



Lisa Jartschitsch, BSc

Bahnhof Konstanz
Baudenkmal, Wahrzeichen | Platzbildung, Auflösung der
Sperrwirkung | städtebauliche Aufwertung, "Bahnhofplatz Neu" |
Neue Stadtbibliothek Konstanz

MASTERARBEIT

zur Erlangung des akademischen Grades

Diplom-Ingenieurin

Masterstudium Architektur

eingereicht an der

Technischen Universität Graz

Betreuer

Ao.Univ.-Prof.i.R. Dipl.-Ing. Dr.techn. Holger Neuwirth

Institut für Architekturtheorie, Kunst- und
Kulturwissenschaften

Graz, Februar 2016

EIDESSTÄTLICHE ERKLÄRUNG

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen/Hilfsmittel nicht benutzt, und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe. Das in TUGRAZonline hochgeladene Textdokument ist mit der vorliegenden Masterarbeit identisch.

Datum

Unterschrift

BAHNHOF KONSTANZ

VORWORT

Mobilität war in der Gesellschaft schon immer von großer Bedeutung. Sie ist ein Dauerthema für Stadt- und Siedlungsentwicklungen und sorgt für heftige Diskussionen.

Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich mit der Aufgabe, den in die Jahre gekommenen Bahnhof Konstanz' zu modernisieren, eine vollständige Barrierefreiheit zu gewährleisten, sowie die Umsteigebeziehungen und Funktionen zu optimieren. Weiters wird eine städtebauliche Lösung erarbeitet, welche die bestehende Trennung von Altstadt und Bodenseehafen durch das Nord- Süd-gestreckte Bahnhofareal überwindet.

Wie kann eine Verbindung von Stadt und See und damit die Vernetzung und Aufwertung des urbanen Umfeldes erfolgen? Wie kann sich die Bahn in das Stadtbild integrieren? Wie sieht in Zukunft die Bahn aus?

Die Zukunft des Bahnhofareals Konstanz' liegt aus meiner Sicht in der Optimierung des betrieblichen Bahnablaufes, in der Minimierung der benötigten Flächen, welche für urbane Zwecke genutzt und umstrukturiert werden können, sowie der Verbindung der beiden Stadtgebiete (Altstadt- Bodensee). Es soll ein urbanes und ästhetisch anspruchsvolles Bahnhofareal entstehen, mit hoher Aufenthaltsqualität in der Funktion als bedeutendster Stadteingang und Stadtraum.

Diese Diplomarbeit setzt an diesem Punkt an und dokumentiert einen Lösungsvorschlag dieser Problemstellung.

Die optimale Vernetzung der urbanen Landschaften wird durch die Verlegung der Gleisanlagen von der Oberfläche in eine untere Ebene erzielt. Die Möglichkeit eines unterirdischen Bahnbetriebes bietet große städtebauliche Optimierungschancen, welche in den nächsten Kapiteln aufgezeigt werden.

Die komplette Barrierefreiheit, die uneingeschränkte Vernetzung der Stadtteile und die urbane Aufwertung und Bereicherung des gesamten Areals sind dabei entscheidend.

Der Arbeit zugrunde liegt der Studentische Ideenwettbewerb „raumBETONung - Bahnhof mit Bahnhofsumfeld Konstanz“.

In our society mobility has always been important. It is a permanent topic for urban and residential development and causes discussions.

The aim of the present paper is to modernize the old railway station of Konstanz in order to guarantee full accessibility as well as to optimize its functions and the changing of trains. Furthermore, an urban solution will be developed which overcomes the existing separation between the historic center and the harbor of the lake "Bodensee" through the north- south stretched railway station site.

How can the connection of the city and lake and thereby the networking and appreciation of the urban surrounding take place? How can the railway become an integral part of the cityscape? How will the future of the railway look like?

In my opinion the future of the railway station area of Konstanz is about the optimization of the operational process caused by the minimization of the required area which could be used and restructured for urban purposes as well as the connection of both urban areas (historic center – lake "Bodensee"). The aim is to create an urban and aesthetically pleasing railway station with a high amenity value which represents the most important city entrance and urban space.

At this point this master thesis takes up this issue and proposes a solution to it. The optimal networking of the urban landscape will be achieved by the relocation of the track system from the ground level to a lower level. This proposed underground railway system offers immense urban chances for optimization which will be presented in further chapters.

Therefore the full accessibility, the unlimited networking of the urban districts and the urban enhancement of the entire site are determined.

The work is based on the student competition for ideas „raumBETONung – railway station with the surrounding train station area of Konstanz“.

INHALTSVERZEICHNIS

01 Analyse 14

01.01	Geographische Lage	16
01.02	Stadteindrücke Stadtbild	17
01.03	Ortscharakteristik ausgewählter Stadtteile	19
01.04	Politische Geschichte	25
01.05	Stadtgeschichte städtebauliche Entwicklung	26
01.06	Städtebauliche Studien	31
01.07	Demographie	32
01.08	Kunst Kultur Bildung	33
01.09	Verwaltung	33
01.10	Sport Tourismus	33

02 Referenz Objekte 36

02.01	Stuttgart 21	38
02.02	Tiefbahnhof Luzern	42

03 Wettbewerb 46

03.01	Wettbewerbsanlass	48
03.02	Kriterien Wettbewerb	48
03.03	Wertung	48

04 Entwurf Grundlagen 50

04.01	Bestandsanalyse– Problematik heute	52
	Bodanstraße	53
	Bahnhofstraße	55
	Dammgasse	56
	Marktstätte	58

	Marktstättenunterführung	60
	Hafenpromenade Abschnitt Nord	62
	Hafenpromenade Abschnitt Gastronomie	64
	Bahnhofplatz und Zwischenräume	69
	Sportoutlet	71
	Bahnhofsgebäude und Fürstenpavillon	73
	Nördliche Ladenzeile	75
	Gleisanlagen Bahnsteige	76
	Gleisanlage südlich der Fußgängerüberführung	79
04.02	Stadtbeleuchtung Bahnhofareal	81
04.03	Urbanes Potential – Ziele und Maßnahmen- Zusammenfassung	81
04.04	Umsetzung	82

05 Entwurf | Masterplan 84

05.01	Städtebaulicher Entwurf Masterplan	86
	Funktionen Bestand- Untersuchungsgebiet	86
	Funktionen Bestand- unmittelbare Umgebung	88
	Verkehrssysteme Bestand	90
	Problemstellung Erschließung- Durchlässigkeit zwischen Hafengebiet und Altstadt	92
	Funktionen Masterplan Entwurf	94
	Verkehrssysteme Masterplan Entwurf- Fließender und ruhender Verkehr	96
	Verkehrssysteme Masterplan Entwurf- Barrierefreiheit Flexibilität Blickbeziehungen	98
	Schnitte Masterplan	100
	Bestand- Denkmalschutz- Bahnhof	104
	Bestand- Denkmalschutz- Fürstenpavillon	108
	Bestand- Denkmalschutz (vorgesehen)- Gebäude	
	Bodenseeschiffahrt Verwaltung	110
	Bestand- Denkmalschutz- Gründerzeitliche Gebäudezeile	112

	Baumassenstudien zur Volumsermittlung	116
	Außenraumgestaltung "Bahnhofplatz Neu"	132
05.02	Planmaterial Entwurf	134
	Masterplan Ebene 0	134
	Masterplan Bahnhof	136
	Masterplan Ebene-1	140
	06 Entwurf Bibliothek	146
06.01	Bibliothek	148
06.02	Entwurf Bibliothek	150
	Funktionen	150
	Standort Erschließung	151
	Belichtung Beleuchtung	151
06.03	Planmaterial Entwurf	152
	Grundrisse	152
	Schnitt A-A	158
	Ansichten	160
06.04	Konstruktion Tragwerk	166
	"Bahnhofplatz Neu"	166
	Neue Stadtbibliothek Konstanz	167
	Aufbautenkatalog	168
	Details	170
	07 Anhang	178
07.01	Literaturverzeichnis	180
07.02	Abbildungsverzeichnis	183
07.03	Glossar	190

01 ANALYSE

01.01 Geographische Lage	16
01.02 Stadteindrücke Stadtbild	17
01.03 Ortscharakteristik ausgewählter Stadtteile	19
01.04 Politische Geschichte	25
01.05 Stadtgeschichte städtebauliche Entwicklung	26
01.06 Städtebauliche Studien	31
01.07 Demographie	32
01.08 Kunst Kultur Bildung	33
01.09 Verwaltung	33
01.10 Sport Tourismus	33

01.01 Geographische Lage

Koordinaten: In Deutschland, im südwestlich gelegenen Bundesland Baden- Württemberg, Breitengrad: 47.6744 liegt die Stadt Konstanz.

Längengrad: 9.1649

Seehöhe:
405 m

Gesamtfläche der
Kommune:
55,65 km²

Bundesland:
Baden- Württemberg

Landkreis:
Konstanz

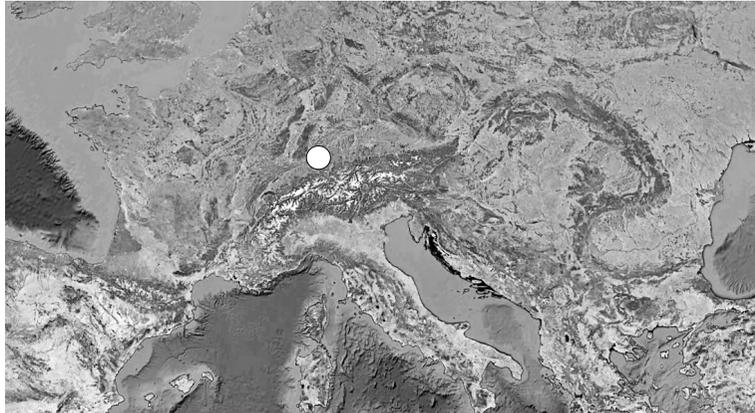


Abb. 01: Lage Konstanz' in Europa

Gelegen am Westufer des Bodensees grenzt sie direkt an die Schweiz, den Kanton Thurgau. Geteilt wird die Stadt durch den Rhein, der vom Schweizer Kanton Graubünden kommend in den Bodensee mündet und weiter durch die Schweiz, Deutschland und die Niederlande bis in die Nordsee fließt.



Auf der südlichen Rheinseite Konstanz' liegt die Altstadt mit dem bedeutungsvollen Stadtbezirk Paradies. Diese zwei Stadtteile sind, abgesehen von der Kollerinsel bei Brühl, die einzigen Landesteile der Bundesrepublik Deutschland, die sich auf dem südlichen Abschnitt des Rheins befinden. Konstanz ist im Laufe der Zeit mit der direkt hinter der Schweizer Grenze liegenden Stadt Kreuzlingen zu einem durchgehenden Siedlungskörper zusammengewachsen.



Abb. 03: Lage Konstanz' am Bodensee

Als größte Stadt am Bodensee und als Oberzentrum der Region spielt Konstanz eine führende Rolle im regionalen Entwicklungsprozess und bildet ein welt-offenes, wirtschaftsförderndes, sowie kulturelles Zentrum. Dabei ist eine enge Zusammenarbeit mit den regionalen und grenzüberschreitenden Städten und Gemeinden des gesamten Bodenseeraumes wesentlich.¹

Konstanz liegt mitten in einem hochwertigen und abwechslungsreichen Landschaftsraum. Es gibt ein Wechselspiel zwischen dem Bodensee und den Hügeln des Bodanrück mit Wäldern und Streuobstwiesen. Die hohe Qualität der Naturlandschaft spiegeln die vielen Naturschutzgebiete wieder, welche etwa 60 Prozent der Katastralgemeindefläche belegen. Das Seeufer des Bodensees ist eines der meist frequentierten Erholungsgebiete der Stadt. Nicht nur von Touristen ist das Gebiet am See beliebt, auch von Bewohnern werden die Flächen der Uferzone gerne genutzt. Um den Bewohnern eine hohe Aufenthaltsqualität bieten zu können sind die Stadtbezirke mit öffentlichen Grünflächen versehen, welche aber in den kommenden Jahren in ihrer

¹Vgl. Stadt Konstanz: Stadtentwicklungsprogramm. 2008, 10

²Vgl. Stadt Konstanz: Stadtentwicklungsprogramm. 2008, 16- 17
 Attraktivität noch gesteigert werden sollen.
 Die besondere naturräumliche Lage der Stadt, das attraktive Stadt- und Landschaftsbild, das kulturelle Erbe, die kulturellen Einrichtungen sowie ein umfangreiches Hochschul- wie Bildungsangebot, macht Konstanz zu einem attraktiven Anziehungspunkt für Touristen und einer lebenswerten Stadt für Bewohner.²

³Vgl. Stadt Konstanz: Stadtentwicklungsprogramm. 2008
 Die Lebensqualität der Stadt soll immer weiter verbessert werden. Der Bodensee ist die wichtigste natürliche Ressource Konstanz'. Der See ist ausschlaggebend für das Kleinklima, ist Lebensraum für Flora und Fauna und liefert den Menschen der Stadt das Trinkwasser. Er ist Basis für Dienstleistungen, Handel, Fischerei, Landwirtschaft und Tourismus. Auch dient der Bodensee als wichtige Verkehrsverbindung. Die seit Jahrtausenden existierende artenreiche Natur- und Kulturlandschaft des Sees prägt den Natur- und Landschaftsraum.³

01.02 Stadteindrücke | Stadtbild

Anzahl der Einwohner: 81.141 (Stand Dez. 2013)
 Eine Besonderheit Konstanz' bildet die Mischung der Dialekte von Besuchern der umliegenden Landesteile (Schweiz, Baden- Württemberg, Vorarlberg). Es treffen Schweizer Charme und deren Kauffreudigkeit auf das traditionsreiche Konstanz und machen die Stadt zu einem lebendigen Treffpunkt.

Stadtgliederung: Altstadt + 14 weitere Stadtteile
 Die Vernetzung mit der Nachbarstadt Kreuzlingen und das Konsumverhalten der Schweizer stellt eine Bereicherung dar und manifestiert sich auch im architektonischen Stadtbild Konstanz'.

Das Stadtbild Konstanz' kann in mehrere Stadtteile mit unterschiedlichen Charakteren eingeteilt werden: Die Altstadt, mit dem noch am besten erhaltenen mittelalterlichen Stadtkern, der gründerzeitlich geprägte Stadtteil Paradies und der rechtsrheinische Bezirk Petershausen.

Kunst und Kulturvereine, Theater- und Musikhäuser, Museen und Kinos prägen neben zahlreichen Lokalen das Stadtbild. Außerdem ist Konstanz aufgrund der Nähe zum Bodensee, sowie den umliegenden Wäldern und Bergen ein

Anziehungspunkt für Fremdenverkehr aller Art.

Konstanz ist also nicht nur von Fremdenverkehr, Kultur und Natur geprägt, sondern auch von unterschiedlichsten architektonischen Stilrichtungen. Diese Zusammensetzung macht Konstanz zu einer einzigartigen und vielseitigen Stadt mit fast schon mediterranem Charakter, herbeigeführt durch den Bodensee.



Abb. 04: Wessenbergstraße Richtung Konstanzer Münster



Abb. 05: Gebäudezeile "Untere Laube"



Abb. 07: Hussenstraße in Wessenbergstraße verlaufend



Abb. 06: Sankt Stephanskirche



Abb. 08: Stadttheater Konstanz'



Abb. 09: Schnetzerturm



Abb. 10: Rheintorturm in Konstanz

01.03 Ortscharakteristik ausgewählter Stadtteile

Altstadt Konstanz:

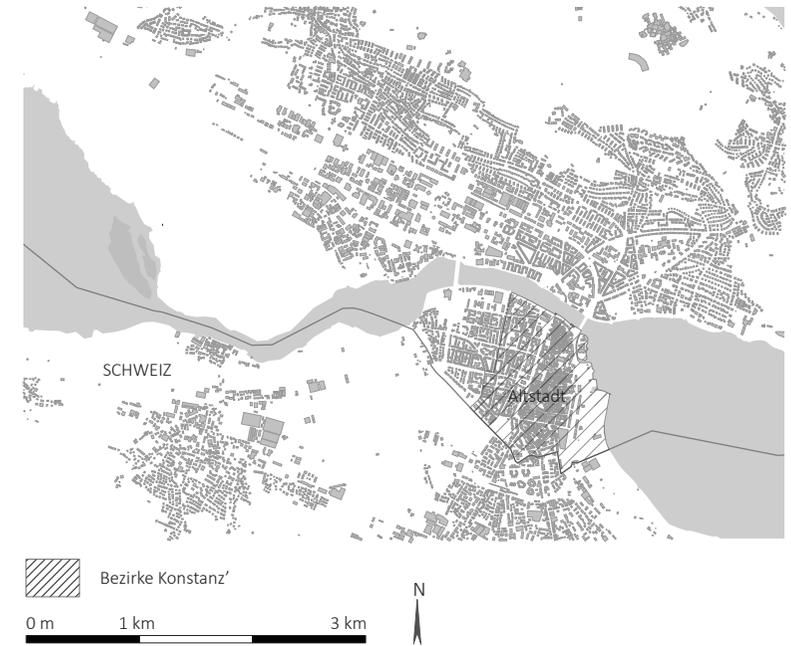


Abb. 11: Bezirk Altstadt Konstanz'

In Baden- Württemberg gilt die Altstadt Konstanz als das bedeutendste und am besten erhaltene, mittelalterliche Stadtensemble. Begrenzt wird sie vom Bodensee im Osten, dem Rhein im Norden und im Süden von der Grenze zur Schweiz, an die das Stadtquartier Stadelhofen reicht. Die ehemalige Grabenzone der landseitig gelegenen Stadtmauer an der Westseite der Altstadt wurde durch einen großzügigen Boulevard ersetzt, die heutige Laube. Das locker bebaute, ebenfalls im Mittelalter befestigte Vorfeld der Altstadt ist heute das gründerzeitliche Stadtquartier Paradies. Orientierungspunkt im mittelalterlichen Stadtbild Konstanz waren die Kirchen. Das Münster mit seinen ehemaligen stattlichen Kloster- und Domherrenhöfen, das sich heute noch auf

dem Münsterhügel befindet, prägt den zentralen Stadtbereich. Zu dem kamen zahlreiche Pfarrkirchen und Klöster, die nur noch teilweise erhalten sind. Auch das „Haus zur Katz“, das Gesellschaftshaus, das den politischen Zünften des Mittelalters ähnelte, gehört mit seiner außergewöhnlichen und monumentalen Fassade zu den bedeutendsten profanen Monumenten der Konstanzer Altstadt. Zum anspruchsvollen Charakter trägt auch die Bebauung an der Wegverbindung Hussenstraße- Wessenbergstraße mit ihren ehemaligen Kaufmannshäusern und teils profanierten Kirchen bei. Der Stadtbereich südlich des Münsterbezirks ist auf die Handelsplätze Marktstätte, Fischmarkt, Obermarkt und auf den Hafen ausgerichtet, während die nördlich des Münsters befindliche Niederburg, die bis zum Rhein hin abfällt, seit jeher den Charakter eines Handwerker- und Wohngebietes hat. Das im südlichen Bereich des Münsters befindliche Gebiet wurde erst im fortgeschrittenen Mittelalter besiedelt, beispielsweise die Vorstadt Stadelhofen, die Neugasse, sowie ein Teil des heutigen Bahnhofgebietes, welches man erst im 19. Jahrhundert trockenlegte.



Abb. 12: Haus zur Katz'

Das denkmalpflegerische Interesse an den Bürgerhäusern und den herausragenden und repräsentativen Einzelbauten der Konstanzer Altstadt ist hoch. Das weitgehend intakt gebliebene Stadtbild ist schützenswert.

So wichtig das äußere Erscheinungsbild von Gebäuden ist, ist auch die Auseinandersetzung mit den dahinter liegenden historisch aussagekräftigen Strukturen und Bausubstanzen. Die Altstadt Häuser sind meist in einer Holzfachwerkkonstruktion erbaut worden. Im 18. Jahrhundert verputzte man die Fassaden und verdeckte damit die Charakteristik der Fachwerke. Grund für das Verputzen der Fachwerkskonstruktionen war der Wunsch der Nachahmung von teurer Steinarchitektur, die in der Stadt bis heute durch manche turmartig proportionierten Bauten vertreten ist.

Ein typisches Konstanzer Altstadt Haus hat eine jahrhundertlange Geschichte, wurde etliche Male renoviert, umgebaut und erweitert; allerdings im Gegensatz zu heute auf eine schonende Art und Weise. Es wurde Rücksicht auf die Bausubstanz genommen. Aus diesem Grund sind bis heute etliche der ursprünglichen Deckenbalken, Grundrissstrukturen, sowie unter abgehängten Gipsdecken verborgene, geschnitzte Holzdecken erhalten. Die mittelalterlichen Dachstühle belegen die Dichte und den Umfang der damaligen Bausubstanz.⁴

⁴Vgl. Stadt Konstanz: Altstadt Konstanz. 2.

²1996

Stadtteil Paradies:

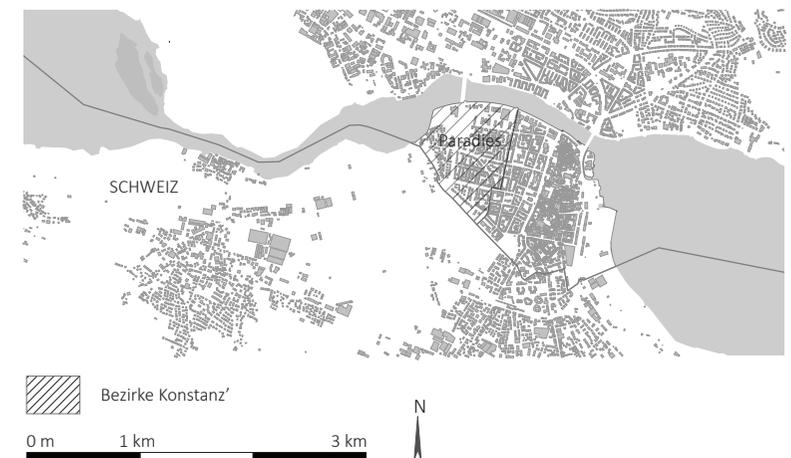


Abb. 13: Stadtteil Paradies

Der Konstanzer Stadtteil Paradies liegt westlich des mittelalterlichen Stadtkerns. Der Bezirk wird begrenzt durch den Rhein im Norden und die Schweizer Grenze im Süden und Westen. Der Name Paradies stammt von der kleinen, mittelalterlichen Fischersiedlung Paradies, die im Winkel des Rheins und der Schweizer Grenze gelegen und von dörflich- ländlichen Strukturen geprägt war. Während das Stadtgebiet, vor allem im näheren Bereich der Altstadt, von Gebäuden aus dem späten 19. Jahrhundert und der Jahrhundertwende seine Prägung erhielt, ist der Bereich westlich davon durch anspruchslose Siedlungsbauten der 1920er bzw. der Nachkriegsbauten des Zweiten Weltkrieges bestimmt.

Das westliche Vorfeld der Stadt, galt vom Mittelalter bis ins 19. Jahrhundert der landwirtschaftlichen Nutzung mit einzelnen, verteilten Bauten. Es diente im Mittelalter als Schauplatz von Turnieren, Hinrichtungen und Verbrennungen. Seit dem späten Mittelalter wurde das Brüel (ehemaliger städtischer Fest- und „Tummelplatz“ im Stadtteil Paradies) in die Stadtbefestigung miteinbezogen. Im 17. und 18. Jahrhundert wurde die Kernstadt durch die weit vorstehenden Bastionen geschützt. Dieser Bastionenriegel, der sich entlang der Altstadt im Bereich der heutigen Laube befand, stand bis ins 19. Jahrhundert und überzeugte mehr durch seine Stabilität, als die mittelalterliche Stadtmauer mit ihren Türmen.

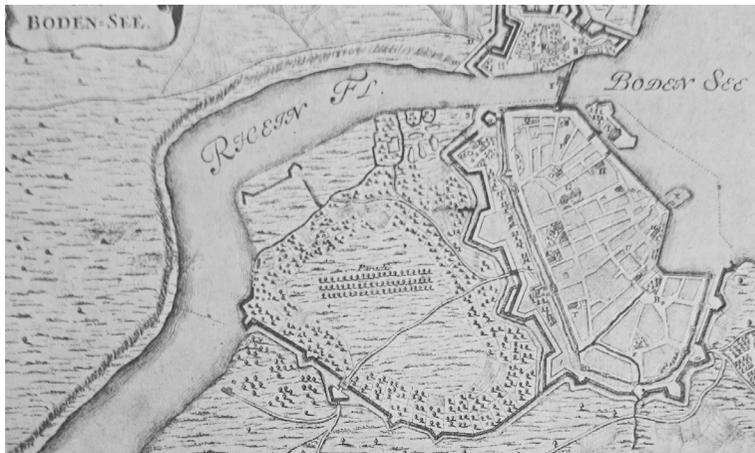


Abb. 14: Plan der Stadt mit der Befestigung von 1680 (Bastionenriegel)

Um eine Stadterweiterung Richtung Westen durchzuführen war der Bastionenriegel im Wege und wurde daher 1866- 1867 abgerissen. Der Erweiterung lag ein Raster von geplanten Straßen zugrunde, an dem sich die Bebauung orientierte. Im neuen, westlichen Stadtgebiet entstanden die Untere- und Obere Laube sowie boulevardartige Straßen. Der repräsentative Charakter dieser Boulevards wurde in den folgenden Jahren durch die Errichtung von öffentlichen Bauten gestärkt. Auch war die repräsentative Straßenfront die Schauseite des Stadtviertels Paradies. Eine Schlüsselrolle nahm dabei die im Jahre 1865 erbaute Lutherkirche ein.



Abb. 15: Blick zur Lutherkirche

Ihre Position kaschiert den in der Flucht der Laube befindliche Knick, andererseits trägt sie mit ihrer weit sichtbaren Einturmfassade zur Eingliederung des neuen Stadtviertels in die Altstadt bei. Von der Altstadt her gesehen steht die Lutherkirche in der Achse der Paradiesstraße, die eine direkte Verbindung über die Marktstätte zum Hafen darstellt und nach Westen in der Flucht der breiten Gottliener Straße geradewegs stadtauswärts zur Schweizer Grenze führt. Zur selben Zeit der Erbauung der Lutherkirche entstand das Amtsgericht, zwischen Lutherplatz und Rhein, 1881 folgte das hinter dem Amtsgericht situierte Gefängnis, weiters wurde 1892 das herzogliche Bezirksamt unmittelbar neben der Kirche erbaut.

Am Verlauf der Laube orientierte sich das nach Westen anschließende Straßenraster, welches sich über die alten Wegestrukturen hinwegsetzte. Die straßensäumende Bebauung erfolgte vom Zentrum aus und führte weiter Richtung Westen. Eine stilgeschichtliche Entwicklung ist ablesbar. So zeigen die in den 1870er und 1880er Jahren im Bereich zwischen der Laube und der Schottenstraße errichteten Wohnhäuser eine spätklassizistisch geprägte Haltung: Überwiegend freistehende, verputzte Bauten mit Satteldächern und einfachen Baukörpern. Das 1890 bebaute Gebiet zwischen der Schotten- und Brauneggerstraße ist typologisch als auch stilistisch von ganz anderer Gestaltung. Eine vorwiegende geschlossene Blockrandbebauung (Miethausbauten) dominiert das Stadtgebiet mit ihren charakteristischen dekorativ ausgebildeten Fassaden des Historismus.

Die Gestaltungsvorlieben dieser Zeit währten nicht lange. Sie unterlagen einem schnellen modischen Wechsel. Während zunächst das Vorbild der italienischen Renaissance Gültigkeit hatte, wurden bald Motive aus anderen Epochen in der Gestaltung der Bebauung verwendet. Etwa ab 1900 prägte die bebaute Zone westlich der Brauneggerstraße, das Stadtbild durch die Form- und Materialvielfalt des Späthistorismus, sowie dem Jugendstil.

Diese jahresringförmige Entwicklungstendenz Richtung Westen schloss nicht aus, dass einzelne Gebäude im damals noch unerschlossenen Gelände errichtet oder in der Altstadt befindliche Baulücken erst relativ spät gefüllt wurden.

Die Bautätigkeit setzte sich in den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg und der damit verbundenen Wohnungsnot fort. Es entstanden Wohnsiedlungen, beispielsweise im Bereich der Turnierstraße. Erbaut wurden diese in einem charakteristischen und konservativen Baustil mit verschindelten Obergeschossen und Mansarddächern; weg vom Historismus und vom Neuen Bauen und hin zum „Heimatstil“, welcher an regionale Traditionen anknüpfte. Nach dem Zweiten Weltkrieg folgten im Stadtteil Paradies weitere Siedlungsbauten wie beispielsweise die große Wohnanlage der 1950er Jahre in der Ellenriederstraße oder staatliche Bauten an der Rheinfront.⁵

⁵Vgl. Stadt Konstanz: Paradies. ²1996

Rechtsrheinisches Stadtgebiet Petershausen:



Abb. 16: Rechtsrheinisches Stadtgebiet

Das rechtsrheinische Stadtgebiet Petershausen stellte mit seiner Benediktinerabtei jahrhundertlang den auf der anderen Seite des Rheins gelegenen Brückenkopf der mittelalterlichen Stadt Konstanz dar. Das rechtsrheinische Stadtgebiet, welches sich am Ostende des Bodanrück befindet und vom Rhein und dem Bodensee eingefasst ist, hat im Laufe der Zeit weitere Gebiete, wie die ehemalige Katastralgemeinde von Allmannsdorf, ausgedehnte Wohnviertel und Industriegebiete die sich im 19. Jahrhundert entwickelten, dazubekommen. Ein weiterer städtebaulicher Akzent wird mit dem Bau der Universität 1963 gesetzt.

Im rechtsrheinischen Stadtgebiet von Konstanz wurden im Mittelalter etliche Siedlungskerne gegründet und erbaut. Neben dem bedeutendsten Siedlungskern Allmannsdorf mit seiner im Kern aus dem 13. Jahrhundert stammenden Kirche entstanden die alten Fischersiedlungen Staad, Egg und Lohn. Eine Belebung erfährt dieses Gebiet durch den weiteren Universitätsbau der 70er Jahre.

Das Gebiet des südlichen Bodanrück ist bis in das 19. Jahrhundert für die Landwirtschaft genutzt worden. Vereinzelt stehende, ältere Baustrukturen wurden schon davor errichtet.

Die Lage am Bodensee hatte für unterschiedliche Nutzungen Vorteile. Im frühen 19. Jahrhundert siedelten sich rheinabwärts von Petershausen bereits Industriezweige an. Häufig waren es Industrieniederlassungen, die auf größere Mengen von Brauchwasser angewiesen waren und für die Abwasserentsorgung ebenfalls den Fluss nutzten. Das Gebiet des Seeuferbereichs östlich von Petershausen wurde in der Mitte des 19. Jahrhunderts als geeigneter Ort für die Errichtung von Villen entdeckt. Eine neue Phase der Stadtentwicklung der Stadt Konstanz wollte man mit der Errichtung des Bad-Hotels einläuten, welches den gehobenen Tourismus nach Konstanz ziehen sollte. In der Nähe der Rheinbrücke entstand 1872 der prachtvolle Bau am Seeufer. 4 Jahre später musste allerdings der Betriebskonkurs angemeldet werden. Im 20. Jahrhundert bebaute man die durch Abbruch vom Bad Hotel und weiteren großen gründerzeitlichen Villen entstandenen Flächen mit profitablerem Wohnbau.

Seit den 1870er Jahren gab es Stadtpläne über das verlaufende Straßennetz auf dem Gebiet des rechten Rheinufer. Allerdings dauerte es bis in die Jahre nach 1900, dass sich die Stadtentwicklung auf das rechtsrheinische Gebiet Konstanz' verschob. Es entwickelten sich neue Wohnstraßen mit geschlossener Blockrandbebauung, teilweise mit Vorgartenzonen, zwischen der Rheinbrücke und dem heutigen St. Gebhard- Platz. Weiters entstanden westlich des ehemaligen Klosterareals, beidseitig der Eisenbahnlinie und den in der Nachbarschaft befindlichen Industriebauten, Wohnbauten vor allem für hier beschäftigte Arbeiter. Die Entwicklung des Stadtgebietes auf der rechten Rheinseite erfolgte problemlos in Privatinitiative. Die Errichtung von öffentlichen Gebäuden jedoch, die oft die Basis von Kristallisationskernen in Stadtentwicklungen darstellten, kam erst später ins Rollen mit der Entstehung von

⁶Vgl. Stadt Konstanz:
Rechtsrheinisches
Stadtgebiet. 1997

zwei großen, das Stadtbild bestimmenden Schulbauten, die im Jugendstil und einer spätbarock- klassizistischen Formensprache geprägt sind. Zwei Kirchengebäude, erbaut nach dem Ersten Weltkrieg, prägen das heutige Stadtbild des nordrheinischen Stadtgebietes: Die katholische St. Gebhard- Kirche sowie die evangelische, in den 20er Jahren errichtete, Pauluskirche.⁶



Abb. 17: Pauluskirche



Abb. 18: St. Gebhard- Kirche

Ortsteile des Bodanrück:

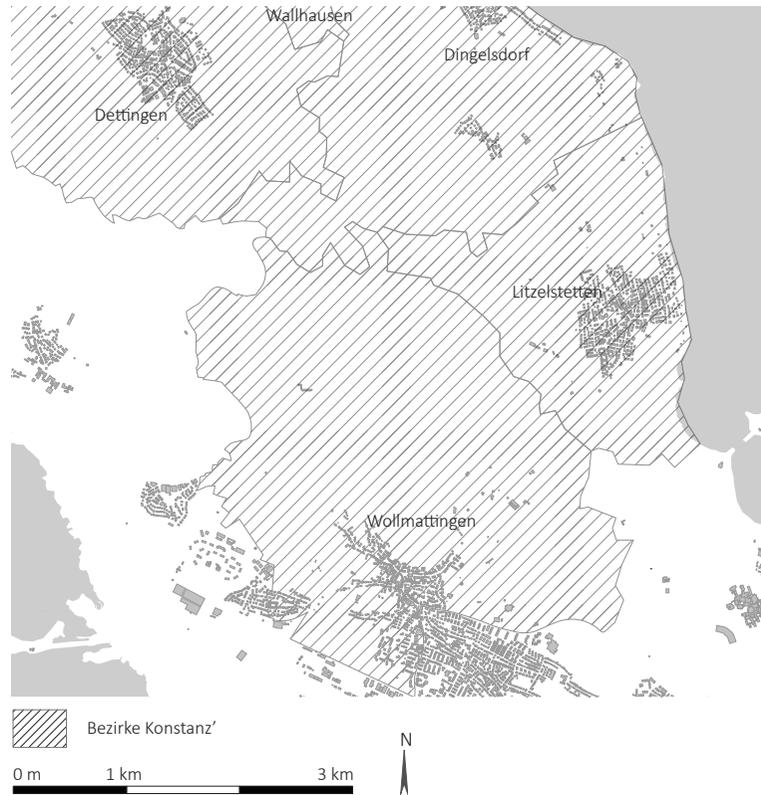


Abb. 19: Ortsteile des Bodanrück

Die Ortsteile Konstanz', die auf dem Bodanrück, der Landzunge zwischen Ober- und Untersee des Bodensees, liegen, sind die Stadtteile Dettingen mit Wallhausen, Dingelsdorf mit Oberdorf, Litzelstetten und Wollmatingen. War Wollmatingen bereits 1934 ein Teil Konstanz', fand die Eingemeindung der anderen heutigen Stadtteile erst in den 70er Jahren statt. Der Strukturwandel im Fremdenverkehr, die attraktive Lage der Stadt zum Bodensee und Landschaft (Stilllegung von Betrieben, Änderungen der Betriebsart und Größen), sowie der Veränderungsdruck ausgehend von der nahegelegenen „Universitätsstadt“ mit ihren Bedürfnissen veränderte auch die städtebaulichen Strukturen und damit die Charakteristik der Orte. Dennoch ist bis

heute qualitätsvolle, historische Bausubstanz erhalten geblieben, die teilweise stark identitätsstiftend wirkt und zur Unverwechselbarkeit der Stadtteile beiträgt.

Der Bodanrück, aber auch generell der Landkreis Konstanz, ist seit urgeschichtlicher Zeit von Menschen bewohnt. Siedlungsspuren führen zehntausend Jahre zurück. Bekannt ist eine große Anzahl von Pfahlbausiedlungen, die sich im Ufergebiet des Bodensees aufreichten.



Abb. 20: Pfahlbauten

Weitere Befundreste einer Villa, welche im heutigen Wollmatingen lag, stammen aus der römischen Zeit. Bedeutende Reste der mittelalterlichen Baustruktur waren Teile der Burgen Alt- und Neudettingen, sowie vom Augustinerkloster bei Litzelstetten.

Die Ortstruktur und Bausubstanz von Wollmatingen ist zum Teil noch gut erhalten. Ebenfalls erhalten ist der umfangreichste und dichteste Bestand an quer geteilten Einhäusern. Die Form des quer geteilten Einhauses kam im ausgehenden Mittelalter auf und verabschiedete die bis dahin bestimmende Form des Gehöfts, welches aus einzelnen Funktionsbauten bestand, angeordnet um den Hof. Auslöser dieses Veränderungsprozesses war das aufkommende Prinzip der Realteilung bei Erbschaft. Die gerechte Aufteilung der oft großen Anwesen durch die Erbschaftsberechtigten führte zur Vermehrung der Zahl der Anwesen und kleinen Anlagen. Wollmatingen liegt zwischen drei Geschiebehügeln, die aus der letzten Eiszeit stammen.

⁷Vgl. Stadt Konstanz: Dettingen- Dingelsdorf- Litzelstetten- Wollmatingen. ⁷1997

Am Berührungspunkt aller drei Hügel steht die zentrumsbildende Kirche. Der Ortskern von Dettingen weist, außer einer barocken Kirche und einigen quer geteilten Einhäusern, wenig an historischer Bausubstanz auf. In Dingelsdorf hingegen, charakterisiert durch sein belebtes Geländeprofil und seine gewundenen Straßen, sind noch Spuren von historisch wertvoller Bausubstanz erhalten. Am Rande des Ortskerns liegt die spätmittelalterliche Kirche St. Nikolaus mit Pfarrhaus und Pfarrgarten.⁷

01.04 Politische Geschichte

Die Stadt:

⁸Vgl. Schwan, Berthold. o.J., 2

⁹Vgl. Mauerer, Helmut. 2008

¹⁰Goruma. 2008

¹¹Vgl. Mauerer, Helmut. 2008

¹²Goruma. 2008

Die erste Besiedelung geht bis in das 4. Jahrhundert zurück.⁸ Der Namensgeber des römischen Kastells „Constantia“ war Kaiser Constantius Chlorus. Im 6. Jahrhundert wurde Konstanz zum Bischofssitz erklärt. Der Cathedralhügel war bereits im frühen Mittelalter das Zentrum geistlichen Lebens der Region.⁹ „Erste große stadtplanerische Aktivitäten erlebte die Stadt unter Konrad von Konstanz (um 900- 975), dem Bischof des Bistums Konstanz. Nachdem sich Konrad mehrmals in Rom aufgehalten hatte, versuchte er, die urbane Struktur von Konstanz der Roms anzugleichen.“¹⁰ Zur freien Reichsstadt wurde Konstanz im 13. Jahrhundert erhoben. Etwa ein knappes Jahrhundert später, um 1308, wählte die Stadt erstmals einen Bürgermeister, was eine bedeutende Geste der Unabhängigkeit gegenüber dem Kirchenfürsten darstellte und die Macht der Bischöfe gegenüber der Stadt sowie in der Folge dem gesamten Reich zerfallen ließ.¹¹ Die Jahrhunderte lange, wirtschaftliche Blüte und die Rolle als Bischofssitz prägten die Zeit des Mittelalters in Konstanz. „*Den Höhepunkt der politischen und wirtschaftlichen Macht erreichte die Stadt im 14. Jahrhundert. 1388 wurde am Hafen ein Kaufhaus als Warenlager sowie Warenumschlagszentrum gebaut (= Konzilgebäude).*“¹² In den Jahren von 1414 bis 1418 tagte der größte mittelalterliche Kongress nördlich der Alpen in Konstanz- das Konzil von Konstanz. Auf Grund der Religionskriege der Reformationszeit entzog man

4. Jahrhundert: Konstanz die Rechtsfreiheit. Somit kam die Stadt 1548 zu Vorderösterreich.

Gründung der Stadt Die wichtige Nord- Süd- Handelsverbindung wurde in das Rheintal verlegt und verursachte die wirtschaftliche Verödung der Stadt. Zuzugelassen schrumpfte die Bevölkerung zu Beginn des 19. Jahrhunderts auf etwa 3000 Einwohner.

6. Jahrhundert: Mit dem Anschluss zu Baden erfährt die wirtschaftlich schlecht gestellte Stadt Anfang des 19. Jahrhunderts einen Wirtschaftsaufschwung und begann sich langsam zu erholen.¹³ Als kleines Provinzstädtchen mit 4500 Einwohnern diente Konstanz 1815 als Zufluchtsort für den kleinen Napoleon III und seiner Mutter Hortense. Das Stadttheater war ein besuchter Ort Napoleons bis zu seiner Übernahme der Macht in Frankreich 1848.

13. Jahrhundert: Konstanz: freie Reichsstadt Der Eintritt der Gewerbefreiheit 1862 und der Anschluss an das Eisenbahnnetz 1863 löste einen wirtschaftlichen Aufschwung aus und ließ die Bevölkerungszahlen stark ansteigen.¹⁴

1548: Konstanz kommt zu Vorderösterreich

1863: Anschluss an das Eisenbahnnetz

Es folgten lange Verhandlungen zwischen Stadt und Eisenbahnverwaltung bezüglich der in Bahnbesitz befindlichen Grundstücke, sowie der städtebaulichen Lösung zur Bebauung des Areals westlich des Bahnhofs. Ein großzügiger, circa 45 Meter breiter Platz vor dem Bahnhofsgebäude, der das Bauwerk architektonisch hervorheben sollte, wurde von der Eisenbahnverwaltung angestrebt. Für die Stadt hingegen schienen neue Bebauungsflächen von größerer Bedeutung zu sein als freie, kostspielige Plätze. Man einigte sich schließlich auf einen 25 Meter breiten Platz.¹⁵

Die am 1. Juni 1863 eröffnete Schwarzwaldbahnstrecke Mannheim- Konstanz- Schaffhausen war der erste Schritt zu einer internationalen Verbindung, jedoch brachte die Linienführung der Eisenbahnstrecke zwischen der Stadt und dem See Probleme mit sich. Ein Lösungsvorschlag konnte erst nach einem Jahrzehnt vorgelegt werden. Grund war einerseits die damalige Situation der Stadtverwaltung, welche weder sachlich noch personell gut genug aufgestellt war um die Aufgaben eigenständig zu bewältigen, andererseits gab es Ämter wie beispielsweise Eisenbahnverwaltung, Bezirksamt oder Bauinspektion die sich mitspracheberechtigt fühlten und so eine gewaltige Verzögerung bewirkten.

¹³Vgl. Schwan, Berthold. o.J., 2

¹⁴Vgl. Mauerer, Helmut. 2008

¹⁵Vgl. Schwan, Berthold. 1981

Im September 1864 wurde für das Bahnhofareal eine ortspolizeiliche Vorschrift festgelegt, die in sechs Paragraphen verbindliche Angaben zu Punkten wie

Bebauungsarten von Neubauten, Baufluchtlinien, Fassadenlängen, Höhen und Anzahl der lichten Höhen in den Stockwerken vorgab.

Der Hafen:

Der Hafen lag im Verantwortungsbereich der Stadt. Nur die Stadt hatte das Recht dort für das Be- und Entladen von Waren anzulegen mit einer Ausnahme: Sie übertrug einem Konstanzer Schiffer das Recht für die Fahrten Konstanz-Lindau- Konstanz. Für jede andere Ladung wurde eine Abfahrtsgebühr bezogen. Diese Hafengebühr diente der Stadt für die Erhaltung der Hafenanlage.

Um dem Platzmangel des Hafens durch die immer größer werdende Anzahl von Schiffen gerecht zu werden, beschloss die Stadt den Bau eines größeren Handelsplatzes. Neben dem allgemeinen Interesse des Großherzogtums Baden war auch für Städte wie Mannheim, Leopoldshafen und Ludwigshafen ein Interesse an einer Vergrößerung des Konstanzer Handelsplatzes gegeben. Deshalb trug der Staat die dafür anfallenden Baukosten. In einer Versammlung des Bürgerausschusses im Konstanzer Rathaus wurde 1833 folgender Antrag des Gemeinderates einstimmig beschlossen: Die Gemeinde Konstanz überließ einstimmig dem Staat den Pfennigturm, den Eselsmühlenturm, den Schnetzorturm, den inneren Paradieser Turm, ein Mauerstück zwischen dem Eselsmühlenturm und dem Schnetztor (welcher bis heute noch gut erhalten ist) sowie den Emmishofer Turm, um an dieser Stelle einen Hafen zu erbauen.¹⁶

¹⁶Vgl. Rahmenplan Bahnhof Konstanz. 2011, 9

¹⁷Vgl. Motz, Paul. 1925, 114-115

¹⁸Vgl. Motz, Paul. 1925, 115-117

Im Oktober 1832 wurde der Hafen, den die Konstanzer Bürger auch Damm nannten, zu klein für die Dampfschiffe. Die Verwaltung für Dampfschiffahrt sowie andere seeerfahrene Schiffsleute appellierten für den Abbruch des „Luckenhäusle“, da dieses ein Hindernis für die großen Dampfboote darstellte.¹⁷

In der Zeit des Hafenbaus, zwischen 1837 und 1892, wurden mehrere Konzepte zur Gestaltung eines neuen Leuchtturms gefertigt. Gebaut wurde der von Professor Dörr entworfene Leuchtturm, der heute noch an der südlichen Mole besichtigt werden kann.¹⁸

1835 wurde Konstanz zum Hauptzollamtsitz erklärt. Zuerst bezog das Hauptzollamtsgebäude das alte, leerstehende Gebäude der sog. Seekaserne, dem früheren Kapuzinerkloster. Um die Lage des neuen Amtes zu optimieren wäre eine Hafenerweiterung mit größeren Abrissmaßnahmen von wertvollen Gebäuden sowie eine Verlegung der Bahngleise erforderlich gewesen. Um diesen Gewaltakt und die den zugrunde liegenden Umbauten zu vermeiden, beschloss man das Zollamt in das Untergeschoss des Konzilienhauses zu verlegen. Ein Anbau für Geschäftslokale, der sich vom Baustil an das Konziliengebäude anpasste, wurde zusätzlich zu den generellen Umbaumaßnahmen errichtet.

Eine Schiffswerft am Hafendamm wurde im Jahre 1855 beschlossen. Bei Fertigstellung diente die Werft den Dampfschiffreisenden als Warteraum. Der Hafenbereich entwickelte sich immer weiter zu einer völkerverbindenden Zone. Bereits ab dem Jahre 1860 entstand die Ausflugsschiffahrt, die Motorschiffahrt lies bis 1920 auf sich warten.¹⁹

¹⁹Vgl. Motz, Paul. 1925, 118-122

01.05 Stadtgeschichte | städtebauliche Entwicklung

Die Stadt:

Die aktuellere Geschichte sowie die städtebauliche Entwicklung Konstanz' begann, wie im vorigen Kapitel erwähnt, im 4. Jahrhundert durch die Errichtung einer römischen Befestigungsanlage, welche an der Mündung des Rheins aus dem Bodensee lag.²⁰ Das spätere Dorf „Constantia“ zentrierte sich um den Kathedralhügel (Bischofsitz).²¹ In der Folge siedelten sich über ein Duzend Klöster in der Umgebung des Bischofssitzes an, u.a. das Franziskanerkloster, heute Gewerbe- und Volksschule im Westen der Stadt; das Augustinerkloster im Süden, welches bis auf die Dreifaltigkeitskirche verschwunden ist, sowie das Dominikanerkloster auf der Insel im See, das heutige Inselhotel.²²

²⁰Vgl. Schwan, Berthold. o.J, 2

²¹Vgl. Mauerer, Helmut. 2008

²²Vgl. Motz, Paul. 1925, 40

²³Vgl. Mauerer, Helmut. 2008

²⁴Vgl. Stadt Konstanz: Altstadt Konstanz. 21996, 5

²⁵Vgl. Schwan, Berthold. o.J., 2

Seit dem 10. Jahrhundert war der Münsterhügel wehrhaft mit einer Mauerumrundung befestigt und zu einer repräsentativen Residenz ausgebaut.²³ Die antike Wegverbindung, heute Hussenstraße- Wessenbergstraße- Rheingasse, die weiter nach Petershausen über die alte Rheinbrücke führte und Teil einer absolut wichtigen Fernverbindung war, hinterließ sichtbare Strukturen im Stadtbild. An diese Fernverbindung ließ der Bischof die Konstanzer Kirchen an die fünf päpstlichen Patriarchalbasiliken angleichen. Ziel war es, ein zweites Rom entstehen zu lassen. Die Jahrhunderte lange, wirtschaftliche Blüte und die Rolle als Bischofsitz prägten die Zeit des Mittelalters in Konstanz. Etliche Bauten zeugen von dieser Epoche. Kirchen, Klöster und Klösterhöfe, sowie Adelsitze und Zunfthäuser tragen zum mittelalterlichen Stadtensemble bei.²⁴

Im 12. und 13. Jahrhundert entwickelte sich südlich des bischöflichen Bezirks das bürgerlich-kaufmännische Zentrum Konstanz'. Die kaufmännische Entwicklung war so bedeutend, dass die Stadt im 14. Jahrhundert ein beherrschendes Marktzentrum des Deutschen Leinenhandels wurde, unmittelbar gelegen bei der Pfarrkirche St. Stephan. Es entstanden Handelsbeziehungen mit Spanien, Frankreich und Oberitalien.

In der Mitte des 15. Jahrhunderts war die städtebauliche Entwicklung abgeschlossen; die Stadt zählte zu dem Zeitpunkt 6000 Einwohner und war bis in das 19. Jahrhundert ein hervorragendes Beispiel einer Seefestung. Eine Erweiterung der Stadt war durch die landschaftlichen Begrenzungen des Bodensees im Osten und dem Rhein im Norden sowie durch politische Grenzen der Eidgenossenschaft kaum möglich.

Der Niedergang der Stadtbefestigung und zahlreicher kulturell wertvoller Bauten in den Jahren um 1820 zerstörte einen Großteil des charakteristischen, mittelalterlichen Stadtbildes. Nur noch in wenigen Stadtteilen ist der mittelalterliche Charakter erhalten.

In der Gründerzeit erfährt die Stadt einen wirtschaftlichen Aufschwung und eine Erweiterung auf die rechte Seite des Rheins. Um die Jahrhundertwende (19./20. Jahrhundert) wuchs Konstanz auf etwa 20.000 Einwohner an. Durch die verkehrsun günstige Lage am Südende des Deutschen Reiches blieb der Durchbruch zu einer großen Handelsstadt aus.²⁵

²⁶Vgl. Schwan, Berthold. 1981

²⁷Vgl. Mauerer, Helmut. 2008

Eine komplette Trennung der damals einzigen Verbindung des südlichen und nördlichen Rheinufer bewirkte der Brand 1856, der die Rheinbrücke, welche als mittelalterliche Holzkonstruktion ausgeführt war, zerstörte. Diese Brandkatastrophe war einerseits für viele fortschrittsbewusste Bürger Konstanz' die Erlösung der mittelalterlichen Fesseln, andererseits führte der Brand zu einem bis heute spürbaren Eingriff in die Stadtstruktur: die Trennung von Stadt und See durch die 1863 errichtete Eisenbahn. Das Stadtbild wurde zwar bis zu diesem Zeitpunkt durch den Abbruch von mittelalterlichen Mauern, Klöstern und Türmen beeinträchtigt, das Stadtgefüge blieb im Wesentlichen erhalten.²⁶

Durch die wachsende Bevölkerung und den immer größer werdenden Platzmangel, riss man die mittelalterliche Stadtmauer weitgehend ab. Mit den Überresten der Stadtmauer wurden die Gräben zugeschüttet und das Aushubmaterial, welches durch die Vergrößerung des Hafenbeckens anfiel, diente der Erweiterung des Stadtgartens zum See.²⁷

Ebenso kam es zur Stadtvergrößerung Konstanz' auf der linken Rheinseite. Die allerdings schlecht geführte Bahntrasse ergab, wie schon beschrieben, eine Trennung von Stadt und See. Die Überwindung des Bahngeländes ist bis heute nicht zufriedenstellend gelöst und bildet eine städtebauliche Problemzone. 1928 sicherte der aufgestellte Generalbebauungsplan, den damaligen Erkenntnissen entsprechend, eine systematische Stadtentwicklung.

Konstanz ist im Zweiten Weltkrieg auf Grund seiner engen Verflechtung mit Kreuzlingen völlig von Zerstörung verschont geblieben. Man sieht das vor allem an den noch bis heute vorhandenen Baudenkmalern bzw. an den zum Teil sanierungsbedürftigen Altstadtgebieten. Nach Kriegsende verfügte die Stadt nur über ein geringes Steuereinkommen, die Neubautätigkeit war gering. Konstanz aber litt, wie die meisten deutschen Städte nach dem Krieg, an Wohnungsnot. Trotz des beträchtlichen Platzmangels gelang es der Stadt die Uferzone des Bodensees von Bebauungen freizuhalten. Viele der 40.000 Einwohner, die zu diesem Zeitpunkt in Konstanz lebten, strebten nach Einfamilienhausbebauungen in landschaftlich bevorzugter Lage. Verdichtete Bebauungsstrukturen in neu erschlossenen Wohngebieten war die Maßnahme zur Befriedigung der Wohnsituation. Eine durchschnittliche Wohndichte von

ca. 150 Personen je Hektar war angestrebt.²⁸

1966 erfolgte die Fertigstellung des neuen Flächennutzungsplans innerhalb der Katastralgemeinde. Er wurde für die Bereiche „Lebens- Geschäfte, Industrie, Verwaltung, Bildung, Wohnung, Erholung- unter Berücksichtigung befriedigender Verkehrsbeziehungen“²⁹ aufgestellt.

Die Eisenbahn:

²⁸Vgl. Schwan, Berthold. o.J., 2-3

²⁹Schwan, Berthold. o.J., 3

³⁰Vgl. Schwan, Berthold. o.J., 3

³¹Vgl. Landesdenkmalamt Baden- Württemberg. 1987

Der Eisenbahningenieur, Robert Gerwig, welcher durch den Bau der Schwarzwaldbahn berühmt wurde, hatte angedacht, die Eisenbahn, die heute das Stadtzentrum vom Ostufer des Sees trennt, in den Westen Konstanz' zu verlegen, was allerdings nicht realisiert wurde. Ausgeführt wurde jedoch der Bau einer neuen Brücke mit einer eisernen Dreibogenkonstruktion für Kraftverkehr und Eisenbahn, ebenfalls auf Grundlage eines Plankonzepts Gerwigs. Damit wurde für die Seestadt die wertvolle Verbindung Land- Wasser unterbrochen. Erst später wurde man sich der Konsequenz bewusst. Anfang des 20. Jahrhunderts setzten sich die Bürger Konstanz' für eine Verlegung der Eisenbahnstrecke ein, um die städtebauliche Situation zu verbessern und die Verbindung Stadt- See wieder herzustellen, jedoch erloschen die Bemühungen während des Ersten Weltkriegs.

Neue Akzente der Stadtentwicklung wurden etwa in der Mitte des 20. Jahrhunderts bemerkt. Die Stadtstruktur- und Entwicklung erfuhr im Jahre 1963 einen Aufschwung mit der Neugründung der Universität Konstanz', erbaut auf einer Anhöhe, etwa drei Kilometer nördlich des Stadtzentrums entfernt; sie steht bis heute in Bezug zur Nord- Süd- Achse der Stadt-erweiterung.³⁰

Im 19. Jahrhundert waren Empfangsgebäude von Bahnhöfen immer ein zentraler Punkt für die Stadtentwicklung; auch in Konstanz war die Bahnhofs-situation ausschlaggebend für die Entstehung eines neuen, repräsentativen Stadtteils westlich gegenüber des Bahnhofs. Der Straßenraster für das neu angrenzende Gebiet richtete sich auf das Empfangsgebäude, sowie auf die im rechten Winkel dazu stehenden Betriebswerke aus. Der schlanke Uhrturm des Bahnhofs ist der Achspunkt der lotrecht auf den Bahnhof führenden Bahnhofstraße.³¹

„Wegen der herausragenden stadthistorischen und stadtbaugeschichtlichen Bedeutung der Bahnhofoanlage und wegen der gestalterischen Qualität der Architektur sowie auch wegen der technik-geschichtlichen Aussagekraft der Stellwerke besteht an der Erhaltung der Anlage aus wissenschaftlichen und künstlerischen Gründen ein öffentliches Interesse.“³²

³²Landesdenkmalamt Baden- Württemberg. 1987

³³Vgl. Roth, Erik. 2007

³⁴Vgl. Schwan, Berthold. 1981

Die Rheintalbahn war die wichtigste Strecke der Großherzoglich Badischen Staatseisenbahn und führte von Mannheim über Basel und Schaffhausen zum Bodensee. Der Konstanzer Bahnhof wurde, als Endpunkt der Strecke am Bodensee, im Jahr 1863 eröffnet. Der Bahnanschluss an die Schweiz fand im Jahr 1871 statt. Grund dafür war die Eröffnung der Schweizer Nordostbahn zwischen Romanshorn und Konstanz, welche heute ein Teil der Seelinie ist.³³

Zu dieser Zeit wurden in Konstanz nur etwa 7500 Einwohner gezählt. Zum Vergleich: Am Beginn des 15. Jahrhunderts, zur Beginn der mittelalterlichen Hochblüte, waren es nicht wesentlich mehr. Die wirtschaftliche Notlage, in der sich die Stadt befand, konnte nur durch den Anschluss zum internationalen Bahnnetz überwunden werden. Ohne die nationale sowie internationale Vernetzung konnte weder der Handel noch die Industrie an Aufwind gewinnen. Der Wirtschaftsaufschwung, der ganz Deutschland nach dem Krieg 1870 erfasst hatte, wäre ohne in- und ausländisches Bahnnetz an Konstanz vorüber gegangen. Mit der Errichtung des Bahnhofs wurde das- so empfundene- größte Ereignis des 19. Jahrhunderts realisiert.³⁴

„Endlich kam der seit 20 Jahren ersehnte, immer wieder verschobene Tag, an dem Konstanz aus seiner Isolierung erlöst werden sollte, an dem es gleich seinen Nachbarstädten mit der Ferne in Verbindung trat und mit eisernem Reife an das engere und weitere Vaterland geschmiedet wurde. So lange es, durch den Rhein getrennt, ohne unmittelbaren Anschluß [!] an Deutschland, von der Schweiz umgeben, so isoliert dalag, konnte es der Erwägung Raum geben, ob ihm eine Verbindung mit der Schweiz nicht günstigere Geschicke bereitet hätte. Jetzt war die Frage zu Gunsten Deutschlands entschieden und für alle Zeiten von der Tagesordnung abgesetzt. Das ist die Bedeutung des

13. Juni 1863. Das Wehen der Flaggen, die Klänge der Musik, Kanonendonner und das Jauchzen der Menge begrüßte den Zug, welcher den Landesfürsten in die Stadt führte. Ihn begleiteten zahlreiche Festgäste und die Abgeordneten der schweizerischen Eidgenossenschaft. Unter Glockengeläute, Begrüßung ([...]) und die Ansprache des Bürgermeisters Stadler, entstieg der Fürst dem Zuge. Die Schulen, Veteranen, Schützen, Turner und Feuerwehr jubelten ihm zu. Beim Festmahl im ‚Konziliumssaal‘ sprach Bürgermeister Stadler, dem sogleich der Großherzog antwortete, der sich glücklich fühlte, die Wünsche der Stadt endlich erfüllen zu können ([...]) Unter den Tafeln mit Inschriften aller Art ergötzte man sich besonders jener am Hafendamm, die lautete:

*Wir haben nun die Eisenbahn,
die Dampfschiffe im See –
wenn's jetzt nicht wacker geht voran,
lieb Konstanz, dann ade!*³⁵

³⁵Laible, Joseph.
1896, 232- 233

³⁶Vgl. Schwan, Berthold. 1981

Mit Anschluss an das Bahnnetz und dem dadurch immer stärker werdenden Fremdenverkehr, mussten neue Unterbringungsmöglichkeiten für Besucher geschaffen werden um den wirtschaftlichen Anschluss nicht zu verpassen. Es folgten lange Verhandlungen zwischen Stadt und Eisenbahnverwaltung bezüglich der in Bahnbesitz befindlichen Grundstücke, sowie der städtebaulichen Lösung zur Bebauung des Areals westlich des Bahnhofs. Man einigte sich schließlich auf einen 25 Meter breiten Platz westlich des Bahnhofhauptgebäudes.

Friedrich Eisenlohr, Architekt und Hochschullehrer, war für die Planung sämtlicher Hochbauten der Badischen Eisenbahn zwischen Mannheim und Freiburg, in der Zeitspanne von 1839 bis zu seinem Tod 1854, verantwortlich. Sein architektonischer Stil entsprach jenem des "Klassizismus", allerdings stark beeinflusst von seinem Aufenthalt in Italien von 1826- 1828. Er war von der toskanischen Baukunst so inspiriert, dass er den Baustil, wenn auch nur in einem stark reduzierten Ausmaß, auf seine weiteren Bahnhofsbauten übertrug.³⁶ Eisenlohr fertigte u.a. Pläne für das Bahnhofsgebäude Freiburg, Heidelberg, Karlsruhe, Mannheim und Offenburg an. Heute ist auf Grund von seinerzeit qualitätvollen Umbauarbeiten bzw. Neubauten nicht mehr viel von

³⁷Vgl. Roth, Erik. 2007

der alten Bausubstanzen erhalten.³⁷ Der kulturhistorische Wert von qualitätsvollen, stadtwirksamen und stadt-bildenden Bebauungsstrukturen und repräsentativen Gebäuden wurde in Konstanz viel zu spät erkannt. Aus diesem Grund mussten etliche Bauwerke im Laufe der Zeit für Neues weichen oder wurden durch Umstrukturierung für neue Funktionen vom historischen Wert beraubt. Die Flächen der ehemaligen Conventsgebäude, die nicht mehr in Gebrauch waren, ausgenommen die Klosterkirche der heutigen Dreifaltigkeitskirche wurden zerstört und verkauft. Aus der neu dazu gewonnenen Fläche des Klosters entstand das Bahnhofsquartier mit der Bodanstraße, Sigismundstraße und Bahnhofsstraße. Einige bausubstanziell wertvolle Gebäude fielen den Baumaßnahmen zum Opfer. So wurden beispielsweise das Schlachttor und die östlich vom Augustinerkloster gelegene Stadtmauer zerstört. Das Platzniveau, welches früher als gleichmäßiges Gefälle Richtung See abfiel wurde durch den Eisenbahn- bzw. Straßenbau erhöht. Bemerkenswert hatte man den Höhenunterschied vor allem bei der Renovierung der Dreifaltigkeitskirche- der früheren Augustinerkirche- im Jahre 1957, wo man im Innenraum auf einen mittelalterlichen Fußboden stieß, der nach unten um ca. 1,43 Meter abgesetzt war. Um diesen Niveauunterschied wurde das gesamte Bahnhofareal über das Hafengebiet bis zum Fischmarkt mit dem abgebrochenen Baumaterial der ehemaligen Gebäude aufgeschüttet.

Die gewählte Linienführung der am 1. Juni 1863 eröffneten Schwarzwaldbahnstrecke Mannheim- Konstanz- Schaffhausen war der Beginn zu einer internationalen Bahnverbindung, führte aber zugleich zu einem städtebaulichen Problem. Der dabei entstandene Einschnitt der Eisenbahnlinie als trennendes Element zwischen Stadt und Seeufer erzwang die Suche nach einer neuerlichen städtebaulichen Lösung, die eine Verbindung der getrennten Bereiche sicherstellt. Ein Ergebnis konnte erst nach einem Jahrzehnt vorgelegt werden.

Ein Erlass (ortspolizeiliche Vorschrift) im Jahr 1864 regelte die Bebauung für das Bahnhofareal wie Bebauungsart, Baufluchtlinien, Fassadenlängen, Höhen und Anzahl der lichten Höhen der Stockwerke. So wurde beispielsweise eine Höhe vom Nullniveau bis zum Dachgesims von maximal 15 Meter, eine Fassadenlänge von mindesten 15 Metern oder eine lichte Höhe der

Fassadenöffnungen von drei Metern bestimmt. Etwas später suchte man um 4 Obergeschosse für das Bahnquartier an. Die Genehmigung des Stadtbauamtes basierte auf weiteren Bauauflagen. So war die Fertigung des Hauptgesimses nur in der Materialität Holz, Ton oder Stein möglich; Gurtbänder, Fensterüberdachungen und Gesimse mussten in Naturstein gefertigt werden.

³⁸Vgl. „Baualterskartierung Altstadt“

Das Bahnhofsgebäude der Stadt Konstanz, im Stil des „Nachklassizismus“³⁸ erbaut, ist das einzige Gebäude das weitgehend unverändert erhalten ist. Geplant wurde der Bahnhof von Heinrich Leonhard (1818- 1878), Schüler von Friedrich Eisenlohr, welcher die Gestaltungsprinzipien seines Lehrers in seiner Planung weiterführte. Unter Architekt Heinrich Hübsch wirkte Leonhard an der Außenrestaurierung des Konstanzer Münsters mit. Später wurde er als Verantwortlicher für die Hochbauten der Badischen Eisenbahn von Schaffhausen bis Konstanz beauftragt und zuletzt, im Jahre 1868 übertrug man ihm die Leitung des badischen staatlichen Hochbauwesens.³⁹

³⁹Vgl. Roth, Erik. 2007

Der Konstanzer Bahnhof spiegelt die architektonische Verwandtschaft Eisenlohrs, vor allem im ebenso von Eisenlohr geplanten Empfangsgebäude Karlsruhe, wieder.



Abb. 21: Alter Bahnhof Karlsruhe



Abb. 22: Bahnhof Konstanz'

Der Baukörper ist ein eingeschossiger Mittelbau in Form einer spitzbogigen Arkadenhalle, welche mit zweigeschossigen Pavillonbauten flankiert ist. Hervorgehoben wird das Gebäude vor allem durch den mittig platzierten und schlank ausgeführten Bahnhofsuhrturm, welcher sogleich die Basis für die damals neu angelegte Bahnhofstraße bildete. Die Verjüngung des Uhrturms dient zur Steigerung der perspektivischen Wirkung. Der Haupteingang, situiert an der Basis des Turmes, hebt sich dezent von der Arkadenfront ab. Erbaut wurde das Empfangsgebäude 1863 mit ausgeprägter und fein gegliederter Ornamentik mit gotisierenden und Neorenaissance- Architekturelementen. Große Wertschätzung legten Friedrich Eisenlohr und Heinrich Leonhard auf einen großzügigen Raumeindruck, der hier in der langgestreckten und hohen Arkadenhalle durch eine kassettierte Holzdecke erzielt wurde. Nördlich des Bahnhofshauptgebäudes liegt der Fürstenvavillon, ein eingeschossiges mit Zeltdach versehenes Bauwerk. Die ehemalige Zollstation charakterisiert ein offener Vorbau auf zwei Säulen, welcher mit einem Dreiecksgiebel abgedeckt ist.⁴⁰

⁴⁰Vgl. Roth, Erik. 2007

Der Hafen:

Die Entstehungsgeschichte des Konstanzer Hafens reicht bis in das Mittelalter zurück, wobei man sagen kann, dass Konstanz schon immer eine Hafenstadt

war. Zusätzlich zur turmdurchsetzten Stadtmauer gab es in Konstanz einen Palisadenschutz, welcher die feindlichen Schiffe abhalten sollte. Der Palisadenschutz hatte eine Öffnung in der Pfahlreihe, die als Einfahrt diente, aber auch mittels einer eisernen Kette vor Angreifern verschlossen werden konnte. Um der Aufgabe als Öffner und Schließer der Einfahrtsstelle gerecht werden zu können, errichtete man ein kleines Gebäude- das „Luckenhäusle“. Man geht davon aus, dass das „Luckenhäusle“ in etwa derselben Zeit errichtet worden war wie das „Kaufhaus“ (heutiges Konzilgebäude). Nach zweimaligem Abbrennen und drittem Wiederaufbau des „Luckenhäusle“, inklusive Nebelglocke und Lichtsignalen, was es zum ersten Leuchtturm des Hafens machte, überdauerte das Gebäude die Zeit bis ins 19. Jahrhundert.

Es gab zwei Anlegestellen an Stegen für die Schiffe. Einer lag in der Achse der mittleren, fassadenbetonenden Türe des „Kaufhauses“, der andere ging vom Dammtor aus. Um die Instandhaltungskosten der beiden Stege zu verringern entschied man sich für einen Damm. Im Jahre 1544 war der Bau des Damms bereits vollzogen. Später, Ende des 18. Jahrhunderts, wurde parallel, zwischen dem Kaufhaus und dem Damm, ein Wassergraben errichtet um den Passanten, die mit den Schiffen ankamen, einen möglichst unbeschwerten Zugang zum Kaufhaus zu gewährleisten.⁴¹

⁴¹Vgl. Motz, Paul.

1925, 114-115

⁴²Vgl. Motz, Paul.

1925, 115-117

⁴³Vgl. Rahmenplan

Bahnhof Konstanz.

2011, 9

Der Platzmangel des Hafens für die immer größer werdende Anzahl von Schiffen entwickelte sich zu einem Problem. Deshalb beschloss man einen größeren Handelsplatz zu bauen, für den die Stadt Konstanz in einem einstimmigen Beschluss dem Staat (Großherzogtum Baden) den Pfennigturm, den Eselsmühlturm, den Schnetzorturm, den inneren Paradieser Turm, ein Mauerstück zwischen dem Eselsmühlturm und dem Schnetztor (welcher bis heute noch gut erhalten ist) sowie den Emmishofer Turm überließ. Der neu angelegte Hafen wurde somit zu einem Grab der mittelalterlich repräsentativen Bauten Konstanz'. Der enorme Denkmalswert dieser historisch qualitativen Bauten war nicht erkannt worden. 1837 wurden weitere Gebäude unentgeltlich dem Staat überlassen.⁴² Der Hafenbau ging in Etappen zwischen dem Winter 1837 und 1892 voran.⁴³ Eine Schiffswerft am Hafendamm wurde ab 1855 erbaut.

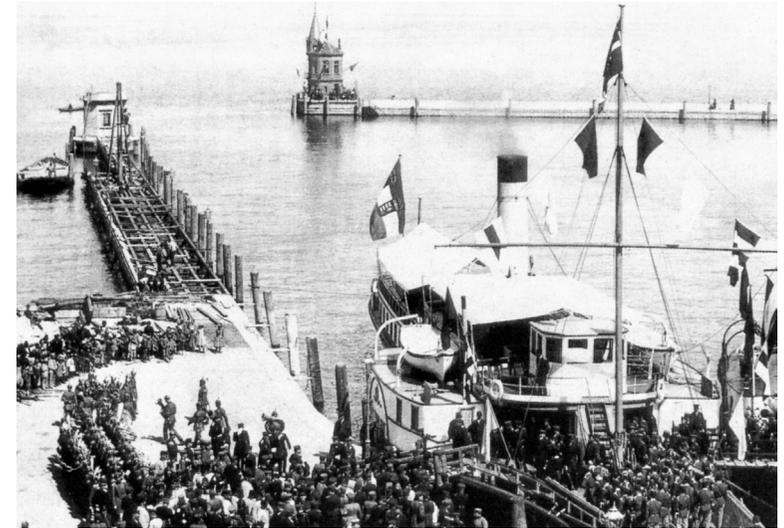


Abb. 23: Hafen Konstanz' 1892

01.06 Städtebauliche Studien



Abb. 24: Plan von Konstanz aus dem Jahr 1844

Robert Gerwig Baurat Reisser (auf Grundlagen Gerwigs) 1925 Stadt Konstanz 1928 und 1929 Stadt Konstanz 2006 Stadt Konstanz 2011	In der Vergangenheit wurde das Thema Neugestaltung und Revitalisierung des Konstanzer Bahnhofareals mehrfach thematisiert. Versuche, die Trennlinie der Bahn zu beseitigen und neue urbane Räume und Funktionen zu schaffen, wurden unternommen. Bereits der Eisenbahningenieur, Robert Gerwig, stellte die Überlegung an, die heute das Stadtzentrum vom Ostufer des Sees trennende Eisenbahn in den Westen Konstanz' zu verlegen. Im Jahre 1925 wurde der Plan noch einmal von Baurat Reisser (Vorstand der damaligen staatlichen Baubehörde) aufgegriffen. Das Konzept der Bahntrasse beruhte auf der Planung Gerwigs. So sollte die Eisenbahn im Westen um die Stadt geführt werden. Als neuer Bahnhof war das Gebiet um die Turnierstraße und Stadtgärtnerei vorgesehen. Um die Anbindung an den Hafen und den Schifffverkehr nicht zu beeinträchtigen war nur eine, dem Personenverkehr vorbehaltene, Stichbahn zum alten Bahnhof geplant. Die Jahre 1928 und 1929 brachten zwei weitere, überarbeitete Konzepte für die Verlegung des Bahnhofs. Grund waren die Erkenntnisse der immer größer werdenden Zunahme des Eisenbahnverkehrs der letzten Jahrzehnte. Eine Lösung wurde gesucht um die Beengtheit der alten Bahnanlage zu lindern. Im ersten Konzept wurde der Bahnhof in den Stadtteil Petershausen verlegt. Nur ein Gleis sollte im Westen über eine neue, eigene Rheinbrücke, die ausschließlich zur Nutzung der Bahn vorgesehen war, den alten Bahnhof am See erschließen. Die Nutzung des Seebahnhofs war als Knoten- und Verbindungspunkt für den Hafen geplant. Das zweite Konzept war weitaus komplexer und schwieriger. Die Lösung war ein deutsch- schweizerischer Gemeinschaftsbahnhof im Bezirk Eisdöbele. Geplant war wie beim ersten Konzept eine Stichbahn zum bestehenden Bahnhof, als zentraler Punkt am Hafen. Die städtebauliche Einheit, der Stadt- See- Zusammenschluss, wurde in beiden ausgearbeiteten Konzepten berücksichtigt. Bedauerlicherweise verhinderte der Zweite Weltkrieg die Realisierung. ⁴⁴ Um die Jahrhundertwende wurde der Versuch unternommen die trennende
---	--

⁴⁴Vgl. Schwan, Berthold. 1981

Wirkung der Gleisanlagen (Trennung Stadt- See) aufzuheben. Als Basis diente der von der Stadt Konstanz zugrunde liegende Bericht „Projekt Bahnhof Konstanz 2006“- Zukünftige Entwicklung des Bahnhofareals zwischen Stadt und See.

Im Jahr 2011 legte die Stadt Konstanz den „Rahmenplan Bahnhof Konstanz“ dar, welcher die konzeptionelle Grundlage für die Entwicklung des Bahnhofareals war.

01.07 Demographie

Städte (Siedlungsorte) erfahren im Laufe der Zeit ständige Veränderungen. Ausschlaggebend dafür ist die Bevölkerungsentwicklung für die wiederum Umwelt- und soziale Faktoren verantwortlich sind. Auch in der Stadt Konstanz lässt sich ein demographischer Wandel in den letzten Jahrzehnten und Jahrhunderten ablesen:

1500:	Einwohner 6000
1800:	Einwohner 3000
1900:	Einwohner 20.000 (um Jahrhundertwende)
1945:	Einwohner 38.596
2013:	Einwohner 81.141

Mitte 15. Jahrhundert:	ca. 6000 Einwohner.
Anfang 19. Jahrhundert:	ca. 3000 Einwohner. Ausschlaggebend für diese Bevölkerungszahl war die Eingliederung der Stadt nach den Religionskriegen der Reformation zu Vorderösterreich (1548). Die bedeutende Nord- Süd- Handelsverbindung wurde in das Rheintal verlegt. Eine wirtschaftliche Verödung der Stadt war die Folge.
1862:	Eintritt der Gewerbefreiheit und
1863:	Anschluss an das Eisenbahnnetz: Auslöser eines wirtschaftlichen Aufschwunges, starke Zunahme der Bevölkerungszahl.
Mitte 19. Jahrhundert	weiterer wirtschaftlicher Aufschwung,
Gründerzeit:	Stadterweiterung auf die rechte Rheinseite, Bevölkerungswachstum.

19./ 20. Jahrhundert

Jahrhundertwende: Konstanz zählt etwa 20.000 Einwohner.
Nach 1945: Wohnungsnot. Die damals rund 40.000 Einwohner strebten nach Einfamilienhausbebauungen in landschaftlich bevorzugter Lage. Durch verdichtete Bebauungsstrukturen in den neu erschlossenen, rechtsrheinischen Wohngebieten war die Maßnahme zur Befriedigung der Wohnsituation.

2015: Etwa 80.000 Einwohner leben in der Stadt.

01.08 Kunst | Kultur | Bildung

Konstanz ist das regionale Zentrum für Kunst und Kultur. Das kulturelle Angebot ist weitreichend; vom Stadttheater, in dem seit über 400 Jahren Aufführungen stattfinden, über eine Vielzahl von Museen, Kulturzentrum, Stadtbücherei, Kunstverein bis hin zu Galerien ist alles vorhanden. Eine starke Verknüpfung des kulturellen Angebots mit dem Tourismus und der Wirtschaft wird fokussiert. Konstanz entwickelt sich zu einer Stadt der Neuen Technologien sowie modernen Dienstleistungen. Die Nähe zur Schweiz und die damit grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen Deutschland, Schweiz und Österreich zeichnet sich als Stärke in der Bodenseeregion ab.⁴⁵

⁴⁵Vgl. Stadt Konstanz: Stadtentwicklungsprogramm. 2008 Die Bildungsstätten sind gut auf alle Teile Konstanz' verteilt. Die meisten Bildungseinrichtungen besitzen die Stadtteile Altstadt- Niederburg und Petershausen. Im jeweils südlichen Teil (Richtung Schweizer Grenze) der

⁴⁶Vgl. Stadt Konstanz. Online- Übersichtskarten Altstadt und Bezirk Paradies fällt auf, dass deutlich mehr Kindergärten und Kitas als Schulen oder andere Bildungseinrichtungen vorhanden sind.⁴⁶

⁴⁷Vgl. Schwan, Berthold. o.J, 3 Seit 1963 weist die Stadt auch eine eigene Universität mit einer Kapazität von 3000 Studierenden auf. Die Universität Konstanz' befindet sich auf einer Anhöhe, etwa drei Kilometer nördlich des Stadtzentrums entfernt. Sie steht bis heute in Bezug zur Nord- Süd- Achse der Stadterweiterung.⁴⁷ Weitere

⁴⁸Vgl. Stadt Konstanz. Online- Übersichtskarten universitäre Einrichtungen gibt es in der Altstadt Nähe Niederburg und im Paradies, sowie auf der rechtsrheinischen Seite Konstanz' in Petershausen. Hierbei handelt es sich vor allem um die Volkshochschule, die Hochschule Konstanz für Technik, Wirtschaft und Gestaltung, sowie ein Kulturwissenschaftliches Kolleg.⁴⁸

01.09 Verwaltung

⁴⁹Vgl. Stadt Konstanz. Online- Übersichtskarten Der Schwerpunkt der Verwaltungsinstitutionen konzentriert sich auf das Zentrum Konstanz. Beispielsweise: Standesamt, Rathaus, Bürgersaal, Bürgerbüro, Verwaltungsgebäude „Laube“ u.a. mit Bau- und Vermessungsämtern sowie Liegenschaftsamt und Denkmalschutzamt und Kulturzentrum am Münster. Eine Touristeninformation ist direkt am Bahnhof situiert. Polizeistellen befinden sich vermehrt in der Altstadt, sind sonst aber über die Bezirke verteilt.⁴⁹

01.10 Sport | Tourismus

Die Sportstätten sind unterschiedlich auf die Stadt verteilt. Hier fällt auf, dass nicht das Zentrum der Stadt den Bereich mit der höchsten Dichte darstellt, sondern die Randbezirke. Östlich des Stadtteils Petershausen sind multifunktionale Sportzentren vorhanden, weiters befindet sich dort das Bodensee- Stadion. Konstanz ist eine aktive Sportstadt mit hohem Erlebnis- und Freizeitwert. Das Sportangebot ist weitläufig und gut ausgebaut. Vom Schwimmen über Tennis, Hockey, Minigolf, Fußball bis hin zu Rollsportanlagen, Erlebnispfade, Ruderverein und Kanuclub- das Angebot ist bemerkenswert. Abgesehen von zahlreichen Strandbädern, wie das Rheinstrandbad, gibt es die Bodensee Therme für kühlere Jahreszeiten inklusive Wellnessbereich. Einzig das Freibad fehlt in der Stadt. Bis Juli 2015 gab es im Bezirk Wollmatingen ein

⁵⁰Vgl. Rau, Jörg-
Peter/ Rindt, Claudia.

2015

großzügiges Freibad, jedoch wurde es durch einen Brand vollkommen zerstört.⁵⁰

Die Bodenseeregion ist eines der beliebtesten deutschen Ferienziele. Konstanz, mit seiner direkten Lage am See, wird sowohl von Tagestouristen als auch von Kurzurlaubern, Gruppenreisenden und Feriengästen besucht. Durch die Erhaltung der historischen Gebäude während des Zweiten Weltkrieges hat die Stadt bis heute ein besonderes Flair. Durch den Standortvorteil der Stadt ist von Aktivurlaub bis Erholungs-, Bade- oder Gesundheitsurlaub alles möglich. Um den Touristenströmen gerecht zu werden, wird an neuen Hotelkonzepten mit Gesundheits- und Wellnessangeboten sowie der Stärkung der Bodenseeschifffahrt gefeilt. Durch diese Maßnahmen ist die Neugestaltung des Bahnhofareals mit Verbindung zum See äußerst wichtig und erfordert eine rasche Umsetzung.

Fremdenverkehr als Wirtschaftszweig reicht in der Stadt Konstanz bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts zurück. Mit dem Anschluss der kleinen Seestadt an das Bahnnetz (1863) stieg die Nachfrage an Gästezimmer und Übernachtungsmöglichkeiten, die von den wenigen Gasthöfen weder qualitativ noch quantitativ abgedeckt werden konnte. Besucherzahl und Komfortansprüche stiegen beständig und führten zum Bau von neuen Beherbergungsbetrieben.

Aber nicht nur die Eisenbahn zog Besucher an, auch der Verkehr der Dampfschiffe wuchs.⁵¹

02 REFERENZ OBJEKTE

02.01 Stuttgart 21	38
02.02 Tiefbahnhof Luzern	42

02.01 Stuttgart 21



Abb. 25: Stuttgarter Tunnelgebirge



Abb. 26: Gleisvorfeld Stuttgart

Projekteigenschaften:
Umwandlung des
Kopfbahnhofs in
einen unterirdischen
Durchgangsbahnhof.

Grund:
große Engpässe am
Gleisvorfeld.

Durch die Opti-
mierung der Abläufe
kann eine Reduktion
von 16 auf 8 Gleise
durchgeführt werden.

Aufgrund der
unterirdischen
Führung der Gleise:
städtebauliche
Erweiterungs-
möglichkeit des Stadt-
gebietes auf dem
Gleisvorfeld.

Zeitraum:
Vorschlag 1988
Veröffentlichung 1994
Baubeginn 2010
Voraussichtliche
Inbetriebnahme 2020

Das Projekt „Stuttgart 21“ ist wohl eines der umfangreichsten und umstrittensten Bauvorhaben in Europa. Es geht längst nicht mehr nur um die Umstrukturierung und den Umbau des Hauptbahnhofs in Stuttgart (Deutschland) oder um den Ausbau der Hochgeschwindigkeitsstrecke; es geht um Politik, Bürgerbeteiligung und Denkmalschutz.

Kommt man mit dem Zug aus Richtung Mannheim, bietet sich dem Reisenden ein Blick auf breite Zufahrtsstraßen, S-Bahn Gleise und Streckenvernetzungen die sich zunehmend verdichten und im Stuttgarter Tunnelgebirge ihren Höhepunkt an Dichtigkeit finden um dann in Richtung Hauptbahnhof auszulaufen.

Seit Februar 2010 versucht man das überlastete und kompliziert vernetzte Bahnhofsvorgebiet zu lösen. In erster Linie soll das Ziel durch die Auflösung des derzeitigen Kopfbahnhofs erreicht werden, der in einen unterirdischen Durchgangsbahnhof umstrukturiert wird.⁵³ Die bisherigen breiten Gleisanlagen (16 Gleise) werden im neuen Durchgangsbahnhof auf 8 Gleise reduziert, um 90 Grad gedreht und unterirdisch geführt.⁵⁴ Nach Abschluss der Baumaßnahmen werden die derzeitigen oberirdischen Gleise komplett zurückgebaut. Zum einen wird dadurch die Trennwirkung, die durch die Gleisanlagen gegeben ist, im Innenstadtbereich aufgehoben, andererseits bieten die freiwerdenden Flächen eine städtebauliche Entwicklungsmöglichkeit in zentraler Lage. Ein neues Stadtviertel „Rosensteinviertel“ sowie die Vergrößerung des vorhandenen Rosensteinparks soll entstehen.⁵⁵

Das Siegerprojekt des Wettbewerbes von Architekt Christoph Ingenhoven bedingt den Abriss der beiden Seitenflügel des historischen und denkmalgeschützten Bahnhofs. Da auch in der Vergangenheit die Seitenflügel des Bauwerks nur als Sicht-, Schall- und Abgasschutz dienten, der Südflügel mit seiner weiterführenden und teils bis zu 17 Meter hohen Mauer den Norden Stuttgarts vom Osten trennte und so eine Einbeziehung und Erweiterung des Schlossgartens auf die neue Freifläche der Gleisanlagen unmöglich wäre, wurde das Ansuchen des Abbruchs der Seitenflügel vom Denkmalschutz genehmigt.⁵⁶

Das Hauptgebäude des historischen Bahnhofs bleibt weiterhin als zentrales Hauptgebäude mit seinen notwendigen Funktionen bestehen.

Kosten: Christoph Ingenhoven plant anstelle der bisherigen oberirdisch verlaufenden Bahnhof Stuttgart 4,5 Mrd. Euro (Stand 2011) Bahnsteige einen öffentlichen Platz mit 27 „Lichtaugen“, welche eine Höhe von circa 4 Metern und einen Durchmesser von etwa 20 Metern aufweisen. Diese dienen zur natürlichen Belichtung, aber auch zur natürlichen Be- und Entlüftung der unterirdischen Bahnsteige.

Siegerprojekt: „Stuttgart 21“ beschränkt sich jedoch nicht nur auf den Umbau des Stuttgarter Bahnhofs, sondern schließt auch die ICE Bahnstrecke, ohne die der Durchgangsbahnhof sinnlos wäre, zwischen Ulm und Wendlingen ein. Der Bau dieser neuen Strecke ermöglicht die Vervollständigung der Hochgeschwindigkeitsstrecke von Paris über Straßburg, Stuttgart, München und Wien bis nach Bratislava und Budapest. Außerdem ist ein schnellerer Anschluss an den Flughafen und das Messegelände gewährleistet.⁵⁷

⁵²Vgl. Bahnprojekt Stuttgart-Ulm. 2011, 1-25
⁵³Vgl. Hubert, Daniel. 2010, 46-51
⁵⁴Vgl. Wörner, Achim. 2010, 1-8
⁵⁵Vgl. Azer/Engel. 2009, 12-24
⁵⁶Vgl. Bahnprojekt Stuttgart-Ulm. 2011, 1-25
⁵⁷Vgl. Hubert, Daniel. 2010, 46-51



Abb. 27: Abbruch der zwei Seitenflügel

„Stuttgart 21“ weist ein großes Potential auf. Die Umwandlung eines Kopfbahnhofs in einen unterirdischen Durchgangsbahnhof und damit die Beseitigung der Trennwirkung im Innenstadtbereich erscheint notwendig und zeitgemäß. Der Umbau bringt einen reibungslosen Ablauf der Bahn und die Optimierung der Fahrzeiten mit sich. Durch die Umgestaltung erfährt die Stadt eine Erweiterung nutzbarer Flächen und die Befreiung von Lärmbelastung,

Luftbelastung und von der Barrierewirkung seitens der Bahntrassen. Durch den Anschluss des Bahnverkehrs an die Magistrale Paris – Wien – Bratislava, kann „Stuttgart 21“ als Optimierung des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes angesehen werden.

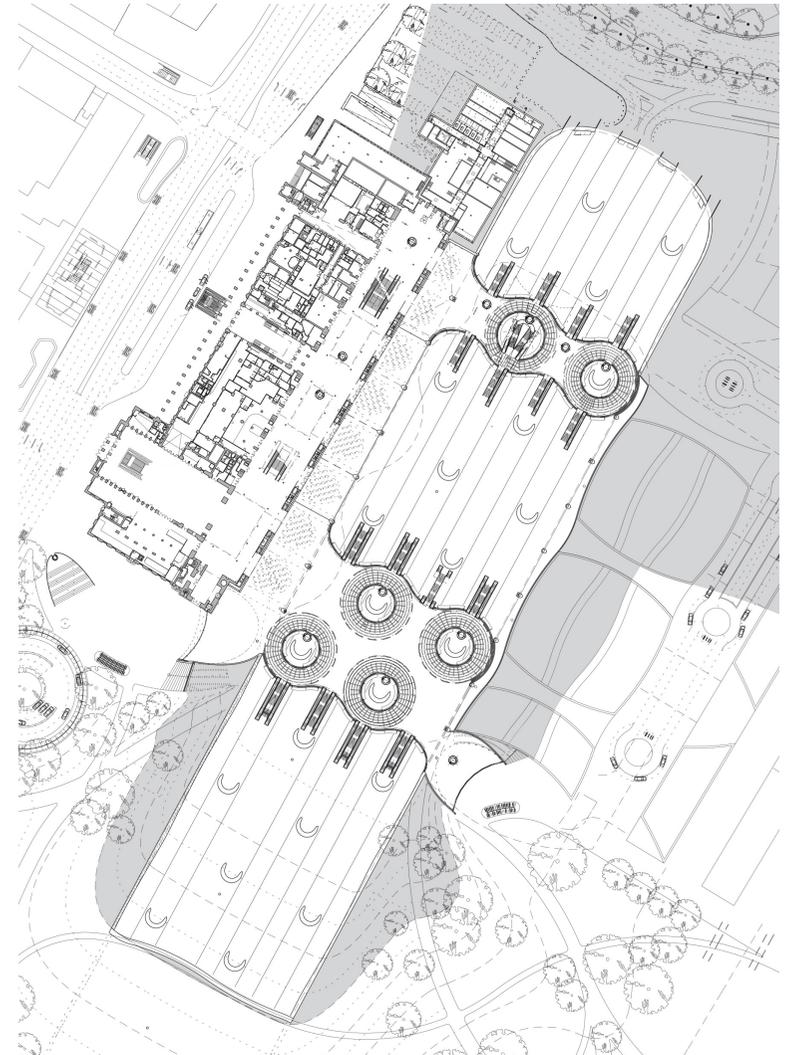


Abb. 28: Grundriss: Ebene 0



Abb. 29: Grundriss: Ebene +1

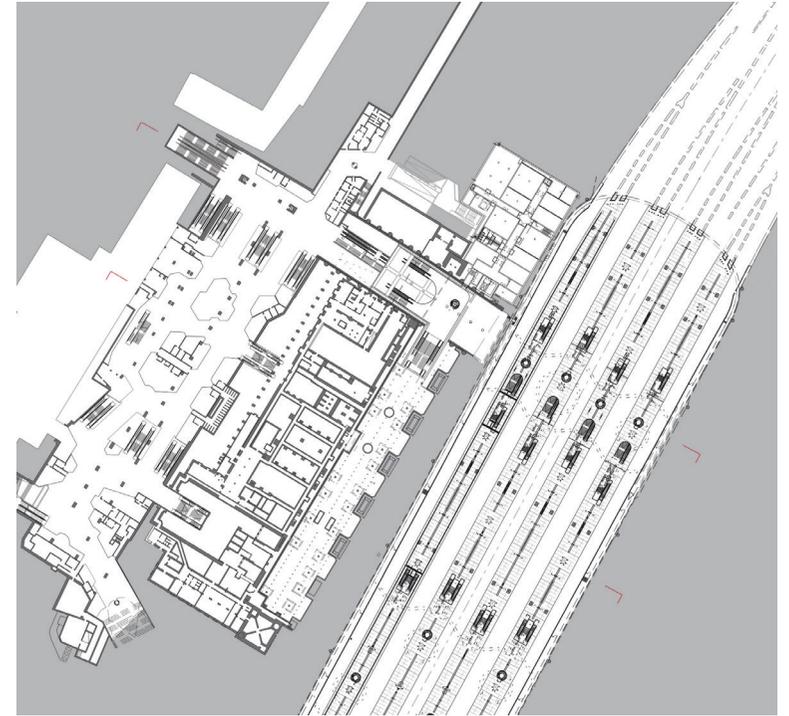


Abb. 30: Grundriss: Ebene -1

Bei diesem derartig umfassenden Projekt gibt es aus meiner Sicht neben vielen positiven Aspekten auch einige negative.

Der neue Bahnhofplatz mit seinen 27 „Lichtaugen“ ist von enormer Größe. Allein die Dimension der „Lichtaugen“ wird sie mächtig erscheinen lassen. Durch die Wandhöhe von 4 Metern drohen „tote“ Zwischenräume zu entstehen, die eher eine trennende als einladend verbindende Wirkung zwischen dem historischen Bahnhofgebäude und dem neuen Stadtteil zu haben scheinen.⁵⁸ Die regelmäßige Anordnung der 27 Öffnungen geben dem Projekt in der Draufsicht (ohne Realisierung der wahren räumlichen Dimension) eine Symmetrie und Eleganz, führen aber zu keiner überzeugenden Aufenthaltsqualität (Orientierungslosigkeit). Weiters erscheint der Umgang mit der denkmalgeschützten Bausubstanz (Abbruch der Seitenflügel des historischen Bahnhofgebäudes, Fällung von sehr alten und auch denkmal-

⁵⁸Vgl. Bodenschatz, Harald. 2011, 141-164

geschützten Bäumen) bedenklich, jedoch für die Umsetzung des Projektes notwendig.

Aus meiner Sicht überwiegen bei „Stuttgart 21“ die Vorteile. Infrastrukturell scheint mir das Projekt von großer Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit zu sein. Die Optimierung der Abläufe des Bahnverkehrs, die städtebauliche Erweiterung und Verschmelzung der Innenstadtbereiche, die Aufhebung der Trennwirkung durch die Bahn, sowie die Reduktion von Lärm- und Luftbelastung bis hin zur Vergrößerung der Parkanlagen des Rosensteinparks und der Entstehung eines neuen Stadtviertels sprechen für das Projekt.

In Bezug auf das Bahnhofareal in Konstanz gibt es Parallelen: In beiden Projekten ist die Bahnsteig- und Gleisanlage ein trennendes Element im Innenstadtbereich. In beiden Projekten ist die Lösung die Verlegung der Bahnanlagen in die unterirdische Ebene. Bei beiden Projekten entsteht anstelle der ehemaligen Gleisanlagen ein öffentlicher Platz als verbindendes Element.



Abb. 31: Schaubild Ebene-1

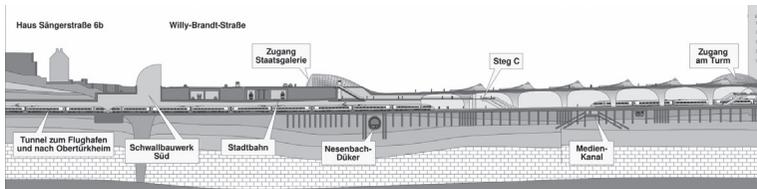


Abb. 32: Längsschnitt Teil 1



Abb. 33: Modellfoto



Abb. 34: Empfangsgebäude Stuttgart 21

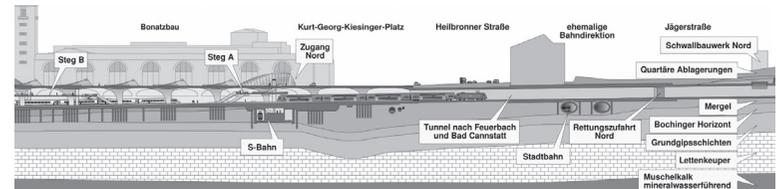


Abb. 35: Längsschnitt Teil 2

02.02 Tiefbahnhof Luzern



Abb. 36: Gleisvorfeld Luzern

Projekteigenschaften: Der 1896 am heutigen Standort eröffnete Bahnhof von Luzern leidet, ähnlich wie der Bahnhof Stuttgart an Überlastung. Der im letzten Jahrhundert kaum veränderte Kopfbahnhof wird den heutigen Anforderungen nicht mehr gerecht. Mehrere Engpässe, wie beispielsweise der nur einspurige Abschnitt am Rotsee der Bahnstrecke Luzern- Zug- Zürich, der zweisepurige Gütschtunnel, sowie das an seine Kapazitätsgrenze gelangte Gleisvorfeld des Bahnhofs, lähmen den stark frequentierten und heute zu den sechs größten zählenden Bahnhöfen der Schweiz. Über 60.000 Passagiere reisen täglich mit der Bahn von und nach Luzern. Der Bahnhof Luzern bekommt damit eine zentrale Rolle im regionalen sowie nationalen Bahnverkehr. Die ausgelasteten und veralteten Anlagen und die voraussichtliche Steigerung der Fahrgäste um 40 Prozent in den nächsten 25 Jahren fordern eine Umstrukturierung der Bahnhofsanlagen. Durch die Schweizer Bundesbahn (SBB) wurden mehrere Varianten einer Neustrukturierung geprüft und ein Tiefbahnhof als die beste Lösung befunden.⁶⁰

Das Projekt „Tiefbahnhof“ erwies sich als günstigere Alternative als eine

Zeitraum:	umfassende Sanierung des Gleisvorfeldes. Geplant ist der Tiefbahnhof Luzern unterhalb der bestehenden Gleise 8 bis 14 und soll den Vierwaldstättersee viergleisig unterfahren. Der neue Bahnhof wird zu Beginn als Kopfbahnhof geführt, bis 2030 aber zu einem Durchgangsbahnhof ausgebaut werden. Ein weitläufiges Ausbaupotential wird geschaffen. ⁶¹
Vorschlag 2008	
Baubeginn 2020	
Ausführungsdauer:	Das Projekt schafft mit der Tieferlegung Möglichkeiten der Erweiterung (Ausbau) des nationalen und regionalen Bahnverkehrs, die Optimierung der Anschlüsse und Fahrpläne, sowie die Verbesserung der Umsteigebeziehungen. Die Züge des Regionalverkehrs müssen nicht mehr wenden und wertvolle Reisezeit würde eingespart werden. Zur Umsetzung des Durchgangsbahnhofs benötigt man einerseits keine zusätzlichen Flächen des Stadtzentrums, andererseits würden die Umbauarbeiten den derzeitigen Bahnbetrieb kaum beeinträchtigen. Es soll ein zentraler Verkehrsknotenpunkt entstehen, der durch seine gute Erreichbarkeit und Lage sich zu einem attraktiven Wirtschaftsstandort entwickeln kann. ⁶²
10 Jahre	
Voraussichtliche Inbetriebnahme	Der Ausbau der Bahninfrastruktur liegt nicht allein im Interesse der Stadt Luzern, sondern geht auf eine nationale Tendenz in der Schweiz zurück, deren Ziel es ist, die Attraktivität der Bahn zu steigern und den Individualverkehr auf den Straßen zu reduzieren. ⁶³
Durchgangsbahnhof Luzern:	Im Jahr 2010 wurde unter dem Titel „Bahn 2030“ eine neue Vorlage zum Thema Ausbau der Bahninfrastruktur aller Landesteile herausgegeben. Dabei werden eingereichte Projekte in Prioritätsstufen unterteilt. Die Effizienz des Projektes, sowie die Größe der Bahnnetzwerkung ist entscheidend für eine rasche oder weniger rasche Realisierung. Der Tiefbahnhof Luzern hat derzeit die höchste Prioritätsstufe noch nicht erreicht. ⁶⁴ Damit ist auch die Umstrukturierung des Luzerner Bahnhofs von Politik und Finanzierung abhängig, obwohl die Notwendigkeit der Realisierung vorhanden ist.
2030	
Kosten: ⁵⁹	
Kostenschätzung für Durchgangsbahnhof	
ca. 1,6 Milliarden Euro (Stand 2015)	
⁵⁹ Vgl. Kanton Luzern. 2009	
⁶⁰ Vgl. Hodel, Markus. 2009, 6-8	
⁶¹ Vgl. Kanton Luzern. 2011, 1	
⁶² Vgl. Zentral-schweizer Komitee. 2009, 1	
⁶³ Vgl. Zentral-schweizer Komitee. 2009, 2	
⁶⁴ Vgl. Osman, Ismail. 2011, 23	

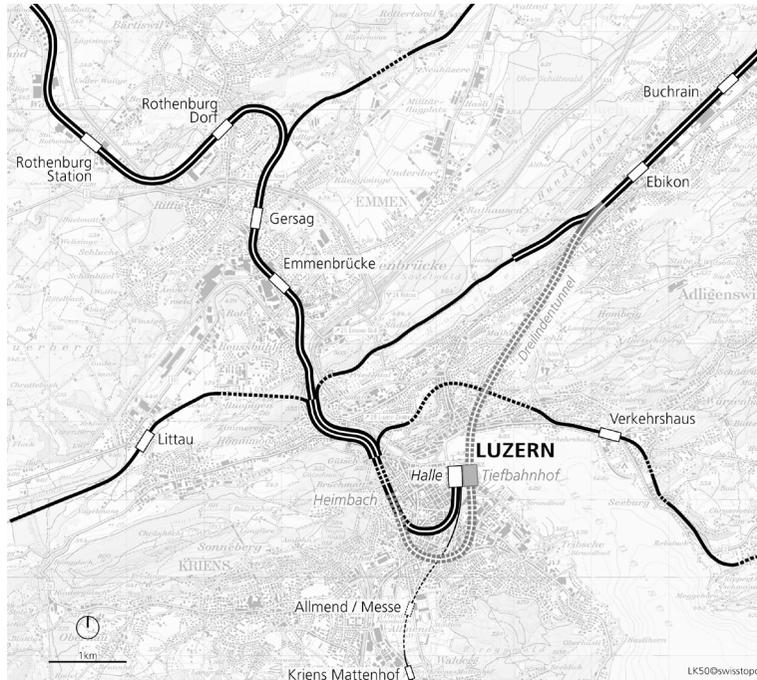


Abb. 37: Streckenführung Luzern



Abb. 38: Künftige Linienführung des Durchgangsbahnhofs Luzern

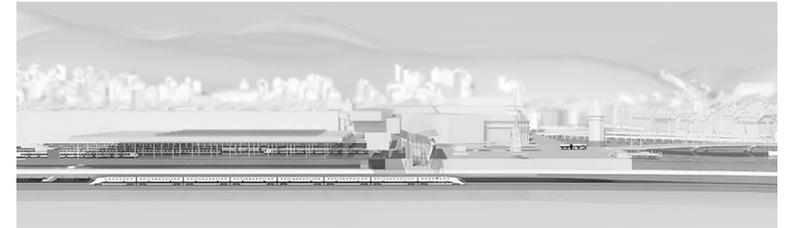


Abb. 39: Schnitt Durchgangsbahnhof Luzern

Basierend auf der Tatsache, dass der historische Kopfbahnhof an zwei Seiten vom Vierwaldstättersee gesäumt ist, macht die Entscheidung einer unterirdischen, durch den See führenden Durchgangsbahntrasse nachvollziehbar. Das Projekt wurde mehrfach auf seine Realisierbarkeit überprüft und wird als umsetzbar eingestuft, auch wenn es aufwendiger Eingriffe bedarf und deshalb teuer erscheint. Die Vorteile bei Umsetzung sind eindeutig: Der alte Bahnhofsbereich wird, besonders im Gleisvorfeld mit dem Entfall einiger Zuglinien, aufgewertet und erhält mehr Platz für die Optimierung der Funktionsabläufe. Das Umfahren der Engpässe (Abschnitt Rotsee bzw. Gütschtunnel) erscheint sinnvoll und stellt auch in diesen Abschnitten einen flüssigeren Betriebsablauf sicher. Weiters würde das umgesetzte Projekt die Umsteigebeziehungen erleichtern, die Anbindung an das S- Bahnnetz verbessern und die Lärmbelastung senken. Bestehen bleibt jedoch die Barrierewirkung der Bahn.

Das Projekt ist meiner Meinung nach schlüssig und zukunftsweisend, vor allem da eine Erweiterungsmöglichkeit des Bahnhofs auf einen Durchgangsbahnhof besteht, jedoch ohne oberirdische Veränderung des historischen Bahnhofs. Durch die Umstrukturierung entsteht eine Parallelnutzung des alten Kopfbahnhofs und des zeitgemäßen Durchgangsbahnhof. Die Zentralbahn bleibt in der Bahnhofshalle bestehen.

Schwierig erweisen sich die politischen Spielräume und die Bereitstellung finanzieller Mittel für die Realisierung. Anders als bei „Stuttgart 21“ steht hier das Land geschlossen hinter dem Projekt. Die Akzeptanz der Bevölkerung ist gegeben.



Abb. 40: Ansicht Bahnhof Luzern

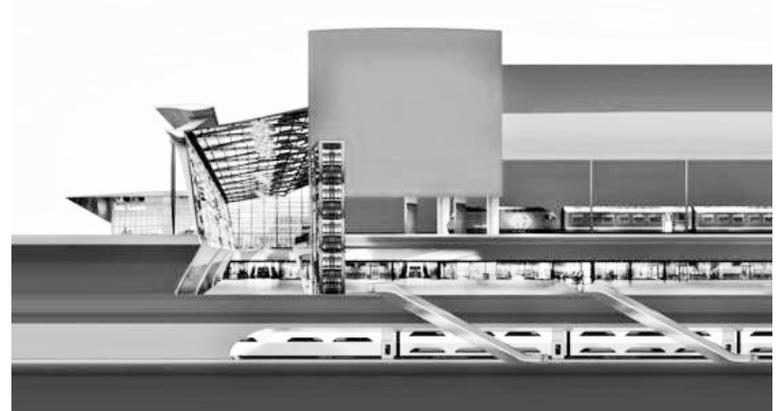


Abb. 42: Rendering des Durchgangsbahnhofs Luzern



Abb. 41: Bahnsteige Bahnhof Luzern

03 WETTBEWERB

03.01 Wettbewerbsanlass Bahnhofareal Konstanz'	48
03.02 Kriterien Wettbewerb	48
03.03 Wertung	48

03.01 Wettbewerbsanlass

Bahnhofareal Konstanz'

Der Bahnhof Konstanz' mit seinem Umfeld entspricht in seiner aktuellen Form weder gestalterisch noch funktional den heutigen Anforderungen. Die zunehmende Mobilität der Bevölkerung und das ständig steigende Verkehrsaufkommen überlasten das Areal. Weiters führen die Nutzbauten der Nachkriegszeit (nördliche und südliche Ladenzeile) zu einer unbefriedigenden gestalterischen und städtebaulichen Lösung. Der westlich vorgelagerte Bahnhofvorplatz ist heute ein Verkehrsraum ohne Aufenthaltsqualität, der östlich liegende Schienenkörper trennt die Innenstadt vom Bodensee.

03.02 Kriterien Wettbewerb

- Qualitätsvolle Gestaltung der Abläufe für alle (Verkehrs-) Teilnehmer an diesem zentralen Erlebnispunkt mit der Vermittlung von Stadt- und Seegefühl.
- Behutsamer Umgang mit der vorhandenen bauhistorischen Substanz.
- Verbesserung der Eingliederung des Untersuchungsgebietes in die Altstadt.
- Stärkung der Wirkung und damit der Bedeutung der historisch repräsentativen Bauten wie das Bahnhofsgebäude und dem nördlich davon situierten Fürstenpavillon.
- Bestehende Sichtachsen zwischen Stadt und See sind zu erhalten.
- Die Kubatur der Neubauten kann im Erdgeschoss eine maximale Breite von 14 Metern aufweisen, wobei eine fünf Meter breite Auskragung in den Obergeschossen möglich ist.
- Die bestehende Verknüpfung zwischen dem Bahnhof und der Bodenseepromenade ist durch ein Querungsbauwerk zu ergänzen, welches auch für die barrierefreie Anbindung der Bahnsteige

⁶⁵Vgl. Rahmenplan

Bahnhof Konstanz.

2011, 31

verantwortlich ist.

- Anstelle des unorganisierten, gestalterisch wertlosen Bahnhofsplatzes soll ein Stadtboulevard mit hoher Aufenthaltsqualität entstehen.
- Barrierefreiheit am ganzen Bahnhofareal ist zu gewährleisten.
- Da der Fußgänger im Mittelpunkt der Planung stehen soll, sind die Flächen des ruhenden bzw. fließenden Verkehrs auszuweisen. Eine Neuorganisation ist erforderlich. Ein beidseitig des Platzes liegender Fußgängerweg mit einer Mindestbreite von fünf Metern ist vorzusehen.
- Eine Optimierung der von mehreren Verkehrsteilnehmern benutzten Flächen, beispielsweise Hotelvorfahrt, Taxen, Kiss&Ride, CarSharing, ist zu erarbeiten.
- Es ist zu entscheiden, welche Nutzungen unverzichtbar auf den zur Verfügung stehenden Flächen sind und welche man an anderen Orten der Stadt unterbringen könnte. Die gesamte Um- und Neugestaltung soll barrierefrei ausgeführt werden.⁶⁵

03.03 Wertung

Die angeführten Kriterien des Wettbewerbes ermöglichen keine grundsätzliche Entflechtung der Eisenbahnanlage von den Bedürfnissen der übrigen Verkehrsteilnehmer und führen zu einer Kompromisslösung mit all ihren Schwächen. Die trennende Wirkung von Bahnsteigen und Gleisanlage kann durch die vorgeschlagenen Maßnahmen bestenfalls gemildert, aber nie aufgehoben werden. Für die Entwicklung eines zukunfts- und tragfähigen Projektes, auch im Sinne der Barrierefreiheit, ist die Entflechtung der Verkehrsfunktionen Voraussetzung. Erst damit ist es möglich dem Bestandsareal seine städtebauliche Bedeutung zurück zu geben. Es scheint, dass die Wettbewerbskriterien an einen Kostenrahmen gebunden sind, der nur geringe Entwurfsspielräume zulässt und damit eine zukunftsorientierte und langfristige Lösung verhindert. Aus meiner Sicht sollte

ein Leitprojekt entwickelt werden, das den Spielraum für eine tragfähige Gestaltungslösung gibt und in Abschnitten realisierbar ist.

04 ENTWURF GRUNDLAGEN

04.01 Bestandsanalyse- Problematik heute	52
Bodanstraße	53
Bahnhofstraße	55
Dammgasse	56
Markstätte	58
Marktstättenunterführung	60
Hafenpromenade Abschnitt Nord	62
Hafenpromenade Abschnitt Gastronomie	64
Bahnhofplatz und Zwischenräume	69
Sportoutlet	71
Bahnhofsgebäude und Fürstenpavillon	73
Nördliche Ladenzeile	75
Gleisanlagen Bahnsteige	76
Gleisanlage südlich der Fußgängerüberführung	79
04.02 Stadtbeleuchtung Bahnhofareal	81
04.03 Urbanes Potential- Ziele und Maßnahmen- Zusammenfassung	81
04.04 Umsetzung	82

04.01 Bestandsanalyse- Problematik heute

Das Empfangsgebäude des Bahnhofs Konstanz liegt parallel zum Seeufer, ist Nord- Süd gerichtet und durch die Gleisanlagen von den ehemaligen Güterhallen getrennt. Der Bahnhof besitzt einen Haus- und einen Mittelbahnsteig, welche drei von sechs Gleisen in Anspruch nehmen. Die Bahnanlage trennt städtebaulich (Durchlässigkeit) und optisch die Stadt vom See.

⁶⁶Vgl. Rahmenplan
Bahnhof Konstanz.
2011, 11

Dem Bahnhofsgebäude in Richtung Altstadt vorgelagert ist der Bahnhofplatz (Verkehrsstraße) der westlich von einer geschlossenen, gründerzeitlichen Blockrandbebauung (mit einer Höhe von ca. 21 Metern) gesäumt wird. Die gründerzeitlichen Fassaden sind für die seeseitige Stadtansicht von Konstanz als ein qualitätsvolles Alleinstellungsmerkmal von großer Bedeutung und Wert. Südlich rahmt der dominante Bau des Lago- Shopping- Centers das unter Denkmalschutz stehende Empfangsgebäude des Bahnhofs ein, nördlich ist das aus dem 14. Jahrhundert stammende, der Altstadt vorgelagerte Konzilgebäude raumprägend. Dem Bahnhof seeseitig vorgelagert sind die Bahnsteige, die Gleisanlage und die ehemalige Baugruppe der Güterabfertigungshallen und Hafensteinsterei, mit einer maximalen Gebäudehöhe von 9 Metern. Das Bahnhofsgebäude ist großteils von der Bebauung an der Seepromenade verdeckt. Einzig der schlanke Uhrturm des Gebäudes mit einer Höhe von etwa 39 Metern ist gut sichtbar. Die Vertikalität und Höhe des Turms prägt das Stadtbild, ist ein Wahrzeichen und unterstützt die Orientierbarkeit.

Die Stadt Konstanz wurde und wird auch als „Stadt zum See“ bezeichnet. Die dafür benötigte Erreichbarkeit und visuelle Erlebbarkeit ist im abgesteckten Untersuchungsgebiet nur noch an wenigen Stellen gewährleistet:
Die Marktstättenunterführung als fußläufige, sowie der Bereich zwischen der Spiegelhalle und der Hafenhalle als visuelle Verbindung.

Fährt man mit dem Zug nach Konstanz, hat man im Bereich der Rheinbrücke einen unglaublich eindrucksvollen Blick auf den See, die Berge und die historische Bausubstanz. Die Ankunft ist jedoch ernüchternd. Die städtebauliche Situation des Bahnhofareals ist ungestaltet, Orientierungs-

losigkeit macht sich breit. Zudem wirkt das Gelände lieblos gestaltet und veraltet. Seeseitig situierte Gebäude, Bepflanzungen, Autoabstellplätze u.a. sperren die Sicht vom Bahnhof auf den See. Barrierefreiheit ist weder im Bahnhofsgebäude noch auf den Bahnsteigen bzw. den umliegenden Freiflächen des Areals gegeben. Die an das Bahnhofsgebäude nördlich und südlich anschließenden Bauten sind in ihrer Baumasse weder qualitativ strukturiert, noch entsprechen sie optisch und funktionell den heutigen Anforderungen.⁶⁶

Um eine genaue Bestandsanalyse durchführen zu können, wurde das Untersuchungsgebiet in die nachstehenden 14 Bereiche unterteilt, gegliedert in Bestand, Wertung und Lösungsansatz. Unter Punkt 15 werden Gesichtspunkte zur Stadtbeleuchtung für das gesamte Planungsgebiet beschrieben:

Bodanstraße



Abb. 43: Übersichtsgrafik Bodanstraße

Bestand:

Die Bodanstraße ist eine der zwei Hauptanbindungsstraßen zum Bahnhof. Aus Westen kommend erschließt sie den Bahnhofplatz am südlichen Ende. Der Straßenraum wird auf der nördlichen Seite durch eine geschlossene, drei- bis viergeschossige Blockrandbebauung gebildet, wobei das Eckgebäude zum Bahnhofplatz mit seinem Flachdach die Traufenhöhe der anderen Gebäude übersteigt. Die südliche Straßenseite besteht zum Teil aus einer geschlossenen Randbebauung, mündet in den Bodanplatz und endet Richtung Bahnhofplatz mit dem massiven Bauvolumen des „Lago“ Shopping Centers. Das Lago Center springt gegenüber der südlichen Straßenflucht „Bodanstraße“ zurück, gibt Raum und verstärkt die Platzsituation. Die Blockrandbebauungen sind großteils durch bauhistorisch bedeutende Fassadenstrukturen geprägt.

Die zweispurig, im Abbiegefall dreispurige Bodanstraße ist meist stark befahren. Parkmöglichkeiten befinden sich auf der nördlichen Straßenseite im Abschnitt vom Lago Gebäude bis zur Querstraße Sigismundstraße. Der Straßenzug wird beiderseits von Gehwegen für Fußgänger begleitet, jedoch fällt der Gehweg auf der südlichen Seite, im Bereich des Platzes (Bodanplatz), wesentlich breiter aus.

Öffentliche Radabstellflächen sind im Vorbereich des Lago Centers vorhanden. Teilweise ist die Bodanstraße mit Bäumen gesäumt.

Am Ende der Bodanstraße ist die aus Sichtbeton und Metallnetz erbaute Überführung zur Bodenseehafenpromenade situiert. Nördlich anschließend befindet sich das Sport Outlet als eingeschossiger Baukörper mit dunklen, vertikalen Holzlamellen als Fassadenverkleidung.



Abb. 44: Bodanstraße Richtung Bahnhofplatz



Abb. 45: Bodanstraße vom Lago Shopping Center aus

Wertung:

Der Eindruck der massiven Baumasse des Lago Centers wird durch das Zurückspringen der ersten zwei Geschosse an den Gebäudeecken, sowie durch das generelle Zurückversetzen des Gebäudes, verringert. Zusätzlich tragen die mit zwei weiteren Geschossen überbauten Vorbereiche durch ihren Rückversatz zur Vergrößerung des platzartigen Straßenraumes bei.

Die meist mit Einzelhandel bestückten Erdgeschosszonen der Blockrandbebauung weisen, durch Umbauten mit schonendem Umgang der historischen Bausubstanz, meist großzügige Fensterelemente und Auslagen auf. Die beidseitig gepflanzten Baumreihen tragen zur weiteren Gliederung der Bauvolumen bei und rhythmisieren den Straßenraum. Im Bereich des Lago Centers könnte der vermehrte Einsatz von Bäumen wichtig für die Fassadenstrukturierung sein, sofern die platzartig ausgeführte Straßen- Gehwegsituation nicht darunter leidet. Bauliche Vorrichtungen für Fahrradabstellplätze, vor allem vor dem Lago Gebäude, sind in einem zu geringen Ausmaß vorhanden.

Eine Erweiterung des Gehweges der nördlichen Straßenseite würde zur Verbesserung des Fußgängerverkehrs führen, den urbanen und fußläufigen Charakter erhöhen.

Lösungsansatz:

Um das massive Bauvolumen des Lago Centers durch eine kleinteiligere Strukturierung zu verbessern, ist die Pflanzung von weiteren Bäumen notwendig. Zusätzlich notwendig sind weitere Abstellplätze für Fahrräder. Die wenigen Parkplätze zwischen dem Bahnhofplatz und der Querstraße Sigismundstraße sollen entfernt werden, um auch auf dieser Seite einen breiten Gehweg zu schaffen. Durch einheitliche Materialgebung der Gehwege sowie der Fahrbahnen soll die Bodenfläche des Straßenzuges ruhig und damit großzügig wirken. Die den Straßenraum bildenden Hausfassaden werden dadurch in ihrer Bedeutung gestärkt.

Bahnhofstraße



Abb. 46: Übersichtsgrafik Bahnhofstraße

Bestand:

Die Ost- West verlaufende Bahnhofstraße liegt in der Achse des Bahnhofs. Die beiden Straßenseiten sind von einer viergeschossigen, gründerzeitlichen, in einer Flucht liegenden Blockrandbebauung begrenzt. Der als Fußgängerzone ausgewiesene Straßenzug ist mit Pflastersteinen belegt, wobei die ehemalige Fahrbahn der Kraftfahrzeuge etwas tiefer abgesetzt ist. Gesäumt wird die Fahrbahn von Straßenlaternen. Die seitlich verlaufenden, breiten Gehwege werden teilweise von Gastgärten genutzt. Die gesamte Erdgeschossfläche der Gebäudereihen ist mit Geschäfts- Gastronomie- oder Hotelflächen bestückt. Fixe Bepflanzung gibt es keine. Lediglich einige Topfpflanzen säumen die Eingänge von Hotels oder Geschäften.

Der Eintritt in die Bahnhofstraße vom Bahnhofplatz kommend wird durch das Geschäftslokal der Deutschen Bank sowie dem Hotel Halm markiert.



Abb. 47: Bahnhofstraße Richtung Empfangsgebäude Bahnhof

Wertung:

Der Straßenzug wirkt mit den breiten Seitenbereichen und der etwas abgesetzten Fahrbahn großzügig. Durch den einheitlichen Bodenbelag ist eine

Zusammengehörigkeit der drei Bahnen gegeben. Die vor allem vor dem Bankgebäude abgestellten Fahrräder wirken störend auf das Straßenbild.

Lösungsansatz:

Der Straßenzug ist geprägt durch die historische Bebauungsstruktur und die Ausweisung als Fußgängerzone. Um die Großzügigkeit des Straßenzuges weiterhin zu gewährleisten, ist eine Lösung für das geordnete Abstellen von Fahrrädern notwendig.



Abb. 48: Bahnhofstraße Richtung Altstadt

Dammgasse



Abb. 49: Übersichtsgrafik Dammgasse

Bestand:

Die Dammgasse bildet gemeinsam mit der nördlichen Flucht des Fürstenpavillon eine weitere Anbindungsstraße zum Bahnhof. Auf der nördlichen Seite ist die Dammgasse von einer gründerzeitlichen, viergeschossigen Blockrandbebauung gesäumt. Südlich wird sie durch ein massives Bauvolumen, welches eine Hoch- und Tiefgarage beinhaltet, sowie dem Eckgebäude zum Bahnhofplatz, einem zeitlich jüngeren Gebäude, indem sich der MC Donalds befindet, begrenzt. Durch die öffentliche Garagensituation ist das Verkehrsaufkommen in dieser Gasse hoch. Gegenüber von MC Donald's gibt es einzelne Halteplätze für Kraftfahrzeuge. Die Fußgängerbereiche sind nicht richtig definiert. Es gibt keinen einheitlichen Bodenbelag: Überwiegend Pflastersteinflächen und einige asphaltierte Flächen. Straßenlaternen säumen die südliche Seite der Dammgasse.



Abb. 50: Dammgasse Richtung Fürstenpavillon und Bahnhof



Abb. 51: Dammgasse mit Blick zur Tief- und Hochgarageneinfahrt

Wertung:

Durch die nicht gegebene Trennung des Fahrstreifens vom Gehweg, ist die Dammgasse ein nicht ausgewiesener Shared Space (Chaos). Die stark frequentierte Einfahrt zur Hoch- und Tiefgarage führt zu Wartezeiten der Kraftfahrzeuge in der Dammgasse.

Lösungsansatz:

Um den Straßenzug, der als Sackgasse endet, übersichtlicher zu gestalten, ist eine Zonierung in Gehweg und Fahrstraße notwendig. Bepflanzungsmaßnahmen mittels Baumreihe sollen eine Rhythmisierung und Gliederung des Straßenraumes bewirken.

Marktstätte



Abb. 52: Übersichtsgrafik Marktstätte

Bestand:

Die Marktstätte ist charakterisiert durch ihre gründerzeitliche Blockrandbebauung auf drei Seiten. Am Kopfende, im westlichen Bereich des Platzes ist ein Brunnen situiert.

Die südliche Marktstättenseite verläuft in einer Flucht, während die nördliche Seite nach einem Drittel, vom Bahnhofplatz gesehen, einen leichten Knick aufweist. Die Gebäudevolumen sind viergeschossig, teilweise mit ausgebautem Dachgeschoss. Die Erdgeschosszone dient als Geschäftszone. Viele Gastgärten prägen das Platzbild.

Richtung Bahnhofplatz weitet sich die Marktstätte aus und führt mit Treppen und einer großzügigen Rampe zur Marktstättenunterführung.

Das Niveau der südlichen Seite wird im Bereich der Marktstättenunterführung mit kleinen, teilweise begrünten Mauerelementen überwunden. Die dabei entstehenden Plätze sind mit Sitzgelegenheiten versehen, meist Holzbänke auf Betonsockeln. Die einzelnen Stufen haben einen Sicherheitsstreifen in gelber Farbe aufgeklebt.



Abb. 53: Marktstätte Blick von der Marktstättenunterführung

Im ersten Drittel von dem Bahnhofplatz kommend steht ein von Sitzgelegenheiten umgebener Laubbaum in einem Kiesbeet. Weitere Bepflanzungsmaßnahmen (kleine Bäume, Sträucher und Hecken) wurden im Bereich der Rampen und Treppen Richtung Unterführung vorgenommen. Fahrradabstellplätze befinden sich auf Höhe der Sparkasse, im östlichen Teil der Marktstätte. Die baulich vorgesehenen Abstellplätze sind überfüllt. Fahrräder werden daher auch auf der gegenüberliegenden Seite, vor dem Geschäft More & More, neben einer Litfaßsäule abgestellt, wobei keine bauliche Vorrichtung zur Verfügung steht. Es gibt weitere Orte, wie beispielsweise in der Brotlaube gegenüber vom Café Pano, wo Fahrräder abgestellt werden.

Materialität der Bodenfläche der Marktstätte: großformatige Steinplatten.



Abb. 54: Marktstätte Richtung Marktstättenunterführung

Wertung:

Die Marktstätte wirkt durch ihre langgestreckte Platzform und die einheitliche Materialgebung großzügig. Die vielen Gastronomiebetriebe mit ihren Gastgärten verleihen dem Platz eine Lebendigkeit und laden zum Verweilen ein.

Die massive Häufung von Fahrrädern an verschiedenen Stellen stört zum Teil

das Platzbild. Weitere bauliche Vorrichtungen für Abstellbereiche sind daher anzudenken.

Die Treppenanlagen und die dabei entstehenden Podeste mit kniehohen Sichtbetonmauern als Einfassung wirken starr, sind veraltet und abgenutzt. Die Hecken, gepflanzt in mauerumringten Beeten, tragen nicht zu einem großzügigen städtischen Charakter bei. Die auf den Podesten befindlichen Sitzgelegenheiten sind anspruchslos in ihrer Gestaltung und werden nicht genutzt. Die gelben aus den Sicherheitsvorschriften notwendigen Markierungsstreifen auf den Stufen der Freitreppenanlage binden die Aufmerksamkeit des Betrachters und stören den Platzeindruck.



Abb. 55: Marktstätte Richtung Bodensee

Lösungsansatz:

Die Tieferlegung der Gleisanlagen des Bahnhofs wird den Rückbau der Marktstätte zu einem ebenen, barrierefreien Platz ermöglichen. Ein neues Bepflanzungskonzept muss erstellt werden, wobei darauf zu achten ist, dass der urbane Charakter und die Großzügigkeit der Marktstätte gewahrt bleibt. Weiters ist eine Lösung der Fahrradabstellplätze zu erarbeiten.

Marktstättenunterführung



Abb. 56: Übersichtsgrafik Marktstättenunterführung

Bestand:

Von der Marktstätte kommend gibt es auf der linken Seite, auf dem Niveau der Unterführung, einen Kiosk und Souvenirladen mit weißer Markise, sowie in der Unterführung selbst eine öffentliche WC Anlage.

Der Bodenbelag, großformatige Steinplatten, zieht sich weiter fort. Die Wände und „Überzüge“ der Straße bzw. der Gleisanlagen sind verflies bzw. aus Sichtbeton. An den Wänden der Marktstättenunterführung sind Werbetafeln und Schaukästen angebracht.

Aufgänge zu Bahnsteigen sind nur über Treppen möglich und daher nicht barrierefrei. Eine Rampe führt von der Unterführung zur nördlichen Ladenseite des Bahnhofplatzes.

Die oft geschwungenen Mauerelemente, sowie Flachdächer (beispielsweise über der WC- Anlage) sind begrünt. Als Beleuchtung dienen Leuchtstoffröhren und Kugelleuchten.

An den Treppenläufen ist die erste und letzte Stufe mit einem Markierungsstreifen versehen. Fahrräder werden vereinzelt abgestellt. Beim Aufgang Richtung Bodensee gibt es mit niedrigen Mauern gesäumte Sitzbuchten.



Abb. 57: Marktstättenunterführung



Abb. 58: Blick von der Marktstättenunterführung zu den Bahnsteigaufgängen



Abb. 59: Blick von der Marktstätte zur Unterführung

Wertung:

Der naturbelassene Sichtbeton lässt die Unterführung niedriger erscheinen und wirkt drückend. Die verfliesen Wände in Pastellfarben von Blau über Grün bis zu Gelb erinnern an Krankenhäuser der 50er Jahre.

Die Beschilderung zu den Bahnsteigen ist nicht ausreichend. Die öffentliche WC- Anlage, wie auch die generelle Beleuchtung sind überholt. Die auf den Wänden angebrachten Schaukästen sind verschmutzt und teilweise nicht in Verwendung. Die Bepflanzung gleicht einer „Notlösung“.

Die vertikalen Erschließungen zu den Bahnsteigen sind nur über Treppen erreichbar und daher nicht barrierefrei. Aufzüge sind keine vorhanden.

Barrierefrei sind die Unterführung an sich sowie eine Rampe von der Unterführung zum Bahnhofplatz unmittelbar im Bereich der nördlichen Ladenzeile. Die überholten Sitzgelegenheiten beim Aufgang zum Bodenseeufer (Hafenpromenade) werden, außer von manchen Obdachlosen, nicht genutzt.

Lösungsansatz:

Um die Barrierefreiheit des Bahnhofs gewährleisten zu können und den Bahnhof bzw. die Umsteigebeziehungen auf einen heutigen Standard zu bringen, wird die gesamte Gleisanlage unterirdisch geführt. Diese Maßnahme erfordert den Abbruch der Marktstättenunterführung, da auf dieser Ebene künftig die Bahn fahren wird.

Hafenpromenade Abschnitt Nord



Abb. 60: Übersichtsgrafik Hafenpromenade Abschnitt Nord

Bestand:

Von der Unterführung kommend liegt auf der linken Seite das repräsentative und historisch wertvolle Konzilgebäude, welches auch über eine Treppenanlage erreichbar ist, weiters erstreckt sich nach Nordosten der Stadtgarten. Viele Bäume, Sträucher und Wiesenflächen zieren die Parkanlage. Das Konzilgebäude stellt einen massiven dreigeschossigen Baukörper mit Walmdach dar. Verdeckt wird es zum Teil von einem großen Laubbaum (Buche), der den Vorplatz des Gebäudes kennzeichnet. Weitere Bepflanzungsmaßnahmen auf dem Vorplatz bzw. auf den höhenmäßig tiefer liegenden Sitzplätzen sind Buschgruppen, gefasst von niedrigen Sichtbetonmauern. Außerdem sind baulich gekennzeichnete Fahrradabstellplätze vorhanden. Der östliche Vorbereich des Konstanzer Konzils wird als Gastgarten genutzt.

In der Verlängerung der Marktstättenunterführung Richtung Osten verläuft eine Mole mit einer Baumreihe und öffentlichen Grünzonen. Ihr weiter vorgelagert ist die Imperia Statue. Die Mole dient als Anlegestelle für die Bodenseeschifffahrt.

Informationstafeln säumen den unmittelbaren Bereich des Seeufers. Südlich der Marktstättenunterführung befindet sich ein historisches, zweigeschossiges Gebäude, in dem sich derzeit die Bodenseeschiffahrt sowie deren Verwaltung befinden.

Der nördliche Abschnitt der Hafenpromenade, die sich von der Marktstättenunterführung Richtung Süden zieht, ist von einer Baumreihe gesäumt der Achse der Baumreihe befinden sich einzelne Sitzmöglichkeiten. Fahrräder werden an den Bäumen oder Hauswänden abgestellt.

Unterschiedliche Bodenbeläge: Erdreich, Pflastersteine, Asphalt mit Bordstein, Steinplatten... Sitzgelegenheiten befinden sich teilweise in den Zwischenräumen der Baumreihe. Autos und Fahrräder parken ohne System.



Abb. 61: Konzilgebäude



Abb. 64: Schilderwald verdeckt den Blick zum See



Abb. 62: Blick zum Stadtgarten



Abb. 65: Hafenpromenade mit Baumreihe und Sitzmöglichkeiten



Abb. 63: Anlegestelle Bodenseeschifffahrt

Wertung:

Der nördliche Teil der Hafenpromenade ist einerseits durch das historische Konzilgebäude und den Stadtgarten im Norden gekennzeichnet, andererseits befindet sich hier einer der zwei Hauptverkehrsknotenpunkte der Bodenseeschifffahrt. Der Ausgang von der Marktstättenunterführung ist unbefriedigend. Der existierende Schilderwald stört den freien Blick auf den See und ist unübersichtlich.

Parkende Autos und Fahrräder zerstören das idyllische Promenadenbild.

Auffallend ist immer wieder der wechselnde Bodenbelag: Kies, Asphalt, Pflasterstein, Wiese/ Erdreich. Diese Materialvielfalt führt zu einer Zerstückelung der Bodenfläche, mit unruhiger Wirkung.

Lösungsansatz:

Dieser Abschnitt soll durch die Neugestaltung zu einer Stärkung der Erlebnisfelder „Wasser“ (Bodensee) und „Urbanität“ (Altstadt Konstanz) führen. Eine bewusste Auswahl von Bodenbelagsmaterialien und Bepflanzungen, sowie leicht wirkende Kleinbauten („Kiosk“) und Rastplätze mit entsprechendem architektonischem Gestaltungsausdruck soll diese Zone als Übergang (vom „Wasser“ zur „Stadt“) dem Benutzer erlebbar machen.

Entsprechend gestaltete und platzierte Informationstafeln geben Hinweis auf die Besonderheiten „Bodensee- Stadt Konstanz“.

Ein baulich abgetrennter Bereich für das Abstellen von Fahrrädern ist zu planen.

Der dem Konzilgebäude vorgelagerte Platz wird aufgrund der Tieferlegung der Bahngleise vergrößert. Weitere Sitzgelegenheiten sind vorzusehen.

Hafenpromenade Abschnitt Gastronomie



Abb. 66: Übersichtsgrafik Hafenpromenade Abschnitt Gastronomie

Bestand:

Der mittlere Abschnitt der Hafenpromenade ist vor allem von Gastronomiebetrieben gekennzeichnet. Die westliche Promenadenseite wird durch ehemalige, etwa 14 Meter hohe Güterhallen eingefasst. Entlang dieser zieht sich die Baumreihe, durchsetzt mit Straßenlaternen und Sitzgelegenheiten. Auf der Seeseite befindet sich eine weitere Mole mit Anlegestelle der Bodensee-schiffahrt, sowie am Schnittpunkt zwischen Promenade und Mole ein eingeschossiges, brettverschaltes Gebäude mit Walmdach, welches auf drei Seiten einen Gastgarten bespielt.

Ein weiterer Gastgarten mit drei kioskartigen Gebäuden ist dem südlichsten Bereich der Güterhallen vorgesetzt, beschattet durch einige Laubbäume (Kastanien). In diesem Bodenseeabschnitt befindet sich der Yachthafen Konstanz.



Abb. 67: Blick Richtung Gastgärten



Abb. 68: Unterschiedliche Bodenbeläge



Abb. 69: Unterschiedliche Bodenbeläge 2



Abb. 70: Gastgarten mit kioskartigen Gebäuden

Wertung:

Die massiv und hoch wirkenden Güterhallen sind in die Jahre gekommen. Sie bilden ein massives Bauvolumen, welches, seeseitig gesehen, wie ein geschlossener Riegel vor dem Bahnhofsgebäude liegt.

Da die Güterhallen im Innenraum ein anderes Bodenniveau als die Hafenpromenade aufweisen, wird der Höhenunterschied, von etwa einem Meter durch Stufen und Rampen überwunden. Das langgestreckte Bauvolumen wurde mit Metall- und Holzstegen versehen, um die Barrierefreiheit überall

gewährleisten zu können. Die Stege wirken improvisiert und überholt. Zum Teil sind sie mit sonnenschirmartigen Konstruktionen überdacht. Durch immer neue Umbauten und Renovierungen gleicht der gesamte Hallenabschnitt einem Patchwork.

An Flickwerk erinnert auch der Materialwechsel der Bodenoberfläche im gesamten Abschnitt der Hafensperrmauer. Der Blick auf den Yachthafen wird durch Anzeigetafeln, Mülltonnen, Trafokästen u.a. verwehrt.



Abb. 71: Anzeigetafeln versperren den Blick zum Hafen



Abb. 72: Ausblick auf Mülltonnen, Trafokästen und Materialwechsel im Bodenbelag

Lösungsansatz:

Wie schon bei Punkt 06 „Hafensperrmauer Abschnitt Nord“ beschrieben, liegt der Schwerpunkt auf einer einheitlichen Gestaltung der Hafensperrmauer.

Freie Sicht zum Hafen ist genauso wichtig, wie einladende Gebäude und Gastgärten.

Eine kleinteiligere, offenere Baumassengliederung an Stelle des riegelartig wirkenden Bauvolumens der ehemaligen Güterhallen soll eine verbindende Durchlässigkeit zwischen Hafenbereich und neu entstehenden „Bahnhofplatz Neu“ erzeugen.

Die Gastronomiebetriebe werden neu und einladend geordnet, brachliegende Gebäudeabschnitte, sofern sie nicht abgebrochen werden, mit einer, öffentlichkeitswirksamen Nutzung ausgestattet.

„Öffentliches Grün“ soll unter Einbeziehung der gegebenen Baumpflanzungen an der Mole als zusätzlich verbindendes Gestaltungselement fingerartig bis in die Stadt fortgeführt werden.

Der derzeit vorhandene Gastgarten wird verlegt, um den Blick vom Bahnhofsgebäude und zukünftigem Platz zum Bodensee zu ermöglichen.

Hafenpromenade Abschnitt Süd

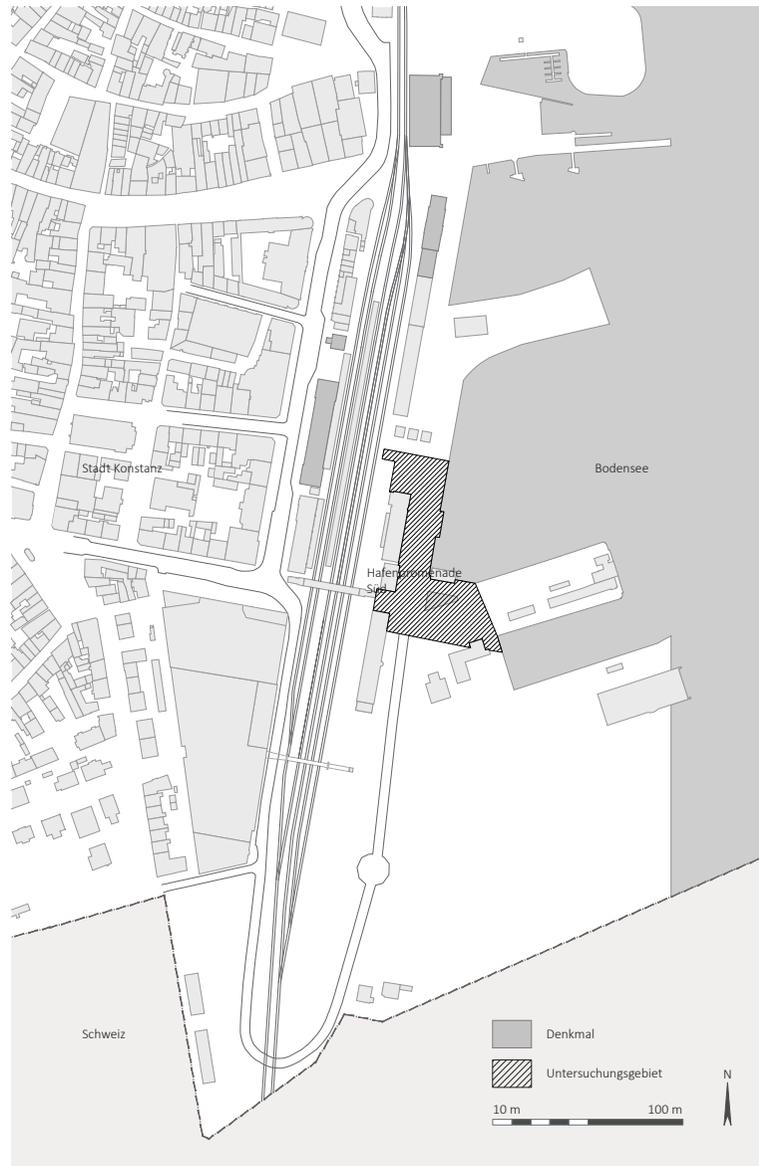


Abb. 73: Übersichtsgrafik Hafenpromenade Abschnitt Süd

Bestand:

Der Abschnitt „Südliche Hafenpromenade“ beginnt mit dem in der Achse des Bahnhofgebäudes situierten, nicht öffentlichen Parkplatz, welcher mit einer Hecke eingefasst ist. An den Parkplatz schließen südlich und in einer Flucht weitere Güterhallen und Gebäude an. In der unmittelbar an den Parkplatz anschließenden Halle mit einem neueren Bauteil aus Stahl/ Glas befindet sich ein (weiteres) Theater inklusive Theaterakademie. Das höher gelegene Innen-niveau wird – wie bei den Güterhallen durch Steg- und Treppenanlagen mit dem tiefer liegenden Außenbereich verbunden.

Der Promenadenabschnitt ist gegenüber dem Abschnitt Nord (Punkt 06) Richtung Hafen versetzt und ist breiter ausgeführt. Eine, die Promenade säumende Baumreihe mit Sitzgelegenheiten ist auch hier, im Südabschnitt, vorhanden.

An das Theatergebäude anschließend liegt ein eingeschossiges Gebäude mit einem turmartigen Aufbau. Dahinter befindet sich die Fußgängerüberführung der Gleisanlagen Richtung Bodanstraße und Lago Center. Dieser Übergang ist aus Stahlbeton gefertigt und mit einem Metallnetz verkleidet.

Teil des Yachthafens, sowie teilweise zwei Bauvolumen von kleinerem Ausmaß, sind der Güterhalle vorgelagert.



Abb. 74: Blick von der Hafenpromenade zum Parkplatz und Bahnhofsuhrturm



Abb. 75: Theater



Abb. 76: Motorbootclub Gebäude



Abb. 77: Fußgängerüberführung

Wertung:

Der mit einer Hecke eingefasste Parkplatz verdeckt die Sichtverbindung vom Bahnhofsgebäude bzw. den Bahnsteigen auf die Hafenzone. Das Theatergebäude ist überholt. Ein der Funktion „Theater“ entsprechender architektonischer Gestaltungsausdruck fehlt. Auch die dahinter liegende Bebauungsstruktur ist architektonisch nicht von Bedeutung. Wie schon bei Punkt 06 und 07 beschrieben, ist kaum eine Gestaltungsqualität vorhanden. Eine alte Gleisanlage aus früherer Zeit ist noch im Boden zu sehen.

Lösungsansatz:

Durch Entfernung des Parkplatzes sowie der Hecken soll die Blickbeziehung „Bahnhofplatz“ – „Bodensee“ entstehen. Mit dem Abbruch und der Umstrukturierung der Baumassen wird versucht eine der „Hafenzone“ entsprechende Bebauung zu erreichen. Teilweise sollen neue Nutzungen hinzugefügt, teilweise verändert und neu zониert werden. Die Fußgängerüberführung kommt zum Abbruch. Der Entwurfsansatz „Bahnhofplatz Neu“ erfordert keine Überführungen.

Bahnhofplatz und Zwischenräume



Abb. 78: Übersichtsgrafik Bahnhofplatz und Zwischenräume

Bestand:

Der Bahnhofplatz wird auf der Westseite von einer geschlossenen, gründerzeitlichen Blockrandbebauung gesäumt, welche in einer Flucht liegt. Die gegenüberliegende Seite hingegen weist kleinteiligere und niedrigere Bauvolumen auf. Das historische Bahnhofsgebäude ist gegenüber den anderen Bauten in der Flucht nach vorne versetzt.

Der Bahnhofplatz ist von viel Verkehr sowie Parkplätzen, Bushaltestellen, Busbuchten, Taxiabstellplätzen sowie Abstellmöglichkeiten von Fahrrädern geprägt. Einzelne Bäume säumen die westliche Seite. Im Nordabschnitt, vor der nördlichen Ladenzeile, sowie im Südabschnitt vor dem Sport Outlet, sind Bäume vorhanden.

Der Fürstenpavillon bespielt den Bahnhofszwischenraum mit einem Gastgarten. Weiters sind dort Fahrradabstellplätze und Schließfächer vorhanden. Im Zwischenraum von Bahnhofsgebäude und Sportoutlet liegt ein Bereich für PKW- und Fahrradparkplätze.



Abb. 79: Blick vom Bahnhofplatz Richtung Norden



Abb. 80: Übergang von der Bodanstraße in den Bahnhofplatz



Abb. 82: Nicht vorhergesehener Fahrradabstellplatz, Spindes versperren Blickbeziehungen



Abb. 81: Blick zum Fürstenvavillon, Haltestellen im Vordergrund



Abb. 83: Fahrräder und Müll

Abb. 84: Autos und Fahrräder im Gebäudezwischenraum

Wertung:

Im Gegensatz zu den historisch wertvollen Gebäuden – dem Bahnhofsgebäude sowie dem nördlich davon situierten Fürstenvavillon- wirken die nördliche und südliche Ladenzeile mit ihren verschiedenen Bauvolumen heruntergekommen und sind architektonisch von geringem Wert.

Die Zwischenräume dienen als Abstellflächen für Autos und Fahrräder. Ein totales Chaos. Zwischen dem Bahnhofsgebäude und dem Fürstenvavillon wird der Platz weiters mit Bushaltestellen, Gastgarten des Cafés und Schließfächern genutzt. Alle Zwischenräume sind verstellt und behindern so die Durchsicht zu

den bestehenden Bahnsteigen.

Der Bahnhofplatz zeigt sich mit unterschiedlichen Materialien im Bodenbelag als Patchwork. Die willkürliche Formgebung der baulich abgesetzten Parkplätze sowie die Taxistandplätze und Busbuchten machen den langgezogenen Platz unübersichtlich, zerstückelt und erzeugen einen unruhigen Ausdruck.

Lösungsansatz:

Um eine Verbesserung zu erfahren, muss der Bahnhofplatz von den zu vielen optisch wirksamen aber zuwiderlaufenden Gestaltungen befreit werden.

Der neu geplante Bahnhofplatz soll nachstehende Gesichtspunkte erfüllen:

- Übersicht für alle Verkehrsteilnehmer: optische Gliederung durch Materialwechsel von Fahrstreifen und Gehflächen, Erweiterung des Gehweges auf der westlichen Seite des Bahnhofplatzes.
- Konzentrierte Abstellflächen für Fahrräder, bedeutet Freiraum und Übersichtlichkeit.
- Entfernen der bestehenden PKW Abstellflächen in den Zwischenraumflächen der Gebäude
- Sichtbeziehung „Bahnhof“ | „Bahnhofplatz“ zum Hafen.
- Bepflanzungsmaßnahmen

Sportoutlet

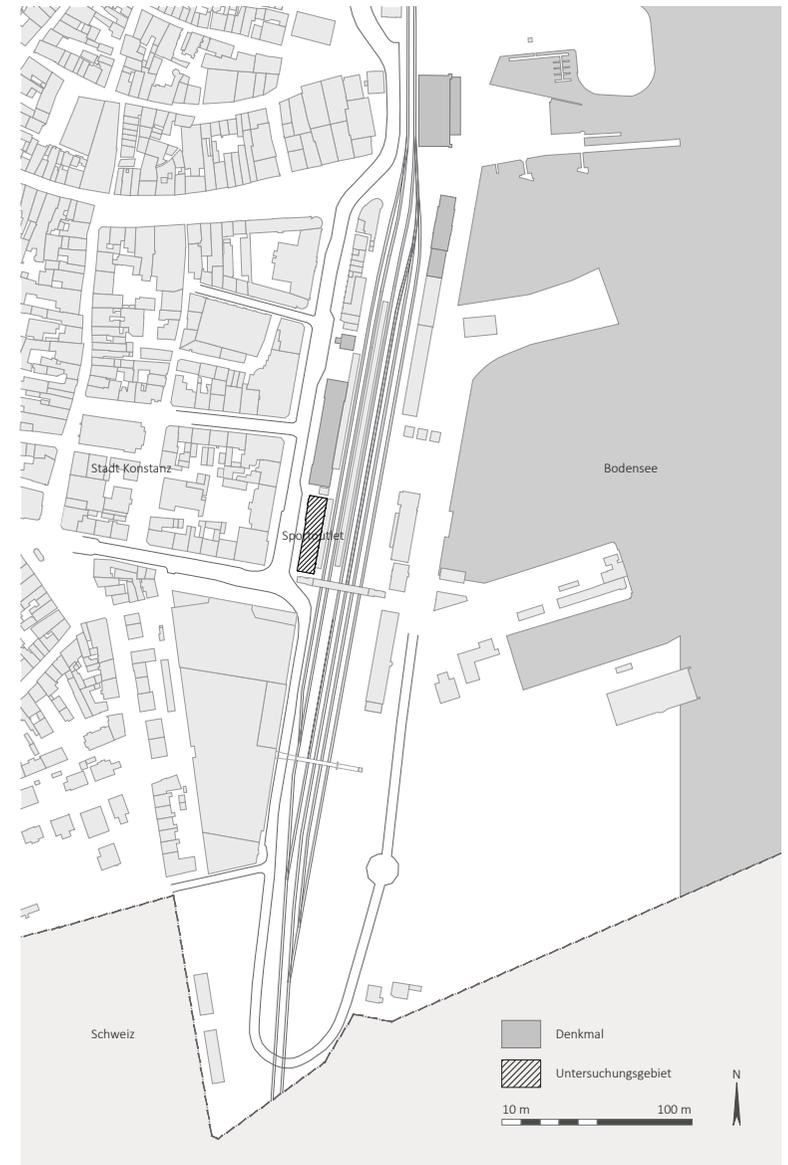


Abb. 85: Übersichtsgrafik Sportoutlet

Bestand:

Das Sport Outlet ist ein im südlichen Bereich des Bahnhofplatzes stehendes, eingeschossiges Barackengebäude mit einer vorgehängten, vertikalen Holzlattung als Fassadenverkleidung. Das Sport Outlet teilt sich das Gebäude mit dem Zollamt.



Abb. 86: Sportoutlet



Abb. 87: Sportoutlet von der Gleisanlagen- und Bahnsteigseite

Wertung:

Das eingeschossige Gebäudevolumen mit der vertikalen Holzlattung mit dunklem Anstrich ist nicht erhaltenswert.

Lösungsansatz:

Eine neue Baumasse soll das derzeitige Sport Outlet ersetzen. Die Nutzung „Sport“ ist als zusätzliches Angebot für die Belebung des Platzes (Einheimische und Besucher) bedeutend.

Bahnhofsgebäude | Fürstenpavillon



Abb. 88: Übersichtsgrafik Bahnhofsgebäude und Fürstenpavillon

⁶⁷Vgl. „Baualterskartierung Altstadt“

Bestand:

Das unter Denkmalschutz stehende Bahnhofsgebäude ist im Stil des Neoklassizismus⁶⁷ (1830- 1870) erbaut. Der Baukörper setzt sich zusammen aus einem eingeschossigen Mittelbau in Form einer spitzbogigen Arkadenhalle, flankiert von zweigeschossigen Pavillonbauten. Hervorgehoben wird das Gebäude vor allem durch den mittig platzierten und schlank ausgeführten Bahnhofsuhrturm. Die langgestreckte Arkadenhalle wird durch eine kassettierte Holzdecke aufgewertet.

Weiters beherbergt der Innenraum des Bahnhofsgebäudes die Touristeninformation, Kartenschalter u.a. der Deutschen Bahn, eine Wechselstube, Bookshop, und einen Passfotoautomat. Der südliche Pavillon des Gebäudes steht zurzeit leer.

Nördlich des Bahnhofhauptgebäudes ist der ebenso unter Denkmalschutz stehende Fürstenpavillon, ein eingeschossiges mit Zeltdach versehenes Gebäude situiert. Der ehemalige Fürstenbahnhof, später als Zollstation genutzt, heute Bäckerei, charakterisiert ein offener Vorbau auf zwei Säulen mit Dreiecksgiebel und Satteldach. Seitlich im Zwischenraum zum Bahnhofsgebäude



Abb. 89: Bahnhofsgebäude



Abb. 90: Blick auf die Rückseite des Bahnhofgebäudes

Wertung:

Das Bahnhofsgebäude ist ein wesentliches Merkmal, ein Wahrzeichen der Stadt Konstanz. Durch bauliche Veränderungen im Innenraum ist nur noch ein Teil in der ursprünglichen Form erhalten. Ein großes Informationsbüro und Ticketschalter teilen das Gebäude in lange gangartige Bereiche. Eine Umstrukturierung und eine Wiederbelebung des derzeitigen Leerstandes wäre wünschenswert.

Die kassettierte Holzdecke ist eine Besonderheit.

Der Fürstenvavillon ist durch die Funktion als Bäckerei stark frequentiert. Der Außenbereich, der Gastgarten, ist heruntergekommen und lädt nicht zum Sitzen ein.

Lösungsansatz:

Der historische Bau des Bahnhofs sowie der nördlich gelegene Fürstenvavillon soll im Vordergrund der Bebauung stehen, einen Mittelpunkt bilden und freigestellt werden. Der Innenraum wird zu einer offenen Empfangshalle mit geordneten Informationszonen umstrukturiert. Neunutzungen bzw. Neustrukturierung soll das ganze Gebäude bespielen.



Abb. 91: Kassettierte Holzdecke Bahnhofsgebäude



Abb. 92: Kassettierte Holzdecke Bahnhofsgebäude 2

liegt ein kleiner Gastgarten.

Nördliche Ladenzeile



Abb. 93: Übersichtsgrafik Nördliche Ladenzeile

Bestand:

Die aus den 50er Jahren bestehende nördliche Ladenzeile ist in kleine Geschäftsbereiche gegliedert. Von Gastronomie über Fahrradreparatur bis hin zu einem Mathematik Lernzentrum ist vieles vorhanden. Die Bebauung ist durch ihre Eingeschossigkeit und die Vielzahl der Geschäfte charakterisiert.



Abb. 94: Nördliche Ladenzeile



Abb. 95: Nördliche Ladenzeile Ansicht West

Wertung:

Die nördliche Ladenzeile entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen und kann als anspruchslose Architektur definiert werden. Das langgestreckte Gebäude mit seinen unterschiedlichen Höhen und Dächern nimmt keinen Bezug zur gebauten Umgebung. Die Geschäftsflächen sind klein, die Belichtung ungenügend. Die in dieser Zeile befindliche öffentliche WC- Anlage ist schäbig und unzumutbar.

Lösungsansatz:

Die nördliche Ladenzeile wird durch neue Bauvolumen ersetzt, die von allen Seiten bespielt werden können und sich zum neu entstehenden Platz zum Bodensee aufweiten.

Gleisanlagen | Bahnsteige

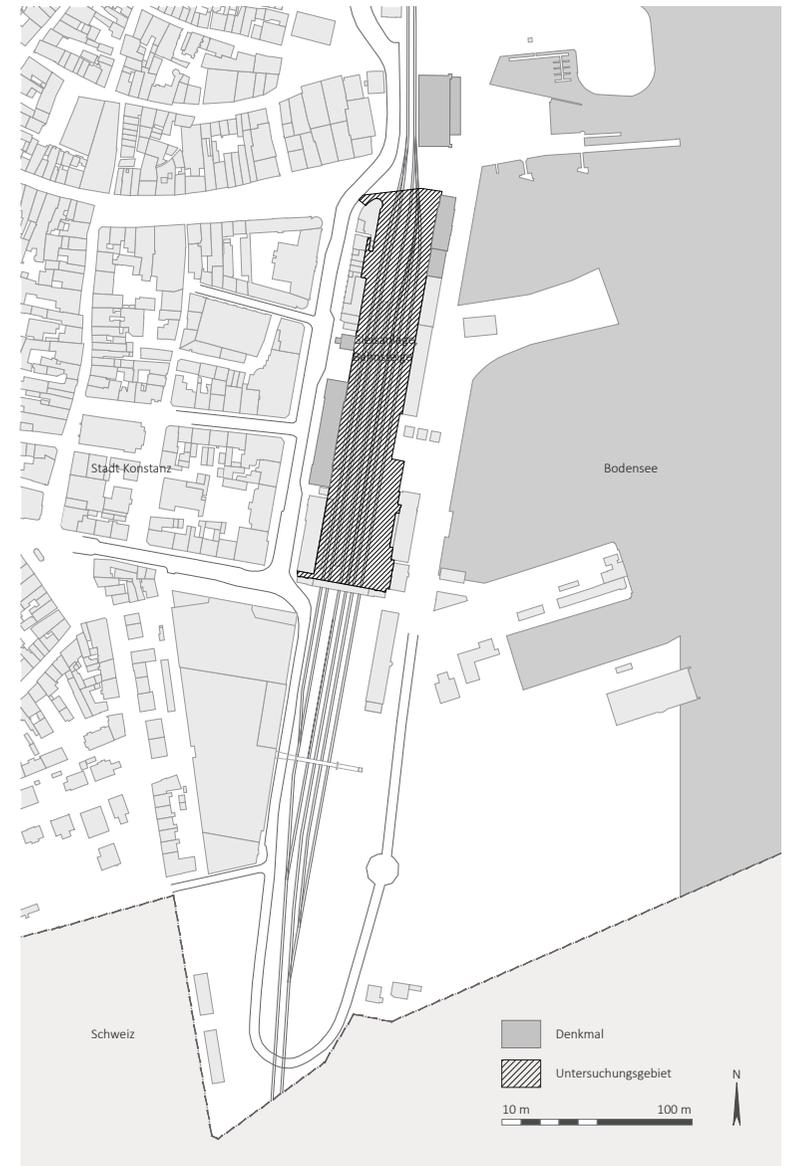


Abb. 96: Übersichtsgrafik Gleisanlage, Bahnsteige

Bestand:

Die Zugänge zu den Bahnsteigen 1 bis 3 sind nicht barrierefrei. Der Bahnsteig 2 und 3 wird vom Bahnsteig 1 mit einer Unterführung (Treppen und Gepäckbänder) erschlossen. Die Bahnsteige bieten Sitzgelegenheiten, Ticket- sowie Getränkeautomaten, Telefonzellen, Ankündigungstafeln.

Fahrradabstellplätze sind im Bereich des Sportoutlets gegeben.

Bahnsteig 2 und 3: Überdacht, Sitzmöglichkeiten freistehend und in Wartehäuschen, Telefonzellen, Getränkeautomat, Fahrkartenautomat, viele Anzeigetafeln- nicht übersichtlich. Abgang Richtung Marktstättenunterführung- nicht barrierefrei.

Von den sechs Gleislinien werden nur mehr drei genutzt. Auf der östlichen Seite ist eine Zugatrappe situiert. Wiesenfläche Richtung Marktstättenunterführung auf der östlichen Seite, den ehemaligen Güterhallen vorgelagert. Nicht nutzbar.



Abb. 97: Blick auf Gleisanlagen und Bahnsteige



Abb. 98: Barrierefreier Gleisübergang am Süden des Bahnsteigs



Abb. 99: Bahnsteig auf Höhe des Sportoutlets



Abb. 100: Verstellte Blickbeziehung durch Spinds



Abb. 101: Blick auf Gleisanlagen



Abb. 102: Stiegenabgang Bahnsteigunterführung

Abb. 103: Bahnsteigunterführung

Wertung:

Die Bahnsteige mit ihren Funktionen sind unübersichtlich und entsprechen nicht mehr dem heute notwendigen Standard. Unmittelbar hinter dem Bahnhofsgebäude gibt es im Bereich des Sport Outlets Fahrrad-abstellplätze mit Metallständern. Dies gleicht eher einem Fahrradparkhaus als einem Bahnsteig.

In diesem Bereich befindet sich auch die Fußgängerüberführung (mittels Schrankensystem) über die Gleisanlage von Bahnsteig 1 auf Bahnsteig 2 und 3, entspricht nicht mehr den heutigen Standards und ist unzumutbar. Dazu kommt, dass diese Überquerungsmöglichkeit nicht beschildert ist. Entweder man weiß es, oder man muss den Abgang über die Treppe benutzen. Auf Bahnsteig 1 gibt es den Abgang zu Bahnsteig 2 und 3, welcher nicht barrierefrei gestaltet ist. Ein nur zum Teil funktionierendes Gepäckband hilft beim Befördern des Gepäcks. Der unterirdische Tunnel ist mit 2,40 Metern zu niedrig, weiters ist er in die Jahre gekommen, die aufgeklebten gelben Fliesen und die schwache Beleuchtung wirken unsicher und sind negativ zu beurteilen. Neben der Treppe befindet sich ein Fahrkartenautomat, Sitzgelegenheiten als Einzel- oder Gruppenelemente und ein Getränkeautomat. Viele Schilder weisen auf wichtige, oder auch unwichtige Dinge hin. Kein geordnetes und übersichtliches System. Am Bahnsteig, im Zwischenraumbereich von Bahnhofsgebäude und Fürstenvavillon, befinden sich Schließfächer die jegliche Sichtbeziehung blockieren.

Bahnsteig 2 und 3 weisen dieselben Funktionen wie Bahnsteig 1 auf, dazu kommen noch Telefonzellen und zusätzliche Ankündigungstafeln.

Teile der derzeit bestehenden Gleisanlagen werden nicht mehr genutzt. Die Gleisanlagen und Bahnsteige vermitteln ein veraltetes, mit Hochspannungsleitungen vernetztes, heruntergekommenes Bild.

Lösungsansatz:

Um dem Bahnhof ein neues Erscheinungsbild zu geben, werden die Gleisanlagen und Bahnsteige unterirdisch geführt. Der dabei entstehende große Platz bietet die Möglichkeit der barrierefreien Überquerung zwischen Stadt und Bodenseepromenade, sowie der Nutzung durch Gastronomiebetriebe u.a.

Um den unterirdischen Bahnsteigen genügend Belichtungsfläche bieten zu können, werden Belichtungsöffnungen in den „Bahnhofplatz Neu“ geschnitten. Die Gleisanlagen werden auf das notwendige Minimum reduziert, um die Unterführung des Platzes im Querschnitt so gering wie möglich zu halten.

Gleisanlage südlich der Fußgängerüberführung

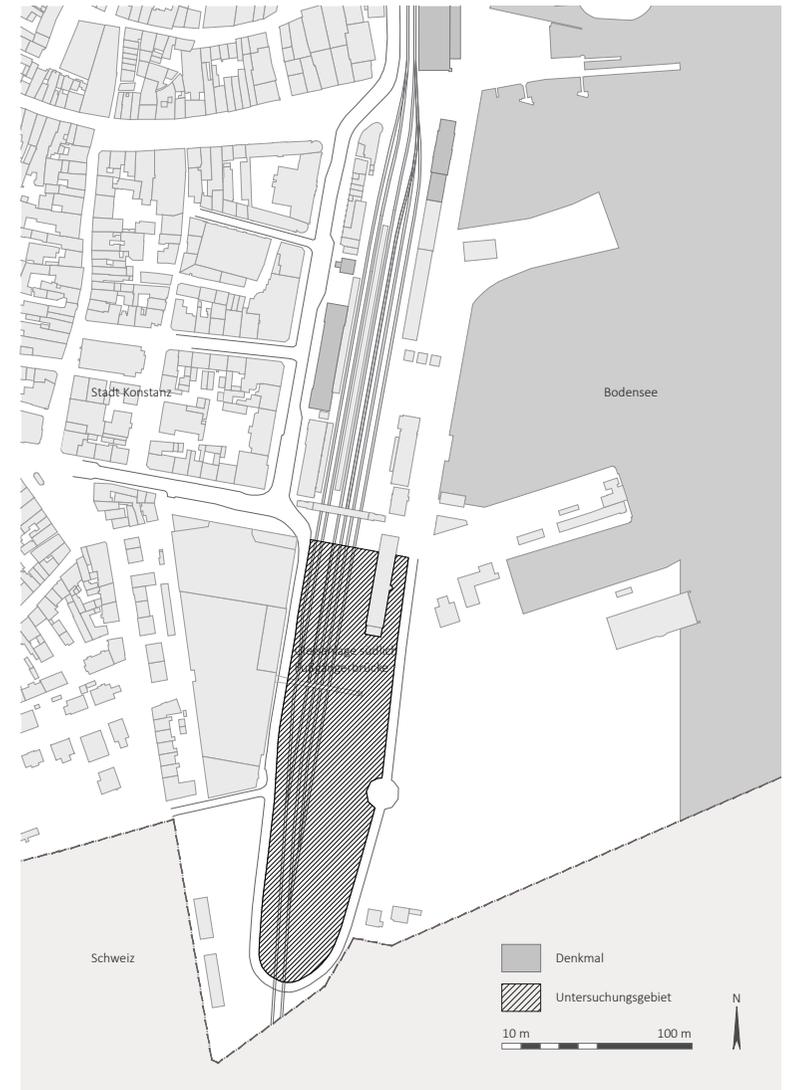


Abb. 104: Übersichtsgrafik Gleisanlagen südlich der Fußgängerüberführung

Bestand:

Südlich der derzeitig vorhandenen Fußgängerbrücke, welche sich vom Süden des Bahnhofplatzes bis zur Hafepromenade erstreckt, verlaufen die Gleisanlagen weiter Richtung Schweizer Grenze und Kreuzlingen. Westlich sind sie vor allem durch das Lago Center und der davor liegenden Straße begrenzt, östlich durch kleinteilige Bebauung und der Parkanlage von „Klein Venedig“.



Abb. 105: Gleisanlage südlich der Fußgängerüberführung



Abb. 106: Gleisanlage mit Blick auf das Lago Shopping Center

Wertung:

Der Abschnitt der Gleisanlage südlich der Fußgängerüberführung wirkt trostlos. Die großvolumige und massive Baumasse des Lago Centers kommt voll zur Geltung, eine Gliederung der Megastruktur ist nicht vorhanden. Auch in diesem Abschnitt wird die Trennwirkung durch die Gleisanlage für die Bereiche „Stadt- Bodensee“ deutlich.

Lösungsansatz:

Die Unterführung der Gleisanlagen und die Entstehung des „Bahnhofplatz Neu“, gibt diesem Abschnitt die Möglichkeit zur Ausformulierung eines neuen Stadtquartiers in bester Lage mit Bauten für Kultur, Wirtschaft und Wohnen. Die Unterführung der Gleisanlagen stellt die ursprünglichen Bahnverkehrsflächen für neue Nutzungen zur Verfügung. Verkehrstechnisch muss der Individualverkehr, der private und zum Teil der öffentliche Busverkehr zum neuen Platzzentrum mit den kulturellen und wirtschaftlichen Schwerpunkten (Theater, Bibliothek, Museum, Geschäfte, Kleingewerbe u.a.) verhindert oder eingeschränkt werden. Trotzdem ist den Nutzern eine bequeme und fußläufig kurze Anbindung zum neuen Zentrum anzubieten. Ein Parkhaus (Hochgarage), nahe dem südlichen Platzende kann diese Aufgabe übernehmen.

- Oberirdische fußläufige Anbindung an das neue Zentrum
- Unterirdische Anbindung an den Bahnsteigbereich
- Umsteigeplatz Individualverkehr- öffentlicher Verkehr (Bahn, Busse, Taxi)

04.02 Stadtbeleuchtung Bahnhofareal

Die bestehende Stadtbeleuchtung wirkt unbefriedigend: Eine Vielfalt von Beleuchtungsausführungen (Mastleuchten mit verschiedenen Höhen und Gestaltungen, Kugelleuchten, Altstadtleuchten) mit verschiedenen Lichtfarben prägen das Stadtbild. Ein Großteil der Leuchten ist so konzipiert, dass sie als blendende, zu grelle Lichtpunkte wirken und nicht auf die räumlichen Bedingungen eingehen.

Das engere Planungsgebiet (östlich des Bahnhofs Richtung Bodensee) wird in erster Linie dem Fußgänger und Radfahrer zur Verfügung stehen. Die Beleuchtung ist in jedem Fall auf diese Gegebenheit abzustimmen: Fassadenbeleuchtungen, beleuchtete Auslagen über die Geschäftszeit hinaus (bis beispielsweise 23 Uhr) und allgemeine Beleuchtungen (wo notwendig) lassen dem Betrachter die Platz- und Straßenbereiche als freundlich wirkende Außenräume, mit hoher Aufenthaltsqualität in den Abendstunden, erscheinen.

04.03 Urbanes Potential- Ziele und Maßnahmen- Zusammenfassung

Die Stadt Konstanz wird vom Hafengebiet (Bodensee) durch die Gleisanlagen und Bahnsteige der Deutschen Bundesbahn städtebaulich und optisch getrennt. Die Sperrwirkung wird derzeit mit Hilfe einer Fußgängerunter- und Überführung (nördlich und südlich des Bahnhofs) nur punktuell unterbrochen. Zusätzlich ist die Benützung des Bahnhofs und der Bahnsteige nicht barrierefrei. Die Gleisanlage wirkt als brachliegende, verödete Fläche, obwohl diese Fläche in dieser Lage städtebaulich von größter Bedeutung ist und für die Stadt Konstanz den Mittelpunkt bilden könnte. Die Durchlässigkeit zwischen Hafen und Altstadtgebiet und umgekehrt würde zu einer Befreiung und einer eindeutigen Aufwertung des gesamten Bahnhofumfeldes führen.

Ziele:

Aufheben der Sperrfläche bedingt durch die Eisenbahnanlage zwischen See und Hafengebiet bzw. Stadt.

Entwickeln von Platzbereichen mit verschiedenen Nutzungsschwerpunkten und Raumqualitäten nach Abbau der Bahnsteig- und Schienenflächen.

Barrierefreiheit

Optimierung der Umsteigebeziehungen im Bahnbereich.

Maßnahmen:

Tieferlegung des Gleiskörpers mit Bahnsteigen.

Abbruch von architektonisch qualitätslosen Gebäuden (Nördliche Ladenzeile, ehemaliger Schweizer Bahnhof, Teile der Güterhallen östlich des Bahnhofs, sowie die Fußgängerüberquerung im Süden des Bahnhofplatzes und die Marktstättenunterführung).
Zusätzlich Hochbaumaßnahmen (neue Baumassen, neue Funktionen), Entwickeln einer Platzmöblierung, Bepflanzung.

Neue Platzebene und tiefer gelegte Bahnanlage werden durch Erschließungskerne (Lift, Rolltreppe, Treppenanlage) verbunden.
Auf der Platzebene barrierefreie Verbindung Hafengelände- Stadt.

Bahnsteige 1,2,3 sind direkt über die Erschließungskerne wettergeschützt zugänglich.
Erschließungskerne aufgeteilt auf zwei räumlich voneinander getrennte Bereiche. Damit Aufteilung der Bahngäste: keine Konzentration.

<p>Verkehrsmäßige Entflechtung bzw. Neustrukturierung des Umfeldes „Bahnhof“.</p>	<p>Durch Oberflächengestaltungen und Bepflanzungsmaßnahmen sollen eindeutige Verkehrssituationen für die Teilnehmer entstehen: Fußgänger, Fahrräder, Kraftfahrzeuge, Busse, Taxi im Hinblick auf ruhenden und fließenden Verkehr. Hochgarage im Süden des „Bahnhofplatz Neu“ als ein Endpunkt für den mobilen Privatverkehr und Ausgangspunkt für die kurze fußläufige Anbindung zur Kultur-, Wirtschafts- und Wohnzone, zum „Bahnhofplatz Neu“.</p>	<p>Schaffen von möglichen wechselseitigen Blickbeziehungen Altstadt - Bodensee.</p>	<p>an die Altstadt. Blickbezüge zum Bodensee.</p> <p>Durch bewusste Platzierung von Baumassen mit Durchblicken und bestimmter Höhenentwicklung.</p>
<p>Entwickeln eines neuen Bepflanzungskonzeptes.</p>	<p>Durch die bewusste Gestaltung von Grünanlagen und die entsprechende Wahl und Anordnung von Baumarten soll die geplante (gewünschte) Stimmung in den verschiedenen Platzzonen und im Hafengebiet gestärkt werden.</p>	<p>Hervorheben des denkmalgeschützten Bahnhofgebäudes mit Turm als ein städtisches Wahrzeichen.</p>	<p>Der „Bahnhofplatz Neu“ wird in drei Platzzonen gegliedert. Die dem Bahnhofgebäude direkt vorgelagerte Platzfläche gibt dem denkmalgeschützten Bauwerk als räumlichen Platzabschluss die ihm gebührende Bedeutung. Freier Blickbezug vom Hafengebiet zum Bahnhof mit Uhrturm (ein Wahrzeichen der Stadt).</p>
<p>Schaffung von neuen Bauvolumen für bestimmte Nutzungen im Hafengebiet und im Umfeld „Bahnhofplatz Neu“.</p>	<p>Angedacht sind: Theater, Bibliothek, offener Markt mit kleinen Auspeisungen (kulturelle Vielfalt), Museum, Hotel, Jugendhotel, Gastronomie, Gastgärten, Information, Straßentheater, Freiluftkino, „Vergnügungspark“ als Stadtpark, Bootsverleih, Fahrradverleih.</p>	<h2>04.04 Umsetzung</h2>	<p>Das Leitprojekt soll verhindern, dass Baumaßnahmen getroffen werden, die kurzfristig gesehen wohl zu einer Lösung führen, jedoch keinen tragfähigen städtebaulichen Beitrag zum grundsätzlichen Problem darstellen. Das Tieferlegen der Bahnsteige mit Gleisanlagen ergibt ein Entwicklungspotential für das Untersuchungsgebiet „Bahnhof“ und im weiteren Sinn für das gesamte Stadtgefüge, das nach den Bedürfnissen der Stadt gestaltet werden kann und somit eine uneingeschränkte Aufenthaltsqualität entstehen lässt.</p> <p>Mögliche Realisierungsschritte ohne Reihung Neugestaltung des Hafengebietes im Hinblick auf die Durchlässigkeit des neuen Bahnhofareals. Vorgaben für Lage und Größe neuer Baumassen Tieferlegung der Bahnsteige und Gleisanlagen = Entstehung des „Bahnhofplatz Neu“.</p>
<p>Neues Wohnquartier südlich des Bahnhofplatzes im Bereich der derzeit geführten Gleisanlagen.</p>	<p>Wohnungen auf einem qualitativ hochwertigen Bauland mit fußläufigen und fahrradgerechten Anbindungen</p>		

Konstanz im Überblick



Abb. 107: Übersichtsgrafik der Bezirke Konstanz'

05 ENTWURF MASTERPLAN

05.01 Städtebaulicher Entwurf Masterplan	86
Funktionen Bestand- Untersuchungsgebiet	86
Funktionen Bestand- unmittelbare Umgebung	88
Verkehrssysteme Bestand	90
Problemstellung Erschließung- Durchlässigkeit zwischen Hafengebiet und Altstadt	92
Funktionen Masterplan Entwurf	94
Verkehrssysteme Masterplan Entwurf- Fließender und ruhender Verkehr	96
Verkehrssysteme Masterplan Entwurf- Barrierefreiheit Flexibilität Blickbeziehungen	98
Schnitte Masterplan	100
Bestand- Denkmalschutz- Bahnhof	104
Bestand- Denkmalschutz- Fürstenpavillon	108
Bestand- Denkmalschutz (vorgesehen)- Gebäude Bodenseeschifffahrt Verwaltung	110
Bestand- Denkmalschutz- Gründerzeitliche Gebäudezeile	112
Baumassenstudien zur Volumsermittlung	116
Außenraumgestaltung "Bahnhofplatz Neu"	132
05.02 Planmaterial Entwurf	134
Masterplan Ebene 0	134
Masterplan Bahnhof	136
Masterplan Ebene-1	140

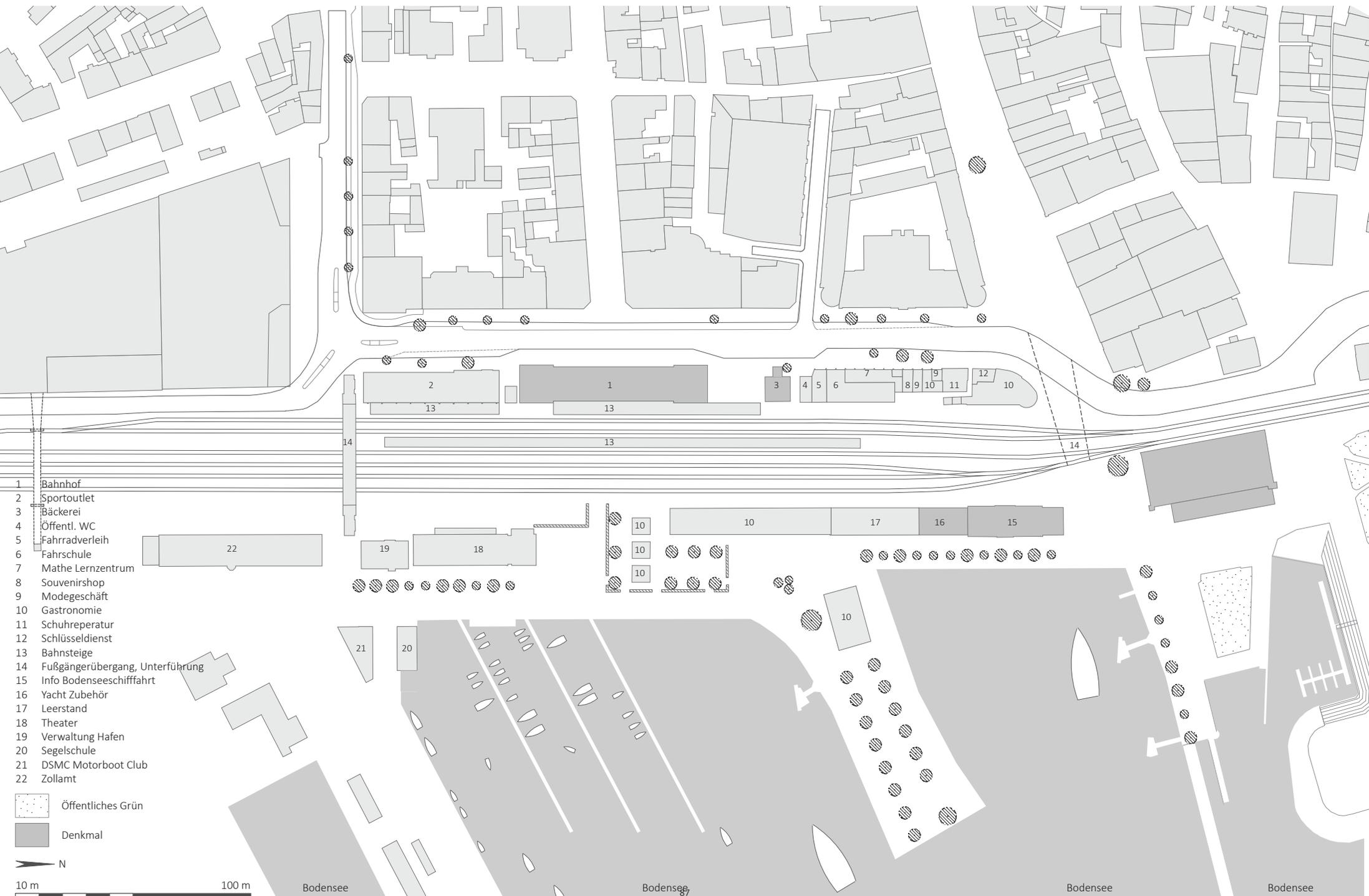
05.01 Städtebaulicher Entwurf | Masterplan

Funktionen Bestand- Untersuchungsgebiet

Der Plan zeigt die derzeitige Aufteilung von verschiedenen Funktionen, die sich im Laufe der Zeit aus den kulturellen und wirtschaftlichen Bedürfnissen und der Zunahme des Fremdenverkehrs entwickelt haben. Die gegebene Einschränkung durch die Trassenführung und Bahnsteige der Deutschen Bundesbahn verhindert eine weitere städtebauliche Entfaltung.

Denkmalgeschützte Gebäude sind dunkler dargestellt.

Entwurf Masterplan



- 1 Bahnhof
- 2 Sportoutlet
- 3 Bäckerei
- 4 Öffentl. WC
- 5 Fahrradverleih
- 6 Fahrschule
- 7 Mathe Lernzentrum
- 8 Souvenirshop
- 9 Modegeschäft
- 10 Gastronomie
- 11 Schuhreparatur
- 12 Schlüsseldienst
- 13 Bahnsteige
- 14 Fußgängerübergang, Unterführung
- 15 Info Bodenseeschiffahrt
- 16 Yacht Zubehör
- 17 Leerstand
- 18 Theater
- 19 Verwaltung Hafen
- 20 Segelschule
- 21 DSMC Motorboot Club
- 22 Zollamt

-  Öffentliches Grün
-  Denkmal



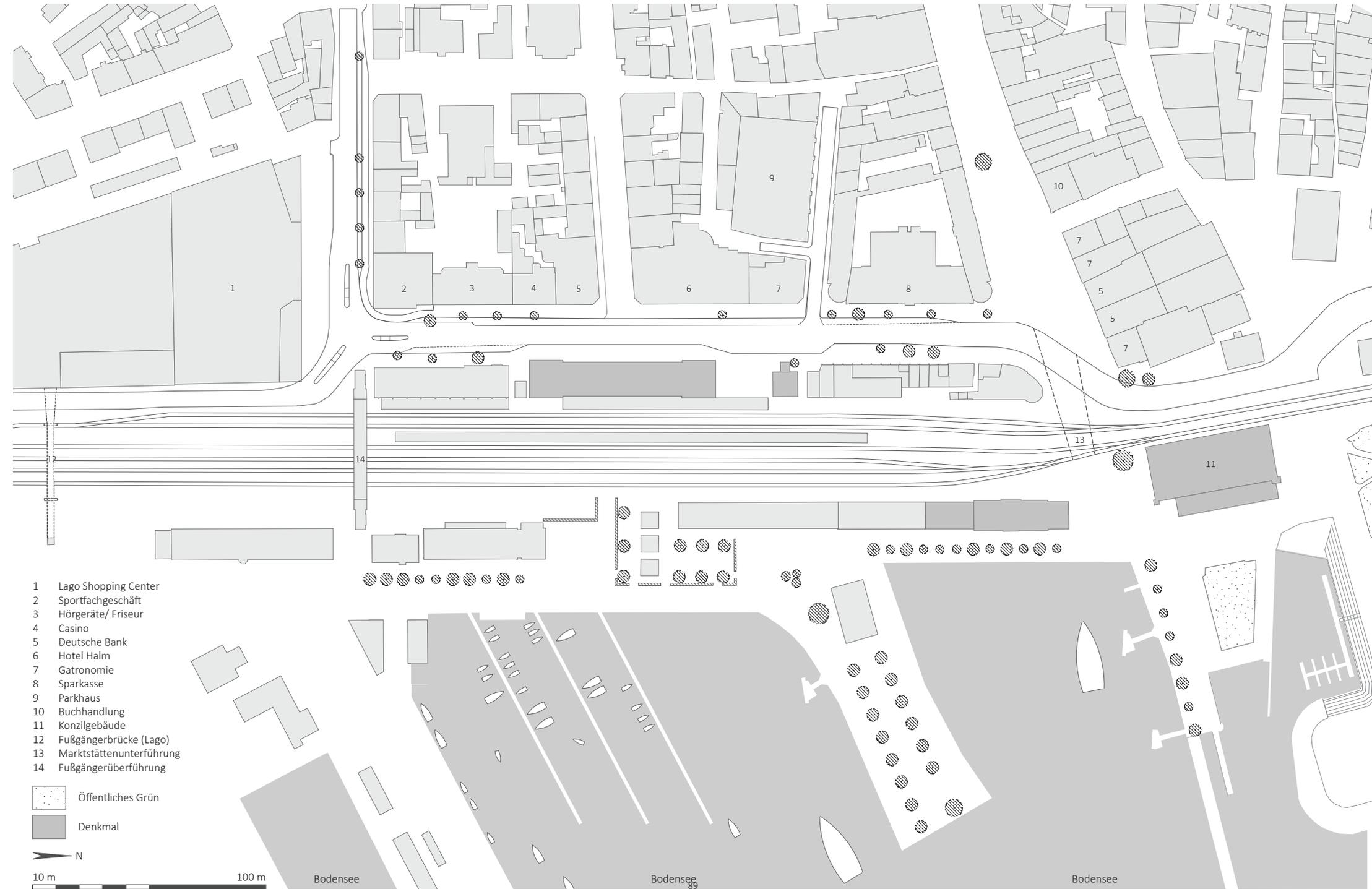
Bodensee Bodensee Bodensee Bodensee

Funktionen Bestand- unmittelbare Umgebung

Die unmittelbare Umgebung des Planungsgebietes enthält eine große Anzahl von Gewerbebetrieben, Kleingeschäften und Dienstleistungsbetrieben, angesiedelt in der Erdgeschosszone von ein- und mehrgeschossigen Gebäuden (vor allem gründerzeitliche Gebäudezeile).

Im Süden das große Lago Shopping Center, welches das räumliche Ende des bestehenden Bahnhofplatzes betont. Nordöstlich befindet sich das denkmalgeschützte Konzilgebäude, welches auch als Veranstaltungszentrum genutzt wird.

Entwurf Masterplan



- 1 Lago Shopping Center
- 2 Sportfachgeschäft
- 3 Hörgeräte/ Friseur
- 4 Casino
- 5 Deutsche Bank
- 6 Hotel Halm
- 7 Gastronomie
- 8 Sparkasse
- 9 Parkhaus
- 10 Buchhandlung
- 11 Konzilgebäude
- 12 Fußgängerbrücke (Lago)
- 13 Marktstättenunterführung
- 14 Fußgängerüberführung

-  Öffentliches Grün
-  Denkmal



Bodensee

Bodensee

Bodensee

Verkehrssysteme Bestand

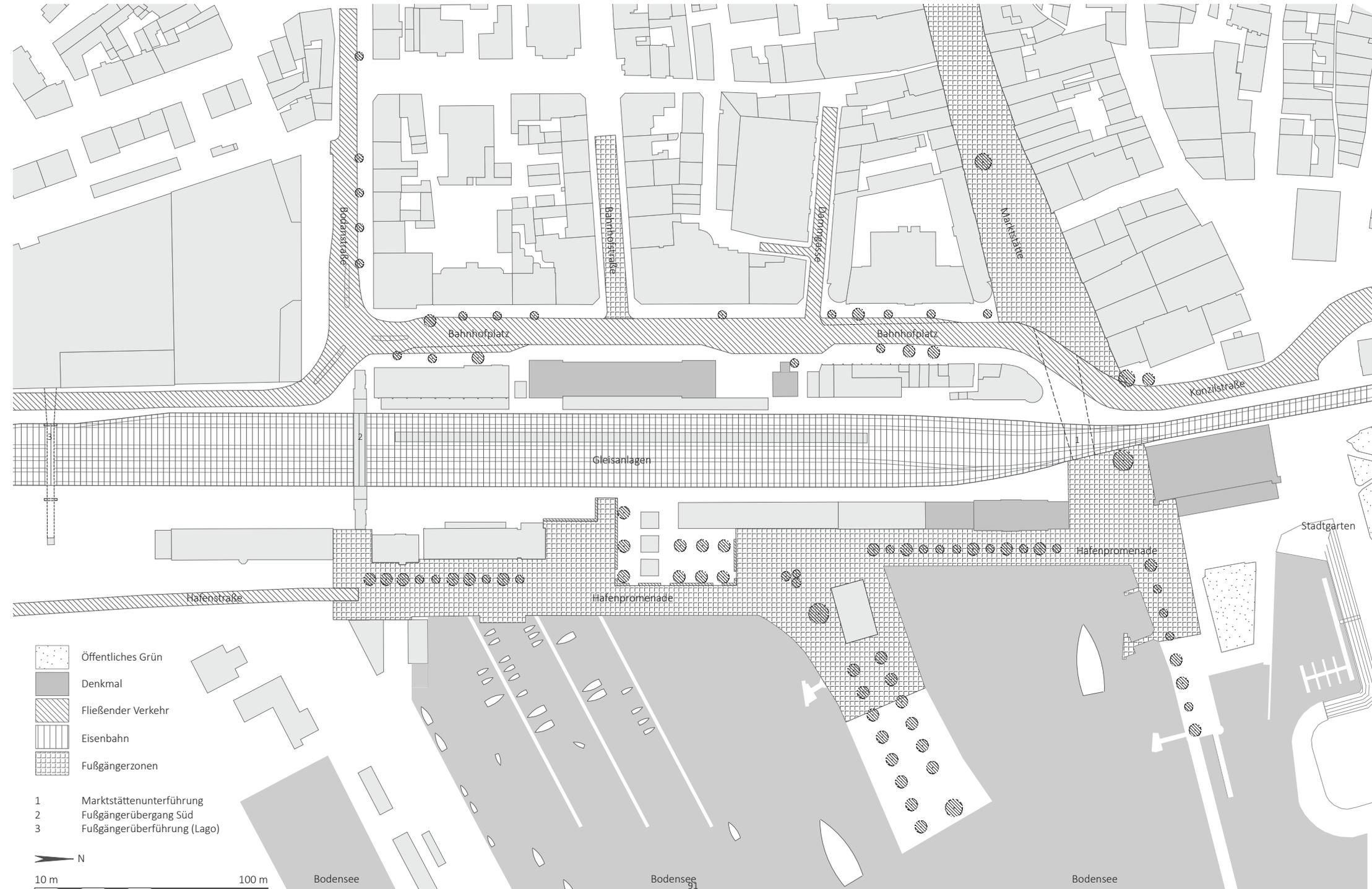
Privater und öffentlicher Busverkehr, Taxis, sowie PKW- Verkehr verläuft über den bestehenden Nord- Süd- gestreckten, straßenartigen Bahnhofplatz. Vom Westen, aus der Altstadt einmündend, zwei Verkehrsstraßen (Bodanstraße und Dammgasse).

Ruhender Verkehr: geringe Anzahl von Autoabstellplätzen im Bereich des Bahnhofareals, Hochgarage an der Dammgasse.

Fahrradverkehr- und Abstellplätze: Vor allem in den Sommermonaten ein intensiver Fahrradverkehr. Nur wenige Abstellplätze vorhanden.

Fußgängerzonen: Hafepromenade, verbunden mit Marktstätte (durch die Marktstättenunterführung) und Bahnhofstraße. Eine Fußgängerüberführung im südlichen Bereich der Bahnsteiganlage.

Großflächige Trennung der Altstadt vom Hafengebiet durch die bestehenden Gleisanlagen der Deutschen Bundesbahn.



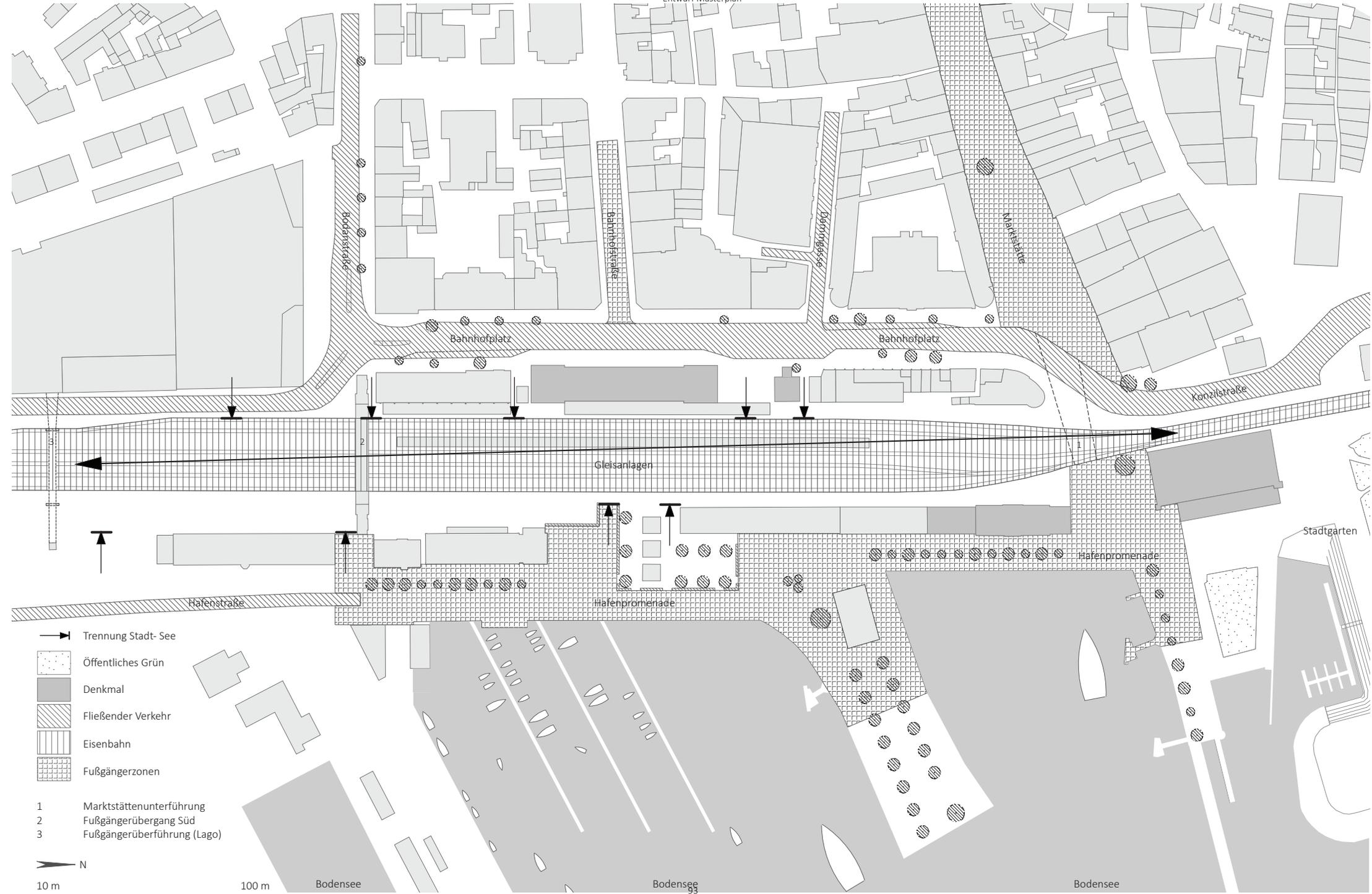
-  Öffentliches Grün
-  Denkmal
-  Fließender Verkehr
-  Eisenbahn
-  Fußgängerzonen

- 1 Marktstättenunterführung
- 2 Fußgängerübergang Süd
- 3 Fußgängerüberführung (Lago)



Problemstellung Erschließung- Durchlässigkeit zwischen Hafengebiet und Altstadt

Die bestehenden Gleisanlagen mit den Bahnsteigen sperren und trennen die Altstadt von der Seepromenade und dem Bodensee. Eine ungenügende und nicht einladende Durchlässigkeit ist nur über die Marktstättenunterführung im Norden und die Fußgängerüberführung im Südabschnitt der Bahnsteige gegeben. Blickbeziehungen von der Seepromenade auf den denkmalgeschützten Bahnhof und der dahinterliegenden Altstadt sind kaum gegeben: Sperrwirkung durch Gebäude, Autoabstellplätze, Zäune, Hecken und Bahnsteige.



➔ Trennung Stadt- See

☐ Öffentliches Grün

■ Denkmal

▨ Fließender Verkehr

▤ Eisenbahn

▧ Fußgängerzonen

1 Marktstättenunterführung

2 Fußgängerübergang Süd

3 Fußgängerüberführung (Lago)

➔ N

10 m

100 m

Bodensee

Bodensee

Bodensee

Hafenstraße

Hafenpromenade

Hafenpromenade

Stadtgarten

Bodensee

Bahnhofstraße

Bahnhofstraße

Nachstraße

Bahnhofplatz

Bahnhofplatz

Konzilstraße

Gleisanlagen

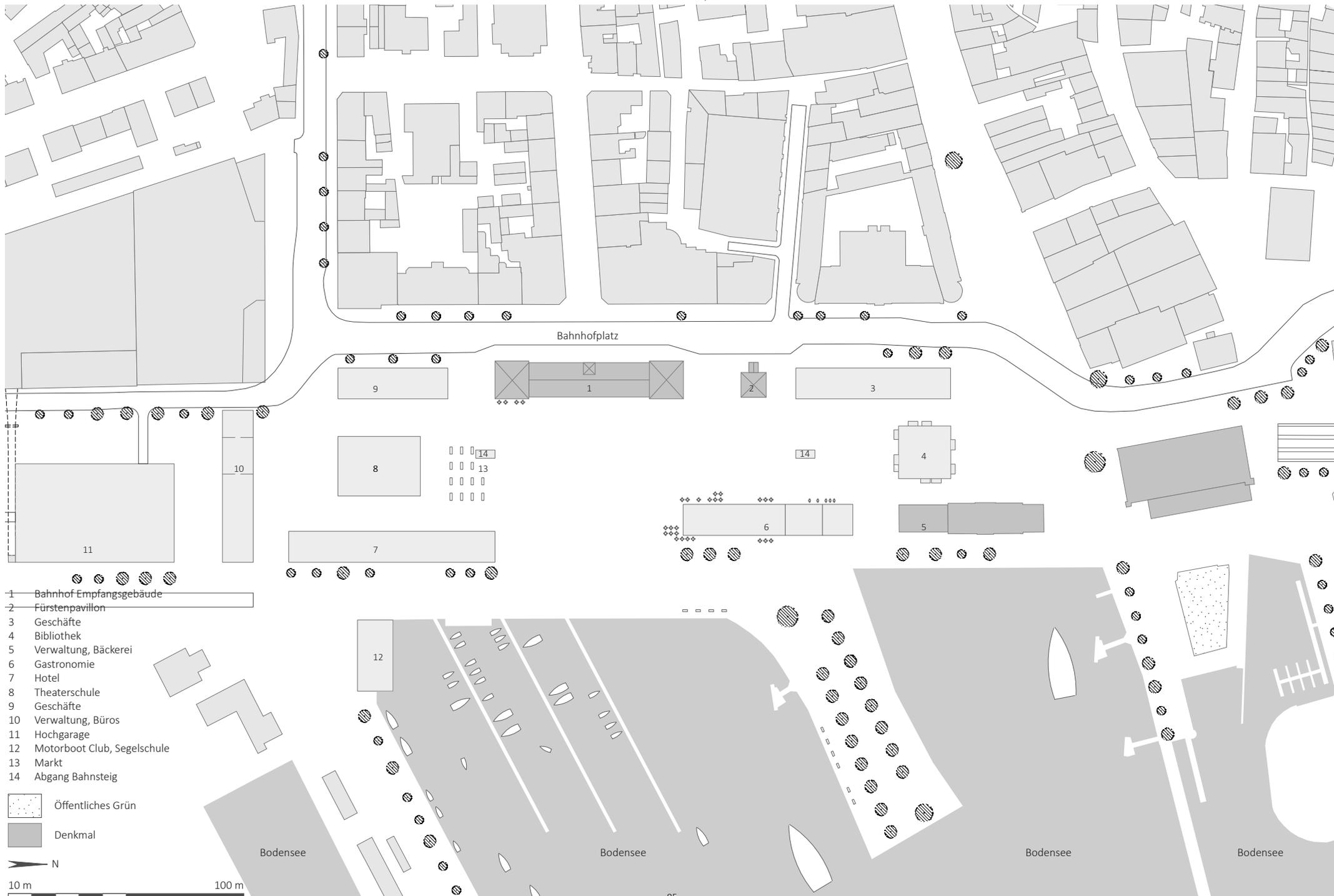
Funktionen Masterplan Entwurf

Die bestehenden Funktionen konnten sich bisher unter den gegebenen Bedingungen halten. Mit der neuen städtebaulichen Lösung, die Bahnsteige mit Gleisanlage unter den „Bahnhofplatz Neu“ zu verlegen, können sich Synergien als Antwort auf die neue städtebauliche Qualität entfalten. Die dargestellten neuen Funktionen, die auch Bestandsfunktionen aufgreifen, basieren auf einer Abschätzung der neuen kulturellen, sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung.

Funktionen: Bibliothek, Geschäfte, Verwaltung, Bäckerei, Gastronomie, Hotel, Theater, Büros, Bodenseeschiffahrtinformation, Segelschule, Motorbootclub, Hochgarage.

Die aus den Funktionen entwickelten Baumassen sind im Hinblick auf eine neue- durchlässige- Platzbildung „Bahnhofplatz Neu“ situiert.

Denkmalgeschützte Gebäude sind dunkler dargestellt.



- 1 Bahnhof Empfangsgebäude
- 2 Fürstenpavillon
- 3 Geschäfte
- 4 Bibliothek
- 5 Verwaltung, Bäckerei
- 6 Gastronomie
- 7 Hotel
- 8 Theaterschule
- 9 Geschäfte
- 10 Verwaltung, Büros
- 11 Hochgarage
- 12 Motorboot Club, Segelschule
- 13 Markt
- 14 Abgang Bahnsteig

Öffentliches Grün

Denkmal

N

10 m 100 m

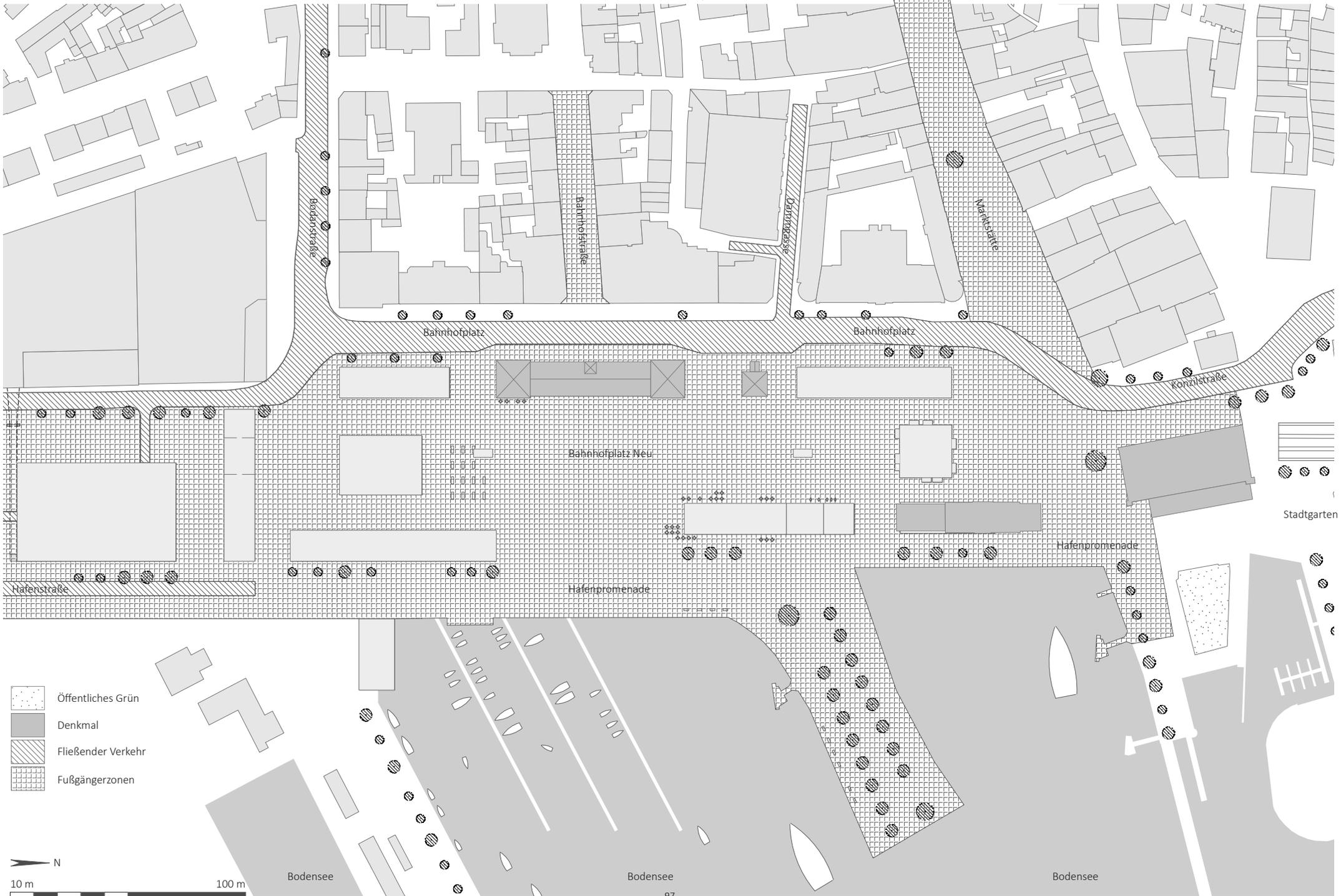
Verkehrssysteme Masterplan Entwurf- Fließender und ruhender Verkehr

Privater und öffentlicher Busverkehr, Taxis, sowie PKW- Verkehr verläuft weiterhin aber entschleunigt über den bestehenden Nord- Süd- gestreckten Bahnhofplatz. Vom Westen einmündend zwei Verkehrsstraßen (Bodanstraße und Dammgasse).

Ruhender Verkehr: Neue Hochgarage am Südende des Bahnhofareals ermöglicht Auto- und Fahrradabstellplätze. Anschluss an die Ebene-1 (Bahnsteige).

Fußgängerverkehr: barrierefreie, großflächige Durchlässigkeit durch „Bahnhofplatz Neu“.

Verkehrsberuhigte Platzflächen: Nur Anlieferung und Einsatzfahrzeuge. Zufahrt zur Hotel Tiefgarage.



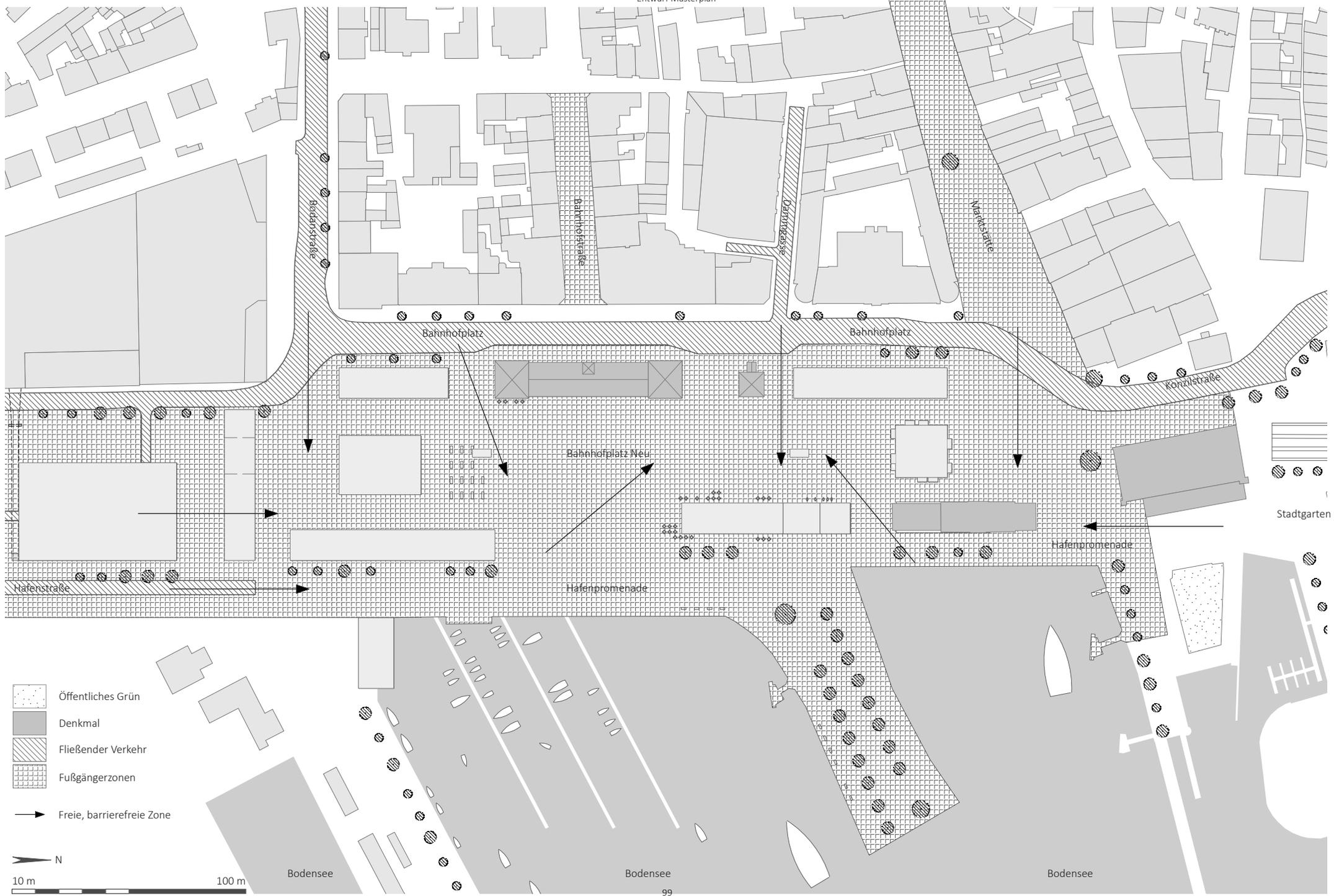
- Öffentliches Grün
- Denkmal
- Fließender Verkehr
- Fußgängerzonen



Verkehrssysteme Masterplan Entwurf

Barrierefreiheit | Flexibilität | Blickbeziehung

Durch die neue Platzgestaltung ist eine flexible Nutzung der Freiflächen mit vielfachen Blickbeziehungen gegeben. Fließender Verkehr ist im Bereich des „Bahnhofplatz Neu“ ausgeschlossen. Der „Bahnhofplatz Neu“ dient als Ort der Begegnung und Erholung.



-  Öffentliches Grün
-  Denkmal
-  Fließender Verkehr
-  Fußgängerzonen

 Freie, barrierefreie Zone

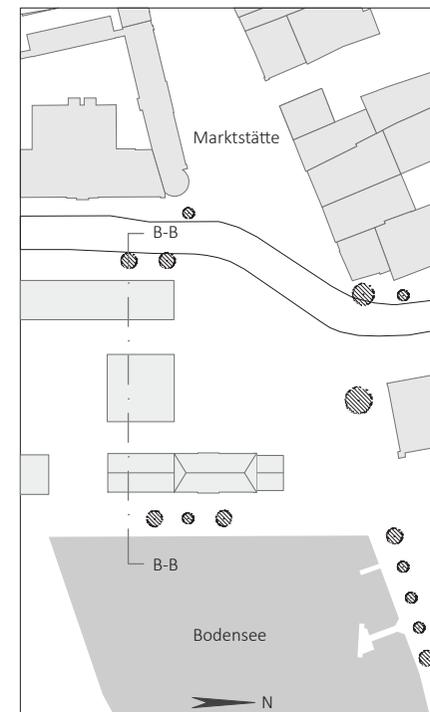


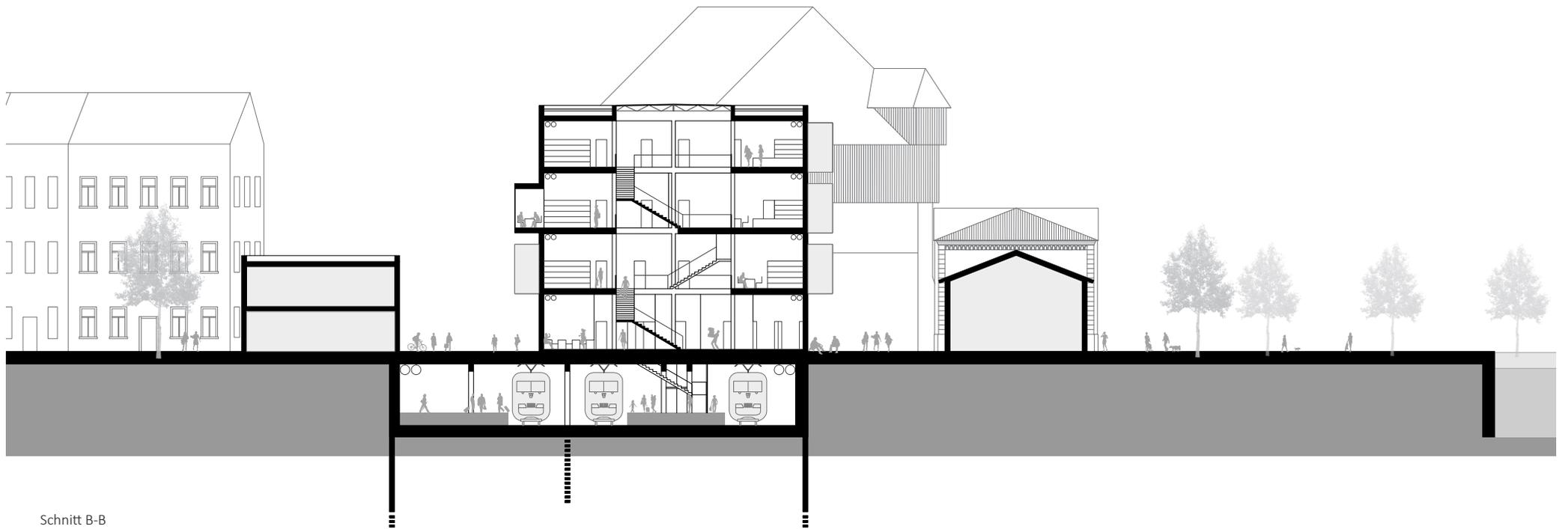
- 
- 
- Stadtgarten**

Schnitte Masterplan

Schnitt B-B

Der Schnitt B-B zeigt das Gebäude "Bodenseeschiffahrt" am Seeufer (Osten), die neue Stadtbibliothek, sowie das Geschäftslokal im Westen und die unterirdisch geführte Bahnebene, Ebene-1. Geschnitten wird das Bibliotheksgebäude mit Blick Richtung Norden.



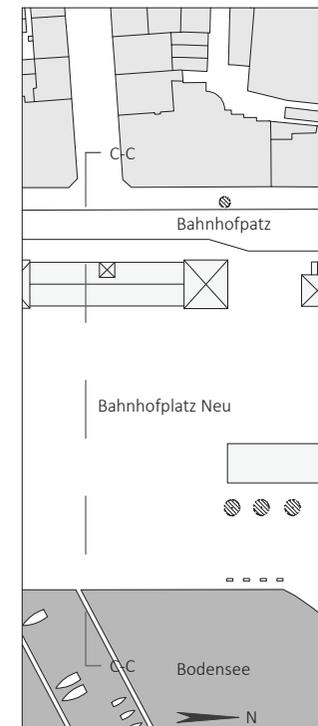


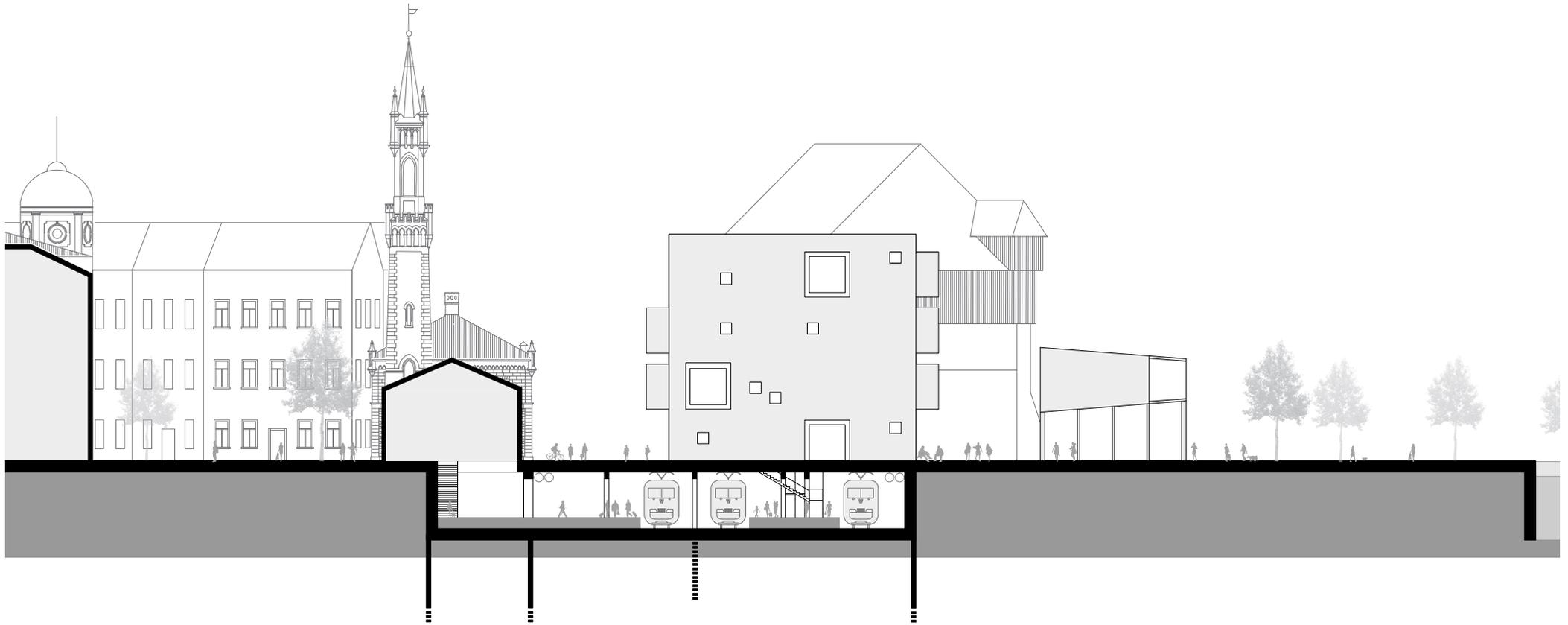
Schnitt B-B

M 1:500

Schnitt C-C

Der Querschnitt durch den „Bahnhofplatz Neu“ zeigt die unterirdisch geführte Bahnebene (Ebene-1). Geschnitten werden im Westen die gründerzeitliche Gebäudezeile, sowie das Bahnhofsgebäude. Blickrichtung nach Norden mit Bahnhofsturm, die neue Stadtbibliothek und dem Gebäude der Bodenseeschifffahrt.





Schnitt C-C

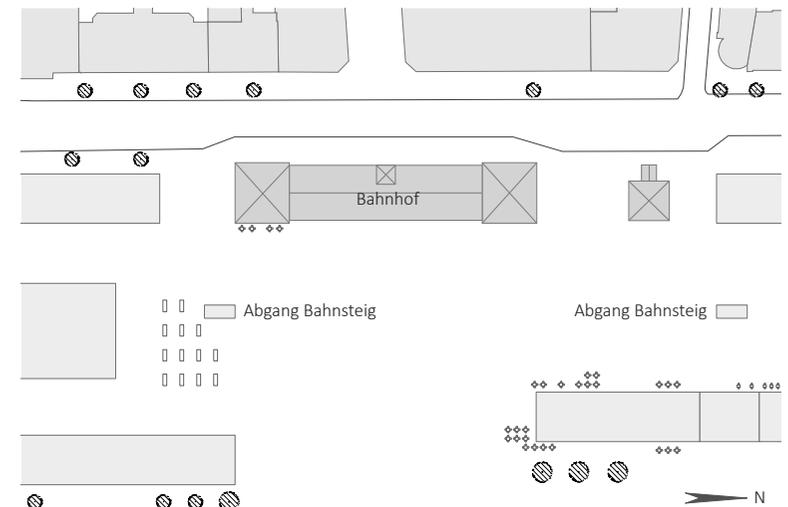
M 1:500

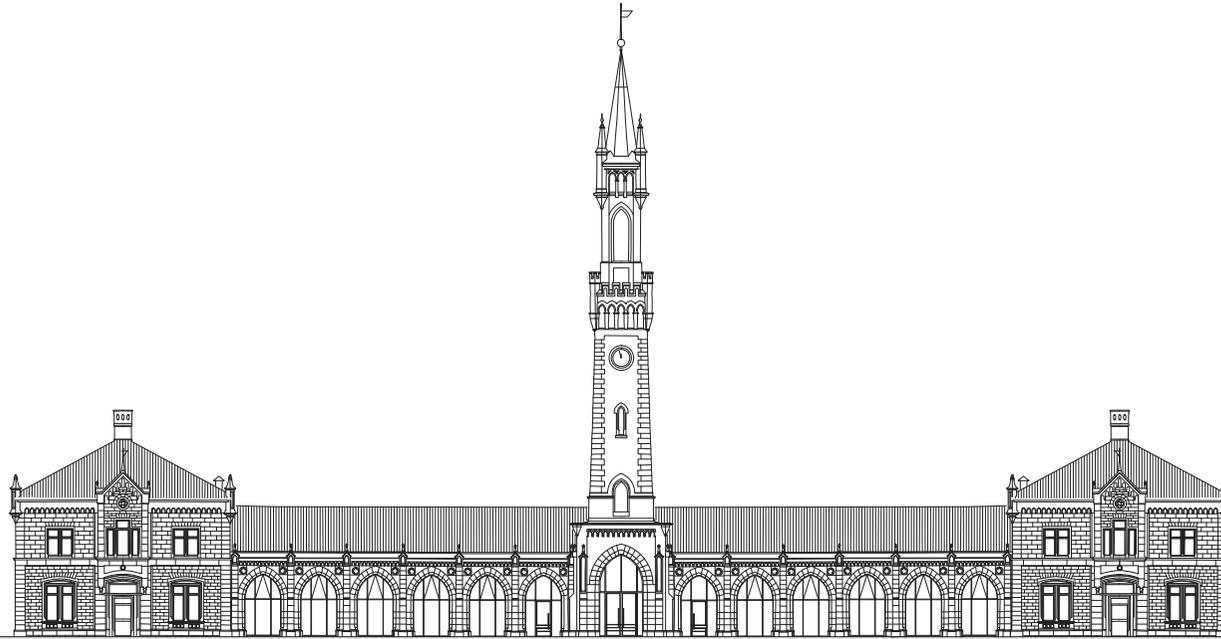
Bestand- Denkmalschutz- Bahnhof

⁶⁸ Vgl. „Baualterskartierung Altstadt“	Funktion:	Durchgangsbahnhof
	Eröffnung:	1863
⁶⁹ Vgl. Dr. Erich Roth, „Denkmalporträt“.	Baustil:	Nachklassizismus (1830- 1870) ⁶⁸ . Im eklektizistischen Sinn kamen beim Bau des Bahnhofs gotisierende Architekturelemente (Arkaden der Vorhalle, Arkadenfront zu den Bahnsteigen, Strebepfeiler, Traufgesimse) und Elemente der Neorenaissance (Holz- Kassettendecke in der Arkadenhalle) zur Ausführung. ⁶⁹
⁷⁰ Dr. Erich Roth, „Denkmalporträt“.	Bauwerk/ Form:	Eingeschossiger Mittelbau in Form einer Arkadenhalle, flankiert von je einem blockhaften zweigeschossigen Baukörper mit flachem Walmdach. <i>„Besonders markant ist der schlanke Uhrturm, der das Empfangsgebäude in der Mittelachse überragt (die damals neu angelegte Bahnhofstraße führt aus der Altstadt auf den Turm zu). Anders als seine norditalienischen Vorbilder verjüngt er sich nach oben, wodurch die perspektivische Wirkung gesteigert wird. Seine Basis ist als Haupteingang ausgebildet und tritt leicht vor die Arkadenfront vor“.</i> ⁷⁰
	Materialität:	Mauerwerk- Naturstein, Dacheindeckung- Dachziegel Naturrot.
	Standort:	Der Bahnhof liegt in einiger Entfernung parallel zum Seeufer des Bodensees und bildet den westlichen Abschluss des Bahngeländes mit den Bahnsteigen der Deutschen Bundesbahn und der Schweizerischen Bundesbahn.

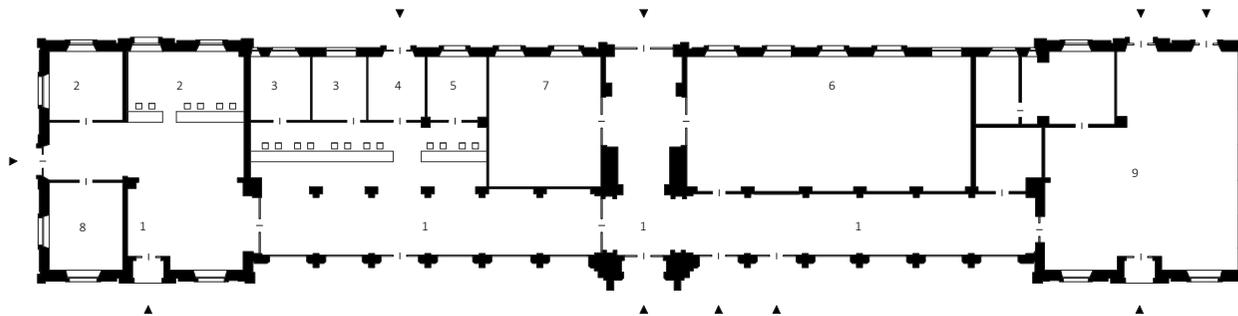
Die folgenden Pläne zeigen die Grundrisse und Ansichten des denkmalgeschützten Bahnhofgebäudes. Erbaut wurde dieser 1863 im Stil der „Nachklassizismus“ (1830- 1870). Auffallend ist die Symmetrie des Gebäudes mit den zwei flankierenden, pavillonartigen, zweigeschossigen Baukörpern nördlich und südlich des langgestreckten, eingeschossigen Baukörpers mit dem hohen Uhrturm in der Mitte.

Im Bestand enthält das Bahnhofgebäude folgende Funktionen: Büro der Deutschen Bahn, Büro TIK (Tourist Information Konstanz), Büro Thurbo (Regionalbahn), Autovermietung, Bookshop, Passbilderautomat, Wechselstube, Lager, Leerstand. Der Leerstand, früher ein Bahnhofsrestaurant, war lt. Bewertungen der Bürger qualitativ gut.





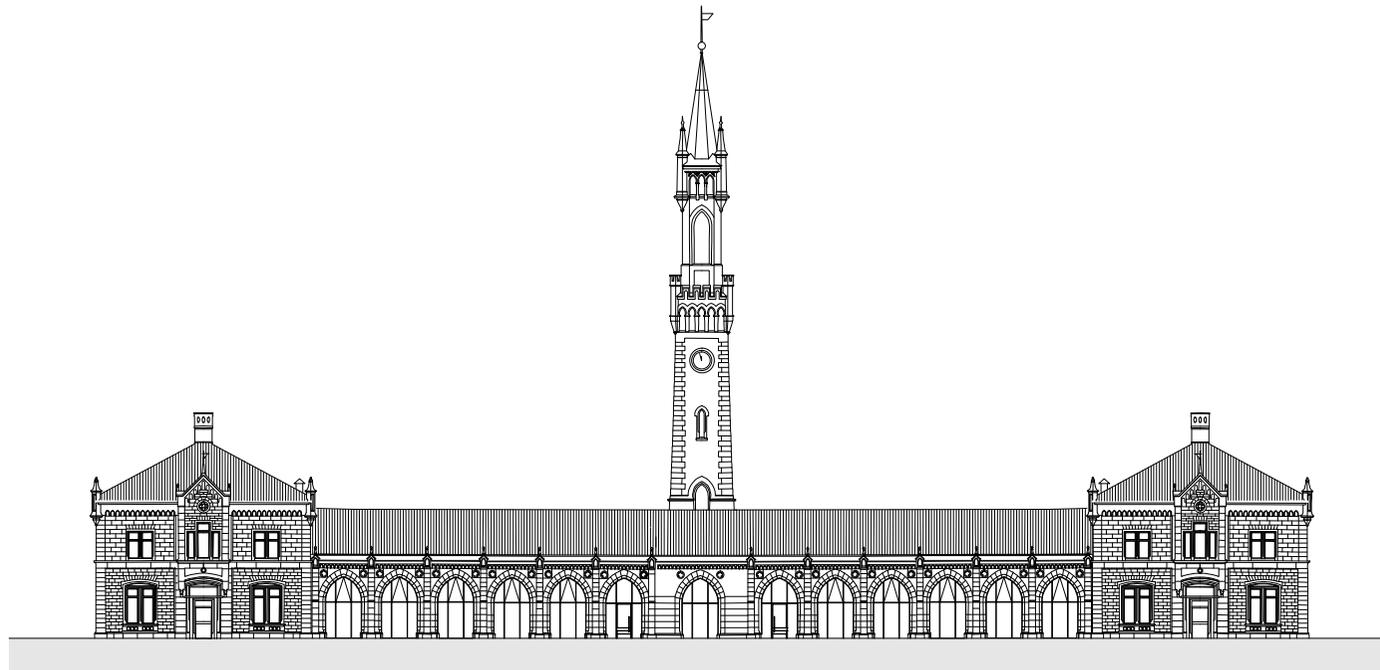
Ansicht West



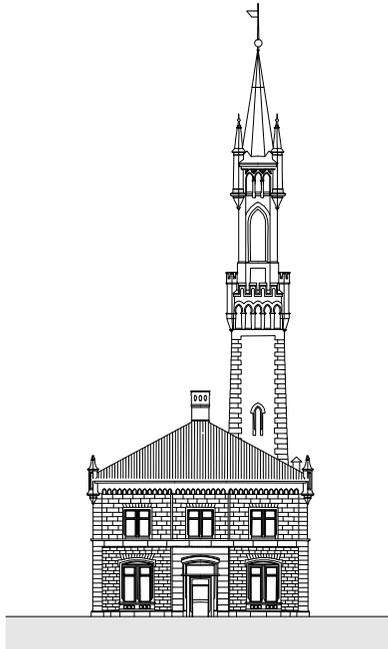
Erdgeschoss

1:500

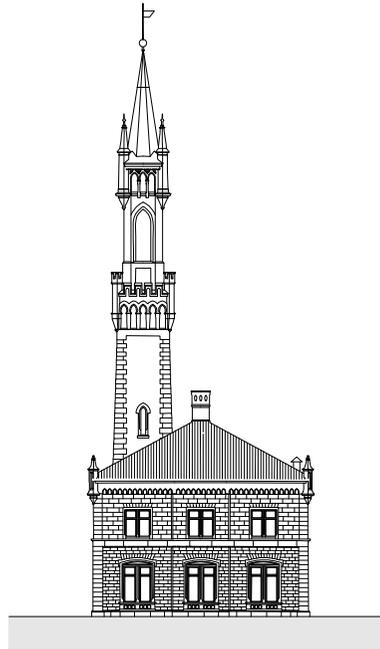
- 1 Foyer
- 2 Tourismusinformation
- 3 Büro Deutsche Bahn
- 4 Büro Thurbo (Regionalbahn)
- 5 Autovermietung
- 6 Bookshop
- 7 Wechselstube
- 8 Lager
- 9 Leerstand



Ansicht Ost



Ansicht Süd



Ansicht Nord

Bestand- Denkmalschutz- Fürstenpavillon

⁷¹Südkurier,

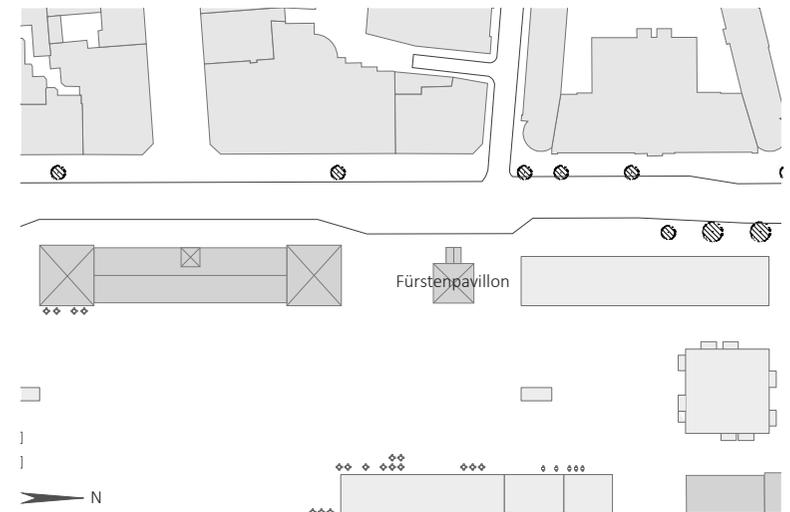
badisches Wappen

⁷²Vgl. „Baualterskart-
ierung Altstadt“

Funktion:	„Fürstenbahnhöfe werden die Wartegebäude genannt, die in früheren Zeiten für höher gestellte Persönlichkeiten gebaut wurden.“ ⁷¹ Der Pavillon wird heute unter dem Titel „Fürstenpavillon“ als Bäckerei genutzt.
Eröffnung:	Erbaut einige Jahre nach der Eröffnung des Bahnhof Konstanz‘.
Baustil:	Historismus (1870- 1914) ⁷² . Einfache Fassadengliederung: Sockelzone, Traufgesims, Ecklisenen. Im Giebfeld des Eingangsportikus‘ ist das badische Wappen des Großherzogs von Baden angebracht.
Bauwerk/ Form:	Eingeschossig, im Grundriss quadratisch und mit Zeltdach ausgeführt. Haupteingang vom Bahnhofplatz, seiner Bedeutung entsprechend durch vorgesetztem portikus-artigem Bauteil (Satteldach auf vier Stützen) betont.
Materialität:	Ziegelmauerwerk verputzt, Dacheindeckung- Dachziegel Naturrot.
Standort:	Nördlich des Bahnhofgebäudes mit räumlichem Abstand zu diesem situiert.

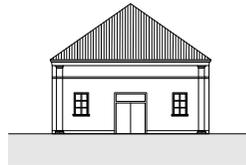
Der denkmalgeschützte Fürstenpavillon hat die derzeitige Funktion als Bäckerei. Als Fürstenbahnhof kurz nach dem Bahnhofgebäude erbaut, wurde er später als Zollamt genutzt.

Im Masterplan soll die Bäckerei durch die Tourismusinformation ersetzt werden.

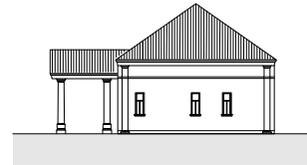




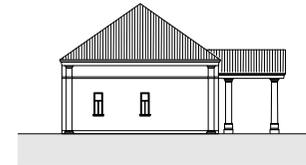
Ansicht West



Ansicht Ost



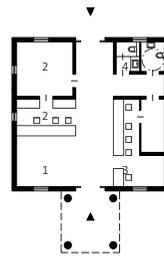
Ansicht Süd



Ansicht Nord

Erdgeschoss

1:500



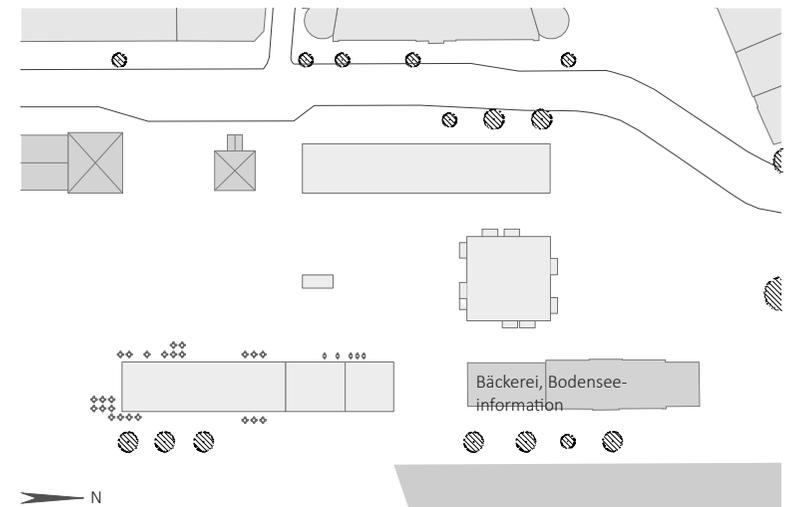
- 1 Foyer
- 2 Touristeninformation
- 3 Information Bodenseeschiffahrt
- 4 Sanitäranlagen

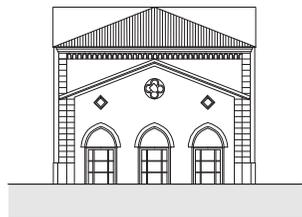
Bestand- Denkmalschutz (vorgesehen)- Gebäude Bodenseeschiffahrt | Verwaltung

⁷³ Vgl. „Baualterskartierung Altstadt“

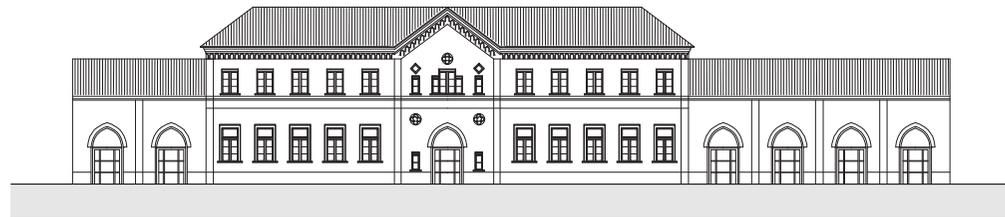
Funktion:	Verwaltungsgebäude der Bodenseeschiffahrtsbetriebe GmbH.
Baustil:	Historismus (1870- 1914) ⁷³ . Einfache Sockelzone, Fassadenband unterhalb der Fenster des Obergeschosses, Ecklisenen, neoklassizistische Elemente wie Lisenen, Traufgesimse und Fensterumrahmungen.
Bauwerk/ Form:	Hauptgebäude zweigeschossig mit Walmdach ausgebildet. Fassadengliederung (Ostfassade): Zwei Seitenteile, getrennt durch einen, gegenüber der Fassadenflucht vorspringenden Mittelrisalit mit Giebelfeld (Eingangsbetonung). Symmetrisches Fassadenbild. Vom Hauptgebäude höhenmäßig abgesetzte eingeschossige Zubauten mit historisierenden Bogenöffnungen im Norden und im Süden. Dachform: Jeweils ein Satteldach.
Materialität:	Ziegelmauerwerk verputzt, Dacheindeckung- Dachziegel Naturrot.
Standort:	Hafenstraße 6 an der Seepromenade gelegen (Hafengebiet), östlich vorgelagert dem geplanten Bibliotheksgebäude.

Das dritte Gebäude auf dem unmittelbaren Untersuchungsgebiet ist das derzeitige Bodenseeschiffahrts- Informations- und Verwaltungsgebäude (zum Teil Leerstand), gelegen an der Seepromenade im nördlichen Abschnitt. Im Masterplan ist eine Umstrukturierung der Funktionen vorgesehen: Die Bodenseeschiffahrtinformation, sowie deren Verwaltung bleiben bestehen, werden jedoch durch einen Fahrradverleih und eine Bäckerei mit Backstube ergänzt.

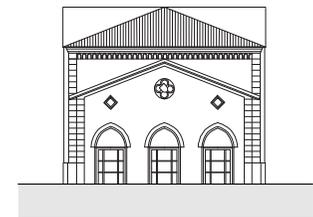




Ansicht Süd

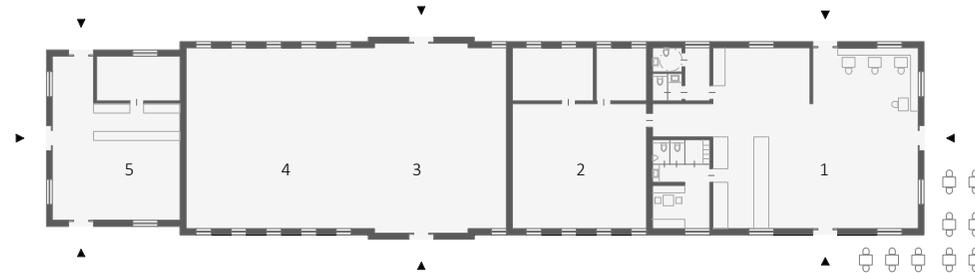


Ansicht Ost



Ansicht Nord

Erdgeschoss
1:500



- 1 Bäckerei, Café
- 2 Backstube
- 3 Verwaltung
- 4 Fahrradverleih
- 5 Bodenseeschiffahrt Information

Bestand- Denkmalschutz

Gründerzeitliche Gebäudezeile

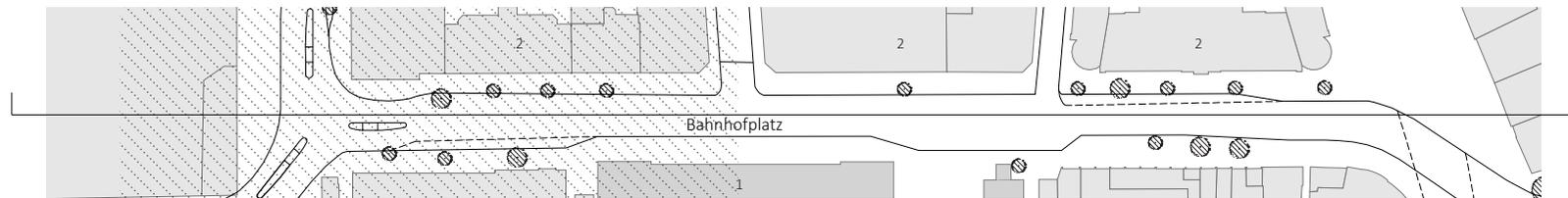
Unter Denkmalschutz steht auch die gründerzeitliche Gebäudezeile, die den Bahnhofplatz im Westen säumt.

Die Gebäude werden durch die Neugestaltung des Bahnhofareals von mehreren Stellen einsehbar.

Sie rahmen das Bahnhofareal im Westen.



M 1:500



■ Denkmal

▨ Abschnitt 1 Ansicht

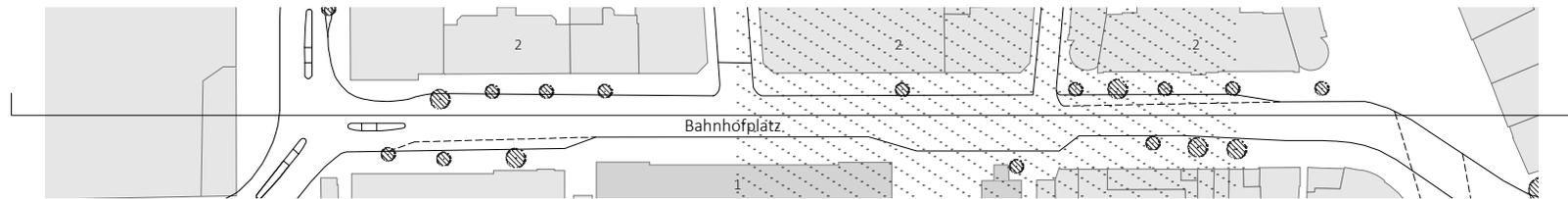
- 1 Bahnhof
- 2 Gründerzeitliche Gebäudezeile
- 3 Bahnhofplatz

➤ N

10 m 100 m



M 1:500



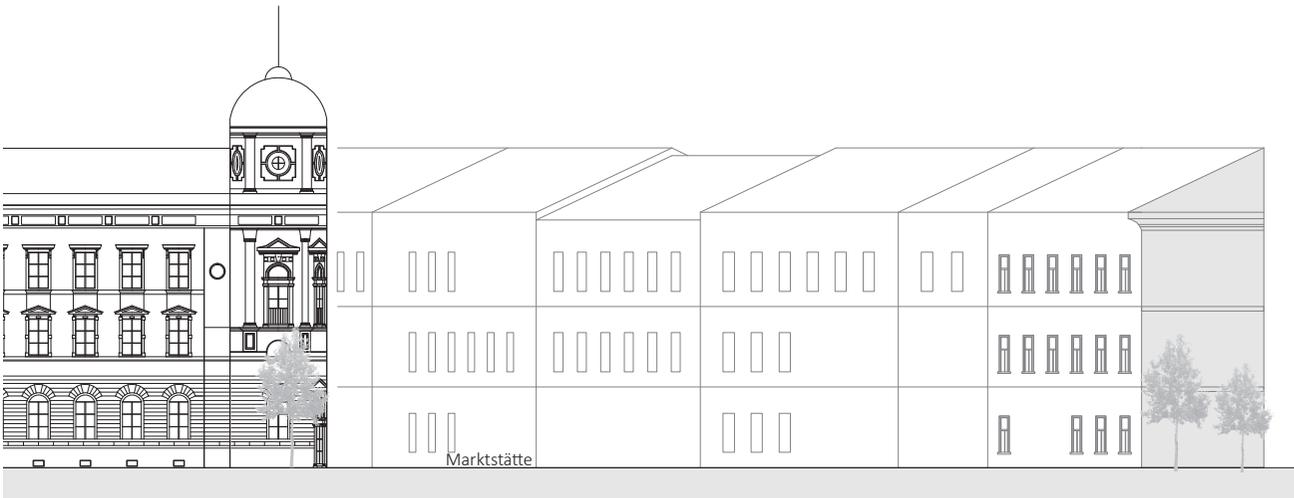
Denkmal

Abschnitt 1 Ansicht

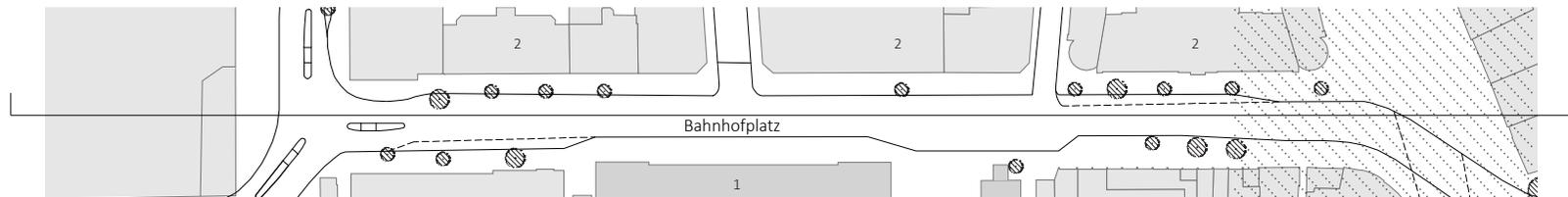
- 1 Bahnhof
- 2 Gründerzeitliche Gebäudezeile
- 3 Bahnhofplatz

N

10 m 100 m



M 1:500



■ Denkmal

▨ Abschnitt 1 Ansicht

- 1 Bahnhof
- 2 Gründerzeitliche Gebäudezeile
- 3 Bahnhofplatz



10 m 100 m

Baumassenstudien zur Volumsermittlung

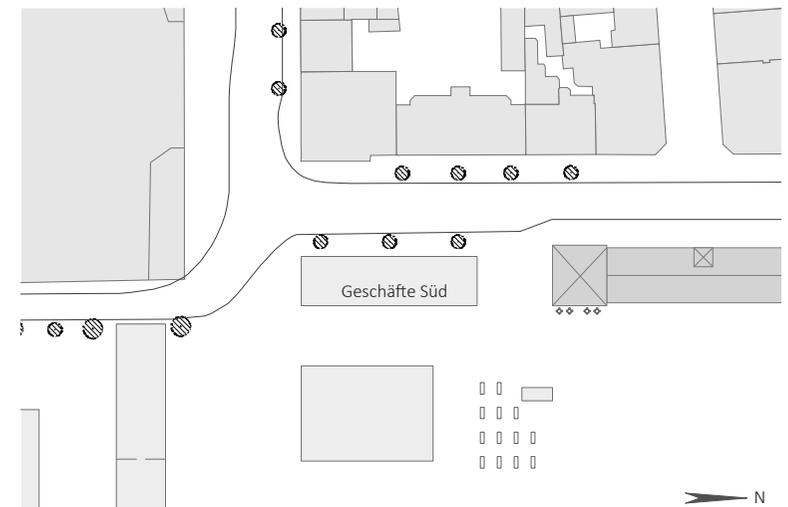
Den angegebenen Funktionen und Größen der Baumassen sind Bedürfnisse und Notwendigkeiten zugrunde gelegt, die sich aus der Bearbeitung des Projektthemas „Bahnhof Konstanz – Baudenkmal, Wahrzeichen | Platzbildung, Auflösung der Sperrwirkung | städtebauliche Aufwertung, Bahnhofareal | Entstehung eines neuen, attraktiven und lebenswerten Stadtteils“ ergeben. Entwickelt wird eine Fassadenstruktur auf Grundlage prinzipieller Funktionsfestlegungen. Die Baumassenstudien dienen der Visualisierung für ein städtebauliches Konzept „Bahnhofplatz Neu“ und erheben keinen Entwurfsanspruch.

Sie zeigen Rahmenbedingungen auf, die für eine weitere Entwurfsbearbeitung als Leitlinie dienen. Dieser Ausarbeitungsgrad ist nicht Teil der vorliegenden Diplomarbeit.

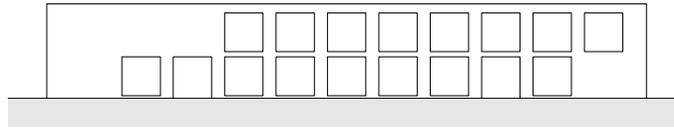
Geschäftsgebäude südlich des Bahnhofs

Funktion:	Geschäftsgebäude. Beinhaltet eine Geschäftsfläche über zwei Geschosse.
Bauweise:	Skelettbau Stahlbeton. Teilweise mit massiven Flächen und großflächig verglast.
Materialität:	Sichtbeton gefärbt.
Form:	kubischer, langgestreckter, zweigeschossiger Baukörper mit Flachdach.
Standort:	„Bahnhofplatz Neu“ südlich des denkmalgeschützten Bahnhofgebäudes.

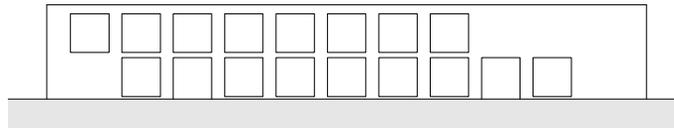
Im Bestand handelt es sich um das Sportoutlet. Eine Veränderung der architektonisch nicht wertvollen Gebäudehülle war notwendig. Im Masterplan bleibt die Nutzung als Geschäftslokal erhalten, eine neue Gebäudehülle trägt zur Gesamtgestaltung des Bahnhofplatzes sowie des „Bahnhofplatz Neu“ bei.



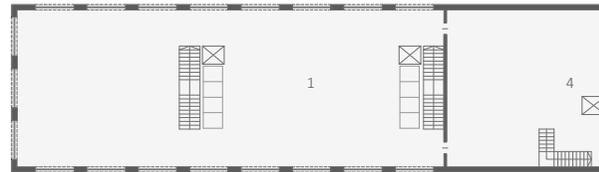
Ansicht West



Ansicht Ost

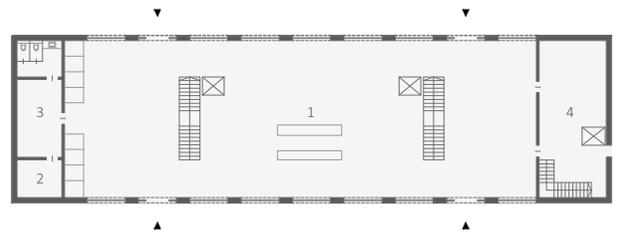


Obergeschoss 1



Erdgeschoss

1:500



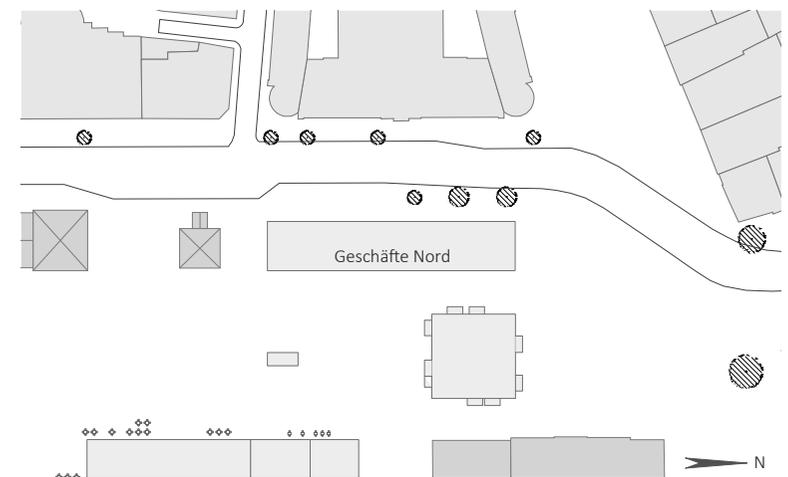
- 1 Geschäftsfläche
- 2 Büro
- 3 Personalraum
- 4 Lager

Baumassenstudien zur Volumsermittlung Geschäftsgebäude nördlich des Bahnhofs

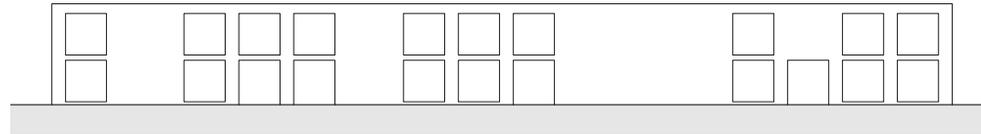
Funktion:	Geschäftsgebäude. Beinhaltet vier Geschäftsflächen, drei davon über zwei Geschosse.
Bauweise:	Skelettbau Stahlbeton. Teilweise mit massiven Flächen und großflächig verglast.
Materialität:	Sichtbeton gefärbt.
Form:	kubischer, langgestreckter, zweigeschossiger Baukörper mit Flachdach.
Standort:	„Bahnhofplatz Neu“ südlich des denkmalgeschützten Bahnhofgebäudes.

Die ehemalige „nördliche Ladenzeile“, die aus einem zusammengewürfelten barackenartiger Bauvolumen bestand, wird im Masterplan durch ein zweigeschossiges Volumen mit großen Lichtöffnungen, die eine Durchlässigkeit gewähren (Blickbeziehung zum „Bahnhofplatz Neu“), ersetzt.

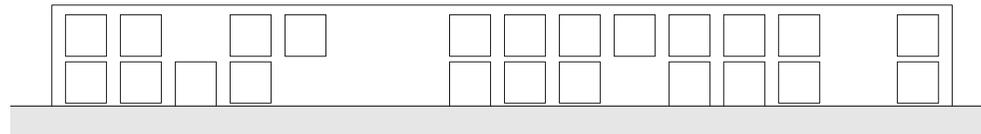
Das „Patchwork“ von Funktionen wird strukturiert und teilweise ausgelagert. Der neue nördliche Baukörper erhält die Funktion als Geschäftsgebäude mit drei Geschäftslokalen sowie einer Bücherei.



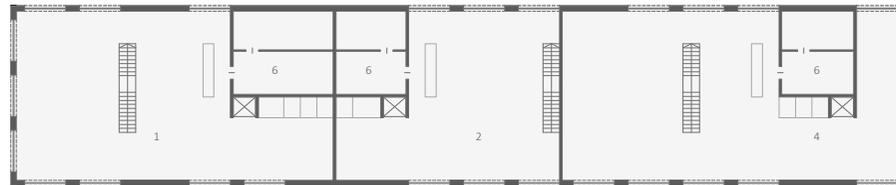
Ansicht West



Ansicht Ost

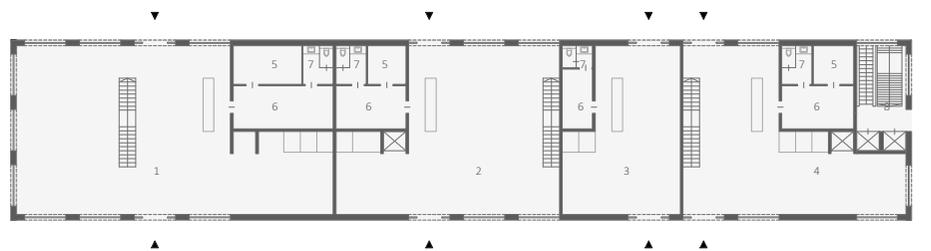


Obergeschoss 1



Erdgeschoss

1:500



- 1 Geschäftslokal 1
- 2 Geschäftslokal 2
- 3 Geschäftslokal 3
- 4 Geschäftslokal 4
- 5 Büro
- 6 Lager
- 7 Sanitär
- 8 Abgang zu Bahnsteig 1

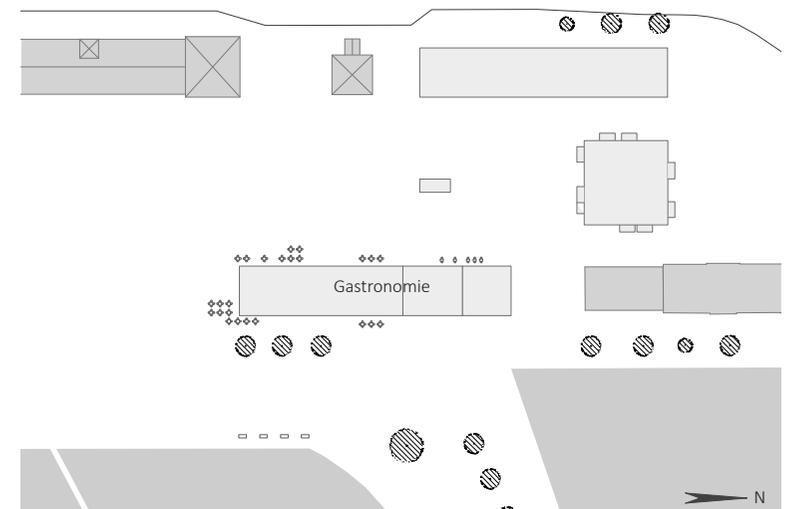
Baumassenstudien zur Volumsermittlung

Gastronomie Gebäude

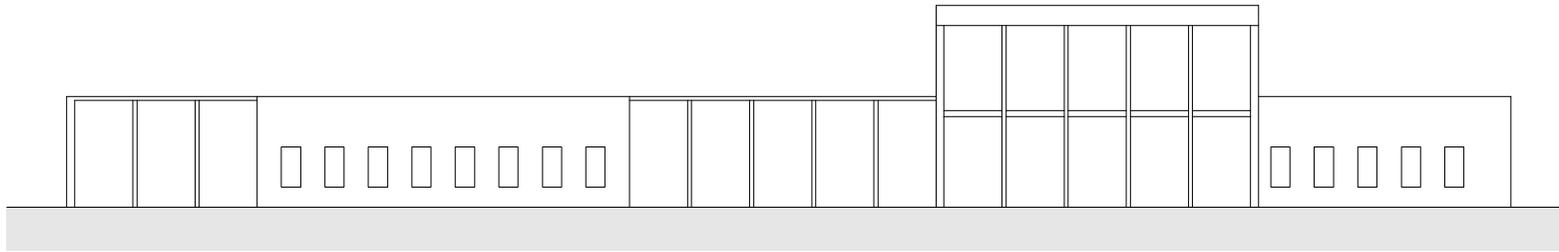
- Funktion:** Gastronomiebetriebe. Ausgelegt für vier unterschiedliche Gastronomienutzungen mit vorgelagerten „Gastgärten“ in beide Richtungen („Bahnhofplatz Neu“ und Seepromenade)
- Bauweise:** Mauermassenbau/ Skelettbau.
- Materialität:** Massives Mauerwerk, verglaste Bereiche: Stahl- Glas-Konstruktion
- Form:** langgestreckter, teilweise zweigeschossiger Baukörper mit Pultdächern.
- Standort:** „Bahnhofplatz Neu“. Östliche Platzbegrenzung.
- Innenraumwirkung:** Die Räume sind zum Pultdach hin offen, d.h. durch die Dachschräge entwickelt sich der Raum durch seine Form mit einer gewissen Dynamik und Betonung einerseits zum „Bahnhofplatz Neu“ und der Altstadt, andererseits zur Seepromenade und dem Bodensee.

Der im Masterplan dargestellte Gastronomiebereich hat sich gegenüber dem Bestand im Volumen und teilweise in der Funktion geändert. Die ehemalige, barackenartige Güterhalle stand zum Teil leer und bot Platz für zwei Restaurants, welchen lieblos gestaltete Gastgärten vorgelagert waren. Das neue Gebäude „Gastronomie“ bietet den ehemaligen Speiselokalen der „nördlichen Ladenzeile“, sowie dem abgebrochenen Restaurant auf der Mole Platz.

v



Ansicht Ost

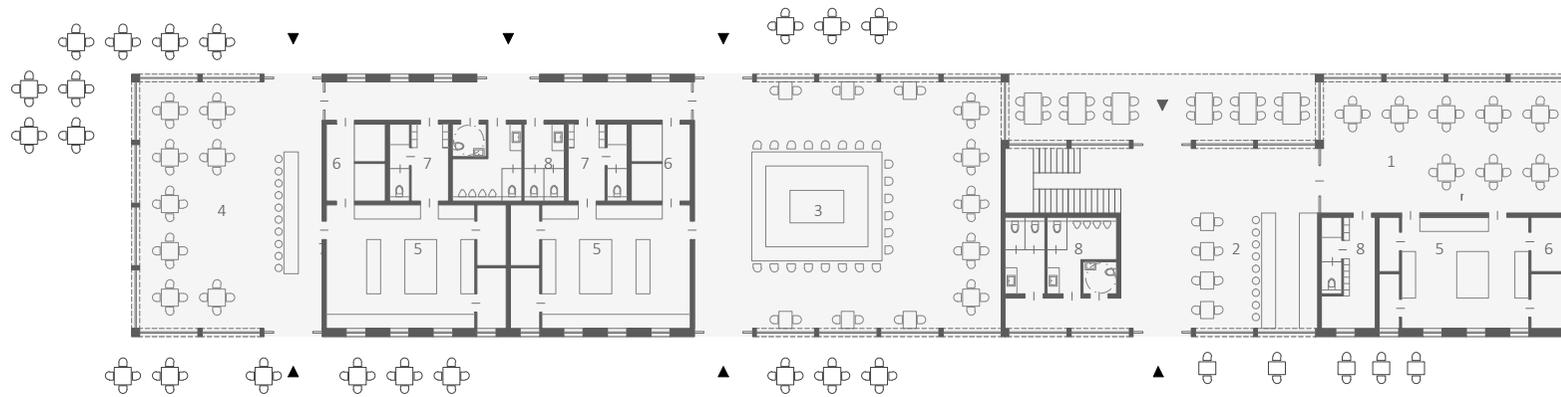


Obergeschoss



Erdgeschoss

1:500



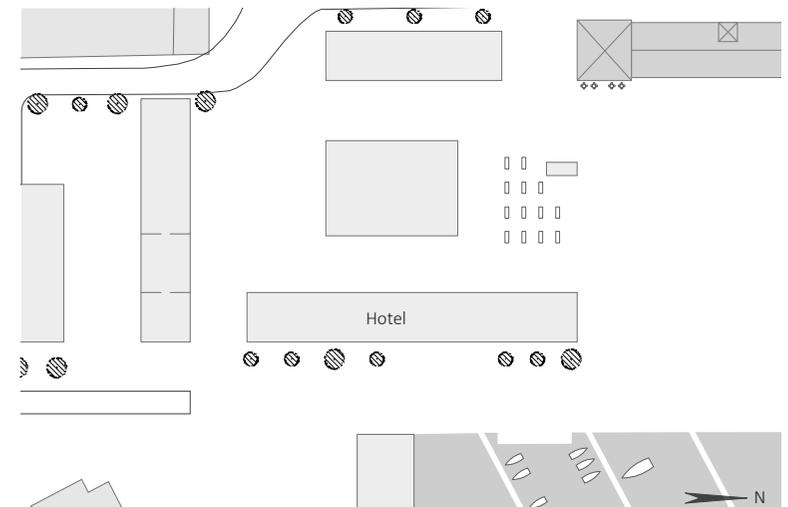
- 1 Restaurant
- 2 Café, Bar
- 3 Restaurant
- 4 Restaurant
- 5 Küche
- 6 Lager
- 7 Personal, Büro
- 8 Sanitärbereich

Baumassenstudien zur Volumsermittlung

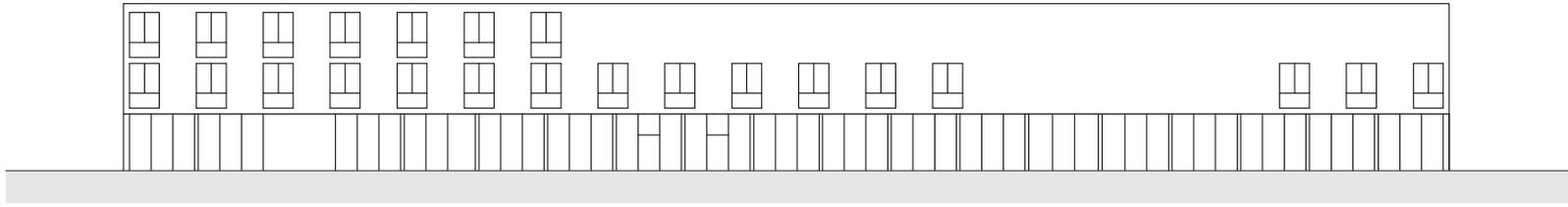
Hotel

Funktion:	„Hotel Garni“ und Seminarhotel mit Sauna und Wellnessbereich, Eventbereiche. Gästezimmer gerichtet nach Osten (Bodensee) und Westen („Bahnhofplatz Neu“, Altstadt). Tiefgaragenplätze.
Bauweise:	Skelett und Massivbau.
Materialität:	Stahlbeton und Ziegelmauerwerk
Form:	langgestreckter, kubischer Baukörper mit drei Geschossen.
Standort:	Östliche Platzbegrenzung im südlichen „Bahnhofplatz Neu“- Bereich

Um den „Bahnhofplatz Neu“ als Kultur-, Wirtschafts-, und Verkehrsstandort (Knotenpunkt) zu betonen, ist die Errichtung eines „Hotel Garni“ mit Seminarräumlichkeiten und Wellness vorgesehen. Das Hotel, ausgestattet mit Tiefgaragenplätzen, ersetzt die ehemaligen Güterhallen und liegt damit in erstklassiger Lage.



Ansicht Ost



Obergeschoss 2

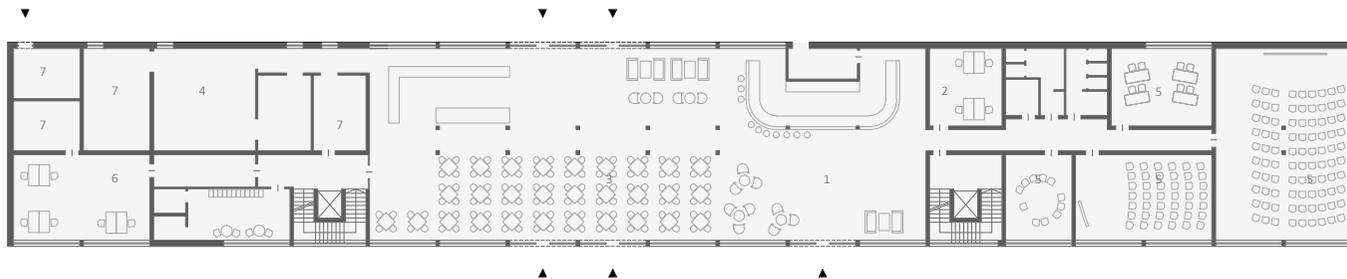


Obergeschoss 1



Erdgeschoss

1:500



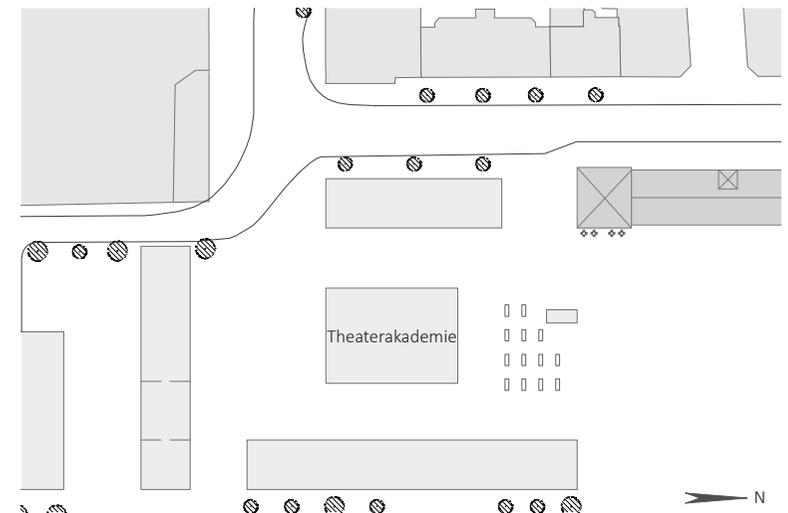
- 1 Foyer
- 2 Backoffice
- 3 Frühstückssaal
- 4 Küche
- 5 Seminarräume
- 6 Verwaltung
- 7 Lager, Technik
- 8 Zimmer
- 9 Wellnessbereich

Baumassenstudien zur Volumsermittlung

Theaterakademie

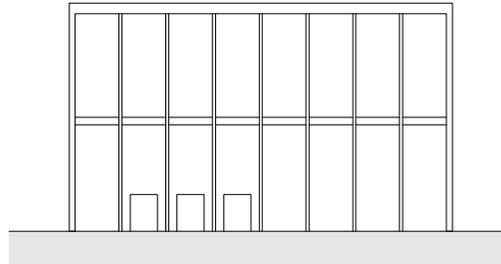
Funktion:	„Junges Theater“ - Theater und Schule.
Bauweise:	Massivbauweise
Materialität:	Stahlbeton, Mauerwerk, Glas
Form:	
Standort:	Am südlichen Ende des „Bahnhofplatz Neu“ als Begrenzung des Platzraums.
Erschließung:	Gute fußläufige Anbindung an die Hochgarage, sowie an die Ebene-1 (Bahnsteig).

Die Theaterakademie ist eine vom Bestand übernommene Funktion, berücksichtigt im Masterplan. Der kulturelle Nutzungsschwerpunkt liegt auf improvisiertem Theater, Kabarett, Theater für Kinder, Workshops und der Theaterschule. Das Gebäude begrenzt den südlichen Teil des „Bahnhofplatz Neu“ und öffnet sich wiederum zum südlich vorgelagerten Theater- Vorplatz, welcher nicht nur als eine repräsentativ gestalteter Platzzone ausgebildet wird, sondern gleichzeitig den Besucher zum Verweilen und Flanieren einlädt.

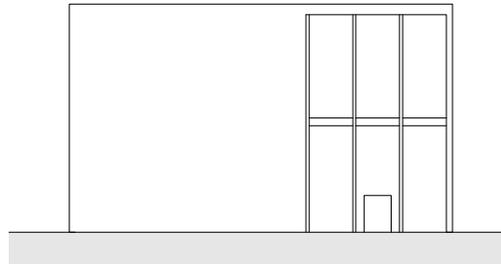


Entwurf Masterplan

Ansicht Süd

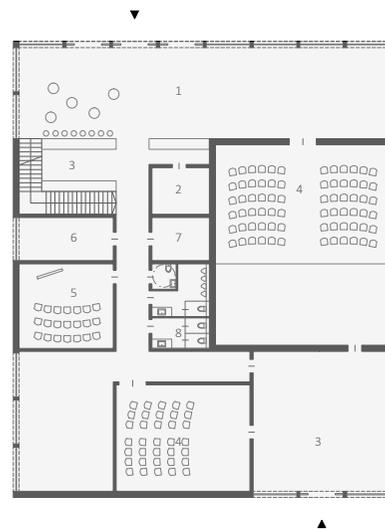


Ansicht Nord



Erdgeschoss

1:500



- 1 Foyer
- 2 Garderobe
- 3 Bar, Café
- 4 Theatersaal, Probebühne
- 5 Seminarraum
- 6 Küche
- 7 Lager
- 8 Sanitärbereich

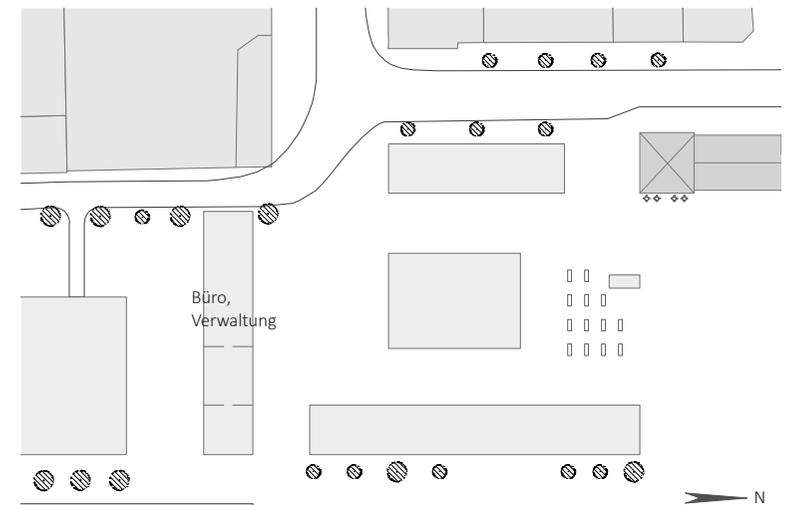
Baumassenstudien zur Volumsermittlung

Büro | Verwaltung

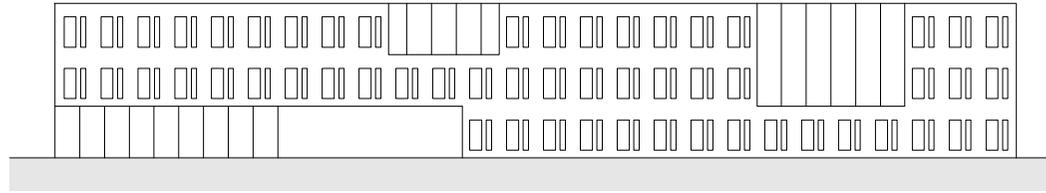
Funktion:	Büro- und Verwaltungsgebäude teilweise für den öffentlichen Dienst
Bauweise:	Skelett- und Massivbauweise
Materialität:	Stahlbeton und Glasflächen
Form:	langgestreckter, dreigeschossiger Baukörper mit Flachdach und eingeschnittenen Terrassen.
Standort:	südlich des Theaters.

Das Büro- und Verwaltungsgebäude begrenzt den Theater- Vorplatz und bildet den südlichsten, räumlichen Abschluss des „Bahnhofplatz Neu“. Über einen Erschließungskern (Lift- und Treppenanlage) ist eine Anbindung an den unterirdischen Bahnsteig 2 und 3 gegeben.

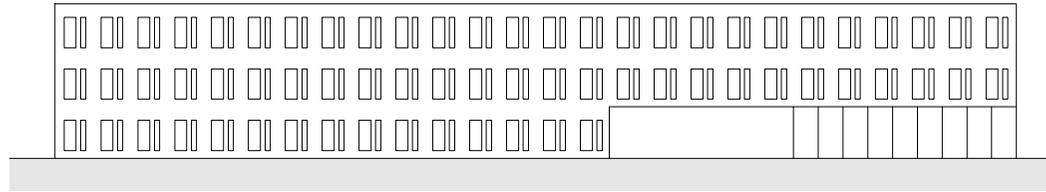
Ein ebenerdiger Durchgang durch das Bürogebäude ermöglicht die direkte und fußläufige Verbindung „Bahnhofplatz Neu“- Hochgarage.



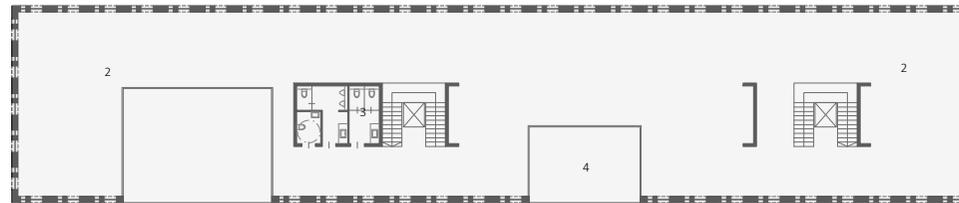
Ansicht Süd



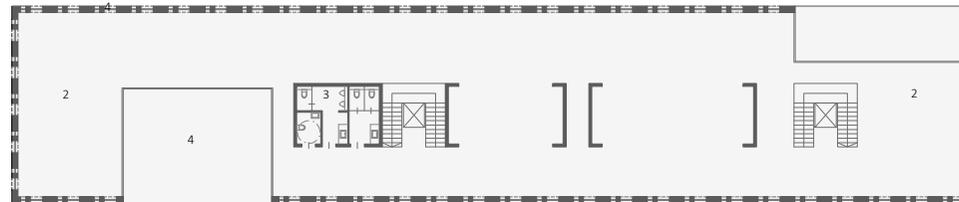
Ansicht Nord



Obergeschoss 2

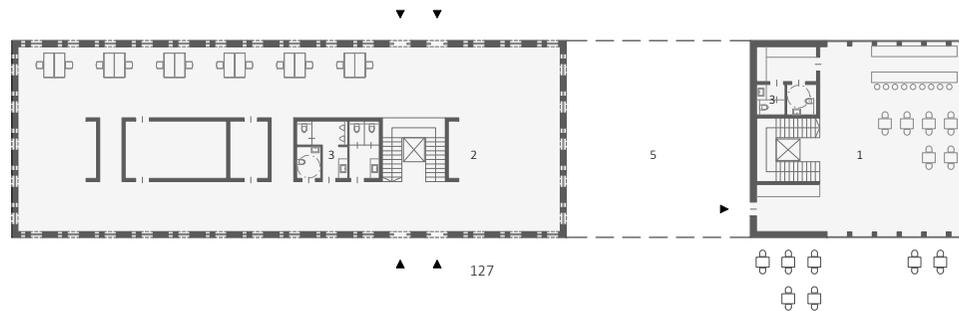


Obergeschoss 1



Erdgeschoss

1:500



- 1 Café
- 2 Büro und Verwaltungsflächen, flexible Nutzung
- 3 Sanitärbereich
- 4 Terrasse
- 5 Durchgang zur Hochgarage

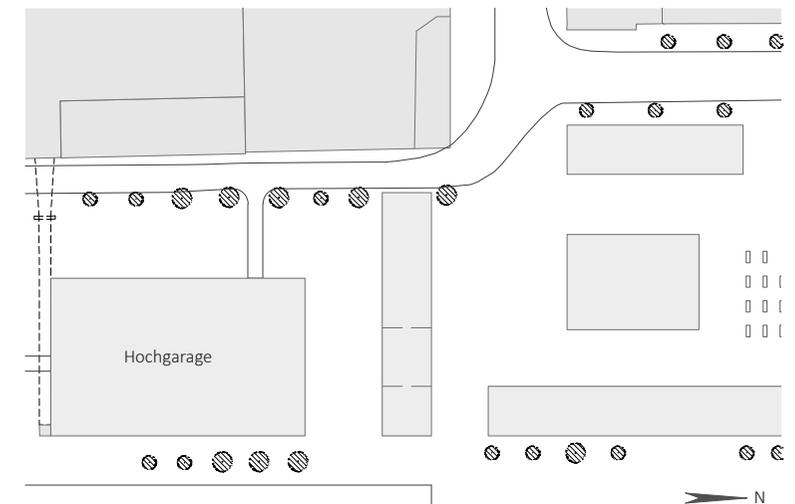
Baumassenstudien zur Volumsermittlung

Hochgarage

Funktion:	Abstellplätze für PKW's und Fahrräder
Bauweise:	Stahlbeton- Skelettbau/ Stahlbau
Materialität:	Sichtbeton mit vorgesetzten Rank- Gerüsten in Stahl für vertikale Begrünung.
Form:	gedrungener Kubus, viergeschossiger Baukörper
Standort:	Östlich des Lago- Shopping- Centers. Zentrale Lage mit kurzer fußläufiger Anbindung an den „Bahnhofplatz Neu“.
Erschließung:	Über Rampen. Für die Fahrräder ist ein Lastaufzug vorgesehen.

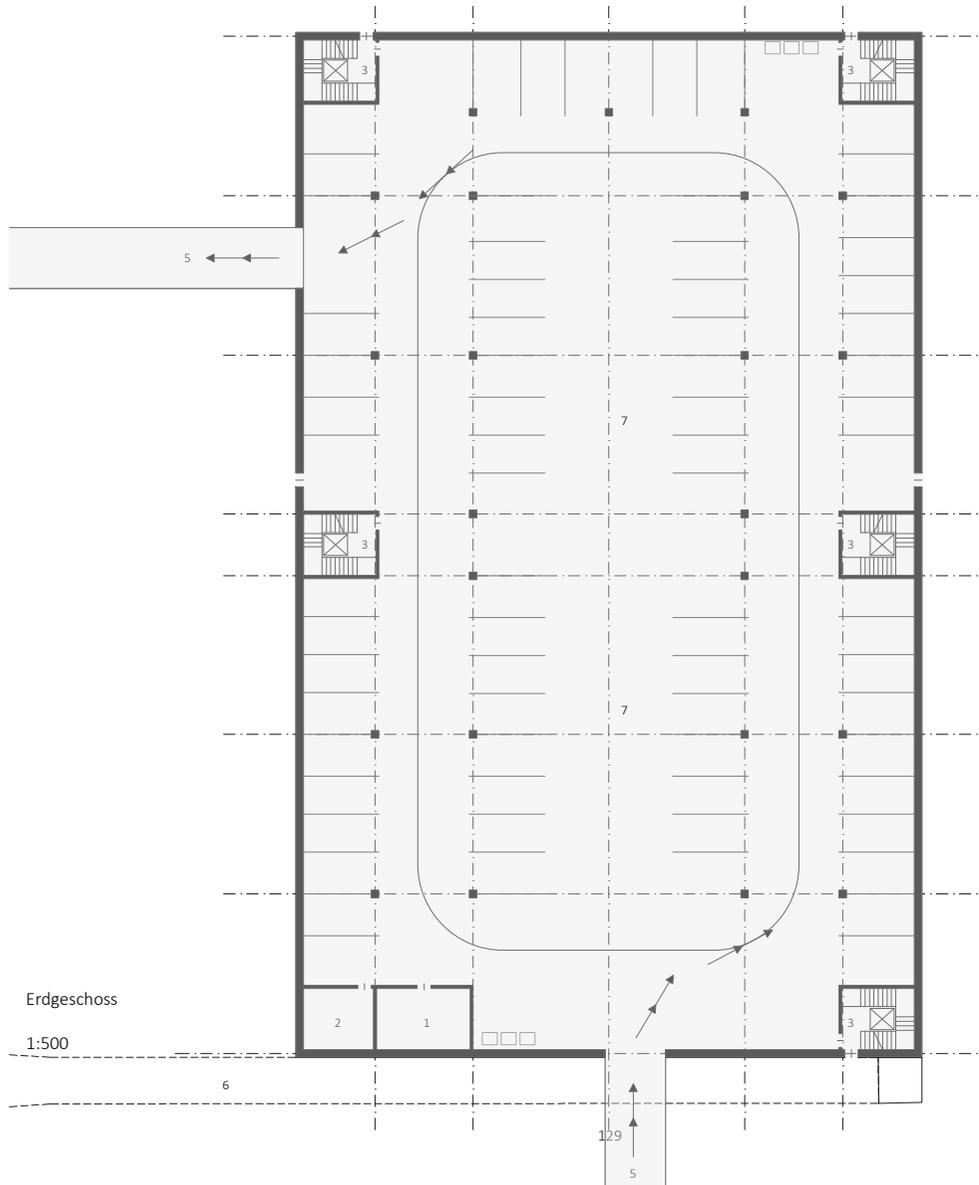
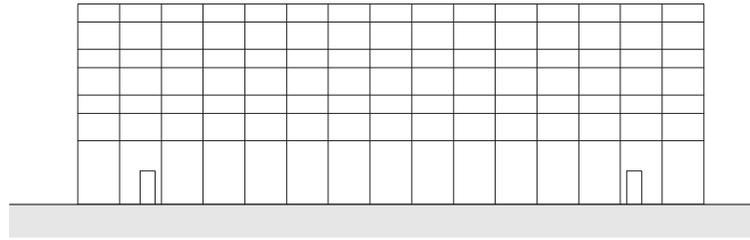
Um der Verkehrsüberlastung und der Parkplatznot entgegen zu wirken, ist im Masterplan eine Hochgarage vorgesehen.

Mit 360 Abstellplätze auf vier Ebenen wird sie zu einer großen Entlastung des fließenden und ruhenden Verkehrs im Bahnhofsviertel führen. Situiert ist die Garage östlich des Lago Shopping Centers, nahe der Innenstadt und in unmittelbarer Nähe zum „Bahnhofplatz Neu“.



Entwurf Masterplan

Ansicht Nord



Erdgeschoss

1:500

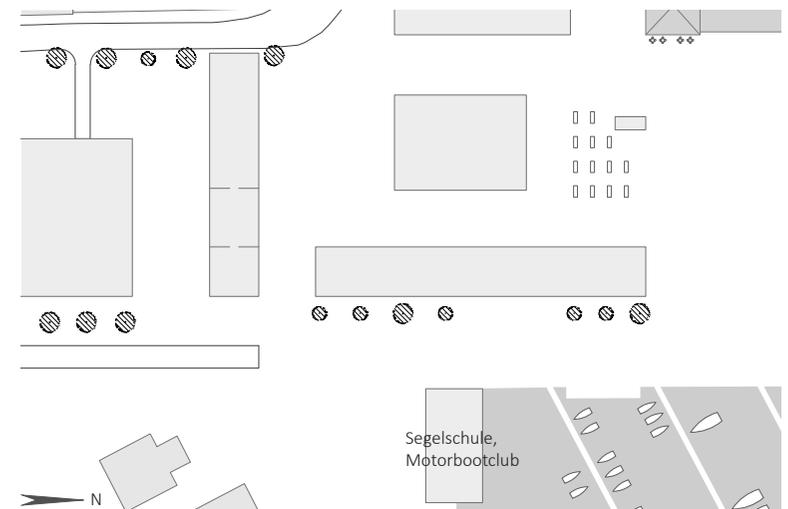
- 1 Portier
- 2 Technik
- 3 Treppenaufgang, Lift
- 4 Einfahrt
- 5 Ausfahrt
- 6 Anbindung mittels Fußgängerüberführung zum Lago Shopping Center
- 7 Fahrradabstellplätze

Baumassenstudien zur Volumsermittlung

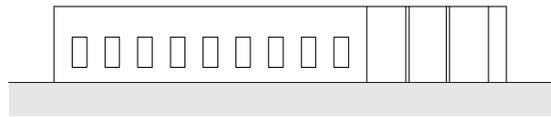
Segelschule | Motorbootclub

Funktion: Segelschule, Motorbootclub mit Clublokal
Bauweise: Holzskelettbau. Bretterschalung
Materialität: Holz
Form: eingeschossiger Baukörper mit Pultdach zum See hin ansteigend.
Standort: am Hafenbecken, dem Hotel östlich vorgelagert

Die ehemalige Segelschule mit ihrem direkten Zugang zum See wird durch den Motorbootclub (einschließlich Club- Restaurant) ergänzt und entsprechend vergrößert.

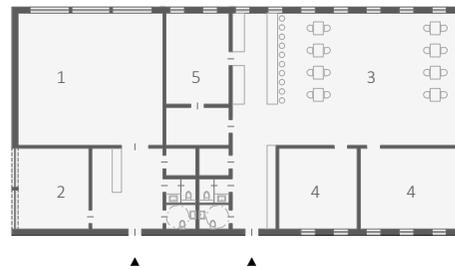


Ansicht Nord



Erdgeschoss

1:500



- 1 Segelschule
- 2 Backoffice
- 3 Motorbootclub Restaurant
- 4 Motorbootclub
- 5 Küche

Außenraumgestaltung

Der „Bahnhofplatz Neu“ soll in erster Linie als großzügiger Platzraum und überschaubarer Wahrnehmungsraum erlebt werden können. Die raumbildenden Bauten, zum Teil denkmalgeschützt, zum Teil neu, erzählen dem Betrachter eine Baugeschichte als Ausdruck der kulturellen und wirtschaftlichen Lebensentwicklung bis heute. Eine zurückhaltende Oberflächengestaltung und Stadtmöblierung tritt nicht in visuelle (Erlebnis) Konkurrenz oder schwächt sogar den Platzeindruck. Hingegen soll der Markt mit den „Standln“ auch visuell das Markterlebnis in seiner Vielfalt zeigen und unterstützen. Eine ästhetische Strenge ist hier nicht vorgesehen. Die platzbildenden Gebäude („Ladenzeile Neu“, neue Stadtbibliothek, Bäckerei und Bodenseeschiffahrt im denkmalgeschützten Gebäude, Gastronomiebereich) werden über die Oberflächengestaltung des „Bahnhofplatz Neu“ als raumwirksame Einheit zusammengebunden: Bodenbelag: bitumisierte Kiesfläche um die räumliche Platzwirkung durch die Gebäude zu betonen.

Die östlichen Vorbereiche (Seepromenade) sind in ihrer Oberflächengestaltung linear gehalten (Plattenbelag in Nord- Süd- Richtung verlegt) um diese Fläche als Bewegungsbereich zu betonen.

Der Theater- Vorplatz ist entsprechend seiner Funktion als Ankunftszone in der Gestaltung des Bodenbelag zurückhaltender ausgeführt (Steinplatten) als die „Seepromenade“. „Inseln“ als Sitz- und Grünflächen sollen eine ruhige, entspannte und einladende Atmosphäre erzeugen.

Der Stadtbibliothek vorgelagerte, nördliche Platzbereich erhält ebenso eine bitumisierte Kiesoberfläche, die durch die variable Stadtmöblierung eine flexible Nutzung zulässt (beispielsweise Lesungen im Freien).

Den Geschäften, der Gastronomie und der Stadtbibliothek sind möblierte Vorbereiche und Gastgärten vorgelagert. Ebenso ist eine entsprechende Möblierung an der Seepromenade vorgesehen, mit dem Bezug zur Schifffahrt und dem Bodensee. Sonnenschutz: großflächige, quadratische Sonnenschirme in Bodenhülsen versetzt. Fahrradabstellplätze: teilweise entlang von Gebäudefassaden bzw. an der Mole.



“Bahnhofplatz Neu” mit Blick auf den Markt, links das Bahnhofgebäude und der Bibliothek als nördlicher Platzabschluss

05.02 Planmaterial Entwurf

Masterplan Ebene 0

Im Masterplan sind folgende, zum Teil neue bzw. zum Teil bestehende Funktionen dargestellt:

Gebäude Denkmalschutz:

Bahnhof: Siehe Kapitel 5 "Entwurf Masterplan", Seite 137

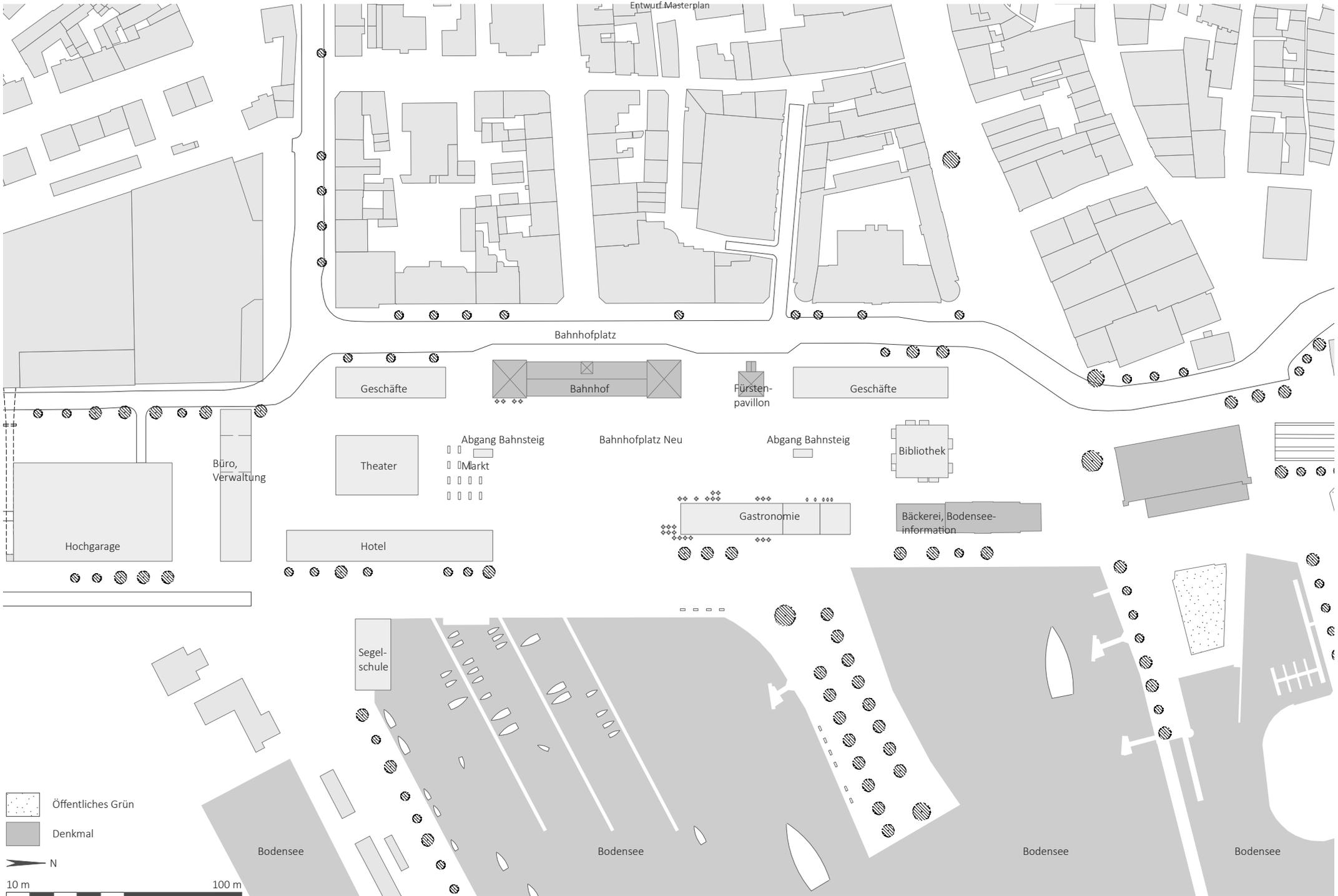
Fürstentpavillon: Als freistehendes Gebäude ermöglicht der Fürstentpavillon einen allseitigen Zugang, zieht öffentlichkeitswirksam die Aufmerksamkeit des Besuchers auf sich und ist daher als Informationszentrum vorgesehen.

Bodenseeeinformation: Durch seine Lage zum Bodenseehafen wird neben den bestehenden Funktionen (Bodenseeschiffahrtinformation- und Verwaltung) eine Bäckerei mit Backstube und Gastterrasse, sowie eine Reparaturwerkstatt für Fahrräder vorgesehen. Diese Nutzungen werden in erster Linie von Schiffspassagieren, die auch teilweise eine Radrundfahrt unternehmen, beansprucht.

Weitere Funktionen:

Stadtbibliothek (siehe Kapitel 6 "Entwurf Bibliothek")

Geschäfte Nord und Süd, Gastronomie, Hotel, Theater, Markt, Abgänge zu den Bahnsteigen, Büro- und Verwaltung, Segelschule, Hochgarage



Öffentliches Grün

Denkmal

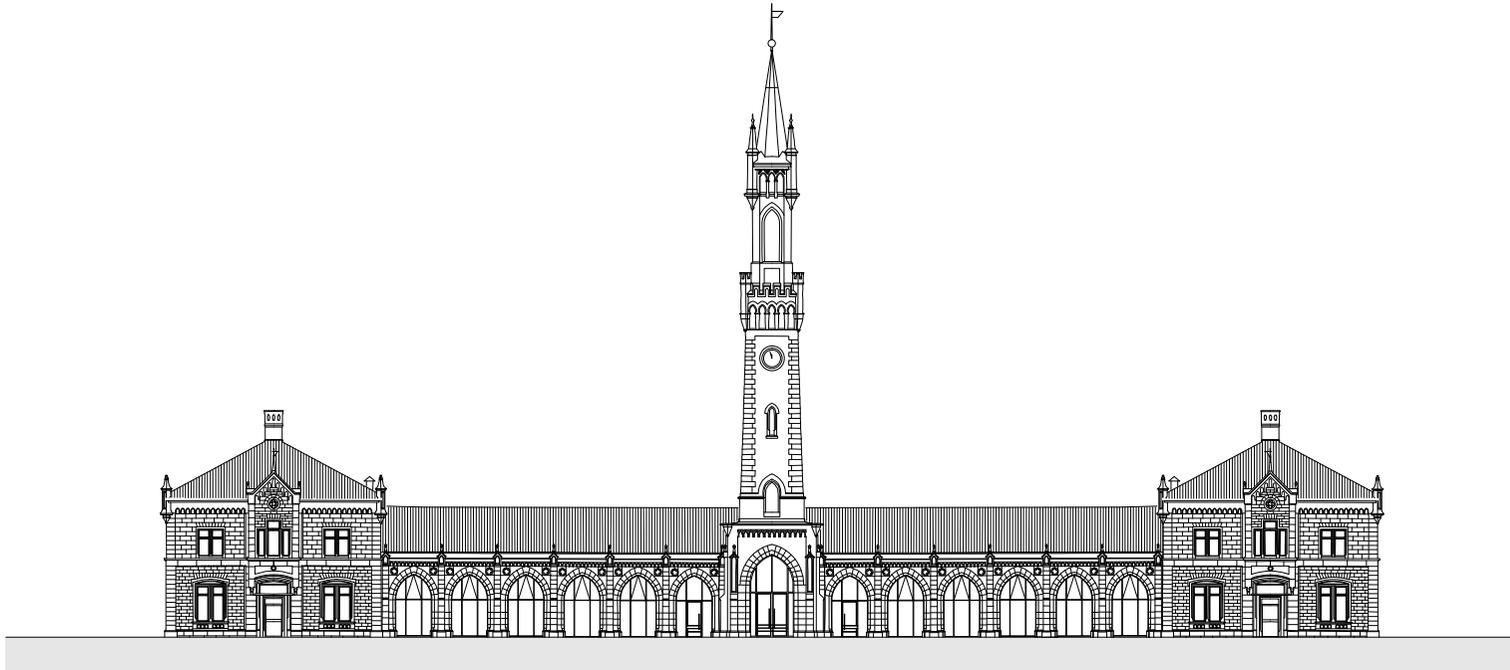
N

10 m 100 m

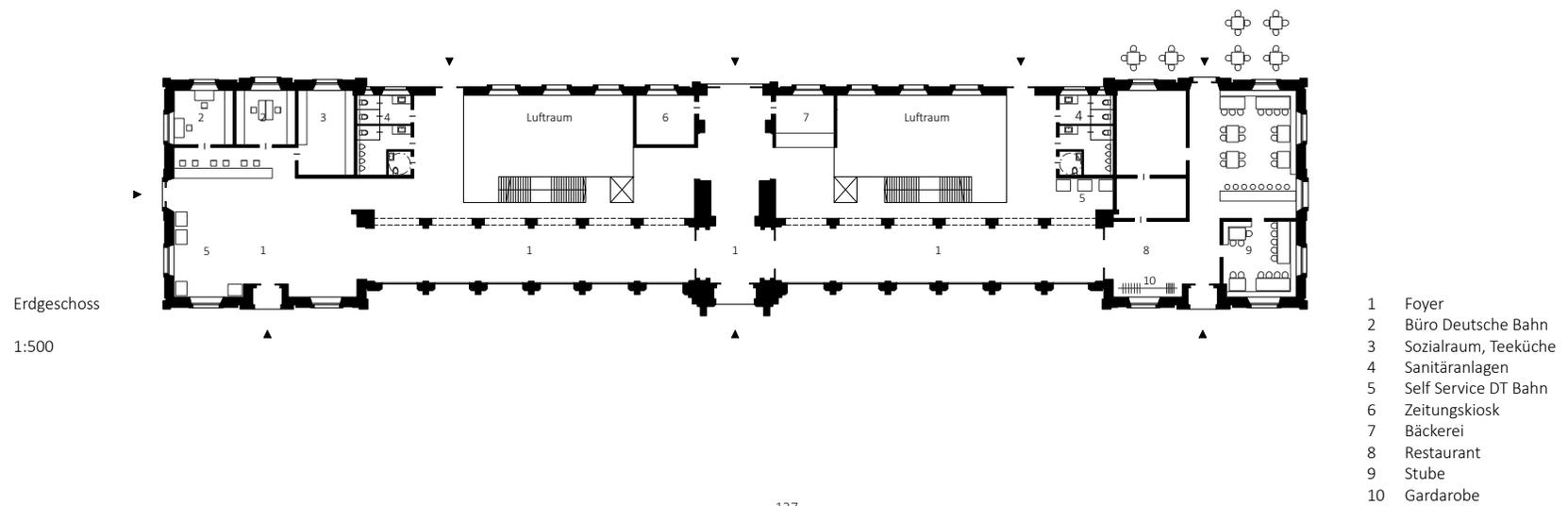
Masterplan Bahnhof

Das Bahnhofsgebäude wird so umgebaut, dass die Ebene-1 über großzügige Deckenöffnungen mit der bestehenden Erdgeschossenebene verbunden wird. Durch die möglichen Blickbeziehungen zwischen den beiden Ebenen erlebt der Bahngast Übersichtlichkeit und eine freie Raumentfaltung. Die vorgesehenen Dienstleistungsbetriebe sind nicht versteckt, sondern wirken ständig anwesend.

Die Funktionen werden teilweise erneuert, der Leerstand wird revitalisiert und erhält erneut die Funktion eines Bahnhofrestaurants. Die neuen Funktionen sind: Büro Deutsche Bahn, Self Service Bereich (Tickets), Zeitungskiosk, Bahnhofsrestaurant, Bäckerei, Sanitäreanlagen u.a.



Ansicht West



Erdgeschoss
1:500



“Bahnhofplatz Neu” Blick vom Bahnsteigaufgang kommend Richtung Norden

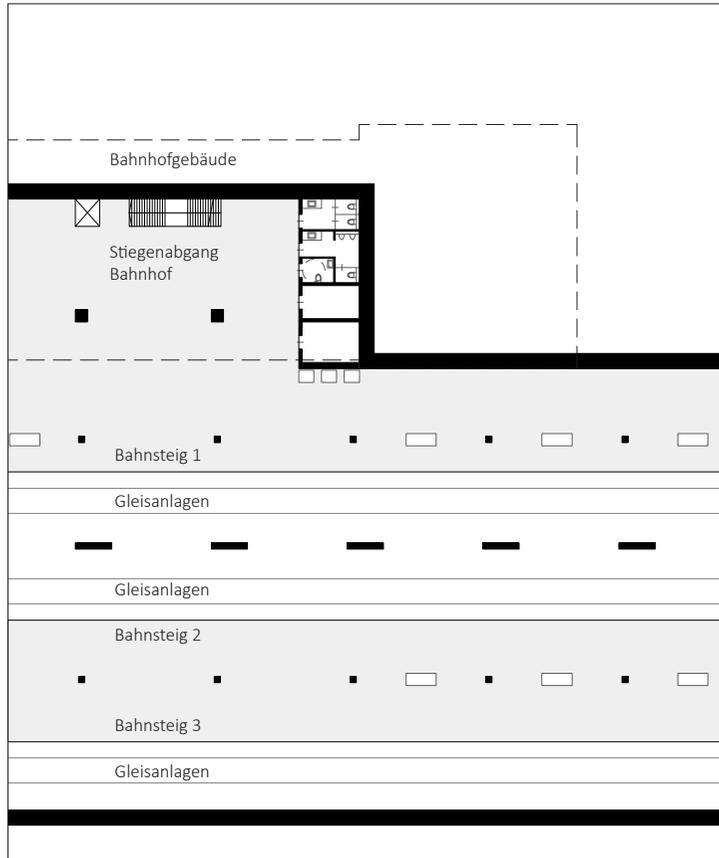


Blick aus der Bodanstraße zum Theater- Vorplatz

Masterplan Ebene-1

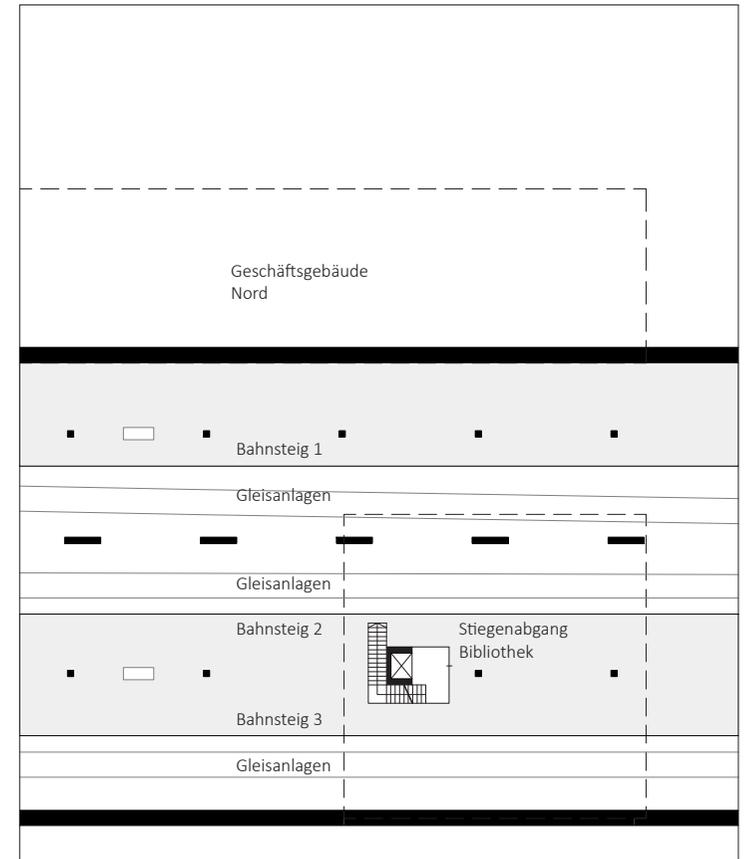
Die tiefer gelegten Bahnsteige und Gleisanlagen, ausgestattet mit künstlicher Belichtung und Belüftung, werden in einem ca. 30 m breiten „Tunnel“ geführt. Stiegenabgänge mit Aufzügen innerhalb des Bahnhofgebäudes bzw. der Geschäftszeile nördlich des Bahnhofs führen zum Bahnsteig 1. Der Bahnsteig 2 und 3 wird durch am „Bahnhofplatz Neu“ situierte Stiegenabgänge mit Aufzügen erschlossen. Weitere direkte Anbindungen mittels Lift und Treppenanlagen sind in folgenden Gebäuden vorgesehen: Neue Stadtbibliothek, Theaterakademie, Büro- und Verwaltungsgebäude.

Ausgestattet ist die Ebene-1 mit Fahrkarten- sowie Getränkeautomaten, Sitzgelegenheiten, Ankündigungstafeln, öffentlichen Sanitäreanlagen, Abstellräumen, Technikräumen, Kiosk, u.a.



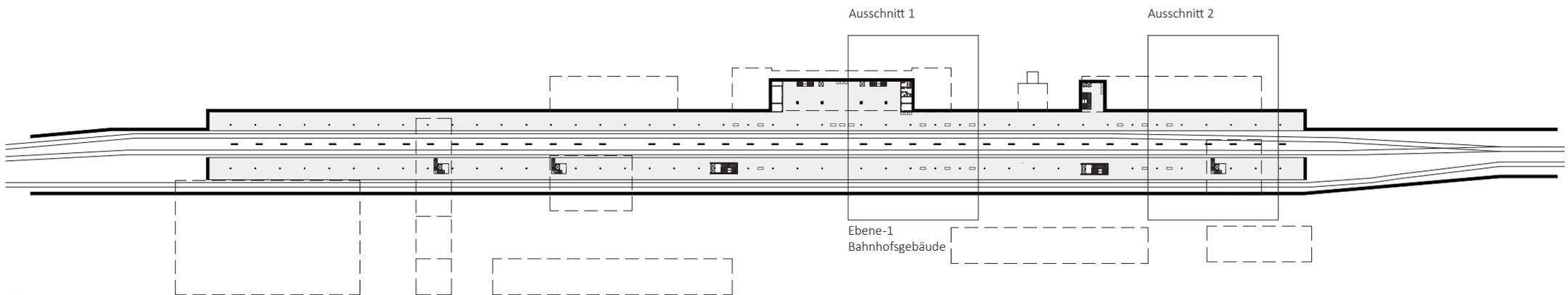
Ausschnitt 1

M 1:500

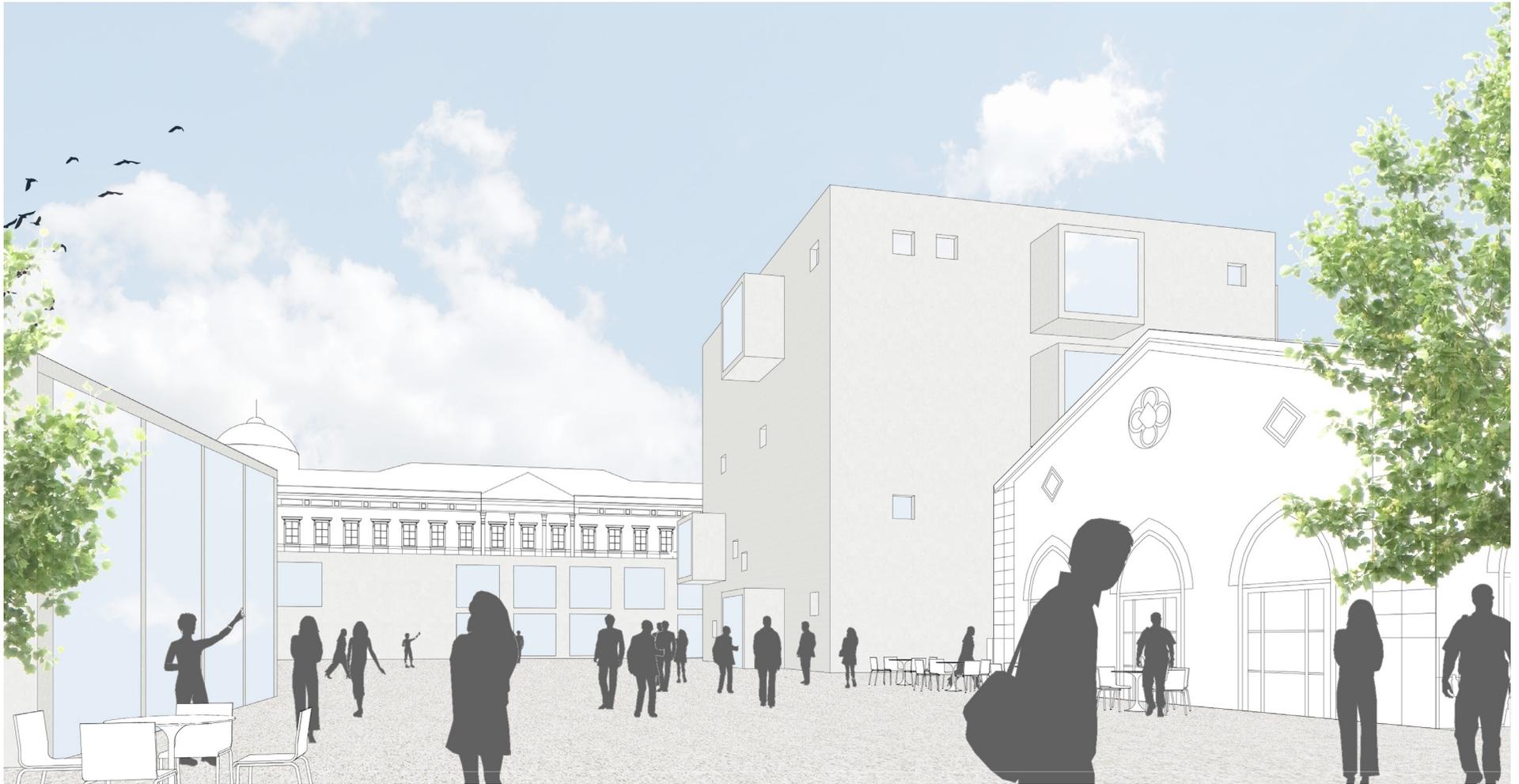


Ausschnitt 2

M 1:500



10 m 100 m



Blick von der Seepromenade Richtung Westen, im Hintergrund die denkmalgeschützte Bebauung (Gründerzeit)



Seepromenade Richtung Süden. Im Vordergrund das Bodenseeschiffahrts- Gebäude



Blick von Norden auf das Bibliotheksgebäude mit dessen Vorplatz. Im Hintergrund das Bodenseeschiffahrts- Gebäude.



Theaterplatz: Blick aus dem Durchgang von der Hochgarage kommend auf die Theaterakademie

06 ENTWURF BIBLIOTHEK

06.01 Bibliothek	148
06.02 Entwurf Bibliothek	150
Funktionen	150
Standort Erschließung	151
Belichtung Beleuchtung	151
06.03 Planmaterial Entwurf	152
Grundrisse	152
Schnitt A-A	158
Ansichten	160
06.04 Konstruktion Tragwerk	166
"Bahnhofplatz Neu"	166
Neue Stadtbibliothek Konstanz	167
Aufbautenkatalog	168
Details	170

06.01 Bibliothek

Entwicklung und Anforderung:

Bibliotheken- einst Ort elitärer Wissenssammlung- sind einem starken Wandel unterzogen. Seit den 1990er Jahren hat sich das Informationsangebot durch die Entwicklung elektronischer Medien und Netze grundsätzlich geändert. Zur klassischen Form des gedruckten Mediums (Buch, Zeitschrift, u.a.) stellt sich die „digitale Bibliothek“, ohne dass es jedoch Anzeichen gibt, die auf eine vollständige Verdrängung des „gedruckten Buches“ hinweisen. Dies gilt vor allem für nicht- spezialisierte Bibliotheken, deren bibliothekarischer Versorgungsauftrag im jeden Fall die allgemeinen Benutzeransprüche abdecken muss und dabei nicht mehr auf ein Medium beschränkt ist. Aus diesem Mindestangebot können und sollen sich entwicklungsfähige Themeninhalte bilden, damit es nicht über die Anpassung zur Verkümmern der Einrichtung „Bibliothek“ kommt.

Die Bibliothek soll als neuer „Ort“ der Begegnung für Information und (vergnügender) Auseinandersetzung mit dem heutigen Informationsangebot dienen. Der architektonische Ausdruck nach Außen und die Gestaltung der Innenräume sollen einerseits Vertrautheit mit dem sich wandelnden Vorstellungsbild „Bibliothek“ erzeugen, andererseits Platz / Raum für einen neuen Umgang mit neuen Medien ermöglichen.

Im Gebrauch der Informationen – vom Buch bis zur Online Datenbank – entsteht in den vorgegebenen aber freilassenden Raumfolgen eine wandelfähige Raumcharakteristik (Flexibilität).

Eine Bibliothek soll für den Besucher und Benutzer stimmungsmäßig ohne Hemmung oder Schwellenangst und immer als Ort und Quelle der Information erlebbar sein. Neben der physischen Barrierefreiheit ist das „sich frei fühlen“ im Zugang zur Information eine Voraussetzung für die gedeihliche Entfaltung der Institution „Bibliothek“.

Inhalte/ Angebote:

- Elektronischer Informationszugang:
Online Datenbank, Internet mit Zugang zu Artikeln, Büchern, Nachschlagewerken, Musik, Fotos u.a. Digitale Quellen ermöglichen weltweite Kooperation
- Buchinformation:
Es wird weiterhin Bedarf an (neuen) Büchern geben (lineare Texte/ Information). Neue Bibliotheken werden jedoch nicht von den großen Bücherlagern bestimmt. Mit Hilfe eines Bibliotheksystems kann jede Art von Medium- auch in Buchform- angefordert und vom Besteller abgeholt werden.
- Lebende Bücher / Living Library:
Entwickelt und umgesetzt in Dänemark im Jahr 2000 verbreitete sich die Idee „lebende Bücher“ in den Bibliotheken im skandinavischen Raum (beispielsweise Malmö 2005), in den Niederlanden (Almelo 2006) und in Deutschland (beispielsweise Berlin 2007).
„Lebende Bücher“/ „Living Library“ bedeutet, dass die „Bücher“ leben und erzählen können. Vielfach werden Menschen aus verschiedensten Kulturen von der Bibliotheksverwaltung eingeladen und den Bibliotheksbesucher „ausleihend“ für eine bestimmte Zeit – zwischen einer halben bis einer Stunde – zur Verfügung gestellt. Menschen und Titel, entsprechend dem Autor eines Buches und Titel werden Interessierten periodisch bekannt gegeben. Die Bibliothek als Ort der sozialen Begegnung und Auseinandersetzung wird betont.
- „Literaturkreis“/ „Lesekreis“:
Häufig und auf eine lange Tradition zurückblickend in privatem Rahmen abgehalten, erfreut sich der Lesekreis ungebrochener Bedeutung. Eine Gruppe von Personen setzt sich mit einem bestimmten Buch (Titel) und den einzelnen Meinungen dazu auseinander.

- Kulturelle Veranstaltungen:
Der Bogen spannt sich von der Buchpräsentation mit musikalischer Umrahmung über Vorträge und Diskussionsrunden bis zur Präsentation der neuesten elektronischen Medienangebote.

Die Bibliothek als:

- Sozialer Treffpunkt und Ort der Begegnung
- Lernort und Ort der Ruhe
- Ort der Unterhaltung
- Ort kultureller Veranstaltungen und Ort des freien Informationszuganges
- Einladender, entspannter und spannender Aufenthaltsort

Lage:

Gelegen an einem zentralen Standort der Stadt, gut versorgt mit öffentlichen Verkehrsverbindungen, Parkplätzen und einem Umfeld mit verschiedenen ergänzenden Versorgungseinrichtungen, u.a. Gastronomie, kulturelle Einrichtungen (Theater, Kino, Galerien, Musik, Geschäften und Buchhandel).

Außen – Innen – Außen(Bezug):

Das Bibliotheksgeschehen, der „Inhalt“ soll von außen, von der Öffentlichkeit wahrgenommen werden können. Ebenso soll für den Benutzer im Bibliotheksinneren die Einbettung „seiner“ Bibliothek in der Außenumgebung bemerkbar sein.

Diese Bezüge müssen jedoch in einem entsprechenden Verhältnis ausgebildet werden, damit auch die Eigenschaften/ Funktionen „Ruhe und Konzentration“ für den Betrachter erlebbar werden.

Raumzonen- Innenräume- Funktionen:

Teilweise klar definierte Innenräume für Restriktionsbereiche, Lernräume, Aufbewahrungs- und Lagerräume, teilweise variable „ineinanderfließende“ Räume oder Raumfolgen, die ein sich veränderndes Nutzerverhalten oder wechselnde bibliothekarische Angebote zulassen. Siehe auch Abschnitt „Die Bibliothek als:“.

Weitere Hauptfunktionen:

- Rezeption
- Ausleihe
- Rückgabe
- Elektronischer Rückgabeautomat im Eingangsbereich
- Cafézone, Vorbereitungsküche
- Kinderbereich
- Arbeits- und Lernplätze, Ruhebereiche

Ausstattung:

Die Ausstattung muss eine Nutzungsvielfalt und Veränderungen zulassen. Möglichst wenig „starre“, möglichst viele „bewegliche“ Ausstattungen sind förderlich. Beispielsweise Regale auf Rollen, Paravents und Leichtwände mit Akustikeigenschaften, Schiebewände, kombinierbare Möblierung für verschiedene Nutzungsansprüche (Tisch und Stuhlaufstellungen).

06.02 Entwurf Bibliothek

Dem Entwurf liegt die Ansicht zugrunde, dass eine Bibliothek in einer Mittelstadt verschiedenste inhaltliche Funktionen erfüllen muss und nicht nur spezialisiert sein darf. Die Bibliothek am „Bahnhofplatz Neu“ kann man deshalb als Stadt- und Universitätsbibliothek bezeichnen. Sie dient als zusätzliche Fachbibliothek zu der an der Stadtperipherie liegenden Universitätsbibliothek. Inhaltlich deckt sie die Informationswünsche der Besucher ab, vom Entleihen eines Buches aus dem Freihandbereich, über die Online Datenbank bis hin zur Mediathek und einem Restriktionsbereich.

Vier Geschossebenen gliedern das Bibliotheksgebäude in verschiedene, unterschiedliche Zonen. Von der öffentlich- durchgängigen Erdgeschossenebene bis zum konzentrierten Arbeits- und Studienbereich auf der vierten Geschossebene. Akustisch von „laut“ bis „leise“, in der Begegnung von Gemeinschaft bis zum Rückzug- Ort für den Einzelnen.

Nach außen hin bilden sich in angesetzten Kuben („Lichtaugen“) „Lese“- Bereiche. Als „Lichtaugen“ stellen sie die visuelle Verbindung von Außen nach Innen und umgekehrt dar. Für den am Platz stehenden Betrachter geben sie einen ausschnittweisen Einblick in das Innere und damit in das Bibliotheks- geschehen. Beabsichtigt ist jedoch auch eine bestimmte Konzentration, d.h. neben den großen „Lichtaugen“ gibt es vereinzelte kleine Lichtöffnungen, die in ihrer Anordnung und Größe die „geschlossene“ Wirkung des Innenraumes nicht auflösen, aber auch nicht ein eingesperrtes Gefühl hervorrufen. Als ruhige Lichtquelle dient eine großzügige Dachverglasung, die mittig in der Dachfläche angeordnet ist. Das Licht verteilt sich über die einzelnen Galerieebenen bis in das Erdgeschoss. Die Treppenanlage als Erschließungs- und Informationsband umfasst den „Lichthof“, verbindet die einzelnen Informationsebenen mit ihren unterschiedlichen Informationsschwerpunkten. Der Erschließungskern mit Lift und Treppenanlage verbindet alle oberirdischen Ebenen, der Lift und eine gesonderte Treppe führen jedoch weiter bis auf die Ebene-1, den neuen unterirdisch angelegten Bahnsteigen und ermöglicht damit dem Bahngast den direkten Zugang.

Funktionen

Erdgeschossenebene = öffentlich:

Der Erdgeschossbereich als öffentlicher Bereich dient dem zwanglosen Eintritt und Durchgang, lädt aber auch zum Verweilen ein. Die Begegnung zwischen verschiedenen Personen aus unterschiedlichen Kulturen und Nationen soll im Cafébereich durch ein vielfältiges Angebot von verschiedensprachigen, internationalen Tageszeitungen, Zeitschriften und Magazine ermöglicht und gefördert werden. Gleichzeitig können Eltern die Kinderbibliothek mit dem Spielbereich, der akustisch getrennt ist, einsehen. Für öffentliche Lesungen, Gesprächsrunden und Diskussionsveranstaltungen mit unterschiedlichen Teilnehmerzahlen stehen entsprechende Räumlichkeiten zur Verfügung. Weitere Funktionen, wie die Information, die Bücherausleihe bzw. Rückgabe, Garderobe und Sanitäranlagen (in allen Geschossen) sind ebenfalls im Erdgeschoss situiert.

Obergeschossenebene 1 = allgemeiner Freihandbereich:

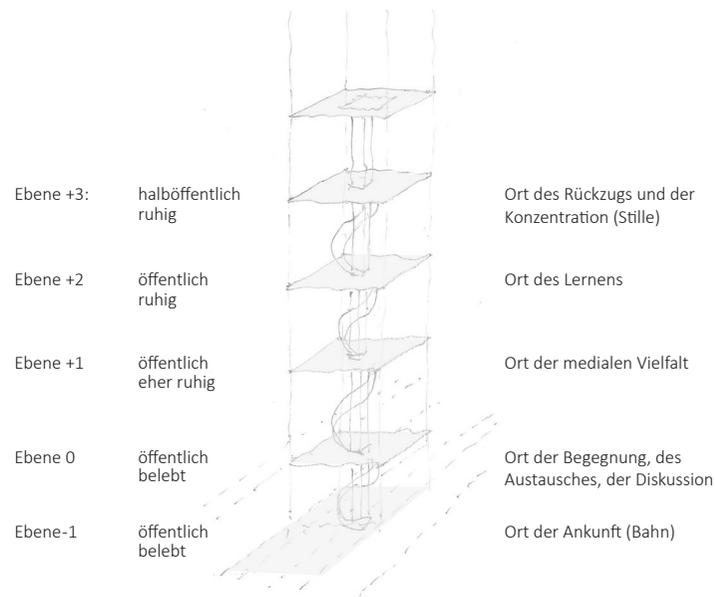
Ausgestattet ist die erste Obergeschossenebene mit dem Freihandbereich (Belletristik, Fachliteratur) und Research Plätzen. Regalsysteme und freie Sitzmöglichkeiten.

Obergeschossenebene 2 = Leseboxen, individueller Lesebereich:

Die Obergeschossenebene 2 bietet abgesehen von einem weiteren Freihandbereich Leseboxen, die akustisch so ausgestattet sind, dass ein konzentriertes Arbeiten ermöglicht wird. Die Box ist so aufgebaut, dass beim Sitzen eine kleine, abgeschlossene Innenwelt entsteht, im Stehen jedoch der Kontakt zur Umgebung aufgenommen werden kann (Wandhöhe ca. 1,40 m).

Obergeschossenebene 3 = Restriktionsbereich:

Der Restriktionsbereich beinhaltet gesicherte Werke, die durch ihre Kostenintensität nicht frei zugänglich gemacht werden können. Eine Ausleihe ist nicht möglich. Leseboxen, konzipiert wie auf Ebene 2, ermöglichen ein ruhiges und konzentriertes Arbeiten, Lesen und Lernen. Der Zugang erfolgt mit Hilfe einer Identitäts- Registrierkarte, die an der Information erhältlich ist.



Standort | Erschließung

Das Bibliotheksgebäude ist am nördlichen Platzende wirkend als Platzabschluss des „Bahnhofplatz Neu“ situiert. Die unmittelbare Nähe zur Altstadt, die direkte Verbindung zu den unterirdisch gelegenen Bahnsteigen, die gute Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz, Parkplätzen (Parkhaus) und dem Platzumfeld mit den verschiedenen Versorgungseinrichtungen ergeben den Standort.

Die Zugangsmöglichkeiten stülpen sich nach außen durch kubisch geformte Verlängerungen des Innenraums und ermöglichen die Interaktion von außen und innen. Der nördliche Zugang nimmt die Besucher aus der Altstadt kommend auf, führt sie in das Gebäudeinnere mit seinem konzentrierten Raumerlebnis über den südlichen Ausgang auf den neu entstandenen Platzraum „Bahnhofplatz Neu“.

Das Bibliotheksgebäude wird von zwei Seiten (Nord- und Südseite) erschlossen. Über eine innen liegende Rampe wird die höher gelegene Erdgeschossesebene ihrer Bedeutung entsprechend hervorgehoben und betont. Sie dient der Begegnung und dem Austausch – sie lebt wie ein städtischer Platz- ein Stadtraum im Stadtraum.

Belichtung | Beleuchtung

Belichtung:

Eine Betonung der einzelnen Innenbereiche der neuen Stadtbibliothek soll durch unterschiedliche Belichtungsqualitäten erzeugt werden. Angesetzte Kuben („Lichtaugen“) an das massive Bauvolumen der Bibliothek als Aufenthaltsbereiche für den Besucher zur Interaktion und visuellen Verbindung zwischen Innen und Außen. Das „Bibliotheksgeschehen“ ist von außen erkennbar und zeigt sich nach außen.

Kleine „punktförmige“ Lichtöffnungen sind in der Fassade zur gezielten Belichtung und für den individuellen Ausblick angeordnet.

Die Belichtung über die zentrierte Dachverglasung, welche zeltdachförmig ausgeführt wird, führt zu einer milden Gesamtausleuchtung der galerieartigen Geschossebenen (Innenraum) bis ins Erdgeschoss.

Beleuchtung:

Neben einem allgemeinen behördlich vorgeschriebenen Beleuchtungsstandard gibt es Raumzonen mit zusätzlich veränderbarer Beleuchtung. Jeweils dem Anlass entsprechend kann eine Lichtstimmung erzeugt werden, die das vorgesehene Geschehen lichttechnisch unterstützt. Beispielsweise „Märchen erzählen“ oder „Wissenschaftlicher Vortrag“.

06.03 Planmaterial Entwurf

Grundrisse

Untergeschoss (siehe Kapitel "Entwurf Masterplan", Seite 137)

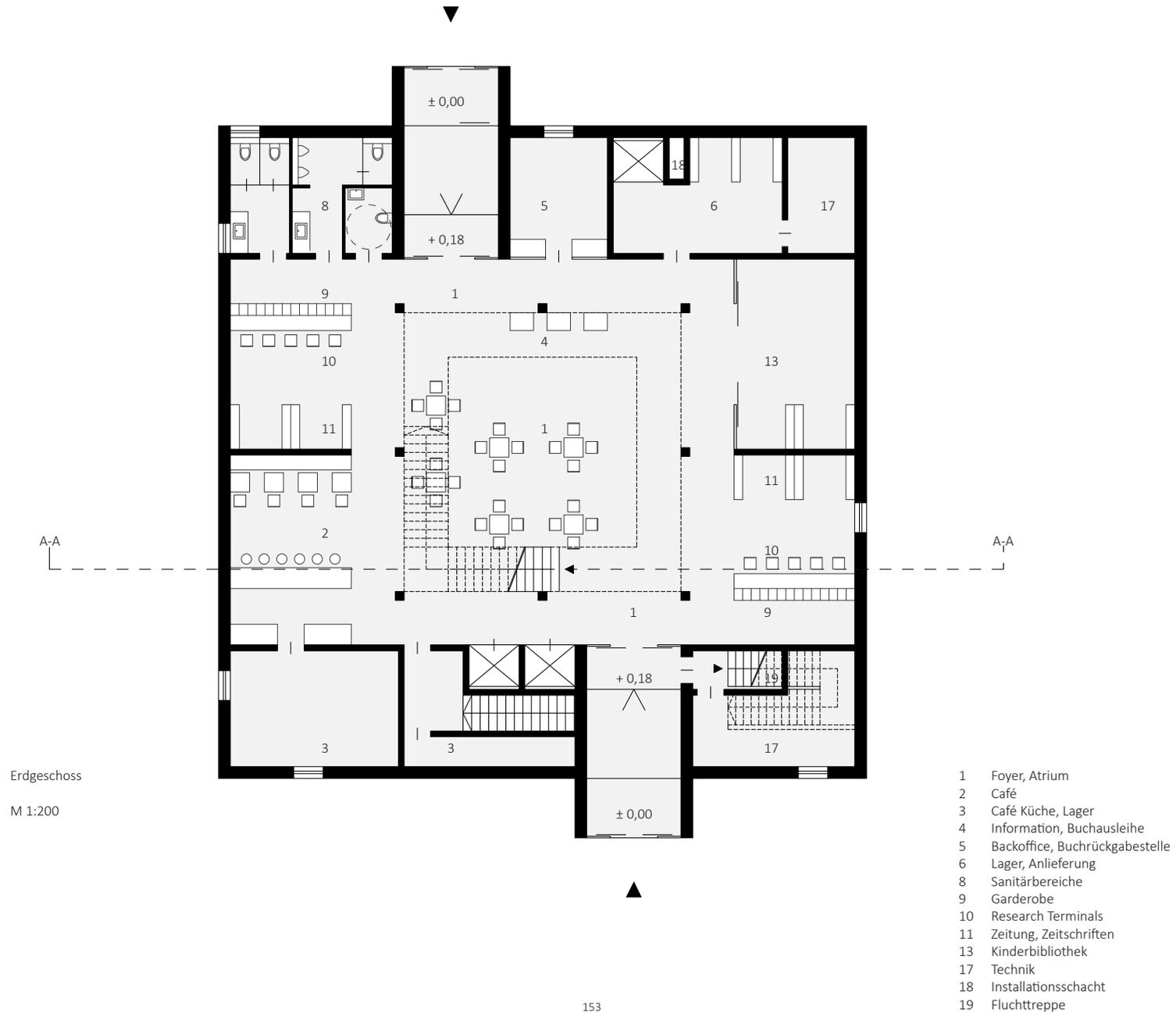
Erdgeschoss

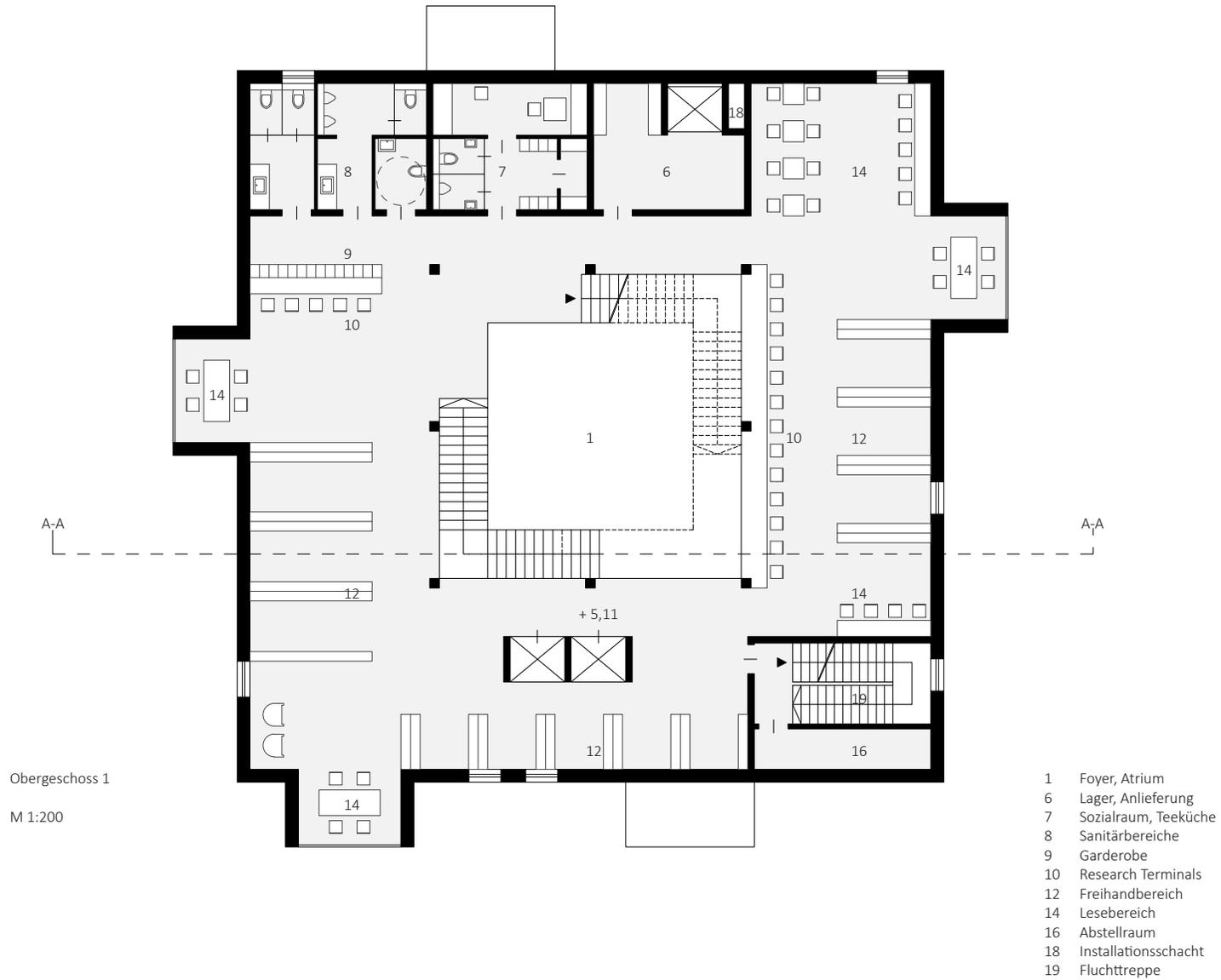
Obergeschoss 1

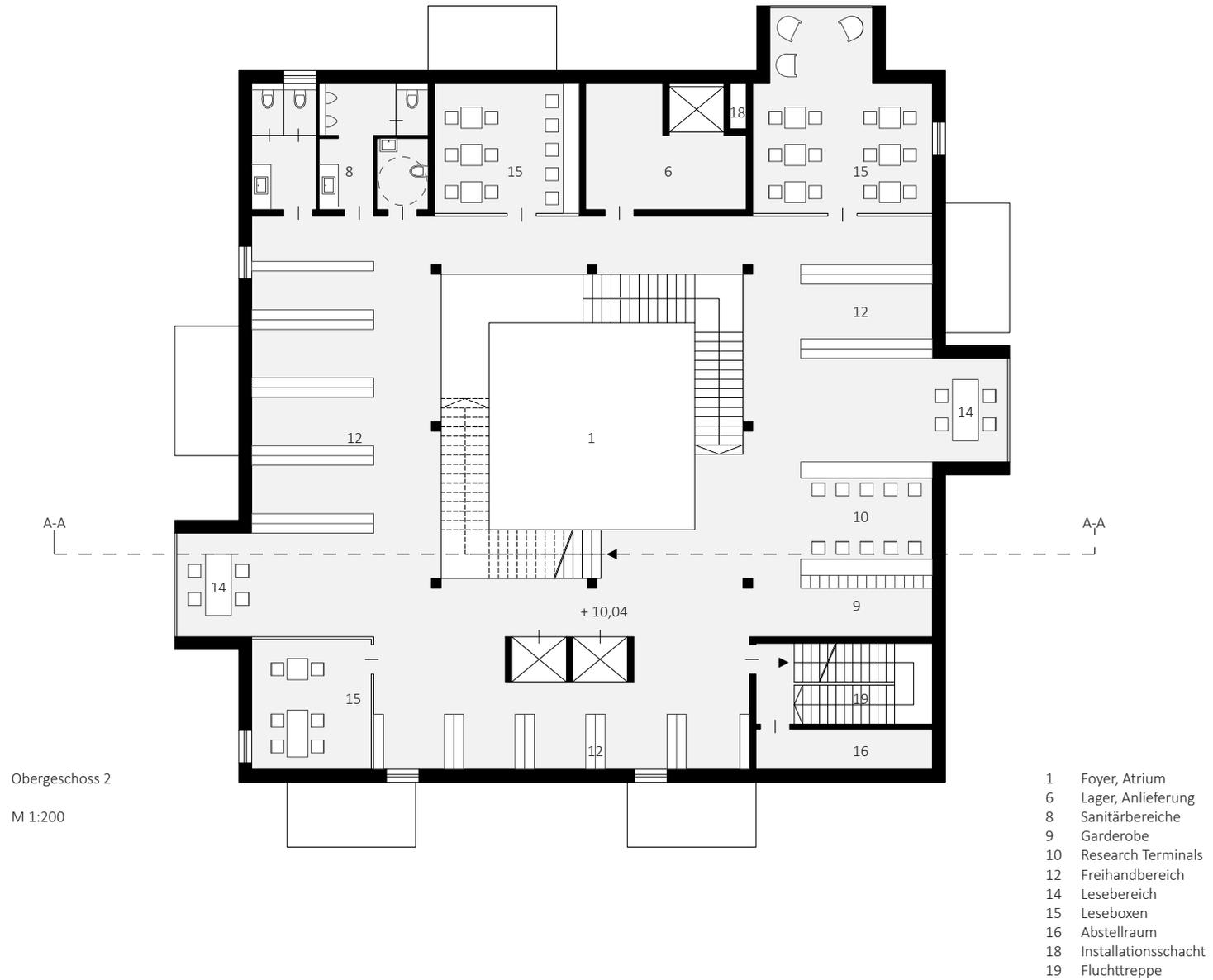
Obergeschoss 2

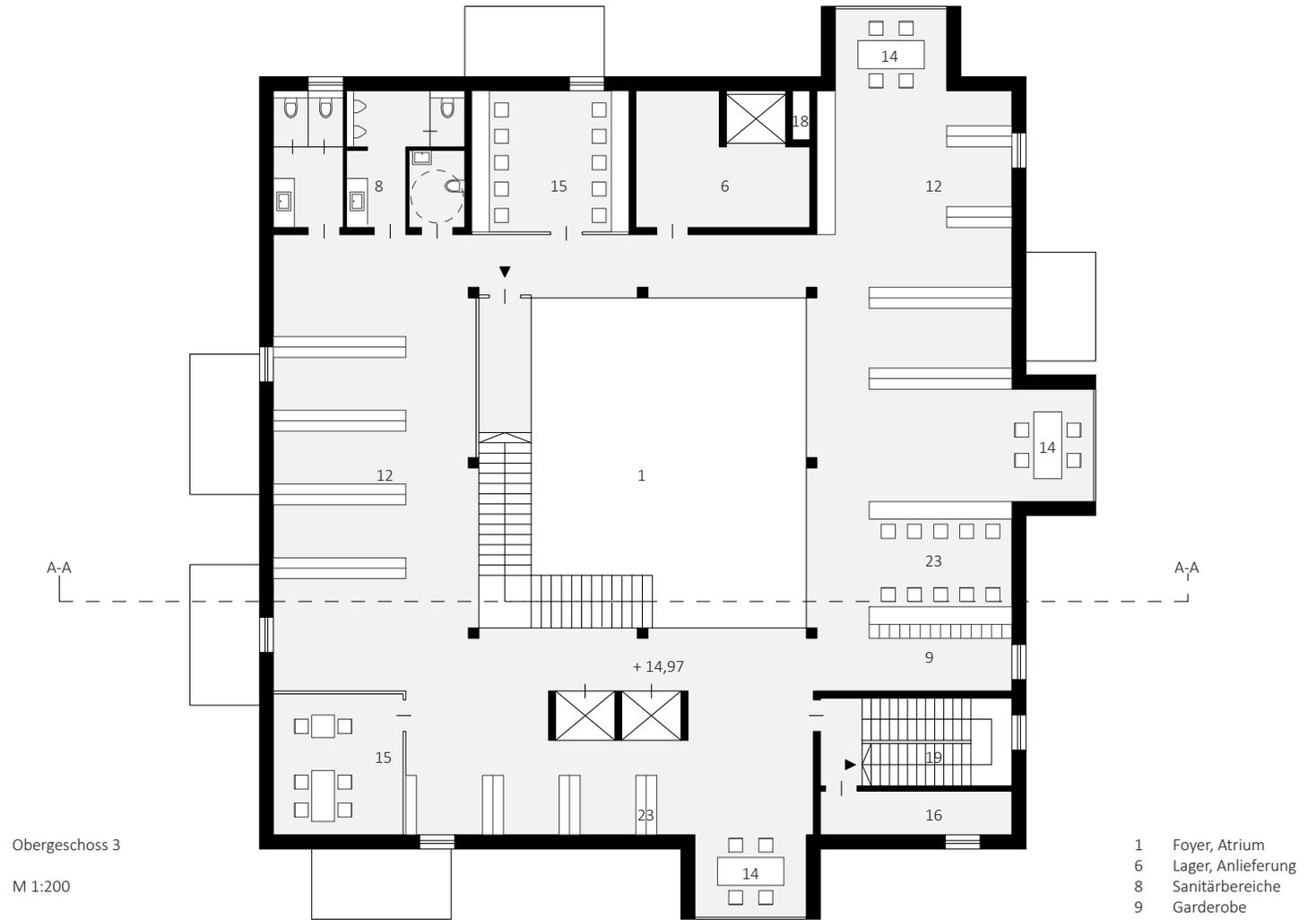
Obergeschoss 3

Dachdraufsicht

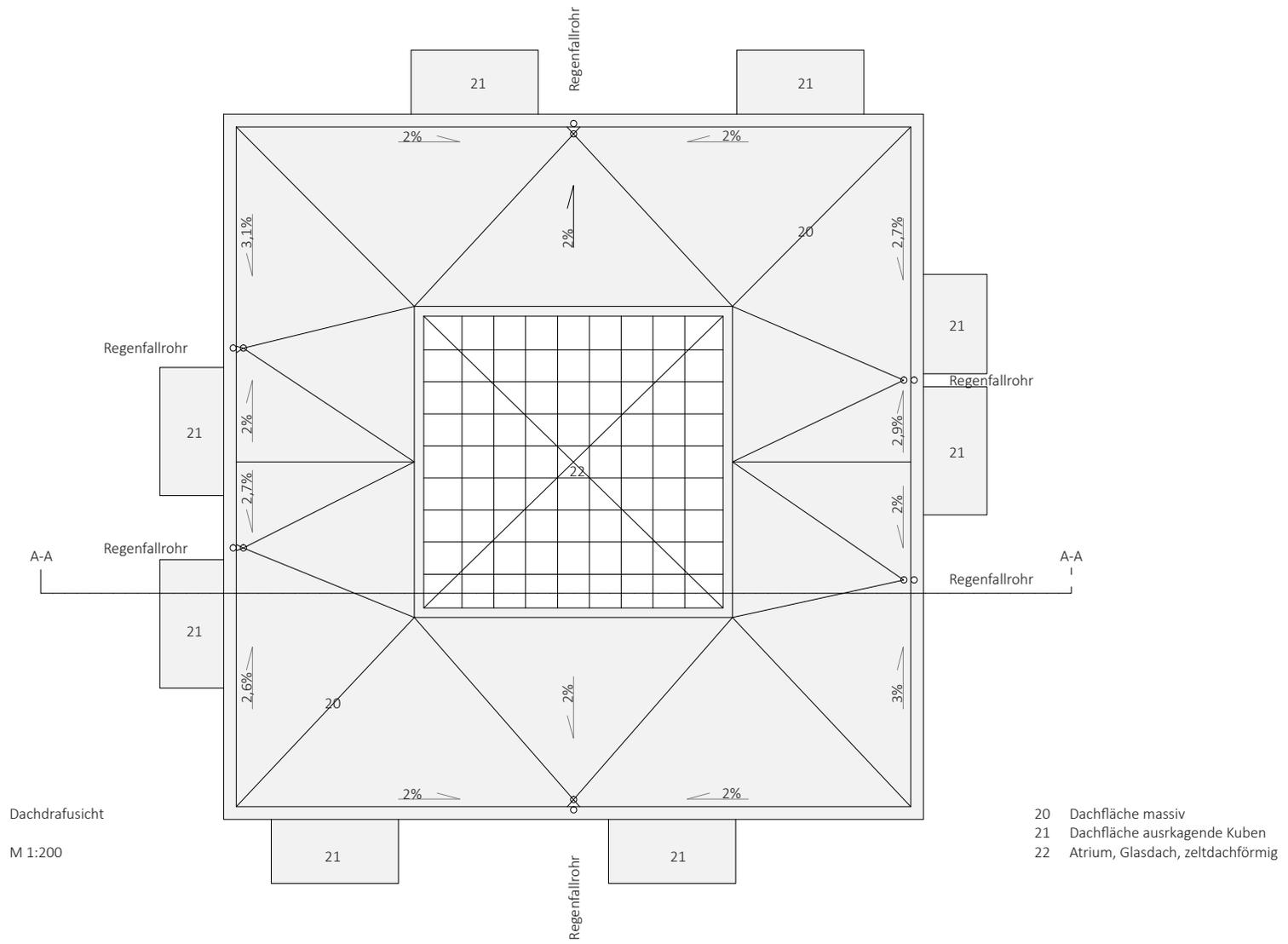








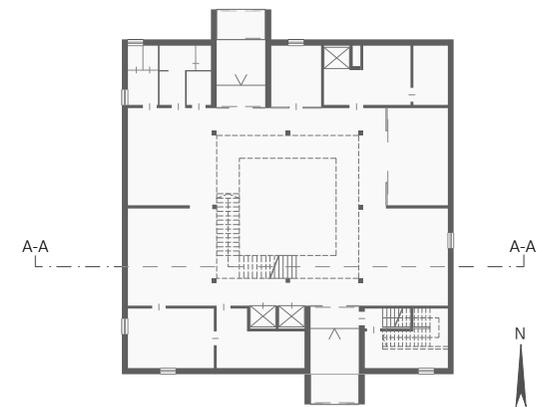
- 1 Foyer, Atrium
- 6 Lager, Anlieferung
- 8 Sanitärebereiche
- 9 Garderobe
- 10 Research Terminals
- 12 Freihandbereich
- 14 Lesebereich
- 15 Leseboxen
- 16 Abstellraum
- 18 Installationsschacht
- 19 Fluchttreppe
- 23 Mediathek

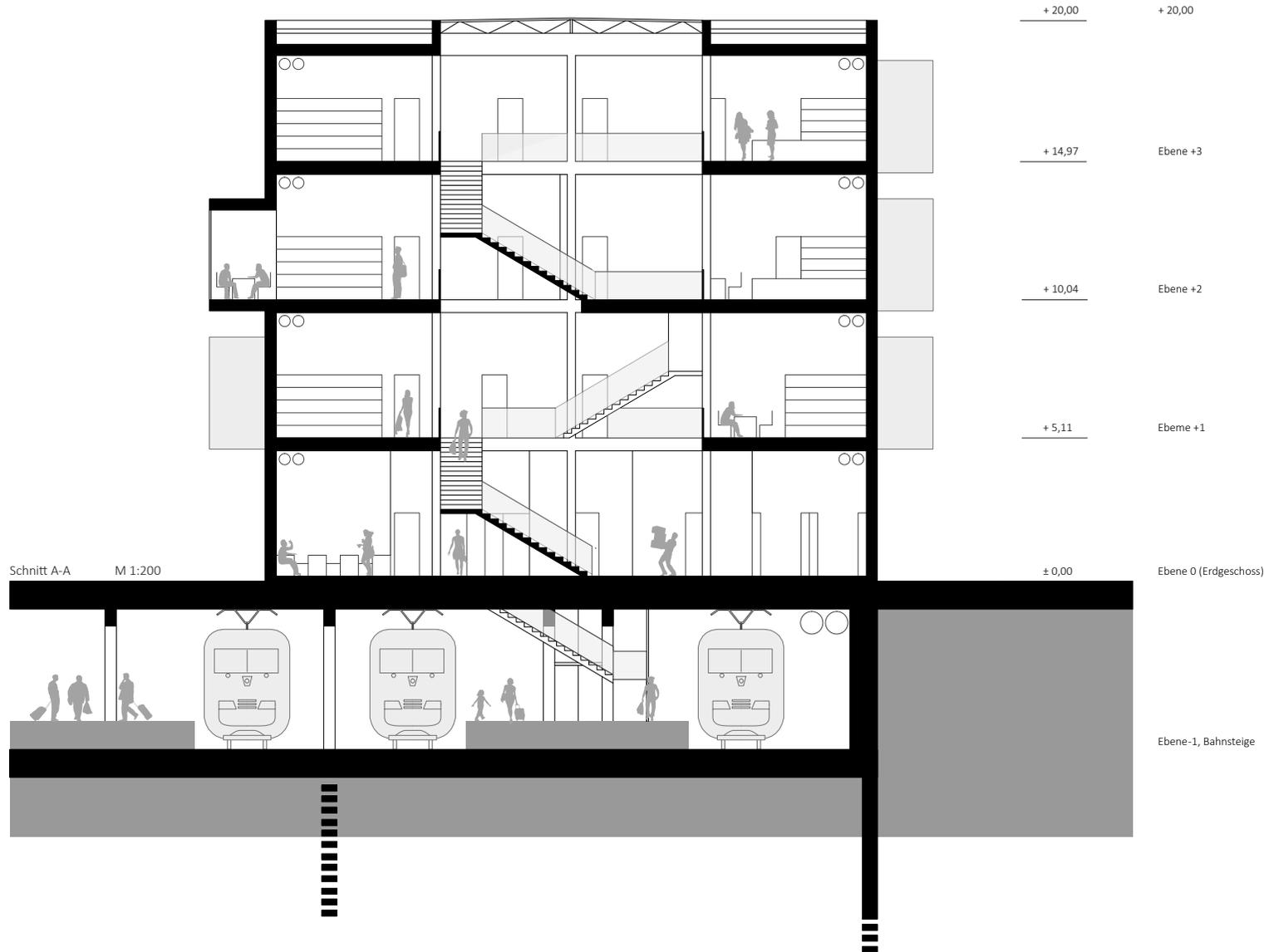


Schnitt A-A

Geschnitten wird das Bibliotheksgebäude in Blickrichtung Norden mit der darunter liegenden Bahnsteigebene- 1. Die Räume der Obergeschosse mit teilweise fließenden Raumübergängen gruppieren sich galerieartig um den zentralen Erschließungs- und Belichtungskern (Belichtung über die zentrierte Dachverglasung). Das Erdgeschoss (Ebene 0) ist gegenüber dem Platzniveau etwas angehoben um der Bedeutung dieser öffentlichen Zone gerecht zu werden.

Die Erschließung von der Ebene 0 auf die Ebene-1 ist in der Ansicht dargestellt.





Ansichten

Die Ansichten der neuen Stadtbibliothek sind in die Ansichten der unmittelbaren baulichen Umgebung eingesetzt, um die Größenverhältnisse und das Zusammenspiel der Bauvolumen darstellen zu können.

Gezeigt werden die Ansichten in der Reihenfolge:

Süd

West

Nord

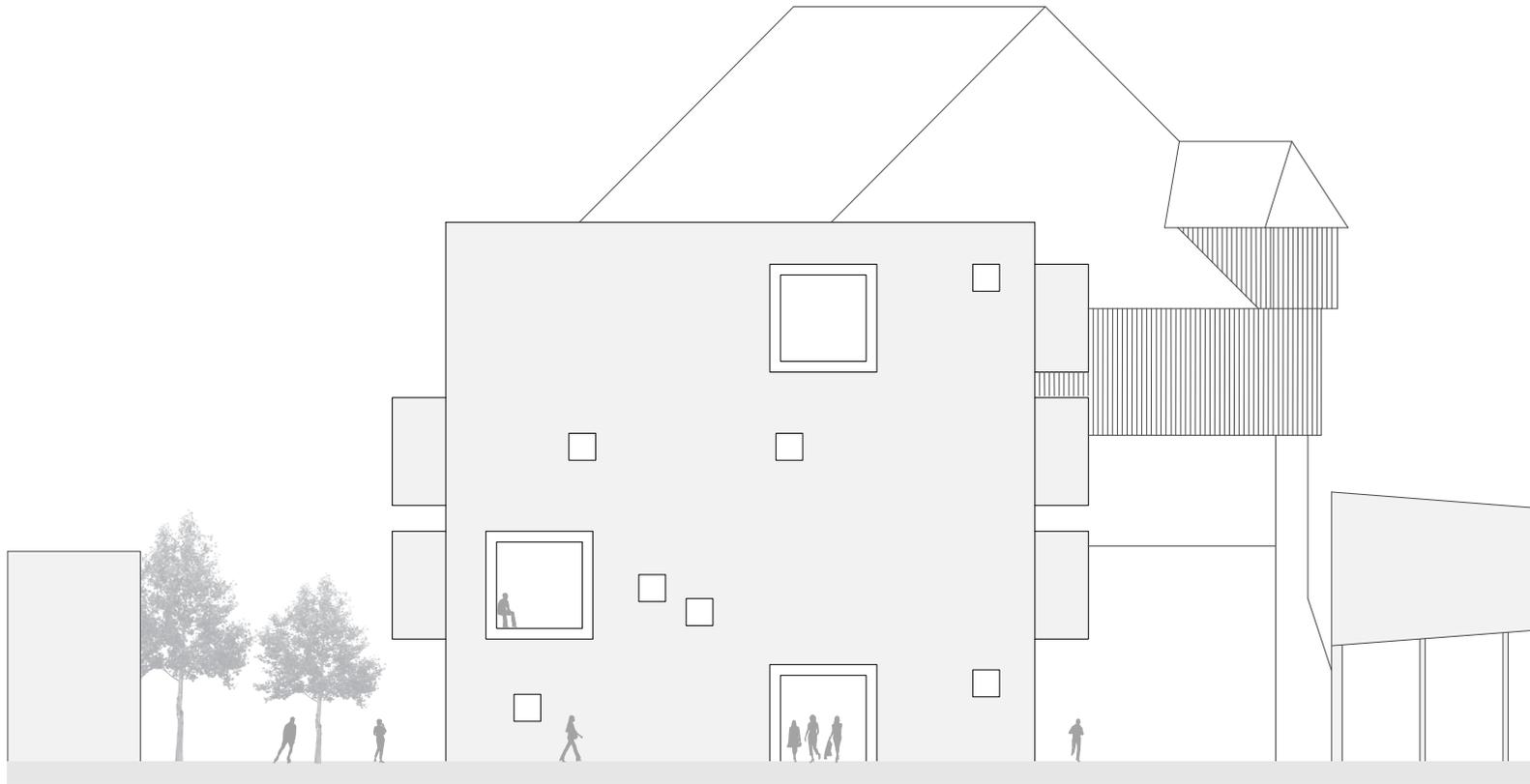
Ost

Die Ansicht Süd zeigt das Größenverhältnis der neuen Stadtbibliothek mit dem nördlich dahinterliegenden und denkmalgeschützten Konzilgebäude.

Die Ansicht West hebt die Bedeutung der Stadtbibliothek als räumlicher Platzabschluss hervor, ohne die Blick- und Erlebnisbeziehung zur Seepromenade zu verdecken.

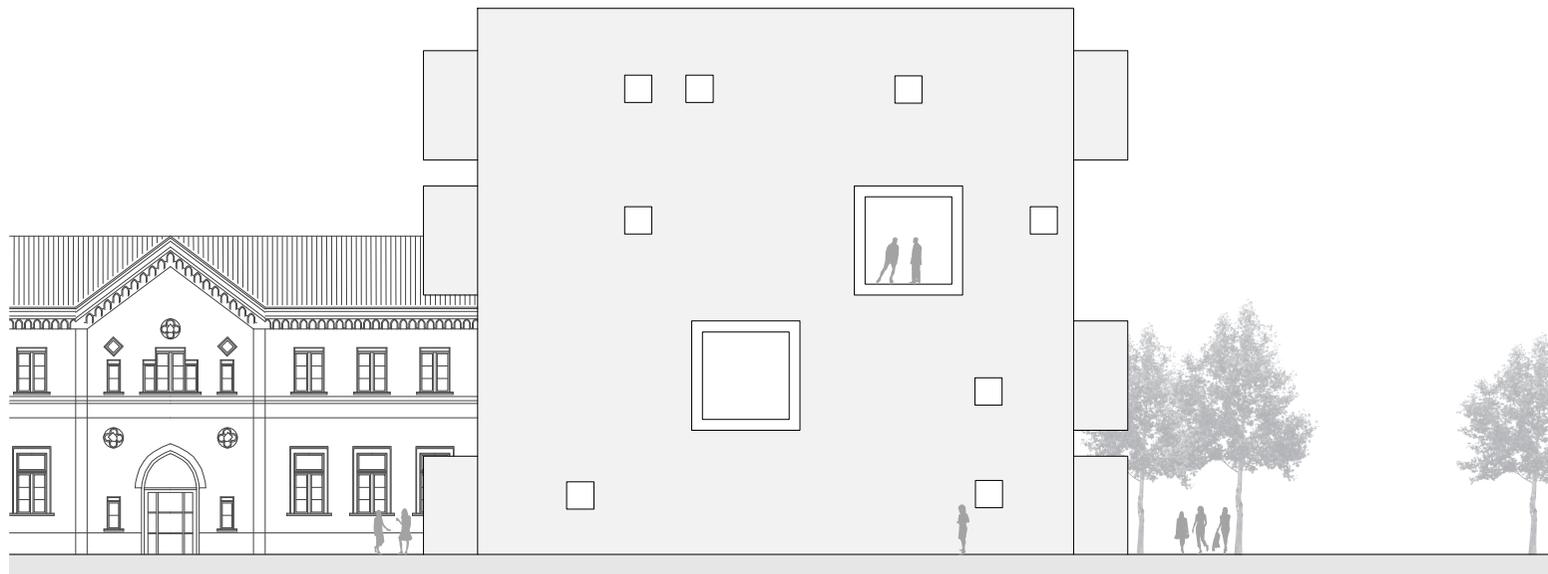
In der Ansicht Nord wird erkennbar, dass das Bibliotheksgebäude die Vertikalität und damit die städtebauliche Bedeutung des Bahnhofsturms als städtisches Wahrzeichen Konstanz' nicht beeinträchtigt.

In der Ansicht Ost wird die Bibliothek durch die gründerzeitlichen Hausfassaden "eingefasst", wobei die Bedeutung dieser denkmalgeschützten Gebäudereihe durch die Bibliothek nicht in den Hintergrund gerückt wird. Die Bibliothek überragt das östlich vorgelagerte Gebäude der Bodenseeschiffahrt und wird vom ankommenden Fahrgast der Bodenseeschiffahrt, sowie von der Seepromenade, als neues- aber etwas zurückgenommenes- Stadtzeichen wahrgenommen.



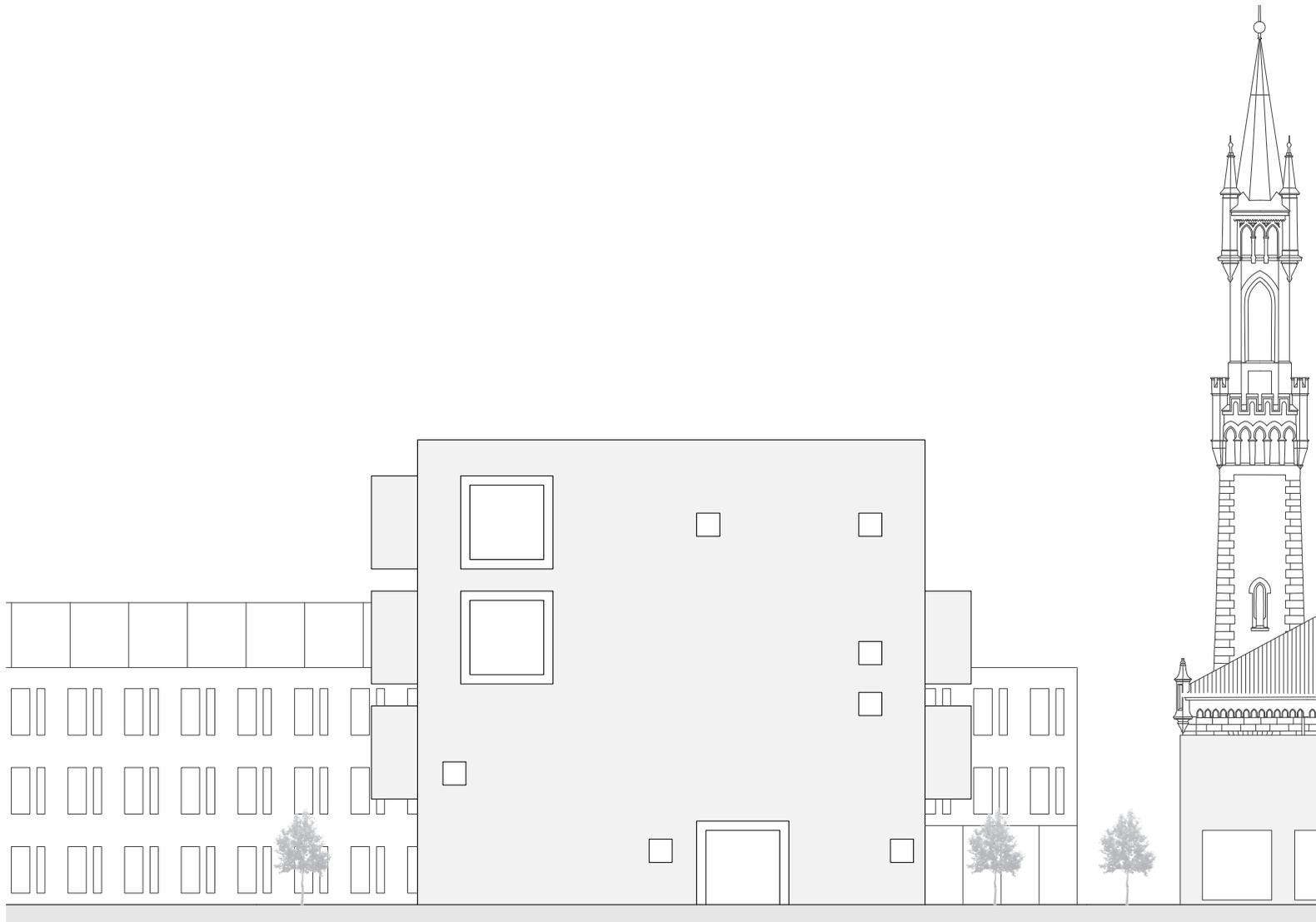
Ansicht Süd

M 1:200



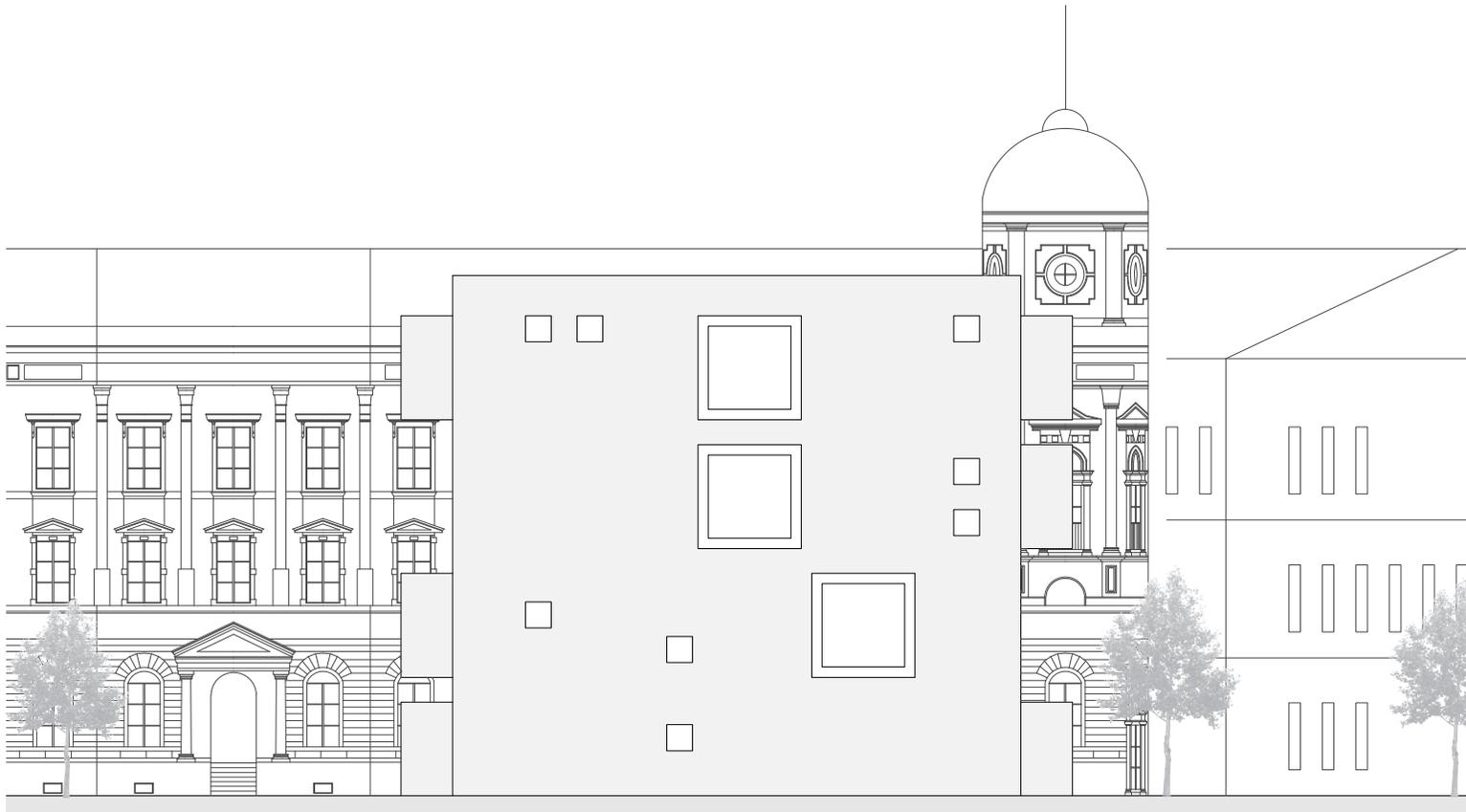
Ansicht West

M 1:200



Ansicht Nord

M 1:200



Ansicht Ost

M 1:200

06.04 Konstruktion | Tragwerk

⁷⁴ Interview mit Dipl.-
Ing. Anton Kaltenböck

„Bahnhofplatz Neu“ | Ebene-1:

Baumaßnahme: Tieferlegung der bestehenden Bahnsteige und Gleisanlagen auf die Ebene-1 mit Deckenausbildung als „Platzboden“ des „Bahnhofplatz Neu“.

Geologie: Deckschicht: tonig- sandige Schluffe, darunter anstehender Seeton auf Geschiebemergel (Moräne).

Grundwasserverhältnisse: Die Lage am Bodensee bewirkt einen hohen Grundwasserspiegel der mit dem Seespiegel in Korrelation steht. Daraus resultiert ein wassergesättigter Boden.

Konstruktive Maßnahmen: Für die technische Umsetzung der Tieferlegung der Bahnsteige mit Gleisanlagen gibt es mehrere Lösungsmöglichkeiten, wie beispielsweise die Errichtung einer Spundwand, einer Schlitzwand oder einer Bohrpfahlwand. Die Entscheidung welche Methode für den Baugrubenverbau gewählt wird, hängt primär von den Platzverhältnissen, der zur Verfügung stehenden Bauzeit und der gewählten Bauphasen der daraus resultierenden Kostenbetrachtung ab.⁷⁴

Baugrubenverbau- Bohrpfahlwand: Bohrpfähle im Durchmesser von ca. 60- 80

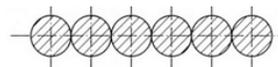


Abb. 108: Tangierende Bohrpfahlwand

ca. 60- 80 cm werden „Mann an Mann“ in den Boden gebohrt. Die Länge der Bohrpfähle

werden sämtliche Zwickel zwischen den einzelnen Bohrpfählen in einem weiteren Arbeitsschritt mit Hilfe von Bohrlanzen und Einpressung von Zementschlämme die Dichtigkeit erzielt.

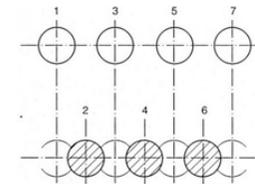


Abb. 109: Überschnittene Bohrpfahlwand, Primär- und Sekundärpfähle

Als Alternative kann auch eine überschnittene Bohrpfahlwand als Baugrubenverbau ausgeführt werden. Es werden die ersten Bohrpfähle im Pilgerschrittverfahren unbewehrt eingebohrt und die darauffolgenden Bohrpfähle werden überschnitten zu den erstgesetzten Bohrpfählen (unbewehrte) gebohrt. Die Länge der Bohrpfähle ist abhängig von den Bodenverhältnissen und dem anstehenden Wasserdruck.

Die Bohrpfahlköpfe werden vom Beton befreit und über einen Stahlbetonrost indem die Bohrpfahlbewehrung miteingebunden wird, verbunden.

Aussteifung der Baugrube: Die Baugrube (Ausmaß: ca. 30 x 400 m, bei Bedarf in Abschnitte unterteilt) wird in Schichten ausgehoben (Schichttiefe ca. 2,50 m) und durch Queraussteifungen („steifer Ausbau“) im Abstand von ca. 3 m (beispielsweise Stahlrohr mit Vorspannung oder Stahlfachwerk, beide mit Laststreben) fixiert.

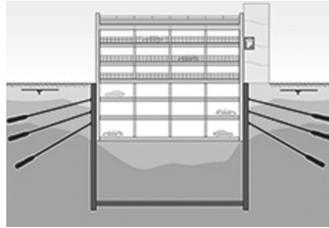


Abb. 110: Rückankerung der Bohrpfahlwände

Eine Rückankerung der Bohrpfahlwände ist als alternative Lösung möglich. Im innerstädtischen Bereich wird auf Grund des beschränkten Platzbedarfs (Infrastrukturleitungen wie Abwasserkanal, Versorgungsleitungen, ...) der Einsatz von Rückankerungen abgesehen.

Baugrubensohle: Um eine dichte Baugrube zu erhalten, wird die oberste verbleibende Bodenschicht in einer Stärke von 2-3 m mit Hilfe von Zementsuspension zu einer Bodenplatte verpresst (Grouting, Verpresskörper). Eine Sauberkeitsschicht auf einer Rollierung ergibt die unterste Ebene für die Herstellung der Stahlbetonplatte als Tragelement für die Gleisanlagen und Bahnsteige. Durch das vorherrschende Wasserregime ist mit hohen Auftriebskräften (Wasser) zu rechnen, die eine Ankerung der Bodenplatte notwendig macht (Mikropfähle in einem Raster von ca. 2 x 2 m versetzt).

Baugruben Innenwand: Baugrubenseitig wird der Bohrpfahlwand eine 40 cm dicke Stahlbetonwand (WU- Beton) als Sichtwand vorgesetzt. Um die gewünschte Dichtigkeit zu erreichen sind über Dichtbänder sind die Bodenplatte, die Sichtwände und die Decke verbunden. (zum Beispiel: System Weiße Wanne).

Neue Stadtbibliothek Baukörper:

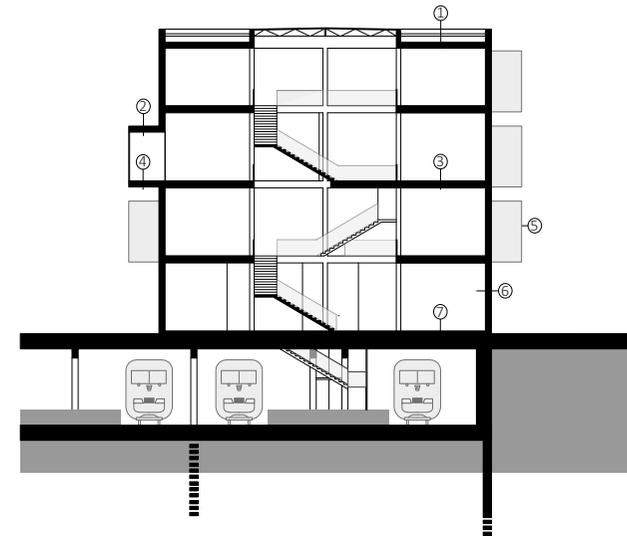
Ausführung der Außenwände in Sichtbeton mit Kerndämmung, Deckenkonstruktion und Stiegenläufe in Stahlbeton. Die auskragenden Kuben (Lesebereiche) werden mit einer innen liegenden Dämmung ausgestattet. Als oberer Abschluss ist ein bekiestetes Flachdach mit einer Dachverglasung (flach geneigtes Zeltdach) als Belichtung für das darunter liegende Atrium vorgesehen.

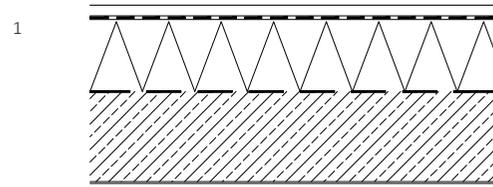
Lastabtragung auf die Ebene-1:

Die Lastabtragung der neuen Stadtbibliothek erfolgt teilweise über die Außenwände der Baugrube, sowie über ein Stützen- und Wandscheibenraster auf der unterirdischen Ebene (Ebene-1).

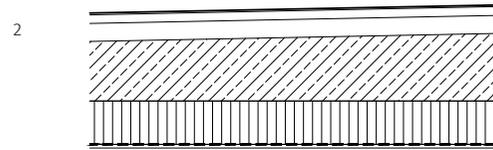
Aufbautenkatalog

- 1 Dachaufbau Hauptdach
- 2 Dachaufbau Kuben
- 3 Deckenaufbau Geschossdecke
- 4 Deckenaufbau Kuben
- 5 Wandaufbau Kuben
- 6 Wandaufbau Hauptgebäude
- 7 Fußbodenaufbau Erdgeschoss

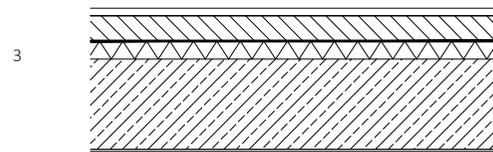




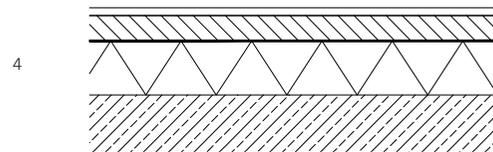
- 3 cm Bekiesung
 1 cm Bitumdichtungsbahn 2 lagig
 mind. 18 cm XPS Gefällewärmedämmung
 1 cm Dampfsperre
 25 cm Stahlbetondecke
 0,5 cm Innenputz



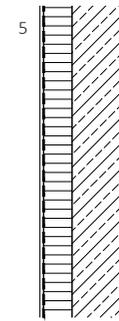
- 0,5 cm Foliendach
 - Trennlage
 2,4 cm Rauhe Schalung
 Gefälle Unterkonstruktion
 mind. 16 cm Betonplatte im Gefälle
 12 cm Innendämmung (ISOTEC o. glw.)
 1 cm Armierungsputzsystem
 - Oberputz diffusionsoffen
 1 cm Silikanstrich diffusionsoffen



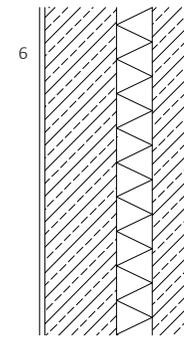
- 1,8 cm Eichen- Riemenboden geklebt
 7cm Unterlagsboden mit Bodenheizung
 - Trennlage (Kunststoffolie)
 3 cm Trittschalldämmung
 25 cm Stahlbetondecke
 0,5 cm Deckenputz



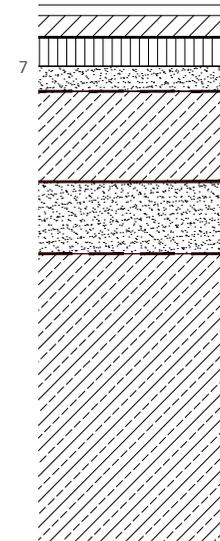
- 1,8 cm Eichen- Riemenboden geklebt
 7cm Unterlagsboden mit Bodenheizung
 - Trennlage (Kunststoffolie)
 15 cm Wärmedämmung
 26 cm Sichtbetondecke



- 16 cm Sichtbetonwand
 12 cm Innendämmung (ISOTEC o. glw.)
 1 cm Armierungsputzsystem
 - Oberputz diffusionsoffen
 1 cm Silikatputz diffusionsoffen



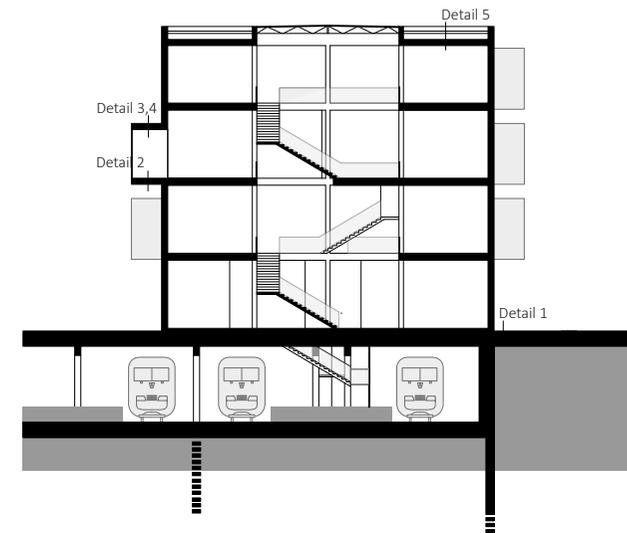
- 1,5 cm Innenputz
 20 cm Stahlbeton
 10 cm Kerndämmung
 12 cm Sichtbeton

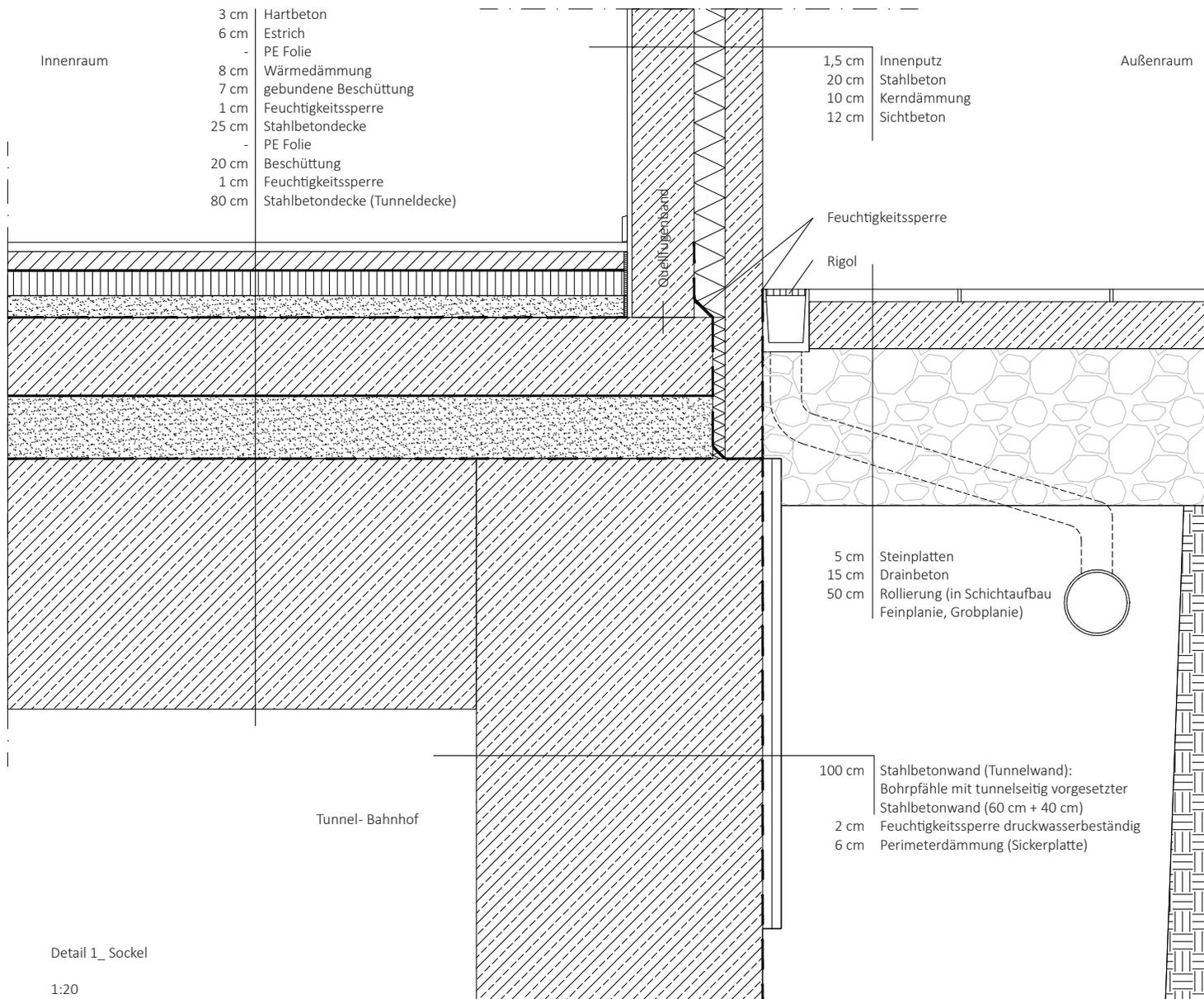


- 3 cm Hartbeton
 6 cm Estrich
 - PE Folie
 8 cm Wärmedämmung
 7 cm gebundene Beschüttung
 1 cm Feuchtigkeitssperre
 25 cm Stahlbetondecke
 - PE Folie
 20 cm Beschüttung
 1 cm Feuchtigkeitssperre
 80 cm Stahlbetondecke (Tunneldecke), vorgespannt

Details

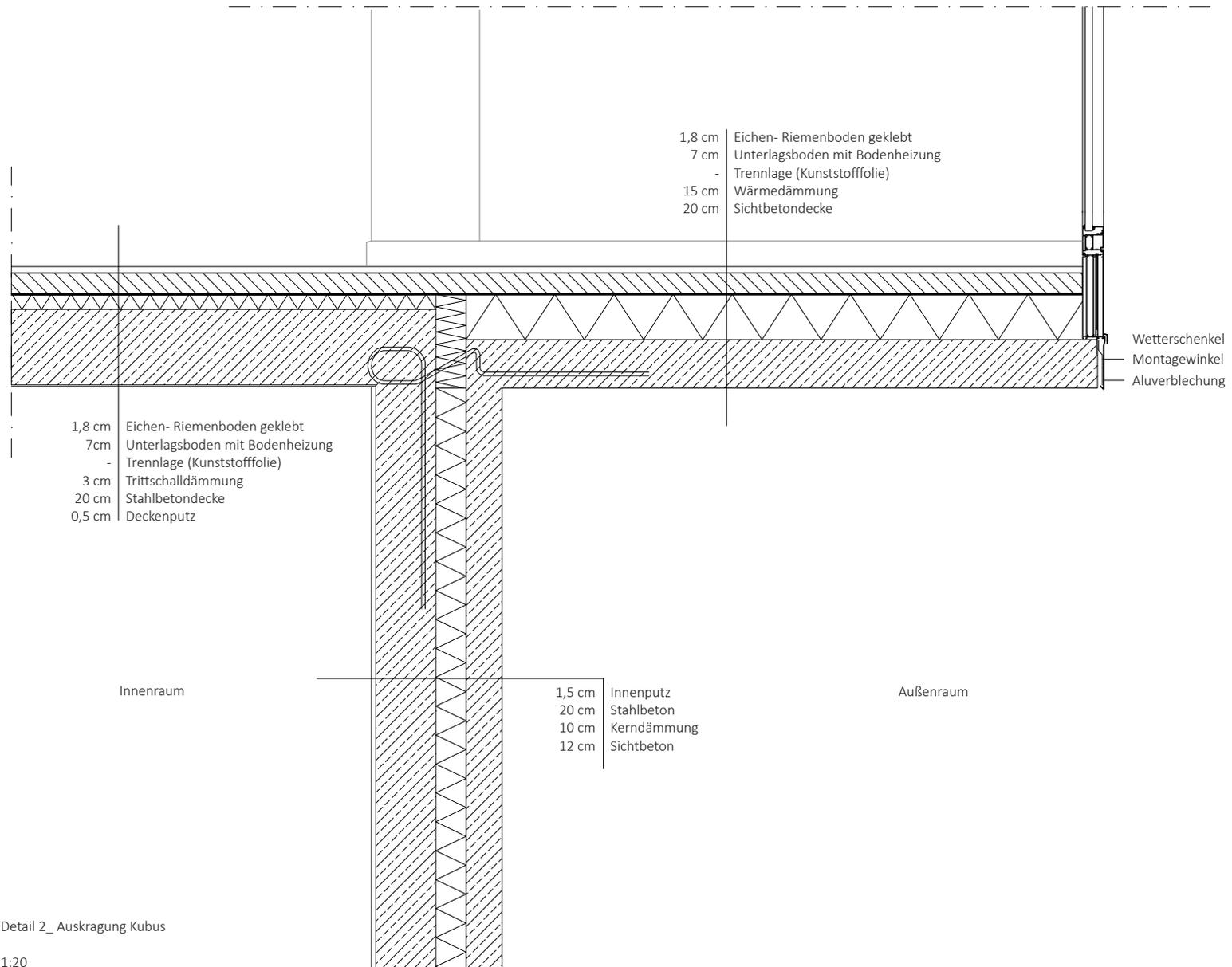
- Detail 1 Sockel
- Detail 2 Auskragung Kubus
- Detail 3 Dach, auskragender Kubus, Längsschnitt
- Detail 4 Dach, auskragender Kubus, Querschnitt
- Detail 5 Attika

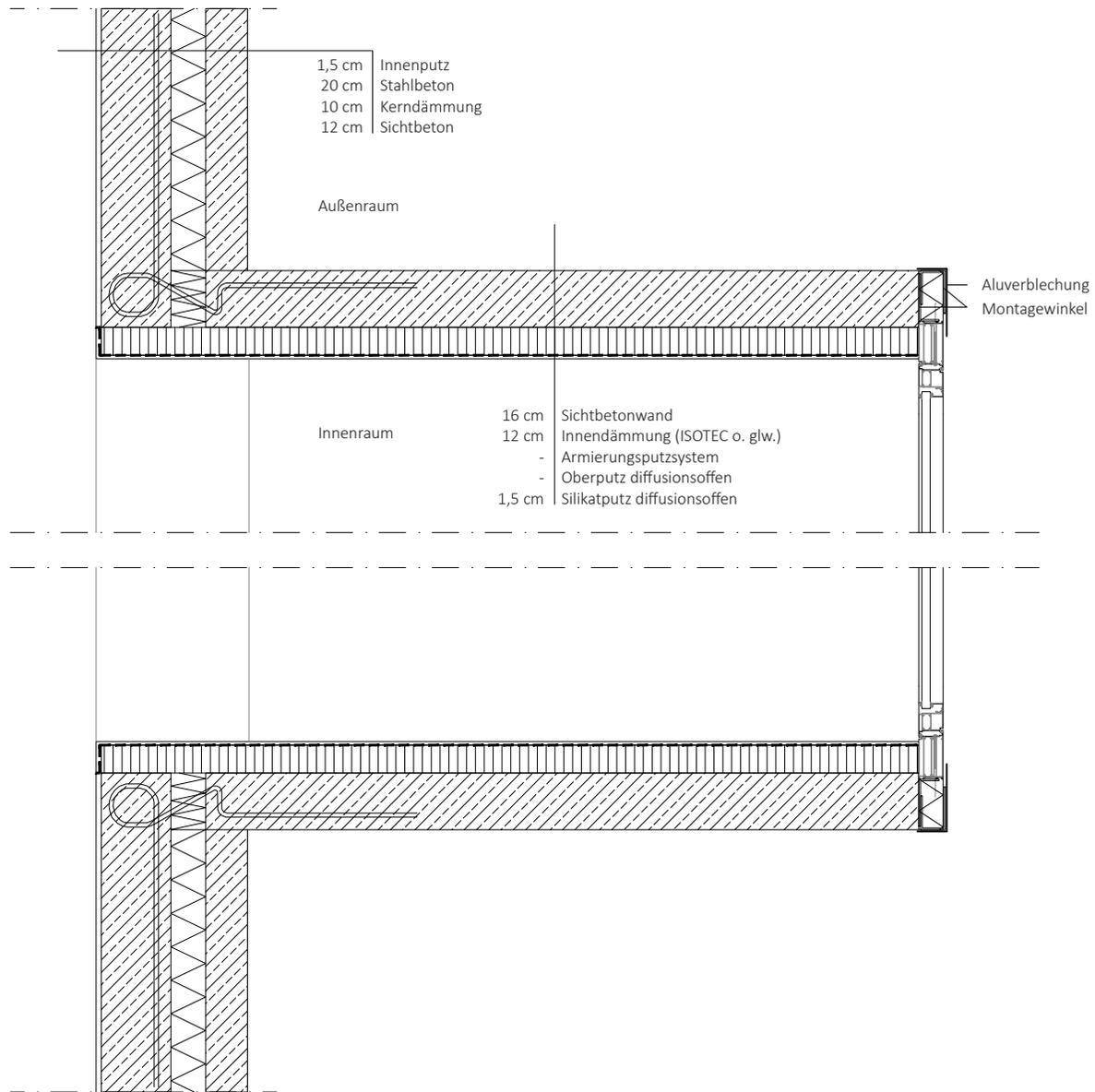




Detail 1_ Sockel

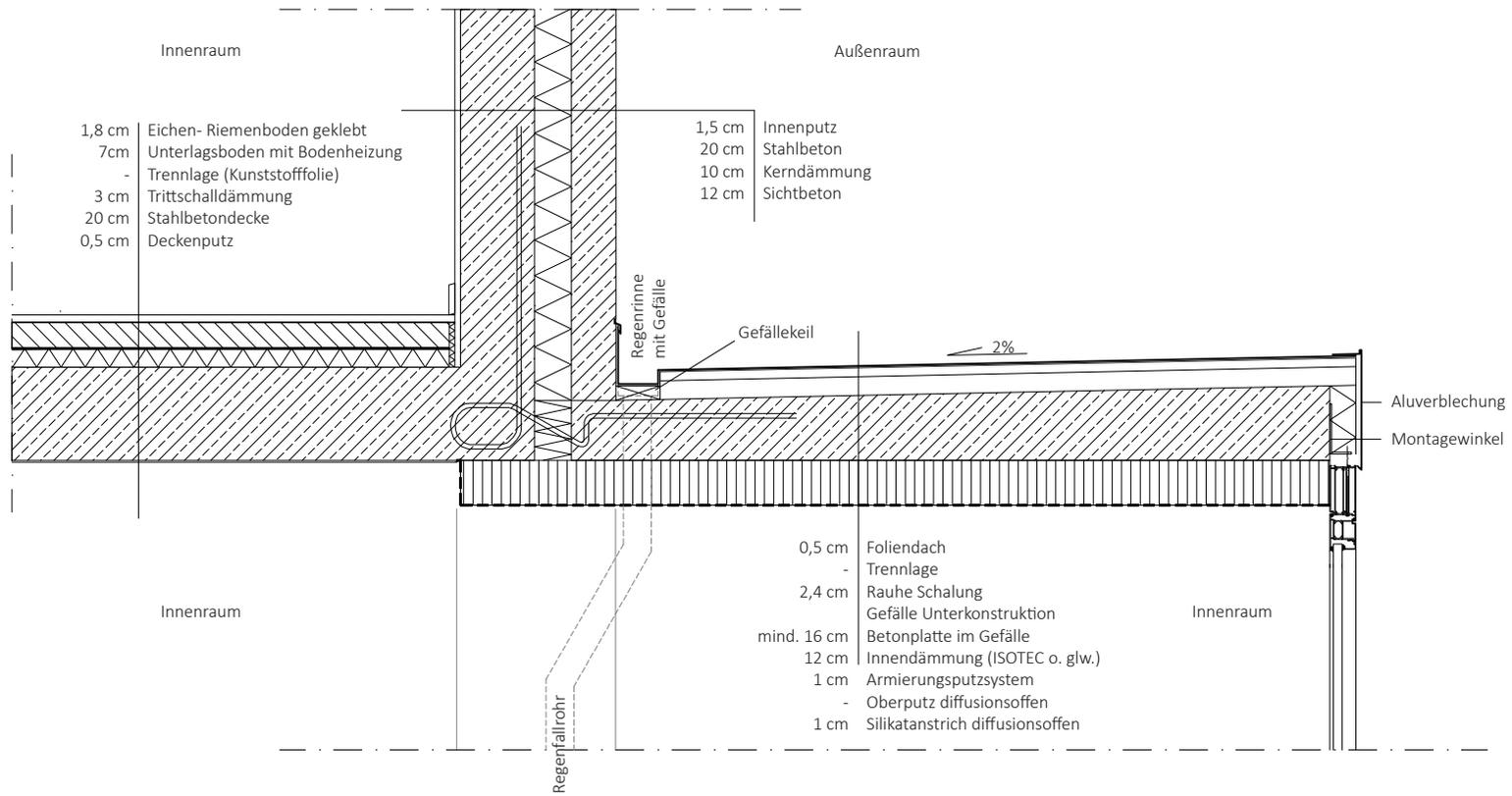
1:20





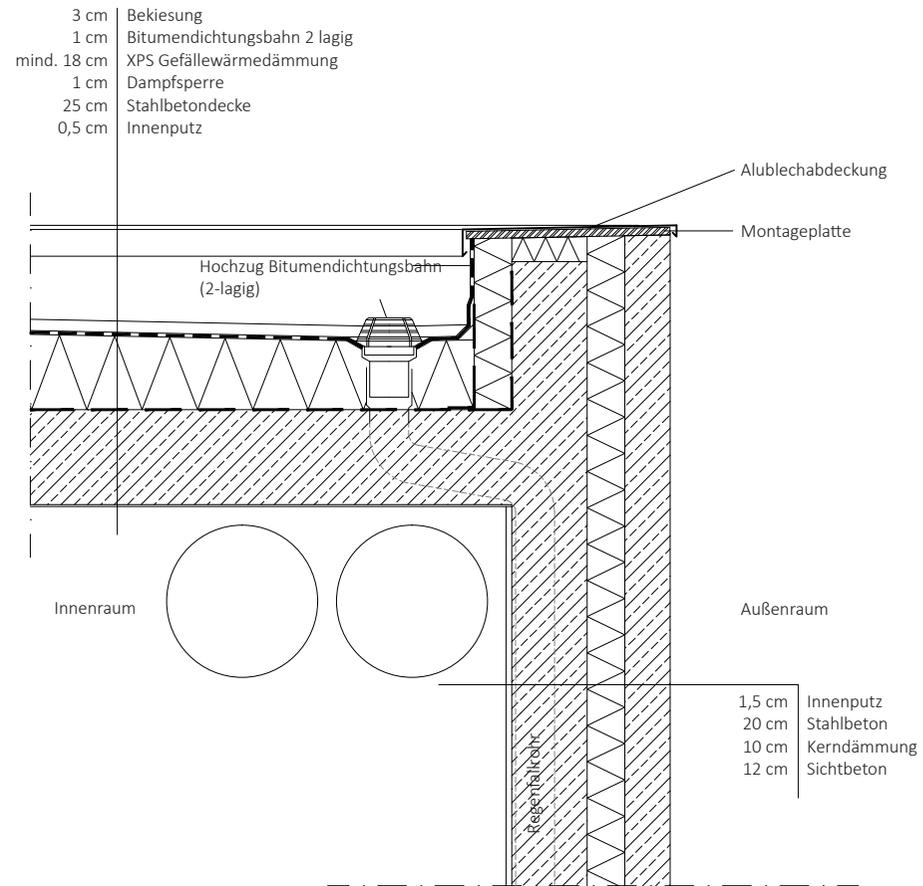
Detail 3_Dach, auskragende Kuben - Horizontalschnitt

1:20



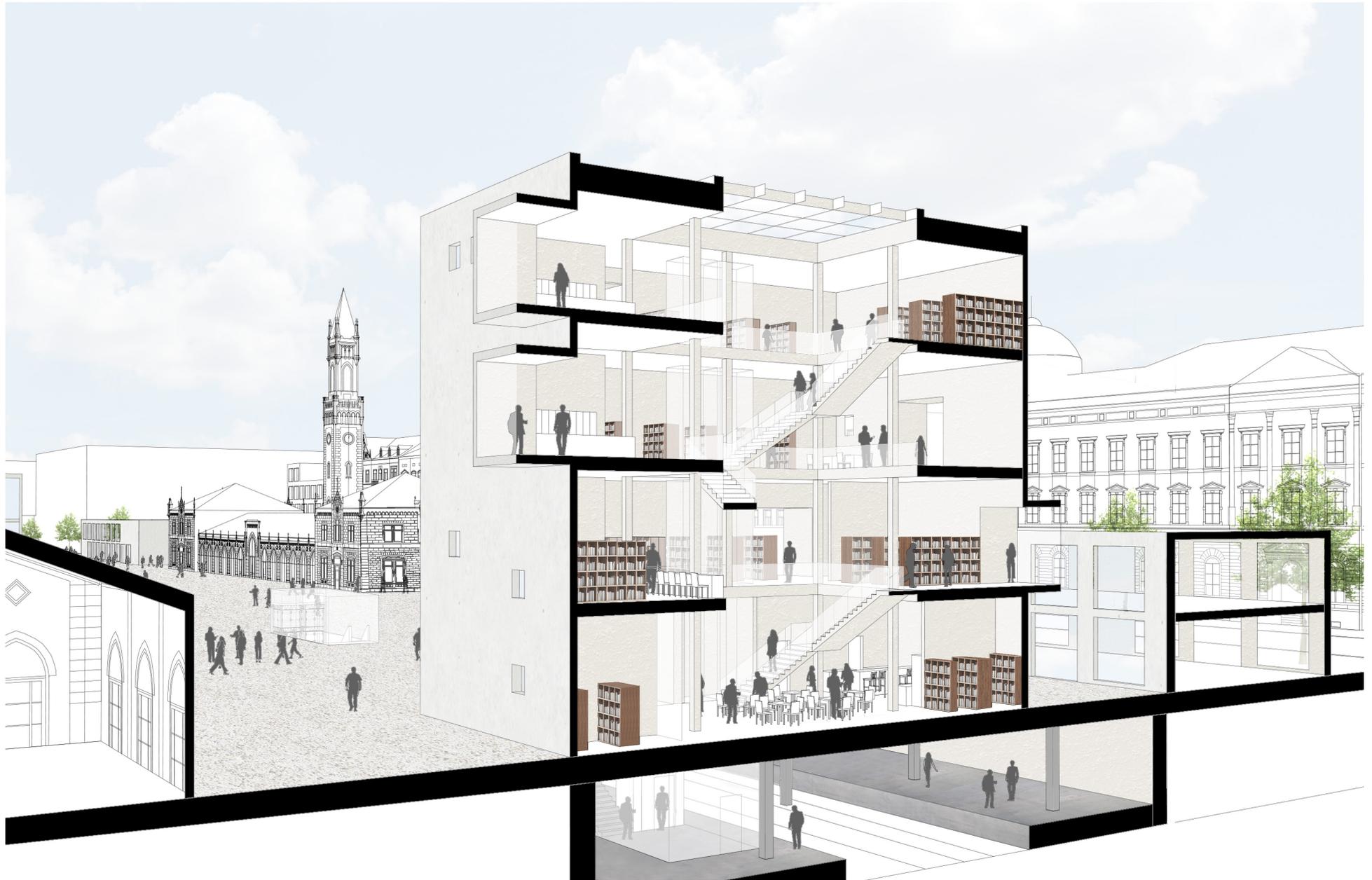
Detail 4_ Dach, auskragende Kuben

1:20



Detail 5 Attika

1:20



Schnitt durch die neue Stadtbibliothek und die darunter liegende Ebene -1 (Bahnsteigebene). Im Hintergrund liegt das denkmalgeschützte Bahnhofgebäude



Blick aus der Bibliothek (Kubus) zum "Bahnhofplatz Neu"

07 ANHANG

07.01 Literaturverzeichnis	180
07.02 Abbildungsverzeichnis	183
07.03 Glossar	190

07.01 Literaturverzeichnis

Sekundärliteratur:

Dipl.Ing. Azer Hany, Dipl.Ing.(FH) Engel Bastian, Stuttgart 21 und NBS Wendlingen-Ulm, Zeitschriftenartikel in „tunnel“ 7/2009, Hrsg. Bauverlag BV GmbH, Gütersloh, 2009, 12-24

Hubert, Daniel, Fahrt ohne Umsteigmöglichkeit. Stuttgart21: ein politisches Meinungsbild, Zeitschriftenartikel in „der architekt“ 3/10, Hrsg. Bund Deutscher Architekten BDA, Berlin, 2010, 46-51

Laible, Joseph: Geschichte der Stadt Konstanz. o.O. 1896

Landesdenkmalamt Baden- Württemberg: Liste der Kulturdenkmale. (Liste A: Baudenkmale), o.O. 1987

Motz, Paul: Konstanz. Seine baugeschichtliche und verkehrswirtschaftliche Entwicklung, Konstanz 1925

Schwan, Berthold: Konstanz. Kurzbericht über Struktur und Städtebau, Vorabdruck aus der Veröffentlichung 'Deutscher Städtebau 1968' der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung, o.O. o.J.

Schwan, Berthold: Die Eisenbahn in Konstanz. und ihre städtebaulichen Auswirkungen auf das mittelalterliche Stadtgefüge, o.O. 1981

Stadt Konstanz: Planung in der Altstadt. O.O. 1991

Stadt Konstanz: Stadtentwicklungsprogramm. Zukunft Konstanz 2020, Konstanz 2008

Stadt Konstanz: Liste der Kulturdenkmale, Altstadt Konstanz. Konstanz ²1996

Stadt Konstanz: Liste der Kulturdenkmale, Paradies Konstanz. Konstanz ²1996

Stadt Konstanz: Liste der Kulturdenkmale, Rechtsrheinisches Stadtgebiet. Konstanz 1997

Stadt Konstanz: Liste der Kulturdenkmale, Dettingen- Dingseldorf- Litzelstetten- Wollmatingen. Konstanz ²1997

Stadt Konstanz: Rahmenplan Bahnhof Konstanz. Konzeptionelle Grundlagen für die Entwicklung des Bahnhofareals, o.O. 2011

Vorarlberger Landesmuseum: Schifffahrt am Bodensee. Vom Einbaum zum Katamaran, Steißlingen 2005

Wörner, Achim, Stuttgart 21 StZ-Sonderbeilage: Fakten/Streitpunkte/Perspektiven, Zeitungsartikel in „STUTTGARTER ZEITUNG“ Nr.222 Samstag 25.09.2010, Stuttgarter Zeitung Verlagsgesellschaft mbH, Stuttgart, 2010, 1-8

Zang, Gert: Konstanz in der Großherzoglichen Zeit. Restauration Revolution Liberale Ära, Bd. 4.1, o.O. o.J.

Internetquellen:

Bahnprojekt Stuttgart-Ulm, 2011, 1-25

Online unter: http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/uploads/tx_smediamediathek/201110-21_gute_Gruende.pdf

Stand 17.12.2015

„Baualterskartierung Altstadt“ (Konstanz), Stand: 1986, ©Landesdenkmalamt Baden- Württemberg.

Online unter: <http://www.konstanz.de/umwelt/01557/01586/01588/>

Stand: 19.02.2015

Dr. Erich Roth, Regierungspräsidium Freiburg, Referat 25- Denkmalpflege;
„Denkmalporträt“
Online unter: http://www.denkmalpflege-bw.de/fileadmin/media/publikationen_und_service/nachrichtenblaetter/2011-4.pdf
Stand: 19.02.2016

Goruma. Konstanz Stadtgeschichte, 2008
Online unter: <http://www.goruma.de/Staedte/K/Konstanz/Geschichte.html>
Stand 26.12.2015

Hodel, Markus, Vorfinanzierung des Vorprojektes für einen Tiefbahnhof Luzern,
Bericht des Regierungsrates, Luzern, 2009, 6-8
Online unter: http://www.lu.ch/-/media/Kanton/Dokumente/JSD/Wahlen_und_Abstimmungen/volksbotschaft_2009_11_29.pdf
Stand 15.12.2015

Kanton Luzern, Grundlagen für ein Vorprojekt, Bericht, Luzern, 2011, 1
Online unter: http://www.tiefbahnhof-luzern.lu.ch/index/projekt/grundlagen_vorprojekt.htm
Stand 14.12.2015

Kanton Luzern. Bericht des Regierungsrates an die Stimmberechtigten vom 29.
September 2009
Online unter: http://www.lu.ch/-/media/Kanton/Dokumente/JSD/Wahlen_und_Abstimmungen/volksbotschaft_2009_11_29.pdf
Stand 17.12.2015

Mauerer, Helmut. Konstanz (Stadt) am 30.10.2008
Online unter: <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D7046.php>
Stand 17.12.2015

Osman, Ismail, Tiefbahnhof: Baubeginn soll 2017 sein, Zeitungsbericht in Neue
Luzerner Zeitung am 5. Juli 2011, Luzern, 2011, 23
Online unter: http://www.tiefbahnhof-luzern.ch/fileadmin/Tiefbahnhof_Luzern/Medienartikel/NLZ_110705.pdf
Stand 16.12.2015

Roth, Erik: Denkmalpflege in Baden- Württemberg in Nachrichtenblatt der
Landesdenkmalpflege. 2007
Online unter: <https://journals.ub.uni-heidelberg.de/index.php/nbdpfbw/article/viewFile/11926/57832015> 08 10
Stand 10.08.2015

Rau, Jörg- Peter/ Rindt, Claudia: Schwaketenbad ist vollständig abgebrannt,
Zeitungsbericht in Südkurier am 5. Juli 2015, Konstanz
Online unter: <http://www.suedkurier.de/region/kreis-konstanz/konstanz/Schwaketenbad-ist-vollstaendig-abgebrannt;art372448,7977623>
Stand 17.12.2015

Stadt Konstanz. Online- Übersichtskarten.
Online unter: <http://www.konstanz.de/websisClient/>
Stand 17.12.2015

Südkurier, Ein Herz für das badische Wappen, Konstanz, 16.08.2012
Online unter: <http://www.suedkurier.de/region/kreis-konstanz/konstanz/Ein-Herz-fuer-das-badische-Wappen;art372448,5643601>
Stand: 22.02.2016

Zentralschweizer Komitee, Meilenstein für die Zentralschweiz und das
nationale Bahnnetz, Argumentarium Komitee Tiefbahnhof Luzern, Luzern,
2009, 1
Online unter: <http://www.tiefbahnhof-luzern.ch/index.php?id=36>
Stand 16.12.2015

Richtlinien:

LBO	Landesbauordnung Baden Württemberg vom 05.02.2010
DIN 18065	Treppen, Treppenmaße
DIN 18040	Aufzug
DIN EN 81-70	Aufzüge mit Personen mit Behinderung
DIN 18040-1	Barrierefreies Bauen- öffentlich zugängliche Gebäude

Alle Lagepläne dieser Diplomarbeit basieren auf:

“Digitalisierte Grundrissdaten der amtlichen Flurkarte des Tiefbau- und Vermessungsamtes der Stadt Konstanz”

Stand 10.09.2015

Interview:

Interview mit Dipl.- Ing. Anton Kaltenböck, geführt von Lisa Jartschitsch, Graz,
19.02.2016

07.02 Abbildungsverzeichnis

Nicht näher beschriebene Abbildungen wurden vom Verfasser der Diplomarbeit selbst gefertigt.
Lisa Jartschitsch, 2015

- | | | | |
|----------|---|----------|--|
| Abb. 01: | Lage Konstanz' in Europa
Online unter: https://www.google.at/maps/place/Konstanz,+Deutschland/@47.7083185,9.0816668,23608m/data=!3m1!1e3!4m2!3m1!1s0x479af61b-380c1f5b:0x41f6bb7a5df99d0!6m1!1e1
Stand 20.01.2016 | Abb. 07: | Hussenstraße in Wessenbergstraße verlaufend
Lisa Jartschitsch, Foto, 2015 |
| Abb. 02: | Lage Konstanz' an der Grenze zur Schweiz
Online unter: https://www.google.at/maps/place/Konstanz,+Deutschland/@47.7083185,9.0816668,23608m/data=!3m1!1e3!4m2!3m1!1s0x479af61b-380c1f5b:0x41f6bb7a5df99d0!6m1!1e1
Stand 20.01.2016 | Abb. 08: | „Stadttheater Konstanz“
von Tourist- Information Konstanz GmbH, Konstanz, Germany
Online unter: http://konstanzplus.de/freizeit_details/freizeitdetail.php?Link-ID=27967&group=knplus
Stand 28.12.2015 |
| Abb. 03: | Lage Konstanz' am Bodensee
Online unter: https://www.google.at/maps/place/Konstanz,+Deutschland/@47.7083185,9.0816668,23608m/data=!3m1!1e3!4m2!3m1!1s0x479af61b-380c1f5b:0x41f6bb7a5df99d0!6m1!1e1
Stand 20.01.2016 | Abb. 09: | Schnetzerturm
Lisa Jartschitsch, Foto, 2015 |
| Abb. 04: | Wessenbergstraße Richtung Konstanzer Münster
Lisa Jartschitsch, Foto, 2015 | Abb. 10: | „Rheintorturm in Konstanz“
von JoachimKohlerBremen- Eigenes Werk. Lizenziert unter CC-BY-SA 4.0 über Wikimedia Commons- https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Rheintorturm_in_Konstanz.jpg#/media/File:Rheintorturm_in_Konstanz.jpg
Stand 19.04.2015 |
| Abb. 05: | Gebäudezeile „Untere Laube“
Lisa Jartschitsch, Foto, 2015 | Abb. 11: | Bezirk Altstadt Konstanz'
Lisa Jartschitsch, Grafik, 2016 |
| Abb. 06: | Sankt Stephanskirche
Lisa Jartschitsch, Foto, 2015 | Abb. 12: | Haus zur Katz'
Lisa Jartschitsch, Foto, 2015 |
| | | Abb. 13: | Stadtteil Paradies
Lisa Jartschitsch, Grafik, 2016 |
| | | Abb. 14: | Plan der Stadt mit der Befestigung von 1680
In: Motz, Paul: Konstanz. Seine baugeschichtliche und verkehrswirtschaftliche Entwicklung, Konstanz 1925. 41 |

- Abb. 15: „Blick zur Lutherkirche Konstanz“
von Harke- Eigenes Werk. Lizenziert unter CC BY-SA 3.0 über Wikimedia Commons- [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Blick_zur_Lutherkirche_Konstanz_\(2\).JPG#/media/File:Blick_zur_Lutherkirche_Konstanz_.JPG](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Blick_zur_Lutherkirche_Konstanz_(2).JPG#/media/File:Blick_zur_Lutherkirche_Konstanz_.JPG)
Stand 13.07.2015
- Abb. 16: Rechtsrheinisches Stadtgebiet
Lisa Jartschitsch, Grafik, 2016
- Abb. 17: „Evangelische Petrus und Paulus- Gemeinde Konstanz 2“
von Christoph Wagener – Eigenes Werk. Lizenziert unter CC BY-SA 3.0. über Wikimedia Commons- https://commons.wikimedia.org/wiki/File%3AEvangelische_Petrus_und_Paulus-Gemeinde_Konstanz2.JPG
Stand 17.02.2008
- Abb. 18: St. Gebhard Kirche
Online unter: <http://www.petershausen.net/texte-sankt-gebhard/articles/fo-tos-der-sankt-gebhard-kirche-1193.html>
Stand 20.01.2016
- Abb. 19: Ortsteile des Bodanrück
Lisa Jartschitsch, Grafik, 2016
- Abb. 20: „Pfahlbauten Unteruhldingen 2005 05“
von Gerhard Schaubert- Photographed in May 2005 by Gerhard Schaubert.
Lizenziert unter Gemeinfrei über Wikimedia Commons- https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Pfahlbauten_Unteruhldingen_2005_05.jpg#/media/File:Pfahlbauten_Unteruhldingen_2005_05.jpg
Stand 16.01.2016
- Abb. 21: Alter Bahnhof Karlsruhe
Online unter: <https://www.deutsche-digitale-bibliothek.de/item/Q3HLSIR-C66YRWW6W4U6OIZY3LGK5INAM>
Stand: 18. 01.2016
- Abb. 22: Bahnhof Konstanz'
Lisa Jartschitsch, Foto, 2015
- Abb. 23: „Konstanz Hafen 1892“.
Lizenziert unter Gemeinfrei über Wikimedia Commons- https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Konstanz_Hafen_1892.jpg#/media/File:Konstanz_Hafen_1892.jpg
Stand 21.01.2006
- Abb. 24: Plan von Konstanz aus dem Jahr 1844
In: Motz, Paul: Konstanz. Seine baugeschichtliche und verkehrswirtschaftliche Entwicklung, Konstanz 1925. 19
- Abb. 25: Stuttgarter Tunnelgebirge
Online unter: <http://www.fotocommunity.de/pc/pc/display/13141215>
Stand: 11.11.2015
- Abb. 26: Gleisvorfeld Stuttgart
Online unter: <http://www.fotocommunity.de/pc/pc/display/13141215>
Stand: 11.11.2015
- Abb. 27: Abbruch der zwei Seitenflügel
Online unter: <http://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.moderne-mythen-die-groessten-irrtuemer-ueber-stuttgart-21.b45f1065-8a11-4f3f-92f8-cb7b4b859707.html>
Stand 11.11.2015
- Abb. 28: Grundriss Ebene 0
Online unter:
<http://www.bauwelt.de/themen/betrifft/Stuttgart-21-die-Plaene-2087411.html>
Stand 20.01.2016

- Abb. 29: Grundriss Ebene +1
Online unter:
<http://www.bauwelt.de/themen/betrifft/Stuttgart-21-die-Plaene-2087411.html>
Stand 20.01.2016
- Abb. 30: Grundriss Ebene-1
Online unter:
<http://www.bauwelt.de/themen/betrifft/Stuttgart-21-die-Plaene-2087411.html>
Stand 20.01.2016
- Abb. 31: Schaubild Ebene-1
Online unter:
<http://www.zukunft-mobilitaet.net/5305/schienenverkehr/eisenbahn/stuttgart-21-stresstest-download/>
Stand: 12.11.2015
- Abb. 32: Längsschnitt Teil 1
Online unter:
<http://www.bauwelt.de/themen/betrifft/Stuttgart-21-die-Plaene-2087411.html>
Stand: 20.01.2016
- Abb. 33: Modellfoto
Online unter:
<http://www.badische-zeitung.de/suedwest-1/stuttgart-21-das-sind-die-knackpunkte-bei-der-schlichtung--38133837.html>
Stand: 11.11.2015
- Abb. 34: Empfangsgebäude Stuttgart 21
<http://www.fotocommunity.de/pc/pc/mypics/1104686/display/14568282>
Stand: 11.11.2015
- Abb. 35: Längsschnitt Teil 2
Online unter:
<http://www.bauwelt.de/themen/betrifft/Stuttgart-21-die-Plaene-2087411.html>
Stand 20.01.2016
- Abb. 36: Gleisvorfeld Luzern
Online unter:
<http://www.nies.ch/aerial/2008-05-15/index.de.php/image2008a1043>
Stand 11.11.2015
- Abb. 37: Streckenführung Luzern
Online unter:
<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1558165&page=2>
Stand: 08.11.2015
- Abb. 38: Künftige Linienführung des Durchgangsbahnhofs Luzern
Online unter:
<http://www.luzernerzeitung.ch/nachrichten/zentralschweiz/lu/luzern/Bericht-unterstreicht-Notwendigkeit-des-Luzerner-Durchgangsbahnhofs;art92,602322>
Stand: 11.11.2015
- Abb. 39: Schnitt Durchgangsbahnhof Luzern
Online unter:
<https://durchgangsbahnhof.lu.ch/projekt>
Stand: 11.11.2015
- Abb. 40: Ansicht Bahnhof Luzern
Online unter:
<http://view.stern.de/de/rubriken/architektur/bahnhof-calatrava-luzern-vorhalle-bahnhof-luzern-standard-982335.html>
Stand: 11.11.2015

- Abb. 41: Bahnsteige Bahnhof Luzern
Online unter:
<http://www.fotocommunity.de/pc/pc/display/15266013>
Stand: 11.11.2015
- Abb. 42: Rendering des Durchgangsbahnhofs Luzern
Online unter:
<http://www.luzernerzeitung.ch/nachrichten/zentralschweiz/lu/luzern/Tiefbahnhof-Komitee-will-vorwaertsmachen;art92,103530,C::Visualisierungen-des-Tiefbahnhofs-Luzern;cme2346,45357>
Stand: 08.11.2015
- Abb. 43: Übersichtsgrafik Bodanstraße
Lisa Jartschitsch, Grafik, 2016
- Abb. 44: Bodanstraße Richtung Bahnhofplatz
Lisa Jartschitsch, Foto, 2015
- Abb. 45: Bodanstraße vom Lago Shopping Center aus
Lisa Jartschitsch, Foto, 2015
- Abb. 46: Übersichtsgrafik Bahnhofstraße
Lisa Jartschitsch, Grafik, 2016
- Abb. 47: Bahnhofstraße Richtung Empfangsgebäude Bahnhof
Lisa Jartschitsch, Foto, 2015
- Abb. 48: Bahnhofstraße Richtung Altstadt
Lisa Jartschitsch, Foto, 2015
- Abb. 49: Übersichtsgrafik Dammgasse
Lisa Jartschitsch, Grafik, 2016
- Abb. 50: Dammgasse Richtung Fürstepavillon und Bahnhof
Lisa Jartschitsch, Foto, 2015
- Abb. 51: Dammgasse mit Blick zur Tief- und Hochgarageneinfahrt
Lisa Jartschitsch, Foto, 2015
- Abb. 52: Übersichtsgrafik Marktstätte
Lisa Jartschitsch, Grafik, 2016
- Abb. 53: Marktstätte Blick von der Marktstättenunterführung
Lisa Jartschitsch, Foto, 2015
- Abb. 54: Marktstätte Richtung Bodensee
Lisa Jartschitsch, Foto, 2015
- Abb. 55: Marktstätte Richtung Marktstättenunterführung
Lisa Jartschitsch, Foto, 2015
- Abb. 56: Übersichtsgrafik Marktstättenunterführung
Lisa Jartschitsch, Grafik, 2016
- Abb. 57: Marktstättenunterführung
Lisa Jartschitsch, Foto, 2015
- Abb. 58: Blick von der Marktstättenunterführung zu den Bahnsteigaufgängen
Lisa Jartschitsch, Foto, 2015
- Abb. 59: Blick von der Marktstätte zur Unterführung
Lisa Jartschitsch, Foto, 2015
- Abb. 60: Übersichtsgrafik Hafenpromenade Abschnitt Nord
Lisa Jartschitsch, Grafik, 2016

Abb. 61:	Konzilgebäude Lisa Jartschitsch, Foto, 2015	Abb. 72:	Ausblick auf Mülltonnen, Trafokästen und Materialwechsel im Bodenbelag Lisa Jartschitsch, Foto, 2015
Abb. 62:	Blick zum Stadtgarten Lisa Jartschitsch, Foto, 2015	Abb. 73:	Übersichtsgrafik Hafenpromenade Abschnitt Süd Lisa Jartschitsch, Grafik, 2016
Abb. 63:	Anlegestelle Bodenseeschiffahrt Lisa Jartschitsch, Foto, 2015	Abb. 74:	Blick von der Hafenpromenade zum Parkplatz und Bahnhofsuhrturnm Lisa Jartschitsch, Foto, 2015
Abb. 64:	Schilderwald verdeckt den Blick zum See Lisa Jartschitsch, Foto, 2015	Abb. 75:	Theater Lisa Jartschitsch, Foto, 2015
Abb. 65:	Hafenpromenade mit Baumreihe und Sitzmöglichkeiten Lisa Jartschitsch, Foto, 2015	Abb. 76:	Motorbootclub Gebäude Lisa Jartschitsch, Foto, 2015
Abb. 66:	Übersichtsgrafik Hafenpromenade Abschnitt Gastronomie Lisa Jartschitsch, Grafik, 2016	Abb. 77:	Fußgängerüberführung Lisa Jartschitsch, Foto, 2015
Abb. 67:	Blick Richtung Gastgärten Lisa Jartschitsch, Foto, 2015	Abb. 78:	Übersichtsgrafik Bahnhofplatz und Zwischenräume Lisa Jartschitsch, Grafik, 2016
Abb. 68:	Unterschiedliche Bodenbeläge Lisa Jartschitsch, Foto, 2015	Abb. 79:	Blick vom Bahnhofplatz Richtung Norden Lisa Jartschitsch, Foto, 2015
Abb. 69:	Unterschiedliche Bodenbeläge 2 Lisa Jartschitsch, Foto, 2015	Abb. 80:	Übergang von der Bodanstraße in den Bahnhofplatz Lisa Jartschitsch, Foto, 2015
Abb. 70:	Gastgarten mit kioskartigen Gebäuden Lisa Jartschitsch, Foto, 2015	Abb. 81:	Blick zum Fürstenpavillon, Haltestellen im Vordergrund Lisa Jartschitsch, Foto, 2015
Abb. 71:	Anzeigetafeln versperren den Blick zum Hafen Lisa Jartschitsch, Foto, 2015	Abb. 82:	Nicht vorgesehener Fahrradabstellplatz, Spints versperren Blickbeziehungen Lisa Jartschitsch, Foto, 2015

Abb. 83:	Fahrräder und Müll Lisa Jartschitsch, Foto, 2015	Abb. 94:	Nördliche Ladenzeile Lisa Jartschitsch, Foto, 2015
Abb. 84:	Autos und Fahrräder im Gebäudezwischenraum Lisa Jartschitsch, Foto, 2015	Abb. 95:	Nördliche Ladenzeile Ansicht West Lisa Jartschitsch, Foto, 2015
Abb. 85:	Übersichtsgrafik Sportoutlet Lisa Jartschitsch, Grafik, 2016	Abb. 96:	Übersichtsgrafik Gleisanlagen, Bahnsteige Lisa Jartschitsch, Grafik, 2016
Abb. 86:	Sportoutlet Lisa Jartschitsch, Foto, 2015	Abb. 97:	Blick auf Gleisanlagen und Bahnsteige Lisa Jartschitsch, Foto, 2015
Abb. 87:	Sportoutlet von der Gleisanlagen- und Bahnsteigseite Lisa Jartschitsch, Foto, 2015	Abb. 98:	Barrierefreier Gleisübergang am Süden des Bahnsteigs Lisa Jartschitsch, Foto, 2015
Abb. 88:	Übersichtsgrafik Bahnhofsgebäude und Fürstenpavillon Lisa Jartschitsch, Grafik, 2016	Abb. 99:	Bahnsteig auf Höhe des Sportoutlets Lisa Jartschitsch, Foto, 2015
Abb. 89:	Bahnhofsgebäude Lisa Jartschitsch, Foto, 2015	Abb. 100:	Verstellte Blickbeziehung durch Spints Lisa Jartschitsch, Foto, 2015
Abb. 90:	Blick auf die Rückseite des Bahnhofgebäudes Lisa Jartschitsch, Foto, 2015	Abb. 101:	Blick auf Gleisanlagen Lisa Jartschitsch, Foto, 2015
Abb. 91:	Kassettierte Holzdecke Bahnhofsgebäude Lisa Jartschitsch, Foto, 2015	Abb. 102:	Stiegenabgang Bahnsteigunterführung Lisa Jartschitsch, Foto, 2015
Abb. 92:	Kassettierte Holzdecke Bahnhofsgebäude 2 Lisa Jartschitsch, Foto, 2015	Abb. 103:	Bahnsteigunterführung Lisa Jartschitsch, Foto, 2015
Abb. 93:	Übersichtsgrafik Nördliche Ladenzeile Lisa Jartschitsch, Grafik, 2016	Abb. 104:	Übersichtsgrafik Gleisanlagen südlich der Fußgängerüberführung Lisa Jartschitsch, Grafik, 2016

- Abb. 105: Gleisanlagen südlich der Fußgängerüberführung
Lisa Jartschitsch, Foto, 2015
- Abb. 106: Gleisanlagen mit Blick auf das Lago Shopping Center
Lisa Jartschitsch, Foto, 2015
- Abb. 107: Übersichtsgrafik der Bezirke Konstanz'
Lisa Jartschitsch, Grafik, 2016
- Abb. 108: Tangierende Bohrpfahlwand
Online unter:
<http://www.beton.org/wissen/infrastruktur/spezialtiefbau/>
Stand: 22.02.2016
- Abb. 109: Überschnittene Bohrpfahlwand, Primär- und Sekundärpfähle
Online unter:
<http://www.beton.org/wissen/infrastruktur/spezialtiefbau/>
Stand: 22.02.2016
- Abb. 110: Rückankerung der Bohrpfahlwände
Online unter:
<http://www.bauer.de/>
Stand: 19.02.2016

07.03 Glossar

Allg.	Allgemein
AW	Außenwand
cm	Zentimeter
DA	Dach
DG	Dachgeschoss
EG	Erdgeschoss
IW	Innenwand
KG	Katastralgemeinde
km ²	Quadratkilometer
m	Meter
m ²	Quadratmeter
M	Maßstab
max.	maximale r s
min.	minimale r s
mm	Milimeter
Nr.	Nummer
OG	Obergeschoss
Pkw	Personenkraftfahrzeug
RH	Raumhöhe
UG	Untergeschoss

