

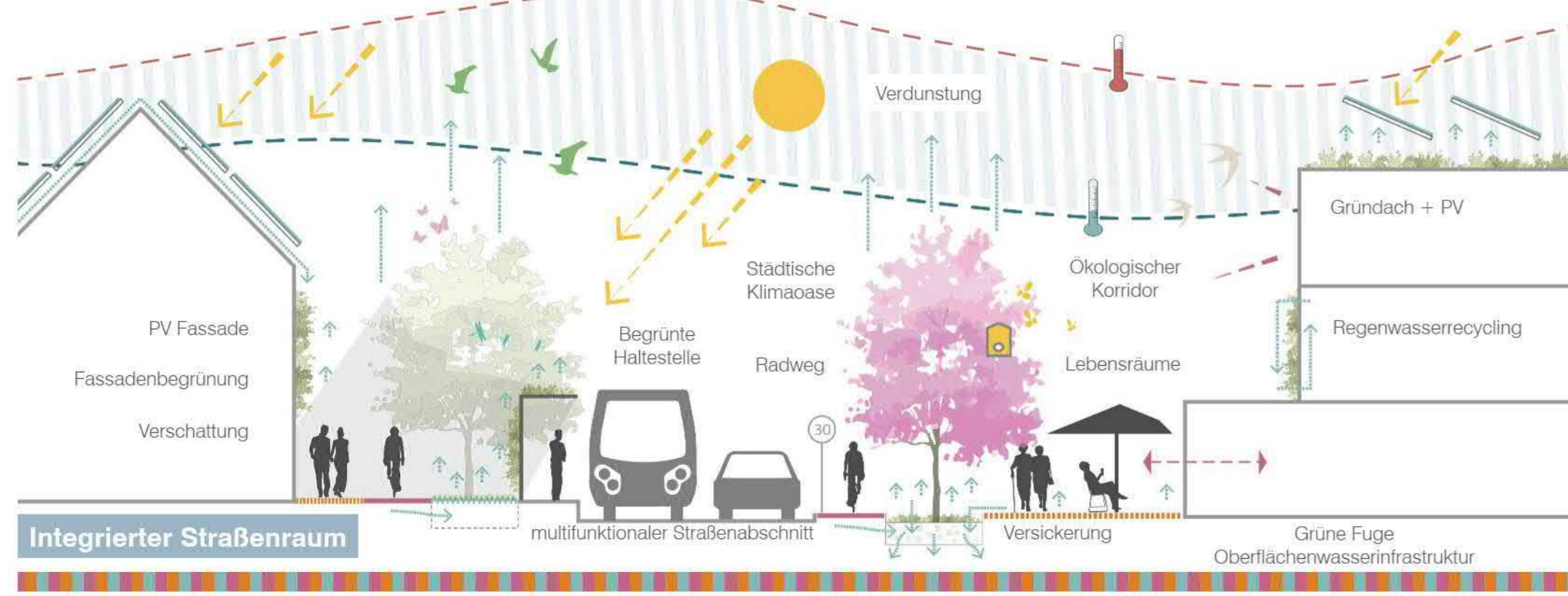
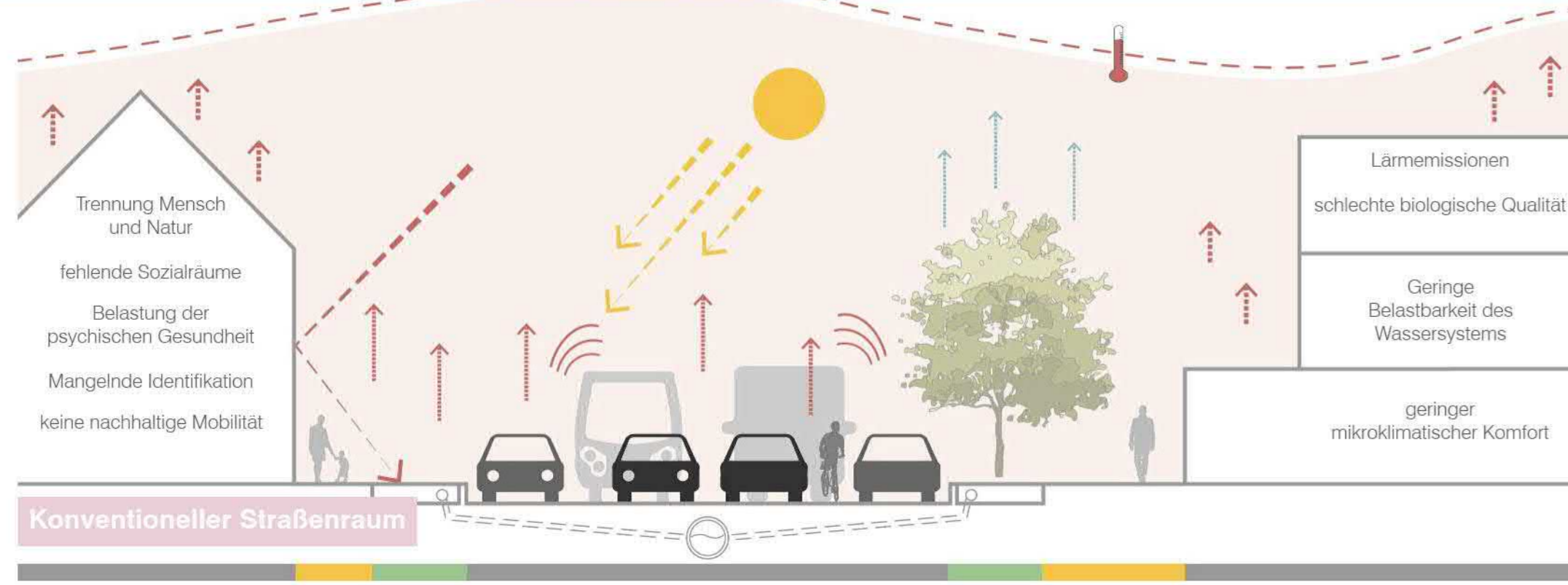
Fischbach's Klimastraße PLUS+

Leitidee & Vision

Ein Ort wird über seinen öffentlichen Raum wahrgenommen. Heute sind die Meersburger- und Zepplinstraße eine Barriere: laut, gefährlich und ohne Aufenthaltsqualität.

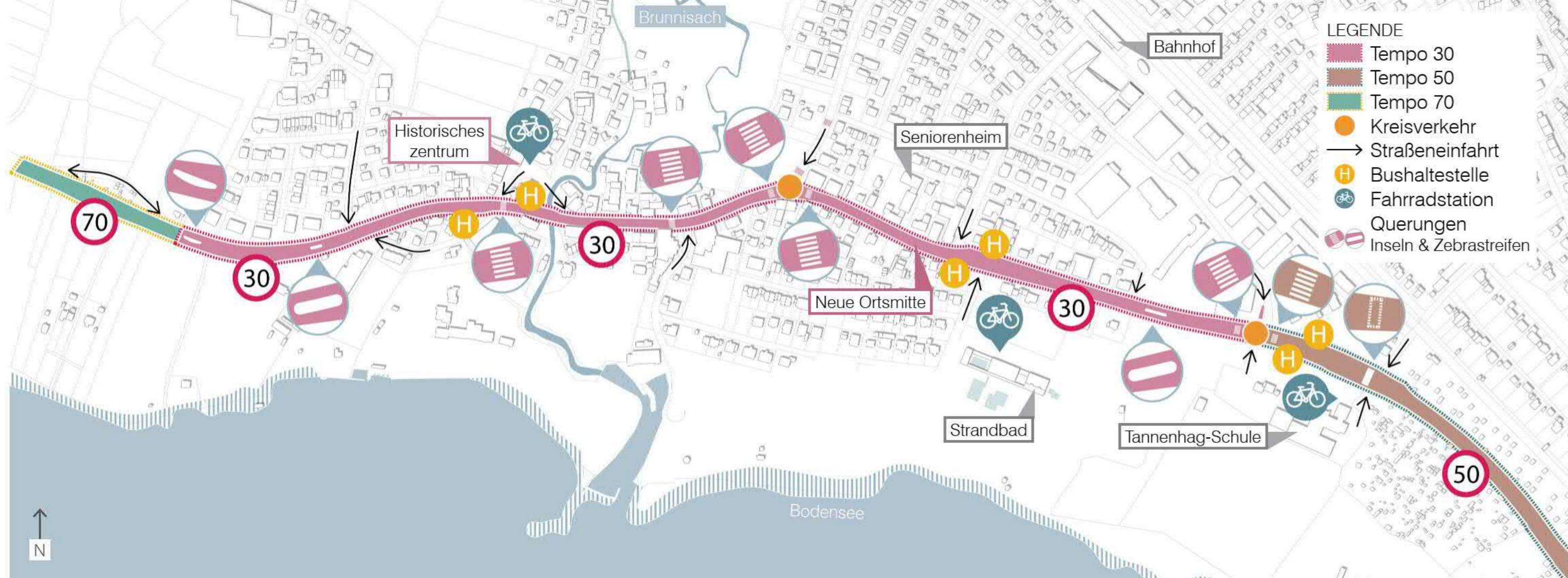
Mit der Verlagerung des Durchgangsverkehrs ergibt sich für Fischbach eine enorme Chance, dem Ort einen neuen Charakter zu verleihen. Zum Einen kann sich Fischbach mit einer Klimastraße auf den fortschreitenden, klimatischen Wandel ausrichten. Zum Anderen liegt im Umbau des Straßenraums großes Potenzial zur Neugestaltung eines Ortskerns - mit dem Mensch im Mittelpunkt. Der integrierte Straßenraum wird zum Lebensraum, bindet die Umgebung aktiv ein und lässt Synergien entstehen.

Die neue Ortsmitte bietet neu organisierter, öffentlicher Bereich sowohl für die lokale Bevölkerung als auch für Besuchende eine hohe Freiraum- und Naherholungsqualität. Gestaltungsrhythmus entsteht entlang der Klimastrasse durch den Einbezug der Nord-Süd-Verbindungen. Ob bestehend oder erweiternd, naturgeprägt oder historisch - Sie stärken die Verknüpfung der öffentlichen Räume in Fischbach. Mit dem Auflösen der Straße als Barriere und der Verknüpfung des historischen Ortskerns, der städtebaulichen Erweiterung am westlichen Ortseingang, dem Kultur- und Mobilitätssort um den Bahnhof, der neuen Ortsmitte, dem neugestalteten Schulvorplatz sowie dem einzigartigen Naturraum am See entsteht ein »gemeinsames« Fischbach.



Entwurfsstrategien M 1:5000

Klare Zonierung & Verkehrssicherheit durch Tempobegrenzung & Querungen



- Zonierung & sichere Querung durch Kreisverkehrs Verlangsamung des MIV
- Tempo 30 im Ortskern
- Fuß-, Rad & Autoverkehr getrennt voneinander
- Bessere Querung durch Zebrastreifen, Verkehrsinseln & die bestehende, östliche Unterführung

Durchlässigkeit & die Straße als gemeinsamer Raum für Fuß- & Radverkehr



- Balance zwischen Durchgangs- & Aufenthaltsraum
- Verkehrliche Instrumente begünstigen die Nord-Süd-Durchlässigkeit des (Straßen-)Raumes
- »gesamtes« Fischbach
- Auflösen der Trennung im Ort
- einladender, sicherer Raum für Aufenthalt & Begegnung

Integriertes Ökologie- & Regenwasserkonzept

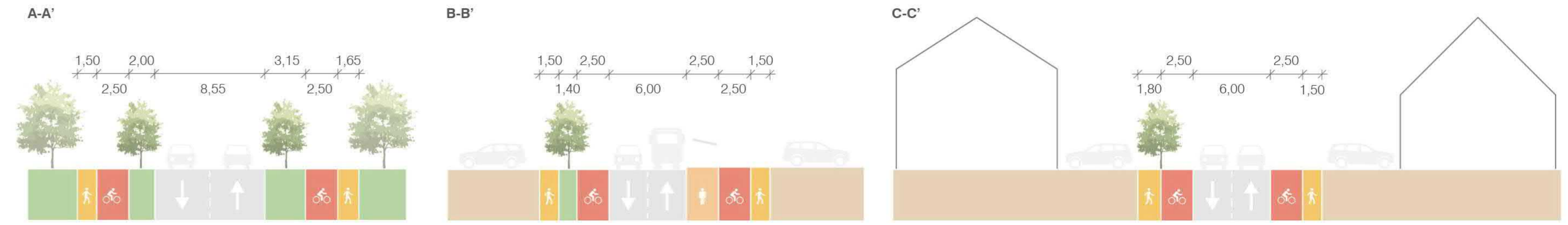


- Maximierung der grünen Infrastruktur im Straßenraum
- Integriertes »Animal Aided Design«
- Verschattung & Verdunstung beugt Hitzestress vor
- Speicherung & Rückhaltung von Regenwasser durch Baumrigolen
- ehemalige Unterführung als Regenwasser-Zisterne zur Bewässerung
- Regenwasserversickerung mit Hilfe von durchlässigen Belägen
- oberflächige Ableitung & Sammlung von Regenwasser nach dem »Schwammstadtprinzip«

Grüne Höfe als westliches Entree

Am westlichen Ortseingang wird eine Anordnung des Siedlungs-körpers mit einem neuen Wohnquartier vorgeschlagen. Mit diesem soll auch der Ortseingang neu formuliert werden. Die Gebäude gruppieren sich um einen gemeinschaftlichen Grünraum auf hohem bioklimatischen Komfort ausgerichteten Grünraum für Aufenthalt, Spielen und Regenwassermanagement.

Doppel- und Kettenhäuser, sowie kleinen Geschossbauten entlang der Meersburgerstraße. Für den Bereich der Straßenaufweitung gegenüber dem Campingplatzzugang soll eine Platzsituation mit einer gewerblichen EG-Nutzung entstehen. Das westliche Gebäude soll mit attraktiver Architektur den neuen Ortseingang markieren. Von der Meersburger Straße aus wird eine Fuß- und Radwegenbindung angelegt. Die MIV-Erschließung erfolgt von Norden über die Steinackerstraße.



Prinzipische Querschnitte M 1:250

Lageplan M 1:1000



Freiraumkonzept

Der öffentliche Freiraum bietet nicht nur Möglichkeiten der Begegnung und zum Flanieren. Er integriert und gewährleistet darüber hinaus auch die notwendigen Funktionen im städtischen System wie z.B. Feuerwehrlinien, Grundstückszufahrten, Raum für Gastronomie, Entwässerung, Artenschutz und Parkierung. Ein neuer Begegnungsraum spannt sich zwischen Spaltenstein- und Kapellenstraße. Kirschbaumreihen, großzügige und helle Pflasterflächen, Wasserelemente sowie Freiraummöbel prägen den Ort und stellen damit die Requisiten für die Menschen. Der Bereich für den Fußverkehr erstreckt sich in maximaler Breite. Der Radfahrstreifen ist integriert - wird jedoch gleichzeitig durch eine farbliche Nuancierung und einen überbreiten, niveaugleichen Bordstein markiert. Die Ausformulierung einer großzügigen Platzsituation an der Post-/Strandbadstraße verstärkt durch die räumliche Struktur und Dichte das Gefühl des Ortskerns. Die Unterführung wird in ihrer heutigen Funktion obsolet und zur Regenwasserzisterne umgebaut. Das Leben spielt sich oben auf dem Platz ab - eingegrahmt von Wasser, Baumdach und Sitzmobiliar.

Wasserkonzept

Leitbild für das Gesamtsystem bildet hier das »Schwammstadtprinzip«. Ziel ist das Etablieren eines natürlichen Wasserhaushalts - d.h. Verdunstung, Grundwasserneubildung und ein Oberflächenabfluss, welcher einer ungebauten Fläche ähnelt. Die Neugestaltung entlastet das vorhandene System, weil anfallendes Regenwasser vom Kanal entkoppelt und dezentral, oberflächlich bewirtschaftet wird. Die Elemente und Funktionen der Regenwasserbewirtschaftung werden im Freiraum erlebbar. Die Entwässerungstopographie und die Rückhaltebereiche gewährleisten die Starkregenvorsorge. Die ehemalige Unterführung wird zur Regenwasserzisterne umgenutzt. Das gespeicherte Regenwasser speist permanent die Wasser- und Pflanzflächen. Es sorgt für ein gekühltes Kleinklima an heißen Tagen und damit für mehr Qualität im neuen Lebensraum.

Biodiversität & Lebensraum

Als Leitbild fungiert die »Stadtnatur«. Sie steht für Lebensqualität, Gesundheit, Erholung, Bewegung, aber auch für Arten- und Biotopvielfalt. Die ehemalige Verkehrsachse B31 leistet so ihren Beitrag als linearer Trift im Verbundsystem der Biodiversität. Die Artenauswahl folgt den Empfehlungen der GALK-Liste und fokussiert sogenannte »Klimabäume«. Die Artenauswahl folgt den Empfehlungen der sog. GALK Liste mit Fokus auf sog. Klimabäumen. Die Unterpflanzungen sind im Schwerpunkt pflegeextensiv, insektenfreundlich, artenreich, blütenreich und klimangepasste Pflanzengemeinschaften. Der Aspekt der Verdunstungsleistung, und damit der positiven Beeinflussung des Kleinklimas, wird durch die, für die jeweiligen Räume, spezifische Pflanzenauswahl berücksichtigt - hohe Verdunstungsleistung in urbanen Bereichen, eine geringere in pflanzen-dominierten.

Verkehrstechnische Betrachtung

Die Reduzierung des Durchgangsverkehrs auf rund die Hälfte bietet Fischbach einmaliges Potenzial zur Weiterentwicklung der vorhandenen Struktur und Neugestaltung der vorhandenen Nutzungsknoten. Hierbei spielt die Hauptachse mit Meersburger- und Zepplinstraße 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 Fuß- und Radverkehr gestärkt sowie die Einbindung des ÖPNV optimiert werden. Gleichzeitig ist es Aufgabe den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu drosseln, ohne die Nutzung als Umfahrungsstrecke der B31 neu zu behindern.

Als zentrales Element sieht das Konzept im Ort weitestgehend eine geschwindigkeit-reduzierte Zone vor. Diese erstreckt sich vom Ortseingang West bis zur »grünen Achse« 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 getrenntem Geh- und Radweg. Auf Südseite wird die Gehwegbreite zugunsten der stärker belebten Nordseite verringert. Gleichzeitig wird durch die Anordnung mehrerer Mittelstreifen 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 Kennzone.

Der westliche Bereich mit dem historischen Ortskern bietet einen größtenteils beengten Verkehrsraum. Auch hier wird der Schwerpunkt auf den Fußgänger- und Radverkehr ver-

schohen. Die Anordnung von Buskaps und Querungshilfen dient wieder der Geschwindigkeitsreduzierung und optimiert die Anbindung des Campingplatzes im Westen an den Ort. Östlich der zentralen Zone bildet der Kultur- und Schutzbereich eine weitere Nutzungsart, die eine Umkehr der Verkehrsprioritäten erfordert. Der Kreisverkehrsplatz als vorgelagertes Element zur Geschwindigkeitsdämpfung und Neuordnung der Richtungsbezüge übernimmt sowohl die Einbindung der Kapellenstraße von Nord als auch die Erschließung des Seebads und der Schülerbeförderung zur Tannenhag-Schule. Dadurch entsteht im östlichen Teil des Schulhofs der Tannenhag-Schule Raum für Aufenthalt und die fließende Verknüpfung über die Unterführung zum nördlichen Schulkomplex. Die Änderung der Haupterschließung schafft zusätzliche Parkplätze für Lehrkräfte im Schulgelände und für die Kleingartenanlage entlang der Erschließung zum Freizeitgelände Manzell. Großbusse erhalten eine großzügig bemessene Aufstellfläche in beiden Fahrtrichtungen, wodurch der Kultur- und Schulbetrieb optimal in das ÖPNV-Angebot eingebunden werden kann.

ÖPNV

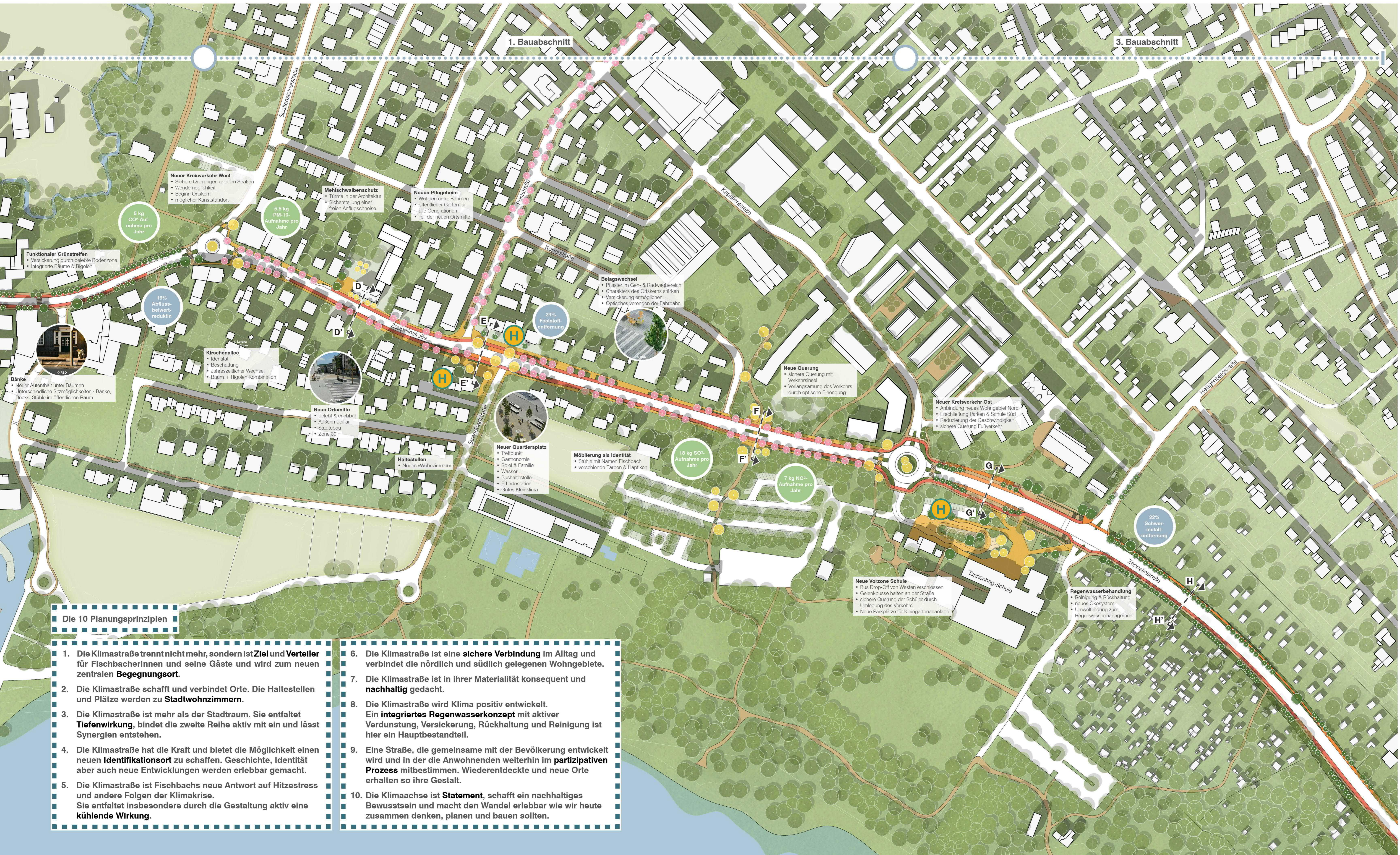
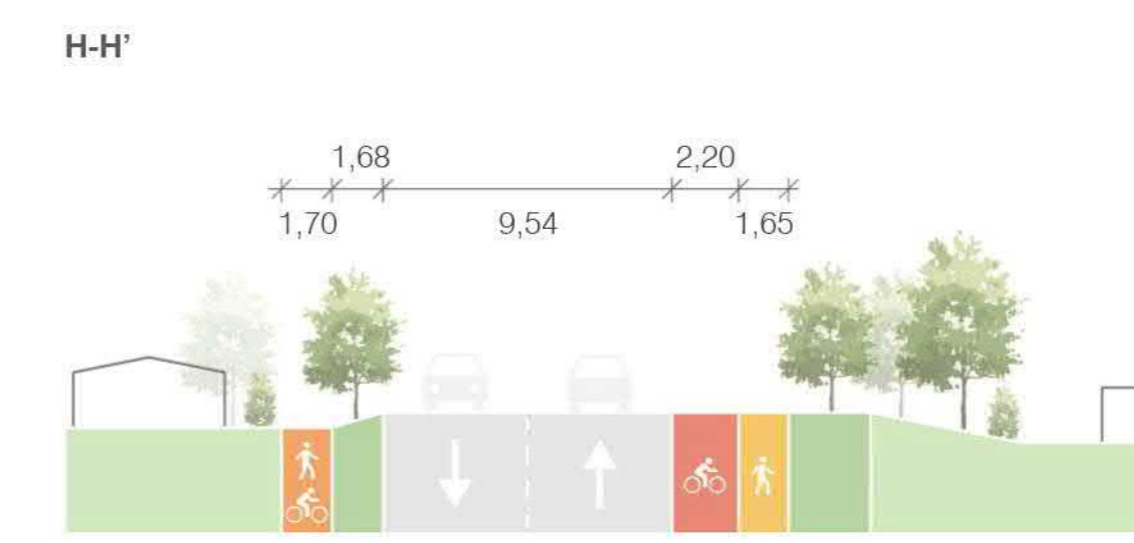
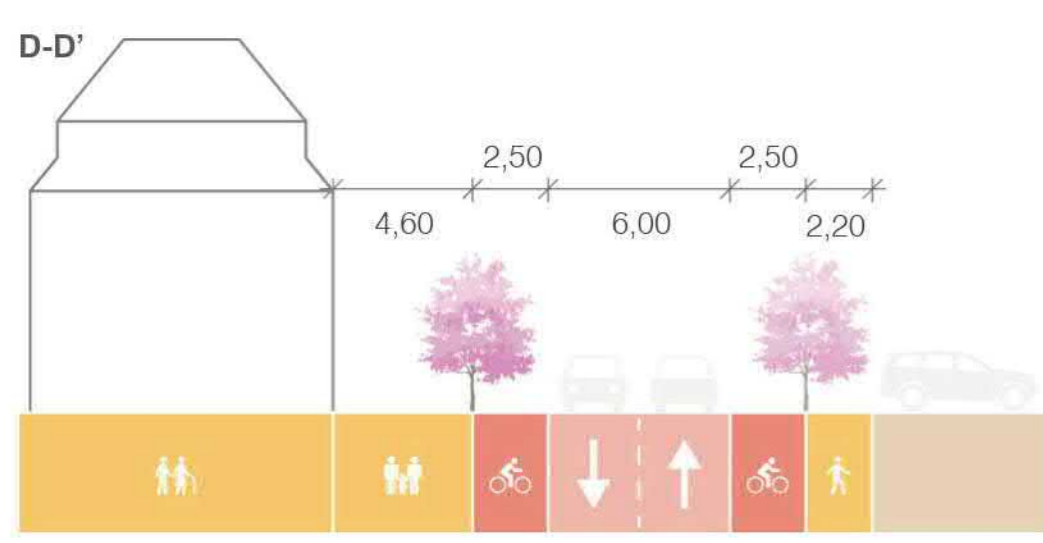
Der öffentliche Personennahverkehr spielt im Hinblick auf Klima und Lebensqualität eine entscheidende Rolle. Fischbach ist mit der Doppelschleife über die parallel laufenden Achsen von Bus und Bahn optimal ausgerichtet. Die Platzierung eines möglichst eng getakteten Fahrplans bindet Fischbach über die 3 Haltepunkte voluminös in das städtische Liniennetz ein. Hauptziel ist Verlagerung auf nachhaltige Verkehrsträger.

Radverkehr

Der Bodenseeradweg stellt in Fischbach eine der wichtigsten touristischen Qualitäten dar und ist mit höchster Priorität zu behandeln. Eine einschleifige Radwegführung - wann immer möglich auf eigenständigen Radwegen - wird konsequent umgesetzt. Auch die saubere Einbindung in die Kreisverkehrsplätze zur sicheren Querung von Kreuzungsbereichen ist für die starke Frequenzierung der Radwege elementar. Die Wahrnehmbarkeit der attraktiven Ortsteile wird für die Radreisenden inszeniert und spezielle Serviceangebote an zentralen Orten angeordnet.

Fußverkehr

Die Nähe zum Bodensee stellt auch für die angrenzenden Wohnquartiere das Allein-stellungsmerkmal schlechthin dar. Die Stärkung der Nord-Süd-Achsen an allen Teilbereichen ist eine zentrale Aufgabe der städtebaulichen Entwicklung. Eine sichere Querung der Hauptachse wird durch geschwindigkeitsmindernde 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 und gliedern den Raum.



Die 10 Planungsprinzipien

- Die Klimastraße trennt nicht mehr, sondern ist **Ziel und Verteiler** für FischbacherInnen und seine Gäste und wird zum neuen zentralen **Begegnungsort**.
- Die Klimastraße schafft und verbindet Orte. Die Haltestellen und Plätze werden zu **Stadtwohnzimmern**.
- Die Klimastraße ist mehr als der Stadtraum. Sie entfaltet **Tiefenwirkung**, bindet die zweite Reihe aktiv mit ein und lässt Synergien entstehen.
- Die Klimastraße hat die Kraft und bietet die Möglichkeit einen neuen **Identifikationsort** zu schaffen. Geschichte, Identität aber auch neue Entwicklungen werden erlebbar gemacht.
- Die Klimastraße ist Fischbachs neue Antwort auf Hitzestress und andere Folgen der Klimakrise. Sie entfaltet insbesondere durch die Gestaltung aktiv eine **kühlende Wirkung**.
- Die Klimastraße ist eine **sichere Verbindung** im Alltag und verbindet die nördlich und südlich gelegenen Wohngebiete.
- Die Klimastraße ist in ihrer Materialität konsequent und **nachhaltig** gedacht.
- Die Klimastraße wird Klima positiv entwickelt. Ein **integriertes Regenwasserkonzept** mit aktiver Verdunstung, Versickerung, Rückhaltung und Reinigung ist hier ein Hauptbestandteil.
- Eine Straße, die gemeinsam mit der Bevölkerung entwickelt wird und in der die Anwohnenden weiterhin im **partizipativen Prozess** mitbestimmen. Wiederentdeckte und neue Orte erhalten so ihre Gestalt.
- Die Klimaachse ist **Statement**, schafft ein nachhaltiges Bewusstsein und macht den Wandel erlebbar wie wir heute zusammen denken, planen und bauen sollten.



Lageplan Vertiefung Ortskernzone M 1:500

Lebendiges Zentrum zwischen Tradition & Zukunft

Für den zentralen Bereich wird der Erhalt von ortsbildprägenden Altbauten als wichtig erachtet, während für andere Gebäude und Grundstücke Entwicklungsoptionen mit attraktiven Ersatzneubauten angeboten werden. Diese sollen Möglichkeiten einer Ortserneuerung mit einer teilweise moderat erhöhten Ausnutzung und neuen Nutzungsangeboten darstellen.

So wird für das Senioren- und Pflegeheim der Erhalt und die Integration des alten Schulgebäudes vorgeschlagen. Dazu wird der zu sanierende Bestandsbau mit zwei sich maßstäblich in die Nachbarschaft integrierende Neubauten über Verbindungsbauten, die auch Fußbodenhöhenunterschiede ausgleichen können, zu einem funktionalen Gebäudeensemble verbunden. Der wertvolle und schattenspendende Baumbestand unterstützt die Hofgestaltung hin zu einem ruhigen, grünen und mikroklimatisch hochwertigen Aufenthaltsbereich. Die Erschließung erfolgt mit einer Zuwegung von zwei Seiten und einer Umfahrt, an der PKW-Stellplätze angeordnet werden.

Die zukünftige Weiterentwicklung soll durch sich gut ins Ortsbild integrierende Neubauten mit steilen Satteldächern erfolgen, die mit untergeordneten Flachdachneubauten kombiniert werden. Dazu werden Neubaueingebote mit weiterhin trauf- und giebelständigen Gebäuden gemacht, die zusammen mit den Bestandsbauten eine Balance aus Einheitlichkeit und Differenzierung ergeben sollen. Dabei sollen die zukünftigen Gebäudefluchten so angelegt werden, dass Gebäudegruppen klare Raumkanten bilden. Durch Versätze sollen sich Raumsequenzen mit von einer auf die andere Straßenseite wechselnden Vorzonen ergeben. Mit diesem robusten Baukasten kann aus Bestandsgebäuden und Neubauten ein charakteristisches und lebendiges Ortsbild gestaltet werden, das auch in einem laufenden und nur begrenzt steuerbaren Wandel zu einer mittelfristigen Aufwertung und einer dauerhaft funktionierenden Bebauungsstruktur führen wird.

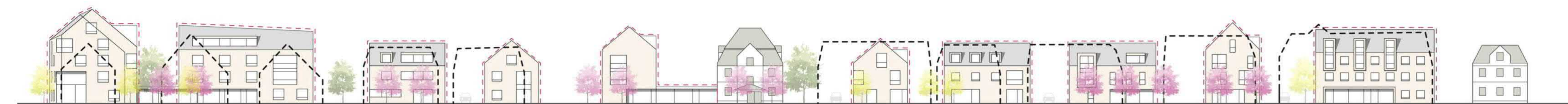
Dazu wären Interventionen vor allem an zwei Stellen für das Gesamtkonzept zwar nicht zwingend, aber wünschenswert. Während der westliche Auftakt zu diesem zentralen Bereich durch die markanten Neubauten der Zeppelinstraße 310 gebildet wird, könnte als Pendant auf der Ostseite am neuen Platz und Umlenkpunkt ebenso ein expressives Eckgebäude mit erdgeschossiger Gastronomie als Teil eines neuen Mehrgenerationenwohnhofs entstehen. Gegenüber dem Senioren- und Pflegeheim könnte das villenartige Bestandsgebäude zusammen mit einem Neubau zu einem Fahrradhotel um einen Hotelgarten entwickelt werden. Dazu sollen nachhaltige, energieeffiziente und klimaanpassende Bauweisen, wie z.B. urbane Holzbauweisen und Solaranlagen, gestalterisch gut integriert einen Beitrag zum Klimaschutz und zur Adressierung des Klimawandels leisten.



Lageplan Straßenabwicklung Vision M 1:1000



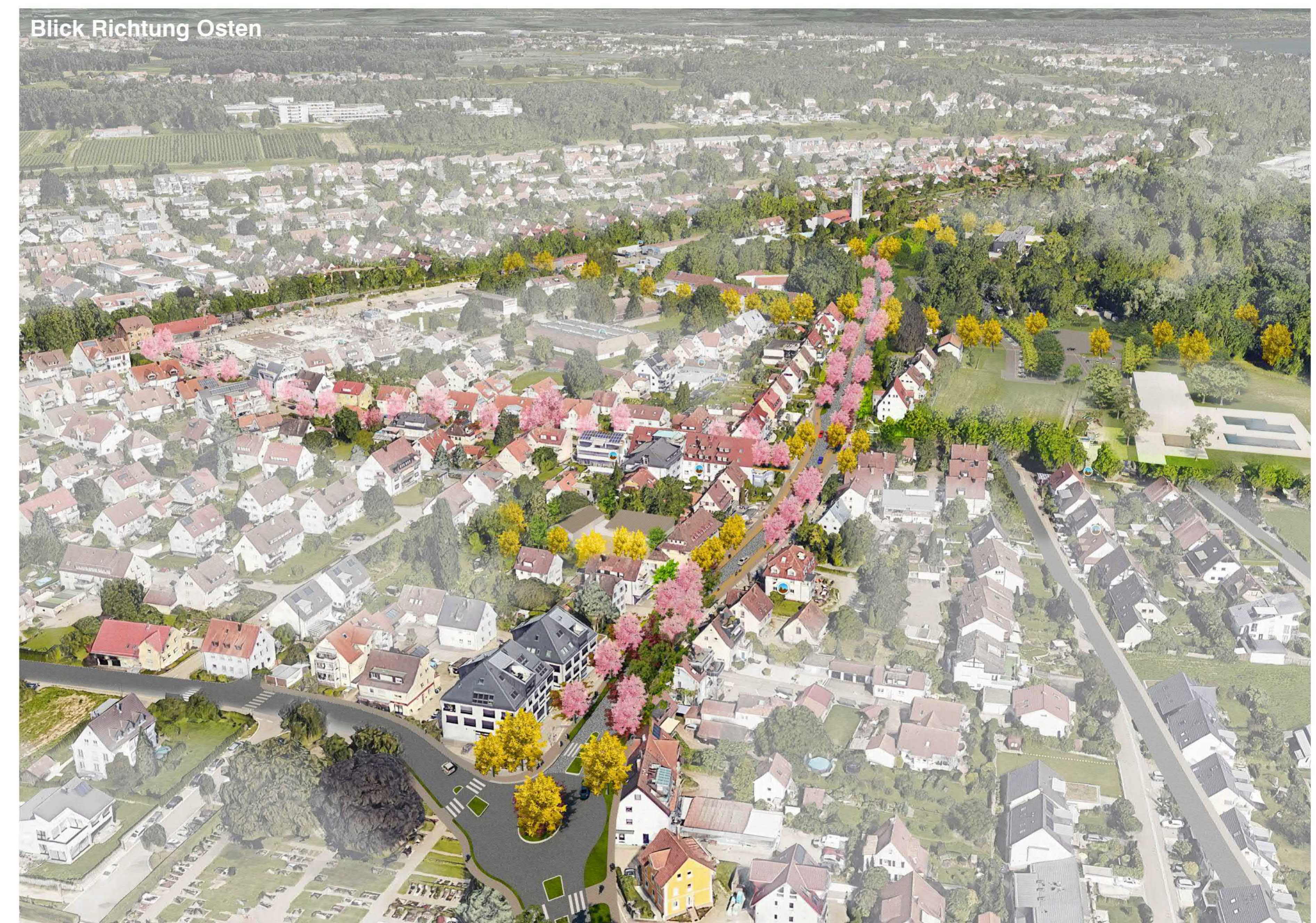
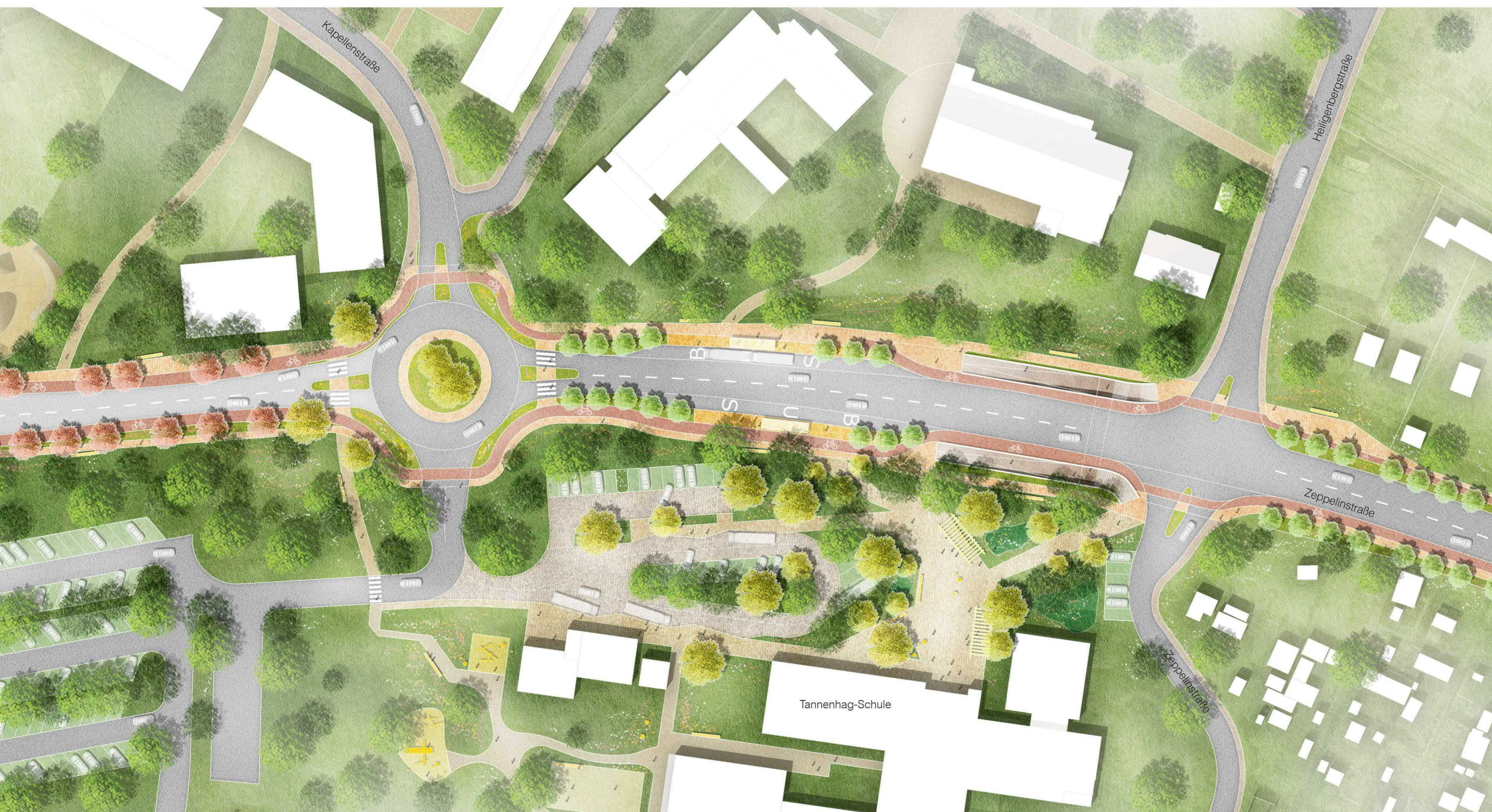
Ansicht Nord M 1:500 Ost - West'



Ansicht Süd M 1:500 West - Ost'

Schwarzplan M 1:2000





Materialität & Mobilität

Die Materialität orientiert sich an den nachhaltigen Grundsätzen des 'Cradle2Cradle'. Wiederverwendbare, helle, robuste und durchlässige Beläge in Kombination mit akzentuierenden, ortstypischen, massiven Natursteinen für Aufkantung, Mauern und Stufen sollen den Raum prägen. Akzentuierungen der Beläge durch Bereiche aus Recyclingmaterial, wie z.B. gebrauchtem Pflaster in Rinnen. Minimierung des versiegelten Anteils durch Verwendung von durchlässigen Belägen, wo immer es die verkehrliche Belastung zulässt. Ein Klimabelag trägt zur aktiven Verdunstung bei. Regenwasser wird in den Poren gespeichert und kann über die Fugen versickern.

Die Art, d.h. die Intensität und Wertigkeit der Möblierung, folgt der Hierarchie der Freiräume. Basis ist eine klare, zeitlose und robuste Ausstattung mit Verwendung nachhaltiger Materialien. Ein Hervorheben der besonderen Orte ist mit einer individuellen und ortstypischen Ausstattung möglich.

Bäume

Die Scharlachkirsche (*Prunus sargentii*) soll die neue Charakterbildende Baumart in Fischbachs Zentrum werden. Als Platzbaum ergänzt der Rotblättrige Spitzahorn (*Acer platanoides 'royal red'*) den Kirschblütencharakter aus dem Frühjahr und trägt ihn über das Jahr hindurch bis in den Herbst hinein.

Der Kugelförmige Spitzahorn (*Acer platanoides 'cleveland'*) und die Blümenesche (*Fraxinus ornus*) geben dem Zentralen Bereich mit den Kirschen den notwendigen Halt. Zur Förderung der Vitalität, sollen die Bäume wenn möglich in offenen Quartieren stehen. Die Baumquartiere und Retentions-/ Versickerungsflächen sollen durch blütenreiche, mehrjährige Mischungen eine ökologisch wertvolle und attraktive Ergänzung der technischen Funktionen bekommen.

