehmigter Bauantrag liegt vor	Privat	I
2.4 W	Neuordnung Flst.Nr. 849/4, 849/3 Abriss Gewerbegebäude Friedrichstraße 29/1 Neubau Wohngebäude	Privat	II-III



	Bodenordnungen nötig zur Schaffung einer Straßenraumbildenden Bebauung und qualitativem Grünraum im Inneren		
2.5 W/A	Flst.Nr. 849/5, Friedrichstraße 31 Abriss Bestand, Neubau Wohn- und Bürogebäude Genehmigter Bauantrag liegt vor	Privat	I
2.6 W/A	Detailbereich 1 Neuordnung Flst.Nr. 844, 844/1, 846, 844/6, 844/7, 844/8, 844/9, Bahnhofplatz 1, Friedrichstraße 37 Abriss Nordflügel Bahnhofplatz 1 Neubau Wohn- und Dienstleistungsgebäude mit gemeinsamer Tiefgarage (eventuell auch für Friedrichstraße 37 nutzbar), gemeinsamer grüner Hof im Inneren Neubau Bürogebäude am Bahnhofplatz mit Tiefgarage Bodenordnungen	Privat	I
2.7 W/A	Neuordnung Flst.Nr. 110/1, 105, 105/2, Friedrichstraße 47, 49/1a, 49/1 Abriss 49/1a und 49/1, Neubau Wohngebäude mit Grünhof und Tiefgarage Sanierung/Umbau Friedrichstraße 47 oder Ersatzbau Bodenordnung	Privat	I-II
2.8 W/A	Neuordnung Flst.Nr. 104/1, 103/1, 103, 104/2, Friedrichstraße 51/1, 51/2, 51/3 Abriss 51/3, Umbau, Sanierung Friedrichstraße 51/1, 51/2 mit gemeinsamer Ladenfläche im EG Bodenordnung	Privat	II-III
2.9 W/A	Flst.Nr. 99/3, Riedleparkstraße 6 Abriss Lagergebäude, Neubau Wohn- und Geschäftshaus mit grünem Hof im Inneren, Tiefgarage (Stellplätze auch für Laden Friedrichstraße 57)	Privat	II-III
2.10 W	Neuordnung Flst.Nr. 98/1, 98, Riedleparkstraße 10, 12 Abriss Nebengebäude, Neubau Wohnhaus Bodenordnung	Privat	II-III
2.11 W/A	Detailbereich 2 Neuordnung Flst.Nr. 55, 53, 53/1, 55/3, 55/4, 55/1, 54, Friedrichstraße 61, 61/1, 63, 65, Möttelstraße 15, 17 Abriss der Bestandsgebäude, Neubau Geschäftshäuser entlang Friedrichstraße und Wohngebäude, gemeinsamer grüner Hof und Tiefgaragen, optional Hotelbau, optional Erhalt der Wohngebäude Möttelstraße 15 u. 17 Verlegung Kohlbach Schaffung neuer Wegebeziehung Wörthgasse Bodenordnungen	Privat	I
2.12 W/A	Flst.Nr. 58/4, 58/5, 58/1, 58/2, 57/1, 57/2, 57, 57/7 Friedrichstraße 67, 67/1, 69, Möttelstraße 11, 9, Laimgasse 5, 7 Abriss Möttelstraße 11, Neubau Wohngebäude mit TG Abriss Möttelstraße 9, Neubau Wohngebäude Abriss Nebengebäude Laimgasse 5 Änderung Parkierung Laimgasse 7 zur Schaffung eines grünen Hofes Abriss Friedrichstraße 67/1, Neubau Wohngebäude	Privat	II



	Umbau, Sanierung Friedrichstraße 67, 69, Abriss Nebengebäude, Schaffung einer gemeinsamen großen Handelsfläche im EG, Tiefgarage		
2.13 W	Flst.Nr. 59/4 Neubau Wohngebäude, Ausgleich für bestehende Parkplätze	Privat	II-III
2.14 W/A	Flst.Nr. 60/2, Friedrichstraße 75 Anbau, Umbau u. Sanierung Bestandsgebäude Genehmigter Bauantrag liegt vor	Privat	I
2.15 U	Flst.Nr. 94, 85 Abriss Garagen, Neubau automatisches Parkhaus	Privat	I-II

Die Nummerierung der Maßnahme 0.0.X gliedert sich folgendermaßen:

Die erste Ziffer steht für

1= öffentliche Maßnahme, 2 = private Maßnahme,

die zweite Ziffer

ist die fortlaufende Nummerierung

die dritte Ziffer steht für

W = Wohnen, U = Umfeld

A = Arbeiten, Gem = Gemeinschaft,

Priorität steht für den Zeitrahmen

I – kurzfristig; II – mittelfristig; III – langfristig

Wick + Partner

Stuttgart, den 14.02.2011

KI