

# RAHMENPLAN BAHNHOF KONSTANZ



## **STADT KONSTANZ**

Dezernat III Planung Technik Umwelt  
Bürgermeister Kurt Werner

Amt für Stadtplanung und Umwelt  
Gudrun Pinhal, Dr. Christoph Menzel  
Baurechts- und Denkmalamt  
Frank Mienhardt

in Zusammenarbeit mit

**Stadtplanung Nocke  
Konstanz**

Bettina Nocke, Stephanie Witulski

September 2009

# INHALT

|       |                                                                  |    |
|-------|------------------------------------------------------------------|----|
| 1.    | ANLASS DER PLANUNG                                               | 4  |
| 2.    | LAGE UND ABGRENZUNG DES UNTERSUCHUNGSRRAUMS                      | 5  |
| 3.    | STÄDTEBAU                                                        | 7  |
| 3.1   | Städtebauliche Ausgangssituation                                 | 7  |
| 3.2   | Städtebauliches Konzept                                          | 9  |
| 3.2.1 | Städtebauliche Ziele                                             | 9  |
| 3.2.2 | Sichtbeziehungen                                                 | 11 |
| 3.2.3 | Neubebauung                                                      | 13 |
| 4.    | VERKEHR                                                          | 19 |
| 4.1   | Verkehrliche Ausgangssituation                                   | 19 |
| 4.1.1 | Fußgänger                                                        | 19 |
| 4.1.2 | Fahrräder                                                        | 20 |
| 4.1.3 | ÖPNV                                                             | 22 |
| 4.1.4 | Taxen                                                            | 23 |
| 4.1.5 | Pkw                                                              | 23 |
| 4.1.6 | Verkehrliche Dienstleistungseinrichtungen:<br>Mobilitätszentrale | 24 |
| 4.1.7 | Zusammenfassung der Nutzungsansprüche                            | 24 |
| 4.2   | Verkehrskonzept                                                  | 24 |
| 4.2.1 | Fußgänger                                                        | 25 |
| 4.2.2 | Radwege und Abstellanlagen                                       | 25 |
| 4.2.3 | ÖPNV                                                             | 25 |
| 4.2.4 | Taxen                                                            | 26 |
| 4.2.5 | Pkw                                                              | 26 |
| 4.2.6 | Anlieferung und Stellplätze für die Ladenzeile                   | 26 |
| 5.    | FREIRAUM UND GRÜN                                                | 27 |
| 5.1   | Ausgangssituation                                                | 27 |
| 5.2   | Freiraum- und Grünkonzept                                        | 27 |
| 6.    | ZUSAMMENFASSUNG                                                  | 29 |
|       | Vorgaben für die weitere Planung                                 |    |
|       | Anlage:<br>CHRONOLOGIE BAHNHOF KONSTANZ                          | 32 |

## 1. ANLASS DER PLANUNG

Mit dem städtebaulichen Rahmenplan wird die konzeptionelle Grundlage für die räumliche und funktionale Entwicklung des Bahnhofsareals mit seinem maßgeblichen Umfeld gelegt.

Der Rahmenplan bildet einen fachübergreifenden Orientierungsrahmen für die Vielzahl von Einzelmaßnahmen, die im Verlauf des voraussichtlich längeren Realisierungszeitraums umgesetzt werden sollen. Als informelles Planwerk besitzt er ein hohes Maß an Flexibilität, die eine Anpassung an veränderte Gegebenheiten im Verlaufe des Verfahrens möglich macht, ohne das Leitbild aus den Augen zu verlieren. Insofern ist er kein starres Konzept, sondern ein Planwerk, das die Richtung aufzeigt und im weiteren Verfahren fortzuschreiben und weiterzuentwickeln ist.

Der Bahnhof Konstanz sowie das gesamte Bahnhofsareal können in seiner aktuellen Form weder gestalterisch noch funktional den heutigen und zukünftigen Anforderungen gerecht werden.

Der Bahnhof und sein Umfeld waren zur Zeit seiner Entstehung in seiner Anlage nicht auf heutige Verhältnisse ausgelegt. Das ständig steigende Verkehrsaufkommen, die zunehmende Mobilität der Bevölkerung oder auch die zunehmende Freizeit überlasten den zur Verfügung stehenden Raum. Hinzu kommt, dass die Bauten der Nachkriegszeit anderen als gestalterischen Ansprüchen folgten und so insgesamt eine äußerst unbefriedigende gestalterische, stadträumliche und verkehrliche Situation entstanden ist. Der Bahnhofplatz ist heute reiner Verkehrsraum ohne Aufenthaltsqualität.

Der Konstanzer Bahnhof muss sich zum einen als Knotenpunkt präsentieren, der die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger zeitgemäß gewährleistet, und zum anderen durch seine Aufenthaltsqualität in der Funktion als wichtiger Stadteingang und Stadtraum zum Verweilen einladen. Es soll ein urbanes, ästhetisch anspruchsvolles Umfeld, optimierte Umsteigebeziehungen sowie eine vollständige Barrierefreiheit entstehen.

Im Mittelpunkt der Untersuchung steht eine mögliche bauliche Entwicklung beidseits des historischen Bahnhofsgebäudes, die Verknüpfung von Stadt und See über die Gleisanlagen hinweg sowie die Neuordnung der verkehrlichen Belange. Dabei sind der Bestand und der Bedarf für zukünftige Planungen zu berücksichtigen. Es sind alle beteiligten Verkehrsmittel (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, Taxi, Privat-Pkw, Bahn) sowie wünschenswerte Mobilitätsangebote und deren Voraussetzungen in die Betrachtung einzubinden.

Bereits im Jahr 2001 wurde ein städtebaulicher Ideenwettbewerb zum Bahnhofsareal durchgeführt, im gleichen Jahr ein Projektbeschluss Fußgängerbrücke in Verlängerung der Bodanstraße gefasst. Grundlage ist der überarbeitete Brückenentwurf des Büros Molenaar, München, das als Sieger aus dem Ideenwettbewerb hervorging.

2002 erfolgte der Projektbeschluss und Ausbau der Bahnhofstraße, Sigismundstraße und Untere Augustinerstraße auf der Grundlage des überarbeiteten Siegerentwurfs.

2003 bis 2004 wurde das Lago Center mit Lago Vorplatz an der Bodanstraße gebaut.

In den Jahren nach 2004 folgten weitere Verhandlungen mit DB Station & Service AG zu Ausbau und Sanierung des Bahnhofsgebäudes zur Mobilitätszentrale. Die städtebauliche Neuordnung der Liegenschaften „Ladenzeile“ und „Schweizer Bahnhof“ sowie die Neugestaltung des Bahnhofplatzes wurden weiter verhandelt.



Bahnhofsareal Konstanz mit Gleisanlagen 2009

2007 wurde die „Begegnungszone“ als Entwurfsprinzip für die zukünftige Gestaltung des Bahnhofsplatzes in das Stadtentwicklungsprogramm aufgenommen. 2008 wurde im Rahmen der „Europäischen Woche der Mobilität“ ein diesbezüglicher Testlauf durchgeführt, Anfang 2009 eine „Verkehrliche Vorabuntersuchung“ in Auftrag gegeben als Grundlage für die weiteren Planungen. Mit der Gestaltung des Bahnhofplatzes und seines Umfeldes sind aktuell zwei Planungsteams aus Freiraum- und Verkehrsplanern mit der Vorentwurfsplanung beauftragt.

Der nun vorliegende Rahmenplan soll noch in diesem Jahr als informelles städtebauliches Planwerk von den städtischen Gremien als Bestandteil der Rahmenvereinbarung zwischen Stadt und Bahn beschlossen werden.

## 2. LAGE UND ABGRENZUNG DES UNTERSUCHUNGSRAUMS

Im Rahmenplan wird das Bahnhofsareal mit seinen Gleisanlagen bis zur Bebauung an der Uferpromenade im Osten betrachtet sowie der Bereich des Bahnhofplatzes, der im Westen von der gründerzeitlichen Straßenrandbebauung begrenzt wird. Die nördliche Abgrenzung stellt die Marktstättenunterführung, die südliche der Knotenpunkt Bodanstraße dar (siehe Abbildung nächste Seite).

Das Untersuchungsgebiet befindet sich innerhalb des Sanierungsgebiets „Altstadt mit Niederburg - Erweiterung Östliche Kernstadt“.



Bahnhof und Hafen Konstanz ca. 1865





Luftbild 2006



### 3. STÄDTEBAU

#### 3.1 Städtebauliche Ausgangssituation

Der Untersuchungsbereich grenzt mit der westseitigen Bebauung des Bahnhofplatzes an die nach § 19 DSchG geschützte Gesamtanlage „Altstadt Konstanz“ sowie an die gemäß § 2 DSchG geschützte Sachgesamtheit „Hafen“. Er beinhaltet die ebenfalls nach § 2 DSchG geschützten Bahnhofsbauten; das eigentliche, den Platz dominierende, symmetrisch konzipierte Empfangsgebäude mit Turm und den benachbarten Fürstenpavillon.

Die einzelnen Denkmale und Denkmalbereiche stehen dabei in engem historisch-funktionalen Zusammenhang und dokumentieren die städtebauliche Entwicklungsdynamik des 19. Jahrhunderts, die zu einer völligen Überformung der bis dahin noch mittelalterlich geprägten Uferlinie führte.

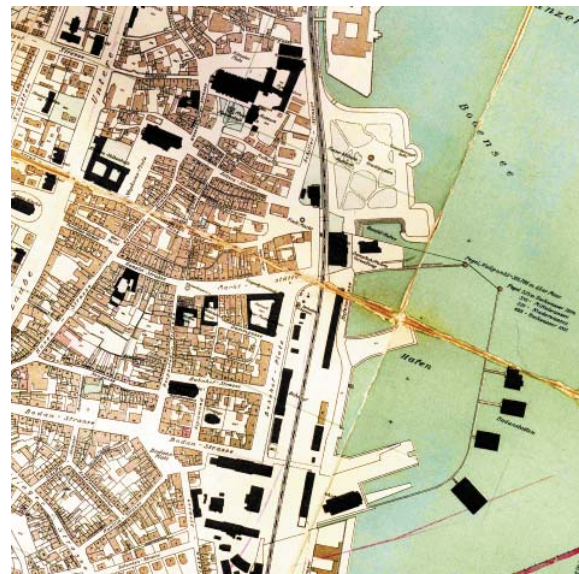
Ab 1839 wird in Etappen der neue Hafen angelegt, um 1860 erfolgt der Bahnanschluss. Dabei markiert das 1863 eröffnete Bahnhofsgelände den Endpunkt der Badischen Hauptbahn. Die der Bahnlinie seeseitig vorgelagerte Zeile des 1860/65 errichteten Hafengebäudes mit Güterabfertigungshallen verdeutlicht den funktionalen Kontext zwischen Bahn und Hafen.

Der somit entstandene Verkehrsknoten ist Auftakt für eine städtebauliche Neuordnung der südöstlichen Altstadt. Teils als Überformung bestehender Strukturen, teils auf aufgeschüttetem Terrain wird ab ca. 1870 ein axial auf den Bahnhofsturm bezogenes, annähernd orthogonal strukturiertes Stadtquartier geschaffen. Zum Bahnhofplatz wird in diesem Zuge eine geschlossene Zeile von bis zu viergeschossigen Hotel-, Verwaltungs- und Geschäftshäusern errichtet, die eine zum Seeufer orientierte repräsentative Schauffront ergeben.

Die ehemalige Reichspost (heute Sitz der Sparkasse), das Hotel Halm und das ehemalige Hauptsteuergebäude (heute Finanzamt) haben das ursprüngliche Erscheinungsbild bis heute weitgehend bewahren können, die übrigen Elemente der Gebäudezeile werden



Stadtplan 1886



Stadtplan 1908



Stadtplan 1960

in der Nachkriegszeit „purifiziert“.

Bis 1914 werden das den Güterabfertigungshallen vorgelagerte Hafenmeistergebäude sowie der als großherzoglicher Wartesaal dienenden Fürstenpavillon in der Baulinie des eigentlichen Bahnhofsgebäudes errichtet. Damit kommt die Bautätigkeit am neuen Verkehrsknotenpunkt zu ihrem vorläufigen Abschluss.

In den 1950er Jahren werden nördlich des Fürstenpavillons eingeschossige Baukörper zu einer provisorischen Ladenzeile addiert, die zur heutigen Marktstättenunterführung mit einem Gaststättenrundbau abschließt. Südlich wird in der gleichen Epoche das Empfangsgebäude des „Schweizer Bahnhofs“ errichtet.

In den 70er Jahren wird das erste Mal mit dem Bau der Marktstättenunterführung versucht, die Barrierewirkung der Bahn zu überwinden und die Marktstätte an den See anzubinden.

Erst in den letzten Jahren werden im Umfeld des Bahnhofs wieder einige Neubauten realisiert: 2001 wird das „Sea-Life-Center“, im Mai 2004 das Lago-Shopping-Center eröffnet. Im Sommer 2005 wird der Katamaran-Betrieb zwischen Konstanz und Friedrichshafen aufgenommen, ein entsprechender Terminal wird ergänzt. Außerdem werden die ehemaligen Güterabfertigungshallen umgenutzt; heute dienen sie überwiegend gastronomischen und kulturellen Nutzungen (Spiegelhalle und Hafenhallen). 2009 wird das Sporthaus Gruner, die Brücke Bodanstraße sowie das DSMC-Clubhaus fertiggestellt.



Fürstenpavillon



Ladenzeile nördlich des Fürstenpavillons



Schweizer Bahnhof



Körnung



## 3.2 Städtebauliches Konzept

### 3.2.1 Städtebauliche Ziele

In kaum einer Stadt kann man besser ankommen als in Konstanz. Der Blick auf den See auf der Höhe der alten Rheinbrücke, die eindrucksvolle historische Bausubstanz auf dem weiteren Weg bis zum Bahnhof bilden einen atemberaubenden Auftakt.

Am Bahnhof angekommen wird dieser Eindruck jedoch nicht beibehalten geschweige den gesteigert, sondern er weicht der Ernüchterung. Ungestaltete Räume und Orientierungslosigkeit prägen diesen zweiten Eindruck. Dem entgegenzuwirken muss maßgebliches städtebauliches Ziel der zukünftigen Planungen sein.

Maßnahmen, die hier zu einer entscheidenden Verbesserung führen können, sind z.B.:

- die Sanierung der historischen, denkmalgeschützten Bausubstanz der Bahnhofsgebäude
- eine städtebaulich angemessene Ergänzung des vorhandenen Baubestandes
- die Gestaltung eines urbanen, ästhetisch ansprechenden Umfeldes
- Transparenz und leichte Orientierbarkeit
- visuelle Erlebbarkeit und Erreichbarkeit des Sees
- die Öffnung zum See und zur Stadt
- Ergänzung eines Querungsbauwerks zwischen Bahnhof und Hafenpromenade (Katameran, Weiße Flotte)

- Entwicklung des derzeit reinen Verkehrsraumes „Bahnhofplatz“ zu einem qualitätvollen Aufenthaltsraum für Bürger und Besucher in Form einer Begegnungszone
- die Optimierung aller verkehrlichen Schnittstellen und Umsteigebeziehungen
- eine durchgängige Barrierefreiheit des gesamten Bahnhofs mit seinem Umfeld.



Konzil



Gleise Blick Richtung Norden



Stadtsilhouetten

Die Maßnahmen müssen über den hier betrachteten Untersuchungsraum hinaus fortgeführt werden, insbesondere in Richtung Norden zum Fischmarkt und Südwesten zum Bodanplatz.

Ziel ist es, einen der Bedeutung der Stadt Konstanz entsprechenden Stadtraum zu gestalten, der die Ankommenden angemessen empfängt. Der Bahnhof hat sich durch die Aktivierung der Bebauung an der Seepromenade und die dort ergänzten Nutzungen längst zu einem Ort innerhalb der Stadt entwickelt. Damit ist er aus seiner randlichen Lage zu einem Teil in der Stadt geworden. Bebauung und öffentliche Räume müssen in die Stadt eingebunden werden und – durch ihre Lage – zwischen Stadt und See vermitteln.



Schweizer Bahnhof und LAGO



Parkplatz zwischen Bahnhof und Fürstentempel



Blockrandstruktur westlich des Bahnhofs



Marktstättenunterführung Richtung Stadt



Bushaltestelle nördlich des Bahnhofs



Bahnhof und Bahnhofsvorplatz



### 3.2.2 Sichtbeziehungen

Für das Stadtbild von Konstanz ist die Stad-  
tansicht vom See aus mit ihren gründerzeit-  
lichen Schauffassaden von besonderer Be-  
deutung.

Im Süden wird die Ansicht von der dominan-  
ten Kubatur des Lago-Shopping-Centers  
gefasst. Im Norden wirkt das der Altstadt  
vorgelagerte Konzilgebäude aus dem späten  
14. Jahrhundert raumprägend. Dem  
Bahnhofsareal seeseitig vorgelagert er-  
scheint die max. 9 m hohe Baugruppe der  
ehemaligen Güterabfertigungshallen und  
vorgesetzter Hafenmeisterei.

Den Hintergrund bildet die Blockrandstruk-  
tur auf der Westseite des Bahnhofplatzes  
mit einer gut 21 m hohen gründerzeitlichen  
Schauffassade. Das Bahnhofsgebäude ist  
teilweise von der Bebauung an der Seepro-  
menade verdeckt, gut sichtbar ist der gut 39  
m hohe Uhrenturm. Dieser Turm reiht sich  
in die älteren, die Stadtansicht prägenden  
Turmbauten der Stadt als ein wichtiges ver-  
tikales Element ein.

Das Logo der Stadt Konstanz ist untertitelt  
mit „die Stadt zum See“. Die Verknüpfung  
von Stadt und See ist gebunden an die vi-  
suelle Erlebbarkeit des Sees und an dessen  
Erreichbarkeit. Im Bereich des vorliegenden  
Untersuchungsraums ist dies wegen der  
bestehenden Bebauung an der Uferprome-  
nade nur noch an äußerst wenigen Stellen  
gegeben; diese erhalten damit eine um so  
größere Bedeutung:

- Bereich Marktstättenunterführung
- Bereich zwischen der Hafenhalle und der  
Spiegelhalle.

Die Sichtachsen sind teilweise verstellt z.B.  
durch aufgegangene Vegetation, durch ei-  
nen abgestellten Waggon, durch die Kioske  
im Biergarten oder bahnbedingte Nebenan-  
lagen wie Schließfächer usw.

Die neue Brücke in Verlängerung der  
Bodanstraße artikuliert mit ihren massiven  
Auf- bzw. Abgängen zeichenhaft die Verbin-  
dung zur Uferpromenade.

Alle weiteren Maßnahmen im Untersu-  
chungsraum sollten zukünftig hinsichtlich  
der Offenhaltung bzw. Freistellung der Sicht-  
beziehung zum See geprüft werden.



Marktstättenunterführung Richtung See



Blick zum See zwischen Hafenhalle und Spie-  
gelhalle

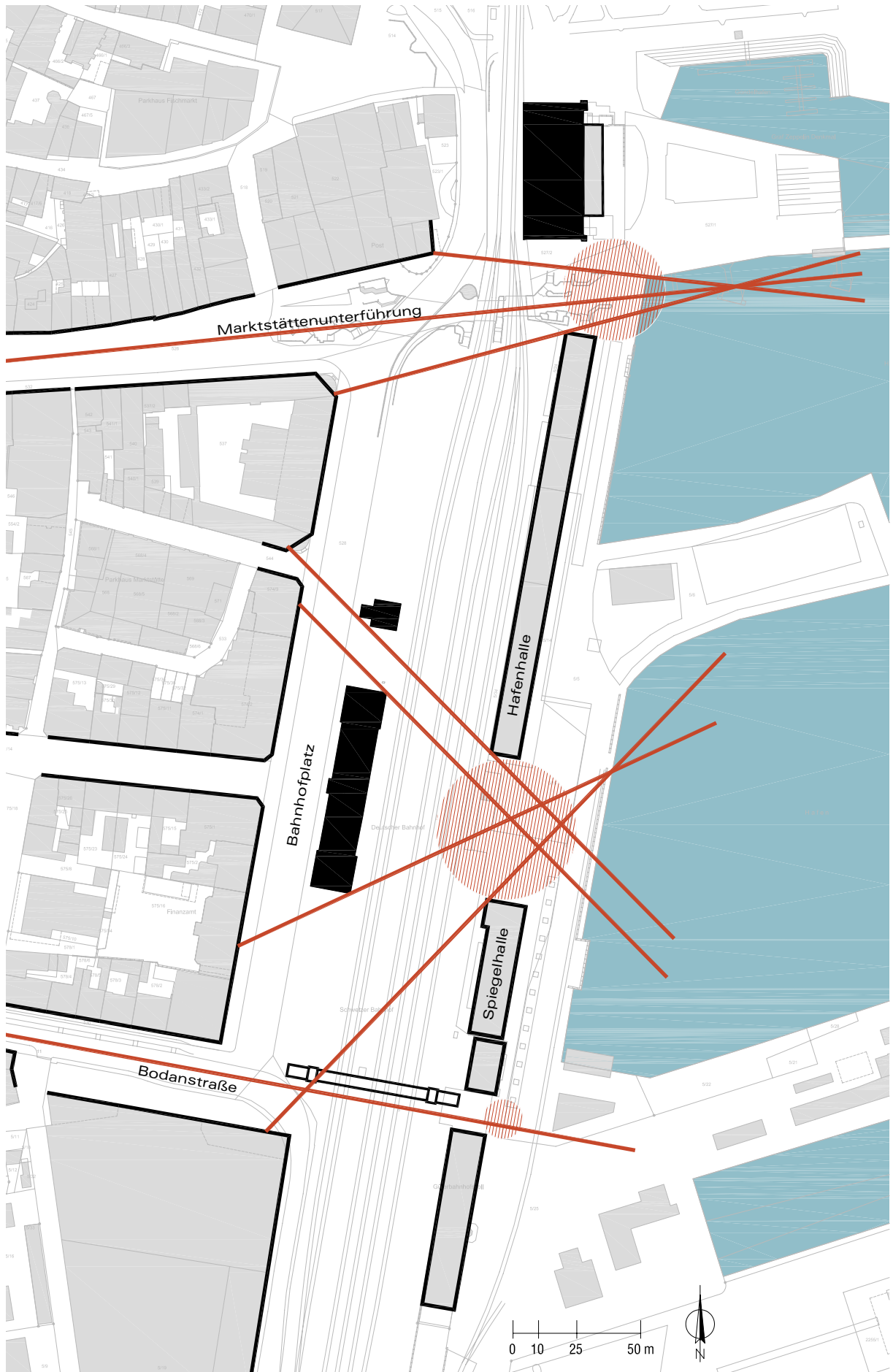


versperrte Sichtachsen durch Schließfächer



Sicht zwischen Deutschem und Schweizer  
Bahnhof

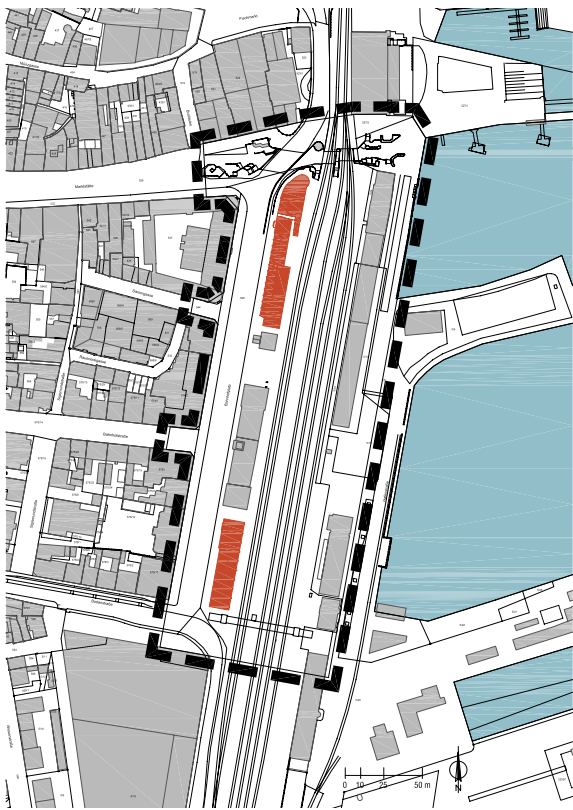




### 3.2.3 Neubebauung

Die nördlich an den Fürstenpavillon angrenzende eingeschossige Ladenzeile, die in den 50er Jahren mehr oder weniger als Provisorium errichtet wurde, steht aufgrund gestalterischer und funktionaler Mängel zur Disposition. Sie kann in ihrer heutigen architektonischen Ausprägung keinen positiven Beitrag zu einem städtischen Ortsbild leisten.

Der Schweizer Bahnhof hat ebenfalls große funktionale und gestalterische Defizite, ist nicht erhaltenswert und steht deshalb auch zur Disposition.



Zur Disposition stehende Gebäude

Damit eröffnet sich die Chance, die Ostseite des Bahnhofplatzes beidseits des Bahnhofsgebäudes neu zu ordnen, ihr eine eigene Identität zu geben und sie erstmals angemessen in Korrespondenz zu den gegenüberliegenden Gründerzeitfassaden in den Stadtraum zu integrieren.

Bei einer Neubebauung sind folgende Rahmenbedingungen und Leitlinien zu beachten:

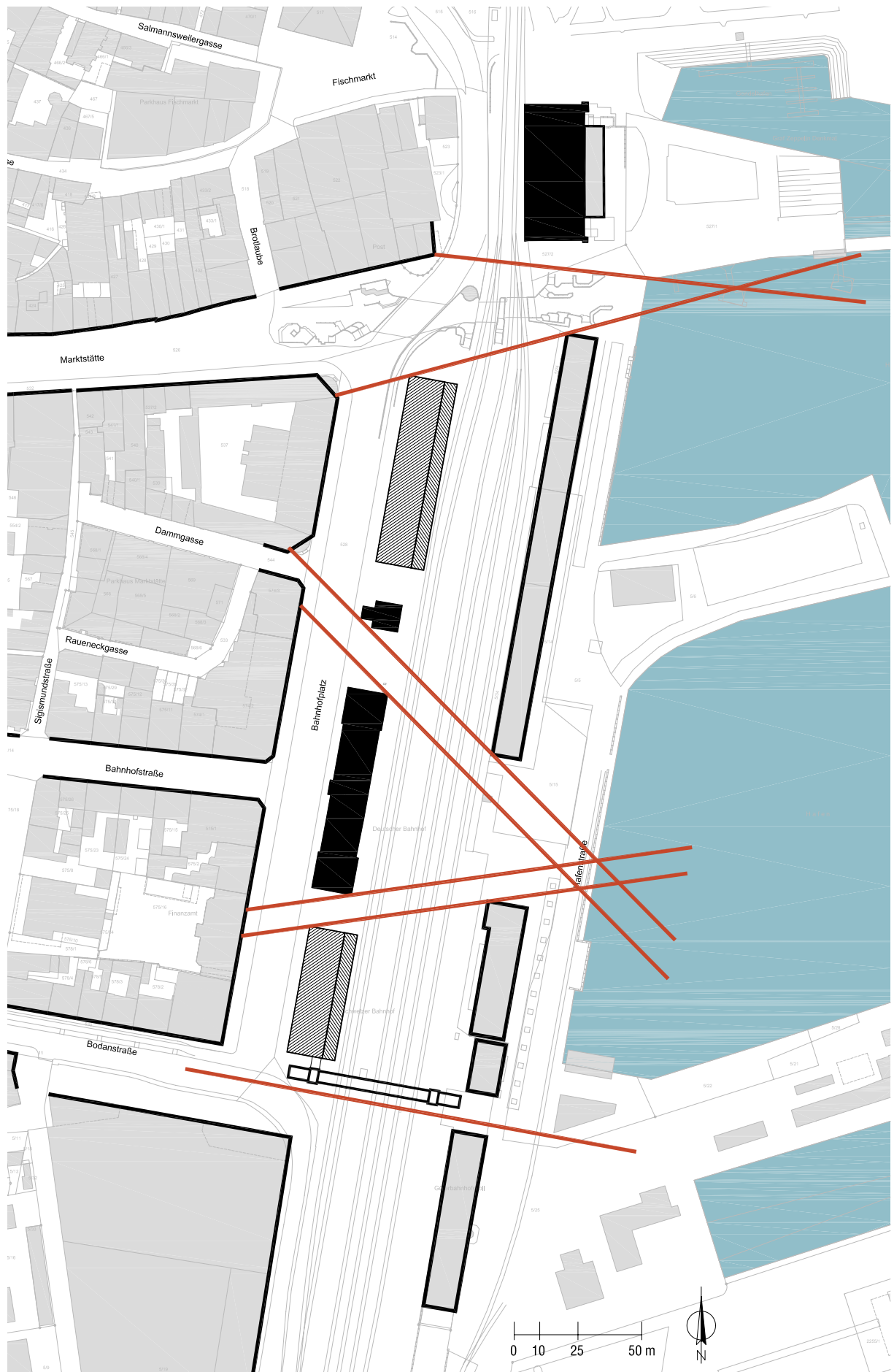
#### Sichtachsen

- Alle noch vorhandenen Sichtachsen sind zu erhalten.
- Die Zwischenräume im Bereich der Blickachsen müssen von raumwirksamen Nutzungen freigehalten werden.
- Das historische Bahnhofsgebäude und der Fürstenpavillon sind freizustellen und sollen den Vordergrund bzw. einen deutlichen Mittelpunkt bilden.

#### Baufluchten / Höhenentwicklung / Kubatur

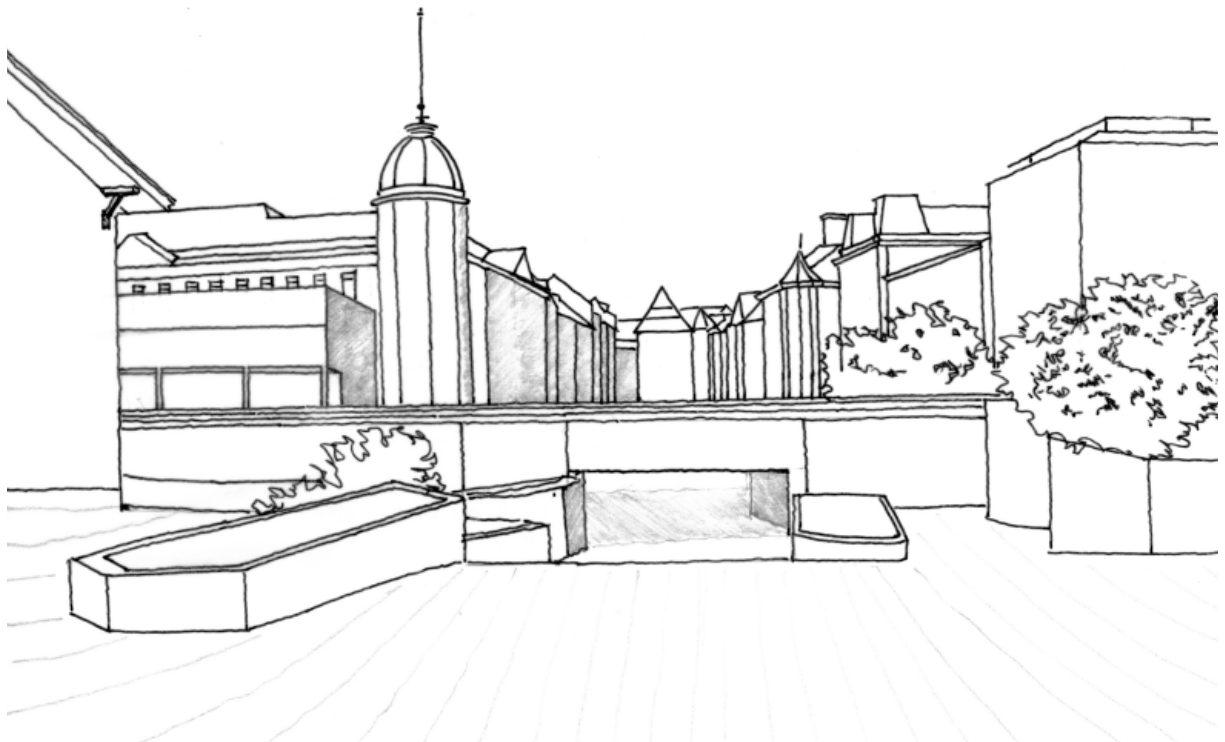
- Die platzseitige Bauflucht sollte etwas hinter der des Bahnhofsgebäudes liegen, zum einen, um diesen optisch in den Vordergrund zu stellen, zum anderen um die dringend erforderliche Freifläche vor den Gebäuden so groß wie möglich zu halten. Als Breite für den Bahnhofplatz werden 26 m vorgeschlagen.  
Die dann mögliche Tiefe der Neubauten ist durch die Lage des Bahnsteigs 1 bedingt: im Erdgeschoss kann eine maximale Tiefe von 14 m erreicht werden. Ab dem 1. Obergeschoss ist eine Überbauung von Bahnsteig 1 denkbar mit einer Tiefe von max. 5 m (Bahnsteigbreite im Mittel 5 m + 1 m Sicherheitsstreifen). Die maximale Gesamtgebäudetiefe im 1. und 2. Obergeschoss könnte somit 19 m betragen.
- Die Höhe der Neubauten sollte die Traufhöhe der zweigeschossigen Eckbauten des Bahnhofs nicht überschreiten. Das bedeutet, dass Gebäude mit einer Höhe von ca. 9,60 m bzw. drei Geschossen errichtet werden können. Bei dieser Höhe wird die Stadtsilhouette vom See aus nicht beeinträchtigt. Von den neuen Gebäuden wäre im Wesentlichen lediglich das Ende des südlichen Gebäudes an der Bodanstraße zu sehen. Dieses wird eingefangen von dem im Bau befindlichen Gebäude Ecke Bahnhofplatz/ Bodanstraße.





## Sicht in die Marktstätte

Bei der Ausdehnung des Neubaus in Richtung Marktstätte ist der Sicht von der Seeseite in die Stadt auf der Höhe der Marktstättenunterführung besondere Beachtung zu schenken. Die bemerkenswerte Sicht in die Marktstätte wird auf der Südseite vom Eckturm der ehemaligen Post flankiert und in die Tiefe geführt. Dieser Auftakt sollte gestärkt werden durch Freihalten des in der Planskizze eingetragenen Sichtfeldes. Außerdem bedarf die Marktstättenunterführung selbst einer Aufwertung. Dabei wäre eine unmittelbare Verbindung aus der Unterführung zum Untergeschoss des Neubaus nördlich des Bahnhofs denkbar.



## **Mögliche Gebäudenutzungen**

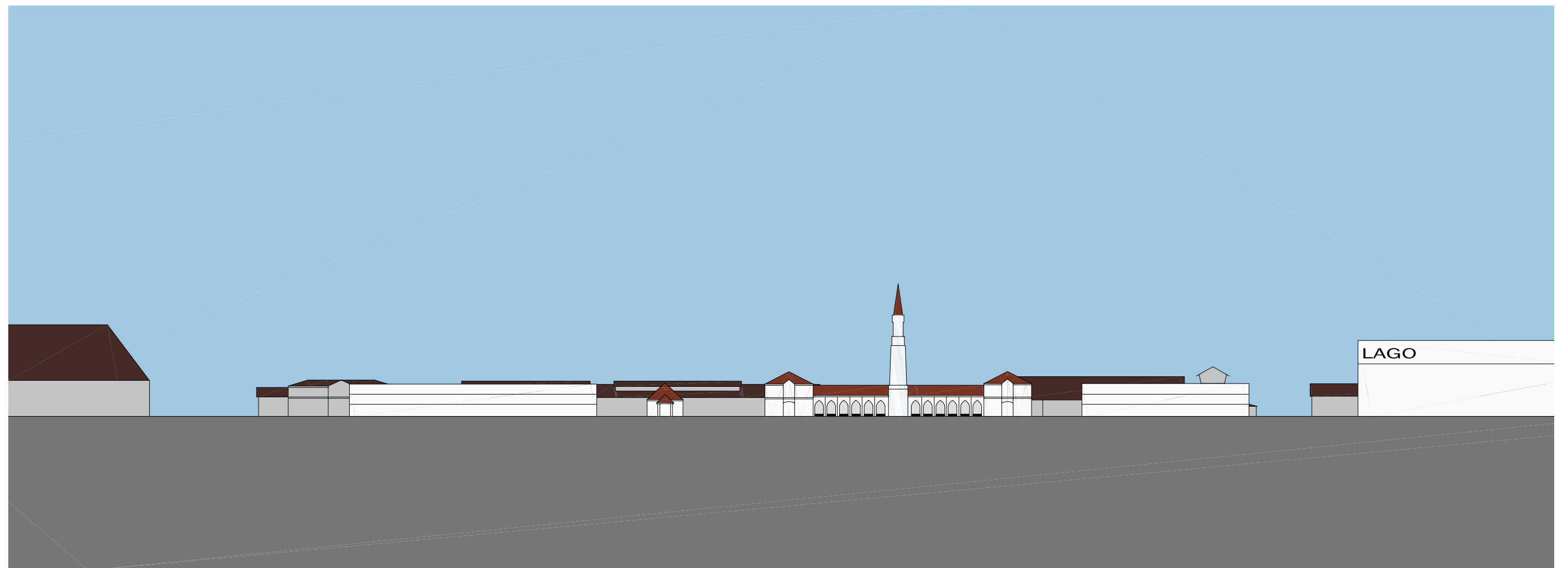
Im nördlichen Gebäude sollten in der attraktiven Erdgeschosszone die heutigen Nutzungen – Läden und Gastronomiebetriebe – auch zukünftig vorgesehen werden. Gastronomiebetriebe könnten über alle Geschosse an der nördlichen Gebäudeseite mit Blick auf das Konzil und zumindest teilweise auf den See eingerichtet werden. Läden können sich in das 1. Obergeschoss hineinziehen.

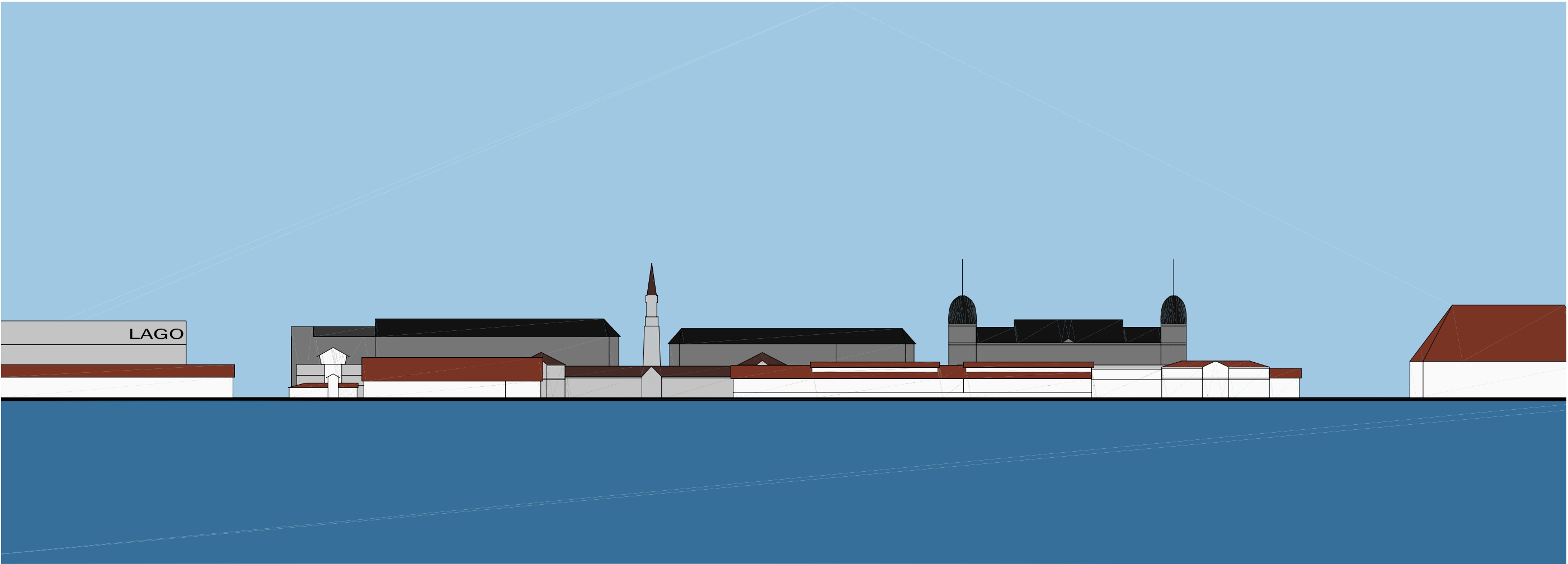
Im südlichen Gebäude sind in der Erdgeschosszone, ggf. auch im 1. Obergeschoss, Läden als Ergänzung zu der Einzelhandelsentwicklung der letzten Jahre im südöstlichen Altstadtbereich und im Lago-Shopping-Center sinnvoll. Das 2. Obergeschoss wird in erster Linie für Büros oder Dienstleistungsbetriebe in Frage kommen.

Die für ein Fahrradparkhaus erforderlichen ca. 600 Fahrradstellplätze sollen auf eine der beiden Bauflächen konzentriert und mehrgeschossig untergebracht werden. Für den Zugang zum Fahrradparkhaus müssen entsprechende Flächen im Erdgeschoss vorgehalten werden.



## STRASSENANSICHT BAHNHOFPLATZ





## 4. VERKEHR

### 4.1 Verkehrliche Ausgangssituation

Der Bahnhof Konstanz ist eine Drehscheibe zwischen vielen verschiedenen Verkehrsträgern und zudem ein Grenzbahnhof von internationaler Bedeutung. Er bildet durch seine Lage im Stadtgefüge die Schnittstelle zwischen Innenstadt und Bodensee-Hafen.

Die Straße entlang des Bahnhofsgebäudes (Bahnhofplatz) ist ca. 24 m bis 26 m breit und klassisch aufgeteilt in zwei Seitenräume für Fußgänger, Parkstände, Begrünungen, Taxisstände und ÖPNV-Haltestellen. Dazu kommen drei Kfz-Fahrspuren, die zum Teil dem Abbiegeverkehr dienen. Querungen gibt es lediglich an der Marktstätte als Unterführung, auf Höhe des Hauptportals des Bahnhofs als Lichtsignalanlage mit einer Aufstellbreite von 5 m und wiederum am Knotenpunkt Bodanstraße mit 4 m Aufstellbreite.

Zuwegungen zum Hafen bestehen derzeit nur an der Marktstätte, die bisherige Metallbrücke südlich des Schweizer Bahnhofs

(nicht behindertengerecht) wird derzeit durch eine neue Brücke ersetzt (zur Zeit im Bau), die mit Aufzügen erstmals auch barrierefrei Gleis 3 erschließt.



Ansicht Brücke Bodanstraße (noch ohne Abgang zu Gleis 3)

#### 4.1.1 Fußgänger

Die Zugänge zu den Bahnhofseinrichtungen, den Bahnsteigen und über die Gleise hinweg zum Bodensee sind bisher nicht behindertengerecht. Dem ist durch entsprechende Maßnahmen abzuhelpen.



Blick vom LAGO-Center nach Norden



Die Zuwegungen aus der Innenstadt zum Bahnhof einschließlich der Querungsmöglichkeiten am Bahnhofsvorplatz sind unzureichend. Für die Fußgänger stehen entlang beider Seiten des Bahnhofplatzes keine ausreichenden Bewegungsflächen zur Verfügung. Zudem sind sie teilweise mit Auslagen von angrenzenden Läden verstellt, auf Busse wartende Menschen verstopfen den Gehweg. Querende Pkw z.B. zwischen Fürstenpavillon und Bahnhof führen zu Gefahrsituationen.

Sowohl aus gestalterischen, funktionalen als auch Verkehrssicherheitsgründen sind hier Verbesserungen dringend erforderlich.

Die Transparenz für den Fußverkehr von der Stadt zum See ist äußerst unbefriedigend. Zur Zeit ist die Verbindung auf die Marktstättenunterführung beschränkt. Dies wird sich mit der Freigabe der neuen Fußgängerbrücke an der Bodanstraße zur Seepromenade verbessern. Völlig unzureichend ist jedoch die Verbindung von den Gleisen in die Stadt, zum See und zur Anlegestelle des Katamaran. Hier könnte durch eine direkte Verknüpfung mit der Seepromenade eine wesentliche Verbesserung erreicht werden.

#### 4.1.2 Fahrräder

##### Bestand

Im Untersuchungsraum befinden sich derzeit sieben Fahrradabstellanlagen.

Eine Anlage mit 72 Abstellmöglichkeiten ist als bauliche Einrichtung auf Bahnsteig 1 [1] angeordnet.

Eine zweite Anlage für ca. 60 Fahrräder ohne bauliche Vorrichtungen befindet sich an der Nordmauer des Bahnhofsgebäudes [2].

Die dritte Anlage liegt zwischen dem Deutschen und dem Schweizer Bahnhof. Diese hat bauliche Vorrichtungen für ca. 40 Fahrräder und ist überdacht [3].

Eine weitere 80 Räder umfassende Anlage befindet sich am Bahnsteig 1a am Schweizer Bahnhof [4]. Auf der westlichen Straßenseite vor dem Finanzamt existiert eine

Anlage mit baulichen Vorrichtungen für 10 Fahrräder [5].

Nahe den Büroanlagen der BSB befindet sich eine Abstellanlage für Nutzer des Hafens mit 17 Stellplätzen [6]. Direkt am Anleger des Katamarans ist eine nicht überdachte Anlage mit 20 Plätzen gelegen [7]. Vereinzelt Abstellanlagen der Gastronomiebetriebe entlang der Hafenpromenade gehen nicht in die Betrachtung ein.

Sämtliche Anlagen sind tagsüber stark überfrequentiert. Außerdem werden Fahrräder an Laternen, Pollern und Hauswänden abgestellt. Eine größere Fahrradabstellanlage befindet sich noch außerhalb des Untersuchungsraums jedoch unmittelbar an diesen anschließend auf der Marktstätte. Auch diese Anlage ist oft überbelegt.

Ferner existiert noch eine Anlage vor dem LAGO-Center südlich des Untersuchungsraums. Diese Anlage wird gut angenommen, ist jedoch selten überbelegt. Als Ausweich-Abstellanlage für Benutzer des Bahnhofs sind allerdings sowohl die Marktstätte als auch der LAGO-Vorplatz ungeeignet, da dort selbst in den Wintermonaten die Nachfrage durch unmittelbar betroffene Nutzergruppen schon sehr groß ist.



Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die B&R-Anlagen im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofs in kleinen dezentralen Anlagen verteilt sind. Sie sind nicht überwacht und nur zum Teil überdacht. Außerdem sind die Anlagen teilweise an sehr unattraktiven Stellen untergebracht bzw. an solchen Stellen, die zukünftig hierfür nicht mehr zur Verfügung stehen. Insgesamt sind zu wenige Abstellplätze vorhanden.

Die Fahrradabstellanlage vor der Deutschen Bank ist ausreichend, sollte aber im Zuge des Straßenumbaus in Position und Gestaltung verändert werden.

Eine weitere überdachte und überwachte Fahrrad-Abstellanlage für Pendler aus Richtung Friedrichshafen ist im Bereich des Katamaran-Anlegers vorzuhalten. 50 Stellplätze sind hierfür als derzeit ausreichend anzusehen.

### Ziele

Im oder am Bahnhof sollen überdachte und überwachte Fahrradabstellanlagen mit baulichen Vorrichtungen für mindestens 600 Fahrräder vorgehalten werden. In einem Fahrradparkhaus könnten diese konzentriert werden. Möglich wäre eine Integration eines Fahrradparkhauses und einer Fahrradstation (Callbikes), z. B. in einem neuen Gebäude nördlich des Fürstenpavillons.

Die Radwegeführung unmittelbar am Bahnhofplatz sowie die Zuführung aus den städtischen Bereichen und den Vororten ist noch nicht zufriedenstellend. Eine Lösung für die Zuführung des Radverkehrs ist zu entwickeln. Auch für den Radverkehr ist eine Überwindung der Barriere Bahnanlagen einzuplanen. Es ist erstrebenswert, die Funktionalität und Nutzungshäufigkeit der Fahrradstation zu erhöhen.



Fahrradabstellplätze [1]



Fahrradabstellplätze [2]



Fahrradabstellplätze [3]



Fahrradabstellplätze [4]



#### 4.1.3 ÖPNV

##### Bestand

Auf der Fahrbahn von Süden nach Norden verkehren 9 regelmäßige Stadtbuslinien im 15/30-Minutentakt. Auf der Fahrbahn von Norden nach Süden verkehren 2 Stadtbuslinien im 15-Minutentakt und eine im 30-Minutentakt. Zwei weitere Linien je im 30-Minutentakt enden an der Markstätte und wenden über Bahnhofstraße und Sigismundstraße. Vor dem Schweizer Bahnhof existieren 2 Busstellplätze, um die gesetzlich vorgegebenen Pausenzeiten der Busfahrer dieser Linien zu gewährleisten.

Es befinden sich zwei Haltestellen für je zwei Busse im Straßenraum vor dem Bahnhof. Die wichtigere Haltestelle der Linien 1, 2, 3, 4, 9A/B, 12, 13, 14 und 908 befindet sich auf der Seite des Bahnhofsgebäudes und ist als Busbucht gestaltet. Der Aufstellraum für Fahrgäste ist äußerst eng.

Außerdem können Fahrgäste weder vor noch hinter dem Bus konfliktfrei die Straße queren. Kommen drei Busse gleichzeitig an der Haltestelle an, muss der hintere warten, bis die vorderen die Haltestelle geräumt haben.

Auf der gegenüberliegenden Straßenseite befindet sich die Haltestelle der Linien 5 und 6. Beide Linien legen an diesem Punkt die turnusmäßige Wartepause ein.

Die Haltestelle ist mit Wartehäuschen in Form einer offenen Busbucht ausgestattet. Fußgängerquerungen sind auch an dieser Haltestelle so gut wie unmöglich. Die Haltestelle ist nicht behindertengerecht. Die Breite des Fußweges zwischen der Außenwand des Sparkassengebäudes und dem Haltestellenhäuschen ist für die dort vorhandene Fußgängernachfrage deutlich zu gering.

##### Ziele

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

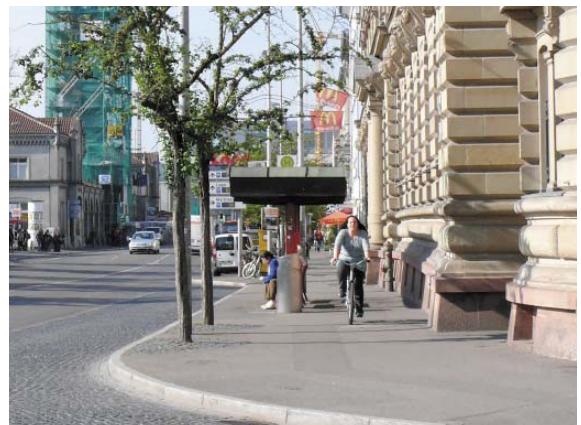
gastwartebereiche und der Fahrgastinformation ist vorzubereiten. Zusätzlich werden ein bis zwei weitere Bushaltestellen unmittelbar vor dem Bahnhofsgebäude benötigt.

Die Bushaltestellen im unmittelbaren Bahnhofsumfeld sind derzeit nicht behindertengerecht. Dies ist dringend zu ändern. Eine bevorrechtigte Führung des ÖPNV in der Bodanstraße/Konzilstraße wäre erstrebenswert.

Am Hauptbahnhof bestehen starke Umsteigebeziehungen zwischen den Zügen der DBAG/SBB und dem städtischen Busverkehr sowie dem Katamaran nach Friedrichshafen. Eine betriebliche und gestalterische Verbesserung dieser Umsteigebeziehungen ist erstrebenswert, um die Effektivität zu erhöhen.



Bushaltestelle Seite Bahnhofsgebäude



Bushaltestelle westliche Straßenseite



#### 4.1.4 Taxen

##### Bestand

Taxistellplätze befinden sich auf Höhe der Deutschen Bank bzw. dem nördlichen Gebäudeteil des Schweizer Bahnhofs. Um eine schnelle Fahrgastabfertigung zu gewährleisten, wurde auf eine Abmarkierung einzelner Stellplätze verzichtet. Auf beiden Seiten der Straße erfolgt die Fahrgastbedienung nach dem Prinzip des Nachrückverfahrens. Die Platzverhältnisse lassen maximal etwa  $10+6=16$  Fahrzeuge zu. Dies erfordert eine Warteausstellfläche von insgesamt ca. 80 m Länge.

##### Ziele

Die Taxi-Nachrück-Anlage ist auch in Zukunft für ca. 15 Fahrzeuge zu bemessen. Dies sollte jedoch im Rahmen einer Umgestaltung des Bahnhofplatzes in zwei Reihen vor dem Bahnhofsgebäude umgesetzt werden.



Taxistellplätze



Kurzzeitstellplätze und Einfahrt Parkhaus Marktstätte (Dammgasse)

#### 4.1.5 Pkw

##### Bestand

Auf dem Gebiet der DB-Anlage sowie vor dem Hotel, vor der Sparkasse und der Deutschen Bank befinden sich vereinzelt Kurzzeitparkplätze, die zum Teil abmarkiert, zum Teil baulich abgesetzt sind. Die Kurzzeit-Parkstände haben eine maximale Parkdauer von 15 bzw. 30 Minuten. Hinzu kommen vor McDonald's Stellplätze mit einer Höchstparkdauer von 120 Minuten.

Als Parkierungsanlage für den Bahnhof ist im Wesentlichen das Parkhaus Marktstätte zu nutzen. Ferner existiert eine Ladebucht vor dem Hotel Halm.

##### Ziele

Für Fernverkehrskunden der DBAG/SBB sollten entsprechende Stellplätze vorgehalten werden. Das Angebot einer CarSharing-Station (DB CarSharing oder weitere private Betreiber) sowie einer Mietwagenstation ist zu ergänzen. Die DTV-Menge von 8.500 Kfz pro Tag (1996) bzw. 11500 (2007) stellt im Sinne der Verkehrssicherheit aber auch der gesamten Funktionen (allen voran die Aufenthaltsfunktion) hohe Anforderungen an die Gestaltung des Platzes, der Querungen und der Fahrspuren.

Die derzeitigen Stellplätze für Kurzzeitparker sind zukünftig nur in dem Umfang denkbar, in dem sie in die geplante Begegnungszone integrierbar sind. Notwendige Kiss&Ride-Plätze (Kurzzeit-Aufstellbereiche für Abhol- und Bringverkehre - Regelung wie bei eingeschränktem Halteverbot) werden vorgesehen.

#### 4.1.6 Verkehrliche Dienstleistungseinrichtungen: Mobilitätszentrale

Als regionales Oberzentrum mit erheblicher touristischer Bedeutung ist Konstanz neben Bahn- und Busangeboten prädestiniert für ein kommerzielles Angebot von Carsharing und Callbikes. Diese Dienstleistungen funktionieren zwar ohne örtliche Management-Zentrale, sollen jedoch in der Mobilitätszentrale im Bahnhof beworben und verkauft werden.

Die Bemessung der Mobilitätszentrale im Bahnhof erfolgt nicht quantitativ, sondern qualitativ. Es stehen maximal 225 qm Fläche zur Verfügung. Auf dieser Fläche sind folgende Mobilitäts-Dienstleistungen vorgesehen:

- Verkehrsinformation und Fahrscheinverkauf bezüglich aller öffentlicher Verkehrsanbieter in der Region (BSB, Katamaran, DB AG, SBB, Turbo, SBG, SWK, Busbetriebe Kreuzlingen, PostAuto Schweiz usw.)
- Information und Vermarktung von Car-Sharing und Callbike-Angeboten inklusive Radstation und lokaler Anbieter
- Alle Dienstleistungen der Tourist-Information
- Ggf. Mietwagen-Angebote
- Ggf. Informationen zu „Natürlich Mobil“, „Gesundheitsförderung Schweiz“ sowie weiteren Veranstaltungen, Verbänden und Organisationen, welche nachhaltige Mobilitätskonzepte anbieten.

Die oben genannten Dienstleistungen sollten nach Möglichkeit ganzheitlich von speziell geschultem Personal erbracht werden. Damit erhält der Kunde von einem Berater unternehmensunabhängig und objektiv alle gewünschten Informationen, ohne von Schalter zu Schalter eilen zu müssen. Hierzu ist ein Konzept der Verkehrsträger mit der Stadt Konstanz zu erstellen, dass Qualität und Finanzierung dieser Beratung sicherstellt.

#### 4.1.7 Zusammenfassung der Nutzungsansprüche

|                                                                                             | Bestand                                                                                                                  | Bedarf                                                                              |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| Fahrradstellplätze Bhf<br>davon überwacht<br>davon überdacht<br>Fahrradstellplätze<br>Hafen | 300<br>0<br>120<br>37                                                                                                    | 600<br>Alle<br><br>50                                                               |
| Stellplätze Kurzparker                                                                      | 25                                                                                                                       | 20                                                                                  |
| Maximale Parkdauer                                                                          | 15/30/120<br>Min.                                                                                                        | Einheitlich 30<br>Min.                                                              |
| Kiss&Ride-Plätze                                                                            | 0                                                                                                                        | 2                                                                                   |
| CarSharing-Plätze                                                                           | 0                                                                                                                        | 4                                                                                   |
| Nachrückplätze Taxi                                                                         | 16                                                                                                                       | 15                                                                                  |
| ÖV-Haltestellen<br>Länge 30m<br>N->S/S->N                                                   | 4<br>2/2                                                                                                                 | 6<br>3/3                                                                            |
| ÖV-Abstellplätze                                                                            | 2                                                                                                                        | 2                                                                                   |
| Barrierefreie Zugänge<br>zu den Bahnsteigen                                                 | 0                                                                                                                        | min. 2                                                                              |
| Durchgängige Wege<br>zum See                                                                | 1                                                                                                                        | min. 3                                                                              |
| Mobilitätszentrale                                                                          | 1 kleine<br>Zentrale im<br>SBB-Bhf<br>Schalterbe-<br>reiche im<br>Deutschen<br>und SBB-Bhf<br>Touristeninfo<br>neben Bhf | Eine gemein-<br>same Zentra-<br>le im Kern-<br>bereich des<br>Bahnhofsge-<br>bäudes |

Tabelle: Vergleich Bestand/Bedarf

#### 4.2 Verkehrskonzept

Im Mittelpunkt aller Überlegungen muss der Fußgänger stehen. Nach den letzten Untersuchungen ist das gesamte Untersuchungsgebiet sehr stark von Fußgängern frequentiert und sie nutzen den Raum bisher in unkontrollierter Form mangels sinnvoller Wegeführungen.

Da die zur Verfügung stehende Fläche äußerst begrenzt ist, kann eine Verteilung zugunsten der Fußgänger nur zu Lasten des fließenden und ruhenden Verkehrs gehen. Gleichwohl müssen alle geforderten Nutzungen untergebracht werden.

Es wird folgende Nutzungsverteilung vorgeschlagen:

#### 4.2.1 Fußgänger

- Die Bewegungsräume für Fußgänger beidseits des Bahnhofplatzes sollten an keiner Stelle die Breite von 5 m unterschreiten.
- Mischnutzungen der Fußwege sind dort, wo sie unvermeidlich sind möglich: zum einen für kleinere Fahrradabstellanlagen, zum anderen für die (zeitlich zu begrenzende) Anlieferung der Neubauten südlich und nördlich des Bahnhofgebäudes.
- Die Zonen beidseits des historischen Bahnhofs werden ausschließlich von Fußgängern genutzt. Sie werden platzartig gestaltet und von sichtbehindernden Anlagen und Einbauten freigehalten. Hier werden sich neben dem zentral angeordneten Haupteingang des Bahnhofs wichtige Gebäudezugänge befinden, so dass eine Mehrfachnutzung dieser Flächen ausgeschlossen werden sollte.
- Der Bereich unmittelbar vor dem zentralen Haupteingang zum Bahnhof bedarf gegenüber dem Rest des Bahnhofplatzes noch einer besonders großzügigen Gestaltung. Hier ist neben den Queurbewegungen der Fußgänger besonderer Wert auf die Aufenthaltsqualität zu legen.
- Insgesamt ist eine transparente, durchlässige Atmosphäre zu schaffen, die die Wegebeziehungen, unterstützt durch Blickbeziehungen spürbar werden lässt.

#### 4.2.2 Radwege und Abstellanlagen

- Die Fahrräder sollten überwiegend in einer Fahrradstation nach Vorbild der im Land Nordrhein-Westfalen gängigen Anlagen konzentriert werden, um möglichst viel Fläche für den Fußverkehr freizuhalten und „wildes Abstellen“ zu vermeiden bzw. eine klare Wegweisung zu ermöglichen. Auf kleinere Anlagen, vor allem solche, die sich einer Aufsicht entziehen, wird verzichtet.
- Die Fahrradstation muss an einem Ort eingerichtet werden, der für alle Zuwegungen und Umsteigebeziehungen möglichst kurze Strecken verursacht.
- Die Fläche für die Fahrräder können in

solchen Geschossen der Neubauten untergebracht werden, die für andere Nutzungen nicht interessant sind, z.B. im 1. Obergeschoss bzw. im Untergeschoss des Neubaus.

- Weitere Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum sind lediglich dort zu platzieren, wo eine direkte Nutzung eine Abstellanlage erfordert (z.B. an der Deutschen Bank, im Bereich des Steg 4 und am Katamaran-Anleger). Sie sind hinsichtlich ihrer Lage so zu positionieren, dass sie die übrigen Verkehrsteilnehmer nicht behindern, z.B. die Fußgänger. Sie sind gestalterisch in ein Freiflächenkonzept zu integrieren und in ihrer Ausformung an die angestrebte Architekturqualität anzupassen.

#### 4.2.3 ÖPNV

- Die Haltestellen für die Busse, die von Süden nach Norden fahren, bleiben im Grundsatz am vorhandenen Standort. Sie werden verlängert bis zum zentralen Bahnhofseingang, so dass insgesamt bis zu 3 Busse aufgestellt werden können.
- Für die Busse in Gegenrichtung wird ein Aufstellbereich in gleicher Länge in direktem Gegenüber vorgeschlagen.
- Für weitere Aufstellbereiche für längere Pausenzeiten ist auf dem Bahnhofplatz nicht genügend Raum. Es wird empfohlen, hier auf andere Flächen auszuweichen, z.B. Flächen hinter dem Lago-Parkhaus. Wendemanöver über die Bahnhofstraße und Sigismundstraße sollten langfristig vermieden werden (z.B. durch Verlängerung der betreffenden Linien in Richtung Klein Venedig).
- Die Fahrgastwartebereiche sollen durch die Verbreiterung der Gehwegbereiche wesentlich verbessert werden. Großzügige, transparente Überdachungen müssen so gestaltet werden, dass sie sowohl die Sichtbeziehungen als auch die Fußgängerströme nicht behindern, da sie aus Platzgründen in die Gehwegbereiche hineinragend platziert werden müssen. Ihre architektonische Ausformung sollte mit den geplanten Neubauten eine harmonische Einheit bilden.



#### **4.2.4 Taxen**

- Die Aufstellfläche für Taxen könnten in einer Doppelreihe vor dem Neubau südlich des Bahnhofsgebäudes angelegt werden. Zum Einsteigen der Fahrgäste wird eine Fläche vorgelagert, die Raum für 2 Taxen bietet.
- Mit dieser Maßnahme können die bisherigen Wendemanöver vermieden werden.

#### **4.2.5 Pkw**

- Fahrspuren werden ohne optische Richtungstrennung auf einer maximalen Restbreite von 6,50 Meter (Begegnungsfall Bus-Bus) angeboten.
- Kurzzeitparkplätze können – wenn überhaupt - nur in den Dispositionsflächen nördlich und südlich des Bahnhofsgebäudes angelegt werden.
- Unmittelbar vor dem Bahnhof soll Kiss&Ride geduldet werden. Allerdings ist hier ein Parkverbot auszusprechen, so dass wirklich nur kurzes Anhalten zum Bringen und Abholen von Fahrgästen zulässig ist.
- Stellplätze zwischen den Bahnhofsgebäuden werden nicht mehr vorgesehen, mit Ausnahme von 3 Behindertenstellplätzen nördlich des Fürstenpavillons.
- In der Nähe des Verflechtungsraums (ggf. auch gemeinsam mit den Behindertenparkplätzen sind bis zu 4 CarSharing-Stellplätze auszuweisen, notfalls zu Ungunsten von Kurzzeitparkständen.

#### **4.2.6 Anlieferung und Stellplätze für die Ladenzeile**

- Bereits heute sind für die Ladenzeile keine separaten Stellplätze vorhanden. Diese sind auch zukünftig nicht unterzubringen. Tiefgaragen würden durch die erforderlichen Einfahrten negative Auswirkungen auf die Gesamtplatzgestaltung haben.
- Die Anlieferung kann nur vom Bahnhofplatz aus erfolgen. Für das nördliche Gebäude kann eine separate Anlieferungs-spur angelegt werden. Die Anlieferzeiten sollten wie in der Altstadt begrenzt wer-

den. Dann stehen diese Flächen in den wichtigen Zeiten für die Fußgänger zur Verfügung. Als Orientierung für die Lieferzeitenbemessung dient die Fußgängerstromerfassung der TU Kaiserslautern von April 2009.

Vor dem südlichen Gebäude muss die Anlieferung dann im Gehwegbereich abgewickelt werden, wenn man die gesamte Aufstellfläche für die Taxen konzentrieren möchte. Durch die zeitliche Begrenzung der Anlieferungszeiten können Beeinträchtigungen der Fußgänger minimiert werden.

## 5. FREIRAUM UND GRÜN

### 5.1 Ausgangssituation

Der Bahnhofplatz stellt sich derzeit in erster Linie als Straßenraum mit deutlichem Vorrang für den motorisierten Verkehr dar, bei dem der Fußgänger in die oft engen Seitenbereiche gedrängt wird. Der Raum wirkt insgesamt improvisiert, die Orientierung wird durch die Vielfalt der Raumansprüche erschwert. Der Platz wird durch inhomogene Raumkanten nicht städtisch gefasst. Die Gestaltung der Oberflächen, auf die in der Altstadt insgesamt und insbesondere in der Marktstätte und der Bahnhofstraße großes Gewicht gelegt wurde, bricht hier ab. Auch auf der eigentlichen Bahnhofseite ist kein ansprechender und durchgängiger Gestaltungswille zu erkennen.

Im Zusammenhang mit der Neuordnung des Verkehrs und einer ergänzenden Platzrandbebauung muss die Chance ergriffen werden, durch eine angemessene und anspruchsvolle Gestaltung den gesamten Bahnhofsbereich in die Stadt zu integrieren.

### 5.2 Freiraum- und Grünkonzept

- Bahnhofplatz / Oberflächengestaltung  
Eine neue Gestaltung des Bahnhofplatzes muss alle für den Fußgänger wichtigen Bereiche von der Marktstätte bis zur neuen Brücke an der Bodanstraße einbinden. Der Bereich der Bahnsteige sollte in die Gestaltung ebenfalls einbezogen werden. Eine klare Ordnung der verschiedenen Funktionen kann zur besseren Orientierung beitragen. Dazu gehört auch die Verwendung von wenigen, aber anspruchsvollen Materialien.
- Grün als Ordnungselement  
Baumabschnitte markieren Anfang und Ende des Platzraumes und damit die Eingänge in den Bahnhofplatz und die Übergänge zu den anschließenden Straßen. Durch die damit verbundene optische Einengung der Fahrbahnbereiche haben die Bäume gleichzeitig eine verkehrsberuhigende Wirkung.

- Gleiskörper  
Die ersten drei Gleise benötigen wie bisher eine Überdachung, diese sollte bewusst gestaltet und möglichst transparent sein. Die sich östlich anschließenden Gleisfelder könnten als Grünfelder gepflegt werden bis zur Rückseite der Bebauung an der Uferpromenade. Hierbei ist zu beachten, dass für den ankommenden Gast diese Bebauung keine Rückseite, sondern eine Ansichtsseite darstellt. Diese Seite der Bebauung hat durch die neuen Übergänge zum See eine neue stadträumliche Aufgabe als Begrenzung des Raums und muss entsprechend gestaltet und gepflegt werden.
- Die Erreichbarkeit des Seeufers stellt eine der Hauptaufgaben der zukünftigen Maßnahmen dar. Während man in den 70er Jahren diese Verknüpfung mittels einer Unterführung vorgenommen hat, wird jetzt eine großzügige Verbindung in Form eines Querungsbauwerks zwischen Bahnhof und See angestrebt. Dieses muss neben den erforderlichen Treppen vor allem über neue gläserne Aufzüge barrierefrei erreicht werden. Es mündet in den „Promenadenplatz“, so dass auch von der Uferpromenade aus der Bahnhof und damit die Stadt spürbar werden. Die Überbrückung sollte so gestaltet werden, dass der Ankommende vom Bahnsteig aus den See sehen kann. Dazu sind die auf den Bahnsteigen erforderlichen Einrichtungen so zu platzieren, dass sie keine Sichtbehinderung darstellen.
- Die Freibereiche zwischen Hafenhalle und Spiegelhalle sollten zu einem aufeinander abgestimmten Raum („Promenadenplatz“) entwickelt werden; dazu sind in erster Linie die Parkplätze vor der Spiegelhalle zu entfernen. Wünschenswert wäre eine andere Anordnung der für die Bewirtschaftung des Biergartens erforderlichen baulichen Anlagen. Der genau in der Blickachse vom Bahnhofplatz abgestellt Waggon sollte entfernt werden.

- Um die gewünschte neue Aufenthaltsqualität zu erreichen, ist es erforderlich, dass sämtliche Einbauten, Treppen, Aufzüge in Verbindung mit dem Querungsbauwerk einschließlich ihrer Geländer in höchster gestalterischer Qualität mit der erforderlichen Transparenz und aufeinander abgestimmt ausgeführt werden. Im Vordergrund muss die Raumwirkung und nicht das einzelne Element stehen.
- Orientierungsrahmen für die neuen Räume ist zunächst die Reduktion aller Elemente und Funktionen auf das unbedingte Maß und Einfachheit, da die Raumwirkung im Vordergrund steht und nicht das einzelne Element.



-  Auf die historische und zukünftige Architektur abgestimmte Gleisüberdachungen  
Überbrückung der Gleise in Bahnhofsmitte
-  Freihaltung der Blickachsen von sichtbehindernden Elementen  
Deutliche Führung zu den Brücken, der Unterführung zum See und zur Stadt -  
einheitliches Leitsystem
-  Aufwertung der hinteren Gleise und der Flächen zwischen Gleisen und Gebäuden  
durch Begrünung und Pflege  
Entfernen des Parkplatzes vor der Spiegelhalle



## **6. ZUSAMMENFASSUNG**

### **Vorgaben für die weitere Planung**

#### **Städtebau**

Der Bahnhof und der Fürstenpavillon sind als Kulturdenkmale zu erhalten und in Wert zu setzen. Durch ihre Freistellung ist ihre Bedeutung im Stadtraum zu stärken.

Lage am Bahnhofplatz:

Die Neubebauung muss so platziert werden, dass alle noch vorhandenen Sichtachsen erhalten werden.

Vom Bahnhofsgebäude bzw. Fürstenpavillon ist zur Freistellung der Gebäude und zum Erhalt der Sichtachsen ein angemessener Abstand einzuhalten; empfohlen werden 15 m.

Die Neubauten sind hinter die Flucht der Eckbauten des Bahnhofs zurückzusetzen.

Das nördliche Gebäude ist so weit von der Marktstätte zurückzusetzen, dass beim Blick von der Seepromenade in die Marktstätte der Eckturm des ehemaligen Postgebäudes freigestellt ist.

Kubatur:

Aufgrund der Flächenverhältnisse können Gebäude mit einer Tiefe von max. 14 m im Erdgeschoss realisiert werden. Bei einer Überbauung des Bahnsteigs 1 kann in den Obergeschossen eine Auskragung von max. 5 m entstehen, so dass hier eine Gesamtgebäudetiefe von 19 m erreicht werden kann. Die Höhe der Gebäude darf die Traufhöhe der Eckbauten des Bahnhofs nicht überschreiten. Es sind maximal drei Geschosse mit einer Gebäudehöhe von 9,60 m über der angrenzenden öffentlichen Verkehrsfläche möglich. Mit dieser Höhenentwicklung wird die heutige Stadtsilhouette von Konstanz unverändert erhalten.

#### **Verknüpfung Stadt - See**

Zwischen Bahnhof und Seepromenade ist eine Fußgänger Verbindung zu ergänzen in Form eines Querungsbauwerkes, an welches alle Bahnsteige anzubinden sind.

#### **Verkehr und Freiraum**

Der Bahnhofplatz soll als Stadtboulevard entwickelt werden, um seine Aufenthaltsqualität deutlich zu verbessern. Dabei ist herauszuarbeiten, in welchem Umfang zukünftig Flächen für den fließenden und ruhenden Verkehr zur Verfügung gestellt werden können, wenn dem Fußgänger die erste Priorität zukommt.

Ein Schwerpunkt der Planungen ist die Optimierung des „Verflechtungsraums“; hier begegnen sich Fußgänger, Radfahrer und der ÖV. An dieser Stelle sollen die Bushaltestellen untergebracht werden. Hier kommen die Bahnreisenden an, die Mobilitätszentrale im Bahnhofsgebäude sowie ein Fahrradparkhaus können von hier aus erschlossen werden. Dementsprechend ist mit sehr vielen Platzquerungen zu rechnen.

Der Verflechtungsraum schließt unmittelbar an die zentrale Bahnhofsvorzone an, die in erster Linie als Bewegungsraum den Fußgängern zuzuordnen ist.

Beidseits des Verflechtungsraums und der zentralen Bahnhofsvorzone schließen „Dispositionsflächen“ an, die für Fußgänger als Bewegungs- und Aufenthaltsraum, aber auch für folgende Nutzungen zur Verfügung stehen können unter Berücksichtigung der Nutzungen im Bestand (z.B. Hotelvorfahrt): fließender Verkehr, ruhender Verkehr, Car-Sharing, Taxen, Kiss&Ride und Grün.

Für die Fußgänger ist grundsätzlich entlang der Gebäude ein Bewegungsraum mit einer Tiefe von mindestens 5 m vorzuhalten.

In der weiteren Bearbeitung ist zu entscheiden, welche Nutzungen die zur Verfügung stehenden Flächen aufnehmen können und welche an anderen Stellen der Stadt untergebracht werden müssen.

Alle Maßnahmen sind so zu gestalten, dass eine größtmögliche Barrierefreiheit erreicht wird.

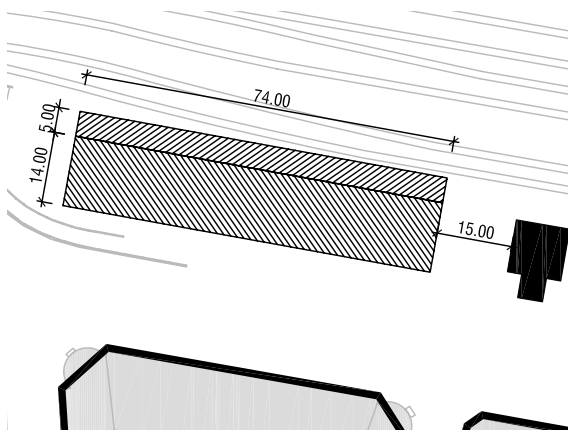


-  Verflechtungsraum  
Fußgänger / ÖV / Fahrräder
-  Hauptquerungsfläche Fußgänger

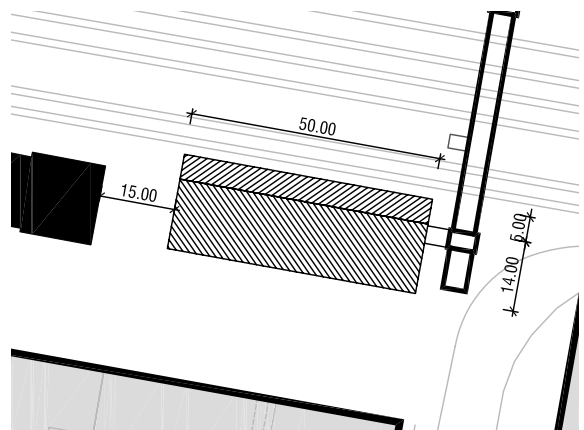
-  Dispositionsfläche  
 - Fußgänger/Bewegung/Aufenthalt  
 - fließender/ruhender Verkehr  
 - Car-Sharing, Taxen, Kiss&Ride  
 - Grün

-  freizuhaltende Fläche für Fußgänger (mind. 5 m)

Maximale Ausdehnung der Neubauten:



nördlich des Bahnhofs



südlich des Bahnhofs





## CHRONOLOGIE BAHNHOF KONSTANZ

- 2000**
- Erarbeitung der Grundlagen zum Wettbewerb von Stadt Konstanz und Bahn AG
  - Auslobung städtebaulicher Ideenwettbewerb, 1. Sieger Büro Molenaar, München
- 2001**
- GR-Beschluss Siegerentwurf Grundlage für weitere Planungen
  - Projektbeschluss Fußgängerbrücke in Verlängerung der Bodanstraße auf Grundlage Eisenbahnkreuzungsvereinbarung und Brückenentwurf Büro Molenaar
- 2002**
- Wirtschaftlichkeitsstudie führt zur Überarbeitung des Siegerentwurfes
  - Projektbeschluss Umgestaltung Bahnhofstraße / Sigismundstraße / Untere Augustinergasse auf Grundlage des überarbeiteten Siegerentwurfes; Beginn Ausbau
  - Projektbeschluss Umgestaltung und Verkehrsführung Bahnhof-/ Bodan-/ Hafenstraße (Lagovorplatz) auf Grundlage des überarbeiteten Siegerentwurfes
  - Beginn Bau Lago Center
- 2004**
- Fertigstellung Lago Center und Lago Vorplatz
- ab 2004**
- Verhandlungen und Arbeitsgruppe mit DB Station & Service. Themen: Ausbau / Sanierung des Bahnhofsgebäudes zur Mobilitätszentrale und Neubauten auf Fläche des heutigen Schweizer Bahnhofs und auf Fläche der Ladenzeile. Diskussionsgrundlage ist der Entwurf Molenaar
- 2005**
- Auftrag des GR an Verwaltung, Verhandlungen mit der Bahn zu führen und das Projekt voranzutreiben. Entwicklungsbausteine sollen in eine Rahmenvereinbarung münden
- 2006**
- Intensivierung der Gespräche mit DB Station&Service Regionalbereichsleitung Südwest, Abstimmung über gemeinsame Projektarbeit
- 2007**
- Priorisierungsgespräche über den Konstanzer Bahnhof, Aufnahme des Entwurfsprinzips Begegnungszone in das Stadtentwicklungsprogramm als ein Leitkonzept städtischer Verkehrsplanung

- 2008**
- Bestandsanalyse städtebauliche Gesamtsituation durch die Verwaltung
  - Beschluss 3. Aufzug Brücke Bodanstraße
  - Beschluss von Stadt und Tourist Information GmbH über die Einrichtung der Mobilitätszentrale im Nordteil des Bahnhofsgebäudes
  - Kontinuierliche Abstimmungsgespräche zwischen DB Station & Service Stuttgart und der Stadt Konstanz zur Konkretisierung des Gesamtprojektes Bahnhof mit Umfeld inkl. Ausbau Mobilitätszentrale
- 2009**
- Erweiterung Sanierungsgebiet Altstadt mit Niederburg um die östliche Kernstadt inkl. Bahnhofsareal
  - Verkehrsplanerische Voruntersuchung Bahnhofplatz, TU Kaiserslautern
  - Grundsatzbeschluss des Gemeinderats über die Teilnahme am Bahnhofsmodernisierungsprogramm
  - Erarbeitung Rahmenplan Bahnhof
  - Fertigstellung Sanierung Bahnhofsturm
  - Beginn bauliche Realisierung Mobilitätszentrale im historischen Bahnhofsgebäude