



Projekt Bahnhof Konstanz 2006
Zukünftige Entwicklung des
Bahnhofareals zwischen Stadt und See

Impressum

„Projekt Bahnhof Konstanz 2006“,
zukünftige Entwicklung des Bahnhofareals zwischen Stadt und See

Herausgeber	Stadt Konstanz, Baudezernat Bürgermeister Dipl. Ing. Volker Fouquet Untere Laube 24, 78462 Konstanz
Redaktion	Dipl.-Ing. Jochen Gronle, Amt für Stadtplanung und Umwelt
Satz	Manfred Pfeiffer, Hauptamt
Druck	Druckerei Zabel, Radolfzell
Layout	Gravis
Schutzgebühr	5,- €

Januar 2005

Inhalt

	Vorwort	4
1	Einführung	5
2	Stadtgestalterische Einbindung – „Stadt am See“	8
3	Planungsanlass - Handlungsbedarf	10
4	Ziele und Leitlinien	12
5	Der Hauptbahnhof Konstanz als internationale Drehscheibe	13
6	Städtebaulicher Ideenwettbewerb	14
7	Baustein: Bahnhofsumfeld	17
8	Baustein: Mobilitätszentrale HBF	19
9	Baustein: Schweizer Bahnhof/ Ladenzeile	21
10	Ausblick	23

Vorwort

Mit der Erarbeitung des „**Projektes Bahnhof Konstanz 2006**“ möchte das Baudezernat die städtebaulichen, funktionalen und stadtgestalterischen Zielsetzungen für ein zukunftsfähiges Mobilitätsangebot des Oberzentrums Konstanz definieren. Die erarbeiteten planungspolitischen Leitlinien zur besseren Verknüpfung der Verkehrsmittel Bahn, Bus, Schiff einschließlich ihrer Dienstleistungseinrichtungen, die Einrichtungen einer „Mobilitätszentrale“ unter „einem Dach“ sowie die gestalterische und funktionale Aufwertung des Bahnhofes und seines Umfeldes werden in dieser Broschüre dokumentiert.

Es besteht am Bahnhof Konstanz die große städtebauliche Chance, die Trennwirkung des Bahnhofareals durch geeignete Maßnahmen zu überwinden, die Zugänglichkeit zum Wasser zu verbessern und gleichzeitig die Bindung zwischen Stadt und See zu optimieren.

Hierzu gehört neben der Aufwertung der Aufenthalts- und Freiräume eine barrierefreie Über- und Unterführung, verbunden mit einer optimalen behindertengerechten Erreichbarkeit aller Mobilitätsangebote.

Ich hoffe, dass diese Informationsbroschüre dazu beiträgt, dass die Entscheidungsträger auf der Ebene des Bundes, des Landes Baden-Württemberg, der Bahnen in der Schweiz und Deutschland und der Kommune den dringenden Bedarf an Neuorganisation und Investitionen in den Bahnhofstandort Konstanz erkennen und unterstützen werden. Ich bedanke mich bei allen Beteiligten, die im Projektteam des Baudezernates mitgearbeitet bzw. die Erarbeitung der Konzepte fachlich unterstützt haben und hoffe auf eine zügige Realisierung der einzelnen wichtigen „Bausteine“ zur Umsetzung des „**Projektes Bahnhof Konstanz 2006**“.



Volker Fouquet, Bürgermeister

1 Einführung

Die Stadt Konstanz wird in vielfacher Hinsicht durch ihre Lage in der „Euregio Bodensee“ geprägt. Über administrative Grenzen hinweg definiert sich die Bodenseeregion als eine der zentralen „Brückenregionen“ am nördlichen Alpenrand, die über geografische, kulturelle, ökologische und wirtschaftliche Gemeinsamkeiten verfügt.

Mit fünf Schweizer Kantonen, dem österreichischen Bundesland Vorarlberg, Lichtenstein und sechs Landkreisen auf deutscher Seite zählt die Region Bodensee rund 3,5 Mio. Einwohner.

Ihr kommt als Kulturlandschaft und Erholungsgebiet sowie des Sees als Trinkwasserspeicher eine herausragende Bedeutung zu. Die außerordentlichen Qualitäten der Landschaft eröffnen den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen des Tourismus, der Wirtschaft, der Siedlungsentwicklung sowie des Verkehrs, zahlreiche Entwicklungsmöglichkeiten, die jedoch oftmals in der Vergangenheit aufgrund administrativer und Landesgrenzen in ihrer konkretisierenden Ausarbeitung blockiert wurden.

Das im Rahmen der Internationalen Bodenseekonferenz formulierte „Bodenseeleitbild“ strebt erstmals die grenzüberschreitende Nutzung der vorhandene Entwicklungspotentiale an.

Die Stadt Konstanz nimmt dank ihres reichhaltigen kulturellen Erbes, den vorhandenen Hochschul-, Bildungs- und Dienstleistungseinrichtungen sowie den attraktiven Wohn- und Arbeitsplatzstandorten eine bedeutende Rolle innerhalb der Region ein.

Als Oberzentrum obliegt der Stadt Konstanz die Aufgabe ihren Verflechtungsbereich mit hochqualifizierten und spezialisierten Leistungen und Gütern zu versorgen.

Einerseits stellt die zentrale geografische Lage, zwischen den europäischen Nachbarn für Konstanz ein enormes Potential dar, andererseits muss sich die Stadt im Interesse einer umfassenden Verbesserung der Mobilitätsangebote zu einem wichtigen Infrastrukturnode entwickeln und entsprechende Restriktionen durch moderne städtebauliche Maßnahmen überwinden.

Um die Mobilität der Bevölkerung zu sichern sind die

Stadt und vor allem die Region auf ein leistungsfähiges und vielfältiges Verkehrsnetz angewiesen. Zudem ist ein guter verkehrsinfrastruktureller Anschluss an die überregionalen Wirtschaftszentren für eine nachhaltige Entwicklung der Stadt von großer Bedeutung.

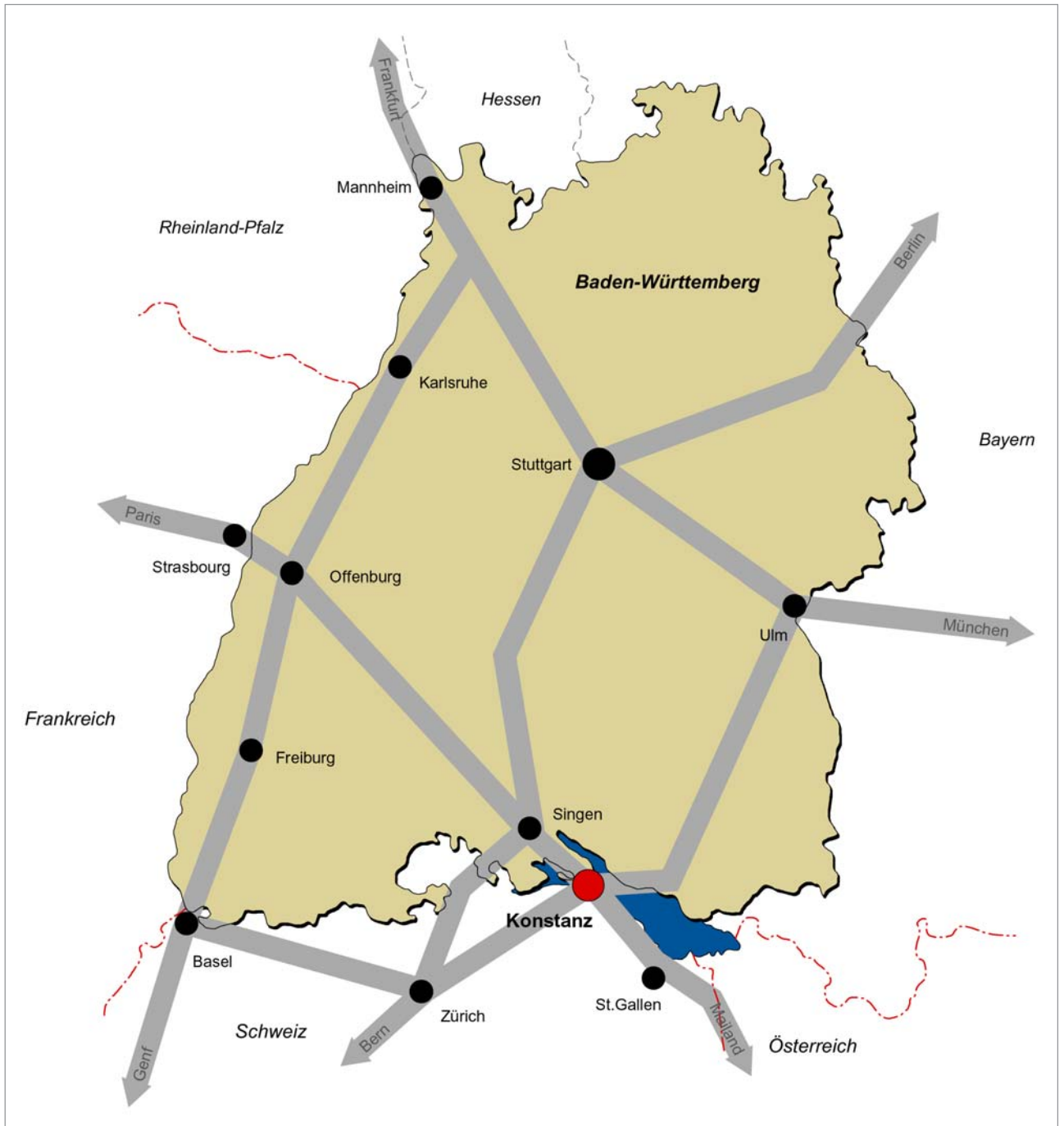
Durch die Lage zwischen Altstadt und Hafen kommt dem Konstanzer Bahnhof als Umsteigeknoten zwischen Bus, Bahn und Schiff und somit der Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsmittel eine zentrale Bedeutung zu.

Lokale, regionale und überregionale Verkehrsanbieter sorgen für ein breites Mobilitätsangebot, dass die Bevölkerung der Stadt und der Region an ihren jeweiligen Bestimmungsort leitet.

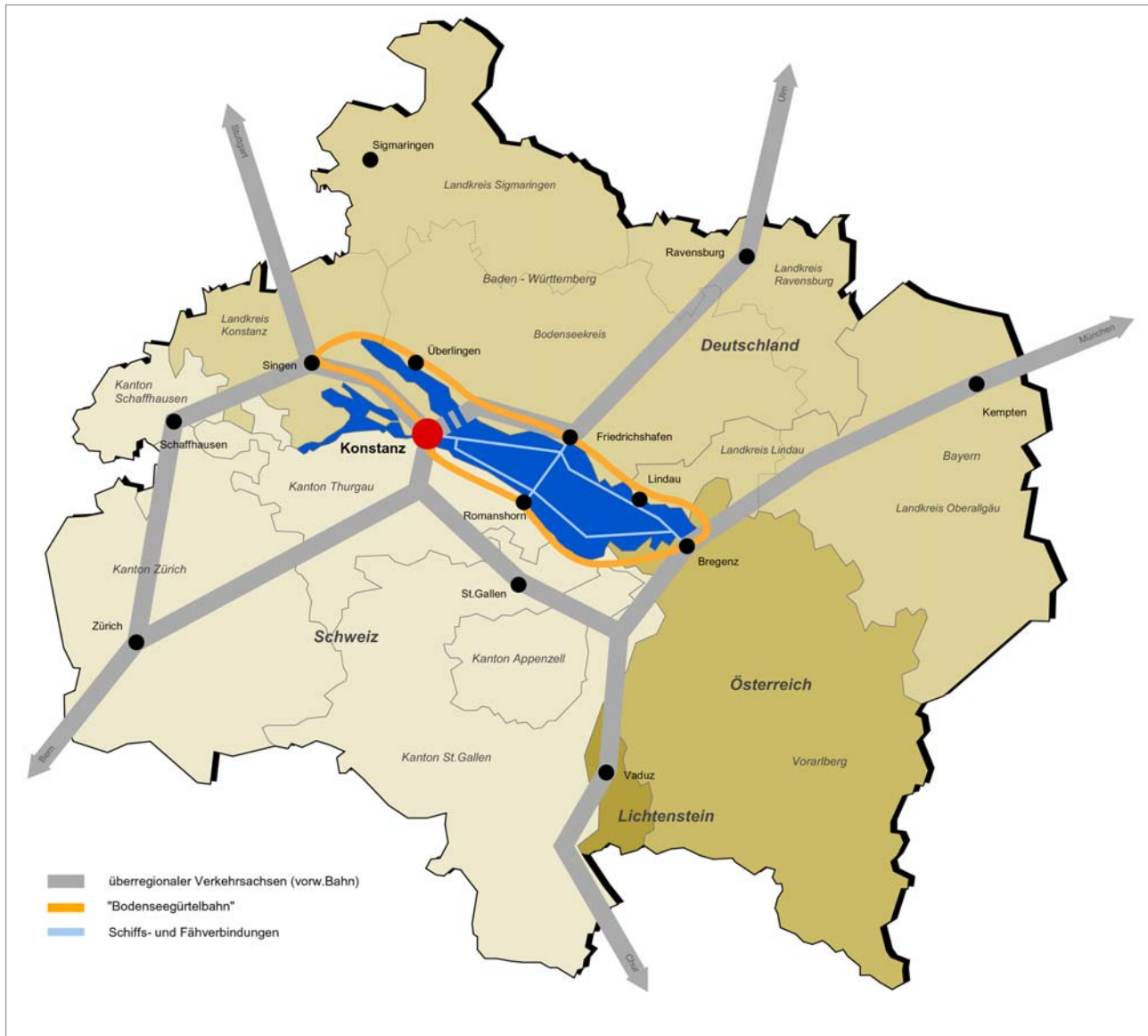
So fährt beispielsweise der „Inter City Express“ über Stuttgart nach Hamburg, der „ICN“ im Stundentakt nach Zürich, die „Schwarzwaldbahn“ in die Region Karlsruhe, der „Seehas“ von Engen nach Konstanz und weiter in die Schweiz, der Katamaran zukünftig nach Friedrichshafen, die Bodenseegürtelbahn nach Bregenz und nahezu alle Stadtbusse des „Roten Arnolds“ passieren in beiden Richtungen den wichtigen Haltepunkt Bahnhof - die Mobilität durch öffentliche Verkehrsmittel wird nachhaltig gewährt.

Gegenwärtig entspricht das funktionale und gestalterische Erscheinungsbild des Bahnhofareals, trotz seiner Bedeutung für die Stadt und die Region, nicht den Anforderungen eines zentralen Verkehrs- und Umsteigeknotens.

Ein urbanes, ästhetische anspruchvolles Umfeld, modifizierte Umsteigebeziehungen sowie eine vollständige Barrierefreiheit definieren die Ansprüche einer Neuplanung. Der Konstanzer Bahnhof muss sich zum einen als Knotenpunkt präsentieren, der die Mobilität der BürgerInnen aus der Stadt und Region zeitgemäß gewährleistet und zum anderen durch seine attraktive Gestaltung in der Funktion als Stadteingang zum Verweilen in Konstanz einladen.



Verkehrsachsen Baden-Württemberg



Konstanz im öffentlichen Verkehrsnetz der Bodenseeregion

2 Stadtgestalterische Einbindung – „Stadt am See“

Das Bahnhofsareal in Konstanz erstreckt sich entlang des Sees am östlichen Rand der Altstadt - zwischen Stadt und See. Baulich gegliedert wird das Gebiet durch drei Gebäudekomplexe: einer Ladenzeile, dem Deutschen Bahnhof (Hauptbahnhof) und dem Schweizer Bahnhof. Das Bahnhofsareal bildet räumlich und funktional ein wichtiges Bindeglied zwischen Altstadt, Hafen und See.

Der Deutsche Bahnhof besitzt eine gotische Formensprache, ist symmetrisch angelegt mit einem zentralen Turm und wird über einen spitzböigen Arkadengang erschlossen. Das Gebäude steht unter Denkmalschutz.

Die nördlich an das Gebäude des Deutschen Bahnhofs angrenzende eingeschossige Ladenzeile, die in den 50er Jahren mehr oder weniger als Provisorium errichtet wurde, steht aufgrund gestalterischer und funktionaler Mängel im heutigen Erscheinungsbild zur Disposition.

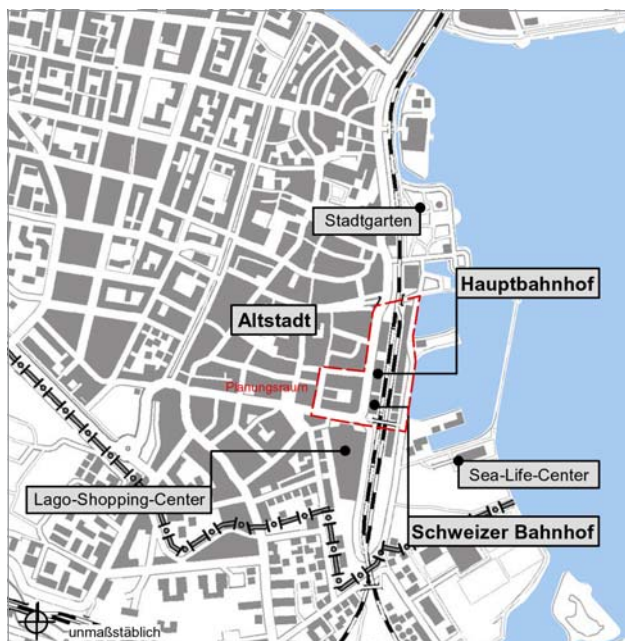
Der Schweizer Bahnhof ist von der Bausubstanz her nicht erhaltenswert, hat große funktionale Defizite und wird von den derzeitigen Hauptnutzern (SBB, Thurboo AG, Schweizer und Deutscher Zoll) ebenfalls zur Dis-

position gestellt, da dieser den modernen Mobilitätsanforderungen nicht mehr genügt.

Mit zahlreichen zentralen Versorgungseinrichtungen bildet die Altstadt das Zentrum der Stadt. Sie ist mittelalterlichen Ursprungs und somit sehr kleinteilig strukturiert. Vom Krieg nicht zerstört ist das mittelalterlich und zum Teil gründerzeitlich geprägte Stadtbild noch heute sehr gut ablesbar. Viele Gebäude stehen als Kulturdenkmal unter Denkmalschutz. Die aus der Altstadt kommend und auf den Hauptbahnhof zuführende Bahnhofstraße bildet, eine potentielle städtebauliche Verknüpfung zwischen Altstadt-Bahnhof-Hafen-See.

Das hinter dem Bahnhofsareal gelegene Hafengebiet weist durch die Nutzungen wie dem „Sea-Life Center“, dem Naturkundemuseum aber auch zahlreichen kulturellen Einrichtungen, wie zum Beispiel das Jugendtheater, einen hohen Freizeitwert auf. Gastronomiebetriebe laden gerade im Sommer zum Verweilen ein und lassen den Hafen in Verbindung mit den unterschiedlichen Nutzungen zu einem Raum mit hoher Aufenthalts- und Erlebnisqualität werden. Durch die neugestaltete Hafepromenade hat die „Hafenachse“ vom Konzil bis zur Lagobrücke eine neue freiraumplanerische Qualität, mit eigener Identität angenommen.

Das Hafengebiet besitzt neben den vielfältigen touristischen Funktionen eine eigene Authentizität, hervorgerufen durch die Bodenseeschiffahrtbetriebe mit ihren Werffunktionen und originelle gestalterischen Details, die beibehalten und weiterentwickelt werden sollte.



Innenstadt Konstanz



Hauptbahnhof



Schweizer Bahnhof



Bahnhofstraße



Ladenzeile



Sea-Life Center



Hafenpromenade

3 Planungsanlass - Handlungsbedarf

Der Bahnhof Konstanz sowie das gesamte Bahnhofsbereich kann in der heutigen Form und in seinem heutigen Erscheinungsbild den zukünftigen Anforderungen nicht gerecht werden.

Wie oben erwähnt bedarf es neben der Entwicklung gestalterischer Qualitäten ein Konzept, dessen Funktionalität es ermöglicht, durch eine mühelose Orientierung, barrierefrei an das jeweilige Ziel zu gelangen und gleichzeitig eine hohe Aufenthaltsqualität genießen zu können.

Konstanz als bedeutender Knoten im Netz der Städte und Infrastruktureinrichtungen der Bodenseeregion braucht einen Bahnhof von der Qualität, die diesem Anspruch gerecht wird.

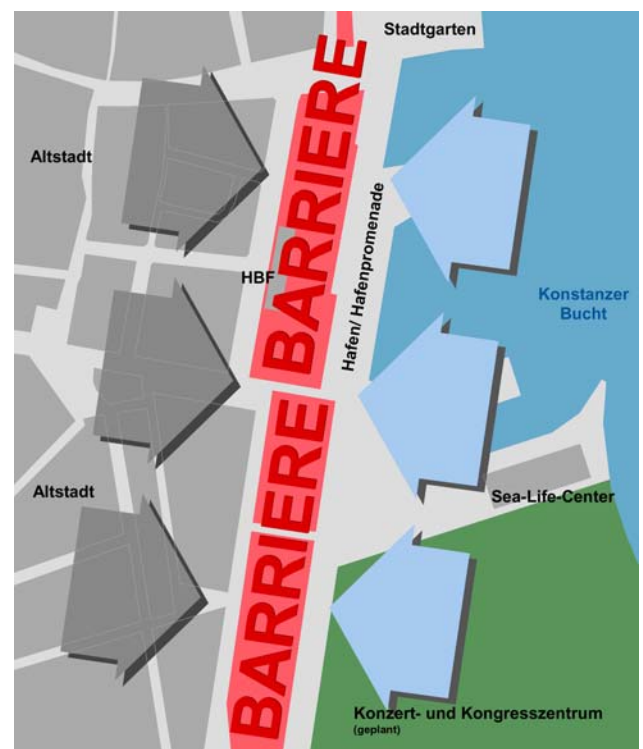
Aufgrund der allgemeinen Flächenknappheit in Konstanz besteht heute nur noch in wenigen Bereichen die Möglichkeit, auf die Ästhetik und damit auf das Stadtbild Einfluss zu nehmen. Der Konstanzer Bahnhof als wichtiger Knotenpunkt im lokalen, regionalen und überregionalen Infrastrukturnetz sowie als Stadteingang bietet noch ein großes Potential.

Schon immer wird das Erreichen eines Reiseziels durch bauliche Ausformulierung des Raumes thematisiert. Entsprechend den örtlichen Gegebenheiten und den unterschiedlichen Verkehrsmitteln werden funktionale und gestalterische Aspekte miteinander verknüpft. Dabei spielt das „empfangen werden“ genau so eine Rolle wie die (Re)präsentation der Stadt oder das Erfordernis einer guten Orientierung auf dem Gelände. Eine ansprechende Ästhetik fördert die „Einprägbarkeit“ und verleiht dem Ort eine Identität, die als wichtiger Standortfaktor genutzt werden kann.

Als gutes Beispiel können hier die Großstadtbahnhöfe des 19. Jahrhunderts angesehen werden, europaweit waren sie impulsgebend für die strukturelle Entwicklung der Stadterweiterungen der damaligen Zeit. Dem Bahnhofsbau mit der Empfangshalle wird dabei eine zentrale Bedeutung beigemessen. Als „Kontaktzone“ zwischen Bewohnern, Reisenden und der Stadt kommt es hier zu Begegnungen, Kommunikation und Interaktion. Der Bahnhof ist „Visitenkarte“ für eine international geprägte Stadt.

Zahlreiche Neuplanungen wurden in den letzten Jahren im Umfeld des Bahnhofsbereichs realisiert. Im Mai 2004 eröffnete in direkter Nähe das „Lago-Shopping-Center“, das genauso wie das vor rund 5 Jahren eröffnete „Sea-Life-Center“, durch seine überregionale Bedeutung zusätzliche Besucher, auch per Bahn und Schiff, in die Stadt lockt.

Schon die aktuell umgesetzte Neutaktung der Bahnverbindungen zwischen Zürich und Konstanz, der Ausbau der Schwarzwaldbahn zwischen Konstanz und Offenburg sowie die ab Sommer 2005 den Betrieb aufnehmende Schnellbootverbindung zwischen Konstanz und Friedrichshafen, lassen die Bedeutung des Bahnhofs als zentraler Umsteigepunkt aber auch als Stadteingang weiter ansteigen.



Das Bahnhofsareal als Barriere zwischen Stadt und See

Zusammenfassend erfordern folgende strukturellen Defizite die Notwendigkeit einer Neugestaltung des Bahnhofareals in Konstanz:

- Die gegenwärtige Gestaltung entspricht nicht der funktionalen Bedeutung des Bahnhofs für Stadt und Region.
- Umsteigebeziehungen werden über lange Wege erschwert.
- Eine Barrierefreiheit ist nicht gegeben.
- Barrierewirkung der Bahngleise erschwert eine räumliche und funktionale Verknüpfung zwischen Stadt, Bahnhof und See.



alte Bahnüberführung



Bahnareal

4 Ziele und Leitlinien

Zur Beseitigung der oben aufgeführten Mängel definiert die Stadt Konstanz folgende planungspolitische Ziele und Leitlinien:

- Im Vordergrund steht das Ziel die Verkehrsmittel Bahn, Bus und Schiff einschließlich ihrer Dienstleistungseinrichtungen verstärkt miteinander zu verknüpfen. Dabei spielt die Zentralisierung der Schalterabwicklung und Dienstleistungsangebote, im Gebäude des Deutschen Bahnhofs, eine wichtige Rolle. Die Einrichtung einer „Mobilitätszentrale“ unter „einem Dach“ erscheint als funktional sinnvoll und ermöglicht die Angebote der verschiedenen Verkehrsträger aufeinander abzustimmen. Der Verbraucher bekommt ein ganzheitliches Mobilitätsangebot mit kurzen, übersichtlichen Informationswegen.
- gestalterische und funktionale Aufwertung der Bahnhöfe bzw. des Areals, d.h. städtebaulich urbanisieren und baulich optimieren. Schweizer Bahnhof und Ladenzeilen werden neu überplant und städtebaulich sowie funktional optimiert.
- Minderung der Trennwirkung des Bahnhofareals durch geeignete Maßnahmen, d.h. städtebaulich und architektonisch. Die Zugänglichkeit zum Wasser soll verbessert und gleichzeitig die Bindung zwischen Bodensee und Stadt ausgebaut werden.
- Aufwertung der Aufenthaltsräume und Wegebeziehungen, d.h. barrierefreie Über- und Unterführung

5 Der Hauptbahnhof Konstanz als internationale Drehscheibe

In zwei Stufen wird der Eisenbahnverkehr in Konstanz nach Süden und Norden modernisiert mit neuen Fahrplänen und modernsten Zügen.

2004:

Im Rahmen des „Bahn 2000“-Konzeptes der Schweiz wurde am 12. Dezember 2004 der umfassendste Fahrplanwechsel mit der größten Angebotsausweitung der Geschichte der Schweizerischen Bundesbahnen SBB durchgeführt. Mehr und schnellere Züge rollen über neue Strecken und verkürzen die Fahrzeiten.

Für Konstanz bedeutet dies ein Quantensprung im Bahnverkehr Richtung Schweiz. Neu verbinden stündlich die modernsten Intercity-Neigetechnik-Züge (ICN) Europas Konstanz über Kreuzlingen, Weinfelden, Frauenfeld, Winterthur und Flughafen mit Zürich.

Zwischen 06.00 Uhr und 19.00 Uhr verkehren dann 14 ICN -Zugpaare pro Tag, auch samstags und sonntags. Damit ergibt sich tagsüber ein 30-Minutentakt zwischen Konstanz und Zürich; einmal stündlich direkt mit ICN, der ergänzt wird einmal stündlich durch den Turbo-Regionalzug mit Umsteigen in Weinfelden.

2006:

Das neue Bahnzeitalter wird in Konstanz 2006 auch auf der deutschen Seite eingeläutet. Die vom Land Baden-Württemberg ausgeschriebene neue Schwarzwaldbahn wird dann stündlich mit neuen Doppelstockwagen der DB Regio in Konstanz Richtung Karlsruhe starten.

Gleichzeitig wird aus dem „Seehas“ eine richtige S-Bahn. Alle 30 Minuten verkehren die allerneuesten Triebzüge „Flirt“ (flinker leichter innovativer Regionaltriebzug) der SBB/ Turbo in Richtung Singen – Engen und nach Kreuzlingen, Weinfelden und Rorschach. Die klimatisierten Niederflurzüge ermöglichen einen ebenerdigen Einstieg und verfügen über die modernste Fahrgastinformationstechnologie. Dank der hohen Beschleunigungswerte werden auch im S-Bahn-Verkehr die Fahrzeiten nochmals gekürzt.

Der Hauptbahnhof Konstanz wird damit zur internationalen Drehscheibe der modernsten europäischen Züge

im Fern- und Nahverkehr. Mit den anderen Bahnunternehmen zusammen erarbeitet die SBB/ Turbo ein begleitendes Marketing-, Service- und Vertriebskonzept, das im Bahnhof Konstanz seine Zentrale haben wird.

6 Städtebaulicher Ideenwettbewerb

Vor dem Hintergrund der oben beschriebenen Planungsleitlinien und -ziele wurden im Rahmen eines im Jahre 2000 gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG europaweit ausgeschrieben städtebaulichen Ideenwettbewerbs erste Anregungen zur gestalterischen und funktionalen Umgestaltung des Bahnhofareals gesammelt und dadurch die zukünftige Entwicklungsrichtung näher bestimmt.

Im Januar 2001 beschloss der Gemeinderat der Stadt Konstanz den mit dem 1. Preis ausgezeichneten Entwurf als Grundlage für die weiteren Planungen im Bahnhofareal.

Den Städtebaulichen Wettbewerb gewann das Büro Molenaar / Weber, Architekten und Stadtplaner (München). Der Siegerentwurf zeigt ein klar strukturiertes Gesamtkonzept, welches den zentralen Stadtraum der Bahnhofstraße besonders herausarbeitet. Neben der funktionalen Neuordnung der Bahnhofsnutzungen zeigt die Planung Lösungen zu einer großzügigen Anbindung von der Stadt zum See.

Im Folgendem wird die Idee des 1. Preisträgers näher beschrieben:

„Transparente Stadtsilhouette“

Eine Bebauung nördlich und südlich des Deutschen Bahnhofs ist transparent und durchlässig angeordnet. Sie vermittelt zwischen der bisherigen Stadtkante mit ihren „Prachtbauten“, den Bahnflächen und dem Seeufer. Die Baukörper formieren sich zu einer rhythmischen Stadtansicht die im ersten und zweiten Geschoss durch Ladenzeilen und sonstigen Dienstleistungseinrichtungen miteinander verbunden sind.

„Das Bahnhofsgebäude wird zum Bindeglied zwischen Stadt und See“

Zahlreiche Handels- und Gewerbenutzungen ergänzen die Dienstleistungseinrichtungen der unterschiedlichen Verkehrsmittelträger der neuen Mobilitätszentrale im umgebauten Hauptbahnhof (ehemaliger Deutscher Bahnhof). Die neue Ladenzeile sowie ein neues Gebäude auf der Fläche des ehemaligen Schweizer Bahnhofs bieten Raum für urbane, innerstädtische Nutzungen.

Das Bahnhofsgebäude wird durch die Anordnung und Ausgestaltung der Plätze seiner Bedeutung entsprechend in Szene gesetzt. Bahnhofsvorplatz und Hafenplatz nehmen den Bahnhof in ihre Mitte und bilden für an- und abreisende Besucher und Fahrgäste einen attraktiven Stadteingang bzw. -ausgang. Als verbindendes Element zwischen dem Bahnhof und den Plätzen aber auch zwischen Stadt und See fungiert hier die neue, barrierefrei ausgebaute Unterführung sowie die neu errichtete Fußgängerbrücke südlich des ehemaligen Schweizer Bahnhofs.

„Der Bahnhofplatz wird zum Bahnhofsboulevard ausgebaut“

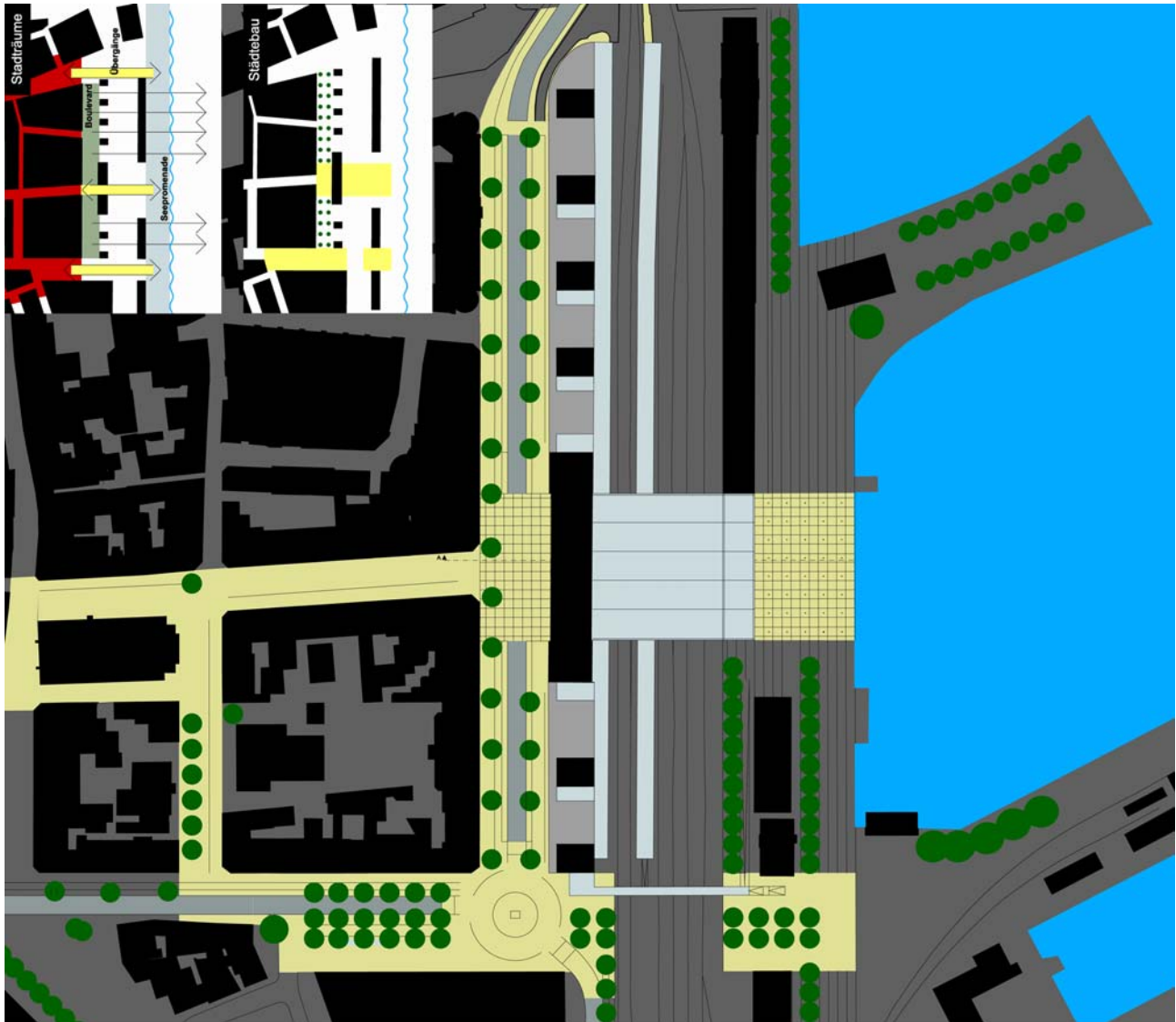
der barrierefrei mit der Hafenpromenade verbunden ist. Der Bahnhofsboulevard wird im Bereich des umgebauten Hauptbahnhofs, in der axialen Verlängerung der Bahnhofstraße, durch eine einheitliche flächenhafte Gestaltung zum Bahnhofsvorplatz ausgebaut. Das Bahnhofsgebäude wird so seiner historischen Bausubstanz entsprechend in Szene gesetzt. Eine einheitliche Gestaltung durchläuft den Bahnhof über die Bahnsteige und Unterführung bis hin zum Hafenplatz bzw. auf die Hafenpromenade.

Eine Baumallee wertet den neuen Boulevard optisch und klimatisch auf. Zur Betonung des Bahnhofsgebäudes wird die Allee in diesem Bereich unterbrochen.

„Eine Korrespondenz zwischen Stadt und Seeufer“

Durch das gesamte Ensemble Bahnhofsboulevard, transparente Bebauung, Unterführung, Brücke, Bahnhofsgebäude und Seepromenade entsteht ein urbaner Bereich, der als Brückenschlag zwischen Altstadt und See, den unterschiedlichsten städtischen Anforderungen gerecht wird.

Der Bahnhofsvorplatz, die neu errichtete Bahnunterführung sowie der am See gelegene Hafenplatz bilden die drei wichtigsten Elemente des umstrukturierten Bahnhofumfeldes. Während der Bahnhofsvorplatz, bedingt durch seine Lage am Rande der Altstadt sowie seiner sehr funktionalen Ausrichtung, als lebhafter, städtischer Raum empfunden wird, orientiert sich der Charakter des Hafenplatzes sowohl an den bestehenden hohen Aufenthalts- und Freiraumqualitäten der Hafenpromenade, als auch an den funktionalen Anforderungen der



Strukturkonzept des Siegerentwurfs und Ansicht vom Hafen aus

Katamaranhaltestelle. Zugleich bildet der Hafenplatz einen adäquaten städtebaulichen Abschluss der von der Altstadt über die Bahnhofstraße und dem Bahnhof zum See führende Achse Altstadt-Bahnhof-See.

„Optimierung der Verkehrsabläufe“

Die Verkehrsführung wird stadtbildverträglich in den urbanen Stadt-/ Straßenraum des Bahnhofplatzes eingefügt. Dem Charakter eines städtischen Boulevards entsprechend werden die unterschiedlichen Verkehrsmedien linear entlang des Bahnhofplatzes aufgestellt. Für eine Optimierung der Verkehrsabläufe und Verbesserung der Wegebeziehungen sind alle Verkehrsträger unmittelbar um das Bahnhofsgebäude gruppiert. Dabei ist der Bereich vor dem Bahnhof als Mischfläche für Vorfahrten und schnelles Umsteigen konzipiert.

Um den Radweg auch überregional zu verknüpfen wird ein zweispuriger Radweg aus der Konzilstraße kommend über den Bahnhofplatz in die Bodanstraße geführt.

7 Baustein: Bahnhofsumfeld

Auf der Grundlage des prämierten Entwurfs wurden in Zusammenarbeit mit dem Büro Molenaar / Weber die weiterführende Planungen überarbeitet und vertieft.

Bei der Neuorganisation des Bahnhofsumfelds spielen, wie bereits erwähnt, gestalterische Überlegungen genauso eine Rolle wie die funktionale Neuordnung des Gebiets und die damit in Verbindung stehende Verbesserung der Wegeverbindungen und die Minderung der Trennwirkung des Bahnareals beziehungsweise der Gleiskörper.

Im Herbst 2003 wurde mit den ersten Baumaßnahmen begonnen. So sind die Bahnhofstraße und Sigismundstraße basierend auf den Ideen des Siegerentwurfes ausgebaut. Der Fußgängerbereich Bahnhofstraße sowie der verkehrsberuhigte Bereich Sigismundstraße wurden als großzügige Mischfläche, einheitlich gestaltet mit Granitgroßpflaster, angelegt und von der Bevölkerung als neuer Straßenraum hervorragend angenommen.

Im Zuge des Neubaus des „Lago-Shopping Centers“ wurde der gesamte Platzbereich vor dem neuen Einzelhandelszentrum, vom Bahnhofsvorplatz bis zur Sigismundstraße, einheitlich, entsprechen dem städtebaulichen Konzept des Büro Molenaar / Weber, neu gestaltet

Aus funktionalen und verkehrsinfrastrukturellen Gründen wurde das Wettbewerbsergebnis überarbeitet. Der im Siegerentwurf vorgesehene Kreisverkehr südlich des Schweizer Bahnhofs wurde zugunsten einer optimierten Verkehrsführung in eine signalgesteuerte Kreuzung umgewandelt. Ebenso erforderten die funktionalen Ansprüche an den Straßenraum einen dreispurigen anstatt einen zweispurigen Ausbau. Die Unterführung muss in ihrer Breite und Dominanz reduziert werden, ebenfalls muss der Ein- und Ausgang an der Hafestraße aufgrund der Eigentumsverhältnisse neu überdacht werden.

Trotz einiger Änderungen wird an dem städtebaulichen Grundkonzept des Siegerentwurfes festgehalten. Kurze und übersichtliche Laufwege, in einem gestalterisch ansprechenden städtischen Raum optimieren die Verknüpfung von Bus, Bahn und Schiff sowie zwischen Stadt und See.



Das neue
Bahnhofsumfeld

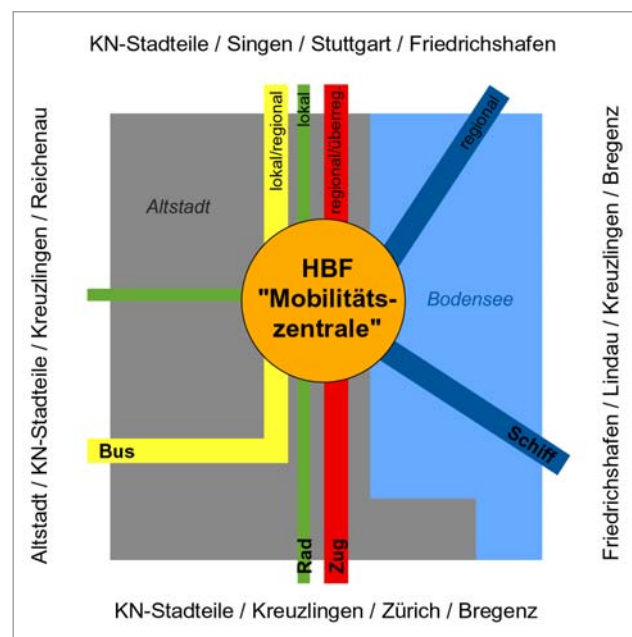
8 Baustein: Mobilitätszentrale HBF

Der Hauptbahnhof Konstanz soll in seiner Funktion als „Mobilitätszentrale“ gestärkt und ausgebaut werden. Dabei stehen im Vordergrund Bahn, Bus und Schiff einschließlich ihrer Dienstleistungseinrichtungen, die räumlich und funktional miteinander verknüpft werden. Die Organisation der verschiedenen Verkehrsmittelanbieter erfolgt „unter einem Dach“ in einer zentralen Schalterhalle. Die vorgesehenen Schalter sollen von den Verkaufs- und Informationsstände der Deutschen Bahn, der Schweizer Bundesbahn und der Touristinformation genutzt werden. Darüber hinaus gibt es ausreichend Raum für die Bodenseeschiffahrtbetriebe, für die Stadtwerke sowie weitere, kleinere Mobilitätsanbieter, wie Taxi, Car-sharing, Fahrradverleih etc.. Der barrierefreie Umbau berücksichtigt neben der gemeinsam zu nutzenden Schalterhalle alle erforderlichen Funktions- und Nebenräume die für den Betrieb der jeweiligen Verkehrsdienstleister notwendig sind. Kurze, übersichtliche Wege und ein ganzheitliches, aufeinander abgestimmtes Verkehrsangebot werden so dem Verbraucher gewährt. Synergien zwischen den verschiedenen Verkehrsdienstleistern lassen eine weitere Optimierung ihres Angebots zu und stärken den Standort Hauptbahnhof.

Ein Zeitschriftenladen sowie ein Bistro ergänzen die Nutzungen und beleben den Bahnhof zusätzlich.

Der Umbau des Bahnhofgebäudes erfolgt unter Berücksichtigung der denkmalgeschützten Bausubstanz. Durch den sensiblen Umgang mit den historischen Arkadengängen und dessen Gliederung durch Spitzbögen bleibt der besondere Charakter des Bahnhofgebäudes erhalten. Das Zusammenspiel zwischen der historischen Bausubstanz und einer modernen, zeitgemäßen Architektur kennzeichnet den neuen Bahnhof in Zukunft. Großzügige Räume in Verbindung mit Glas und „leichten“ Materialien lassen das Gebäude transparent und einladend erscheinen.

Der neue Hauptbahnhof präsentiert sich als moderne Mobilitätszentrale, die in ihrer Gestalt und Funktion, entsprechend der Bedeutung als Stadteingang/ -ausgang sowie als Verkehrsknotenpunkt für die Stadt und Region, den zukünftigen Anforderungen entsprechen kann.





Funktionsgrundrisse und Ansicht des neuen Gebäudes (Entwurf HLA)

9 Baustein: Schweizer Bahnhof / Ladenzeile

Die Neuplanungen auf der Fläche des Schweizer Bahnhofs südlich, sowie der Ladenzeile nördlich des Hauptbahnhofs orientieren sich am Siegerentwurf des städtebaulichen Ideenwettbewerbs.

Unter Einbindung der Leitlinien und Planungszielen der Stadt Konstanz, soll durch die neue Bebauung die Transparenz erhöht, die Trennwirkung des Bahnhofareals gemindert und die Anbindung von Altstadt und See verbessert werden. Gleichzeitig wird ein ansprechendes städtisches Umfeld geschaffen, das sowohl die Stadt repräsentiert als auch den Anforderungen einer zukunftsorientierten Stadtentwicklung Rechnung trägt.

Die Gestalt der Baukörper orientiert sich an der nahen Umgebung. So leitet sich die rhythmische Gliederung und das Wechselspiel der Höhen aus den vorzufindenden architektonischen Prinzipien des Hauptbahnhofs ab.

Einem „Bahnhofsboulevard“ entsprechend wird der Fußgängerbereich in seinen Dimensionen großzügig gehalten. Arkadengängen im Erdgeschoss bieten ausreichend Raum um dort zum Beispiel in einem Cafe sitzen, flanieren oder auf den Bus warten zu können. Durchlässe verbinden den Bahnbereich mit den Bushaltestellen und erhöhen zudem die Transparenz der Bebauung.

Im neu errichteten Gebäude auf der Fläche des ehemaligen Schweizer Bahnhofs werden Räume für den Deutschen und Schweizer Zoll vorgesehen. Neben der Zollabfertigung kann hier der Bedarf an Aufenthalts- und Diensträumen gedeckt werden. Dienstleistungseinrichtungen, Sondernutzungen wie zum Beispiel Galerien, Cafes und Tagungsbereiche sowie Wohnnutzungen können in den Obergeschossen, mit Blick auf den See, untergebracht werden.

Im Bereich der Ladenzeile ergänzen typische Innerstädtische Nutzungen, wie Handel, Dienstleistung und Gastronomie das vorhandene Angebot der Altstadt. Durch die mögliche Integration von Wohnnutzungen in den Obergeschossen könnte eine ausgewogene Nutzungsmischung entstehen.

10 Ausblick

Es besteht die Notwendigkeit, dass neben den bereits durchgeführten Vorhaben auch die weiteren Abschnitte des Wettbewerbgebiets, das Bahnhofgebäude, der Schweizer Bahnhof, die Ladenzeilen sowie die Unterführung als wichtige Bausteine im Sinne einer nachhaltigen und ökologischen Stadt- und Regionalentwicklungspolitik realisiert werden müssen.

Die vertiefenden Planungen für die weiteren Bauabschnitte laufen bereits. Im Frühjahr 2006 soll vorbehaltlich der Mittelbereitstellung durch den Gemeinderat mit den baulichen Maßnahmen am Bahnhofplatz, in der Konzilstraße sowie mit dem Neubau der Rad- und Fußgängerbrücke begonnen werden. Zudem wird der Ausbau des Hauptbahnhofes zur Mobilitätszentrale im selben Jahr angestrebt. Parallel könnten die Projekte Schweizer Bahnhof, Unterführung und Ladenzeile folgen, abhängig von Investoren und der Schaffung entsprechendem Bau- und Planungsrechts.

Der zur Mobilitätszentrale umgebaute Hauptbahnhof soll in Verbindung mit dem neu gestalteten Bahnhofsumfeld einen neuen Schwerpunkt in der Stadtentwicklung bilden, der durch einen hohen Anspruch an Architektur und Städtebau als Stadtbild prägende Einheit zu erkennen ist. In Verbindung mit den unmittelbar angrenzenden unterschiedlichen Nutzungen, wie Handel, Dienstleistungen und Wohnen erfährt das gesamte Bahnhofsareal eine positive Aufwertung mit einem „neuem Charakter“.

Es wird ein attraktiver Stadteingang geschaffen, die Aufenthaltsqualitäten werden erhöht sowie durch eine Neuordnung der Wege und der Verkehrsinfrastruktur die Funktionalität verbessert.

Durch das Projekt „Bahnhof Konstanz 2006“ können die in Zukunft zu erwartenden anspruchsvollen Aufgaben eines überregional bedeutsamen Verkehrsknotenpunktes erfüllt und zugleich ein wichtiger Impuls für die zukünftige Stadt- und Regionalentwicklung in Konstanz gesetzt werden.

