

Das neue Bahnhofsviertel – „Tor zum See“

Historische Situation

Der Hauptbahnhof mit seinem Umfeld besaß in seiner Historie stets eine Eigenständigkeit, mit einem zentralen Bahnhofplatz und den darauf zuführenden städtischen Achsen. Das Bahnhofsgebäude selbst war dabei immer Mittelpunkt im städtischen Gefüge.

Der neu gestaltete Bahnhofsvorplatz nimmt diese historischen Bezüge auf und definiert einen freien großräumigen und eigenständigen Stadtraum. Der Neubau des Bahnhofs wird als identitätsstiftendes Gebäude verstanden und bildet zusammen mit der neuen Mobilitätsstation das Zentrum des Bahnhofsviertels. Über den neuen Seezugang entsteht eine direkte Verbindung von der Altstadt zum See, zusätzliche Brücken und Stege schaffen weitere Verknüpfungen.

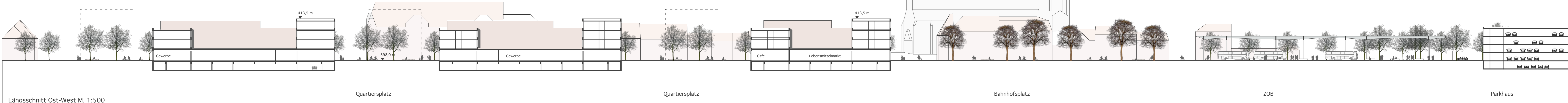
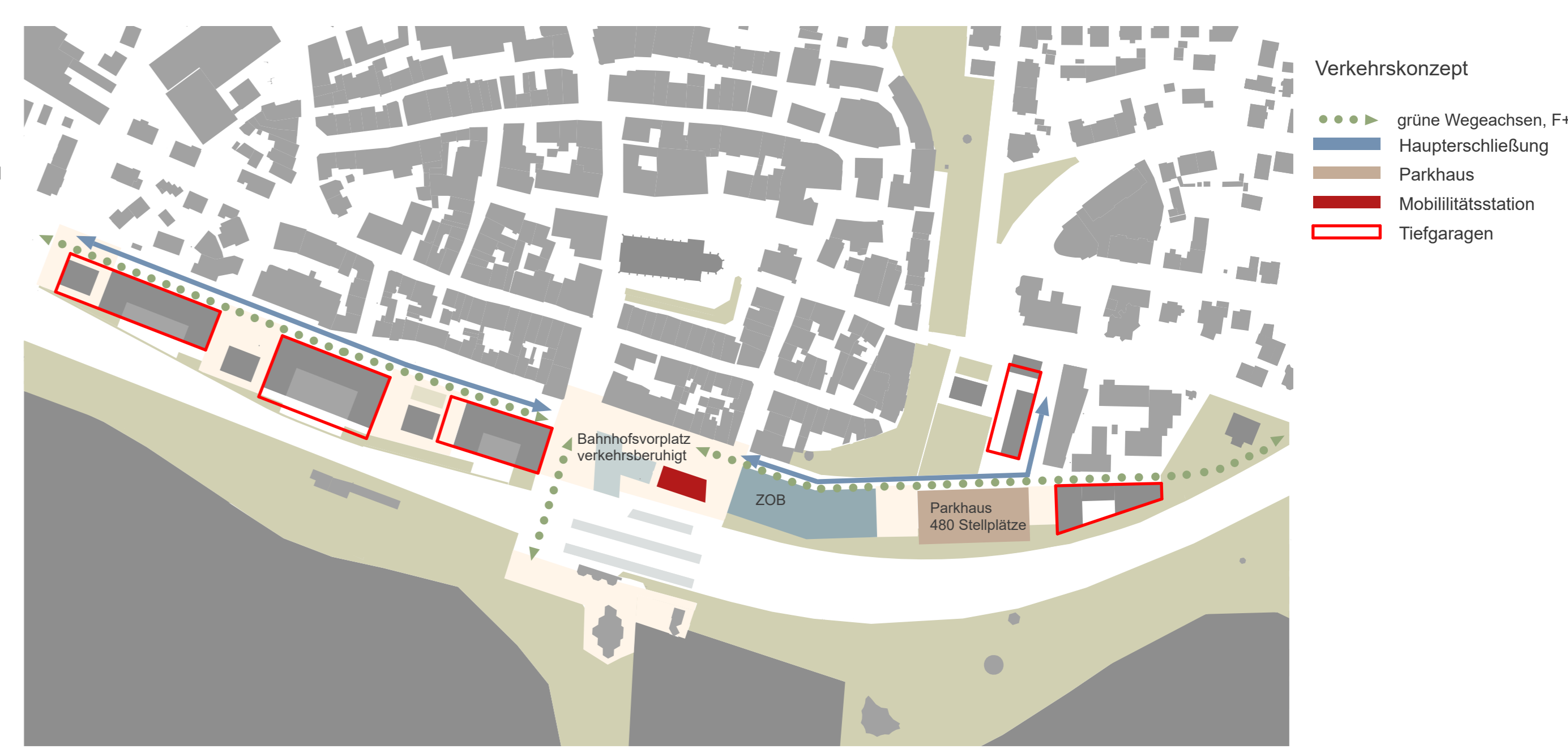
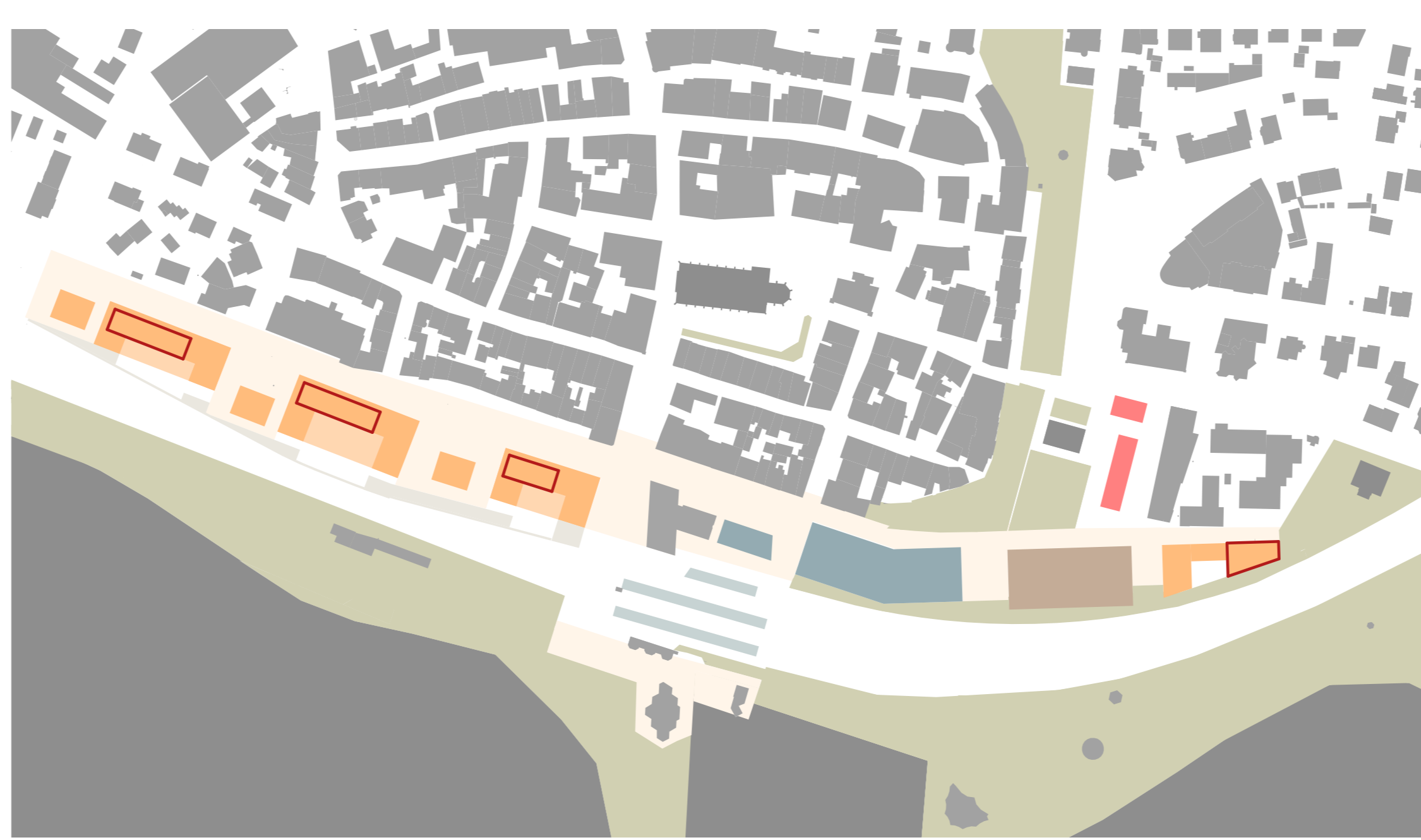
Konzept

Der Radolfzeller Innenstadtvorgelagert entsteht eine neue Bebauung welche eine städtische Raumkante zur Bahnanlage hin ausbildet. Als bauliche Spange entsteht eine einprägsame Figur, die zur städtischen Seite eine hohe Widererkennbarkeit und Orientierung gewährleistet und zur Bahnseite ein markantes Entree für Radolfzell darstellt.

Das städtebauliche Konzept entwickelt sich aus dem mittelalterlichen Gefüge der Radolfzeller Altstadt mit seinen Gassen und Plätzen heraus. Die neue Bebauung bildet eine Abfolge von Baufeldern und Platzräumen die so diese stadträumlichen Qualitäten weiterführen und das neue Quartier zu einem selbstverständlichen Teil Radolfzells werden lassen. Die neuen Gebäude bilden den baulichen Lärmschutz für die dahinterliegende Wohnbebauung der südlichen Altstadt und rahmen gleichzeitig die Blickbeziehungen auf den Bodensee.

Die Planung wirkt wie eine Perlenkette aus Baufeldern und Plätzen, wodurch spannungsvolle stadträumliche Sequenzen entstehen. Entlang der Friedrich-Weber-Straße betonen zusätzliche Punkthäuser dieses Wechselspiel. Sie bilden hier die Raumkante für die davorliegenden Plätze und rahmen die Sichtachsen. Das bestehende Stellwerk wird hier baulich integriert und kann später durch ein Punkthaus ersetzt werden.

Der Bahnhofplatz bildet das zentrale freiräumliche Element, welches durch die angrenzende Bebauung gerahmt wird. Der neue Bahnhof und das angrenzende Mobilitätsgebäude wirken hierbei wie Solitäre die frei auf dem Platz positioniert sind.





Das neue Bahnquartier

Durch die Neuordnung des Radolfzeller Bahnhofsumfeldes entsteht eine einmalige Chance ein städtisches Bahnquartier mit neuen Nutzungen und neuen Aufenthaltsqualitäten zu schaffen. Den verdichteten Baustrukturen des Radolfzeller Stadtgefüges stellt ein neuer und öffentlicher Stadtraum gegenüber, welcher neue stadträumliche Qualitäten ermöglicht.

Die Friedrich-Werber-Straße wird als begrünter städtischer Boulevard ausgebildet der bis zum neuen Bahnhofsvorplatz geführt wird. Hier befinden sich großzügigen Einzelhandelsflächen und Gastronomie, welche hier die Nutzungen der Altstadt ergänzen. Unterschiedliche Gewerbeformen von kleinen Cafés bis zu einem Lebensmittelmarkt können hier flexibel integriert werden. In den Obergeschossen befinden sich Büros und Wohnungen in den Staffeln. Im südlichen Teil entstehen die Mobilitätsfunktionen, der ZOB und ein öffentliches Parkhaus.

Der Bahnhofsvorplatz - Seetorplatz

Der neue Bahnhofsvorplatz bildet als großzügiger Stadtraum eine kommunikative Drehscheibe von dem städtisches Leben ausgeht. Die Straßen- und Wegeführung aus der Altstadt münden auf dem Platz und verweilen ihn mit der Stadt. Sie betonen die Zentralität des Bahnhofsvorplatzes und stärken seine Lage im Stadtgrundriss.

Als Drehscheibe der Verkehrs bildet er einen dichten urbanen Ort als Inkubator des städtischen Lebens aus. Durch seine neue Randbebauung entsteht ein gutproportionierter Stadtplatz der die Anforderungen an einen repräsentativen zeitgemäßen Bahnhofsvorplatz erfüllt. In Verbindung mit der neuen Umföhrung bildet er die Hauptachse zwischen Stadt und See aus und funktioniert daher nicht nur Bahnhofsvorplatz sondern als wichtigster Trätsse zum Bodensee - der neue Seetorplatz.

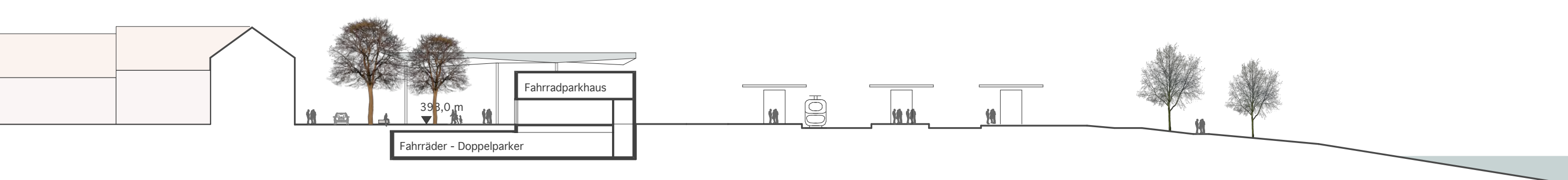
Der Platz erhält einen einheitlichen und durchgängigen Pflasterbelag, die Verlegung erfolgt in einem Rhythmus, die Formalität kann sich dabei im Großpflasterbereich bis hin zu Pflasterplatten bewegen. Die Oberfläche wird gestuht und feingestockt ausgeführt, wodurch eine optimale Begebarkeit und Barrierefreiheit auch für ältere Menschen und Rollstuhlfahrer erzielt wird.

Zusätzlich kann das Abrollgelände im Bereich von Fahrbahnen dadurch auf ein Minimum reduziert werden. Die Farbgebung nimmt die charakteristischen, vorherrschenden warmen Farbtöne des Sandsteins auf und bewegt sich in einem changierenden Farbspektrum von gelb-beige bis grau.

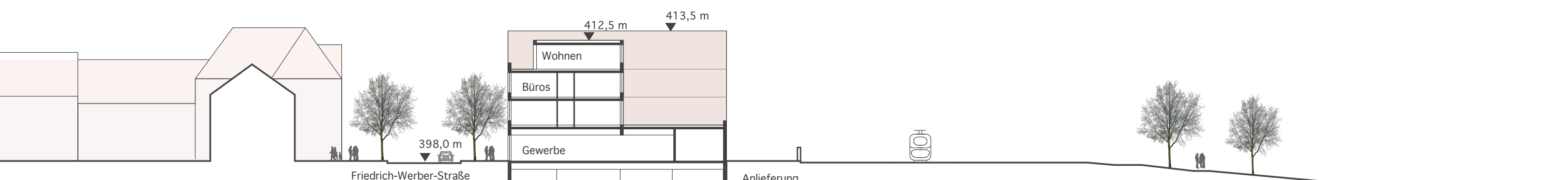
Der Platz wird locker mit Bäumen überstet, diese sorgen für Verschattung und Kühlung in den Sommermonaten. Ein Brunnen mit Wasserspiel trägt mit seinen Verdunstungseffekten zur Verbesserung des Kleinclimas bei.

Seebalkon

Als Pendant zum Bahnhofsvorplatz mündet der neue Seebauzug in eine großzügige Terrasse am See, den Seebalkon. Sitzstufen laden zum Sitzen und Verweilen am Wasser ein, die vorhandene Gastronomie wird in den Balkon einbezogen. Ein einheitliches Bodenmaterial schafft einen durchgängigen Stadtraum der wie ein Teppich beide Seiten der Bahn miteinander verbindet.



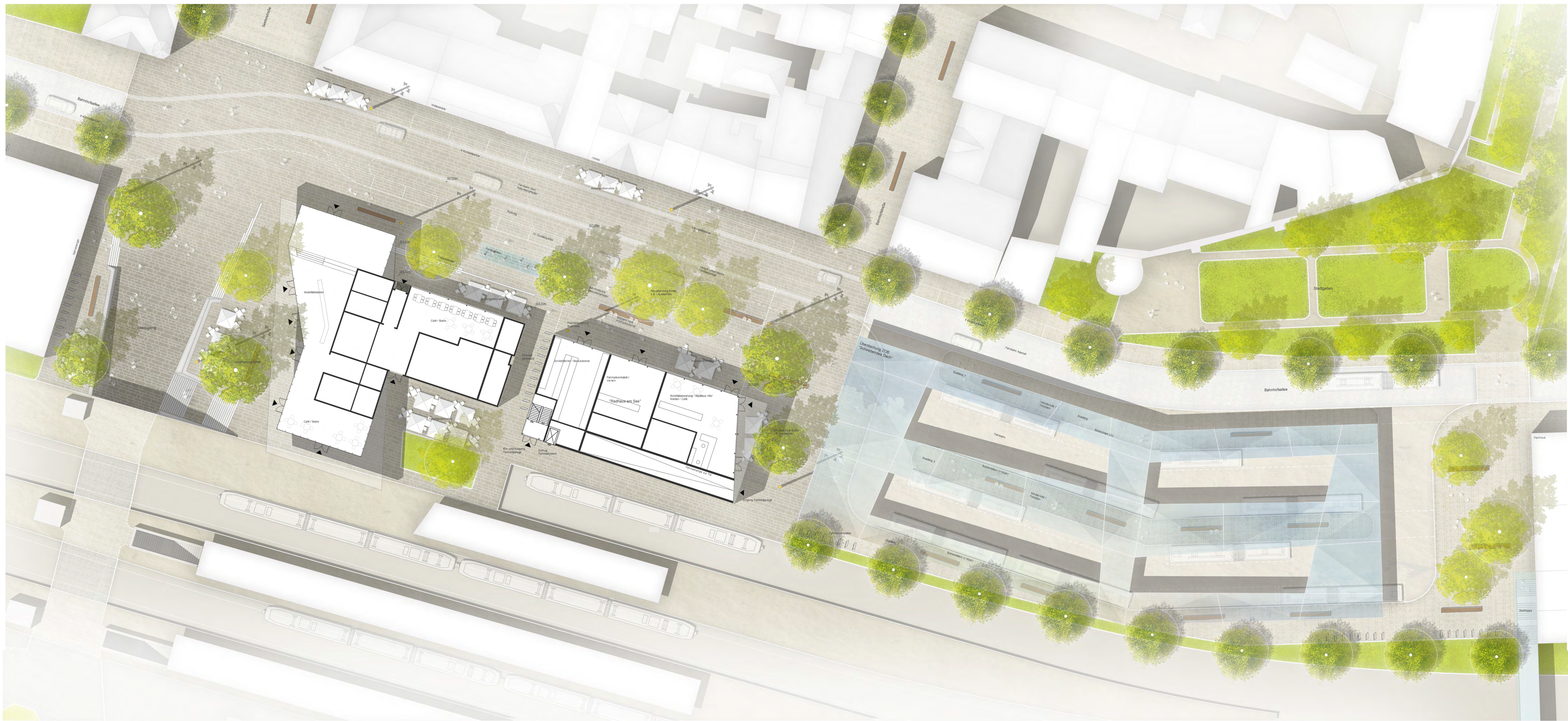
Querschnitt Bahnhofsvorplatz M. 1:500



Querschnitt Friedrich-Werber-Straße M. 1:500



Lageplan M. 1:500



Lageplanausschnitt Bahnhofplatz M. 1:200



Seetreppe Sitzbank Holz mit Rückenlehne Überdachung ZOB „Schwebendes Dach“ Fahrradparker Sitzbank Holz mit Rückenlehne Außengastronomie Fahrradparker Fontänenfeld Treppenstufen Sitzbank Holz mit Rückenlehne Außengastronomie Portal zum See

Schnitt Bahnhofplatz M. 1:200

Historische Situation

Der Hauptbahnhof mit seinem Umfeld besaß in seiner Historie stets eine Eigenständigkeit, mit einem zentralen Bahnhofplatz und den darauf zuführenden städtischen Achsen. Das Bahnhofsgebäude selbst war dabei immer Mittelpunkt im städtischen Gefüge.

Der neu gestaltete Bahnhofsvorplatz nimmt diese historischen Bezüge auf und definiert einen freien großräumigen und eigenständigen Stadtraum. Der Neubau des Bahnhofs wird als identitätsstiftendes Gebäude verstanden und bildet zusammen mit der neuen Mobilitätsstation das Zentrum des Bahnhofplatzes. Über den neuen Seezugang entsteht eine direkte Verbindung von der Altstadt zum See, zusätzliche Brücken und Stege schaffen weitere Verknüpfungen.

Konzept

Der Radolfzeller Innenstadt vorgelagert entsteht eine neue Bebauung welche eine städtische Raumkante zur Bahnanlage hin ausbildet. Als bauliche Spange entsteht eine einprägsame Figur, die zur städtischen Seite eine hohe Widererkennbarkeit und Orientierung gewährleistet und zur Bahnseite ein markantes Entree für Radolfzell darstellt.

Das städtebauliche Konzept entwickelt sich aus dem mittelalterlichen Gefüge der Radolfzeller Altstadt mit seinen Gassen und Plätzen heraus. Die neue Bebauung bildet eine Abfolge von Baufeldern und Platzräumen die so diese stadträumlichen Qualitäten weiterführen und das neue Quartier zu einem selbstverständlichen Teil Radolfzells werden lassen. Die neuen Gebäude bilden den baulichen Lärmschutz für die dahinterliegende Wohnbebauung der südlichen Altstadt und rahmen gleichzeitig die Blickbeziehungen auf den Bodensee.

Die Planung wirkt wie eine Perlenkette aus Baufeldern und Plätzen, wodurch spannungsvolle stadträumliche Sequenzen entstehen. Entlang der Friedrich-Weber-Straße betonen zusätzliche Punkthäuser dieses Wechselspiel. Sie bilden hier die Raumkante für die davorliegenden Plätze und rahmen die Sichtachsen. Das bestehende Stellwerk wird hier baulich integriert und kann später durch ein Punkthaus ersetzt werden.

Der Bahnhofplatz bildet das zentrale freiräumliche Element, welches durch die angrenzende Bebauung gerahmt wird. Der neue Bahnhof und das angrenzende Mobilitätsgebäude wirken hierbei wie Solitäre die frei auf dem Platz positioniert sind.

Das neue Bahnquartier

Durch die Neuordnung des Radolfzeller Bahnhofsumfeldes entsteht eine einmalige Chance ein städtisches Bahnhofsquartier mit neuen Nutzungen und neuen Aufenthaltsqualitäten zu schaffen. Den verdichteten Baustrukturen des Radolfzeller Stadtgefüges steht ein neuer und öffentlicher Stadtraum gegenüber, welcher neue stadträumliche Qualitäten ermöglicht.

Die Friedrich-Weber-Straße wird als begrünter städtischer Boulevard ausgebildet der bis zum neuen Bahnhofsvorplatz geführt wird. Hier befinden sich großflächigen Einzelhandelsflächen und Gastronomie, welche hier die Nutzungen der Altstadt ergänzen. Unterschiedliche Gewerbegrößen von kleinen Cafes bis zu einem Lebensmittelmarkt können hier flexibel integriert werden. In den Obergeschossen befinden sich Büros und Wohnungen in den Staffelgeschossen. Im östlichen Teil entstehen die Mobilitätsfunktionen, der ZOB und ein öffentliches Parkhaus.

Der Bahnhofsvorplatz - Seetorplatz

Der neue Bahnhofplatz bildet als großzügiger Stadtraum eine kommunikative Drehscheibe von dem städtisches Leben ausgeht. Die Straßen- und Wegebeziehung aus der Altstadt münden auf dem Platz und verweben ihn mit der Stadt. Sie betonen die Zentralität des Bahnhofplatzes und stärken seine Lage im Stadtgrundriss.

Als Drehscheibe der Verkehre bildet er einen dichten urbanen Ort als Inkubator des städtischen Lebens aus. Durch seine neue Randbauung entsteht ein gutproportionierter Stadtplatz der die Anforderungen an einen repräsentativen zeitgemäßen Bahnhofplatz erfüllt. In Verbindung mit der neuen Unterführung bildet er die Hauptwegeachse zwischen Stadt und See aus und funktioniert daher nicht nur Bahnhofplatz sondern als wichtigster Trittstein zum Bodensee – der neue Seetorplatz

Der Platz erhält einen einheitlichen und durchgängigen Pflasterbelag, die Verlegung erfolgt in einem Reihenverband, die Formatigkeit kann sich dabei im Großpflasterbereich bis hin zu Pflasterplatten bewegen. Die Oberfläche wird gesägt und feingestockt ausgeführt, wodurch eine optimale Begehbarkeit und Barrierefreiheit auch für ältere Menschen und Rollstuhlfahrer erzielt wird. Zusätzlich kann das Abrollgeräusch im Bereich von Fahrbahnen dadurch auf ein Minimum reduziert werden. Die Farbigkeit nimmt die charakteristischen, vorherrschenden warmen Farbtöne des Sandsteins auf und bewegt sich in einem changierenden Farbspektrum von gelb-beige bis grau.

Der Platz wird locker mit Bäumen überstellt, diese sorgen für Verschattung und Kühlung in den Sommermonaten. Ein Brunnen mit Wasserspiel trägt mit seinen Verdunstungseffekten zur Verbesserung des Kleinklimas bei.

Seebalkon

Als Pendant zum Bahnhofplatz mündet der neue Seezugang in eine großzügige Terrasse am See, den Seebalkon. Sitzstufen laden zum Sitzen und Verweilen am Wasser ein, die vorhandene Gastronomie wird in den Balkon einbezogen. Ein einheitliches Bodenmaterial schafft einen durchgängigen Stadtraum der wie ein Teppich beide Seiten der Bahn miteinander verbindet.

Seeboulevard - Boulevard am See

Das Konzept sieht vor, über einen zusammenhängenden Freibereich eine öffnende Geste zu den Grünräumen am Bodenseeufer zu schaffen und darüber hinaus die Wegeverbindung zu den angrenzenden Stadtgebieten herzustellen.

Die heutige Friedrich-Werber-Straße wird zu einem städtischen Boulevard umgestaltet. Die neue durchgängige Freiraumgestaltung wirkt als großzügige Visitenkarte und ist als eigenständiger Stadtraum erlebbar. Die Bündelung der öffentlichen Nutzungen von Verkehr und Gastronomie schafft hier einen pulsierenden Stadtraum.

Die einheitliche und ruhige Gestaltung des Boulevards entwickelt sich aus der Materialität der Altstadt heraus und bildet das Rückgrat der städtebaulichen Entwicklung. Großzügige und breite Gehwege zu beiden Seiten der Straßenbahn sind in einem einheitlichen großformatigen Pflasterbelag gehalten. Als Material wird ein Großpflasterbelag aus Beton-Werkstein farblich passend zum Bahnhofplatz vorgeschlagen. Cafés und Läden verleihen dem Boulevard ein südliches Flair, großzügige Bänke laden zum Sitzen und Verweilen ein. Die Beleuchtung verleiht dem Raum seine Einzigartigkeit und Unverwechselbarkeit.

Der Bahnhofsvorplatz nimmt die Gestaltung der Oberflächen auf und bildet einen eigenständigen Raum mit ebenfalls hoher Aufenthaltsqualität. Lockere Baumdächer markieren die kleinen Plätze entlang des Boulevards und geben den Blick zum Bodenseeufer frei.

Stadtgarten und Kloostergarten

Der Stadtgarten wird durch die östliche Verlängerung des Boulevards an den Bahnhofplatz angebunden. Die offene und transparente Überdachung des ZOB erlaubt mit seinen filigranen Stützen weiterhin die Blickbeziehung zum See. Über eine grüne Fuge wird der Stadtgarten in Form eines Fußgängersteiges an das Seeufer angebunden. Unter Einbeziehung des Aufzugs im Parkhaus kann eine barrierefreie Verbindung zum See hergestellt werden.

Verkehrskonzept

Die östliche Kante des Bahnhofplatzes wird durch den neuen Busbahnhof gebildet. Hier werden sämtliche Funktionen unter einer großen, filigranen Dachstruktur gebündelt.

Die Mobilitätszentrale integriert alle Einrichtungen der „sanften Mobilität“ und alle geforderten Servicefunktionen. Die Fahrräder werden im UG über eine Fahrradrampe angebunden, zusätzlich befindet sich ein automatisches Parksystem im Obergeschoß, welches über die Rückseite beladen werden kann. Die Mobilitätszentrale nimmt die Gestaltung des neuen Bahnhofsgebäudes auf und wird zusammen mit der Überdachung des Busbahnhofs zum „Eyecatcher“ für Einwohner und Besucher der Stadt.

Die Stellplätze für Kurzzeitparken, Behindertenstellplätze, Kiss&Ride werden entlang der Fahrbahn angeordnet, so dass der Bahnhofsvorplatz weitgehend frei von Verkehr bleibt. Der gesamte Bereich des Bahnhofplatzes wird als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20 ausgewiesen, die Fahrbahn wird in die Gestaltung einbezogen.