

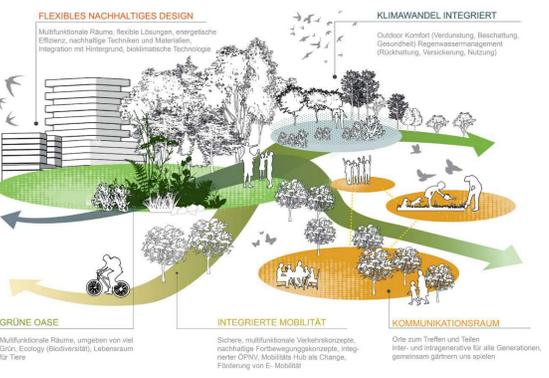


Fischbach's Klimastraße +

Leitidee und Vision

Die Umgestaltung der Meersburger- und Zepplstraße in Friedrichshafen - Fischbach bietet eine enorme Chance, dem Ort einen neuen Charakter zu geben. Neben dem Umbau des Straßenraums in eine Klimastraße, ausgerichtet auf den Wandel der Zukunft ergibt sich die Möglichkeit den Ortskern neu zu gestalten, mit dem Menschen im Mittelpunkt. Ein Ort wird über seine öffentlichen Räume wahrgenommen.

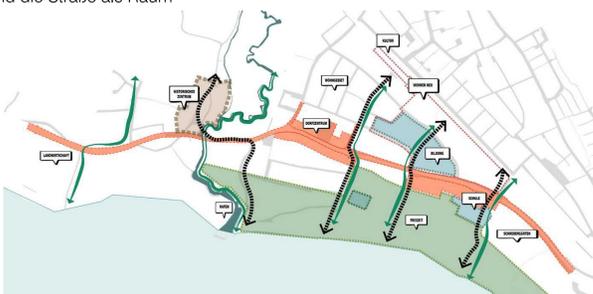
Heute ist die Straße eine Barriere, laut, gefährlich und bietet keinerlei Aufenthaltsqualität. Nach der Umgestaltung ist der Straßenraum die Neue Ortsmitte, ein Aufenthaltsraum für Einheimische und Besucher. Rhythmus entsteht durch den individuellen Umgang der Nord-Süd-Bezüge. Naturgeprägt, historisch oder neu entstehend verknüpfen sie den historischen Ortskern, die Anwohnerschaft und den Kultur- und Mobilitätsort um den Bahnhof mit dem einzigartigen Naturraum am See.



Entwurf Strategien

Nord-Süd Durchlässigkeit und die Straße als Raum

- Sichere Querungen durch Verlangsamung des Verkehrs
- Bessere Querungen durch Kreisverkehre, Zebrastreifen, Verkehrsinseln und die bestehende Unterführung im Osten
- Ökologische Verknüpfung von Nord und Süd
- Balance zwischen Durchgangsraum und Aufenthaltsraum finden
- Die Trennung im Ort auflösen
- Ein "gesamtes" Fischbach am See schaffen
- Ein einladender, sicherer Raum zu Aufenthalt, Begegnen



Klare Zonierung und Sicheres Verkehrskonzept

- Tempo 30 im Ortskern
- Fußgänger, Radfahrer und Autos auf eigenen Spuren
- Sichere Übergänge durch Zebrastreifen, Kreisverkehre und die bestehende Unterführung im Osten



Integriertes Ökologie und Regenwasserkonzept

- Maximierung von Bäumen und Pflanzflächen im Straßenraum
- Integriertes "Animal Aided Design"
- Reduzierung der Hitze durch Verschattung und Verdunstung
- Baumrigolen zur Speicherung und Rückhaltung von Regenwasser
- Regenwasserversickerung durch durchlässige Beläge
- Unterführung wird als Regenwasser-Zisterne zur Bewässerung umgebaut
- Möglichst oberflächige Ableitung und Sammlung von Regenwasser, "Schwammstadtprinzip"



Ortseingang - West

- Schon heute deutlich erkennbarer Ortseingang
- Durch zwei große Bäume und die beidseitige Bepflanzung noch klarer in der Zukunft

Klimabelag

- Wasserspeicher und aktive Verdunstung
- Versickerung über Fugen
- Speicherung des Regenwassers in den Poren

Klimabäume

- Anpassung an den Klimawandel
- Hohe Verdunstung
- Gute Verschattung

Freiraumkonzept

Der Freiraum bietet ein Begegnen und Flanieren, gewährleistet aber auch die notwendigen Funktionen. Feuerwehrraststellflächen, Orientierung, Pflege, Entwässerung, Alterschutz, Gastronomie im Freien, Parkierung, Zufahrten zu den Grundstücken sind nur einige der integrierten Funktionen.

Zwischen Spaltensteiner- und Kapellenstraße spannt sich ein neuer Begegnungsraum. Kirschen in Reihen, großzügige, helle Pflasterflächen, Bänke und Pflanzungen, ein Wasserspiel werden Ort neu prägen. Der Fußgängerbereich wird maximiert, die Radfahrerstreifen in den Fußwegbelag integriert und nur durch Farbnuancen und einen überbreiten niveaugleichen Bordstein markiert. Der Städtebau mit Ausformulierung eines zentralen Platz Poststraße-Standbadstraße verstärkt mit seiner räumlichen Struktur und Dichte das Gefühl des Ortskerns. Die heutige Unterführung wird nicht mehr benötigt, das Leben spielt sich auf dem Platz ab. Ein Wasserspiel, ein Baumdach, Sitzmöglichkeiten laden ein.

Von Spaltensteiner Straße nach Westen und Kapellenstraße nach Osten wird im Kontrast zum Zentrum ein anderes Straßenbild vorgeschlagen. Eine klare Zonierung der Verkehrsteilnehmer in der Materialität in Fahrschienen, Fußwege und Fahrradbahn sowie die Baumstellungen bestimmen die Wahrnehmung. Bäume werden wo möglich als „Baumsequenz“ mit 3 bis 7 Bäumen sowie als markante Einzelbäume vorgeschlagen.

Eine neue Mobilitätsstation mit Serviceangeboten speziell für Fahrradfahrer, Parkdecks für Pkw ist auf dem heutigen Parkplatz des Strandbades vorgesehen. Die freizumachenden Flächen der heutigen ebenerdigen Parkierung sollen dann dem parkartigen Grünraum zugute kommen. Ein Fahrradfahrerhotel auf dem Dach wäre ebenso vorstellbar.

Wasserkonzept

Für das Wasserkonzept wird ein ganzheitliches Gesamtsystem mit dem Leitbild „Schwammstadt“ vorgeschlagen. Ziel ist die Etablierung eines natürlichen Wasserhaushalts – d.h. Verdunstungs-, Grundwasserneubildung und Oberflächenabfluss ähnlich einer un bebauten Fläche. Die heute vorhandene Entwässerungsinfrastruktur wird durch die Neugestaltung nicht zusätzlich belastet, d.h. sogar entlastet.

Das anfallende Regenwasser wird vom Kanal entkoppelt und dezentral und oberflächlich bewirtschaftet. Die technischen Funktionen zur naturnahen Regenwasserbewirtschaftung werden als prägende Elemente in der Gestaltung und Atmosphäre des Freiraums sichtbar werden. Für die Starkregenvorsorge gewährleistet eine entsprechend integrierte Entwässerungstopografie und Rückhaltungsmöglichkeiten in den Grünbereichen Sicherheit. Das freizumachende Bauwerk der Straßenunterführung sollen als Regenwasserspeicher umgenutzt werden. Das gespeicherte Regenwasser speist die permanenten Wasserflächen und dient zur Bewässerung der Pflanzflächen und sorgt damit für ein gekühltes Kleinklima auch an heißen Tagen, für Lebens- und Gestaltqualität, für Lebensraum.

Biodiversität und Lebensraum

Als Leitbild wird die Idee der „StadtNatur“ verfolgt. Stadtnatur bedeutet Lebensqualität, Gesundheit, Erholung und Bewegung, aber auch Arten- und Biotopvielfalt. Die ehemalige Verkehrsachse B 31 soll dabei seinen Anteil als linearer Trittstein für Biodiversität leisten.

Die Artenauswahl folgt den Empfehlungen der sog. GALK Liste mit Fokus auf sog. Klimabäumen. Die Unterpflanzungen sind im Schwerpunkt pflegeextensive, insektenfreundliche, artenreiche, blütenreiche, klimangepasste Pflanzengemeinschaften. Der Aspekt der Verdunstungsleistung und damit der positiven Beeinflussung der Kleinklima wird durch die für die jeweiligen Räume spezifische Pflanzenauswahl berücksichtigt – hohe Verdunstungsleistung in urbanen Bereichen, eine geringere in pflanzendominierten.

Verkehrstechnische Betrachtung

Die Reduzierung des Durchgangsverkehrs auf rund die Hälfte bietet Fischbach einmaliges Potential zur Weiterentwicklung der vorhandenen Struktur und Neugestaltung der vorhandenen Nutzungskluster. Hierbei spielt die Hauptachse mit Meersburger- und Zepplstraße eine zentrale Rolle. Sie ist Bindeglied der unterschiedlichen Bereiche, fungiert weiterhin als Verkehrsachse in Ost-West-Richtung und soll dabei die Gliederung des Orts erlebbar machen. Hierbei soll die Gewichtung Richtung Fußgänger- und Radverkehr gestärkt und die Einbindung des ÖPNV optimiert werden. Gleichzeitig ist es Aufgabe, den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu drosseln, ohne die Nutzung als Umfahrstrecke der B31 neu zu behindern.

Als zentrales Element sieht das Konzept im Ortskern eine geschwindigkeitreduzierte Zone vor. Diese wird im Westen mit einem neuen Kreisverkehr zur gleichberechtigten Einbindung der Spaltensteiner Straße gekennzeichnet und erstreckt sich bis zur „grünen Achse“ aus dem Siegerentwurf WW Eisenbahnstraße auf Höhe Einmündung Koberstraße. Die Aufweitung des Straßenraums zur zentral gelegenen Poststraße soll durch den Verzicht auf die Unterführung einer großzügigen Nutzung als Platzfläche zugeführt werden. Dabei reduziert sich der eigentliche Verkehrsraum auf den erforderlichen Querschnitt mit beidseitigem Geh- und Radweg. Auf Südseite wird die Gelwegbreite zugunsten der stärker belebten Nordseite verringert. Gleichzeitig wird durch die Anordnung mehrerer Mittelinseln die Verbindung in Nord-Süd-Richtung gestärkt. Zur weiteren Geschwindigkeitsreduzierung werden barrierefreie Buskaps auf der Fahrbahn platziert. Ein Belagswechsel, insbesondere in den Seitenflächen, erhöht die Wahrnehmung dieser Kernzone.

Der westliche Bereich mit dem historischen Ortskern bietet einen größtenteils beengten Verkehrsraum. Auch hier wird der Schwerpunkt auf den Fußgänger- und Radverkehr verschoben. Die Anordnung von Buskaps und Querungshilfen dient wieder der Geschwindigkeitsreduzierung und optimiert die Anbindung des Campingplatzes im Westen an den Ort. Erst nach dessen Zufahrt wird der Verkehr auf den alten Straßenquerschnitt übergeleitet.

Teilaspekte:

ÖPNV

Der Öffentliche Personennahverkehr spielt in Hinblick auf Klima und Lebensqualität eine entscheidende Rolle. Fischbach ist mit der Doppelschließung über die parallel laufenden Achsen von Bus und Bahn optimal ausgerichtet. Die Platzierung eines möglichst eng getakteten Fahrplans bindet Fischbach über die 3 Haltepunkte vollumfänglich in das städtische Liniennetz ein. Hauptziel ist die Erhöhung der Attraktivität, das Auto stehen zu lassen und die Stadt mit ÖPNV und Rad zu erschließen.

Radverkehr

Der Bodensee Radweg stellt in Fischbach eine der touristischen Qualitäten (neben dem Bodensee) dar und ist dementsprechend mit höchster Priorität zu behandeln. Eine schlüssige Radwegführung – wann immer möglich auf eigenständigen Radwegen – wird konsequent umgesetzt. Auch die saubere Einbindung in die Kreisverkehrsplätze zur sicheren Querung von Kreuzungsbereichen sind für die starke Frequenzierung der Radwege elementar. Die Wahrnehmbarkeit der attraktiven Ortsteile wird für die Radreisenden inszeniert, spezielle Serviceangebote an zentralen Orten angeordnet.

Fußgänger

Die Nähe zum Bodensee stellt auch für die angrenzenden Wohnquartiere das Alleinstellungsmerkmal schlechthin dar. Die Stärkung der Nord-Süd-Achsen aus allen Teilbereichen ist somit zentrale Aufgabe der städtebaulichen Entwicklung. Eine sichere Querung der Hauptachse wird durch geschwindigkeitmindernde Maßnahmen, Querungshilfen und den Erhalt der östlichen Unterführung realisiert. Fußgängerüberwege werden mit Bedacht platziert, um deren Funktionskraft zu stärken. Beläge und Grünachsen betonen zusätzlich die Gewichtung der fußläufigen Verbindungen, gliedern und gestalten den Raum.