

Stadt Friedrichshafen

Begründung
zum Bebauungsplan Nr. 205
„Stadtquartier Friedrich-/ Möttelstraße“

Vorentwurf

Stand 11.12.2014

Inhaltsübersicht

Begründung

1. Räumlicher Geltungsbereich	3
2. Rechtsgrundlagen	3
3. Planungsrecht	4
3.1 Früherer Rechtsstand.....	4
3.2 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan.....	4
3.3 Belange der Raumordnung	4
4. Bestandsaufnahme	4
4.1 Frühere Nutzung des Plangebietes	4
4.2 Topographie und Bodenqualität.....	5
5. Planinhalt	5
5.1 Anlass und Ziel der Planung.....	5
5.2 Städtebauliches und architektonisches Konzept / Örtliche Bauvorschriften	7
5.3 Innere Aufgliederung des Geltungsbereiches.....	11
5.4 Art und Maß der baulichen Nutzung	11
5.5 Erschließung	12
5.5.1 Äußere verkehrliche Erschließung.....	12
5.5.2 Innere verkehrliche Erschließung	12
5.5.3 ÖV-Anbindung	13
5.5.4 Fuß- und Radwegeerschließung	13
5.5.5 Infrastruktur	14
5.5.6 Technische Erschließung	14
6. Umweltbericht	14
7. Bodenordnung	14
8. Kosten	14

Begründung

1. Räumlicher Geltungsbereich

Das ca. 3,34 ha große Plangebiet in unmittelbarer Nachbarschaft zur Innenstadt, wird im Süden durch die Friedrichstraße begrenzt. Im Norden verläuft der Geltungsbereich entlang von Bahnflächen. Im Westen wird das Plangebiet durch den Bahnhofplatz begrenzt und im Osten durch die Bebauung östlich der Metzstraße.

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes 205 „Stadtquartier Friedrich-/ Möttelstraße“ umfasst folgende Flurstücke der Flur Friedrichshafen:

51/1, 53, 53/1, 54, 55, 55/1, 55/2, 55/3, 55/4, 57, 57/1, 57/2, 57/3, 57/4, 57/5, 57/6, 57/7, 58, 58/1, 58/2, 58/3, 58/4, 58/5, 59, 59/1, 59/2, 59/3, 59/4, 59/5, 60, 60/2, 60/4, 60/6, 85, 93, 94, 98, 98/1, 99, 99/3, 100, 101, 101/1, 101/2, 101/3, 102, 103, 103/1, 104/1, 104/2, 105, 105/1, 105/2, 106/1, 110, 110/1, 110/2, 110/3, 110/4, 110/5, 110/6, 2270 sowie 2272.

Im Einzelnen gilt der Lageplan mit dem räumlichen Geltungsbereich vom 11.12.2014.

2. Rechtsgrundlagen

- Baugesetzbuch (BauGB) vom 23.09.2004
- Baunutzungsverordnung (BauNVO) vom 23.01.1990
- Planzeichenverordnung (PlanzV 90) vom 18.12.1990
- Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) i.d.F. vom 05.03.2010
- Naturschutzgesetz Baden-Württemberg (NatSchG) vom 13.12.2005
- Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vom 25.03.2002
- Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) vom 25.06.2005
- Landeswaldgesetz Baden-Württemberg (LWaldG) i.d.F. vom 31.08.1995
- Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) i.d.F. vom 26.09.2002
- Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12.06.1990
- Achtzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Sportanlagenlärmschutzverordnung – 18. BImSchV) vom 18.07.1991
- Landesgesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (LUVPG) vom 19.11.2002
- Landesgesetz zum Schutz des Bodens (BodSchG) vom 24.06.1991
- Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) vom 17.03.1998 (Inkrafttreten 01.03.1999)
- Gemeindeordnung (GO) vom 24.07.2000
- Wasserhaushaltsgesetz (WHG) des Bundes vom 25.06.2005
- Wassergesetz Baden-Württemberg vom 20.01.2005

3. Planungsrecht

3.1 Früherer Rechtsstand

Das Plangebiet liegt innerhalb des Baulinienplans Nr. 2 „Lageplan zur Erweiterung des Stadtbauplanes“, rechtskräftig seit dem 27.09.1901. Die Festsetzungen des Baulinienplanes Nr. 2 werden für den Bereich des Plangebietes durch die des Bebauungsplanes Nr. 205 nach dessen Rechtskraft ersetzt.

Die Baulinienpläne (vereinfachte Änderungen) Nr. 2/4 „Aufhebung Wörthstraße“, rechtskräftig seit dem 07.02.1962, sowie Nr. 2/6 „Schinacher-Eck“, genehmigt durch Gemeinderatsbeschluss vom 11.07.1951, liegen innerhalb des Plangebietes. Die Festsetzungen der Baulinienpläne Nr. 2/4 und Nr. 2/6 werden nach Rechtskraft des Bebauungsplans Nr. 205 vollständig ersetzt.

Das Plangebiet wird von dem Baulinienplan Nr. 9 „Lageplan zur Feststellung von Baulinien an der Brühl bzw. Bahnhof-Straße“, rechtskräftig seit dem 12.09.1930, in Teilbereichen überschritten. Die Festsetzungen des Baulinienplanes Nr. 9 werden für den Bereich des Plangebietes durch die des Bebauungsplanes Nr. 205 nach dessen Rechtskraft ersetzt.

3.2 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Das Plangebiet ist im Flächennutzungsplan 2015 der Verwaltungsgemeinschaft Friedrichshafen – Immenstaad vom 08.07.2006 als Mischbaufläche (M) dargestellt.

Somit kann der Inhalt des neu zu formulierenden Bebauungsplans Nr. 205 gemäß § 8 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) aus diesen Planungsvorgaben entwickelt werden.

3.3 Belange der Raumordnung

Raumordnerische Belange sind nicht betroffen.

4. Bestandsaufnahme

4.1 Frühere Nutzung des Plangebietes

Die Nutzungsstruktur ist sehr heterogen. Im Plangebiet gibt es gewerbliche Nutzungen und Mischnutzungen aus Gewerbe und Wohnen, vereinzelt auch reine Wohnnutzungen. Anteilig stellt aber das Wohnen die überwiegende Nutzungsstruktur dar, insbesondere in den Obergeschossen. Die Erdgeschossnutzungen im Plangebiet variieren stark. Während entlang der Friedrichstraße gastronomische- und Handelsnutzungen überwiegen, kommen im nördlichen Plangebiet mehr Dienstleistungen, Lager/ Garagen und Wohnnutzungen vor sowie zwei Spielotheken, eine Moschee und ein kleiner Lebensmittelmarkt. Im Gesamtkontext der relativ kleinteiligen Nutzungsstrukturen stellen hinsichtlich der Größe das Hotel mit

132 Betten am Bahnhofplatz sowie das Druck- und Verlagshaus entlang der Riedleparkstraße Ausnahmen dar.

Freie Privatflächen/ Innenhöfe dienen vorwiegend zum Abstellen von Kfz. Sehr hoher Parkierungsdruck auf öffentliche und private Stellplätze besteht entlang der Möttelstraße und der privaten Laimgasse, insbesondere während des Freitagsgebietes in der Moschee. Der Bereich nördlich der Möttelstraße ist aufgeteilt in eine privat genutzte Abstellfläche für Kfz, eine Garagenanlage sowie eine Kleingartenparzelle. Gärtnerisch angelegte Freiflächen gibt es sonst nur wenige, hervorzuheben ist hier der Hausgarten Ecke Riedlepark-/ Möttelstraße.

Im Plangebiet gibt es Baulücken und minder genutzte Flächen, darunter schlecht ausgenutzte Grundstücke und minderwertige Nutzungen. Die Hinterhofsituationen wirken teilweise verbaut und unübersichtlich. Folglich zeichnen sich im gesamten Gebiet Abwertungstendenzen mit substanziellen Mängeln und Leerständen ab. Verstärkt wird dieser Effekt durch die Barrierewirkung der Friedrichstraße (B31), fehlenden Vernetzungen und einem Mangel an Freiraumqualitäten. Dadurch ist die Aufenthaltsqualität für Fußgänger entlang der Friedrichstraße gering und der Nutzung nicht angemessen.

Die derzeitige Nutzung des Plangebietes entspricht dem Charakter eines besonderen Wohngebietes (WB) im Sinne des § 4a Baunutzungsverordnung (BauNVO), wobei sowohl die zulässigen als auch die ausnahmsweise zulässigen Nutzungen (bis auf Tankstellen) vorzufinden sind oder waren.

4.2 Topographie und Bodenqualität

Das Plangebiet weist ein weitgehend gleichmäßiges West-Ost-Gefälle von ca. 1,60 m auf (von 404,30 m ü. NN bis auf 402,70 m ü. NN). Ein stärkeres Süd-Nord-Gefälle ist nur im Bereich des Kohlbachs vorhanden, hier beträgt es ca. 2,25 m (von 403,11 m ü. NN bis auf 400,86 m ü. NN). Dieses Süd-Nord-Gefälle verläuft Richtung Westen und Osten des Geltungsbereichs langsam gegen Null.

Eine Ausnahme stellt der Verlauf der Riedleparkstraße im Plangebiet dar. Von Süden nach Norden fällt sie, von seitlichen Stützmauern abgefangen, um ca. 4,85 m ab, um unterhalb der nördlich angrenzenden Bahngleise als Tunnel zu verlaufen.

Aussagen zur Bodenqualität werden zum Entwurfsbeschluss vorgelegt.

5. Planinhalt

5.1 Anlass und Ziel der Planung

Das Plangebiet nördlich der Friedrichstraße gehört zu dem Bereich, dem in der Stadtentwicklungsgeschichte Friedrichshafens eine sehr große Bedeutung zukommt. Als Prachtstraße im „königlichen“ Format war die Friedrichstraße einst der Stolz der Friedrichshafener Bevölkerung und zeigte dies durch ihren repräsentativen Ausbau mit entsprechender Bebauung zur Nordseite und dem unverbauten Blick zur Seeseite. Zudem stellte die Straßenachse der Friedrichstraße mit dem

zentralen Element des Stadtbahnhofs das Grundgerüst für die städtebauliche Entwicklung im 19. Jahrhundert dar.

Im Laufe der Zeit verlor die „Verbindungsstraße“ an Prestige und erhielt mehr und mehr den Charakter einer Hauptverkehrsachse (B 31), was auch durch den Ausbau 1992 (Verbreiterung der Straße, Anlegen eines Geh- und Radweges, Errichtung einer Stützmauer zum Uferpark) nicht wesentlich vermindert werden konnte. Mittlerweile sind entlang der Friedrichstraße, bis hin zur nördlich angrenzenden Bahnlinie, Funktionsverluste und Trading-Down-Tendenzen deutlich erkennbar, hervorgerufen unter anderem aufgrund fehlender funktionaler Bezüge zur Innenstadt, einem erneuerungsbedürftigen Gebäudebestand und fehlenden Freiraumqualitäten. Zudem erschweren die relativ hohen Bodenwerte eine Ansiedlung von attraktiven Geschäften und Dienstleistern und verstärken die Nachfrage nach altgerechten Wohnungen und auch nach Spielhallen.

Seit 2008 zeigten vermehrt Investoren Interesse an einem Erwerb der damaligen Stadtkasse (Friedrichstraße 63), um in Verbindung mit angrenzenden Liegenschaften das Areal baulich zu entwickeln. Es zeigte sich schnell, dass ohne eine entsprechende Gesamtlösung für die Quartiere nördlich der Friedrichstraße kein zufriedenstellendes Ergebnis gefunden werden kann. Größere Investitionen sind ohne ein Leitbild in ihren Zusammenhängen und Auswirkungen auf das Umfeld nur schwer zu beurteilen. Es fehlte an einer flexiblen Entscheidungshilfe bei der Beurteilung und Genehmigung von Planungen im städtebaulichen Gesamtkontext der Friedrichstraße.

Vor diesem Hintergrund hat der Gemeinderat der Stadt Friedrichshafen in der Sitzung vom 07.12.2009 die Verwaltung aufgefordert, ein Entwicklungskonzept für die Quartiere nördlich der Friedrichstraße erstellen zu lassen. Somit sollte dem geplanten Ziel Rechnung getragen werden, den Quartieren nördlich der Friedrichstraße wieder eine „Adresse“ zu geben und sie entsprechend ihrer historischen Bedeutung städtebaulich zu festigen.

Daraufhin wurde von einem externen Büro der „Rahmenplan Friedrichstraße“ ausgearbeitet. Der Gemeinderat beschloss am 15.10.2012 die im Rahmenplan dargestellten Zielsetzungen und städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten als Grundlage für die bauliche und strukturelle Weiterentwicklung des Gebietes.

Um die Rahmenbedingungen für private und öffentliche Investitionen im Gebiet zu verbessern, wurden auf der Grundlage des Rahmenplans gebietsbezogene Sanierungsziele abgeleitet und ein Antrag zur Aufnahme in ein Sanierungsprogramm gestellt. Mit ihrem Erstantrag vom 16.10.2012 ist die Stadt Friedrichshafen durch Bescheid des Regierungspräsidiums Tübingen vom 25.03.2013 mit der Erneuerungsmaßnahme „Stadtquartier Bahnhof-Friedrichstraße“ in das Bund-Länder-Programm Stadtumbau West (SUW) aufgenommen und mit einem Förderrahmen in Höhe von rd. 1.667.000,- € ausgestattet worden. Der Gemeinderat der Stadt Friedrichshafen hat den Bereich „Stadtquartier Bahnhof-Friedrichstraße“ mit Satzungsbeschluss vom 07.10.2013 förmlich als Sanierungsgebiet festgelegt.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 205 liegt innerhalb des Rahmenplan- und des Sanierungsgebietes.

Im künftigen Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 205 liegen mehrere Grundstücke, für die aktuell Planungsüberlegungen bestehen. Der Rahmenplan entfaltet keine Rechtskraft; die Zulässigkeit von Einzelbauvorhaben wird bis heute neben den Festsetzungen der unter Punkt 3.1 aufgeführten Bebauungspläne nach § 34 Baugesetzbuch (BauGB) beurteilt. Der planungsrechtliche Handlungsspielraum des § 34 BauGB i. V. m. den Inhalten der Bebauungspläne ist jedoch nicht ausreichend, um diesen historisch bedeutsamen Bereich nach den Leitbildern des Rahmenplans städtebaulich und stadtentwicklungsplanerisch zu steuern und Fehlentwicklungen wirksam zu vermeiden.

Hauptziel des Bebauungsplanes Nr. 205 ist die Schaffung von neuem Planungsrecht für die städtebauliche Neuordnung und Nachverdichtung des innenstadtnahen Stadtquartiers. Der Bebauungsplan dient dabei vorrangig der Umsetzung von wichtigen städtebaulichen und stadtentwicklungsplanerischen Zielen, die den Leitgedanken von einer geordneter Innenentwicklung und nachhaltiger Stadtentwicklung gemäß den Vorgaben des Rahmenplans folgen. Dabei werden folgende Planungsziele angestrebt:

- a. Baustruktur
 - Offene Blockrandbebauung (zwei typische Gebäudebreiten und -fugen sind dabei wichtige Strukturmerkmale)
 - Einheitliche Traufhöhen bzw. Attikahöhen bei Flachdächern
 - Freie Bebauung im Blockinneren
 - Anbauordnung entlang der Friedrichstraße
- b. Fassadengestaltung
 - Lochfassade
 - Fassadengliederung (Dach-, Ober- und Erdgeschoss)
 - Walm-, Sattel- oder Flachdach
- c. Freiräume
 - Freihaltezonen in den Quartieren sind als Aufenthalts- und Spielflächen zu gestalten
 - Prozentualer Ansatz der Freiräume in Bezug auf die Quartiersgröße
- d. Nutzungskonzept
 - Citynutzungen (Dienstleistung, Gewerbe, Beherbergung, Wohnanteil mind. 20 %)
 - Entlang der Friedrichstraße sind Einzelhandel und Gastronomie im Erdgeschoss zukunftsfähig und zu fördern

Die Stadt Friedrichshafen sieht ein Planungserfordernis gem. § 1 Abs. 3 BauGB, um eine geordnete städtebauliche Entwicklung des Quartiers unter Berücksichtigung des Bestandes und der Nachbarbebauung zu ermöglichen.

5.2 Städtebauliches und architektonisches Konzept / Örtliche Bauvorschriften

Das Plangebiet liegt in exponierter Lage zwischen Stadtbahnhof, Innenstadt und Uferpark. Die „Erste Reihe“ entlang der Friedrichstraße, gegenüber dem Park, genießt unverbaute See- und Bergsicht. Dieser besonderen Situation, und auch vor

dem historischen Hintergrund, gilt es bei der Entwicklung des Bebauungsplanes Rechnung zu tragen.

Das nachfolgend dargestellte städtebauliche und architektonische Konzept folgt den Vorgaben des Rahmenplans.

Baustruktur:

Charakteristisch für die Friedrichstraße ist die städtebauliche Struktur. Sie ist geprägt durch die gründerzeitliche Blockrandbebauung, begründet durch die Baulinienpläne von 1892 und 1901.

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

Es gibt zwei typische Gebäudebreiten. Das „Schmale Haus“ misst ca. 10 m bis 15 m, das „Breite Haus“ ca. 20 m bis 22 m. Vereinzelt gibt es Ausnahmen, die jedoch alle neueren Datums sind und als „unpassend“ empfunden werden. Die Abstände zwischen den Gebäuden ergeben, dass mit hoher Regelmäßigkeit die Fugen ca. 4,5 m bis 6 m breit sind.

Gebäudebreiten und Fugen sind ein wichtiges Strukturmerkmal und tragen entscheidend zur typischen Körnung des Gebietes bei. Sie sollen 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, wird eine einheitliche Traufhöhe bzw. Attikahöhe angestrebt.

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

- Die wichtige Raumkante zur Friedrichstraße und die Raumkante zur Möttelstraße (Anbaukante 1. Ordnung) erfordert zusätzlich die Einhaltung der typischen Gebäude- und Fugenbreiten, sowie die vorgegebene 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.

Bei künftigen Neuordnungen im Plangebiet sollen sich nach Möglichkeit Gebäude um einen inneren, gemeinschaftlichen Hof gruppieren, um nachbarschaftliche Begegnungen zu fördern. Gleichzeitig sollen die Blöcke, durch die Bildung von gemeinschaftlichen Grünbereichen im Inneren, in ihrer Wohnqualität deutlich aufgewertet werden. Diese Struktur eignet sich für generationenübergreifende Konzepte.

te, Familien oder Senioren, ist sehr flexibel und kann unterschiedlichste Wohn- und Arbeitstypologien 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.

Neben der Aufwertung der Seeansicht (Bebauung entlang der Friedrichstraße), ist aber auch ein großer Augenmerk auf die Bebauung entlang der Bahngleise zu lenken. Mit der Bahn Ankommende empfängt derzeit ein ungeordnetes Nebeneinander von Gebäuden mit Hinterhofcharakter. Daher müssen entsprechende Festsetzungen getroffen werden, um auch hier stadtbildprägende Qualitäten zu erzielen.

Fassaden:

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. In diesem Spannungsfeld zwischen ortstypischen Gestaltungsprinzipien und deren Differenziertheit als Resultat unterschiedlicher Baustile kann Identität entstehen.

Charakteristisch für die Quartiere entlang der Friedrichstraße ist die sogenannte Lochfassade. Als Lochfassade bezeichnet man eine in Massivbauweise erstellte Wand mit einzelnen, klar abgegrenzten Fenster- und Türöffnungen. Im Plangebiet sind verschiedene spezifische Fassadentypen vorhanden.

- a. Lochfassade mit Differenzierung im Erd- und Obergeschoss:
Bei diesem Typus gliedert sich die Fassade anhand Fensteröffnungen in die gesondert genutzte Erdgeschosszone und die zum Wohnen oder als Büro genutzten Obergeschosse. Die Erdgeschossfassade wird durch größere Fensterformate zur Warenpräsentation genutzt.
- b. Lochfassade mit Sockel:
Die Differenzierung von Erd- und Obergeschoss wird durch einen Sockel verstärkt. Dieser entsteht durch Farb- und/ oder Materialabstufung und ist räumlich abgegrenzt.
- c. Lochfassade mit aufgelöstem Erdgeschoss:
Das Erdgeschoss ist zur noch besseren Warenpräsentation in weiten Teilen aufgelöst. Ober- und Erdgeschoss lösen sich gestalterisch voneinander, wodurch die Obergeschosse isoliert wirken und das Haus zu schweben scheint.
- d. Sonstige:
Einige Gebäude zeichnen sich durch ihre Alleinstellung in der Fassadengestaltung aus. Als Sondertypen widerstreben sie der gewünschten Gestaltungshomogenität.

Für die Einhaltung der ortstypischen und prägenden Elemente der Fassadengestaltung sollen bei Neu- und Umbauten künftig nur die Fassaden a und b als Orientierung herangezogen werden.

Aus der Analyse der Fassaden im Plangebiet lassen sich folgende grundlegende und stilübergreifende Gestaltungsprinzipien ableiten:

- Fassadengliederung:

Das Gebäude gliedert sich in die Zonen Dachgeschoss, Obergeschosse und Erdgeschoss. Die Geschosse sind durch horizontale, durchgehende Wandachsen ablesbar. Das Erdgeschoss wird gestalterisch abgesetzt, durch einen Rücksprung oder ein Gurtgesims und Farbe. 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 mindestens dreiseitig zurückspringen.

- Material und Farbe:

Das ortstypische Fassadenmaterial ist Putz. Schrägdächer sollten in roten Ziegeln ausgeführt werden. 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.

- 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.

Ohne Planungsrecht lassen sich die städtebaulichen Vorgaben des Rahmenplans Friedrichstraße nicht umsetzen. Aus den vorgenannten Planungszielen werden bis zum Entwurfsbeschluss entsprechende Festsetzungen ausgearbeitet.

5.3 Innere Aufgliederung des Geltungsbereiches

Die Verwaltung behält sich vor, den Bebauungsplan nach dem Aufstellungsbeschluss für das Gesamtgebiet in mehreren Teilabschnitten zu entwickeln.

5.4 Art und Maß der baulichen Nutzung

Entsprechend der vorhandenen Nutzungsstruktur wird die Nutzung (Art der baulichen Nutzung) im Plangebiet als besonderes Wohngebiet (WB) gemäß § 4a Baunutzungsverordnung (BauNVO) festgesetzt.

Mit der Ausweisung eines besonderen Wohngebietes soll die vorhandene Mischnutzung aus Wohnen und wohnfremden Nutzungen gesichert werden, wobei das Wohnen die vorwiegende Nutzung darstellt.

Bei den wohnfremden Nutzungen handelt es sich vornehmlich um wohnverträgliche Gewerbebetriebe und sonstige Anlagen, die im reinen Wohngebiet (WR) oder im allgemeinen Wohngebiet (WA) gem. §§ 3 und 4 BauNVO nicht zulässig sind. In erster Linie sind das Läden und Schank- und Speisewirtschaften, die nicht nur der Versorgung des Gebietes dienen sowie Geschäfts- und Bürogebäude.

Auf Grund der besonderen Nutzungsmischung, in der das Wohnen vorherrscht, kann das Gebiet nicht als Mischgebiet (MI) oder Kerngebiet (MK) gem. §§ 6 und 7 BauNVO ausgewiesen werden. Zudem fehlt es als Mischgebiet an der quantitativen Durchmischung von Wohnen und Gewerbe.

Aussagen zum Maß der baulichen Nutzung werden bis zum Entwurfsbeschluss ergänzt. Dabei wird es in erster Linie darum gehen, gebietsverträgliche Modernisierungen, Nachverdichtungen und Neubebauungen planungsrechtlich zu steuern. Das Maß der baulichen Nutzung soll u.a. auf der Grundlage der baustrukturellen Entwicklungsziele und Leitbilder des Rahmenplans Friedrichstraße bestimmt werden.

Zielsetzung der nachhaltigen Stadtentwicklung ist der Vorrang der Innen- vor der Außenentwicklung und die Nachverdichtung bestehender baulicher Strukturen (§§ 1, Abs. 5, Satz 3 und 1a Abs. 2, Satz 1). Diese Ziele werden mit dem Bebauungsplan verfolgt und entsprechend diesem Vorsatz eine maximal städtebaulich verträgliche Verdichtung im Quartier angestrebt. Das Maß der Verdichtung soll sich am Bestand der baulichen Strukturen orientieren. Ausgenommen sind bereits vorhandene Fehlentwicklungen.

Es soll eine entsprechende Festsetzung getroffen werden, die Abstandsregelungen gem. Landesbauordnung nicht anzuwenden. Somit soll eine verdichtete Anordnung der Baukörper, die am Bestand orientiert ist, in Zusammenhang mit einer entsprechenden Höhenentwicklung ermöglicht werden.

Unter Zugrundelegung der Abstandsregelungen der Landesbauordnung ließe sich eine vergleichbare städtebauliche und architektonische Entwicklung dieses Bestandsgebietes nicht verwirklichen. Neue Gebäude oder Gebäudeteile (z.B. Attikageschoss statt Satteldach) können ohne Planungsrecht nicht nach den Vorgaben des Rahmenplans umgesetzt werden.

Das Einzelhandelskonzept von 2001 wurde 2012 fortgeschrieben und am 29.04.2013 vom Gemeinderat der Stadt Friedrichshafen beschlossen. Im Konzept wird dargestellt, dass der zentrale Versorgungsbereich sich aus der Innenstadt entlang der Friedrichstraße bis zum Bahnhofplatz hinzieht. Die Wege der Einkaufenden in der Innenstadt außerhalb der Fußgängerzone führen größtenteils bis maximal zur Riedleparkstraße. Zwischen Riedleparkstraße und Bahnhofplatz ist nur noch wenig Laufkundschaft. Diese Erkenntnis ist im städtebaulichen Konzept zu berücksichtigen.

5.5 Erschließung

5.5.1 Äußere verkehrliche Erschließung

Die südlich verlaufende Friedrichstraße (B31) dominiert als zentrales Erschließungselement für Fußgänger, Radfahrer, den Busverkehr und den motorisierten Individualverkehr. Über die Friedrichstraße sowie über die fast mittig durch das Plangebiet verlaufende Riedleparkstraße erfolgt die Anbindung des Plangebietes an das bestehende Verkehrsnetz.

Da es sich um eine Planung im Bestand mit geringem Bevölkerungszuwachs handelt, wird durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen die leistungsfähige Abwicklung an den Einmündungen Riedlepark-/ Friedrichstraße und Metz-/ Eckenerstraße nur unwesentlich mehr belastet.

Im Falle einer gewerblichen Entwicklung für ein Teilgebiet, die eine verkehrliche Mehrbelastung z.B. durch Lieferverkehr mit sich bringt, ist die Leistungsfähigkeit der o. g. Einmündungsbereiche erneut zu prüfen und ggf. eine Anpassung der Ampelsteuerung vorzunehmen.

5.5.2 Innere verkehrliche Erschließung

Die innere Erschließung durch den motorisierten Individualverkehr erfolgt über die vorhandene Metz- und Möttelstraße.

Die Zufahrt zu den rückwärtigen Hofgrundstücken entlang der Friedrichstraße erfolgt über private, meist gemeinschaftliche Zufahrtsbereiche. Der nordöstliche Plangebietsbereich wird über die private Laimgasse erschlossen. Das nordwestlich gelegene Mehrfamilienhaus sowie das Hotel haben je eine Tiefgarage, die über den Bahnhofplatz angefahren wird.

Zusätzliche öffentliche Erschließungsmaßnahmen für den motorisierten Individualverkehr sind nicht vorgesehen.

5.5.3 ÖV-Anbindung

Das Plangebiet ist aufgrund der innerstädtischen Lage sehr gut in das Buslinien-netz des Stadtverkehrs eingebunden. Der Haltepunkt „Stadtbahnhof“, mit den Verbindungen nach Schnetzenhausen, Raderach, Markdorf, Ettenkirch, Oberteu-ringen und Ailingen, grenzt westlich an das Plangebiet. Neben den Stadtver-kehrslinien verkehren hier auch die Regionalbuslinien nach Überlingen, Kon-stantz, Tettnang und Kressbronn.

Ein weiterer Haltepunkt „Stadtmitte“, der von allen Linien des Stadtverkehrs be-dient wird, liegt ca. 30 m östlich vom Plangebiet.

Am „Stadtbahnhof“, der am Schnittpunkt der DB-Strecken der Südbahn (Fried-richshafen – Ulm und weiterführend nach Stuttgart) und der Bodenseegürtelbahn (Radolfzell – Lindau) liegt, verkehrt auch die regionale Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB) auf der Strecke bis Aulendorf.

5.5.4 Fuß- und Radweegerschließung

Das Plangebiet ist durch die südlich verlaufende Friedrichstraße an das städti-sche Radwegenetz angebunden. Hier verläuft auch der Bodenseeradweg. Auf der Südseite der Friedrichstraße wird ein Gehweg gemeinsam mit dem Radweg geführt; auf der Nordseite verläuft ein reiner Gehweg. Eine weitere ausgewiese-ne Gehwegverbindung verläuft beidseitig entlang der Riedleparkstraße. Die aus-gewiesenen Gehwege entlang der Metz- und der Möttelstraße sollen im Zuge der anstehenden Neugestaltung in einer Mischfläche aufgelöst werden.

Die Möttelstraße mündet westlich in eine Sackgasse für Kfz und wird weiter fuß-läufig auf die Riedleparkstraße geführt. Seitlich zu dieser Fußwegverbindung füh-ren eine Rampen- und eine Treppenanlage zu einer Brücke, die parallel zu den Bahngleisen über die Riedleparkstraße verläuft und in weiterer Verlängerung an den Bahnhofplatz anschließt.

Im nordöstlichen Bereich schließt die sog. Mötteliunterführung an das Plangebiet an. Sie unterquert die Bahngleise und verbindet die nördliche Innenstadt für den Fuß- und Radverkehr mit der Metzstraße und in weiterer Verlängerung mit der Innenstadt.

In Planung ist die Verlängerung des Verlaufes der Möttelstraße in östlicher Rich-tung durch das sog. Quartier Metzstraße. Ab hier soll sie über eine Fuß- und Radwegbrücke über die Eckenerstraße geführt werden, um mit der Sedanstraße an die Fußgängerzone angebunden zu werden. Vor dem Bau der Eckenerstraße (1935) wurde dieser Verlauf bereits als Planstraße in den Baulinienplänen Nr. 1 (1893) und Nr. 2 (1901) mit dem Namen „Bahnhof Straße“ geführt.

In dem Baulinienplan Nr. 2 von 1901 war noch die „Wörth Straße“ dargestellt, de-ren Verlauf sich entlang der östlichen Grundstücksgrenze der Friedrichstraße 65 erstreckte und die Friedrich- mit der Möttelstraße (damals noch Bahnhof Straße) verband. 1962 wurde sie aufgehoben, da ihre Realisierung langfristig nicht ab-sehbar war. Ein Ergebnis der Rahmenplanung war es, sie als Wörthgasse wieder zu „beleben“. Da ein solcher Flächenabzug im Rahmen einer Bodenordnung

(freiwilliges Verfahren) die Grundstückseigentümer zu stark belasten würde, wird die Stadt von diesem Vorhaben absehen. Ob stattdessen eine einfache Fuß- und Radwegeverbindung im Quartier zwischen Riedlepark- und Metzstraße die Verbindung zwischen Friedrich- und Möttelstraße herstellen könnte, hängt von den künftigen Entwicklungsabsichten der Eigentümer ab. Diese wird jedoch seitens der Stadt angestrebt.

5.5.5 Infrastruktur

Die Errichtung zusätzlicher Infrastruktureller Einrichtungen ist nicht erforderlich.

5.5.6 Technische Erschließung

Das Plangebiet ist bereits vollständig erschlossen. Es wird derzeit im Mischsystem entwässert.

Der verdolte Kohlbach ist mit einem Durchmesser von 400 mm nicht mehr ausreichend dimensioniert und verursacht bei Starkregen durch Rückstau bereits Wassereintritte in den Kellern im nördlichen Plangebiet. Hier besteht kurzfristig Handlungsbedarf.

6. Umweltbericht

Als Voruntersuchung wurde ein vorbereitender Umweltbericht erstellt. Die darauf aufbauende vollumfängliche Umweltprüfung wird bis zum Entwurfsbeschluss ergänzt.

7. Bodenordnung

Bodenordnerische Maßnahmen sind bei der Umsetzung gemeinschaftlicher Vorhaben unter Umständen notwendig, derzeit aber noch nicht erkennbar.

8. Kosten

Eventuell anfallende Kosten werden bis zum Entwurfsbeschluss ermittelt.

Aufgestellt:
Stadtplanungsamt Friedrichshafen
PL-FN / Mo, 11.12.2014