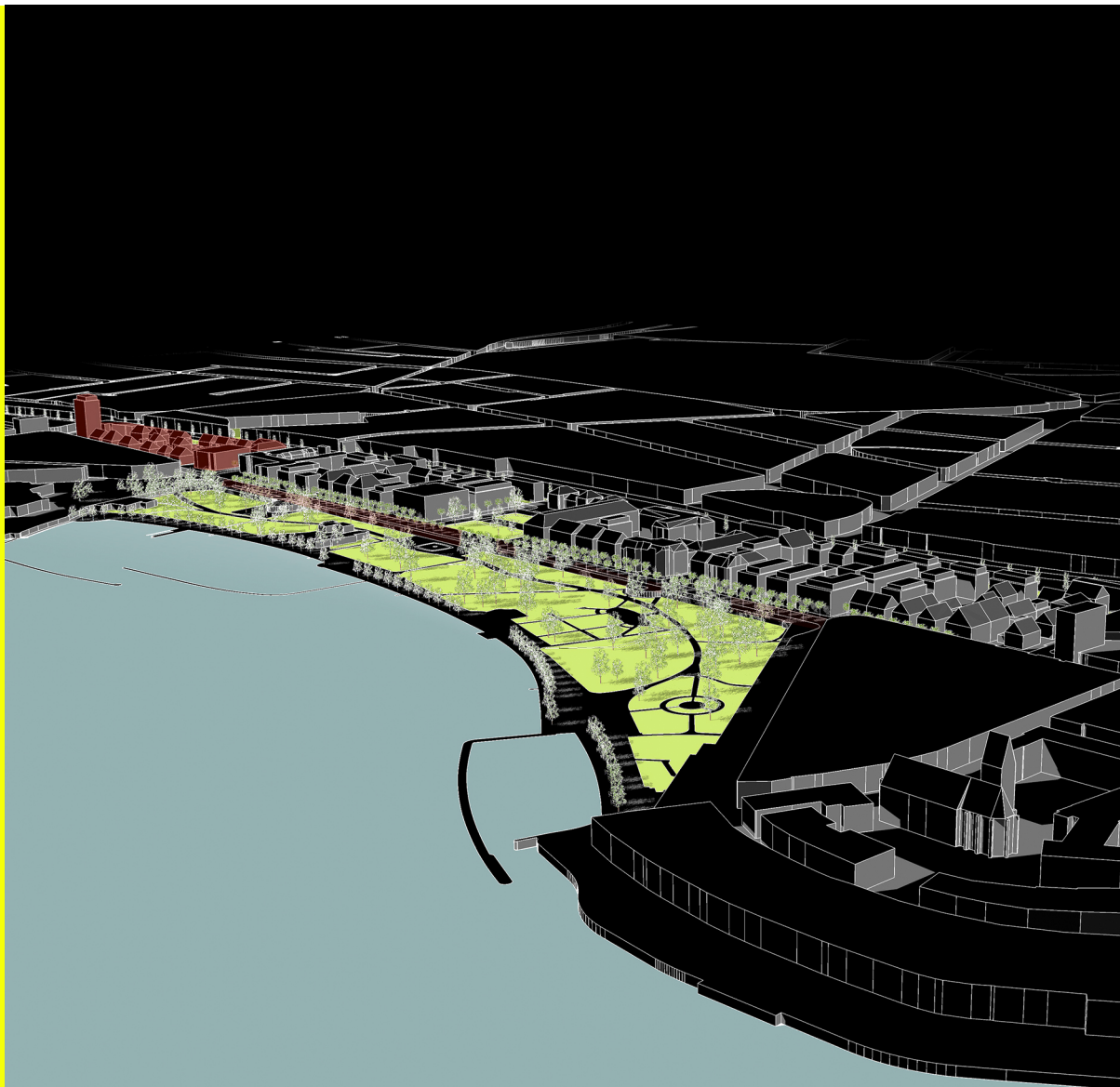


STADT FRIEDRICHSHAFEN RAHMENPLAN FRIEDRICHSTRAÙE

FORTSCHREIBUNG UND KONKRETISIERUNG RAHMENPLAN WEST



Stadt Friedrichshafen

Rahmenplan Friedrichstraße

Fortschreibung und Konkretisierung Rahmenplan West

Auftraggeber:

Stadt Friedrichshafen

Vertreten durch:

Stadtplanungsamt

Charlottenstr. 12

88045 Friedrichshafen

Bearbeitung:

Wick + Partner

Architekten Stadtplaner

Gähkopf 18

70192 Stuttgart

T 0711. 255 09 55 – 0

F 0711. 257 87 06

info@wick-partner.de

16. September 2019

Inhalt

1. Anlass	5
2. Analyse	5
2.1 Lage im Stadtgefüge und historische Entwicklung	5
2.2 Baustruktur und Typologie	6
2.3 Nutzungen	6
2.4 Freiflächen	6
2.5 Stärken und Schwächen	7
3. Entwicklungsziele / Leitbild	8
4. Vertiefende Betrachtung neuer Hochpunkt	9
4.1 Chancen und Risiken für die Stadtentwicklung	9
4.2 Topografie / Hochpunkte im Stadtgefüge / Silhouette	9
4.3 Kontext und Einbindung städtischer Hochpunkte	10
4.3.1 Stadträumlich-strukturelle Einbindung	10
4.3.2 Stadtopografische Einbindung	11
4.3.3 Typologische Hinweise und Proportion	11
4.3.4 Stadtfunktionale Einbindung	12
4.4 Zwischenfazit zum Standort eines Hochpunkts	12
5. Städtebaulicher Entwurf	13
5.1 Freiräume	13
5.2 Verkehrskonzept	13
5.3 Baustruktur	14
5.4 Fassadengestaltung und Gliederung	15
5.4.1 Gestaltungsprinzipien Fassaden	15
5.4.2 Gestaltungsprinzipien Hochpunkt	17
6. Weitere Vorgehensweise	18
7. Quellen	19
8. Pläne	19

1. Anlass

Im Jahr 2011 wurde der Rahmenplan Friedrichstraße erstellt. Darin sind grundlegende Planungsgedanken, Zielsetzungen und städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten beschrieben. Das Areal erstreckte sich nördlich der Friedrichstraße und wurde im Westen von der Werastraße, im Osten von der Metzstraße und der Bahnlinie im Norden begrenzt.

Mittlerweile haben sich Rahmenbedingungen verändert und es sind verschiedene Planungen fortgeführt worden. Es fand ein Wettbewerb zur Gestaltung des Uferparks und der Friedrichstraße statt. Auf dem Gelände der Post, im Bereich der Stadtkasse und östlich der Metzstraße haben bauliche Veränderungen stattgefunden. Für das Gebäude „Lukulum“ Ecke Olgastraße / Friedrichstraße existieren genehmigte Planungen. An der Ecke Werastraße / Friedrichstraße, südlich der denkmalgeschützten Tankstelle ist ein Neubau entstanden. Für das Grundstück des ehemaligen Hotels Schlossgarten existieren konkrete Absichten privater Investoren, den im Rahmenplan 2011 angedachten Hochpunkt als westliche Fassung der Friedrichstraße zu realisieren.

Vor diesem Hintergrund einzelner Entwicklungsimpulse ist eine Fortschreibung und nähere Betrachtung des Rahmenplans für den westlichen Teilbereich erforderlich.

2. Analyse

2.1 Lage im Stadtgefüge und historische Entwicklung

Der Untersuchungsbereich der Fortschreibung des Rahmenplans Friedrichstraße West umfasst den Bereich zwischen der Bahntrasse im Norden, der Olgastraße, der Baureihe südlich der Friedrichstraße und die Baureihe westlich der Werastraße.

Die Friedrichstraße wurde 1811 als königliche Prachtstraße im Zusammenhang der Stadtgründung von Friedrichshafen angelegt. Gemeinsam mit den gleichschenkeligen Stichstraßen Olga- und Karlstraße wurden damit die Reichsstadt Buchhorn, das Dorf Hofen und das Schloss Hofen miteinander verbunden. Über die Friedrichstraße ist das Untersuchungsgebiet in Ost-West-Richtung gut mit der Innenstadt und dem Uferpark vernetzt. In Nord- Süd- Richtung bestehen wichtige Verbindungen über die Olga- und Werastraße zum Seeufer und Schloss, sowie nach Norden über die Bahngleise hinweg. Über die Werastraße gelangt man in das Subzentrum des ehemaligen Dorfs Hofen, mit dem Schulzentrum und zahlreichen Nahversorgungsmöglichkeiten.

2.2

Baustruktur und Typologie

Die baulichen Kanten des Quartiers entsprechen auch heute noch dem Baulinienplan von 1901. Einzig die Baukante Schmidtstraße 2 ist gegenüber der historischen Linie zurückgesetzt, vermutlich aufgrund des Ausbaus der Bundesstraße 31.

Die Bebauungsstruktur ist eine offene Blockrandbebauung mit grünen Innenbereichen. Im Norden gibt es entlang der Bahn zwei längere Gebäude und auf der Südseite ist mit dem Neubau Friedrichstraße 2/4 eine sehr langgestreckte Struktur entstanden. Ansonsten ist die Bebauung kleinkörnig und entspricht der für die Friedrichstraße typischen Struktur mit schmalen Gebäuden und einem strengen Fugenrhythmus. Die Gebäudehöhen sind im Vergleich zur restlichen Friedrichstraße sehr niedrig. Sie variieren zwischen zwei Geschossen und drei Geschossen mit geneigtem (Walm-)Dach bei den älteren Gebäuden. In den letzten Jahren hat sich der Maßstab stark verändert. Die neuen Gebäude auf der Südseite sind zur Friedrichstraße fünfgeschossig. An der Ecke Werastraße / Schmidtstraße ist ein Gebäude mit sechs Geschossen entstanden. Das neue Höhenmaß wirkt raumfassend und bildet bereits einen baulichen Schwerpunkt am Ende der westlichen Friedrichstraße. Für das Gebäude Friedrichstraße 21 (Lukullum) ist eine Aufstockung bereits geplant.

2.3

Nutzungen

Die Nutzungsstruktur ist heterogen. Vor allem an Friedrich- und Werastraße gibt es überwiegend Mischnutzungen mit Gewerbe im Erdgeschoss und Wohnen in den Obergeschossen. Das Gebäude Werastraße 22 ist ein reines Dienstleistungsgebäude. Die Friedrichstraße 1 war früher ein Hotel, steht mittlerweile leer und ist mit einer Interimsnutzung versehen. Die ehemalige Tankstelle auf dem Grundstück Friedrichstraße 2 wird mittlerweile als Ausstellungsraum genutzt. Im Osten befindet sich mit dem Schulmuseum eine öffentliche Nutzung. Nicht mehr im Untersuchungsraum, aber im Osten angrenzend, liegt das Paulinenstift, eine soziale Einrichtung. Insbesondere in den nördlichen Bereichen entlang der Bahn überwiegen reine Wohngebäude.

Auch wenn die westliche Friedrichstraße der (Einkaufs-) Innenstadt abgewandt ist, erscheint eine urbane Nutzungsmischung angemessen.

2.4

Freiflächen

Im Quartier gibt es keine öffentlichen Freiflächen, allerdings grenzt direkt im Osten der Uferpark an. Für Uferpark und Friedrichstraße liegt, als Ergebnis eines Wettbewerbsverfahrens, ein gestalterisch-freiräumliches Konzept zur Aufwertung vor. Das Untersuchungsgebiet grenzt direkt an und definiert den westlichen Abschluss dieser stadtprägenden Freiraumfolge.

Entlang der Friedrichstraße ist eine ehemals prägnante Baumreihe, welche aus großen Ahornbäumen bestand, im Zuge der Nachverdichtung südlich der Straße verloren gegangen. Mit dem Verschwinden der Vorgärten wurde den Bäumen der Wurzelraum genommen.

Im Norden gibt es entlang der Bahnlinie einen Streifen mit Kleingärten, das Grundstück gehört der DB Netze. Das private Flurstück 827/8 ist unbebaut und mit einigen großen Bäumen bestanden. Die privaten Flächen sind insgesamt gering versiegelt im Vergleich zum restlichen Gebiet entlang der Friedrichstraße. Die Friedrichstraße wird von großen Bäumen begleitet.

2.5

Stärken und Schwächen

Das Gebiet ist durch die Lage an der Bundesstraße sehr gut erschlossen. Der Bahnhof liegt in der Nähe und ist gut fußläufig erreichbar. Die nächste Bushaltestelle liegt nördlich bei den Schulen in der Werastraße. Durch die Lage zwischen der Friedrichstraße und der Bahntrasse ist das Gebiet aber gleichzeitig stark durch Immissionen beeinträchtigt und von Barrieren umgeben.

Vor allem im Kreuzungsbereich Werastraße / Friedrichstraße / Schmidtstraße mangelt es an sicheren Querungsmöglichkeiten für Fußgänger. Die Fußgängerunterführung an der Olgastraße ist sehr unattraktiv, der Rückbau und Umgestaltung als ebenerdiger Überweg ist im Zusammenhang des Wettbewerbs Friedrichstraße und Uferpark bereits vorgesehen. Die nördliche Wegeverbindung entlang der Bahn in Ost-West-Richtung birgt Vernetzungspotenzial und gilt es zu verbessern und auszubauen.

Im Quartier gibt es zahlreiche Baupotentiale. Ein Schlüsselgrundstück ist das ehemalige Hotel Schlossgarten. Hier besteht die Chance, den Auftakt in den Stadtraum Friedrichstraße neu zu definieren.

Das Flurstück 827/8 an der nördlichen Straßenseite und das Flurstück 180/1 südlich der Friedrichstraße sind unbebaut und somit mindern genutzt. Eine Nachverdichtung kann die Baulücken an der Friedrichsstraße schließen.

Die Bebauung im Quartier wirkt mittlerweile relativ niedrig gegenüber der restlichen Friedrichstraße und auch gegenüber den neu entstandenen Gebäuden auf der Südseite. Dieser Maßstabsprung trägt unter anderem dazu bei, dass das Quartier keine Gestaltungseinheit mit der Friedrichsstraße mehr bildet.

3. **Entwicklungsziele / Leitbild**

Die städtebauliche Struktur der Friedrichstraße ist geprägt durch die gründerzeitliche Blockrandbebauung, begründet durch die Baulinienpläne von 1892 und 1901. Auffällig ist das regelmäßige Fugenbild (detaillierte Analyse im Rahmenplan Friedrichstraße 2011), wodurch eine für Friedrichshafen typische Körnung entsteht, die bewahrt werden soll.

Im Inneren sind die Blöcke von Bebauung freizuhalten. Die gute Durchgrünung der Quartiere gilt es zu erhalten und auch vor dem Hintergrund stadtklimatischer Verbesserungen auszubauen. Bei Neubebauungen können gemeinschaftliche Grünbereiche im Inneren entstehen.

Ziel der zukünftigen Entwicklung ist das Erreichen eines zeitgemäßen Maßstabs der baulichen Fassung der Friedrichstraße, der es gelingt, weiterhin eine einheitliche Straßenansicht im Sinne der historischen Stadtachse zu formulieren. Die angestrebte Höhenentwicklung ist in den Plänen dargestellt.

Die Achse der Friedrichstraße ist im östlichen Stadtbereich durch die Hochpunkte City-Tower und Orionhochhaus betont. Ein weiteres Hochhaus am Schnittpunkt Werastraße/Friedrichstraße würde als Pendant zum City-Tower die Stadtachse Friedrichstraße an ihrem Eingang markieren.

Die Verbindung zum Bahnhof ist für Fußgänger durch den Rückbau der Unterführung nördlich der Post bereits deutlich verbessert worden. Ein weiterer wichtiger Baustein für die Aufwertung der Ost-West-Verbindung ist die Anknüpfung der Oranienstraße an die Werastraße durch einen Fußweg parallel zur Bahn. Dadurch könnte auch eine bessere Erschließung des Flurstücks 201 realisiert werden, das heute nur mittelbar zugänglich ist.

Im Zuge einer gestalterischen Aufwertung der Friedrichstraße sollte das historische Stadtplanungskonzept nach König Friedrich I. wieder stärker erlebbar werden. Ein besonderer Schwerpunkt liegt auf den Kreuzungspunkten Werastraße / Friedrichstraße und Olgastraße / Friedrichstraße. Diese wichtigen Verknüpfungspunkte sind im innerstädtischen Wegenetz für eine gute Orientierung von Bedeutung. Dabei soll auch die Sicherheit für Fußgänger verbessert werden.

Perspektivisches Ziel für die Friedrichstraße ist die Aufwertung des Straßenraums als durchgängig grüne Achse.

Der Nordrand des Gebiets wird durch die Bahn tangiert. Dadurch erhält auch die „Rückseite“ die Funktion einer Visitenkarte. Das Bild einer le-

bendigen, grünen Stadt am See kann durch eine grüne Kante mit raumbildenden Sonderbäumen (z.B. Säuleneichen) erreicht werden.

4. Vertiefende Betrachtung neuer Hochpunkt

Der geplante Hochpunkt im Quartier erfordert eine genauere Auseinandersetzung mit dem Thema. Die Setzung hat wesentlichen Einfluss auf das Stadtbild und die weitere Entwicklung des Quartiers.

4.1 Chancen und Risiken für die Stadtentwicklung

Ein Hochpunkt kann ein identitätsstiftendes Element im Stadtbild werden oder zumindest ein Merkzeichen, das die Silhouette prägt. In Friedrichshafen wird die Achse der Friedrichstraße heute durch die Hochpunkte City-Tower und Orion-Hochhaus betont. Der neue Hochpunkt würde, als Pendant zum City-Tower, den westlichen Beginn der Friedrichstraße und gleichzeitig den Eingang in die Innenstadt stadträumlich markieren.

Hochpunkte sind ein Beitrag zur Innenentwicklung. Flächen werden eingespart und die baulich urbane Dichte wird erhöht. Die städtische Infrastruktur wird besser ausgenutzt. Bei einem zentralen Standort und einer guten ÖPNV-Erschließung leisten sie einen Beitrag zur Stadt der kurzen Wege.

Ökologische Risiken, z.B. für die Durchlüftung, Windfelder oder Verschattungen sind in der weiteren vertiefenden Planung zu untersuchen und abzuwägen.

Um die gestalterische Qualität bei diesem wichtigen Baustein zu sichern ist geplant mit ausgewählten Architekturbüros einen Planungswettbewerb durchzuführen. Ein Planungswettbewerb ermöglicht die Abwägung unterschiedlicher Entwurfsansätze. Der Rahmenplan beschreibt daher die grundlegenden Planungsgedanken und stellt die wesentlichen städtebaulichen Ziele dar. In der Auslobung kann den Architekten in diesem vorgegebenen Rahmen Freiheiten zugestanden werden, im Sinne der stadträumlich begründeten, gestalterisch besten Lösung für den Ort.

4.2 Topografie / Hochpunkte im Stadtgefüge / Silhouette

Unverwechselbarkeit und Identität des Stadtbildes beruhen im Wesentlichen auf der Kontinuität des räumlichen Maßstabes, der Silhouette der Stadt, ihrer topografischen Gliederung und dem Kontext von Stadt- und Landschaftsraum.

Das Stadtgebiet von Friedrichshafen ist in seiner Gesamtausdehnung relativ eben. Es gibt kaum natürlichen Erhebungen in der Stadt oder im näheren Umfeld, welche einen besonderen Blick auf die Stadt ermöglichen. Ein prägnanter Aussichtspunkt ist der Moleturm am Fährhafen mit einer Aussichtsplattform in 24m Höhe. Bei diesem Blick steht der Bereich der Innenstadt im Vordergrund, die sanft geschwungene Bucht mit Uferpark und Friedrichstraße erstreckt sich nach Westen und findet ihren westlichen Abschluss durch die Schlosskirche mit ihren markanten Doppeltürmen.

Durch die Lage am Bodensee ist der Blick vom Wasser von Bedeutung. Hier hat man eine frontale Sicht auf die Bucht zwischen Schlosskirche und Innenstadt. Der Stadtprospekt Friedrichstraße entfaltet seine repräsentative Ansicht mit dem Uferpark im Vordergrund und dem Bahnhof im Zentrum.

Da Zeppelinrundflüge angeboten werden, kann die Stadt auch von oben und von allen Seiten betrachtet werden. Für die Beurteilung eines potenziellen Hochpunktsstandorts ist daher die Analyse der **Fernwirkung** erforderlich.

Innerhalb des Untersuchungsgebietes steigt das Gelände von Osten nach Westen bis hin zum Bahnübergang um ca. 15 m an. Allein innerhalb des Grundstückes Friedrichstraße 1 überwindet das Gelände 4 m. Gegenüber dem zentralen, flachen Bereich der Friedrichstraße steht das neue Hochhaus ca. 7 – 8 m erhöht.

Aus verschiedenen Straßenfluchten heraus wird der neue Hochpunkt in der Stadt auch in der **Nahwirkung** sichtbar werden. Die wichtigsten Blicke sind im Plan 6 – Topographie und relevante Blickbeziehungen kartiert. Die Blickbeziehungen sind im Anhang Stadtraumvisualisierungen dargestellt, jeweils mit dem ursprünglichen Bild ohne Hochpunkt zum Vergleich. Die Stadtraumvisualisierungen verdeutlichen die stadträumlichen Auswirkungen und lassen damit eine Bewertung zu. Sie basieren auf einer Fotomontage des blickstandortgerecht digital konstruierten Bauvolumens in Überlagerung eines Bestandbildes.

Für das visualisierte Volumen ist bewusst auf gebäudetypologische und architektonische Gliederungen und Details verzichtet. Dies ist Aufgabe der weiteren Planungen.

4.3

Kontext und Einbindung städtischer Hochpunkte

4.3.1

Stadträumlich-strukturelle Einbindung

In Friedrichshafen gibt es bereits einige Hochpunkte, welche die Silhouette der Stadt prägen. Dazu gehören die historischen Kirchtürme,

der Moleturm als besonderes landschaftliches Element und verschiedene Hochhäuser und hohe Gebäude. Vorhandene Hochpunkte sind in ihrer stadträumlich-strukturellen Einbindung im Plan 5 – Hochpunkte in Friedrichshafen kartiert.

4.3.2

Stadttopografische Einbindung

Diese Studie unterscheidet zwischen Hochpunkten als Gebäude, die markant aus der Stadtsilhouette herausragen und hohen Gebäuden. Die hohen Gebäude wirken eher lokal, aus der Fernsicht gehen sie in der Stadtsilhouette fast unter und können nur bei sehr guter Ortskenntnis aus der Ferne ausgemacht werden. Dies wird vor allem beim Blick vom Moleturm (Plan 7 – Silhouette) deutlich.

Das Orion Hochhaus ist ein Grenzfall. In den 1950-er Jahren erbaut, ist das Gebäude historisch betrachtet ein Hochhaus. Im Vergleich der neueren Höhenentwicklungen und in seinem direkten Umfeld ist es mit seinen 9 Geschossen aber kaum noch als Hochhaus erkennbar und eher in der Kategorie „Hohes Gebäude“ einzuordnen.

Nach der Baden-Württembergischen Landesbauordnung § 38 ist ein Hochhaus ein Sonderbau mit einer Höhe von mehr als 22 m. Die Höhe ist nach §2 Abs. 4 Satz 2, definiert als das Maß der Fußbodenoberkante des höchstgelegenen Geschosses, in dem ein Aufenthaltsraum möglich ist, über der Geländeoberfläche im Mittel.

4.3.3

Typologische Hinweise und Proportion

Es gibt zwei grundlegende Typologien bei Hochhäusern.

Schmale Strukturen haben einen quadratischen, asymmetrischen, ovalen oder runden Grundriss. Sie wirken von allen Seiten schlank und betonen die Vertikale.

Breite Strukturen haben dagegen eher einen langgestreckten, rechteckigen, ggf. asymmetrischen oder abgerundeten Grundriss. Die Wirkung solch einer Scheibe ist somit nicht von allen Seiten gleich, je nach Ansicht wie sich das Gebäude im Stadtraum positioniert, kann die Wirkung wuchtig und "den Raum und Blick verstellend" empfunden werden.

Wichtig für die Wirkung eines Hochhauses ist das Verhältnis von Höhe zu Breite. Das Landratsamt in Friedrichshafen hat mit 31,5 m Höhe und ca. 46 m Breite ein Verhältnis von ca. 0,7. Es gehört somit zu den breiten Strukturen, wobei die Scheibenwirkung durch die Rundung abgemildert wird. Der City Tower in der Innenstadt hat mit ca. 36 m Höhe und 13,5 m Breite ein Verhältnis von ca. 2,6. Zusätzlich ist das Gebäude vertikal gegliedert, was die aufstrebende Wirkung unterstützt. Das Orion Hochhaus hat von Westen betrachtet ein Verhältnis von ca. 1,6, zusätzlich ist es horizontal und vertikal gegliedert und wirkt dadurch weniger wuchtig. Von Osten betrachtet ragt nur ein Teil des Gebäudes in den Straßenraum hinein, es entfaltet hier eine hohe vertikale Wirkung.

Grundsätzlich ist es so, dass Hochhäuser ansprechender und weniger wuchtig wirken, umso mehr ihr Verhältnis in die Vertikale strebt.

Maßvolle Verhältnisse beginnen in etwa bei 2,0 H/B. Sofern es erforderlich sein sollte ein breiteres Gebäude zu erstellen ist eine qualitätsvolle und maßvolle Gliederung des Gebäudes und der Fassade unabdingbar.

4.3.4

Stadtfunktionale Einbindung

Der Standort an der westlichen Friedrichstraße definiert den Auftakt zur zentralen Innenstadt. Die verkehrliche Erschließung durch die zentralen Stadtdurchgangsstraßen (heute Bundesstraße B 31) und die Erschließungsqualität durch den ÖPNV sowie die fußläufige Anbindung an die Innenstadt, Bahnhof und Uferpark lassen eine weitere funktionale Verdichtung am Standort angemessen erscheinen.

Das Grundstück ist in eine bestehende Blockstruktur eingebunden, nach Norden und Osten schließen direkt Nachbargrundstücke an.

Nach Westen sollte die Baukante gegenüber dem heutigen Bestand um ca. 5 m zurückgenommen werden. Dadurch können die heutigen stadträumlichen Kanten der Gebäude Werastraße 22 und Friedrichstraße 2 weiterhin ihre Wirkung entfalten. Die historische Tankstelle rückt stadträumlich in den Vorplatz des Hochpunktes. Notwendige Abstandsflächen definieren das mögliche Baufeld nach Norden, Osten und Süden. Im Osten ist besonders zu beachten, dass das Nachbargebäude sehr nah an der Grenze steht. Da das Gebäude hier Fenster hat ist es kein klassischer Grenzbau.

Um die Verschattung der Nachbarn im Norden und Osten möglichst gering zu halten, sollte der Baukörper soweit wie möglich nach Süden und Westen positioniert werden. Insbesondere die Verschattung der angrenzenden Wohngebäude ist zu prüfen und zu beachten.

Bestehende große Bäume entlang der Grundstücksgrenze sollten erhalten bleiben. Sie leisten einen wertvollen Beitrag zum Kleinklima und verbessern die Einbindung des Hochpunktes in die Umgebung.

4.4

Zwischenfazit zum Standort eines Hochpunkts

Der im bisherigen Rahmenplan vorgeschlagene städtebauliche Hochpunkt an der westlichen Friedrichstraße kann auch nach genauerer, gesamtstädtischer Analyse weiterhin grundsätzlich als geeignet bezeichnet werden. Die Betrachtung zur Stadtsilhouette zeigt eine mögliche stadtopografische Einbindung unter dem Vorschlag eines Höhenmaßes von 12 Geschossen und ca. 40 m als Orientierungshöhe. Die Gebäudehöhe liegt somit bei ca. 450,00 m ü NN.

Der Hochpunkt orientiert sich damit in seiner Größenordnung am City-Tower. Gleichzeitig bleibt er unterhalb der stadtbildrelevanten Marke

der beiden Türme der Schlosskirche. Eine größere Höhe wird prinzipiell nicht ausgeschlossen, erfordert aber ggf. eine detaillierte Einzelbetrachtung.

5. Städtebaulicher Entwurf

5.1 Freiräume

Die Innenbereiche der Quartiere werden als Aufenthalts- und Spielflächen gestaltet. Sie sind von Bebauung freizuhalten. Durch Entsiegelung und Begrünung der Höfe, erhöht sich die Wohnqualität und das kleinräumliche Klima.

Der Gleisrand ist durch eine prägnante Baumkante aus Säuleneichen betont, die eine attraktive Nordansicht erzeugen. Ist eine prägnante Baumkante entlang der Bahnlinie aus Verkehrssicherungsgründen im Bereich der Bahngleise nicht möglich, ist der Erhalt der bestehenden Böschungsgehölze als Ziel formuliert.

Der öffentliche Raum der Friedrichstraße sollte ansprechender gestaltet werden. Die Gestaltung des Uferparks und der Friedrichstraße endet an der Kreuzung mit der Olgastraße. Dies ist letztendlich nicht nachvollziehbar, da das historische Stadtplanungskonzept bis zur Kreuzung mit der Werastraße reicht. Der öffentliche Raum sollte bis dahin eine Gestaltungseinheit bilden.

Eine Aufwertung des Straßenraums Friedrichstraße kann durch die Wiederherstellung und Aufwertung der ehemals prägnanten Baumreihe erfolgen. Durch Neustrukturierung des Straßenraums sind geeignete Baumstandorte mit ausreichend großen funktionalen Baumquartieren zu schaffen.

Es sollte konzeptionell geprüft werden, ob die Baumreihe aus gestalterischen Gründen auf der nördlichen Straßenseite neu angelegt werden kann, in Anlehnung an die Pläne für die übrige, östliche Straße (Wettbewerbsergebnis). Hierbei besteht eine gewisse Flächenkonkurrenz zu einer qualitativen Aufwertung des Straßenquerschnitts durch einen Radweg.

Alternative Baumstandorte als Baumreihe auf der Südseite sind durch Schutz bestehender Bäume und einer Ergänzung der Reihe zu erreichen. Bäume auf der Südseite haben den Vorteil der Verschattung der Straßenasphaltfläche.

5.2 Verkehrskonzept

Die Erschließung für den KfZ-Verkehr bleibt weitestgehend unverändert. Ein neuer Anliegerweg in Verlängerung der Oranienstraße verbessert die Erschließungssituation des Gebäudes Friedrichstraße 9/1, wel-

ches heute nur über das Grundstück des Gebäudes Friedrichstraße 9 erschlossen ist. In Verlängerung könnte bahnparallel ein neuer Fußweg zur Werastraße entstehen. Dadurch wird das Wegenetz für Fußgänger ausgebaut und verbessert. Ein neuer Fußgängerüberweg über die Bundesstraße sorgt für mehr Sicherheit. Die Funktionalität der Kreuzung unter Berücksichtigung der Zufahrt zum neuen Hotel und zum Gebäude Werastraße 22 sollte im Rahmen des Wettbewerbsverfahrens überprüft werden.

Der ruhende Verkehr neuer Wohn- und Geschäftshäuser wird in Tiefgaragen untergebracht. Neue Mobilitätskonzepte sind zu prüfen und zur Verbesserung des Modal Split im Umweltverbund zu fördern.

Innerhalb des Planbereichs ist der Radverkehr sicher in die Verkehrsflächen zu integrieren. Wünschenswert wäre beispielsweise ein Radweg oder zumindest ein zusätzlicher Radschutzstreifen auf der nördlichen, ansteigenden Seite der Friedrichstraße, wo auch der Gehweg derzeit sehr schmal ist. Auch die Einbiegung von der Stadt kommend in die Schmidstraße (Bodenseeradweg) braucht eine geeignete Abbiegemöglichkeit für Radfahrer. Es ist im Weiteren zu prüfen, ob sich das mit der angedachten Querungshilfe für Fußgänger kombinieren lässt.

5.3

Baustruktur

Die städtebauliche Struktur folgt den Vorgaben des Rahmenplans. Die neuen Baukörper ordnen sich entlang der Anbaukanten unter Einhaltung des vorgegebenen Fugenbilds und der Gebäudebreiten. Sie arondieren somit die bestehenden Baukörper und fügen sich durch ihre Kleinteiligkeit nahtlos in die vorhandene Stadtstruktur ein. Falls die spezifische Nutzung des Grundstücks ein breiteres Gebäude erfordert, können Fugen auch als konstruktiv-architektonische Fugen innerhalb der Fassadengestaltung und mit gleichzeitigen Rücksprüngen ausgeführt werden (z.B. Materialwechsel, Glas, etc.).

Durch die Gruppierung der Gebäude um einen inneren, gemeinschaftlichen Hof, werden nachbarschaftliche Begegnungen gefördert. Die Struktur eignet sich für generationenübergreifende Konzepte, Familien oder Senioren, ist sehr flexibel und kann unterschiedlichste Wohn- und Arbeitstypologien aufnehmen. Bauformen für Investoren, Baugruppen und Einzelinteressenten sind gleichermaßen denkbar.

Die Baukörper haben entlang der Friedrichstraße eine einheitliche Höhe von vier Geschossen. An der Kreuzung mit der Olgastraße sind vier Geschosse mit Dach möglich um den Übergang zum östlichen Teil der Friedrichstraße und den wichtigen Verbindungspunkt zu markieren. Nach Norden, entlang der Bahntrasse können Gebäude mit drei Geschossen entstehen.

Die durchgängige Traufkante, sowie die Gestaltung der Fassaden im Sinne des Stadtprospektes Friedrichstraße erzeugen mit dem Bestand ein homogenes Gesamtbild.

Im Westen markiert der neue Hochpunkt mit 12 Geschossen den Eingang in die Friedrichstraße und ergänzt die Skyline der Stadt.

5.4

Fassadengestaltung und Gliederung

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

Im Rahmenplan Friedrichstraße 2011 sind die bestehenden Fassaden der Friedrichstraße detailliert analysiert. Die historischen Gebäude haben Putzfassaden mit weitestgehend stehenden Fensterformaten. Die typische Dachform sind Sattel- oder Walmdächer.

Ein Teil der Gebäude wurde über die Jahre zum Negativen verändert, bei einigen wurde das Erdgeschoss zur noch besseren Warenpräsentation in weiten Teilen aufgelöst. Obergeschosse und Erdgeschoss lösen sich gestalterisch voneinander, wodurch die Obergeschosse isoliert wirken und das Haus zu schweben scheint.

Einige der neueren Gebäude zeichnen sich durch eine Alleinstellung in der Fassadengestaltung aus und widerstreben der angestrebten Gestaltungshomogenität, sie sollen nicht als Leitgebäude dienen.

5.4.1

Gestaltungsprinzipien Fassaden

Aus der Analyse der ortstypischen Fassaden ergeben sich die im Folgenden beschriebenen grundlegenden und stilübergreifenden Gestaltungsprinzipien:

- Fassadengliederung:

Das Gebäude gliedert sich in die Zonen Dachgeschoss, Obergeschosse und Erdgeschoss. Diese Gliederung soll sich in der Gestaltung der Fassade abzeichnen, in der Auseinandersetzung mit Material, Farbe und den architektonischen Elementen (z.B. Vor- und Rücksprünge, Gesimse). Die Geschosse sind durch horizontale, durchgehende Wandachsen ablesbar.

Die vertikale Gliederung ist auf durchgängige Achsen bezogen mit nachvollziehbarer Lastabtragung. Der Effekt des Schwebens soll vermieden werden.

- Dachausbildung:
Mögliche Dachformen sind Walm- Sattel- oder Flachdächer.
- Material und Farbe:
Das ortstypische Fassadenmaterial ist Putz. Andere Materialien sind in einem untergeordneten Maß möglich. Schrägdächer sollten in roten Ziegeln ausgeführt werden. Die Farbigkeit der Gebäude sollte sich am Farbleitplan von Prof. Schlegel (1979) orientieren. Für den Sockel wird ein beständiges Material oder ein dunklerer Farbton empfohlen um eine nachhaltige Qualität zu erreichen.
- Typische Fensterformate:
Im Rahmenplan Friedrichstraße 2011 sind die vorhandenen Fensterformate ausführlich analysiert und es werden Empfehlungen für neue Formate und Formen gegeben. Ein häufig wiederkehrendes Fensterformat ist das stehende Rechteck.
Bei Neubauten kann auf die typischen Fensterformate zurückgegriffen werden, es sind aber auch abweichende Formate möglich. Materialität und Gestaltung der Details sind modern und entsprechen heutigen Standards. Die Öffnungen sollten aber durch Rahmung, Gesimse oder Vor- und Rücksprünge einen plastischen Gesamteindruck erzeugen. Die Gliederung der Fenster in mehrere Öffnungsflügel unterstützt zusätzlich ein harmonisches Fassadenrelief.
- 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, nur ab dem 1. Obergeschoss und sehr reduziert eingesetzt werden. Dabei ist wichtig ein übermäßiges Eingreifen in den Straßenraum der Friedrichstraße zu vermeiden.
- Qualität:
Moderne Putzfassaden werden oft im Wärmedämmverbundsystem ausgeführt, zusätzlich zeichnen sie sich häufig durch Gestaltungsarmut aus. Meist fehlt die Auseinandersetzung mit den klassischen Architekturelementen, die Fassaden wirken flach und monoton.
Insbesondere entlang der Friedrichstraße sind architektonisch hochwertige und ästhetisch gestaltete Gebäude von Bedeutung. Putz hat sehr viele Möglichkeiten und kann sehr vielfältig gestaltet werden. Es gibt zahlreiche positive Beispiele für die Neuinterpretation klassischer Fassadenelemente wie Laibungen, Fenster-
simse, Gurtgesimse, Strukturierungen, usw.. Die notwendigen

Sekundärelemente wie Sonnenschutz, Fensterrahmen oder Brüstungen können bei sorgfältiger Gestaltung eine Fassade bereichern. Wichtig sind auch deren Tiefenwirkung und die Auseinandersetzung mit Licht und Schatten. Bei der Anordnung der Fensteröffnungen ist auf eine ansprechende Komposition und einen repräsentativen Gesamteindruck zu achten.

5.4.2

Gestaltungsprinzipien Hochpunkt

Die vorbeschriebenen Gestaltungsprinzipien gelten gleichermaßen für den neuen Hochpunkt.

Eine besondere Bedeutung hat das Thema der Gliederung:

Bei der horizontalen Gliederung ist die Schichtung in einen Sockelbereich und einen oberen Bereich des Hochhauses zu beachten. Der Sockelbereich umfasst nicht nur das Erdgeschoss sondern den unteren, in den Straßenraum hinein wirksamen Bereich, also die Ebene, die von Fußgängern wahrgenommen wird. Dieser Bereich ist einladend und maßstäblich zu gestalten. Der Blick soll nicht übermäßig nach oben gezogen werden. Das Ziel ist eine gute Detailierung, eine positive Wirkung für den Straßenraum und eine belebende Nutzung.

Der obere Bereich ist derjenige, der für die Fernwirkung von Bedeutung ist. Hier ist eine vertikale Gliederung wichtig, um das Gebäude schlank wirken zu lassen. Das vorrangige Ziel ist eine gute Komposition und das Ausbilden eines eigenständigen Gebäudecharakters. Wichtig ist auch die Auseinandersetzung mit Werbeschriften und dem Thema Licht.

Eine gute Qualitätssicherung ist von Bedeutung. Der angestrebte Wettbewerb ist der richtige erste Schritt um Gestaltungsqualität zu erreichen.

Im städtebaulichen Entwurf sind 2 Varianten bezüglich der Kubatur des Hochpunkts dargestellt:

- Variante 1: Typ schlanke Struktur

Die erste Variante für den neuen Hochpunkt ist ein schlankes Gebäude, mit einer Breite von ca. 20 m und einer Höhe von ca. 40 m im Mittel des Geländes gemessen. Das Gebäude hat somit ein Verhältnis von H/B von ca. 2,0.

Ein breiterer Sockelbau nimmt die Höhe der angrenzenden Traufhöhe auf. Im Westen befindet sich vor dem Gebäude ein ansprechender Vorbereich mit der Möglichkeit einer Vorfahrt. Aufgrund der abfallenden Topographie bietet sich an, die Tiefgarageneinfahrt im östlichen Grundstücksbereich unterzubringen.

- Variante 2: Typ breite Struktur

Die zweite Variante zeigt die Möglichkeit einer gegliederten Scheibe mit ca. 35 m Breite und einer Höhe von ca. 40 m im Mittel des Geländes gemessen.

Das Gebäude wird durch Versätze so gegliedert, dass maßvolle Teilkörper entstehen und die Vertikale betont wird. Horizontal hat das Gebäude eine Gliederung, welche die Höhe der angrenzenden Traufhöhe aufnimmt.

Der dargestellte Baukörper ist weniger als Gebäudeentwurf zu verstehen, er soll das Prinzip der Gliederung erläutern. Die richtige Gebäudekomposition ist immer auch im Zusammenspiel mit der Fassade zu sehen.

Die Rahmenplaninhalte stellen städtebauliche Bewertungen und Vorgaben dar. In der vorliegenden Untersuchung können die Realisierungschancen, insbesondere unter wirtschaftlichen Aspekten, nicht ermittelt und beurteilt werden, was auch nicht Gegenstand der Aufgabe war.

6. Weitere Vorgehensweise

Der städtebauliche Rahmenplan entfaltet keine Rechtskraft. Mit dem Plan werden die grundlegenden Planungsgedanken, Zielsetzungen und städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten im Untersuchungsraum beschrieben; dabei werden Ziele und Leitlinien für kurz- und langfristige Zeiträume dargestellt. Er umfasst Aspekte der künftigen Nutzung, der verkehrlichen Entwicklung sowie gestalterische Gesichtspunkte. Teilbereiche, für die konkrete Entwicklungsabsichten bekannt sind, werden entsprechend detaillierter aus dem Gesamtplan heraus betrachtet.

Für die Verwaltung sind größere Investitionen ohne städtebaulichen Rahmenplan in ihren Zusammenhängen und Auswirkungen auf das Umfeld kaum zu beurteilen. Der Rahmenplan soll der Stadt Friedrichshafen als flexible Entscheidungshilfe bei der Beurteilung und Genehmigung von Planungen im städtebaulichen Gesamtkontext dienen sowie die Basis für anstehende Wettbewerbe und Bebauungspläne sein. Zudem sollen mit dem Rahmenplan Anreize geschaffen werden, Gebäude und Gebäudeumfelder im Hinblick auf eine Rückbesinnung auf die ehemalige Prachtstraße zu entwickeln.

Nach Beschluss des abgestimmten Rahmenplans durch den Gemeinderat kann für den Hochpunkt das Wettbewerbsverfahren durchgeführt werden. Auf den Ergebnissen kann anschließend für den Bereich ein Bebauungsplan aufgestellt werden.

7.**Quellen**

Historische Pläne von 1901, 1892, 1851 und 1824
Rahmenplan Friedrichstraße 2011
Bauakten zu bestehenden Hochpunkten

8.**Pläne**

Plan 1: Analyse Lage im Stadtgefüge
Plan 2: Analyse Bestandsaufnahme
Plan 3: Analyse Stärken und Schwächen
Plan 4: Entwicklungsziele / Leitbild
Plan 5: Hochpunkte in Friedrichshafen
Plan 6: Topographie und Blickbeziehungen
Plan 7: Silhouette
Plan 8: Studie Grundstück und Proportion
Plan 9.1: Städtebaulicher Entwurf Variante 1
Plan 9.2: Städtebaulicher Entwurf Variante 2