



Stadtentwicklung der Stadt Konstanz



## Studentischer Ideenwettbewerb Raum**BETON**ung

Bahnhof mit Bahnhofsumfeld Konstanz

## Vorwort Siegfried Fiedler



Das Erscheinungsbild des Konstanzer Bahnhofs und des gesamten Bahnhofsareals ist nicht mehr zeitgemäß. Dass die Stadt zum See einen neuen und modernen Bahnhof braucht, war Ausgangspunkt der Überlegungen der Stadt Konstanz zu diesem anspruchsvollen Ideenwettbewerb. Der Reiz der Aufgabe für die Studierenden lag in der Entwicklung eines barrierefreien Konzepts in Verbindung mit einer hohen Aufenthaltsqualität des Geländes zwischen See, Bahn und Altstadt.

Die süddeutsche Zement- und Betonindustrie bietet unter dem Namen »raumbetonung« seit einigen Jahren schon reale Aufgaben zur Bearbeitung an, die in absehbarer Zeit tatsächlich umgesetzt werden sollen. Dadurch entsteht eine für alle Beteiligten gewinnbringende Situation: Die Auftraggeber – in diesem Falle die Stadt Konstanz – bekommen einerseits aus einem Pool von kreativen Studierenden gute Ideen geliefert. Die angehenden Stadtplanerinnen und Stadtplaner dürfen ihrerseits eine interessante Aufgabe mit realen Herausforderungen und kompetenten Ansprechpartnern bearbeiten.

Über 100 Studierende von sechs Hochschulen aus ganz Deutschland entwickelten am Reißbrett ihre Ideen, bevor anschließend eine hochkarätig besetzte Jury aus Vertretern der Architektenschaft, der Deutschen Bahn und des Gemeinderats der Stadt Konstanz rund 30 ausgewählte Arbeiten unter die Lupe nahm. Die Auswahl der überzeugendsten Arbeiten wird in der vorliegenden Broschüre präsentiert.

Mein Dank gilt allen Beteiligten, den Jury-Mitgliedern, Bürgermeister Karl Langensteiner-Schönborn, den Gemeinderäten und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Stadt Konstanz.

Siegfried Fiedler  
Marketing & Kommunikation  
InformationsZentrum Beton GmbH

## Vorwort Bürgermeister Langensteiner-Schönborn



Ein Bahnhof und sein Umfeld sind für Pendler, Reisende und Gäste das Eingangstor zur Stadt. Für die Stadt Konstanz hat der Umbau des Bahnhofes als Bestandteil des Sanierungsgebietes »Altstadt mit Niederburg – Erweiterung Östliche Kernstadt« deshalb oberste Priorität.

Es ist ein Großprojekt, an dem die Stadt Konstanz und die Bahn gemeinsam arbeiten. Der Bahnhof wird barrierefrei, die Bahnsteige erhöht, der Bahnhofplatz umgestaltet und die Flächen »Schweizer Bahnhof« und »Ladenzeile« neu entwickelt. Der Bahnhofplatz soll insgesamt an Aufenthaltsqualität gewinnen und als wichtiges Bindeglied zwischen Altstadt, Bahnhof und See fungieren.

Seit der Inbetriebnahme des Provisoriums im Juli 2012 wurden bereits zahlreiche Nachbesserungen umgesetzt. So flossen neue Erkenntnisse aus Beratungen mit den Stadtwerken Konstanz, den Behindertenverbänden und der Bürgerschaft sowie Stellungnahmen von Polizei, Feuerwehr und Rettungsdiensten in die Beratungen ein. Der endgültige Gestaltungsentwurf sowie der weitere Zeitplan richten sich nach der künftigen Verkehrsführung im Altstadtring, dem sogenannten C-Konzept. Der Bereich vor dem Bahnhof wird als Fußgängerzone ausgewiesen.

Vor dem Hintergrund des großen Entwicklungspotentials stellten die Aufgaben dieses Ideenwettbewerbs an die Studierenden der Hochschulen Konstanz, Biberach, Karlsruhe, Braunschweig und der Akademie der Bildenden Künste Stuttgart höchste Ansprüche. Die nun vorliegenden Entwürfe geben wertvolle Anregungen und eröffnen noch einmal neue Perspektiven auf die zahlreichen Entwicklungsmöglichkeiten, die das Areal unbestritten hat. Ziel ist es, dem Konstanzer Bahnhof im Rahmen des Bahnhofsmodernisierungsprogramms bis 2019 ein runderneutes, modernes und frisches Gesicht zu verleihen. Samt einem Umfeld, das dem südlich und nördlich des sanierten und denkmalgeschützten Bahnhofgebäudes der »Stadt zum See« als Eingangstor gerecht wird.

Mein Dank gilt neben dem Engagement und Ideenreichtum der Studierenden der Architektenkammer Baden-Württemberg, Herrn Markus Müller für die Leitung der Jurysitzung, sowie dem Informationszentrum Beton GmbH, Herrn Siegfried Fiedler, die uns auf diesem Weg mit großem Engagement unterstützt hat.

Karl Langensteiner-Schönborn  
Baubürgermeister  
Stadt Konstanz

## Planungsanlass – Handlungsbedarf\*



Der Bahnhof Konstanz sowie das gesamte Bahnhofsbereich können in der heutigen Form und in seinem heutigen Erscheinungsbild den zukünftigen Anforderungen nicht gerecht werden. Es bedarf neben der Entwicklung gestalterischer Qualitäten eines Konzepts, dessen Funktionalität es ermöglicht, durch eine mühelose Orientierung, barrierefrei an das jeweilige Ziel zu gelangen und gleichzeitig eine hohe Aufenthaltsqualität genießen zu können. Konstanz braucht einen Bahnhof, der diesem Anspruch gerecht wird.

Aufgrund der allgemeinen Flächenknappheit in Konstanz besteht heute nur noch in wenigen Bereichen die Möglichkeit, auf das Stadtbild Einfluss zu nehmen. Der Konstanzer Bahnhof als wichtiger Knotenpunkt im lokalen, regionalen und überregionalen Infrastrukturnetz sowie als Stadteingang bietet 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 genauso eine Rolle wie die (Re)Präsentation der Stadt oder das Erfordernis einer guten Orientierung auf dem Gelände. Eine ansprechende Ästhetik fördert die »Einprägsamkeit« 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 Bahnhofsgebäude 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 Anfang der 2000er Jahre eröffnete »Sea-Life-Center« (Großraumaquarium), 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 Schnellbootverbindung zwischen Konstanz und Friedrichshafen, lassen die Bedeutung des Bahnhofs als zentraler Umsteigepunkt aber auch als Stadteingang weiter ansteigen. Zusammenfassend erfordern folgende strukturellen Defizite die Notwendigkeit einer Neugestaltung des Bahnhofsbereichs in Konstanz:

- Die gegenwärtige Gestaltung entspricht nicht der funktionalen Bedeutung des Bahnhofs für Stadt und Region
- Umsteigebeziehungen werden zum Teil über lange Wege erschwert
- Barrierefreiheit ist, bis auf den schienenebenen-gleichen Übergang auf Höhe des Schweizer Bahnhofs, nicht gegeben
- Barrierewirkung der Bahngleise erschwert eine räumliche und funktionale Verknüpfung zwischen Stadt, Bahnhof und See

## Wettbewerbsort und Wettbewerbsgrundstück

### Die Stadt Konstanz

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 vorhandenen Entwicklungspotentiale an. Die Stadt Konstanz nimmt dank ihres reichhaltigen kulturellen Erbes, den vorhandenen Hochschul-, Bildungs- und Dienstleistungseinrichtungen sowie als attraktiver Wohn- und Arbeitsplatzstandort 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 Infrastrukturknoten entwickeln und entspre-



chende 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, das 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 nach Friedrichshafen, die Bodenseegürtelbahn nach Bregenz und nahezu alle Stadtbusse des »Roten Arnolds« passieren in beiden Richtungen den wichtigen Haltepunkt Bahnhof.

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

\* aus der Auslobung des Wettbewerbs



# 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, in neogotischer Formensprache errichtete Bahnhof, ist mit einem zentralen Turm symmetrisch angelegt 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, wird derzeit als Sportartikel Outlet genutzt und ebenfalls zur Disposition gestellt.

Mit zahlreichen zentralen Versorgungseinrichtungen bildet die Altstadt das Zentrum der Stadt. Sie ist mittelalterlichen Ursprungs und somit in ihrer Struktur sehr kleinteilig. Vom Krieg nicht zerstört, ist das zum Teil mittelalterlich, zum Teil gründerzeitlich geprägte Stadtbild noch heute sehr gut ablesbar. Viele Gebäude stehen als Kulturdenkmale unter Denkmalschutz und die Altstadt insgesamt unter Ensemblechutz. In einem 2014 durchgeführten Workshop für Landschaftsarchitektinnen und Landschaftsarchitekten wurde die Marktstätte und die Unterführung von den Planern als wichtige Verbindung zwischen Bahnhof und Altstadt erkannt. Zum Teil wurde die Unterführung direkt mit den Gleisen verbunden oder die Verbindung zwischen Bahnhofplatz und Marktstätte gestärkt.

Das hinter dem Bahnhofsareal gelegene Hafengebiet weist durch die Nutzungen wie dem »Sea-Life Center«, dem Bodensee Naturmuseum aber auch zahlreichen kulturellen Einrichtungen, wie zum Beispiel dem Jugendtheater, und mehreren Gastronomiebetrieben einen hohen Freizeitwert auf. Die Lage am See in Verbindung mit den unterschiedlichen Nutzungen lassen den Hafen zu einem Raum mit hoher Aufenthalts- und Erlebnisqualität werden. Durch die Hafensperrmauer hat die »Hafenachse« vom Konzil bis zur Lagobrücke hohe freiraumplanerische Qualität mit eigener Identität.

Der in 2013 gemeinsam mit der Partnerstadt Kreuzlingen durchgeführte European Wettbewerb sieht für das Gelände Klein-Venedig weiterhin die Großveranstaltungen wie z.B. das Deutsch-Schweizerische-Oktoberfest, die Messe, die bisher an anderer Stelle in der Stadt stattgefunden hat, und ein Veranstaltungshaus vor. Das Gelände ist im preisgekrönten Entwurf durch eine Highline an den Bahnhof angebunden.

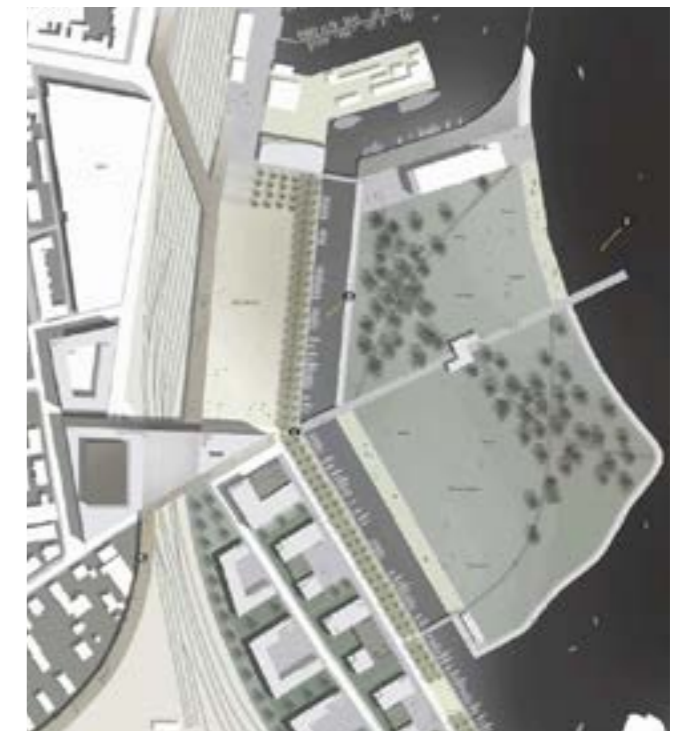
Der Gemeinderat der Stadt Konstanz hat für den Bereich der Altstadt mit dem Sie umgebenden Altstadtring im November ein neues Verkehrskonzept, genannt C-Konzept, beschlossen welches den Bahnhofplatz zwischen Dammgasse und Bodanstraße als Fußgängerzone ausweist und nur für Busse, Radverkehr und optional Taxen freigibt. Dadurch wird eine wesentliche städtebauliche Verbesserung an einem der wichtigsten öffentlichen Räume in der Stadt Konstanz erreicht.

# Planungsziele

## Ziele und Leitlinien

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

- Im Vordergrund steht das Ziel, die Verkehrsmittel Bahn, Bus und Schiff einschließlich ihrer Dienstleistungseinrichtungen verstärkt miteinander zu verknüpfen.
- gestalterische und funktionale Aufwertung der Bahnhöfe bzw. des Areals, d.h. städtebaulich urbanisieren und baulich optimieren.
- Minderung der Trennwirkung des Bahnhofsareals 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 Erreichbarkeit aller Bahnsteige.
- Planung des Ticketcenters mit Büros und Gastronomie, dabei Einbindung der Fußgängerbrücke am südlichen Ende des Areals.



European Wettbewerb

Das Gebäude muss in Betonbauweise mit teilweise sichtbaren Betonflächen bearbeitet werden. Folgende Nutzungen sind in dem Gebäude vorgesehen:

- Fahrkartenverkauf / Schalterhalle
- Tourismusbüro Konstanz
- Zollabfertigung mit Büros
- E-Mobility Center
- Fahrradstation mit Werkstatt und Verleih
- Gastronomie
- Büros

# B. Bouman, C. Blaschey, S. Mozer, C. Breuer, J. Hermann, L. Hils, J. Himmelsbach, H. Westphal

HTWG Konstanz – »Highline«

Aufbauend auf dem von der Stadt Konstanz 2013 beschlossenen »C-Konzept«, wird der Verkehr in der Altstadt soweit wie möglich reduziert [...] die neue Flanierstrecke auf der Highline, die eine neue Quer-Verbindung zwischen Stadt und See schafft, und Besuchern wie Bewohnern den Zugang zum See wieder einladend gestaltet. Alle Wegeverbindungen bieten einen barrierefreien Zugang an. [...] ... schließt die Highline die Fuge zwischen den Parks, indem sie eine begrünte Flaniermeile bildet [...] und einlädt den Blick schweifen zu lassen. Der Abgang von der Highline nördlich des Theaters bildet mit großzügigen Sitzstufen die ideale Fläche für eine Freilichtbühne [...]. Die

Highline bildet sowohl einen neuen öffentlichen Raum, als auch einen geschützten Wartebereich für alle Bahngäste. Des Weiteren schafft die Highline die Möglichkeit, an notwendigen Stellen Stiche über die Gleise an den See zuzulassen. Die Lage des Mobilitätszentrums an der Marktstätte besteht aus 2 Gebäudeteilen und macht eine direkte Verbindung aller öffentlichen Verkehrsmittel an die Innenstadt von Konstanz möglich und gibt dem Gebäude eine gelenkähnliche Funktion [...]. Die neue Mobilitätszentrale nimmt durch die Stampfbetonfassade sowohl das Bergpanorama der Schweizer Alpen auf, als auch Bezug auf das lehmige Seeufer des Bodensees.



Lageplan



Nutzungsverteilung



Konstruktion Highline

Erschließung Dach



Problematik



Verortung



Verkehr Erschließung



Grünflächen



Visualisierung



Mobilitätszentrale Ebene 1



Mobilitätszentrale Ebene 0



Ansicht Nord



Ansicht Bahnhofsplatz



Ansicht Ost



Systemschnitt



Visualisierung



# Kristin Lazarova, Basil Helfenstein

Staatliche Akademie der Bildenden Künste Stuttgart – »Leichtigkeit des Seins«

Der Entwurf ist in drei Hauptziele gegliedert: Verbinden, Stadträume schaffen und einen Wiedererkennungswert für den Bahnhof kreieren. Jegliche Verbindungen über die Gleisanlagen der genauen Analyse der Bewegungsflüsse, Sichtachsen und städtebaulichen Kanten abgeleitet. Somit werden bewusst städtische Räume geschaffen mit unterschiedlichen Qualitäten, Geschwindigkeiten der Fortbewegung und Verbindungen zwischen Stadt und See. Weiter liegt ein Fokus auf der Arbeit mit Oberflächen. [...] Der markanteste Baukörper, die sogenannte Highline, kann als Weiterführung des im European Siegerprojektes angedachten Arkaden-Weges an der Uferpromenade angesehen werden, ist aber hauptsächlich eine dringend benötigte und einladende Verbindung zwischen Stadt und See. Die mäandrierende Wegfüh-

rung, sowie die den Rand säumende Begrünung ist dem Sicherheitsabstand zur Gleisanlage geschuldet, gleichzeitig aber, im Zusammenspiel mit dem ansprechenden Oberflächenmaterial Holz, das Werkzeug um angenehme Aufenthaltsorte zum Verweilen über den Bahngleise, mit Blick auf den See und die Stadt, zu schaffen. [...] Der jetzige Bahnhof ist als solcher gut zu erkennen. Darum werden die darin untergebrachten Nutzungen lediglich etwas geordnet. [...] Kurze Wege und Orientierung sind elementar für das Funktionieren eines Bahnhofs. Deswegen werden die bestehenden Unterführungen beibehalten, jedoch mit Rampen und besserer Belichtung ergänzt. Weiter sind die Bahnsteige barrierefrei auf zwei Seiten via der Highline erreichbar. Die Bahnsteige werden mit einer zurückhaltenden Konstruktion aus Stahlprofilen überdacht.



Städtebaulicher Rahmenplan



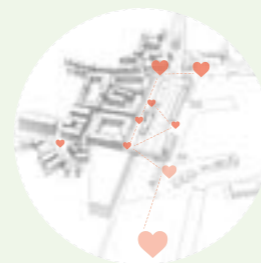
Flüsse



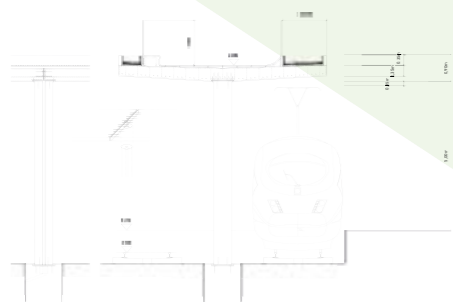
Achsen



Freiräume



Plätze



Konstruktionsdetail  
Längsschnitt



Grundriss



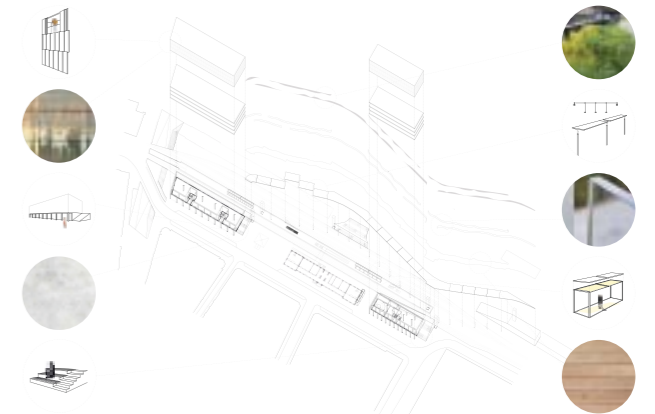
Visualisierung Freitreppe



Visualisierung Bahnhofstraße



Visualisierung Highline



Axonometrie



Querschnitt Süd



Querschnitt Nord



Querschnitt Mitte



# Bastian Riether

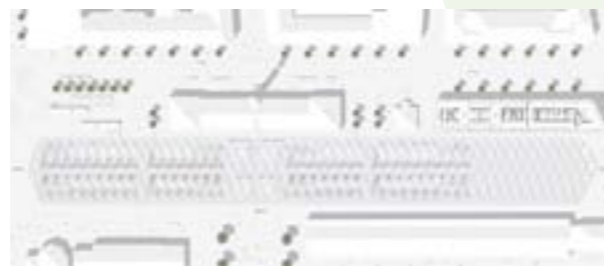
Hochschule Biberach – »Neuer Bahnhof«

Der neue Bahnhof besteht aus einem großen filigranen und komplett transparenten Dach, das sowohl die Blickbeziehungen zum See als auch in die Stadt zulässt. Das aus einer Diagrid-Struktur bestehende Dach ist zu allen Seiten offen und frei zugänglich. [...] Neben der neuen großzügigen Schalterhalle/einer Markthalle und 600 Fahrradstellplätzen, beherbergt der Bahnhof eine unterirdische Gleishalle, die trotz dass sie unter der Erde liegt, einen dynamischen und lichtdurchfluteten Raum erzeugt. [...] Der Bestandsbahnhof ist weiterhin die Hauptadresse sowie das Wahrzeichen der Stadt und bleibt hinsichtlich seiner Nutzung und der Erscheinung unverändert. An Stelle des Schweizer Bahnhofs befindet sich

nun der neue Busbahnhof, welcher in Bahnhofsnähe eine direkte Anbindung an das ÖPNV-Netz hat, ohne den Verkehrsabfluss zu behindern. [...] Nördlich des Bahnhofs entsteht zum Anlass der Neubebauung des Areals eine zweigeschossige »Zeile«, die den Platz zur Markthalle fasst und den Straßenraum zur historischen Seefassade bildet. Neben einer attraktiven Erdgeschossnutzung mit einer Bar und einem E-mobility Center, befinden sich im Obergeschoss Restaurants und Büroräume. [...] Durch die Maßnahme, die Gleise unter die Erde zu legen, entstehen kurze und direkte Wege, die Stadt und See komplett ebenerdig und barrierefrei verbinden.



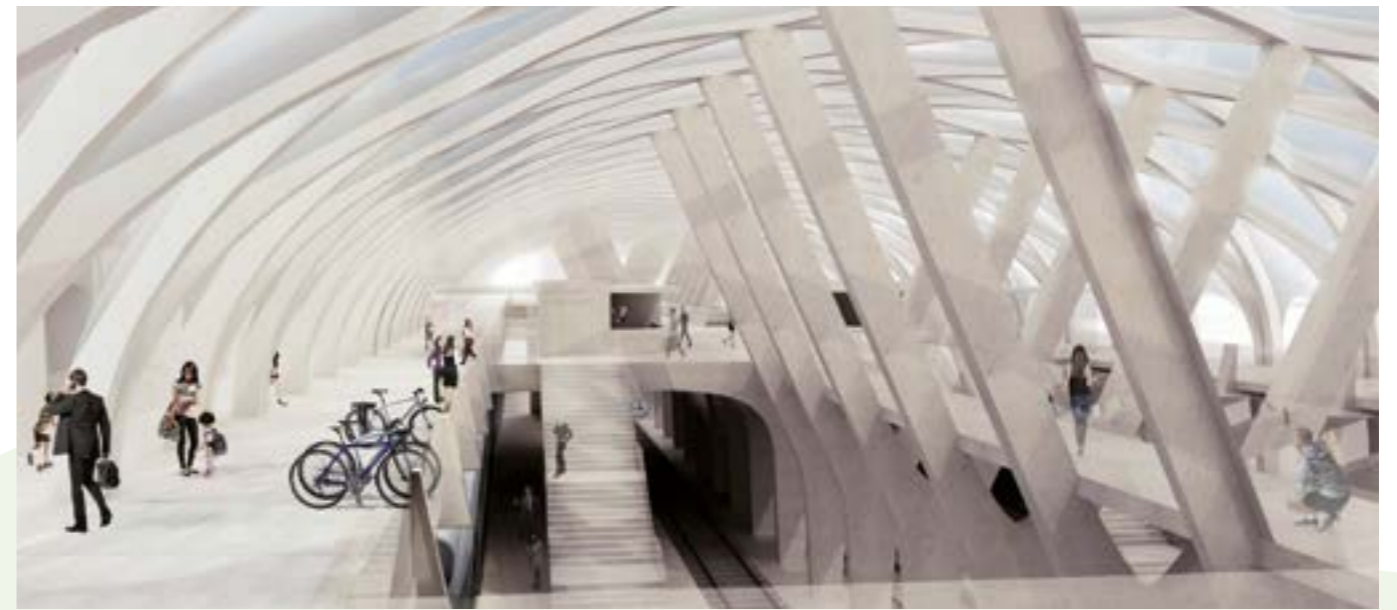
Städtebaulicher Rahmenplan



Ansicht Ost Gebäude EG Schnitt



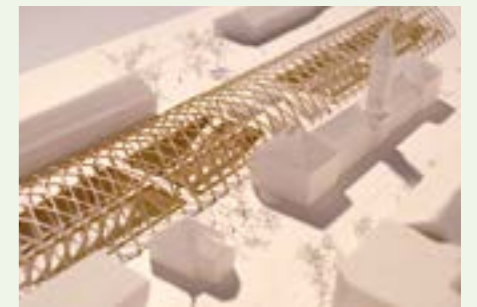
Fassadenschnitt



Vision Gleishalle EG



Vision Gleishalle UG



Modellfoto



Modellfoto



Ansicht vom Seeufer



Ansicht West Gebäude OG Schnitt



# Gregor Stopper

Hochschule Biberach

Das Konzept ist das der »Seetreppe«, mit einer Dachlandschaft die Straßen- und Seeseite mit großen Freitreppen miteinander verbinden. Der historische Bahnhof soll von den neu generierten Treppen und der Dachlandschaft umspült werden. Diese Dachlandschaft bietet dem Besucher einen spektakulären Blick auf den Bodensee und auf Konstanz. Der neue Bahnhof soll Bindeglied zwischen Straße und See, Bahn, Bus, Schiff und Rad werden. Den ankommenden Personen soll der Bahnhof als Verteiler dienen und so den ortsfremden Reisegästen Orientierung verschaffen. Die Dachlandschaft teilt sich in einzelne Bänder auf, welche durch leichtes Verdrehen die dynamische Nutzung des Gebäudes spürbar machen. Verschmelzungspunkte der einzelnen Bänder generieren Spalten, welche Licht unter das Dach fallen lassen. [...] Konstanz besitzt eine ansehnliche Altstadt, ebenso ein ansehnliches, markantes und historisches



Lageplan

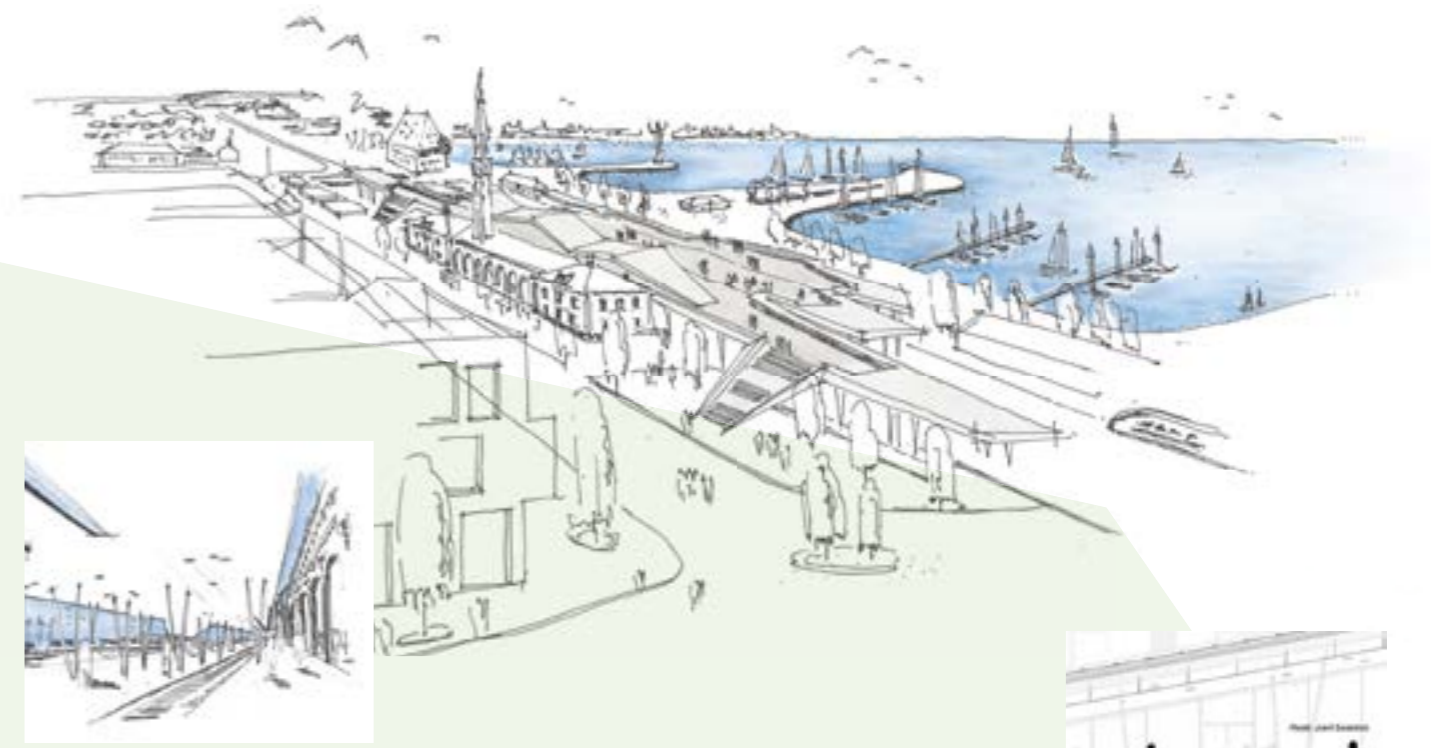
Bahnhofs- und Schifffahrtsgebäude. Einige bereits bestehende neue Gebäudeelemente fügen sich harmonisch in das Stadtgefüge ein. Auch dies soll mein neuer Bahnhof bewirken, er soll den historischen Fassaden ihr Erscheinungsbild lassen sich aber dennoch neu präsentieren. Adresse soll somit auch der historische Bahnhof im neogotisch errichteten Stil bleiben. So tritt der neue Bahnhof straßenseitig lediglich mit zwei großen Freitreppen in Erscheinung. Die Seeseitige Seite lässt dem neuen Bahnhof sein Bild zum Wirken, der markante Turm bleibt dabei die Adresse. Eine große Freitreppe die sich seeseitig erstreckt, ermöglicht dem Besucher nicht nur die Überquerung der Gleise, sondern auch den atemberaubenden Seeblick und die Möglichkeit Platz zu nehmen und zu verweilen. Flach und zum größten Teil eingeschossig legt sich der Bahnhof sanft über die Gleise und an die Bodenseepromenade.



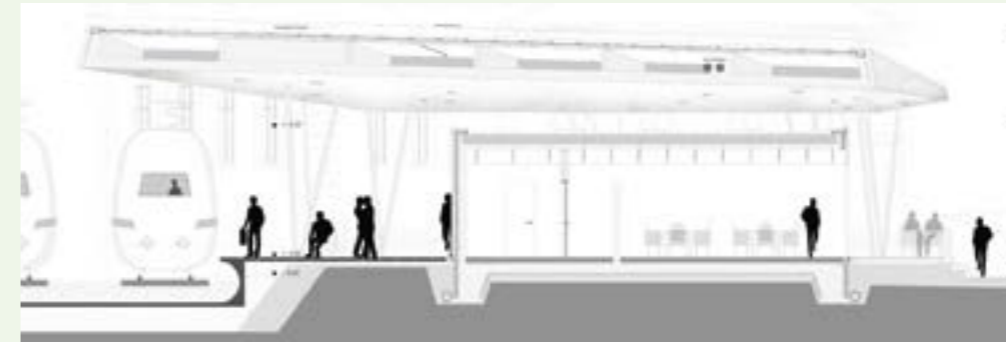
Grundriss Untergeschoss  
Fahrradgarage, Unterführung



Prinzip Dachkonstruktion



Visualisierung / Skizze



Fassadenschnitt



Schnitt



Ansicht Ost



Ansicht West

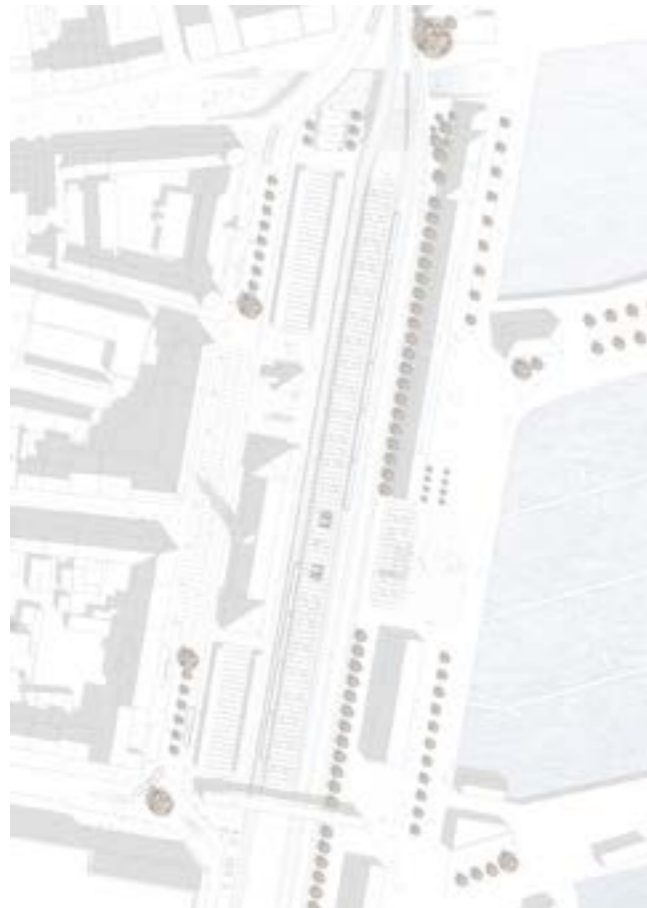


# Benjamin Toth

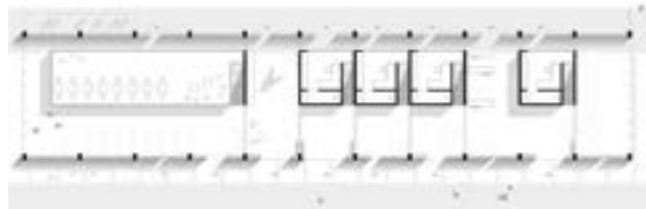
Hochschule Karlsruhe

Das derzeitige Areal, insbesondere der Bahnhof mit Gleisanlage, weist erhebliche funktionale Mängel auf. Es gibt nur eine unzureichende Barrierefreiheit und kaum bzw. keine Kontaktzonen zwischen Touristen, Durchreisenden und Einwohnern. Die prägnante Lage des Areals lässt auf den ersten Blick eine gute Verknüpfung von Stadt und See erahnen, sie ist jedoch nur mäßig bis gar nicht vorhanden. Strukturell bietet die bisherige Anlage ein starres, wenig flexibles Konzept, bestehend aus eingeschossigen Bungalowbauten, die dem repräsentativen Charakter eines Bahnhofsareals nicht gerecht wird. Die angeführten Punkte sind Gegenstand dieses Entwurfs und sollen der Optimierung der funktionalen und architektonischen Ansprüchen dienen und gerecht werden. Zum einen wurde die Gleisanlage verbreitert, dass den

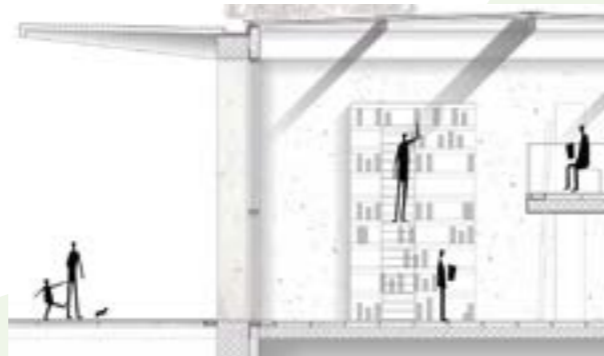
Güterverkehr nicht einschränkt, aber den Fern- und Nahverkehr hervorhebt und ein angenehmes »Ankommen« in der Stadt Konstanz ermöglicht. Das architektonische Konzept der Dächer, ermöglicht es, die genannten Probleme leicht und komfortabel zu lösen. Im Bereich des »neuen« Bahnhofplatzes finden zwei pavillonartige Gebäude ihren Platz. Sie nehmen die Traufkanten des Mittelbaus vom bestehenden Bahnhof auf und sollen ihn dadurch in den Vordergrund rücken und keine Konkurrenz aufbauen. Funktional sind sie flexibel nutzbar, durch ihren Hallencharakter. Des Weiteren werden kleinere Plätze entwickelt, die durch entsprechendes Angebot bespielt werden. Durch den Dachcharakter entstehen keine Wandscheiben, die vielseitigen Blickbezüge des Areals unterbrechen könnten und verbinden es damit.



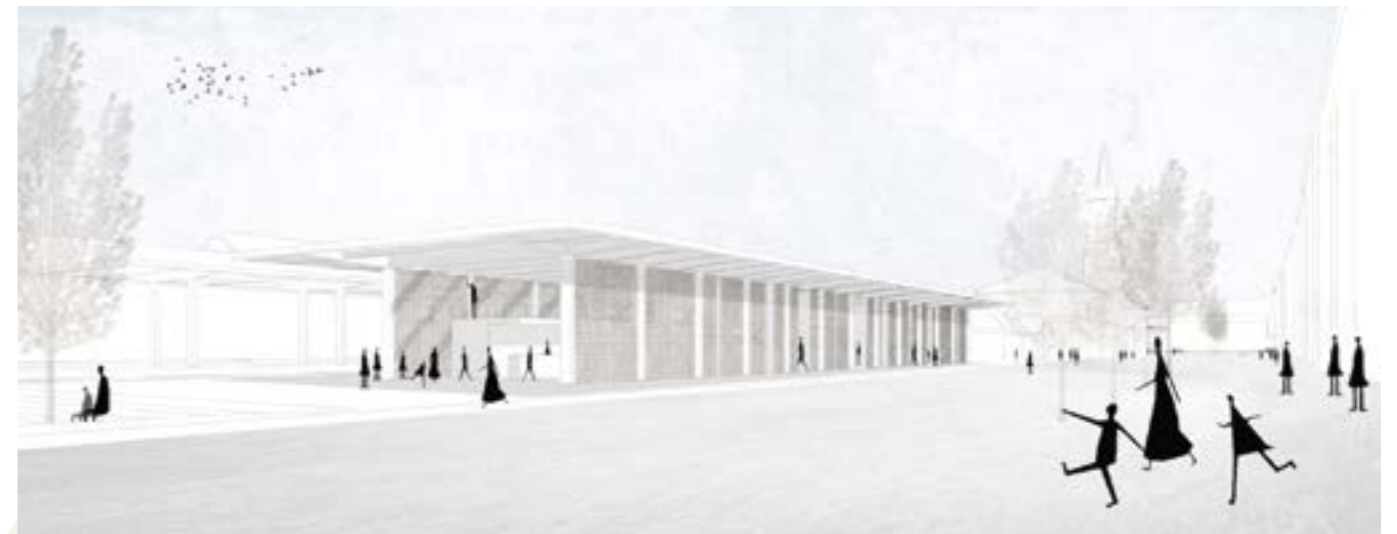
Lageplan



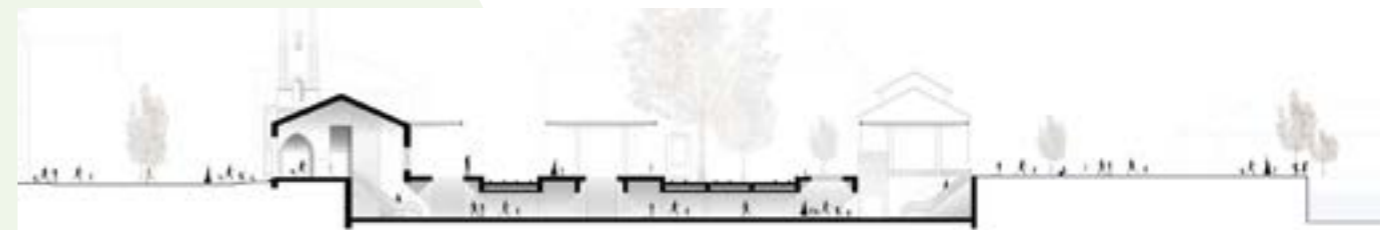
Erstes Obergeschoss Nord-Gebäude



Drei-Tafel-Projektion Nord-Gebäude



Visualisierung



Querschnitt Bahnhofsgebäude



Querschnitt Nord-Gebäude



Querschnitt Süd-Gebäude



Erdgeschoss Bahnhofsareal



West-Ansicht Straßenzug



Längsschnitt Bahnhofsareal

# Felix Zimmermann

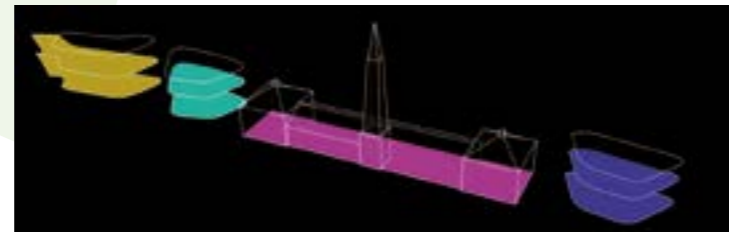
Staatliche Akademie der Bildenden Künste Stuttgart

Der Entwurf ist top-down-hierarchisch ausgeführt, was bedeutet, mit dem Entwurfs- und Baurahmen zu beginnen und sich dann langsam nach unten zu den kleinen Elementen vorzuarbeiten. So beruht

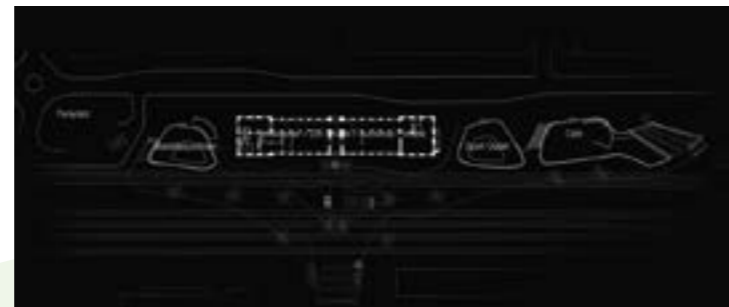
am Ende das gesamte Projekt auf einem übergeordneten Entwurfsprinzip und ist dennoch in der niedrigerhierarchischen Ebene funktional.



Lageplan



Programmschema



Grundriss EG Straßenebene



Grundriss OG Stegebene



Erstes Ableiten von Grundform



Einteilen der Grundform in Raster



Bestimmen der dritten Hierarchieebene



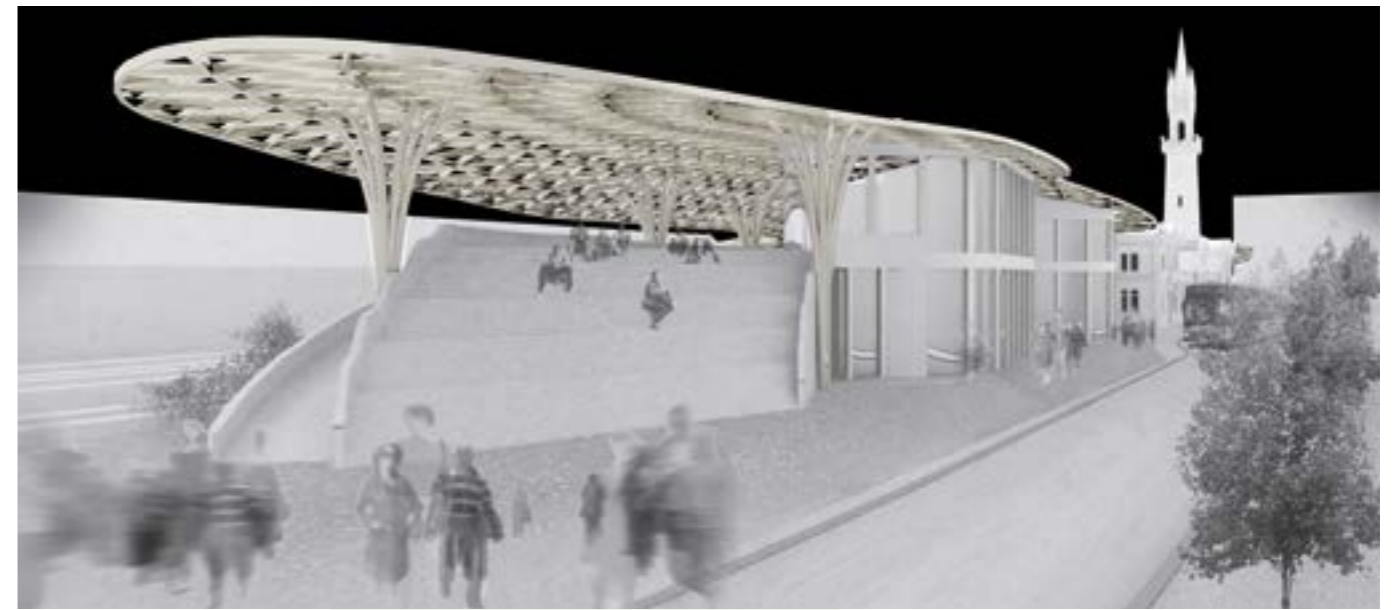
Einteilen der Hierarchieebene in Zonen



Umwandlung von zweitem Hierarchie raster in Tragwerksbasis



Ausarbeiten des Tragwerks



Visualisierung



Ansicht Ost



Ansicht West



Fassadenschnitt Ladenebene  
Detailaufbau Stütze / Dach



Visualisierung

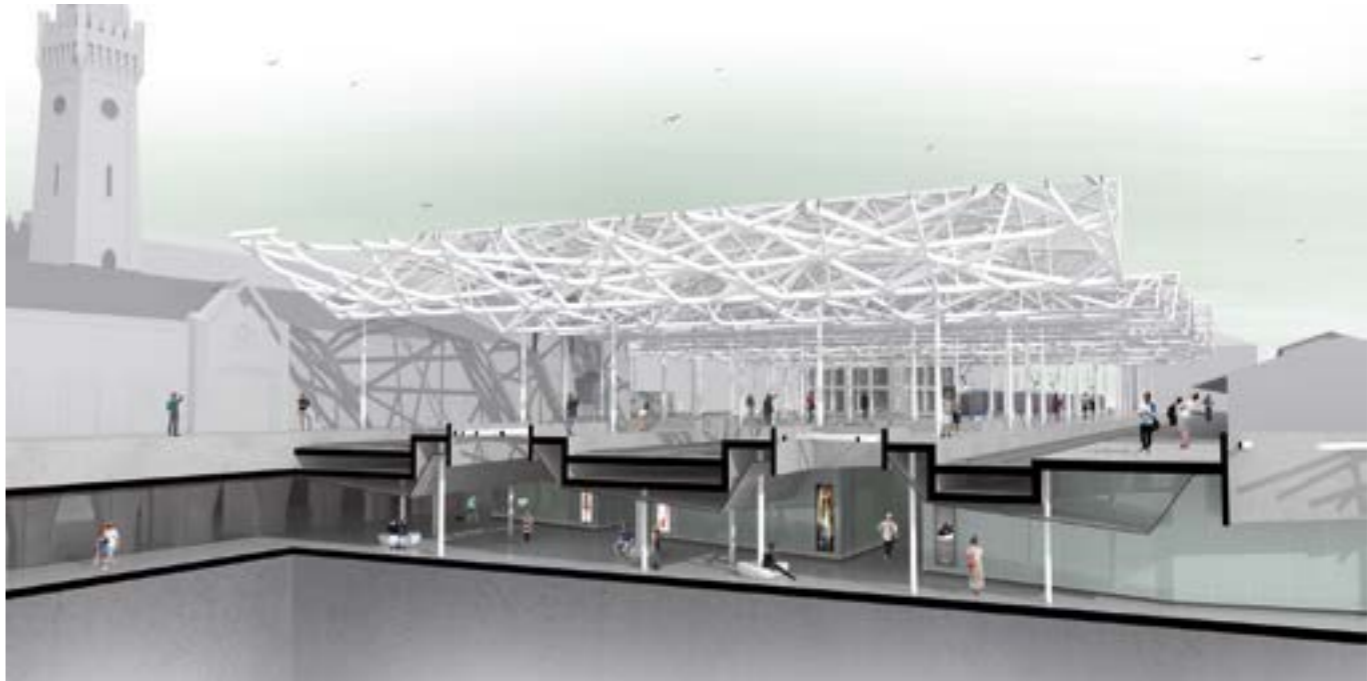


Visualisierung



# Johannes Baumeister

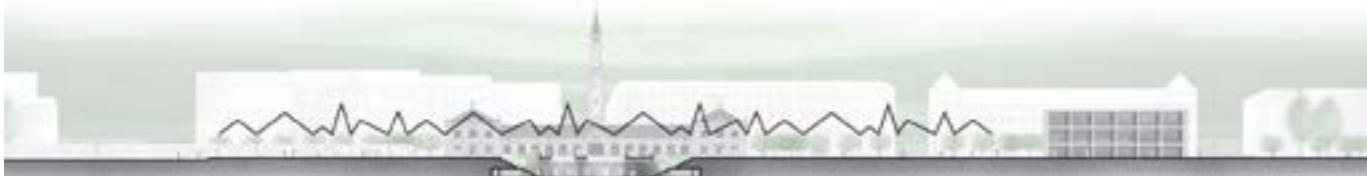
Hochschule Biberach



Visualisierung



Schnitt



Schnitt



Ansicht



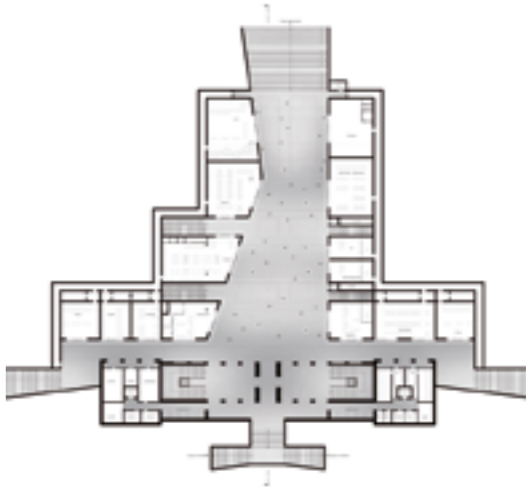
Fassade



Visualisierung



Visualisierung

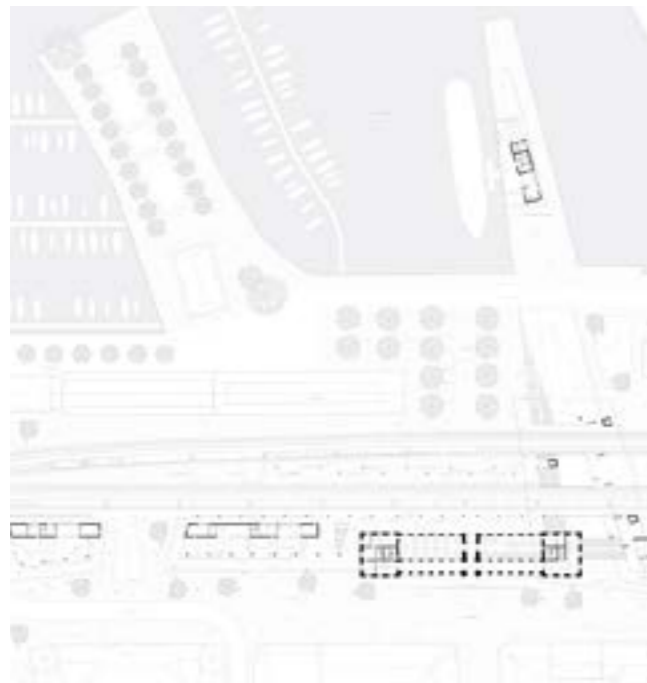


# Wolfgang Deigendesch

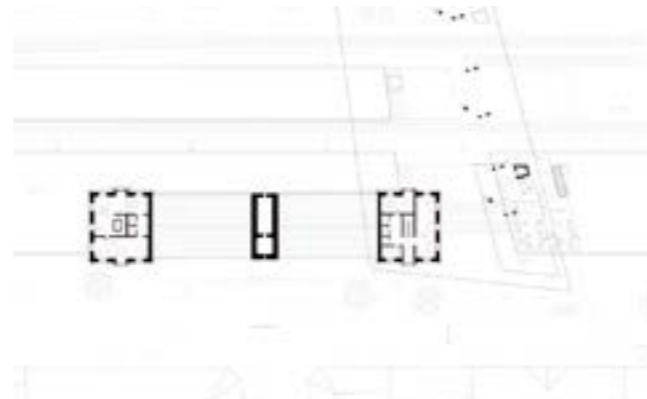
Hochschule Biberach

Wichtig ist hierbei, einen zentralen Punkt zu schaffen, von dem aus schnell alle Verkehrsmittel an Land und Wasser zu erreichen sind. Eines der Hauptziele des Entwurfs ist es kurze Wege zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln zu schaffen. Der Entwurf öffnet sich über einen neuen Kai vom See hin zur Stadt. Auf dem Kai befindet sich das neue Schifffahrtsterminal von dem aus direkt über die Querung der Hafepromenade der neue Bahnhof erreicht werden kann. Durch eine große Rampe gelangt man hier in die neue, tiefergelegte, offene und lichtdurchflutete Bahnhofshalle. Die Halle dient auch der Unterquerung der Bahngleise. Von diesem zentralen Punkt mit dem

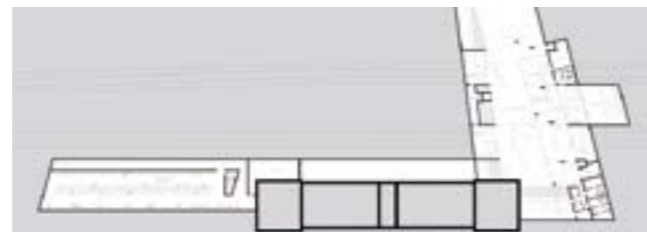
neuen Mobilitätszentrum gelangt man über Treppen direkt zu den vier Gleisen. Die Stadt ist über die große Freitreppe, die von der Bahnhofshalle zum großen offenen Haupteingang führt, zu erreichen. Die vertikale Verbindung wird auch barrierefrei durch die drei Aufzüge geschaffen. [...] Ein weiterer wichtiger Punkt ist es, den neuen Bahnhof möglichst offen zu gestalten um die bestehenden Sichtbezüge zum See auch weiterhin zu erhalten. Deshalb besteht der Bahnhof oberirdisch hauptsächlich aus dem großen Dach der Haupthalle und der Überdachung der Gleise, welche zum Bahnhofplatz hin durch Läden ergänzt werden.



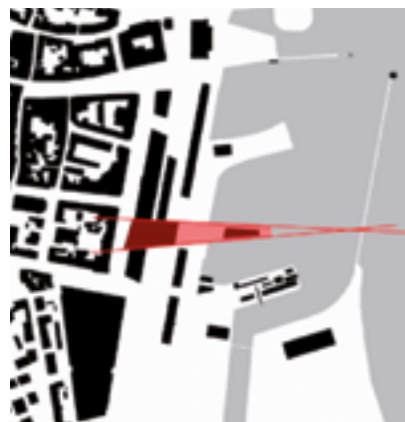
Grundriss Erdgeschoss



Grundriss Obergeschoss



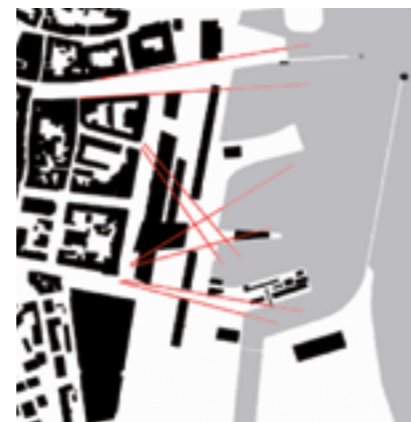
Grundriss Untergeschoss



Idee



Mobilität



Seebezüge



Haupthalle Blick Richtung Stadt



Haupthalle Blick Richtung See



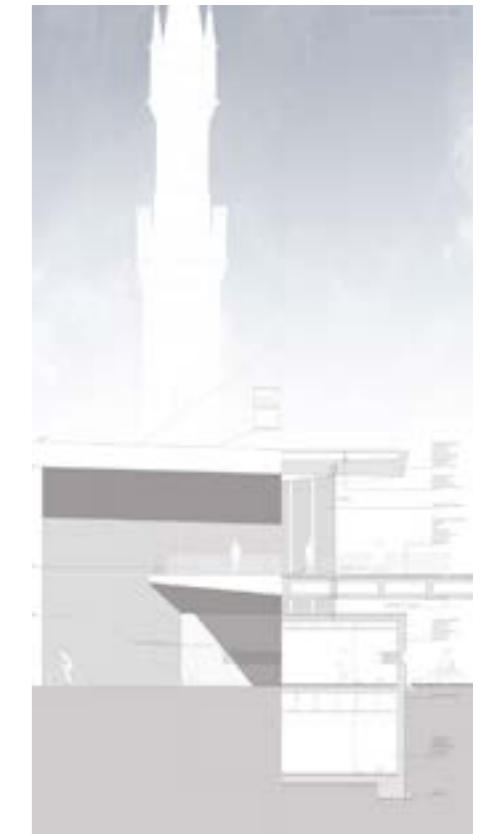
Ansicht Süden



Ansicht Seeseite



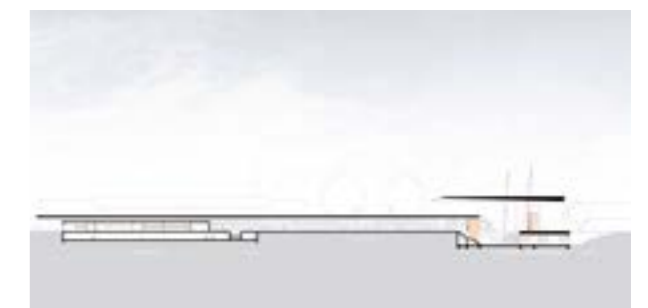
Ansicht Straßenseite



Fassadenschnitt



Querschnitt



Längsschnitt



# Daniel Rohloff

Hochschule Biberach



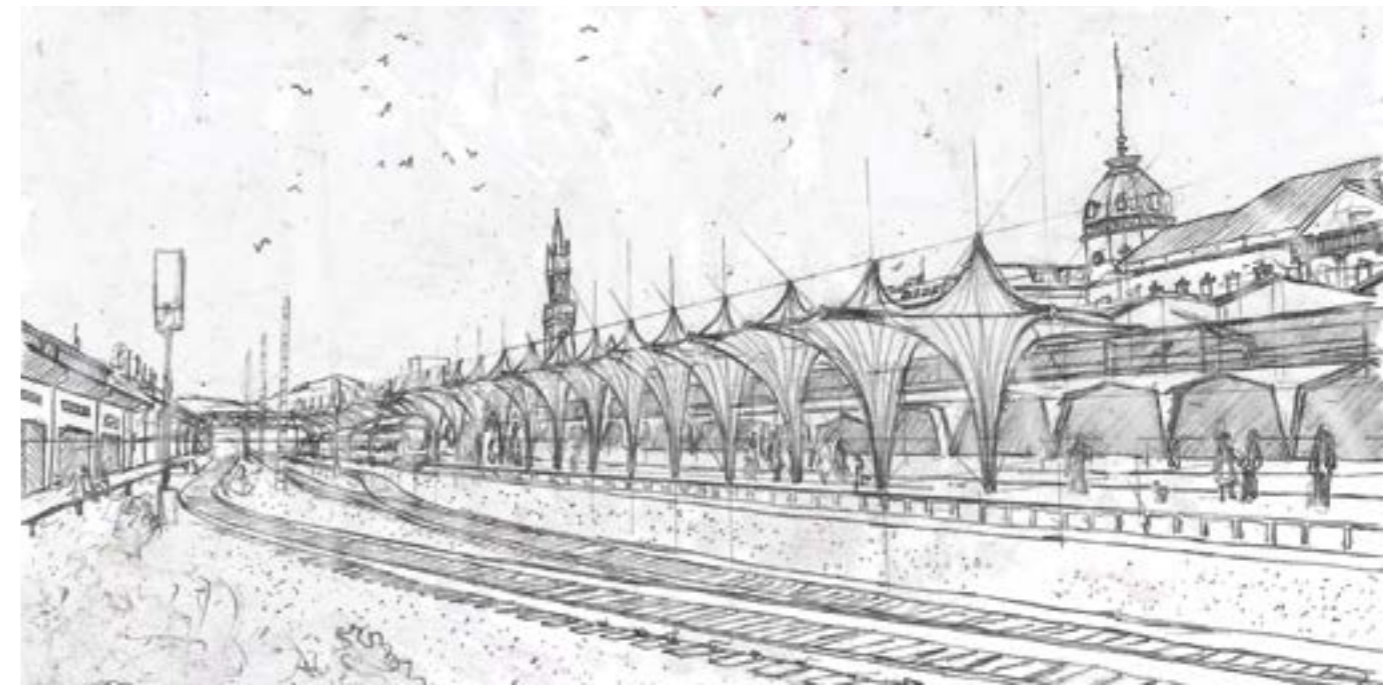
Lageplan



Schnitt



Grundriss



Visualisierung / Skizze



Visualisierung / Skizze



Ansicht Bahnhofplatz



Schnitt / Ansicht



Schnitt



Ansicht vom See



Schnitt

# Florian Keim

Hochschule Karlsruhe

Ziel des Entwurfs war die Schaffung einer direkten Verbindung zwischen Stadt, Bahnhof und Bodensee, sowie eine städtebauliche und verkehrliche Ordnung des Bahnhofsvorplatzes.

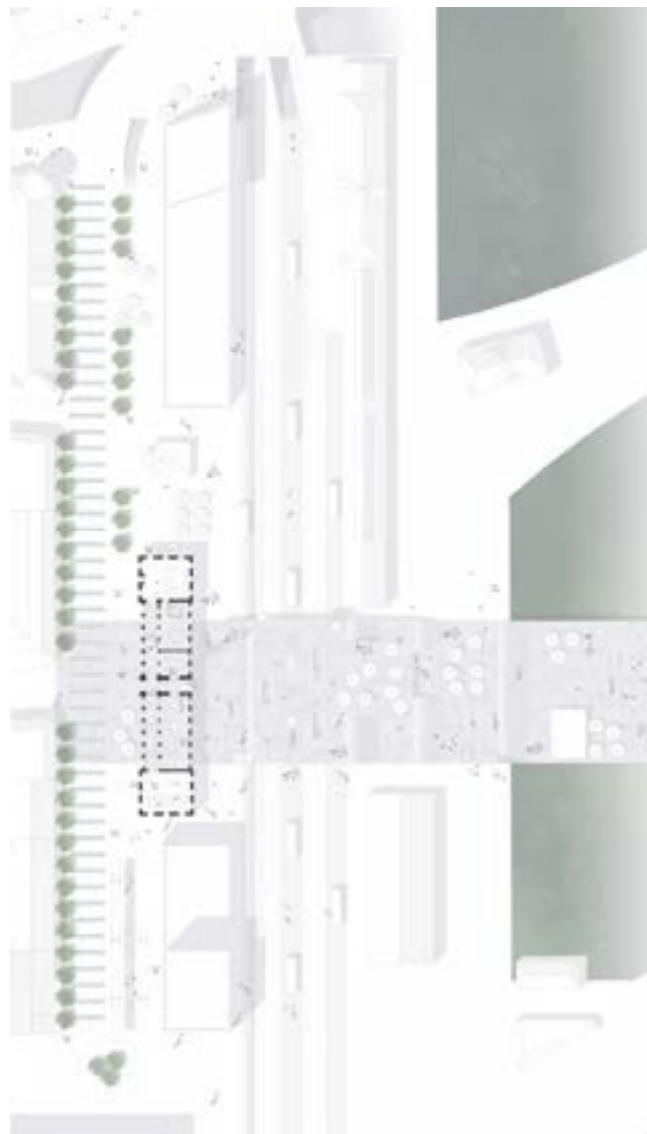
Drei Hauptpunkte des Konzepts:

1. Verlegung der Erschließung vom Bahnsteig auf einen Hochplatz
2. Abrücken der Gleise vom Bahnhof Richtung See
3. Durch Terrassierung des Hochplatzes Schaffung einer Verknüpfung von Stadt und See

Das Versetzen der Bahnsteige bietet nicht nur Raum zur Erschließung zwischen Bahnhof und Hochplatz, sondern löst das stadträumliche Problem am Bahnhofplatz. Durch Abrücken der neuen, dem städtischen Kontext angepassten Bebauung steht das alte Bahnhofsgebäude im Mittelpunkt eines nun ables-

baren Bahnhofplatzes. [...] Das Setzen zweier Hochpunkte an Süd- und Nordende rahmt das Areal und lässt die für die Stadt prägende, gründerzeitliche Seefassade fast unverändert bestehen. Die neue Bebauung kann die geforderten Nutzungen wie E-Mobility, Fahrradverleih, Gastronomie, Zollabfertigung und Büros aufnehmen. [...]

Hauptpunkt des Entwurfs sind die Seeterrassen. Sie bieten, neben der nun barrierefreien Erschließung der Bahnsteige einen neuen, städtischen Raum zwischen Stadt und See. [...] Eine großflächige Treppenanlage an der Seeseite, mit Sitzelementen und angrenzender Gastronomie laden den Besucher zum Verweilen ein. Der neue Platz zieht sich bis in den Hafen hinein und bietet der Stadt vielseitige Möglichkeiten der öffentlichen und kulturellen Nutzung.



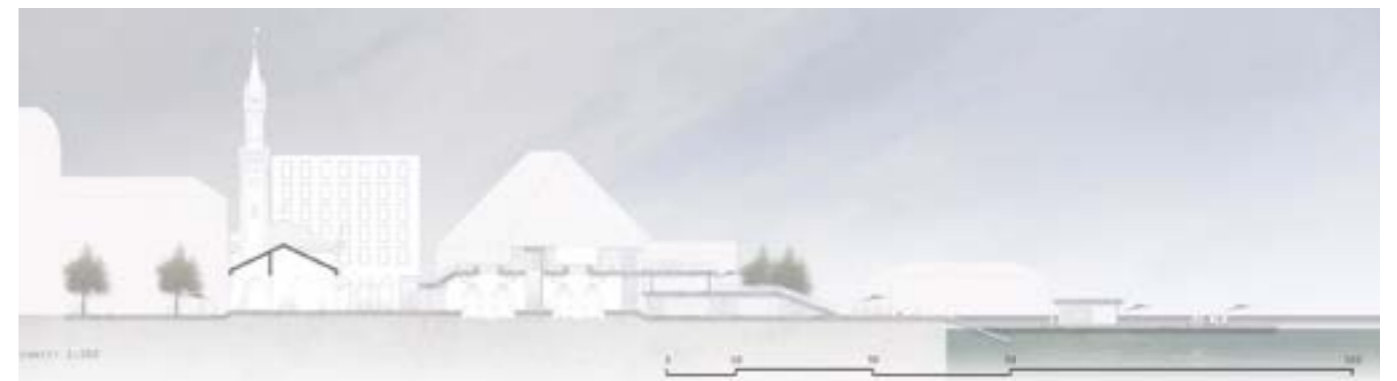
Lageplan



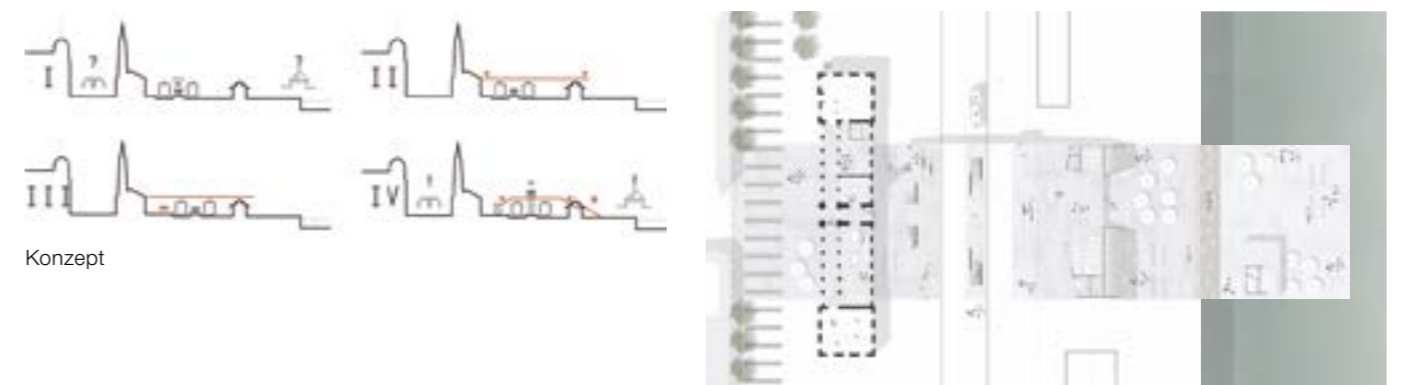
Schwarzplan



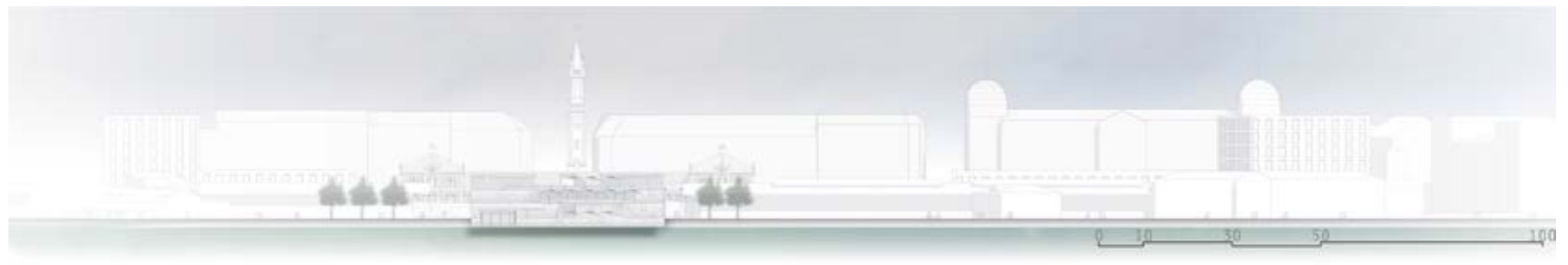
Visualisierung Treppenanlage



Grundriss Schnitt



Konzept



Ansicht vom See

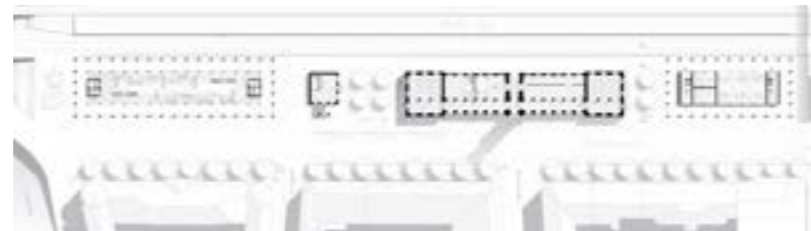
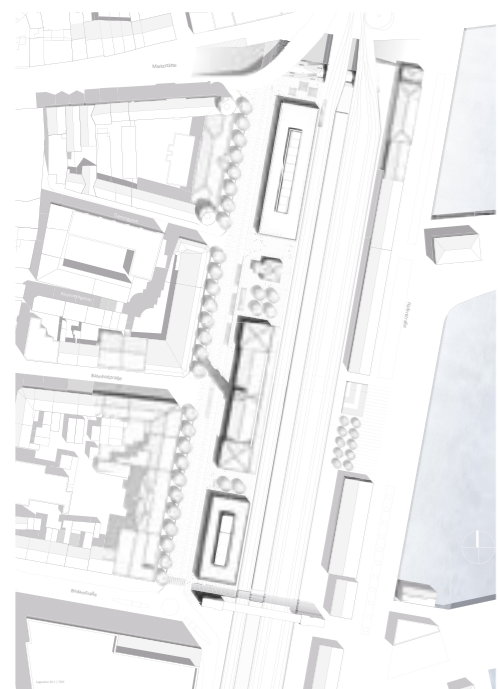


# Johannes Peter

Hochschule Karlsruhe

Ziel ist es, der Stadt Konstanz entsprechend einen Stadtraum zu gestalten, der die Ankommenden angemessen empfängt. Grundintension der Planung ist das Herausstellen des bestehenden, denkmalgeschützten Bahnhofs und das damit verbundene Zurücknehmen der gestalten- den Architektur bzw. Formensprache. Die klare Les- barkeit schafft so eine Transparenz und mühelose Orientierung. [...] Prägendes Gestaltungselement ist die Interpretation der Bahnhofs-Arkaden, in Form von Kolonnaden und stringent gerasterten Fassaden. Im nördlichen Teil des Areals ist ein länglicher Flachbau angedacht, welcher in der gesamten Erdgeschosszone Fläche für Markt und Veranstaltungen bietet. Die zugehörigen und mit einem großzügigen Atrium ver- bundenen Obergeschosse reagieren entsprechend der angedachten Markthalle und bieten Fläche für

Gastronomie und entsprechende Ladenflächen. [...] Der bestehende Bahnhof bleibt in der bisherigen Nut- zung erhalten, wird jedoch grundlegend umstrukturiert und erhält eine barrierefreie Anbindung an die existierende Unterführung, welche zur Seepromena- de erweitert werden soll, sowie eine Schalter- bzw. Wartehalle. Das südliche Gebäude ist als typologi- sches Gegenstück zu zuvor genannter Markthalle ent- wickelt: der ansonsten unterbelichtete Mittelteil bietet durch ein automatisiertes Parksysteem Platz für knapp 700 Fahrräder. Credo ist entsprechend des Rahmen- plans »die Reduktion aller Elemente auf das unbe- dingte Maß und Einfachheit [...] Im Vordergrund steht die Raumwirkung und nicht das einzelne Element.« Der verbindende Bahnhofplatz versteht sich als Stadt- boulevard mit Fußgänger-Priorität: das Areal wird vom Verkehrsraum zu einem Aufenthaltsraum.



Grundriss Erdgeschoss



Schnitt



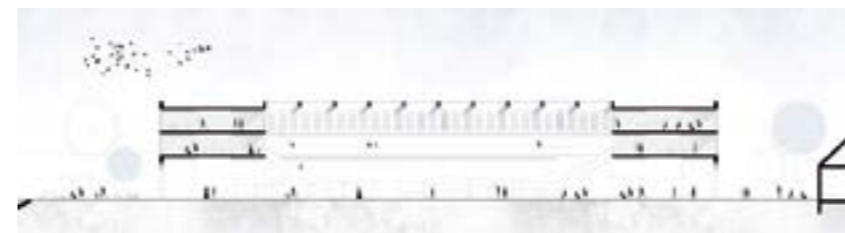
Fassade



Visualisierung



Ansicht West



Längsschnitt Nord



Querschnitt Nord



Längsschnitt Süd



Querschnitt Süd



Längsschnitt



# Eva Stark

Hochschule Karlsruhe – »Fischernetz«

Das Gelände um den bestehenden historischen Bahnhofsbau wird mit drei neuen Baukörpern besetzt. Das neue Gebäude im Norden beherbergt an öffentlichkeitswirksamer Stelle, zwischen Bahnsteig und Bahnhofplatz, das Touristenbüro. Ebenso im Erdgeschoss angesiedelt ist ein Velocafé eine Symbiose aus Café und Fahrradwerkstatt und -laden. Am Kopf des Baus zur Marktstätte hin befindet sich auch die Erschließung, die in die beiden oberen Geschosse des Gebäudes führt. Hier befindet sich ein großes Einzelhandelsportgeschäft. Als bahnhofsumfassende Spange agiert die neue Überdachung des 2. und 3. Gleises. Der neue Bau im Süden ist ein reines Fahrradparkhaus. Es kann auf seinen fünf Rampen, die mit Doppelparkern bestückt sind, bis zu 800 Fahrräder fassen.

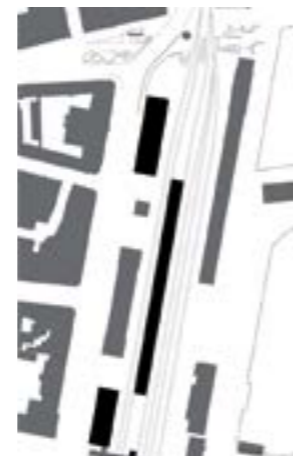
Auch befinden sich E-Bikeladestationen in ihm. Das Parkhaus ist direkt an den Bodansteig angeschlossen. Auch das 2. und 3. Gleis sind nun durch eine Treppe und einen Aufzug mit dem Bodansteig verbunden. Die Fassaden der neuen Baukörper sind mit einem filigranen Netz aus ultrahochfestem Beton verkleidet. So bringt die Fassade mit ihrem Spiel die Lichtreflexe des Wassers in die Stadt. Zwischen den Gebäuden werden Hochbeete angelegt, sie bieten entweder Sitzmöglichkeiten oder sind mit robusten Gräsern bepflanzt. Gegenüber dem Ensemble wird eine neue Baumpflanzung angelegt. Die in Reihe gepflanzten Bäume bilden nun den Abschluss des Bahnhofplatzes.



Lageplan



Bestandsgebäude auf dem nördlichen und südlichen Baufeld werden abgerissen



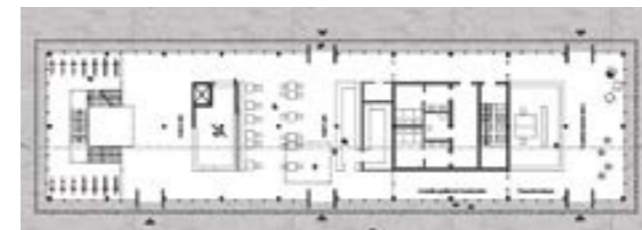
Es entstehen zwei neue Baukörper und eine Bahnsteigüberdachung



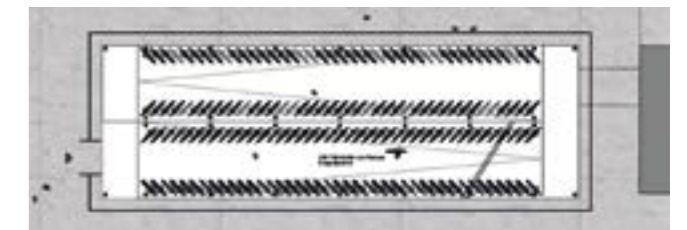
Durch zusätzlichen Aufzug und Fahrradparkhaus ist der Nutzerstrom optimiert



Bestehende Sichtachsen werden gestärkt



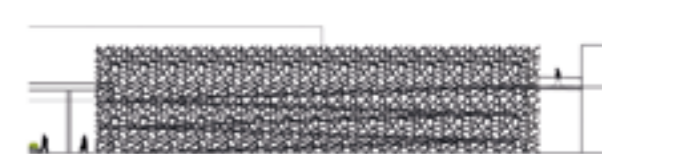
Grundriss EG Nord



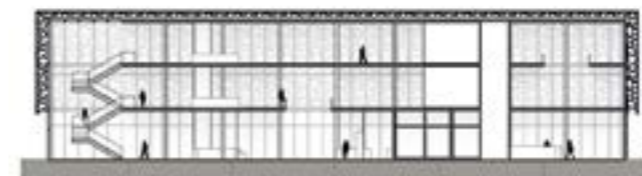
Grundriss EG Süd



Ansicht Nord



Ansicht Süd



Längsschnitt Nord



Längsschnitt Süd



Ansicht West



Längsschnitt Nord



# Franka Trenkle

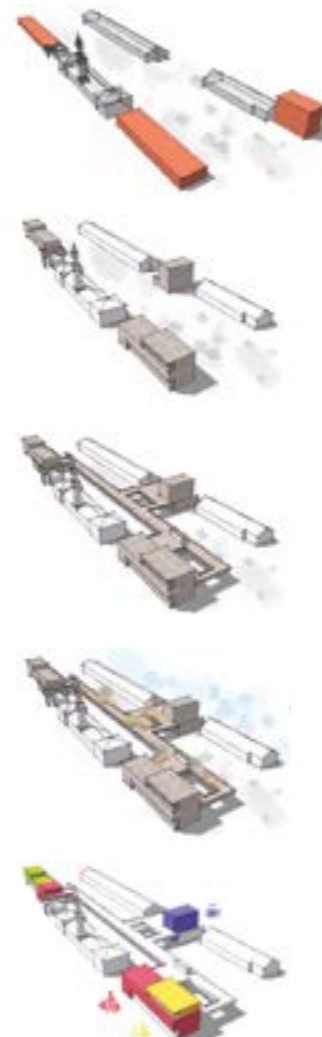
Hochschule Karlsruhe – »Stadt am See«

Das Ziel des Entwurfes ist es, die Stadt näher an den See zu rücken und die Barriere der Gleise aufzulockern. Ebenso soll der durch die Gleise verlorene Stadtraum in bester Lage an die Bevölkerung zurückgegeben werden. Dieses Ziel wurde erreicht, indem 3 Punkte rings um den historischen Bahnhof neu besetzt werden. Sie bilden gleichzeitig 3 Hochpunkte, die den historischen Bahnhof einrahmen und in denen unterschiedliche Funktionen untergebracht sind. Im Norden befindet sich ein Fahrradparkhaus mit über 500 Stellplätzen sowie ein Fahrradgeschäft mit Werkstatt und E-Mobility Center und ein Einzelhandelsgeschäft. An der Spitze zur Marktstätte hin ist unter einer Baumgruppe aus Amberbäumen eine Call-Bike-Station vorgesehen. Das Ticketcenter des Bahnhofes, Tourismusbüro und Zollabfertigung werden im historischen Bahnhof untergebracht, Shopping im südlichen Gebäude. Im Gebäude auf der anderen Seite der Gleise, direkt am See ist Gastronomie in Form eines Restaurants vorgesehen. Diese drei Gebäude werden durch einen Steg aus Sichtbeton mit reichlich Bepflanzung verbunden. Der Steg vernetzt

die Umgebung optimal, ermöglicht zahlreiche Auf- und Abgänge sowie gute Umsteigebeziehungen. Er öffnet sich an verschiedenen Stellen zu Plätzen die öffentliches Leben zulassen. Die Hochbeete des Steges sind bepflanzt, der Bodenbelag besteht aus Schiffsplanken. Aber auch die 3 aus Sichtbeton mit Bretterschalung bestehenden Gebäudekörper selbst tragen zur Vernetzung der Umgebung bei. Alle Einzelhandelsgeschäfte sind zweistöckig angelegt. Es ist möglich, auf Straßenniveau in das Gebäude zu gehen und auf dem Steg wieder hinaus zu treten. Zwischen den Gebäuden werden Dachplantanen gepflanzt und als Baumdach ausgebildet. Der Fürstenpavillon wird zum Café umgebaut und besitzt einen schönen Außenbereich unter dem Blätterdach der Platanen. Der gesamte Bahnhofsvorplatz wird durch einen einheitlichen Bodenbelag entschleunigt und für Fußgänger freigegeben. Eine lange Baumreihe aus rotblühenden Kastanien rahmt den Platz ein.



Lageplan



Abriss: Marode Gebäude werden entfernt, dem historischen Bahnhof Raum gegeben

3-Fuß: 3 neue Hochpunkte werden gezielt platziert und rahmen den historischen Bahnhof ein

Sprung über die Gleise: Ein Steg verbindet die Gebäude, ermöglicht optimale Umsteigebeziehungen

Es entstehen beplante Plattformen mit Seeblick

verschiedene Nutzungsschwerpunkte wie Fahrrad, Shopping und Gastronomie



Visualisierung



Grundriss Erdgeschoss Gebäude A 1:200



Grundriss Erdgeschoss Gebäude B



Detail Schnitt AA

Wartebereich mit Ausblick und Wetterschutz



Grundriss Obergeschoss Gebäude C



Ansicht West Gebäude B



Ansicht West Bahnhofplatz



# Felix Hielscher

HTWK Leipzig

Der Entwurf beschäftigt sich mit der Neugestaltung des Bahnhofareals, welches sich in drei Abschnitte gliedern lässt. Zum einen die Neugestaltung des Bahnhofplatzes und der angrenzenden, neuentstehenden Gebäude. Der zweite Teil befasst sich mit der Plattform, welche die Gleise überbrückt und der dritte Abschnitt, welcher sich mit der angrenzenden Hafenseite und dessen Gestaltung und Nutzung auseinandersetzt. Der Bahnhofplatz wird in eine Begegnungszone umgestaltet. Im Norden des Konstanzer Bahnhofes entsteht ein dreigeschossiges Hotel, in dessen Erdgeschoss sind auch eine Zollstation und eine E-Mobility Station integriert. [...] Das Hotel besteht zum größten Teil aus Beton mit großflächigen

Verglasungen und vorgehängten, gefärbten mit Relief versehenen Betonplatten. [...] Auf der Südseite, wo jetzt noch der Schweizer Bahnhof steht, soll eine neue Radstation aus Beton entstehen. Davor wird eine neue Busstation für mehrere Busse errichtet. [...] Über dem Gleisfeld entsteht eine großflächige Plattform um von der Altstadt zum Hafen zu gelangen. [...] An Sommer tagen kann diese Treppe als Sitzgelegenheit für stattfindende Aufführungen oder Konzerte genutzt werden. [...] Die Hafenkante wird gegenüber der Plattformtreppe zum Wasser hin erweitert um zusätzlichen Raum für Bühnen oder Stellfläche zu schaffen. Neu entstehen mehrere Gastronomiebereiche, sowie eine Ausstellungshalle unterhalb der Plattformtreppe.



Lageplan



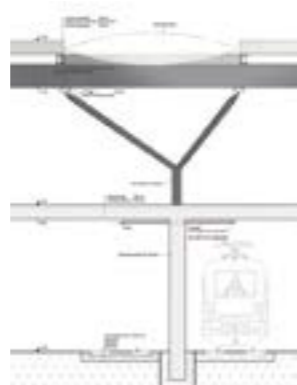
Querschnitt B-B



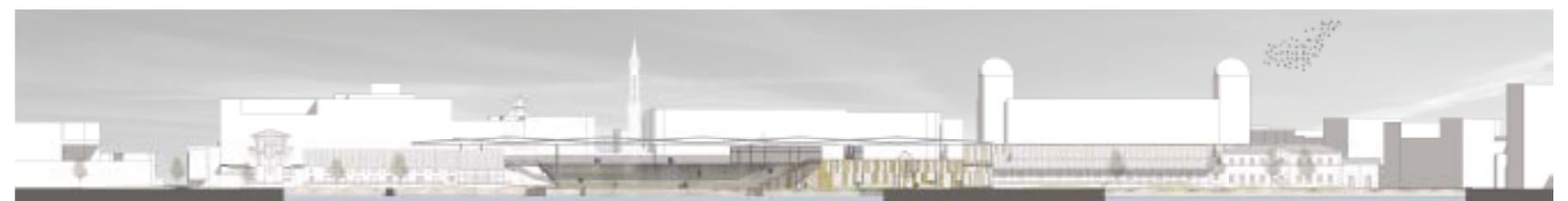
Querschnitt C-C



Längsschnitt Dachdetail



Querschnitt Detail Überdachung



Ansicht vom See

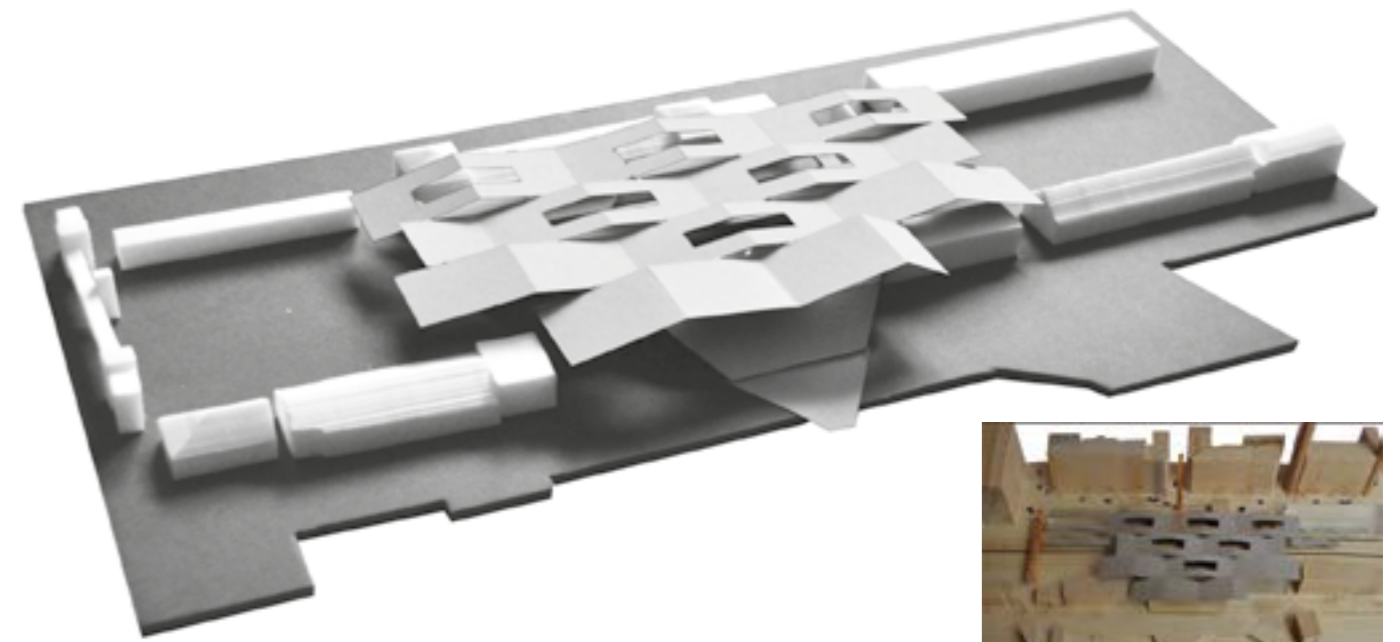


Foto Arbeitsmodell



Blick vom Bahnsteig



Aufführung am Hafen



Blick auf Hotel und Bahnhofplatz



Blick auf Fahrrad- und Busstation



Ansicht Bahnhofplatz

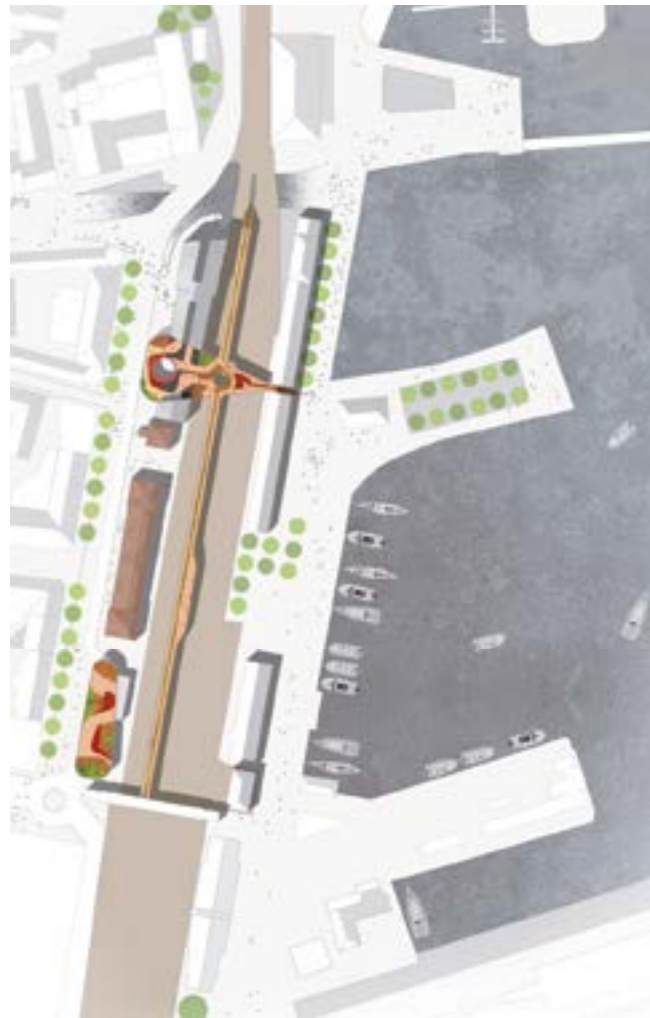


# L. Andlauer, P. Bruvier, C. Bahjrami, R. Fetaj, M. Franck, T. Gfrörer, D. Kissner

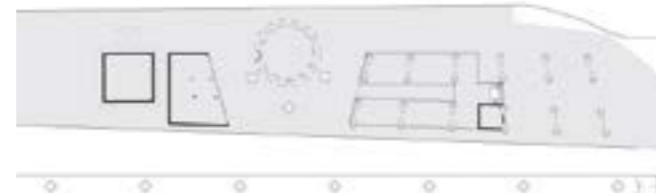
HTWG Konstanz – »Un espace rêvé«

Als entwerfendes Konzept galt die Schaffung einer neuen Verbindung zwischen der Bahnhofstraße und der Uferpromenade, die sowohl die bestehende Unterführung, als auch die eher weniger frequentierte Überführung miteinbezieht. Die bestehenden parallelen Achsen aus Uferpromenade, Bahnlinie und Bahnhofstraße werden aufgenommen und in das Konzept eingearbeitet. So werden durch die Nutzung der Bahnsteigüberdachung und der neugeschaf-

tenen Plattform Zonen des Verweilens geschaffen, die sowohl in ihrem architektonischen Ausdruck, als auch durch ihre Nutzung im Kontrast zum Bahnhofsbetrieb stehen. Durch die gewählte Formensprache, Materialwahl und Farbgebung findet eine Beruhigung der Atmosphäre statt, sodass über der Bahnhofs- und der Uferpromenadengeschäftigkeit ein Ort der Ruhe entsteht.



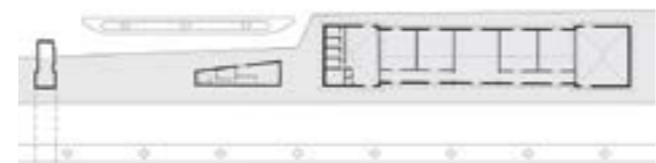
Lageplan



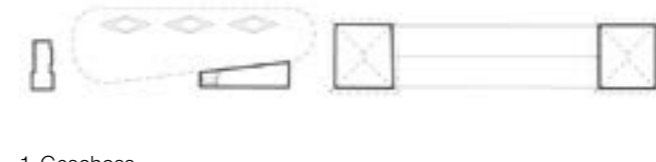
Erdgeschoss



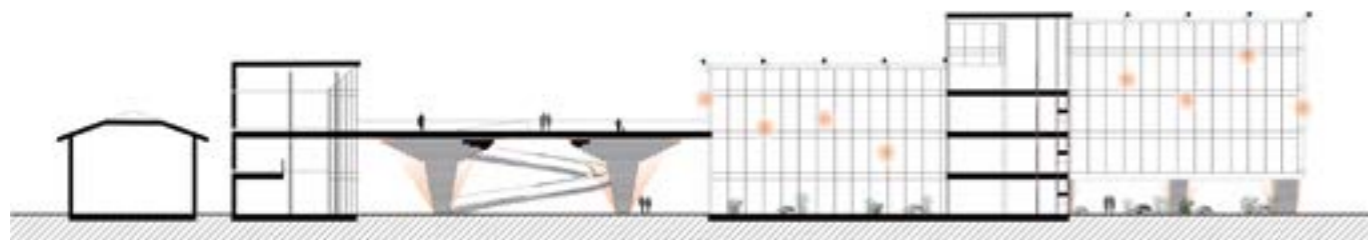
1. Geschoss



Erdgeschoss



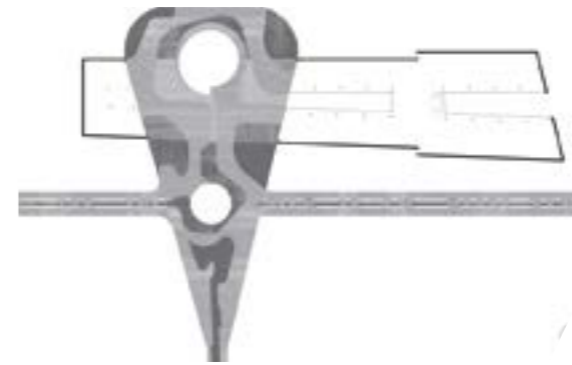
1. Geschoss



Schnitte



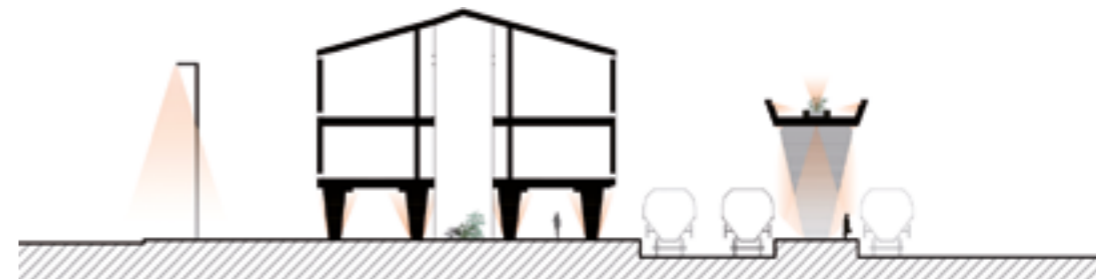
Visualisierung



Visualisierung



Höhenmaß Nord-Süd



Schnitt BB'



Schnitt CC'



# Jinsoo Kim

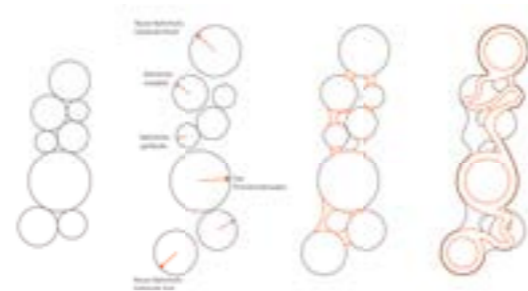
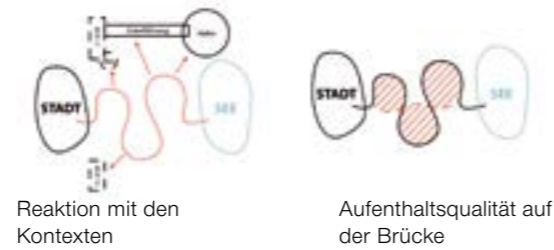
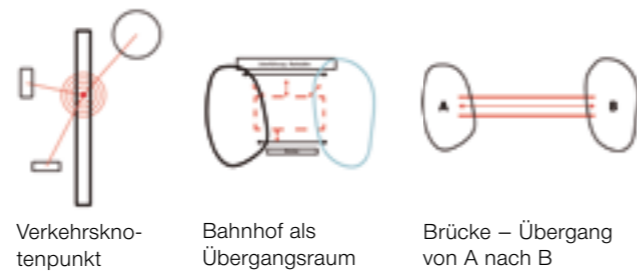
Staatliche Akademie der Bildenden Künste Stuttgart

Das Ziel dieses Projekts war es, im Untersuchungsraum einen Ort zu entwickeln, in dem sich die Verkehrsmittel Bahn, Bus und Schiff einschließlich ihrer Dienstleistungseinrichtungen verstärkt miteinander verknüpfen und den Bahnhof, dessen Bahngleisanlagen das Areal zwischen Stadt und See stark trennt, als einen attraktiven Übergangsraum neu zu interpretieren. Beim Projekt wurde versucht, die architektonischen und räumlichen Merkmale des Konstanzer Bahnhofes mit den beidseits zwei neuen Bahnhofsgebäude verschmelzen zu lassen. Bögen, Arkaden und Massive lassen damit die drei Gebäuden nicht als einzelne Objekte stehen, sondern sie bilden vom Bahnhofplatz aus gesehen eine einheitliche Ansicht. Die Bögen, deren Öffnungen nach den Raumprogramm

im Gebäude unterschiedlich gebildet sind, vervollständigen gestalterisch das harmonische Gesamtbild mit dem ehemaligen Konstanzer Bahnhof und räumlich verbinden die Arkaden den Bahnhofplatz von Süden (Bodanstraße) nach Norden bis zur Marktstätte mit den drei Bahnhofsgebäuden. Durch ihre parallel zum Bahnhofplatz erstreckende Achse verstärkt sich die Reaktion zwischen den Gebäuden und öffentlichen Raum. [...] Über den Steg am Rand des Gebäudes gelangt man auf die Brücke, die sich auf gleicher Ebene befindet. Die spiralförmig gewendelte Treppe, die Besucher von der Stadt zum See und vom See zur Stadt führt, ist Ausgangspunkt und Endpunkt der Brücke auf dem Promenadenplatz und Bahnhofsvorplatz. [...]



Lageplan



Brückenentwicklung nach den Phasen: Überdachung, Kommunikation, Übergang



Ansicht Süd



Ansicht Ost



Blick vom Promenadenplatz



neue Landschaft auf der Brücke



Gleis unter der Brücke



Aussichtspunkt



Detailschnitt mit Ansicht Bahnhofsgebäude



Blick vom Bahnhofplatz

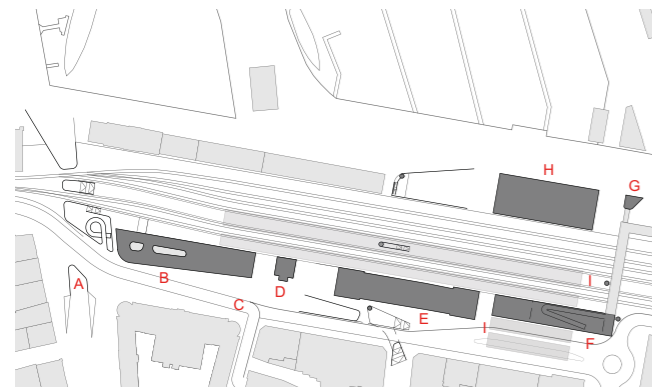


# Florian Schwender

Staatliche Akademie der Bildenden Künste Stuttgart

Von zentraler Bedeutung ist die Auflockerung der Barrierewirkung der Bahngleise und eine räumliche, wie funktionale Verknüpfung zwischen Stadt, Bahnhof und See: [...] Im Bereich des Bahnhofsgebäudes werden Stadt und See durch eine neue, großzügige Unterführung verbunden. An Stelle der bestehenden Fußgängerbrücke wird ein neuer Steg platziert, der den Anschluss an die geplante Highline bildet. [...] Ein großes, im Untergeschoss des ersten neuen Bausteins integriertes Fahrradparkhaus an der Marktstätte mit 390 Stellplätzen und eine weitere Abstellmöglichkeit im zweiten neuen Baustein mit ca. 150 Stellplätzen. [...] Die neuen Bausteine links und rechts neben den historischen Gebäuden grenzen städtebaulich den Bahnhofsvorplatz zu den Gleisen ab. Es entsteht ein großzügiger Boulevard im Dialog

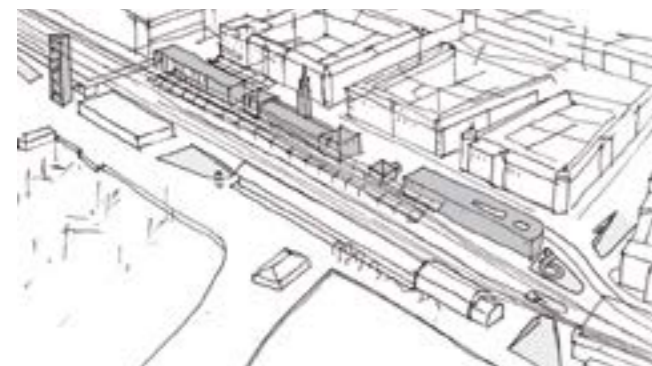
mit der Gründerzeitfassade auf der gegenüberliegenden Straßenseite. [...] Im ersten Baustein befindet sich im Untergeschoss, das über die Marktstätten-Unterführung, sowie über eine dynamische Rampe erreichbare Fahrradparkhaus. Im Bahnhofsgebäude bleiben die Funktionen in einer neu gestalteten, großzügigen Halle bestehen. Eine skulpturale Rampe im zweiten Baustein führt zum Steg über die Gleise und zur geplanten Highline. Dem Steg vorgelagert ist ein Aussichtsturm, der weithin sichtbar in seiner Ausbildung ein markantes Zeichen ist. Die Bahnsteigüberdachung nimmt sich in seiner Form und Gestaltung zurück. Das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude soll im Vordergrund stehen. Optisch leicht soll das Dach den ästhetischen Ansprüchen gerecht werden und dabei allen funktionalen Anforderungen entsprechen.



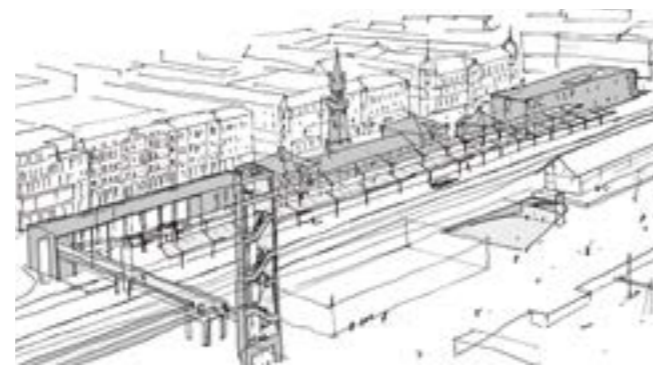
Lageplan



Visualisierung / Skizze



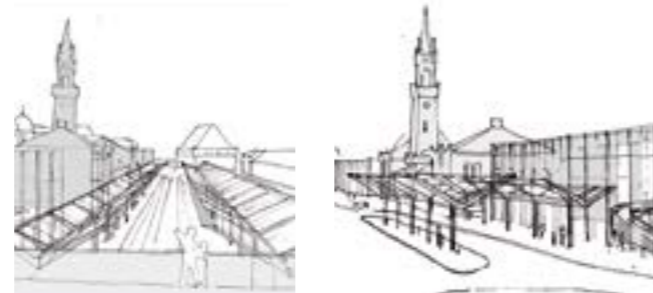
Visualisierung / Skizze



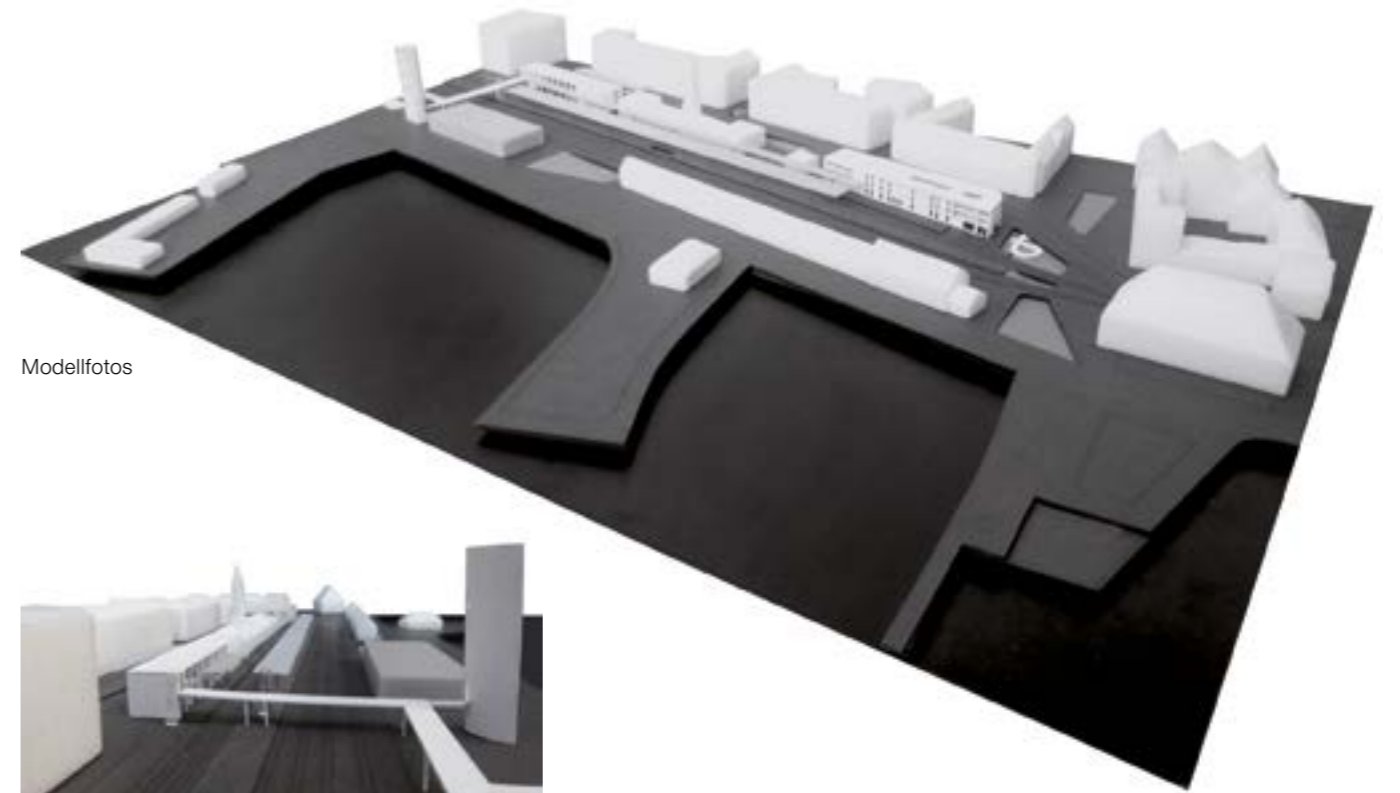
Visualisierung / Skizze



Visualisierung / Skizze



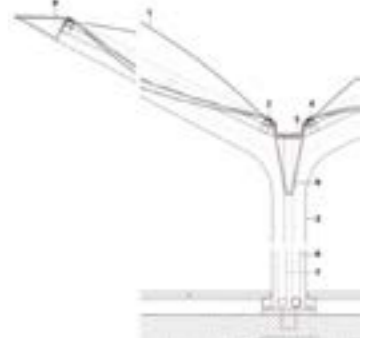
Visualisierung / Skizze



Modellfotos



Schnitt



Systemschnitt



Ansicht Bahnhofsvorplatz



Schnitt



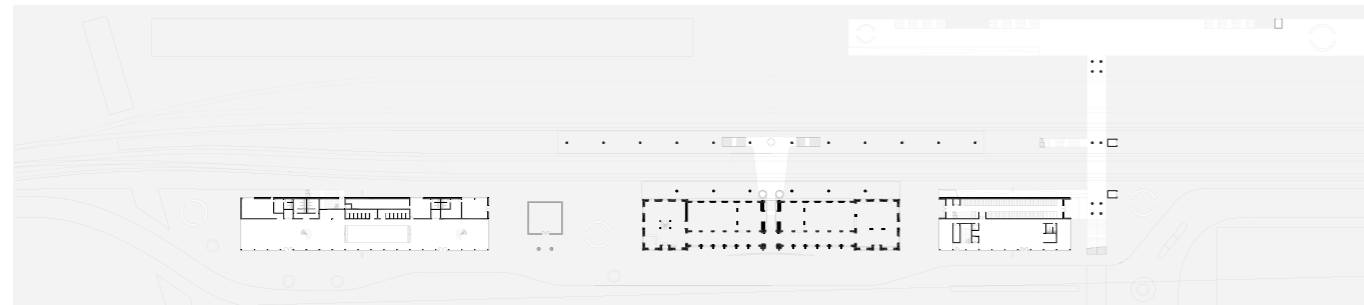
Grundriss

# Peter Wächter, Christoph Ertinger

Staatliche Akademie der Bildenden Künste Stuttgart

Durch die Neugestaltung des Bahnhofareals ist für die Bürger und die Besucher der Stadt Konstanz ein zeitgemäßes »Tor zur Stadt/See« entstanden, welches ein hohes Maß an Mobilität gewährleistet und eine Atmosphäre schafft, welche zum Aufenthalt einlädt. Grundgedanke der Umgestaltung ist es, einen Knotenpunkt zu erschaffen, der ein Zusammenrücken der Stadt, eine Optimierung sämtlicher verkehrlicher Schnittstellen und Umsteigebeziehungen, eine bessere Orientierung, sowie eine bessere Erreichbarkeit des Sees gewährleistet. Ein wichtiger zu berücksichtigender Aspekt ist hierbei die Einbindung der bestehenden Highline. Die Highline dient unter anderem der Erschließung Klein-Venedigs und des südl. Stadtgebiets. Die Highline wurde mit der Überbrückung der Gleise im südlichen Planungsgebiet verbunden, welche die Stadtseite mit der Seepromenade verbindet. Nördlich an den Fürstenpavillon angrenzend, sowie auf dem Gelände des Schweizer Bahnhofs wurden zwei Neubebauungen geschaffen. Diese Gebäude

enthalten Gastronomie, Ladenflächen, Büros, sowie den Zoll. Des Weiteren wurde der Bahnhofplatz umgestaltet und hierbei insbesondere der private PKW Verkehr vom Bahnhofplatz verbannt. Dieser ist lediglich von nördlicher Seite kommend in die Dammgasse gestattet. Der Bahnhofplatz wurde so zu einem Stadtboulevard in dessen Mittelpunkt der Fußgänger steht. Der südl. Neubau enthält im hinteren Baukörper ein dreigeschossiges Fahrradparkhaus. Dieses ist von der Stadtseite aus, als auch von Benutzern der Highline/- Brücke nutzbar. Über eine Rampe an der Rückseite des Neubaus erfolgt die fahrradfahrerseitige Erschließung zwischen dem Stadtlevel, der mittleren Parkebene sowie des Highlinelevel. Die fußgängerseitige Erschließung erfolgt über eine breite Treppe bzw. einen Aufzug. Eine von der Brücke abgehende Treppe sowie ein Aufzug erschließen, neben einer neugestalteten Unterführung im alten Bahnhofgebäude, das Mittelgleis.



Lageplan



Ansicht Bahnhofplatz



Ansicht



Visualisierung



Visualisierung



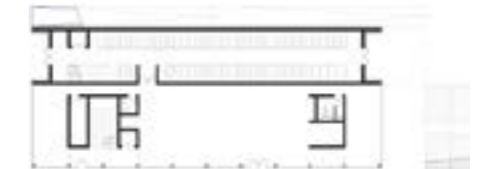
Visualisierung



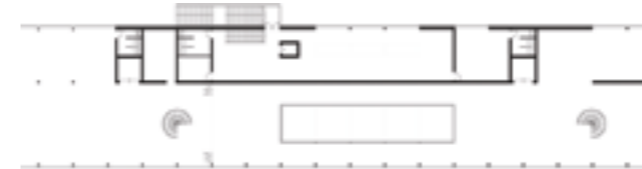
Visualisierung



Grundriss Neubau 2 EG



Grundriss EG



Grundriss Neubau 2 OG



Grundriss 1. OG





#### **Wettbewerbsteilnehmer**

Studenten der Hochschulen:  
Biberach  
Karlsruhe  
Leipzig  
Konstanz  
AK Stuttgart

#### **Projektleitung & Kontakt**

Marion Klose  
Leitung Amt für Stadtplanung und Umwelt  
Untere Laube 24  
78462 Konstanz  
Telefon 07531 900–535

#### **Herausgeber**

Stadt Konstanz  
Kanzleistraße 15  
78462 Konstanz  
[www.konstanz.de](http://www.konstanz.de)

#### **Redaktion**

Pressebüro Konstanz, Ulrich Hilser  
Waltraut Fuchs  
Jochen Friedrichs  
Daniel Knack

#### **Fotos & Texte**

Wettbewerbsteilnehmer

#### **Gestaltung**

[www.kissundklein.de](http://www.kissundklein.de)

#### **Druck**

Digitaldruckhaus GmbH

