



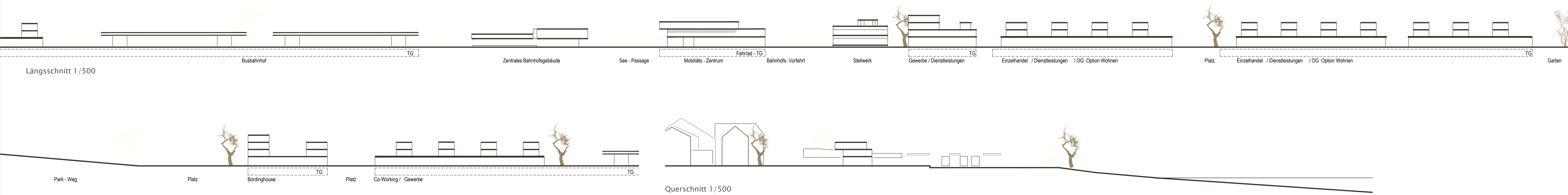
Blick über Klostergarten mit versenkter TG zum See



Blick auf den Bahnhofplatz mit ZOB und Gastgärten







Anlandungen



Konzept 1/2500

Konzept 1/2500

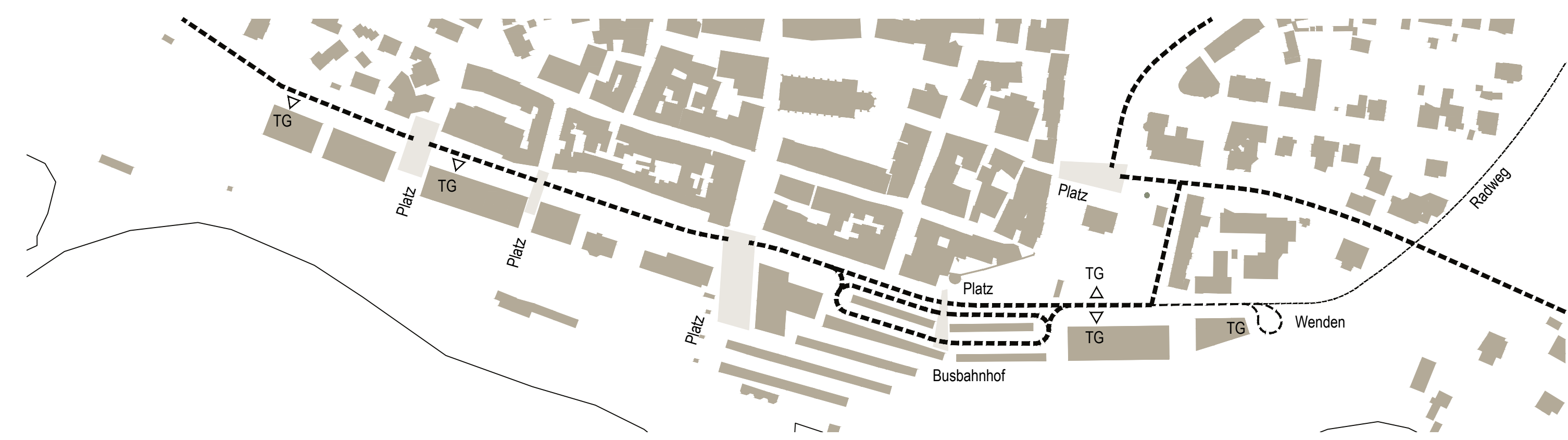
Schwarzplan



Tiefgaragen



Erschließung



Querschnitt 1/500

Konzept | Die Altstadt an den See - aus diesem übergeordneten Gedanken entwickelt sich das Konzept in mehreren Schritten:

- Die See „Brand“ wellenförmig in changierenden Wellen an die Altstadt. Diese Wellen prägen in Anlehnung an die natürliche Uferabfolge von grünem Gürtel, feinen Strand und groben Gestade den jeweiligen freikäumlichen Charakter.
- Sichtachsen von der Altstadt zum See öffnen über Landungstegartige „Platztoppie“ den Blick zum See und gliedern das Bahnhofsareal in dazwischen liegende mögliche Baufelder.
- Die Baufelder sind weitgehend „osmotische Strukturen“, die unter Ausnutzung der Topographie wiederum einen guten Dialog Altstadt / See gewährleisten.
- Die Bebauung ist Teil der anbrandenden Wellenstruktur und baut nicht die Altstadt weiter.

- Die Verkehrsflächen integrieren sich gestalterisch in die Abfolge der Platzflächen.
- Ruhender Verkehr wird nicht sichtbar in Parkgaragen gewährleistet.

Baufelder | „Hafenbaukäse“ besetzen die Baufelder. Ein hallenartiger Sockel bietet innerhalb einer verbindenden wie durchlässigen Hülle flexibel Raum für unterschiedliche Nutzungen wie Handel, Gewerbe, Co-Working, Events. Containerartige Holzboxen auf dem begrünten Dach bieten Raum für ergänzende Flächen und Wännen mit gutem Blick über den See.

Verkehr | Der Stadtring wird funktional beibehalten. Der Parkverkehr wird sowohl im Westen wie im Osten frühzeitig in TG abgefangen um den Durchgangsverkehr über die zentrale Achse zu minimieren. Geplädert durch die in den Sichtachsen eingeschobenen „Platztoppie“ entsteht vor der Altstadt für den Fußgänger perspektivisch ein verbindendes Gesamtbild von Flächen. Im Bereich der zentralen Achse wird eine Begegnungszone in Anlehnung an österreichische und schweizer Vorbilder gestaltet. Rinnen und schwere Einbauten wie Brunnenblöcke geben dabei dem querenden Verkehr die erforderliche schematische Orientierung.

Ein großzügiger Radstreifen begleitet beidseitig die Fahrbahn.

In der Vorfahrt zum Bahnhof wird die Kiss + Röhle Spur straßenbegleitend angeordnet. Taxis nutzen eine Mischverkehrsfläche nördlich des Mobilitätshubs. Die Ausfahrt erfolgt ohne Kreuzung des Fuß- und Radverkehrs in Richtung

Mobilitätshub. Im Mobilitätshub sind Fahrräder weitgehend im Untergeschoss mit ebenerdiger Anbindung an die Bahnunterführung angeordnet. Im EG finden sich Mobilitätsdienste Dienstleistungen wie Fahrradservice, Car Sharing etc. In den oberen Etagen entstehen Gewerbeflächen mit schönem Blick über den See.

Der Busbahnhof entwickelt sich um eine umlaufende und aus beiden Richtungen gut anfahrbare Schiefe. Die Bahngänge erlaubt eine flexible Weiterentwicklung. Die kleineren Fernbusse sind in der südöstlichen Ecke angeordnet.

Parken | Zur Vermeidung von Suchverkehr ist Parken nur in unterirdischen Parkdecks möglich. Dem schwierigen Baugrund wird durch die durchgängige eingeschossige Anordnung Rechnung getragen. Das Deck unter dem

Klostergarten nutzt Topographie und historische Einfassung um auch dieses Angebot landschaftlich unscheinbar zu integrieren.

Stadtboden | Aus dem Kesselbild des groben Strandes entwickelt sich das Bild des Stadtbodens. Mit ausgewaschenen Ortsebenen und gegliederten Farbpaletten entsteht ein sowohl technisch belastbar wie auch gestalterisch lebendiges Bild eines vor der Altstadt gelegten lang gestreckten Teppichlufers.

Fassadenprinzip 1/200



Fokus 1/200

Konzept | Die Altstadt an den See - aus diesem übergeordneten Gedanken entwickelt sich das Konzept in mehreren Schritten:

- Der See „brandet“ wellenförmig in changierenden Wellen an die Altstadt. Diese Wellen prägen in Anlehnung an die natürliche Uferabfolge von grünem Gürtel, feinen Strand und groben Gestade den jeweiligen freiräumlichen Charakter
- Sichtachsen von der Altstadt zum See öffnen über Landungssteg artige „Platzteppiche“ den Blick zum See und gliedern das Bahnareal in dazwischen liegende mögliche Baufelder
- Die Baufelder sind weitgehend „osmotische Strukturen“, die unter Ausnutzung der Topographie wiederum einen guten Dialog Altstadt / See gewährleisten.
- Die Bebauung ist Teil der anbrandenden Wellenstruktur und baut nicht die Altstadt weiter
- Die Verkehrsflächen integrieren sich gestalterisch in die Abfolge der Platzflächen
- Ruhender Verkehr wird nicht sichtbar in Parkgaragen gewährleistet.

Baufelder | „Hafenbasiliken“ besetzen die Baufelder. Ein hallenartiger Sockel bietet innerhalb einer verbindenden wie durchlässigen Hülle flexibel Raum für unterschiedliche Nutzungen wie Handel, Gewerbe, Co-Working, Events. Containerartige Holzboxen auf dem begrünten Dach bieten Raum für ergänzende Flächen und Wohnen mit gutem Blick über den See.

Verkehr | Der Stadtring wird funktionell beibehalten. Der Parkverkehr wird sowohl im Westen wie im Osten frühzeitig in TG abgefangen um den Durchgangsverkehr über die zentrale Achse zu minimieren. Gegliedert durch die in den Sichtachsen eingeschobenen „Platzteppiche“ entsteht vor der Altstadt für den Fußgänger perspektivisch ein verbindendes Gesamtbild von Flächen. Im Bereich der zentralen Achse wird eine Begegnungszone in Anlehnung an österreichische und schweizer Vorbilder gestaltet. Rinnen und schwere Einbauten wie Brunnenblöcke geben dabei dem querenden Verkehr die erforderliche sichernde Orientierung.

Ein großzügiger Radstreifen begleitet beidseitig die Fahrbahn.

In der Vorfahrt zum Bahnhof wird die Kiss + Ride Spur straßenbegleitend angeordnet. Taxen nutzen eine Mischverkehrsfläche nördlich des Mobilitätshubs. Die Ausfahrt erfolgt ohne Kreuzung des Fuß- und Radverkehrs in Richtung Mobilitätshub.

Im Mobilitätshub sind Fahrräder weitgehend im Untergeschoß mit ebenerdiger Anbindung an die Bahnunterführung angeordnet. Im EG finden sich Mobilitätsaffine Dienstleistungen wie Fahrradservice, Car Sharing etc. In den oberen Etagen entstehen Gewerbeflächen mit schönem Blick über den See.

Der Busbahnhof entwickelt sich um eine umlaufende und aus beiden Richtungen gut anfahrbare Schleife. Die Bahnsteiglänge erlaubt eine flexible Weiterentwicklung. Die kleineren Fernbusse sind in der südöstlichen Ecke angeordnet.

Parken | Zur Vermeidung von Suchverkehr ist Parken nur in unterirdischen Parkdecks möglich. Dem schwierigen Baugrund wird durch die durchgängige eingeschossige Anordnung Rechnung getragen. Das Deck unter dem Klostergarten nützt Topographie und historische Einfassung um auch dieses Angebot landschaftlich unscheinbar zu integrieren.

Stadtboden | Aus dem Kiesbild des groben Strandes entwickelt sich das Bild des Stadtbodens. Mit ausgewaschenen Ortbetonflächen und gegrindeten Farbasphalt entsteht ein sowohl technisch belastbar wie auch gestalterisch lebendiges Bild eines vor die Altstadt gelegten lang gestreckten Teppichläufers.