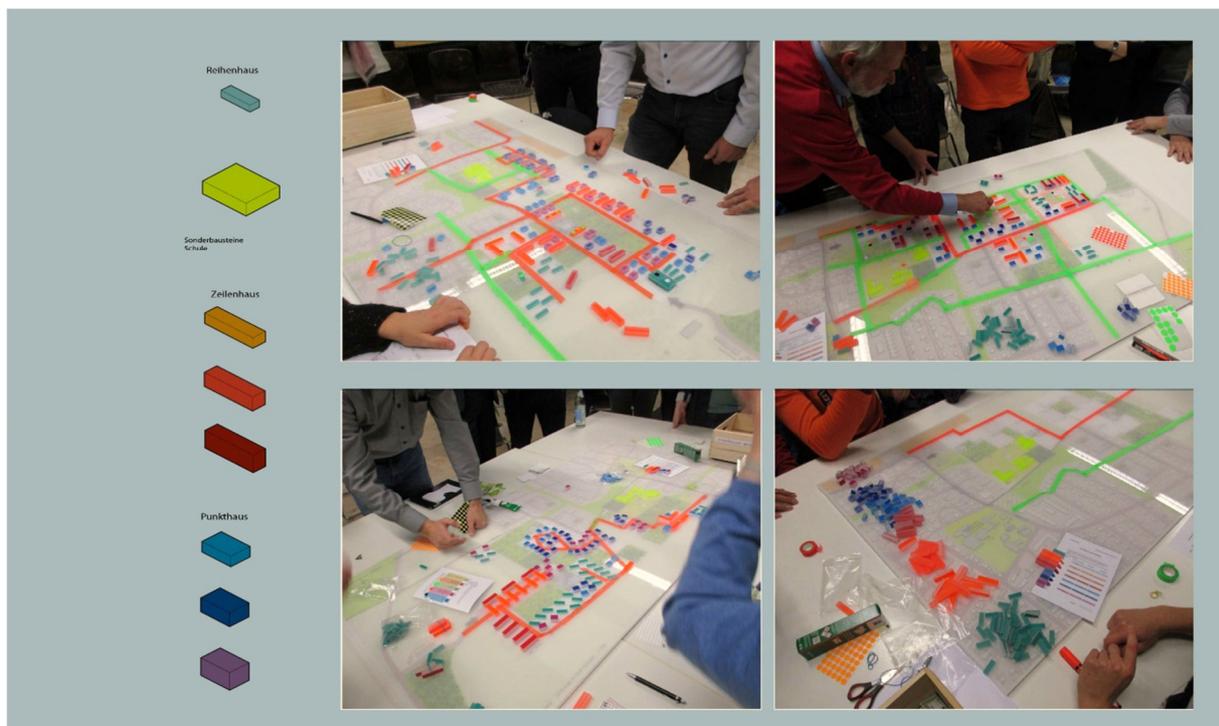




**Stadt Ingolstadt**

# WERKSTATTVERFAHREN ZUR WEITEREN BAULICHEN ENTWICKLUNG FRIEDRICHSHOFENS



## ANLAGE

STAND: OKTOBER 2020

ERNEUTER AB BP 196 „FRIEDRICHSHOFEN-DACHSBERG“

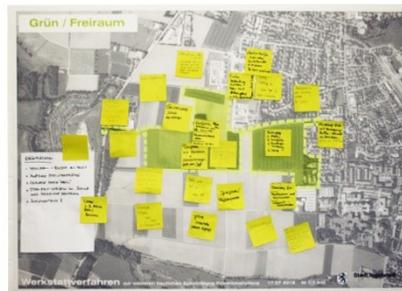
# I. Planungsprozess

## 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 in einer Ideensammlung 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



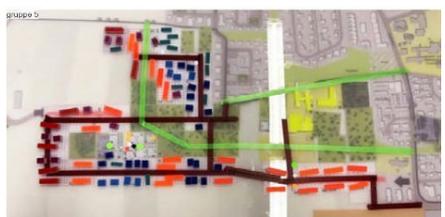
Arbeitsmodell Gruppe 2



Arbeitsmodell Gruppe 3



Arbeitsmodell Gruppe 4



Arbeitsmodell Gruppe 5

## **II. Strukturkonzepte**

### **1. Analyse Bürgerwerkstatt**

Von den beauftragten Architekten wurden die seitens der Bürgerschaft erstellten Vorschläge ausgewertet und dokumentiert, Flächenzonierungen und Baustrukturen analysiert, sowie gemeinsame Ansätze aufbereitet. 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. 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.



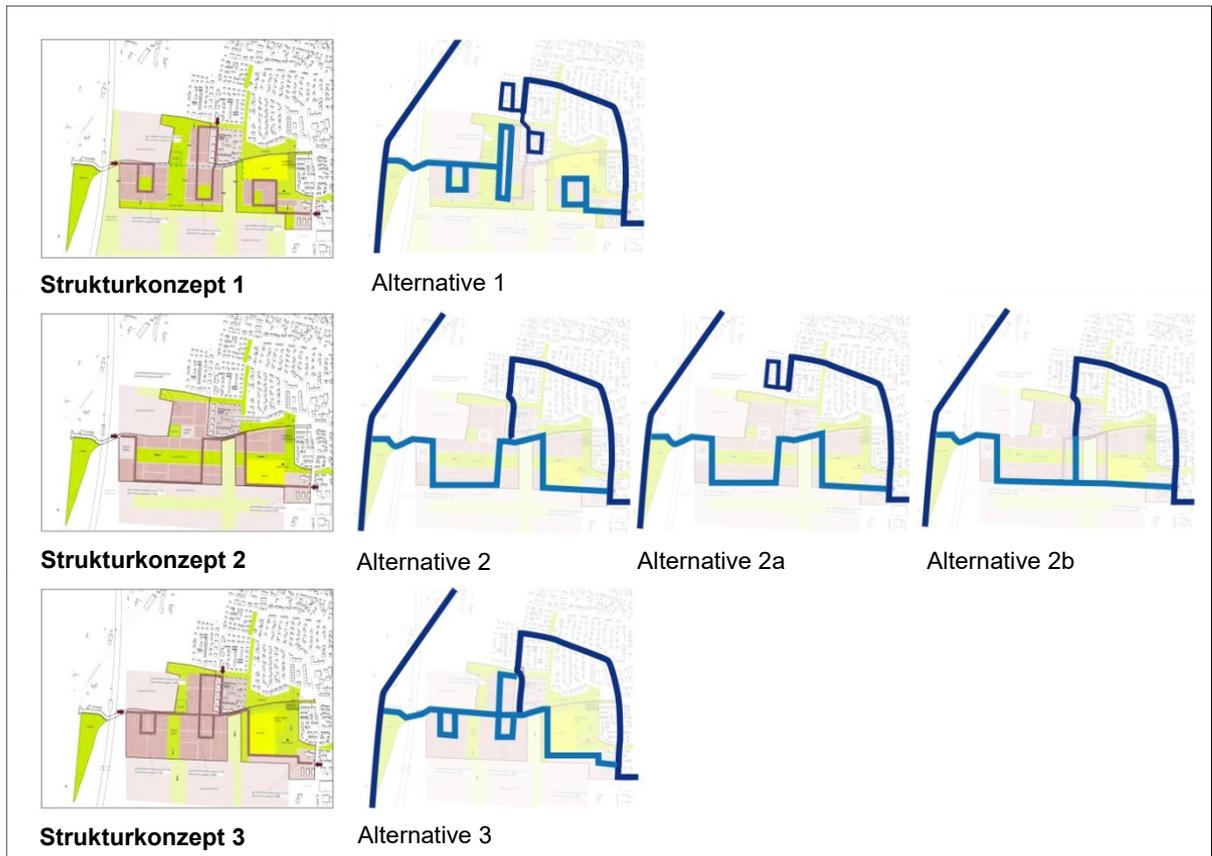
Strukturkonzept Grüne Ringe

Strukturkonzept Grünes Band

Strukturkonzept Grüne Fugen

## 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.



Hinsichtlich des Verkehrs versprechen sowohl die Omega Variante (Alternative 2, 2a und 3), als auch die Z-Variante (Alternative 2b) Entlastungen auf die angrenzenden bestehenden Wohngebiete. Je attraktiver die Durchfahrtsmöglichkeit durch das neue Baugebiet, desto größer die Verkehrsverlagerungen

### 3. Städtebauliche Potentiale

Hinsichtlich einer konzeptionellen Bewertung der städtebaulichen Planungen im Hinblick auf die Zielvorstellungen der Bürgerschaft wurde das Strukturkonzept des Grünen Bandes 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 Variante des Grünen Bandes weiter und erarbeiteten detailliertere Erschließungslösungen und Detailplanungen, welche verkehrsplanerisch weiter begleitet wurden.

Es wurden Untervarianten entwickelt, welche die Grundkonzeption des präferierten Strukturkonzeptes beinhalten, sich aber vor allem in der Führung der Straßen und in der Lage des Schulstandortes mit seinen Freiflächen unterscheiden.

Den Untervarianten 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 Dachsbergpark. Die Steigerwaldstraße wird im Bereich des Friedhofes als Fuß- und Radweg zurückgebaut. In allen Varianten soll eine durchgängige grüne Achse für Fahrradfahrer und Fußgänger mit Alleecharakter vorgesehen werden. Unterschiedliche Platzsituationen schaffen räumliche Qualitäten. So soll z.B. zentral ein urbaner Quartiersplatz mit kleinteiliger Nahversorgung entstehen. Die Gebäude der neuen Mittelschule reagieren auf die unterschiedlichen Lagen und fügen sich entweder in die geplante Baustruktur ein, oder liegen als Sonderbausteine im neu gestalteten Dachsbergpark. Die Sport- und Freiflächen sind in allen Varianten im angelegten Dachsberg miteingebettet.

Die Führung des motorisierten Individualverkehrs erfolgt in den Varianten 1 und 2 als Omega-Struktur, in der Variante 3 als Z-Struktur.



Variante 1: (gestreckte Omega-Variante)



Variante 2 (gestauchte Omega-Variante)



Variante 3 (Z-Variante)

Bei diesen drei Varianten können verkehrliche Entlastungen der bestehenden, nördlich gelegenen, Wohngebietsstraßen erreicht werden. Die Neuverkehre werden auf der Ochsenmühlstraße und der Levelingstraße gebündelt.

## 2. Potential Vorzugsvariante (Z-Variante)

Die Vorzugsvariante verspricht durch die Führung der Haupteerschließung eine möglichst wenig umwegige Anbindung der Ochsenmühlstraße an die Levelingstraße. Die zentrale grüne Achse wird durch den Haupt-Verkehrsfluss kaum tangiert. Dadurch entsteht eine ruhige Grünzone mit Aufenthaltsfunktion, die den direkten Anwohner zur Erholung und Kommunikation zur Verfügung steht.



Skizze Grünes Band, Bogevischs Büro, München

Die entstehenden Baufelder bieten 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.



Skizze Wohnhof, Bogevischs Büro, München

Aufgestellt am 16.10.2020

**Stadt Ingolstadt**  
Stadtplanungsamt  
61/2