



# **WERKSTATTVERFAHREN ZUR WEITEREN BAULICHEN ENTWICKLUNG FRIEDRICHSHOFENS**



**GRUNDSATZBESCHLUSS**  
SEPTEMBER 2019

# I. Planungsprozess

## 1. Auftaktveranstaltung Baugebiet Friedrichshofen Dachsberg

Am 17.07.2018 fand die Auftaktveranstaltung des Werkstattverfahrens zur weiteren baulichen Entwicklung Friedrichshofens statt. In dieser gut besuchten öffentlichen Beteiligungsveranstaltung wurden Erwartungen der Bürgerschaft zu den Bereichen „Wohnformen/Nutzungen“, „Grün/Freiraum“ und „Verkehr/Mobilität“ gesammelt und dokumentiert. Es wurden Zielvorstellungen für das neue Quartier entwickelt, welche die Basis für eine Neuplanung darstellen sollten.



Ideensammlung  
„Wohnformen/Nutzungen“



Ideensammlung  
„Grün/Freiraum“



Ideensammlung  
„Verkehr/Mobilität“

Mit Start der Bürgerwerkstatt wurden bereits in diesem zeitigen Stadium die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) sowie die Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) vom 19.07.2018 – 22.08.2018 durchgeführt. Der Anspruch war es, die Belange der Träger bzw. Fachbehörden bei der Planung möglichst frühzeitig mit in die Planung einfließen zu lassen.

## 2. Bürgerwerkstatt

In einem nächsten Schritt wurden am 05.12.2018 die Ergebnisse der Auftaktveranstaltung von den Bürgerinnen und Bürgern aktiv in Diskussionsrunden und anhand von Arbeitsmodellen weiterentwickelt. In Form eines Planspiels wurden von einzelnen Arbeitsgruppen insgesamt fünf Arbeitsmodelle erstellt. Mit Arbeitsmaterialien zu den Themenbereichen Dichte, Grünflächen, Gemeinbedarf sowie Sondernutzungen wurde von den Gruppen eine erste funktionale Grobzonierung des Planungsumgriffes vorgenommen. Zum Thema Mobilität und Verkehr wurde danach eine Straßenführung für die Verbindung Ochsenmühlstraße – Levelingstraße/Klinikum zur Entlastung des Ortskerns von Friedrichshofen für den motorisierten Individualverkehr sowie für den Radverkehr verortet. In einem letzten Schritt wurden Gebäudebausteine in unterschiedlichen Größen auf das Planungsareal positioniert. Ziel war die Unterbringung von mind. 2000 Einwohnern, abgeleitet aus den Dichten der umliegenden Bebauung.



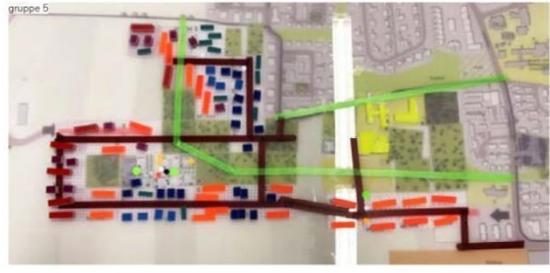
Arbeitsmodell Gruppe 1



Arbeitsmodell Gruppe 4



Arbeitsmodell Gruppe 2



Arbeitsmodell Gruppe 5



Arbeitsmodell Gruppe 3

## II. Strukturkonzepte

### 1. Analyse Bürgerwerkstatt

Von großer Bedeutung für das neu geplante Wohnquartier sind in allen fünf Entwürfen der Bürgerinnen und Bürger Grün- bzw. Pufferzonen (Abstandsbereiche) zur bestehenden Bebauung im Norden und Osten und eine Ausbildung von verträglichen Übergängen zu den angrenzenden Quartieren. Erkenntnis aller Arbeiten war zudem, dass es Ziel sein muss, die Dichte der Bebauung so abzustimmen, dass ausreichend öffentlicher Raum entstehen kann, der Grün- und Erholungsflächen sowie urbanes Zusammenleben in Form eines Platzes mit öffentlicher Erdgeschossnutzung ermöglicht. Nachhaltigkeit, sowohl bezogen auf das soziale Zusammenleben als auch auf die Ökologie spielte eine zentrale Rolle und wurde von allen Beteiligten gefordert. Der Dachsberg als geschichtlicher Ort und „Friedrichshofener Wahrzeichen“ soll erhalten und von Bebauung freigehalten werden. Das Thema Verkehr wurde in allen Entwürfen durch eine mäandrierende Straßenführung gelöst. Dem Fuß- und Radwegeverkehr wurde besondere Bedeutung zuteil.

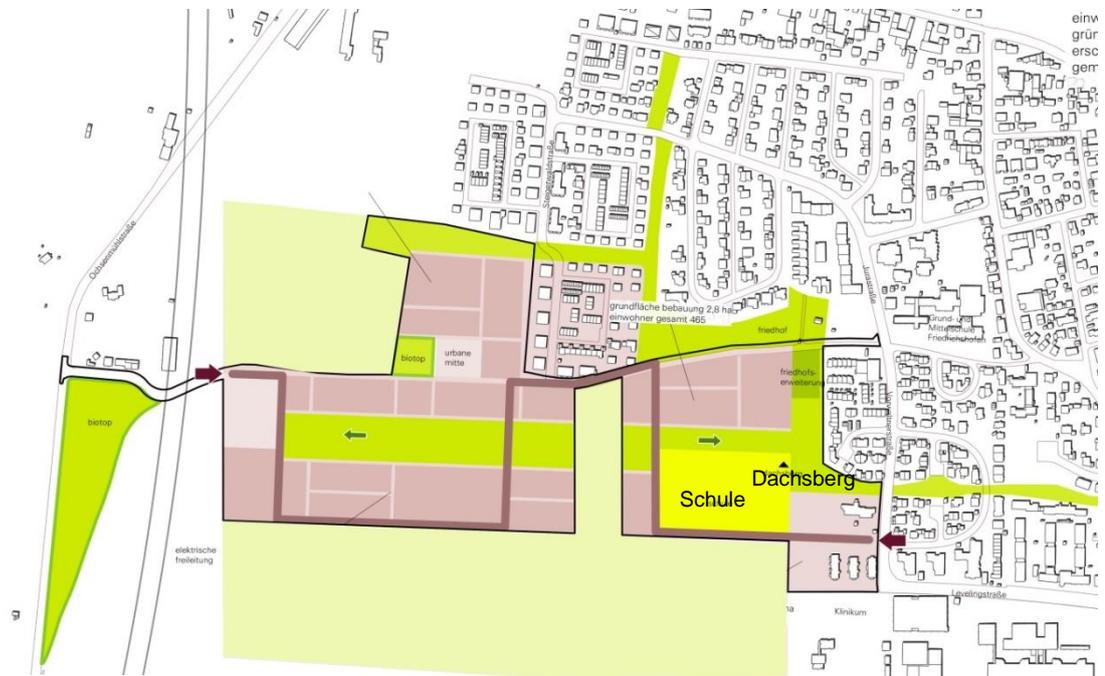
Die Analyse und detaillierte Auswertung der fünf im Bürgerworkshop gestalteten Arbeitsmodelle stellte die Grundlage für die beauftragten Stadtplaner, Landschaftsarchitekten und Verkehrsplaner dar. Zusammen mit der Verwaltung wurden aus den fünf Varianten der Bürgerinnen und Bürger drei grundsätzliche städtebauliche Strukturkonzepte erarbeitet, welche die aus der Analyse resultierenden Ergebnisse bezüglich Nutzungsverteilung, Freiraum und verkehrliche Erschließung berücksichtigen.

### Strukturkonzept 1: Grüne Ringe



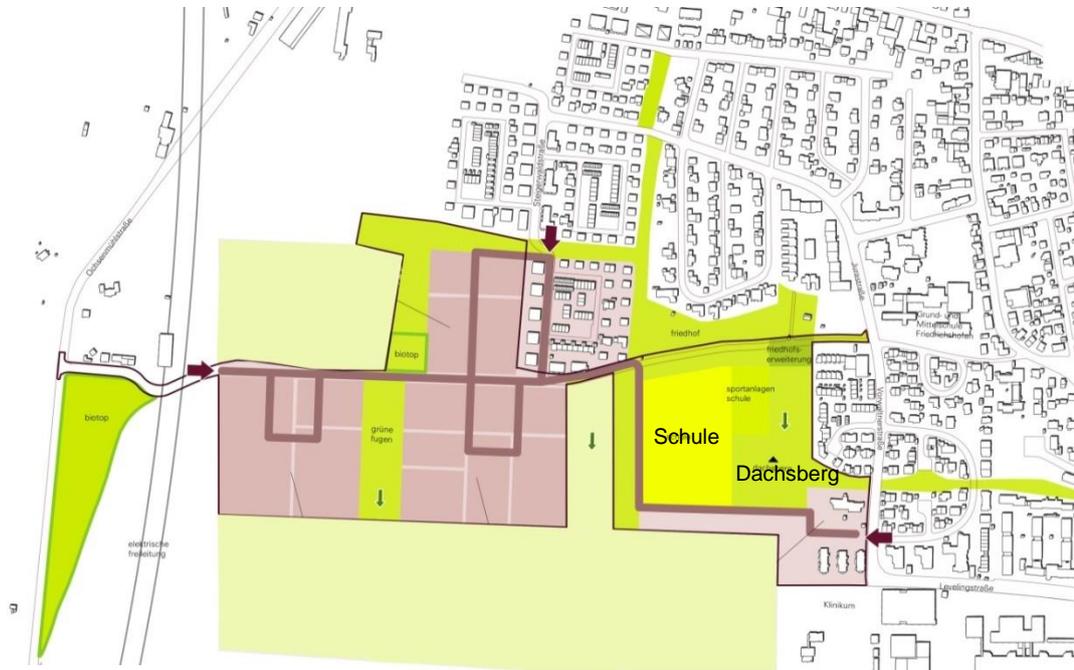
Die Bauflächen werden in drei getrennte, eigenständig funktionierende und erschlossene Stadtbausteine unterteilt. Die mittig gelegene Teilbaufläche zieht den südlichen Bereich des bestehenden Baugebietes Friedrichshofen West unmittelbar in die Konzeption mit ein. Die einzelnen Wohnbaufelder werden durch Grünstrukturen voneinander abgegrenzt. Durch den mäandrierenden Grünzug wird eine Verzahnung mit der freien Landschaft erreicht, außerdem dient dieser als Puffer zur Bestandsbebauung. Der Dachsberg und das Bestandsbiotop liegen innerhalb der öffentlichen Grünräume, wobei der Dachsberg nach Süden von Bebauung umschlossen wird. Innerhalb der einzelnen Stadtbausteine befinden sich jeweils kleinere halböffentliche Quartiersplätze bzw. Grünflächen.

## Strukturkonzept 2: Grünes Band



Das neue Quartier wird durch eine horizontal verlaufende Grünachse gegliedert, welche sich aus den bereits bestehenden öffentlichen Grünflächen und Wegestrukturen entwickelt. Es entstehen nördlich und südlich anliegende Baufelder, welche einen direkten Bezug zum „Grünen Band“ aufweisen. Durch die Weiterführung bestehender Grünstrukturen wird eine räumliche Anbindung an das Bestandsquartier erreicht. Die zentrale öffentliche Grünachse bietet den künftigen Quartiersbewohnern wohnungsnahen Möglichkeiten zur Naherholung. Der Dachsbühl wird mit Fernwirkung nach Süden und Westen von Bebauung freigehalten und liegt als Hochpunkt und „landmark“ im Schnittbereich zwischen Bestandsquartier und geplantem Neubaugebiet.

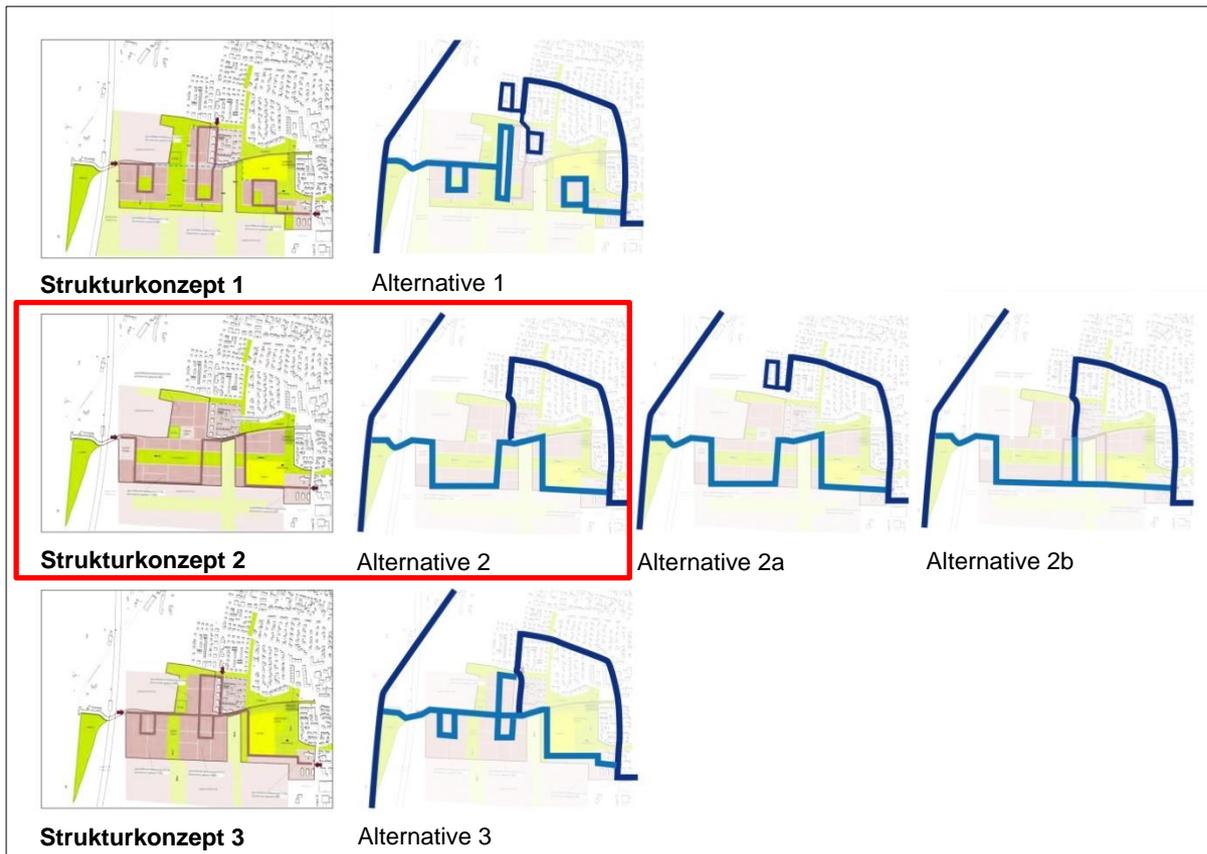
### Strukturkonzept 3: Grüne Fugen



Die Ortsteilerweiterung wird baulich in zwei Hauptbaufelder zониert. Das östlich gelegene Hauptbaufeld zieht den südlichen Bereich des bestehenden Baugebietes Friedrichshofen West in die städtebauliche Konzeption mit ein. Die Freiräume fließen in vertikalen Strukturen als „grüne Fugen“ zwischen den Wohnbaufeldern hindurch. Es entwickelt sich ein Nord-Süd orientierter Grünzug welcher das bestehende Biotop beinhaltet. Um den Dachsberg entsteht ein großer öffentlicher Grünbereich, welcher direkten Bezug zur nördlich angrenzenden Friedhofsfläche sowie zu bestehenden Wege- und Grünstrukturen aufweist. Schulgebäude und Wohnbebauung begrenzen hier den Dachsberg nach Süden.

## 2. Verkehrliche Bewertung

Auf Grundlage der drei städtebaulichen Strukturkonzepte wurden unterschiedliche Erschließungsalternativen unterstellt und für deren Beurteilung eine Verkehrsprognose in Auftrag gegeben. Außerdem wurden die Strukturkonzepte unter verkehrsfachplanerischer Sicht bewertet.



Auf Basis der fachgutachterlichen Aussagen wurde das **Strukturkonzept 2** mit der Erschließungsalternative 2 als Vorzugsvariante (rot umrandet) ausgewählt. Die Ergebnisse der Untersuchung sind der Sitzungsvorlage als Anlage beigefügt. Hinsichtlich des Verkehrs verspricht die Vorzugsvariante Entlastungen auf die bestehenden Wohngebiete. Außerdem kann die in früheren Planungen entstandene Idee einer „Omega-Lösung“ so im Grundsatz weiterverfolgt werden.

## 3. Städtebauliche Potentiale

Auch hinsichtlich einer konzeptionellen Bewertung der städtebaulichen Planungen im Hinblick auf die Zielvorstellungen der Bürgerschaft wurde das **Strukturkonzept 2** präferiert. Dieser städtebauliche Entwurf mit seiner Grünflächenorientierung gibt dem Bereich um den Dachsberg eine besondere städtebauliche Präsenz und unterstreicht seine historische sowie geologische Bedeutung. Durch die achsiale

Anordnung der Grünflächen innerhalb der Wohnbauflächen wird der Blick optisch auf den Dachsberg gelenkt. Der Dachsberg soll als parkartige Erholungsfläche ausgestaltet werden und als Treffpunkt und Kommunikationsfläche dienen. Bewohner vom neuen als auch vom Bestandsquartier können gleichermaßen von der Freiflächenstruktur im neuen Quartier profitieren. Im Strukturkonzept 1 und 3 hingegen wird der freigestellte Dachsberg an eine Randposition gedrängt.

Der Gestaltungsbeirat bestätigte in seiner Sitzung am 25.06.2019 das Konzept des „Grünen Bandes“ als schlüssige Lösung mit großem Potential und lobte die innovative partizipative Herangehensweise der Verwaltung. Auch wurde die optische Freistellung des Dachsberges als wesentliches Entwurfskriterium herausgestellt.

### **III. Städtebaulicher Vorentwurf**

#### **1. Konzeptentwicklung**

Im Ergebnis untersuchten die Planer die Vorzugsvariante weiter und erarbeiteten detailliertere Erschließungslösungen und Detailplanungen, welche verkehrsplanerisch weiter begleitet wurden. (siehe Anhang)

Es wurden Untervarianten entwickelt, welche die Grundkonzeption des Strukturkonzeptes beinhalten, sich aber vor allem in der Führung der Straßen und in der Lage des Schulstandortes mit seinen Freiflächen unterscheiden. Das Flurstück mit der Flurstücksnummer 755, Gemarkung Gerolfing, konnte bisher nicht in die Planungen miteinbezogen werden. Aufgrund von Gesprächen mit dem Eigentümer ist nun auch eine Führung der Erschließung im südlichen Bereich dieses Flurstücks vorstellbar. Diese Variante wurde deshalb mit aufgegriffen. Insgesamt können bei diesem Flurstück 1.000 m<sup>2</sup> im Norden oder Süden überplant werden.

Den Varianten gemeinsam ist der städtebauliche Grundgedanke einer Fokussierung auf den Dachsberg als Wahrzeichen von Friedrichshofen. Eine bandartige Grünstruktur innerhalb des neuen Wohnquartiers leitet optisch den Blick auf den stadträumlich wichtigen topographischen Hochpunkt. Von Osten kommend wird der bestehende Grünzug ebenfalls direkt auf den Dachsberg geführt. Die Bewohner des Alt- bzw. des Neuquartiers partizipieren damit in gleicher Weise vom neu gestalteten Dachsberg.

Die nördlich und südlich an der grünen Achse anliegenden Baufelder sind als aufgelöste Blockrandstrukturen konzipiert. Dadurch wird eine Bebauung mit einer unterschiedlichen Körnung von 3-5 geschossigen Gebäudetypologien möglich, die für die jeweiligen Baufelder identitätsstiftende Nachbarschaften und Adressen ausbilden. Die GFZ wird sich durchschnittlich bei ca. 1,5, bezogen auf das Nettobauland, bewegen.

## Variante 1:



Die Führung des motorisierten Individualverkehrs erfolgt als langgezogene Omega Struktur, um den Durchgangsverkehr durch das neue Wohngebiet und damit Belastungen auch für die Bestandsbebauung Vorwaltnerstraße und Levelingstraße in der Balance zu halten. Die Steigerwaldstraße wird im Bereich des Friedhofes als großzügiger Fuß- und Radweg mit Alleecharakter zurückgebaut. Diese grüne Allees wird nach Westen weitergeführt und ermöglicht eine direkte schnelle Erschließung und ist Fahrradfahrern und Fußgängern vorbehalten. Außerdem wirkt die grüne Allees als Pufferfläche zur Bestandsbebauung des Quartiers Friedrichshofen-West. Unterschiedliche Platzsituationen schaffen räumliche Qualitäten. So soll z.B. zentral ein urbaner Quartiersplatz mit kleinteiliger Nahversorgung entstehen. Die Gebäude der neuen Mittelschule fügen sich in die geplante Baustruktur ein. Die Sport- und Freiflächen sind im parkartig angelegten Dachsbau miteingebettet.

## Variante 2:



Die motorisierte Haupteinschließung ist als eine „gestauchte Omega-Struktur“ konzipiert. Auch hier wird der Durchgangsverkehr durch die umwegige Straßenführung minimiert. Die durchgängige grüne Achse für Fahrradfahrer und Fußgänger wurde als Alleestruktur ganz im Süden des neuen Quartiers vorgesehen. Auch in dieser Variante ist ein zentraler Platz mit einem Nahversorgungszentrum geplant und die Steigerwaldstraße soll südlich des Friedhofes als Fuß- und Radweg zurückgebaut werden. Der Schulstandort liegt in dieser Variante am nordöstlichen Rand des Baugebietes und wird durch eine Stichstraße an das geplante bzw. bestehende Straßensystem angeschlossen. Die Gebäude der Schule liegen als Sonderbausteine in den Dachsbergpark integriert.

## 2. Verkehrliche Bewertung

Bei beiden Varianten können verkehrliche Entlastungen der bestehenden, nördlich gelegenen, Wohngebietsstraßen erreicht werden. Die Neuverkehre werden auf der Ochsenmühlstraße und der Levelingstraße gebündelt. In der Variante 1 können konstant niedrige Geschwindigkeiten innerhalb des Baugebietes durch die mäandrierende Straßenform erreicht werden. Durchgangsverkehre werden vermieden. In Variante 2 entstehen durch die geradlinige Straßenführung vergleichsweise höhere Fahrgeschwindigkeiten, die potentielle Durchgangsverkehre anzieht. Dem müsste durch verkehrsberuhigende bauliche Ausgestaltung der Erschließungsstraßen z.B. mit Versätzen und punktuellen Einengungen entgegengewirkt werden.

Zusätzlich zur Bewertung der Varianten wurden die Auswirkungen auf die Verkehrsqualität der umliegenden Knotenpunkte eingeschätzt und bewertet. (siehe Anlage)

### 3. Städtebauliche Potentiale

Die in beiden Varianten entstehenden Baufelder ermöglichen durch eine aufgelöste Blockrandstruktur eine Vielzahl von Möglichkeiten der Unterbringung verschiedener Wohntypologien. Das städtebauliche Grundgerüst ermöglicht einen Mix an Wohnungstypen und damit eine ausgewogene Bewohnerstruktur. Geplant sind Baustrukturen wie Geschosswohnungen, Stadthäuser, Reihenhäuser etc. Die entstehenden ruhigen, privaten Wohnhöfe haben hohe Aufenthaltsqualität und bilden einen Kontrast zum öffentlichen horizontalen Grünzug bzw. dem Dachsberg. Diese privaten grünen Räume bilden für die jeweiligen Baufelder identitätsstiftende Nachbarschaften aus.





Aufgestellt am 16.09.2019

**Stadt Ingolstadt**  
Stadtplanungsamt  
61/2