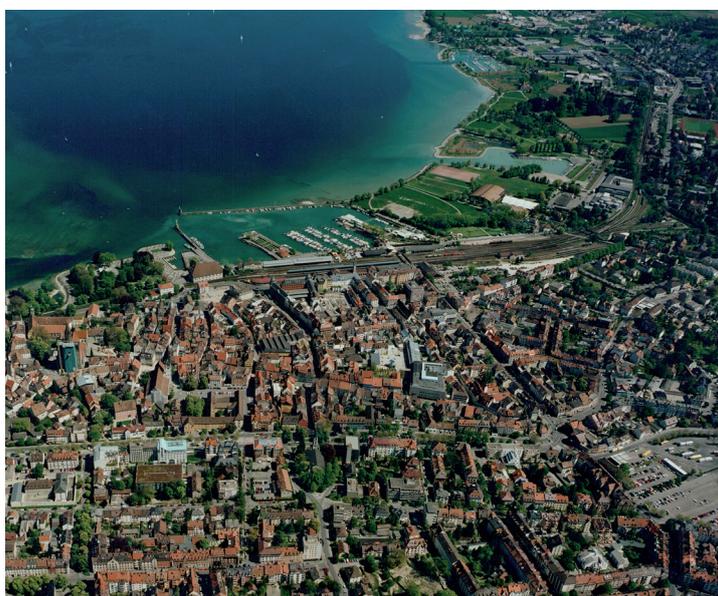




EUROPAN 12

ADAPTABLE CITY



ERGEBNISPROTOKOLL

KONSTANZ – KREUZLINGEN

KONSTANZ-KREUZLINGEN – KLEIN VENEDIG

Auslober

EUROPAN SCHWEIZ/SUISSE/SVIZZERA/SVIZRA
Boulevard de Grancy 37, CH-1006 Lausanne
phone +41. 21. 616 63 93, fax +41. 21. 616 63 68
contact@europan.ch, europan@bluewin.ch

EUROPAN DEUTSCHLAND
Lützowstrasse 102-104, D-10785 Berlin
phone +49. 30. 262 01 12, fax +49. 30. 261 56 84
mail@europan.de

in Kooperation mit

STADT KREUZLINGEN
Hauptstrasse 88, CH-8280 Kreuzlingen 2
phone +41. 71. 677 63 80, fax +41. 71. 671 11 35

STADT KONSTANZ
Untere Laube 24, D-78642 Konstanz
phone +49. 7531. 900537, fax +49. 7531. 900526

Koordination und Durchführung des Verfahrens

Margarete von Lupin
Ulrike Pöeverlein

JURYBERICHT	Protokoll der Sitzung vom 10. November 2013	3
PREIS	JP 171 Der Weg ist das Ziel	10
ANKAUF	TH826 Konstanz/Kreuzlingen 2K24	12
ANERKENNUNG	LR 145 Joint Promenade	14
ENGERE WAHL	DO264 SlowFlow	16
ENGERE WAHL	EG 635 Die Grosse Freiheit	18
ENGERE WAHL	IN503 Manege frei!	20
ENGERE WAHL	YK310 Sediments	22
JURYBERICHT	Protokoll der Sitzung vom 24. Oktober 2013	25
RUNDGANG	AE 039 Urban Delta	34
	CB 686 Hyphen	36
	DL580 Kromosome	38
	EU 716 Revitalising Grounds	40
	FQ367 Green-T	42
	FS849 Redesign the borders_the «Klein Venedig»	44
	GI 503 Time-Table	46
	LF 454 Shifting City	48
	LV531 Bodensee connected	50
	MA 650 I am what I am	52
	ML 713 Two cities one garden	54
	NY 197 The beating heart	56
	NZ878 Wundergarten....	58
	OD584 Die Seepromenade: Hüben mit Drüben	60
	OU656 The gentreeficated link	62
	PQ403 Connecting spaces	64
	QD364 The lakescape	66
	TG 023 Gemeinsam grenzenlos	68
	XR647 Skywalker	70
	YB 291 Walk the line	72

Protokoll

der Sitzung der abschliessenden Jury am Sonntag, dem 10. November 2013

Ort: Centre National de la Danse, Paris
Beginn: 9.00 Uhr

Begrüssung

Herr Juerg Capol, Präsident der Jury, eröffnet die Sitzung und heisst die Mitglieder der Jury (siehe Anwesenheitsliste) willkommen. Er hofft, dass die Jurymitglieder interessante Anregungen aus dem vorangegangenen Forum der Städte und Juries für die Diskussionen in der heutigen Jury-Sitzung mitgenommen haben. Er erklärt, dass die Jury neben der Festlegung der Rangfolge für die Projekte auch Empfehlungen für das weitere Vorgehen in den beiden Städten formulieren sollte. Er schlägt daher vor, zügig in die Diskussionen der vorausgewählten sieben Arbeiten einzusteigen.

1 Konstituierung der Jury

Herr Capol stellt fest, dass alle sieben stimmberechtigten Preisrichter anwesend sind; damit hat die Jury folgende Zusammensetzung:

Juerg Capol (Präsident)
Claudia Meixner (Stellvertretende Präsidentin)
Raoul Bunschoten
Aglée Degros
Paul Rambert
Karin Sandeck
Léonard Verest

2 Beginn der Sitzung der lokalen Jury

Herr Juerg Capol übernimmt die Leitung der Sitzung und erläutert kurz den geplanten Ablauf. Ziel der heutigen Sitzung ist es, aus den sieben Arbeiten der Engeren Wahl einen Preis in Höhe von 12.000 Euro und einen Ankauf in Höhe von 6.000 Euro zu vergeben. Darüber hinaus kann die Jury Anerkennungen für Projekte aussprechen, die interessante und innovative Ansätze aufzeigen, jedoch für die spezifische Aufgabenstellung an den jeweiligen Orten nicht vollumfänglich überzeugen können. Die Jury ist in ihrer Entscheidung unabhängig und kann mit mehrheitlichem Beschluss auch eine andere Anzahl von Preisen und Ankäufen vergeben. Die Höhe der Summe für Preise und Ankäufe kann aufgrund des europaweit einheitlichen Reglements nicht variiert werden.

3 Wertungsrundgang

Herr Capol schlägt vor, mit einem neuerlichen Wertungsrundgang zu beginnen und bittet, dass jeweils ein Jury-Mitglied als Einstieg in die Diskussionen eine kurze Einschätzung zu jeder Arbeit vorträgt. Die Jury beschliesst zunächst, alle Arbeiten zu diskutieren und anschliessend abzustimmen.

DO264 SlowFlow

Diese Arbeit schafft drei Brückenbauwerke, um das Gleisdreieck für beide Städte gemeinsam nutzbar zu machen und neue räumliche Situationen zu allen Seiten der Gleise hervorzubringen. Mit monumentaler Geste dominiert der grösste mittlere Knotenpunkt die beiden kleineren nördlichen und südlichen Gebäude als Wirkpunkte. Denkt man den Ansatz weiter, stellt sich die Frage, ob das zentrale Gelenkgebäude wirklich eine Verbindung herstellt, denn in der Nutzung scheinen die Besucher wie in einer Autobahnraststätte gleichsam hinein- und hinausgeschleust zu werden. Somit verstärkt die Brücke die bereits vorhandenen Trennungen, und diese können durch die zwei weiteren Wirkpunkte auf Konstanzer und Kreuzlinger Seite nicht aufgehoben werden. Die gewaltige Intervention stoppt den Mobilitätsfluss, der intendierte Knopf bleibt nur ein grosses Gebäude. Die Nutzungsfrage des Monumentes bleibt offen, und durch die Unklarheit des Bautypus erschliesst sich auch dessen Sinnhaftigkeit nicht.

Städtebaulich bietet der Vorschlag eine Promenade an, die punktuell von grossmassstäblichen Bauten gesäumt wird. Unklar bleibt, ob es sich um eine Arrondierung handelt oder ob sich das Delta ins Gebiet ziehen soll; die Situation wird weder entschieden gefasst noch bleibt sie deutlich offen. Mit dem grossen Gelenk wird eine Achse aufgebaut, doch das Angedachte bleibt unentschlossen und rudimentär. Neben dem zentralen Knotenkörper wirkt die Bebauung der

Halbinsel wenig sensibel und weist, bezogen auf den städtischen Bestand, einen zu grossen Massstab auf. Neue Naturqualitäten fehlen. Die nur formal dargestellte Gebietsnutzung bleibt mit den grossen Baukörpern undeutlich. Die Arbeit lässt den Tiefgang vermissen, der notwendig wäre, um das Projekt in die Zukunft zu führen. Auch die erhofften Impulse für die Schauwerft bleiben aus. Für die wesentlichen Fragestellungen der Auslobung leistet diese Arbeit keinen Beitrag. Auch vermisst die Jury Antworten auf die Fragestellung zum übergeordneten Thema „Adaptability“.

EG 635 Die Grosse Freiheit

Die Stärke dieser Arbeit liegt im Vorschlag, eine attraktive freigespielte Landschaftsfläche als vollständig offenen Freiraum zugänglich zu machen. Mithilfe folgender vier Massnahmen wird der geographisch zentrale Freiraum am Wasser gewürdigt:

- 1.) Die gesamte Halbinsel wird von allen Baukörpern und (heute bestehenden) missbräuchlichen Nutzungen befreit.
- 2.) Es gibt keine festgelegten Wege auf der Wiese, die Besucher bewegen sich nach Belieben.
- 3.) Der Vorschlag verzichtet auf grosse Setzungen und Gesten; ausser der Definition als Grünfläche wird das Programm für das Gebiet nicht festgelegt.
- 4.) Die Lärm erzeugenden Nutzungen werden der Bahn zugeordnet, der Festplatz schliesst als Teil der Promenade direkt an die Gleise an.

Städtebaulich trifft die Arbeit den örtlichen Massstab, reagiert richtig und nimmt Bezug auf den Bestand, die Eingriffe sind wohl gesetzt. Eine fussläufige Promenade verbindet Stadtgebiet und Seegelände ebenso wie die beiden Städte Kreuzlingen und Konstanz. Von diesem Rückgrat aus können die Fussgänger von jedem Standort aus auf die Halbinsel diffundieren und sie durchkreuzen.

Eine zur Promenade senkrecht ausgerichtete, von parallel gesetzten fünfgeschossigen Volumen geprägte Reihe ordnet zwar das Gebiet und lässt eine Durchlässigkeit zum Ort mit vielen Wegebeziehungen entstehen. Doch damit verweigert sich die Bebauung auch den Bedingungen, um die dicht besiedelten Stadtgebiete vom leeren Gelände abzusetzen. Der Vorschlag für das Gleisdreieck ist unverständlich, die Verbindungen befinden sich an den falschen Stellen, die Gelenksituation bleibt schwierig.

So respektabel und angemessen die Arbeit einerseits wirkt, so ambivalent zeigt sie sich andererseits. Stadtgestalterisch fehlt diesem Beitrag der Mut zum Zeichen. Dem Freiraum gegenüber bleibt eine klare Stadtkante aus, die Überbauung franzt in die leere Wiese aus. Die Grünfläche kann alles sein und lässt keine elaborierte Landschaftsvorstellung erkennen. Diese Unentschlossenheit wird auch als Vermeidungsstrategie gelesen, um sich der Aufgabe zu entziehen, Reibungsmomente für eine örtliche Identitätsbildung zu schaffen. Weitere Schwächen offenbart die vorliegende Arbeit durch ein Negieren des Verkehrs- und Infrastrukturproblems und Vertuschen der Bahn. Der Vorschlag zur Schiffswerft beschränkt sich auf ein pauschal gehaltenes Volumen.

Im Hinblick auf das übergeordnete Thema „Adaptability“ ist der Vorschlag auf leise und subtile Weise offen für Veränderungen durch die Grosszügigkeit des Freigeländes, der Freiraum kann zeitlich gestaffelt oder in einem Zug hergestellt werden. Zunächst wird eine Promenade freigeräumt, dann werden weitere Gebäude und die Bodensee-Arena rückgebaut, bis das Gebiet freigespielt ist. So entsteht Zug um Zug eine Wiese, die sich allen Schritten anpasst, weil sie alles sein kann und für vieles gut ist. Mit diesem Ansatz kann vor Ort einleitend gearbeitet und kurzfristig begonnen werden.

IN 503 Manege frei!

Diese Arbeit folgt dem Trend und der Mode des Stadtmarketings, die Grünfläche wird im Sinne einer überregionalen Unterhaltungsdestination als Produkt interpretiert. Dieser Vorschlag strukturiert die Halbinsel, sieht eine Gleisunterführung vor und gibt dem Freiraum ein festes funktionales Programm. Dieser Ansatz setzt die Trägerschaft durch eine Eventgesellschaft voraus, was wiederum eine privatisierte Organisation des Freiraums im Sinne eines Spielplatzes der Region bedingt. Eine solche Absicht, die ansässige Bevölkerung bei Brot und Spiel, Konzerten, kleinen Ausstellungen und Festen zusammenzuführen, darüber hinaus Besucher aus dem Umland und Ferntouristen anzuziehen, zwingt zum ständigen Geländegebrauch mit einem ganzjährigen Event-Angebot. Diese Aktivitäten sollen nicht nur dem Konsum, sondern beispielsweise über gemeinsame Zeremonien auch der Ortsidentität dienen und einen grenzübergreifenden Gemeinschaftssinn hervorrufen. Die beiden Städte wären angehalten, mit den Betreibern die dafür notwendigen Attribute festzulegen und auf Dauer zu kontrollieren.

Städtebaulich entsteht zwar eine neue Stadtkante und auch der Freiraum wird in klar umrissene Zonen gegliedert. Doch die vorgeschlagene Unterführung erweist sich bei genauer Betrachtung als bescheidene Lösung. Es gibt keine kräftigen Verbindungen, die Verzahnung zur Dichte der Stadt bleibt unbeantwortet; es scheint, als werde die Hafenneile nur weiter geführt. Nutzungen und Baukörper werden nicht bedacht. Überlegungen zur Schiffswerft fehlen ganz.

Auf den ersten Blick spricht die Zeichnung des emblematischen Kreises sofort an, sie ist einfach und schnell vermarktable. Aus der Vogelperspektive liest sie sich als Zentrum der städtischen Aktivitäten. Doch bei eingehender Betrachtung bleibt vom Kreis nur die Suggestion; der Zirkus wird auf- und wieder abgebaut, wie auf einer anderen beliebigen

Farbfläche, auf einem anderen Feld, wenn ein Platz leer wird und wieder gefüllt werden muss. Weder kann man für die Struktur mit einer Grosszügigkeit rechnen noch für die Bebauung mit einer neuen Idee.

Ob ein Marketing ephemerer Events allerdings eine gebaute Stadtentwicklung ersetzen sollte, wird in vielen Punkten bezweifelt.

In Bezug auf das übergeordnete Wettbewerbsthema „Adaptability“ bietet der Vorschlag mit einer Eventisierung des Areals, die langsam beginnen kann, einen guten Ansatz. Allerdings muss, auch im anfänglich nur kleineren Umfang, eine kontinuierliche Bespielung aufrechterhalten werden. Ohne ständige Veranstaltungsanstrengung ist dieser Vorschlag für die Städte wirkungslos und kann schnell zur Belastung werden, um eine Verwahrlosung des Areals zu verhindern.

JP 171 Der Weg ist das Ziel

Die Jurymitglieder legen einhellig Wert auf die Feststellung, dass sie die Darstellungen dieser vorliegenden Arbeit nicht wörtlich, sondern als städtebauliches Konzept mit Platzhalten und im Sinne einer Gestaltungsidee lesen. Hierauf zielt der nachfolgende Kommentar ab, der die Bautypen, die kantige, mit grosser Geste präsentierte Architekturvorstellung sowie die konkreten Gebäudevorschläge in den Hintergrund setzt. Diese Lesart bindet die Arbeit an eine Überarbeitung und an die Entwicklung einer sensiblen architektonischen Formensprache, die dem Ort eine neue Bedeutung offerieren sollte.

Städtebaulich weist diese Arbeit eine Offenheit für künftige Veränderungen aus. Sie führt die heutigen Nutzungen sinnfölig in neuen Proportionen weiter. Das Gebiet wird klar gegliedert und geordnet. Die fünf stadträumlich wirkungsvollen Architekturvorschläge werden von der Jury als Identität bildend empfunden:

- 1.) Der zwei Volumen vereinende Gelenkbau, mit unterschiedlichen Nutzungsangeboten, integriert als Brückengebäude einen Platz, der fehlende Verbindungen herstellt: In Ost-West-Richtung überwindet er die Gleise und bringt die städtischen Bereiche mit dem Ufergebiet zusammen, in Nord-Süd-Richtung die beiden Städte Konstanz und Kreuzlingen. Das Gelenk sitzt an der richtigen Stelle, mit öffentlichen Nutzungen für einen erstmalig entstehenden Begegnungsraum. Klare Bauränder verdeutlichen die unterschiedlichen Nutzungsbereiche.
- 2.) Durch die Abtrennung der Freifläche vom Festland, wie eine tektonisch wegdriftende Scholle, die in den aufbrechenden Spalt das Wasser einfluten lässt, entsteht vor der neuen Insel eine eindröckliche Marina. Schiffsverkehrlich verbindet sie den Konstanzer mit dem Kreuzlinger Hafen. Das Westufer der an drei Punkten betretbaren Insel wird zur Marina hin mit grosszügigen Freitreppen gefasst. Als Sitzplätze genutzt, lassen sie die Betrachter ihren Blick auf die Skyline der beiden Städte mit neuen Wahrnehmungsqualitäten zelebrieren.
- 3.) Eine *promenade aérienne* bespielt den gesamten Grenzverlauf bis ans Ufer. Sie stellt eine Wegebeziehung zwischen dem Brückengebäude, der Insel und dem See her, als eine Art begehbare, die Aussicht feiernder zweigeschossiger Arkadengang.
- 4.) Die Quartiersbildung ist massstäblich sinnvoll, sie lässt eine Mischung von öffentlichen, Wohn- und Geschäftsgebäuden zu.
- 5.) Mit dem Festplatz an der Bahn und einer Gleisüberquerung zur Stadt wird die Insel von Markt und Rummel ferngehalten.

Das Projekt liefert ein robustes Konzept, das phasenweise entwickelt werden kann und damit einen Beitrag zum Thema „Adaptability“ leistet.

LR 145 Joint Promenade

In dieser Arbeit, die sich ausschliesslich einer energieeffizienten Infrastruktur widmet, sieht die Jury wichtige innovative, auf die Zukunft ausgerichtete Impulse. Mobilität, Aussenräume und Grossstrukturen sollen zusammen wirken, um eine vierte Qualität zu erzeugen. Hier wird ein wesentlicher Beitrag zur Stadt- und Mobilitätsentwicklung geleistet, zur Behebung der neuralgischen Verkehrsprobleme, die beiden Städten ein grosses Anliegen ist, weil sie zu viele Energien im täglichen Leben binden. Im Sinne der Stadtentwicklung wird von den Verfassern ein beachtlicher Ideenreichtum eingebracht. Städtebaulich wird das Wirtschaftlichkeitsprinzip in die Form einer Infrastruktur-Trasse gegossen, auf der selektiv nur der ÖV mit Grünen Bussen und CO₂-emissionsfreie Fahrzeuge verkehren, Solarautos sowie Langsamverkehr aller Art; auch die ebenerdige Schiene ist Teil dieses Ökomobil-Rückgrates. Verschiedene kleinere und grössere Abzweigungen verweben die Trasse mit den städtischen und naturräumlichen Gebieten. Entlang der Bahn entsteht eine deutliche Kante. Auch wenn nicht klar ist, welche Programme wo entstehen, so hat das Herausstellen der Verkehrsinfrastruktur in dieser Arbeit auch mit neuen Technologien zu tun, denen sich Städte heute mit innovativem Geist und in einem überprüften Verhältnis neu zu stellen haben. Das Problem der Mobilität ist auch ein Problem der Zugänge, die, einmal geschaffen, für längere Zeit bestehen bleiben; sie strukturieren den Ort und legen ihn darauf fest. Diese Arbeit plädiert nun dafür, derlei Verknotungen, Vernetzungen und Überkreuzungen, auch der beiden Länder und Städte miteinander, positiv zu sehen. Eine kontrolliert ökologische Verkehrsführung ist kein notwendiges Übel mehr, sondern ein wohl gesetztes, gewolltes und zelebriertes Strukturelement der Stadt.

Auf diesem Energiekorso kann sich präsentieren, wer mit dem korrekten Öko-Fahrzeug unterwegs ist. Eine nach vorne gerichtete Umweltregulierung aktiviert den öffentlichen Raum, womit ein Zwischengebiet mit spezieller Zuordnung entsteht. Die zentrale Verkehrsstrasse wird symbolisch aufgeladen; sie vernetzt nicht nur die beiden Städte miteinander, nicht nur die bislang getrennten Gebiete auf allen Seiten der Gleise, sondern auch die Vergangenheit mit einem neuen Mobilitätsbewusstsein der Zukunft, anzureichern mit smarten Steuergeräten. Die Sackgasse des südlichen Lago-Centers fliesst in den Verkehrsstrom ein, alle aufgenommenen Achsen, auch die des Kreuzlinger Hochhauses, sind Teil von eigenständigen, verlangsamten Verkehrsräumen mit neuen Aufenthaltsqualitäten. Das Agglomerationsgebiet S-Bahn Bodenseeraum wird integriert und gestärkt.

So sehr die grundsätzlichen infrastrukturellen Überlegungen überzeugen, so wenig nachvollziehbar ist die städtebauliche Disposition der Felder und Quadranten. Auch ist die Verkehrsplattform in ihrer Dimension überzogen und zieht neue Unräume nach sich. Auf Kreuzlinger Seite gibt es bis auf das Eisstadion keine Impulse einer räumlich anregenden Kraft, zudem wird das kleinräumige Gleisdreieck mit einer beliebigen Form besetzt. Dass sich der Strassenraum zum Selbstzweck wandelt, ist die Stärke dieses Vorschlags. Stadträumliche Qualitäten fehlen, die Antworten beschränken sich nur auf Vernetzungen in der zweiten Dimension.

Das Projekt lässt die Regeln und das Prinzip offen, nach dem die Stadträume organisiert werden und was bei den Andockungspunkten passiert. Sie beschränkt sich auf eine Achse. Diese Offenheit könnte sich im Sinne der Anpassbarkeit positiv auswirken.

TH 826 Konstanz/Kreuzlingen 2K24

Diese Landscape-Arbeit führt exemplarisch vor, wie die Halbinsel durch eine geeignete Landschaftsgestaltung zu einer eigenständigen Destination werden kann. Hier sind Farben in die Landschaft gebracht, hier wird mit Natur gemalt. In eindrücklich feinsinnigen Bildern zeigt dieser Vorschlag die Verbindung zwischen Land und Wasser auf. Dies geschieht durch eine starke Strukturierung in Streifen und grünen Brücken. In verträglicher Dichte werden vernünftige Verbindungen, Verknüpfungen und Verschränkungen zum Umland gezogen. Kleinmassstäblich und eigenwillig wird die Stadt im hinteren Bereich und vor dem Delta arrondiert. 2K24 bereichert das Diskussionsangebot an die Kommunen, sich landschaftsgestalterisch mit der Freifläche auseinanderzusetzen und behandelt eine Vielzahl von Bezügen zur Natur. Allerdings kann diese Arbeit nicht für sich alleine stehen. Die städtebaulichen Vorschläge sind nicht nachvollziehbar. Die flächigen Vorstellungen reichen bei den dreidimensionalen Aufgaben nicht aus. Grosse Schwächen finden sich auch im baulichen Angebot. Der Messeplatz, der Rummel, sämtliche die Buden bewirtschaftenden LKWs – alles wird wie bisher auf dem Filetstück und der ersten Adresse der kostbaren Freifläche vor dem See platziert. Die Sensibilität bleibt theoretisch und unterläuft praktikable Nutzungsziele. In diesem Sinne konzentriert sich die Jury auf den vorgebrachten Teilaspekt der Freiraumplanung.

Im Gegensatz zu einer homogenen Grossfläche eröffnen die Autoren mit den schmalen Streifen die Möglichkeit einer zeitlich und räumlich gestaffelten Umsetzung. Andererseits determiniert und gliedert diese Herangehensweise den Freiraum so stark, dass die schrebergartenähnliche Einteilung eine Anpassbarkeit wesentlich verringert, auch wenn die Darstellung einen grossen Reiz ausübt. Eine weitere Einschränkung ergibt sich aus dem Flursystem, das mit schmalen Parzellen, diffizilen Farben und Bepflanzungen nicht auf Veränderbarkeit ausgelegt ist. Kaum ins Gewicht fällt die Frage, ob die Parkanlage die Mode des trendigen Garten- und Gemüseanbaus überstehen wird: Diesbezügliche Parzellen lassen sich auf unkomplizierte Weise wieder umgestalten.

YK 310 Sediments

Diese Arbeit konzentriert sich auf eine Strukturierungsidee, die von See- und Wasserbewegungen am Ufer, von angespülten Sedimenten und von Treibgut ausgeht. Wie sich die Gesellschaft laufend ändert, so ist es die Aufgabe der Architektur, das Angeschwemmte aufzunehmen und ins Bild der Stadt zu bringen. Diese Struktur wird hier als Wegeraster interpretiert. Schicht um Schicht wird die ufer- und gleisparallele Struktur mit architektonischen Elementen aufgefüllt. Damit wird das Hauptthema der Adaptability thematisiert. Um die Begehung und Geländedenutzung praktikabel zu machen, werden eine Funktionsstruktur, eine Promenade und andere Wege kreuzend auf die Halbinsel gelegt. Damit wird diese gewissermassen urbanisiert, Flächen und Höhendifferenzen bringen Spannung ins Gelände.

Leider stellt sich Anpassbarkeit in dieser Arbeit als negatives Merkmal heraus; das architektonische Inventar, die städtebauliche Setzung und die Nutzungsprogramme im Lageplan sind unbestimmt. Offen bleiben die Fragen nach dem Nutzwert und des räumlichen Erlebens. Zwar kann das systemisch geleitete Erstellen eines Werkzeugkastens von grossem Nutzen sein. Doch hier stellt sich die Frage nach den richtigen Instrumenten, gemessen am Ergebnis der architektonischen Austauschbarkeit, die für den Ort nicht detailliert wird. Der sich als zu starr herausstellende Formalismus blendet erkennbare Themenstellungen aus. Die Infrastrukturaufgaben sind nicht angesprochen, ebenso sind städtische Raumbildungen nicht überprüfbar. Das Gesamtbild erscheint unfertig.

Die Arbeit thematisiert die Adaptability. Die gewählte Metapher der angespülten oder in den See hinausdriftenden Sedimente scheinen jedoch nicht praktikabel.

Nach den ausführlichen und vergleichenden Diskussionen wird über die Weiterführung der Projekte wie folgt abgestimmt:

Code	Titel	ja	nein
DO 264	SlowFlow	0	7
EG 635	Die Grosse Freiheit	4	3
IN 503	Manege frei!	3	4
JP 171	Der Weg ist das Ziel	6	1
LR 145	Joint Promenade	5	2
TH 826	Konstanz/Kreuzlingen 2K24	6	1
YK310	Sediments	0	7

Damit sind drei Arbeiten ausgeschieden, vier Arbeiten sind im weiteren Verfahren.

4 Festlegung der Preise, Ankäufe und Anerkennungen

Die Jury beschliesst die verbliebenen vier Arbeiten erneut zu diskutieren und als Ergebnis der Diskussionen über die Rangfolge abzustimmen. Der Vorsitzende erinnert noch einmal daran, dass die Jury insgesamt einen Preis à 12.000 Euro und einen Ankauf à 6.000 Euro vergeben kann. Zusätzlich können Anerkennungen ausgesprochen werden. Rodolphe Luscher erklärt, dass European Schweiz Anerkennungen mit einer Summe von 1.000 Euro dotiert.

Nach erneuter Diskussion der verbliebenen vier Wettbewerbsbeiträge wird der Antrag gestellt, das Projekt **EG 635 Die Grosse Freiheit** nicht in die Gruppe der prämierten Projekte aufzunehmen und vom weiteren Verfahren auszuschliessen. Der Antrag wird mit 7:0 Stimmen angenommen.

Anschliessend diskutiert die Jury die Rangfolge der verbliebenen drei Wettbewerbsbeiträge. Aufgrund der unterschiedlichen Bearbeitungsschwerpunkte in den Projekten diskutiert die Jury die Möglichkeit einer, von der Auslobung abweichenden Preisvergabe.

Der Antrag auf Vergabe zwei gleichrangiger Ankäufe (Mentionées) sowie einer Anerkennung (Cité) wird mit 6:1 Stimmen abgelehnt.

Der Antrag auf Vergabe drei gleichrangiger Ankäufe (Mentionées) wird mit 5:2 Stimmen abgelehnt.

Die Jury beschliesst mit 4:3 Stimmen einen Preis (Lauréat), einen Ankauf (Mentionée) und eine Anerkennung (Cité) zu vergeben.

PREIS (LAURÉAT)

JP 171 Der Weg ist das Ziel 4:3

ANKAUF (MENTIONÉE)

TH 826 Konstanz/Kreuzlingen 2K24 4:3

ANERKENNUNG (CITÉ)

LR 145 Joint Promenade 4:3

5 Empfehlung der Jury

Die Jury interpretiert die Siegerarbeit JP 171 „Der Weg ist das Ziel“ explizit als Konzept, nicht als architektonischen Formvorschlag. Die Gestalt der Kubaturen bedürfen einer Über- und Ausarbeitung in eine differenziertere architektonische Formensprache. Dem Projekt fehlen wichtige Teilaspekte der Auslobung, die jedoch in den beiden ebenfalls prämierten Arbeiten zum Ausdruck kommen. Deshalb empfiehlt die Jury den beiden Kommunen, die Kompetenzen aller

drei Siegerteams zu nutzen und die unterschiedlichen inhaltlichen Schwerpunkte zusammen zu denken. Der Siegevorschlag „Der Weg ist das Ziel“ ist mit dem Teilaspekt feinfühligere Landschaftsgestaltung „Konstanz/Kreuzlingen 2K24“ sowie dem Teilaspekt ökologisch verträglicher Verkehrsinfrastruktur „Joint Promenade“ zusammenzuführen. Hierzu sollten ein Workshop-Verfahren mit den drei Gewinnerteams durchgeführt werden, um die beschriebenen Kompetenzfelder mit ihren thematischen Blickwinkeln auf die Auslobungsaufgaben zusammengebracht werden.

6 Aufhebung der Anonymität

Die digitalen Verfasserumschläge werden im Internet geöffnet und die Namen der Verfasser verlesen:

PREIS

JP 171 Der Weg ist das Ziel

David Vogel (DE) Architekt

ANKAUF

TH 826 Konstanz/Kreuzlingen 2K24

Thibaut Muller (FR) Architekt, Charles Mannenc (FR) Architekt, Anais Godefroy-Rieb (FR) Architektin
Hugo Alzingre (FR) Architekt/Stadtplaner, Arthur Poiret (FR) Architekt/Stadtplaner

ANERKENNUNG

LR 145 Joint Promenade

Joan Solà Font (ES) Architekt
Carles Crosas Armengol (ES) Architekt
Javi Barriuso Domingo (ES) Künstler

7 Ende der Jurysitzung

Herr Capol dankt den Mitgliedern der Jury für die engagierten Diskussionen und hofft, dass das Spektrum an strategischen Ansätzen und Ideen konkrete Impulse für weitere Schritte in Konstanz und Kreuzlingen liefert. Er weist darauf hin, dass die Ergebnisse bis zur offiziellen europaweiten Bekanntgabe der Ergebnisse am 13. Dezember 2013 nicht an Externe weitergegeben werden dürfen.

Er dankt allen Wettbewerbsteilnehmern für ihre interessanten Beiträge und gratuliert den Gewinnern zu ihrem Erfolg. Herr Capol gibt den Vorsitz an den Auslober zurück und beendet die Sitzung gegen 13.00 Uhr.

Das Protokoll wurde mit dem Vorsitzenden, Herrn Capol, abgestimmt.

Für das Protokoll:
Margarete von Lupin
Ulrike Pöckerlein



ANWESENHEITSLISTE

zur Sitzung der abschliessenden Jury am Sonntag, dem 10. November 2013 in Paris

Preisrichter	Unterschrift
Raoul Bunschoten	
Juerg Capol	
Aglaée Degros	
Claudia Meixner	
Paul Rambert	
Karin Sandeck	
Léonard Verest	

Stellvertretende Preisrichter

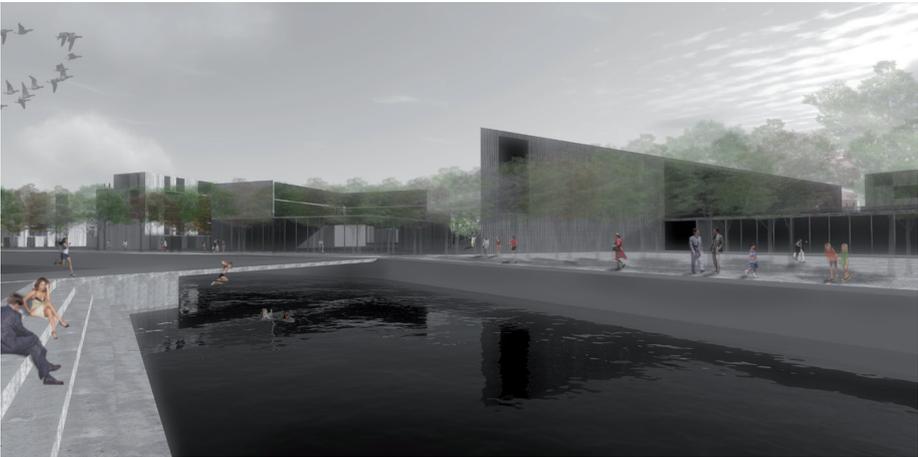
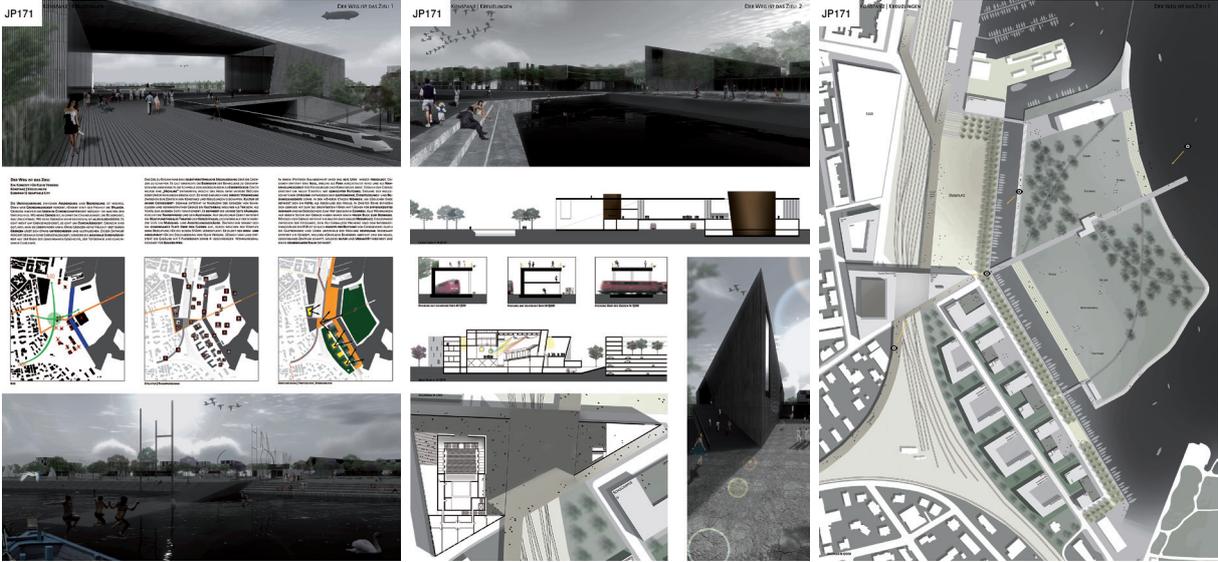
Sabine Müller	
---------------	--

Beobachter

Rodolphe Luscher	
------------------	--

Organisation

Margarete von Lupin	
Ulrike Poverlein	



Leitidee	Das Projekt will nicht die bestehenden Grenzen aufheben, aber eine maximale Durchlässigkeit im Projektgebiet erzeugen.
Städtebauliches Konzept	Die Barriere der Bahngleise und die Schwelle der Landesgrenze soll mithilfe einer „Highline“ überbrückt werden und es soll eine Verbindung zwischen den Zentren von Konstanz und Kreuzlingen geschaffen werden. Oberhalb des Gleisdreiecks wird ein mehrgeschossiges Brückenbauwerk mit kulturellen Nutzungen errichtet. Der alte Verlauf der Uferkante wird durch die Anlage von zwei Hafenbecken wiederhergestellt, und dadurch eine als Park gestaltete Insel geschaffen. Angrenzend an die Hafenbecken ist im Norden der neue Messeplatz und im Süden ein gemischt genutztes Quartier geplant.
Bebauungsstruktur	Die Highline wird als 2-geschossiger, linearer Baukörper mit begehbarem Dach ausgebildet. Im Bereich des Gleisdreiecks kreuzt die „Highline“ den Kulturbau, ein 7-geschossiges Brückenbauwerk auf dreieckigem Grundriss. Das Lago-Center wird um ein gemischt genutztes, 7-geschossiges Hofgebäude mit einem 5-geschossigen Parkhaus (davon zwei unterirdische Geschosse) und einem 4-geschossigen Wohnbau ergänzt. Das Quartier am Hafen besteht aus 2- bis 5-geschossigen Gebäuden, die im wasserzugewandten Bereich L- und U-förmig und im rückwärtigen Bereich als zum Wasser geöffnete Blöcke ausgebildet werden. Nördlich des Messeplatzes ist ein 4-geschossiges Gebäude als Infopoint der BSB geplant. Innerhalb des Parks sind zwei 1-geschossige Pavillons vorgesehen.
Nutzungsvorschläge	Der Messeplatz wird für Grossveranstaltungen genutzt und zusätzlich durch unterhalb der Highline angeordnete, gastronomische Einrichtungen und Läden bespielt. Der Kulturbau beherbergt ein Theater- und Konzerthaus sowie ein Museum mit Gastronomie und Zoll. Oberhalb der Gleise ist ein gemeinsamer Platz vorgesehen. Im Hafenviertel sind entlang des Ufers Gastronomie, Dienstleistungen und Wohnen in den Obergeschossen vorgesehen. Das Schulgebäude im Norden und ein Hotel im Süden bilden den Abschluss des Bebauungsstreifens. In der zweiten Reihe sind Wohngebäude mit gewerblichen Nutzungen im Erdgeschoss geplant. Die Pavillons im Park beherbergen Gastronomie und Infrastruktur.
Öffentlicher Raum/ Grün- und Freiflächen	Der Park auf der neu geschaffenen Insel ist als baumbestandene Grünfläche mit geschwungenen Wegeverbindungen gestaltet. An den östlichen, südlichen und westlichen Uferkanten werden Treppenanlagen mit unterschiedlich breiten Sitzstufen angelegt. Im Bereich des Messeplatzes und des Hafenviertels werden parallel zum Ufer verlaufende Baumreihen gepflanzt. Innerhalb des Hafenviertels wechseln sich befestigte Höfe und Plätze mit begrünten Flächen ab.
Verkehr/ Neue Mobilitätskonzepte	Die Highline ermöglicht im Bereich des Bahnhofs und des Gleisdreiecks eine Überwindung der Bahngleise und eine fussläufige Verbindung zwischen den Zentren von Konstanz und Kreuzlingen. Der Zugang zur Insel erfolgt über drei Brücken. Das Hafenviertel wird über die parallel zum Ufer verlaufende Seestrasse erschlossen.
Prozessorientierte Entwicklung	Zur prozessorientierten Entwicklung werden keine Aussagen gemacht.

TH826

KONSTANZ/KREUZLINGEN 2K24

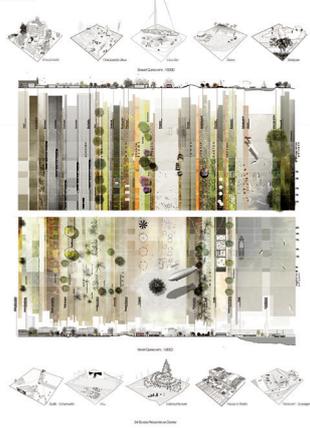


Das Projekt 'Regent' am Südrand Kreuzlingen soll ein neues Wohn- und Arbeitsquartier am Bodensee sein. Es verbindet die bestehende Stadtstruktur mit neuen Wohnformen und Arbeitsplätzen. Die Planung berücksichtigt die besonderen Anforderungen an die Wohnqualität und die Integration in die bestehende Stadtstruktur. Die Planung ist in drei Phasen unterteilt: Phase 1: Wohnbau, Phase 2: Arbeitsplätze, Phase 3: Öffentliche Räume. Die Planung ist in drei Phasen unterteilt: Phase 1: Wohnbau, Phase 2: Arbeitsplätze, Phase 3: Öffentliche Räume.

⌘

TH826

KONSTANZ/KREUZLINGEN 2K24

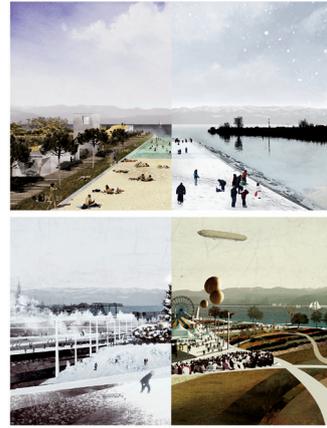


Das Projekt 'Regent' am Südrand Kreuzlingen soll ein neues Wohn- und Arbeitsquartier am Bodensee sein. Es verbindet die bestehende Stadtstruktur mit neuen Wohnformen und Arbeitsplätzen. Die Planung berücksichtigt die besonderen Anforderungen an die Wohnqualität und die Integration in die bestehende Stadtstruktur. Die Planung ist in drei Phasen unterteilt: Phase 1: Wohnbau, Phase 2: Arbeitsplätze, Phase 3: Öffentliche Räume. Die Planung ist in drei Phasen unterteilt: Phase 1: Wohnbau, Phase 2: Arbeitsplätze, Phase 3: Öffentliche Räume.

⌘

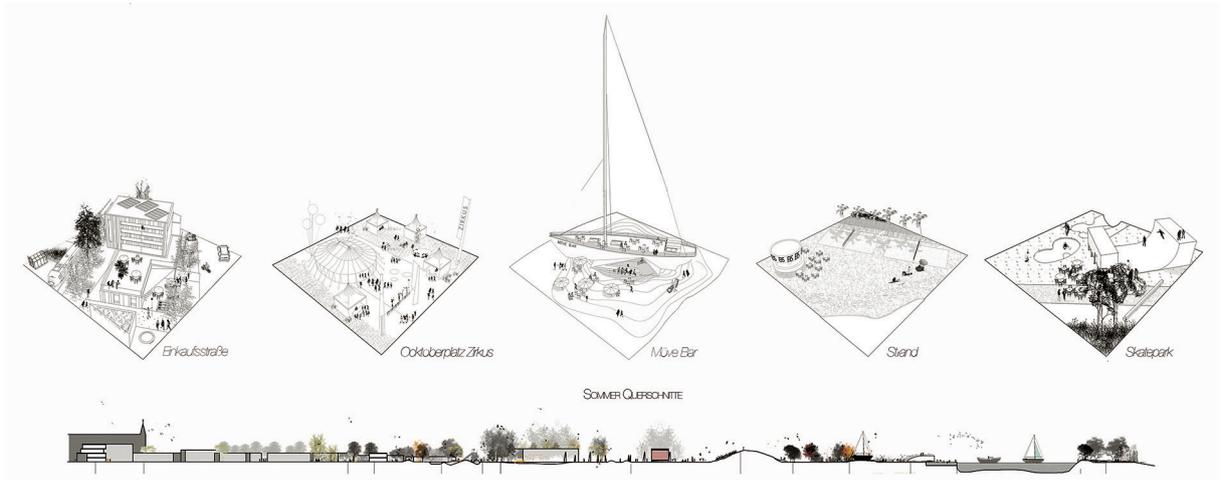
TH826

KONSTANZ/KREUZLINGEN 2K24



Das Projekt 'Regent' am Südrand Kreuzlingen soll ein neues Wohn- und Arbeitsquartier am Bodensee sein. Es verbindet die bestehende Stadtstruktur mit neuen Wohnformen und Arbeitsplätzen. Die Planung berücksichtigt die besonderen Anforderungen an die Wohnqualität und die Integration in die bestehende Stadtstruktur. Die Planung ist in drei Phasen unterteilt: Phase 1: Wohnbau, Phase 2: Arbeitsplätze, Phase 3: Öffentliche Räume. Die Planung ist in drei Phasen unterteilt: Phase 1: Wohnbau, Phase 2: Arbeitsplätze, Phase 3: Öffentliche Räume.

⌘



Sommer-Querschnitt

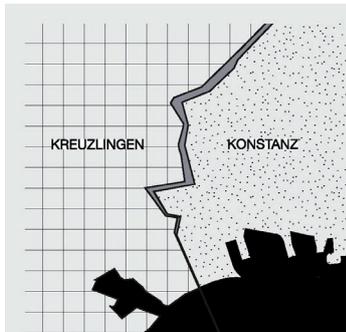


Winter-Querschnitt



Leitidee	Das heute von der Stadt abgeschottete und untergenutzte Klein Venedig wird mit einem Landschaftsraster überzogen, das vielfältige Stimmungen widerspiegelt, eine Vielzahl öffentlicher Nutzungen zu unterschiedlichen Tages- und Jahreszeiten bietet, eine neue Landschaftssequenz für den Uferbereich einführt und eine offene und entwicklungsfähige Struktur bietet, um das Areal langfristig in ein einzigartiges und ungewöhnliches Viertel zu transformieren.
Städtebauliches Konzept	Der Entwurf zeigt das Szenario im Jahr 2024. Klein Venedig ist geprägt durch eine Vielzahl unterschiedlich gestalteter Landschaftsbänder, die parallel zum Grenzverlauf angeordnet sind. Strukturelle Achsen aus der Stadt überlagern das Landschaftsraster und führen an den See. Fussgängerbrücken in Verlängerung der Zollstrasse in Konstanz und der Bodanstrasse in Kreuzlingen binden das Areal an. Die Bodensee-Arena ist abgerissen, quer zu den Landschaftstreifen wird der lang gestreckte, grenzüberschreitende Messeplatz angelegt. Das Areal wird modelliert, den südlichen Abschluss des Messeplatzes bilden in das Gelände modellierte Sitzstufen mit vorgelagerter Bühne. Ein sanft modellierter Uferweg verbindet die Hafenecken der beiden Städte. Neubauten werden zur Stadt hin, im Westen des Areals konzentriert.
Bebauungsstruktur	Auf Konstanzer Seite wird die lineare Baustruktur entlang der Hafepromenade aufgenommen und ergänzt. Das Areal südlich des Lago-Centers wird mit einer offenen Blockstruktur bebaut. Zwei L-förmige, versetzt zueinander angeordnete Baukörper definieren den Strassenraum und werden mit einer Reihe von Stadthäusern ergänzt. Den südlichen Abschluss bildet ein Gebäude mit Studentenwohnungen über der Freiestrasse. Auf Kreuzlinger Seite entsteht zwischen westlicher und östlicher Seestrasse unterhalb der geplanten Sportschule ein Wohnquartier, dessen Parzellierung die Struktur der Landschaftsbänder aufnimmt. Zur Bahntrasse orientiert, wird eine zweigeschossige Sockelstruktur mit eingeschnittenen Höfen vorgeschlagen. Oberhalb der Sockel entstehen unterschiedliche Wohn- und Bürohäuser.
Nutzungsvorschläge	Entlang der Hafepromenade entstehen Ladenzeilen, im Gebäudekomplex südlich des Lago-Centers werden Büronutzungen, Studentenwohnen, ein Parkhaus und Wohnen in den Stadthäusern gemischt. Auf Kreuzlinger Seite werden, zur Bahn orientiert, gewerbliche Nutzungen wie Bürogebäude, Hotels, aber auch Wohnen und nach Osten die Sportschule, Wohnen und eine Jugendherberge vorgeschlagen. Im öffentlichen Raum werden eine Vielzahl unterschiedlicher Nutzungen angeboten, die zu einer Belebung des Areals zu unterschiedlichen Tages- und Nachtzeiten, aber auch zu unterschiedlichen Jahreszeiten beitragen, wie beispielsweise das Freibad im Kreuzlinger Hafenecken, das im Winter als Eislaufbahn genutzt werden kann.
Öffentlicher Raum/ Grün- und Freiflächen	Die unterschiedlich gestalteten und bepflanzten Landschaftsbänder werden mit den aus der Stadtstruktur abgeleiteten Achsen überlagert. In die Streifen eingelagert werden eine Vielzahl von Freizeitnutzungen wie ein Skatepark, Spielplätze, ein Schiff als Bar, ein Treibhaus etc. Die Geländemodellierung lässt spannungsreiche Räume und Blicke entstehen. Der zentrale Festplatz kann ganzjährig für unterschiedlichste Veranstaltungen genutzt werden. Er wird umsäumt von Masten unterschiedlicher Höhe, die als multifunktionale Elemente eingesetzt werden (Beleuchtung, Wasser, Strom, Heizung, als Tragstruktur für Überdachungen etc.). Ein Uferweg mit einer Reihe von Attraktionen wie der Kletterwand mit Belvedere im Norden verbindet die Hafenecken. Die landschaftlich gestalteten Streifen werden im Gleisdreieck als Gemeinschaftsgärten fortgesetzt.
Verkehr/ Neue Mobilitätskonzepte	Das bestehende Strassensystem wird aufgegriffen, zwei neue Fussgängerbrücken erschliessen das Areal zusätzlich. Das Areal wird von KFZ-Verkehr freigehalten, Autos und Busse verkehren lediglich in der westlichen Seestrasse. Nördlich und südlich der Freiestrasse werden zwei neue Parkhäuser vorgeschlagen. Die Freiestrasse wird mit einem Tunnel unter der Bahn durchgeführt.
Prozessorientierte Entwicklung	Der Entwurf will eine torsofähige Struktur bieten, die sich sukzessive entwickeln und unterschiedlichen Bedürfnissen anpassen kann.

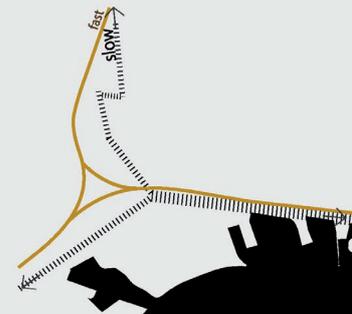
Leitidee	Beide Städte wenden der Grenze den Rücken zu. Eine neue Achse in Verbindung mit einer Plattform über den Gleisen schafft neue Verknüpfungen. Ein Bypass soll die Kontinuität am Seeufer verbessern. Neue Querungen stellen die Verknüpfung zwischen Stadt und See her.
Städtebauliches Konzept	Durch die geänderte Verkehrsführung steht der Bahnhof auf einem Platz. Südlich des Lago-Centers sind auf einer Plattform Turmbauten und Reihenhäuser geplant. Ein Gebäudeteil nimmt die Richtung der Nebengebäude der Bahn auf. Entlang der Seestrasse werden der Bestand ergänzt und die geplante Sportschule realisiert.
Bebauungsstruktur	Es werden Einzelbaukörper vorgesehen, die durch die Plattform zusammengehalten werden. Die Plattform soll ober- und unterhalb Aktivitäten bieten. An der Wiesenstrasse stehen dreigeschossige Reihenhäuser in ruhiger Wohnlage. Zum See entsteht eine tribünenartige Treppenanlage. Auf dem brach liegenden Gleisdreieck, welches unter den Gleisanlagen erschlossen wird, ist nach 2024 ein neues, rundes Eisstadion vorgesehen.
Nutzungsvorschläge	Südlich des Lago-Centers ist inter-generationeller, öffentlicher Wohnungsbau geplant, kombiniert mit Gewerbe, kommerziellen Nutzungen, Büros, Studios und Werkstätten. Unter der Plattform sind Zugdepot, Parkgarage (270 Stellplätze), Konzerthaus und Ausstellungsbereiche vorgesehen. Die Industrieanlagen an der Seestrasse erfahren ein „Upcycling“ – sie werden durch zusätzliche Bauten aufgewertet und weiterhin genutzt: als Hotel, Restaurant, Co-working-Gebäude oder Kletterturm (Tankanlagen). Das Gelände am See dient Sport-Aktivitäten und als Grünfläche, mit einer Bodensee-Disko im Süden. Südlich des Bahnhofes wird ein Busdepot eingerichtet.
Öffentlicher Raum/ Grün- und Freiflächen	Klein Venedig soll insgesamt zu einem gemischten Ort mit kulturellen Events, Catering, Hotels, Sportstätten (Felder und Laufbahn) und zur Erholung werden. Vegetation und Kunstgrenze bleiben erhalten, Gebäude sollen nach und nach verschwinden. Der zentrale Bereich wird mit linearen Pflanzungen von Pappeln, Buchen und Eschen betont. Auch ehemalige Gleisanlagen werden im Rahmen der Joint Promenade zum öffentlichen Raum.
Verkehr/ Neue Mobilitätskonzepte	Neben der neuen Verkehrsführung für KFZ werden die Gleisanlagen der Bahn auf das absolute Minimum reduziert. Dadurch entsteht östlich des Bahnhofes Platz für Fahrspuren parallel zu den Gleisen. Auf der „grünen Strasse“ verkehren vorzugsweise Öko-Busse und andere emissionsfreie Fahrzeuge. Zusammen bilden alle Verkehrsarten die „Joint Promenade“. Sie ist Bestandteil der „Transnationalen Allee“. Die Verbindung reicht von der Konzilstrasse bis zum Kreisverkehr an der Pestalozzistrasse. Östlich der Seestrasse werden grossflächige Parkplätze ausgewiesen. Der Bahnhofplatz in Konstanz wird vom Verkehr entlastet, eine Unterführung in Verlängerung der Bahnhofstrasse bindet das Areal am See an die Stadt sowie an die Bahnlinie an. Im Mittelpunkt des Konzeptes steht die Plattform als massstabgebendes Element und als breite Verbindung über die Barriere der Gleise – an Stelle der schmalen Fusswegbrücken und der Schranken.
Prozessorientierte Entwicklung	Zur prozessorientierten oder phasenweisen Entwicklung gibt es keine Angaben, letztlich ist der zeitliche Verlauf nur an das Nutzungsende für Bodensee-Arena und Industrieanlagen gebunden.



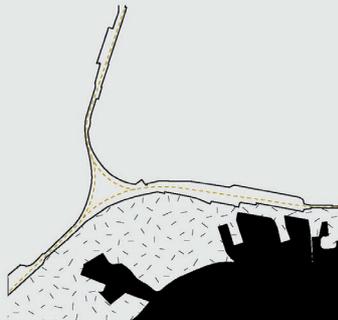
PHYSICAL & IMAGINARY BOUNDARIES.



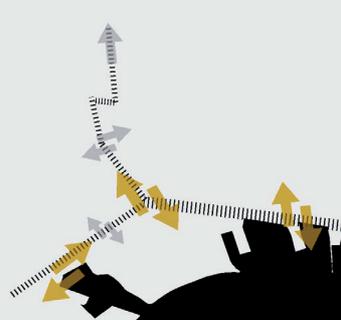
GREEN LINE DIRECTIONS.



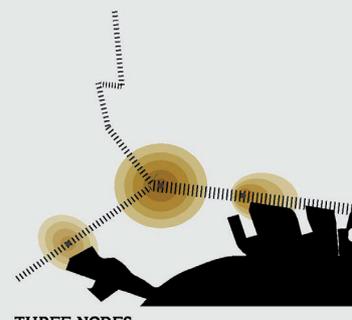
FAST FLOW vs SLOW FLOW.



"FAST FLOW" AS SEPARATION.



PLACES OF RELATIONSHIPS.



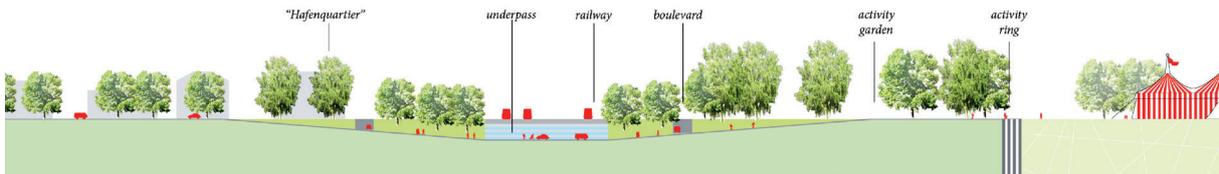
THREE NODES,
THREE NEW RELATIONSHIPS.



Leitidee	Vorgesehen ist eine synthetische Ansammlung struktureller Knoten, Verbindungsrouten und Freiflächen. Verschiedene Zirkulationsgeschwindigkeiten spielen mit dem Konzept der Zeit, mithilfe von periodischen und festen Aktivitäten definiert das Projekt seinen eigenen urbanen Rhythmus. Das Seeufer soll in der Lage sein, zwei Arten von „Flows“ aufzunehmen: den der Menschen und den der Events.
Städtebauliches Konzept	Neben den zwei Städten strebt das Areal danach, zu einem dritten Zentrum zu werden. Drei Orte mit maximaler Intensität werden identifiziert und mit Architekturen besetzt, die sich entsprechend dem „Fast Flow“ (interurbane Infrastruktur der Mobilität), dem „Slow Flow“ (die Verbindung zwischen den einzelnen Elementen) und dem See verhalten. Sie werden die regulierenden Gelenke der Verbindungen. An der Seestrasse formen weitere Gebäude den Strassenraum.
Bebauungsstruktur	Es werden im Wesentlichen drei Baukörper vorgeschlagen, deren Formfindung aus einfachen geometrischen Körpern aufgezeigt wird. Sie werden jeweils den Häfen und dem Verkehrsknoten zugeordnet. Der Bereich südlich des Lago-Centers wird nicht bebaut sondern als Parkplatz genutzt.
Nutzungsvorschläge	Den Gebäuden werden, ausser ihren Beziehungen zu den verschiedenen Verkehrsarten und zum See, keine expliziten Nutzungen zugewiesen. Der südliche Knoten mit Bezug zum Hafen überbrückt die Seestrasse, dient als Aussichtsplattform und bildet den Abschluss der baulichen Struktur. Der mittlere Knoten überwindet die Gleisanlagen und übernimmt Verteilerfunktion. Der Knoten auf dem Gelände der Werft könnte entsprechende Nutzungen aufnehmen, er bietet ausserdem Blicke auf den Bodensee und wird zur Landmarke. In den Gebäuden westlich der Seestrasse könnte die Sportschule Platz finden.
Öffentlicher Raum/ Grün- und Freiflächen	Momentan sind die Freiräume nicht in der Lage, Kohäsion zu erzeugen. Deswegen werden zwei unterschiedlich grosse, gepflasterte Plätze als geeigneter Ort für Events vorgesehen, verbunden durch zwei Arten von Natur: als Wald oder artifiziell. Der Hafbereich wird durch schmale Grünflächen (linearer Park) und eine Abfolge von „Dynamic Piazze“ gestaltet. Der Verlauf des Ufers wird auf Konstanzer Seite und im Kreuzlinger Hafen der geometrischen Gestaltung der öffentlichen Räume angepasst (upgrade). Übergeordnet sollen drei grüne Linien mit Freiräumen mit Klein Venedig als Zentrum der Entwicklung entstehen: das Ufer entlang zur Natur und nach Westen – von der Stadt zur Landschaft.
Verkehr/ Neue Mobilitätskonzepte	Um eine einvernehmliche Beziehung zwischen Landschaft und urbanen Elementen zu schaffen, alterniert der urbane Rhythmus zwischen schnellen und langsamen Verkehrsflüssen. Das Ufer nördlich des Grenzüberganges wird durch parallel verlaufende Wege für Radfahrer und Fussgänger erschlossen. Insgesamt entsteht im Hafbereich eine klare und übersichtliche Wegführung. Den drei Knoten werden grössere Parkplätze zugeordnet. Der erste Knoten wird zur wichtigen Schnittstelle zwischen Fast- und Slow Flow.
Prozessorientierte Entwicklung	Es ist ein Zehnjahresplan zur Transformation vorgesehen. Begonnen wird mit den Freiflächen und den Verknüpfungen an der Bodanstrasse und der Freiestrasse sowie dem Stellplatz 1. Es folgen die drei Knoten und die Gestaltung der Uferkontur der Häfen. Bei Verfügbarkeit werden schliesslich die Gebäude an der Seestrasse hergestellt. Eine Beteiligung der Bürger wird erwähnt, aber nicht näher erläutert.



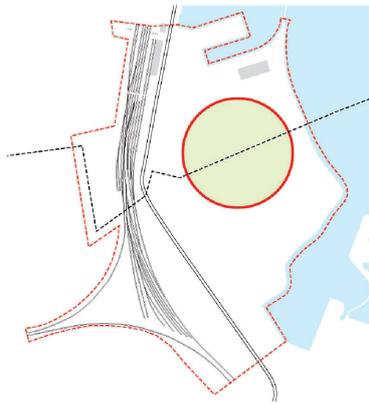
Leitidee	Die Verfasser schildern rückblickend die Transformation des Areals, die mithilfe eines partizipativen Prozesses stattfinden soll.
Städtebauliches Konzept	Das städtebauliche Konzept sieht vor, die Ränder des Projektgebiets klar zu definieren, um in der Mitte ein grenzübergreifendes, offenes Feld – die grosse Freiheit – zu schaffen. Zunächst wird eine neue Uferpromenade angelegt und entlang der Seestrasse und der Hafenstrasse ein Band mit öffentlichen Einrichtungen, die Hafepromenade, errichtet. Mit der Umgestaltung der Hafepromenade wird auch der Festplatz verlegt und durch ein neues Servicegebäude ergänzt. Östlich und westlich der Gleise werden parallel zur Wiesen- und zur Seestrasse lineare Bebauungsstrukturen realisiert.
Bebauungsstruktur	Die Neubauten sind als in der Höhe differenzierte Baukörper konzipiert. Parallel zum Strassenverlauf orientierte, 1- bis 2-geschossige Riegel werden mit 5- bis 7-geschossigen, orthogonal angeordneten Scheiben in einer Kammstruktur kombiniert. Durch die Skelettbauweise und die tiefen Grundrisse mit innen liegenden Funktionszonen und Erschliessungskernen können die Gebäude unterschiedlichen Nutzungen flexibel angepasst werden. Im Osten der Hafepromenade werden solitäre Baukörper mit bis zu 2 Geschossen angeordnet, welche die öffentlichen Einrichtungen aufnehmen.
Nutzungsvorschläge	Als Nutzung ist eine Mischnutzung aus Wohnen, Arbeiten und Freizeit vorgesehen. Durch die vorgeschlagene Bauweise können die Gebäude bedarfsorientiert entwickelt werden. Eine Realisierung einzelner Gebäude durch Baugruppen ist ebenfalls vorgesehen.
Öffentlicher Raum/ Grün- und Freiflächen	Zunächst werden die Sportfelder für die Öffentlichkeit nutzbar gemacht und die Nutzung der Freiflächen dadurch intensiviert. Die Gestaltung des langfristig vorgesehenen Parks soll durch die Integration der Bedürfnisse der Nutzer in den Planungsprozess definiert werden. Auf der Grünfläche werden quadratische Flächen angelegt, die mit unterschiedlichen Belägen versehen und unterschiedlichen Nutzungen zugeführt werden können. Die Treibstofftanks im Gewerbegebiet werden abgetragen, transformiert und im Park verteilt. Die Follies werden unterschiedlich gestaltet und dienen im Zusammenhang mit den angelegten Flächen unter anderem als Café, Bar oder Spielgerät. Das Bahndreieck wird in eine Schrebergartenkolonie umgewandelt. Entlang der Hafepromenade und zwischen den Gebäuden werden Baumreihen und Baumfelder gepflanzt.
Verkehr/ Neue Mobilitätskonzepte	Die Erschliessung des Projektgebiets durch den motorisierten Verkehr und für Radfahrer erfolgt über die Seestrasse und die Hafenstrasse. Im Bereich des Festplatzes sind zwei Busparkplätze vorgesehen. Oberhalb der Freiestrasse und des Bahndreiecks werden neue Fussgängerbrücken angelegt.
Prozessorientierte Entwicklung	Das Projekt soll partizipativ und phasenweise entwickelt werden. Bis 2015 sollen die Ufer- und Hafepromenade angelegt, der Festplatz verlegt, das Servicegebäude errichtet, Parkhaus- und Mischnutzungsflächen südlich des Lago-Centers und die Schule mit den angrenzenden Wohnungs- und Gewerbebauten errichtet werden. Der ehemalige Festplatz wird begrünt und mit Follies bespielt. Bis 2019 werden die Sportflächen verlagert, die Gebäude der Werft durch einen Neubau ersetzt, die Bebauung südlich des Lago-Centers fortgesetzt, ein neuer Bahnübergang errichtet und auf den durch Verlagerung der Gewerbeflächen entstandenen Freiflächen weitere Mischnutzungsflächen errichtet. Bis 2022 sollen auch die Bodensee-Arena und das Sea Life Center verlegt und die „Grosse Freiheit“ als zusammenhängende Parkfläche erlebbar werden. Die Mischnutzung im ehemaligen Gewerbegebiet wird nach Süden fortgesetzt und ein weiterer Bahnübergang südlich des Bahndreiecks geschaffen.



BOULEVARD



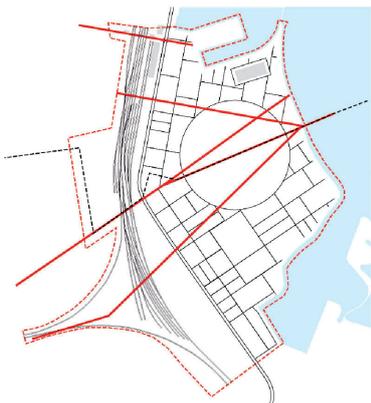
MANEGE



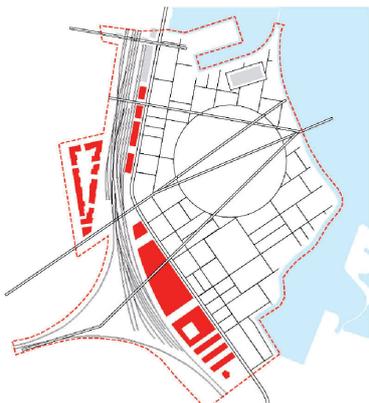
ACTIVITY GARDENS



CONNECTIONS



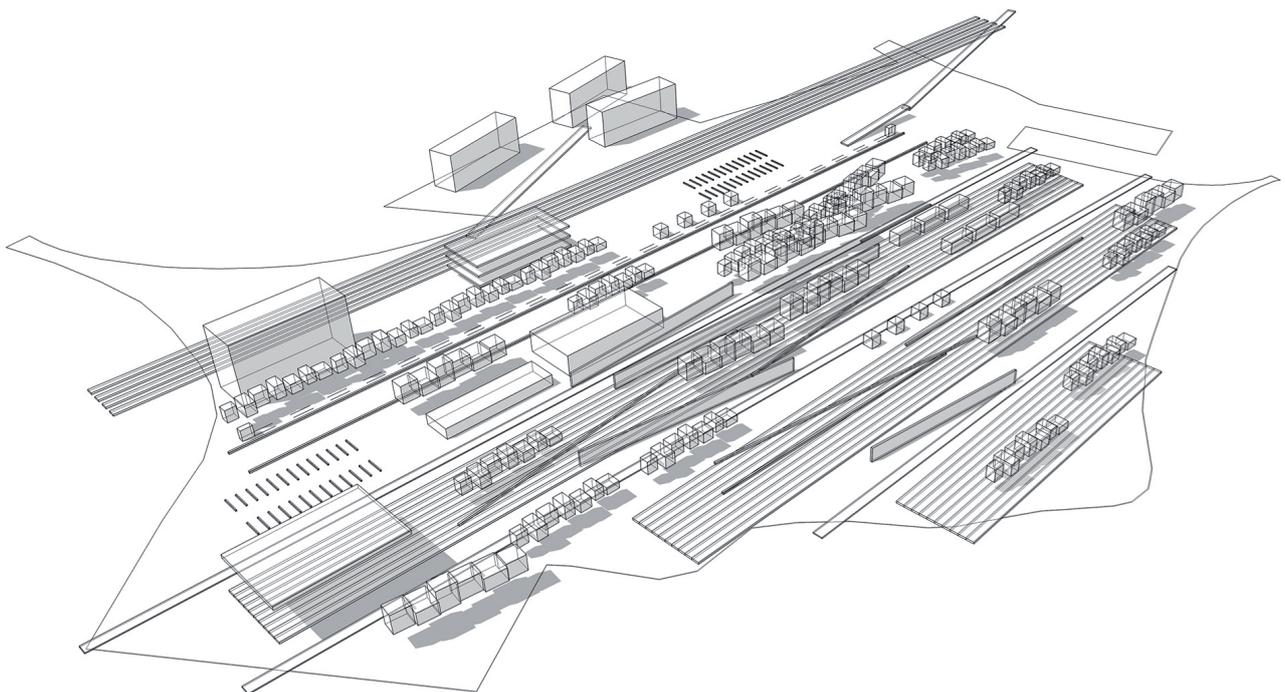
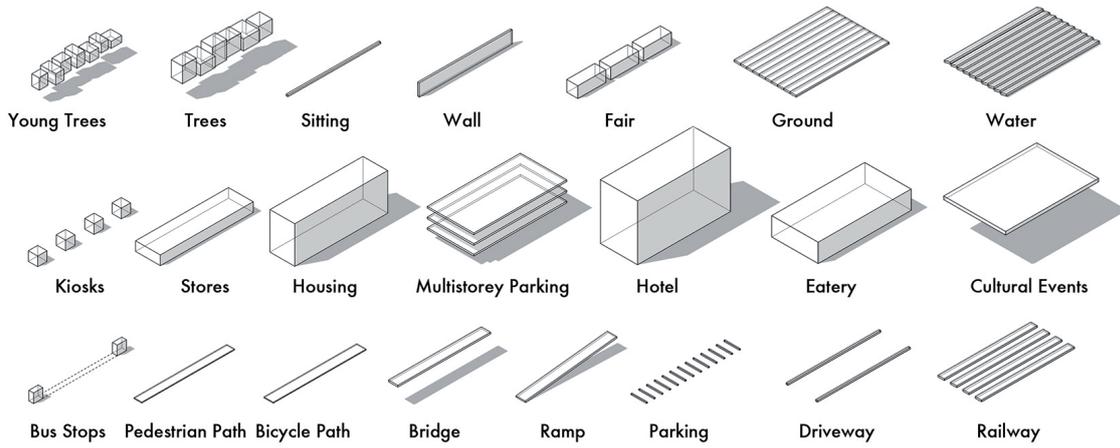
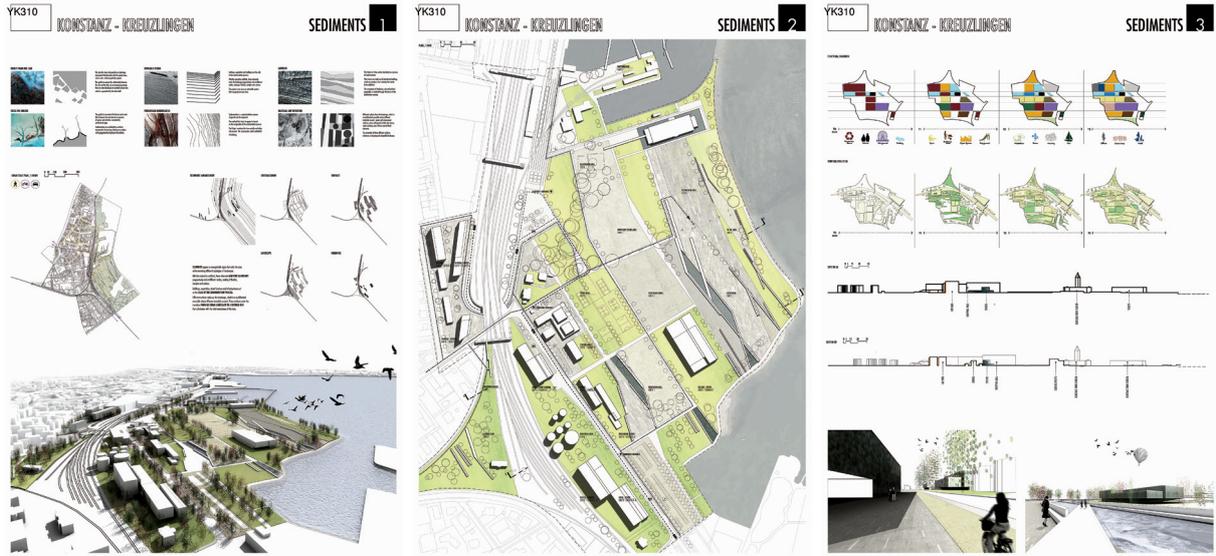
URBAN EDGE



SPECIAL INTERVENTIONS



Leitidee	Im Mittelpunkt steht ein ikonischer und universeller Treffpunkt, der die Grenze überbrückt und Klarheit und Kohärenz für das Seeufer bringt und eine neue Qualität für das fragmentierte Areal schafft. Als fehlendes Glied zwischen Hafen Konstanz und Seegarten Kreuzlingen erlaubt das Konzept beiden Städten unabhängig zu handeln, sucht aber nach Interaktion und Einigkeit. Durch ihre Lage überwindet eine kreisrunde Manege buchstäblich die Grenze.
Städtebauliches Konzept	Die Gebäude des „Hafen-Quartiers“ sollen die „Körnung“ der Umgebung fortsetzen und vervollständigen, das „See-Quartier“ verfügt über eine flexible Streifenstruktur. Der „Studio-Strip“ setzt die Hafelinie der Pavillons fort. In der letzten Phase der Entwicklung formulieren die drei urbanen Cluster, jeder mit seiner eigenen Typologie und Identität, eine neue Stadtkante. Eine Sequenz von Attraktionen verbindet beide Städte.
Bebauungsstruktur	Das Grundstück südlich des Lago-Centers wird zum „Hafenquartier“, eine Bebauung mit 4- bis 6-geschossigen, kleinteiligen Häusern besetzt den Blockrand und bildet einen begrünten Innenhof. Industrieanlagen, SBW-Campus und Bodensee-Arena weichen zukünftig einer grossformatigen Bebauungsstruktur (See-Quartier), die sich im Norden linear als „Studio Strip“ fortsetzt. Die Werft verbleibt am Ort, wird aber, als letzter Schritt der Entwicklung, neu geordnet.
Nutzungsvorschläge	Das Hafen-Quartier dient dem Wohnen (80 %) in 1- bis 4-Zimmer-Wohnungen, Lofts oder Ateliers sowie Geschäften (20 %) im Erdgeschoss. Den südlichen Abschluss bildet ein Hotel. Im See-Quartier werden die neue Bodensee-Arena, der SBW-Campus, Hotel sowie Wohnen vorgesehen. Der Studio-Strip wird für Kreative/Start-ups und auch für Gastronomie und Bars, nahe der neuen Parkanlagen, genutzt. Insgesamt soll eine ausgewogene Mischung von Arbeit, Wohnen und Freizeit entstehen. Ergänzt wird das Angebot durch Aktivitätsgärten und Manege. Ein Steg (catwalk) gewährt neue Ausblicke auf Wasser und Stadtansicht.
Öffentlicher Raum/ Grün- und Freiflächen	Das Seeufer wird zu einem Ort spezieller Events und gleichzeitig alltäglicher Nutzung. Neben der Manege ist ein Patchwork von Aktivitätsgärten vorgesehen, das Ufer wird als „natürlicher“ Kies-Strand neu gefasst und verbindet, zusammen mit einer Promenade, die beiden Städte. Die Gärten sollen für permanente Bespielung sorgen (BBQ, Sport, Spiel, Erholung, Blumen- und Baumgarten, Kletterberg) und haben jeweils eine eigene „Sprache der Landschaft“. Sie stehen in räumlichem und programmatischem Kontrast zur Manege. Sportplätze und ein Pool ergänzen das Angebot. Das Dreieck der Gleisanlagen wird bewaldet.
Verkehr/ Neue Mobilitätskonzepte	Ein Boulevard für alle Verkehrsarten und ÖPNV bildet eine klare und kontinuierliche Nord-Süd-Verbindung. Der Ring um die Manege dient als Service-Strasse. An der Freiestrasse ist eine neue, kurz dimensionierte Unterführung vorgesehen. Vom See-Quartier führt eine Fuss- und Radwegbrücke nach Westen. Der ruhende Verkehr wird auf verteilten Stellplätze oder in einer Tiefgarage (Hafen-Quartier) untergebracht. Die Aktivitätsgärten durchzieht ein engmaschiges Netz von Rad- und Fusswegen.
Prozessorientierte Entwicklung	Die Entwicklung hat ihren Ausgangspunkt in der Verbindung der Städte durch den Boulevard und der Errichtung der Studios. Danach entstehen das Hafen-Quartier und der Teil der Parkanlagen auf Konstanzer Seite. Nach Abriss der Bodensee-Arena und der Industrieanlagen erfolgen der Neubau des See-Quartiers und die Komplettierung der Aktivitätsgärten auf Kreuzlinger Seite sowie die Umgestaltung der Werft.



Leitidee	Sedimentierung als natürlicher, additiver Prozess von Wachstum und Entwicklung greift den Charakter des Ortes, der über lange Jahre als Mülldeponie genutzt wurde, auf und wird gleichermaßen auf die Geschichte der Städte übertragen, deren Schichten aus ungenutzten Gebäuden als Hinterlassenschaft einer überholten Urbanität bestehen, die neu definiert und programmiert werden muss.
Städtebauliches Konzept	Der Entwurf versteht das urbane System als einen Sedimentierungsprozess: Die Schichten formen den Raum eines sich ausweitenden, vielfältigen und flexiblen Systems in stetiger, sich verfestigender Entwicklung. Der Faktor Zeit spielt dabei eine wesentliche Rolle. Oberflächen, Vegetation und Baustrukturen bilden die Keimzellen des Prozesses, sie beeinflussen die Landschaft schrittweise und in unterschiedlichen Massstäben, machen sie flexibel, komplex und verschiedenartig. Das Areal wird in einzelne Schichten gegliedert, die sich am Verlauf der Bahntrasse und des Seeufers orientieren. Innerhalb der Streifen werden einzelne Felder funktional besetzt, diese Funktionen können temporären Charakter haben oder sich über die Jahre fest etablieren. Ziel ist es, die Kontinuität der drei aufeinander treffenden Strukturen – Wasser, natürliche Landschaft und gebaute Stadt – erkennbar zu stärken und gleichzeitig ihre Eigenarten zu bewahren. Vegetation wird dabei als Instrument eingesetzt, um die Strukturen zu vereinheitlichen und Grenzen und Brüche zu überwinden.
Bebauungsstruktur	Die Bebauung konzentriert sich bis auf die 3-geschossige Kultur- und Veranstaltungshalle südlich des Festplatzes auf den westlichen Rand des Areals. Die industriell genutzte Zone zwischen Seestrasse und Gleisdreieck soll schrittweise stillgelegt und langfristig mit Hotel- und Freizeitnutzungen neu überplant werden. Im Norden werden ein 4-geschossiges Parkhaus, im Süden ein 4- bis 6-geschossiges Büro- und Dienstleistungsgebäude und ein 3- bis 4-geschossiges Hotel geplant. In einer Übergangsphase kann das Areal als industrieller archäologischer Park Teil der Landschaft werden, einzelne Gebäude können zu Wohnzwecken oder auch von Start-ups temporär genutzt werden. Östlich der Seestrasse wird der geplante Neubau der Sportschule im Süden durch lineare nord-süd-gerichtete Zeilen ergänzt. Das Grundstück südlich des Lago-Centers wird mit fünf ost-west-orientierten Zeilenbauten überplant.
Nutzungsvorschläge	Der östliche Bereich wird mit nord-süd-gerichteten, sich teilweise überlappenden Schichten in eine gestaltete Parklandschaft transformiert. Das Areal wird durch unterschiedliche Oberflächen gegliedert, Wiesenflächen, Vegetation, Wasserflächen, Kies- und Pflasterflächen wechseln sich ab und bieten Raum für unterschiedliche Nutzungen. Sportflächen werden mit Bezug zur geplanten Sportschule angeordnet, die um einen Gebäuderiegel für studentisches Wohnen ergänzt wird. Weiter südlich werden in Verbindung mit den Freizeit- und Erholungsflächen werden Läden und gastronomische Angebote vorgeschlagen. Für die Gebäude südlich des Lago-Centers werden als Nutzungen Büros, Dienstleistung und Wohnen vorgeschlagen.
Öffentlicher Raum/ Grün- und Freiflächen	Die grosszügige Parklandschaft wird entlang des Wassers von einem Uferweg begleitet, der die beiden Häfen miteinander verbindet. Weitere Fuss- und Radwege durchziehen die Parklandschaft, die über den archäologischen Industriepark mit dem Gleispark verknüpft wird. Eine Fussgängerbrücke nördlich des Parkhauses führt über die Gleisanlagen in die Freiestrasse und bindet das Areal im Gleisdreieck an.
Verkehr/ Neue Mobilitätskonzepte	Das Areal wird weitgehend von KFZ-Verkehr freigehalten, Autos und Busse verkehren lediglich in der Seestrasse, die mit einer Schleife an den geplanten Tunnel angebunden wird. Südlich der Freiestrasse wird ein 4-geschossiges Parkhaus vorgeschlagen, ebenerdige Stellplätze werden im Bereich des Kreuzlinger Hafens und im Norden angeboten. Eine Fussgängerbrücke verbindet über die Gleisanlagen.
Prozessorientierte Entwicklung	Im Sinne des Projektstitels setzt der Entwurf auf eine prozessorientierte Entwicklung, die den Faktor Zeit berücksichtigt und temporäre Zwischennutzungen berücksichtigt. Es wird eine Entwicklung in drei Stufen vorgeschlagen, beginnend mit der Parklandschaft, gefolgt von den Baumassnahmen im westlichen Bereich und schliesslich der Ausdehnung nach Süden sowie dem Bau des Kulturzentrums.

Protokoll

der Sitzung der lokalen Jury am Donnerstag, dem 24. Oktober 2013

Ort: OJA – Offene Jugendarbeit Kreuzlingen, Seestrasse 17, Kreuzlingen
Beginn: 9.00 Uhr

Begrüssung

Herr Rodolphe Luscher, Präsident von European Schweiz, eröffnet die Sitzung der Jury zum ersten grenzüberschreitenden deutsch-schweizerischen European-Standort in den Städten Konstanz und Kreuzlingen und heisst im Namen von European alle Anwesenden (siehe Anwesenheitsliste) im OJA in Kreuzlingen willkommen. Er erklärt die paritätische Zusammensetzung der gemeinsamen Jury, die sich aus jeweils drei Mitgliedern der schweizerischen und deutschen Jury zusammensetzt. Aglaée Degros ist Mitglied des wissenschaftlichen Komitees von European Europa und gewährleistet als in den Niederlanden arbeitende, belgische Architektin und Stadtplanerin den offenen Blick von aussen auf die Projekte. Ergänzend werden Herr Werner und Herr Theus als Vertreter der Standorte die lokale Sicht vertreten. Herr Luscher entschuldigt Herrn Daniele Marques, der krankheitsbedingt seine Teilnahme an der schweizerischen und der deutsch-schweizerischen Jury absagen musste.

1 Konstituierung der örtlichen Fachkommission

Auf Vorschlag von Herrn Luscher wird Herr Juerg Capol einstimmig zum Präsidenten der Jury gewählt, Frau Claudia Meixner wird einstimmig zur Stellvertreterin gewählt. Herr Capol und Frau Meixner nehmen die Wahl an und bedanken sich für das Vertrauen.

Damit hat die lokale Jury folgende Zusammensetzung:

Stimmberechtigte Preisrichter:

Juerg Capol (Präsident)

Claudia Meixner (Stellvertretende Präsidentin)

Raoul Bunschoten

Aglaée Degros

Paul Rambert

Karin Sandeck

Heinz Theus

Léonard Verest

Kurt Werner

Ständig anwesende stellvertretende Preisrichterin:

Sabine Müller

2 Beginn der Sitzung der lokalen Jury

Herr Jürg Capol übernimmt die Leitung der Sitzung und erläutert kurz den geplanten Ablauf.

Aufgabe der heutigen Jury ist es, aus den 27 eingereichten Arbeiten etwa 10 bis 20% der Projekte auszuwählen, die interessante und weiterführende Ansätze sowohl zum übergeordneten Thema des Wettbewerbs „Adaptable City – Inserting Urban Rhythms“ als auch zu der standortspezifischen Fragestellung einer zukunftsgerichteten Entwicklung des grenzübergreifenden Areals Klein Venedigs liefern. Die ausgewählten Beiträge werden, zusammen mit den europaweit vorausgewählten Projekten, beim Forum der Städte und Juries, das am 8. und 9. November 2013 in Paris stattfinden wird, analysiert und vergleichend diskutiert. Die endgültige Entscheidung über die Vergabe von Preisen und Ankäufen wird direkt im Anschluss an das Forum am 10. November 2013 in Paris stattfinden.

Herr Capol bittet die Jury-Mitglieder, die Diskussionen zu den Projekten überdies als Lernprozess zu begreifen und mit einem offenen Blick auf die Projekte auch ungewohnte, vielleicht utopische und auf den ersten Blick unrealistische Projekte auf ihre Potenziale zu untersuchen. Er begrüsst ausdrücklich, dass ebenfalls Vertreter der beiden Städte in der Jury vertreten sind, da sie die Projekte in die jeweiligen Städte weitertragen müssen. Er bittet deshalb Herrn

Werner und Herr Theus, ihre Wünsche und Zielvorstellungen für die städtebauliche und kulturelle Entwicklung der beiden Städte und des Areals Klein Venedig zu formulieren.

Herr Werner erklärt, dass das vom Krieg verschont gebliebene, historische Stadtgebiet von Konstanz eine Fläche von 50 ha umfasst, etwa 60% der Fläche sind geschützte Landschaftsräume. Der Schwerpunkt der Stadtentwicklung liegt deshalb auf einer qualifizierten Innenentwicklung. Die Städte Konstanz und Kreuzlingen haben über 15 Jahre die Idee eines Konzert- und Kongresshauses auf dem Areal Klein Venedig verfolgt, diese Planungen sind jedoch zwei Mal an einem Bürgerentscheid gescheitert. Beide Städte sehen in der Teilnahme am European-Wettbewerb die Chance für einen Neuanfang und betrachten European als hervorragendes Instrument, um grenzüberschreitende Ideen zu entwickeln, die den Fokus auf beide Städte legen und damit im Sinne des Agglomerationsprogrammes die Entwicklung Konstanz-Kreuzlingens zu „einer Stadt mit zwei Verwaltungen“ befördern. Natürlich erwarten beide Städte programmatische Belegungen der Flächen, sehen das Areal aber als Experimentierfeld für die Stadt- und Freiraumentwicklung.

Herr Theus erinnert noch einmal daran, dass das Areal vor 40 Jahren noch nicht existent war, der gesamte Bereich ist aufgeschüttet und hat über Jahrzehnte als Mülldeponie gedient. Nutzungen wie die Bodensee-Arena stellen Episoden dar, das Baurecht läuft 2024 aus. Für die Stadt Kreuzlingen ist klare Prämisse, dass das Areal Klein Venedig nicht privatisiert werden soll. Es soll hochwertiger öffentlicher Raum entstehen, was jedoch nicht ausschliesst, dass privatwirtschaftliche Nutzungen, wie beispielsweise ein Hotel, entstehen können. Die Vorstellungen zur räumlichen Entwicklung des Areals wurden in der Auslobung beschrieben, im Hinblick auf die künftige Bebauungsstruktur ist die Stadt Kreuzlingen offen.

Wunsch beider Kommunen sind Strategien für eine prozessuale Entwicklung, die Flexibilität gegenüber möglichen Änderungen der Rahmenbedingungen bieten, mit dem Ziel, ein grenzübergreifend sinnstiftendes Gesamtkonzept für ineinander verschränkte, das Areal aufwertende Nutzungen umzusetzen.

Herr Capol dankt Herrn Werner und Herrn Theus für ihre Ausführungen und schlägt vor, zunächst mit dem Bericht der Vorprüfung und einem Informationsrundgang zu beginnen.

3 Bericht der Vorprüfung

Die Vorprüfung hat einen schriftlichen Bericht erarbeitet, der in seinem methodischen Aufbau erläutert wird. Das Abgabedatum für die Wettbewerbsarbeiten war Freitag, der 28. Juni 2013. Die Abgabe erfolgte ausschliesslich digital, die Beiträge mussten bis 24.00 Uhr hochgeladen werden.

Alle 27 Wettbewerbsbeiträge wurden bis zum 28. Juni 2013 ordnungsgemäss hochgeladen. Die Tafeln und Broschüren wurden automatisch mit einem Code versehen. Die Wettbewerbsbeiträge wurden vom European-Sekretariat heruntergeladen, Broschüren und Paneele wurden ausgedruckt. Die ebenfalls digital abgegebenen Verfassererklärungen sind auf dem Server hinterlegt und werden erst nach der abschliessenden Jurierung am 22. und 23. November 2013 zum Download freigeschaltet.

Die Vollständigkeit der Arbeiten wurde gemäss Abschnitt 10.2 der Auslobung geprüft. Die geforderten Leistungen wurden in den wesentlichen Punkten bei allen Arbeiten erbracht.

4 Informationsrundgang

Im Anschluss erfolgt der Informationsrundgang, bei dem alle Arbeiten in der alphanumerischen Reihenfolge der Codes ausführlich und wertungsfrei durch die Vorprüfung erläutert werden. Während des Informationsrundgangs hat die Jury Gelegenheit, Verständnisfragen zu den Projekten zu stellen. Der ausführliche Informationsrundgang endet gegen 12.15 Uhr.

5 Erster Wertungsrundgang

Die Jury beschliesst, in diesem Rundgang nur Arbeiten auszuschliessen, die weder einen weiterführenden Ansatz zur Lösung der Aufgabenstellung für das Areal Klein Venedig, noch einen Beitrag zum übergeordneten Thema „Adaptable

City“ leisten. Herr Capol weist darauf hin, dass im ersten Wertungsrundgang Projekte nur einstimmig ausgeschlossen werden. Er erklärt, dass grundsätzlich Rückholanträge gestellt werden können, um bereits ausgeschlossene Arbeiten wieder in das Verfahren aufzunehmen.

Der Vorsitzende schlägt vor, aus den verschiedenen Projekten auch unterschiedliche Ansätze zu berücksichtigen, um die Bandbreite der Entwürfe abzubilden und den ersten Rundgang mit dem Blick auf herausragende Ansätze zu beginnen. Die Jury diskutiert die Arbeiten in der alphanumerischen Reihenfolge der Codes, im Anschluss an die Diskussion wird für jede Arbeit der Antrag auf Weiterführung gestellt. Folgende Wettbewerbsbeiträge werden im 1. Wertungsrundgang einstimmig vom weiteren Verfahren ausgeschlossen:

Code	Titel
EU 716	Revitalising Grounds
LF 454	Shifting City
LV 531	Bodensee connected
NY 197	The beating heart
OD 584	Die Seepromenade: Hüben mit Drüben
OU 656	The Gentreeficated Link
YB 291	Walk the line

Der erste Rundgang endet gegen 12.45 Uhr. 7 Arbeiten sind im 1. Rundgang ausgeschieden, 20 Arbeiten sind im weiteren Verfahren.

6 Zweiter Wertungsrundgang

Nach der Mittagspause beginnt der zweite Wertungsrundgang, in dem für jede Arbeit der Antrag auf Weiterführung gestellt und wie folgt abgestimmt wird:

Code	Titel	ja	nein
AE 039	Urban Delta	0	9
CB 686	Hyphen	3	6
DL 580	Kromosome	0	9
DO 264	SlowFlow	2	7
EG 635	Die Grosse Freiheit	3	6
FQ 367	Green-T	1	8
FS 849	Redesign the borders_the «Klein-Venedig»	1	8
GI 503	Time-Table	1	8
IN 503	Manege frei!	5	4
JP 171	Der Weg ist das Ziel	4	5
LR 145	Joint Promenade	3	6
MA 650	I am what I am	0	9
ML 713	Two Cities one Garden	0	9
NZ 878	Wundergarten....	0	9
PQ 403	Connecting Spaces	0	9
QD 364	The Lakescape	0	9
TG 023	Gemeinsam grenzenlos	2	7
TH 826	2K24	8	1
XR 647	Skywalker	0	9
YK 310	Sediments	3	6

Die Jury beschliesst, im zweiten Rundgang nur Arbeiten auszuschliessen, die keine befürwortende Stimme erhalten haben. Damit sind 8 Arbeiten im zweiten Rundgang ausgeschieden, 12 Wettbewerbsprojekte sind im weiteren Verfahren.

Der Präsident schlägt vor, dass die Mitglieder der Jury vor dem dritten Wertungsrundgang in individuellen oder gemeinschaftlichen Rundgängen die im Verfahren verbliebenen Projekte vertieft betrachten.

7 Dritter Wertungsrundgang

Im dritten Rundgang werden die verbliebenen Arbeiten einer erneuten ausführlichen und vergleichenden Diskussion unterzogen. Im Anschluss wird für jede Arbeit der Antrag auf Weiterführung gestellt und wie folgt abgestimmt:

Code	Titel	ja	nein
CB 686	Hyphen	1	8
DO 264	SlowFlow	5	4
EG 635	Die Grosse Freiheit	5	4
FQ 367	Green-T	1	8
FS 849	Redesign the borders_the «Klein-Venedig»	1	8
GI 503	Time-Table	0	9
IN 503	Manege frei!	7	2
JP 171	Der Weg ist das Ziel	7	2
LR 145	Joint Promenade	5	4
TG 023	Gemeinsam grenzenlos	2	7
TH 826	2K24	9	0
YK310	Sediments	5	4

Damit sind 5 Arbeiten im dritten Wertungsrundgang ausgeschieden, 7 Arbeiten sind im weiteren Verfahren.

8 Festlegung der Engeren Wahl

Nach nochmaliger Überprüfung der Arbeiten beschliesst die Jury einstimmig, die verbliebenen sieben Projekte

DO 264	SlowFlow
EG 635	Die Grosse Freiheit
IN 503	Manege frei!
JP 171	Der Weg ist das Ziel
LR 145	Joint Promenade
TH 826	2K24
YK310	Sediments

als Engere Wahl zum Forum der Städte und Jurys nach Paris zu schicken. Diese Arbeiten werden in Paris am 9.11.2013 in der Gruppe 4 mit dem übergeordneten Thema „Öko-Rhythmen“ im gesamteuropäischen Rahmen diskutiert. Diese Diskussionsrunde, zusammen mit den jeweiligen Jurys und Standortvertretern, wird die vorausgewählten Projekte der folgenden Standorte einschliessen: Bærum (NO), Fosses (FR), Höganäs (SE), Kaufbeuren (DE), Kreuzlingen/Konstanz (CH / DE), Milano (IT), Paris-Saclay (FR), Vichy Val D’Allier (FR).

Die abschliessende Bewertung der Projekte wird dann am Sonntag, dem 10.11.2013 ab 9.00 Uhr (Gebäude CND, Pantin, Sudio 10, 2. OG) stattfinden.

9 Schriftliche Beurteilung der Arbeiten

Die Jury beschliesst, die Arbeiten der Engeren Wahl und des dritten Wertungsrundgangs schriftlich zu beurteilen.

ENGERE WAHL

DO 264 SlowFlow

Die Arbeit greift die städtebauliche Verbindungsthematik mit architektonischen Mitteln auf. Gedanklich nutzt sie die Nahtstellen zur Stadt. Die Arbeit bezieht ihre Dynamik aus den zu den Bahnlinien parallel verlaufenden Infrastrukturen und schlägt drei architektonische Wirkpunkte vor, die einen neuen städtischen Raum aufspannen. Die dazu führenden Überlegungen werden in den Bewegungsdiagrammen sinnhaft nachvollziehbar. Diese Formation neutralisiert die Dominanz des Gleisdreiecks. Die Wechsel zwischen den Aussen- und Innenräumen des Brückenbauwerks beleben den

Entwurf. Die Lebendigkeit mit einer starken Akzentuierung sportlicher Aktivitäten überzeugt. Allerdings erstickt der Vorschlag durch seine Überinstrumentalisierung, die freigespielten Räume werden auf den wertvollsten Flächen mit beliebiger Architektur zugestellt. Fraglich ist, ob die Aktivierungspunkte an den richtigen Stellen liegen. Das Brückenbauwerk entbehrt mit seiner massigen Monumentalität, die zudem die Massstäbe des Ortes sprengt, jeder Eleganz, zudem erschwert es die Orientierung. In der dritten Dimension erscheint der Lösungsansatz zu wenig ausgereift.

EG 635 Die Grosse Freiheit

Die Arbeit zeugt von einer radikalen Herangehensweise, die dem Geist der Ausschreibung recht nahe kommt. Der Bestand wird rückgebaut, es entstehen grosse Freiräume von hoher Aufenthaltsqualität. Die Stadt erhält eine neue Silhouette. Die Weite wird wechselweise bespielt und nicht bespielt, der Freiraum ist nicht programmiert, eine weitflächige Grosszügigkeit kann sich entfalten. Die Landesgrenze ist nicht mehr spürbar, beide Städte erscheinen als miteinander verzahnt. Mit einfachen Mitteln und wenig Aufwand entsteht ein grosser Park von eigenständiger Qualität. Die Ausrichtung der Bebauungen betont eine angestrebte Durchlässigkeit zur Stadt. Der Vorschlag zeigt sich adaptiv und robust. Allerdings reisst er nicht mit, er kommt über eine gewisse gute Durchschnittlichkeit nicht hinaus. Die Regeln der Bespielung bleiben unklar. Eine städtische architektonische Zeichensetzung fehlt.

IN 503 Manege frei!

Der Entwurf besticht durch die konsequente Herangehensweise, Klein Venedig von Bebauung freizuhalten und einen maximalen Park zu schaffen. In der Kontrastierung zwischen Leere und Bespielung des Freigeländes wird mit einfachen Mitteln eine parkähnliche Anmutung erzielt. Das Land gehört wieder den Einheimischen und ist keine trostlose Fläche mehr – im Gegenteil, die Bilder suggerieren ein hohes Mass an Aktivitäten, das Gelände wird zur Bühne. Die Adaptierbarkeit kann durch laufend neue Aufstellungen eingelöst werden. Allerdings wirkt die Bestückung eher beliebig, auch fehlen die Regeln für dieses Theater, was eine permanente Kuratierung beider Städte einfordern würde. Insofern wirkt die Arbeit ambivalent. Sosehr der Vorschlag für die lokale Bevölkerung nachvollziehbar erscheinen mag, sosehr folgt er letztlich einer Produktidee mit einem dauerhaften Eventmanagement. Ob ein öffentlicher Rummel allerdings eine programmierte Planung ersetzen sollte, bleibt fragwürdig; eine urbane Setzung bleibt aus. Die Lago-Südbebauung weist sorgfältig gesetzte Baufelder auf. Die Bebauung der beiden anderen Felder erscheint formalistisch, Platzhalter ersetzen eine Idee für die Werft. Allerdings besitzt der Vorschlag ein Entwicklungspotenzial.

JP 171 Der Weg ist das Ziel

Das Brückenbauwerk mit kulturellen Nutzungen überwindet die Gleise und grenzt zugleich die Bahn von der Umgebung ab. Es verbindet – physisch wie ideell – sowohl die beiden Gemeinden miteinander als auch beide Stadtkerne mit den Uferbereichen. Die begehbare, massstäblich zweigeschossige Highline auf der deutsch-schweizerischen Ländergrenze betont die Grenzlinie bis in den See hinein. Im Sinne eines architektonischen Wirkpunktes zeigt sie ihre Funktion als verschränkendes Scharnier. Die zur grosszügigen Insel ausgebildete Grünfläche gewinnt an hoher Aufenthaltsqualität, ein Kanal trennt sie vom Stadtgebiet und nimmt die nördlich gelegene Inselform des ehemaligen Klosters auf. Die gründerzeitlichen Stadtgebiete werden fünfgeschossig fortgeschrieben, deren L- und U-förmigen Höfe zum See nehmen Bezug auf die Wohngebiete am Seerhein. Die vorgeschlagene Überbauung folgt der Vernetzung vorhandener Stadtstrassen. Die robuste klassische Stadterweiterung bietet wenig Innovation, gewährleistet aber eine hohe Anpassbarkeit. Das stimmige Gesamtkonzept führt neue Nutzungsgedanken ein. Es besteht ein Entwicklungspotenzial, auch bezüglich der monoton anmutenden Allee, und des zu wenig gestalteten Werftgeländes mit einem den Fahrgastschiffen (60–80 m) angepassten Hafenbecken.

LR 145 Joint Promenade

Diese Arbeit konzentriert sich auf eine robuste Verkehrsinfrastruktur als Ausgangspunkt für eine Belebung des Gebietes. Nicht die Setzung von Gebäuden, sondern ein kraftvoller Backbone liefert die Strahlkraft. Der Verkehr wirkt nicht mehr Stadt zerstörend, sondern treibt die Stadtentwicklung an. Dafür ist die Zusammenführung aller Varianten des öffentlichen und Langsamverkehrs neu als zentrales Band zu denken: ein reduzierter Bahnbetrieb, grüne Busse, emissionsfreie Fahrzeuge aller Art, Fussgänger. So widersetzen sie sich den Regeln des herkömmlichen Individualverkehrs. Die vorgestellte Methodik der Stadtentwicklung orientiert sich nicht an einer Flächenplanung, sondern denkt eine Stadterweiterung elastisch in Linien und Knoten. Das alle Mobilitätsvarianten verbindende System dockt an verschiedene bestehende und neue Infrastrukturen an. Der Stadtzugang wird baulich durch eine Plattform auf mehreren Ebenen akzentuiert, um in eine grosszügige Urbanität des 21. Jahrhunderts überzuleiten. Das Gleisdreieck für ein Eislaufstadion zu nutzen, überzeugt. Allerdings bleibt unklar, wie die Strassenräume entlang der Joint Promenade ausgestaltet werden. Diese zum Teil zu zaghafte Arbeit könnte weitere Technologien mitdenken, das Andocksystem müsste mit seinen diversen Knoten präziser ausgearbeitet werden. Zudem fehlen die Knotenpunkte und Verbindungen zum Verkehr auf dem Wasser vollständig.

TH 826 2K24

Diese Arbeit sucht aus der Perspektive der Landschaftsentwicklung nach einer das gesamte Ufergebiet umfassenden Strukturierung. Die Landschaftsstreifen führen von der Stadt zum See. Durchwegungen der Stadt werden ins Gebiet übernommen, bestehende Achsen weitergeführt, es bilden sich neue Kreuzungen. Dieses dichte Geflecht zahlreicher freier Flächen liefert die Grundlage für mögliche Bespielungen im handsamen Massstab. Wie auf einer Art Spielbrett werden Nutzungsvorschläge unterbreitet, um kuratorische Verhandlungen mit Investoren unterschiedlicher Zielsetzungen zu unterstützen. Feldnutzungen können etappenweise realisiert werden, andere Felder durchaus auch frei bleiben. Diese Freiheit gewährleistet vielfältige Adaptionmöglichkeiten. Auch wenn die gleichsam ziselierten Skizzen, Bilder und Pläne durch ihre Feinheit bestechen, vermag die Arbeit nicht als übergreifende Lösung zu überzeugen, zu sehr gesetzt und definiert wirken die Bespielungsvorschläge, was sie austauschbar macht. Dabei fehlen die Entscheidungsregeln, das Projekt leidet unter seiner eigenen Variantenfülle. Aussagekräftige Darstellungen einer architektonischen Bebauung fehlen ebenso wie neue Ideen zu Werft und Infrastruktur.

YK310 Sediments

Die Autoren verstehen städtische Entwicklung nicht als Entwurfs- und Planungsergebnis, sondern als räumliches Setzspiel unter Kuratoren, die das Gebiet mit Elementen eines Architekturbaukastens bestücken. Der Spielplan gibt die natürlichen örtlichen Strukturen wieder, die lokale Geschichten erzählen von Angeschwemmtem, das sich am Vorhandenen anlagert. Weil dafür eigene architektonische Regeln aufgestellt werden müssen, benötigt Klein Venedig eine kooperierende Doppelverwaltung. Hier wird ein abstraktes strategisches Vorgehen gezeichnet, doch die Gefahr besteht, dass der Betrachter in den Darstellungen die Vorschläge als konkrete Lösungen wahrnimmt. Das mag am Handicap des Konkreten im Bild liegen, was abstrakte Darstellungen erschwert. Doch auch dann vermag der Gestaltungsansatz kaum zu überzeugen – letztlich erscheint das Resultat mehr als „so geworden“ denn als „gut durchdacht“. Für diese schwer kommunizierbare Entwurfsmethode ist eine effektive Vermittlungsweise zu entwickeln, vor allem unter dem Aspekt, dass hier kein Ergebnis, sondern ein Entwurfsprozess gemeint ist.

3. RUNDGANG

CB 686 Hyphen

Die Autoren der Arbeit erstellen ein Band und isolieren eine Insel, sodass eine klare Schichtung entsteht. Für das Thema Wohnen und Arbeiten am Wasser wird von der Wassenumgebung profitiert. Die Idee „Park als Insel“ überzeugt, die Anbindung wirkt einfach und natürlich. In der dritten Dimension wirkt sich allerdings die Skyline störend aus. In Zweifel zu ziehen ist dabei die urbanistische und architektonische Herangehensweise, aus der heraus eine künstliche Symmetriebildung durch eine Mittelachse vorgenommen und die vorgegebenen Nutzungsbausteine ignoriert werden: Die wertvolle Fläche Klein Venedigs wird einer massiven Überbauung geopfert, die zu starkem Verkehr führen wird. Im Sinne der geforderten Anpassbarkeit und Anpassungsfähigkeit (Adaptable City) zeigt die Arbeit kaum bauliche Veränderungen oder evolutionäre prozessorientierte Entwicklungsmöglichkeiten auf, verkehrliche Konflikte sind abzusehen, klimatische, hydrologische und saisonale Konfliktüberlegungen fehlen.

FQ 367 Green-T

Das Gleisdreieck wird über die Gleise mit einer interessanten massiven Überbauung in die Freifläche der Insel hinübergezogen mit dem positiven Ziel, auf einer zweiten Ebene dem Fussgänger eine raumgreifende Öffnung zur Grünfläche hin zu gewährleisten. Schnell adaptierbar ist die Überdachung des Festplatzes als Impulsgeber für die Arealentwicklung. Zwar wird der Verkehr mit grossem Aufwand verpackt, um die Freifläche zu gewinnen, doch diese soll unverständlicherweise mit zwei Hallen verbaut werden. Der Einsatz der Kräfte wirkt unausgeglichen, die Nutzung der Grünfläche bleibt unbeantwortet. Die Arbeit ist zu grossräumig angelegt und verfehlt den angemessenen Massstab.

FS 849 Redesign the borders the «Klein-Venedig»

Die gute verkehrliche Anlage als Verpackung der Infrastruktur öffnet das Gebiet zu einer grossen Freiheit. Eine Promenade am Seeufer wird aufgegriffen, in seiner Kleinmassstäblichkeit spürt man eine funktionale Entspannung an der Front, wie sie heute bereits existiert. Allerdings wird das Gebiet zu stark besetzt. Zudem fehlen neue Ideen wie beispielsweise für die Werft. Das kolligierte Konglomerat von Gebäuden wirft zu viele Fragen auf.

GI 503 Time-Table

Die Stadt wird prototypisch über ihre Infrastruktur in Form einer massiven Überbauung als Verkehrsmaschine weitergedacht. Ihr Deckel wird mit Wert angereichert, durch ein Programm aus Überbauungen und grünflächigen Freiraumqualitäten. Eine klare Kante urbanisiert den Raum und überführt diesen ins 21. Jahrhundert. Allerdings fordert die Lösung

aufwändige und kostenintensive Ingenieursleistungen ein. Die Strasse mit den Häusern wird unsensibel und formalistisch angedacht, eine adaptive und etappenweise Gebietsentwicklung ist ausgeschlossen. Ideen für den Grünbereich bleiben aus.

TG 023 Gemeinsam grenzenlos

Diese Arbeit thematisiert einen durch zahlreiche Begehren erarbeiteten, legitimen zeitgenössischen Ausdruck der Stadtentwicklung. Partizipativ suchen zahlreiche Akteure in einer zeitlichen Abfolge von Aushandlungen nach Vorschlägen und filtern Lösungen heraus. Ein Rahmenplan soll erstellt werden, eine Stadtkante und Grünflächen sollen entstehen, um sie durch das Einbringen vielfältiger Ideen zu justieren. Folgt man allerdings den angebotenen Flächenlayouts, fehlen die eingeforderten Inhalte, die Nutzungsthemen werden nicht untergebracht und bleiben unvollständig. Zudem fehlen die Regelsetzungen als Instrument, um einen solchen Prozess vor beliebigen Lösungen zu schützen. Der Baustein für einen hohen Anpassungsgrad in der Planung wird hier auf eine lehrbuchartige Formelhaftigkeit beschränkt.

10 Ende der Jurysitzung

Herr Capol dankt den Mitgliedern der Jury für die angenehme Atmosphäre und die Offenheit und Sachlichkeit der zur Urteilsfindung führenden Diskussionen und hofft, dass das Spektrum an strategischen Ansätzen und Ideen konkrete Impulse für weitere Schritte liefert. Mit Dank an die Vorprüfung gibt Herr Capol den Vorsitz zurück.

Herr Werner und Herr Theus danken im Namen der Städte Konstanz und Kreuzlingen den Mitgliedern der Jury für die engagierte und zielführende Zusammenarbeit und insbesondere dem Vorsitzenden, Juerg Capol, für die souveräne Leitung der Sitzung.

Die Sitzung endet gegen 17.00 Uhr.

Das Protokoll wurde mit dem Vorsitzenden, Herrn Capol, abgestimmt.

Für das Protokoll:
Margarete von Lupin
Ulrike Pöeverlein

30. Oktober 2013



ANWESENHEITSLISTE

zur Sitzung der lokalen Jury am Donnerstag, dem 24. Oktober 2013

Preisrichter	Unterschrift
Raoul Bunschoten	
Juerg Capol	
Agl�e Degros	
Claudia Meixner	
Paul Rambert	
Karin Sandeck	
Heinz Theus	
Léonard Verest	
Kurt Werner	

Stellvertretende Preisrichter

Sabine Müller	
---------------	--

Beobachter

Rodolphe Luscher	
------------------	--



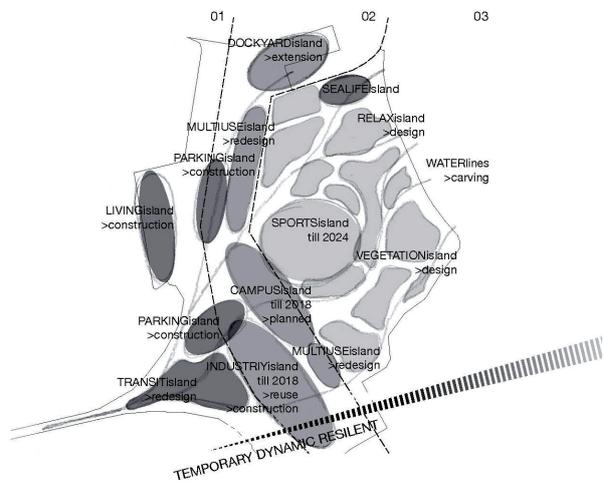
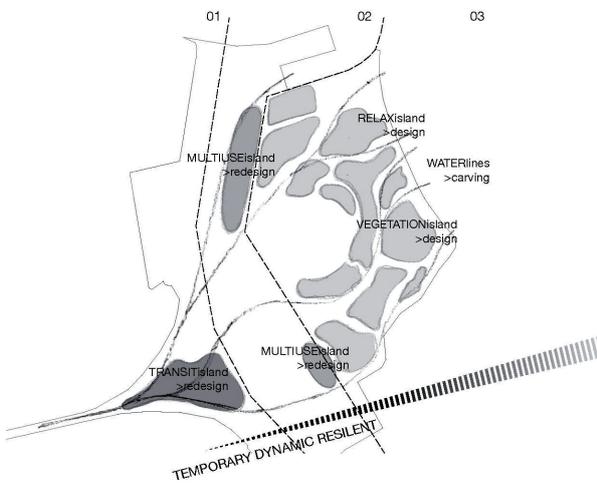
ANWESENHEITSLISTE

zur Sitzung der lokalen Jury am Donnerstag, dem 24. Oktober 2013

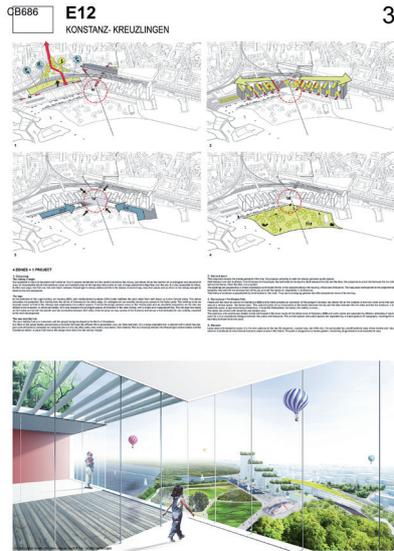
Berater	Unterschrift
Michael Dörflinger	
Renate Gauss	
Mechthild Kreis	
Margarete von Lupin	
Arnold Wild	

Vorprüfung/Organisation

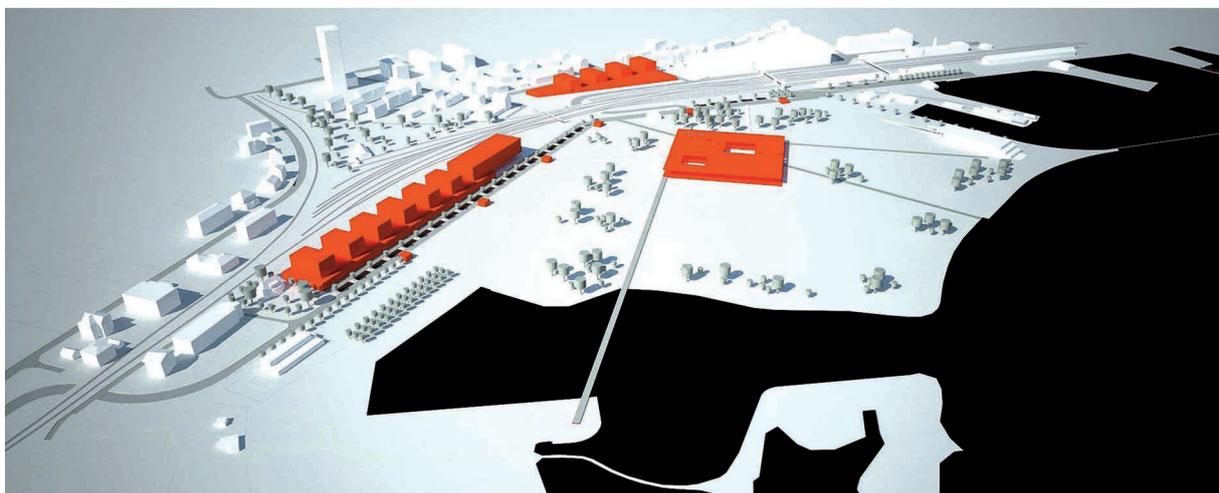
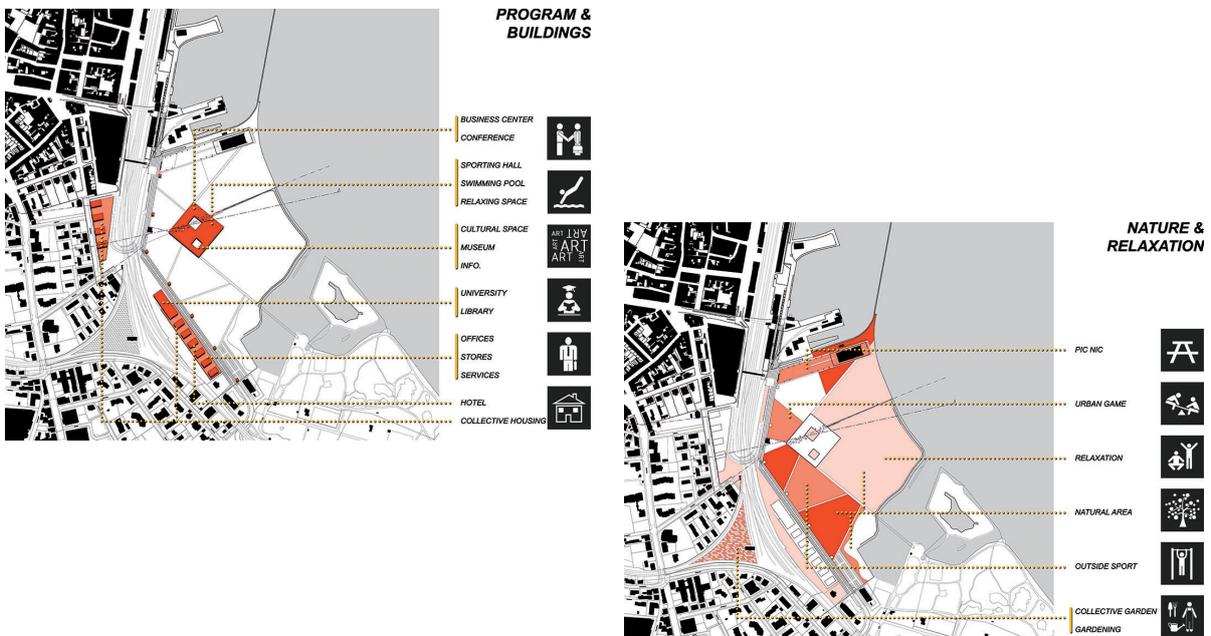
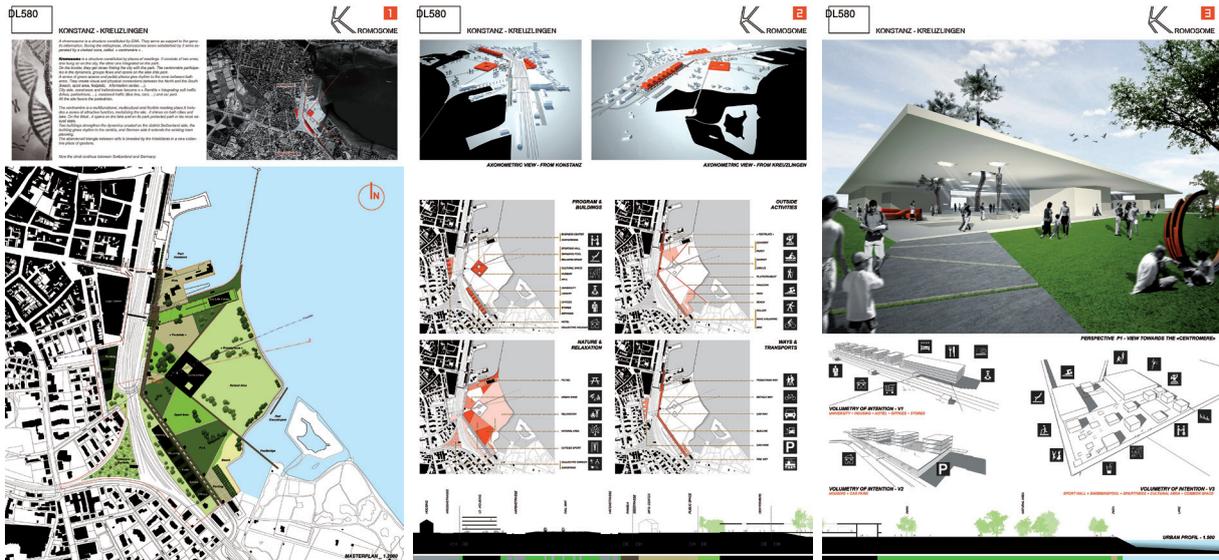
Jeanne-Françoise Fischer	
Thomas Herrmann	
Ulrike Pöeverlein	



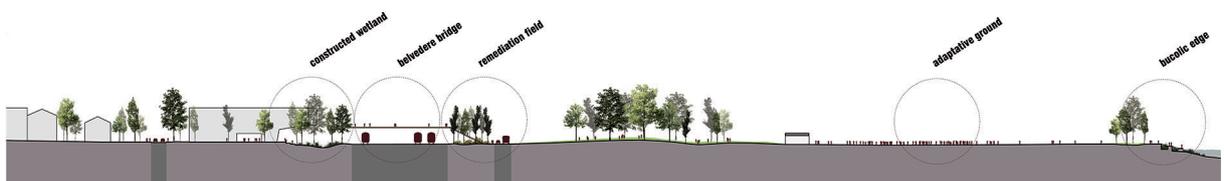
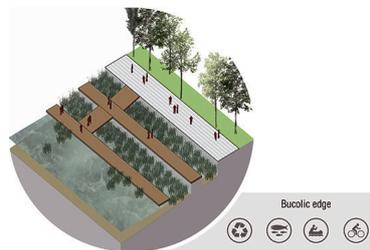
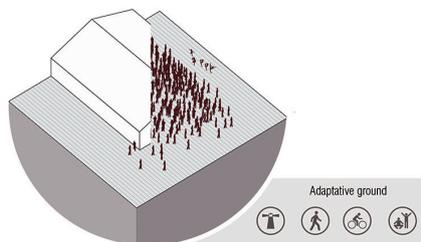
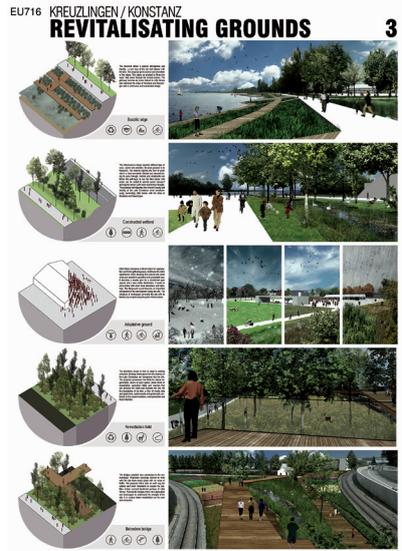
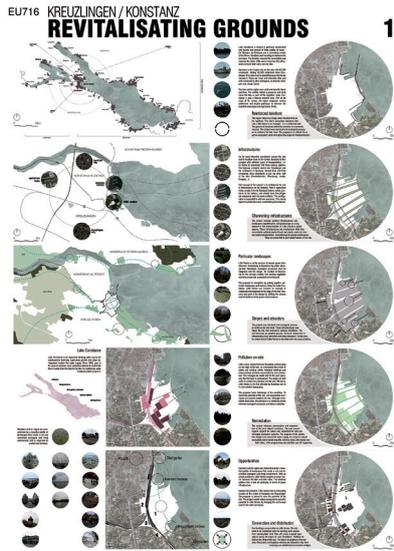
Leitidee	Ausgehend von der Idee, ein räumliches System mit veränderlichen Formen, fortwährendem Wandel und fliessenden Räumen zu schaffen, wird das Prinzip eines Deltas – zeitliche begrenzt, dynamisch und resilient – auf den Standort übertragen. Wie beim realen Vorbild werden Inseln definiert, die umso poröser werden, je näher sie am Wasser liegen.
Städtebauliches Konzept	Wie das Ökosystem des Deltas wird der Stadtraum in drei Zonen aufgeteilt: der Rand der Stadt, das Parkdeck und der Bereich an der Bodensee-Arena. Baulich wird am Lago-Center die Stadtkante fortgeführt, zu einem späteren Zeitpunkt wird auch die Seestrasse, mit dem Parkhaus als Auftakt, einseitig durch Gebäude gefasst.
Bebauungsstruktur	Auf dem Gelände südlich des Lago-Centers säumen 5-geschossige Zeilen den Rand des Grundstückes, gegenüber liegend entstehen lineare 1-geschossige Sockel mit aufgesetzten Einzelbaukörpern. Am Bahndreieck überwindet ein viergeschossiges Parkhaus die Gleise, südlich davon sind Zeilen parallel zur Seestrasse mit überlagerten, bis zu 6-geschossigen Riegeln vorgesehen. Die Werft erhält eine neues Gebäude.
Nutzungsvorschläge	Die Living-Island am Lago-Center wird mit Wohnen und Gewerbe im Erdgeschoss gefüllt. Der neue Festplatz und der Raum südlich des OJA werden zu Multiuse-Inseln (Sport, Event, Parken). Langfristig können das Post-Industry-Island das Gewerbe im Süden durch Hotel, Freizeit, Tourismus und kommerzielle Nutzungen ersetzen und das durch Umbau erweiterte Dockyard-Island umgesetzt werden. Zentrales Element ist das Parkhaus mit 290 Stellplätzen, als Querung der Bahn, Aussichtspunkt und mit einer Bühne auf dem Dach, die den Bodensee als Kulisse nutzt. Nebenräume für Technik und Catering stehen unter der Tribüne zur Verfügung. Ein weiteres Parking-Island mit 50 Stellplätzen und Gastronomie sowie Läden im Obergeschoss ersetzt die Stellplätze westlich des Festplatzes und ordnet den Grenzübergang neu. Die Multiuse-Inseln dienen als Ausweichstellplätze.
Öffentlicher Raum/ Grün- und Freiflächen	Bodensee-Arena und angrenzende Hallen werden zur Sport-Insel, die Sportschule ist Mittelpunkt der Campus-Insel, beide werden in eine grosse Parklandschaft eingebettet, die Sportplätze entfallen. Der Park wird zum ökologischen Ort für Erholung und zur Beobachtung der Tier- und Pflanzenwelt, hohe Artenvielfalt schafft ein grünes Image, eine neuartige ökologische Ästhetik. Die Fassade des Parkhauses wird berankt und ordnet sich so in das „grüne“ Erscheinungsbild ein. Die Parkwege werden wie Wasserläufe in den Boden eingegraben, um das Bild eines Deltas zu verstärken. Der Festplatz wird vom Ufer an die Gleisanlagen verlegt.
Verkehr/ Neue Mobilitätskonzepte	Das Verkehrskonzept wird durch eine Busline als Verbindung der beiden Städte erweitert, mit Haltestellen an der Multiuse- und an der Post-Industry-Insel. Zwei Parkhäuser verbessern die Parkplatz-Situation. Die Parallelführung von Strasse und Promenade bietet mehr Raum für weiche Mobilität, die Allee am Kreuzlinger Hafen setzt sich nach Norden fort. An der Bahnquerung der Freiestrasse ist eine Unterführung für Radfahrer und Fussgänger vorgesehen.
Prozessorientierte Entwicklung	Das Konzept der Inseln lässt sich an aktuelle Entwicklungen anpassen und ist gemäss der Verfügbarkeit der Grundstücke umsetzbar. Mit einigen Inseln kann unmittelbar begonnen werden, Industry- und Campus-Insel werden für 2018 eingeplant, die Sport-Insel folgt 2024.



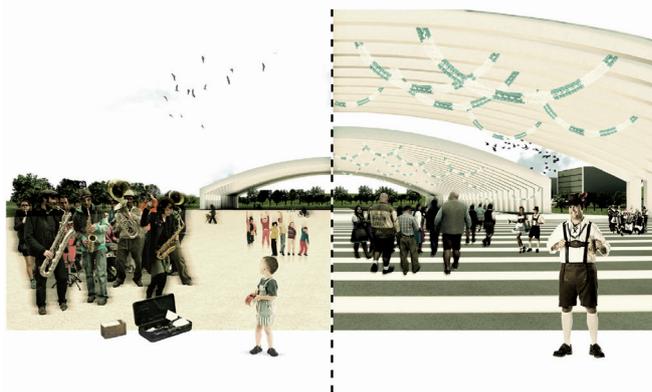
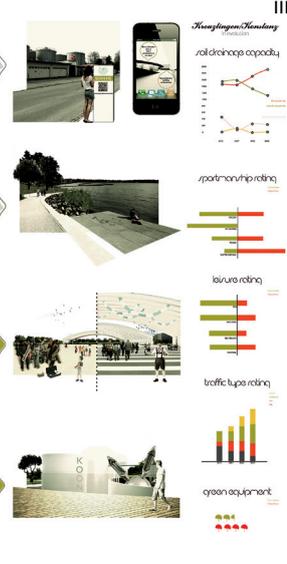
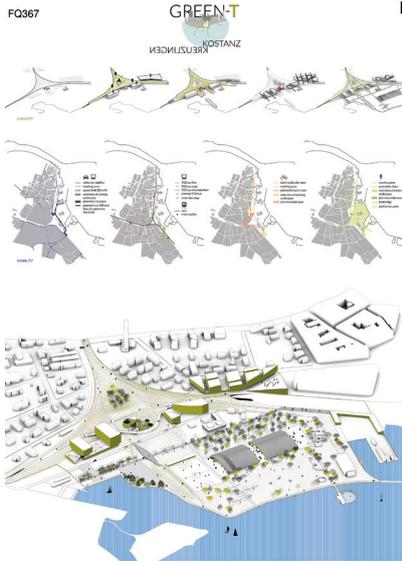
Leitidee	Die Verfasser wollen im Projektgebiet ein neues Quartier als Verbindung zwischen den beiden Städten Konstanz und Kreuzlingen entwickeln. Das Quartier mit seiner Wohn- und Gewerbenutzung soll um einen zentralen Platz organisiert werden und einen starken Bezug zum Bodensee entwickeln.
Städtebauliches Konzept	Es werden vier Zonen definiert, die innerhalb des Projekts unterschiedlich entwickelt werden. Das Bahndreieck wird zum Tierschutzgebiet für Zugvögel, Flora und Fauna. Auf den angrenzenden Gewerbeflächen wird ein neues Mobility Hub für Konstanz und Kreuzlingen als infrastruktureller Knotenpunkt errichtet. Im Bereich zwischen Stadt und Naturraum wird parallel zu den Bahngleisen ein Bebauungsstreifen als Impuls für das Projektgebiet und Verbindung zwischen den zwei Städten angeordnet. Es werden zwei neue Wasserarme angelegt, die den verlagerten Festplatz im Zentrum umschliessen und Binnenhäfen mit Bootsanlegern bilden. Auf der dadurch generierten angrenzenden Halbinsel wird ein Park als öffentliche Freifläche und Eingang zum Sea Life Center angelegt.
Bebauungsstruktur	Das Mobility Hub wird als bis zu 4-geschossiges Gebäude mit landschaftlich gestalteter und begrünter Dachfläche ausgebildet. Der parallel zu den Bahngleisen verlaufende Bebauungsstreifen besteht aus einer Reihe orthogonal zur Erschliessung angeordneter Riegel, deren Höhe nach aussen hin ansteigt und die eine vom See aus sichtbare Skyline bilden. Die Dächer werden durch eine Bepflanzung mit hochstämmigen Bäumen bekrönt. Das Grundstück südlich des Lago-Centers wird mit einem parallel zum Strassenverlauf angeordneten, linearen Baukörper mit differenzierten Gebäudehöhen bebaut.
Nutzungsvorschläge	Das Gebäude südlich des Lago-Centers beinhaltet eine Mischnutzung aus Wohnen (80 %) und Multifunktionsflächen (20 %). Die Neubauten am Hafen werden als mischgenutzte Gebäude mit Wohnungen, Büros und Instituten geplant. Eine Hotelnutzung ist ebenfalls vorgesehen. Auf dem verlagerten Festplatz sollen in Zukunft das Oktoberfest, Märkte und Zirkusveranstaltungen stattfinden. Das Wertgelände der BSB wird neu geordnet, die Geschäftsräume und Lager werden in den unteren Geschossen der angrenzenden Hochhausscheibe untergebracht.
Öffentlicher Raum/ Grün- und Freiflächen	Die unzugängliche Insel innerhalb des Bahndreiecks soll als Brutstätte für Zugvögel und Tierschutzgebiet für Flora und Fauna dienen. Die neu angelegten Brücken bieten Aussichtspunkte zur Vogelbeobachtung oberhalb des ehemaligen Bahnbereichs. Parallel zu den Bahngleisen werden lineare Baumreihen und Baumfelder ausgebildet. Die Anordnung der Neubauten ermöglicht die Anlage grosszügiger, öffentlicher Plätze zwischen den Gebäuden. Die neuen Hafenbecken werden mit breiten Treppenanlagen und Plattformen als Aufenthaltsflächen ausgestattet. Der Park wird in Form von baumbestandenen Grünflächen mit geschwungenen Wegeverbindungen gestaltet.
Verkehr/ Neue Mobilitätskonzepte	Das neue Mobility Hub ist als intermodaler Verkehrsknotenpunkt für Autos, Radfahrer, Fussgänger und öffentliche Verkehrsmittel (Bus, Bahn) konzipiert. Oberhalb des Bahndreiecks werden zwei neue Fussgänger- und Radfahrerbrücken als Verbindung zwischen Kreuzlingen und Klein Venedig errichtet, die direkt zum neuen Mobility Hub führen. In Verlängerung der Freiestrasse und der Zollstrasse werden zwei Unterführungen als Anbindung zwischen Stadt und Festplatz angelegt. Die neuen Gebäude werden über die Seestrasse und die Hafenstrasse erschlossen.
Prozessorientierte Entwicklung	Zur prozessorientierten Entwicklung werden keine Aussagen gemacht.



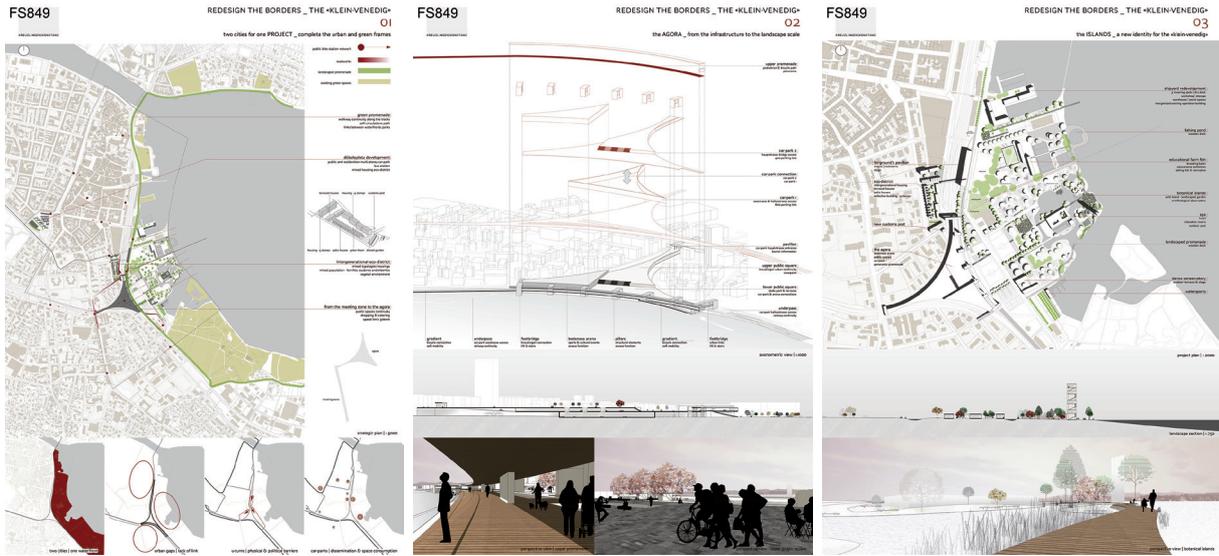
Leitidee	Die Entwurfsidee baut auf Chromosomen auf, die in ihrer Metaphase zwei Arme ausbilden, deren Mittelpunkt das Centromer bildet. Abgeleitet von diesem Bild schlägt der Entwurf eine zur Stadt orientierte und eine in den Landschaftspark integrierte Entwicklungslinie vor.
Städtebauliches Konzept	Die der Stadt zugewandte Entwicklungsachse erstreckt sich entlang der Seestrasse und der Hafenstrasse und wird auf der Westseite durch zwei grosse Bauvolumen begleitet, die den Strassenverlauf rhythmisieren. Zur Parkseite orientiert, werden in regelmässigen Abständen kleinere Einzelgebäude vorgeschlagen. Eine zweite Entwicklungsachse gliedert den Landschaftspark in einen westlichen Bereich mit Festplatz und Sportfreiflächen und den zum See orientierten, naturräumlichen Park. Diese Achse verbindet das See Life Center im Norden mit dem multifunktionalen Sport- und Kulturbau „Centromere“ und führt nach Süden mit einer Fussgängerbrücke über das Kreuzlinger Hafenbecken. So entstehen zwei neue Verbindungsachsen in Nord-Süd-Richtung, die sich im Bereich der Grenze in einem Platz mit Info-Pavillon treffen.
Bebauungsstruktur	Es werden drei neue Bauvolumen vorgeschlagen. Auf dem Areal südlich des Lago-Centers wird eine eingeschossige Parkplattform vorgeschlagen, deren Dach einen Platzbereich formt, von dem aus vier 3-geschossige Wohnblöcke erschlossen werden. Im Zentrum des Areals, wo städtische und landschaftliche Achse aneinander rücken, wird grenzüberschreitend das „Centromere“ vorgeschlagen. Unter einem grossen, quadratischen Dach mit grossen Öffnungen in der Dachfläche werden unterschiedliche Raumeinheiten eingestellt und bieten ein breit gefächertes Angebot an sportlichen, kulturellen Einrichtungen und gemeinschaftlichen Begegnungsflächen. Auf Kreuzlinger Seite wird zwischen Gleisanlagen und Seestrasse eine lineare Baustruktur vorgeschlagen. Über einem 220 m langen und 36 m tiefen Sockelgeschoss entstehen sechs 4-geschossige Blöcke sowie ein, im Norden über die Plattform auskragender, ebenfalls 4-geschossiger Riegel.
Nutzungsvorschläge	Südlich des Lago-Centers wird ein Parkdeck vorgeschlagen, auf dem vier 3-geschossige Wohnblöcke auf einer Grundfläche von 18 m x 26 m vorgeschlagen werden. Unter dem grossen Dach des „Centromere“ werden ein Schwimmbad, Sporthallen, Theater- Kino- und Musikräume sowie gastronomische Einrichtungen vorgeschlagen. Es entsteht ein grosszügiger, überdachter, von oben belichteter, öffentlicher Raum als Begegnungsort und Treffpunkt. Das Sockelgeschoss entlang der Seestrasse nimmt Läden, Restaurants und Büroflächen auf, die darüber liegenden Blöcke sind für Wohnen bzw. Hotelnutzung konzipiert. In dem auskragenden Riegel werden universitäre Nutzungen vorgeschlagen.
Öffentlicher Raum/ Grün- und Freiflächen	Die beiden Entwicklungsachsen strukturieren das Areal zwischen Bahntrasse und Seeufer in qualitativ unterschiedliche Freiräume. Zum See orientiert wird eine Parklandschaft mit naturbelassenen Flächen, Bereichen für Picknick und Naherholung sowie Flächen für Konzerte etc. vorgeschlagen. Verbindungswege zwischen der städtischen und der landschaftlichen Achse gliedern den westlichen Bereich in unterschiedliche Felder, für die Nutzungen wie Festplatz, Sportfreiflächen und öffentlicher Spielplatz vorgeschlagen werden. Die Freifläche im Gleisdreieck soll den Bewohnern der Nachbarschaft für Urban Gardening zur Verfügung gestellt werden.
Verkehr/ Neue Mobilitätskonzepte	Die Kromosome bieten zwei neue Wegeverbindungen an, einen Fuss- und Radweg durch die Parkanlage, der den Blick auf den See bietet und die als Rambla neu gestaltete See- und Hafenstrasse, die die unterschiedlichen Mobilitäten, Fussgänger, Radfahrer, Bus und Autos sowie ruhenden Verkehr integriert. Zusätzliche Stellplätze werden im Sockelgeschoss des Areals südlich des Lago-Centers angeboten.
Prozessorientierte Entwicklung	Die Grundstruktur der beiden Entwicklungsachsen, wie auch die vorgeschlagenen Bebauungstypologien, bieten eine grosse Flexibilität für eine Entwicklung im Sinne partizipativer Prozesse.



Leitidee	Ziel ist eine Stärkung und nachhaltige Aufwertung der Uferzone des Bodensees. Auf der Grundlage einer Analyse der vorgefundenen Qualitäten und Defizite sieht das Projekt technische und ökologische Prozesse vor, um langfristig neue Qualitäten zu etablieren und den Hochwasserschutz zu stärken.
Städtebauliches Konzept	Die Landschaft wird zum Schlüsselement für die Aufwertung vorhandener Infrastrukturen und Freiräume im Sinne einer Modernisierung der öffentlichen Räume im Areal. Es wird ein System vorgeschlagen, das Feuchtbiootope, Pflanzen, Strassen für Autos und Busse, Fuss- und Radwege in sich konzentriert und Bestehendes miteinander verbindet. Diese Infrastrukturen gestalten das Gebiet von Klein Venedig, dazwischen entstehen ost-west-gerichtete Streifen, der „adaptive ground“, der vorhandene Nutzungen integriert und offen für Aneignung durch die Bewohner und Besucher ist. Nach Westen zur Stadt orientiert kann eine urbane Verdichtung mit Mischnutzungen erfolgen.
Bebauungsstruktur	Der Schwerpunkt des Projektes liegt in der landschaftsplanerischen Aufwertung des Areals, einige bauliche Massnahmen werden im westlichen Bereich des Wettbewerbsgebietes vorgeschlagen, die sind insbesondere 3 ost-west-gerichtete Zeilenbauten auf dem Areal südlich des Lago-Centers, sowie 3 Parkhäuser westlich und 2 Parkhäuser östlich der Bahntrasse.
Nutzungsvorschläge	Neubauten sollen unterschiedliche Nutzungen beherbergen. An den Rändern des Gebietes werden Parkhäuser vorgeschlagen, um das Areal frei von Autoverkehr zu halten. Das Gebiet östlich der Bahntrasse soll überwiegend für Freizeit, Sport und Erholung genutzt werden, hier soll der Blick auf den See frei gehalten werden und ein langfristiger ökologischer Aufwertungsprozess eingeleitet werden, parallel dazu können die vorhandenen Nutzungen fortbestehen.
Öffentlicher Raum/ Grün- und Freiflächen	Die langfristige Schaffung qualitativ hochwertigen öffentlichen Raums ist Schwerpunkt der Arbeit. Schutz und Regeneration der vorhandenen naturräumlichen Qualitäten wird über Remediation der kontaminierten Flächen, die Schaffung von Feuchtbiotopen und Überschwemmungsgebieten erreicht. Der Uferbereich wird mit Gräsern, bepflanzt als Filterschicht für das Regenwasser der Infrastrukturen, die Fusswege werden über Holzstege geführt, die teilweise über das Wasser geführt werden. Das Bild der Stege wird in Form von Fussgängerbrücken als Belvedere über die Gleisanlagen aufgenommen.
Verkehr/ Neue Mobilitätskonzepte	Der öffentliche Raum bildet das Rückgrat des Areals. Stellplätze werden in insgesamt 5 neuen Parkhäusern an den Rändern des Areals angeboten, das Areal soll bis auf Lieferverkehr und eine Buslinie vom Verkehr frei gehalten werden. Zwei zusätzliche Stege über die Gleisanlagen verbinden das Quartier und bieten Ausblicke über die Städte und auf den See.
Prozessorientierte Entwicklung	Es wird eine langfristige, prozessorientierte Aufwertung des Areals angestrebt, die unterschiedliche Nutzungen im Sinne der „adaptive grounds“ über die Zeit ermöglichen soll und eine Aneignung des Areals durch die Bevölkerung zum Ziel hat.



Leitidee	Transport-Infrastrukturen sind eine der Hauptcharakteristiken der urbanisierten Landschaft, Ikonen der Moderne, der Entwicklung und Prosperität. Sie überschreiten die natürlichen Grenzen von Zeit und Raum. Infrastruktur verbindet Punkte und trennt Räume. Ein Samen, das „Green-T“, soll organisch die Umgebung überwuchern und durchdringen, die Feindschaft zwischen Infrastruktur und Natur beseitigen.
Städtebauliches Konzept	Das Konzept beschränkt sich auf Bauten nahe am Gleisdreieck, um eine grüne Stadtsilhouette und -ansicht zu bewahren. Sie besetzen die Ränder des Green-T und begrenzen einseitig den Strassenraum der Seestrasse.
Bebauungsstruktur	Das Lago-Center wird fast vollständig überbaut, aus einem Sockel ragen acht Einzelbaukörper hervor. Eine ähnliche Kombination von Sockel und Volumen haben die beiden Komplexe an der Seestrasse. Ein U-förmiger Bau säumt das Gelände der Werft. Der Arena-Neubau ist gleichzeitig Festplatz und Messehallen.
Nutzungsvorschläge	Es werden zwei Gebäude auf dem Industrieareal und ein Komplex südlich des Lago-Centers geplant. Letzterer ist dem Wohnen vorbehalten. Das südlichste Gebäude hat in zwei Sockelgeschossen Läden und Parken, darüber Büros, Dienstleistungen und im anderen Baukörper ein Hotel und touristische Einrichtungen. Nördlich der Tanks entstehen Läden und Parken im Erdgeschoss und darüber Wohnen. Zunächst wird auf Konstanzer Seite eine Messehalle errichtet, die nach dem Abriss der Bodensee-Arena auf Kreuzlinger Seite ergänzt wird. Verschiebliche Träger lassen flexible Dachkonfigurationen zu. Die Tanks werden, als „Markierung der vergangenen Identität und Projektion in die Zukunft“ zu Ausstellungszwecken, Velodrome, Gewächshaus oder gemäss den Wünschen der Bevölkerung umgenutzt.
Öffentlicher Raum/ Grün- und Freiflächen	Grünflächen werden zum repräsentativen Element. Eine künstliche Topografie überwindet Gleisanlagen und Seestrasse, verbindet Stadt und den Park, bricht die Rigidität der Bahnanlagen und des Industrieareals auf. Der Park selbst soll an den Seegarten angebunden werden. In der Mitte des „Green Triangle“ liegt in einer Mulde ein Biodiversitätspark, an den Rändern entstehen von Bewohnern betriebene, urbane Gärten (Permakultur) und Blumenwiesen. Auf dem Parkplatz an der Hafenstrasse ist ein linearer Skate-Park vorgesehen. Der Fussballplatz erhält eine natürliche Tribüne. Das Dach des südlichen Gebäudekomplexes an der Seestrasse bietet einen Pool und Kleinspielfelder. Eine weiterer, schwimmender Pool ist auf dem See geplant.
Verkehr/ Neue Mobilitätskonzepte	Die Bahngleise werden in Tunnel verlegt, die Unterführungen an der Seestrasse hergestellt oder ertüchtigt. Dadurch bildet sich eine umfangreiche Zone, die der weichen Mobilität vorbehalten ist. Die verkehrliche Entlastung schafft Begegnungszonen, beispielsweise am Bahnhof. Durch teilweise getrennte Wegführung sollen Konflikte zwischen den Verkehrsarten vermieden werden. Die Wege des Parks entstehen gemäss den spontanen Pfaden, die sich im Laufe der Zeit ergeben. Rad- und Fusswege sollen mehr sein als die Verbindung zweier Punkte. Sie werden belebt durch Plätze, Aussichtspunkte, Kreuzungen und Grünflächen.
Prozessorientierte Entwicklung	Die Wünsche der Bevölkerung sollen in die Planung einfließen. So wird ein System von Tafeln mit QR-Codes aufgestellt, mit denen sich aktuelle Planungen für die Teilbereiche abrufen lassen und Kritik oder Wünsche geäussert werden können. Geplant ist eine Umsetzung in vier Schritten bis 2050. Begonnen wird mit der Installation des Crowdmap-Systems zur Einbindung der Bevölkerung. Ab 2017 wird mit dem Green-T und dem Komplex am Lago-Center sowie der Arena begonnen. Begleitend werden die Parkanlagen hergestellt. Ab 2030 sind die verkehrlichen Massnahmen vollendet, der Kreuzlinger Teil der Arena wird errichtet. Bis 2050 können dann das Industrieareal bebaut und die Tanks umgenutzt werden. Das Werftgelände wird aufgewertet.



Leitidee	Die innerstädtischen Funktionen in Konstanz und Kreuzlingen konzentrieren sich im Landesinneren, während der Uferbereich als Naturraum, Sportfläche und für industrielle Zwecke genutzt wird. Die vorhandene funktionale Trennung zwischen Stadt und Uferbereich wird durch die trennende Wirkung des Bahndreiecks zusätzlich verstärkt. Das Hauptanliegen des Projekts besteht daher darin, Klein Venedig wieder zugänglich und erlebbar zu machen.
Städtebauliches Konzept	Als übergeordnetes Konzept wird die Anlage einer „Landschafts-Promenade“ vorgeschlagen, die die bestehenden Freiräume am Ufer des Bodensees verknüpft. Am Döbeleplatz ist ein nachhaltiges, gemischt genutztes Quartier mit Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr und einem mehrgeschossigen Parkhaus geplant. Südlich des Lago-Centers ist ein generationenübergreifendes Wohnquartier geplant, das unterschiedliche Wohntypologien für eine gemischte Bewohnerschaft bietet. Im Bereich des Bahndreiecks ist die „Agora“ vorgesehen, die als Verkehrsbauwerk Stadt und Ufer miteinander verbindet. Die Agora kombiniert die Bodensee-Arena, ein Parkhaus und grosse öffentliche Plätze und bietet Ausblicke auf die Landschaft. Für den Uferbereich wird ein „Inselkonzept“ vorgeschlagen, das Erholungs- und Freizeitfunktionen in einem naturnahen Landschaftspark kombiniert.
Bebauungsstruktur	Die „Agora“ wird auf Grundlage der Geometrie des Bahndreiecks als 1- bis 3-geschossiger Baukörper entwickelt. Entlang der Bahngleise wird eine überdachte Treppenanlage für Radfahrer angelegt, die durch Treppentürme strukturell getragen und erschlossen wird. Für das Wohnquartier südlich des Lago-Centers wird eine differenzierte Bebauungsstruktur mit Terrassen-, Patio- und Mehrfamilienhäusern vorgeschlagen. Der Uferbereich wird mit flachen Solitären und einem Turm bebaut. Das Werftgelände wird umstrukturiert und ein „Messepavillon“ entlang der Gleise im Zusammenhang mit dem verlagerten Messeplatz errichtet.
Nutzungsvorschläge	Die „Agora“ dient als Parkhaus und nimmt zusätzlich die Bodensee-Arena auf. Die Sportplätze werden in unmittelbarer Nähe auf dem ehemals gewerblich genutzten Gelände angelegt. Das Gelände südlich des Lago-Centers wird als reines Wohngebiet mit Schwerpunkt auf Mehrgenerationen Wohnen entwickelt. Der Schwerpunkt der Nutzungen im Uferbereich liegt auf kulturellen, pädagogischen, Sport-, Erholungs-, und Freizeitaktivitäten. Neben dem Messeplatz und den Sportfeldern sind eine Fischfarm, Angelbecken, botanische Inseln, ein Spa und eine Tanzschule vorgesehen.
Öffentlicher Raum/ Grün- und Freiflächen	Das Dach der „Agora“ wird als zusammenhängender öffentlicher Raum angelegt und teilweise begrünt. Der Uferbereich wird landschaftlich modifiziert, der Verlauf der Uferkante geändert und dadurch Inseln ausgebildet, die über Stege verbunden sind. In dem künstlichen Landschaftspark werden baumbestandene Freiflächen, Gärten und befestigte Plätze ausgebildet.
Verkehr/ Neue Mobilitätskonzepte	Das hohe Verkehrsaufkommen im Projektgebiet soll insgesamt reduziert werden. Alternativ zum Autoverkehr werden neue Busanbindungen und Fahrradverleihstationen angeboten. Der ruhende Verkehr wird in der Agora untergebracht. Entlang der Bahngleise und der grünen Promenade wird ein Fahrradweg angelegt. Drei neue Brücken überwinden die Bahngleise, ein paralleles Wegenetz erschliesst den Uferbereich.
Prozessorientierte Entwicklung	Das Projekt soll phasenweise realisiert werden. Zunächst werden die Agora, die Strassen und der Bereich südlich des Einkaufszentrums entwickelt. Als nächstes folgt die Umsetzung der Bebauung im Uferbereich, der Sportplätze, der Fischfarm, des Spa und der Tanzschule. Zuletzt werden die botanischen Inseln und die Landschafts-Promenade angelegt. Das „Öko-Quartier“ am Döbeleplatz kann unabhängig von den anderen Baumassnahmen realisiert werden.

GI503 Konstanz-Kreuzlingen
Time-Table

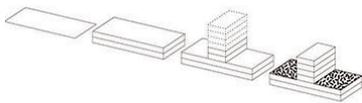
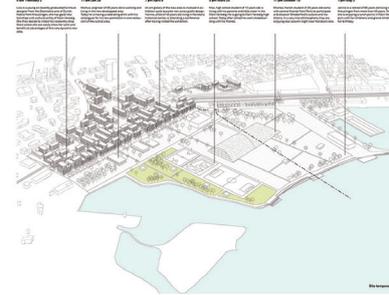
1

GI503 Konstanz-Kreuzlingen
Time-Table

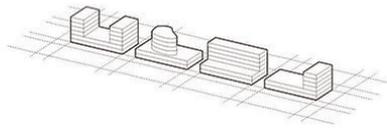
2

GI503 Konstanz-Kreuzlingen
Time-Table

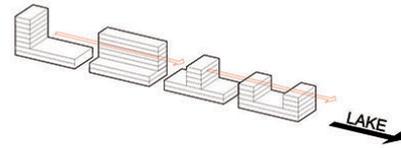
3



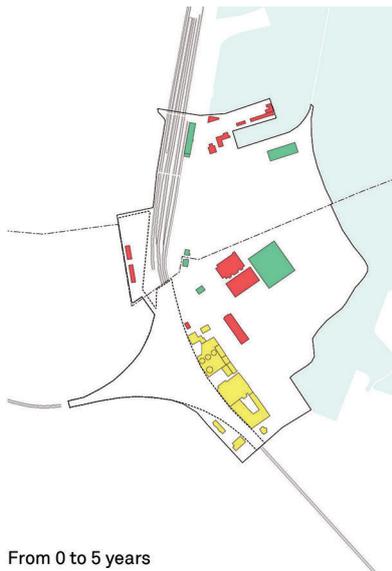
Urban grid



Flexible frame



High regulation



From 0 to 5 years

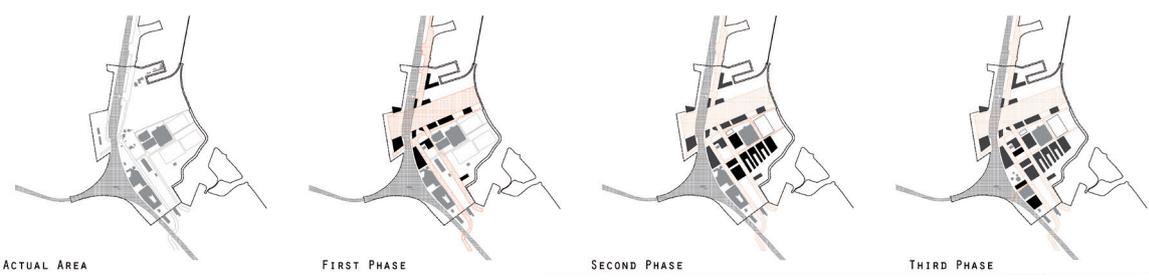
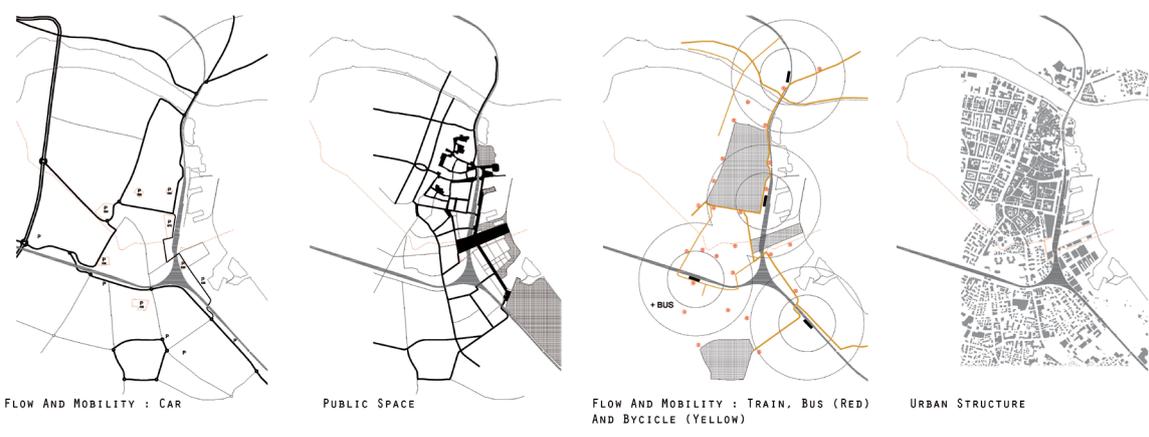
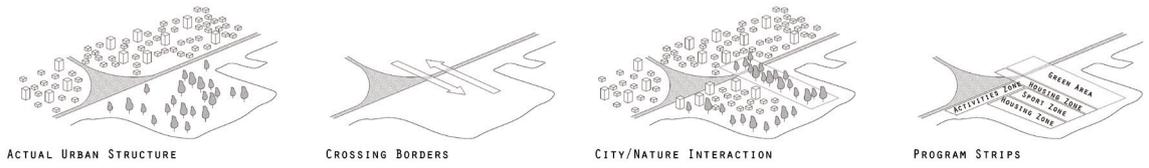
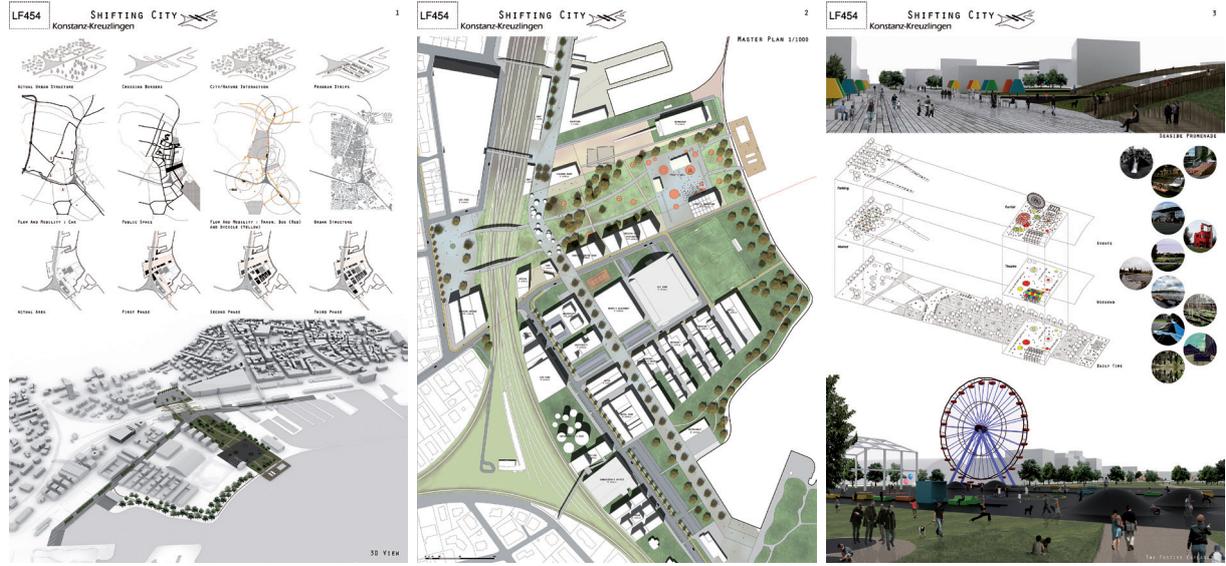


From 5 to 20 years



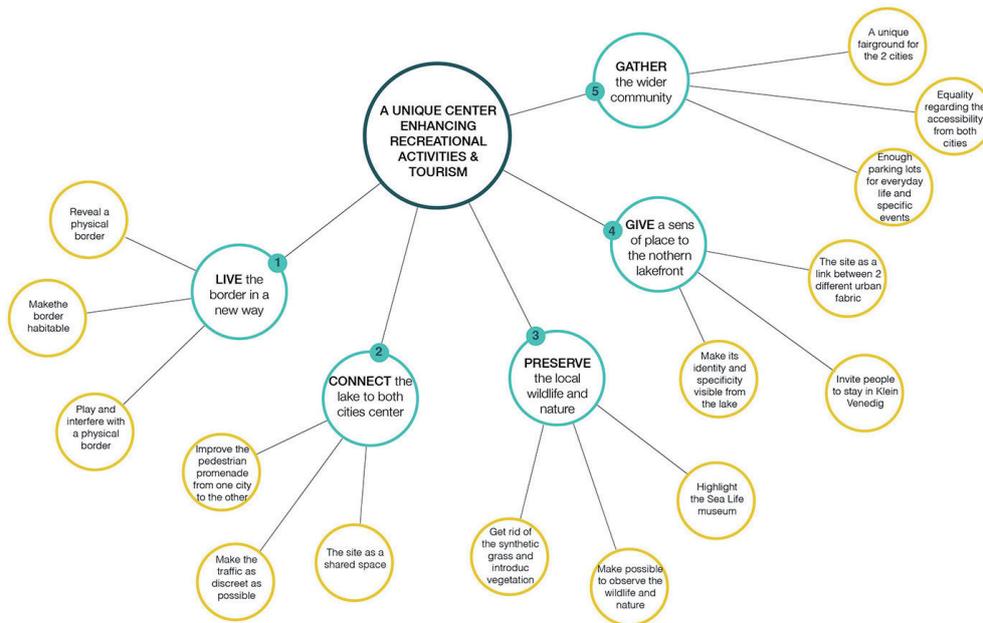
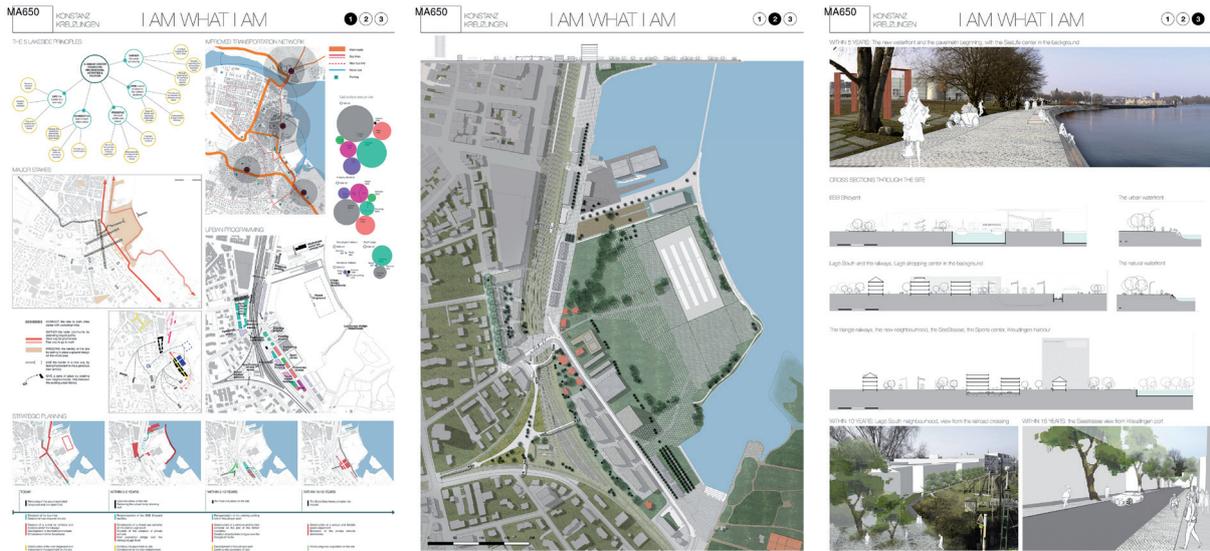
From 20 to 30 years

Leitidee	Die Morphologie des Standortes mit dem enormen Kontrast zwischen den Städten Konstanz und Kreuzlingen und dem Gleisdreieck als Leerstelle entlang der deutsch-schweizerischen Grenze ist Ausgangspunkt für die Idee einer grossen, die Infrastrukturen überformenden Plattform, die eine städtische Einheit schafft.
Städtebauliches Konzept	Eine grosse Plattform über den Infrastrukturen schafft neuen Baugrund, der Kontinuität zwischen den beiden Städten und den beiden Ländern gleichermaßen herstellt. Diese Plattform versteht sich als flexibler Raum, der auf einem relativ dichten strukturellen Raster aufgebaut wird, um darüber unterschiedliche Architekturen und programmatische Belegungen zu ermöglichen. Das Grundstück südlich des Lago-Centers wird ebenfalls als Plattform ausgebildet und mit Einzelbaukörpern überbaut und an die grosse Plattform auf schweizerischer Seite angebunden. Die Plattformen erlauben so eine städtische Verdichtung und die Schaffung eines grosszügigen Parks entlang des Bodensees.
Bebauungsstruktur	Es wird ein städtebauliches Raster von 20/40 m eingeführt, das einen flexiblen Rahmen für unterschiedliche programmatische und architektonische Entwicklungen bietet. Für die Bebauung werden einfache Regeln vorgegeben: das Raster kann über 2 Geschosse bis zu 100 % überbaut werden, darüber sind bis zu 5 weitere Geschosse mit einer Überbauung von 30 bis 50 % möglich. Die Höhenentwicklung und die Anordnung der Gebäude sind aufeinander abzustimmen, um Blickbeziehungen zum See zu schaffen.
Nutzungsvorschläge	Die Plattform soll unterparkt werden, darüber können vielfältige Programme, wie Büronutzung, Wohnen, kulturelle Einrichtungen, Verwaltung und Hotels resiliert werden. Dazwischen entstehen öffentliche Räume, über die die Plattform und der Park verknüpft werden. Östlich der Seestrasse wird eine Spange mit kulturellen und schulischen Nutzungen vorgeschlagen. Der grenzüberschreitende Festplatz schliesst sich an die Bodensee-Arena an, die als neue Kongresshalle umgebaut und modernisiert werden soll. Die Freiflächen dienen Sport, Freizeit und Naherholung.
Öffentlicher Raum/ Grün- und Freiflächen	Der architektonisch gestaltete, öffentliche Raum über den Plattformen verbindet beide Städte mit dem Freizeit- und Erholungsbereich Klein Venedig und dem Ufer des Bodensees. Die Uferbereiche werden ökologisch wie gestalterisch aufgewertet. Neben dem Festplatz sowie Sport- und Spielfreiflächen wird eine grüne Parklandschaft vorgeschlagen.
Verkehr/ Neue Mobilitätskonzepte	Die Seestrasse wird zum urbanen Boulevard für Fussgänger, Radfahrer mit geschwindigkeitsreduziertem Bus- und Autoverkehr. Die geplante Unterführung im Bereich Freiestrasse wird in das Konzept übernommen. Unter den Plattformen werden neben Dienstleistungseinrichtungen Stellplätze angeboten.
Prozessorientierte Entwicklung	Es wird ein Entwicklungszeitraum von 30 Jahren benannt. In einer ersten Phase sollen innerhalb von 5 Jahren bestehende Gebäude auf dem künftigen Parkareal abgebrochen bzw. umgebaut und modernisiert werden. In der zweiten Phase beginnt im Westen die Bebauung, im Osten wird der Park entwickelt und neu gestaltet. In der letzten Phase wird auch das Tanklager abgebaut und mit der Plattform überbaut. Zusammen mit der neuen Spange für kulturelle und schulische Nutzungen ist die Einheit im Stadtgefüge hergestellt.



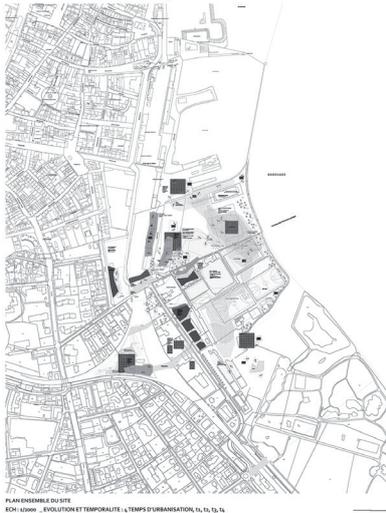
Leitidee	Der Entwurf will eine neue Synergie zwischen Stadtstruktur einerseits und grüner Uferzone des Bodensees andererseits schaffen. Die natürliche Landschaft soll sich in Richtung der Stadt schieben, gleichzeitig soll die Stadt sich in Richtung See erweitern mit dem Ziel einer beiderseitigen Verflechtung der Bereiche.
Städtebauliches Konzept	Die Veränderung der gebauten wie natürlichen Umgebung soll durch die Etablierung von drei unterschiedlich programmierten Entwicklungstreifen in Ost-West-Richtung erfolgen: eine Grünzone mit Eventangeboten, ein Streifen mit Flächen für Sport und Bildung und eine Zone mit Wohngebäuden und Tourismusangeboten. Die „Esplanade“, die mit zwei Brücken über die Bahntrasse nach Westen auf einen begrünten Stadtplatz führt, wird als Initial und Voraussetzung zur Aufwertung von Klein Venedig gesehen und bildet das Tor zur Stadt. Im Sinne der beiderseitigen Verflechtung wird dann der südliche Bereich von Klein Venedig mit relativ dichten ost-west-gerichteten Bebauungstreifen überplant. Die Uferbereiche werden von Bebauung freigehalten und als Parklandschaft mit öffentlichen Wegen versehen.
Bebauungsstruktur	Die Esplanade wird im Süden von einem Bebauungstreifen begrenzt, über einem Sockelgeschoss mit Mischnutzungen, wie Restaurant, Läden und Büros, entstehen 4- bis 6-geschossige Wohngebäude. Südlich angrenzend wird die Bodensee-Arena in den Sportstreifen integriert, der nach Westen durch Gebäude für universitäre Nutzungen baulich erweitert wird. Im Süden werden vier 2- bis 3-geschossige, offene Blockstrukturen vorgeschlagen, die sich U-förmig zum Kreuzlinger Hafenbecken orientieren. Im Bereich zwischen Seestrasse und Gleisdreieck wird eine 3- bis 6-geschossige gewerbliche Bebauung als Schallschutz vorgesehen.
Nutzungsvorschläge	Die jeweiligen Streifen werden programmatisch unterschiedlich belegt. Die Esplanade als Event- und Freizeitort mit einem festen Gebäude für Gerätschaften kann mit temporären, veränderbaren Gebäuden bespielt werden, nördlich werden kulturelle Angebote vorgeschlagen. Das Areal südlich des Lago-Centers wird als Platz ausgebildet, der im Süden von einem 4- bis 6-geschossigen Büro- und Wohngebäude begrenzt wird. Der Sportstreifen wird um Bildungsangebote ergänzt, der südliche Bereich dient vorwiegend dem Wohnen und Hotelnutzung. Der gewerbliche genutzte Streifen zwischen Gleisdreieck und Seestrasse soll von Start-ups und durch innovative Gewerbebetriebe des tertiären Sektors genutzt werden und bietet zusätzlich Experimentierfelder. Mit den unterschiedlichen Nutzungsangeboten wollen die Verfasser ein Angebot für eine polychrone Stadt liefern, in der sich Zeit und Raum überlappen.
Öffentlicher Raum/ Grün- und Freiflächen	Die Esplanade wird als Grünraum für Freizeit und Erholung und als Festplatz gestaltet. Der Platz im Westen soll an 3 Tagen in der Woche als Marktplatz und bei Veranstaltungen temporär als Parkplatz genutzt werden. Der von Bebauung frei gehaltene Uferbereich ist durch spontane und wilde Vegetation geprägt, dem gegenüber steht die künstlich gestaltete, steinerne Uferpromenade, punktuell begleitet von Läden und Restaurants. Der Requalifizierung der Landschaft, sowohl entlang der Bahntrasse als auch des Uferbereichs, wird grosse Bedeutung beigemessen.
Verkehr/ Neue Mobilitätskonzepte	Insgesamt 3 neue Stege über die Bahntrasse sollen die fussläufige Verbindung von beiden Städten zum Ufer des Bodensees verbessern, besondere Bedeutung spielt dabei der Bereich der Esplanade. Zwei, qualitativ unterschiedliche Wege verlaufen in Nord-Süd-Richtung. Nördlich des Gleisdreiecks wird eine Bahnunterführung vorgeschlagen, öffentliche Stellplätze werden ebenerdig und in Form von Parkhäusern angeboten.
Prozessorientierte Entwicklung	Es wird eine Entwicklung in drei Phasen vorgeschlagen, das Initial bildet die Esplanade mit den seitlich angrenzenden Gebäuden. Bis 2030 wird dann die Bebauung nach Süden erweitert. Die Verfasser legen grossen Wert auf eine ineinander greifende Entwicklung, die durch vielfältige Nutzungsangebote einen zu unterschiedlichen Tages- und Jahreszeiten belebten Stadtraum ermöglichen. Unter dem Motto „Festi-city“ sollen urbane Funktionen wie Wohnen, Läden, Dienstleistung und Gewerbe mit Freizeit und Eventangeboten kombiniert werden.

Leitidee	Die städtebauliche Struktur soll gestärkt und die Grenzen zwischen Stadt, Ufer und Bodensee sollen aufgehoben werden. Hierfür soll zum einen die Barrierewirkung der überdimensionierten Gleisanlagen reduziert und zum anderen die Uferkante transformiert werden, um einen Zugang zum Wasser zu ermöglichen.
Städtebauliches Konzept	Um die Barrierewirkung der Gleise zu reduzieren, wird die Bahnstrecke in eine Stadtbahnlinie umgewandelt. Der Ausdruck der Uferkante wird verändert und der Bodensee dadurch erlebbar gemacht. Es werden vier Entwicklungsgebiete definiert: der Konstanzer Hafen (1), der deutsche Teil von Klein Venedig (2), der Schweizer Teil von Klein Venedig (3) und der Kreuzlinger Hafen (4). Für die Entwicklung des gesamten Projektgebiets wird ein Rahmenplan entwickelt, der in erster Linie Verkehrsflächen und Freiflächen definiert. Tramlinie und Boulevard werden als wichtige Achsen parallel zum Seeufer angelegt. Die Gebäude innerhalb des Rahmenplans sollen über einen längeren Zeitraum bedarfsorientiert entwickelt werden.
Bebauungsstruktur	Am Konstanzer Hafen werden parallel zur Uferkante bis zu 6-geschossige lineare Gebäude im Zusammenhang mit den Bestandsgebäuden errichtet. Im deutschen Teil von Klein Venedig entstehen neben dem Parkhaus zwei 10-geschossige Hochhäuser. Der Schweizer Teil von Klein Venedig ist durch 4-geschossige Riegel und 5-geschossige Punkthäuser geprägt, die in ein modelliertes Gelände eingebettet werden. Am Kreuzlinger Hafen sind 3-geschossige Bauten mit Zugang zum Wasser geplant. Der Messeplatz wird an der Tramlinie angeordnet.
Nutzungsvorschläge	Am Konstanzer Hafen wird eine Mischung aus Wohn- und Hotelnutzung vorgeschlagen. Im Erdgeschoss sollen gewerbliche Nutzungen angesiedelt werden. Im deutschen Teil von Klein Venedig werden südlich des Lago-Centers das geplante Parkhaus und zusätzlich zwei Wohntürme innerhalb einer als Erholungsraum definierten Grünfläche vorgeschlagen. Auf der Schweizer Seite bleibt die Sportfunktion erhalten und wird durch Wohnnutzung ergänzt. Am Kreuzlinger Hafen sind neben dem neuen Bahnhof und dem Parkhaus Wohnhäuser mit Bootsanlegern geplant.
Öffentlicher Raum/ Grün- und Freiflächen	Auf dem Projektgebiet wird ein neuer Park „bis an die Grenze“ angelegt. Zwei durch Baumreihen begleitete Wege bilden ein spitzes Dreieck, das die Grenzkulpturen aufnimmt. Am Ende der Wege wird im Zusammenhang mit einem Strand ein Schwimmbecken im See errichtet.
Verkehr/ Neue Mobilitätskonzepte	Im Rahmen des neuen Verkehrskonzepts sollen die Bahnanlagen teilweise rückgebaut und der Zugverkehr durch eine Stadtbahn bzw. Tram ersetzt werden. Die Bahnverbindung zwischen Konstanz und Kreuzlingen wird im Bereich des Projektgebiets unterbrochen, Konstanz Sternenplatz zum Kopfbahnhof und der Schweizer Zugverkehr hält an dem neu errichteten Bahnhof Kreuzlingen Hafen. Der Verkehr zwischen den Bahnhöfen wird durch die in hoher Frequenz verkehrende Stadtbahn übernommen. Es werden neue Haltestellen am Stadtgarten, Hauptbahnhof Konstanz und Klein Venedig (Zollstation) eingerichtet. Angrenzend an die zwei Bahnhöfe werden neue Parkhäuser gebaut. Die Reduktion der Bahninfrastruktur soll die Anbindung und die Nutzbarkeit des Projektgebiets verbessern.
Prozessorientierte Entwicklung	Die Bevölkerung soll in den Stadtentwicklungsprozess integriert werden. Als ersten Schritt schlagen die Verfasser einen Wettbewerb für eine neue Namensgebung für das Projektgebiet vor. Die Stadtbahn wird in Phasen realisiert. Zunächst wird der Abschnitt zwischen Sternenplatz und Grenze realisiert und die Tram auf den bestehenden Gleisanlagen weitergeführt. Anschliessend wird das Stadtbahnnetz um eine parallel geführte Strecke mit Anbindung an Weinfeldern und die Fähre nach Meersburg ergänzt.



Leitidee	Ausgehend vom Bodensee als verbindendes Element, das keine Grenzen kennt, werden 5 Leitlinien für die Entwicklung des Areals aufgestellt: die Grenze neu leben, den See mit beiden Stadtzentren verbinden, Flora und Fauna erhalten und stärken, die Wahrnehmung des Ortes stärken und einen grenzübergreifenden Begegnungsort schaffen.
Städtebauliches Konzept	Als wesentliche Massnahmen zur Entwicklung und besseren Verknüpfung des Areals werden eine Reihe von Massnahmen vorgeschlagen: eine neue Strassenverbindung zwischen den beiden Städten von der Seestrasse unter den Bahngleisen in Richtung Bodanstrasse, Fussgängerbrücken, die das Gleisdreieck anbinden, Schaffung durchgängiger, grenzübergreifender Promenaden, eine differenzierte Wahrnehmung der Grenze und die Schaffung einer physischen Verbindung über eine differenzierte Gestaltung der Wege und Plätze im öffentlichen Raum durch einheitliches Oberflächenmaterial. Die Bodensee-Arena wird langfristig umverlegt und der östliche Bereich von Klein Venedig von Bebauung freigehalten. Der Festplatz besetzt das Areal beiderseits der Grenze. Bauliche Nachverdichtung erfolgt entlang der Seepromenade im Norden und beiderseits der Seestrasse. Das Grundstück südlich des Lago-Centers wird mit einer offenen Blockstruktur besetzt.
Bebauungsstruktur	Auf Konstanzer Seite wird die lineare Baustruktur entlang der Hafepromenade aufgenommen, um den Strassenraum zu definieren. Auf dem Areal südlich des Lago-Centers und westlich der Seestrasse werden entlang der Strasse Gebäudekomplexe errichtet, die jedoch durch Öffnungen Durchblicke in die Innenbereiche bieten. Die Gebäude sind zur Stadt orientiert 4-geschossig und zur Seeseite 3-geschossig. Östlich der Seestrasse wird ein Hochhaus als Leuchtturm und in Korrespondenz zu dem Hochhaus jenseits der Bahntrasse vorgeschlagen. Die bestehende kleinteilige Gebäudestruktur mit Gärten wird aufgegriffen und westlich der Seestrasse in einem Teilbereich fortgeführt.
Nutzungsvorschläge	Um eine dynamische Nachbarschaft zu erzeugen, wird eine funktionale Mischung vorgeschlagen. Entlang der Strassen sollen die Erdgeschosse kommerzielle Nutzungen aufnehmen. Die Bebauung südlich des Lago-Centers sieht im Norden ein Parkhaus vor, im Süden bildet ein kleiner Platz das Entree in den halböffentlichen Innenbereich. Die Bebauung entlang der Seestrasse wird mit einer Tiefgarage unterbaut, zur Strasse orientiert werden Büro-, Hotel- und Wohnnutzungen vorgeschlagen, zur Bahntrasse orientiert Studentenwohnen und ein Jugendhotel. Östlich der Seestrasse werden neben den geplanten Erweiterungen der Sportschule ein Schwimmbad und ein Sportzentrum (Hochhaus) vorgeschlagen. Das Werftareal bleibt bestehen, die Gebäude werden erneuert, der Werkstattbereich wird mit einem grossen Dach überspannt, was dem Areal ein einheitliches Bild verleiht.
Öffentlicher Raum/ Grün- und Freiflächen	Wesentliches Merkmal des öffentlichen Raums ist der Bodenbelag. Betonsteinpflaster in unterschiedlichen Variationen verlegt, manifestiert den Charakter des Standorts: flach, artifizial und zum Bodensee orientiert. Die Pflasterung soll unterschiedliche Assoziationen wecken und versteht sich als Land Art. Das Gleisdreieck wird mit Fussgängerbrücken angebunden, das Areal wird parzelliert und der Öffentlichkeit für Urban Gardening zur Verfügung gestellt.
Verkehr/ Neue Mobilitätskonzepte	Das bestehende Strassensystem wird beibehalten, zur besseren Erreichbarkeit von Klein Venedig wird eine neue Buslinie eingeführt. Die Seestrasse wird über einen Tunnel an die Strasse östlich des Lago-Centers und weiter an die Bodanstrasse angebunden. Fussgängerbrücken verbinden die beiden Städte über öffentliche Gartenanale des Gleisdreiecks.
Prozessorientierte Entwicklung	Es wird eine Entwicklung in drei Phasen vorgeschlagen: Phase 1 widmet sich der besseren Erreichbarkeit des Areals, in Phase 2 werden die Industrieflächen verlagert und mit ersten Bauten die Attraktivität des Gebietes gestärkt, es folgt eine schrittweise bauliche Nachverdichtung hin zu einem lebendigen, Nutzungsdurchmischten Wohn- und Stadtquartier.

ML713 KREUZLIGEN_KONSTANZ
DEUXVILLES_UN JARDIN



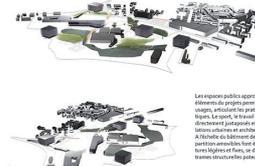
PLAN ENSEMBLE DU SITE
ECH: 1/20000 _ EVOLUTION ET TEMPORALITE _ LE TEMPS D'URBANISATION, T1, T2, T3, T4

1 ML713 KREUZLIGEN_KONSTANZ
DEUXVILLES_UN JARDIN



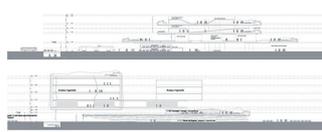
SCHEMAS - PLANS ENSEMBLE DU SITE
ECH: 1/5000
EVOLUTION ET TEMPORALITE _ LE TEMPS D'URBANISATION, T1, T2, T3, T4
Le projet propose un urbanisme évolutif, où l'adaptation apparaît dès le mouvement, le flou est comme principe fondamental. Le développement au sein de différents usages et formes urbaines prend en compte l'évolution comme transformation, intégration et expansion. Des Vies et Intérieurs sont choisis entre les espaces de programmes spatiaux et temporels flexibles, et leur développement permet une évolution et une diversification de l'usage des espaces, sans rupture des liens urbains.
Avec pour figure la maison, des logements, collectifs sont intégrés et pensés, qualitativement et conceptuellement, à l'échelle du développement urbain.
A la manière de parler en mouvement, proposant des relations à la nature et à ses processus, l'ensemble permet d'évoluer lentement et autour d'espaces vifs, réels et connectés.

2 ML713 KREUZLIGEN_KONSTANZ
DEUXVILLES_UN JARDIN



Les espaces publics appropriés et définis par les éléments du projet permettent d'ouvrir, à l'échelle du site, le savoir, le travail et l'échange culturel tout en favorisant le développement de nouvelles formes d'habitat. A l'échelle du bâtiment des espaces d'habitat et de services sont développés et articulés avec les espaces publics et les espaces de travail et de loisir, le flou est un principe de base et d'ouverture de l'espace urbain.

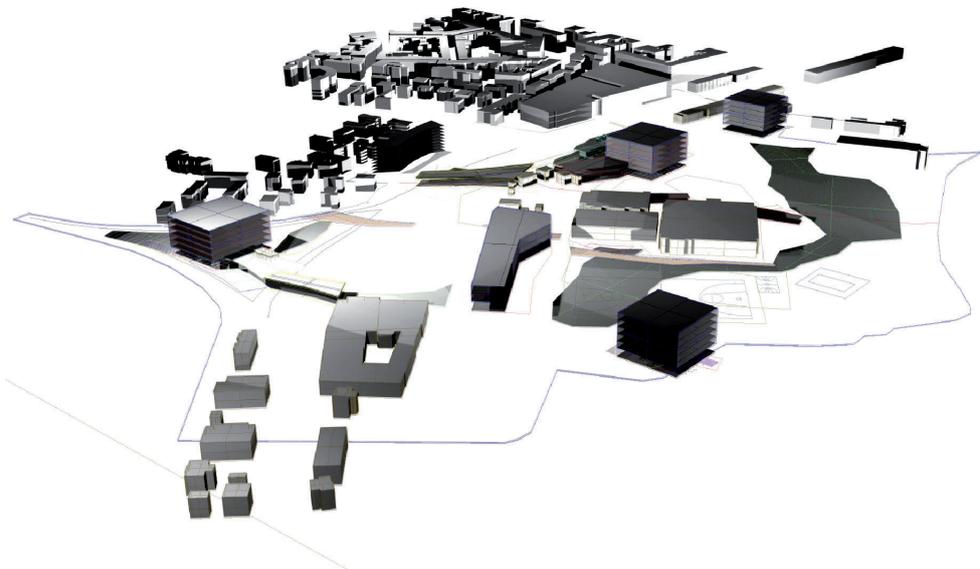
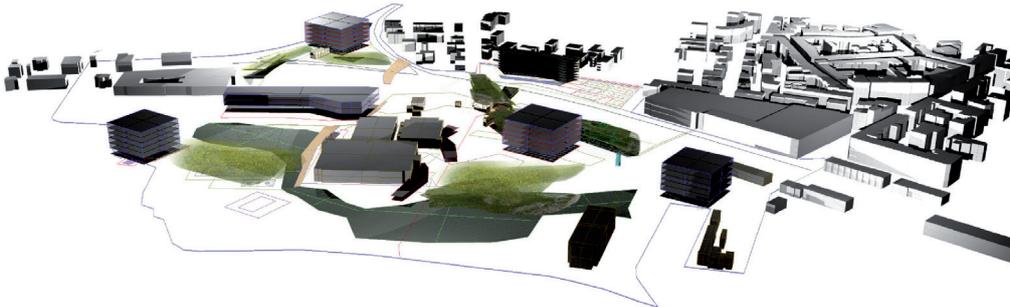
VEUES GLOBALES



COURTES

ECH: 1/500

PLAISANCE ET EVOLUTION
DES CONCEPTIONS ET
PROCESSES, SECTIONS DIVERSES
TEMPORALITES



Leitidee	Grundlage des Konzeptes soll ein „evolutionärer Urbanismus“ sein, „wo Adaption die Bewegung erfasst“ und das Fliessende zum konstituierenden Prinzip wird. Leer- und Zwischenräume werden völlig flexibel zwischen den bebauten Bereichen angesiedelt, gemäss veränderlichen Konfigurationen erlauben sie Evolution als Prozess der Überlagerung und Verdichtung des urbanen Gewebes.
Städtebauliches Konzept	Der Rand der Stadt soll neu geformt werden, indem nicht definierte Fragmente räumlich und konzeptionell integriert werden oder verschwinden. Vier grosse Baukörper und ein Teil der Freiflächen geben eine Richtung und Ordnung im Gebiet vor, welche durch andere Elemente und Freiräume gebrochen wird.
Bebauungsstruktur	Vier gleichartige, 6-geschossige Baukörper mit quadratischem Grundriss und gleicher Orientierung besetzen strategische Orte – die Werft, die Fläche nördlich der Bodensee-Arena, das Gleisdreieck und den Kreuzlinger Hafen. Im Kontrast dazu stehen eher frei geformte Gebäude auf dem Lago-Grundstück und östlich der Seestrasse (3-geschossig) sowie überdeckte Bereiche, Terrassen und Überführungen.
Nutzungsvorschläge	Abgesehen vom 7-geschossigen Wohngebäude am westlichen Rand des Areals am Lago-Center werden für alle Gebäude gleichartige Nutzungen benannt: Wohnen, Büros, Gewerbe und Kultur in frei aufteilbaren Gebäudestrukturen. Einzelnen Gebäuden werden Aussenflächen für temporäre Veranstaltungen zugeordnet. Der Bereich für die Erweiterung der Sportschule wird frei gehalten. Der Parkplatz an der Hafenstrasse wird mit einer überdeckten Terrasse bebaut. Frei eingestellte Räume haben pädagogische und kulturelle Nutzungen.
Öffentlicher Raum/ Grün- und Freiflächen	Als „Gärten in Bewegung“, in Verbindung mit der Natur und ihren Prozessen, soll sich das Ensemble langsam um grüne Bereiche herum entwickeln, vereint und verbunden werden. Die entstehenden öffentlichen Räume, begrenzt durch die Elemente des Projektes, sollen diversen Aktivitäten und Nutzungen dienen, Alltäglichem und Künstlerischem. Sport, Arbeit und Kultur finden unmittelbar nebeneinander statt, inmitten der einer völlig flexiblen Architektur. Im Rahmen der Entwicklung des Areals gehen Freiflächen durch Bebauung verloren oder entstehen, beispielsweise nach Abriss der Bodensee-Arena, neu. Neben Bereichen für Sport und Kultur werden auch Nutzgärten vorgesehen. Südlich des Sea Life Centers wird ein neu gestalteter Festplatz hergestellt.
Verkehr/ Neue Mobilitätskonzepte	Es werden drei Querungen der Bahnlinie vorgesehen. An der Freiestrasse werden eine Unter- und eine Überführung geplant, das Gleisdreieck wird mit einer Überführung angebunden. Im Übrigen bleibt die Verkehrsführung weitgehend unangetastet. In den Gebäuden werden Stellplätze vorgesehen.
Prozessorientierte Entwicklung	Durch ein geeignetes Management sollen Projektinitiativen und kollektive Wünsche bevorzugt werden. Ausgangspunkt sind Kubus, Wohnhaus, Unterführung, Festplatz und das Gebäude an der Bahn auf Konstanzer und die Bebauung des Gleisdreiecks auf Kreuzlinger Seite. In der Folge werden alle Querungen errichtet sowie kleine Gebäude an der Seestrasse und neben der Tennishalle hergestellt. Nach dem grossflächigen Gebäude bildet die Hafenebebauung in Kreuzlingen den Endpunkt. Während des gesamten Prozesses ändern die Freianlagen kontinuierlich ihre Form.

NY197 THE BEATING HEART
OF KONSTANZ / KREUZLINGEN

LAKE/BORDER/URBAN AREA /RHYTHMS
RELATION TO THE LAKE

ONE BORDER - 2 CITIES

DEVELOPMENT OF AN URBAN AREA

SPATIALISED RHYTHMS

A FRINGE : AT THE HEART OF THE URBAN AREA
A LAKEFRONT SPECIALIZED IN RECREATION

OBSOLESCENCE AND MANY PUNCTUAL USES

NY197 PROVOKING NEW RHYTHMS
A VARIED PROGRAMMATION, GENERATING NEW RHYTHMS

UNIVERSITY PROGRAMS

BUSINESS PROGRAMS

POPULATION

A POLARITY WHICH GATHERS ALL OF ITS COMPONENTS

PLANNING A POLARITY ORGANIZING THE MOBILITY

MINIMIZING THE BORDER AND ITS LIMITS

DEVELOPING A STRONG AND COMPLEX RELATIONSHIP TO THE LAKE

AN ORGANIZATION BY SEQUENCES

NY197

STARTING POINT

PLANNED RAILWAYS

NATURE AND LAKE

SEQUENCE 1: STARTING POINT AS PLACE FOR THE TWO CITIES

SEQUENCE 2: PLANNED RAILWAYS

SEQUENCE 3: NATURE AND LAKE

OBSOLESCENCE
Activities in decline
4 Ha

TEMPORARY USES
Exhibitions, Fairs

THE BEATING CENTER!

UNIVERSITY PROGRAMS

BUSINESS PROGRAMS

POPULATION

Specific programs

- E LEARNING CENTER**
Resource center dedicated to the diffusion of knowledge, to research and to education.
- BUSINESS INCUBATORS**
Accompanying enterprises through all stages of their development.
- FAB LAB**
A laboratory/factory hosted par companies but opened everyone and equipped with computer driven machines.
- TELECOMMUTING CENTER**
Central work space, teleworkers.
- IMPROVE ENTERTAINMENT FACILITIES**

SYNERGY AND MIX-USE

THE BEATING CENTER!

1

STARTING POINT

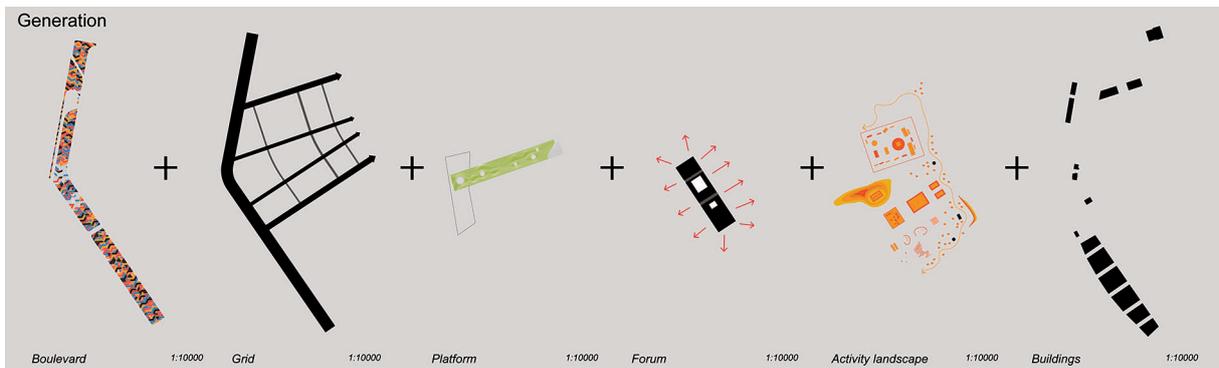
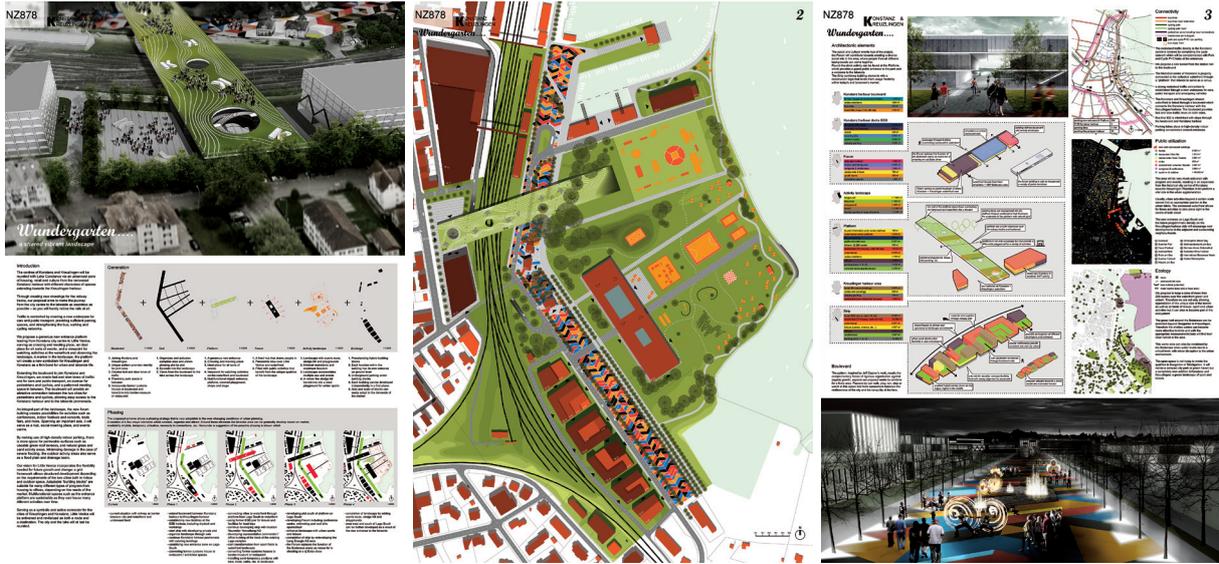
2

PLANNED RAILWAYS

3

NATURE AND LAKE

Leitidee	Die Verfasser wollen im Projektgebiet ein pulsierendes neues Zentrum schaffen, dessen Nutzung durch eine vielfältige Programmierung rhythmisiert wird.
Städtebauliches Konzept	Auf Grundlage einer städtebaulichen Analyse, die das Verhältnis des Projektgebiets zum See, die Lage an der Grenze zwischen Konstanz und Kreuzlingen, die Diversität der Gebiete und Funktionen innerhalb der Agglomeration und deren rhythmische Nutzungen umfasst, konstatieren die Verfasser, dass sich das Projektgebiet mit seiner wichtigen Erholungsfunktion am Seeufer in einer zentralen Randlage befindet. Das Industriegebiet und der Uferbereich sind in erster Linie durch obsoletere Funktionen und unzusammenhängende punktuelle Nutzungen geprägt. Durch den Rückbau der industriellen Nutzung, der Gratisparkplätze und der Sportfelder und das Einfügen diverser Programme aus dem universitären, wirtschaftlichen und dem Unterhaltungssegment soll das Projektgebiet für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen attraktiv und zum pulsierenden Zentrum von Konstanz und Kreuzlingen werden.
Bebauungsstruktur	Das Projektgebiet wird in drei Teilbereiche (Sequenzen) unterteilt, welche die Verbindung zwischen Stadtraum und See wieder herstellen sollen: den Platz zwischen beiden Städten (1), der an die Bahngleise angrenzende Bereich (2) und der naturnahe Raum am See (3). An der Kreuzung Bahnhofstrasse, Hafenstrasse und Hauptstrasse wird ein zentraler Platz mit Blickverbindungen zum See und Anbindung an die Uferpromenade ausgebildet. Entlang der Bahngleise werden im Osten kompakte, mehrgeschossige Baukörper platziert. Eine Brücke über das Gleisdreieck und ein Brückenbauwerk nördlich der Freiestrasse überwinden die Bahnanlagen. Die Sporthallen im Uferbereich bleiben erhalten und werden durch kleinmassstäbliche Hütten ergänzt.
Nutzungsvorschläge	Als universitäre Nutzung wird ein Learning Center mit zentraler Bibliothek vorgeschlagen. Die vorgesehenen wirtschaftlichen Funktionen umfassen Gründerzentren, ein „FAB LAB“ und Telearbeitsplätze. Darüber hinaus sind verschiedene Unterhaltungs-, Freizeitangebote und Gastronomie vorgesehen. Der Brückenbau über die Gleise beinhaltet ein Hotel.
Öffentlicher Raum/ Grün- und Freiflächen	Parallel zu den Bahngleisen wird eine Promenade angelegt, die sich im Bereich der Freiestrasse platzartig aufweitet. Im Bereich des Sea Life Centers und des Kreuzlinger Hafens werden zwei weitere befestigte Plätze angelegt. Das Gleisdreieck und der Uferbereich werden als Grünflächen unterschiedlicher Qualität ausgebildet. Neben temporär bespielbaren Flächen im Zentrum werden begrünte Wegflächen entlang der Bahngleise und Wiesen im Uferbereich angelegt. Die Grünflächen werden durch ein orthogonales Wegenetz erschlossen. Parallel zu den Wegen werden Wassergräben angelegt, die die Nähe zum Bodensee thematisch aufgreifen sollen.
Verkehr/ Neue Mobilitätskonzepte	Die Frequenz der Zugverbindungen auf den bestehenden Bahnstrecken soll erhöht werden, um den Bewohnern das Pendeln zwischen Zentrum und Vorstadt zu erleichtern. Zusätzlich sollen neue Park-and-ride-Parkplätze und neue Buslinien eingerichtet werden.
Prozessorientierte Entwicklung	Das Projektgebiet soll zum neuen urbanen Zentrum von Konstanz und Kreuzlingen und zur Ikone des Bodensees werden. Hierfür sehen die Verfasser eine phasenweise Entwicklung vor. Die Planung soll flexibel sein und sich den verändernden Anforderungen im Laufe eines Tages, eines Jahres oder eines längeren Zeitraums anpassen können.

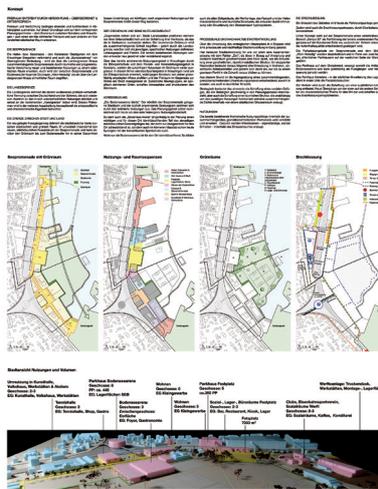


Leitidee	Ausgangspunkt des Entwurfs ist ein Boulevard, der die Hafenbecken von Konstanz und Kreuzlingen miteinander verbindet. Das Projekt will ein strenges Ordnungsprinzip mit organischem Wachstum kombinieren und so einen lebendigen Raum zwischen hektischer Innenstadt und kontemplativem Uferbereich des Bodensees schaffen.
Städtebauliches Konzept	Der Boulevard verbindet als vielschichtiger öffentlicher Raum die Hafenbecken der beiden Städte. Zusätzlich verbindet eine grosse, unterbaute Plattform die Innenstadt von Konstanz über die Bahngleise und den Boulevard hinweg mit dem Festplatz, den grosszügigen, von Bebauung freigehaltenen Sport- und Grünflächen und dem Ufer des Bodensees. Auf Kreuzlinger Seite entsteht östlich des Boulevards das Forum, ein multifunktionales Sport- und Kongresszentrum. Das Areal westlich des Boulevards wird in insgesamt 6 Parzellen aufgeteilt, deren Massstab eine individuelle Bebauung für unterschiedliche Nutzungen ermöglicht. Städtebauliche Vorgaben, wie die Aufnahme der Strassenflucht zum Boulevard und Festlegungen zur Höhenentwicklung sollen die individuellen Bauungen zu einem Strip zusammenfassen.
Bebauungsstruktur	Auf Konstanzer Seite wird der Hafbereich auf der Südseite des Hafenbeckens neu organisiert. Das Lago-Center erhält am südlichen Ende eine 6-geschossige bauliche Ergänzung. Die Brachfläche wird zum Stadtplatz, der im Süden durch einen 6-geschossigen Neubau gefasst wird. Vom Stadtplatz aus wird die teilweise mit 2 Geschossen unterbaute Plattform erschlossen, über deren begrüntes Dach Klein Venedig angebunden wird. Auf Kreuzlinger Seite entsteht das Forum, ein 3-geschossiger Gebäudekomplex mit einer Länge von 185 m und einer Gebäudetiefe von 50 m, das mit Dachauschnitten und grosszügigen Fassadenöffnungen Transparenz erzeugt. Der Strip zwischen Gleisanlagen und Seestrasse wird mit sechs Gebäudekomplexen überplant. Zur Bahn orientiert werden geschlossenen Fassaden ausgebildet, zur Seeseite öffnet sich die Bebauung in Abhängigkeit der programmatischen Belegung. Die Anzahl der Geschosse variiert von 2 bis 5 Geschossen und steigt zur Mitte hin an.
Nutzungsvorschläge	Vorhandene Gebäude werden in den Boulevard integriert, die Grenzhäuschen werden als Museum umgenutzt. Zusätzlich entstehen gastronomische Angebote. Die Plattform bietet neben Parken, kommerziellen und gastronomischen Flächen auch Wohnen sowie Spiel- und Freiflächen auf dem begrüntem Dach. Das Forum ersetzt die bisherige Bodensee-Arena, zusätzlich werden die Sportschule, ein Schwimmbad, Kongress- und Konferenzräume sowie gastronomische Angebote vorgeschlagen. Der Bebauungsstreifen an der Seestrasse kann individuell geplant werden, angeboten werden Hotel, Büro- und Gewerbeflächen, Wohnen, Freizeitangebote sowie Parkgaragen. Grosszügige Dachterrassen bieten den Blick auf den Bodensee.
Öffentlicher Raum/ Grün- und Freiflächen	Es werden drei unterschiedliche öffentliche Räume angeboten, die grosse, urbane Plattform, die südlich des Lago-Centers über die Bahntrasse Klein Venedig und den Festplatz anbindet, der Boulevard, der die Hafenbecken von Konstanz und Kreuzlingen miteinander verbindet und eine mindestens 200 m breite, von Bebauung freigehaltene grüne Uferzone. Dieser Bereich ist ergänzendes Angebot zu den Parkanlagen Stadtgarten und Seegarten, der neben Sport- und Freizeitangeboten vor allem Flächen zur ökologischen Aufwertung und Unterstützung von Flora und Fauna bietet.
Verkehr/ Neue Mobilitätskonzepte	Das Radwegenetz wird erweitert und durch insgesamt 6 Park+Cycle-Stationen ergänzt. Die Konstanzer Innenstadt wird über die neue Plattform mit dem Seeufer verbunden. Eine neue Tunnelverbindung für Autos und Busse verbindet Seestrasse mit westlicher Hafenstrasse. Der neue Boulevard, der die beiden Hafenbecken verbindet, wird zu beiden Seiten von Fahrspuren für Pkw und Bus, mit Haltestellen an den beiden Hafenbecken, begleitet. Zusätzliche Parkgaragen werden unter der Plattform und unter der Neubebauung des Strips auf Kreuzlinger Seite vorgesehen.
Prozessorientierte Entwicklung	Es wird eine Entwicklung in 4 Phasen vorgeschlagen. Ausgangspunkt ist der Boulevard, sukzessive folgt dann die bauliche Entwicklung von Norden und Süden.

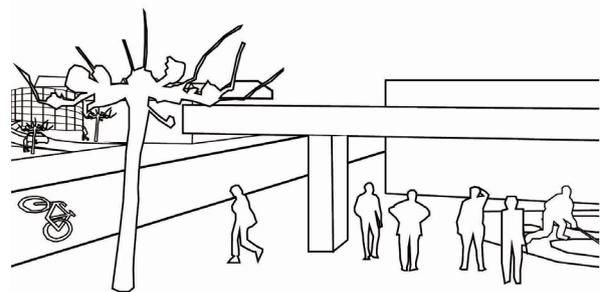
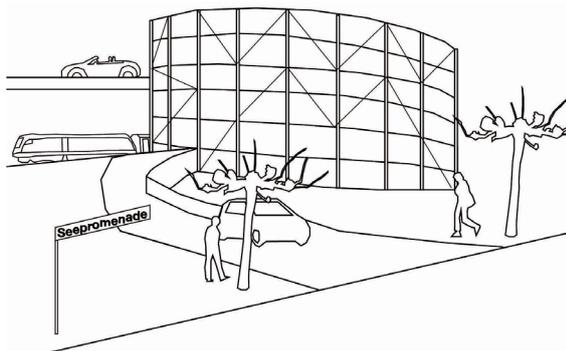
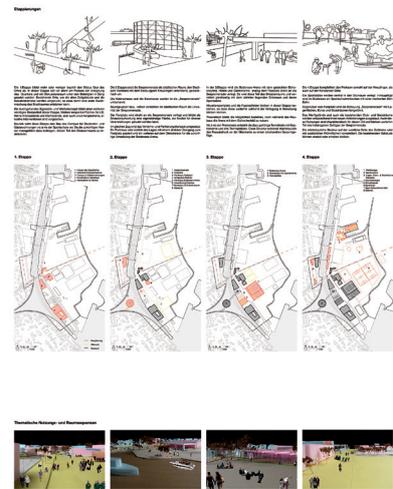
OD584 Einblatt 11 - Grundriss Anordnungen
Die Seepromenade: Hüben mit Dröben



OD584 Einblatt 11 - Grundriss Anordnungen
Die Seepromenade: Hüben mit Dröben



OD584 Einblatt 11 - Grundriss Anordnungen
Die Seepromenade: Hüben mit Dröben

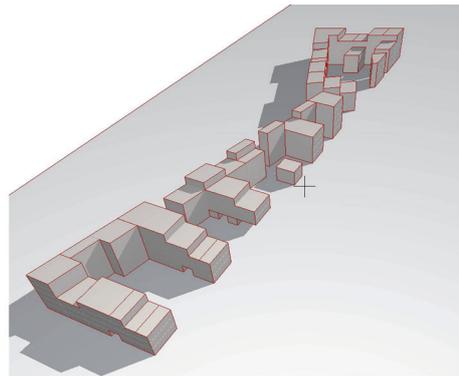
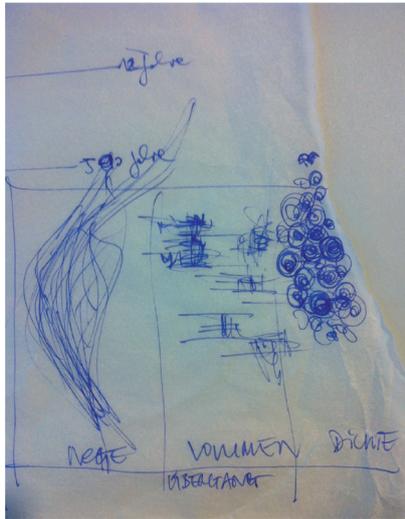
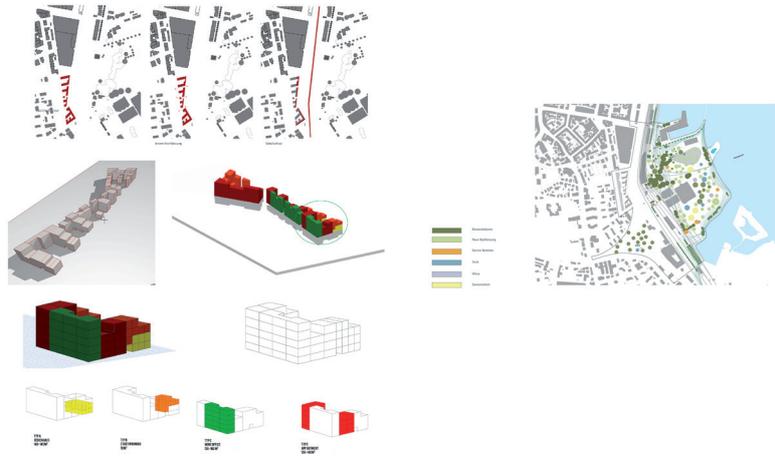
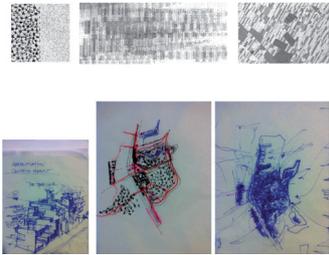


Leitidee	Gemäss der These, dass Freiraum und Verdichtung einander bedingen, werden ein klar definierter Freiraum und ein verdichteter städtischer Raum geschaffen, eine neue Verbindung markiert mäanderförmig die Grenze zwischen beiden Räumen.
Städtebauliches Konzept	Das Konzept versucht, eine räumliche Struktur zu schaffen, die unabhängig von der „jeweiligen Nutzung funktioniert und eine zusammenhängende Dichte innerhalb des städtischen Strassenraumes erzeugt“. Die thematische „Nutzungsabfolge“ entlang der Promenade wird verstärkt, wodurch „Mikrokosmen“ als eigenständige soziale Einheiten gebildet werden.
Bebauungsstruktur	An der Wiesenstrasse wird die kleinteilige Struktur fortgesetzt, ein Parkhaus ergänzt den keilförmigen Grundriss des Lago-Centers. An der Seestrasse folgt die Bebauung den Grundstücksgrenzen und begleitet den Strassenraum. Bodensee-Arena und Sportschule werden erweitert, die Werft wird ebenfalls umgestaltet. An der Bahn setzt sich die lineare Struktur nach Süden fort, auf dem Gleisdreieck ist ein weiteres, rundes Parkhaus vorgesehen.
Nutzungsvorschläge	Entlang der Gleise werden, beginnend am Festplatz, Gastronomie, Sozial- und Nebenräume, Studenten- und Gästewohnen, Tennishalle und auf dem Industrieareal Kunsthalle, Volkshaus, Ateliers und Werkstätten geplant. Die Villen am Grenzübergang werden zu „Häusern der Geschichte“. Die BSB und der Eisenbahnverein erhalten ein Trockendock und neue Gebäude. An der Wiesenstrasse ist Wohnen vorgesehen. Pendant zum Festplatz ist auf Kreuzlinger Seite ein Markt- und Boule-Platz. Die Bodensee-Arena wird als identitätsstiftend und adressbildend anerkannt und hat Synergie-Effekte mit der Sportschule. Deswegen erfolgt nach Abriss ein Neubau an anderer Stelle. Die Bebauung an der Promenade ist im Wesentlichen 2- bis 3-geschossig, das Wohnen 5-geschossig. Die Parkhäuser haben 5 und 8 Geschosse.
Öffentlicher Raum/ Grün- und Freiflächen	Das grüne Areal von Klein Venedig wird als ein über die Landesgrenzen hinaus einheitlicher Raum begriffen. Während in Konstanz die Freizeitnutzung im Vordergrund steht (Sea Life Center, Liegewiese, Grillplatz, Badestrand), liegt in Kreuzlingen der Schwerpunkt auf Sport (Sportschule, Bodensee-Arena, Tennis, Fussballfelder, See-Schwimmbad).
Verkehr/ Neue Mobilitätskonzepte	Hafen- und Seestrasse verbinden lokal (Stadtgarten und Seeburgpark), sind aber auch Bestandteil des Europaradweges und somit überregional von Bedeutung. Durch eine lineare Wegeführung als Promenade, im Süden auch (verkehrsberuhigt, Tempo 30) mit KFZ-Verkehr, wird diese Bedeutung herausgestellt. Beide Parkhäuser (insgesamt etwa 790 Stellplätze) überwinden die Gleise, am Lago-Center für Fussgänger und Radfahrer, am Gleisdreieck für alle Verkehre. Ebenerdige Stellplatzanlagen im Gebiet entfallen. Im Bereich des Grenzübergangs ist eine Unterführung unter den Gleisen geplant. An der Seestrasse und am Festplatz sind Haltestellen für den ÖPNV vorgesehen. Auf dem Areal markiert ein Fussweg den Übergang vom urbanen zum Grünraum.
Prozessorientierte Entwicklung	Der Faktor Zeit ist eng verbunden mit Aneignung und sozialem Wachstum. Eine Umsetzung in Phasen bedeutet somit, dass nur ein gewisser Zeitraum überschaubar ist. Zunächst werden die Häuser der Geschichte, die Studentenwohnungen und die Erweiterung der Sportschule und des Industrieareal vorgenommen. Es folgen die Parkhäuser, Sportschule und erste Definition von Freiräumen. Nach Abriss der alten Arena werden eine neue, grössere Halle und ergänzende Nutzungen (Tennishalle, -plätze, Gastronomie) jenseits der Seestrasse hergestellt. Schliesslich folgen die Nebengebäude des Festplatzes, Werftumbau, Wohnen sowie diverse Angebote in den Freiräumen.

OU656 Knollingen / Kanton Zürich (DE) The Gentrified Link

OU656 Knollingen / Kanton Zürich (DE) The Gentrified Link

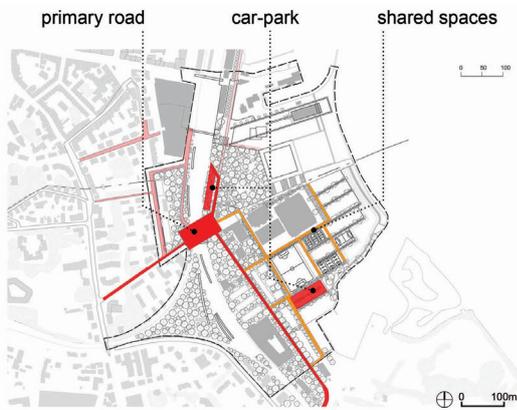
OU656 Knollingen / Kanton Zürich (DE) The Gentrified Link



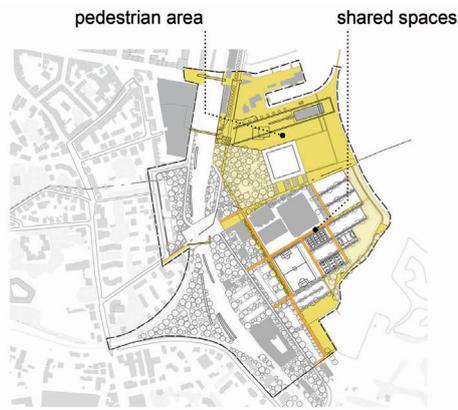
Leitidee	Die Verfasser wollen unterschiedliche städtebauliche Elemente und Nutzer in einem dichten Netz verbinden und Verknüpfungen zwischen Stadt und Natur schaffen.
Städtebauliches Konzept	Das städtebauliche Konzept sieht die Kombination des nord-süd ausgerichteten Wegesystems mit linearen Bauvolumen und eine Verdichtung der Grünstrukturen vor.
Bebauungsstruktur	Für die Bebauung südlich des Lago-Centers wird eine geknickte, nach Osten durchlässige Blockstruktur aus höhenmässig gestaffelten, 2- bis 5-geschossigen Baukörpern vorgeschlagen. Das Bebauungsprinzip basiert auf gestapelten Volumen, die ergänzt und erweitert werden können. Auf dem Werftgelände wird ein neuer, geknickter Baukörper errichtet. Entlang der Hafenstrasse wird auf den aktuellen Parkplatzflächen ein trichterförmiges, gekrümmtes Volumen vorgeschlagen.
Nutzungsvorschläge	Südlich des Lago-Centers soll ein neues Wohnquartier mit einem breiten Angebot unterschiedlicher Wohnformen entstehen, das von Reihenhäusern über Stadtwohnungen und Home-Offices bis zu Apartments reicht. Durch die verschiedenen Kombinationsmöglichkeiten der Einheiten soll eine lebendige Nachbarschaft generiert werden. Im verdichteten Grünraum werden Servicebereiche angeordnet.
Öffentlicher Raum/ Grün- und Freiflächen	Der Verlauf der Uferkante wird modifiziert und in Form von Böschungen topografisch modelliert. Südlich des Sea Life Centers wird eine Wiese angelegt. Der Baumbestand wird durch neue Pflanzungen verdichtet. Zwischen den Bäumen werden mehrere Teiche angeordnet.
Verkehr/ Neue Mobilitätskonzepte	Das Wegesystem wird in Nord-Süd-Richtung angelegt. Darüber hinaus werden zum Verkehr keine Aussagen gemacht.
Prozessorientierte Entwicklung	Zur prozessorientierten Entwicklung werden keine Aussagen gemacht.



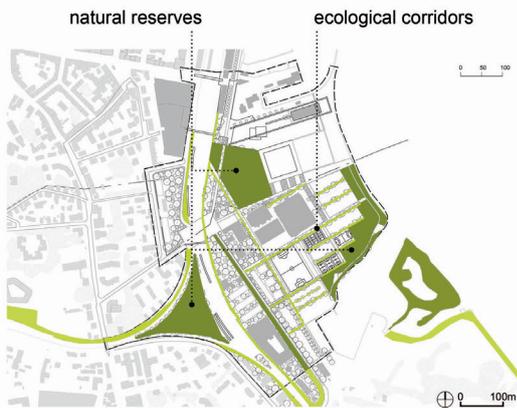
Leitidee	Die Städte Konstanz und Kreuzlingen sollen über eine Promenade und attraktive Grünräume besser miteinander verbunden werden. Das Gebiet Klein Venedig soll in drei Bauabschnitten zu einem länderübergreifenden und verbindenden Naherholungsgebiet entwickelt werden.
Städtebauliches Konzept	Das Gebiet Klein Venedig wird weitgehend von Bebauung freigehalten und in eine attraktive Parklandschaft mit Bezug zum Ufer des Bodensees transformiert. Bauliche Massnahmen beschränken sich auf den westlichen, der Stadt zugewandten Randbereich des Areals, das mit einer gemischt genutzten, neuen Bebauungsstruktur einen städtebaulichen Rücken erhält. Die Entwicklung beginnt im Norden, zunächst wird die Werft mit Trockendock und Segelschule mit Bezug zum SeaLife Center neu organisiert. Die Brachfläche südlich des Lago-Centers wird mit einer 4-geschossigen offenen Blockstruktur bebaut. Westliche und östliche Hafenstrasse werden mit einem Tunnel verbunden. Östlich der Gleise entsteht im Zentrum des Areals ein langgestreckter Platz, der mit einem Hotelkomplex und einem Kultur- und Kongresszentrum bebaut wird und, zum See orientiert, als Festplatz dient. Die geplante Erweiterung der Sportschule bildet den südlichen Abschluss dieses Platzes, der im Norden und Süden durch Parkhäuser ergänzt wird. In der zweiten Phase werden die Bodensee-Arena abgerissen und das Areal in eine grosszügige Parklandschaft transformiert, das Hafenbecken auf Kreuzlinger Seite wird für einen Segelhafen nach Norden erweitert, ein 4-geschossiger Hotelriegel bildet den Abschluss. Eine Brücke für Fussgänger und Radfahrer verbindet die Kreuzlinger Innenstadt über das Gleisdreieck mit Klein Venedig. In der dritten Phase entsteht beiderseits der Seestrasse ein gemischt genutztes Quartier mit offenen Blockstrukturen.
Bebauungsstruktur	Das neue Stadtquartier auf Kreuzlinger Seite wird zur Bahn hin 4- bzw. 5-geschossig und nach Osten 3- bzw. 4-geschossig ausgebildet, um Blickbeziehungen zum Wasser zu ermöglichen. Es werden grosszügige Wohnungen mit offenen, dreiseitig belichteten Wohnräumen angeboten. Die Bebauung südlich des Lago-Centers ist durchgängig 4-geschossig, den nördlichen Anschluss bildet ein Einzelbaukörper mit Vorplatz zur Stadtseite. Hotel und Kongresszentrum werden als 4-geschossige Solitäre auf dem zentralen Platz freigestellt. Über einer Sockelzone kragen versetzt angeordnete Baukörper aus.
Nutzungsvorschläge	Das Quartier an der Seestrasse weist über zwei Geschosse gewerbliche Nutzungen auf, darüber wird Wohnen angeboten. Die geplante Sportschule erhält im südlichen Bereich einen Erweiterungsbau. Auf dem Areal südlich des Lago-Centers wird Mehrgenerationenwohnen in den Blockstrukturen sowie eine Einrichtung für betreutes Wohnen im Einzelbaukörper vorgeschlagen. Einzelbaukörper in der Parklandschaft nehmen touristische Nutzungen wie Hotels, Kultur- und Kongresszentrum sowie gastronomischen Einrichtungen mit Blick auf das Kreuzlinger Hafenbecken auf.
Öffentlicher Raum/ Grün- und Freiflächen	Die Hafepromenade, als durchgehender öffentlicher Raum, verbindet die Uferbereiche der beiden Städte. Östlich schliessen sich der neue Stadtpark und im Süden der neu geschaffene Segelhafen an. Die neue „Velobrücke“ startet an der Hauptstrasse und überbrückt mit sanftem Schwung das Gleisdreieck und die Hafepromenade und endet in einem Aussichtsturm im Wasser. Die organische Form der Brücke weitet sich zu Aufenthaltsflächen und bieten Ausblicke auf die beiden Städte und über den See.
Verkehr/ Neue Mobilitätskonzepte	Westliche und östliche Hafenstrasse werden über einen Tunnel mit getrennten Fahrspuren für KFZ bzw. Fussgänger und Radfahrer verbunden. Die Hafepromenade wird in das Busnetz eingebunden. Zur verkehrlichen Entlastung der Innenstadt werden zwei zusätzliche Parkhäuser vorgeschlagen, ein weiteres Parkhaus kann optional auf dem Gleisdreieck errichtet werden.
Prozessorientierte Entwicklung	Es wird eine Entwicklung in drei Phasen vorgeschlagen, die Entwicklungsmassnahme startet im nördlichen Hafenbereich und setzt sich sukzessive nach Süden fort.



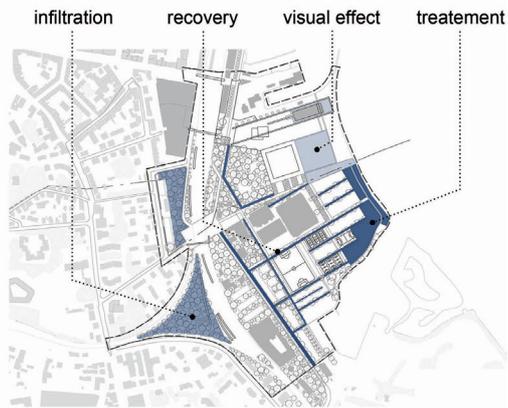
Mobility



Pedestrian circulation



Vegetal structure



Water management

Leitidee	Das Konzept basiert auf der Identität der Uferbereiche des Bodensees mit drei auffälligen Landschaften: den feuchten Uferwiesen, landwirtschaftlich genutzten Flächen und bewaldeten Bereichen. Insgesamt soll die Konstanzer Seite eher urban, die Kreuzlinger Seite eher landschaftlich geprägt sein.
Städtebauliches Konzept	Das Konzept sucht vorzugsweise nach einem umfassenden Ansatz mit austauschbaren Elementen und nicht nach einem Masterplan, um die Anpassungsfähigkeit zu gewährleisten. Im Mittelpunkt auf Konstanzer Seite steht das Messegebäude als Solitär mit spiegelnder Wasserfläche, im Süden werden Gebäude in die Landschaft eingebettet.
Bebauungsstruktur	Das Grundstück am Lago-Center bleibt unbebaut. Das Messengelände wird durch eine Halle ersetzt, die durch eine grosse Wasserfläche und einen kiesbedeckten Platz erweitert wird. Der Süden wird eher kleinteilig bebaut, die Bebauung soll sich in die Landschaft integrieren. Bodensee-Arena und Tennishalle werden in das Areal integriert, um den Abriss zu antizipieren.
Nutzungsvorschläge	Werft und Sea Life Center bleiben unangetastet. Das Messegebäude auf quadratischem Grundriss soll als Bindeglied wirken und lässt sich durch verschiebbliche Fassadenelemente nach allen Seiten öffnen: zum Platz mit dem Altstadt-Bezug, zum Wald, zum Farmland und zu den Feuchtwiesen. Ein transparentes Dach macht den Himmel zur fünften Fassade. Aus der Schweizer Seite sind Gebäude für Sport und ein kleines, industriell genutztes Gelände vorgesehen. Den Sport-Campus mit Erweiterung der Sportschule bilden „Pavillons im Wald“ mit hoher Aufenthaltsqualität in der Nähe der Bahn. Einige bestehende Gebäude können ersetzt werden, um neuen Ansprüchen gerecht zu werden.
Öffentlicher Raum/ Grün- und Freiflächen	Der Uferbereich mit den Feuchtwiesen dient als Interface zwischen Land und Wasser mit grosser Artenvielfalt, er lädt zum Wandern und Entspannen ein. Die vom Menschen geformte, landwirtschaftliche (Bocage-)Zone mit klar definierten Bereichen ist nutzungs offen (Blumenwiesen, Haine, Weinanbau) und dient ausserdem als Landreserve. Teilbereiche des Areals werden zum Wald und als Natur-Reserve betrachtet, verbunden durch ökologische Korridore entlang der Nebenstrassen und Kanäle. Sie bilden den Übergang zur Stadt. Das Messengelände soll Verbindungsglied der Bereiche sein. Der Umgang mit Wasser findet besondere Beachtung, es wird in Gräben gesammelt, gefiltert, geklärt (Phytoremediation zur Reinigung des Wassers vor Einleitung in den See) und als visueller Effekt eingesetzt. Das Eindringen von Regenwasser in den Untergrund soll wegen der Belastung vermieden werden. Die Bahn wird in bewaldete Bereiche eingebettet, um die Emissionen zu reduzieren. Eine starke Landschaftsstruktur bindet die Gebäude in die Umgebung ein.
Verkehr/ Neue Mobilitätskonzepte	Im Bereich des ehemaligen Grenzüberganges überwindet eine grosse Kreuzung die Bahngleise. Der nördliche Bereich des Areals am See mit Sea Life Center und Messeplatz ist den Fussgängern vorbehalten, die südliche Hälfte wird als Shared Space mit reduzierter Höchstgeschwindigkeit gestaltet. An der Hafenstrasse und südlich des Fussballfeldes werden ebenerdige, landschaftlich gestaltete Stellplätze ausgewiesen.
Prozessorientierte Entwicklung	Zur gestaffelten Umsetzung werden keine präzisen Angaben gemacht, es wird aber eine mögliche Abfolge der Nutzungen für einen Teilbereich aufgezeigt, mit einer Entwicklung von der landschaftlichen Phase bis zur Bebauung, die an die Fruchtfolge in der Landwirtschaft erinnert.

TG023

GEMEINSAM GRENZENLOS 1

TG023

TG023

3

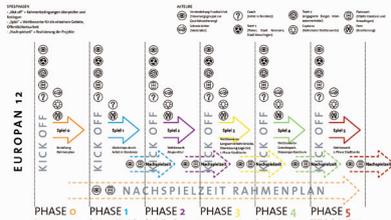
Zoom - In

PROJEKTSTADT
 Die Projektstadt ist ein zentraler Bestandteil des Gesamtprojekts. Sie umfasst die Bereiche, die durch die neue Langsamverkehrsbauwerke verbunden werden. Die Projektstadt ist ein zentraler Bestandteil des Gesamtprojekts. Sie umfasst die Bereiche, die durch die neue Langsamverkehrsbauwerke verbunden werden.

PROJEKTSTADT
 Die Projektstadt ist ein zentraler Bestandteil des Gesamtprojekts. Sie umfasst die Bereiche, die durch die neue Langsamverkehrsbauwerke verbunden werden. Die Projektstadt ist ein zentraler Bestandteil des Gesamtprojekts. Sie umfasst die Bereiche, die durch die neue Langsamverkehrsbauwerke verbunden werden.

PROJEKTSTADT
 Die Projektstadt ist ein zentraler Bestandteil des Gesamtprojekts. Sie umfasst die Bereiche, die durch die neue Langsamverkehrsbauwerke verbunden werden. Die Projektstadt ist ein zentraler Bestandteil des Gesamtprojekts. Sie umfasst die Bereiche, die durch die neue Langsamverkehrsbauwerke verbunden werden.

„Fussballspiel“ (Prozess + Akteure)



Transformationsprozess

PHASE 1
 Ziel: Einmaliges Wohnprogramm, das die Bedürfnisse der Bewohnerinnen und Bewohner in der Projektstadt erfüllt.

PHASE 2
 Ziel: Einmaliges Wohnprogramm, das die Bedürfnisse der Bewohnerinnen und Bewohner in der Projektstadt erfüllt.

PHASE 3

PHASE 3
 Ziel: Einmaliges Wohnprogramm, das die Bedürfnisse der Bewohnerinnen und Bewohner in der Projektstadt erfüllt.

PHASE 4
 Ziel: Einmaliges Wohnprogramm, das die Bedürfnisse der Bewohnerinnen und Bewohner in der Projektstadt erfüllt.

PHASE 5
 Ziel: Einmaliges Wohnprogramm, das die Bedürfnisse der Bewohnerinnen und Bewohner in der Projektstadt erfüllt.

Vision Grenzlospark



DOZENT UNIVERSITÄT KONSTANZ: „Dank der Anstellung der Uni am See, muss ich nicht mehr eine halbe Ewigkeit pendeln und kann genötigt mit dem Fahrrad über die neue Langsamverkehrsbauwerke zum Wissenschaftszentrum gelangen.“



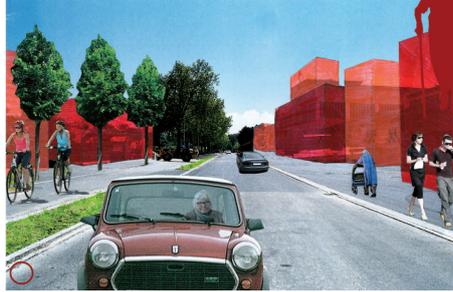
ARTIST IN RESIDENCE: „Ich habe schon viele Kunstprojekte initiiert, aber hier im Rahmen von ‚Freie Sicht auf den Bodensee‘ über binationale städtische Prozesse und Räume nachzudenken, finde ich besonders spannend.“



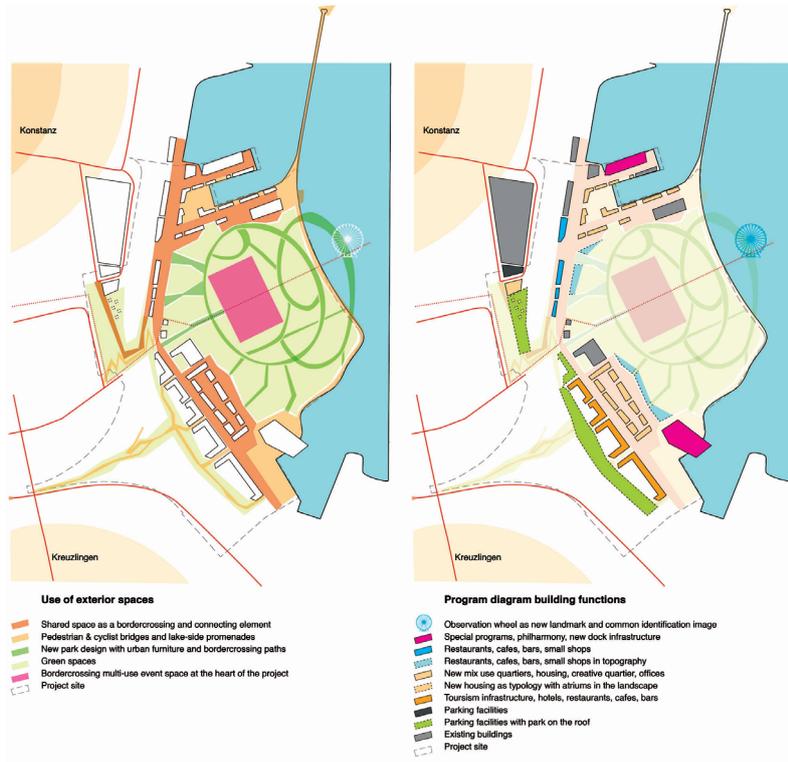
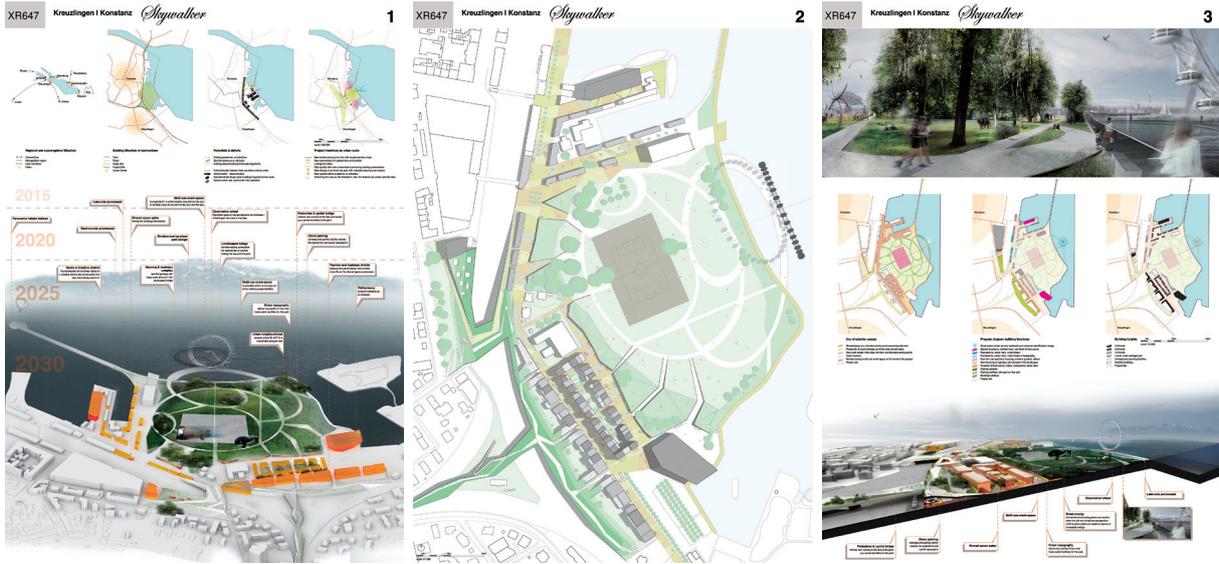
MÜTTER MIT SOHN: „Wir wohnen in der dichten Mehrgenerationenüberbauung ‚Freie Sicht‘. Früher hatte Klein Venedig kaum Aufenthaltsqualität. Jetzt haben wir gleich vor der Haustür den neuen Grenzlospark. Sobald die Sonne scheint, sind wir draussen!“

BEWOHNERINNEN ALTERSRESIDENZ: „Die Residenz hat eine einmalige Lage, es läuft immer was. Der Blick auf den Bodensee ist wunderbar und für unsere Spaziergänge benutzen wir am liebsten den Seeboulevard.“

PASSIONIERTE SCHWIMMERIN: „Meine Mutter erzählte mir von Badeanstalten bei der Mole und nun gibt es wieder eine. Vor der Arbeit gehe ich jeweils schwimmen und im Winter in die Sauna mit Seeblick. Lebensqualität pur.“



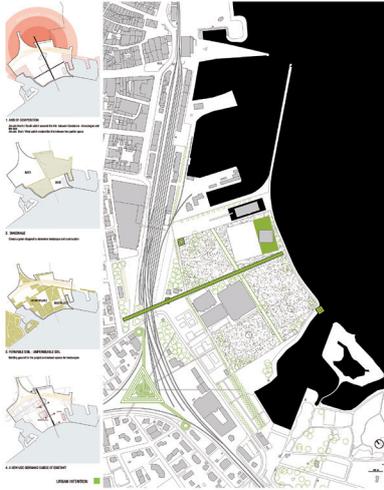
Leitidee	Die Verfasser schlagen ein Entwicklungskonzept vor, das von verschiedenen Akteuren in Form eines partizipativen Prozesses umgesetzt wird. Ziel des Projektes ist, „ein belebtes gemeinsames Wohnzimmer und eine Bühne für Konstanz-Kreuzlingen zu schaffen, deren Rückgrat der Seeboulevard und deren Mitte der Grenzlospark ist“.
Städtebauliches Konzept	Auf Grundlage einer Analyse der Bodensee-Region, der räumlichen Struktur, der vorhandenen Nutzungen und Erschliessungen sowie der Defizite und Potenziale des Projektgebiets wollen die Verfasser die vorhandenen Qualitäten des Standorts herausarbeiten und stärken. Das Projektgebiet soll unter Beteiligung von Künstlern, Planern, Bürgern, Behörden, einer Steuerungsgruppe und einem Moderator in Form eines Transformationsprozesses in 5 Phasen entwickelt werden. Es sollen gemeinsame Orte geschaffen (Phase 1), neue Programme initiiert (Phase 2), das Projektgebiet an die Umgebung angebunden (Phase 3), der Grenzlospark realisiert (Phase 4) und eine Stadtkante errichtet werden (Phase 5).
Bebauungsstruktur	Für die Bebauungsstruktur wird ein Rahmenplan vorgeschlagen, dessen Ideen in jeder Phase des Transformationsprozesses hinterfragt werden sollen. Drei wichtige Erschliessungsräume – der Seeboulevard, die Seepromenade und die Uferpromenade – gliedern die Bebauung und die Freiflächen. Südlich des Lago-Centers werden 5-geschossige, L-förmige Riegel auf 1-geschossigen Sockeln vorgesehen. Östlich des Gleisdreiecks wird ein Bebauungsstreifen mit 5-geschossigen Riegeln, Blöcken und einem 10-geschossigen Hochhaus im Süden angelegt, der zu den Gleisen eine städtische Kante bildet. Parallel dazu werden 3-geschossige offene Blöcke angeordnet. Die Werft wird in Form eines mehrgeschossigen Riegels erneuert und weitere Riegel parallel zu den Gleisen errichtet.
Nutzungsvorschläge	Südlich des Lago-Centers werden Wohnungen für Mehrgenerationenwohnen geschaffen. Der Bebauungsstreifen östlich des Gleisdreiecks nimmt ein Wissenschaftszentrum mit Tagungseinrichtungen der Uni Konstanz und im Süden ein Hotel auf. Parallel dazu soll studentisches und temporäres Wohnen in Kombination mit Start-ups entstehen. Im Zusammenhang mit der Werft wird ein neues Wassersportzentrum vorgeschlagen.
Öffentlicher Raum/ Grün- und Freiflächen	Wichtigstes Element der Grünplanung ist der Grenzlospark, der das bestehende Angebot an Freiflächen im Raum Konstanz-Kreuzlingen (Stadtgarten und Seeburgpark) in Form eines qualitativ hochwertigen Aufenthaltsraums ergänzen soll. Die Tennishalle und das Eisfeld werden zugunsten des Festplatzes verlegt und eines der Fussballfelder aufgegeben, um eine bis an das Ufer reichende, zusammenhängende Wiese zu realisieren. Das Sportangebot wird durch zusätzliche Beachvolleyball-, Basketballfelder und Tennisplätze ergänzt. Östlich der Werft wird eine Badeanstalt vorgesehen.
Verkehr/ Neue Mobilitätskonzepte	Zur Erschliessung des Projektgebiets wird eine Brücke über dem Gleisdreieck errichtet, die das Zentrum von Kreuzlingen mit dem Seeufer verbindet, und eine Unterführung am Bahnhof Kreuzlingen Hafen errichtet. Die schwierige Querung der Bahn-gleise im Bereich der Zollhäuser soll durch eine weitere Unterführung gelöst werden. Der ruhende Verkehr des Wissenschaftszentrums soll im UG untergebracht werden.
Prozessorientierte Entwicklung	Der partizipative Prozess wird durch die unterschiedlichen Akteure phasenweise realisiert. In der 1. Phase wird durch Artist-in-Residence-Programme, Workshops, einen Wochenmarkt und eine Liegewiese ein Bewusstsein für Klein Venedig geschaffen. In der 2. Phase sollen durch neue Angebote wie die Badeanstalt, einen Kinderspielplatz am Sea Life Center, ein Restaurant im Zollhaus und ein Café FC Kreuzlingen Orte des Verweilens geschaffen werden. In der 3. Phase ist die bessere Anbindung an die Umgebung durch die Brücke und die Unterführung sowie die Errichtung der Stadtkante vorgesehen. In der 4. Phase wird der Grenzlospark mit Wiese, Festplatz und erweitertem Sportangebot als Erholungsraum realisiert. In der 5. Phase wird die Stadtkante durch das Hotel, das studentische Wohnangebot und die Fertigstellung des Seeboulevards ergänzt.



Leitidee	Neue Attraktionen sollen die Grenze sekundär und die Überschreitung zum alltäglichen Ereignis machen. Das Motto „Common Sky“ soll den Prozess veranschaulichen. Markante Gebäude besetzen die Enden einer starken Verbindung beider Städte.
Städtebauliches Konzept	Das Konzept beruht auf einer kräftigen Entwicklung östlich der Gleise, entlang einer Achse zwischen den Häfen. Der Strassenraum wird durch Bebauung gefasst. Insgesamt wird das Gelände am westlichen Rand verdichtet, durch ein Netz von Wegen und Strassen aber auch gut an die Städte angebunden. Durch die Verdichtung und den langfristigen Abriss der Arena wird Raum für den grossflächigen Park geschaffen. Gebäudezeilen schaffen an der Werft kleine „Nebenstrassen“. Die topografische Überformung schafft statt einer gebauten eine grüne Kante.
Bebauungsstruktur	Die Seestrasse wird durch U-förmige, 5- bis 6-geschossige Gebäude im Westen und eine, auch in der Höhe, aufgelockerte Blockstruktur gegenüber gefasst. Diese Ausformung eines linearen Strassenraumes setzt sich nach Norden hin fort und verzweigt im Bereich der Werft. Vom Bestand bleiben das Sea Life Center, die Grenzhäuser als Erinnerung und die Erweiterung der Sportschule erhalten.
Nutzungsvorschläge	Zwischen Seestrasse und Gleisen entsteht eine Infrastruktur für Tourismus und Gastronomie, gegenüber wird eine Mischung aus Wohnen, Ateliers und Büros geplant. An der Hafenstrasse ist ebenfalls Gastronomie vorgesehen, im Bereich der Werft wiederum Wohnen und Ateliers. Auf dem Grundstück am Lago-Center entsteht ein kleines Wohnhaus, den Rest des Areals nimmt die (unterparkte) Anrampung der Brücke ein. Als Sondernutzungen, neben dem identitätsstiftenden Riesenrad, sind ein neues Werftgebäude und eine Philharmonie am Kreuzlinger Hafen konzipiert. Das Ende der Mole wird zum Startplatz für einen Helium-Ballon.
Öffentlicher Raum/ Grün- und Freiflächen	Den Mittelpunkt des neuen, radial gestalteten Parks bildet eine vielfältig nutzbare Veranstaltungsfläche direkt auf der Grenze. Der Park wird mit einem Wegenetz und einer Uferpromenade neu erschlossen. Zur Stadt hin steigt das Gelände leicht an, wodurch umfangreiche Flächen für Läden und Gastronomie geschaffen werden und die neue Bebauung in der Höhe optisch reduziert wird. Ausserdem entsteht ein Amphitheater für den Festplatz und Lärmschutz für die dahinter liegende Bebauung. Als Landmarke wird auf dem See ein Riesenrad direkt auf der Grenze positioniert – als Hauptanziehungspunkt für Touristen und als Symbol für die grenzüberschreitende Agglomeration. Auf Schweizer Seite werden die Emissionen der Bahn durch eine Böschung reduziert.
Verkehr/ Neue Mobilitätskonzepte	Die Bahnanlagen werden an zwei Stellen durch landschaftlich gestaltete Brücken überwunden, ausgehend von der Wiesenstrasse auch für KFZ, am Gleisdreieck nur für weiche Mobilität. Die Brücken bieten gleichzeitig die Gelegenheit, das Areal zu überblicken. Stellplätze werden in der neu gestalteten Topografie am Rande der Gleise untergebracht. Das gesamte Gebiet wird als Shared Space ausgewiesen, See- und Hafenstrasse bilden das Rückgrat der Entwicklung.
Prozessorientierte Entwicklung	Die Entwicklung beginnt mit der Uferpromenade und dem Festplatz, gefolgt vom „Shared Space Spine“, der Gastronomie-Promenade, den Brücken, dem Riesenrad und der Parkgestaltung (nach dem Abriss der Bodensee-Arena). Danach werden Philharmonie, das Dock-Areal, grüne Topografie und der Wohn- und Geschäftskomplex südlich des Lago-Centers umgesetzt. Am Ende entsteht der Block östlich der Seestrasse.

YB291

WALK THE LINE
PRESERVED **1**



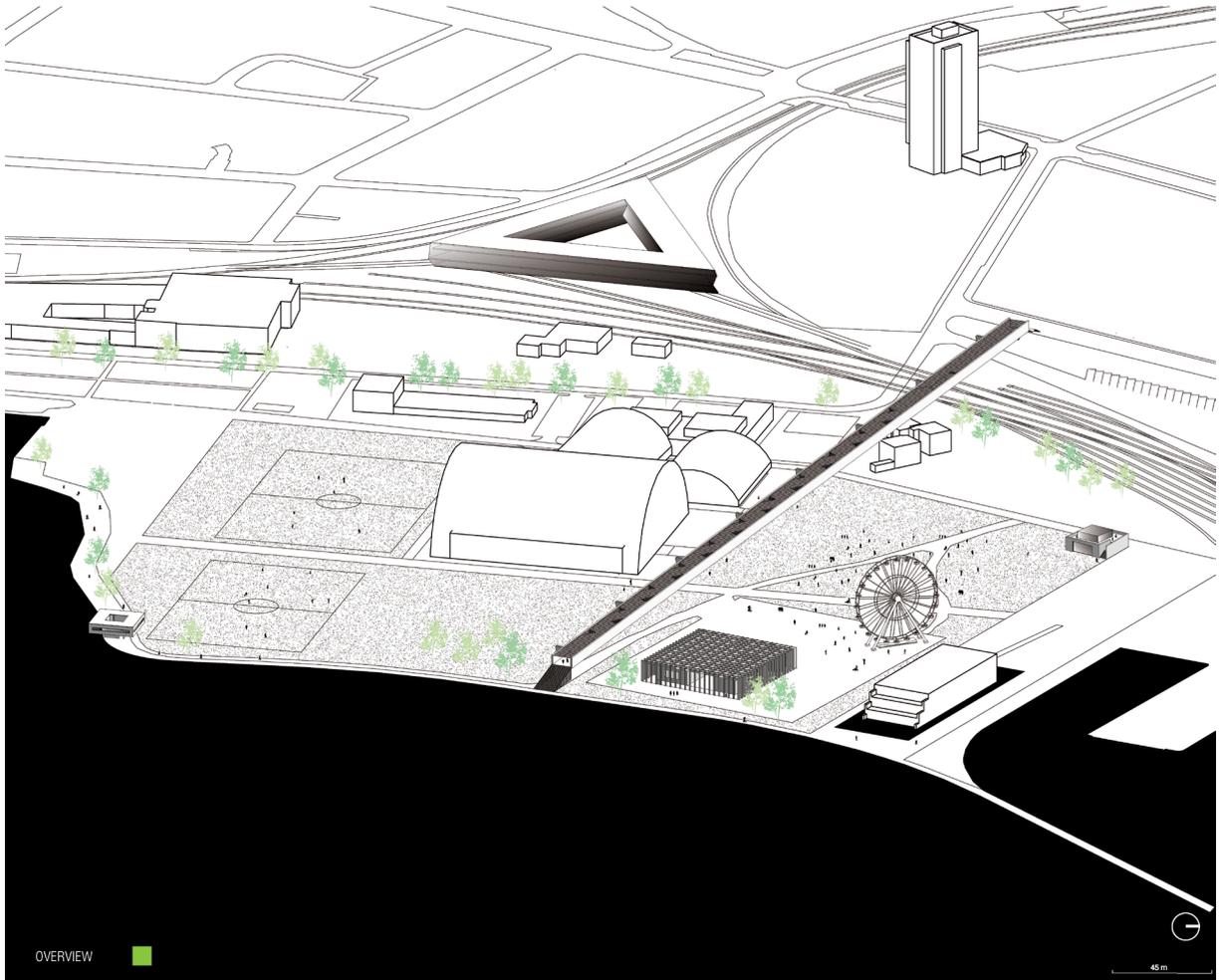
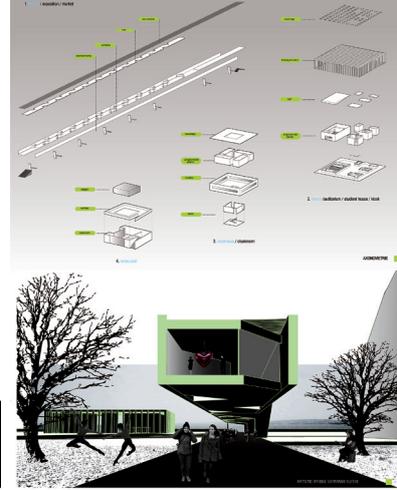
YB291

WALK THE LINE
ADJUSTED **2**



YB291

WALK THE LINE
CONNECTED **3**



Leitidee	Die Verfasser wollen Konstanz und Kreuzlingen mit dem Bodensee verbinden und auf Grundlage des vorgefundenen Bestands neue Angebote schaffen, um das Projektgebiet in unterschiedlichen Zyklen zu bespielen. Das European-Thema „Adaptability“ wird auf drei Arten übersetzt: das Projektgebiet soll als gebauter Raum und als Naturraum erlebbar sein; das Projekt soll sich durch neue Nutzungen und Mehrfachnutzungen an veränderte Lebensbedingungen und jährliche Zyklen anpassen können; die vorgeschlagenen räumlichen Eingriffe sollen von unterschiedlichen Nutzern bespielt werden können.
Städtebauliches Konzept	Das städtebauliche Konzept sieht die Schaffung von zwei Achsen, einer Ost-West-Achse zur Anbindung von Konstanz und Kreuzlingen an den Bodensee und einer Nord-Süd-Achse als Verbindung zwischen den öffentlichen Räumen vor. Es werden diagonal zueinander angeordnete Landschaftsräume und bebaute Flächen definiert. Die permeablen Flächen sollen als natürliche Flächen erhalten bleiben und die impermeablen Flächen als potenzielle Baufläche genutzt werden. Das Angebot bestehender Nutzungen soll sowohl von Deutschen als auch von Schweizern wahrgenommen werden.
Bebauungsstruktur	Die Landschaft, der Horizont und der See sollen durch eine Reihe baulicher Volumen gerahmt werden. Die Ost-West-Achse wird in Form eines 1-geschossigen, linearen Brückenbaus ausgebildet. Der Festplatz bleibt an der gegenwärtigen Position erhalten und wird durch einen 1-geschossigen quadratischen Baukörper ergänzt. Zwei weitere 1-geschossige quadratische Volumen werden am Zugang zum Sea Life Center im Nordwesten und an der Uferkante im Südosten platziert. Auf dem Gleisdreieck wird ein 3-geschossiger dreieckiger Baukörper mit Innenhof platziert, der durch unterschiedliche Brückenkonstruktionen erschlossen wird.
Nutzungsvorschläge	Das lineare Brückenbauwerk beinhaltet Ausstellungsflächen und dient als Überdachung für einen Wochenmarkt. Der Festplatz soll im Zusammenhang mit dem Brückenbauwerk multifunktional für Veranstaltungen, Ausstellungen, Performances oder das Oktoberfest nutzbar sein. Das angrenzende Forum verfügt über eine flexible Struktur, die als Auditorium, von Studenten und als Info-Point genutzt werden kann. Das Gebäude in der Nähe der Gleise dient als Restaurant, während das Bauwerk an der Uferkante als Clubhaus für die Sportfelder konzipiert ist. In der Überbauung des Gleisdreiecks ist ein mehrgeschossiges Parkhaus vorgesehen.
Öffentlicher Raum/ Grün- und Freiflächen	Der Schwerpunkt des Freiflächenkonzepts liegt in der Nutzung der versiegelten Flächen für befestigte Flächen und Konstruktionen zugunsten eines Erhalts der vorhandenen Grünflächen. Die Verfasser wollen ein Gleichgewicht zwischen bebautem Raum und Landschaftsraum etablieren und das Wesen des Ortes als starkes identitätsstiftendes Merkmal nutzen.
Verkehr/ Neue Mobilitätskonzepte	Das Projektgebiet soll ausschliesslich durch sanfte Mobilität erschlossen werden. Der ruhende Verkehr wird entsprechend in dem neuen Parkhaus gebündelt.
Prozessorientierte Entwicklung	Zur prozessorientierten Entwicklung werden keine Aussagen gemacht.