

Die doppelte Stadtkante

Städtebauliche Situation

Das Bahnquartier liegt vor der gewachsenen Stadtkante von Radolfzell und besticht mit einem einzigartigen Ausblick über die Bahnanlagen zum Bodensee und der voralpinen Hügellandschaft. Eine höchst attraktive Lage, die von der optimalen Orientierung nach Süden profitiert und dabei über die Mobilitätsangebote entlang Bahnhofareals bestens an die Region angebunden ist.

Der ursprüngliche Zugang von der Stadt zum See wurde mit der Entwicklung von Ufer- und Gleisanlagen zunehmend getrennt. Eine Bebauung in der ersten Reihe vor der Stadt kann die Ausblicke auf den Bodensee neu fokussieren, stellt aber gleichzeitig auch einige charakteristische Blicke auf die Stadt Radolfzell wieder frei. Die Bebauung entlang des Gleiskörpers erzeugt hierdurch eine neue Stadtkante, welche sich in der Höhenentwicklung am Bestand orientiert und mit Freiräumen markante Stellen der Stadt offenhält. Als ein eigenständiges Ensemble verbindet sich das Bahnquartier parallel zu den Gleisen entlang einer doppelten Erschließung, welche eine neue Geländekante zum Bodensee ausbildet. Die Promenade führt als Rad- und Fußweg auf der attraktiven Südseite der Bebauung an den beiden Extremen direkt zum Ufer und stärkt hierdurch nicht nur visuell die Verknüpfung zum Bodensee.

Verkehr und Erschließung

Zwischen Straße und Promenade entwickelt sich eine Abfolge von Gebäuden mit einer hohen Nutzungsvielfalt im Erdgeschoss und durchgesteckten Plätzen mit einer urbanen Dichte. Der öffentliche Raum im direkten Umfeld zum Bahnhof und der Unterführung wird weitestgehend von zusätzlichen Funktionen freigehalten und bleibt für Fußgänger reserviert.

Es entstehen Aufenthaltsqualitäten an der hoch frequentierten Verbindung, Zugänge zum ersten Gleis führen direkt zur neuen Stadtkante und zwei weitere Zugänge verbinden in der B-Ebene die Parkhäuser direkt mit den Gleisen. Hierdurch können optimale Verknüpfungen für unterschiedlichen Verkehrsträgern angeboten werden, welche sich im Bahnquartiers entlang der bestehenden Erschließungsachsen selbstverständlich entwickeln können.

Auch der öffentliche Raum entwickelt sich entlang der Längsachsen und lädt an spannenden Stellen zum Verweilen ein. Über die Plätze werden auf kurzer Distanz unterschiedlichste Mobilitätsangebote vernetzt und die parallelen Erschließungsstränge ermöglichen eine eindeutige Orientierung für die vielfältigen Mobilitätsangebote mit teilweise hohen Flächenbedürfnissen.

Entlang der östlichen Bahnhofstraße können in 1-3 Gehminuten zur Unterführung alle Doppelhaltestellen für großvolumige Gelenkbussen locker im ausgeweiteten Stadtraum integriert werden, wodurch ebenso die Erdgeschosszone der angrenzenden Bebauung aktiviert werden kann. Analog wird der engere Straßenraum auf der westlichen Seite des Bahnhofes als Aufstellfläche für kleinmaßstäbliche Fahrdienste genutzt. Die Fahrrad-Infrastruktur entwickelt sich jeweils auf der Südseite entlang der neuen Promenade und ermöglicht mit den angrenzenden Freiflächen mehrere Angebote für oberirdische Stellplätze. Fahrradrampen führen auf beide Seiten des Bahnhofes direkt in die B-Ebene zu einem unterirdischen Fahrrad-Parkhaus mit direktem Zugang zur Unterführung.

Auf dem Niveau der Unterführung schließen sich ebenso jeweils natürlich belüftete Tiefgaragen für PKWs an, welche den hohen Flächenbedarf für den ruhenden Verkehr weitestgehend abdecken können. Zusätzliche Stellflächen im öffentlichen Raum sollten lediglich für privilegierte Parkplätze zum Kurzparken, für Carsharing oder vergleichbare Angebote reserviert werden. Um der höchst attraktiven Lage einer südorientierten Stadtkante am See gerecht zu werden, wird auf oberirdische Parkhäuser verzichtet und das gesamte Planungsgebiet über zwei Garagenanlagen optimal ausgenutzt. Alle weitergehende Mobilitätsansprüche lassen sich über alternative Verkehrsangebote ausgleichen.

Bebauungskonzept

Das schmale Bahnquartier wird durch eine Folge von Solitären bebaut, welche jeweils auf den besonderen Kontext reagieren und über vielfältige Nutzungen im Erdgeschoss den öffentlichen Raum zu einer belebten Kante der ganzen Stadt werden

lassen. Durch die hohe Dichte an Erschließungen, Freiflächen und unterschiedlichen Nutzungen können sich die unterschiedlichen Ansprüche an den öffentlichen Raum optimal entfalten. Über der dreigeschossigen Bebauung entsteht darüber hinaus eine eigene Dachlandschaft mit ruhigen Orten und spannenden Ausblicken, die den einzelnen Gebäuden zugeordnet werden. Hier lassen sich neben privaten auch öffentlich zugängliche Nutzungen entwickeln.

Freiflächenkonzept

Der Stadtgraben, die historisch gewachsenen Grünflächen wie auch das Wegesystem von Radolfzell schließen selbstverständlich an die neue Stadtkante an. Plätze und Ausweitungen im Bahnquartier reagieren auf Blickachsen und besondere Gebäude der Stadt und unterstreichen mit einem urbanen Charakter den Übergang zur Natur. Die beiden Anbindungen zum Ufer wird durch die Promenade zur Villa Bosch im Osten und der großzügigen Rampe im Westen besser integriert, wodurch sich das Bahnquartier stärker mit der Uferpromenade verbindet. Sommergärten an der neuen Kante fördern die Aufenthaltsqualität an der neuen Stadtkante.

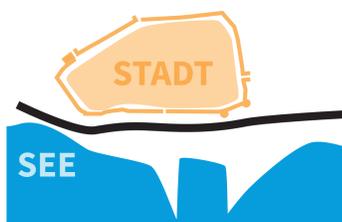
Der Entwurf erhält die Balance von großflächigen Nutzungen im Erdgeschoss, hohen funktionalen Ansprüchen an die Mobilität, großzügigen öffentlichen Räumen und Freiflächen mit Bezug zum Bodensee wie auch eine Reihe von attraktiven Nutzungen in den Obergeschossen und auf den Dächern. Das gemeinsame Untergeschoss, die Verkehrsinfrastruktur mit direktem Anschluss an die Bahnunterführung wie auch der öffentliche Raum und die Freiflächen werden mit der Stadt erstellt. Alle weiteren Wohn- und Geschäftshäuser wie auch das Hotel lassen sich unabhängig in eigenständigen Bauphasen weiter entwickeln. Ein übergreifendes TGA-Konzept ermöglicht hierbei besondere energetische Standards für das gesamte Bahnquartier bereit zu stellen.

ca. 1800



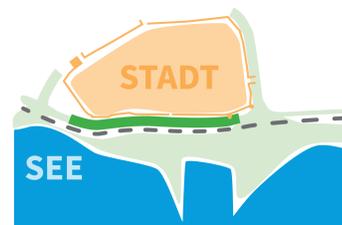
Stadt
See
Direkte Verbindung zum See, umgeben von Wasser

heute



Bahn
Trennung von See und Stadt durch Bahntrasse und Straße, Burggraben wird partiell zu Stadtgarten

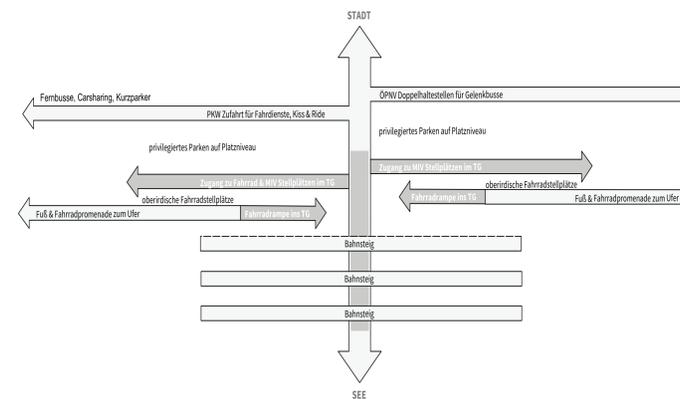
Entwurfskonzept



Doppelte Stadtkante im Bahnquartier



Schwarzplan M 1:5.000



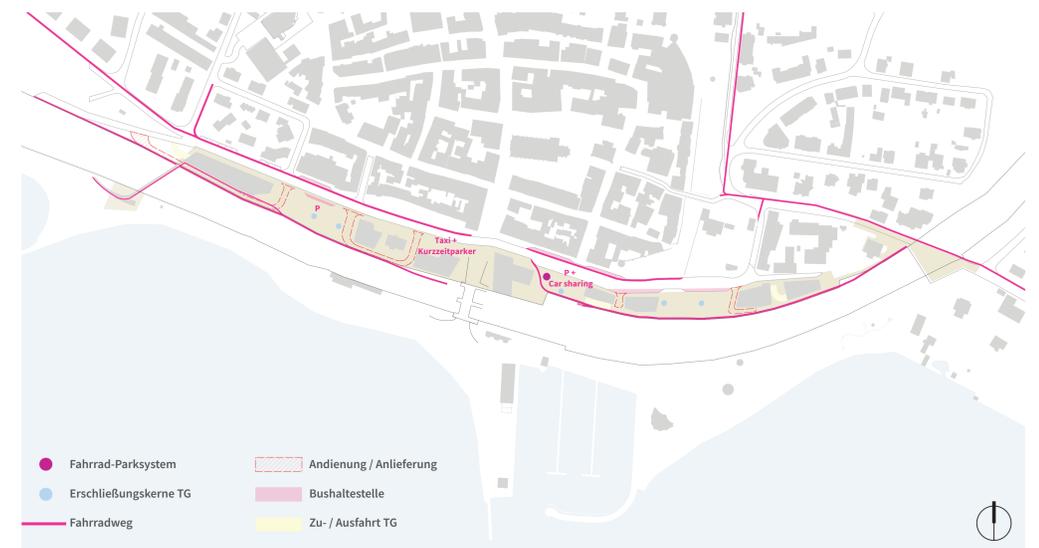
Schema Verkehrskonzept



Grünflächen M 1:2.500

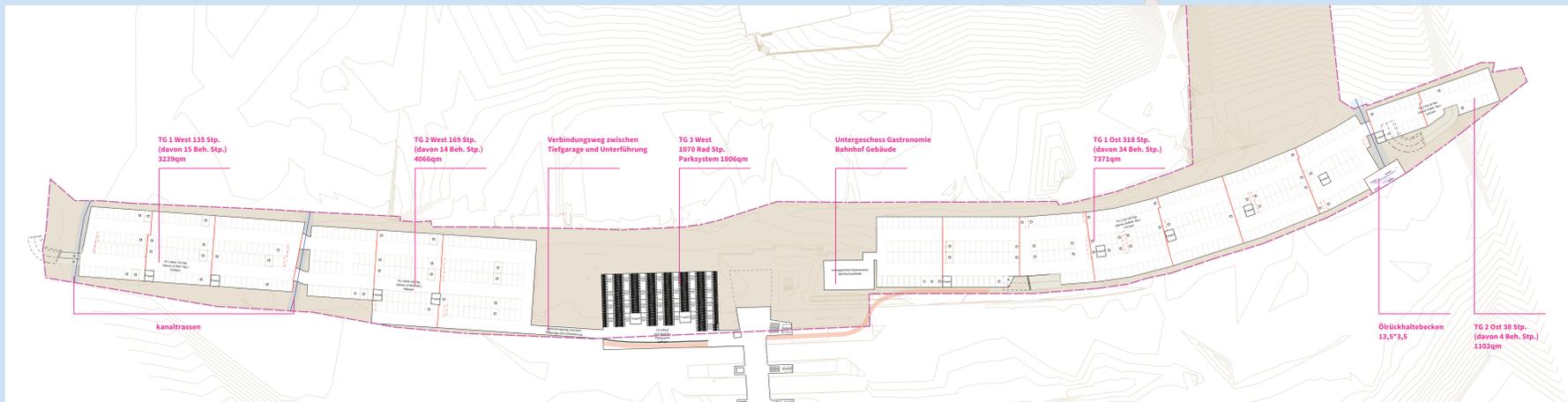


Blickbezüge + Landmarks M 1:2500



Mobilität + Verkehr M 1:2.500

Die doppelte Stadtkante



Schema-Grundriss Tiefgarage M 1:1.000

Die doppelte Stadtkante



Blick von Südwest



Querschnitt M 1:500



Straßengestaltung Fassadenabwicklung M 1:200

Materialität

Die doppelte Stadtkante greift die moderne Architektursprache der Dachform aus Bahnhofsquartier auf. Mit der Fassade aus gebrannten Ziegelsteinen fügen sich die neuen Baukörper zwischen Stellwerk und Bahnhofsgebäude ein und vermitteln mit warmen Materialien eine gediegen Modernität die der hochwertigen Adresse entspricht. Mit einer Holz-Glas-Konstruktion öffnen sich die Gebäude ober- und unterhalb der horizontalen Fassade, welche mit sanften Knicken das Motiv der Landschaft thematisieren.

Als Bodenbelag wird der durchgehende sandfarbene Pflasterbelag aus der Altstadt aufgegriffen und im Bereich des Shared Space-Bereichs ebenso im Bereich der Fahrbahn eingesetzt.



Längsschnitt M 1:500



Längsansicht M 1:500

Städtebaulicher Ideenwettbewerb „Bahnhofsquartier in Radolfzell am Bodensee“ Die doppelte Stadtkante

Städtebauliche Situation

Das Bahnhofsquartier liegt vor der gewachsenen Stadtkante von Radolfzell und besticht mit einem einzigartigen Ausblick über die Bahnanlagen zum Bodensee und der voralpinen Hügellandschaft. Eine höchst attraktive Lage, die von der optimalen Orientierung nach Süden profitiert und dabei über die Mobilitätsangebote entlang Bahnhofareals bestens an die Region angebunden ist.

Der ursprüngliche Zugang von der Stadt zum See wurde mit der Entwicklung von Ufer- und Gleisanlagen zunehmend getrennt. Eine Bebauung in der ersten Reihe vor der Stadt kann die Ausblicke auf den Bodensee neu fokussieren, stellt aber gleichzeitig auch einige charakteristische Blicke auf die Stadt Radolfzell wieder frei. Die Bebauung entlang des Gleiskörpers erzeugt hierdurch eine neue Stadtkante, welche sich in der Höhenentwicklung am Bestand orientiert und mit Freiräumen markante Stellen der Stadt offenhält. Als ein eigenständiges Ensemble verbindet sich das Bahnhofsquartier parallel zu den Gleisen entlang einer doppelten Erschließung, welche eine neue Geländekante zum Bodensee ausbildet. Die Promenade führt als Rad- und Fußweg auf der attraktiven Südseite der Bebauung an den beiden Extremen direkt zum Ufer und stärkt hierdurch nicht nur visuell die Verknüpfung zum Bodensee.

Verkehr und Erschließung

Zwischen Straße und Promenade entwickelt sich eine Abfolge von Gebäuden mit einer hohen Nutzungsvielfalt im Erdgeschoss und durchgesteckten Plätzen mit einer urbanen Dichte. Der öffentliche Raum im direkten Umfeld zum Bahnhof und der Unterführung wird weitestgehend von zusätzlichen Funktionen freigehalten und bleibt für Fußgänger reserviert.

Es entstehen Aufenthaltsqualitäten an der hoch frequentierten Verbindung, Zugänge zum ersten Gleis führen direkt zur neuen Stadtkante und zwei weitere Zugänge verbinden in der B-Ebene die Parkhäuser direkt mit den Gleisen. Hierdurch können optimale Verknüpfungen für unterschiedlichen Verkehrsträgern angeboten werden, welche sich im Bahnhofsquartiers entlang der bestehenden Erschließungsachsen selbstverständlich entwickeln können.

Auch der öffentliche Raum entwickelt sich entlang der Längsachsen und lädt an spannenden Stellen zum Verweilen ein. Über die Plätze werden auf kurzer Distanz unterschiedlichste Mobilitätsangebote vernetzt und die parallelen Erschließungsstränge ermöglichen eine eindeutige Orientierung für die vielfältigen Mobilitätsangebote mit teilweise hohen Flächenbedürfnissen.

Entlang der östlichen Bahnhofsstraße können in 1-3 Gehminuten zur Unterführung alle Doppelhaltestellen für großvolumige Gelenkbussen locker im ausgeweiteten Stadtraum integriert

werden, wodurch ebenso die Erdgeschosszone der angrenzenden Bebauung aktiviert werden kann. Analog wird der engere Straßenraum auf der westlichen Seite des Bahnhofes als Aufstellfläche für kleinmaßstäbliche Fahrdienste genutzt.

Die Fahrrad-Infrastruktur entwickelt sich jeweils auf der Südseite entlang der neuen Promenade und ermöglicht mit den angrenzenden Freiflächen mehrere Angebote für oberirdische Stellplätze. Fahrradrampen führen auf beide Seiten des Bahnhofes direkt in die B-Ebene zu einem unterirdischen Fahrrad-Parkhaus mit direktem Zugang zur Unterführung.

Auf dem Niveau der Unterführung schließen sich ebenso jeweils natürlich belüftete Tiefgaragen für PKWs an, welche den hohe Flächenbedarf für den ruhenden Verkehr weitestgehend abdecken können. Zusätzliche Stellflächen im öffentlichen Raum sollten lediglich für privilegierte Parkplätze zum Kurzparken, für Carsharing oder vergleichbare Angebote reserviert werden. Um der höchst attraktiven Lage einer südorientierten Stadtkante am See gerecht zu werden, wird auf oberirdische Parkhäuser verzichtet und das gesamte Planungsgebiet über zwei Garagenanlagen optimal ausgenutzt. Alle weitergehende Mobilitätsansprüche lassen sich über alternative Verkehrsangebote ausgleichen.

Bebauungskonzept

Das schmale Bahnhofsquartier wird durch eine Folge von Solitären bebaut, welche jeweils auf den besonderen Kontext reagieren und über vielfältige Nutzungen im Erdgeschoss den öffentlichen Raum zu einer belebten Kante der ganzen Stadt werden lassen. Durch die hohe Dichte an Erschließungen, Freiflächen und unterschiedlichen Nutzungen können sich die unterschiedlichen Ansprüche an den öffentlichen Raum optimal entfalten. Über der dreigeschossigen Bebauung entsteht darüber hinaus eine eigene Dachlandschaft mit ruhigen Orten und spannenden Ausblicken, die den einzelnen Gebäuden zugeordnet werden. Hier lassen sich neben privaten auch öffentlich zugängliche Nutzungen entwickeln.

Freiflächenkonzept

Der Stadtgraben, die historisch gewachsenen Grünflächen wie auch das Wegesystem von Radolfzell schließen selbstverständlich an die neuen Stadtkante an. Plätze und Ausweitungen im Bahnhofsquartier reagieren auf Blickachsen und besondere Gebäude der Stadt und unterstreichen mit einem urbanen Charakter den Übergang zur Natur. Die beiden Anbindungen zum Ufer wird durch die Promenade zur Villa Bosch im Osten und der großzügigen Rampe im Westen besser integriert, wodurch sich das Bahnhofsquartier stärker mit der Uferpromenade verbindet. Sommergärten an der neuen Kante fördern die Aufenthaltsqualität an der neuen Stadtkante.

Der Entwurf erhält die Balance von großflächigen Nutzungen im Erdgeschoss, hohen funktionalen Ansprüchen an die Mobilität, großzügigen öffentlichen Räumen und Freiflächen mit Bezug zum Bodensee wie auch eine Reihe von attraktiven Nutzungen in den Obergeschossen und auf den Dächern. Das gemeinsame Untergeschoss, die Verkehrsinfrastruktur mit direktem Anschluss an die Bahnunterführung wie auch der öffentliche Raum und die Freiflächen werden mit der Stadt erstellt. Alle weiteren Wohn- und Geschäftshäuser wie auch das Hotel lassen sich unabhängig in eigenständigen Bauphasen weiter entwickeln. Ein übergreifendes TGA-Konzept

ermöglicht hierbei besondere energetische Standards für das gesamte Bahnhofsquartier bereit zu stellen.

Materialität

Die doppelte Stadtkante greift die moderne Architektursprache der Dachform aus Bahnhofswettbewerb auf. Mit der Fassade aus gebrannten Ziegelsteinen fügen sich die neuen Baukörper zwischen Stellwerk und Bahnhofsgebäude ein und vermittelt mit warmen Materialien eine gediegen Modernität die der hochwertigen Adresse entspricht. Mit eine Holz-Glas-Konstruktion öffnen sich die Gebäude ober- und unterhalb der horizontalen Fassade, welche mit sanften Knicken das Motiv der Landschaft thematisieren.

Als Bodenbelag wird der durchgehende sandfarbene Pflasterbelag aus der Altstadt aufgegriffen und im Bereich des Shared Space-Bereichs ebenso im Bereich der Fahrbahn eingesetzt.