

# Europäisches auf engem Raum – der Bahnhof Konstanz

## Ideen für eine Neugestaltung des Konstanzer Hauptbahnhofs und seines Umfelds

Christoph Menzel

Der Bahnhof Konstanz ist heute die Endstation der landschaftlich reizvollen Schwarzwaldbahn, die auf der anderen Seite in Karlsruhe beginnt. Er ist gleichzeitig Grenzstation und an das Netz der Schweizer Bundesbahnen (SBB) angeschlossen. Die Liegenschaft wurde bereits vor vielen Jahren für zwei Bahngesellschaften konzipiert, der Weg zwischen dem historischen deutschen Hauptbahnhofsgebäude und dem kleineren Gebäude des Schweizer Bahnhofs ist kurz. Die Grenzbarrieren sind eher symbolischer Natur. Dennoch ist sowohl betrieblich als auch organisatorisch noch keine echte Integration hergestellt worden.

Ein verkehrliches Problem in Konstanz ist, dass der Bahnhof sowohl von Deutschland aus als auch von der Schweiz aus ein reiner Endbahnhof ist. Regionale Verkehrsnachfragen im Bereich unter 100 Kilometern aus dem Thurgauer Hinterland und der Ostschweiz in Richtung nördlicher Bodenseeraum und Schwarzwald können nur mit mindestens einmaligem, in einigen Fällen bis zu fünfmaligem, Umstieg gewährleistet werden. Dadurch ist der grenzüberschreitende Verkehr deutlich beeinträchtigt. Die Verkehrsnachfrage im MIV ist entsprechend hoch [1].

Abb. 2 zeigt die derzeitige Anbindung von Konstanz an das überregionale Schienennetz im Bestand (links) und in der Langfristvision (rechts). Es wird deutlich, dass die Verbindung des Schweizer Netzes mit dem deutschen Netz in Konstanz derzeit nicht erfolgt, obgleich die dazu notwendige Infrastruktur eigentlich vorhanden ist. Eine umsteigefreie Verbindung zwischen Konstanz und der Landeshauptstadt Stuttgart existiert nicht. In den Kursbüchern der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts waren Direktverbindungen nach Stuttgart und in die Ostschweiz (wenn auch teilweise nur im Kurswagenbetrieb) jedoch die Regel.

Ein weiteres – aber leider beachtliches – Problem ist, dass die Zugänge zu den Bahnsteigen, die Umsteigebeziehungen zwischen den deutschen und schweizerischen Zügen und zum lokalen wie regionalen ÖPNV nicht barrierefrei sind.

Genauso verhält es sich mit dem Bahnhofplatz, dem Straßenzug parallel zur Bahnli-



Abb. 1: Bahnhofplatz Konstanz

(Quelle: Stadtverwaltung Konstanz)

nie. Hier treffen eine hervorragende Stadtarchitektur, bestehend aus einem kompletten Ensemble historischer Bauten auf der einen Straßenseite, und dem herausragenden weil einzigartigen Baudenkmal des Bahnhofsgebäudes auf der anderen Straßenseite auf eine mehrspurige Stadtstraße, welche dem Planungsstand der 1960er Jahre entspricht. Erhebliche Fußgängerströme längs und quer dieses Straßenzuges werden behindert. Daraus entsteht ein städtebaulicher Gesamtangel, welcher seit fast dreißig Jahren besteht und seit mindestens acht Jahren regelmäßig im Lokalteil der regionalen Zeitung thematisiert wird.

### Bahnhof und Umfeld historisch

In Abb. 1 sieht man sehr gut die städtebaulichen Mängel des Gesamtareals. Der mehrspurige Straßenzug wirkt wie ein Graben. Der Turm des historisch äußerst wertvollen Bahnhofsgebäudes war über einen Zeitraum von weit über einem Jahr eingerüstet, ohne dass Sanierungsarbeiten überhaupt angefangen wurden. Das Gebäude am Anfang des Straßenzugs (im Bild vorne links) unterliegt nicht dem Denkmalschutz und ist im Herbst 2007 abgebrochen worden. Es wird derzeit

durch ein höherwertiges Gebäude mit Einkaufsnutzung ersetzt, so dass der gesamte Straßenzug, der als Ensemble denkmalgeschützt ist, wieder eine hohe städtebauliche und architektonische Qualität erhält. Dies ist jedoch nur der erste Schritt einer Gesamtaufwertung.

Die Kombination aus Bahnhofplatz und Gleisfeld entzweit die mittelalterliche Konstanzer Altstadt vom Bodensee. Die seenehe Führung der Bahnlinie geht auf einen 150 Jahre alten Planungsfehler zurück, der seinerzeit keiner war. Im Jahre 1867 wurde die damals bedeutsamste Bahnlinie Südwestdeutschlands final eröffnet. Die Badische Hauptbahn entlang des Ober- und Hochrheins verband das kurpfälzische Mannheim mit Karlsruhe, Freiburg, Basel und letztlich Konstanz. Die Bedeutung dieser politisch einst äußerst wichtigen Linie besteht auf dem ersten Teilstück zwischen Mannheim und Basel uneingeschränkt. Immerhin handelt es sich um eine der am stärksten ausgelasteten Fernverkehrslinien Europas. Ab Basel bis Konstanz hat die Strecke zwar nur noch Nebenbahncharakter, ist jedoch aus touristischer Sicht von hoher Bedeutung, da sie neben dem Südschwarzwald und dem Naturdenkmal



Abb. 2: Überregionaler Schienenverkehr in Konstanz im Bestand 2008 und als Vision 2020

(Quelle: Stadtverwaltung Konstanz)

Schaffhäuser Rheinfluss den Bodenseeraum bedient. Lediglich an der Kilometrierung der hinter dem Konstanzer Bahnhof an der Schweizer Grenze endenden Strecke (415,0) ist noch zu erkennen, dass es sich einst um eine durchgehende Strecke durchs ganze Badenerland handelte. Den damaligen Bauherren war daran gelegen, die Trasse nah am Bodensee entlang zu führen, um den Staatsoberhäuptern uneingeschränkte Blicke auf das Gewässer zu gewähren. Aus heutiger Sicht wäre eine seeferne Trassenführung sicher sinnvoller. Entsprechende Umplanungen wurden jedoch bereits in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts verworfen.

**Bedeutung des historischen Bahnhofsgebäudes**

Zur Bedeutung des 1867 fertig gestellten und in seiner Form einzigartigen Baudenkmals Konstanzer Hauptbahnhof gibt es bereits entsprechende Fachliteratur, auf die in diesem Artikel nur nachrichtlich hingewiesen wird [2]. Das Bahnhofsgebäude beherbergt derzeit ein Reisezentrum der Deutschen Bahn AG, einen Kiosk und zahlreiche Automaten. Die Innenarchitektur und Gesamt Ausstattung des Gebäudes entspricht nicht den Ansprüchen von Bahnreisenden des frühen 21. Jahrhunderts. Diesen Mangel hat die Deutsche Bahn selbst bereits erkannt [3]. Der erhebliche Sanierungsstau bei Bahnhofsanlagen der Deutschen Bahn

bewirkt jedoch bislang große Zurückhaltung seitens des Eigentümers, diese Missstände zu beseitigen. Die Ticketschalter der Schweizer Bundesbahnen sind in einem eigenen Gebäude südlich des eigentlichen Bahnhofsbaus und die Tourist-Info in einem Gebäude nördlich separiert. Dazu kommen ein Schaltergebäude der Bodensee-Schiffahrtsbetriebe im unmittelbar westlich anschließenden Hafengebiet sowie weitere Anbieter im Mobilitätsbereich (Car-Sharing, Fahrradverleih, Taxiunternehmen), allesamt im Bereich Bahnhofplatz oder Hafen ansässig, die jeder für sich Angebote für Ortsansässige und Touristen bereit halten. Eine Integration all dieser Dienstleistungen im historischen Bahnhofsgebäude in Form einer Mobilitätszentrale ist bereits seit 1995 ein Ansinnen der jeweiligen Unternehmen, jedoch hat sich in Hinblick auf eine planerische Umsetzung seither wenig getan [4]. Die Einrichtung der geplanten Mobilitätszentrale als Informations- und Dienstleistungsplattform ist ein zentraler Punkt der aktuellen Bestrebungen zu einer Aufwertung des Gebäudes und seines Umfeldes. Nutzergerechte Information ist das höchste Gut einer funktionierenden Mobilitätskultur.

**Denkmalpflegerische und städtebauliche Kriterien**

Bereits im Jahre 2001 wurden in einem städtebaulichen Wettbewerb zum Gesamtareal

Bahnhof und Hafen Konstanz Gestaltungskriterien festgelegt. Diese beinhalten neben dem Schutz der historischen Bausubstanz beidseitig des Bahnhofplatzes und einiger Gebäude im Hafengebiet im wesentlichen freiraumgestalterische Aussagen zum Hafengebiet und zum Bahnhofplatz. Wichtigste städtebauliche Forderung ist jedoch eine hohe Gestaltqualität der Querspanne zwischen Altstadt und Bodensee auf voller Länge des Bahnhofplatzes und der nördlich anliegenden Bereiche um das Konstanzer Konzilgebäude. Derzeit bestehen lediglich zwei Zugänge von der Altstadt zum See. Hauptzugang ist über die Bahn- und Straßenunterführung Marktstätte, welche in Abb. 3 am oberen Bildrand zu sehen ist. Der zweite Zugang zum See erfolgt über eine Brücke südlich der Bahnhofsgebäude, zu sehen am unteren Bildrand. Beide Zugänge sind nicht barrierefrei. Die Unterführung Marktstätte ist zwar ohne Stufen benutzbar, die Steigung von über 10 % ist jedoch für Mobilitätseingeschränkte eine nicht zu überwindende Barriere. Die Brücke südlich ist marode und verfügt nur über eine schlichte Treppenanlage. Diese Brücke wird 2008 abgerissen und Mitte 2009 durch eine barrierefreie Brücke ersetzt. Der einzige aktuell barrierefreie Zugang zum See befindet sich weitere 200 Meter weiter südlich in Form einer Brücke mit Treppe und Aufzügen außerhalb des Areal.

Die Gebäudestrukturen nördlich und südlich des Bahnhofsgebäudes sind nicht denkmalgeschützt und stehen auch aus städtebaulicher Sicht zur Disposition. Konkrete Planungen liegen zwar hierfür nicht vor, jedoch dürfte eine Neuordnung der Gebäude für potenzielle Investoren sehr interessant sein.

### Verkehrliche Kriterien Fußverkehr

Die Zugänge zu den Bahnhofsseinrichtungen, den Bahnsteigen und über die Gleise hinweg zum Bodensee sind nicht behindertengerecht. Es sind entsprechende Maßnahmen vorzubereiten. Die Zuwegungen aus dem Innenstadtbereich zum Bahnhof inklusive der Querungsmöglichkeiten am Bahnhofsvorplatz sind enorm unkomfortabel und zudem aus Verkehrssicherheitsgründen dringend zu verbessern. Die Fußverkehrsströme entlang der Bahnhofsgebäude haben kaum Bewegungsflächen zur Verfügung. Der bahnseitige Seitenraum des Bahnhofsplatzes muss verbreitert werden. Die Transparenz für den Fußverkehr von der Stadt zum See ist äußerst unbefriedigend. Hier sind geeignete Maßnahmen vorzuschlagen.

### Radverkehr

Es ist erstrebenswert, die Funktionalität und Nutzungshäufigkeit der bestehenden Fahrradstation zu erhöhen. Die B&R-Anlagen im Deutschen Bahnhofsteil sind nicht überwacht und nur zum Teil überdacht. Außerdem sind die Anlagen teilweise an sehr unattraktiven Stellen angebracht. Hier sind moderne Standards (z. B. gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA) anzuwenden. Die Beschilderung der Anlagen ist zu verbessern, die B&R-Anlagen des Schweizer Bahnhofs sind dabei zu berücksichtigen. Die Radwegführung unmittelbar am Bahnhofplatz sowie die Zuführung aus den städtischen Bereichen und den Vororten sind noch nicht zufriedenstellend. Eine Lösung für die Führung des Radverkehrs ist zu entwickeln. Auch für den Radverkehr ist eine Überwindung der Barriere Bahnanlagen einzuplanen.

### ÖPNV

Die Haltestellenanlage vor dem Bahnhofsgebäude entspricht gestalterisch wie funktional nicht modernen Standards. Eine geeignete Lösung bezüglich der Busanfahrt, der Aufstellflächen für die Fahrzeuge, der

Fahrgastwartebereiche und der Fahrgastinformation ist vorzubereiten. Die Bushaltestellen im unmittelbaren Bahnhofsumfeld sind derzeit nicht behindertengerecht. Eine bevorrechtigte Führung des ÖPNV

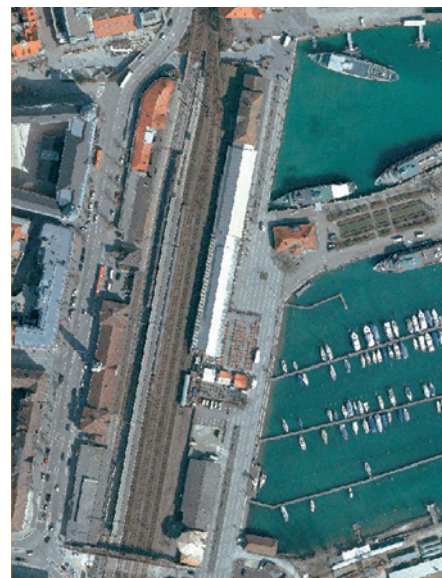


Abb. 3: Luftbild Bahnhofsareal Konstanz  
(Quelle: Stadtverwaltung Konstanz 2006)



An Schrankenanlagen haben sich schon viele versucht.



## Wir haben sie perfektioniert.

- **Bahnübergangssicherung:** komplett mit allen Einrichtungen
- **RBÜT:** die rechnergesteuerte Bahnübergangstechnik
- **BÜP:** die Technik für NE-Bahnen

### PINTSCH BAMAG

Antriebs- und Verkehrstechnik GmbH  
Hünxer Straße 149  
D-46537 Dinslaken - Germany  
Phone + 49 - 20 64 / 60 2-0  
Fax + 49 - 20 64 / 60 2-282  
Internet www.pintschbamag.de  
eMail signaltechnik@pintschbamag.de

Mit Sicherheit in die Zukunft

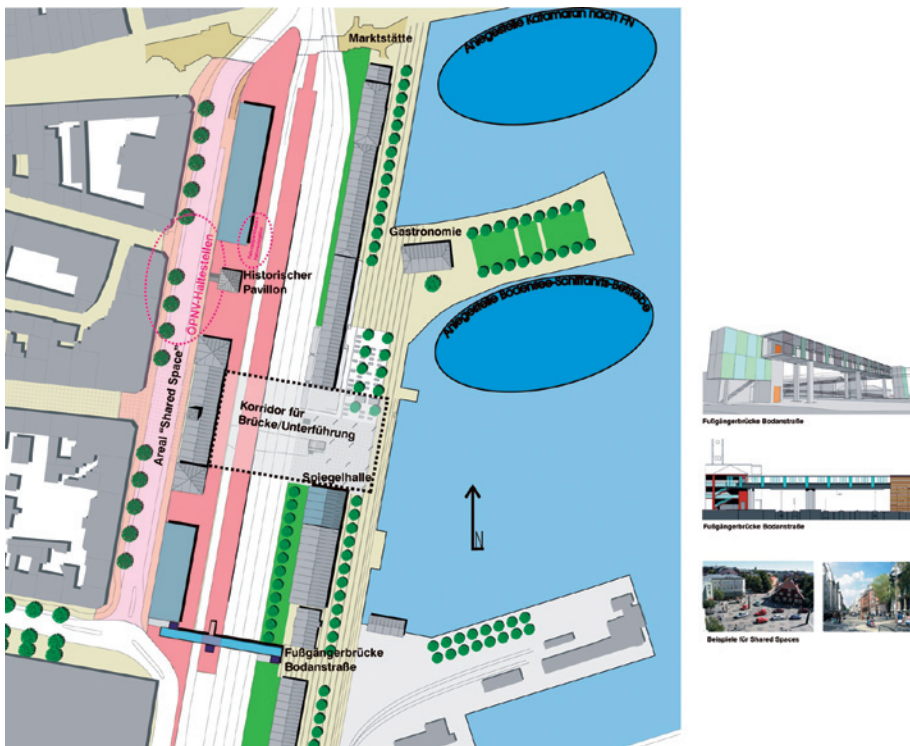


Abb. 4: Integriertes Planungskonzept Bahnhofsumfeld

(Quelle: Stadtverwaltung Konstanz)

hauses sind bereits erste Schritte umgesetzt oder in Umsetzung. Es folgt unmittelbar der vollständige Ersatz der Brückenanlage südlich des Bahnhofsgeländes durch eine barrierefreie Neuanlage (Abb. 4).

Der „Große Wurf“ allerdings wäre barrierefrei, wenn die Bahnsteige barrierefrei sind, das Bahnhofsgelände eine seiner Bedeutung angemessene Gestalt hat und die Bestrebungen zur Umsetzung einer Mobilitätszentrale endlich fruchten.

Gleichzeitig wäre es aber auch als „Großer Wurf“ zu beschreiben, wenn es tatsächlich gelänge, den Bahnhofplatz, dessen Gestaltung fast 50 Jahre alt ist, zu einem qualitativ hochwertigen Aufenthaltsraum für alle Verkehrsteilnehmer umzugestalten. Letztlich könnte auch die alte Forderung, die „Stadt zum See“ zu bringen, also die Wegeverbindung von der Altstadt zum Hafen über das Bahnhofsgelände weg, ein Stück weit erfüllt werden. Das würde dann eintreten, wenn die Gesamtplanungen gemäß dem zuvor beschriebenen Anforderungsprofil umgesetzt würden. Eine Querung der Gleise etwa mittig des Bahnhofsgeländes zum Hafen hin ist daher Teil dieser Planungen.

in der Bodanstraße/Konzilstraße wäre erstrebenswert. Am Hauptbahnhof bestehen starke Umsteigebeziehungen zwischen den Zügen der DB AG/SBB und auf der westlichen Seite dem städtischen Busverkehr sowie auf der östlichen Seite mit dem Katamaran nach Friedrichshafen. Eine betriebliche und gestalterische Verbesserung dieser Umsteigebeziehungen ist erstrebenswert.

### Pkw-Verkehr

Für Fernverkehrskunden der DB AG/SBB sollten entsprechende Stellplätze vorgehalten werden. Das Angebot einer CarSharing-Station (DB CarSharing oder weitere private Betreiber) sowie einer Mietwagenstation ist angedacht und sollte mit potenziellen Betreibern besprochen werden. Der durchschnittliche tägliche Verkehr von 12 500 Kfz stellt im Sinne der Verkehrssicherheit aber auch der gesamten Funktionen (allen voran die Aufenthaltsfunktion) hohe Anforderungen an die Gestaltung des Platzes, der Querungen und der Fahrspuren.

### Planungsbedarf

Der Bahnhofplatz eignet sich – nach erster grober Prüfung – für eine Umgestaltung nach dem Monderman'schen Prinzip „Shared Spaces“ [5]. Entsprechende Planungen und Umsetzungskriterien sollen in einer transnationalen Forschungsinitiative durchgeführt werden. „Ein europäischer Planungskontext für eine europäische Mobilitätsdrehscheibe“, so könnte plakativ der Ansatz lauten, welcher den Durchbruch

für den jahrzehntlang in einen Dornröschenschlaf gefallenen Ort bedeuten würde. Es gibt in Europa nur wenige Bereiche, in denen wie hier alle Mobilitätsformen und fast alle Verkehrsträger – außer der Luft (wobei visionär sogar mitunter von der Einrichtung eines Zepellin-Landeplatzes in der Nähe des Hafens die Rede ist) – so eng zusammen wirken.

Ein paar Zahlen mögen dies belegen: Eine stündliche Fernverkehrszugverbindung in die Schweiz, eine stündliche überregionale Zugverbindung auf der Schwarzwaldbahn, zwei S-Bahn-ähnliche Zugverbindungen im 30-Minuten-Takt in beide Richtungen, drei Bodensee-Schiffahrtlinien, eine stündliche Schnellbootverbindung, elf Ortsbuslinien im dichten Takt, vier Regionalbuslinien, 12 500 Kfz pro Tag, zahlreiche Gastronomie- und Geschäftsnutzungen, öffentliche Einrichtungen, einer der höchstfrequentierten Radwanderwege Westeuropas und 20 Taxistände – auf einem Areal von etwa 150 mal 350 Metern im Bestand. Weitere ÖPNV- und Schienenverkehrslinien befinden sich in Planung. Es erübrigt sich zu erwähnen, dass dies alles im Bestand nicht mehr haltbar ist und dringender Handlungsbedarf besteht.

### Ausblick

Der Umbau soll sukzessive stattfinden. Mit der schrittweise erfolgenden Umgestaltung des Hafens zum See-Promenade seit dem Millennium und mit dem Abbruch des Eckgebäudes am Bahnhofplatz bzw. dem dort stattfindenden Neubau eines Sport-

### LITERATUR

- [1] Zwischenbericht der Verkehrserhebungen im Rahmen des Agglomerationsprogramms Kreuzlingen-Konstanz, 2006
- [2] Roth, E.: Denkmalporträt Empfangsgebäude des Bahnhofs Konstanz, Nachrichtenblatt der Landesdenkmalpflege 1/2007
- [3] DB Station&Service AG: Bahnprogramm Baden-Württemberg 2007
- [4] Förderverein Mobilitätszentrale Konstanz: Festschrift zum 12-jährigen Bestehen des Fördervereins, Konstanz 2007
- [5] www.shared-spaces.org



Dr.-Ing. Christoph Menzel

Verkehrsentwicklungsplaner der Stadt Konstanz, stellv. Vorsitzender des AK Öffentlichkeitsarbeit des VDEI  
MenzelCh@stadt.konstanz.de

### Summary

#### European in a tight space – the station at Konstanz

Today, the station at Konstanz marks the southern end of the scenic Black Forest Railway (Schwarzwaldbahn). At the same time, it is a border station, with a connection to the network of Swiss Federal Railways (SBB). Many years ago already, the facilities were laid out for two railway companies, with a largely symbolic border crossing between the historic German main station building and the smaller building of the Swiss station. Nevertheless, there is still a lack of real integration at the operational and organisational level. The article describes the weaknesses of the existing infrastructure and puts forward solutions from an urban planning perspective.