

Ideenwettbewerb mit nachgeschaltetem Workshopverfahren

**Neugestaltung Uferpark inkl. Friedrichstraße und Bahnhofsvorplatz
in Friedrichshafen**



VORABZUG 08.03.2017

Inhaltsverzeichnis

Teil A	Allgemeine Verfahrensbedingungen
1.0	Auslober, Wettbewerbsbetreuer
2.0	Anlass, Zweck, Gegenstand des Wettbewerbs
3.0	Wettbewerbsart, Verfahrensform
4.0	Teilnehmer
5.0	Preisgericht, Sachverständige, Vorprüfung
6.0	Wettbewerbsunterlagen
7.0	Wettbewerbsleistungen, Kennzeichnung
8.0	Zulassung und Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten
9.0	Beurteilungskriterien
10.0	Prämierung
11.0	Nutzung
12.0	Abschluss des Verfahrens
13.0	Nachprüfung
14.0	Termine Ideenwettbewerb
15.0	Workshop und Überarbeitung
16.0	Termine Workshop und Überarbeitung
Teil B	Beschreibung der Entwurfsaufgabe
1.0	Geschichte
2.0	Bestand
3.0	Planungsrecht
4.0	Denkmalschutz
5.0	Problemstellungen
6.0	Aufgabenstellung
Teil C	Anlagen

Teil A Allgemeine Verfahrensbedingungen

Der Durchführung des Wettbewerbs liegen die Richtlinien für Planungswettbewerbe RPW 2013 zugrunde. Die Anwendung und Anerkennung der RPW ist für Auslober und Teilnehmer sowie alle übrigen Beteiligten verbindlich, soweit diese Auslobung nicht ausdrücklich davon abweicht.

An der Vorbereitung dieses Wettbewerbs hat die Architektenkammer des Landes Baden-Württemberg beratend mitgewirkt.

Die Auslobung wurde dort unter der Nummer [2016 -](#) registriert.

1.0 Auslober, Wettbewerbsbetreuer

Ausloberin des Wettbewerbs ist:

Stadt Friedrichshafen
vertr. durch Herrn Oberbürgermeister
Andreas Brand

Der Wettbewerb wird betreut von:

Anna Blaschke, Florian Heim
Architekten – ARGE
Klüpfelstraße 6, 70193 Stuttgart
T 0711 . 6159450 - F 0711 . 6741974
E ab@heim-blaschke.de

2.0 Anlass, Zweck, Gegenstand des Wettbewerbs

Der Uferpark ist wichtigster intensiv genutzter Freiraum, kulturelles Zentrum und Adresse der Stadt Friedrichshafen. Der hohe Nutzungsgrad und vielfältige Nutzungskonkurrenzen haben jedoch in vielfältiger Hinsicht sehr großes Konfliktpotenzial zur Folge.

Der Uferpark wird mehrmals jährlich durch unterschiedliche Veranstaltungen, wie z.B. das See-hasenfest oder das Kulturfest bespielt. Seit Jahren wird im Spätsommer der Konflikt zwischen Grünbestand und Nutzung für Festivitäten in den Grünanlagen deutlich sichtbar. Ein Konzept zur Nutzungssteuerung der beanspruchten Flächen ist daher sinnvoll. Eine weitere Herausforderung stellen die individuellen Anforderungen der Gastronomienutzung und der unterschiedlichen Freizeiteinrichtungen wie z.B. Minigolfanlage oder Württembergischer-Yacht-Club dar.

Eine Umgestaltung der Uferbereiche und der Lückenschluss des Uferwegs im Westen können über die bestehenden Flächen hinaus jedoch neue Potenziale zur Erweiterung und Neuorganisation des Parks eröffnen.

Die nördlich angrenzende Friedrichstrasse hat ein derzeit hohes Verkehrsaufkommen zu bewältigen, was dem Anspruch dieser Lage nicht gerecht wird. Dadurch ist auch die Querung zum Uferpark hin nur begrenzt möglich. Problematisch ist die gemeinsame Führung des Radverkehrs mit den Fußgängern auf dem südlichen Geh-/Radweg. Vor allem zu touristischen Spitzenzeiten im Sommer zeigen sich die Grenzen dieser gemeinsamen Fläche, da dort auch der Bodenseeradweg verläuft.

Die Kapazität des Bahnhofsvorplatzes ist hinsichtlich der Nutzung als zentraler Busbahnhof an seiner Grenze angelangt. Schon jetzt kann dem Bedarf nach Fernbuslinien nicht ausreichend entsprochen werden, eine Neuordnung ist zwingend erforderlich.

Alle dargestellten Punkte machen eine Umgestaltung des Parks und seiner Einbindung in die Stadt erforderlich.

Zweck des Wettbewerbs ist die Erarbeitung eines Konzeptes zur Steuerung der individuellen Anforderungen und der unterschiedlichen Freizeiteinrichtungen im Park unter Einbindung der Friedrichstrasse und des Bahnhofsvorplatzes. Für den Uferpark sowie für die Friedrichstrasse inkl. Bahnhofsvorplatz ist eine Planung erforderlich, die die dargestellten Probleme und Interessenkonflikte analysiert und berücksichtigt.

Mit der Überplanung soll erreicht werden:

- eine gestalterische Aufwertung der Gesamtanlage, insbesondere des Ufers
- eine klare Zonierung, die den Nutzungsansprüchen gerecht wird
- eine Verbesserung der Wegeerschließungen v.a. entlang des Seeufers und in den Park hinein

Gegenstand des Wettbewerbs ist die

- Freianlagenplanung
- Städtebauliche Planung

für den Uferpark Friedrichshafen inklusive Friedrichstrasse und Bahnhofsvorplatz.

Erwartet wird eine klare und überzeugende Konzeption, die einerseits respektvoll mit der besonderen Historie und den wertvollen Bestandselementen umgeht, aber andererseits durch die Umgestaltung intensiv nutzbare und attraktive Flächen für die Nutzer am See entwickelt. Erwartet werden schon im Ideenwettbewerb Vorschläge wie sich der Uferpark durch eine verbindende Gestaltung als qualitätvolle Einheit darstellen kann. Grundsätzlich sollte der Entwurf durch seine Elementen und Gestaltsprache den Anspruch Friedrichshafens überzeugend darstellen, ein attraktives Parkufer am Bodensee für die „Häfler“ und die Besucher anzubieten.

Die Entwurfsaufgabe wird in Teil B dieser Bedingungen ausführlicher beschrieben.

3.0 Wettbewerbsart, Verfahrensform

Der Wettbewerb wird als Ideenwettbewerb für insgesamt 25 Teilnehmer ausgelobt, 3 Teilnehmer werden vom Auslober gesetzt.

Der Wettbewerb zielt als Ideenwettbewerb auf die Ermittlung von 4 Preisträgern.

Der Zulassungsbereich umfasst die Staaten des europäischen Wirtschaftsraums EWR sowie die Staaten der Vertragsparteien des WTO-Übereinkommens über das öffentliche Beschaffungswesen GPA.

Die Wettbewerbssprache ist deutsch, dies gilt auch für sämtliche Bewerbungsunterlagen und Nachweise der Berufsqualifikation.

Das Verfahren ist anonym.

Nach Abschluss des Ideenwettbewerbs werden die 4 Preisträger in ein zweites Verfahren, einen Planungsworkshop mit Bürgerbeteiligung einsteigen. Nach dem Planungsworkshop können die Verfasser die Entwürfe nochmals überarbeiten und einen Teilbereich vertiefen. Die Überarbeitungen werden dann vom Preisgericht erneut bewertet. Der Siegerentwurf soll die Grundlage für die erforderlichen planungsrechtlichen Festsetzungen und die daraus resultierenden Umgestaltungen des Gesamtbereiches Uferparks bilden.

4.0 Teilnehmer

Teilnahmeberechtigt sind natürliche und juristische Personen, die die geforderten fachlichen Anforderungen erfüllen.

Bei natürlichen Personen sind die fachlichen Anforderungen erfüllt, wenn sie gemäß Rechtsvorschrift ihres Herkunftsstaates berechtigt sind, am Tage der Bekanntmachung die Berufsbezeichnung:

Landschaftsarchitekt / Architekt / Stadtplaner

zu führen. Ist in dem Herkunftsstaat des Bewerbers die Berufsbezeichnung nicht gesetzlich geregelt, so erfüllt die fachlichen Anforderungen, wer über ein Diplom, Prüfungszeugnis oder sonstigen Befähigungsnachweis verfügt, dessen Anerkennung gemäß der Richtlinie 2005/36/EG – „Berufsanerkennungsrichtlinie“ – gewährleistet ist.

Bei juristischen Personen sind die fachlichen Anforderungen erfüllt, wenn zu ihrem satzungsgemäßen Geschäftszweck Planungsleistungen gehören, die der anstehenden Planungsaufgabe entsprechen, und wenn der bevollmächtigte Vertreter der juristischen Person und der Verfasser der Wettbewerbsarbeit die fachlichen Anforderungen erfüllt, die an natürliche Personen gestellt werden.

Die Bildung von **Arbeitsgemeinschaften** zwischen Landschaftsarchitekten und Architekten oder Landschaftsarchitekten und Stadtplanern ist **zwingend**. Außerdem wird die Zusammenarbeit mit Fachplanern zum Thema Verkehrsplanung als Berater empfohlen. Berater dürfen sich bei mehreren Arbeitsgemeinschaften beteiligen. Federführender Vertreter der Arbeitsgemeinschaft ist der Landschaftsarchitekt, dieser ist bevollmächtigter Vertreter und ist für die Wettbewerbsleistung verantwortlich.

Arbeitsgemeinschaften natürlicher und juristischer Personen sind ebenfalls teilnahmeberechtigt, wenn jedes Mitglied der Arbeitsgemeinschaft teilnahmeberechtigt ist.

Mehrfachbewerbungen natürlicher oder juristischer Personen oder von Mitgliedern von Arbeitsgemeinschaften können zum Ausschluss der Beteiligten führen.

Teilnahmehindernisse sind in § 4 (2) RPW beschreiben.

Sachverständige, Fachplaner oder andere Berater unterliegen nicht den Teilnahmebedingungen.

4.1 Auswahl der Teilnehmer

Zur Überprüfung der Fachkunde, Leistungsfähigkeit, Erfahrung und Zuverlässigkeit der Bewerber, insbesondere ihrer Eignung und Kompetenz für die Wettbewerbsaufgabe wurden eindeutige und nicht diskriminierende Kriterien festgelegt. Dabei wurde differenziert zwischen formalen Kriterien für die Zulassung zum Auswahlverfahren und inhaltlichen Kriterien zur Be-

urteilung der Eignung im Auswahlverfahren. Zur Gewährleistung von Transparenz, Nachvollziehbarkeit und Nachprüfbarkeit wurde das Auswahlverfahren dokumentiert.

Berufsanfänger wurden angemessen beteiligt. Als Berufsanfänger gelten Personen, deren Hochschulabschluss nicht weiter als 7 Jahre zurückliegt – Stichtag: Tag der Bekanntmachung 01.10.2016.

Zum Teilnahmewettbewerb wurde nur zugelassen, wer das Formular der Bewerbererklärung beim Auslober abgefragt und fristgerecht eingereicht hat. Bewerbungsunterlagen, die über den geforderten Umfang hinausgehen, wurden nicht berücksichtigt. Die Bewerbungsunterlagen werden nicht zurückgegeben.

4.2 Zulassung

Bewerber, die zur Auswahl zugelassen werden wollten, mussten den formalen Kriterien – Ausschlusskriterien – ausnahmslos genügen. Sie belegten dies auf der vom Auslober vorgegebenen Bewerberklärung und mit weiteren Nachweisen, die für die Zulassung zur Auswahl gefordert waren.

Zwingende Zulassungskriterien (d.h. formaler Ausschluss bei Nichterfüllung):

- Fristgerechte Bewerbung
- Nachweis der geforderten beruflichen Qualifikation (z.B. durch Kopie der Eintragungsurkunde)
- Bewerberklärung mit eigenhändiger Unterschrift aller Teilnahmeberechtigten

Formblatt „Bewerberklärung“ wird als pdf-Datei zur Verfügung gestellt

Bewerber qualifizierten sich durch die Erfüllung der formalen Kriterien – Zulassungskriterien – für die qualitative Auswahl.

4.3 Auswahl

Den Nachweis der fachlichen Eignung und Kompetenz erbrachten die Bewerber anhand von Nachweisen, Erklärungen und Referenzen in Form von Projektblättern, in denen sie darlegten, inwieweit sie den Auswahlkriterien genügen. Die Wettbewerbsbetreuer überprüften anhand der Projektblätter den Nachweis über die Eignung und Kompetenz der Bewerber ohne qualitative Bewertung mit maximal 9 möglichen Punkten.

Bewerber, die 6 oder mehr Punkte erreichten, waren als Teilnehmer des Ideenwettbewerbs qualifiziert. Es sind 63 Bewerbungen eingegangen, davon qualifizierten sich 61 Bewerber. Da sich mehr als 22 Bewerber qualifizierten, entschied das Los. Da sich keine Berufsanfänger beworben haben, wurden keine Lostöpfe gebildet.

Auswahlkriterien

- Nachweis A: der Landschaftsarchitekten über den Erfolg (Preis, Ankauf, Anerkennung) in einem regelgerechten Wettbewerb (z.B. durch eine „Wettbewerbe aktuell“-Dokumentation, nicht akzeptiert wird ein „Erfolg“ in VOF-Verfahren oder „Mehrfachbeauftragungen“). Darstellung auf maximal 1 DIN-A4 Seite mit Angaben zu: Bezeichnung, Auslober, Wettbewerbsart, Verfasser (=Name des Bewerbers, Art des Erfolgs, Zeichnungen, Abbildungen, Erläuterungen).

Bei Berufsanfängern galten hier auch Erfolge bei Studentischen Wettbewerben.

Bewertung: 3 Punkte für 1. Preis, 2 Punkte für weitere Preise, 1 Punkt für Ankauf bzw. Anerkennung

- Nachweis B: der Landschaftsarchitekten über max. drei realisierte Projekte im öffentlichen Raum. Darstellung auf maximal 1 DIN-A4 Seite mit Angaben zu: Bezeichnung, Auftraggeber, Urheber (=Name des Bewerbers) Jahr der Fertigstellung, bearbeitete Leistungsphasen HOAI (mindestens wesentliche Teile von 5 zusammen-hängenden Leistungsphasen), Erstellungskosten, Zeichnungen, Abbildungen des fertig gestellten Projekts, Erläuterungen.

Bei Berufsanfängern galten hier auch Projekte, die projektleitend durch den Bewerber als Angestellter in einem anderen Büro bearbeitet wurden. Hierfür bedurfte es der Bestätigung durch den Büroinhaber.

Bewertung: 1 Punkt je realisiertes Projekt, maximal 3 Punkte

- Nachweis C: der Landschaftsarchitekten über ein ausgezeichnetes realisiertes Projekt (z.B. Auszeichnung beispielhaftes Bauen, ...). Darstellung auf maximal 1 DIN-A4 Seite mit Angaben zu: Bezeichnung, Art der Auszeichnung, Verfasser (=Name des Bewerbers), Jahr, Zeichnungen, Abbildungen, Erläuterungen.

Bewertung: 1 Punkt

- Nachweis D: der Architekten / Stadtplaner über den Erfolg (Preis, Ankauf, Anerkennung) in einem regelgerechten Wettbewerb (z.B. durch eine „Wettbewerbe aktuell“-Dokumentation, nicht akzeptiert wird ein „Erfolg“ in VOF-Verfahren oder „Mehrfachbeauftragungen“). Darstellung auf maximal 1 DIN-A4 Seite mit Angaben zu: Bezeichnung, Auslober, Wettbewerbsart, Verfasser (=Name des Bewerbers, Art des Erfolgs, Zeichnungen, Abbildungen, Erläuterungen).

Bei Berufsanfängern galten hier auch Erfolge bei Studentischen Wettbewerben.

Bewertung: 2 Punkte für 1. Preis, 1 Punkt für weitere Preise, Ankauf bzw. Anerkennung

4.4 Vorab ausgewählte Teilnehmer

Die folgenden 3 Teilnehmer hat der Auslober nach denselben Kriterien vorab ausgewählt:

- Lohrer.Hochrein, Landschaftsarchitekten und Stadtplaner GmbH, München mit GMS Architekten Isny, Friedrichshafen
- Planstatt Senner, Überlingen
- Valentien + Valentien, Landschaftsarchitekten und Stadtplaner SRL, München

geloste Teilnehmer

- ARGE freisign Landschaftsarchitektur, Anne Pohla Landschaftsarchitektin Freiburg und Habammer Leiber Architekten
- ARGE Treibhaus / rabe landschaften, Hamburg und Kunst + Herbert Architekten
- A24 Landschaft Landschaftsarchitektur GmbH, Berlin und Hinrichs Wilkening Architekten
- bbzl - böhm benfer zahiri landschaften städtebau, Berlin und Dr. Peter Sienko, Stadtplaner
- Burkhardt Engelmayer Landschaftsarchitekten Stadtplaner PartG, München und zillerplus Architekten und Stadtplaner

- club L 94 Landschaftsarchitekten GmbH, Köln und Hammer Pfeiffer Architekten
- faktorgrün Freie Landschaftsarchitekten BDLA, Freiburg und Thomas Schüler Architekten und Stadtplaner
- ghl grabner huber lipp Landschaftsarchitekten und Stadtplaner, Freising und Goetz Castroph Architekten und Stadtplaner und PSLV
- Heinrich Landschaftsarchitektur, Winterthur (CH) und Dietrich Untertrifaller Architekten
- Keller Damm Roser Landschaftsarchitekten Stadtplaner GmbH, München
- koeber Landschaftsarchitektur, Stuttgart und Studio Hering
- k1 landschaftsarchitekten, Berlin und Raumzeit Architekten
- lohrberg stadtlandschaftsarchitektur, Stuttgart und dk architekten
- L+ Landschaftsarchitektur Felix Holzapfel-Herziger, Hamburg und Daniel Luchterhandt, Stadtplaner
- Man Made Land Bohne Landquist Mellier GbR, Berlin und Allmann Sattler Wappner Architekten
- Miralles Tagliabue EMBT S.L.P., Barcelona (E)
- plancontext gmbh landschaftsarchitektur, Berlin und Roedig . Schop Architekten GbR
- Ramboll Studio Dreiseitl, Überlingen und Joachim Eble Architektur
- realgrün Landschaftsarchitekten, München
- Prof. Schmid Treiber Partner Freie Landschaftsarchitekten BDLA, IFLA, Leonberg und baumann.dürr. Architekten
- Stötzer Landschaftsarchitekten, Freiburg und bächlemeid architekten stadtplaner BDA und Biechele infra consult
- topotek 1 GmbH, Berlin

5.0 Preisgericht, Sachverständige und Vorprüfung

Das Preisgericht wurde in folgender Besetzung und vor der endgültigen Abfassung der Auslobung gehört (Namen nach alphabetischer Reihenfolge).

Fachpreisrichter:

- Prof. Dipl. Ing. Sigurd K. Henne, Landschaftsarchitekt, Bruchsal
- Dipl. Ing. Wolfgang Kübler, Leiter Stadtbauamt
- Dipl. Ing. Klaus Sauter, Leiter Stadtplanungsamt
- Dipl. Ing. Matthias Schuster, Lehen drei Architektur und Stadtplanung, Stuttgart
- Prof. Dipl. Ing. Jörg H. Stötzer, Landschaftsarchitekt, Stuttgart

Stellvertretende Fachpreisrichter:

- Dipl. Ing. Helmut Hornstein, Freier Landschaftsarchitekt, Überlingen
- Dipl. Ing. Pit Müller, Freier Landschaftsarchitekt BDLA, Freiburg

Sachpreisrichter:

- Oberbürgermeister Andreas Brand
- Thomas Goldschmidt, Stadtmarketing
- Erster Bürgermeister Dr. Ing. Stefan Köhler
- Dipl. Ing. Ulrich Noßwitz, Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH, Aalen

Stellvertretende Sachpreisrichter:

- Hans-Jörg Schraitle, Leiter Amt f. Bürgerservice, Sicherheit und Umwelt

Sachverständige Berater:

- Dr. Hermann Dollak, Präsident des Seehasenfestausschusses
- Oswald Freivogel, Württembergischer-Yacht-Club
- Gert Himmer, Stellv. Amtsleiter Stadtbauamt
- Gerhard Leiprecht, Stadtrat Grüne
- Volker Molitor, Stadtplanungsamt
- Winfried Neumann, Leiter Kulturamt
- Daniel Oberschelp, Stadtrat CDU
- Annedore Schmid, Stadträtin ÖDP
- Nicolette Singer, Stadtplanungsamt
- Dieter Stauber, Stadtrat SPD
- Hannes Weber, Stadtrat Freie Wähler

Vorprüfung:

- Anna Blaschke, Freie Architektin, Stuttgart

Der Auslober behält sich vor, weitere Sachverständige, Berater, Vorprüfer zu benennen.

6.0 Wettbewerbsunterlagen

Die Wettbewerbsunterlagen bestehen aus:

- Textteil A - Rahmenbedingungen
- Textteil B – Beschreibung der Wettbewerbsaufgabe
- Teil C - Anlagen

Anlage 1	Lageplan (pdf/dwg)
Anlage 2	Schwarzplan (dwg)
Anlage 3	Luftbild (pdf)
Anlage 4	Abgrenzungsplan (pdf)
Anlage 5	Ufergesamtkonzept (pdf)
Anlage 6	Planungsrecht (pdf)
Anlage 7	Höhenkotenplan (pdf)
Anlage 8	Gebäudebestandpläne Gastronomie (pdf)
Anlage 9	Übersichtsplan (pdf)
Anlage 10	Baumbestandsplan (pdf, xml, dwg)
Anlage 11	Präsentation Verkehrsentwicklungsplan (pdf)
Anlage 12	Aufstellplan Veranstaltungen (Beispiel) (pdf)
Anlage 13	Fotos, Pläne (pdf)
Anlage 14	Zusammenstellung Sag´s-doch (pdf)
Anlage 15	Formular der Verfassererklärung (pdf)
Anlage 16	Varianten Busbahnhof (pdf)

Achtung Urheber-/Nutzungsrecht: die ausgegebenen Unterlagen können urheberrechtlich geschützt sein. Die Nutzung der ausgegebenen Unterlagen darf nur zur Bearbeitung dieses Wettbewerbs erfolgen.

7.0 Wettbewerbsleistungen, Kennzeichnung

Jeder Teilnehmer kann nur einen Beitrag mit den geforderten Leistungen abgeben.
Im Einzelnen werden gefordert:

7.1 Pläne:

- **Strukturkonzept / Rahmenkonzept M 1:2500**
Darstellung der städtebaulichen und landschaftlichen Leitidee unter Berücksichtigung der Strukturen Friedrichshafens mit Vorschlägen, wie unter den gegebenen Rahmenbedingungen die unterschiedlichen Nutzungen verknüpft werden können.
Insbesondere unter Beachtung der in Teil B aufgeführten Rahmenbedingungen ist auf vorgegebener Plangrundlage die strukturelle, funktionale und verkehrliche Einbindung, die Vernetzung des Gebiets mit dem Ort (u.a. Fußgänger, Radfahrer, PKW, Grünzüge/Freiflächenkonzeption, ÖPNV, soziale Infrastruktur, Versorgungsinfrastruktur) darzustellen.
- **Städtebaulicher und freiraumplanerischer Entwurf M 1:500** (räuml. Abgrenzung gem. Planeintrag) HINWEIS: auf zwei DIN A0-Plänen
Darzustellen sind:

Die verkehrliche Erschließung, Freiflächen- und Grünkonzept. Die vorgegebene Abgrenzung des Gebiets kann in Teilbereichen, z.B. für die Erschließung überschritten werden, wenn dies die Konzeption erfordert. Eintragung der Schnittführungen.
- **Geländeschnitte M 1:200**
Geländeschnitte in Nord-Süd-Richtung einschließlich schematischer Ansichten.
Darstellung des vorhandenen und zukünftigen Geländes.
Anzahl und Lage nach Wahl des Verfassers.
- **Erläuterungen**
Erläuterungen zum Entwicklungskonzept, zum städtebaulichen, architektonischen, landschaftlichen Konzept, zur Erschließung, zu Materialien, zur Wirtschaftlichkeit (Erstellung, Betrieb, Unterhaltung), zur Ökologie.
Die Erläuterungen sollen über Ableitung und Ziele des Lösungsvorschlags informieren und sollen daher – in Form von Texten, Skizzen, Perspektiven, Graphiken und sonstigen Darstellungen – auf den Plänen an den Stellen gegeben werden, wo es etwas über die Plandarstellung hinaus zu erläutern gibt.
Dabei wird die Anzahl der Perspektiven auf eine und deren Größe auf max. DIN A3 begrenzt.
- **Plansatz für die Vorprüfung**
Neben den Präsentationen ist ein gesonderter Plansatz aller Pläne für die Vorprüfung abzugeben.

Die Wettbewerbsleistungen sollen auf maximal 4 Plänen im Format DIN A0 Querformat geordnet dargestellt werden. Es werden jeweils 2 Pläne nebeneinander und 2 Pläne untereinander angeordnet.

Auf Tafeln aufgezeichnete Pläne sowie gerollte Pläne aus sehr starkem Papier sind schwierig an den Stellwänden zu befestigen und sollten vermieden werden.

7.2 Datenträger

Die Präsentationen sind mit Maßstabsleiste im PDF-Format auf einem Datenträger abzuspeichern, wobei in den Dateieinstellungen alle Hinweise auf den Verfasser zu eliminieren sind.

7.3 Verfassererklärung

Abgabe der Versicherung zur Urheberschaft – „Verfassererklärung“ - gemäß Anlage in einem mit der Kennzahl versehenen, undurchsichtigen und verschlossenen Umschlag.

Neben der Verfassererklärung geben die Teilnehmer ihre Anschrift, Mitarbeiter, Sachverständige und Fachplaner, juristische Personen, Partnerschaften und Arbeitsgemeinschaften an, außerdem den bevollmächtigten Vertreter.

Für die öffentliche Ausstellung wird eine Karte DIN A5 mit den Namen aller Verfasser und aller Beteiligten verlangt. Diese Karte ist dem verschlossenen Umschlag der Verfassererklärung einfach beizulegen.

7.4 Verzeichnis der eingereichten Unterlagen

Zur Vollständigkeitsprüfung im Interesse der Teilnehmer.

7.5 Kennzeichnung

Die einzureichende Wettbewerbsarbeit ist in allen Teilen an der rechten oberen Ecke durch eine Kennzahl aus sechs verschiedenen arabischen Ziffern (1 cm hoch, 6 cm breit) zu kennzeichnen. Dies gilt auch für die einzureichenden Datenträger, Planrollen, Kuverts (Verfassererklärung, s.o.)

8.0 Zulassung und Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten

Teil A der Auslobung sind bindende Vorgaben, Teil B sind beschreibende Vorgaben.

Das Preisgericht lässt alle Wettbewerbsarbeiten zur Beurteilung zu, die

- termingerecht eingegangen sind
- den formalen Bedingungen der Auslobung entsprechen
- keinen absichtlichen Verstoß gegen den Grundsatz der Anonymität erkennen lassen,
- die bindenden Vorgaben der Auslobung (Teil A) erfüllen.

Das Preisgericht muss Wettbewerbsarbeiten, die bindende Vorgaben der Auslobung aus Teil A nicht erfüllen, vom weiteren Verfahren ausschließen, es kann derartige Arbeiten also von Anfang an nicht zur Beurteilung zulassen.

9.0 Beurteilungskriterien

Das Preisgericht wird bei der Bewertung und Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten die folgenden Kriterien anwenden (Die Reihenfolge stellt keine Rangfolge oder Gewichtung dar):

- städtebauliche und freiräumliche Qualität
- architektonische und gestalterische Qualität
- Art des Umgangs mit Baumbestand und Denkmalpflege (Gebäude)
- Erfüllung der funktionalen Anforderungen
- Qualität der verkehrlichen Erschließung / Verbindungen
- Funktionalität und Qualität der Veranstaltungsflächen

10.0 Prämierung

Der Auslober stellt als Preissumme einen Betrag von 98.000 € (incl. Mehrwertsteuer) zur Verfügung.

Es werden im Ideenwettbewerb gleichrangig 4 Preisträger ausgezeichnet.

Das Preisgericht kann, durch einstimmigen Beschluss eine Änderung der Anzahl der Preise vornehmen.

11.0 Nutzung

Die Nutzung der Arbeit und das Recht der Erstveröffentlichung sind durch die RPW §8 (3) geregelt.

12.0 Abschluss des Wettbewerbs

Der Auslober teilt den Wettbewerbsteilnehmern nach der Preisgerichtssitzung das Ergebnis – unter dem Vorbehalt der Prüfung der Teilnahmeberechtigung – unverzüglich mit und macht das Ergebnis sobald wie möglich öffentlich bekannt.

Die Ergebnisse werden nach Abschluss des Ideenwettbewerbs öffentlich ausgestellt. (Angabe von Zeitraum, Ort, Adresse, Öffnungszeiten erfolgt rechtzeitig).

Die Unterlagen der mit Preisen ausgezeichneten Wettbewerbsarbeiten werden Eigentum des Auslobers.

Die übrigen Arbeiten schickt der Auslober nach Abschluss des Workshopverfahrens nur auf Wunsch an die Teilnehmer kostenfrei zurück.

Die nicht prämierten Arbeiten können abgeholt werden. Nicht abgeholte Beiträge, deren Rücksendung nicht gewünscht wird, können nach dem **XX.XX.2017** nicht weiter aufbewahrt werden und werden vom Auslober entsorgt.

13.0 Nachprüfung

Wettbewerbsteilnehmer können von ihnen vermutete Verstöße gegen das in der Auslobung festgelegte Verfahren oder das Preisgerichtsverfahren beim Auslober rügen. Die Rüge muss innerhalb von 10 Tagen nach Zugang des Preisgerichtsprotokolls beim Auslober eingehen. Der Auslober trifft seine Feststellungen im Benehmen mit der Architektenkammer.

14.0 Termine - Ideenwettbewerb

Bewerbungsfrist	04.11.2016
Preisrichter- vorbesprechung	02.12.2016
Versand d. Unterlagen	voraussichtlich 18. KW 2017
Besichtigung	Ein gemeinsamer Besichtigungstermin ist nicht vorgesehen. Die Teilnehmer können den Uferpark jederzeit selbstständig besichtigen.
Rückfragen	voraussichtlich 20. KW 2017 Rückfragen können nur schriftlich (per Brief, Fax oder E-mail) an die Wettbewerbsbetreuer gerichtet werden. Die Rückfragen werden vom Auslober, bzw. einem bevollmächtigten Vertreter schriftlich beantwortet. Die Beantwortung der Rückfragen wird Bestandteil der Auslobung.
Einlieferungstermin	voraussichtlich 32. KW 2017 , spätestens 16 Uhr Zu diesem Zeitpunkt muss die Arbeit bei der angegebenen Adresse eingegangen sein. Später eintreffende Arbeiten werden nicht berücksichtigt. Anna Blaschke, Florian Heim Architekten-ARGE Klüpfelstr. 6, 70193 Stuttgart Mit der Kennzeichnung : „Uferpark Friedrichshafen“ Zur Wahrung der Anonymität ist als Absender die Anschrift des Empfängers einzusetzen.
Preisgerichtssitzung Ideenwettbewerb	voraussichtlich 37. KW 2017
Benachrichtigung	Die Teilnehmer werden kurzfristig telefonisch über das Ergebnis benachrichtigt. Die Preisträger werden zum Workshop eingeladen. Versand des Protokolls erfolgt per Mail.
Ausstellung	nach Abschluss des Verfahrens sollen alle Arbeiten in einer öffentlichen Ausstellung präsentiert werden

15.0 Workshop und Überarbeitung

Die 4 Preisträger verpflichten sich, in einem zweiten Schritt an einem Planungsworkshop mit Bürgerbeteiligung teilzunehmen.

Die Ergebnisse des Ideenwettbewerbs werden von den Verfassern in einer öffentlichen Bürgerveranstaltung einzeln vorgestellt. Die Vorstellung dauert max. 20 Minuten.

Die interessierten Bürger sowie die anwesenden Preisrichter werden in 4 Gruppen aufgeteilt und diskutieren rotierend die einzelnen Arbeiten mit den Verfassern.

Anregungen werden schriftlich festgehalten und im Anschluss unter Ausschluss der Öffentlichkeit vom Preisgericht kritisch beurteilt und für jede Arbeit schriftlich zusammengefasst.

Die Verfasser sollen in einer darauf aufbauenden weiteren Bearbeitung ihre Entwürfe überarbeiten und einen entwurfsbezogenen Teilbereich vertiefend im Maßstab 1:200 darstellen.

Jeder Teilnehmer, der am Ende der Überarbeitungsphase einen beurteilungsfähigen Beitrag abliefern, erhält ein Bearbeitungshonorar von 8.000 € (zzgl. Mehrwertsteuer)

Resultierend aus dieser zweiten Bearbeitungsstufe wird das Preisgericht nochmals zusammentreten, eine Rangfolge bilden und einen Siegerentwurf ermitteln.

Den Siegerentwurf wird die Stadt Friedrichshafen einem anschließenden Bebauungsplanverfahren und der Umsetzung zugrunde legen.

16.0 Termine Workshop und Überarbeitung

Öffentlicher Workshop voraussichtlich **39. KW 2017**

Versand d. Unterlagen voraussichtlich **40. KW 2017**

Das Ergebnis des öffentlichen Workshops sowie der Beurteilungstext des Preisgerichts aus dem Ideenwettbewerb werden den Preisträgern zugeschickt.

Einlieferungstermin voraussichtlich **46. KW 2017**, spätestens 16 Uhr

**Zu diesem Zeitpunkt muss die Überarbeitung bei der angegebenen Adresse eingegangen sein.
Später eintreffende Arbeiten werden nicht berücksichtigt.**

Anna Blaschke, Florian Heim
Architekten-ARGE
Klüpfelstr. 6, 70193 Stuttgart

Mit der Kennzeichnung :
„Uferpark Friedrichshafen“

Preisgerichtssitzung Überarbeitung voraussichtlich **48. KW 2017**

Ausstellung nach Abschluss des Verfahrens sollen alle Arbeiten in einer öffentlichen Ausstellung präsentiert werden

Teil B Beschreibung der Entwurfssaufgabe

1. Geschichte

1811 hatte der württembergische König Friedrich die Stadt Buchhorn von Bayern erworben und vereinigte sie zusammen mit dem benachbarten Kloster / Schloss Hofen zur neuen Stadt Friedrichshafen. Unmittelbar nach der Vereinigung von Buchhorn und Hofen am 17. Juli 1811 wurden bereits am 15. Dezember 1811 im Auftrag von König Friedrich I. die „Statuten für die Stadt Friedrichshafen, den Handel und die Schifffahrt daselbst“ von der Sektion des Landbauwesens in Stuttgart aufgestellt. In der Stadt war dies das erste regelrechte Stadtentwicklungskonzept.

Neben dem politischen Zusammenschluss sollte auch eine bauliche Verbindung hergestellt werden. Die trapezförmigen Verkehrsachsen (Friedrichstraße, oberer Teil der Karlstraße, südlicher Teil der Olgastraße) bestimmen noch heute den Stadtgrundriss Friedrichshafens. Die zentrale Verbindungsachse der Friedrichstrasse war im 19. Jh. mit ihrem damals alten Bestand an Alleebäumen der beliebte „Korso der Badegäste“.

In der sogenannten „Neustadt“ entlang der Friedrichstrasse durften Gebäude nur nördlich der Straße errichtet werden, denn der Ausblick auf das See- und Bergpanorama sollte frei bleiben. Etwa mittig in der nördlichen Achse wurde 1848 der Stadtbahnhof Friedrichshafens mit seinem repräsentativen Vorplatz fertiggestellt. König Friedrichs Konzept ist heute noch prägend für die Innenstadt.

Die Stadt hat es geschafft, dieses Gelände trotz immer wieder unternommener Versuche, vor allem um die Jahrhundertwende und nach dem Zweiten Weltkrieg, vor einer Überbauung zu bewahren. Zwar wurden nach 1945 Restaurants, Biergärten und ein Minigolf-Platz angelegt, aber das vom Stadtgründer König Friedrich von Württemberg hier erlassene eigentliche Bauverbot wurde später immer wieder bekräftigt.

Die Privatgärten im Uferpark wurden von der Stadt nach und nach aufgekauft, das letzte Teilstück 1985. Nur noch ein Grundstück (Flst. Nr. 140 „Pavillon am See“) befindet sich in Privatbesitz.

Das Grundstück Flst. 144/1 (Grünfläche oberhalb des Yachthafens) wurde 1984 durch die Stadt von der Evangelischen Heimstiftung erworben. Es besteht eine Grunddienstbarkeit, in der sich die Stadt verpflichtet, keine Hoch- oder unterirdischen Bauten zu errichten.

1988 lobte die Stadt einen Gutachterwettbewerb aus, um die Parkanlage für die Bürger und Touristen dauerhaft zu gewährleisten. Der Siegerentwurf vom Büro Valentien und Valentien aus Weßling wurde daraufhin weitgehend umgesetzt.

Erneute, allerdings lediglich übergeordnete Überlegungen zur Umgestaltung des Uferparks erfolgten dann 2004 – 2007 im Zusammenhang mit den konzeptionellen Planungen zur IGA 2017, wurden aber nach dem Abbruch der Planungen zum Gartenschauprojekt nicht weiterverfolgt.

Genau in der Mitte der trapezförmig symmetrischen Stadtanlage wurde 1846/47 als repräsentativer Endpunkt der württembergischen Südbahn das klassizistische Gebäude des Stadtbahnhofes erbaut und 1899/1901 im Zusammenhang mit dem Bau der Bodensee-gürtelbahn um die Seitenflügel erweitert.

Der Stadtbahnhof mit seinem repräsentativen Vorplatz wurde ursprünglich von zwei Hotels flankiert. Wo sich heute das Seehotel befindet stand schon früh das „Deutsche Haus“ wo einst die Geburtstage des Königs gefeiert wurden und auch Graf Zeppelin häufig Gast war. 1993/94

wurde das heutige Seehotel an diese Stelle gebaut. Anstelle des westlichen Hotels steht heute das Postgebäude, welches nach jüngster Sanierung und Erweiterung zusätzlich Büro-, Dienstleistungs-, Handels- und Wohnflächen bietet (SEE.STATT).

2. Bestand

2.1. Uferpark

Der Uferpark in seiner heutigen Form ist weitgehend das Ergebnis des 1988 ausgelobten Gutachterwettbewerbs.

Die historische öffentliche Grünanlage am See mit ihrer attraktiven Uferpromenade wird heute geprägt durch Gastronomie- und Freizeiteinrichtungen sowie durch den vorgelagerten Yachthafen.

Den östlichen Abschluss bilden der Antoniusplatz und der vorgelagerte Gondelhafen, die den Übergang zur eigentlichen Innenstadt und zur gastronomisch und touristisch geprägten See-straße schaffen. Im Zuge der Neugestaltung des Antoniusplatzes wurden Teile der Uferpromenade am Gondelhafen neu gestaltet.

Der östliche und zentrale Bereich des Uferparks ist geprägt durch offene Rasenflächen und einen lichten, zur Karlstrasse dichteren Baumbestand. Hier befindet sich das Kriegerdenkmal, welches 1930 eingeweiht wurde. Es wurde zur Ehrung der gefallenen Soldaten des Ersten Weltkriegs errichtet und wurde 2004 durch Stelen mit den Namen aller Kriegsoffer aus den beiden Weltkriegen ergänzt.

Westlich davon findet sich der denkmalgeschützte ehemalige Musikpavillon mit historischer Gartenanlage aus dem Jahr 1910.

Direkt an der Uferpromenade steht die sogenannte Musikmuschel, die v.a. in den Sommermonaten sehr beliebt für Open-Air-Aufführungen ist.

In der Achse der Riedleparkstraße befindet sich der Zeppelin-Brunnen, dessen 1909 geschaffene Brunnenfigur während der Kriegsjahre inmitten der zerstörten Stadt nahezu unversehrt blieb. Zum Zeppelin-Jubiläumsjahr 2000 wurde der Brunnen als Rekonstruktion des Originals wieder aufgestellt.

Unweit des Zeppelin-Brunnens in der Achse des Stadtbahnhofs steht das Zeppelin-Denkmal. Die Bronzesäule ragt 13 Meter in die Höhe und ist Ferdinand Graf von Zeppelin gewidmet. Sie wurde im Jahr 1985 eingeweiht.

Der östliche und zentrale Teil des Uferparks wird neben seiner Funktion als Erholungsfläche mehrmals im Jahr durch unterschiedliche Stadtfeste sehr stark beansprucht. Neben dem seit 1949 durchgeführten „Seehasenfest“ und dem „Kulturufer“ (seit 1976 – zunächst als „Aktion Ferienwoche“) finden jährlich zwei bis drei Krämermärkte und der Nachtflohmarkt regelmäßig an der Uferpromenade statt.

Nach Westen schließen gastronomisch genutzte Flächen, ein Kinderspielplatz, eine Mini-golfanlage sowie der Württembergische Yachtclub WYC mit vorgelagertem Yachthafen an.

Das kaum erschlossene Grundstück Flst. 144/1 (Grundfläche oberhalb des Yachtclubs) wurde 1984 durch die Stadt von der Evangelischen Heimstiftung erworben. Es besteht eine Grunddienstbarkeit, in der sich die Stadt verpflichtet, keine Hoch- oder unterirdischen Bauten zu errichten.

Den westlichen Abschluss des Parks stellt das denkmalgeschützte Graf-Zeppelin-Haus als überregional anerkanntes Kultur- und Veranstaltungshaus dar. Das Haus entstand 1977/78

nach den Plänen eines Wettbewerbs, der für den westlichen Teil des Uferparks ausgelobt worden war.

Die beliebte und v.a. in den Sommermonaten stark frequentierte Uferpromenade verläuft von Osten kommend bis zum Graf-Zeppelin-Haus direkt am See. Der denkmalgeschützte Schlosshafensteg und das Schlosshorn stellen nach der Unterbrechung im Bereich westlich des Graf-Zeppelin-Hauses den Abschluss der innerstädtischen fußläufigen Erreichbarkeit dar.

Nördlich des Uferparks schließen die verkehrlich stark frequentierte Friedrichstraße und der Stadtbahnhof mit begrüntem Vorplatz und Busbahnhof an. Sowohl die Friedrichstrasse als auch der Bahnhofvorplatz sind im Wettbewerbsgebiet enthalten.

2.2. Friedrichstraße

Die heute mit über 15.000 Kfz/Tag belastete Friedrichstrasse stellt eine Trennung des Bahnhofvorplatzes zum Uferpark dar. Eine Umgehungsstraße für Friedrichshafen wird aktuell gebaut und soll im Jahr 2020 fertiggestellt werden. Die Friedrichstraße ist z.Zt. noch als Bundesstraße B31 kategorisiert, sie soll jedoch in Kürze zur Gemeindestraße zurückgestuft werden, so dass hinsichtlich der Anforderungen an Querschnitte etc. größere Freiheiten bestehen.

Der Querschnitt der Friedrichstraße setzt sich wie folgt zusammen (von Nord nach Süd):

- Nördlicher Gehweg (teilweise für Radfahren freigegeben)
- Fahrspuren für den Kfz-Verkehr (abschnittsweise mit Abbiegespuren nach links oder rechts sowie in Zwischenlagen im westlichen Bereich ein Mittelstreifen, der teilweise von Anlieferverkehr genutzt wird)
- Grünstreifen mit Baumallee
- Südlicher gemeinsamer Geh-/Radweg (Radverkehr in beiden Richtungen; Teil des Bodenseeradweges)

Es existieren folgende Verknüpfungen (von West nach Ost):

- mit der Olgastraße (signalregelte Kreuzung)
- mit der Schillerstraße
- mit der Ausfahrt vom Bahnhofsplatz (mit Busanforderungssignalisierung)
- mit der Zufahrt zum Bahnhofsplatz
- mit der Riedleparkstraße (signalregelte Einmündung)
- mit der Karlstraße (signalregelt; Ausfahrt aus Altstadt sowie Zu-/Ausfahrt Parkhaus am See)

Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr bestehen

- signalisiert an den Knoten mit der Olgastraße, mit der Riedleparkstraße und mit der Karlstraße
- in Form von Querungshilfen beim Buchhorner Hof (mit Zebrastreifen), vor der Post und vor dem Seehotel (mit Zebrastreifen).

2.3. Bahnhofsvorplatz

Der ca. 1,1 ha große Bahnhofsvorplatz gliedert sich grob wie folgt auf:

- Haltestellen 1.200 qm
- Grünfläche 2.550 qm

- Verkehrsfläche 5.850 qm
- Seitenräume/Parken 1.450 qm

Der Stadtbahnhof bildet die städtebauliche Dominanz des Bahnhofsvorplatzes. Das Bahnhofsgebäude steht unter Denkmalschutz.

Neben der Nutzung als Anschluss- und Umsteigemöglichkeit im öffentlichen Personenverkehr hat der Bahnhofsvorplatz die Funktion eines Stadteingangs und ist somit einer der wichtigsten Plätze in Friedrichshafen. Er wird im nördlichen Bereich vorrangig durch die Nutzung als Busbahnhof geprägt und hat im Bereich der südlich gelegenen Grünfläche wenig Aufenthalts- und Gestaltungsqualität entgegenzusetzen. Ein im Jahr 2000 durchgeführtes Wettbewerbsverfahren brachte im Ergebnis einen Preisträgerentwurf, der große Teile der Fläche zur Verkehrsnutzung beanspruchte. Die Umsetzung wurde damals aus finanziellen Gründen zurückgestellt, wobei sich der Entwurf mit seinem rein verkehrlich geprägten Ansatz unter heutigen Aspekten und vor dem Ziel einer angestrebten Verknüpfung der Vorplatzsituation mit dem Uferpark nicht mehr zeitgemäß darstellt.

Unmittelbar vor der Eingangsseite des Bahnhofsgebäudes befinden sich 8 sog. „Kiss & Ride“-Parkplätze, die in der Regel auch durch Kunden der Läden und Lokale des Bahnhofs belegt werden.

Zentrum des Platzes ist eine Grünfläche mit hochstämmigen Bäumen, die im Einbahnverkehr umfahren wird. Unter der Grünfläche befinden sich teilweise noch Schutzräume aus dem 2. Weltkrieg.

Im direkten Vorplatzbereich des Bahnhofs befinden sich 8 Anlegekanten für Busse. Zudem ist im nordwestlichen Bereich des Seehotels eine Umschlagfläche angeordnet, die hauptsächlich dem Fernbusverkehr dient.

Weiterhin finden sich Taxistände und Kurzzeitparkplätze in den Bereichen vor dem Hotel und der SEE.STATT.

Auf östlicher Bahnhofseite befindet sich der Abgang zu den Gleisanschlüssen bzw. zur Unterführung zum Franziskusplatz, welcher eine wichtige Verbindung zur Nordstadt darstellt.

Eine Fuß- und Radwegeverbindung führt vom westlichen Bahnhofplatz zur Schillerstraße.

Parallel zu den Bahngleisen führt in östlicher Richtung ein Fuß- und Radweg mit Überführungen der Riedleparkstraße und künftig auch der Eckenerstraße in die Stadtmitte.

Angrenzend an den westlichen Rand des Bahnhofplatzes entsteht derzeit ein urbanes Quartier aus Wohnen, Gewerbe und Einzelhandel (SEE.STATT). Die Schillerstraße wird bis an den Bahnhofplatz herangeführt. Mittels Poller wird hier der Durchlass auf Fußgänger und Radfahrer beschränkt. Für den Anlieferverkehr des Einzelhandels kann der Poller abgesenkt werden, damit dieser aus der Schillerstraße über den Bahnhofplatz abfahren kann. Eine PKW-Ausfahrt aus der Tiefgarage des Quartiers ist nördlich des Postgebäudes angeordnet.

2.4. Busbahnhof

Vom Busbahnhof am Stadtbahnhof verkehren Buslinien des Stadtverkehrs mit den Verbindungen nach

- Schnetzenhausen,
- Raderach,

- Markdorf,
- Ettenkirch,
- Oberteuringen und
- Ailingen

sowie Regionalbuslinien nach

- Überlingen,
- Konstanz,
- Tettnang und
- Kressbronn.

Darüber hinaus bestehen Anschlussmöglichkeiten ins nationale und internationale Fernbusliniennetz. Derzeit wird allein der Busbahnhof am Stadtbahnhof von folgenden Linien angefahren:

- Freiburg Brsg. – Imotski (TR)
- München – Zürich (CH)
- München – Freiburg Brsg.
- Lindau – Hamburg
- Osnabrück – Friedrichshafen

4 Haltepunkte für weitere 9 Fernbuslinien sind im Stadtgebiet verteilt.

Während der Messezeiten verkehrt zusätzlich der MesseExpress in verdichteter Taktfolge.

Durch die unmittelbare Nähe zum Stadtbahnhof bestehen Anschlussmöglichkeiten auch ins Bahnliniennetz. Am Stadtbahnhof, der am Schnittpunkt der DB-Strecken der Südbahn (Friedrichshafen – Ulm und weiterführend nach Stuttgart) und der Bodenseegürtelbahn (Radolfzell – Lindau) liegt, verkehrt auch die regionale Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB) auf der Strecke bis Aulendorf und zum Hafenbahnhof. Mit der 2017 beginnenden Elektrifizierung der Südbahn wird die Bedeutung des Umsteigepunktes und der Bahnverbindung weiter zunehmen.

Die Infrastruktur des Busbahnhofs wird der aktuellen Erwartungshaltung an einen leistungsfähigen zentralen Busbahnhof nicht mehr gerecht. Die zunehmende Bedeutung des ÖPNV und das in diesem Zusammenhang stehende steigende Busangebot erfordert eine Diskussion über eine Neuorganisation des zentralen Stadtbahnhofes. Hinzu kommt das derzeit offene Zeitfenster bezüglich der Flächen der Deutschen Bahn, die Teilbereiche des DB-Areals nördlich des Stadtbahnhofes veräußern will.

Der künftige Busbahnhof soll so ausgelegt sein, dass er längerfristig den denkbaren Anforderungen genügt bzw. an diese angepasst werden kann. Das heißt, der in den nächsten Jahren zu erwartende Betrieb muss sich problemlos abwickeln lassen und für künftige Linien oder Fahrplanverdichtungen sollen leicht zu vollziehende Erweiterungen der Busanlegekanten möglich sein.

3. Planungsrecht

1977/78 wurde ein Wettbewerb für ein Kultur- und Veranstaltungshaus im westlichen Teil des Uferparks ausgelobt. Der anschließend erstellte Bebauungsplan Nr. 149 „Uferstraße West und Bürgerzentrum“ aus dem Jahr 1980 deckt das Gebiet um das heutige Graf-Zeppelin-Haus und den Uferpark bis zum Lammgarten planungsrechtlich ab. Der Bereich vom Yachtclub bis zum Lammgarten ist planungsrechtlich als öffentliche Grünfläche festgesetzt.

Für den äußeren östlichen Teil um den Bereich Antoniusplatz gilt der Bebauungsplan Nr. 173 „Altstadt West“ aus dem Jahr 1997. Dieser Bereich ist ebenfalls das Ergebnis eines Wettbewerbes.

Die verbleibende Fläche des Uferparks samt Friedrichstraße liegt innerhalb des Baulinienplans Nr. 2 „Lageplan zur Erweiterung des Stadtbauplanes“, rechtskräftig seit dem 27.01.1901.

Der Bereich Bahnhofsvorplatz wird berührt vom Bebauungsplan Nr. 9/2 „Änderung des Stadtbauplanes vom 05.05.1892 und des Ortsbauplanes zur Festlegung von Baulinien an der Brühl- bzw. Bahnhofstrasse vom 12.09.1930“. Der westliche Teilbereich des Bahnhofplatzes liegt innerhalb des B-Planes Nr.196 „Postareal Umnutzung“ vom 12.10.2013.

Zudem wird das Gebiet Graf-Zeppelin-Haus und Uferpark bis zum Antoniusplatz gestalterisch durch die Gestaltungssatzung Friedrichshafen sowie durch das Möblierungskonzept für den öffentlichen Raum aus dem Jahr 2011 geregelt.

Die Friedrichstraße ist z.Zt. noch Bundesstraße B31 und somit bestehen noch Abhängigkeiten vom Regierungspräsidium Tübingen als zuständigem Straßenbaulastträger. Eine Änderung ist ab 2020 möglich.

4. Denkmale

4.1 Kulturdenkmale nach § 2 DSchG

Folgende Kulturdenkmale liegen innerhalb des Plangebietes bzw. grenzen unmittelbar daran. Der Gedenkstein Gustav Schwab und das Denkmal Kaiser Wilhelm sind nicht an den Standort gebunden; sie können im Uferpark anderweitig aufgestellt werden.

- Ehemaliger Musikpavillon mit Gartenanlage
- Gedenkstein Gustav Schwab (örtl. flexibel)
- Denkmal Kaiser Wilhelm (örtl. flexibel)
- Karl-Olga-Brunnen
- Graf-Zeppelin-Haus
- Schlosssteg
- Stadtbahnhof

4.2 Naturdenkmale nach § 24 LNatSchG

- Buche auf Flurstück 140
- Buche unterhalb des Zeppelin-Denkmal
- Mammutbaum östlich des ehemaligen Musikpavillons

5. Problemstellungen

5.1. Uferpark

Der Uferpark wird mehrmals jährlich durch unterschiedliche Veranstaltungen wie das Seehasenfest oder das Kulturufer bespielt. Seit Jahren wird im Spätsommer der Konflikt zwischen Grünbestand und Nutzung für Festivitäten in den Grünanlagen deutlich sichtbar. Ein Konzept zur Steuerung der beanspruchten Flächen ist sinnvoll. Eine weitere Herausforderung stellen die individuellen Anforderungen der Gastronomienutzung im Park und der unterschiedlichen Freizeiteinrichtungen wie z.B. Minigolfanlage oder Württembergischer Yachtclub dar.

Zudem sind große Abschnitte dringend sanierungsbedürftig. Weitere Anliegen sind die Weiterführung des Uferwegs im Teilstück zwischen Graf-Zeppelin-Haus und Schlosssteg sowie die Verbesserung der Seezugänglichkeit im zentralen Parkbereich.

Ein grundlegendes Problem im Bereich des heutigen Uferparks stellt ein fehlendes Gesamtkonzept für die zukünftige Nutzung dar. Der Druck von Gastronomen auf Betriebserweiterungen steigt, die Konfliktsituation des Baum- und Grünbestandes mit Stadtfesten und Veranstaltungen nimmt zu.

Dazu kommen gestalterische Mängel, die sich u.a. durch eine unbefriedigende Aufenthaltsqualität in bestimmten Teilbereichen abzeichnet. Trotz der Uferlage fehlt der direkte Bezug zum See und sollte z.B. durch zusätzliche Seezugänge gestärkt und aufgewertet werden. Bereiche der Grünanlagen westlich des Kiosks sind teilweise gar nicht zugänglich.

Die Beläge der Uferpromenade sind u.a. durch Wurzelanhebungen stark sanierungsbedürftig, was auch die Ufermauer und die Treppenanlagen betrifft. Hinzu kommen ein ungenügendes Beleuchtungskonzept oder auch eine mangelnde technische Infrastruktur.

Unumgänglich ist ein überzeugendes Konzept für die Grünanlagen des Parks, welches die einzelnen Problemstellungen berücksichtigt.

Der Uferpark kann nicht in seiner Gesamtheit verändert werden. Der wertvolle Baumbestand und die Denkmale sind prägende Elemente die behutsam einzubinden sind. Es ist jedoch klar, dass es wesentliche Strukturveränderungen geben muss, um die Weichen für eine gute Nutzbarkeit und überzeugende Gesamtgestaltung der nächsten Dekaden zu stellen (siehe 6.1.)

5.2. Friedrichstrasse

Die Friedrichstrasse hat derzeit ein hohes Verkehrsaufkommen zu bewältigen, was dem Anspruch bzgl. historischer Bedeutung und Lage nicht gerecht wird. Aufgrund dieser Situation ist auch die Querung zum Uferpark hin nur begrenzt möglich. Die Querung zum Bahnhofsvorplatz als wichtigem Stadteingang ist gänzlich unzulänglich.

Problematisch ist vor allem auch die gemeinsame Führung des Radverkehrs mit den Fußgängern auf dem südlichen Geh-/Radweg. Vor allem zu touristischen Spitzenzeiten im Sommer zeigen sich die Grenzen dieser gemeinsamen Fläche, da dort auch der Bodenseeradweg verläuft.

5.3. Bahnhofsvorplatz

Die Infrastruktur des Bahnhofsvorplatzes wird den aktuellen Anforderungen derzeit nicht gerecht. Der Busbahnhof ist mit seiner heutigen Form an seiner Kapazitätsgrenze angelangt. Der Bahnhofsvorplatz bietet durch seine verkehrsdominante Gestaltung wenig Aufenthaltsqualitäten und für die angrenzenden Nutzungen gibt es kaum Möglichkeiten, den öffentlichen Raum zu bespielen. Zudem sind wichtige Wegebeziehungen schlecht ablesbar. Unter anderem ist der Unterführungszugang östlich des Bahnhofsgebäudes als wichtige innerstädtische Verbindung in die Nordstadt im bestehenden Platzgefüge undefiniert. Der städtebauliche Bezug zum Uferpark fehlt gänzlich.

Die Infrastruktur des Busbahnhofs wird auch der aktuellen funktionalen Erwartungshaltung an einen leistungsfähigen zentralen Busbahnhof nicht mehr gerecht. Die Buskanten bieten

keinerlei Wetterschutz, die Wegebeziehungen sind unübersichtlich und schon jetzt kann dem Bedarf an Fernbuslinien nicht ausreichend entsprochen werden.

6. Aufgabenstellung

Die Größe des Planbereichs umfasst ca. 11,9 ha. Bis auf Flst.-Nr. 140, Schlosssteg, Friedrichstrasse und Teile des Bahnhofsvorplatzes befinden sich alle Flächen in städtischem Eigentum.

Für den Uferpark sowie für die Friedrichstraße inkl. Bahnhofsvorplatz ist eine Planung erforderlich, die die dargestellten Probleme und Interessenskonflikte analysiert und berücksichtigt.

Mit der Überplanung wird generell eine Aufwertung und Zonierung der Freiräume sowie eine strukturelle Verbesserung der Wegeverbindungen verfolgt.

Im Vorfeld wurde eine Bürgerbeteiligung auf der städtischen Online-Plattform „Sag´s-doch“ durchgeführt. Die Ergebnisse sind als Anregung in Anlage 14 zusammengefasst.

6.1. Uferpark

Angestrebte Ziele der Neuplanung sind u.a.

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

Friedrichshafen hat eine der längsten und schönsten Uferpromenaden am Bodensee. Im Bereich des Uferparks soll die stark frequentierte Promenade wieder erlebbarer dargestellt werden. Dazu gehört nicht nur die Sanierung der Beläge und die Aufarbeitung der technischen Infrastruktur, sondern auch in erster Linie die Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch die Schaffung von Sitzgelegenheiten, Seezugängen etc. Der Park soll eine Zonierung erfahren, die sowohl belebte Zonen entlang der Promenade als auch ruhigere Erholungszonen zum Rückzug bietet. Eine ähnliche Aufteilung findet sich bereits im Bestand durch die zusätzliche Wegeführung „in zweiter Reihe“ unterhalb der Friedrichstraße, die deutlich weniger frequentiert ist. Dieser Weg endet jedoch momentan direkt westlich des Zeppelin-Denkmal. Ein Wunsch der Stadt ist die Weiterführung dieses Weges bis zum Graf-Zeppelin-Haus, um auch die bisher nicht zugänglichen Bereiche im westlichen Teil des Parks zu erschließen und erlebbar zu machen. Dieser zweite Weg soll nicht nur Entlastung des Hauptweges sein sondern ein attraktiver neuer Spazierweg mit eigenen Qualitäten werden.

Hohe Potenziale zur Aufwertung bietet die Umgestaltung der Ufers vom Gondelhafen bis zum historischen Steg am Schloss. Im Entwurf sind die Umbaubereiche und der Charakter dieses

Ufers darzustellen. Es ist darzustellen, welche Teilbereiche baulich ausgebildet (hartes Ufer) werden sollen, und welche Bereiche naturnaher (weiches Ufer) gestaltet werden. Die Uferlinie ist nicht fest definiert, größere Aufschüttungen o.ä. sind jedoch aus limnologischen und naturschutzfachlichen Gründen nicht möglich. Für die Neugestaltung der Uferlinie ist relevant, dass die Lindenreihe an der historischen Ufermauer wegen ihrer eingeschränkten Vitalität nicht unbedingt erhalten werden muss. Zudem ist die Ufermauer/Mole des Gondelhafens baufällig und kann umgestaltet werden. Ein Brückenbauwerk über die Einfahrt des Gondelhafens als Verbindung zur Seestraße ist in diesem Zusammenhang unter Berücksichtigung der erforderlichen Durchfahrtshöhe möglich.

Ein weiteres wichtiges Thema des Uferparks ist die Darstellung eines überzeugenden Konzeptes für die mehrmals jährlich durch unterschiedliche Großveranstaltungen wie das Seehasenfest oder das Kulturufer bespielten Flächen (s. dazu Anlagen 12 Aufstellflächen). Dazu gehört in erster Linie die Definition und Befestigung dieser Flächen, die so ausgearbeitet werden sollen, dass sich diese auch in den Wintermonaten ansprechend darstellen. Die bisher jährlich auftretenden Schäden des Grünbereiches sollen durch entsprechende Maßnahmen weitestgehend minimiert werden. Bei der Planung ist zu berücksichtigen, dass die Rettungszufahrt über den rückwärtigen Weg unterhalb der Friedrichstraße erfolgt. Zudem werden die Veranstaltungen über diesen Weg sowie über die Uferpromenade beliefert.

Eine Herausforderung stellen die individuellen Anforderungen der Gastronomienutzung im Park und der unterschiedlichen Freizeiteinrichtungen wie z.B. der Minigolfanlage dar. Zudem befindet sich im westlichen Teil ein attraktiver öffentlicher Kinderspielplatz (s. Plananlage 9 Nr. 18). Diese Flächen können mit einem überzeugenden Konzept neu geordnet werden. Die Gastronomiegebäude, in Plananlage 9 mit der Nummer 19 belegt („Laguna“ und „Lammgarten“), sind sanierungsbedürftig und können durch Neubauten ersetzt werden.

Das Restaurant „Laguna“ wird vom Pächter aus Altersgründen nicht weiter betrieben. Es soll nur noch ein Gastronomiebetrieb weitergeführt werden. Die Flächen des „Laguna“ können daher dem „Lammgarten“ zugeschlagen werden.

Im Bestand sieht die Flächenaufteilung wie folgt aus:

Objekt	Nutzfläche Gebäude	Nutzfläche Außenbereich	Verkehrsflächen
Lammgarten	400.00 qm	950.00 qm	300.00 qm
Laguna	120.00 qm	150.00 qm	50.00 qm

Das mit der Nr. 17 bezeichnete Gebäude des Minigolfplatzes kann ebenfalls überplant werden. Der Minigolfplatz betreibt momentan einen kleinen Kiosk mit einer Größe von ca. 15 m² unter Mitbenutzung der öffentlichen Toiletten. Es ist jedoch eine Erweiterung der Bewirtung mit kleineren Speisen- und Alkoholausschank erwünscht.

Der Gastronomiebetrieb „Lammgarten“ und der Minigolfbetrieb sind nur in den Sommermonaten geöffnet. Es ist jedoch anvisiert, dass zur Belebung der Uferstraße auch in den Wintermonaten zumindest der „Lammgarten“ zukünftig ganzjährig betrieben wird.

Eine Überplanung des Württembergischen Yacht-Clubs (Nr. 13) ist nicht vorgesehen, sollte jedoch ein überzeugendes Gesamtkonzept vorliegen, steht ggfs. auch das Gebäude des Clubs zur Disposition. Ausgenommen von einer Überplanung ist das Gastronomiegebäude mit der Nummer 16 (Flst. Nr. 140), welches sich in Privatbesitz befindet. Eine öffentliche Wegeführung ist jedoch auf Flurstück 140 denkbar.

Es ist zu beachten, dass die Fläche, welche im Übersichtsplan mit der Nr. 15 ausgewiesen ist (Flst. Nr. 144/1), nicht mit Hoch- oder unterirdischen Bauten überplant werden darf.

Zudem befinden sich im Bereich der bestehenden Gastronomie ein Kiosk (Nr. 20), Räume der städtischen Baubetriebe (Stadtgärtnerei) sowie öffentliche Toiletten (Nr. 20), die sehr anfällig für Vandalismus sind.

Für die öffentlichen Toiletten ist bei Neubau folgender Umfang gefordert:

- Damen-WC: 3 Kabinen sowie Wickelmöglichkeit
- Herren WC: 2 Kabinen und 3 Urinale
- 1 Behinderten-WC mit Liege für Schwerstbehinderte
- Putzraum
- Lagerraum für Reinigungsmaschinen/-geräte u.ä., möglichst mit separatem Zugang

Weitere öffentliche Toiletten befinden sich beim Graf-Zeppelin-Haus und am Antoniusplatz, daher sollte der geplante Standort möglichst zentral liegen.

Anforderung an die Flächen der Stadtgärtnerei:

- Aufenthaltsraum für ca. 12 Personen mit Kochgelegenheit
- WC's
- Umkleieräume
- Trockenraum
- Werkstatt (ebenerdig) für Wartungsarbeiten und Reparaturen (ca. 15 qm)

Die Stadt beabsichtigt zeitnah im Zuge des Ausbaus der Elektromobilität die Beschaffung eines Elektro-Transporters für den Bereich der Uferanlagen / Altstadt zu realisieren. Hierfür sollte im räumlichen Zusammenhang mit den Räumen der städtischen Baubetriebe eine Unterbringungsmöglichkeit vor Ort (Garage sowie Elektro-Ladeanschlüsse) mit einer Größe von ca. 7.00 x 3.50 m sowie zwei (überdachte) Stellflächen für weitere Transporter berücksichtigt werden (Abmessung der Transporter ca. 6.00 x 2.30 m).

Die bestehende Fläche für den Kiosk ist mit ca. 45.00 qm ausreichend.

Grundsätzlich ist es wünschenswert, alle erforderlichen Nutzungen baulich in zentraler Lage zu bündeln.

Ein beliebter Treffpunkt in den Sommermonaten ist der sogenannte Beach Club (Nr. 22). Der Club mit Restaurantbetrieb wird nur in den Sommermonaten betrieben. Das Gebäude ist momentan nur als bauliches Provisorium angelegt und mehr oder weniger geduldet. Ungeachtet der rechtlichen Situation ist ein Vorschlag für ein Konzept erwünscht, welches sich sowohl im Sommer in den sensiblen Uferbereich integriert, als auch im Winter, wenn der Betrieb eingestellt ist, nicht störend in Erscheinung tritt.

Das dem Beach Club vorgelagerte Klangschiiff (Nr. 23) ist in die Planung zu integrieren, kann jedoch versetzt werden.

Die Mole des Hafens des Württembergischen Yacht-Clubs (s. Plan Nr. 14) ist aktuell nicht öffentlich zugänglich, könnte jedoch optional in die Planungen mit einbezogen werden.

Die Musikmuschel mit der Nr. 25 kann überplant werden. Es soll jedoch ein adäquater Ersatz für kleinere Musikveranstaltungen oder sonstige Aufführungen im Park geschaffen werden.

Westlich der Musikmuschel befindet sich mit der Nr. 24 ein Versorgungsgebäude, welches sowohl die Trafostation als auch die Stromversorgung bzw. Steuerung des darunterliegenden Überlaufbeckens beinhaltet. Dieses Gebäude kann ggfs. durch einen Neubau ersetzt werden, ist jedoch an den Standort gebunden.

Für eine optimierte Müll- und Laubbeseitigung insbesondere im Zuge von Festveranstaltungen und auch während der Laubzeit im Herbst ist zudem eine befestigte Fläche zur Stationierung eines offenen Abrollcontainers mit den Abmessungen von ca. 7.00 x 2.50 m (Fläche ca. 8.00 x 3.00 m) erforderlich. Der Standort soll möglichst unauffällig integriert, z.B. versenkt werden, muss jedoch ausreichend Rangierfläche bieten und gut anfahrbar sein.

Die Freibereiche um das denkmalgeschützte Graf-Zeppelin-Haus (Plananlage 9 Nr. 3) sind bis auf die südliche Uferpromenade nicht Bestandteil der Überplanung, sollen jedoch funktional in die Gestaltungskonzeptionen integriert werden. Ein angestrebtes wichtiges Ziel ist jedoch die Weiterführung der Promenade vom Graf-Zeppelin-Haus bis zum Schlosssteg (Nr. 2). Der Schlosssteg sowie die Uferlinie in diesem Bereich bis zum Schlosshorn (Nr. 12) können nicht verändert werden.

Denkbar sind jedoch gestalterisch prägende Elemente, die die Uferlinie auch vom Wasser akzentuieren und so die Gesamtabfolge der Promenade von der Rotachmündung bis zum Schloss markieren.

Denkmale:

Die Kulturdenkmale gem. oben aufgeführter Liste (im Übersichtsplan gekennzeichnet mit den Nummern 1 – 8) sind in die Planung einzubinden und an ihren Standorten zu erhalten, einzig der Gedenkstein Gustav Schwab (Nr. 6) und das Denkmal Kaiser Wilhelm (Nr. 7) sind nicht zwingend an ihren heutigen Standort gebunden und können an anderer Stelle neu eingebunden werden.

Für das politisch sensible Kriegerdenkmal (Nr. 27) ist es denkbar, zeitgemäße Ideen zur Gestaltung unter Einbindung vorhandener Elemente einzubringen. Der Zeppelin-Brunnen (Nr. 26) in der Achse Riedleparkstraße wurde erst vor wenigen Jahren restauriert und ist an den Standort gebunden. Auch das Zeppelin-Denkmal (Nr. 21) in der Achse Bahnhofplatz soll in die Planung integriert werden. Sollten sich bei der Ideenfindung für die Anbindung des Bahnhofplatzes an den Uferpark durch das vorhandene Denkmal Zwänge ergeben, die eine sinnvolle gestalterische Lösung erschweren, kann das Umfeld der Stele überplant werden, die Stele sollte jedoch an gleicher Stelle wieder eingebunden sein.

Weitere kleinere Kunstwerke oder Gedenksteine etc. im Plangebiet können bei Bedarf ersetzt werden.

Baumbestand:

Die im Uferpark stehenden Bäume gehen z.T. zurück auf die Zeit der Stadtgründung durch König Wilhelm. Der Uferpark entstand durch die Zusammenlegung mehrerer Villengärten und eines aufgelassenen Friedhofs zu der heutigen Anlage. Aus diesem Grund hat der Park kein einheitliches gestalterisches Gepräge, sondern stellt eine Mischform verschiedener Stilrichtungen dar, z.B. Englischer Landschaftsgarten des 19. Jahrhunderts und Geometrischer Garten des 18. Jahrhunderts. Alle Bäume sind in einem verkehrssicheren und gepflegten Zustand. Eine Besonderheit stellen die gestifteten Bürgerbäume dar. Grundsätzlich sollte versucht werden, den Baumbestand zu erhalten. Es ist dennoch möglich, einzelne Bäume zu entfernen bzw. an anderer Stelle zu ersetzen (Bürgerbäume!).

Lindenreihe an der Uferstraße:

Diese Bäume sind nach dem Krieg tw. auf Kriegsschutt angepflanzt worden. Der Standort ist prinzipiell ungeeignet, was sich im schlechten Wachstum zeigt. Zudem vergreisen die Bäume zunehmend.

Diese Bäume könnten daher entnommen werden.

6.2. Friedrichstrasse

Die Planung muss für den Fahrverkehr (MIV, ÖV und Radverkehr) eine Straße für Gegenrichtungsverkehr enthalten. Dabei soll der Fahrverkehr auf der Friedrichstraße geschwindigkeitsreduziert (30 km/h) erfolgen. Mit einer wesentlichen Abnahme des Verkehrsaufkommens auf unter 10.000 Kfz/24 h ist vor allem auch nach der Inbetriebnahme der im Bau befindlichen B 31 neu (Umfahrung Friedrichshafen) ab vsl. 2020 zu rechnen. Ein möglichst reibungsfreies Befahren durch den Busverkehr ist zu gewährleisten, d.h., dass bis auf die Knotenpunkte auf eine dritte Spur verzichtet werden kann. Es besteht die Möglichkeit (in Abhängigkeit der Ergebnisse der Verkehrsentwicklungsplanung), dass in einer späteren Phase die Durchfahrt für den MIV zwischen Karl- und Metzstraße komplett gesperrt wird (Ausnahme Bus- und Radverkehr), so dass mit einer weiteren Verkehrsabnahme zu rechnen ist. Bei einer solchen Sperrung müsste dann ein Wenden am Knoten Friedrich-/Karlstraße ermöglicht werden (z.B. Minikreisverkehr).

Die Friedrichstraße soll zukünftig möglichst keinen Durchgangsverkehr mehr beinhalten und somit hauptsächlich dem reinen Ziel- und Quellverkehr dienen. Hier sind neben den anliegenden Quartieren mit Wohnen, Geschäften und Hotellerie als Quellen/Ziele vor allem der Stadtbahnhof und das Parkhaus am See zu nennen, deren Erreichbarkeit gesichert sein muss. Ein Vorschlag für die Verkehrsführung zu den Innenstadtparkhäusern ist Folie 15 (Anlage 11) zu entnehmen.

Für die Verknüpfung mit den angrenzenden Straßen sind die dem künftigen Verkehr entsprechenden Knotenpunktformen zu wählen.

Der Radverkehr soll auf der Fahrbahn ohne gesonderte Spuren (im Mischverkehr) mitfließen. Für den im Zuge des Bodenseeradweges (zwischen Kloster- und Karlstraße) fahrenden „Sonderradverkehr“, der sich zu großen Teilen aus Radfahrergruppen, Familien etc. zusammensetzt, sollte möglichst ein eigenes Wegeangebot Berücksichtigung finden. Somit könnte auf der künftigen Friedrichstraße die Belastung durch Radverkehr reduziert (vor allem im Hinblick auf den Busverkehr) und zudem mehrmaliges Queren der Friedrichstraße bei Befahren in Ost-West-Richtung vermieden werden. Die erforderlichen Radverkehrsrelationen sind in Folie 32 (Anlage 11) dargestellt. Bei überzeugendem Konzept ist auch eine zusätzliche Wegeführung durch den Uferpark denkbar.

Der Fußverkehr soll auf einer nördlichen Achse (direkt an der Bebauungskante) sowie auf möglichen weiteren Achsen zwischen Fahrbahn und Uferkante geführt werden. Für die Querung der Friedrichstraße sollen ausreichende Möglichkeiten geschaffen werden. Insbesondere sind hierbei die Fußgängerführungen Nordstadt - Innenstadt im Zuge der Olgastraße, des Stadtbahnhofs, der Riedleparkstraße und der Metzstraße zu berücksichtigen. Die Haltestelle Stadtmitte ist im Wettbewerbsgebiet möglichst attraktiv im Bereich der Metzstraße anzulegen.

Lindenreihe an der Friedrichstraße:

Diese Bäume wurden ca. 1990 nach dem damaligen Stand der Technik in ein spezielles, durch Gutachter zusammengestelltes Substrat gepflanzt. In den zurückliegenden Jahren haben sie kein nennenswertes Wachstum gezeigt. Diese Bäume könnten daher entnommen werden.

6.3. Bahnhofplatz

Die vorhandene Infrastruktur des Bahnhofsvorplatzes wird den aktuellen Bedürfnissen nicht gerecht.

Ziel der Stadt Friedrichshafen ist es, Vorschläge zu erhalten, auf deren Grundlage dieser wichtige städtische Platz in gestalterischer und funktionaler Hinsicht deutlich aufgewertet werden kann.

Wichtiges Ziel der Neugestaltung ist die sinnvolle Anordnung und Verknüpfung der verkehrlichen Gegebenheiten, v.a. aber die Schaffung einer attraktiven Ausgestaltung, die sowohl Rücksicht nimmt auf die Aufenthaltsqualität als auch den Ansprüchen heutiger ÖV-Nutzer gerecht wird.

Weiterhin sind die vorhandenen Wegebeziehungen herauszuarbeiten bzw. neu zu definieren. Unter anderem ist der Unterführungszugang östlich des Bahnhofsgebäudes als wichtige innerstädtische Nordverbindung im bestehenden Platzgefüge gänzlich undefiniert.

Zudem ist es der Wunsch des Auslobers, den städtebaulichen Bezug zum Uferpark zu verstärken und diese Verknüpfung in die planerischen Überlegungen mit einzubeziehen. Hierbei wird auf die enorme Bedeutung der Blickbeziehung zwischen Stadtbahnhof und See hingewiesen.

Die grundsätzliche Erhaltung der Grünanlage und des Baumbestandes hat Priorität. Eingriffe in die vorhandene Baumsubstanz sind jedoch nicht gänzlich ausgeschlossen, sofern ein überzeugendes Konzept vorgelegt wird. Die raumbildende Wirkung der vorhandenen Bäume ist zu beachten.

Bedingt durch die Vorgaben im Bestand ist eine Neuordnung der Anlegekanten für Busse im Wesentlichen nur zwischen Bahnhofsgebäude und der Grünfläche möglich. Dieser Raum ist ausreichend, um acht Anlegekanten unterzubringen (wie im Bestand). Davon sollen bei der Überplanung zwei für Gelenkbusse ausgelegt sein. Zusätzlich sind auf dem Bahnhofsplatz zwei Anlegekanten für Fernbusse und zwei für nachrückende Busse zu berücksichtigen.

Das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude und die Grünfläche stellen Restriktionen dar, die eine adäquate Entwicklung des Busbahnhofs erschweren. Überdachungen u.ä. sind daher sehr filigran und zurückhaltend zu gestalten. Zur Optimierung des Busbahnhofs können Eingriffe in die Grünfläche vorgenommen werden.

Es ist nicht Aufgabe des Wettbewerbes, eine detailliert funktionierende Verkehrsplanung für den Bahnhofplatz zu entwickeln! Dies bleibt der späteren Detailplanung außerhalb des Wettbewerbsverfahrens vorbehalten.

Den Busbahnhof betreffend lautet die Aufgabe in erster Linie, Funktionsflächen und Wegebeziehungen sowie grundsätzliche funktionale Verkehrsabläufe darzustellen.

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes wurden Varianten zur verkehrlichen Abwicklung des Busbahnhofs untersucht, die als Anlage 16 beigefügt sind.

Bäume im Bereich Bahnhofsvorplatz:

Die Bäume sind in einem guten Zustand und sollten, wenn möglich, erhalten werden. Bei entsprechender Konzeption können jedoch einzelne Bäume entfallen.