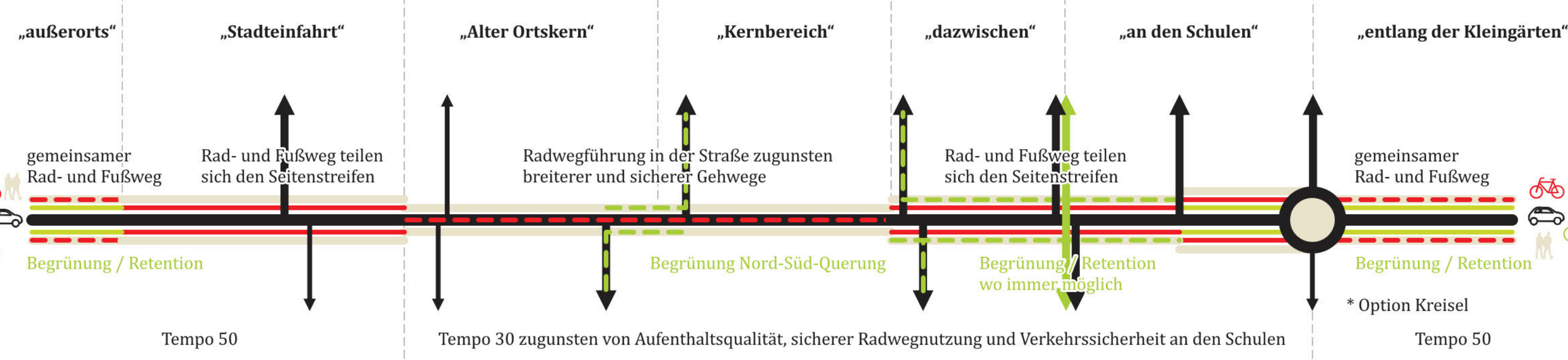
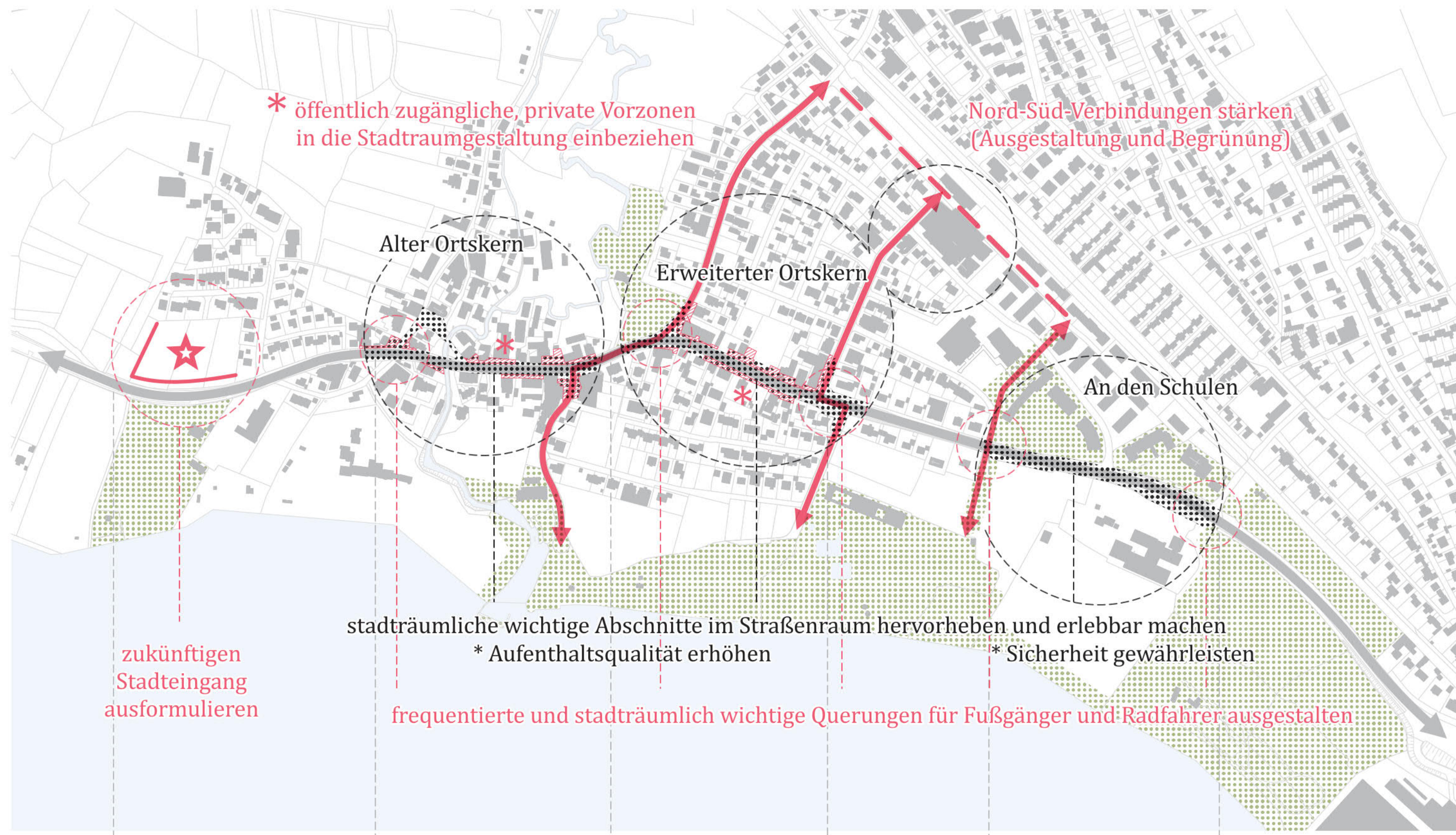


## Idee / Realisierungsabschnitte



### Aufgabe und Zielsetzung

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

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

### Stadträumliche Gliederung

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

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

### Umgestaltungsansätze

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

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

### Grundsätzliche Ziele sind:

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

### Stadteingangsabschnitte

Stadteingang West - der Anmutung der Straße auswärts kann durch intensive Baumpflanzung zu einer richtigen Überlandallee aufgewertet werden. Der straßenbegleitende Bodenseeradweg erfährt hierdurch eine willkommene Verschattung in Zeiten steigender Temperaturen. Die geplante bauliche Entwicklung verlängert die bisherige Stadteinfahrt, die mit einer gestalterischen Einengung zur Geschwindigkeitsreduzierung beginnt. Als reines Wohngebiet mit Erschließung abseits der Hauptstraße ist mit wenig Bezug der Bebauung zum Straßenraum zu rechnen. Der Straßenraumquerschnitt gestattet hier eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radweg im Seitenstreifen.

Die gewünschte Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 erfolgt ab dem Bereich der Historischen Mitte, die durch Prägeasphalt (Farb- oder Gestaltwechsel) stadträumlich hervorgehoben werden und vorhandene Querungen erleichtern helfen soll. Die bereits erfolgte gestalterische Aufwertung des Straßenraums Richtung Hafen im Bereich der Hotels in der Fischerstraße zur Stärkung der Aufenthaltsqualität der vorhandenen Außengastronomie kann zur Markierung des stadtstrukturell funktionalen Schwerpunkts über die Zeppelinstraße fortgesetzt werden. Um die Attraktivität der Sitzbereichen und Vorflächen der Geschäfte sowie die Sicherheit für Fußgänger in diesem beengten Straßenraum zu erhöhen, aber auch die Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 zu rechtfertigen, wird der Radweg im Straßenraum geführt.

Auch für den Bereich der erweiterten Kernzone stehen Sicherheit und Aufenthaltsqualität im Vordergrund. Der vorhandene Straßenquerschnitt gestattet ebenfalls keine qualitativ hochwertige gemeinsame Führung des Fuß- und Radweges im Seitenstreifen. Zugunsten breiterer Gehwege und einladender Vorzonen vor den Geschäften bleibt der Radweg ein Teil der Fahrbahn. Für den stadträumlich wichtigen Bereich wird zudem ein Regelwerk vorgeschlagen, dass die öffentlich zugänglichen privaten Vorzonen als Teil des öffentlichen Stadtraums begriffen und ausgestaltet. Dadurch besteht die Chance, durch Begrünung und Möblierung an strategisch wichtigen Stellen die Aufenthaltsqualität deutlich zu erhöhen und dem Kernbereich ein neues Gesicht zu geben, als wichtige Adresse im Stadtraum.

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

Der östliche Straßenabschnitt an den Schulen und entlang der Kleingärten lässt sich durch seine großzügigen Freiräume und den vorhandenen Baumbestand als grüne Ortsdurchfahrt charakterisieren. Dieses Thema wird durch weitere Begrünung intensiviert. Ein weiterer Aspekt ist die Gewährleistung der Sicherheit für die Schulen. Die Vorzone der Tannenhag-Schule erfährt zu diesem Zweck eine Ausgestaltung der Vorfahrt bzw. Vorplatzes (Busausstieg Schüler, Kurzzeitparken). Als Lösung für die Stellplatzproblematik entlang der Kleingärten wird zu einer Neuordnung und Befestigung des bestehenden Parkplatzes vorgeschlagen, zum anderen die Erweiterung und Neugestaltung des Bedienstetenparkplatzes vor der Schule, der nur temporäre für den Schuldienst genutzt ansonsten auch für Kleingärtner zugänglich gemacht werden sollte.

## Schnitte 1:500 (NEUPLANUNG)

